

SLUSSEN

1935 års anläggning

Mari Lorentzi och Per Olgarsson (text)

Göran Fredriksson (foto)

BYGGNADSHISTORISK RAPPORT 2005:3

STOCKHOLMS STADSMUSEUM

Kulturmiljöavdelningen

OMSLAGSBILD Foto visande Slussen 1935, från norr. SSMA Fa 50840.

Stockholms stadsmuseum
Kulturmiljöavdelningen
Box 15025
104 65 Stockholm

PRODUKTION Stockholms stadsmuseum, kulturmiljöavdelningen
REDAKTIONELL BEARBETNING Kerstin Törngren Lind
GRAFISK FORM Majbritt Hagdahl, Bokform
FOTO Göran Fredriksson (GF)
PAPPER Colotech
TRYCKT HOS CM Digitaltryck, Stockholm 2005

ISSN 1650-9587
ISBN 91-85233-37-4

Innehåll

Nytagna översiktsfotografier 7

Förord 13

Inledning 15

Uppdraget 15

Avgränsning 15

Historisk avgränsning 15

Geografisk avgränsning 15

Namn på gator m.m. som används i rapporten 15

Funktionsindelning av slussenanläggningen 16

Tidigare forskning och skrifter 16

DEL 1

Kulturhistoriska värden och historik

Slussenanläggningens kulturhistoriska värden 20

Dokumentvärden 20

Samhällshistoriskt värde 20

Stadsbyggnadshistoriskt värde 20

Arkitekturhistoriskt värde 20

Byggnadsteknikhistoriskt värde 20

Upplevelsevärden 21

Arkitektoniskt värde 21

Miljöskapande och stadsbildsmässigt värde 21

Identitetsvärde 21

Symbolvärde 21

Förstärkande, övergripande motiv 21

Pedagogiskt värde, tydlighet 21

Sällsynthet – representativitet (nationellt,
regionalt, lokalt) 21

Autenticitet, äkthet 21

Historik 22

Slussen fram till 1930-talet 22

Bevarade äldre delar inom slussenområdet 28

1935 års anläggning kommer till 31

Slussenanläggningen 1935 33

Övergripande beskrivning av funktioner
och utformning 33

Körbanor 33

För fotgängare 33

Lokaler 35

Platsbildningar 37

Spårbunden trafik 38

Busstrafik 38

Sjöfart 38

Byggnader 41

Skyltning 41

Färgsättning 42

Arkitektonisk gestaltning 44

Den armerade betongen och arkitekturen 44

”Form follows function” 44

Slussen och funktionalismen 45

Traditionalism och modernism 48

Gestaltning eller pragmatism? 49

Konstruktion och material 50

Konstruktion och material generellt 50

Körbanor och trottoarer 54

Markbeläggning 56

Räcken 57

Väggar 58

Fönster och dörrar 58

Betongglaskupolen och taket över Blå Bodarna 64

Trappor 65

Slusskanal och slussportar 66

Ledning och entreprenörer då 1935 års

slussenanläggning uppfördes 68

Organisation och ansvariga 68

Exempel på leverantörer och entreprenörer 69

Övergripande byggnadshistorik, från 1935 till idag 70

1930-talet 70

1940-talet 70

1950-talet 70

1960-talet 70

1970-talet 71

1980-talet 71

1990-talet, 2000-talet 71

Idag 71

**Byggnadshistorik – slussenanläggningens
enskilda delar** 72

Körbanor 72

Katarinavägen 72

Mälarrampen 72

Norra Järngraven 72

Norra Slingan 72

Saltsjörampen 73

Saltsjöutfarten 73

Saltsjöutfartsrampen 73

Skeppsbron 73

Södra Järngraven/Stadsgårdsleden 73

Södra Slingan 73

Västra Slingan (Pelikanslingan) 73	Illustrationer till Lokal M, kioskbyggnad vid Katarinahissen 131
Västra Slussgatan 73	Lokal N – under Saltsjöutfartsrampen och invid Saltsjöbanans perrong 132
Västra Terrassrampen 74	Illustrationer till Lokal N, under Saltsjörampen och invid Saltsjöbanans perrong 134
Östra Slussgatan 74	
Östra terrassrampen 74	
Illustrationer till avsnittet Körbanor 75	
För fotgängare 79	Platsbildningar 136
Gröna Gången 79	Slussplan 136
Trappa mellan kaj vid Kornhamn och Katarinavägen 79	Karl Johans torg 136
Trappa mellan Karl Johans torg och Katarinavägen 79	Slussenterrassen 136
Trappa mellan Karl Johans torg och Skeppsbron 79	Platsen i Södra Slingan, söder om Blå Bodarnas huvudgångstråk 136
Trappa mellan kaj vid Skeppsbron och Skeppsbron 79	Plats på Blå Bodarnas tak 136
Trappa mellan Östra Slussgatan och trottoaren vid Saltsjörampen, via Blå Bodarna 79	Södermalmstorg 136
Trappa i Södra Slingan, via Blå Bodarnas södra entré, till Skeppsbron 79	Illustrationer till avsnittet Platsbildningar 138
Trappa från Blå Bodarnas tak till Skeppsbron 79	Spårbunden trafik 141
Illustrationer till avsnittet För fotgängare 80	Saltsjöbanans station. Perrong och spår samt fasaden vid Slussens tunnelbanestations nedre biljetthall. Trappor upp till markplanet vid Östra Slussgatan och Katarinahissen 141
Lokaler och byggnader 83	Illustrationer till avsnittet Spårbunden trafik 142
Lokal A – norr om Karl Johanslussen, under Katarinavägen, mellan Mälaren och Karl Johans torg 83	Busstrafik 144
Illustrationer till Lokal A 85	Bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna 144
Lokal B – norr om Karl Johanslussen, under Skeppsbron, mellan Saltsjön och Karl Johans torg 87	Illustrationer till avsnittet Busstrafik 145
Illustrationer till Lokal B 89	Sjöfart 146
Lokal C – söder om Karl Johanslussen, norr om Norra Järngraven, mellan Mälaren och Saltsjön 92	Karl Johanslussen 146
Illustrationer till Lokal C 96	Avtappningskanal, f.d. Nils Ericsonslussen 146
Lokal D – f.d. bensinstation under Västra Slussgatan 101	Kaj vid Kornhamn, mot Mälaren norr om Karl Johanslussen 146
Illustrationer till Lokal D, Bensinstation under Västra Slussgatan 102	Kaj vid Skeppsbron, mot Saltsjön norr om Karl Johanslussen 146
Lokal E – Gaspumpstation m.m. 103	Kaj vid Sjöbergsplan, mot Mälaren söder om Karl Johanslussen 146
Illustrationer till Lokal E, Gaspumpstation m.m. 104	Kaj vid Franska Bukten, mot Saltsjön söder om Karl Johanslussen 146
Lokal F – Blå Bodarna 107	Kajer utmed Karl Johanslussen 146
Illustrationer till Lokal F, Blå Bodarna 109	Illustrationer till avsnittet Sjöfart 147
Lokal G – f.d. AB Svenska Manometerfabriken, f.d. konstnärsateljé samt värmecentral 113	
Illustrationer till Lokal G, f.d. AB Svenska Manometerfabriken, f.d. konstnärsateljé samt värmecentral 114	
Lokal H – kv. Södra Torn 1, Kolingsborg 116	
Illustrationer till Lokal H, kv. Södra Torn 1, Kolingsborg 118	
Lokal I – Restaurang Strömmen 120	
Illustrationer till Lokal I, Restaurang Strömmen 121	
Lokal K – Gula Gången samt lokaler vid Gula Gången 122	
Illustrationer till Lokal K, Gula Gången samt lokaler vid Gula Gången 124	
Lokal L – Saltsjöbanans stationshus 127	
Illustrationer till Lokal L, Saltsjöbanans stationshus 128	
Lokal M – kioskbyggnad vid Katarinahissen 130	

DEL 2

Byggnadshistorisk inventering 2005

Inledning 152

Körbanor 153

Katarinavägen 153

Nytagna fotografier Katarinavägen 154

Mälarrampen 157

Nytagna fotografier Mälarrampen 158

Norra Järngraven 159

Nytagna fotografier Norra Järngraven 160

Norra Slingan 163

Nytagna fotografier Norra Slingan 163

Saltsjörampen 164

Nytagna fotografier Saltsjörampen 165

Saltsjöutfarten 166

Nytagna fotografier Saltsjöutfarten 167

Saltsjöutfartsrampen 168

Nytagna fotografier Saltsjöutfartsrampen 169

Skeppsbron 171

Nytagna fotografier Skeppsbron 172

Södra Järngraven/Stadsgårdsleden 173

Nytagna fotografier Södra Järngraven/
Stadsgårdsleden 174

Södra Slingan 177

Nytagna fotografier Södra Slingan 177

Västra Slingan (Pelikanslingan) 178

Västra Slussgatan 178

Nytagna fotografier Västra Slingan
(Pelikanslingan), Västra Slussgatan 178

Västra Terrassrampen 179

Nytagna fotografier Västra Terrassrampen 179

Östra Slussgatan 180

Nytagna fotografier Östra Slussgatan 181

Östra Terrassrampen 182

Nytagna fotografier Östra Terrassrampen 182

För fotgängare. Med nytagna fotografier 184

Gröna Gången 184

Trappa mellan kaj vid Kornhamn och
Katarinavägen 187

Trappa mellan Karl Johans torg och
Katarinavägen 188

Trappa mellan Karl Johans torg och Skeppsbron 190

Trappa mellan kaj vid Skeppsbron och
Skeppsbron 191

Trappa från Östra Slussgatan till trottoaren vid
Saltsjörampen, via Blå Bodarna 192

Trappa i Södra Slingan, vid Blå Bodarnas södra
entré, till Skeppsbron 194

Trappa från Blå Bodarnas tak till Skeppsbron 196

Lokaler och byggnader 197

Lokal A – norr om Karl Johanslussen, under
Katarinavägen, mellan Mälaren och Karl Johans
torg 198

Nytagna fotografier, Lokal A 200

Lokal B – under Skeppsbron, norr om Karl
Johanslussen, mellan Saltsjön och Karl Johans
torg 204

Nytagna fotografier, Lokal B 205

Lokal C – söder om Karl Johanslussen, norr om
Norra Järngraven, mellan Mälaren och
Saltsjön 208

Nytagna fotografier, Lokal C 216

Lokal D – f.d. bensinstation under Västra
Slussgatan 229

Nytagna fotografier, Lokal D 230

Lokal E – gaspumpstation m.m. 232

Nytagna fotografier, Lokal E 234

Lokal F – Blå Bodarna 238

Nytagna fotografier, Lokal F 242

Lokal G – f.d. AB Svenska Manometerfabriken,
f.d. konstnärsateljé samt värmecentral 250

Nytagna fotografier, Lokal G 252

Lokal H – kv. Södra Torn 1, Kolingsborg 254

Nytagna fotografier, Lokal H 256

Lokal I - Restaurang Strömmen 262

Nytagna fotografier, Lokal I 263

Lokal K – Gula Gången	265	Kaj vid Franska Bukten mot Saltsjön söder om Karl Johanslussen	308
Nytagna fotografier, Lokal K	268	Kajer utmed Karl Johanslussen	308
Lokal L - Saltsjöbanans stationshus	273	Nytagna fotografier till avsnittet Sjöfart	309
Nytagna fotografier, Lokal L	275		
Lokal M – kioskbyggnad vid Katarinahissen	278		
Nytagna fotografier, Lokal M	279		
Lokal N – under Saltsjöutfartsrampen och invid Saltsjöbanans perrong	280		
Nytagna fotografier, Lokal N	283		
Platsbildningar	288		
Slussplan	288		
Karl Johans torg	288		
Slussenterrassen	288		
Plats i Södra Slingan, söder om Blå Bodarnas huvudgångstråk	289		
Plats på Blå Bodarnas tak	289		
Södermalmstorg	289		
Nytagna fotografier till avsnittet Platsbildningar	291		
Spårbunden trafik	295		
Saltsjöbanans station, perrong och spår, samt fasaden vid Slussens tunnelbanestations södra biljetthall	295		
Nytagna fotografier till avsnittet Spårbunden trafik	297		
Busstrafik	301		
Bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna	301		
Nytagna fotografier till avsnittet Busstrafik	302		
Sjöfart	306		
Karl Johanslussen	306		
Avtappningskanal, f.d. Nils Ericsonslussen	306		
Kaj vid Kornhamn, mot Mälaren norr om Karl Johanslussen	307		
Kaj vid Skeppsbron, mot Saltsjön norr om Karl Johanslussen	307		
Kaj vid Sjöbergsplan mot Mälaren söder om Karl Johanslussen	307		

Nytagna översiktsfotografier



Slussen från norr, 2005. GF S05-0069-12.



Slussen från sydost, 2005. GF S05-0068-2.



Stadsgårdsleden, Saltsjörampen och Franska Bukten, 2005. GF S05-0063-2.



Skeppsbron och Saltsjörampen, 2005. GF S05-0067-6.



Södermalmstorg och Restaurang Strömmen i förgrunden, 2005. GF S05-0067-7.



Slussen fotograferad från fönster i KF-huset, 2005. GF S05-0064-2.

Förord

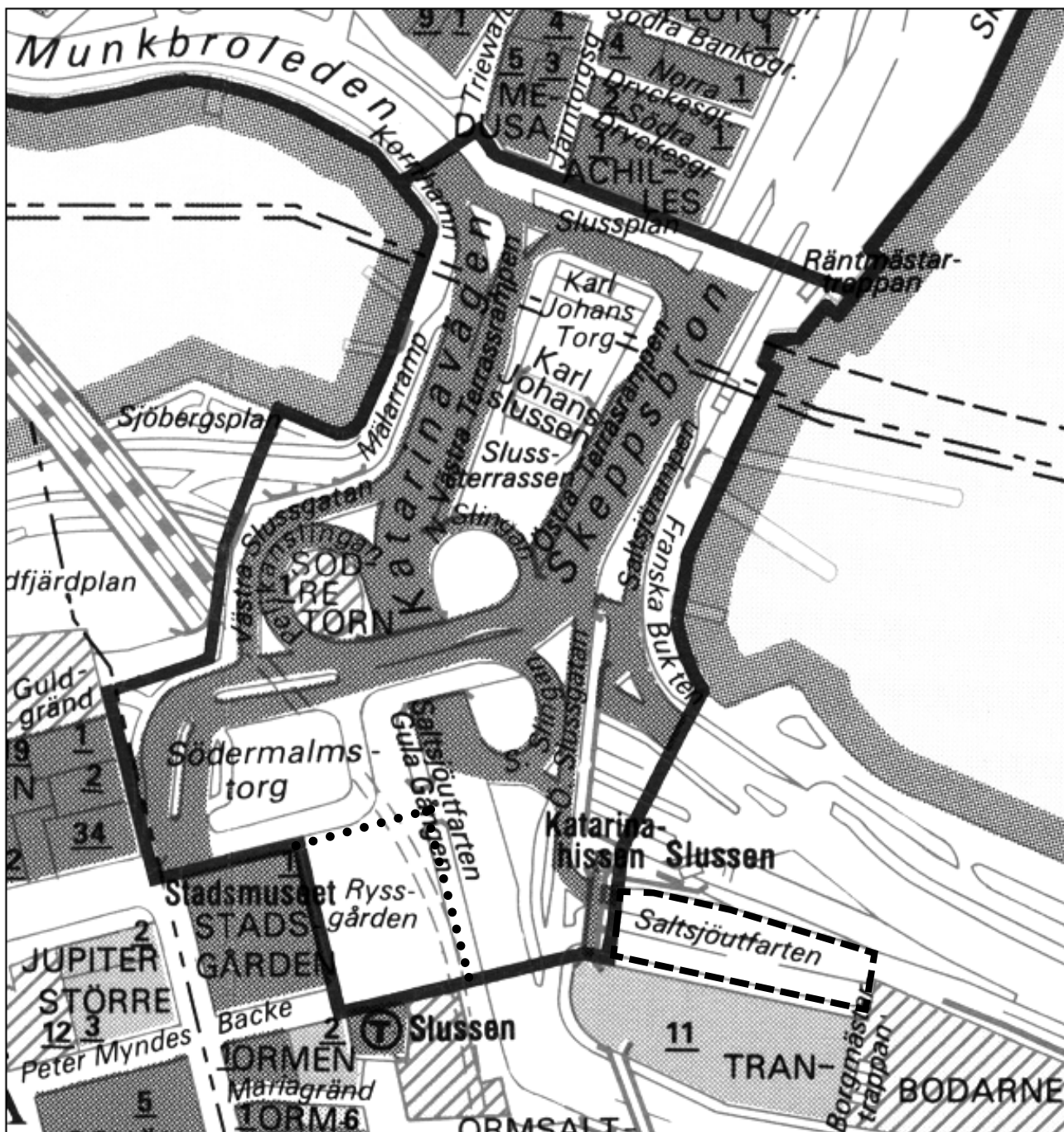
Kulturmiljöavdelningen vid Stockholms stadsmuseiförvaltning har på uppdrag av Gatu- och fastighetskontoret utfört en byggnadshistorisk inventering av Slussen. Inventering och rapportsammanställning har utförts av undertecknade under januari t.o.m. maj 2005.

Maria Lorentzi har haft huvudansvaret för de inledande avsnitten i Del 1, med *Inledning, Historik* och *Slussenanläggningen 1935*. Per Olgarsson har haft huvudansvaret för *Övergripande byggnadshistorik* och *Byggnadshistorik* i Del 1 samt Del 2, med inventeringsprotokoll. För avsnittet *Slussenanläggningens kulturhistoriska värden* i del 1 svarar båda författarna. I del 3 finns samlat ett stort antal ritningskopior över anläggningens olika delar, framförallt från nybyggnadstiden på 1930-talet. Nya fotografier är, om inget annat anges, tagna av fotograf Göran Fredriksson.

Maj 2005

Maria Lorentzi
Antikvarie

Per Olgarsson
Antikvarie



Kartan illustrerar de delar som ingår i denna inventering. Den heldragna linjen på kartan omfattar det som av Riksantikvarieämbetet inkluderats i riksintresset. Den prickade linjen runt Ryssgården visar den del som stadsmuseiförvaltningen exkluderat och den streckade den som förvaltningen lagt till (Saltsjöutfartsrampen, på kartan benämnd enbart Saltsjöutfarten). Den mörkgrå markeringen av vägbanor härrör från klassificeringen av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Stockholms innerstad. På klassificeringskartan motsvarar den här grå markeringen färgen blått som markerar fastigheter med så stora kulturhistoriska värden att de motsvarar fordringarna på byggnadsminnen enligt Kulturminneslagen.

Inledning

Uppdraget

I december 2004 fick stadsmuseiförvaltningen i uppdrag av Gatu- och fastighetskontoret att ta fram ett byggnadshistoriskt underlag till den grupp som utreder ett referensalternativ för Slussen med bevarad klöverbladskonstruktion. Föreliggande rapport är en del av detta underlag.

Avgränsning

Historisk avgränsning

År 1935 invigdes den kommunikationsapparat som utgör dagens slussenanläggning. Den är som helhet förhållandevis väl bevarad och präglar helt och hållet dagens slussområde med sin klöverbladskonstruktion och sluss, sina gångstråk, platser och kollektivtrafikfunktioner. 1935 års anläggning har av kulturmiljövården under många år lyfts fram som en funktionalistisk anläggning med stora kulturhistoriska värden. Föreliggande inventering fokuserar av dessa skäl på 1935 års anläggning.

I inventeringen beskrivs även bevarade äldre delar inom slussenanläggningen men endast ett fåtal sådana är idag kända. Av de tidigare slussarna kvarstår kassun och granitmurar, d.v.s. själva slussrännan, från Nils Ericsonslussen. Rännan tjänar sedan 1935 som avtappningskanal för Mälarens vatten. Mindre rester finns av murar från Polhemslussen. Av den försvarsanläggning som uppfördes vid 1500-talets mitt, intill Söderström på Södermalm, finns enstaka sträckningar av vallgravsmurar kvar. I slussenområdet finns även delar av 1600-talets stadsplanestruktur kvar, i form av Södermalmstorg.

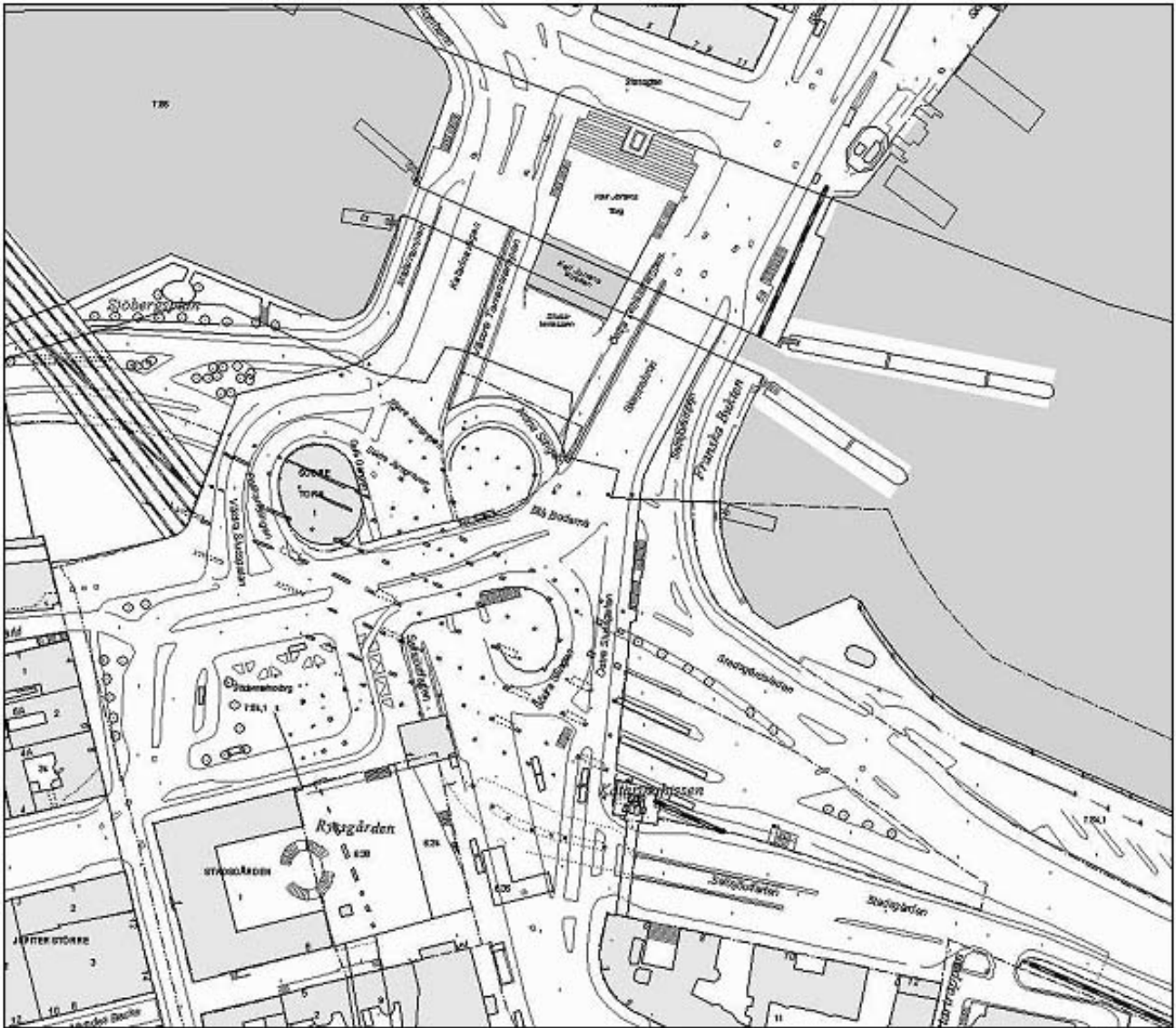
Givetvis kan ett framtida ombyggnadsarbete påvisa ytterligare äldre fynd. Slussområdet ligger inom fornlämning 103 där idag okända lämningar från medeltid och senare perioder kan förväntas. Exempelvis har broar funnits sedan 1200-talet och flera försvarstorn har föregått 1500-talets försvarsanläggning. Det har också funnits ett flertal byggnader vid Söderström, t.ex. kvarnar.

Geografisk avgränsning

Stockholms stadsmuseiförvaltning har valt att för inventeringen avgränsa anläggningen till att omfatta i stort sett samma område som ingår i det av Riksantikvarieämbetet utpekade området för riksintresset Slussen. Området har justerats något genom att Ryssgården och underliggande tunnelbaneperronger exkluderats och Saltsjöutfartsrampen utmed KF-huset lagts till. Ryssgården av idag är en sentida (tidigt 1960-tal) överdäckning av tunnelbaneperrongerna. Tunnelbaneanläggningen i övrigt ingår inte i riksintresset och inte heller i det av stadsmuseiförvaltningen avgränsade området. Saltsjöutfartsrampen utgör en ursprunglig del av trafikanläggningen Slussen från 1935 och därmed viktig att beskriva och dokumentera tillsammans med övriga ursprungliga delar.

Namn på gator m.m. som används i rapporten

I föreliggande material använder vi med några undantag de namn på gator, platser m.m. som återfinns på aktuella kartor. Ett undantag är Saltsjöutfartens östra del, mellan Katarinavägen och Stadsgårdsleden som vi valt att kalla Saltsjöutfartsrampen. Syftet är att den inte ska sammanblandas med den del av Saltsjöutfarten som går under mark, från Katarinavägen fram till Saltsjöutfartsrampen. Ytterligare ett undantag är Södra Järngraven som vi har valt att kalla Södra Järngraven/Stadsgårdsleden. Viktigt är också att vi konsekvent benämner alla klöverbladen med sina ursprungliga namn, som utgår från de väderstreck de ligger i – Norra slingan (med Blå Bodarna), Södra slingan (med ingång till Blå Bodarna från söder) samt Västra slingan (idag kallad Pelikanslingan). Det är också viktigt att klargöra att Skeppsbron fortsätter hela vägen fram till Hornsgatan och att Katarinavägen börjar redan där Munkbroleden slutar invid Slussplan, för att sedan fortsätta igenom slussenanläggningen.



Utsnitt ur kartbild (Kartago). ©Stadsbyggnadskontoret.

Funktionsindelning av slussenanläggningen

Syftet med 1935 års slussenanläggning var att lösa trafikproblem, att sammanfoga flera olika trafikslag och att tillskapa goda förutsättningar för de fotgängare som också passerade genom området. Anläggningen var i högsta grad funktionsinriktad. Ett sätt att beskriva den komplexa slussenanläggningen är därför att utgå från de funktioner den rymmer. I föreliggande rapport används en funktionsindelning i flera avsnitt. Följande lista utgör de viktigaste funktionerna inom anläggningen:

Körbanor

Spår, perronger, hållplatser m.m. för spårbunden trafik

Hållplatser och bussterminal m.m. för busstrafik

Sluss och kajer för sjöfarten

Gångstråk m.m. för fotgängare

Platsbildningar

Byggnader

Lokaler för butiker, service och verksamheter

Tidigare forskning och skrifter

Under 2004 utkom två böcker som beskriver Slussen ur olika perspektiv: *Tage William Olsson. Stridbar arkitekt och planerare* och *Slussen vid Söderström*. Den första (Eva Rudberg (red.), Bosse Bergman, Claes Caldenby, Anders Gullberg) behandlar Tage William-Olssons liv och verk, bl.a. slussenanläggningen från 1930-talet. Här beskrivs ingående den process som ledde fram till det slutgiltiga förslaget och William-Olssons roll i sammanhanget. *Slussen vid Söderström* (red. Ulf Sörenson) är en antologi utgiven av Samfundet

S:t Erik med en rad skribenter som skriver om området vid slussen och framförallt anläggningen från 1935 ur flera perspektiv. I denna bok beskrivs områdets historik och utveckling och den nuvarande anläggningens tillkomst. Här finns även en intervju med arkitekt Johan Nyrén, ansvarig arkitekt för det vinnande ombyggnadsförslaget från 2004. I boken återfinns också mer personligt reflekterande och politiskt, debatterande inlägg. Tillsammans ger de två nämnda verken en god bild av hur 1930-talets anläggning och hur platsen vid Söderström utvecklats och använts under århundradena. Vissa texter i dessa skrifter är avsevärt mer uttömmande än de som ingår i denna byggnadshistoriska rapport, t.ex. i fråga om äldre slussar, William-Olssons insatser, de många turerna under planeringsarbetet av Slussen 1929–1935 m.m.

I direkt samband med att Slussen omdanades på 1930-talet gav Stockholms stads slussbyggnadskommitté ut en skrift som beskriver områdets historia och förändringar – *Söderport och Slussen* (Tord O:son Nordberg, 1935). Här finns också en rad uppgifter om 1930-talets ombyggnad. År 1933 skrev Holger Blom (som medverkade i, och mot slutet ledde det arkitektoniska arbetet i slussbyggnadskommittén) en text i *S:t Eriks årsbok*, ”Slussområdets bebyggelse i äldre tider”, som utgör en redogörelse för bebyggelseutvecklingen runt och i Söderström. Olof Thunström publicerade i *S:t Eriks årsbok* 1932 texten ”Slussområdets reglering”, där han beskriver trafikregleringen vid Slussen. Texten innehåller historik men är framförallt en redogörelse för resonemang och processer rörande den förestående ombyggnaden och dess regleringsfrågor.

I tidskriften *Byggmästarens* arkitekturdel (nr 38, 1935) beskriver Tage William-Olsson och Holger Blom den nya slussenanläggningen. Här finns bl.a. relativt detaljerade beskrivningar av de nya gångstråken i anläggningen och William-Olsson ger här sin syn på projektet.

I de skrifter som omnämns här finns en vidare hänvisningar till annan litteratur som på olika vis belyser Söderström och området där omkring, arkitekter och ingenjörer som varit inblandade i äldre slussanläggningar m.m.

Kulturhistoriska värden och historik

Slussenanläggningens kulturhistoriska värden

Slussenanläggningen från 1935 konstituerar mycket stora kulturhistoriska värden och anläggningen är av riksantikvarieämbetet utpekad som av riksintresse för kulturmiljövården. Inom slussenområdet ligger Södermalmstorg, en rest av 1600-talets stadsplanstruktur vilken också är utpekad som ett riksintresse för kulturmiljövården.

Slussenanläggningen utgör en intrikat och komplicerad kommunikationsapparat med många intressanta aspekter ur ett kulturhistoriskt perspektiv. För att på ett systematiskt sätt genomlysna anläggningen följer nedan en genomgång av de viktigaste kulturhistoriska värden som Slussen konstituerar. I arbetet med den kulturhistoriska värderingen av Slussen används Riksantikvarieämbetets system för kulturhistorisk värdering med värden sorterade under huvudgrupperna dokumentvärden, upplevelsevärden och förstärkande, övergripande motiv.

Slussen präglas av 70 års intensivt nyttjande vilket satt sina spår i de ofta slitna miljöerna. I många bebyggelsemiljöer kan år av användning skapa patina – positiva spår av människor och verksamheter som ger arkitekturen och materialen djup och liv. Den modernistiska formgivning som präglar Slussen eller kanske framförallt de material och tekniker som använts har ofta begränsade möjligheter att ”åldras med värdighet”. Det är inte Slussens betong som konstituerar anläggningens mest framträdande kulturhistoriska värden utan andra viktiga aspekter som beskrivs nedan.

Dokumentvärden

Samhällshistoriskt värde

- Slussen är ett starkt uttryck för en tidsanda – modernismens framtidsoptimism som innebar bejakande av ny teknik, nya kommunikationsmedel, storskaliga planeringsmetoder o.s.v.
- Slussen är ett tidigt, storskaligt och enhetligt uttryck för 1900-talets bilsamhälle.
- Slussen är även ett uttryck för 1900-talets satsning på Stockholms kollektivtrafik, med spårvagnar, tunnelbana, saltsjöbanan, bussar och i viss mån båttrafik.

Stadsbyggnadshistoriskt värde

- Slussen är sannolikt Europas första klöverbladsformade trafiklösning.
- Slussen är dessutom ett mycket tidigt exempel på en klöverbladslösning som även fungerar som knutpunkt för många olika trafikslag i en innerstadsmiljö.
- Slussen är en för sin tid lyckad lösning på ett långvarigt trafikplaneringsproblem i Stockholm.
- Slussen är ett uttryck för hur man på 1900-talet planerade för kollektivtrafik på ett helt annat sätt än tidigare, med spårvagnar, tunnelbana, Saltsjöbanan, bussar och i viss mån båttrafik.
- Slussen är ett uttryck för hur man under 1900-talet planerade för bilen, och inte drog sig för att dra in biltrafiken i stadskärnorna på stora bilvägar.

Arkitekturhistoriskt värde

- Slussen utgör tillsammans med KF-huset och nya Katarinahissen en av Sveriges första storskaliga konsekvent och medvetet gestaltade funktionalistiska bebyggelsemiljöer.
- På ett mycket utpräglat sätt utgör Slussen i helhet och delar ett exempel på tidens ideal om hur formen underordnas funktionen.
- Anläggningen utgör ett exempel på hur man i funktionalistisk arkitektur utnyttjar den moderna betongteknikens betydande spännvidder för att kunna uppföra stora glasade partier i fasader.
- Även anläggningens enskilda delar utgör välbevarade och tidstypiska exempel på 1930-talets funktionalism, till exempel räcken, trappor och fönsterpartier.

Byggnadsteknikhistoriskt värde

- Slussen är ett exempel på hur man under 1900-talets första hälft börjar använda sig av armerad betong i allt större konstruktioner.
- Blå Bodarnas kupoltak är ett tidigt exempel på användandet av glasbetong i kupoler med stor spännvidd.
- Blå Bodarna samt Gula och Gröna Gången utgör mycket tidiga exempel i Sverige på användandet av anodiserad aluminium i fönster- och dörrpartier, och av inhemskt tillverkat frostbeständigt kakel i valfri kulör på väggar.

Upplevelsevärden

Arkitektoniskt värde

- Slussenanläggningens enhetliga och välformade funktionalistiska formspråk, ursprungligen med eleganta och tidstypiska detaljlösningar – troligen landets största enhetliga ”funkismiljö”.

Miljöskapande och stadsbildsmässigt värde

- Slussen har en mycket utpräglad gestaltning; både som helhet och i detalj, och utgör ett centralt stadsbildsmotiv i Stockholm. Detta förstärks av läget – Slussen är mycket väl synligt från vattenytan och från omgivande stadsdelar. Anläggningens låga siluett och ”näskaraktär” är viktig för detta intryck.

Identitetsvärde

- Funktionen som trafikknutpunkt, och det centrala och synliga läget, gör att många invånare i Stockholm, och även många från andra delar av landet, har en relation till Slussen.

Symbolvärde

- Slussen har ett stort symbolvärde som renodlad modernistisk trafikmaskin – en symbol för 1900-talets teknikoptimistiska och framtidsbejakande samhälle.

Förstärkande, övergripande motiv

Pedagogiskt värde, tydlighet

- Slussen är en mycket enhetlig och renodlad anläggning när det gäller funktionalistisk formgivning och arkitektur.
- Slussen är ett bra och tydligt exempel på 1900-talets stadsbyggande när det gäller trafiklösningar och på 1900-talets samhällssyn.

Sällsynthet – representativitet (nationellt, regionalt, lokalt)

- Trafikapparaten Slussen kan betecknas som unik i sitt slag, definitivt i Sverige, troligen även i ett internationellt perspektiv; en tidigmodernistisk, klöverbladsformad trafikplats i en stadsmiljö.

Autenticitet, äkthet

- Trots enskilda större tillägg och förändringar, t.ex. omvandlingen av rangerbangården till bussterminal och uppförandet av Kolingsborg och Restaurang Strömmen, är anläggningen som helhet påfallande välbevarad. Detta gäller trafikapparatens struktur, utformning och innehåll, för gångtrafikanter, motortrafik, kollektivtrafik och för sjöfart. Det gäller även anläggningens övergripande utformning med låg siluett och näskaraktär i stadslandskapet, men även den funktionalistiska detaljutformningen med många ursprungliga delar.

Historik

Slussen fram till 1930-talet

Under 1000-talet hade landhöjningen lett till att vatten kring Stadsholmen utgjorde de enda segellederna mellan Östersjön och Mälaren. Därför kom Stadsholmen att bli en mycket strategisk plats. Vid denna tid var Mälaren en havsvik men under 1200-talets senare del hade landhöjningen medfört att Mälarens vattennivå blivit högre än Östersjöns, och Mälaren därmed en insjö. Den högre vattennivån ledde också till att vattenlederna vid Stadsholmen blev strömma. Benämningarna Söderström och Norrström förekommer också för första gången efter denna förändring, år 1305 respektive 1332.¹

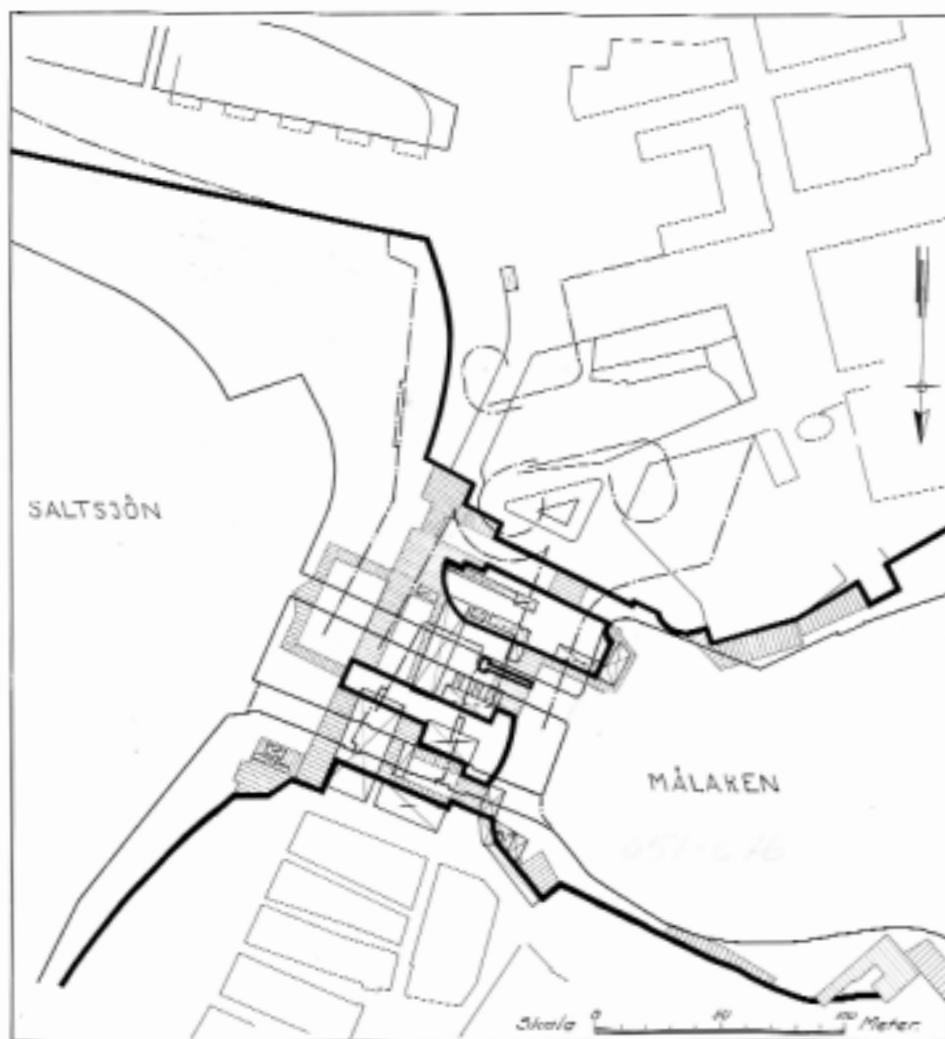
Under medeltiden mynnade Göta landsväg, vägen söderut från och till Stockholm, vid nuvarande Södermalms torg. Den smalaste passagen över Mälaren fanns här, mellan Södermalm och Stadsholmen. Broar som förband Stadsholmen och nuvarande Södermalm respektive Norrmalm omtalas för första gången på 1280-talet. Söderströms och Norrströms broförbindelser med Stadsholmen gjorde att dessa punkter var viktiga att bevaka och försvara. Tidigt uppfördes därför försvarstorn, tillsammans med murar som omgärdade Stadsholmens bebyggelse. Murar omtalas för första gången 1288. Det första försvarstornet vid Söderström låg på Stadsholmen, troligen invid Järntorget i nuvarande kvarteret Venus. Detta första torn



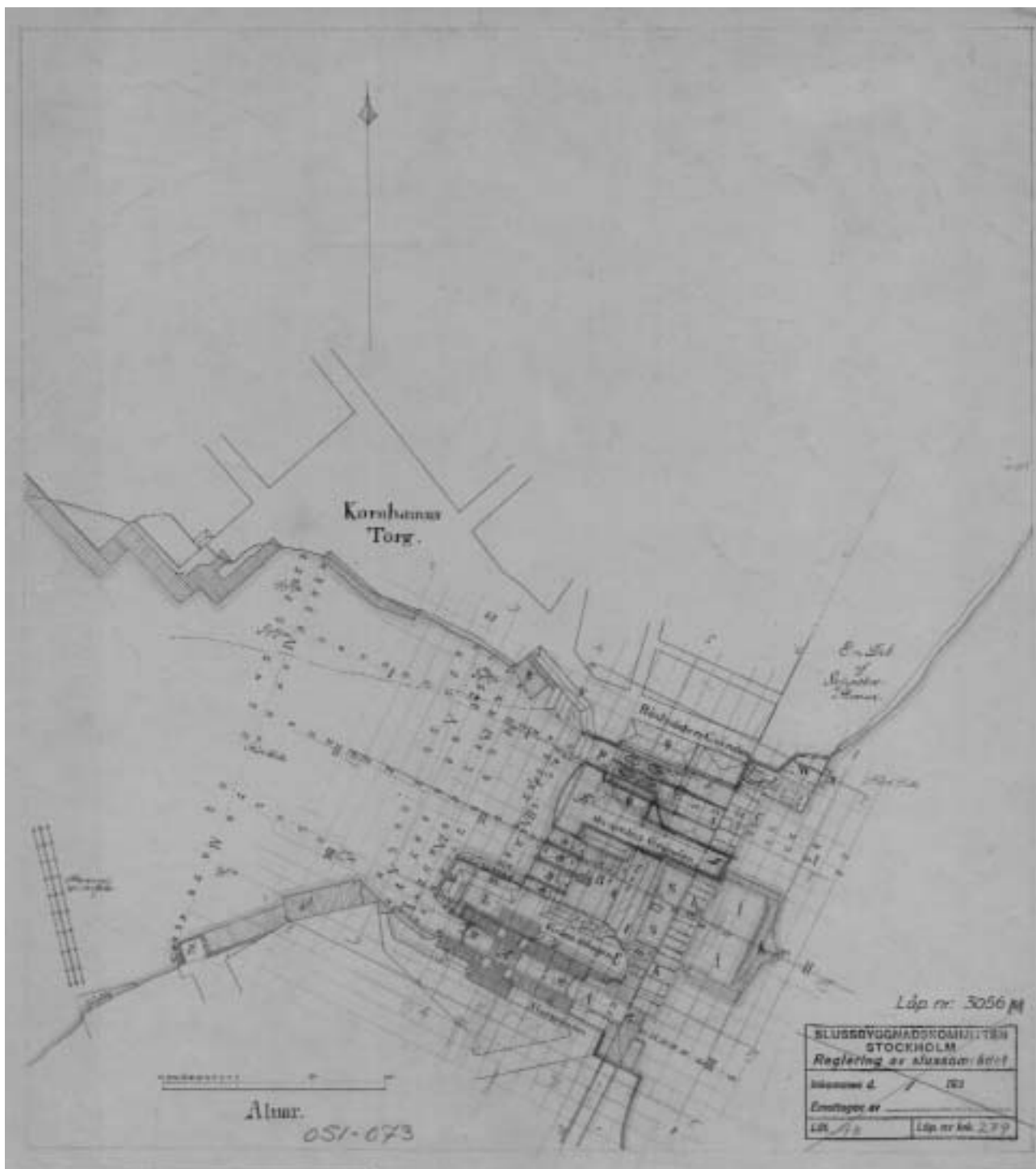
Strandkontur vid Slussen på 1200-talet respektive 1935. Illustration från 1930-talet. GFKA nr. 3058.

ersattes senare av ett inre och yttre torn, det inre på nuvarande Slussplan och det yttre på Södermalms nordligaste udde. Det inre tornet omtalas år 1409 men kan ha uppförts tidigare. År 1427 omtalas det yttre tornet.² Under 1500-talets mitt uppfördes ytterligare försvarstorn, i form av ett kraftigt kanontorn och ett fyrkantigt porttorn. Dessa uppfördes något söder om det yttre tornet. I samband med att de nya tornen uppfördes tillskapades också en vallgrav. Denna var öppen mot Saltsjön men slutet, med en smal landtunga, mot Mälaren. Det är denna vallgrav som kom att kallas Järngraven efter det att järnhanteringen år 1662 flyttade från Järntorget till Södermalm i och invid vallgraven.

År 1642 invigdes den första slussen i Söderström, den s.k. Kristinaslussen (tillägnad Drottning Kristina). Fram till dess fördes skeppen genom den strömma segelleden med hjälp av kättingar, med vilka man halade skeppen motströms och höll emot nedströms. Innan Kristinaslussen uppfördes fanns i Söderström två strömfåror, kallade Lilleström och Kvarnström. Fartygen passerade genom Lilleström och Kvarnström nyttjades, som namnet antyder, bl.a. för kvarnverksamhet. Kvarnströmmen var i princip överbyggd av diverse byggnader, t.ex. kvarnar, slipverk och vattensmedjor som alla nyttjade vattenkraften. Även fiskhus fanns på platsen. Byggnaderna vilade på träpålar och stenkistor men raserades vid flera tillfällen



Strandkontur vid Slussen på 1700-talets andra halva respektive 1935. Illustration från 1930-talet. GFKA nr. 3059.



Slussen 1773. Utsnitt ur ritning. På holmen norr om Polhemsslussen finns Gröna Gången utritad. Norr om denna ligger Kvarnhusgränden. Över Polhemsslussen sträcker sig den vindbro med fyra torn i tegel som kom att kallas Röda slussen (här utmärkt med ett "A"). Kopia av 1700-talets ritning. GFKA nr 3056.

då det var högt vattenstånd i Mälaren. Under 1600-talets första halva uppfördes vid Kvarnströmmen ett stort slakthus samt två kvarnhus på var sida av strömmen.³

Drygt 100 år efter Kristinaslussens invigning, år 1755, togs en bredare och djupare sluss i bruk, konstruerad av Christoffer Polhem. I samband med att

T.h.: Sektionsritning som hör ihop med föregående ritning. Här finns förklarande texter som berättar om de olika delarnas namn och funktioner. På sektion IX finns t.ex. från vänster till höger: "Stenhus med litet gårdsrum", "Sluss-Grafven" (d.v.s. Polhemsslussen), "Smalt hus vid gröna gången", "Fiskarehuset", "Kvarnhus-Gränden", "Slagtarehuset", "Räntmästare-Gränden" och "Räntmästarehuset". Kopia av 1700-talets ritning. GFKA 3057.

År 1773.

N:o I. Profil längs öfver Södra Strömmen genom Norta Gjerdens alla Översjöförmarna Sids C.



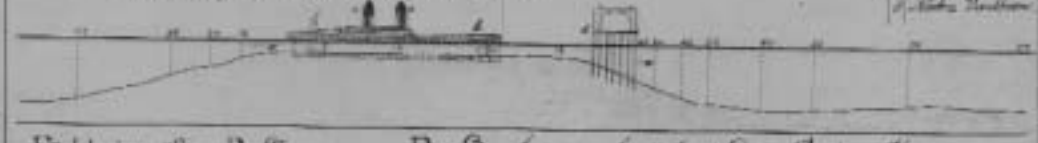
1. Södra Strömmen
2. Norta Gjerdens alla Översjöförmarna
3. Salthöri
4. Mälaren

II. Profil längs öfver Södra Strömmen genom Sids B af Södra Strömmen samt öfver Salthöri.



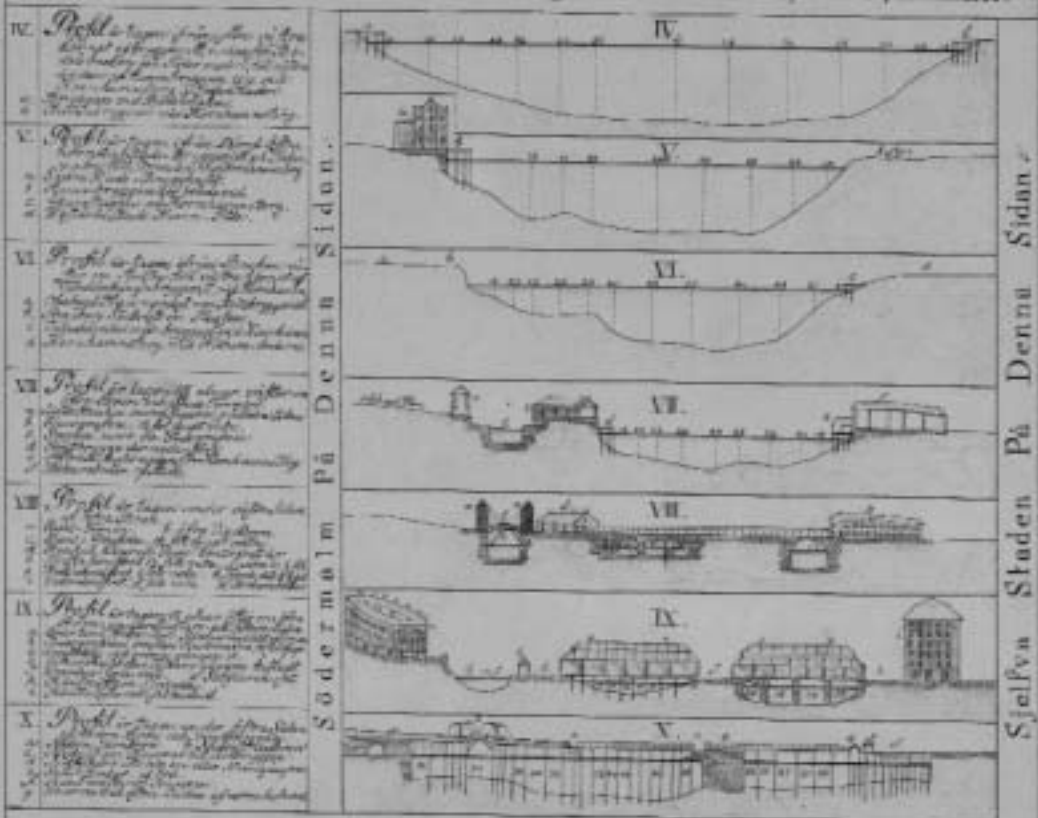
1. Södra Strömmen
2. Salthöri
3. Mälaren

III. Profil längs öfver Sluss. Erofrens Sids A.



1. Sluss. Erofrens
2. Salthöri
3. Mälaren

Förklaring öfver Profilerne. Profiler lagne tvärt öfver Södra Strömmen.



IV. Profil längs öfver Södra Strömmen genom Sids A af Södra Strömmen samt öfver Salthöri.
V. Profil längs öfver Södra Strömmen genom Sids B af Södra Strömmen samt öfver Salthöri.
VI. Profil längs öfver Södra Strömmen genom Sids C af Södra Strömmen samt öfver Salthöri.
VII. Profil längs öfver Södra Strömmen genom Sids D af Södra Strömmen samt öfver Salthöri.
VIII. Profil längs öfver Södra Strömmen genom Sids E af Södra Strömmen samt öfver Salthöri.
IX. Profil längs öfver Södra Strömmen genom Sids F af Södra Strömmen samt öfver Salthöri.
X. Profil längs öfver Södra Strömmen genom Sids G af Södra Strömmen samt öfver Salthöri.

