

STOCKHOLMSKÄLLAN

Katarinahissen – en klassiker på fallrepet

Har Katarinahissen gjort sin sista färd? Hissmaskineriet står i dag stilla och inga beslut för framtiden har fattats. Kommer den att rivas, renoveras eller ersättas av en ny? Den nuvarande hissen från 1936 är den andra på platsen.

Den första byggdes på 1880-talet. Katarinahissens historia började 1881 när kapten Knut Lindmark vid Kungliga Väg- och vattenbyggnadskåren lämnade in en ansökan till stadens styrelse om att bygga en ”gen och bekväm förbindelse mellan Södermalm och Stockholms öfri ga stadsdelar”.

Södermalm med sin kuperade terräng gjorde det svårt att ta sig upp på dess kullar från Slussen. Därför fanns det förslag under det senare 1800-talet att anlägga två stycken tunnlar för att underlätta kommunikationen till Södermalm från Stadsgården. Det visade sig att kostnaderna skulle bli för omfattade

”gen och bekväm förbindelse mellan Södermalm och Stockholms öfriga stadsdelar”

och idén bordlades.

Kapten Knut Lindmark menade i sin ansökan till staden att en billigare och nästan lika effektiv lösning vore en gångbro av järn med tillhörande hiss, eller som det står i stadsfullmäktiges protokoll ”en elevator”, vilket skulle binda samman Mosebacke torg och Stadsgården.

Lösningen skulle visserligen endast lösa problemen med gångtrafiken, problemen med de många hästdragna transporter som kämpade sig upp på Södermalm kvarstod.

Hissen som kommunikationsmedel var inte ny utan Knut Lindmark hade redan sett den förverkligad i staden Bahia i Brasilien och i sky-

skraporna i New York.

Konstruktören menade att Katarinahissen med sin lätta och eleganta konstruktion skulle bli en prydnad för Södermalm, samtidigt som den skulle ”höja värdet på en av Stockholms vackraste och sundaste, men mest otillgängliga stadsdelar”.

Knut Lindmark erbjöd sig att själv bygga hissen med tillhörande bro, i utbyte med att hans bolag fick ta ut en avgift för varje passagerare. Avgiften fick inte överstiga 5 öre per resa (omkring 2,50 kronor i dagens penningvärde). Poliser i tjänst skulle dock få begagna bron kostnadsfritt.

Beslutet togs och hisskonstruktion hämtades från den amerikanska firman Weeks & Halsey. Den 19 mars 1883 invigdes Katarinahissen och redan första året användes den av en och en halv miljon passagerare. Populariteten höll i sig men långsamt daldade användandet bland annat på grund av förbättrade



GAMMAL TROTJÄNARE. Den gamla Katarinahissen stod vid Stadsgården 1883 – 1933.

FOTO: SPÄRVÄGSMUSEET, STOCKHOLMS STADSMUSEUM

kommunikationer. När den gamla Katarinahissen revs den 28 maj 1933 hade antalet passagerare mer än halverats.

Redan 1936 stod dock den nya Katarinahissen färdig, i samband med anläggandet

av det då nya Slussenområdet. Den kom att byggas som en del av Konsumentförbundets kontor som än står kvar, ritat av KF:s egna arkitekter Eskil Sundahl och Olof Thunström. Vad händer nu?

Många väntar med spänning på de första detaljplanerna över det nya Slussenområdet som håller på att planeras. Kommer de att innehålla en Katarinahiss?

Johan Nordinge

LÄS MER OM DET GAMLA STOCKHOLM PÅ STOCKHOLMSKÄLLAN - WWW.STOCKHOLMSKALLAN.SE

Erik Olsson

ERIK OLSSON FASTIGHETSFÖRMEDLING AB



1:a Kungsholmen

I hjärtat av Fridhemsplan med låg avgift

1 650 000:-/accepterat pris • 606:-/mån
Boarea: 25 m² • Byggår 1937 • Hiss • Tr. 5

På högt läge med fin utsikt över himmel och takåsar ligger denna renoverade etta, lugnt in mot gården. Välskött förening med mycket låg avgift.



S:T ERIKSGATAN 39 ÖPPET HUS SÖN 21/8 KL. 12.00-16.00 OMVISNING MÅN 22/8 KL. 19.00-19.30

1:a Kungsholmen/Thorildsplan

Högt och insynskyddat läge.

1 400 000:-/accepterat pris • 1 237:-/mån
Boarea: 26 m² • Byggår 1929 • Hiss

Helfräsch lägenhet som renoverades under 2006. Perfekt planerad med plats för både bred säng, soffa, garderob, arbetsbord eller matbord. Fina ytskikt och vacker fiskbensparkett. Familjär förening med god ekonomi.



DROTTNINGHOLMSVÄGEN 76 ÖPPET HUS SÖN 21/8 KL. 12.00-16.00 OMVISNING MÅN 22/8 KL. 18.45-19.15