IV
V
VI
VII
VIII
IX
X

Södermalm På Denna Sidan.
Sjelfva Staden På Denna Sidan.

Skala 1:10000

051-074

År: 1773

Löfr nr. 3057

SLUSSBYGGNADSKOMMITTÉN	
STOCKHOLM	
Reglerlag af slussom-Södt	
Johannes G.	1793
Emotaget av	
MR. P. S.	Lop. nr. 44. 280



Fotografi från norr mot söder, ca 1925. I förgrunden Nils Ericsonsslussen. Fotograf Bror Ericson. SSMA Fa 86091.

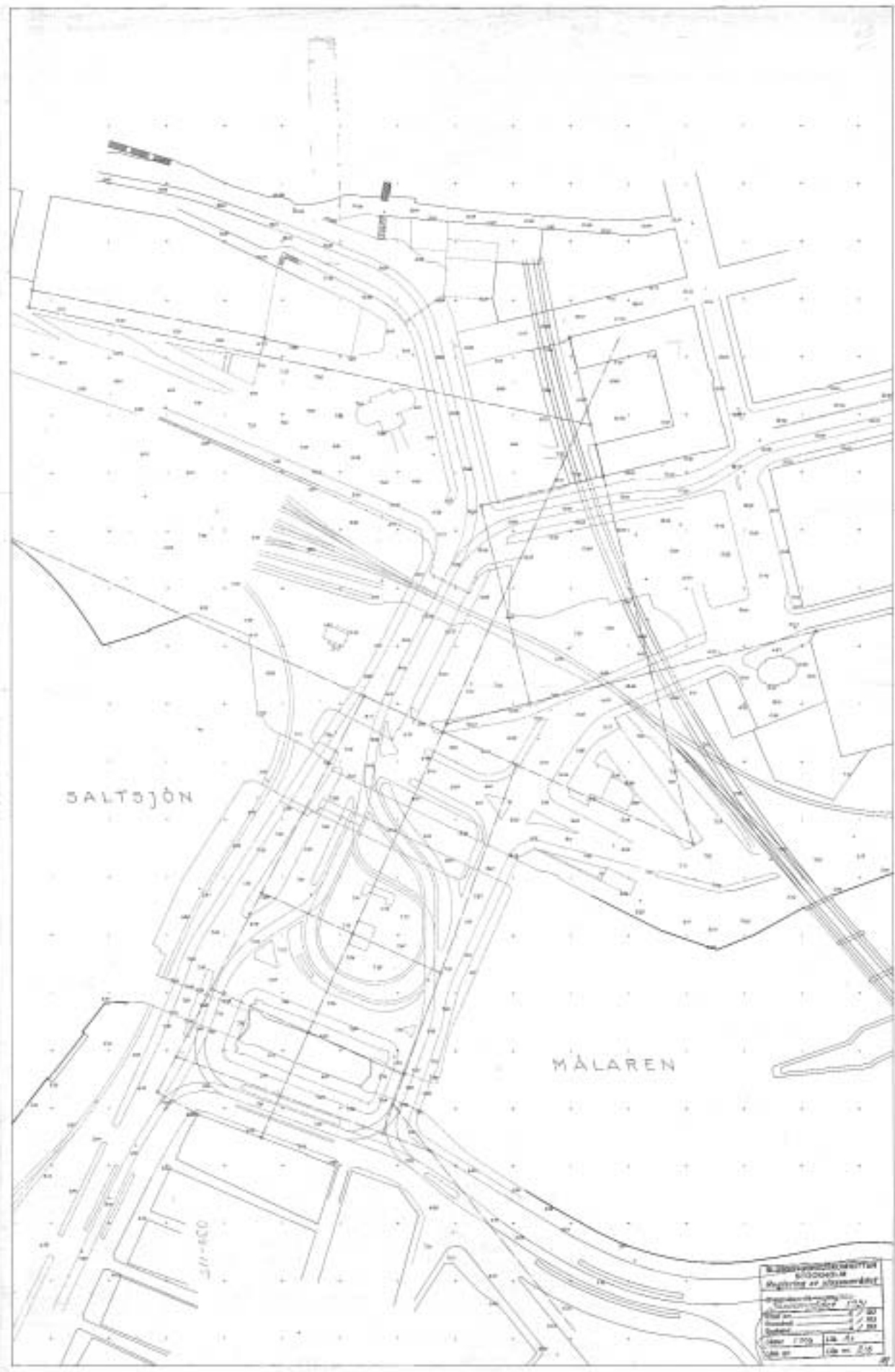
Polhemsslussen uppfördes på 1750-talet förändrades stora delar av området kring Söderström. Kvarnströmmen hade redan tidigare delvis igenfyllts samt överdäckats och överdäckades nu än mer. En ny bro uppfördes 1749 över kvarnströmmens östra sida. En bro med vindbryggor uppfördes också över själva slusskanalens västra sida. Vindbryggornas maskineri byggdes in i fyra parställda torn. Dessa var uppförda i rött tegel och överfarten kom att kallas Röda slussen. Under 1770-talet ersattes det stora slakthuset i trä av ett nytt i sten och kvarnhusen byttes mot nya. En ny vindbro uppfördes 1793 över slusskanalens östra sida. Denna var delvis blåmålad och kallades i folkmun Blå slussen.⁴ På den smala holme som låg närmast norr om slusskanalen fanns en gångpassage som kallades Gröna gången.⁵

År 1852 invigdes den tredje slussen på platsen, konstruerad av Nils Ericson. Även denna sluss gjordes bredare och djupare än sin föregångare, nu för att uppfylla den nya ångbåtstrafikens krav. Även då Nils Ericsons sluss uppfördes genomfördes omfattande förändringar av närområdet. Husen i kvarteret Kornhamn revs, så även en grönsaksbasar vid Gröna gången, de två strömquarnarna samt södra slaktarhuset.⁶ Närmas söder om slussen anlades en öppen, stenlagd

plats där statyn av Karl XIV Johan restes och avtäcktes 1854. Den äldre Polhemsslussen, vars ränna bevarats, omgjordes till fisksump och över denna uppfördes en ny basarbyggnad. Även nya salubodar och gallerier byggdes.⁷

Utvecklingen av större fartyg gjorde att Nils Ericsonsslussen snart upplevdes som för smal och för grund. Den ökande trafiken med droskor, spårvagnar och gående ledde också till att gator och broar vid Söderström blev för trånga. Ett dilemma för trafiken var även de stora, naturliga höjdskillnaderna på Södermalm. Ständiga trafikproblem gav upphov till att Stockholms stad redan 1895 lanserade ett förslag med en ny, större slusskanal.⁸ Förslaget antogs inte och kom att bli det första i en lång rad av ej antagna förslag för omdaningar av slussanläggningen och området kring Söderström. Öppnandet av Hammarbyleden på 1920-talet löste svårigheterna med att föra stora fartyg genom Söderström men trafikproblemen på land kvarstod fram till dess att dagens anläggning invigdes 1935.

T.h.: Ritning visande Slussen som den såg ut år 1931. Ritningen är vänd så att norr är nedåt. I norr Nils Ericsonsslussen, i söder den gamla Polhemsslussen. GFKA nr. 218.



Bevarade äldre delar inom slussenområdet

Nils Ericsonsslussens ränna har sedan 1930-talet utgjort avtappningskanal för Mälarens vatten. Själva slussrännan är därför bevarad, både till sträckning och bredd, med stenskodda sidor och urtag för portar. Slussmaskineri och själva portarna är däremot avlägsnade. På slussrännans stenskodda sidor vilar pågjutna betongmurar för att bära delar av Karl Johans torg och intilliggande körbanor.⁹

Föreliggande inventering har visat att rester av murarna i Christoffer Polhems sluss finns kvar i lågt liggande lokaler under Mälarrampen. Stora delar av denna sluss ska dock ha raserats och/eller fyllts igen då dagens slussenanläggning uppfördes på 1930-talet.¹⁰ Av Kristinaslussen finns inga idag kända lämningar.

I samband med att dagens slussenanläggning uppfördes under 1930-talet utfördes utgrävningar och dokumentation av 1500-talets försvarsanläggning.



Fotografi som visar något av den idag bevarade sträckningen av Polhemsslussens murverk. Fotografi Göran Fredriksson. GF S2005-0035-33A.

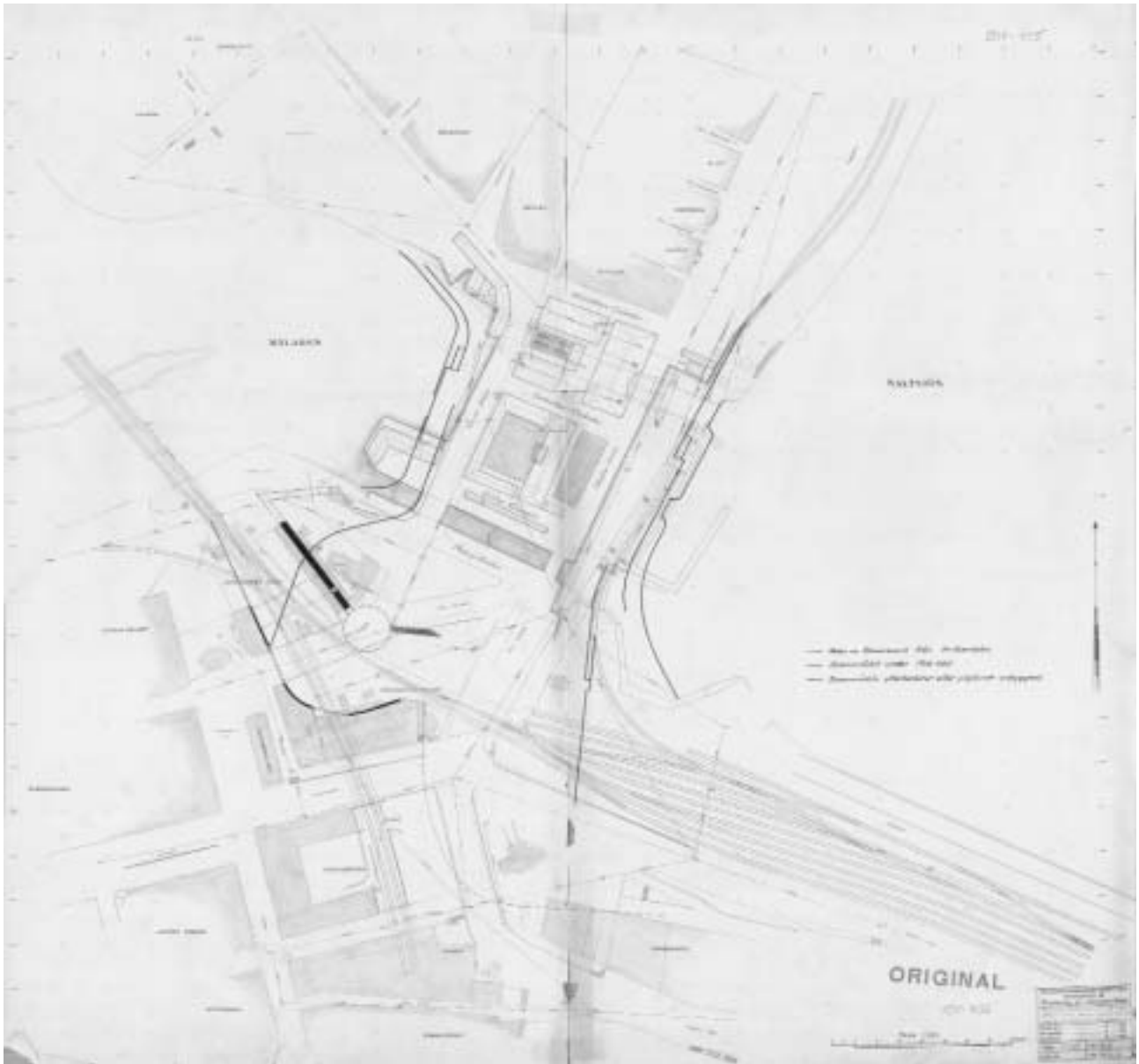


Illustration med strandkonturer från 1935 lagda ovanpå 1773 års karta. Till vänster i bild är även inritat lägen för vallgrav och försvarstorn från 1500-talets mitt. De heldragna linjerna utmed vallgraven visar de murrester som fanns kvar då illustrationen upprättades (illustrationen är odaterad men den härrör från pågående ombyggnad under 1930-talets första halva). GFKA nr. 614.

Stora delar av kvarvarande delar av torn och vallgravsmurar borttogs då. Under 1950-tal och 1980-tal avlägsnades ytterligare delar av vallgravsmurarna. Idag finns mindre sträckor bevarade av dessa murar, varav en är synlig söder om tunnelbanespåren vid färd med gröna linjen norrut.¹¹ Av de äldre tornen finns idag inga kända lämningar.

Under 1930-talet genomfördes i stadens regi geologiska undersökningar av strandkonturer, bottenkonturer m.m. Sammanställningar av äldre tiders strandkonturer gjordes också, av vilka ett par redovisats här.

Vid framtida ombyggnadsarbeten inom slussenområdet är det sannolikt att idag okända lämningar

från medeltid och senare perioder kan förväntas. En arkeologisk förundersökning och dokumentation på plats är därför viktiga kommande uppgifter. Geologiska undersökningar utförda under 1930-talet ger en bild av markförhållanden i slussenområdet med t.ex. utfyllningar från olika tider och naturliga avlagringar, bl.a. gyttja, som delvis innehåller sopor från tiden för Stockholms äldsta bebyggelse.¹²

Delar av Södermalmstorg utgör rester av 1600-talets stadsplanstruktur. Även stadsmuseets byggnad på Ryssgården och raden av hus utmed Södermalmstorgs västra sida utgör delar av denna struktur.

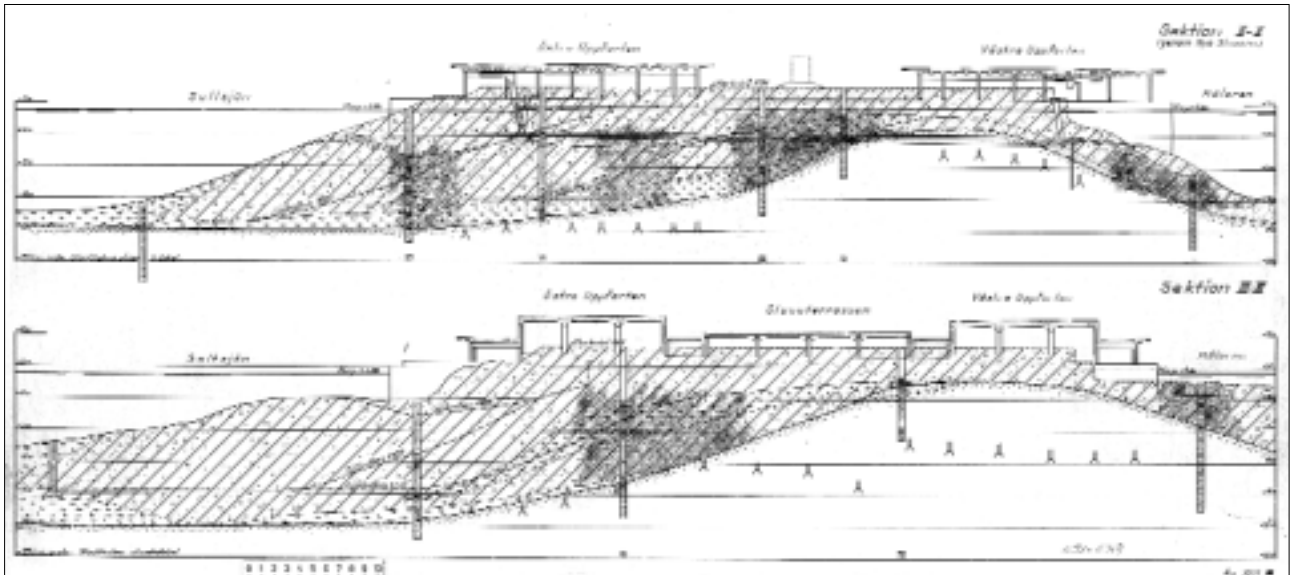


Illustration över jordlager och pålning i Söderström. Geologiska undersökningar utförda på 1930-talet. GFKA nr. 3031.



Förklaring till de beteckningar som återfinns ovan. GFKA nr. 3034.

1935 års anläggning kommer till

I flera av de ombyggnadsförslag för området som togs fram under 1900-talets början ingick rivning av, eller ingrepp i det Södra Stadshuset (nuvarande Stadsmuseet) vid Ryssgården. Denna byggnad (ritad av arkitekterna Tessin d.ä. och Tessin d.y.) ansågs ha betydande kulturhistoriska värden. Rådet för Stockholms skönhet gav därför i uppdrag åt arkitekt Tage William-Olsson att söka lösningar på trafikproblemen med ett bibehållande av Södra stadshuset. I början av 1929 presenterade William-Olsson de första skisserna och efter vidareutveckling av dessa lämnades 1930 ett förslag till stadsplanenämnden. På stadsplanekontoret hade samtidigt byråingenjör Gösta Lundborg arbetat med att försöka lösa trafikströmmarna vid Slussen. Frågan kom att bearbetas vidare av en nyinrättad kommitté – 1930 års trafikkommitté. Till denna knöts både Lundborg och William-Olsson och år 1931 antogs ett förslag av stadsfullmäktige utarbetat av dessa två. En slussbyggnadskommitté tillsattes för att leda arbetet och Tage William-Olsson

anställdes som ansvarig arkitekt. Fr.o.m. den 1 juli 1934 var arkitekt Holger Blom ansvarig arkitekt men William-Olsson var även fortsättningsvis knuten till projektet som fristående konsult. Det första förslaget kom att omarbetas i flera etapper efter 1931 och det slutgiltiga förslaget stod klart först år 1935.¹³

I Olof Thunströms text om regleringsarbetet vid Slussen i *S:t Eriks årsbok* från 1932 talar han om den mycket förändrade trafiksituationen under 1900-talets första decennier. Den starkast bidragande orsaken till detta var enligt honom ”körtrafikens omläggning från hästfordon till automobiler”. Han nämner också det faktum att spårvägstrafik började trafikera Slussen 1912 och att ett flertal busslinjer dragits fram över Slussen. Mellan 1918 och 1930 ökade trafiken över slussbroarna nära 8 gånger.¹⁴ Dessa faktorer bidrog till det s.k. slusseneländet, med ständiga trafikstockningar. Trafikproblemen och antaganden om en kraftig befolkningsökning väckte efterfrågan efter en väsentligt förändrad trafiksituation. Dessa förhållanden utgjorde förutsättningar för att den radikala lös-



Viadukten för den planskilda korsningen i anläggningens centrum under uppbyggnad. SSMA Fa 50833.

ning som William-Olsson och Gösta Lundborg lanserade skulle komma att accepteras.

Viktiga förutsättningar för det förslag som William-Olsson, Lundborg m.fl. utarbetade var den nya tunnelbanans framdragande (egentligen spårvagnar i tunnlar), inrättandet av en järnvägsförbindelse mellan hamnarna vid Stadsgården och Söder Mälarstrand, Hammarbykanalens öppnande och spårvägstunneln under Katarinaberget med slutstation vid Slussen.¹⁵ Dessa projekt föregick delvis William-Olssons och Lundborgs slussenanläggning men ingick i den rad av initiativ staden tog för att förbättra kommunikationerna vid Slussen och Stockholm som helhet. De kom att integreras i 1935 års anläggning och i viss mån omarbetas av hänsyn till helhetslösningarna inom denna.

Under 1930-talets första hälft var de internationella förebilderna för en klöverbladslösning fortfarande få. I USA uppfördes en klöverbladskorsning mellan två motorvägar för första gången 1928 i Woodbridge, N.Y.¹⁶ I Berlin hade en tävling genomförts 1929 för att lösa trafikföringen på Potsdamer-Leipziger Platz i vilken arkitekten Marcel Breuer föreslagit en klöverbladslösning. Det förslaget kom dock inte att genomföras. Slussen är sannolikt den första klöverbladslösning som genomförts i stadsmiljö.¹⁷

Den ökande bil- och busstrafiken under 1930-talet i USA och Europa ledde till att system för mer avancerad trafikföring än tidigare såg dagens ljus. Den planskilda korsningen kom t.ex. att användas allt mer. I fråga om Slussens trafikföring var Tage William-Olsson den första som införde idén om den planskilda korsningen bland den rad av arkitekter som tidigare kommit med ombyggnadsförslag.¹⁸ I det första förslaget, som William Olsson presenterade 1929, ingick inte en klöverbladslösning. Under hösten 1929 presenterade William-Olsson och Gösta Lundborg, ingenjör vid stadsplanekontoret, ett gemensamt förslag för kontorets räkning med en klöverbladslösning med tre klöverblad. Gösta Lundborg hade studerat modern trafikplanering och uppgifter från t.ex. William-Olsson själv gör gällande att klöverbladslösningen var Lundborgs idé, även om det var William-Olsson som gav slussenanläggningen dess arkitektoniska form.¹⁹

Slussenanläggningen 1935

Övergripande beskrivning av funktioner och utformning

Den funktionsindelning som omnämns i inledningen lämpar sig väl för att beskriva hur slussenanläggningen tedde sig då den invigdes 1935. Stora delar av anläggningen kvarstår idag. De förändringar som genomförts beskrivs i avsnitten Övergripande byggnadshistorik, från 1935 till idag respektive Byggnadshistorik – slussenanläggningens enskilda delar. I det sistnämnda avsnittet finns också mer detaljerade beskrivningar av hur Slussens olika delar tedde sig på 1930-talet.

Körbanor

Kärnan i anläggningen var den planskilda korsning i tre plan som tillskapades för att möjliggöra trafikrörelser i norr- och södergående samt öster- och västergående riktning. Underst löpte Södra Järngraven för trafik i öst-västlig riktning. Ovan mark låg Katarinavägen som korsades av Skeppsbron via en viadukt. I

öst-västlig riktning ledde också den mindre Norra Järngraven. För att sammanbinda de olika planen anlades vägslingor och vägramper. Det var de karaktäristiska tre klöverbladen - Västra, Norra och Södra slingan samt Östra och Västra terrassramperna, Salt-sjö- och Mälarramperna och Saltsjöutfarten med Saltsjöutfartsrampen.

För fotgängare

Då slussenanläggningen uppfördes 1935 fanns inte tunnelbanans förlängning till Gamla stan och vidare norrut. Många trafikanter steg därför av vid Slussen och fortsatte sedan till fots till Gamla stan, eller vidare. Strömmarna av fotgängare genom Slussen var därför omfattande. År 1932 passerade ca 60 000 gångtrafikanter dagligen Slussen.²⁰ För att ordna säkra och goda miljöer för gångtrafikanterna att ta sig fram tillskapades två täckta gångar i nord-sydlig riktning, Gula Gången och Blå Bodarna, och en i öst-västlig, Gröna Gången. Ytterligare en täckt gång tillskapades



Flygfotografi från nordväst, år 1939. Fotograf Oscar Bladh. SSMA Fa 14373.

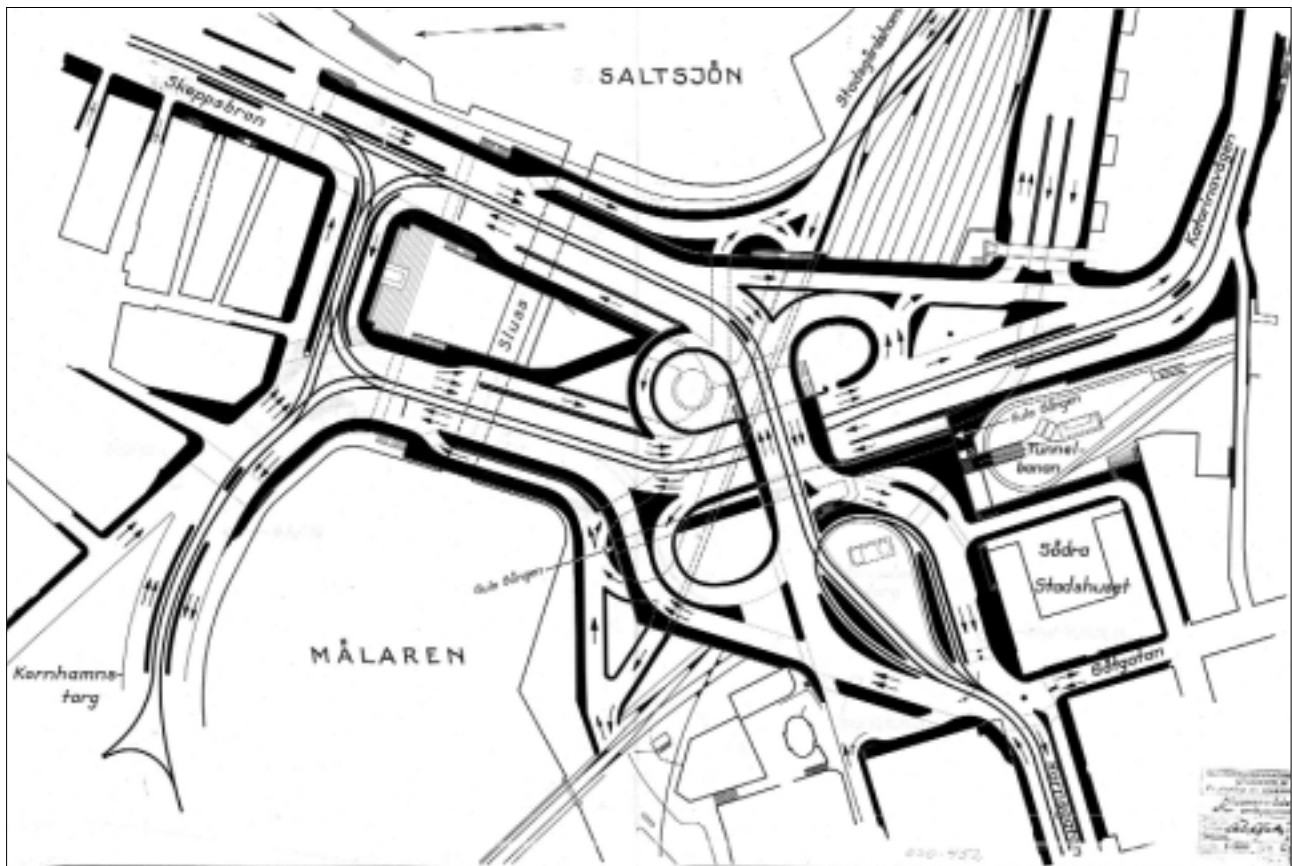
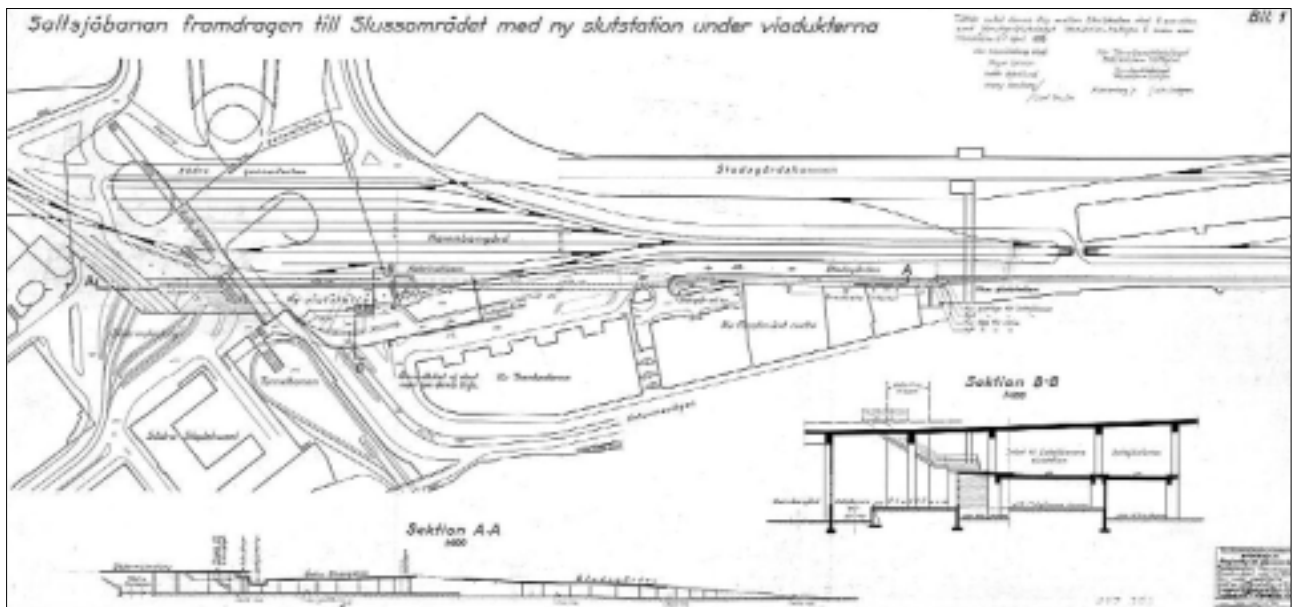


Illustration över körriktningarna i Slussen 1935. GFKA nr. 2262.



Ritning som bl.a. illustrerar trappförbindelserna mellan Saltjöbanans station och Östra Slussgatan vid Katarinahissen. Till vänster är Gula Gängens sträckning och trappor utritade. GFKA nr. 1792.



Blå Bodarnas södra entré som den tedde sig på 1930-talet. Framför entrén den karaktäristiska trappan som förbinder platsen i Södra slingan med Skeppsbron. I bildens övre del skimtar den del av Gula Gången som fram till uppförandet av Kolingsborg var inbyggd i en långsmal byggnadsvolym med glasade muröppningar mot öster. SSMA Fa 50845.

från platsen söder om Blå Bodarna till trappor som ledde uppåt till Katarinavägen och nedåt till Saltsjöbanans station. Utmed de flesta körbanor fanns också trottoarer.

För att underlätta kommunikationen mellan de olika planen i anläggningen uppfördes ett stort antal trappor. Från Blå Bodarna ledde trappor till Franska Bukten och till Östra Slussgatan samt till Blå Bodarnas tak vidare upp till Skeppsbron. Från platsen i Södra Slingan ledde en trappa upp till Skeppsbron.

Från Gula Gången fanns anslutning till en trappa som ledde vidare till Södermalmstorg samt till en bred trappa och parallell rulltrappa som tog trafikanterna ned till Saltsjöbanans perrong.

I anslutning till Gröna Gångens båda sträckningar fanns totalt fyra trappor, två vettande mot Karl Johans torg och två mot Saltsjön respektive Mälaren.

Lokaler

När dagens slussenanläggning uppfördes fanns målsättningen att förse brukarna med viss service i form av kafé, butiker, toaletter m.m. I Gula Gången inrättades kaffebaren och toaletter, Blå Bodarna utformades som en butiksgalleria och vid Katarinahissen uppfördes en kiosk. Några år efter anläggningens uppförande uppfördes en enkel sommarservering på Södermalmstorg (där nuvarande Restaurang Strömmen ligger) tillhörande kaffebaren i Gula Gången.

Man ville också utnyttja utrymmen under vägbroar, gator och ramper. Här uppfördes lokaler för olika verksamheter, t.ex. utrymmen för slusskontor och service av slussmaskineri men också lokaler för verksamheter med direkt koppling till bilismen – garage, verkstad och bensinmack. Vissa lokaler kom dessutom att uthyras till helt andra verksamheter som en manometerfabrik och lager m.m. för Kooperativa Förbundet, som fr.o.m. 1935 huserade i det nybyggda KF-huset.

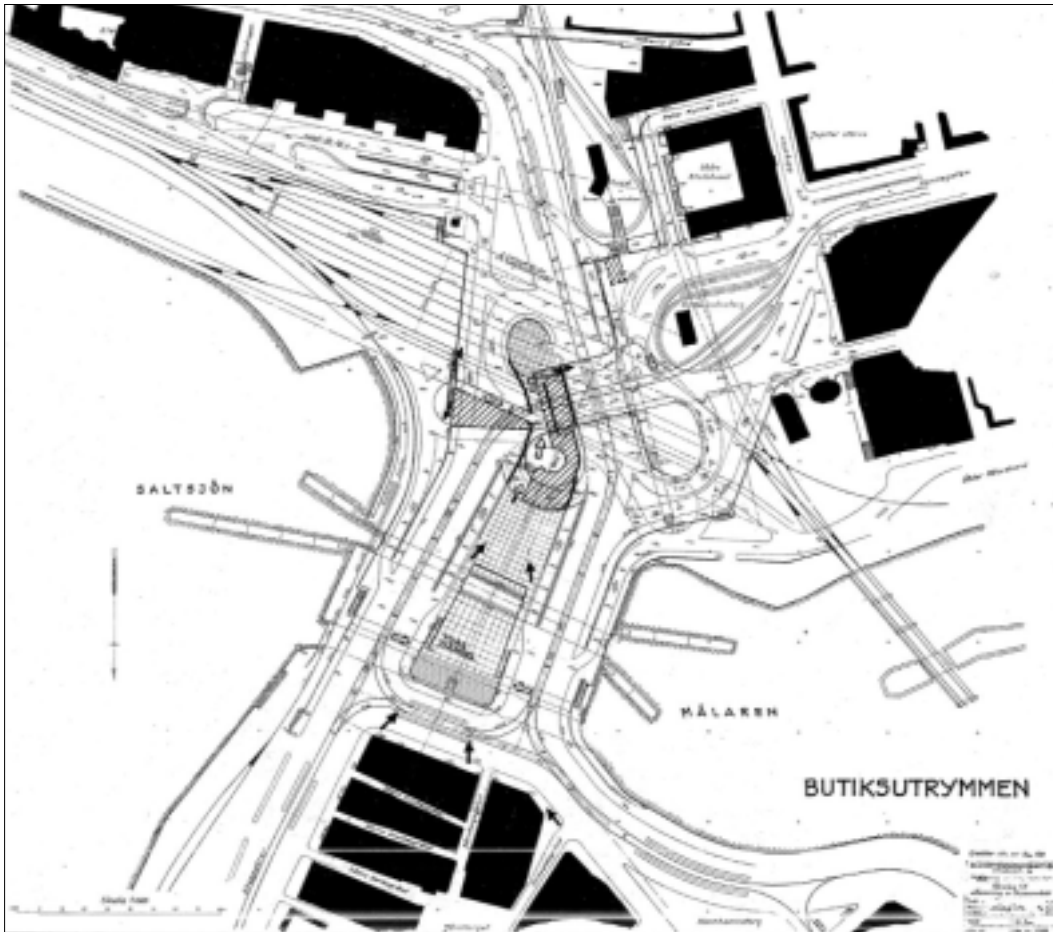


Illustration med tänkta butiksutrymmen skrafferade. GFKA nr 1385.

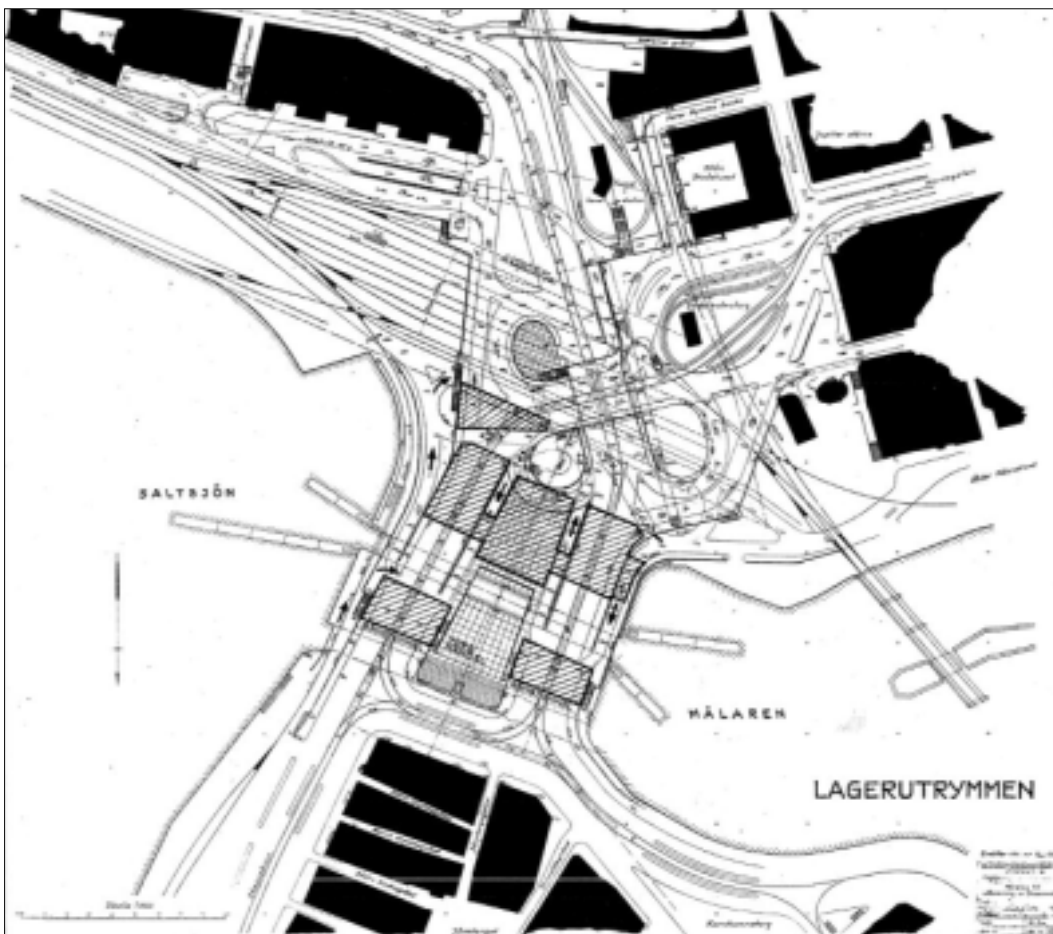


Illustration med tänkta lagerutrymmen skrafferade. Utrymmena kom att nyttjas för diverse verksamheter som t.ex. manometerfabrik, garage, verkstad m.m. GFKA nr. 1386.

Platsbildningar

De tydligaste platsbildningarna inom slussenanläggningen är Karl Johans torg, Slussenterrassen och Södermalmstorg. Till platsbildningarna kan även räknas den runda plats som ligger i Södra Slingan och platsen ovanpå Blå Bodarnas kupoltak.

Äldre fotografier visar tydligt att platsbildningarna tidigare brukades mer aktivt än de gör idag. Bänkar och planteringar bidrog till trivsel och möjlighet att sitta och vila eller umgås. I trappan på Karl Johans torg fanns under perioder torgförsäljning och även väffelserving. På Blå Bodarnas tak fanns bänkar där brukarna kunde njuta av den fantastiska utsikten från anläggningens verkliga mittpunkt.

Södermalmstorg var vid invigningen framförallt en hållplats och vändplats för spårvagnstrafiken. I platsens mitt fanns en refug med en mindre kioskbyggnad.

Vid torgets nordöstra sida mynnade en uppgång från Gula Gången. Runt refugen stod ofta ett flertal spårvagnar uppställda i väntan på avgång. Runt spårvagnarnas slinga fanns trafikerade gator för busar, bilar och cyklister.

Ryssgården, som idag utgör den kanske mest använda platsbildningen vid Slussen, låg då anläggningen invigdes betydligt lägre och där fanns vändslinga och perrong för den nya tunnelbanan. Rysstorget av idag tillkom inte förrän vid 1960-talets början då tunnelbanan överdäckades. William-Olssons tidiga förslag för ombyggnad av Slussen inbegrep överdäckning av tunnelbanan. Under efterkommande utredningsarbete kom man fram till att överdäckning inte skulle hinnas med inom givna tidsramar. Därför valde man att inte överbygga stationen, en lösning som man följdaktligen kallade provisorium.²¹



Utsnitt ur flygfotografi från nordväst, år 1939. Platsen i Södra Slingan till vänster, följt av platsen på Blå Bodarnas tak, Slussenterrassen och Karl Johans torg med kungästatyn. Till vänster i bild syns den rangerbangård som tillskapades invid Saltsjöbanans station. Fotograf Oscar Bladh. SSMA Fa 50837.



Utsnitt och förstoring ur bild som illustrerar 1930-talets folkliv på Karl Johans torg och platsen på Blå Bodarnas tak. SSMA Fa 49482.

Spårbunden trafik

En viktig del av trafikapparaten utgjorde sammankopplingen av Saltsjöbanan, den helt nya tunnelbanan och spårvagnstrafiken. Idag har spårvagnstrafiken ersatts av bussar medan Saltsjöbanan och tunnelbanan kvarstår. Tunnelbanan har utbyggts, ombyggts och överdäckats sedan 1935 medan Saltsjöbanans station i stort bevarar 1930-talets utförande. Södermalmstorg utgjorde från början en viktig knutpunkt för spårvagnstrafiken.

När anläggningen uppfördes inrymdes en rangerbangård i lägsta plan som var kopplad till sammanbindningsbanan. Rangerbangården brukades framförallt för transporter till och från hamnområdet som på 1930-talet fortfarande tjänade som frakthamn. Idag finns på rangerbangårdens plats bussterminalen för Nacka- och Värmdöbussarna.

Busstrafik

Busstrafiken i Stockholms innerstad utvecklades mycket efter 1935 och kom efter 1967 att helt ersätta spårvagnstrafiken i innerstaden. Idag är angöringsplatser för busstrafiken och busskörfält en viktig del av slussenanläggningen. Även då anläggningen uppfördes fanns dock viss busstrafik. Därför anlades ett flertal refuger med hållplatser för bussarna.

Sjöfart

I samband med att den nya slussen kom till stånd uppfördes även en ny sluss i Söderström, Karl Johanslusen. För sjöfarten anlades också kajer mot både Saltsjön och Mälaren. Sedan Hammarbykanalen tagits i bruk under 1920-talets andra hälft var Söderström inte längre den viktigaste segelleden mellan Östersjön och Mälaren. Under vägbroarna i slussenanläggningen skulle endast mindre fartyg eller småbåtar passera. Trots detta behövde en segelfri höjd på 5,5



Den provisoriska tunnelbanestationen i förgrunden är 1936. Från perrongen ledde en trappa vidare till Södermalmstorg där spårvagnar passerade eller stod uppställda runt refugen i mitten. SSMA Fa 49482.



Situationsplan med bl.a. ursprungliga lägen för busshållplatser inritade. GFKA nr. 1936.



Karl Johanslussen med en av de fällbara portarna i förgrunden. Lokalerna söder om slusskanalen är ännu inte uppförda. SSMA Fa 50839.



Saltsjöbanans stationsanläggning med spår och perrong i förgrunden. I bakgrunden stationshuset med blänkande nya stålpartier. Stationens klocka är ännu inte uppsatt. Stationen invigdes inte förrän 1936. SSMA Fa 50844.

meter uppnås. Eftersom fasta broar, utan möjlighet att öppnas, skulle anläggas krävdes att den nya slusskanalen placerades där brospannen kunde uppnå erforderlig höjd. Av denna anledning placerades Karl Johanslussen nästan mitt i Söderström, längre ut från Gamla Stan och Södermalm än de tre tidigare slusskanalerna. Nils Ericsonsslussen kom att brukas som avtappningskanal medan den gamla avtappningskanalen, Polhemsslussen, raserades till stor del och fylldes igen.

Byggnader

Anläggningen rymde från början endast Saltsjöbanans stationshus, en kiosk vid Katarinahissen samt biljettkiosker vid Södermalmstorg och vid tunnelbanans perrong. Katarinahissen nyuppfördes samtidigt som slussenbygget men bör i detta sammanhang ses som ett fristående projekt. Hissen hade dock betydelse för kommunikationsmöjligheterna inom anlägg-

ningen eftersom den från början gick ända ned till Saltsjöbanans perrong.

Saltsjöbanans stationshus fick en utpräglad funktionalistisk utformning och rymde viktiga funktioner tillhörande en station, t.ex. väntrum och biljettkiosk. Kioskerna hade en enklare form men bar ändå präglet av tidens ideal.

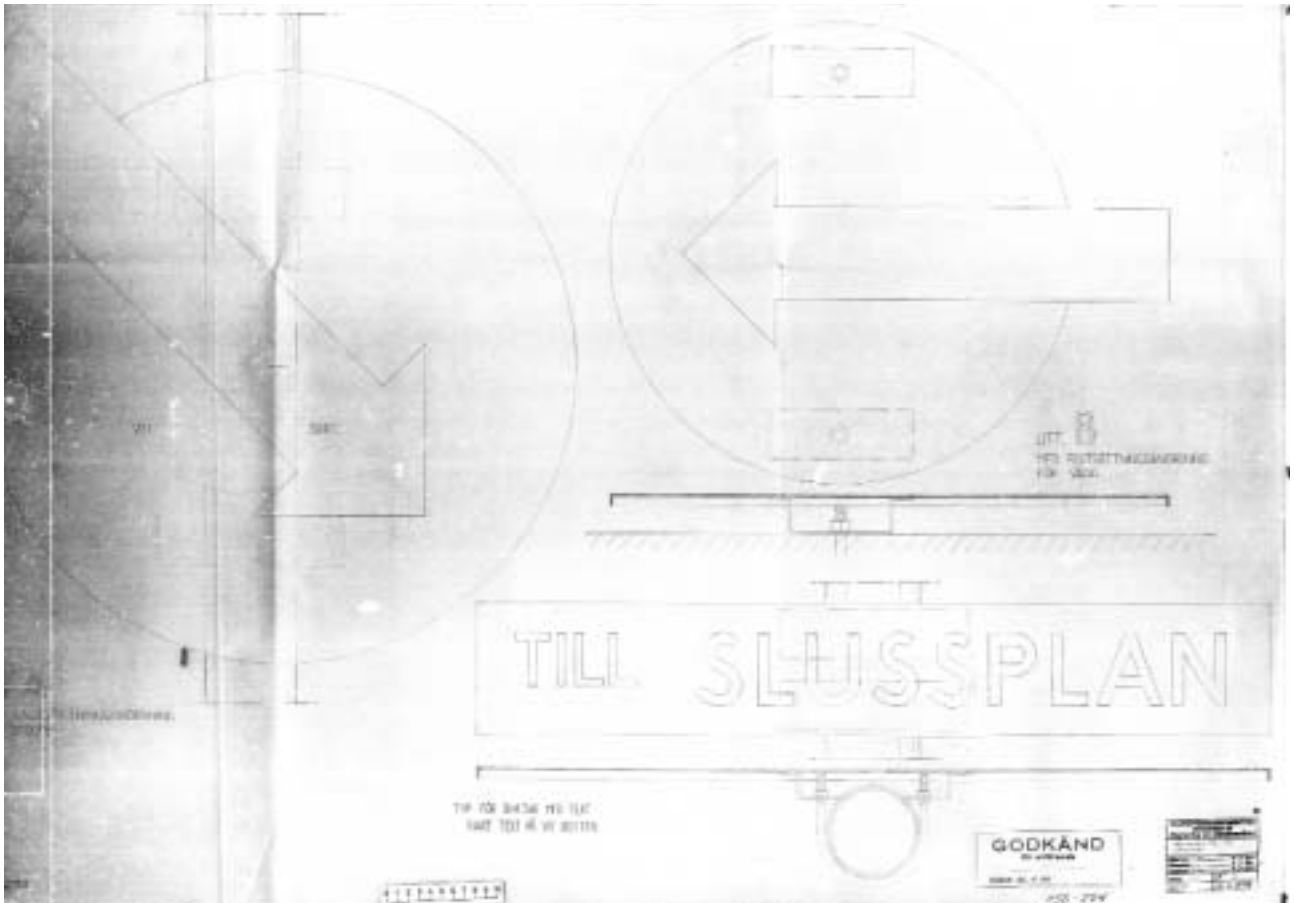
På Södermalmstorg uppfördes ett fåtal år efter invigningen en sommarservering för den kaffebar som fanns i Gula Gången. I William-Olssons första ombyggnadsförslag fanns flera tänkta lamellhus på Södermalmstorg. Att dessa föll bort från planerna berodde på osäkerheter kring utförande av kommande förlängning av tunnelbanan norrut samt läge för järnvägen.²²

Skyltning

Skyltningen har alltid varit viktig eftersom slussenanläggningen är så pass komplex till sin uppbyggnad



Ett genomarbetat skyltprogram fanns för anläggningens butiker såväl som för riktningsskyltar. Här en kvällsbild som illustrerar neonebelysningen vid Blå Bodarna. Självklart var neonen blå. SSMA Fa 50849.



Ett exempel på de många skisser som utfördes i fråga om skyltars utformning och typografi. GFKA nr. 2103.

med många valmöjligheter för såväl fotgängare som bilister. Då anläggningen uppfördes utarbetades ett typografiskt program för både butiksskyltar och riktningsskyltar. Skyltning av olika typer fanns på många ställen; riktningshänvisare för fotgängare, neonskyltning vid butiker och gångstråk. Idag kvarstår mycket lite av denna ursprungliga skyltning.

Färgsättning

Slussenanläggningen karaktäriserades på 1930-talet av en genomtänkt färgsättning på många av de enskilda delarna, och av ett användande av olika material som gav vissa kulöreffekter.

Kakel i gångstråk

Slussens tre huvudsakliga gångstråk, Blå Bodarna samt Gula och Gröna Gångarna, försågs vid uppförandet av väggbeklädnad i blått, gult och grönt glaserat frostfritt kakel. Gult kakel återfanns även på Saltjöbanans stationshus, och i den kombinerade trappa och rulltrappa som ursprungligen knöt samman stationen med Gula Gången. Kakelplattorna tillverka-

des vid IFÖ-verken i Skåne, glaseringen skedde vid Uppsala-Ekeby. Materialet var oömt och lättskött, kulörerna gjorde gångstråken mer lättorienterade och ombonade. Idén att benämnda gångstråken efter olika färger togs från slussenanläggningens äldre historia. På 1700- och 1800-talet fanns Röda och Blå Slussarna, och gångpassagen Gröna Gången.

Räcken och stålpelare

Färgunderökningar har avslöjat att de allra flesta räcken vid gator och utvändiga trappor, vid Slussenterrassen och vid Gula Gången, har ett understa lager med silverfärg, eventuellt silvermetallik. Detta stöds av de flesta äldre fotografier, men motsägs i viss mån av andra. Till exempel antyder några bilder från 1930-talet på räckena vid Slussenterrassen och från Gula Gången att de vid denna tid varit målade i två kulörer, där nätgallret med ram hade en annan och lite ljusare (kanske silver) kulör än räckets ståndare och överliggare som var mörkare. Men huvudintrycket kvarstår, att silver var den dominerande kulören på dessa räcken. Även de stålpelare som finns i Slussens två huvudsakliga gångstråk, Blå Bodarna och Gula Gången,

förefaller enligt färgundersökning och äldre fotografier ursprungligen ha varit bemålade med silverfärg, liksom det uppskjutande taket över trappen från Blå Bodarnas gångstråk till Blå Bodarnas tak. Kanske valdes silverfärgen för att den gav ett modernt och maskinellt intryck, som passade väl ihop med det funktionalistiska formspråket. I Blå Bodarna och Gula Gången skapade användandet av silverfärg på pelare och räcken en enhetlig miljö, tillsammans med de blanka metallpartierna på fönster och dörrar, och med inre räcken i rostfritt stål.

På räckena i anslutning till Saltsjöbanan har inga spår av silver påträffats, och äldre fotografier visar att de ursprungligen sannolikt var målade i en relativt mörk kulör, eller att de var omålade.

Ytskikt vid gator, på fasader och i tak

I Slussens markplan bidrog den ursprungliga markbeläggningen i rödbrun klinker samt kantbalkarnas avtäckning i svart skiffer till färgupplevelsen.

Även anläggningens formgjutna betong på fasader, i undertak och på pelare hade en konsekvent färgsättning. Betongpartier som vette ”utåt”, under bar himmel, lämnades omålade. Betongytor och putsade partier i de övertäckta gångstråken och gatorna (Gula och Gröna Gången, Blå Bodarna, Norra och Södra Järngraven) täckmålades däremot i vitt med silikatfärg. Anledningen till detta var förmodligen enkel; den vita färgen hade en viss reflekterande effekt och gjorde de ofta dunkla övertäckta miljöerna ljusare.

Arkitektonisk gestaltning

Den armerade betongen och arkitekturen

Under 1910-talet hade intresset för betongkonstruktioner och arkitektur blivit utbrett bland arkitekter. Under 1920-talet studerade svenska arkitekter utvecklingen i Europa och man talade om att låta betongens egenskaper och konstruktiva verkningsätt leda mot en helt ny, modern arkitekturstil. Under 1900-talets första decennier introducerades utbildningar i betongteknik vid tekniska skolor, vilket ledde

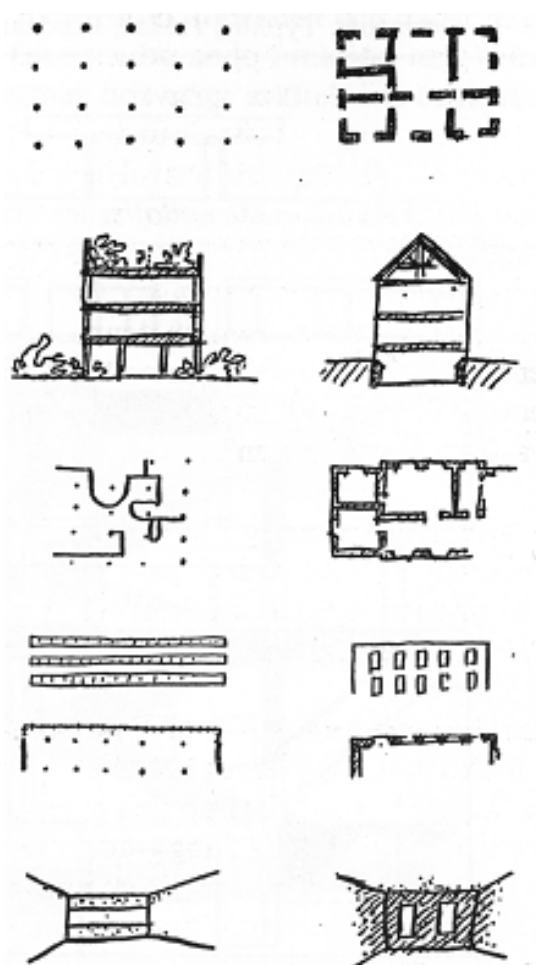


Illustration av Le Corbusier till "Fem punkter för en ny arkitektur", Paris, 1926. Till vänster illustreras en byggnad uppförd av armerad betong, vilken jämförs med en traditionell byggnadskonstruktion till höger. Först ett system av bärande pelare (här s.k. "pilotis"), därefter den av Corbusier eftersträvarvärda takterrassen på ett platt tak, sedan de fria planlösningar som kunde åstadkommas, därefter de långa band av fönster som förespråkades. Till sist illustreras de möjligheter icke bärande ytterväggar gav att fritt gestalta en byggnads fasad. Illustration från Bodén, s. 46.

till att kunskaperna om materialet spreds. Bruket av betong i konstruktioner blev under 1920-talet allmänt förekommande inom offentligt byggande men även inom bostadsbyggandet började den användas i allt större utsträckning. Ofta valdes konstruktionssystem utifrån funktionskrav och flera system kunde därför förekomma i samma byggnad.

Under 1910-tal och 20-tal användes betongen ofta för relativt traditionell formgivning, gärna med inslag av tidens populära klassicism. Under 1930-talet slog den funktionalistiska arkitekturen igenom i Sverige och möjligheten att med den armerade betongen skapa öppna planlösningar, stora muröppningar och en friare gestaltning av byggnadsvolymer passade funktionalisterna och utnyttjades i hög grad. Under 1930-talet infördes nya byggnadsstommar med plana, homogena bjälklagsplattor samverkande med bärande väggskivor och pelare. Väggar kunde till viss del ersättas av pelare som lämnade utrymme för stora muröppningar. Nya material började användas, som t.ex. klinkerbetong.²³

"Form follows function"

År 1896 lanserade den amerikanske arkitekten Louis Sullivan tesen att "form följer funktion", vilket bl.a. syftade till att förklara och berättiga det formspråk han själv använde då han ritade skyskrapor. Sullivan menade att funktionen föregår formen och att skyskrapornas formspråk avspeglade sin funktion. Byggnadsverks funktion och byggnadsverks konstruktiva förutsättningar kom att spela en roll i den svenska arkitektoniska debatten under 1800-talets senare del och 1900-talets första decennier. I kampskriften *acceptera* från 1930 diskuterar arkitekterna Asplund m.fl. i ett avsnitt förhållandet mellan konst och teknik. Här för man fram åsikten att konst inte är något som ska adderas till tekniken. Man menar istället att tekniken i sig kan göras till ett konstverk genom att dess "arbetande form" görs åskådlig.²⁴ Sullivans resonemang tycks i *acceptera* ha fått en svensk motsvarighet.

Huruvida William-Olsson var närmare bekant med de diskussioner som inom arkitektkretsar i USA

och Europa förts kring Sullivans tes måste låtas vara osagt. I en artikel från 1927 framlägger han en syn på monumentalarkitektur som i viss mån avspeglar ett liknande sätt att tänka. Han säger ”För den som angriper frågan gäller det endast att låta förutsättningarnas egen inre logik föra till den enklaste lösningen.”²⁵ Samtidigt uttalar han också ett mer romantiskt, känslomässigt förhållningssätt till arkitekturen då han säger att god arkitektur framförallt är den arkitektur som gör att ”... människosjälen gripes inför den ...”. Detta något ambivalenta förhållningssätt kanske kan sägas spegla William-Olssons kommande verksamhet – han tar till sig funktionalismens arbetsätt men kommer gestaltningmässigt att använda både ett modernistiskt och ett traditionalistiskt uttryck.²⁶

Om slussenanläggningen skrev Tage William-Olsson år 1935 i *Byggmästaren* att anläggningen ”... just genom sin klara rationalism ha förutsättningar att som form tilltala moderna människor.” William-Olsson tycks vid denna tid alltså ha utvecklat en tilltro till bärkraften hos en arkitektur präglad av de funktioner

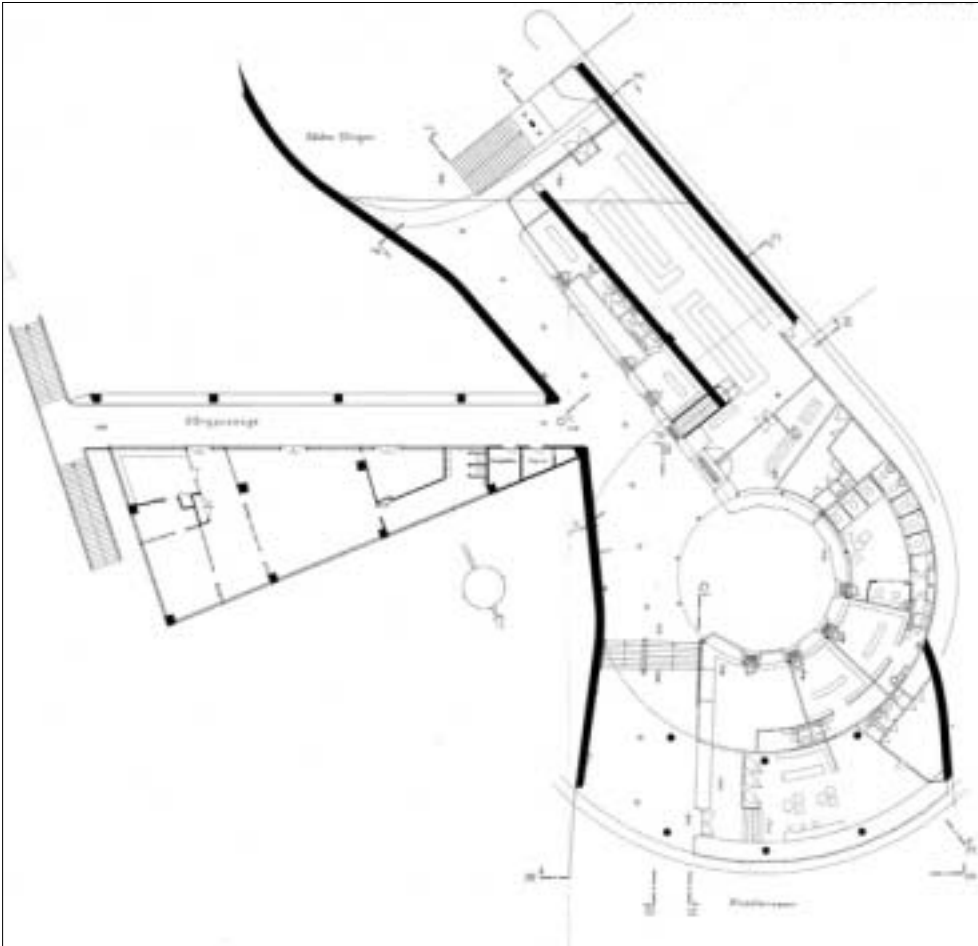
och den funktionalitet (både konstruktivt och brukarmässigt) den omfattar. Trots detta sa han, i samma artikel, att den mycket trafiktekniska karaktär som Slussen fått var ett gestaltningmässigt ”steg ut i det okända”.²⁷ Han tycks med det framförallt ha syftat på svårigheten att förutspå hur anläggningen skulle inverka på, och samspela med, den historiska bebyggelsen och den dramatiska topografin i området. Han konstaterade vidare att han hade upplevt ringa stöd från arkitektkollegor i fråga om valet av en klöverbladslösning vid Slussen.²⁸ Han fick dock ett överväldigande stöd av den kanske mest välkände europeiske funktionalisten, arkitekten Le Corbusier. I den ovan nämnda artikeln i *Byggmästaren* citerar William-Olsson Le Corbusier som i ett brev till honom bl.a. skrev ”Det är ni, ni i Stockholm som skapat den moderna tidens första stora verk: trafikknuten Slussen.”²⁹

Slussen och funktionalismen

Slussens utformning är utpräglat funktionsinriktad och här finns flera av de vid tiden förekommande



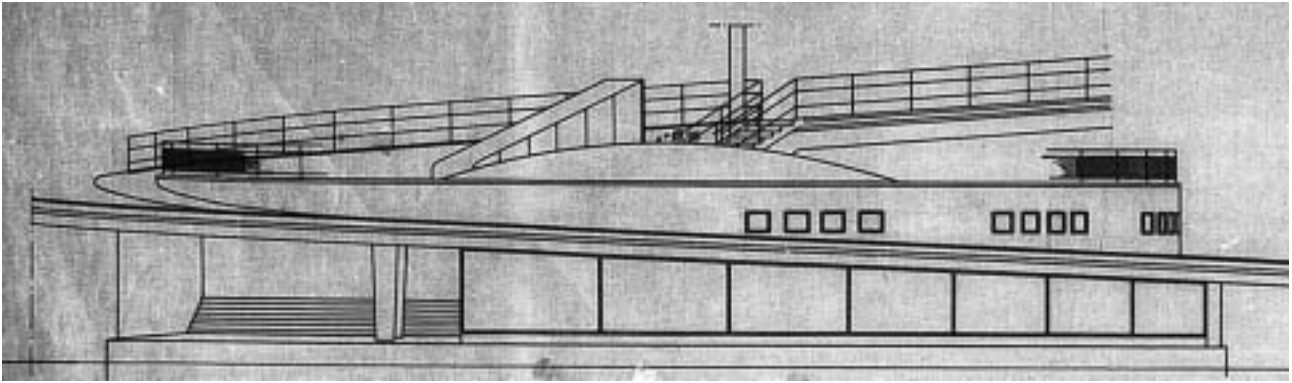
Takterrass på Blå Bodarnas tak, efter funktionalistisk modell. Foto från 1930-talet. Utsnitt ur fotografi från 1936. SSMA Fa 50837.



Blå Bodarnas organiska planform kunde åstadkommas genom system av bärande pelare av betong, bärande väggpartier av betong eller tegel samt balkar och fritt placerade icke bärande utfackningsväggar. Ritning från 1935. GFKÅ nr. 2060.



Bärande, smäckra stålpelare och en på dessa vilande ringbalk möjliggjorde ett cirkulärt, öppet rum under kupoltaket. Foto från 1930-talet. SSMA Fa 50851.



En fri gestaltning av fasaden med långsträckt fönsterpartier åstadkoms i Blå Bodarna och anläggningen som helhet. Ritning granskad av Holger Blom 1935 (utsnitt). GFKA nr. 1810.

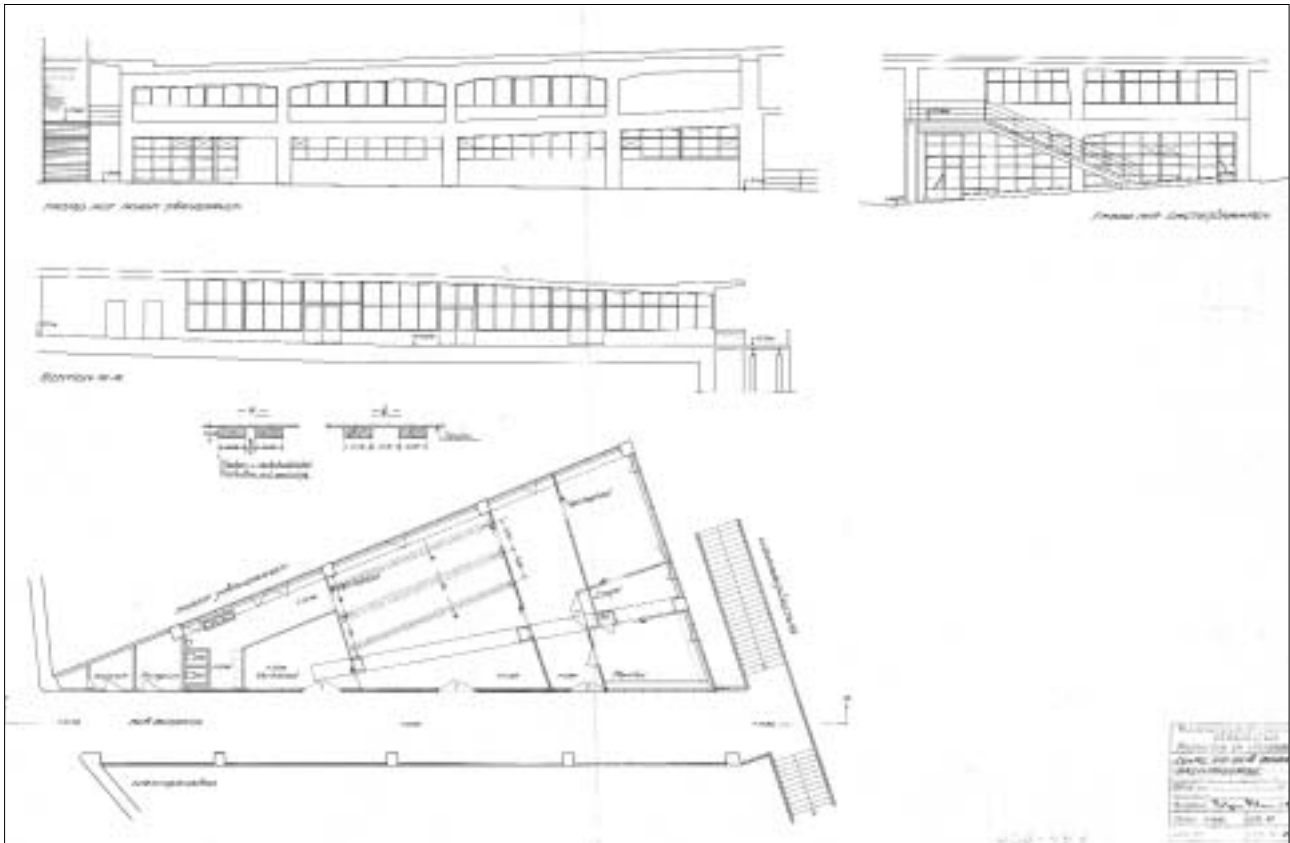
betongkonstruktionerna. Anläggningen har också givits en utpräglad och tidstypisk arkitektonisk gestaltning. Detta gäller t.ex. anläggningens synliga fasader som är illustrativa exempel på hur stora muröppningar kunde tillåtas genom att bärande väggpartier ersattes med bärande pelare. Många fasader har omfattande fönsterpartier, ofta som band av fönster under ramper och slingor. Dessa är infattade mellan bärande pelare av betong och icke bärande utfackningsväggar murade med lättbetongblock. Öppna planlösningar med stora rum för lager, garage m.m. tillskapades, ofta med synliga pelare i rummen vilket gjorde konstruktionen mycket tydlig. I anläggningen finns även andra utpräglade funktionalistiska inslag, som t.ex. takterrassen på Blå Bodarnas tak. Takterrasser på platta tak framhölls som mycket eftersträvansvärt av arkitekter som Le Corbusier, Walter

Gropius, Peter Behrens m.fl.³⁰ Blå Bodarna utgör kanske den del av anläggningens där den funktionalistiska gestaltningen drivits längst. Här finns den för funktionalisterna eftersträvansvärda fria planlösningen med en närmast organisk planform, här finns de smäckra bärande pelarna och öppna ytorna, de stora glaspartierna och den redan nämnda takterrassen.

Slussenanläggningen från 1935 avspeglar i hög grad de funktioner som finns där men även i stor utsträckning dess konstruktion. Vägar, ramper, broar o.s.v. fick sin form i första hand för att uppfylla tekniska och trafikmässiga krav men anläggningens funktioner och konstruktioner äger dessutom uppenbara arkitektoniska kvaliteter, t.ex. i form av klöverbladslösningens slingor. De skapar rörelse både horisontellt och vertikalt på ett sätt som trafiklösningar av andra slag oftast inte uppnår. Även de ramper och broar som



Omfattande fönsterpartier uppfördes i fasaderna mot Saltsjön, Karl Johans torg och Mälaren. Dessa lät man följa vägbanornas sträckning och inpassas mellan bärande pelare för att gestalta den konstruktiva formen i anläggningen. Utsnitt ur foto från 1939 av fotograf Oscar Bladh. SSMA Fa 50837.



Ytterligare exempel på fönsterpartiernas inpassning mellan bärande väggpartier och bjälklag. Här den f.d. manometerfabrikens översta plan och fasad (lokal G) mot Saltsjön och norra Järngraven (sektion A-A fick sannolikt aldrig det utförande som redovisas här). Ritning granskad av Holger Blom 1936. GFK A nr. 2259.

löper över Söderström har formmässiga kvaliteter direkt sprungna ur funktionella behov och tekniska krav. Broarnas höjd, och därmed deras välvda form, tillkom efter krav från sjöfarten på en högsta segelfri höjd om 5,5 meter. Katarinavägens, respektive Skeppsbrons lutning och rampernas lutningar i motsatt riktning, nedåt till Stadsgårdsleden och Söder Mälarstrand skapar variation och spänst. Deras placering kring Karl Johans torg och Slussenterrassen ger detta parti en mycket symmetrisk karaktär.

Då lokalerna under vägar och ramper tillskapades fanns en uttalad målsättning att spegla konstruktionens uppbyggnad och vägbanornas sträckningar. I en artikel publicerad i *Byggmästaren* 1935 redogör Holger Blom för det förhållningssätt man haft då Gula Gången och Blå Bodarna projekterades. Han säger här att "Vid utförandet har hänsyn tagits till att i största utsträckning låta den konstruktiva formen på viadukter och pelare komma till sin rätt."³¹ Lokalernas fönsterpartier m.m. kom också att i hög grad anpassas till vägbanornas sträckningar och pelarnas placering, bjälklagens former o.s.v. Fönsterpartierna är inpassade mellan pelarna, även då dessa har en diagonal

anslutning till bjälklaget ovanför. Blå Bodarnas norra fasad utgör ett tydligt exempel på hur den norra slingans lutning och rundning helt har styrt fasadens form.

Traditionalism och modernism

Karl Johans torg och Slussenterrassen ligger mittemellan ramper och broar över Söderström. Platserna gavs en öppen karaktär och här uppfördes, till skillnad mot Södermalmstorg, inga byggnader. Enligt Olof Thunström var syftet med att låta Karl Johans torg och Slussterrassen vara helt obebyggda att ge platsen karaktären av ett fritt näs.³²

Karl Johans torg och Slussenterrassen är helt symmetriska och ligger på rad i nordöstlig-sydvästlig riktning. De smalnar båda av mot söder eftersom de följer vägbanornas något diagonala sträckningar. Den avsmalnande formen ökar perspektivverkan och platserna kan därmed tyckas mer långsträckta än de verkligen är. Blå Bodarnas kupoltak utgör en avslutning på torgytornas sträckning söderut. Från Blå Bodarnas kupoltak viker sträckningen av mot öster och landar på den plats som ligger i Södra Slingan. Karl Johans



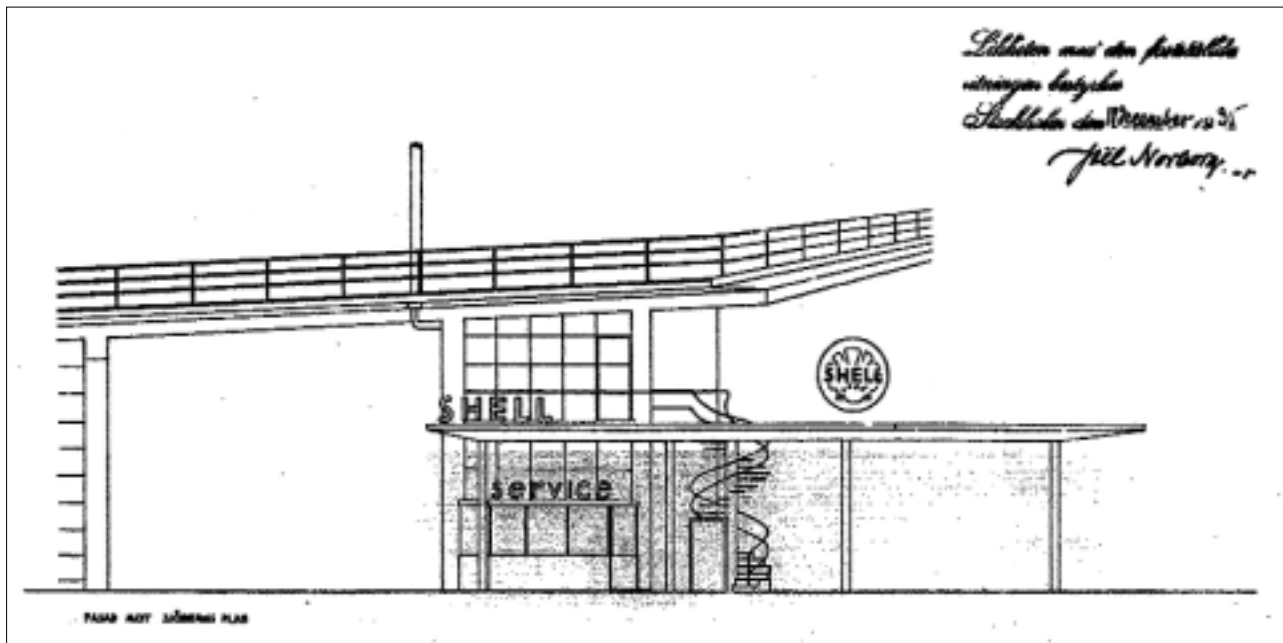
Karl Johans torg och Slussenterrassen ligger symmetriskt inplacerade mellan bro- och vägbanor. Blå Bodarnas kupoltak utgör ett samlande nav i anläggningens mitt. Söder om Blå Bodarna är trafikapparaten asymmetriskt utlagd med Södra och Norra Slingan, Södermalmstorg och tunnelbanestationen. Foto från 1935. SSMA Fa 50840.

torg och Slussenterrassens symmetri, extra betonat av rytтарstatyn i norr, utgör ett mer traditionellt sätt att gestalta stadsrummet medan den asymmetriskt placerade platsbildningen i söder representerar en modernistisk gestaltning framdriven av funktionella behov och tekniska krav. Den symmetriska uppbyggnaden i norr hade också ett klart samband med områdets tidigare struktur. Två broar förde då trafikströmmarna över Söderström och mellan dessa leder låg det öppna Karl Johans torg symmetriskt inplacerat.

Gestaltning eller pragmatism?

I den text som Olof Thunström publicerade i *S:t Eriks årsbok* 1932 uttryckte han en oro över en ensidig fokusering på trafiklösningen. Han menade att den arkitektoniska utformningen av slussenområdet riskerade att få stryka på foten för praktiska problem. Som exempel tog han de lamellhus William-Olsson tänkt sig skulle uppföras på Södermalmstorg och den nya, ofullbordade tunnelbanestationen framför Södra

stadshuset. Lamellhus och överdäckning av stationen uteslöts ur planerna på grund av tidsbrist och osäkerhet kring utförandet av en förlängning av tunnelbanan norrut och järnvägens framtida läge.³³ Vid en jämförelse av de första förslagsritningarna över slussenombyggnaden och den slutliga anläggningen är det också tydligt att en del inslag av mer scenografisk art försvunnit under arbetets gång. Vad som kunde anses vara god gestaltning rådde det dock bevisligen vitt skilda uppfattningar om i 1930-talets arkitekturdebatt där modernister tog upp kampen med en, enligt dem, föråldrad syn på konst och teknik. William-Olsson själv tycks ha tagit intryck av detta och inte varit främmande för en arkitektonisk gestaltning präglad av byggnadsverkets funktion och funktionalitet. Vissa menar dock att William-Olsson till viss del tappade intresset för slussenprojektet då flertalet stora arkitektoniska projekt i och kring anläggningen försvunnit, som de ovan nämnda lamellhusen och platsen framför Södra stadshuset men även nya byggnader där KF-huset idag står, piazzor och murar i



Då William-Olsson avgick som ansvarig arkitekt i slussbyggnadskommittén lämnade han utformningen av byggnader och detaljer till andra. Här utsnitt ur ritning på bensinmack vid Sjöbergsgatan. Ritning signerad Holger Blom 1935. BNA 875D2/35.

söder m.m. Det var också till andra, framförallt Holger Blom men också Gunnar Lené, som William-Olsson lämnade uppgifter som utformning av räcken, armaturer, kiosker, butiker, rampprofiler m.m. då han lämnade sin post som ansvarig arkitekt i slussbyggnadskommittén 1934.³⁴ Vissa intressanta arkitektoniska inslag ska därför tillskrivas dessa två arkitekter. Oavsett om delar av den arkitektoniska gestaltningen fick sin slutgiltiga form på grund av påtvingad pragmatism eller för arkitekten acceptabla och kanske t.o.m. intressanta förändringar, så har slussenanläggningen från 1935 en unik, spännande och högst påtaglig form.

Konstruktion och material

Uppgifterna i detta avsnitt har, om inget annat nämns, inhämtats från ritningsmaterial i GFK:s arkiv och Stockholms stadsarkiv.

Konstruktion och material generellt

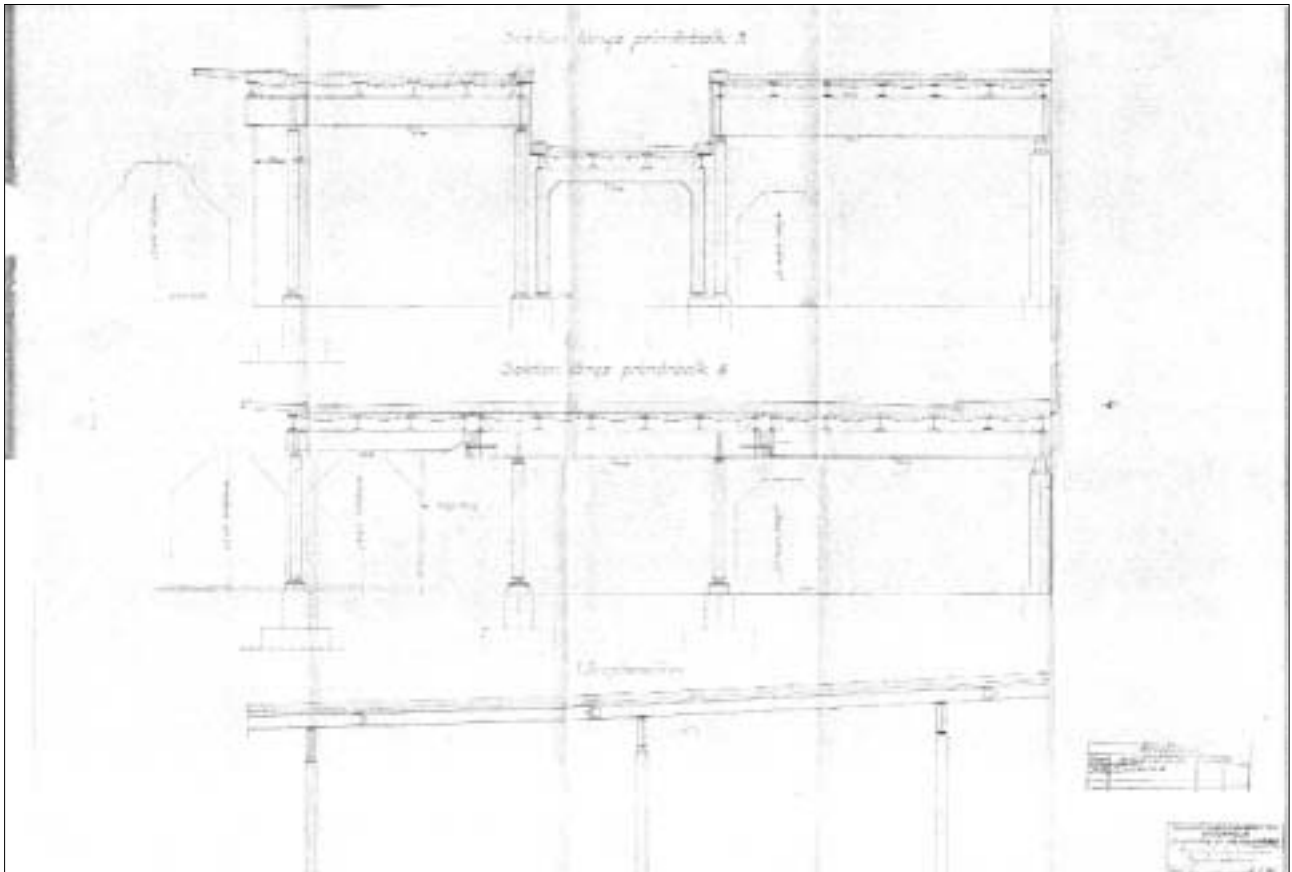
Slussenanläggningen är en renodlad betongkonstruktion. Konstruktionen är uppbyggd av olika delar med varierande konstruktionstyper. Grundläggande princip är att pelare, förankrade i fundament, bär bjälklag med armerad betong, med eller utan järnbalkar. Både pelare och bjälklag förekommer i olika konstruktionsvarianter. Vad gäller bjälklagen finns t.ex. rena betongkonstruktioner, betongdäck vilande på järnkonstruktioner eller betongdäck på järnbalkar som kringgjutits. Generellt gäller att pelare och balkar, eller betongplattor, är sammanfogade vilket gör att konstruktionen är känslig för rörelser. En sådan konstruktion kräver en indelning i många plattor som kan röra sig något, oberoende av varandra.

Grundläggningen i anläggningen utfördes med s.k. frankipålning. Pålarna består i denna metod av betong, som trycks ned till fast underlag genom ett stålrör som först förts ned. Betongen längst ned expanderar vid nedslagningen så att pålen i nederkant blir kraftigare än resterande del och därmed bildar ett slags fundament. Frankipålningen utvecklades av en belgisk ingenjör vid 1900-talets början och är ett

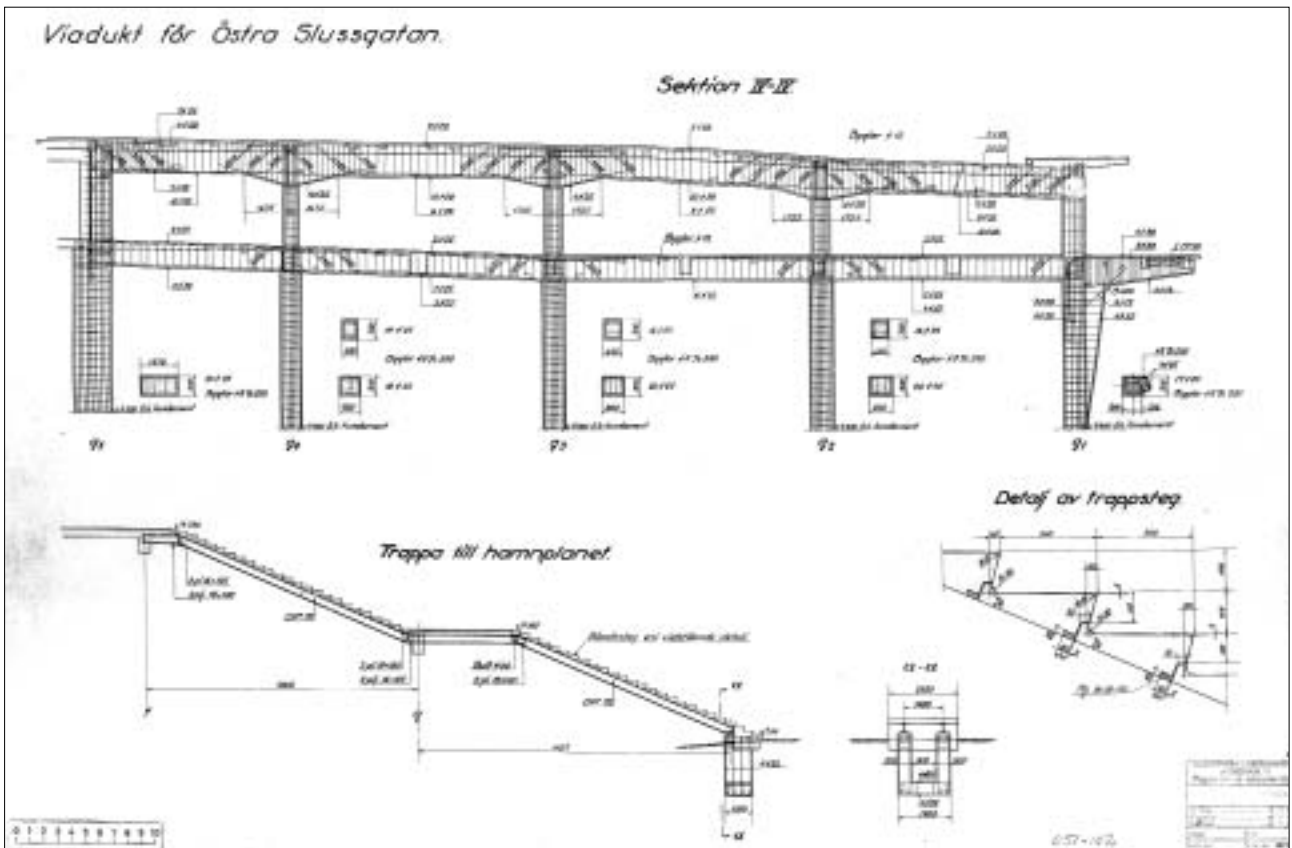


Ritning över slussenanläggningens olika viadukttyper. GFK A nr. 2250.

system som används än idag. Pålningen inom slussenanläggningen har visat sig otillräcklig för sitt ändamål och betydande sättningar har därför uppstått.

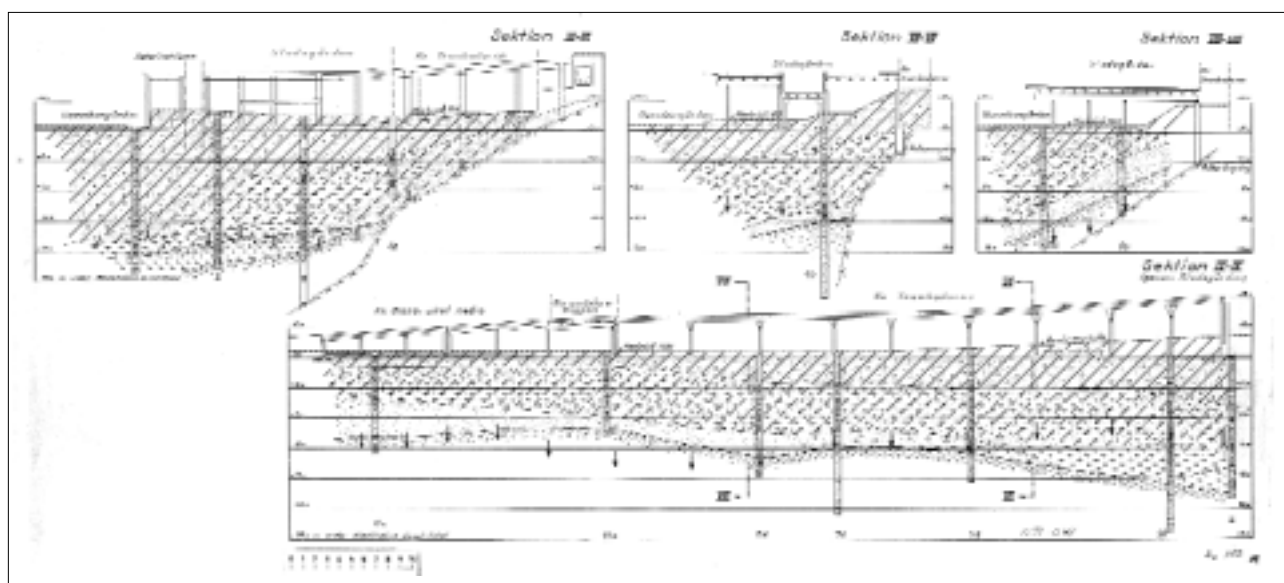
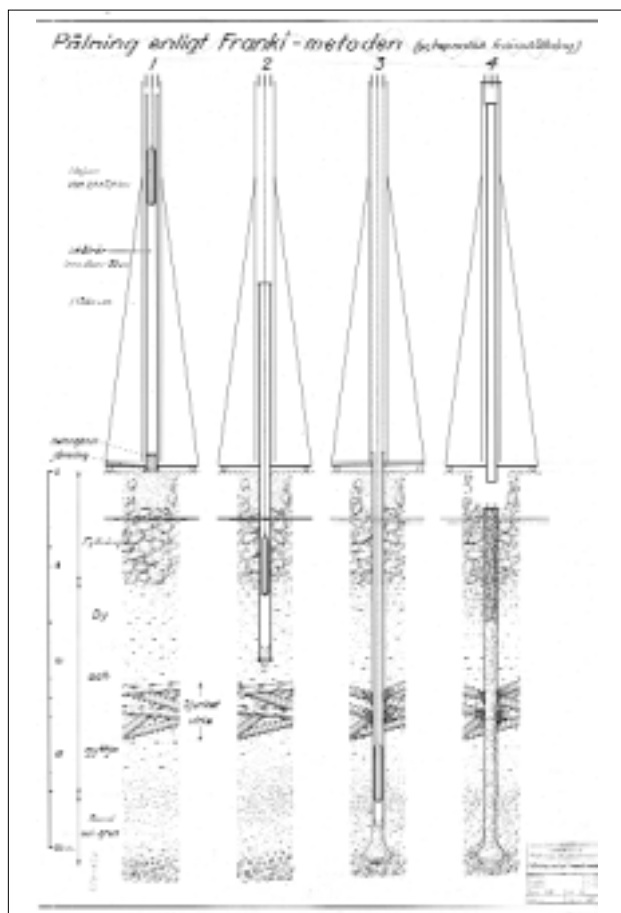


Sektion genom Saltsjöutfartsrampen. Inom viadukttyp E, d.v.s. betongdäck på järnkonstruktion. SSA, nr. 612.

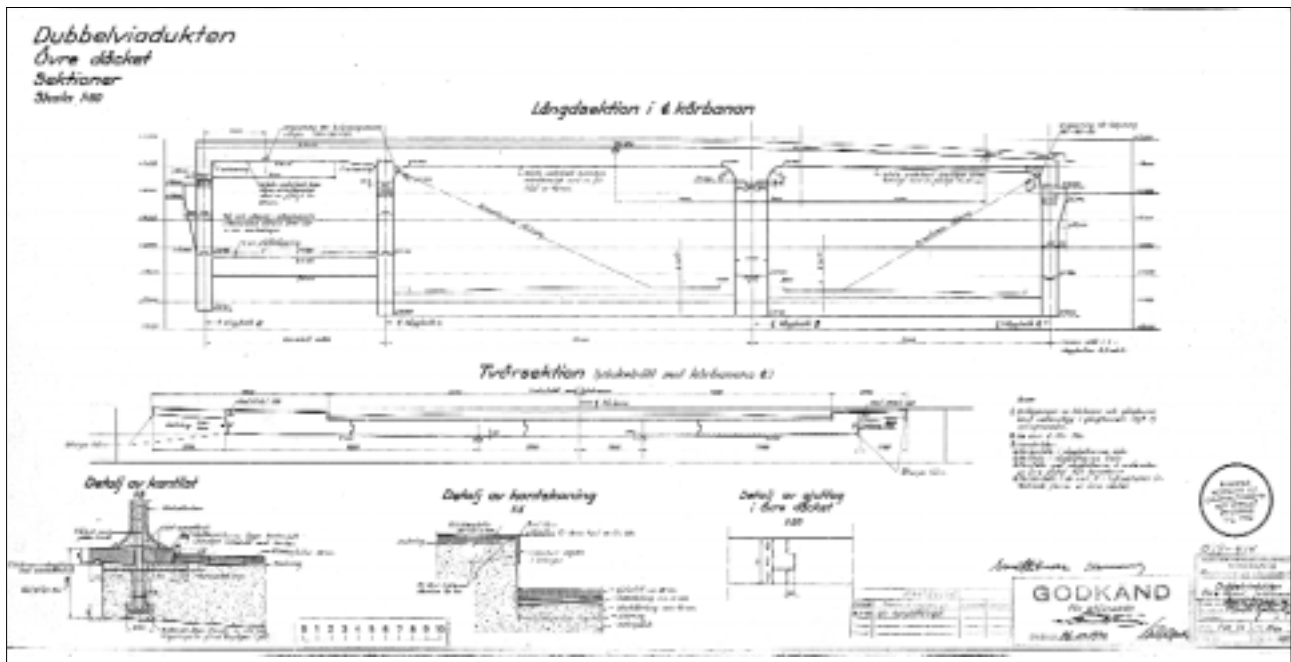


Sektion över Östra Slussgatan. Inom Viadukttyp A, d.v.s. betongkonstruktion. Även fribärande trappa till Franska Bukten. GFKA nr. 3034.

Frankimetoden illustrerad. GfKA nr. 612.



Sektion genom jordlager som illustrerar pålningens art och läge under Stadsgården. Pilarna markerar pålar av trä. Streck med halvcirkel i nederkant markerar frankipåle. GfKA nr. 3033.

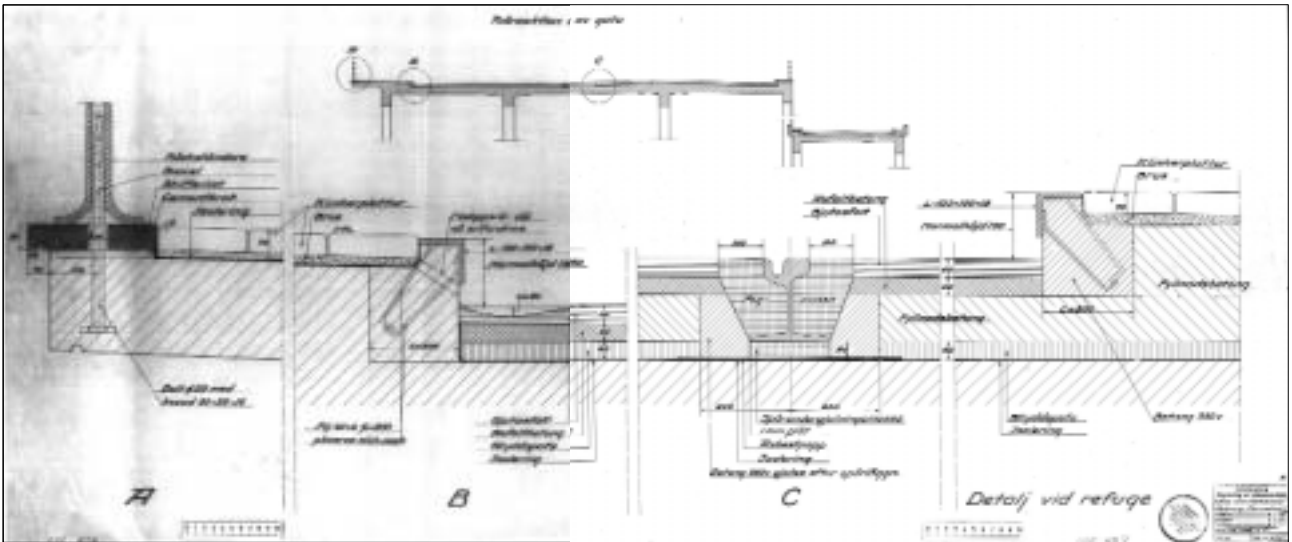


Sektionsritning visande viadukten över Katarinavägen med bl.a. höjder, pelarformer, gjutfogar och placering av armerurer i tak. Nederst detaljer på körbanans beläggning och trottoarens beläggning samt skoning. Till vänster sektion genom Gula Gången. GFKA nr 587.

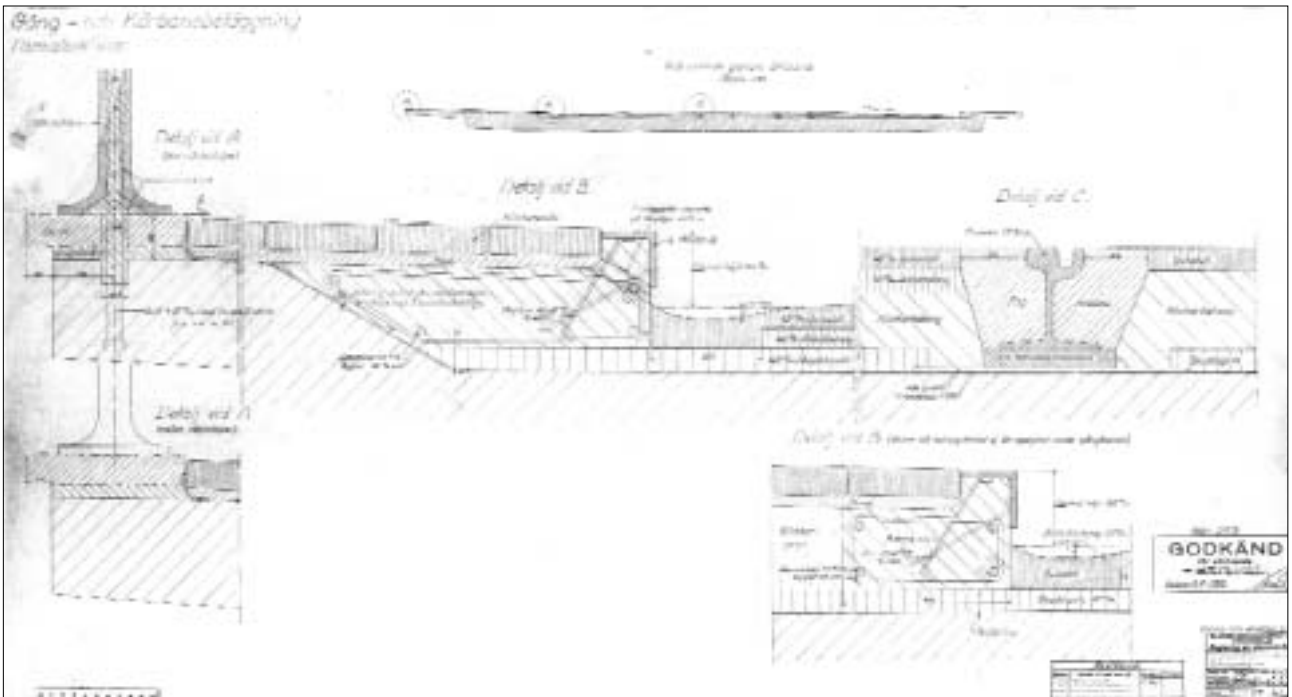
Körbanor och trottoarer

Körbanor och trottoarer gavs olika konstruktion beroende på var i anläggningen de fanns (se viadukttyperna på ritning nr. 2250 ovan) men hade samma uppbyggnad i de övre skikten. Närmast betongen i bjälklaget placerades ett isolerande skikt, som kunde bestå av asftemulsion och bomullsväv. Därefter belades själva vägbanan med, i den ordning som följer, skyddsputs, fyllnadsbetong, asfaltbetong samt gjutasfalt som ytskikt. I många fall fanns i vägbanan spår av järn för spårvagnarna. Under dessa fanns ett kraftigare lager med isolering och även s.k. spårundergjutningsmassa. Kring själva spåren lades fogmassa, vilket också utgjorde ytskikt närmast spåren. Trottoarens beläggning bestod av isolering och ett tjockt lager med fyllnadsbetong på vilket grus och därefter klinkers placerades som ytmaterial. Ibland armerades delar av trottoarens fyllnadsbetong. Trottoarens inre kant, mot vägbanan, kantades med armerad betong och en skoning av stål. Trottoarens yttre kant avslutades med en kantskoning bestående av skiffer som lades i cementbruk istället för sand. Utmed ytterkanten infogades räcken med bultar som gick ned i betongen. Alla trottoarer fick rödbrun klinker som markbeläggning.

Nedan följer ritningar med normalsektioner som visar utförandet på gång- och körbanebeläggningar.



Gång- och körbaneläggning på gata, detalj vid refug. Detaljer visar bl.a. spårens ingjutning i körbanan, gatubeläggningsens olika skikt och hur kantbalkens skifferlist och räcken var tänkta att utföras. (Originalritning är utförd utan skarv. Här överlappar ritningsdelarna varandra något.) GFKA nr 2265.



Gång- och körbaneläggning, brobana. Som synes skulle brobanornas trottoarer armeras något mer än de övriga körbanornas. I övrigt är utförandet mycket likartat. GFKA nr. 936.

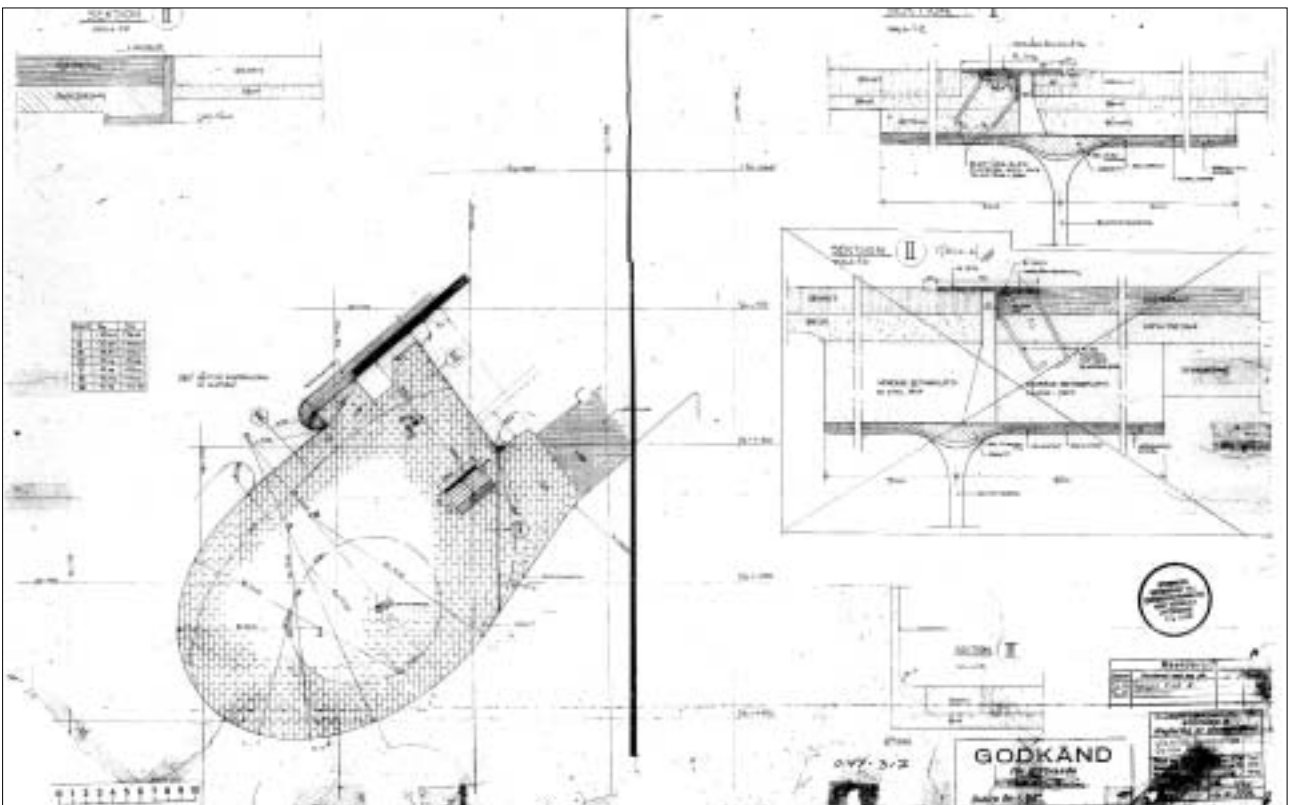
Markbeläggning

Slussenterrassen belades med sågade stenhällar av granit. Även platsen i Södra Slingan ska enligt ritningsmaterial ha varit belagd med samma material. Äldre fotografier bekräftar också detta.

Ritningsmaterialet över platsen i Södra Slingan illustrerar hur beläggningen var uppbyggd. Graniten lades på bruk, som i sin tur var lagd på ett skikt av betong. Under betongen fanns, i den ordning som följer, asfaltpapp, Igaskitt, impregnerad juteväv, igolfalt och ytterligare ett lager med impregnerad juteväv. Samma ritning visar också hur en dilationsfog (fog mellan plattor vilken möjliggör rörelser i konstruktionen) kunde vara konstruerad (sektion I på ritningen nedan). Ett mellanrum tillskapades mellan plattorna av betong, grus och granithällar. Ovanpå mellanrummet placerades plattjärn i ett urtag något bredare än själva järnet. På så vis kunde plattorna röra sig och fogen skyddas utan att beläggningen skadades. Under plattorna av betong m.m. fanns de ovan beskrivna

lagren av asfaltpapp, juteväv o.s.v. Under detta skikt, i anslutning till mellanrummet i beläggningen, fortsatte dilationsfogen genom bjälklaget.

Karl Johans torg och parkeringsplatser kom att beläggas med smågatsten. De täckta gångarna belades med plattmaterial. Blå Bodarnas gångstråk ska enligt ritningar ha belagts med "IFÖ-plattor", sannolikt klinker från IFÖ-verken (kakelplattorna på väggarna i Slussen kommer från IFÖ-verken). Trottoarerna i anläggningen var också belagda med klinker, vilket kom att bli ett vanligt material på trottoarer i Stockholm under 1900-talets första decennier. Klinker är ett mycket hårt och tåligt material, vilket välbevarat klinker i den södra slingan vittnar om. Gula och Gröna Gångens ursprungliga markbeläggning har inte bekräftats av ritningsmaterial men kan ha bestått av cementmosaikplattor. Idag finns sådan i dessa gångar och denna är av en storlek och med ett utförande som användes under 1930-talet.



Markbeläggning på platsen i Södra Slingan. Granithällar av samma typ som på Slussenterrassen idag. Blå Bodarnas markbeläggning betecknas här som "IFÖ-plattor". GFKÄ nr. 1702.

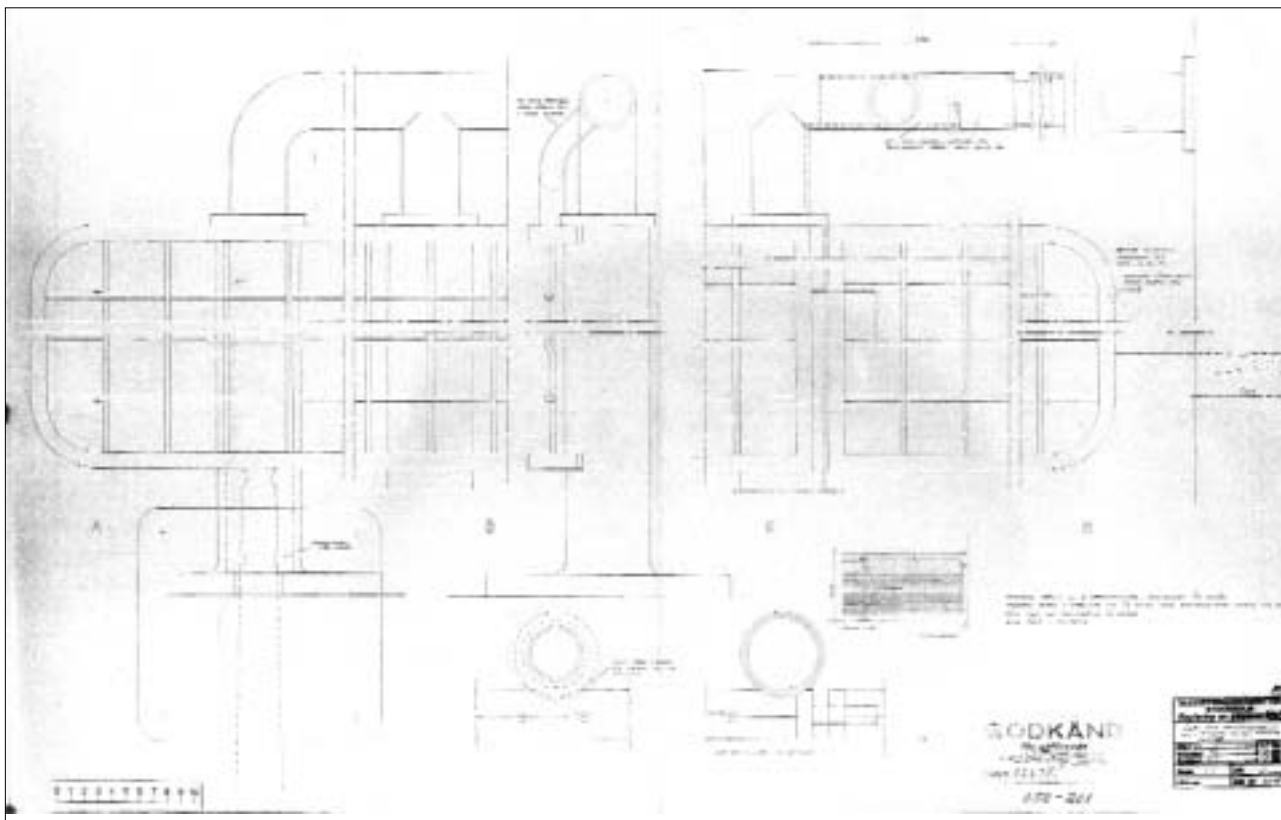
Räcken

Inom 1935 års anläggning fanns flera typer av stål-räcken. Det vanligaste räcket, som fanns vid alla gator och alla utvändiga trappor hade runda ståndare och tre liggande, runda överliggare som löpte igenom ståndarna. Där överliggarna löpte igenom tillformades dekorativa knoppar. Ståndarnas nederdel hade formen av en hålkälad platta, vilken bultades fast i underlaget. Idag finns detta räcke bevarat på ett antal ställen, bl.a. utmed vissa trapplöp.

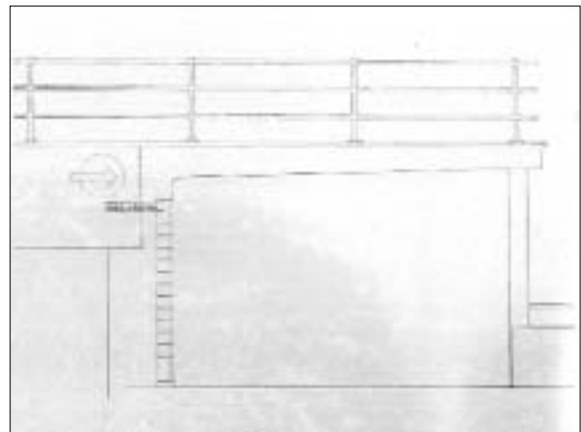
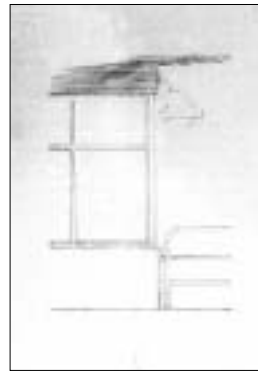
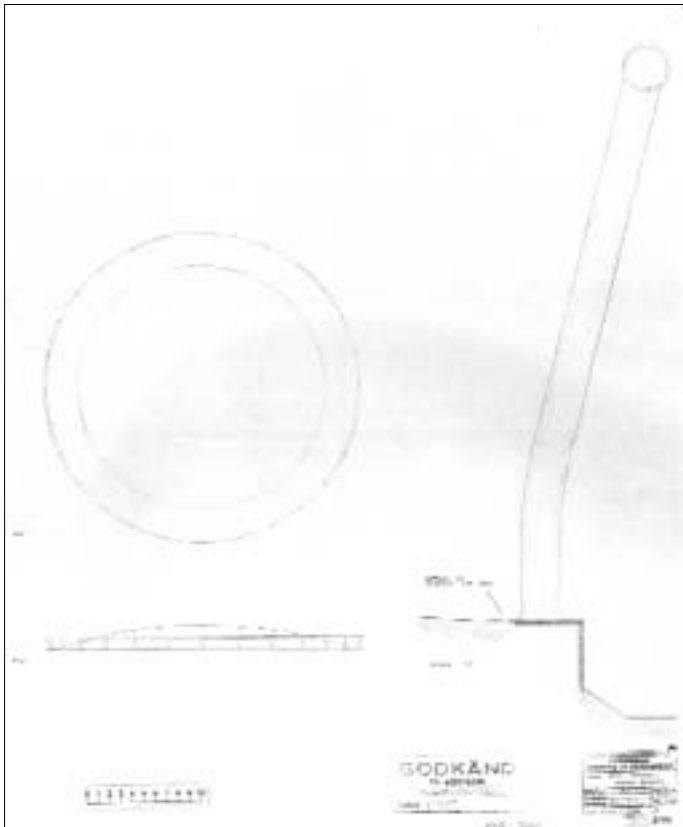
En annan vanlig huvudgrupp av räcken hade runda ståndare och en rund överliggare på vilket ett utvändigt ramverk med nätgaller i järn fästes. Denna huvudgrupp förekom i tre mycket snarlika varianter vid Slussenterrassen, i Gula Gången samt i anslutning till Saltsjöbanans stationsanläggning. Ståndarna bultades fast i underlaget, med en rektangulär eller rund täckplatta. Själva nätets trådar var utförda av galvaniserat järn. Räckena vid Slussenterrassen sägs i rit-

ningsmaterialet vara utförd med ståndare av 2 tums vattenledningsrör och överliggarna av 1 1/2 tums gasrör. Dessa ovanstående räcken var sannolikt alla ursprungligen täckmålade. Förutom dessa typer förekommer även enkla räcken med bara en överliggare, utan nät, samt handledare fästa i vägg i trappor. Dessa var antingen täckmålade eller utförda i rostfritt stål.

Färgundersökningar tyder på att de två först beskrivna räckestyperna täckmålades medan handledare vid trappor och räcken med en överliggare utan nät ofta lämnades omålade (se vidare i avsnitten om färgsättning respektive färgundersökning).



Ritning som visar konstruktion och detaljer för det räcke som finns bevarat vid Slussenterrassen och Saltsjöbanans station. Nät av galvaniserat järn och ståndare av vattenledningsrör samt överliggare av gasrör. GFA nr. 2025.



T.v.: Det idag borttagna räcket som omgärdade betongglaskupolen på Blå Bodarnas tak. GFKÅ nr. 2176.

T.h. ovan: Ett vanligt skyddsräcke i anläggningen 1935. Utsnitt ur ritning, GFKÅ nr. 2162.

T.h. nedan: Den räkestyp som ursprungligen fanns utmed alla körbanor. Utsnitt ur ritning, GFKÅ nr. 2162.

Väggar

Väggar i och till anläggningens lokaler var konstruerade på olika sätt, beroende av funktion. Innerväggar utan många murhål, som t.ex. avskiljde lokaler, kunde vara murade av tegel. Dessa tegelväggar hade sannolikt en viss bärande funktion. Ytterväggar med stora fönsterpartier och ett flertal dörrar kunde uppföras som utfackningsväggar, mellan bärande väggar eller pelare. I sådana fall murades väggarna med lättbetong, vilket hade god isolerande förmåga och var lätt att anpassa till muröppningarnas utformning. Ett flertal ytterväggar uppfördes i gjuten betong. Ibland putsades väggarna men ofta lämnades de obehandlade med brädfornens avtryck väl synliga.

Fönster och dörrar

Fönsterpartierna i anläggningens lokaler fick ett flertal olika utföranden. Låga men långsträckta partier utfördes med ett rutnät av platta stålprofiler. Höga, omfattande partier, t.ex. invid Gula Gångens norra mynning, var däremot utförda för att kunna bära större laster med kraftigare vertikala "pelare" i spröjsverket. I vissa fall, då fönstren utfördes som en- eller tvåluftsfönster, kunde bågar och karmar vara utförda i teak. I Blå Bodarna utfördes skyltfönstren med bågar av anodiserad aluminium. Enligt Holger Blom, ansvarig arkitekt då Blå Bodarnas butiker utformades, var det första gången som anodiserad aluminium användes till fönsterpartier i Sverige.³⁵ Under skyltfönstren fanns låga bröstningar av armerad betong.

Till butikerna i Blå Bodarna tillverkades ytterdörrarna, liksom fönsterpartierna, i anodiserad aluminium. Butiksdörrarna var till största del glasade, med endast ett smäckert ramverk av aluminium. För butikernas interiörer tillverkades innerdörrar klädda med gabonfanér.

I Gula Gångens norra del fanns entréer till en kaf-

febar samt till offentliga toaletter. Enligt ritningar från 1930-talet hade ytterdörrarna ett utförande liknande butiksdörrarna i Blå Bodarna, med ett ramverk och en eller flera större glasningar. Toaletternas dörrar hade, enligt ritningsmaterialet, även någon form av liggande lister eller ribbor i nederdelen av glaspartierna. Dörrarnas material omnämns inte men det är troligt att de var utförda i stål eller aluminium. Fram till dess att Kolingsborg uppfördes (Röde Torn 1) på 1950-talet fanns en långsträckt "byggnad" med väggar och tak för Gula Gången genom Västra Slingan. På dess östra sida var väggen glasad med fönster i höga stålpartier. Här fanns även en glasad metaldörr med överljusfönster i stål.

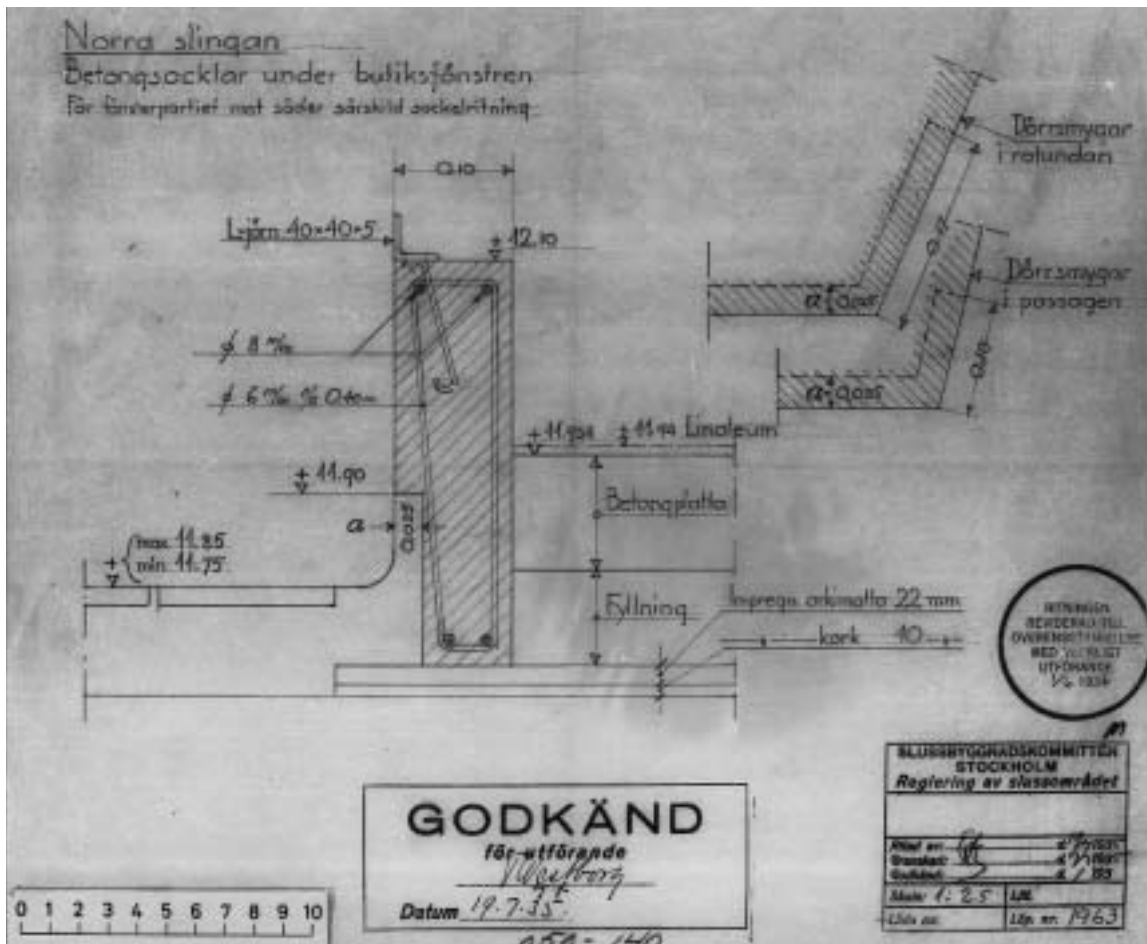
Dörrar till mer anonyma lokaler, såsom lager,

utfördes i stål och stålplåt och utan glasningar. Till andra lokaler användes plåtdörrar som i vissa fall var något mer gestaltade med flera glasningar och fyllningar i nederdelen, eller släta men med en glasning i övre halvan. Till vissa verkstadslokaler installerades breda skjutportar. I de lokaler som ligger utmed Karl Johanslussen, på den norra sidan, uppsattes flera skjutportar klädda med stålplåt. I andra fall uppfördes skjutportar klädda med liggande träpanel.

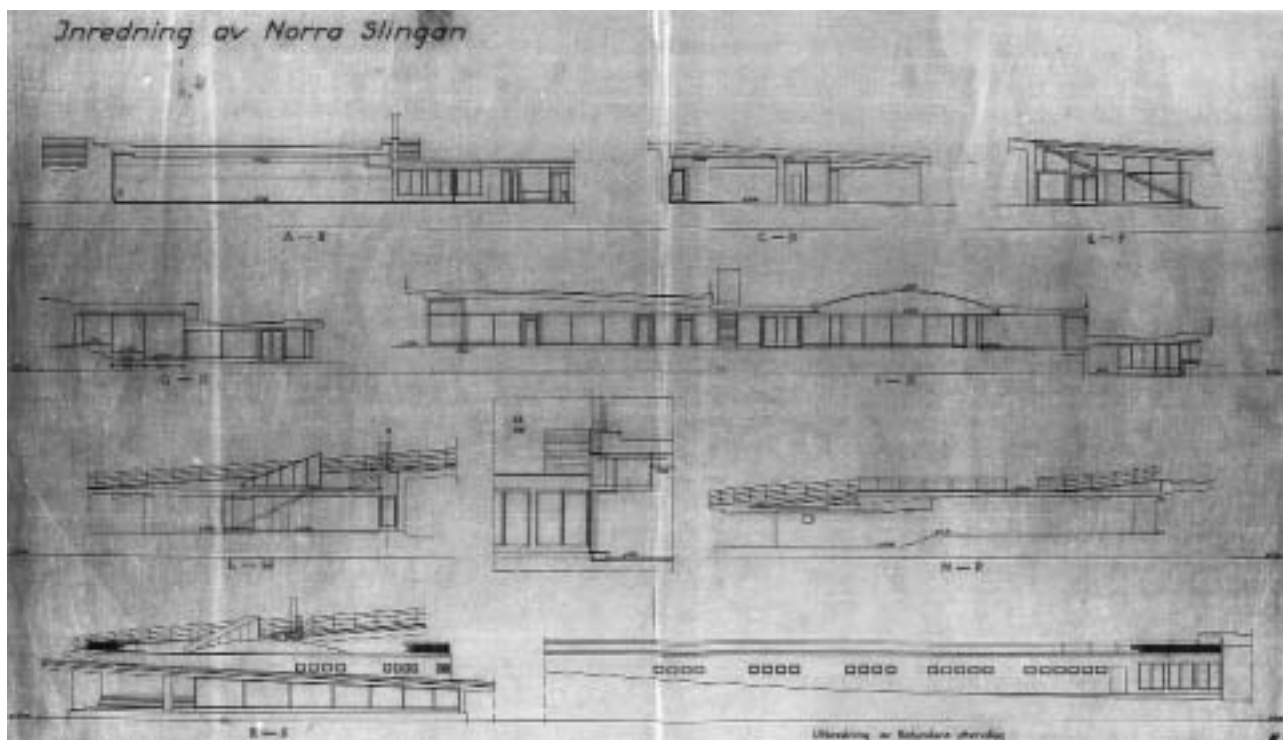
Butiksdörrarna i aluminium i Blå Bodarna och sannolikt även kafé- och toalettdörrarna i Gula Gången var omålade. Äldre fotografier och färgundersökningar tyder däremot på att dörrar i stål och stålplåt till verksamhetslokaler av olika slag ursprungligen var täckmålade.



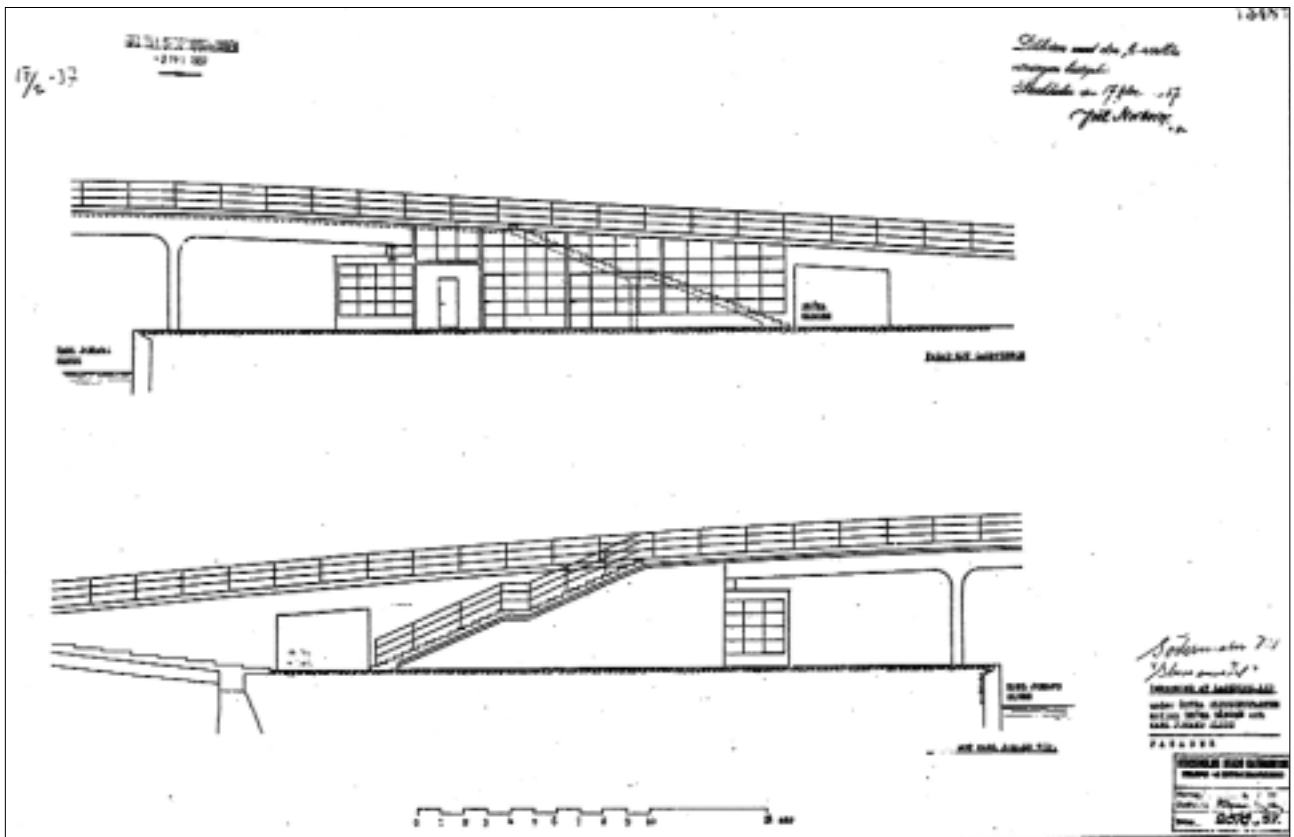
Foto från 1930-talet på fönster och dörrpartier i anodiserad aluminium i Blå Bodarna, här under kupoltaket med betongglas. Foto från Byggmästaren 1935 nr 38. Arkitektupplagan 13. Original i Arkitekturmuseets arkiv.



Blå Bodarnas låga fönsterbröstningar uppfördes i armerad betong. En liten kälning formades vid mötet mellan bröstning och markbeläggning i gångstråket. GFK A nr. 1963.



Ritning som illustrerar samtliga fönster- och dörrpartier i Blå Bodarna. Omfattande glasade partier infattade mellan bärande pelare av betong och stål. GFK A nr 1810.



Fönsterpartier med spröjsverk av platta stålprofiler, vanligt förekommande typ vid lokaler. Här lokaler norr om Karl Johanslussen. Överst fasad mot Saltsjön, underst fasad mot Karl Johans torg. Till vänster på den undre bilden överdäckningen av Nils Ericsonsslussen. Här syns också den ursprungligen fribärande betongtrappan. GFK A nr. 2878.



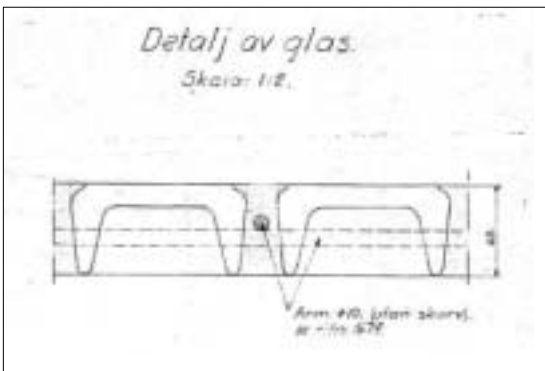
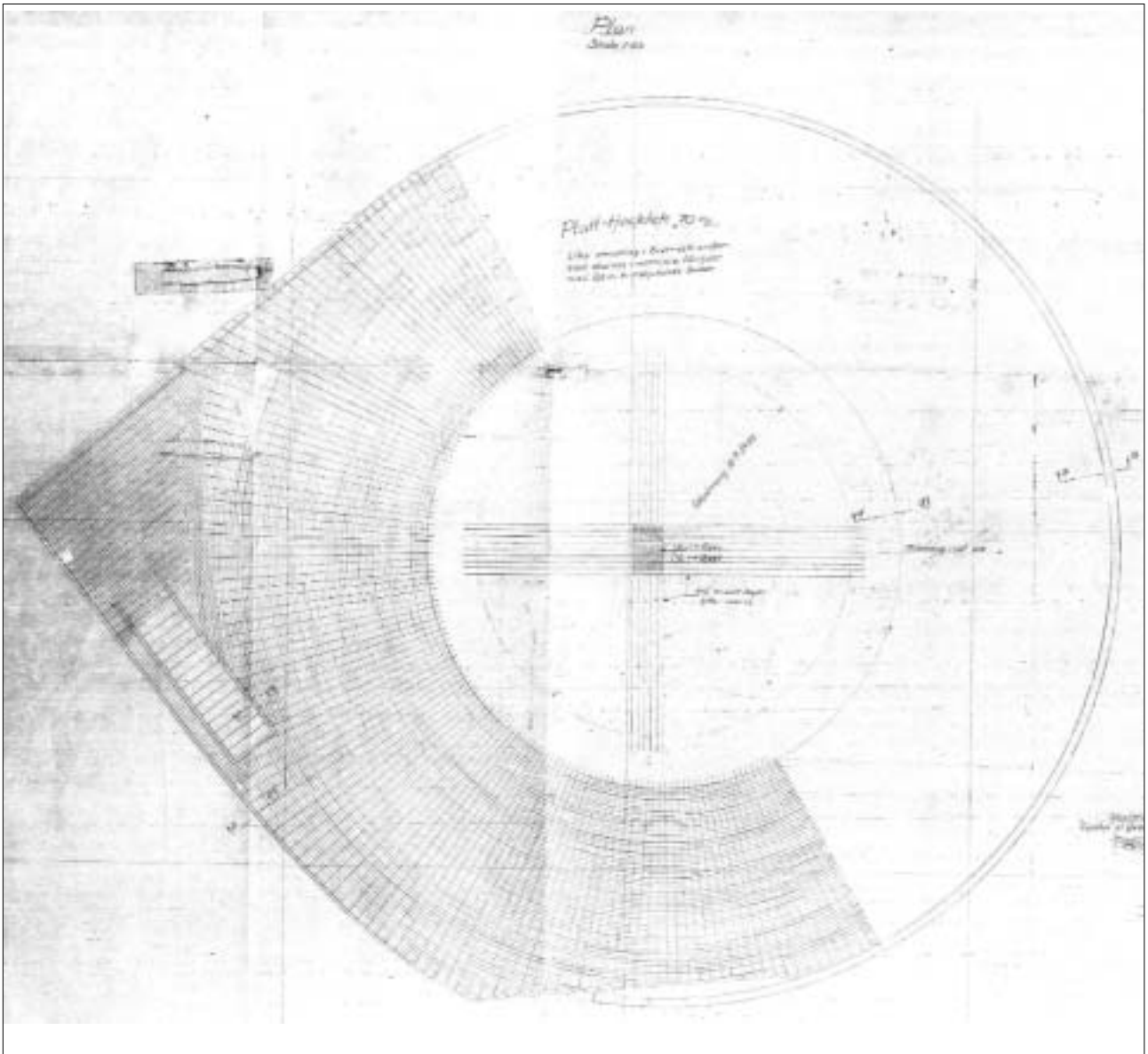
Bevarade fönsterpartier med platta profiler av stål infattade mellan bärande pelare med voter samt bjälklag. Västra Terrassrampen mot norr. GF S2005-0011-07.



De ursprungliga fönsterpartierna vid Gula Gångens norra entré. Dessa höga och breda partier hade kraftiga stående "pelare" och något tunnare liggande profiler, sannolikt av stål. I det högra fönsterpartiet en ståldörr med glasning i överdelen. Fotografi från 1935. SSMA Fa 50854.

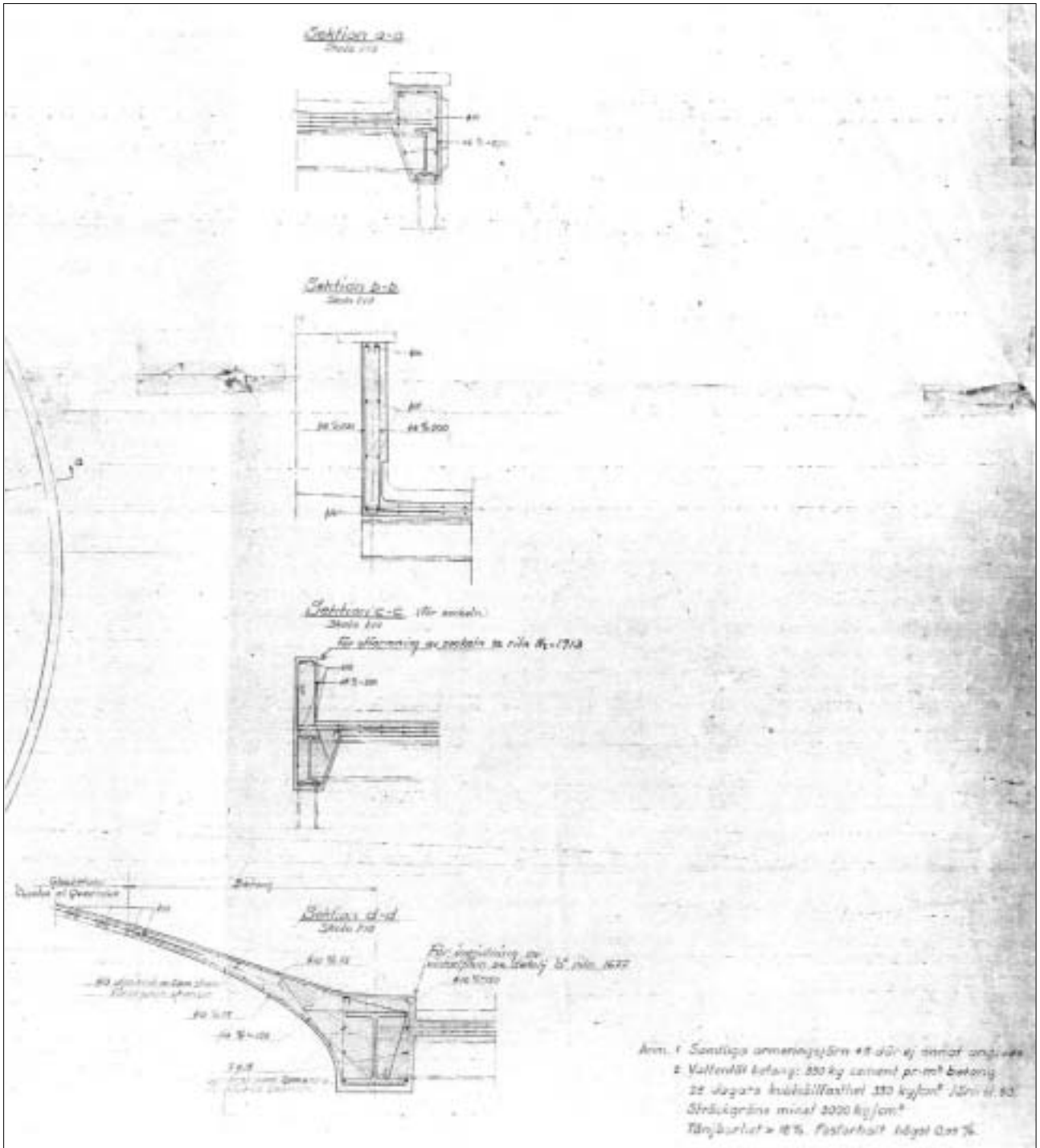
Betongglaskupolen och taket över Blå Bodarna

Över den cirkelrunda plats som finns i Blå Bodarna höjer sig en kupol med ett tak av betongglas. Idag är detta övertäckt med bl.a. betong på översidan och putsat på insidan. Ursprungligen gav detta tak så mycket ljus till Blå Bodarna att dagsljusförhållanden rådde under kupolen. Anledningen till att den glasade delen av kupolen övertäcktes var att dagvatten läckte in genom fogarna mellan glasen. Inga uppgifter finns om vilket fogmaterial som användes för betongglaset. Betongglaset, av systemet Coupolux, var cirkelrunda och skålformade. Deras diameter var 150 mm och höjden 60 mm med största godstjocklek 15 mm. Ca 3 000 betongglasbitar användes i kupolen. Själva kupolens spännvidd var ca 13,5 m med pilhöjden ca 1 m.³⁶ Kupoltaket vilar på en ringbalk av stål som i sin tur vilar på bärande, vertikala pelare, bl.a. de smäckra, fristående stålpelarna i kupolrummets öppna del. Runt kupoltaket göts en cirkelrund platta av armerad betong, vilken utgör den del av taket som ursprungligen möblerades med bänkar. Själva kupolen skyddades från början med hjälp av ett avgränsande räcke.

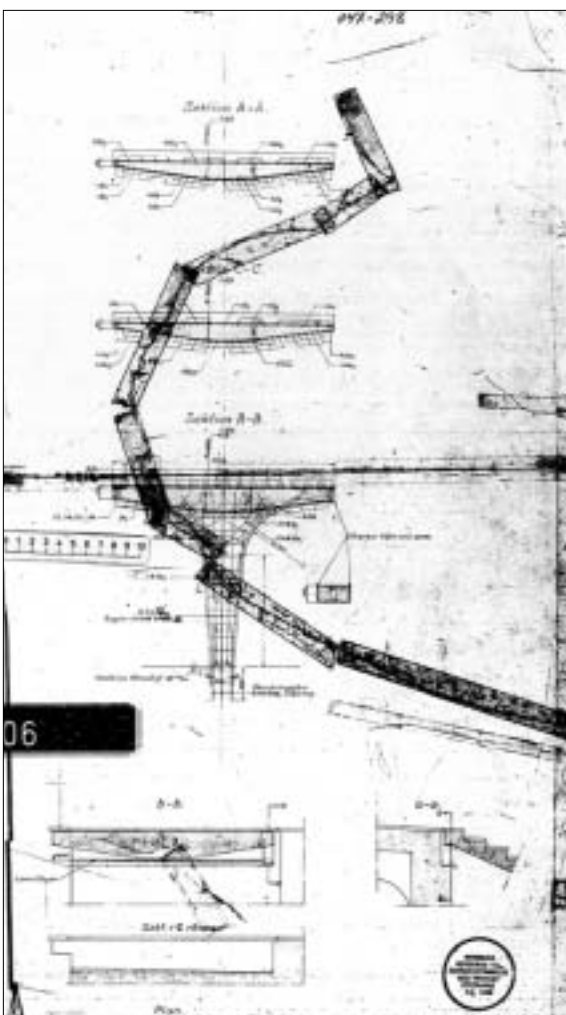
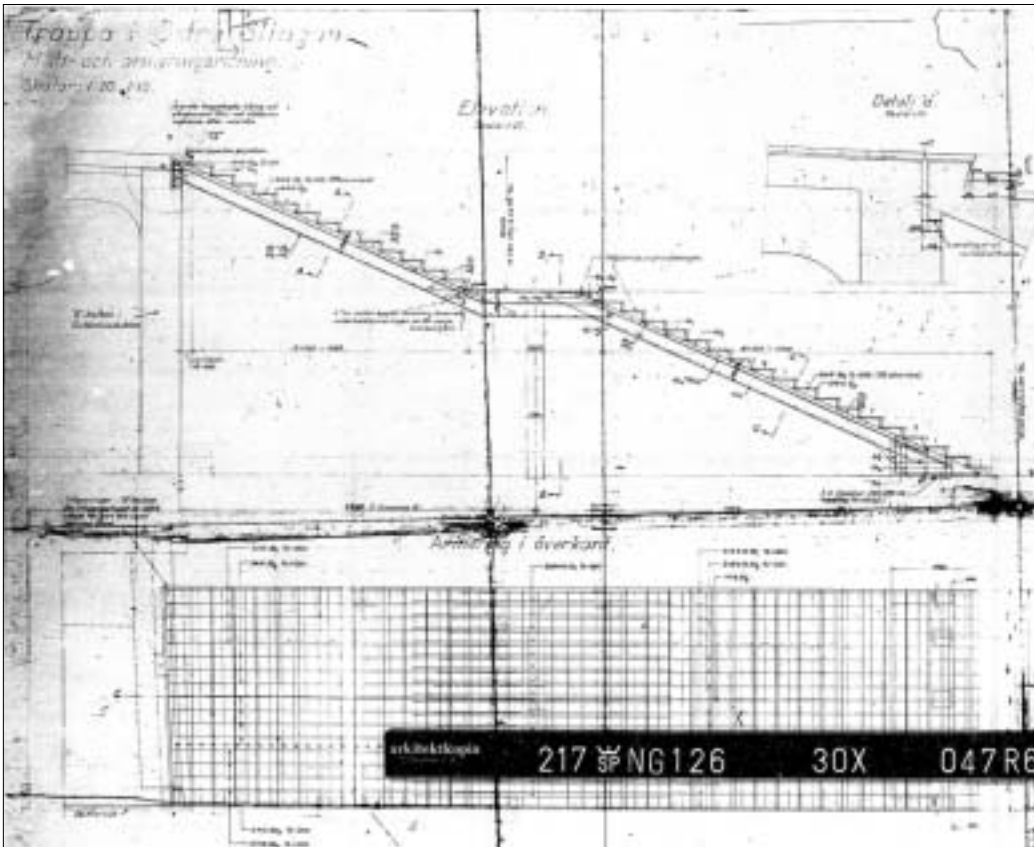


Blå Bodarnas tak med armerat betongdäck och glaskupol i mitten. Till vänster även trappa från gångstråket upp till taket inritat. utsnitt ur ritning. GFKA nr. 1679.

Detalj visande betongglaset i glaskupolen. Utsnitt ur ritning. GFKA nr. 1677.



Sektioner visande konstruktion för bl.a. bärande ringbalk och armering vid kupoltaket. Utsnitt ur ritning. GFKA nr. 1679.



Trappor

Trapporna i slussenanläggningen utfördes i armerad betong. Ett flertal av dessa fick plansteg av granit. Trappor utomhus utfördes ofta som fribärande, d.v.s. burna endast genom infästning i en väggsida och utan pelare under trapploppet. Den trappa som leder från platsen vid Blå Bodarnas södra entré fick fribärande karaktär men hade sådana dimensioner att en betongpelare behövdes under trappan.

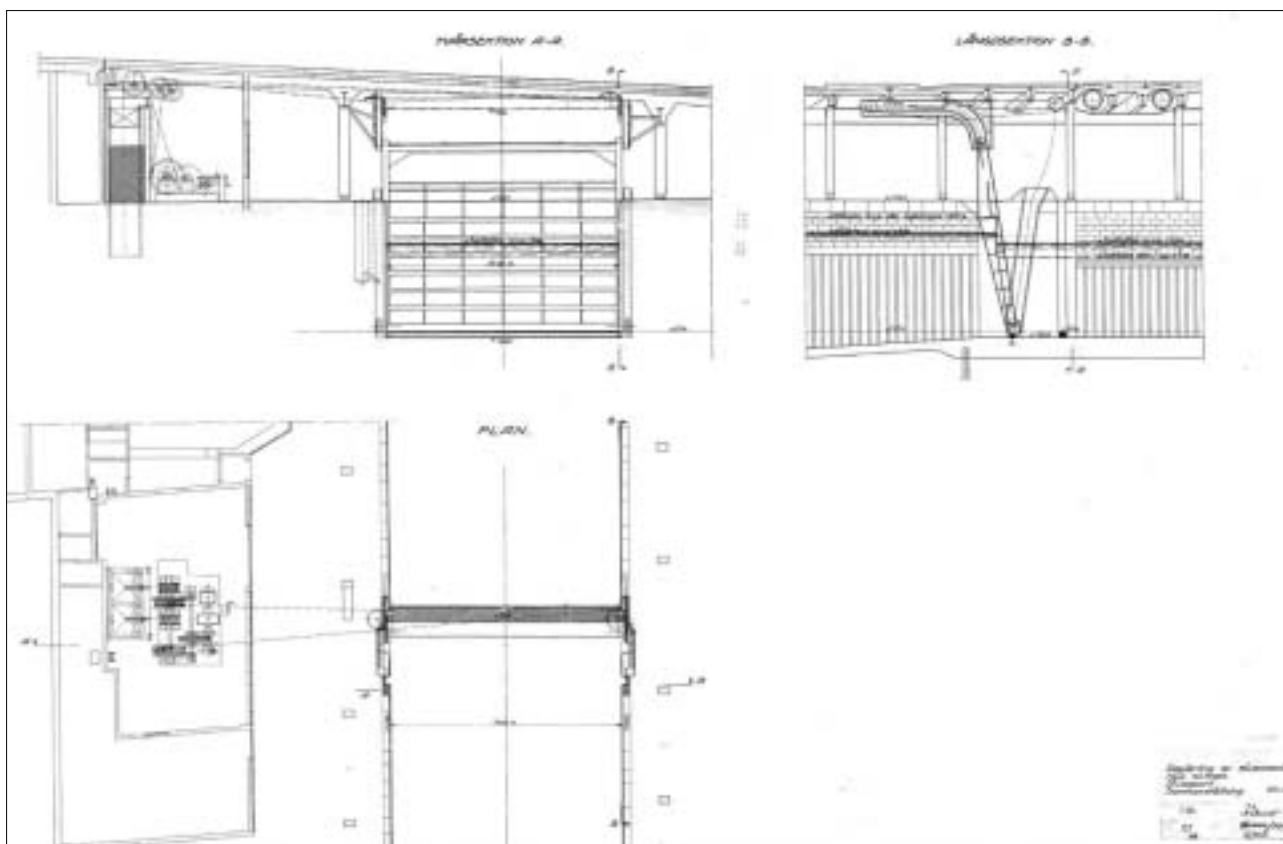
T.v. och ovan: Två utsnitt ur mått- och armeringsritning för trappan i Södra Slingan, framför Blå Bodarnas södra entré. Längst ned den karaktäristiska bärande pelaren under trappans vilplan. GFKA (ritningsnummer saknas).

Slusskanal och slussportar

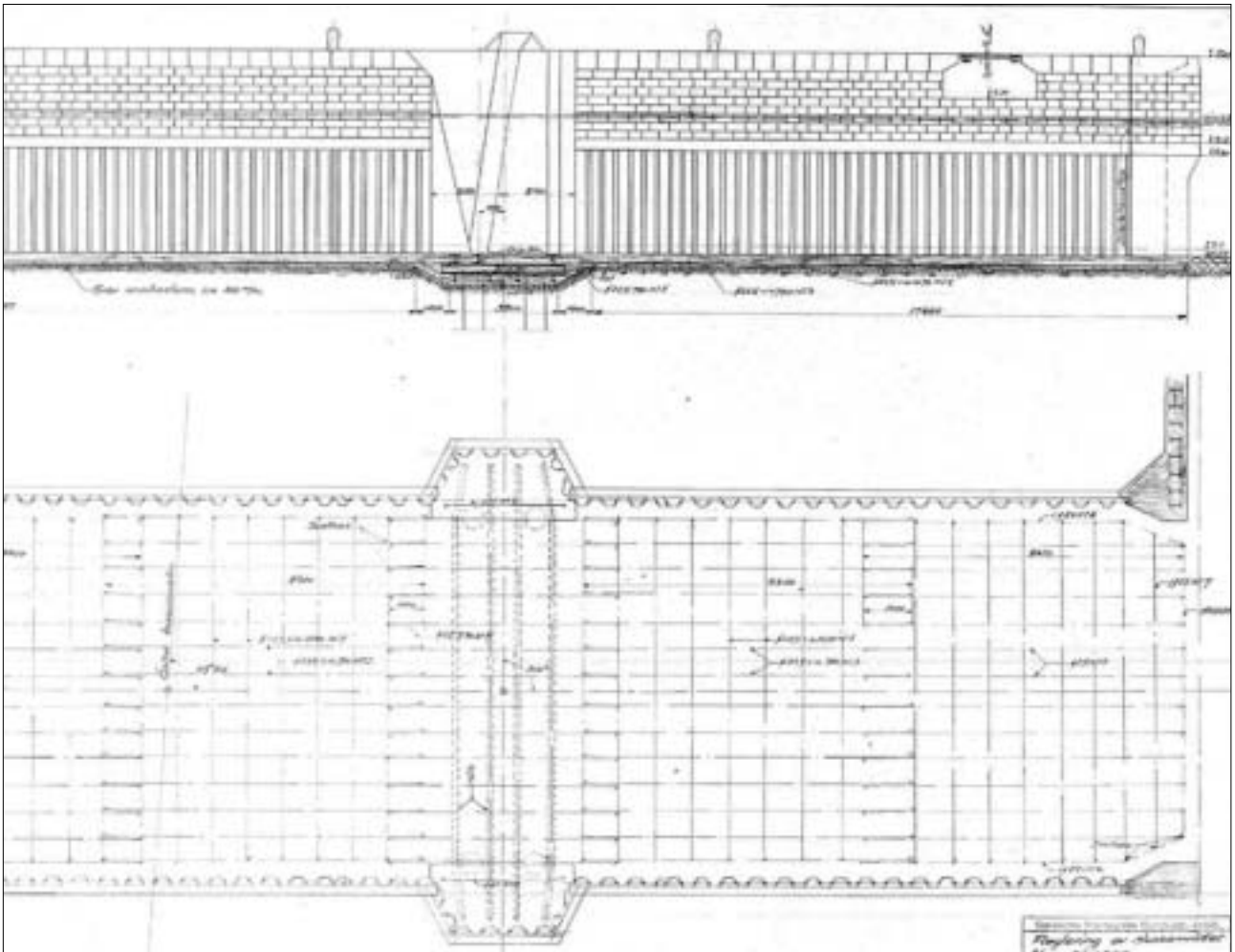
Karl Johanslussen är liksom hela anläggningen en betongkonstruktion. Konstruktionen grundlades med frankipelare placerade utmed kanalen och i kanalen vid urtagen för slussportarna. Bottenplattan göts med armerad betong. Under porturtagen förstärktes bottenplattan med stålbalkar. Kanalens betongväggar förstärktes med stående järnspons upp till drygt tre meters höjd. Däröver kläddes sidorna med granit. Sidorna stabiliserades extra genom horisontella ankarjärn mellan den stående järnsponsen och järnspons som löpte parallellt med kanalens sidor.

Slussportarna kläddes med stålplåt och utformades som fällbara portar vilka öppnades och stängdes genom att lyftas upp till, eller sänkas ned från, det tak som vägbroarna utgjorde. Två portar installerades, en i kanalens västra del och en i den östra. Varje port krävde varsitt maskineri som placerades i utrymmen

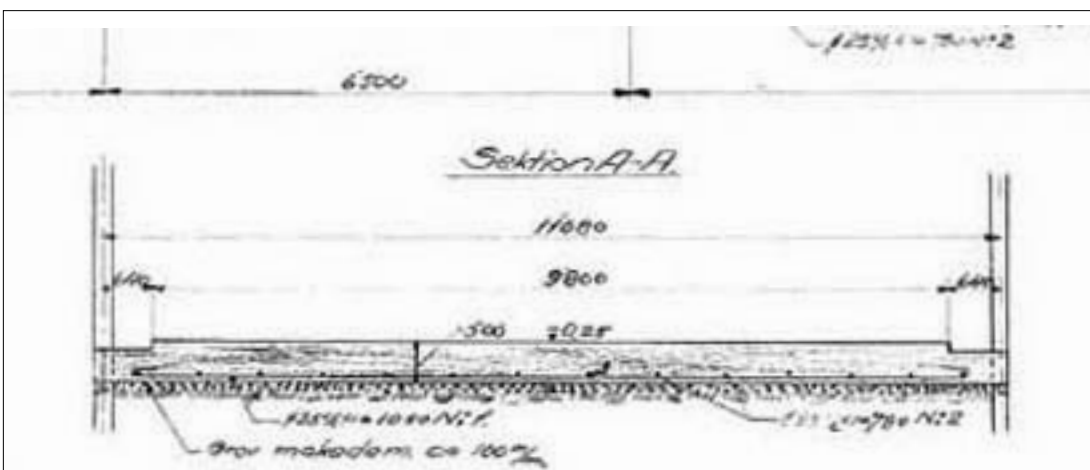
söder om kanalen. Fällbara portar av denna typ kan öppnas och stängas oberoende av vattentrycket och därmed krävdes inga särskilda luckor eller kanaler för att kunna tappa ur, respektive fylla på, slussbassängen.



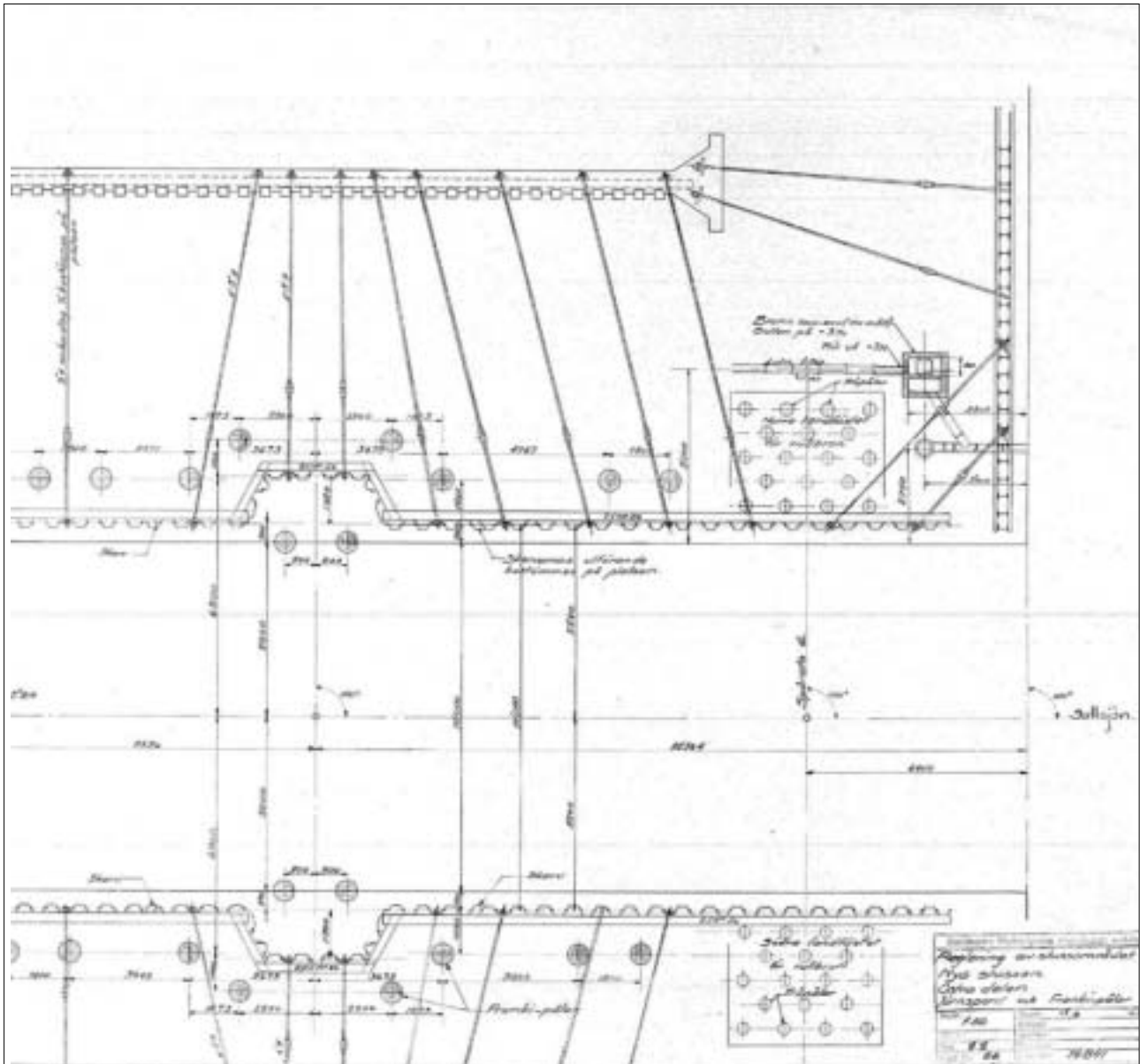
Ritning visande Karl Johanslussens västra slussport och ursprungligt maskineri i slussmaskinrum söder om kanalen. Ritning daterad 1934. SSA, Stockholms hamns arkiv, ritning nr. 16803.



Bottenplatta samt sidor med järnspond och stenskonning. Under urtag för slussportar är bottenplattan förstärkt med balkar. Utsnitt ur ritning från 1934. SSA, Stockholms hamns arkiv, ritning nr. 16842.



Utsnitt visande bottenplattans normala utförande med makadam och armerad betong. Utsnitt ur ritning från 1934. SSA, Stockholms hamns arkiv, ritning nr. 16842.



Utsnitt ur ritning som illustrerar de järnstag som fästes i järnsport och balkar. Runda ringar med ett kors anger placering av frankipålar utmed kanalens sidor samt under urtag för slussportarna. Ritningen illustrerar del av kanalen längst österut. Ritning från 1934. SSA, Stockholms hamns arkiv, ritning nr. 16841.

Ledning och entreprenörer då 1935 års slussanläggning uppfördes

Uppgifter i denna text härrör, om inget annat anges, från Tord O:sön Nordbergs skrift *Söderport och slussen* utgiven av Stockholms stads slussbyggnadskommitté 1935.

Organisation och ansvariga

Ansaret för arbetet med slussenanläggningen låg hos dåvarande gatunämnden under vilken en särskild delegation drev projektet – slussbyggnadskommittén.

I kommittén fanns representanter för gatunämnden och hamnstyrelsen samt AB Stockholms Spårvägar. Ordförande för kommittén var gatunämndens ordförande, borgarrådet Yngve Larsson.

Under hela byggnadstiden var Tage William-Olsson ansvarig arkitekt med biträde av arkitekterna Holger Blom och G. Lené. Fr.o.m. den 1 juli 1934 var Holger Blom ansvarig arkitekt för resterande arbete och William-Olsson engagerad som fristående konsult. Ingenjören Gösta Lundborg från stadsplanekontoret arbetade sida vid sida med William-Olsson ifråga om att utforma trafiksystemet.³⁷ I fråga om inred-

ningsarbeten biträdde ingenjörerna H. Borendal och arkitekt V. Eklöf. Åtskilliga lokaler kom att ritas av de som skulle använda dem, t.ex. Stockholms hamn, Stockholms gatukontor, Kooperativa Förbundet o.s.v.

Chef för regleringsarbetena var slussbyggnadschefen Carl Thulin. Chef för arbeten utförda i stadens egen regi var ingenjören Titus Westborg med biträde av ingenjör A. Almgren och civilingenjör L. Elfström. Chef för konstruktionskontoret var Carl Bjuke med understöd av civilingenjör V. Sjödin. Konstruktionsarbetet med viadukter m.m. utfördes av ingenjör A. Olausson. Konstruktionsarbete för vissa viadukter utfördes av Professor H Kreuger. Konstruktionsarbetet med ledningar och sammanhörande anläggningar utfördes av ingenjör Sven Lindahl. Den tekniska utformningen av viadukter och gator stod civilingenjör R. Abrahamsén för.

Sluss, avtappningskanal, kajer och sammanhörande byggnader utfördes i hamnstyrelsens regi med civilingenjör E. Lundahl som ansvarig ingenjör. För konstruktionen av slussportarna och deras maskineri anlätades civilingenjör G. von Stapelmohr.

Geologiska grundundersökningar utfördes av docent Carl C:son Caldenius. Särskilda sakkunniga i fråga om grundförhållanden var professor P. G. Hörnell och byråingenjör John Olsson.

Arbeten som sorterat under andra förvaltningar inom Stockholms stad utfördes oftast i dessa förvaltningars regi. Spårvägsarbeten utfördes därför av spårvägsaktiebolaget, vattenledningsarbeten av vattenledningsverket, gasledningsarbeten av gasverket o.s.v.

Vissa inredningsarbeten utfördes av fastighetskontorets husbyggnadsavdelning.

Exempel på leverantörer och entreprenörer

Järnkonstruktioner

AB Bröderna Hedling, Stockholm
Elektriska Svetsnings AB, Stockholm

Leverans av betong

AB Betongindustri, Stockholm
Vissa betongviadukter
Byggnads AB Contractor, Stockholm

Slussportar och maskinerier

AB Götaverken, Göteborg
AB Lindholmen-Motala
Motala Verkstad
Allmänna Svenska Elektriska AB, Västerås

Pålningsarbete

Compagnie Internationale des Pieux Armés
Frankignoul (Pieux Franki), Liège

Väggkaket

IFÖ-verken
Uppsala Ekeby Aktiebolag (glasering)

Vissa inredningsarbeten

Nya Asfaltsaktiebolaget, Stockholm

Sten

AB Bröderna Flinks Granitstenhuggeri, Västervik
Granitaktiebolaget C. A. Kullgrens enka, Uddevalla
Aktiebolaget Väst kustgranit

Tegel

Aktiebolaget Mälardalens Tegelbruk
AB Helsingborgs Ångtegelbruk, Helsingborg

Cement och material till väggar med stora glaspartier

Aktiebolaget Skånska Cementgjuteriet
Aktiebolaget Glas-Metall-Betong

Plattor

Svenska Plattförsäljnings AB

Övergripande byggnadshistorik, från 1935 till idag

Källmaterialet i nedanstående framställning härrör i första hand från Gatu- och fastighetskontorets arkiv (Slussen), samt från Byggnadsnämndens arkiv (Södermalm 6:36, 7:1, 7:84, 7:85, Tranbodarne 11 samt Södra Torn 1). Uppgifter som rör spårvägs- och busstrafiken med tillhörande delar av anläggningen är i viss mån hämtade från Spårvägmuseets faktadatabas (www.sparvagsmuseet.sl.se).

1930-talet

Arbetet med att färdigställa den nya slussanläggningen fortsatte i flera år efter den officiella invigningen i oktober 1935, då huvuddelen av själva trafikmaskineriet var färdigt, med gator, platser och gångstråk. Först i december 1936 stod Saltsjöbanans nya stationsanläggning klar.

Under åren 1936–38 inreddes de utrymmen som tillskapats under slussendäckets platser, gator, ramper och viadukter för olika verksamheter. Utrymmena försågs oftast med sina utfackningsfasader. Vid Karl Johanslussen flyttade hamnen in; vid Karl Johans torg och framför KF-huset tillkom lagerlokaler; vid Norra och Södra Järngraven tillkom garage och andra anläggningar med anknytning till bilismen.

1940-talet

Under 1940-talet skedde få förändringar och ombyggnader, förutom vissa rena underhållsåtgärder av pelare och balkar m.m., samt förändringar i gatornas dräneringssystem.

1950-talet

Två stora förändringar präglade slussenanläggningen under 1950-talet; uppförandet av byggnaden i kvarteret Södra Torn 1, Kolingsborg, 1954, samt tillkomsten av tunnelbanans sammanbindningslinje mellan Slussen och Hötorget (gröna linjen), vilken stod klar 1957. Uppförandet av Kolingsborg medförde att Västra Slingans öppna hål ned till hamnbangården försvann

och att Gula Gångens täckta sträckning vid slingans östra sida byggdes in i den nya byggnadskroppen. Tillkomsten av sammanbindningslinjens tunnelbanebro mot Gamla stan påverkade anläggningens utformning under Södermalmstorg och Västra Slussgatan, med delvis ny stålkonstruktion som följd. I markplanet breddades Västra Slussgatan/Västra Slingan.

Ett par allvarliga trafikolyckor i Stockholm medförde att man under årtiondets andra hälft systematiskt ersatte alla ursprungliga räcken vid Slussens gator mot nya säkrare, och samtidigt göt nya, kraftiga kantbalkar som ersatte de ursprungliga skifferavtäckta.

Det kontinuerliga underhållsarbetet fortsatte under 1950-talet, exempelvis skedde ett utbyte av många av slussendäckets dilatationsfogar. Vid underhållsarbetena noterades kanske för första gången Slussens bristfälliga grundläggning. I gatu- och fastighetskontorets arkiv påträffas åtskilliga uppmättningsprotokoll av frankipålarnas sjunkning från dessa år.

1960-talet

1961 överdäckades den tidigare öppna tunnelbanestationen vid Ryssgården. Några år senare dubblerades tunnelbanespåret norrut genom Slussen, när röda linjens norra och sydvästliga sträckningar sammanbands. Dessa förändringar påverkade inte bara anläggningens utformning i markplanet utan även i det nedre planet där tunnelbanebron mot nordväst fick sin nuvarande bredd och sträckning.

En annan viktig förändring under årtiondet var omläggningen till högertrafik i september 1967. Även om Slussens klöverbladslösning så att säga var skräddarsydd för detta påverkades i viss mån gatorna och deras körbanor, t.ex. måste ”dubbelviadukten” (mötet Katarinavägen-Skeppsbron) byggas om. I samband med högertrafikomläggningen avvecklades spårvagnstrafiken, vilket påverkade Slussen på flera sätt. Spårvagnsrälsen revs upp och gatorna fick delvis ny beläggning. Busstrafiken genom Slussen intensifierades, och fler busshållplatser tillkom vid gatorna, inte minst invid Katarinavägens sydliga sträckning. Borttagandet av spårvagnsrälsen gjorde att man fick tillfälle utföra vissa mer genomgripande reparationer

av det underliggande betongdäcket och dess konstruktion.

Vid årtiondets slut hade största delen av trottoarernas ursprungliga rödbruna klinkerbeläggning asfalterats över. Vid denna tid var även de utvändiga trapponas granitsteg i de flesta fall borttagna. Fotografer från SSM:s arkiv samt ritningsmaterial i Gatu- och fastighetskontorets arkiv ger vid handen att de sista ursprungliga belysningsarmaturerna togs bort under detta årtionde.

1970-talet

1971 invigdes bussterminalen Slussen, med ändhållplatser för Nacka- och Värmdöbussarna, på den plats i anläggningen där hamnterminalen dittills varit belägen. Den samtidiga tillkomsten av en nedre tunnelbaneentré vid Saltsjöbanans stationshus medförde att en samlad knutpunkt för tre olika kollektivtrafiknät hade tillskapats på en förhållandevis liten yta i Slussens nedre plan.

Under årtiondet skedde underhållsarbeten av den bärande konstruktionens däck, pelare och balkar. Alla kvarvarande ursprungliga belysningsarmaturer invid gatorna byttes ut.

1980-talet

1980-talet var en period när det skedde få större förändringar av Slussen. Liksom under 1970-talet pågick ett visst underhåll av de olika däcksegmenten och deras bärande konstruktion. När bussterminalen i det nedre planet genomgick en större ombyggnad under andra halvan av årtiondet förnyades och förstärktes det ovanliggande däcket med sina pelare och fundament.

Under 1980-talet tillkom separata cykelbanor invid gatorna, vilket tvingade fram en breddning av Norra Järngraven och rivning av delar av byggnaderna norr om gatan. I samband med tillkomsten av cykelbanor förnyades väg- och gångbanornas kantskoningar och kantstöd.

1990-talet, 2000-talet

1991 utlystes en första idé tävling om Slussens framtid. Samtidigt kom larmrapporter om anläggningens bristfälliga grundläggning och om accelererande tekniska problem när det gäller körbanor, däck och bärande konstruktion. Osäkerheten om anläggningens framtid har lett till att det kontinuerliga underhållet under perioden till stora delar har begränsats till "brandkårsutryckningar" när det gäller bärande konstruktion och vägbanor. Inga större förändringar har skett.

Idag

Perioden från 1960-talet till idag har inneburit att åtskilliga av anläggningens ursprungliga formgivna delar och ytskikt har förändrats. Många ursprungliga stålfönsterpartier har delvis satts igen med plåtar och skivor, vissa har bytts ut. Detta gäller även många av fasadernas dörrar eller portar. När det gäller de verksamheter som bedrivits i Slussens olika lokaler har de en efter en försvunnit, vid inventeringstillfället återstod bara Slussgaraget invid Norra Järngraven.

Trots dessa mindre, stegvisa, förändringar, och trots de större, mer strukturellt betingade förändringarna (såsom t.ex. Kolingsborgs tillkomst, hamnbangårdens omvandling till bussterminal, tunnelbanans förlängning genom anläggningen mot norr) är Slussen som helhet att betrakta som välbevarad. Själva grundstrukturen är intakt. Detta gäller trafikapparatens med gator, sträckningar och utbredning, platsbildningarna (dock ej Södermalmstorg) och gångstråken Blå Bodarna, Gula Gången och Gröna Gången. Saltsjöbanans station, med stationshus, perrong och spår finns kvar, liksom Karl Johanslussen.

När det gäller de enskilda delarna och deras utformning finns många ursprungliga ytskikt och detaljer kvar, ofta sida vid sida med sekundära. Detta kan gälla fönsterpartier och portar vid lokalutrymmena, markbeläggning, räcken vid trappor, ursprunglig bemålning i tak och på väggar.

Byggnadshistorik – slussenanläggningens enskilda delar

I nedanstående framställning följs samma funktionsindelning av Slussen som ovan, med vissa modifieringar för att interiörer och exteriörer ska kunna presenteras i ett sammanhang. Exempelvis har Blå Bodarna och Gula Gången förts in under rubriken Lokaler och Byggnader, liksom stationshuset vid Saltsjöbanans stationsanläggning. Övriga delar av Saltsjöbanans station finns under Spårbunden trafik.

Källmaterialet i framställningen härrör i huvudsak från Gatu- och fastighetskontorets arkiv (Slussen), samt från Byggnadsnämndens arkiv; Södermalm 7:1, Södermalm 7:84 och Södermalm 7:85 för anläggningen som helhet; Södermalm 6:36 för Katarinahissen med kioskbyggnad; Södra Torn 1 för Kolingsborg; Tranbodarne 11 för KF-huset och utrymmena under Salt-sjöutfartsrampen. Uppgifter som rör spårvägs- och busstrafiken med tillhörande delar av anläggningen är i viss mån hämtade från Spårvägmuseets faktabas (www.sparvagsmuseet.sl.se). I de fall andra källor har använts noteras dessa i en fotnot.

När det gäller byggnadsdata från Byggnadsnämndens arkiv är dessa inte kompletta, för åtskilliga av Slussens olika delar saknas uppgifter i arkivet, i andra fall saknas uppgifter om byggherre/arkitekt och bygglov/slutbesiktning, samtidigt som uppgifter finns om förändringar.

I framställningens delrubriker finns ofta beteckningar inom parentes (t.ex. Utrymme u VIII), dessa hänсыftar på det ursprungliga ritningsmaterialets specifika beteckningar, i den mån sådana finns.

Körbanor

En generell förändring, som gäller alla Slussens körbanor i markplanet, är att nästan alla ursprungliga räcken är utbytta och att alla de kantbalkar som räcken är nedgjutna i är sekundära. Denna förändring skedde i slutet av 1950-talet.

Katarinavägen

Katarinavägen bevarar sin ursprungliga sträckning. Vid sidorna av gatans södra del inom slussenområdet fanns det på 1930-talet vissa parkeringsplatser och

platser för taxibilar. Denna del kantas idag av buss-hållplatser. Körväg för cyklar har även tillkommit. Gatans ytskikt och enskilda delar som räcken o.s.v. är till största delen sekundära. Ett ursprungligt stålräcke finns bevarat på den östra sidan om gatans sydliga del (vid Gula Gångens södra mynning). Färgundersökning visar räckets ursprungliga silverbemålning, under flera sekundära färglager. Där Katarinavägen passerar Västra Slingan finns på mittrefugen en hög skorsten som tillhör Kolingsborgs underliggande panncentral.

Mälarrampen

Körbanans ursprungliga sträckning är bevarad, men gatan är sedan ett antal år avstängd för biltrafik och fungerar idag som cykelbana och gångstråk. Den östra trottoaren har delvis ursprunglig markbeläggning i rödbrun klinker. Ytskikt och delar är i övrigt sekundära.

Norra Järngraven

Norra Järngraven bevarar sin ursprungliga sträckning, men 1985 anordnades cykelbana norr om körbanan, vilket medförde att delar av byggnaderna här fick rivas. Gatans ytskikt och enskilda delar är i övrigt välbevarade. Detta inkluderar ursprungliga betongpelare och de ursprungliga räckena mot Södra Järngraven och mot Östra och Västra Terrassrampen med ursprunglig silverbemålning under flera sekundära färglager. Partier med ursprunglig markbeläggning i gatsten eller rödbrun klinker finns norr om gatan. Den vita täckmålningen på väggar, pelare och i tak är sannolikt ursprunglig, något som stöds av äldre fotografier. Mellan körbanan och cykelbana/trottoarer finns sekundära räcken. Öppningarna mot Södra Järngraven är delvis sekundärt förtäckta med stålskivor.

Norra Slingan

Norra Slingan bevarar sin ursprungliga sträckning men alla ytskikt och delar är sekundära.

Saltsjörampen

Körbanan bevarar sin ursprungliga sträckning, men körfältet är idag minskat till förmån för en cykelbana. Den västra trottoaren har delvis ursprunglig markbeläggning i rödbrun klinker. Ytskikt och delar är i övrigt sekundära.

Saltsjöutfarten

Saltsjöutfarten (som före högertrafikomläggningen 1967 betecknades som Saltsjöinfarten) är välbevarad till sin sträckning och till största delen även när det gäller delar. Vid gatans mynningar, liksom vid vändplatsen/taxifickan norr om gatan, finns smala trottoarer i ursprunglig rödbrun klinker med ursprunglig kantskoning i stål.

Saltsjöutfartsrampen

Gatans ursprungliga sträckning är bevarad. På en mittrefug öster om Saltsjöutfarten, samt på ett trottoarparti invid KF-huset finns ursprunglig markbeläggning i rödbrun klinker bevarad. Söder om gatans mittersta del finns en liten nedsänkt halvcirkelformad platsbildning med trappor som ansluter till Räntmästartrappan. Platsbildningen bevarar ursprungliga räcken och i en av trapporna finns bevarade steg i granit. På alla andra utvändiga trappor i Slussen har stegens ursprungliga granitbeläggning tagits bort. Någon färgundersökning av räckena har inte genomförts. Saltsjöutfartsrampens ytskikt och delar är i övrigt sekundära.

Skeppsbron

Skeppsbron bevarar i huvudsak sin ursprungliga sträckning. I den sydvästra delen, vid Södermalms-torg, löpte dock gatans körfält ursprungligen runtom torget på alla sidor; idag löper gatan norr och väster om torget. Körfält för cyklar har tillkommit. Gatans ytskikt och delar är sekundära, förutom ett trottoarparti invid Södra Slingan som bevarar ursprunglig beläggning i rödbrun klinker.

Södra Järngraven/Stadsgårdsleden

Södra Järngraven hade ursprungligen ett öppet parti i sin västra del, under Västra Slingan. Partiet överdäckades 1953, då Kolingsborg i kv. Södre Torn 1 uppfördes. När hamnbangården togs bort 1971 gavs möjlighet att även låta den nyligen tillkomna Stadsgårdsleden passera under Slussen. Idag består Södra Järngraven/Stadsgårdsleden av två östvästliga körbanor. Den nordligaste körbanan är dubbelriktad och utgör den ursprungliga Södra Järngraven, den sydliga körbanan är enkelriktad. Den vita täckmålningen i tak, på pelare och på fasader vid det norra körfältet är sannolikt ursprunglig, något som stöds av äldre fotografier. De bärande murpartierna mot det södra körfältet är sannolikt sekundära, liksom körfältsavvisarna mellan körbanorna.

Södra Slingan

Norra Slingan bevarar sin ursprungliga sträckning men är idag kompletterad med en cykelbana. Slingan har en smal trottoar på sin inre sida, som till största delen bevarar ursprunglig markbeläggning i rödbrun klinker. Ytskikt och delar är i övrigt sekundära.

Västra Slingan (Pelikanslingan)

I mitten av 1950-talet, i samband med att Södre Torn 1 uppfördes och den underliggande tunnelbanebron tillkom, breddades Västra Slingan. Slingan bevarar i övrigt sin ursprungliga sträckning men alla ytskikt och delar är sekundära.

Västra Slussgatan

Den södra delen av mittrefugen mellan Västra Slussgatan och Västra Slingan fungerade ursprungligen som parkeringsplats. I mitten av 1950-talet, i samband med att den underliggande tunnelbanebron tillkom, breddades Västra Slussgatan mot norr och väster. Körbanans sydligaste sträckning har vid något tillfälle rätats ut mot norr, vilket har medfört en minskning av mittrefugen mot Västra Slingan. Gatan är idag kompletterad med cykelbana vid trottoaren mot väster och norr. Ytskikt och delar är sekundära.

Västra Terrassrampen

Västra Terrassrampen bevarar sin ursprungliga sträckning. Den östra trottoaren har delvis ursprunglig markbeläggning i rödbrun klinker. I övrigt är markbeläggning och delar sekundära.

Östra Slussgatan

Gatan bevarar i sin ursprungliga sträckning, men är idag reserverad för busstrafik och cyklister. I söder består gatan av flera busskörfält, med intilliggande busshållplatser för innerstadsbussarna. Här fanns det på 1930-talet vissa parkeringsplatser och platser för taxibilar. På mittrefugen väster om gatan finns en trappa ned till Blå Bodarnas sidogångstråk mot söder vilken omges av en låg betongmur som är avtäckta med skiffer, lika den skifferavtäckning som ursprungligen fanns på alla kantbalkar i slussenanläggningens gatuplan. Muren har ett lågt, ursprungligt räcke; färgundersökning visar ursprunglig silverbemålning under flera sekundära färglager. På refugen mot Skeppsbron visar skadad asfaltyta underliggande, ursprunglig markbeläggning i rödbrun klinker. Ytskikt och delar är i övrigt sekundära.

Östra terrassrampen

Körbanan bevarar sin ursprungliga sträckning. Den östra trottoaren har delvis ursprunglig markbeläggning i rödbrun klinker. I övrigt är markbeläggning och delar sekundära.



Utsnitt av aktuell karta över Slussen som visar anläggningens olika gator. Observera att namnet Saltsjöfartviadukten, gatan som löper invid KF-husets fasad, inte finns med. Gatan löper på ömse sidor om Saltsjöfartan mot öster i kartans nedre högra hörn. Utsnitt ur kartbild (Kartago). © Stockholms stadsbyggnadskontor.



Vy från 1930-talet över anläggningens centrala viadukt korsning och klöverbladen. Bilden visar tydligt den ursprungliga markbeläggningen i rödbrun klinker. SSMA Fa 34115.



Foto från 1930-talet av modell som visar de ursprungliga körritningarna i Slussen. Byggnaden i Västra Slingan kom inte till utförande. SSMA Fa 50835.



Nytaget fotografi över Katarinavägens norra del, med Norra Slingan i förgrunden och Västra Terrassrampen i mitten. Nästan alla räckan vid gatorna är sekundära, liksom markbeläggningen. GF S2005-0040-08A.



Nytaget foto över Katarinavägen södra del, med Östra Slussgatan till vänster. GF S2005-0047-33A.



*Nytaget fotografi från Norra Järngraven, mot öster. I de underjordiska gatusträckningarna är 1930-talskaraktären ofta välbevarad, här kan man notera det ursprungliga räcket till vänster, man kan även ana den ursprungliga täckmålningen på betongytorna.
GFS2005-0011-05.*



*På några ställen finns den ursprungliga markbeläggningen i rödbrun klinker kvar. Nytaget foto från trottoar vid Mälarrampen.
GFSF05-0007-17A.*

För fotgängare

Gröna Gången

Gröna Gångens bägge sträckningar är i huvudsak välbevarade till sina ytskikt. På några ställen har det ursprungliga kaklet bytts ut och ersatts med nytt i en vit färg. Belysningsarmaturerna är sekundära. Dörarna in till avtappningskanalen på den norra sidan om gången, och in till lokalerna söder om gången, är utbytta. Några uppgifter om när dessa förändringar skedde har inte påträffats.

Trappa mellan kaj vid Kornhamn och Katarinavägen

Trappa mellan Karl Johans torg och Katarinavägen

Trappa mellan Karl Johans torg och Skeppsbron

Trappa mellan kaj vid Skeppsbron och Skeppsbron

Dessa fyra trappor i formgjuten betong bevarar sin huvudsakliga ursprungsutformning, sin ursprungliga sträckning och sina ursprungliga räcken. Ritningsmaterial och fotografier visar att trapporna sannolikt ursprungligen hade plansteg i granit. När dessa steg togs bort är osäkert, inga uppgifter har påträffats. Förändringen kan ha skett i slutet av 1950-talet, i samband med att alla räcken vid Slussens gator byttes ut och alla ursprungliga kantbalkar med skifferavtäckning ersattes med nya kraftigare.

Upplevelsen av de två yttre trapporna, vid Skeppsbron och Kornhamn, förändrades när de intilliggande fasadernas stålfönster togs bort och ersattes av putsade lättbetongväggar; några säkra uppgifter om när dessa förändringar skedde har inte påträffats. Trappan som förbinder Karl Johans torg och Skeppsbron underbyggdes 1985, i samband med att lokalen under Katarinavägen inreddes till provisorisk systembutik. Trappan som förbinder Skeppsbrokajen med Skeppsbron underbyggdes 1998, när lokalen togs i anspråk som utställningslokal för kulturhuvudstadsåret. Trappan mellan kajen vid Kornhamn och Katarinavägen underbyggdes 2000, utrymmet under trappan fungerar idag som serveringslokal. Den fjärde trappan, mellan Karl Johans torg och Katarinavägen, är ej underbyggd men är uppstämpt med stålpelare och stålbalkar. Trappornas räcken är täckmålade i grått, färgundersökningar visar ett underliggande blått färgskikt. Det understa färglagret är silver, eventuellt silvermetallic, en kulör som de flesta räcken i Slussen ursprungligen hade.

Trappa mellan Östra Slussgatan och trottoaren vid Saltsjörampen, via Blå Bodarna

Trappans övre lopp mellan Östra Slussgatan och Blå Bodarnas sidogång, bevarar sin ursprungsutformning i formgjuten betong, med ursprungliga räcken. Trapploppet är till sin utformning lik de fyra trapporna norr om Karl Johanslussen och trappan mellan platsen i Södra Slingan och Skeppsbron. Färgundersökningar visar att räckena under nuvarande grå kulören har ett blått färgskikt. Det understa färglagret är silver, eventuellt silvermetallic. Det är osäkert om denna trappa ursprungligen hade steg i granit, inget ritnings- eller fotografimaterial som pekar på detta har påträffats. Trappans nedre lopp är sekundärt, och tillkom 1985. Detta år fick även vilplanet vid Blå Bodarna nytt ytskikt.

Trappa i Södra Slingan, via Blå Bodarnas södra entré, till Skeppsbron

Denna trappa i formgjuten betong har likartad utformning som de fyra trapporna norr om Karl Johanslussen och trappan mellan Östra Slussgatan och Blå Bodarna. Trappan reparerades 1967, sannolikt fick trappans steg och vilplan sitt nuvarande ytskikt i betong då. Ritningsmaterial och fotografier visar att trappan ursprungligen hade plansteg i granit. Färgundersökningar visar att räckena under den nuvarande grå kulören har ett blått färgskikt. Det understa färglagret är silver, eventuellt silvermetallic.

Trappa från Blå Bodarnas tak till Skeppsbron

Denna lilla trappa i formgjuten betong är välbevarad. Det är osäkert trappan ursprungligen hade steg i granit, inget ritnings- eller fotografimaterial som pekar på detta har påträffats. Stegens mittparti har vid något tillfälle blivit pågjutna med ett sekundärt betongskikt. Trappans räcken är idag bemålade med en sekundär blå kulör. Färgundersökning visar att räckena ursprungligen var bemålade med silverfärg, eventuellt silvermetallic.

Illustrationer till avsnittet För fotgängare



Gröna Gångens västliga sträckning, mot öster. Nytaget fotografi. GF SF05-0007-10A.



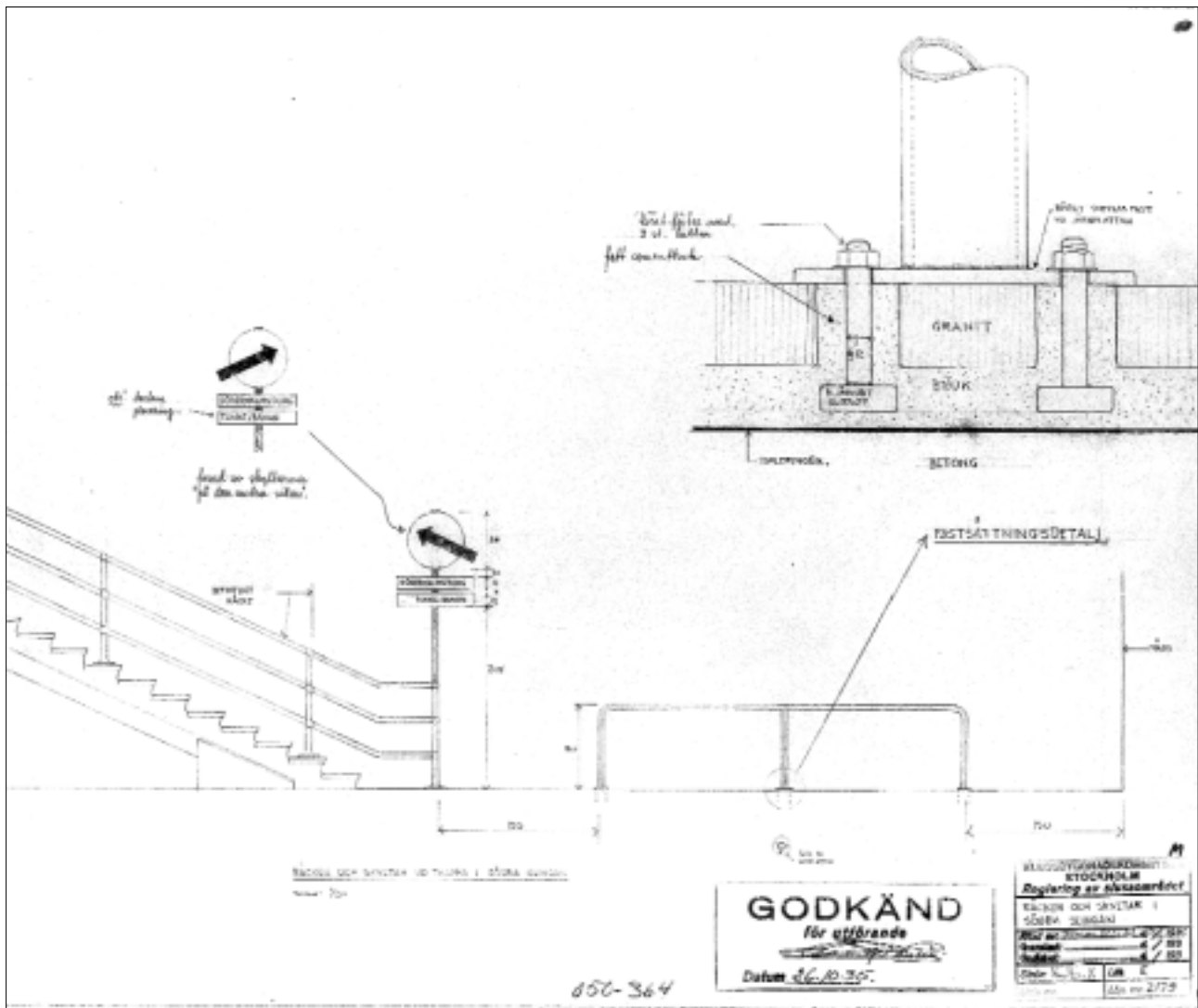
Trappan i Södra Slingan, Utsnitt av fotografi från 1930-tal. SSMA Fa 50845.



Trappa mellan Östra Slussgatan och trottoaren vid Saltsjörampen, som den såg ut innan det nedre loppet revs på 1980-talet. Utsnitt av fotografi från 1950-tal. SSMA Fa 50761.



Trappan från kaj vid Skeppsbron till Skeppsbron. Trappans underbyggnad är sekundär. Nytaget fotografi. GF SF05-0007-4A.



Utsnitt av ritning från 1935 som visar trappan i Södra slingan med dess räcken samt den ursprungliga skyltningen. På ritningen syns trappans ursprungliga granitsteg. Ritningen är ej skalenlig. GFKA nr. 2179.

Lokaler och byggnader

Lokal A – norr om Karl Johanslussen, under Katarinavägen, mellan Mälaren och Karl Johans torg

Förutom lokalen mellan Gröna Gången och Karl Johanslussen med fasader behandlas här även den norra delen av fasaden mot väster (d.v.s. norr om Grö-

na Gångens västra mynning), vilken är fasad till ett mindre förrådsutrymme och en ledningskylvert. Dessa utrymmen är inte inventerade.

Exteriörer

Fasad under Katarinavägen mot väster, norr om Karl Johanslussen (Utrymme u VIII)

Fasaden norr om Gröna Gångens mynning, i form-



På kartan ovan redovisas de lokaler och byggnader inom slussenanläggningen som beskrivs nedan. Gula Gången och Blå Bodarnas gångstråk beskrivs i andra sammanhang under rubriken "För fotgängare". Här beskrivs Gula Gången och Blå Bodarna istället i samma sammanhang som de gränser till eftersom ytterväggar, fönster- och dörrpartier m.m. annars skulle beskrivas på flera ställen. Gula Gången betecknas med "K" och Blå Bodarna med "F". Utsnitt ur kartbild (Kartago). © Stockholms stadsbyggnadskontor. Kartan är bearbetad av författarna.

gjuten betong, är välbevarad, och har sannolikt ursprungliga plåtdörrar. Fasaden söder om Gröna Gången är kraftigt förändrad. Här fanns ursprungligen stora stålfönsterpartier, med smala indelande stålpelare vilka vid något tillfälle har tagits bort och ersatts med en putsad lättbetongvägg. Trappan vid fasaden och trottoarpartiet söder om denna blev underbyggd med en fristående servering år 2000.

Fasad under Katarinavägen mot öster, norr om Karl Johanslussen (Utrymme u VIII)

Fasaden är välbevarad i sin norra del, och förändrad i den södra. Stålfönsterpartiet längst mot söder har tagits bort och ersatts med en sekundär putsad lättbetongvägg med ett fönster och en dörr. Fasaden under trappan är även den putsad, sannolikt är detta sekundärt. Några uppgifter om dessa förändringar har inte påträffats.

Fasad under Katarinavägen mot söder, norr om Karl Johanslussen (Utrymme u VIII)

På fasadens östra och västra sidor, samt i mitten, fanns ursprungligen stålfönsterpartier, vilka idag är borttagna och ersatta av putsade lättbetongväggar. De fyra stora skjutportarna i stål in till lagerlokalen finns kvar, men är förankrade i fasaden och isolerade inåt. Stålskenan som portarna hänger i är bevarad. Två av portarna har fått sekundära infällda garageportar. Några uppgifter om förändringarna har inte påträffats.

Interiörer

(Utrymme u VIII)

Lokalerna inrymde ursprungligen två stora lagerutrymmen, samt ett mindre förråd och ett personalkök för Stockholms renhållningsförvaltning i öster. Lagerutrymmena avdelades med en nordsydlig lättvägg. Tillträde skedde från söder, via fyra stora skjutportar med två infällda gångdörrar. Tillträde till personalköket skedde från en dörr vid Gröna Gången. Lokalerna är idag kraftigt förändrade. Stålfönsterpartierna mot väster, söder och öster har borttagits och ersatts av putsade lättbetongpartier. Skjutportarna finns kvar, men är förbyggda på insidan; de har försetts med infällda garageportar. Lagerutrymmenas lättvägg är

riven. Det mindre utrymmet i öster fungerar som pentry och omklädningsrum, med sekundära ytskikt och delar. En ny entré och ett mindre fönster har tagits upp mot Karl Johans torg. Några uppgifter om förändringarna har inte påträffats.

Lokal A – Byggnadsdata från BNA

ÄNDRINGAR:

- 1938, förändring av kontorslokal, bilreparationsverkstad.

Sökande: Stockholms Stads Gatukontor.

Arkitekt: Stockholms Stads Gatukontor, utrednings- och konstruktionsavdelningen.

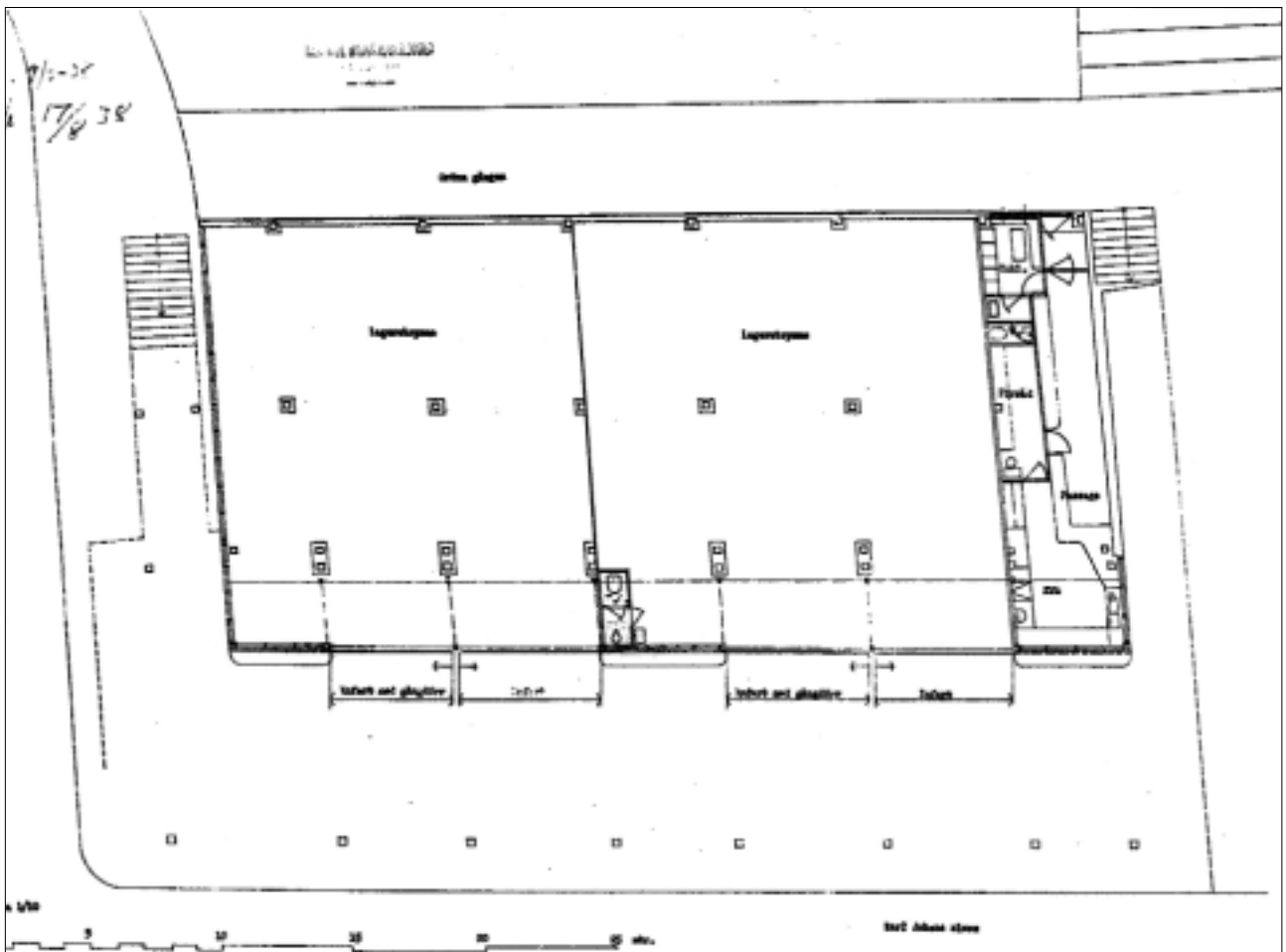
- 1979, upptagning av fönster i lagerlokal, fasad mot väster.

Sökande: Stockholms Gatukontor, Byggnadsavdelningen.

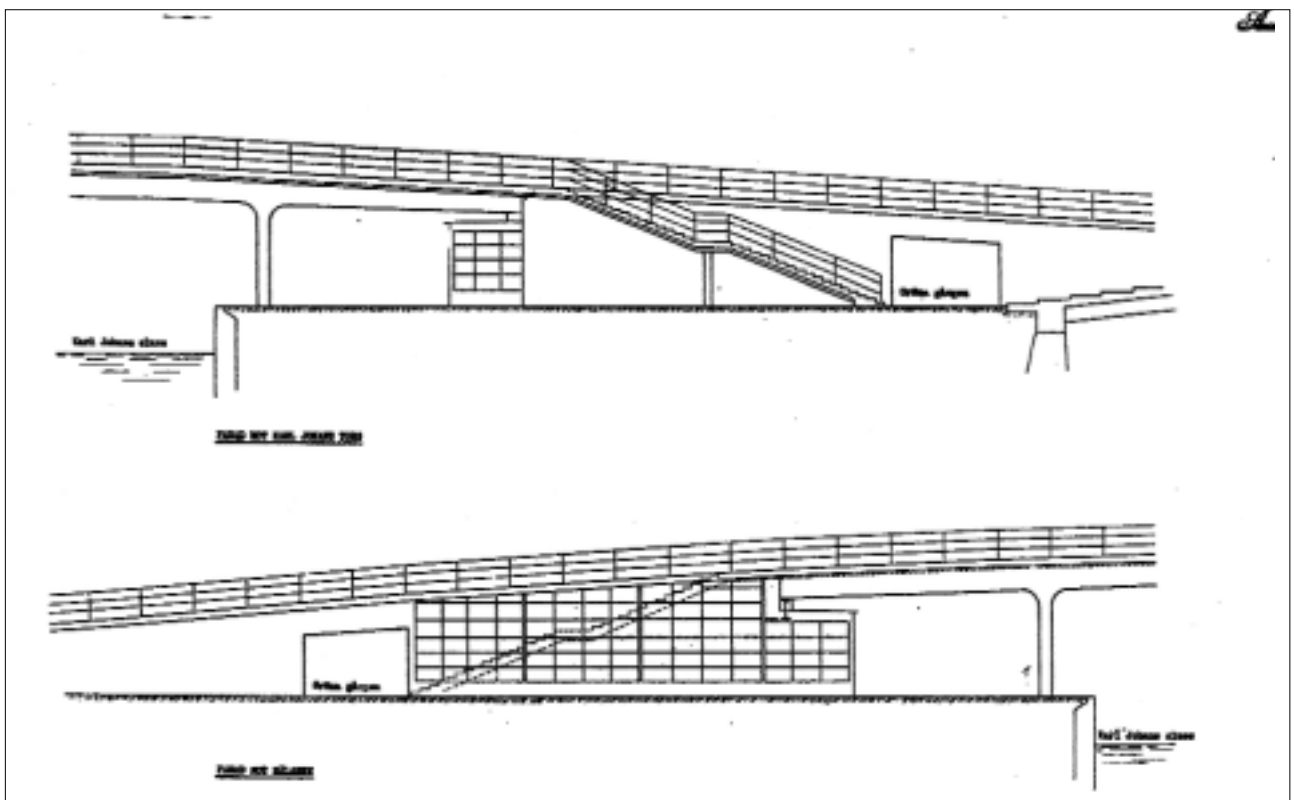
- 2000, anordnande av uteservering under trappa mot väster, fasadändring.

Sökande: De Fyras Krog AB

Illustrationer till Lokal A



Utsnitt av ritning från 1938 som visar lagerlokalens plan. BNA, Södermalm 7:85.



Utsnitt av ritning från 1938 som visar lagerlokalens fasader mot öster och väster. BNA, Södermalm 7:85.



Nytaget fotografi över fasaden mot väster, med Gröna Gångens mynning och trappan till Katarinavägen. Till vänster skymtar avtappningskanalens västra mynning. GF SF05-0008-10A.



Nytaget foto över fasaden mot söder och Karl Johanslussen, mot väster. De ursprungliga skjutportarna finns kvar, men har fått nya infällda garageportar. GF SF05-0008-18A.

Lokal B – norr om Karl Johanslussen, under Skeppsbron, mellan Saltsjön och Karl Johans torg

Förutom lokalen mellan Gröna Gången och Karl Johanslussen med fasader behandlas även den norra delen av fasaden mot öster (d.v.s. norr om Gröna Gångens östra mynning) samt lokalerna bakom denna del av fasaden, som inrymmer två förrådsutrymmen. Det sydliga av dessa, på ett bjälklag ovan avtappningskanalen, behandlas nedan. Det nordliga förrådsutrymmet är ej inventerat.

Exteriörer

Fasad under Skeppsbron mot väster, norr om Karl Johanslussen

Fasaden är välbevarad i sin norra del, och kraftigt förändrad i den södra. Stålfönsterpartiet längst mot söder togs bort och sattes igen med en lättbetongvägg 1966 eller tidigare. Den trappa vid fasaden som löper upp mot Skeppsbron och trottoarpartiet söder om trappan underbyggdes 1985 då lokalen omvandlades till systembolagsbutik.

Fasad under Skeppsbron mot öster, norr om Karl Johanslussen

Fasadpartiet norr om Gröna Gångens mynning är utförd i formgjuten betong, med vissa putsade partier – några uppgifter om huruvida putsen är ursprunglig har inte påträffats. Stålfönsterpartiet in till lagerutrymmena ovan avtappningskanalen är förtäckt med plåt. Fyra mindre fönsteröppningar till ett annat, ej inventerat, förrådsutrymme har gjutits igen. Fasadens grå täckmålning är sekundär. Inga uppgifter har påträffats om dessa förändringar. Fasadpartiet söder om Gröna Gången hade ursprungligen stora stålfönsterpartier, med smala indelande stålpelare, en skjutport med infälld gångdörr och några mindre, glasade dörrar. Dessa togs sannolikt bort vid en ombyggnad 1966 och sattes igen med en putsad lättbetongvägg. Den fristående trappan vid fasaden och trottoarpartiet söder om denna blev underbyggd 1998.

Fasad under Skeppsbron mot söder, norr om Karl Johanslussen

På fasadens östra och västra sidor, samt i mitten, fanns ursprungligen stålfönsterpartier, vilka togs bort 1966 eller tidigare, och ersattes av putsade lättbetongväggar. De fyra stora skjutportarna i stål in till lagerlokalen finns kvar, men är förankrade i fasaden och är inåt isolerade. Stålskenan som portarna hänger i är bevarad. I samband med att trapporna och trottoarerna på fasaderna mot väster och öster underbyggdes 1985 respektive 1998, blev fasaden utbyggd åt väster och öster.

Interiörer

Lokalen söder om Gröna Gången fungerade ursprungligen som öppet lagerutrymme med tillträde från stora skjutportar mot söder och öster. Längst i öster fanns två små kontor med dörrar mot Skeppsbron samt ett litet bensinförråd med dörr mot Gröna Gången. Lagerlokalen byggdes om invändigt 1958. Kontorsutrymmet omvandlades 1966 till lokaler för Gatue- och fastighetskontoret. Sannolikt sattes stålfönsterpartierna mot söder, öster och väster igen vid denna tid. 1985 byggdes den västra delen av lagerlokalen om till provisorisk systembolagsbutik och byggdes ut mot väster. Därefter har lokalen bl.a. fungerat som utställningslokal i samband med kulturhuvudstadsåret 1998, då byggdes lokalen ut mot öster. Efter år 2000 har lokalen fungerat som salsklubb, och från 2002 som rockklubb. I dagsläget finns enbart golv- och takpartier i betong samt takbalkar och bärande pelare i stål kvar av ursprungliga ytskikt och delar. Skjutportarna mot söder finns kvar men är förbyggda på insidan. Skjutporten mot öster är borttagen. Nya entréer har tagits upp på fasaderna mot väster och söder. Planlösningen är förändrad genom att nya mellanväggar uppförts. Bardiskar, och köks- och toalett-enheter har tillkommit.

Förrådsutrymmet norr om Gröna Gången vilar på ett träbjälklag, sannolikt från 1930-talet. Förrådet har ursprungliga avbalkande träväggar samt ursprungliga stålfönster och en ursprunglig ståldörr ut mot kajen. En dörr direkt innanför ingången, i gråmålat trä med beslag av äldre modell, bedöms vara ursprunglig.

Lokal B – Byggnadsdata från BNA

ÄNDRINGAR:

- 1937, inredande av lagerlokaler.

Sökande: Stockholms Stads Gatukontor.

Arkitekt: Stockholms Stads Gatukontor, utrednings- och konstruktionsavdelningen.

- 1958, ombyggnad för personallokaler.

Sökande: Stockholms Hamnförvaltning.

Arkitekt: Hamnförvaltningens husbyggnadsbyrå.

- 1966, ombyggnad av lagerlokaler. Borttagande av skjutport, samt nya dörrar och fönster på fasad mot öster.

Sökande: Hagbard Dannel AB.

Arkitekt: Ernst Edwall.

- 1985, inredning av provisorisk systembutik, utbyggnad mot väster under utanpåliggande trappa.

Sökande: Systembolaget AB.

Arkitekt: Systembolaget, fastighetsavdelningen.

- 1998, tillbyggnad och ianspråkstagande som utställningslokal.

Sökande: Gatu- och Fastighetskontoret, region innerstaden.

- 1998, anordnande av serveringsutrymmen under trappa mot öster.

Sökande: Stockholms Information Service.

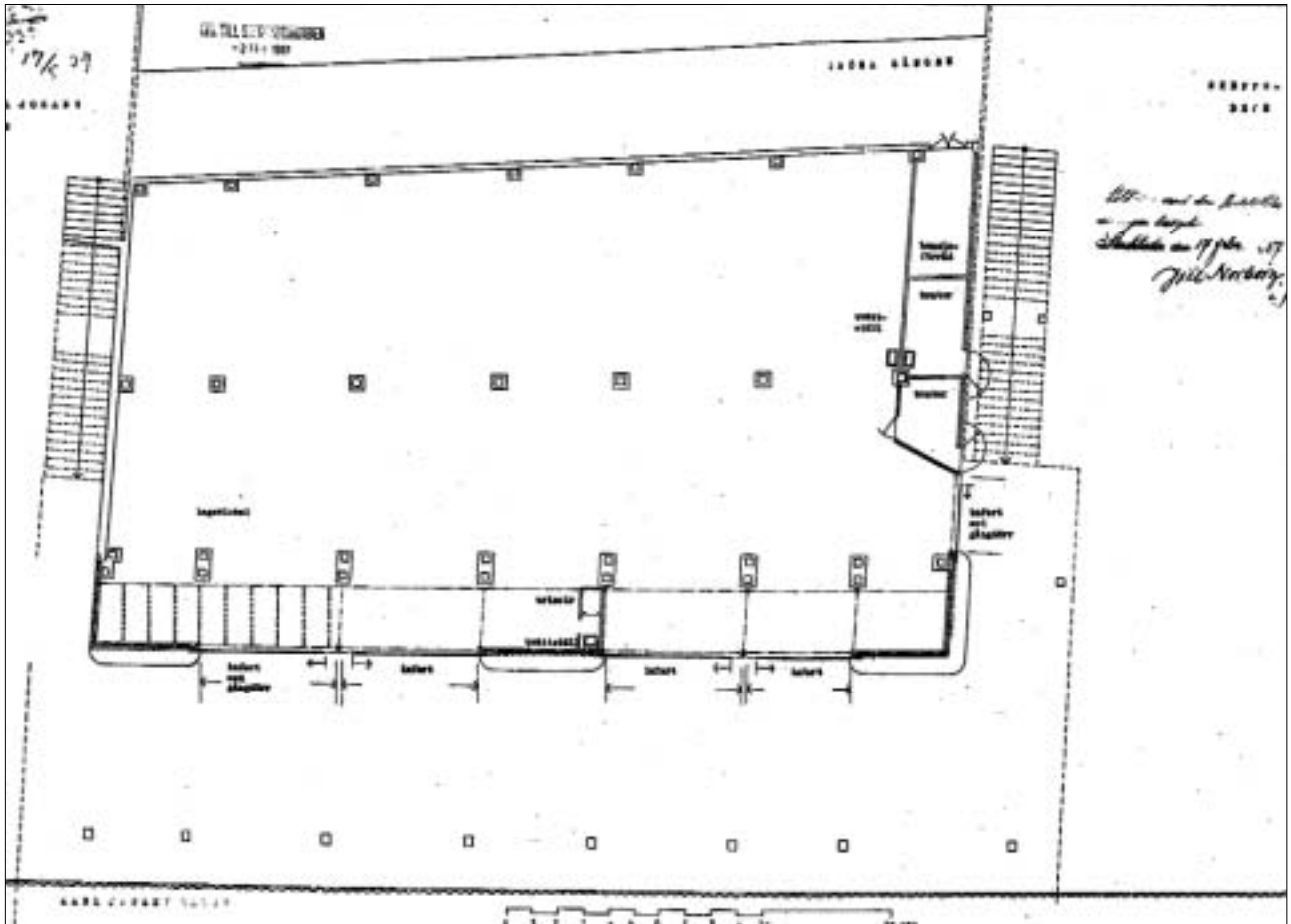
- 2001, ändring av lokal till klubb och galleria.

Sökande: International Buena Vista Social Club & Galleria.

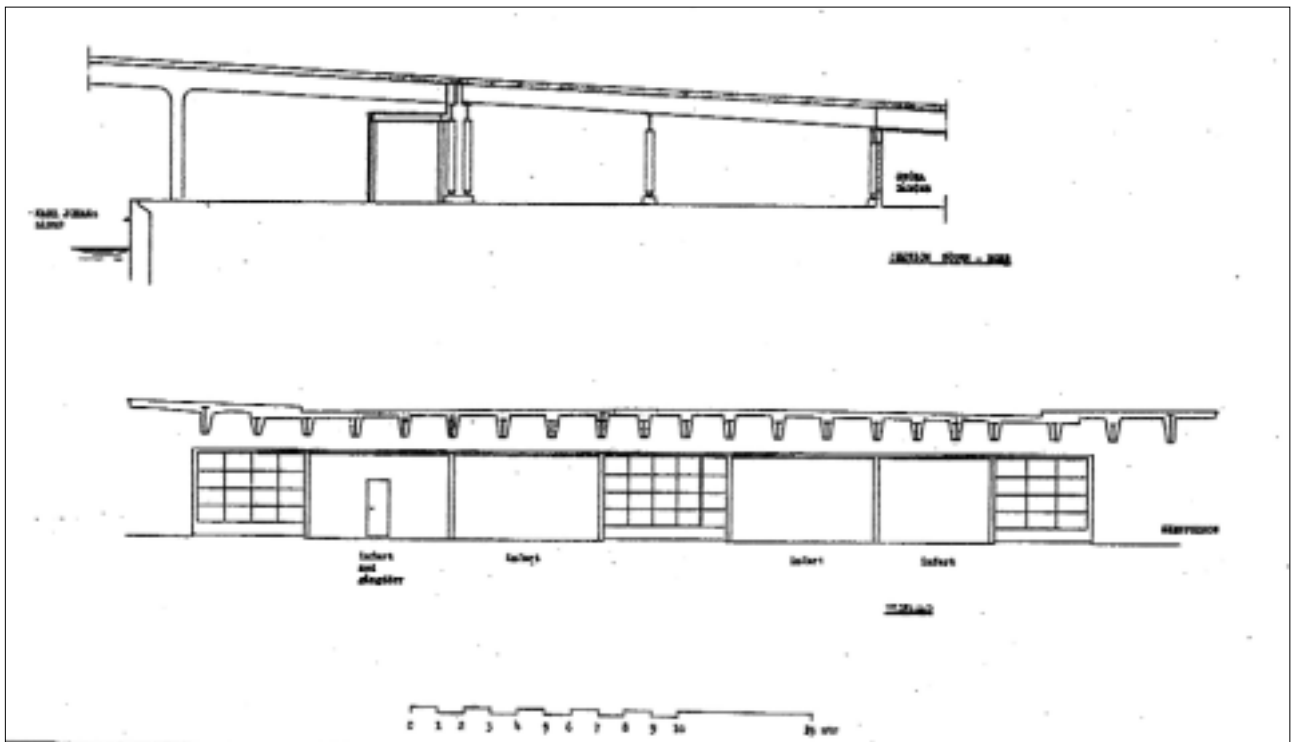
- 2003, ändring av lokal till klubb och mindre servering.

Sökande: Debaser Restaurang AB.

Illustrationer till Lokal B



Utsnitt av ritning från 1937 som visar lokalens plan. På ritningen syns inte förrådslokaler norr om Gröna Gången.
BNA, Södermalm 7:85.



Utsnitt av ritning från 1937 som visar sektion genom lagerlokalen och fasaden mot söder. Idag är stålfönsterpartierna igensatta.
BNA, Södermalm 7:85.



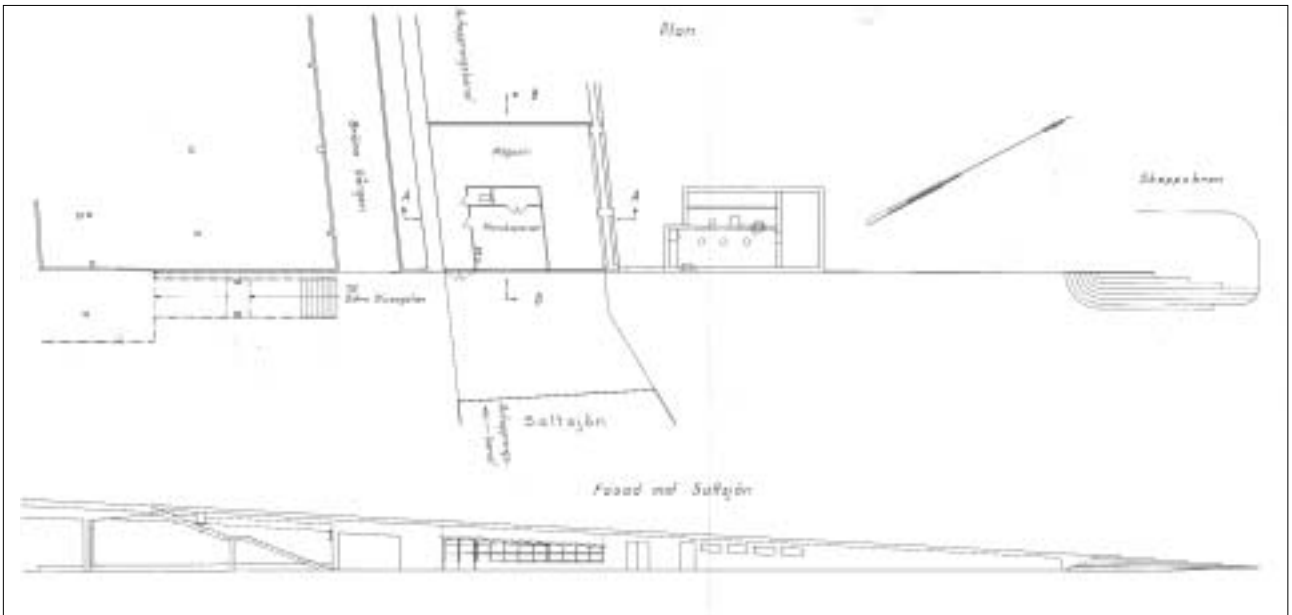
Fasad mot väster, Karl Johans torg. Nytaget foto. GFSF05-0008-24A.



Lokal B från öster, lokal A i bakgrunden. Utsnitt av flygfoto från 1939. SSMA Fa 50837.



Lokal B, fasad mot öster. Lättbetongfasaden vid trappan är sekundär, här fanns ursprungligen stålfönster. Till höger i bild det förtäckta fönsterpartiet in till förrådet vid avtappningskanalen. Nytaget fotografi. GF SF05 0008-36A.



Utsnitt av plan- och fasadritning från 1935 som visar förrådslokalerna över avtappningskanalen. GFK A nr. 2226.

Lokal C – söder om Karl Johanslussen, norr om Norra Järngraven, mellan Mälaren och Saltsjön

Denna byggnadsvolym begränsas i norr av kajen vid Karl Johanslussen, i söder av Norra Järngraven och på sin västra respektive östra sida av kajerna vid Mälaren och Saltsjön. Lokalerna har dessutom fasader mot Mälarrampen, Saltsjörampen samt Västra och Östra Terrassramperna.

I nedanstående framställning beskrivs interiörerna respektive fasaderna, från väster till öster och från norr till söder.

Exteriörer

Fasad under Mälarrampen mot väster och nordväst vid Mälaren (Målarverkstad m.m.)

Detta är fasaden till de utrymmen som behandlas nedan, se Lokaler under Mälarrampen, och som vid inventeringstillfället fungerade som lokaler för en motorcykelklubb. Fasaden är mycket välbevarad till helhet och till delar, detta gäller såväl stål- och träfönster som dörren på fasaden norra del. Vid fasadens södra del finns ett sekundärt fasadparti i plåt med svartmålat stålgaller, vilket sannolikt tillkom i samband med att motorcykelklubben tog bakomliggande lokal i besittning cirka 1990. Fasadens vita täckmålning är sannolikt sekundär, ingen färgundersökning har gjorts för att fastställa ursprunglig kulör.

Fasad under Katarinavägen och Skeppsbron mot norr, söder om Karl Johanslussen (Utrymmen söder om Karl Johanslussen)

Detta är fasaden till de utrymmen som behandlas nedan under rubrikerna Lokaler under Katarinavägen och Skeppsbron samt Slussgaraget. Fasaden är som helhet välbevarad, detta inbegriper stålfönsterpartierna samt träfönstren vid det f.d. Slusskontoret. Flera dörrar är utbytta, bland annat två av de fem ursprungliga stora skjutportarna i trä. Några uppgifter om när dessa byttes ut har ej påträffats. Fasadens vita täckmålning är sannolikt sekundär, ingen färgundersökning har gjorts för att fastställa ursprunglig kulör.

Fasad under Saltsjörampen mot öster vid Franska Bukten (Utrymmen för Hamnstyrelsen)

Detta är fasaden till de utrymmen som behandlas nedan under rubriken Lokaler under Saltsjörampen. Fasaden är som helhet välbevarad, med ursprungliga fönster och dörrar. En dörr är dock sekundär och den övre delen av fasadens fönsterpartier har täckts över med plåt. Dessa förändringar skedde vid en ombyggnad 1978. Fasadens vita täckmålning är sannolikt sekundär, ingen färgundersökning har gjorts för att fastställa ursprunglig kulör.

Fasad under Katarinavägen och Västra Slussgatan mot väster (Bilverkstad)

Detta är en av fasaderna till det utrymme som behandlas nedan under rubriken Garage under Katarinavägen. Fasaden vetter mot Mälarrampen. Fasadens sydligaste del, med ett stålfönsterparti lika som resten av fasaden, revs 1985 då Norra Järngraven bredades för att ge plats åt en cykelbana. De kvarvarande stålfönsterpartierna är ofta sekundärt förtäckta med orange skivmaterial eller med grålackerad plåt, inga uppgifter har påträffats om denna förändring.

Fasad under Katarinavägen mot öster (Bilverkstad)

Detta är en av fasaderna till det utrymme som behandlas nedan under rubriken Garage under Katarinavägen. Fasaden vetter mot Västra Terrassrampen. Fasaden är välbevarad, dock är delar av de ursprungliga stålfönsterpartierna sekundärt förtäckta med orange skivmaterial eller grålackerad plåt. Inga uppgifter har påträffats om dessa förändringar. På fasaden kan man notera den skillnad som karakteriserar många av Slussens betongytor; fasadens norra del är omålad, medan den södra, övertäckta, delen är täckmålad i vitt.

Fasad under Slussenterrassen mot väster (Bilgarage)

Detta är en av fasaderna till det utrymme som behandlas nedan under rubriken Slussgaraget. Fasaden vetter mot Västra Terrassrampen. Fasaden är välbevarad, dock är de två fönsteröppningarnas ursprungliga stålfönster borttagna och förtäckta. Inga uppgifter har påträffats om denna förändring. På fasaden kan man notera den skillnad som karakteriserar

många av Slussens betongytor; fasadens norra del är omålad, medan den södra, övertäckta, delen är täckmålad i vitt.

Fasad under Slussenterrassen mot öster (Bilgarage)

Detta är en av fasaderna till det utrymme som behandlas nedan under rubriken Slussgaraget. Fasaden vetter mot Östra Terrassrampen. Fasaden är välbevarad, dock är de två fönsteröppningarnas ursprungliga stålfönster förtäckta. Inga uppgifter har påträffats om denna förändring. På fasaden kan man notera den skillnad som karaktäriserar många av Slussens betongytor; fasadens norra del är omålad, medan den södra, övertäckta, delen är täckmålad i vitt.

Fasad under Skeppsbron mot väster (Utrymme u XI)

Detta är en av fasaderna till det utrymme som behandlas nedan under rubriken Garage under Skeppsbron. Fasaden vetter mot Östra Terrassrampen. Fasaden är välbevarad, dock är delar av de ursprungliga stålfönsterpartierna sekundärt förtäckta med orange skivmaterial eller grålackerad plåt. Inga uppgifter har påträffats om dessa förändringar. På fasaden kan man notera den skillnad som karaktäriserar många av Slussens betongytor; fasadens norra del är omålad, medan den södra, övertäckta, delen är täckmålad i vitt.

Fasader under Skeppsbron mot öster (Utrymme u XI)

Detta är en av fasaderna till det utrymme som behandlas nedan under rubriken Garage under Skeppsbron. Fasaden vetter mot Saltsjörampen. Fasadens sydligaste del, med ett stålfönsterparti lika som resten av fasaden, revs 1985 då Norra Järngraven breddades för att ge plats åt en cykelbana. De kvarvarande stålfönsterpartierna är idag till största delen sekundärt förtäckta med gråmålad falsad plåt. Ritningar och fotografier från 1930-talet visar ytterligare en fönsteröppning med stålfönster längst mot norr vilket idag är igengjutet. Inga uppgifter har påträffats om dessa förändringar.

Garage under Katarinavägen, fasad mot söder, (Bilverkstad)

Detta är en av fasaderna till det utrymme som behandlas nedan under rubriken Garage under Katarinavägen. Fasaden vetter mot Norra Järngraven, och har en liten förplats mot denna gata och mot Västra Terrassrampen, med ursprunglig markbeläggning i smågatsten. Den västra delen av fasaden är helt sekundär, och tillkom 1985 då Norra Järngraven breddades mot norr för att ge plats åt en cykelbana. Den ursprungliga fasaden hade två stora skjutportar samt stålfönsterpartier.

Slussgaraget, garagelokal under Blå Bodarna och Slussenterrassen, fasad mot söder (Bilgarage)

Detta är en av fasaderna till det utrymme som behandlas nedan under rubriken Slussgaraget. Fasaden vetter mot Norra Järngraven, och har en halvcirkelformad förplats mot denna gata, vilken är mycket välbevarad med i huvudsak ursprunglig markbeläggning i smågatsten och rödbrun klinker. På fasadens västra del har några fönsteröppningar satts igen. I den östra delen har en glasad dörr och ett fönsterparti upptagits. Garageöppningen finns kvar på sin ursprungliga plats, men själva porten är sekundär. Några uppgifter om dessa förändringar har inte påträffats.

Garage under Skeppsbron, fasad mot söder (Utrymme u VI)

Detta är en av fasaderna till det utrymme som behandlas nedan under rubriken Garage under Skeppsbron. Fasaden vetter mot Norra Järngraven. Större delen av fasaden är sekundär, och tillkom 1985 då Norra Järngraven breddades mot norr för att ge plats åt en cykelbana. Den ursprungliga fasaden hade två stora skjutportar samt ett stålfönsterparti.

Interiörer

Lokaler under Mälarrampen (Målarverkstad, personalrum)

Lokalerna inrymde ursprungligen en målarverkstad och ett personalrum tillhörande den intilliggande bilverkstaden. I söder fanns ett icke inrett utrymme under vägbanan, öppet mot kajen vid Mälaren i väs-

ter. Vid inventeringstillfället disponerades lokalerna av en motorcykelklubb. Den f.d. målarverkstaden fungerar som verkstad och det f.d. personalutrymmet som klubblokal. I samband med att de nuvarande brukarna ställde i ordning lokalerna cirka 1990 grävdes det tidigare icke inredda utrymmet i söder ut, och försågs med en plåtfasad med en liten dörr mot väster.³⁸ Vid arbetet frilades en liten del av Polhemsslussens södra mur från 1700-talet, som är synlig i rummet idag. Det rör sig om en låg mursträckning på cirka 5 meter, i sandsten och granit, med urtag för de gamla slussportarna. Den f.d. målarverkstaden har mycket välbevarade ytskikt, de två övriga rummen är mer förändrade. Några arkivuppgifter om förändringarna har inte påträffats.

Lokaler under Katarinavägen och Skeppsbron, söder om Karl Johanslussen (Utrymmen söder om Karl Johanslussen)

Lokalerna ligger direkt söder om Karl Johanslussen, de består av två delar som i mitten skiljs åt av Slussgaragets utrymmen. Lokalerna har sedan 1930-talet disponerats av Stockholms Hamn. På den västra sidan fanns ursprungligen ett förråd, en verkstad och en maskinsal för den västra slussporten. Allra längst mot väster, invid Mälarkajen, uppfördes en mot norr utskjutande byggnadsdel med en ”uppbördslokal” som inrymde slusskontor samt ett personalrum. På den östra sidan bestod lokalerna av en maskinsal för den östra slussporten samt ett större förråd, med förbindelse via en smal gång till hamnstyrelsens lokaler invid Franska Bukten. I lokalernas bakre delar uppfördes smala entresolerade förrådsutrymmen. Tillträde till lokalerna skedde från dörrar och portar i fasaden söder om Karl Johanslussen, samt en dörr på fasaden mot väster.

Lokalerna är delvis välbevarade när det gäller ytskikt och många enskilda delar. Detta gäller t.ex. den formgjutna betongen i golv, väggar och tak samt de flesta fönsterpartier och utvändiga dörrar. När det gäller planlösningen är den till del bevarad. I de västra utrymmena har sekundära mellanväggar tillkommit i förrådet och i den f.d. verkstaden. Entrésolutrymmena i lokalernas bakre delar har utvidgats. Inga uppgifter har framkommit om dessa förändringar. Personal-

rummet i väster och angränsande utrymmen byggdes om 1975 då omklädnings- och duschrum tillkom och de flesta ytskikt här förnyades. Själva maskineriet för slussportarna är sekundärt och härrör från en ombyggnad 1977. Maskineriet inryms idag i ett mindre, sekundärt, maskinrum i den västra delen. Lokalerna disponeras i skrivande stund fortfarande av Stockholms Hamn, men hamnen planerar att hösten 2005 lämna lokalerna.³⁹

Lokaler under Saltsjörampen (Utrymmen för hamnstyrelsen)

I dessa lokaler vid Franska Bukten fanns ursprungligen ett hamnkontor med kontorsrum, garage, en liten verkstadslokal och utrymmen för hamnroddarna. Från kontorsrummen kunde man ursprungligen ta sig genom en smal gång västerut till hamnens förråd och maskinrummet för slussmaskineriet. 1978 genomgick lokalerna en inre ombyggnad, varefter de disponerades som kontor, omklädningsrum m.m. för Gatu- och fastighetskontoret. Idag fungerar lokalerna som kontor, och alla planlösningar, delar och ytskikt är sekundära.

Garage under Katarinavägen, söder om Karl Johanslussen (Bilverkstad)

På ritningsmaterial från 1938 markeras denna lokal som bilverkstad, ”Rudoffs bilverkstad”, och bestod av en öppen hall med ett avbalkat utrymme i sydväst, med mindre kontorsrum och en toalett. Tillträde till lokalen skedde genom två stora skjutportar i väggen mot söder, vid Norra Järngraven. 1985 breddades Norra Järngraven och lokalens sydvästra ytterväggar revs. En ny fönsterlös yttervägg, i putsad lättbetong, uppfördes flera meter nordost om den ursprungliga. En ny garageport nära korsningen Norra Järngraven/Västra terrassrampen ersatte de gamla portarna. Ombyggnaden medförde att kontorsrummen ersattes med ett nytt kontors- och personalutrymme i sydväst. Dessa var vid inventeringstillfället dock borttagna, inga uppgifter har påträffats om denna förändring. Lokalen fungerar idag som garage, med de ursprungliga bärande pelarna och ytskikten i betong bevarade, liksom stålfönsterpartierna mot öster och väster.

Slussgaraget, garagelokal under Blå Bodarna och Slussenterrassen (Bilgarage)

Garageverksamheten i Slussgaraget drivs i privat regi och har funnits på samma plats sedan 1936. Garaget är i huvudsak välbevarat när det gäller planlösning och ytskikt, det rör sig fortfarande om en stor öppen hall med tak och väggar i betong, rader av ursprungliga bärande betongpelare och med stora ursprungliga stålfönsterpartier mot norr. Den ursprungliga garageporten mot Norra Järngraven är dock utbytt. Två ursprungliga mindre kontorsutrymmen i den sydvästra delen har rivits. En ursprunglig verkstad i sydost är ersatt av en ny kontorsdel på samma plats, vilket har inneburit att ett nytt fönsterparti och en dörr har tagits upp mot söder vid denna plats. På några ställen har garaget avdelats med väggar i korrugerad plåt eller av galler. En mindre del av taket är sekundärt klätt med plåt. Vid något tillfälle har en del av golvet mittparti bilats upp och sedan lagts igen med träplank. Några uppgifter om när dessa förändringar skedde har inte hittats.

Garage under Skeppsbron och Östra Slussgatan, söder om Karl Johanslussen (Utrymme u VI)

På ritningsmaterial från 1937 markeras utrymmet som lokal för bilservice, "Ostermans". Utrymmet bestod då av en öppen hall med ett avbalkat kontor och ovanliggande entrésolplan med reservdelslager och personalutrymmen i söder. Lokalen var försedd med tre billyftanordningar på den östra sidan. Tillträde skedde genom två stora skjutportar med infällda gångdörrar i väggen mot söder, vid Norra Järngraven. 1985 breddades Norra Järngraven och lokalens sydöstra yttervägg revs. En ny putsad yttervägg uppfördes flera meter nordväst om den ursprungliga. En ny garageport uppfördes i sydost, vid korsningen Norra Järngraven/Saltsjörampen. Ombyggnaden innebar att de stora stålfönsterpartierna på den södra ytterväggen togs bort och sattes igen, samt att kontoret och läktarplanet ersattes med ett nytt avbalkat utrymme med samma funktioner. Idag fungerar lokalen som garage. Kontors- och personalutrymmena är borttagna, inga uppgifter har påträffats om förändringen. Lokalen fungerar idag som stort öppet garage, med de ursprungliga bärande pelarna och ytskikten i betong bevarade, liksom stålfönsterpartierna mot öster och väster.

Lokal C – Byggnadsdata från BNA

Lokaler under Katarinavägen och Skeppsbron, söder om Karl Johanslussen (Utrymmen söder om Karl Johanslussen)

ÄNDRINGAR:

- 1975, ombyggnad av personallokaler.

Sökande: Stockholms hamn.

Arkitekt: Stockholms Hamn, Tekniska avdelningen.

Lokaler under Saltsjörampen. (Utrymmen för hamnstyrelsen)

ÄNDRINGAR:

- 1978, ombyggnad av kontors- och personallokaler.

Sökande: Stockholms Gatukontor, Byggnadsavdelningen.

Arkitekt: Stockholms Gatukontor, Byggnadsavdelningen, Husbyggnadsbyrån.

Garage under Katarinavägen, Söder om Karl Johanslussen (Bilverkstad)

Bygglov: 1935.

Slutbesiktning: 1938.

Sökande: Stockholms Stads Gatukontor.

Arkitekt: Stockholms Stads Gatukontor, utrednings- och konstruktionsavdelningen.

ÄNDRINGAR:

- 1985, flyttning av väggar i samband med anordnande av ny cykelbana samt ombyggnad av kontors- och personalrum.

Sökande: Stockholms Gatukontor, Byggnadsavdelningen.

Garage under Skeppsbron, söder om Karl Johanslussen (Utrymme u VI)

Bygglov: 1935.

Slutbesiktning: 1937.

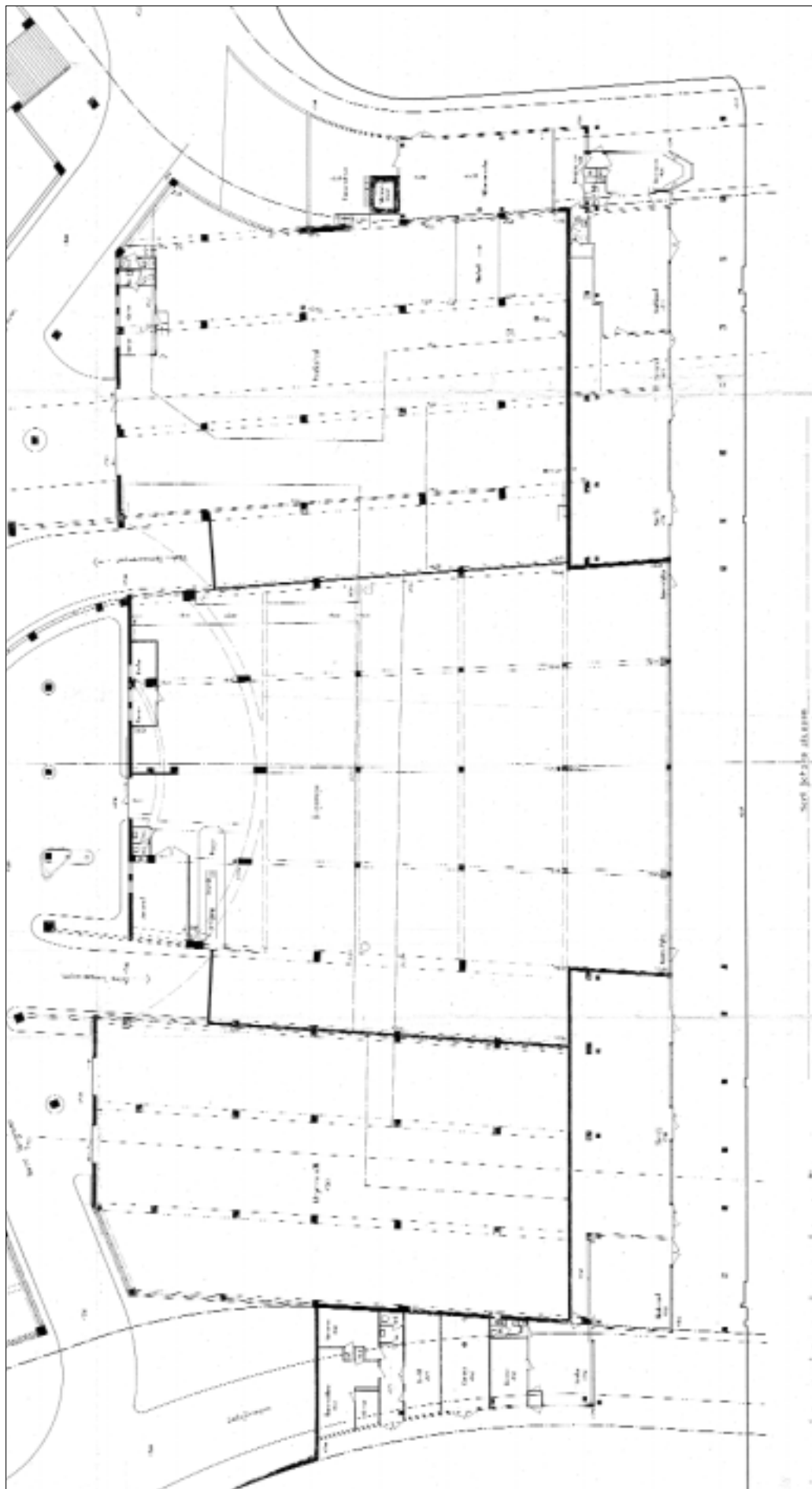
Sökande: Stockholms Stads Gatukontor.

Arkitekt: Stockholms Stads Gatukontor, utrednings- och konstruktionsavdelningen.

ÄNDRINGAR:

- 1985, flyttning av väggar i samband med anordnande av ny cykelbana samt nya personalrum.

Sökande: Stockholms Gatukontor, Byggnadsavdelningen.



Plan av lokal C, utsnitt av ritning från 1936. Byggnadskroppens mittdel upptogs av Slussgaraget, med bilservicelokalen och bilverkstaden på ömse sidor. Längs kajerna i väster, söder och öster fanns målarverkstaden och hamnens lokaler. I söder Norra Järngraven. Ritningen är roterad. GFKÅ 2002.



Utsnitt av ritning från 1935 som visar lokalens fasad under Katarinavägen och Skeppsbron, mot norr och Karl Johanslussen. På fasadens yttre sidor hade hamnen sina lokaler, med slussmaskineri och slusskontor (slusskontoret längst ned till höger). Ritningen är delad. BNA, Södermalm 7:85.



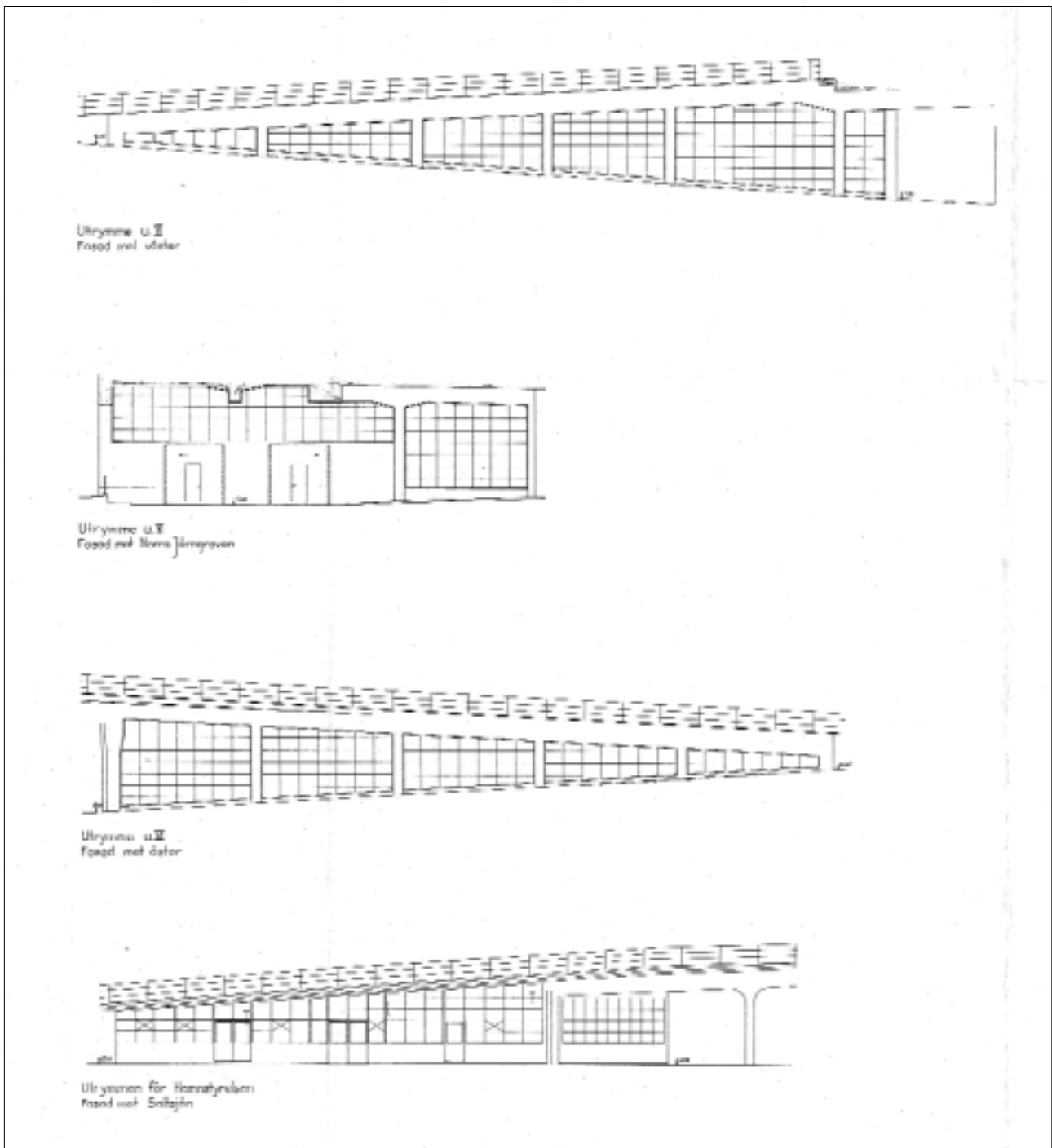
Det före detta Slusskontoret invid Karl Johanslussen (Lokaler under Katarinavägen och Skeppsbron). GF S2005-0039-21A.



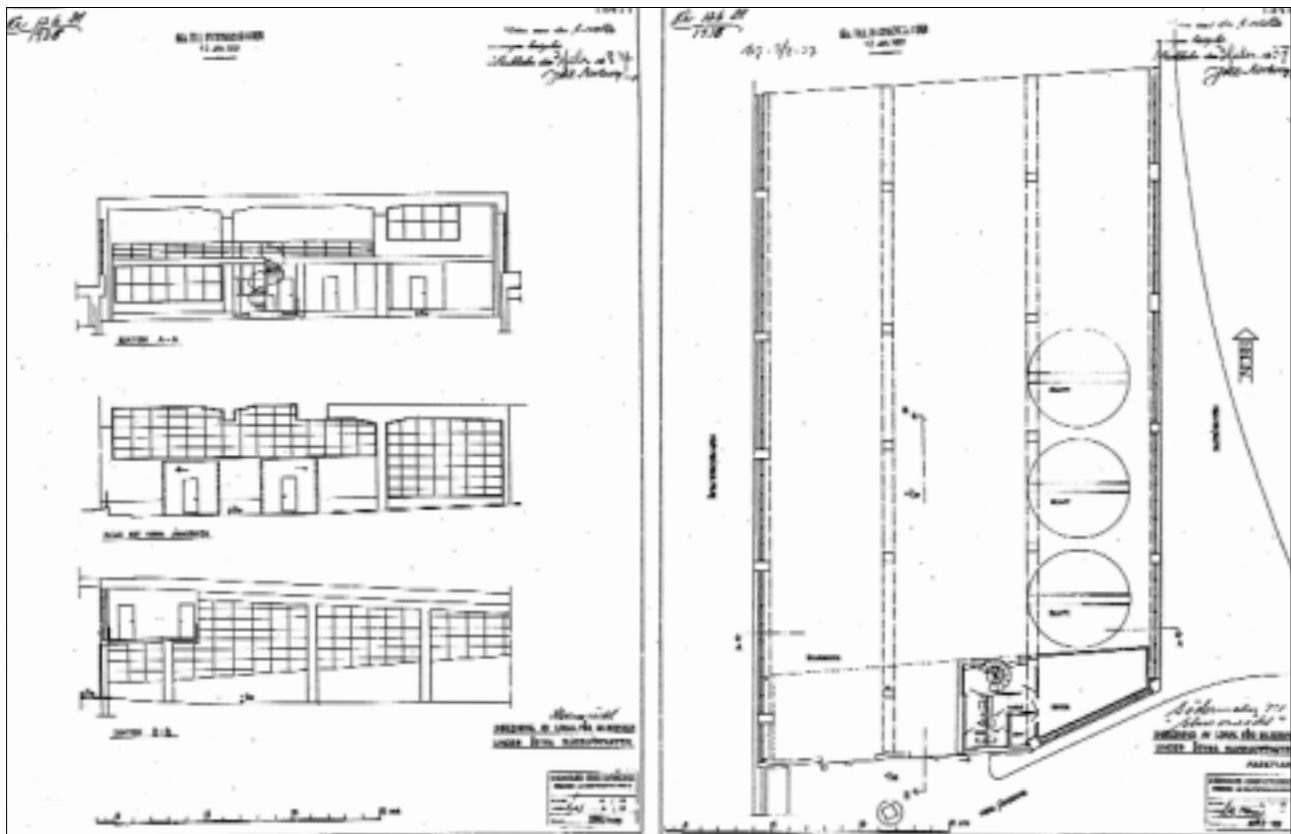
Fasad under Mälarrampen, mot väster, nytaget fotografi. Till höger i bild syns träfönstren vid det f.d. Slusskontoret. I övrigt vetter fönstren mot den f.d. målarverkstaden m.m. som idag rymmer lokaler för en motorcykelklubb. I bildens övre del syns Mälarrampen och bakomliggande fasad som hör till en f.d. bilverkstad (nu garage). GF SF05-0007-23A.



I motorcykelklubbens lokaler (Lokaler under Mälarrampen) finns inte bara motorcyklar utan även en liten bit av Polhemsslussen, en mursträckning i sandsten och granit. GF S2005-0035-31A.



Utsnitt av ritning från 1935 som visar, uppifrån och ned, fasad under Skeppsbron mot väster (mot Östra Terrassrampen), garage under Skeppsbron mot söder (mot Norra Järngraven), fasad under Skeppsbron mot öster (mot Saltjörampen), fasad under Saltjörampen mot öster vid Franska Bukten. De tre översta fasaderna är idag förändrade genom att Norra Järngraven breddades 1985. BNA, Södermalm 7:85.



Ritningarna visar det ursprungliga utförandet av den lokal som på 1930-talet inrymde Ostermans Bilservice, och som vid inventeringstillfället fungerade som garage (garage under Skeppsbron). Ritningarna är daterade 1937 och utförda av Stockholms Stads Gatukontor. BNA, Södermalm 7:85.



Garageutrymmena i Lokal C har denna karaktär: stora hallar med bärande betongpelare och stora stålfönsterpartier. Nytaget foto från den f.d. bilservicelokalen (Garage under Skeppsbron och Östra Slussgatan). GF S2005-0035-02A.

Lokal D – f.d. bensinstation under Västra Slussgatan

Denna lilla fristående byggnad, en före detta bensinstation, ligger mellan Mälarrampen och Södra Järngraven/Stadsgårdsleden, under det tak som bildas av Västra Slussgatan. Byggnaden uppfördes 1936, på ett fotografi från oktober 1935 saknas byggnaden, däremot syns på bilden de bärande pelare och den betongmur mellan vilka byggnaden uppfördes. Mot norr och väster sköt ursprungligen ett stort skärmtak ut från fasaden över bensinstationens pumpöar. Detta tak är idag rivet (några uppgifter om förändringen har inte påträffats) och marken är planterad med buskar och träd. De ursprungliga ritningarna visar en fristående spiraltrappa i stål, med svängda räcken i samma material, som via skärmtaket ledde upp till bensinstationens övre plan. Det är osäkert om denna blev utförd, på förändringsritningar från 1960 finns denna trappa inte med.

De stora fönsterpartierna på den norra fasaden kan delvis vara ursprungliga, och delvis härröra från en ombyggnad 1961, då byggnaden även moderniserades invändigt. Vid detta tillfälle förminskades de ursprungliga fönsterpartierna på fasaden mot öster, och denna fasad putsades. En skjutport på fasaden mot söder togs bort och öppningen sattes igen. 1986 förändrades byggnadens funktion till personallokaler för ett stensättarlag. De kvarvarande fönstren på fasaden mot öster sattes igen eller förminskades. Vid inventeringstillfället fungerade byggnaden som kontor. Byggnaden bevarar sin ursprungskaraktär, med glasad fasad mot norr och mer slutna fasader, i betong respektive putsad lättbetong, mot väster och öster.

Byggnaden är inte inventerad invändigt.

Lokal D – Byggnadsdata från BNA

Bygglov: 1935. Slutbesiktning: 1937.

Sökande: Svensk-Engelska Mineraloljeaktiebolaget.

Arkitekt: Holger Blom.

ÄNDRINGAR:

- 1961, modernisering, nya fönsterpartier i stål m.m.

Sökande: AB Svenska Shell.

Arkitekt: AB Svenska Shell, tekniska avd.

- 1986, ombyggnad av f.d. kontor för bensinstation till personalrum för stensättarlag vid gatukontoret.

Sökande: Stockholms Gatukontor, Byggnadsavdelningen.

Arkitekt: Stockholms Gatukontor, Byggnadsavdelningen, Husbyggnadsbyrån.



Den f.d. bensinstationen från nordväst. GF S2005-0045-22.

Lokal E – gaspumpstation m.m.

Byggnadskroppen är belägen i slussenanläggningens nedre plan och källarplan, mellan Norra Järngraven och Södra Järngraven/Stadsgårdsleden. Byggnadskroppen fungerade ursprungligen i sin helhet som gaspumpstation. På bägge sidor om Gula Gångens mynning, och under detta gångstråk, fanns en stor maskinhall i dubbel höjd. Underst fanns en stor ledningskällare. I samband med att byggnaden i kvarteret Södra Torn 1, Kolingsborg, uppfördes 1953–54, togs lokalerna till största delen i anspråk av hamnen. Maskinhallen entresolerades. Det nya övre planet väster om Gula Gången blev dagrum för hamnarbetarna. Alla utrymmen öster om gången, samt den bakre, sydliga, delen av utrymmena väster om gången, omvandlades till omklädningsrum, tvättrum och pannrum, liksom större delen av källarplanet. De tre våningarna knöts ihop av en intern trappa vid fasaden väster om Gula Gången. Efter 1954 bestod gaspumpstationen endast av ett mindre rum i bottenplanet samt en del av källaren.

Exteriör

Byggnadskroppens fasad mot norr, på ömse sidor om Gula Gången, bestod ursprungligen helt av stora fönsterpartier med utskjutande profiler, karmar och lister i stål, in till gaspumpstation som upptog hela byggnadskroppen. På den västra sidan om Gula Gångens trappa fanns en glasad dörr i samma utförande. Vid något eller några tillfällen har fasaden förändrats. Fönstren öster om Gula Gången är idag borttagna, i deras ställe finns en fasadyta i korrugerad plåt. Fönsterpartierna väster om Gula Gången är utbytta mot nya i aluminium, med bröstningar och en dörr i samma utförande. Inga uppgifter har påträffats om dessa förändringar. Byggnadskroppens fasader mot nordost och ost (Norra Järngraven), mot söder (Södra Järngraven/Stadsgårdsleden) och väster är utförda i formgjuten betong, dessa fasader är välbevarade.

Interiör

Gaspumpstation

Gaspumpstationens maskinrum och källare har idag golv, tak, pelare och delar av väggarna som sannolikt är ursprungliga och härrör från 1930-talet. Övriga

delar, t.ex. maskininstallationer och ytskikt inklusive planlösningar, präglas sannolikt helt av 1950-talets ombyggnad. Fönsterpartiet mot norr med bröstningar och en entrédörr är sekundärt. Inga uppgifter har påträffats om förändringen.

Övriga lokaler, disponerade av verksamheten i Kolingsborg (kv. Södra Torn 1)

I dessa lokaler finns mycket litet bevarat från 1930-talet, det rör sig i huvudsak endast om vissa betongpartier och putsade partier på golv, väggar och i tak. De omklädnings- och tvättrummen för hamnarbetare som tillkom 1954 fungerar idag som lagerutrymmen och en festlokal. Dagrummen i entrésolplanet har omvandlats till publika. Förändringarna har genomförts successivt, i samband med att lokalerna i Kolingsborg har byggts om under perioden efter 1978. Det är svårt att avgöra vad som finns kvar från 1950-talet i byggnaden, förutom grundläggande planlösning och enskilda delar såsom interna dörrar, toalettinstallationer, och ett parti med väggbeklädnad i kakel i bottenvåningen. I källarplanet finns ett pannrum med maskineri från 1950-talet som delvis fortfarande är i bruk. De allra flesta ytskikt härrör från perioden efter 1978.

Lokal E – Byggnadsdata från BNA

Bygglov: 1933.

Slutbesiktning: 1935.

Sökande: Stockholms Gasverk.

Arkitekt: Slussbyggnadskommittén Stockholm, sign. GL.

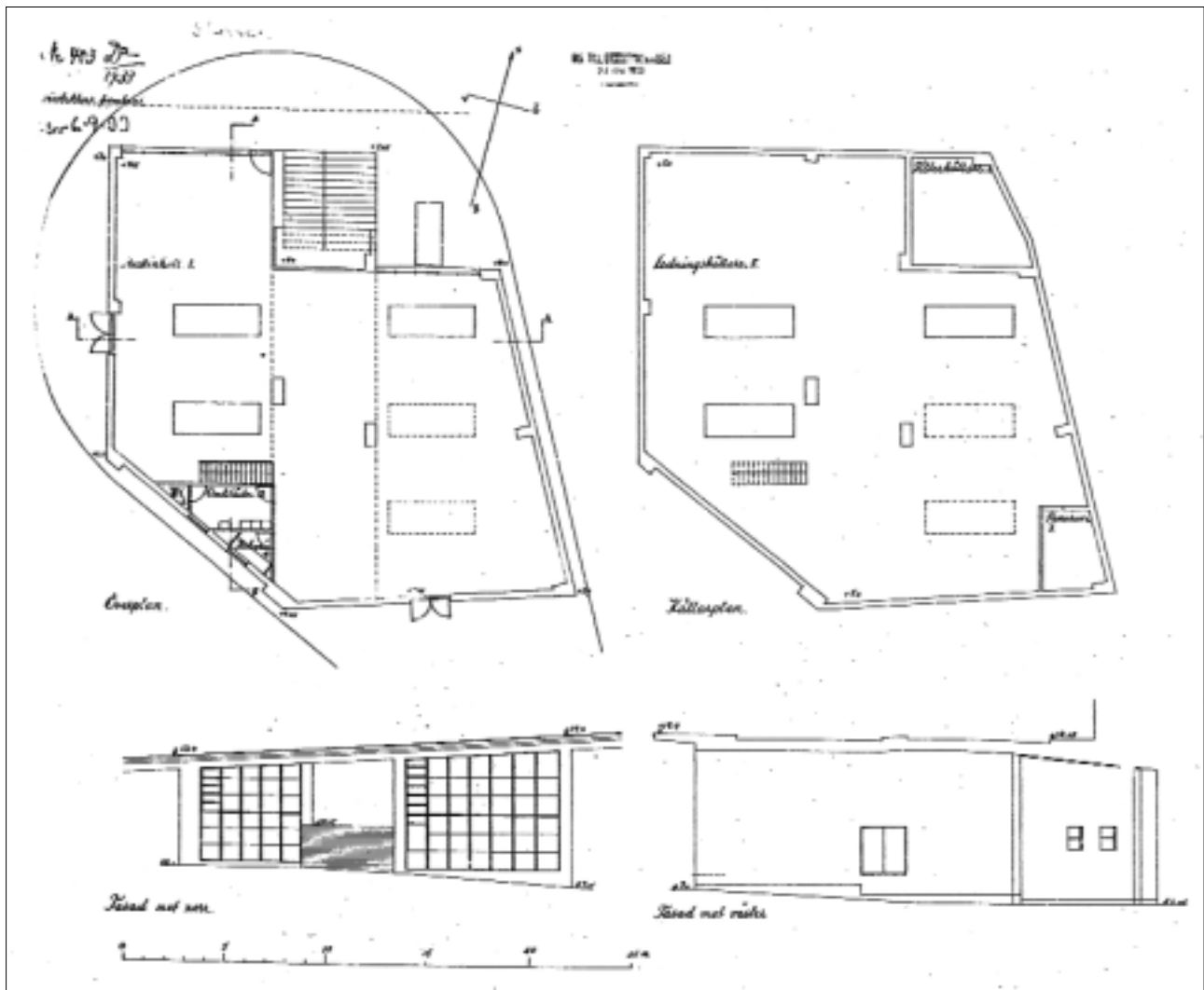
ÄNDRINGAR:

- 1954, ombyggnad av större delen av gaspumpstationen, i samband med uppförandet av byggnaden i kv. Södra Torn 1. Nytt dag- och vilrum, omklädnings- och tvättrum m.m. för hamnarbetare. Nytt pannrum med ny skorsten.

Sökande: Föreningen Stockholms Hamnarbetskontor.

Arkitekt: Arthur von Schmalensee.

Illustrationer till Lokal E, gaspumpstation m.m.



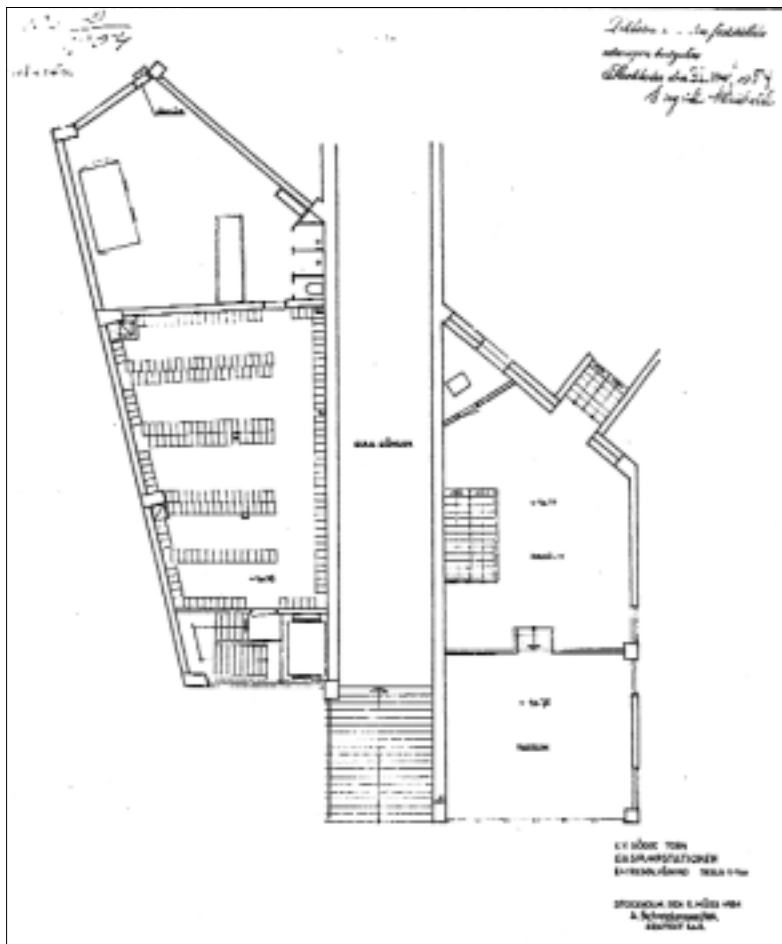
Utsnitt av ritning från 1938 som visar den ursprungliga gaspumpstationen, med utrymmen både i det övre planet och källarplanet. I byggnadskroppens mitt löper Gula Gången. Efter 1954 användes bara den främre delen av markplanet väster om Gula Gångens mynning som gaspumpstation, resten togs över av hamnens verksamhet i Södra Torn 1, Kolingsborg. BNA, Södermalm 7:84.



Foto från 1935 som visar gaspumpstationens fasad mot norr, med Gula Gångens mynning i mitten. SSMA Fa 50854.



Foto av samma fasad 2005, stålfönsterpartierna igensatta eller ersatta med nya aluminiumfönster. GFSF05-0007-21A.



Vid ombyggnaden 1954 entresolerades den tidigare maskinhallen, och blev utrymmen för hamnarbetarna. Kvar av maskinhallen blev endast utrymmet under den lokal som på ritningen markeras dagrum. Uppe till höger ser man trappan som leder in till Kolingsborg. Planritning daterad 1954, signerad Arthur von Schmalensee. Ritningen är ej skalenlig. BNA, Södra Torn 1.



Nytaget interiörfotografi från gaspumpstationens maskinrum. GF S2005-0037-26A.

Lokal F – Blå Bodarna

Blå Bodarnas gångstråk består av flera delar: ett nord-sydligt huvudgångstråk under Skeppsbron och Norra Slingan (med butikslokaler på sin västra sida), ett från huvudgångstråket utgående stråk mot öster och ett stråk som från platsen i Södra Slingan löper söderut mot Saltsjöbanans stationsanläggning. Inuti och under Norra Slingans vägbana bildar Blå Bodarnas huvudgångstråk och butikerna en byggnad med fasader mot väster, norr och öster. Platsen på Blå Bodarnas tak behandlas under kapitelrubriken Platsbildningar.

Exteriör

Blå Bodarnas fasader mot Norra Slingan och Katarinavägen har vid något tillfälle täckmålats i en vitblå kulör. Fasadens små fönster är utbytta. De tre öppningarna mot Katarinavägen är förtäckta med plåt. Här finns även en sekundär dörr i plåt. Några uppgifter om när dessa förändringar skett har inte påträffats.

Fasaden mot Slussenterrassen har sekundära aluminiumfönster och ett parti med träpanel; några uppgifter om när dessa åtgärder skedde har inte påträffats.

Fasaden mot platsen i Södra Slingan hade ursprungligen stora skyltfönster in till Åhlén & Holms varuhusfilial samt på den västra sidan en utskjutande glasad utbyggnad med skyltfönster. 1975 togs skyltfönstren bort och ersattes av en murad och putsad vägg. Den glasade utbyggnaden byggdes om till soprum och revs vid ett senare tillfälle. Gatukontorets husbyggnadsbyrå angav i en bilaga till bygglövsansökan två skäl till borttagandet av skyltfönstren: att de inbjöd till inbrott och inbrottsförsök, och att föremål kastades mot fönstren från trappan upp till Skeppsbron. Fasaden bär idag prägel av ombyggnaden 1975. Huruvida putsens befintliga blå täckmålning tillkom vid detta tillfälle är oklart, några uppgifter om detta har inte påträffats.

Huvudgångstråk mellan platsen i Södra Slingan och Slussenterrassen

Huvudgångstråket är välbevarat när det gäller planstruktur och delar som väggarnas blå kakelbeklädning och taket i formgjuten betong m.m. När det gäller markbeläggningen i grå cementmosaikklinter har det

inte gått att fastställa om den befintliga är ursprunglig. Belysningsarmaturerna är sekundära, liksom alla skyltfönsterpartier och butiksdörrar. Några uppgifter om när dessa förändringar skedde har inte hittats. Ursprungligen var fönstren smäckert utförda i anodiserad (eloxerad) aluminium. Enligt arkitekten Holger Blom var detta en av de första gångerna detta användes i Sverige. Gångstråkets kupol i glasbetong är sedan 1954 överputsat på insidan, och försett med tätskikt i gummi och asfalt på utsidan, vilket har gjort rummet mycket mörkt. Gångens stålpelare, vid kupolrummet och vid den norra mynningen, är täckmålade i silverkulör. Några tydliga spår av ett undre färglager har inte påträffats.

Trappa mellan Blå Bodarnas huvudgångstråk och Blå Bodarnas tak

Trappans väggar har samma ursprungliga blå kakelbeklädning som väggarna i Blå Bodarna i övrigt. Trappans räcken i rostfritt stål är sannolikt ursprungliga, liksom stegens beläggning. Trappan täcks av ett ursprungligt tak i stål och glas som skjuter upp på Blå Bodarnas tak, i utpräglad funktionalistisk formgivning. Takets nuvarande färgsättning är sekundär, färgundersökning visar underliggande grå färg samt på fönsterpartiernas lister även silverfärg (eventuellt silvermetallic).

Sidogångstråk mot öster ledande till Franska Bukten

Sidogångstråket är välbevarat när det gäller planstruktur och delar som väggarnas blå kakelbeklädning och taket i formgjuten betong m.m. När det gäller markbeläggningen i grå cementmosaikklinter har det inte gått att fastställa om den befintliga är ursprunglig. Belysningsarmaturerna är sekundära. Dörrarna på stråkets norra sida är alla sekundära, inga uppgifter har påträffats om när de byttes ut. Stålräckets befintliga bemålning är sekundär. En underliggande silverfärg har påträffats. På detta räcke är dock det understa påträffade färglaget blått. Norr om sidogångstråket fanns från 1930-talet fram till hösten 2004 AB Svenska Manometerfabrikens verkstadslokaler. Verksamheten var vid inventeringstillfället borta, lokalerna brukas som personallokaler för Busstink.

Sidogångstråk mot Saltsjöbanans station, från platsen i Södra Slingan

Detta gångstråk är välbevarat när det gäller planstruktur, väggarnas kakelbeklädnad, taket i formgjutna betong och när det gäller trappor och räcken. Huruvida asfaltbeläggningsen på golvet är ursprunglig har inte gått att påvisa. Belysningsarmaturerna är sekundära. Trappan upp till gatuplanet vid Östra Slussgatan omges av en låg mur med bevarad skifferavtäckning. Färgundersökning av räcken här visar på flera sekundära färglager (grönt och blått) över den ursprungliga silverbemålningen (eventuellt silvermetall). Gångbron över Saltsjöbanans spår har räcken som är bemålade i samma gröna färg som övriga räcken i anslutning till Saltsjöbanans stationsanläggning. Färgundersökning visar här ett underliggande ”mintblått” färglager, sannolikt sekundärt även det. Något annat färglager har ej påträffats.

Butiksinteriörer

Butikerna vid Blå Bodarnas huvudstråk har skyltfönster och dörrar mot gångstråket. Ursprungligen fanns Åhlén & Holms butiksfilial längst mot söder. Denna butik sträckte sig mellan fasaden mot söder och Blå Bodarnas kupolrum. Åhlén & Holm inrymde ”basar” (d.v.s. varuhus), en frukt och konfektkonstbutik samt en dekoratörsverkstad med separat ingång från Katarinavägen. I övrigt fanns i Blå Bodarnas södra del en brödbutik, ett utställningsutrymme för Marabou vid skyltfönster (”demonstrationslokal för tillverkning av konfekt m.m.”) och en tobaks- och tidningshandel. Vid kupolrummet fanns Ritzlers damfrisering, en handskbutik, en garnbutik samt ett utställningsutrymme för gasverket. Längst i norr, med fasad även mot Slusseterrassen, låg en depeschbyrå för Stockholms-Tidningen och Aftonbladet.

1975 bestod butikerna i Blå Bodarna bland annat av en livsmedelsaffär i Åhlén & Holms lokaler, samt en fotobutik och en pälsaffär. Damfriseringen och brödbutiken fanns kvar på sin ursprungliga plats.⁴⁰ 2005 är butikslokalerna kraftigt förändrade. Åhlén & Holms butik samt damfriseringen har blivit Nordins Pappershandel. Brödboden är en frisersalong, Salong Ruffsig. Utställningsutrymmet och tobakshandeln är klädbutiken Günthers Bakficka. Handskbutiken,

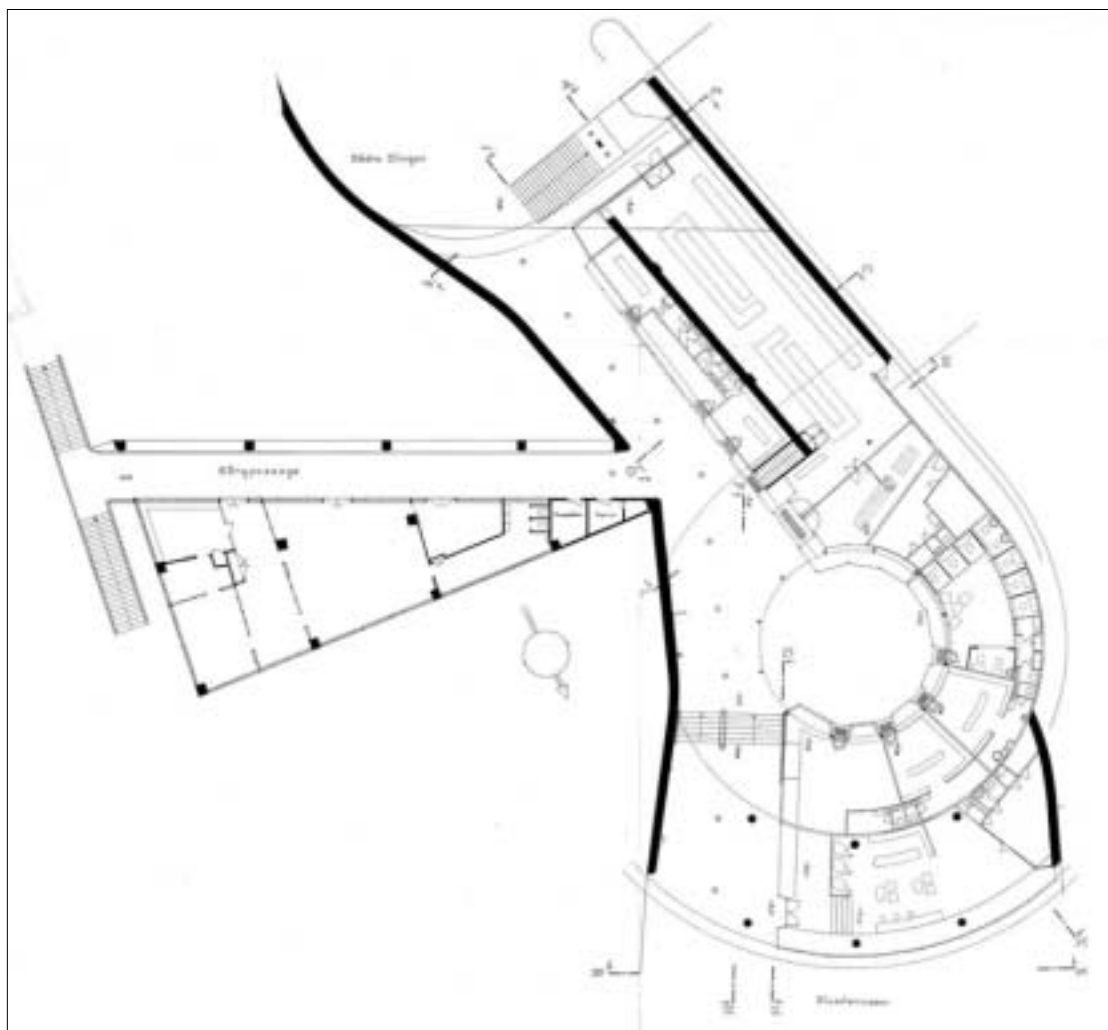
garnbutiken och gasverkets utställningslokal utgör musikaffären Mynt och Musik. Depeschbyrån är Günther Kläder.

Lokalernas ursprungliga planlösningar är bara delvis bevarade. De ursprungliga dörröppningarna mot gångstråket finns kvar, men är på flera ställen igensatta med galler. Nya mellanväggar har tillkommit (t.ex. i Åhlén & Holms f.d. butik). Butiksskiljande väggar har rivits eller genombrutits med dörröppningar (t.ex. i Åhlén & Holms f.d. butik och i de mindre butikerna kring Blå Bodarnas kupolrum). Alla skyltfönster och butiksdörrar är utbytta. Väggarna har till stora delar klätts in med väv eller skivmaterial. Nya undertak i skivmaterial och nya golvbeläggningar i plast eller linoleum har tillkommit. Några uppgifter om när dessa förändringar skedde har inte påträffats. Två undantag finns: 1975 revs skyltfönsterpartiet mot söder och sattes igen, vid detta tillfälle blev den södra delen av Åhlén & Holms f.d. butik lager och kylrum för den livsmedelsbutik som fanns i lokalen då. 1987 omvandlades brödbutiken till frisersalong.

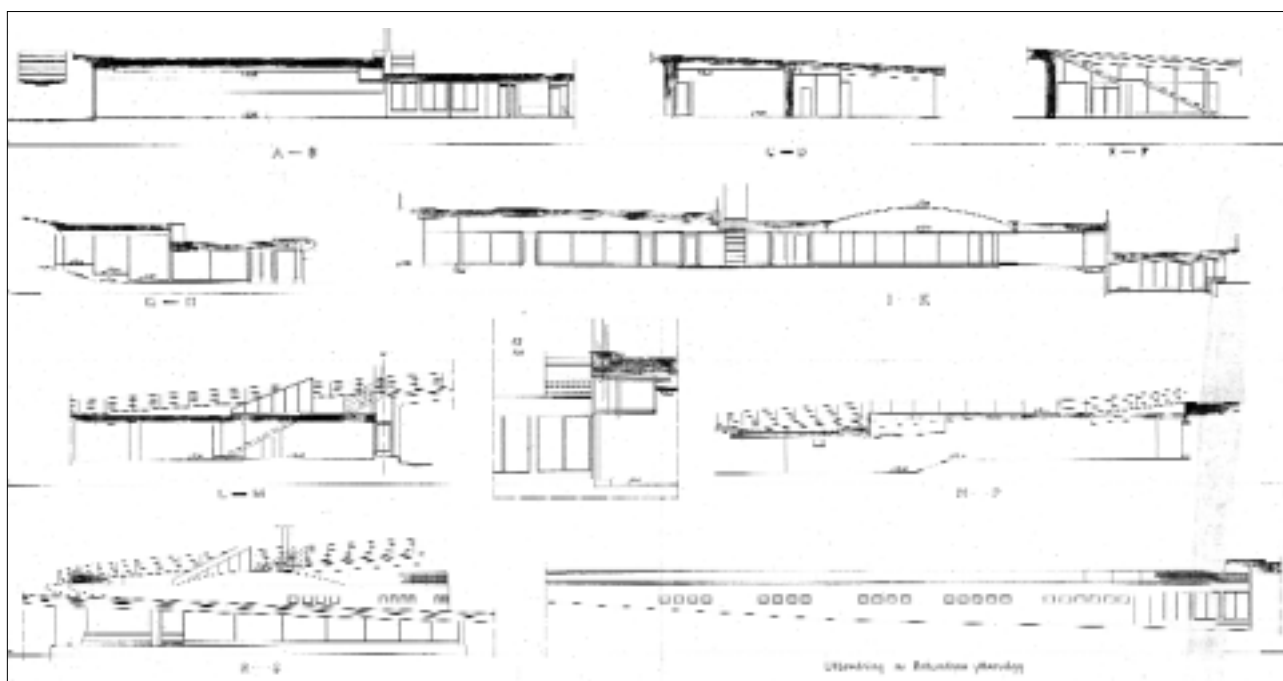
Lokal F – Byggnadsdata från BNA

ÄNDRINGAR:

- 1941, inre ombyggnad av Stockholms-Tidningens lokal i Blå Bodarna (depeschkontor).
Sökande: Stockholms Stads Gatukontor.
- 1975, utbyte av glasparti till murad vägg av ca 25 cm lättbetong.
Sökande: Stockholms Gatukontor.
Arkitekt: Stockholms Gatukontor, Husbyggnadsbyrån.
- 1987, ändrad verksamhet från butik till frisersalong.
Sökande: Blå Boden/Birgitta Jörgensen.



Utsnitt av ritning från 1935 som visar Blå Bodarnas huvudgångstråk med intilliggande butiker samt sidogångstråket mot öster med Manometerfabrikens lokaler. GKFA nr. 2060.



Utsnitt av ritning från 1935 som visar Blå Bodarna: sektioner överst, fasader nedtill. GKFA nr. 1810.



Blå Bodarnas norra entré, fotografi från 1930-talet. Man anar stälpelarnas ursprungliga silverbemålning. SSMA Fa 50848.



Blå Bodarnas södra entré, nytaget foto från Södra Slingan. De ursprungliga skyltfönstren i smäcker anodiserad aluminium är borta, ersatta av en murad och putsad vägg. GF S2005-0020-18A.



Nattlig vy över Blå Bodarna från söder, med Slussenterrassen i förgrunden. 1930-tal. SSMA Fa 50855.



Samma fasad 70 år senare, nytaget fotografi. GF-S2005-0019-20.



Kupolrummet, med sin krans av stälpelare. Glasbetongkupolen är överputsad, alla skyltfönster är sekundära. Nytaget fotografi. GF. S2005-0018-22A.



Sidogångstråket mot Saltsjöbanans station, med trappan upp till Östra Slussgatan till höger. GF S2005-0020-28A.

Lokal G – f.d. AB Svenska Manometerfabriken, f.d. konstnärsateljé samt värmecentral

Denna byggnadskropp har två våningar och ligger i Slussens nedre plan, mellan Norra och Södra Järngraven, med fasad mot dessa gator och mot öster. I det övre planet, vid den södra sidan invid Södra Järngraven, löper Blå Bodarnas östliga sidogångstråk.

Exteriörer

(Utrymme s XII samt utrymme u VII)

Fasaden mot norr, mot Norra Järngraven, är välbevarad. Vid ombyggnaden till värmecentral 1956 togs två nya dörröppningar upp. Vid något tillfälle har även ett ursprungligt fönsterparti i fasadens östligaste del tagits bort och satts igen, inga uppgifter har påträffats om denna förändring.

Fasaden mot öster har förändrats vid flera tillfällen. De ursprungliga stålfönsterpartierna med sina glasade dörrar är borttagna och ersatta med nya i ett avvikande utförande. Inga uppgifter har påträffats vad gäller fönstren i den övre våningen. Det befintliga fönsterpartiet i den nedre våningen härrör från vintern 2005. Intrycket av fasaden förändrades dessutom 1985, då den nedre delen av den ursprungliga utanpåliggande trappan som leder från Östra Slussgatan, via Blå Bodarna, till trottoaren vid Saltsjörampen, revs och ersattes med en spiraltrappa i stål.

Fasaden mot söder, mot Södra Järngraven, är relativt välbevarad. Dock har ett ursprungligt fönsterparti i fasadens östliga del vid något tillfälle borttagits och satts igen. När lokalen i bottenvåningen blev värmecentral 1956–57 tillkom en bred ståldörr, samtidigt som andra sattes igen.

Interiörer

(Utrymme s XII samt utrymme u VII)

I den övre våningen fanns från 1930-talet till år 2004 lokaler för AB Svenska Manometerfabriken, som bland annat tillverkade tryckmätare. Här fanns verkstadslokaler, lager, kontor och personalutrymmen. Tillträde till lokalen skedde genom dörrar i Blå Bodarnas östliga sidostråk. Lokalerna bevarade fram till 1990-talet åtskilliga av sina ursprungliga ytskikt och delar såsom inredning och maskiner. Det stora fönsterpartiet mot öster byttes dock vid något tillfälle

ut, inga uppgifter har påträffats om denna förändring. Vintern 2005 skedde en mycket genomgripande ombyggnad som förändrade planlösningen och alla delar och ytskikt. Den f.d. fabrikslokalen knöts vid ombyggnaden ihop med den östligaste delen av det nedre våningsplanet, genom en intern spiraltrappa i ett nyupptaget hål i bjälklaget. Lokalen fungerar idag som personallokaler för Busslink.

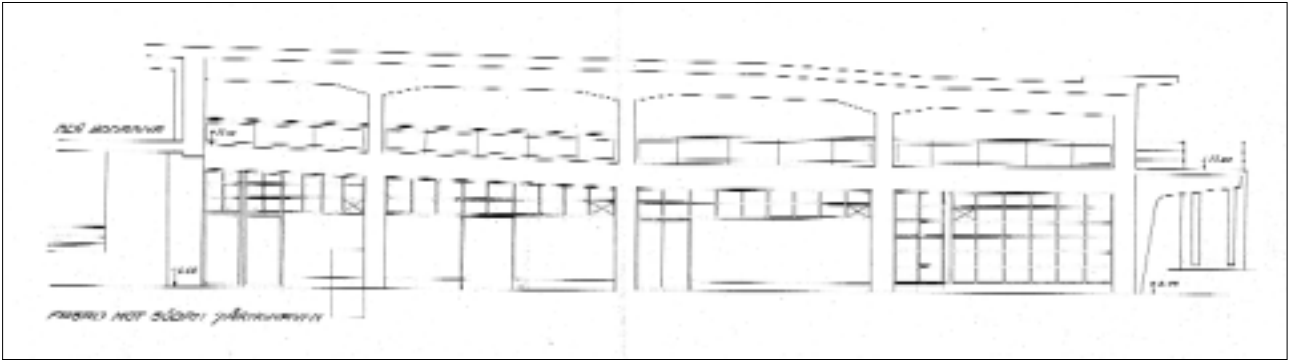
Byggnadskroppens nedre plan fungerade ursprungligen helt som lagerutrymmen, utan någon inre förbindelse med den ovanliggande fabriken men med dörrar vid Södra Järngraven och på fasaden mot öster. Den östligaste delen av våningsplanet användes från någon tidpunkt som konstnärsateljé och som övningslokal för musiker. En trappa mellan denna del av våningsplanet och utrymmena i den västra delen av våningsplanet är igensatt med en lättbetongvägg, eventuellt vid samma tillfälle som utrymmet blev konstnärsateljé. Inga uppgifter har påträffats när det gäller dessa förändringar. Lokalen är idag helt präglad av ombyggnaden 2005 till lokaler för Busslink.

Den västra delen av det nedre våningsplanet omvandlades 1956–57 till värmecentral, vilket innebär att ett mindre mellanbjälklag med dörrar mot Norra Järngraven tillkom. Under mellanbjälklaget uppfördes ett bränslerum. Lokalerna blev i övrigt pannrum och cisternrum. Värmecentralen försågs med en skorsten som är bevarad och som kommer upp i gatuplanet vid Östra Slussgatan. Vissa av lokalens delar och ytskikt härrör sannolikt från 1930-talet, det gäller t.ex. fönsterpartierna och formgjuten betong, tegel och puts på golv, väggar och i tak. I övrigt präglas utrymmet till planlösning, delar och tekniska installationer av 1950-talets ombyggnad.

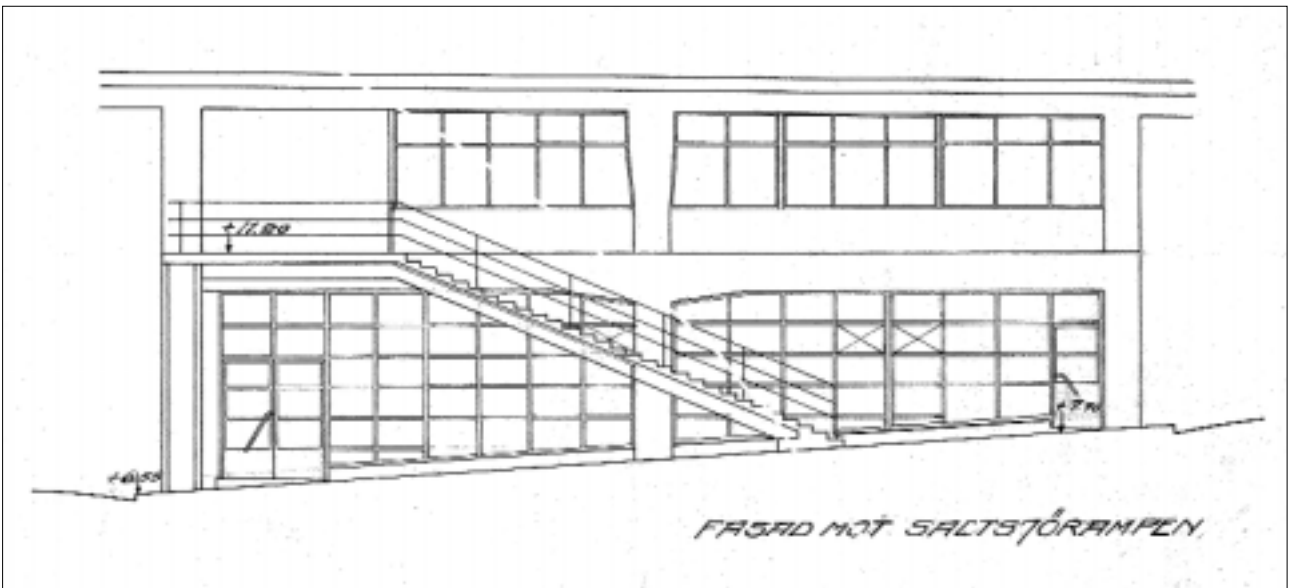
Lokal G – Byggnadsdata från BNA

ÄNDRINGAR:

- 1957, ombyggnad till värmecentral.
Sökande: Stockholms Stads Gatukontor.
Arkitekt: Kreügers Konsulterande Ingenjörbyrå.
- 2005, ändring/ombyggnad av f.d. fabrikslokaler (Blå Bodarna) till personallokaler för Busslink.
Sökande: SL Infrateknik AB.



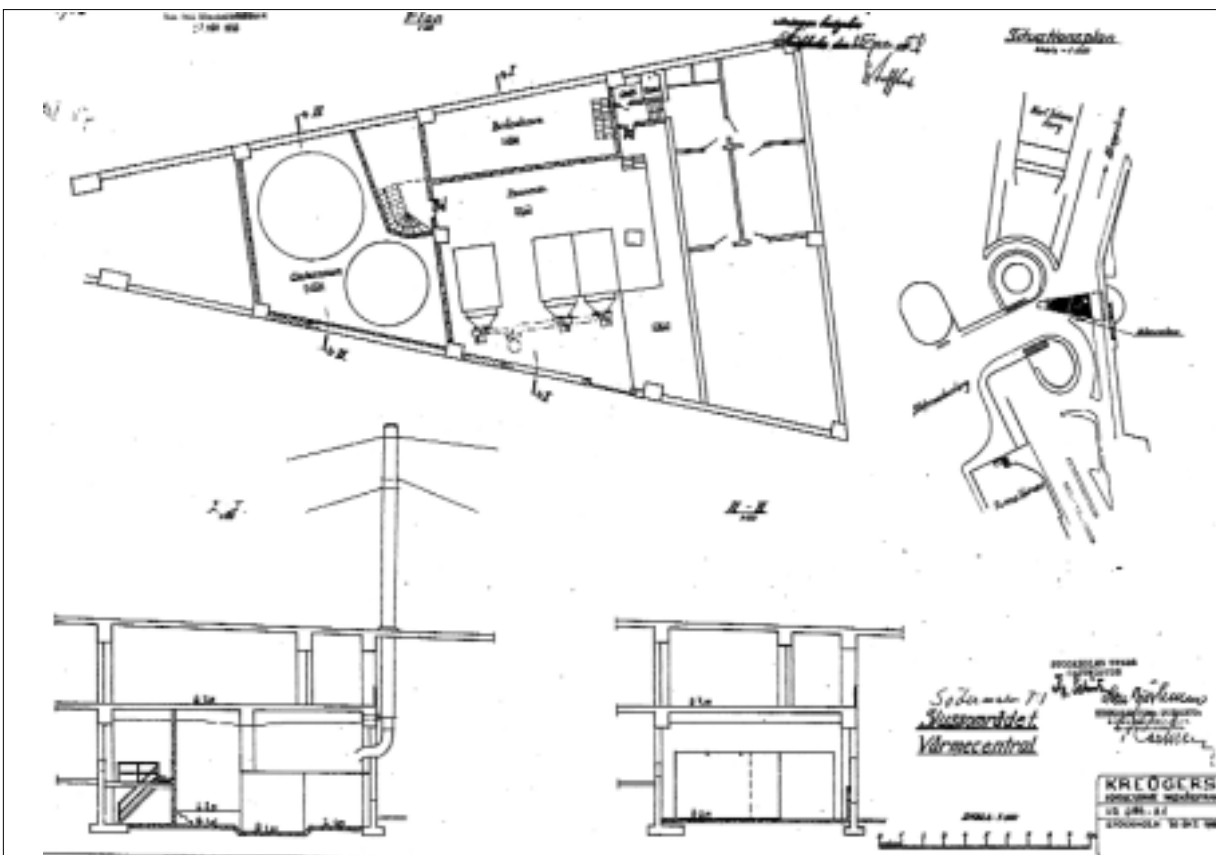
Utsnitt av ritning från 1936 som visar lokalens fasad mot söder, Södra Järngraven. I det övre planet syns Blå Bodarnas östra sidogångstråk. I det nedre planet finns de lagerlokaler vars västra del från 1956 har fungerat som värmecentral. GKFA nr. 2260.



Utsnitt av ritning från 1936 som visar fasaden mot öster, med Svenska Manometerfabriken i det övre planet. GKFA nr. 2259.



Lokal G från nordöst. Alla fönster på fasaden mot Saltsjön är sekundära. GF S2005-0014-06.



Planritning från 1956 som visar värmecentralen i det nedre planet. Sektioner över byggnadskroppen med Svenska Manometerfabriken och Blå Bodarnas sidostråk i övervåningen. BNA, Södermalm 7:84.

Lokal H – kv. Södra Torn 1, Kolingsborg

Kolingsborg uppfördes 1953–54, efter ritningar av Arthur von Schmalensee. Byggherre var Föreningen Stockholms Hamnarbetskontor. På platsen fanns tidigare bara en stor öppning i Västra Slingan, ned till den underliggande hamnbangården, vid öppningens östra sida löpte den övertäckta Gula Gången. Vid uppförandet av Kolingsborg byggdes denna del av Gula Gången in i den nya byggnadskroppen. Vid arbetet påträffades och avlägsnades rester av ett porttorn, Södra Torn, som tillhörde Stockholms gamla försvarsanläggningar från 1500-talet.

Exteriör

Byggnaden är välbevarad till det yttre. På terrassen och på det övre takfallet har det dock tillkommit flera ventilationsaggregat i plåt. År 2000 bilades den ursprungliga brunsvarta mosaikbeklädningen vid plan 3 ned och ersattes med ny i liknande utförande.

Interiör

Kolingsborg inrymde fram till 1970-talet diverse lokaler med anknytning till hamnens verksamhet. I de två lägre våningarna (plan 1 och 2) fanns diverse utrymmen för hamnarbetarna. I plan 1 fanns en utropshall för daglönearbetarna i hamnen. Detta var ett stort ovallt rum i dubbel höjd, tillträde skedde i första hand från en port vid Gula Gången i öster. Hallen hade två stycken upphöjda "talarstolar" som sköt ut över rummet från plan 2 och som vilade på smala stålpelare. Från dessa utropades dagens jobb och de anmälda hamnarbetarna fördelades på olika fartyg. Hallen hade från början väggbeklädning i blått kakel, med en runtomgående muralmålning med hamnmotiv ovan. I den sydligaste delen av plan 1 installerades toaletter, här fanns även ett smalt och svängt rum med avlönskassor för hamnarbetarna. Plan 2 kringgärdade utropshallen på tre sidor, här fanns kontorsutrymmen med förmanslokaler, arbetsförmedling och fackföreningslokaler, med separat entré från Västra Slingan. Den intilliggande gaspumpstationen vid Gula Gångens norra mynning (se Lokal E) byggdes vid uppförandet av Kolingsborg om, här samlades dag- och vilrum, samt omklädnings- och tvättrum m.m. för hamnarbetarna. I byggnadens två övre

våningar (plan 3 och 4) fanns kontorslokaler för hamnkoteket, med smärre kontorsrum i krans kring en central hall och en trappa.

I mitten av 1970-talet flyttades hamnens verksamhet ut från byggnaden. 1978 byggdes utropshallen och de andra lokalerna i de nedre våningarna om till diskotek och samma år byggdes de övre våningarna om och blev kontor för Ålandslinjen, senare Birka Line. 1993 skedde en ytterligare ombyggnad av de övre kontorsvåningarna. I mars 2005 lämnade Birka Line kontorslokalerna.

Lokalerna på plan 1 och 2 är idag starkt präglade av 1970-, 80 och 90-talens ombyggnader såväl när det gäller ytskikt som planlösningar. Utropshallen är mest förändrad. Väggmålningen finns bara delvis kvar, på de södra och norra väggarna. Av den ursprungliga kakelbeklädningen återstår bara fönstersmygarnas beklädning i tre runda fönster åt väster. Hallen är förminskad på de södra och västra sidorna med en vägg som förbinder den runtomgående raden av pelare som bär plan 2. Planlösningen i plan 3 och 4 var vid inventeringstillfället till stora delar förändrad, många av kontorsrummen har förstörats genom rivning av mellanväggar, den centrala hallen vid entrén är förminskad mot norr och förstörad åt öster. När det gäller ursprungliga ytskikt är dessa framförallt bevarade i den centrala trappan, i den övre hallen och i allmänna utrymmen som kapprum o.s.v. En hel del ursprungliga inre dörrar finns bevarade.

Lokal H – Byggnadsdata från BNA

Bygglov: 1953. Slutbesiktning; 1955.

Sökande: Föreningen Stockholms Hamnarbetskontor.

Arkitekt: Arthur von Schmalensee.

ÄNDRINGAR:

- 1978, ombyggnad av kontorslokaler i plan 3 och 4 för försäljningskontor m.m.

Sökande: Rederi AB Ålandslinjen.

Arkitekt: Carlbring Eklund Arkitektkontor AB.

- 1978, ombyggnad av lokalerna i Södra Torn 1, plan 1 och 2, samt lokaler i intilliggande f.d. gaspumpstation (stadsägorna 8029, 8030, 8031 och 8032), till diskotek, servering m.m.

Sökande: Hans Göran Eklund, Bobadilla Club.

Arkitekt: Bo Axelsson AB.

- 1982, ändring av café- och personalutrymmen. Ändring av kontor till café samt byggande av utvändig brandtrappa. Plan 1 och 2 samt lokaler i intilliggande f.d. gaspumpstation.

Arkitekt: Bertil Jonsson.

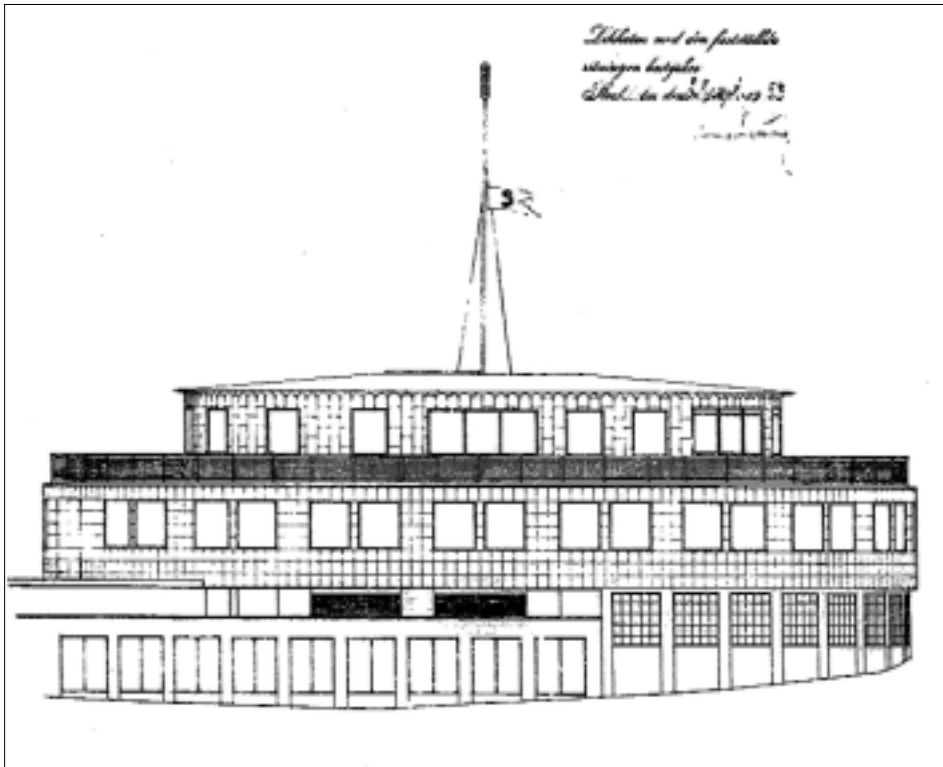
- 1993, ändring fläktrum.

Sökande: Birka Line Svenska AB.

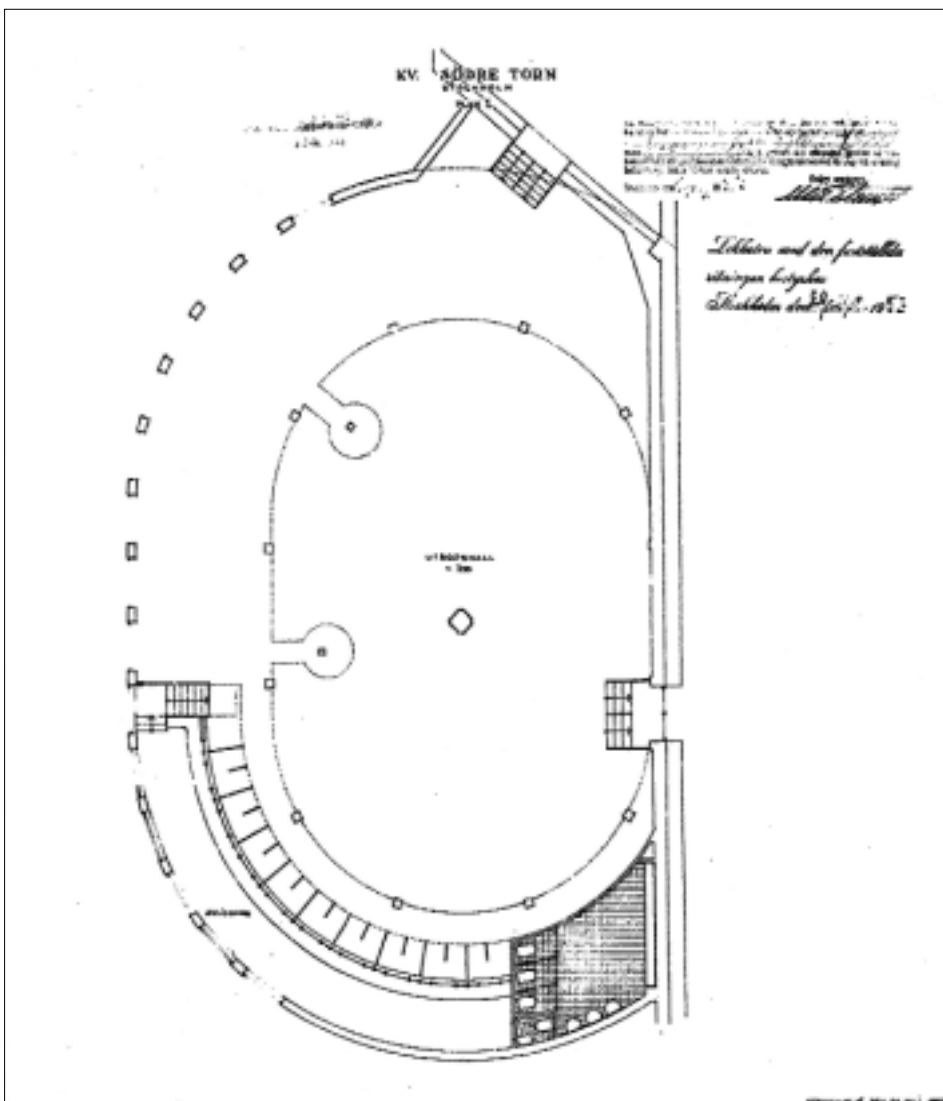
Arkitekt: Looström & Gelin Konstruktionsbyrå AB.

- 2000, yttre ändring av fasad, mosaikbröstning nedbilas, bytes mot ny mosaik.

Sökande: Birka Cruises AB.



Byggnadens fasad mot öster, med Gula Gången i den nedre våningen, vid plan 1. I de övre planen kontorsvåningar. Ritningen skiljer sig från det faktiska utförandet; exempelvis blev fönstersättningen något annorlunda vid uppförandet. Utsnitt av ritning signerad Arthur von Schmalensee 24/5 1953. BNA, Södre Torn 1.



Planritning, plan 1 med den stora utropshallen. I öster Gula Gången. I söder toaletter och avlöningskassor. I norr förbindelsen till utrymmena vid Gula Gångens norra mynning, vid den f.d. gaspumpstationen. Utsnitt av ritning signerad Arthur von Schmalensee 24/5 1953. BNA, Södre Torn 1.



Nytaget exteriörfotografi över fasaden mot väster. Ursprunglig fasadbeklädnad i ljusblå emaljplåtar. Mosaikbeklädnaden under togs ned år 2000 och ersattes med ny i likartat utförande. GF S2005-0040-35A.



Nytaget foto från den f.d. utropshallen, med en bevarad del av den ursprungligen runtomgående väggmålningen. I övrigt är alla delar och ytskikt i rummet sekundära. GF S2005-0030-23.

Lokal I – Restaurang Strömmen

När Slussanläggningen stod klar 1936 fanns invid Gula Gångens norra mynning en liten servering, kallad "kaffebar". Till denna hörde en uteservering med en mindre fast kiosk under tälttak vid Södermalmstorg. De två planen förbands med en utanpåliggande ståltrappa mot Ryssgården. Kaffebaren med uteservering ritades av Holger Blom. I samband med att tunnelbanans sammanbindningslinje mot norr tillkom 1954 förändrades lokalerna. Serveringen flyttade upp i en permanent restaurangbyggnad i det övre planet vid Södermalmstorg som sköt ut över Gula Gången och Saltsjöutfarten. De gamla lokalerna i det nedre planet förminskades och blev pannrum för restaurangen. Den nya byggnaden kallades ursprungligen för "Röda Restaurangen" eftersom fasaderna var klädda med klarröda emaljplattor. Arkitekt var Lars Fries, som arbetade vid Holger Bloms privata arkitektkontor. 1966 skedde en genomgripande om- och tillbyggnad som medförde att byggnaden förstörades något mot söder och fick sina nuvarande fasader i genomfärgat blått glas. Arkitekten var även denna gång Lars Fries. I samband med denna ombyggnad fick restaurangen sitt nuvarande namn, Strömmen.⁴¹

Byggnaden bevarar till sitt yttre den skepnad som den fick 1966, även om entrédörrarna sannolikt är utbytta, liksom delar av fönsterpartiernas profiler i aluminium. (1999 förändrades flera av byggnadens fönster till fönster som var vikbara i överdel, ursprungsfönstren återställdes dock efter föreläggande från SBK). I det inre är planlösningen bevarad, däremot är alla ytskikt sekundära.

Lokal I – Byggnadsdata från BNA

Bygglovhandlingar och ritningar för uppförande av restaurangbyggnaden har ej kunnat påträffas. Det pågående uppförandet av byggnaden beskrivs dock i Aftonbladet 8/8 1954.

ÄNDRINGAR:

- 1966, om- och tillbyggnad.

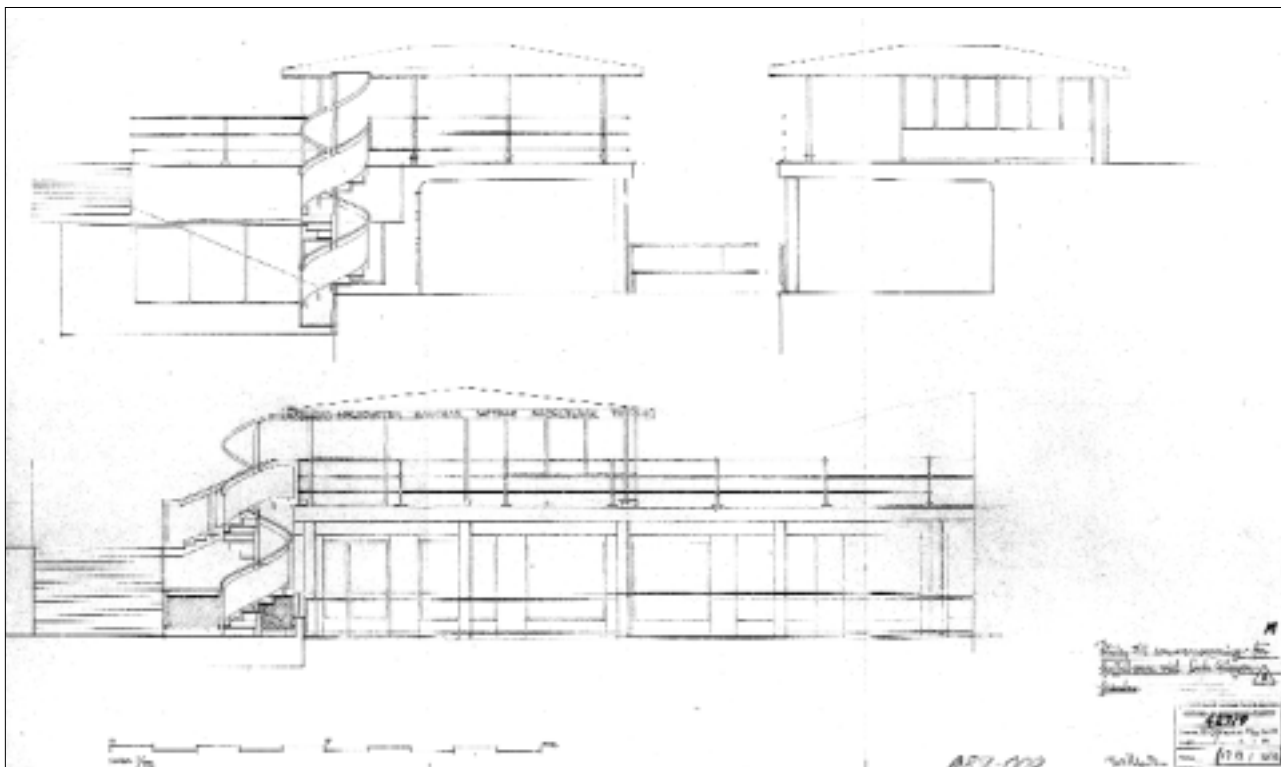
Sökande: Lars Helin.

Arkitekt: Lars Fries.

- 1986, installation av handikappanpassad WC.

Sökande: Lars Helin.

- 1999, återställande av två utbytta fönsterpartier mot Södermalmstorg och Katarinavägen.



Ritning daterad 1936 över den sommarservering ovan Gula Gången som föregick dagens restaurang Strömmen. En elegant svängd spiraltrappan förband serveringens båda våningsplan. Den nedre lokalen hade även fönster mot Ryssgården. GFKA nr. 2719.



Restaurangbyggnaden vilar på stälpelare över Gula Gångens sydligaste del. Nytaget foto. GFS2005-0041-21A.

Lokal K – Gula Gången samt lokaler vid Gula Gången

Gångstråket

Gula Gången har kvar sin ursprungliga sträckning, liksom många av de ursprungliga ytskikten och delarna, t.ex. väggbeklädnaden i gult kakel, taket i formgjuten betong, räcket och pelarna vid gångens södra del med mera. De ursprungliga belysningsarmaturerna är borttagna. Fotomaterial från 1930-talet tyder på att markbeläggningen i gången ursprungligen var av två slag. Vid den öppna pelararkaden i söder fanns mörka plattor, eventuellt klinker. I gångens övriga, helt täckta, delar fanns cementmosaikplattor i två grå nyanser. De mörka plattorna är idag helt borttagna. Cementmosaikplattorna finns kvar till största delen. När de befintliga partierna med markbeläggning i asfalt eller betongplattor tillkom är osäkert, liksom när de befintliga belysningsarmaturerna sattes upp. Inga arkivuppgifter om dessa förändringar har framkommit.

Vid stråkets mittdel fanns på den västra väggen ursprungligen tre breda öppningar som ledde till Saltsjöbanan och Södermalmstorg. Två av dessa öppningar är idag igensatta. I stråkets norra del fanns ursprungligen stora fönsterpartier ut mot Katarinavägen i öster och en glasad pardörr. Fönstren och dörren är idag borttagna, några uppgifter om när detta skedde har ej påträffats. Vid Gula Gångens norra del finns en sekundär dörr i röd plåt in till Kolingsborgs lokaler. Dörröppningen tillkom 1954, själva dörrbladet är dock sannolikt av senare datum.

När det gäller färgsättningen på gångens stålpelare och räcken, så är den befintliga täckmålningen sekundär. Färgundersökningar tyder på att pelarna och räckena ursprungligen varit bemålade i en silverkulör, eventuellt silvermetallic.

Lokalerna vid Gula Gången

Lokalerna vid Gula Gångens västra sida består från söder till norr av ett mindre pannrum, en f.d. offentlig toalett samt några mindre förrådsrum.

Pannrummet ligger längst söderut. Här fanns från 1936 till 1954 en mindre servering, kallad "kaffebar", med en sommarservering under tälttak uppe vid

Södermalmstorg. 1954 flyttades kaffebaren upp i en permanent byggnad i det övre planet, restaurang Strömmen. Serveringen vid Gula Gången omvandlades till maskin- och pannrum för restaurangen. Ingenting fanns vid inventeringen kvar av ursprungliga delar eller ytskikt i lokalen. Den befintliga dörren till pannrummet tillkom år 2000.

Den offentliga toaletten fanns redan på 1930-talet men byggdes om och förstörades 1954. Herr- och damavdelningen fick vid detta tillfälle varsin entrédörr, avdelningarna separerades av vaktrum samt vil- och matrum för personalen. Inredningen blev tidstypisk för 1950-talet, med karaktäristisk väggbeklädnad i olikfärgad mosaik som fanns kvar vid inventeringstillfället. Utrymmet byggdes våren 2005 om till lokaler för en mindre bokhandel. I samband med ombyggnaden har handfat, toalettbas m.m. fast inredning avlägsnats. All inredning från 1930-talet var vid inventeringstillfället borttagen. Dörrarna och fönsteröppningarna i den f.d. toaletten är sekundära och tillkom år 2000.

De små förrådsutrymmena ligger vid Gula Gångens mittdel. Här fanns ursprungligen tre breda och höga öppningar i gångstråkets västra vägg, som ledde till en trappa upp till Södermalmstorg och till en kombinerad trappa och rulltrappa ned till Saltsjöbanan. Trappan till Södermalmstorg sattes igen 1967, i samband med högertrafikomläggningen. Trappan/rulltrappan till Saltsjöbanan togs bort 1987 och ersattes av en spiraltrappa i betong (huruvida rulltrappan var i drift vid denna tidpunkt har inte gått att utröna). Vid rivningen av trappan sattes två av de tre öppningarna i sidoväggen igen, öppningarna syns i gångens sidovägg som två grunda dörrförsedda nischer. Utrymmet bakom balkades av och blev förrådsrum, som dock bevarar Gula Gångens ursprungliga väggbeklädnad i gult kakel och tak i vitmålad betong.

Lokal K – Byggnadsdata från BNA

ÄNDRINGAR:

- 1954, ändring av toalett.

Sökande: Gatukontorets renhållningsavdelning.

Arkitekt: Stockholms Stads Gatukontor, Byggnadsavdelningen.

- 1988, iordningställande av soprum vid Gula Gången.

Sökande: AB Storstockholms Lokaltrafik.

Arkitekt: AB Storstockholms Lokaltrafik, Husbyggnadsavdelningen.

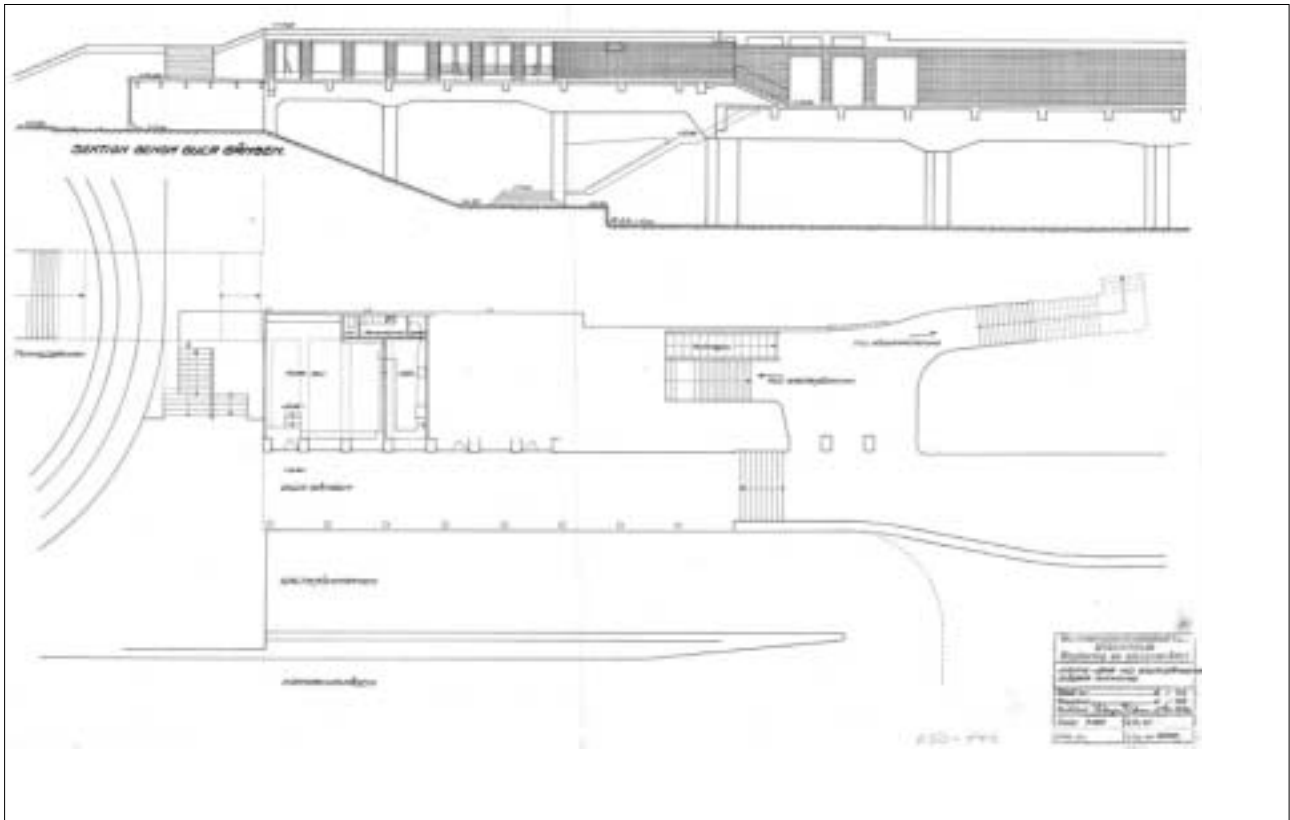
- 2000, utbyte av fasaden framför offentlig toalett.

Sökande: Gatu- och Fastighetskontoret, region innerstaden.

- 2004, ändring av toaletter till lager- och försäljningslokal.

Sökande: Ishac Saad.

Illustrationer till Lokal K, Gula Gången samt lokaler vid Gula Gången



Sektions- och planritning från 1936 över Gula Gångens södra del, med den dåvarande kaffebaren vid mynningen. På ritningen syns sidosräken mot Saltsjöbanan och mot Södermalmstorg. Ritningen är ej skalenlig. GFKA nr. 2230.



Nytaget fotografi över Gula Gångens mittparti, mot norr. Till vänster i bild ser man en av de idag igensatta öppningarna till Saltsjöbanan och Södermalmstorg. Dörren leder idag in till ett av de små förrådsutrymmena. GF SF05-0007-34A.



Fotografi från 1935 som visar Gula Gångens sydliga del, med pelararkaden. Notera pelarnas silverbemålning. SSMA Fa 50832.



De ursprungliga fönsterpartierna ut mot Katarinavägen i gångens nordliga del. Fotografi från 1935. SSMA Fa 50847.



Gula Gången löper i sin norra del under Kolingsborg. Fönsterpartierna i muröppningarna är borttagna. Foto från norr, korsningen Katarinavägen–Västra Slingan. Nytaget foto. GF S2005-0010-27.



I gången finns två inre trappor. Nytaget foto mot norr i gångens mittparti. Till höger öppningen mot trappan till bussterminalen och Saltjöbanans station. GF S2005-0010-19.

Lokal L – Saltsjöbanans stationshus

Saltsjöbanans stationsanläggning stod klar 1936. Förutom spår och perrong byggdes ett stationshus på södra sidan av perrongen. Stationshuset hade i den nedre våningen en väntsal, godsinslämning, biljettexpedition och diverse kontor och personallokaler, en tobakskiosk och en fruktbutik samt en servering. I den övre våningen fanns en lokal för stadsbud samt den övre delen av serveringen. Stationshuset fick en utpräglat funktionalistisk arkitektur med fasad i glas och smäckra metallpartier och låg bröstning i gult kakel, lika som i Gula Gången. Stationshuset uppfördes i en våning med en trottoar och vändplats för taxibilar på sitt tak, invid Saltsjöutfarten. Den västliga delen av byggnaden uppfördes dock i två våningar; med putsad fasad och fönsterband i ädelträ.

1971, när den intilliggande hamnbangården omvandlades till bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna, byggdes stationshusets biljettexpedition om och utvidgades, vilket innebar att butikerna och serveringen togs bort. Två av butiksdörrarna sattes igen, med återanvändande av de gamla metall- och glaspartierna. Entrédörren till den f.d. serveringen togs bort och ersattes med en ny entré strax öster om den gamla. I den övre våningen anordnades personalrum och biljettförråd.

Den kiosk som vid 1980-talets mitt fanns i stationshusets f.d. godsinslämning byggdes om och utvidgades 1987, så att den kom att omfatta även den intilliggande väntsalen. I det yttre innebar denna ombyggnad att den ursprungliga dörren, och delar av de ursprungliga fönsterpartierna, togs bort. 1989 förändrades den östligaste delen av stationshusets fasad, när Konsum fick sin nuvarande entré och vindfång, idag är detta även entrén till Karl Johan Gallerian. Den låga bröstningen i gult kakel behölls, i övrigt byttes alla ytskikt i denna del av fasaden ut.

Saltsjöbanans biljettexpedition byggdes återigen om invändigt och utvändigt 1992, och blev nuvarande SL-center. I exteriören sattes den ursprungliga entrén till biljettexpeditionen igen, med återanvändande av de ursprungliga metall- och glaspartierna. En ny bredare entré med nya dörrar togs upp mitt på fasaden. I samband med denna förändring byggdes den f.d. serveringslokalen i byggnadens västra del om till

gatukök, med ny fasad i träpanel.

Förändringarna har medfört att stationshusets fasad har fått ett delvis nytt uttryck på de västra och östra sidorna. Det mittersta partiet, vid SL-center, är dock bättre bevarat. I stationshusets inre återstår ytterst lite av ursprungliga planlösningar, ytskikt eller delar. I nuvarande SL-center finns ursprungliga fönsterbänkar i marmor. Den ursprungliga spiralvridna ståltrappan i den f.d. serveringslokalen, som leder upp till den övre våningen, finns kvar. I den övre våningen finns det ursprungliga fönsterpartiet i ädelträ bevarat.

Lokal L – Byggnadsdata från BNA

ÄNDRINGAR:

- 1971, ombyggnad av Saltsjöbanans expedition och anordnande av personallokaler.

Sökande: AB Storstockholms Lokaltrafik.

Arkitekt: AB Storstockholms Lokaltrafik, Tekn. avd./ K. Augustsson.

- 1987, ombyggnad av pressbyrå.

Sökande: AB Svenska Pressbyrån.

- 1989, ombyggnad av Konsumbutik, ändring i fasad mot Saltsjöbanans perrong, utbyggnad av vindfång.

Sökande: Konsumentföreningen Stockholm.

Arkitekt: KF Bygg AB.

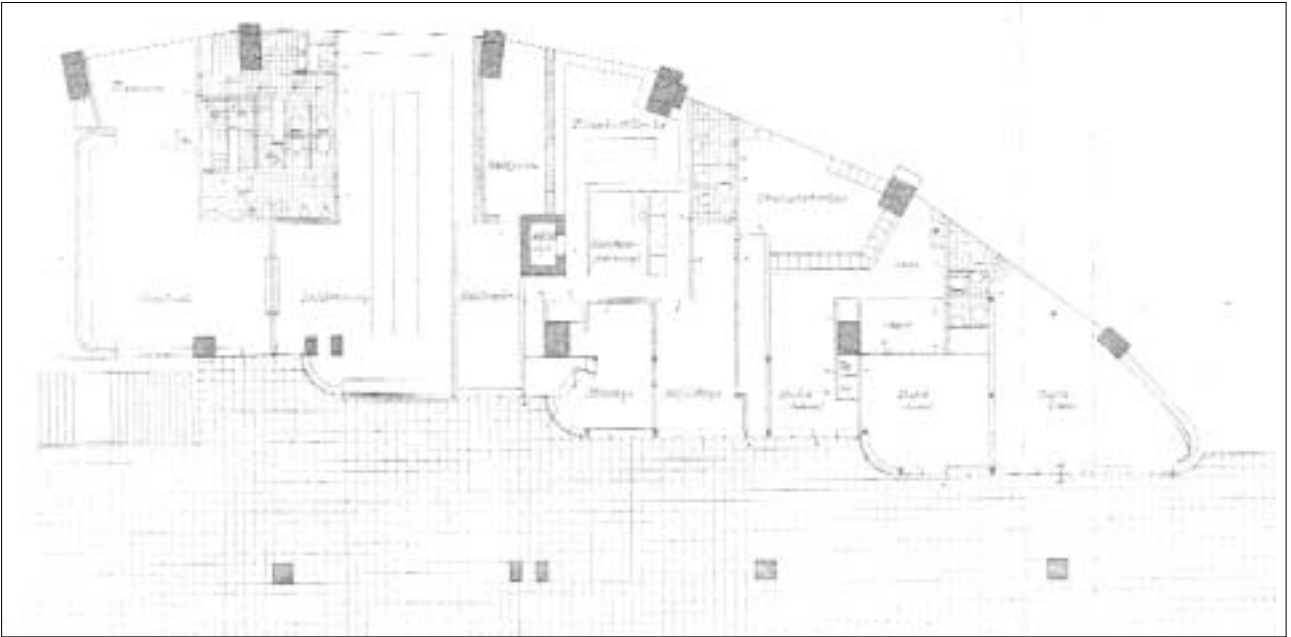
- 1992, ombyggnad av biljettexpedition.

Sökande: SL Fastigheter AB.

Arkitekt: Kjell Werner ark. AB.

- 1993, nybyggnad av gatukök, ”grillhörna”.

Sökande: Niklas Stenmark.



Utsnitt av planritning från 1936 som visar stationshusets nedre våning. GFKA 2115.



I stationshusets inre finns mycket få bevarade ursprungliga delar. Denna spiraltrappa i stål till övervåningen är dock kvar. GF S2005-0032-26.



Saltsjöbanans stationshus på 1930-talet, från öster. Foto SSMA Fa 34228.



Nytaget foto från samma plats. SL:s lokaler, längst bort på fasaden, är mest välbevarade. GF S2005-0020-35A.

Lokal M – kioskbyggnad vid Katarinahissen

Den lilla blomsterkiosken vid hissens fot uppfördes 1935, efter ritningar av Kooperativa Förbundets arkitektkontor, i samband med att Katarinahissen uppfördes. På den södra sidan var kioskbyggnaden sammanbyggd med Katarinahissen. Byggnaden förstora- des mot söder 1949, då bl.a. omklädningsrum för hiss- konduktörer tillkom. 1978 skedde en interiör och exteriör ombyggnad. Idag inrymmer byggnaden blomsterkiosken, hiss samt personalrum för hissköta- re. Planlösning och ytskikt är helt sekundära i det inre, till det yttre är dock byggnaden delvis bättre bevarad, även om fasaderna har målats om i flera omgångar.

Lokal M – Byggnadsdata från BNA

Bygglov: 1936.

Slutbesiktning: 1939.

Sökande: Kooperativa Förbundet.

Arkitekt: Kooperativa Förbundet, Arkitektkonto- ret/Olof Thunström.

ÄNDRINGAR:

- 1949, tillbyggnad med personallokaler.

Sökande: Katarinahissen Föreningen.

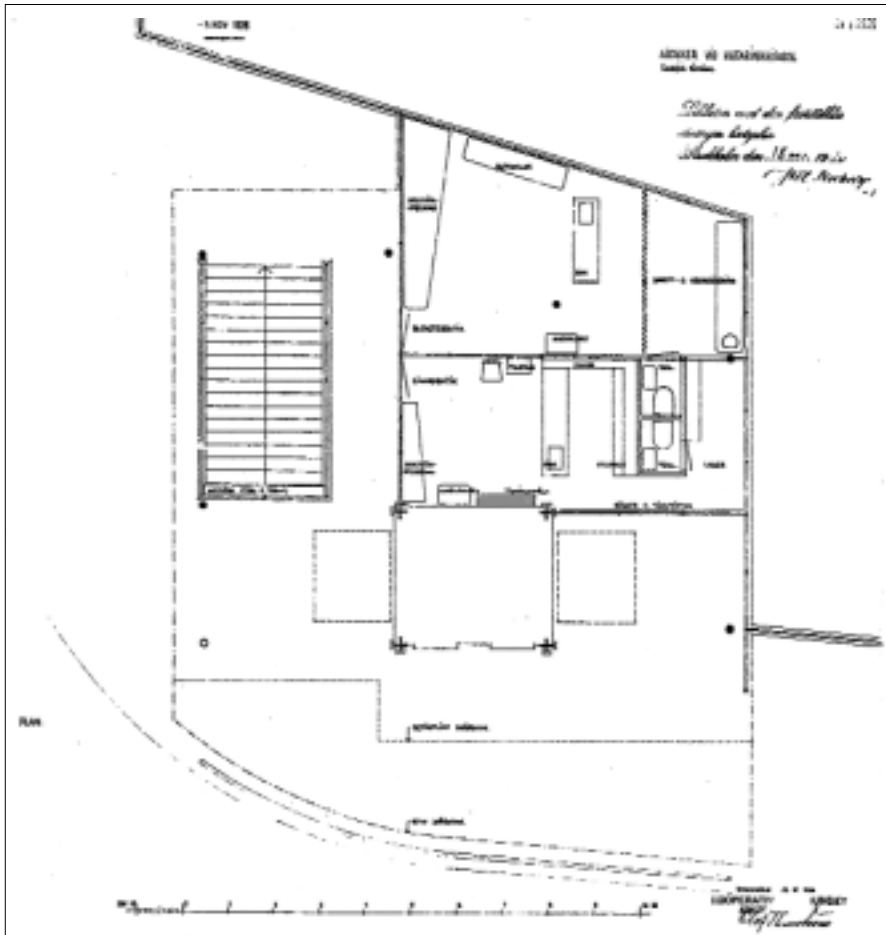
Arkitekt: Kooperativa Förbundet, Arkitekt- och Ingenjörskontoret/Olof Thunström.

- 1978, inre och yttre ombyggnad.

Sökande: Kooperativa Förbundet.

Arkitekt: KFAI AB.

Illustrationer till Lokal M, kioskbyggnad vid Katarinahissen



Utsnitt av planritning över kioskbyggnaden från 1936, signerad Olof Thunström. BNA, Södermalm 6:36.



Kioskbyggnaden vilar på pelare vid Saltsjöbanans station. Fasad mot norr. GF S2005-0034-30A.

Lokal N – under Saltsjöutfartsrampen och invid Saltsjöbanans perrong

När det gäller dessa lokaler har inga detaljerade fasad- eller planritningar från 1930-talet påträffats i BNA som visar lokalytornas tre våningsplan eller deras fasader mot norr under Saltsjöutfartsrampen. Lokalernas plan 1 finns dock med på översiktsritningar över Slussområdet från 1936. Fasaden mot Saltsjöutfarten visas på en ritning från 1/9 1935, och Saltsjöutfartsrampens viaduktkonstruktion visas på en ritning från 1934. De tidigaste påträffade detaljerade planritningarna härrör från en ombyggnad 1948. I nedanstående framställning betecknas det nedersta våningsplanet i nivå med Saltsjöbanans station som plan 1, det mellersta i nivå med Saltsjöutfarten som plan 2 och det övre (d.v.s. en trappa ned från gatuplanet) som plan 3.

Exteriör

Fasaden mot norr har till största delen helt bevarade fönster- och betongpartier i sin östra del. Den västra delen vid Saltsjöbanans perrong är mer förändrad, och har sekundära partier i trapetskorrugerad plåt samt sekundära dörrar och fönster, vilka tillkom vid en ombyggnad 1989.

Lokalernas fasader mot Saltsjöutfarten är välbevarade, dock har vid något tillfälle tre stora öppningar in till lastkajer vid KF-huset invid Saltsjöutfartens södra sida försetts med två stora jalusiportar i stål. En av dessa öppningar har satts igen. Den mindre byggnadskroppen i plan 2 och 3 norr om Saltsjöutfarten (som idag inrymmer träningslokaler) har fasad som delvis är utförd i plåt, täckmålad i rött. Plåt och bemålning är sannolikt sekundär.

Interiörer

Lokalerna var ursprungligen lagerutrymmen för KF. Den allra östligaste delen av plan 1 och 2 bestod av stora utrymmen i dubbel höjd med lagerhallar och utlastningsrum samt en lastutfart. I väster, vid Saltsjöutfarten, fanns en lastinfart ned till lastkajer i plan 1 och 2. I plan 3 fanns även utställningsutrymmen i anslutning till den ovanliggande Konsumbutikens i KF-husets bottenplan, ”Specialkonsum”.

Lokalerna genomgick en om- och tillbyggnad

1948, det oklara källäget gör det dock osäkert vad exakt som förändrades vid detta tillfälle. Ritningar daterade 1953 visar att utställningsutrymmet i plan 3 vid denna tid fungerade som butikslokaler för Specialkonsum (senare Domus). Denna butik utvidgades sedan stegvis under 1960-talet till att även omfatta delar av lagerutrymmena i de nedre våningsplanen.⁴² Ombyggnader 1980 och 1989 ledde till att Domusbutikens livsmedelsavdelning (nuvarande Konsum) fick sin nuvarande plats och utformning i plan 1 invid Saltsjöbanans stationsanläggning. 1994 omvandlades de övriga Domuslokalerna i plan 1 och 3 till köpcentrat Karl Johan Gallerian. Lagerlokalerna i plan 2 byggdes om 1993 och har därefter hyrts ut separat till träningsklubbar, spelföretag m.m.

Idag är de stora utrymmena med dubbel höjd längst i öster relativt välbevarade, även om rivningar av vissa mellanväggar har skett och öppningar mot söder in till KF-huset har satts igen. De flesta ytskikt i golv, tak och väggar och delar som pelare och takbalkar är bevarade och de mycket stora ursprungliga fönsterpartierna mot norr finns kvar. Byggnadskroppens västra lastinfart, vid Saltsjöutfarten, är även den relativt välbevarad med delvis bevarad plan och till största delen ursprungliga ytskikt och delar, såsom markbeläggning i gatsten, tak och väggpartier i betong samt dörrar. I träningslokalerna norr om Saltsjöutfarten är de stora ursprungliga fönsterpartierna mot norr och mot Saltsjöutfarten bevarade, liksom de ursprungliga stålpelarna och stålbalkarna i taken.

I övrigt har de flesta lokalytor i de tre våningarna helt förändrade planlösningar. Av de ursprungliga ytskikten och inredningen kvarstår i de flesta utrymmen endast vissa betongpartier och putsytor i tak och på väggar. Konstruktiva element som betongpelare och balkar i tak är synliga i många av lokalerna, om än ofta inklädda. Vissa inre dörrar och portar i stål eller trä finns kvar. I Karl Johan Gallerians lokaler i plan 3 kvarstår ett ursprungligt fönsterparti mot Saltsjöutfarten vid en restaurang.

Lokal N – Byggnadsdata från BNA

ÄNDRINGAR:

- 1948, om- och tillbyggnad lagerlokaler Slussviadukten, plan 1–3.

Sökande: Kooperativa Förbundet.

Arkitekt: Kooperativa Förbundets Arkitektkontor, Olof Thunström.

- 1958, påbyggnad lagerlokaler, trappa, Slussviadukten.

Sökande: Kooperativa Förbundet.

- 1964, flyttning av entré Specialkonsum, i samband med Ryssgårdens överdäckning.

Sökande: Kooperativa Förbundet.

- 1980, ombyggnad i plan 1–3, butikslokaler.

Sökande: Kooperativa Förbundet.

- 1989, ändring av livsmedelsavdelningen Domus Slussen plan 1 samt nya rulltrappor till plan 2. Ändring i inlastningsdel i öster, plan 1. Ändring i fasad mot Saltsjöbanans station, utbyggnad av vindfång.

Sökande: Konsumtionsföreningen Stockholm, Byggnadsavdelningen.

Arkitekt: KF Bygg AB.

- 1993, ombyggnad av lagerlokal till motions- och friskvårdscenter.

Sökande: Konsumtionsföreningen Stockholm.

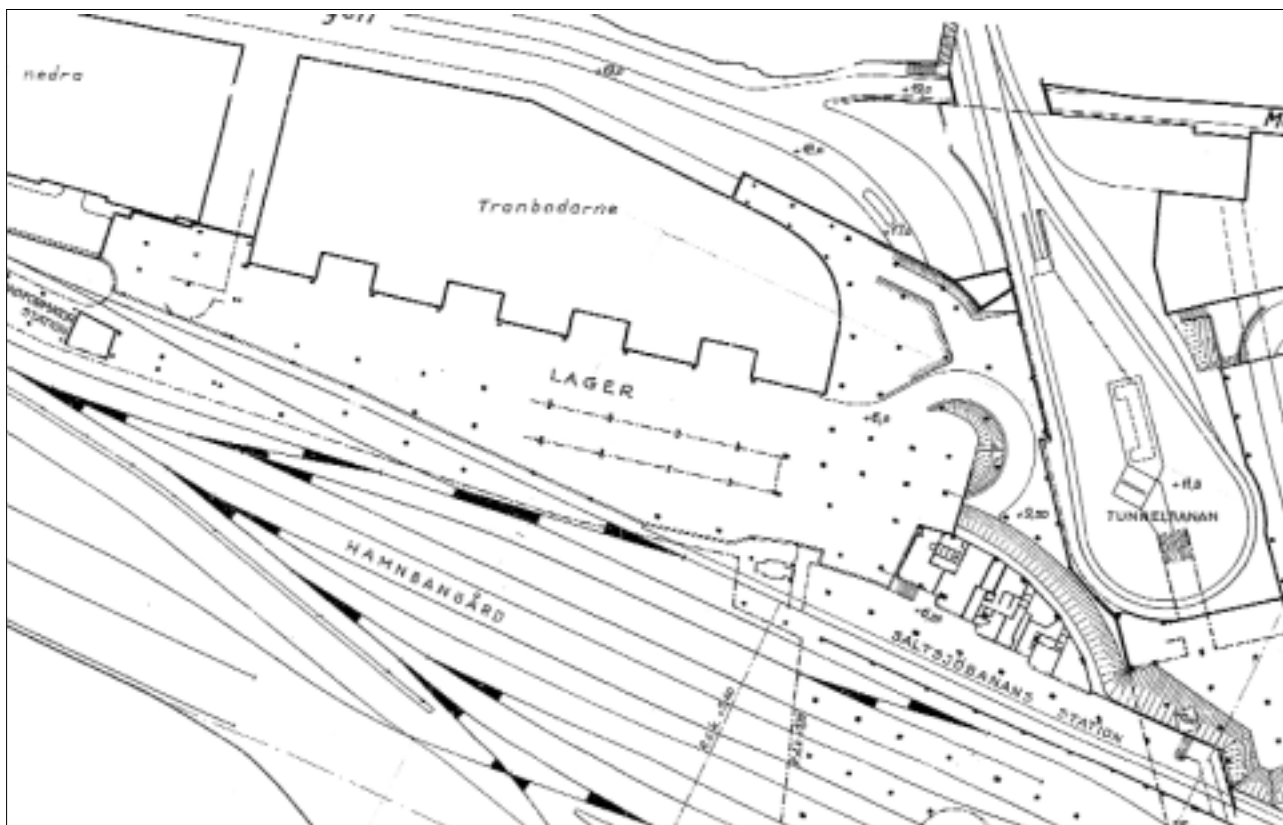
- 1994, ombyggnad av del av varuhus Domus till butiksgalleria.

Sökande: Konsumtionsföreningen Stockholm.

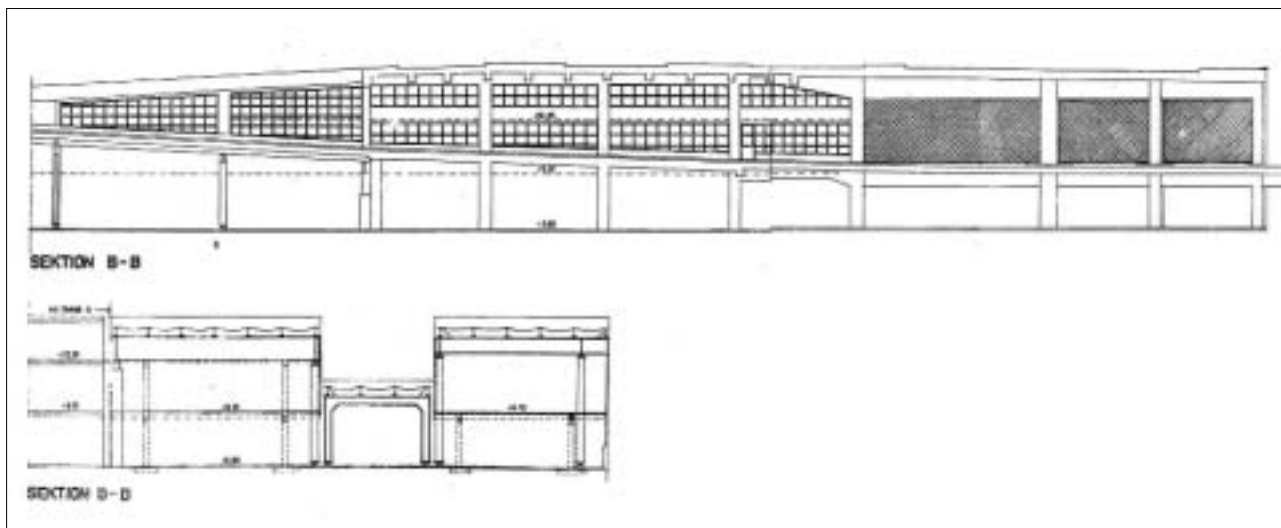
- 2001, ändring av gymlokal till lokal för laserspel.

Sökande: Gyllenforsen fastigheter AB.

Illustrationer till Lokal N, under Saltsjörampen och invid Saltsjöbanans perrong



Lokal N är placerad norr och väster om KF-huset i kvarteret Tranbodarne och direkt öster om Saltsjöbanans station. Ritningen visar plan 1, med Saltsjöutfartens sträckning genom detta våningsplan markerat direkt under beteckningen Lager. Utsnitt av odaterad ritning från 1930-talet som visar regleringen av slussområdets bottenplan. På ritningen visas inte byggnadskroppens inre väggar. GFKA nr. 3047.



Sektion B-B, öst-västlig sektion genom Saltsjöutfarten mot söder. Till vänster öppningarna till lokalernas västra lastinfart. Sektion D-D, syd-nordlig sektion genom en del av lokalen mot väster, med Saltsjöutfarten i mitten. Utsnitt av ritning från 1948, signerad Olof Thunström. BNA, Tranbodarne 11.



Byggnadskroppens fasad mot norr ligger invid Saltsjöbanans spår och under Saltsjöutfartsrampen. Fasadens stålfönsterpartier är smäckra och mycket välbevarade. Nytaget foto. GF S2005-0027-08



Det stora utrymmet i öster fungerar idag som garage och in/utlastningszon. GF S2005-0030-06.

Platsbildningar

Slussplan

Slussplan hade ursprungligen körfält för motorfordon samt spårvagnsspår. Senare förändringar har medfört att den norra trottoarens markbeläggning i rödbrunt klinker har tagits bort/asfalterats, inga uppgifter om när detta skedde har påträffats. Trottoarens ursprungliga kantskoning i stål är delvis bevarad, i övrigt är alla ytskikt sekundära.

Karl Johans torg

Detta torg har inte förändrats, till markbeläggning eller delar. Upplevelsen av platsen är dock påverkad av att trappan till Skeppsbron på torgets östra sida har blivit underbyggd, och att trappan på den västra sidan har blivit uppstämplat med stålpelare.

Slussenterrassen

Slussenterrassen är ett välbevarat torg. Dock har den ursprungliga markbeläggningsen i sågad granit tagits bort vid något tillfälle i den nordligaste delen. Denna del av torget är idag asfalterad. De ursprungliga kantbalkarna på den västra och östra sidan, med avtäckning i skiffer eller granit, ersattes i slutet av 1950-talet av de nuvarande betongkantbalkarna. Troligen ersattes räcken på dessa sidor vid samma tillfälle, dock med återanvändande av de ursprungliga utanpåliggande nätgallren. Det ursprungliga räcket, med ståndare och överliggare som enligt ritningsmaterialet utfördes av vattenlednings- och gaströr, finns bevarat vid platsens norra sida. Färgundersökning på platsens räcken visar flera sekundära färglager, med spår av silverfärg underst på räckenas gallerramar. När det gäller räcket mot norr visar två fotografier från tidigt respektive sent 1950-tal att räcket vid denna tid sannolikt inte var silverbemålat, utan hade mörkare färger, kanske grönt vid ett tillfälle och blått ett annat. När det gäller räcken mot väster och öster låter svartvita fotografier från 1930-talet antyda att Slussenterrassens sidoräcken ursprungligen var målade i två kulörer, där nätgallret med ram hade en ljusare kulör än ståndarna och överliggarna.

Platsen i Södra Slingan, söder om Blå Bodarnas huvudgångstråk

Denna plats hade ursprungligen markbeläggning i sågade granithällar, lika som på Slussenterrassen. Idag är platsen helt asfalterad, det är osäkert när detta utfördes, men på ett fotografi från ca 1960 är platsen delvis asfalterad. Väggen öster om torget var ursprungligen utförd i formgjuten betong, det är osäkert när denna förändring genomfördes. Blå Bodarnas fasad norr om platsen har förändrats genom att skyltfönstertyorna 1975 ersattes av en putsad vägg.

Plats på Blå Bodarnas tak

Kupolen i platsens mitt är utförd i glasbetongblock av märket Coupolux, och gav ursprungligen ljus till kupolrummet i Blå Bodarna. Kupolen omgavs ursprungligen av ett lågt utåt lutande stålräcke, med parkbänkar kring. Problem med läckage gjorde att man 1954 täckte över kupolen med dess betongupplag, liksom resten av platsen, med ett tätskikt i gummi med asfalt ovanpå. Vid samma tid togs det låga räcket kring kupolen bort. Platsens yttre kantbalk är sekundär, ritningsmaterial och fotografier från 1930-talet ger vid handen att platsen ursprungligen kringgärdades av en låg betongsarg som upptill var avtäckta med skifferplattor, vari räcket var fäst. Det befintliga räcket är dock sannolikt ursprungligt och är nedgjutet i den nya kantbalken. Räcket har bara ett färgskikt, kraftigt avskavt, i silver lik den färg som återfinns på pelarna i Blå Bodarnas huvudstråk och på räcken i andra delar av slussenanläggningen.

Södermalmstorg

När slussenanläggningen stod färdig 1935 fungerade Södermalmstorg i huvudsak som en omstigningsplats och vändslinga för spårvagnarna från Hornsgatan. I platsens mitt fanns en liten informationskiosk och väntkur. Runtom platsen löpte Skeppsbrons körfält. Södermalmstorg hade förbindelse med Gula Gången och Saltsjöbanan via en trappa vid torgets nordöstra hörn. 1936 uppfördes vid torgets sydöstra sida en mindre sommarservering med en lite fast kiosk, som hörde till en kaffebar vid Gula Gången. Sommarserveringen revs i början av 1950-talet och ersattes med en permanent byggnad, restaurang Strömmen. På

1940-talet tillkom en separat gångtunnel mellan Södermalmstorg (vid kioskbyggnaden) och tunnelbanestationen vid Ryssgården. Denna gångtunnel förefaller ha tagits bort i samband med att Ryssgården överdäckades 1961. Den intensiva biltrafiken på Skeppsbron medförde att ytterligare en gångtunnel för fotgängare uppfördes cirka 1960, vilken förband trottoaren söder om torget med torgets mittrefug och med refugerna norr om torget. Gångtunnelns uppgångar syns på fotografier från mitten av 1970-talet; det är oklart när tunneln försvann och uppgångarna lades igen. I samband med högertrafikomläggningen 1967 lades spårvagnsspåren på torget igen. I samband med denna förändring försvann trappan till Gula Gången och öppningen göts igen. 1971 revs informationskiosken. Södermalmstorg präglas idag helt av en genomgripande omgestaltung på 1990-talet. Platsen fungerar i huvudsak som omstigningsplats för innerstadsbussar. Av ursprungliga ytskikt och delar finns ingenting kvar. Skeppsbrons körbanor löper idag samlade på torgets norra och östra sida.



Fotografi från 1950-talets första hälft över en del av Karl Johans torg med Slussplan i bakgrunden. På trappan upp till Slussplan fanns torgstånd. Räckena i förgrunden är de ursprungliga, även vid gatan, med silverbemålning. SSMA Fa 50838.



Foto från 1950-talets första hälft över Slussenterrassen mot norr, med Gamla stan i bakgrunden. SSMA Fa 50853.



Slussenterrassens norra del, med Karl Johans torg i bakgrunden. Räckets bemålning förefaller inte vara den sannolikt ursprungliga i silver, utan kanske det gröna färgskikt som återfinns under dagens grå färg. Foto en sommardag 1959. SSMA Fa 59172.



Nytaget foto från platsen i Södra Slingan, mot söder. Den ursprungliga granitbeläggnigen är ersatt av asfalt. GF S2005-0020-16A.



Nytagen vy mot norr över platsen på Blå Bodarnas tak. Kupolen övertäckt med asfalt, det ursprungliga räcket runtom den är borttaget. GF S2005-0040-06A.



Vy från Katarinahissen över Södermalmstorg en septemberdag 1952. Bilden är tagen strax efter att Holger Bloms sommarservering ovan Gula Gängen revs. Spiraltrappan i stål vid Ryssgården finns kvar och i markplan syns den rivna byggnadens plats som en mörk fläck på markbeläggningen. SSMA Fa 6339.

Spårbunden trafik

Saltsjöbanans station. Perrong och spår samt fasaden vid Slussens tunnelbanestations nedre biljett-hall. Trappor upp till markplanet vid Östra Sluss-gatan och Katarinahissen.

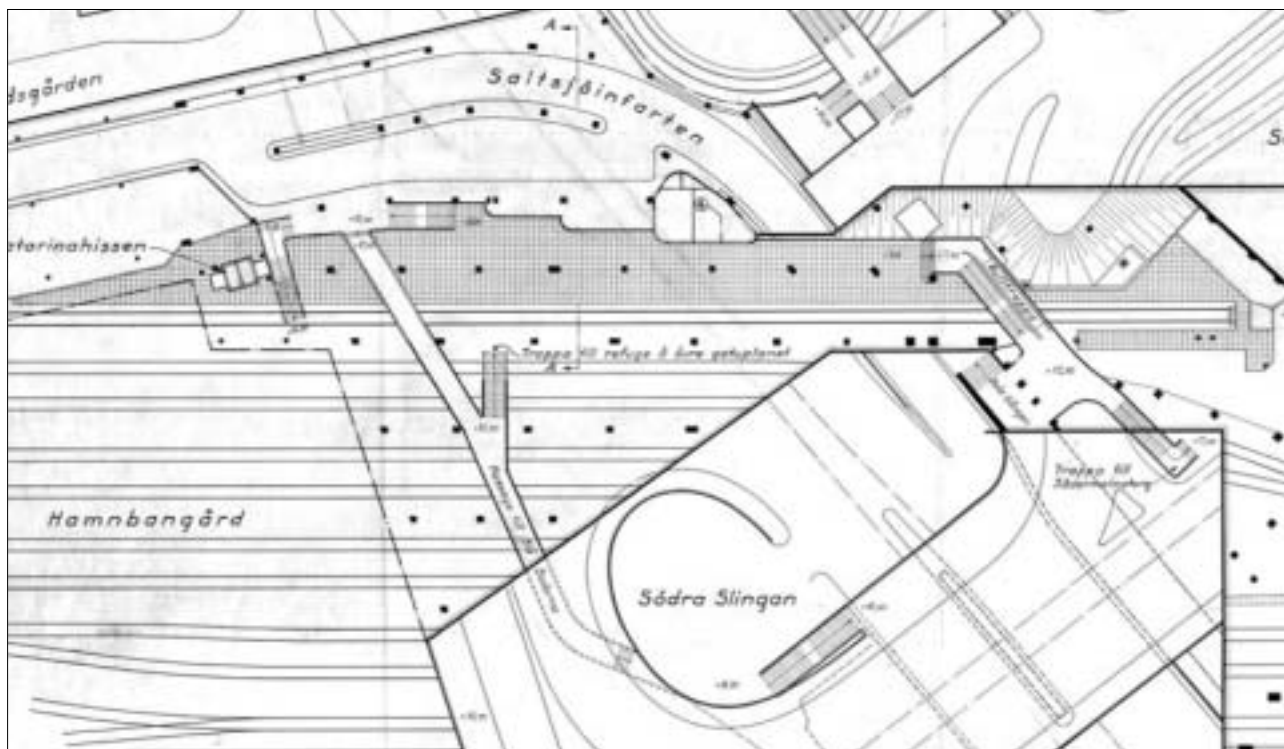
Saltsjöbanans stationsanläggning stod klar 1936. Anläggningen inrymde ursprungligen spår, perrong samt ett stationshus på södra sidan perrongen (denna byggnad behandlas i kapitlet "Lokaler och byggnader" och benämns Lokal L). Direkt väster om stationshuset fanns en kombinerad trappa och rulltrappa som ledde upp till Gula Gången och Södermalmstorg. Detta var sannolikt Stockholms första rulltrappa i offentlig miljö. Trappan hade liksom stationshuset väggar klädda med samma gula kakel som Gula Gången – något som ökade orienterbarheten för trafikanter på väg mot Södermalmstorg eller Gamla stan. Vid den östra delen av stationshuset fanns ett annat system av trappor som förde fotgängaren upp till gatuplanet och till Blå Bodarna, se nedan (samt Lokal F).

Saltsjöbanans stationsanläggning förändrades 1969, då tunnelbanans nedre biljetthall öppnades väster om stationshuset, med en entré och ett väntrum. 1971 byggdes den intilliggande hamnbangården om, och blev bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna. Dessa två förändringar medförde att Saltsjöbanans spår förkortades mot väster. 1987, i samband med bussterminalens genomgripande ombyggnad revs den gamla kombinerade trappan och rulltrappan mellan Saltsjöbanan och Gula Gången (rulltrappan hade enligt uppgifter i dagspressen stått stilla sedan 1975⁴³, det är oklart om den fanns kvar 1987). Trappan ansågs vara skrymmande och hindrande för personströmmarna mellan bussterminalen och tunnelbanans entré. Istället uppfördes en mer ytsnål spiraltrappa i betong upp till Gula Gången. I samband med denna förändring förnyades tunnelbanebrons betongundertak utanför tunnelbanans entré.

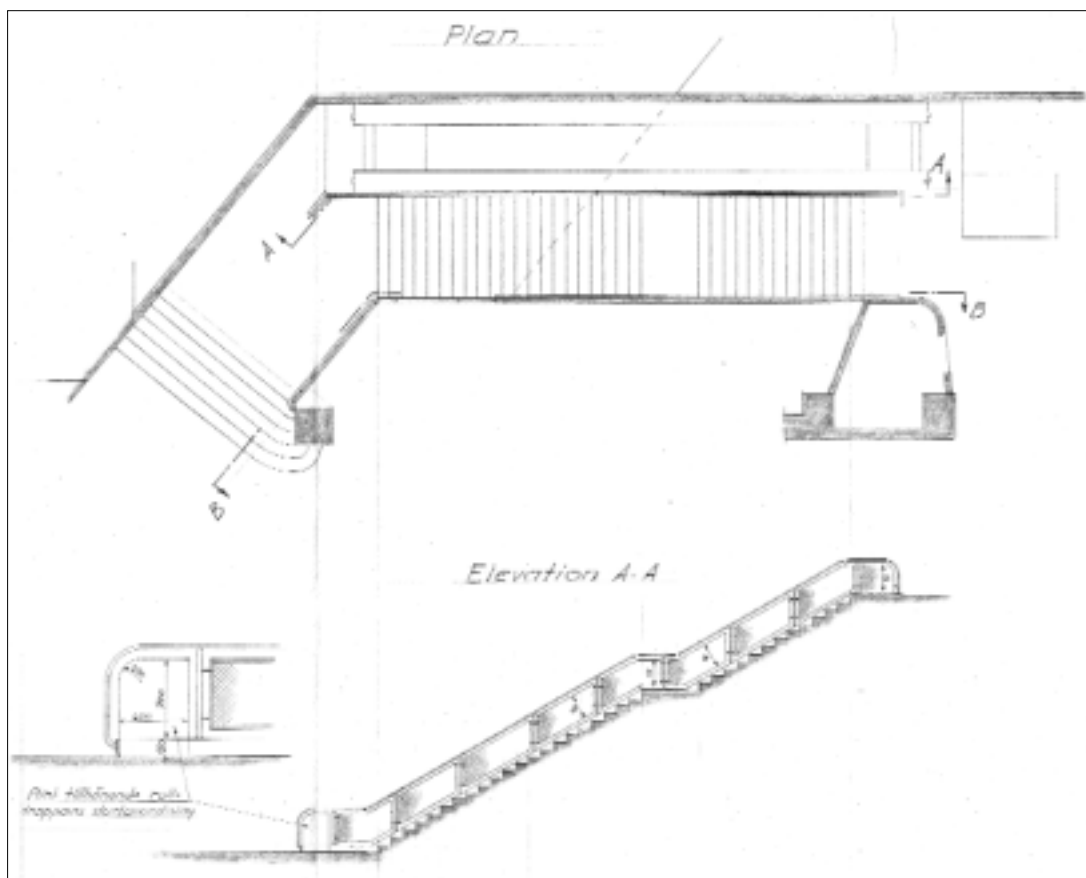
Stationsanläggningens nuvarande utformning, när det gäller ytskikt och delar, präglas av ombyggnaden 1987. Detta gäller t.ex. markbeläggningsarmaturer, de bärande betongpelarnas kakelinklädning m.m. Bäst bevarade, förutom själva stationshuset, är trapporna som leder upp till markpla-

net vid Östra Slussgatan och Katarinahissen. Dessa två trappor bevarar helt sin ursprungliga sträckning. När det gäller trappornas ytskikt (t.ex. steg, vilplan, undersida) är dessa sannolikt ursprungliga, inga uppgifter om förändringar har påträffats. Trappornas räcken är ursprungliga, däremot är deras bemålning, grått i den övre delen invid gatan och grönt i övrigt, sekundär. Färgundersökning visar ett undre "mintblått" färglager. Äldre fotografier antyder att räckena ursprungligen var täckmålade i en relativt mörk kulör eller att de var omålade.

Illustrationer till avsnittet Spårbunden trafik



Utsnitt av odaterad ritning från 1930-talet som visar Saltjöbanans stationsanläggning. Till vänster de trappor som för fotgängare till markplanet vid Östra Slussgatan och Katarinahissen, eller till Blå Bodarnas södra gångstråk. Till höger syns den kombinerade trappa och rulltrappa som ursprungligen ledde upp till Gula Gången eller Södermalmstorg. GFK A nr. 3047.



Utsnitt av ritning från 1936 som visar trappan/rulltrappan till Gula Gången med räcken. Räcken av samma typ finns kvar vid Saltjöbanans station. GFK A nr. 2271.



Fotografi från 1930-talet, som visar Saltsjöbanans stationsanläggning under uppförande. Till vänster ser man Stationshusets ytterväggar, innan glasfasaderna kommit på plats. Till höger den blivande hamnbangården. SSMA Fa 50834.



Nytaget fotografi över perrongen mot öster, med stationshuset till höger. Pelarnas kakelbeklädning tillkom 1987. GF S2005-0015-11A.

Busstrafik

Bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna

Den stora hamnbangården i Slussens bottenplan togs bort 1971 och ersattes av en bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna. Ombyggnaden innebar i princip endast att bangårdens perronger och spår togs bort, ytan asfalterades och försågs med refuger med busshållplatser.

Bussterminalen genomgick en omfattande ombyggnad 1985–87. Vid ombyggnaden tillkom en 90 meter lång bullervägg i trä mellan de bärande betongpelarna norr om bussterminalen, vilket avdelar terminalen från ett busskörfält och från Södra Järngraven/Stadsgårdsleden. Bullerväggarna målades i olika färger och försågs med en konstnärlig utsmyckning i neon, patinerad koppar, gjutet bly, svart granit och plexiglas. Utsmyckningen utfördes av konstnären Gun Gordillo. Under ombyggnaden tillkom även de karaktäristiska betongmurarna mellan och invid körbanorna, och pelarna vid bussterminalen försågs med beklädnad i rött och vitt kakel. Terminalens belysningsarmaturer förnyades och påstigningsrefugerna fick sin nuvarande beläggning. Den gamla kombinerade trappan och rulltrappan mellan Saltsjöbanan och Gula Gången revs, med hänvisning till att denna trappa var skrymmande och hindrade personströmmarna mellan bussterminalen och tunnelbanans entré. Istället uppfördes en mer ytsnål spiraltrappa i betong upp till Gula Gången. I samband med denna förändring förnyades betongtaket utanför tunnelbanans entré, liksom undersidan på tunnelbanebron som löper mot nordväst. Ombyggnaden påverkade även det ovanliggande däckets med sina pelare och fundament. Däckets ytskikt mot bussterminalen lagades, pelarna och fundamenten förstärktes eller byttes ut. 1994 rustades bussterminalen upp återigen, denna gång inskränkte sig förändringarna dock i huvudsak till att man bytte ut alla busskurer och reklamvitriiner.

Bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna, f.d. Hamnbangård – Byggnadsdata från BNA

ÄNDRINGAR:

- 1971, ombyggnad, överflyttning till Slussen av bussterminalen vid Borgmästargatan.

Sökande: AB Storstockholms Lokaltrafik.

Arkitekt: AB Storstockholms Lokaltrafik, Tekn. avd.

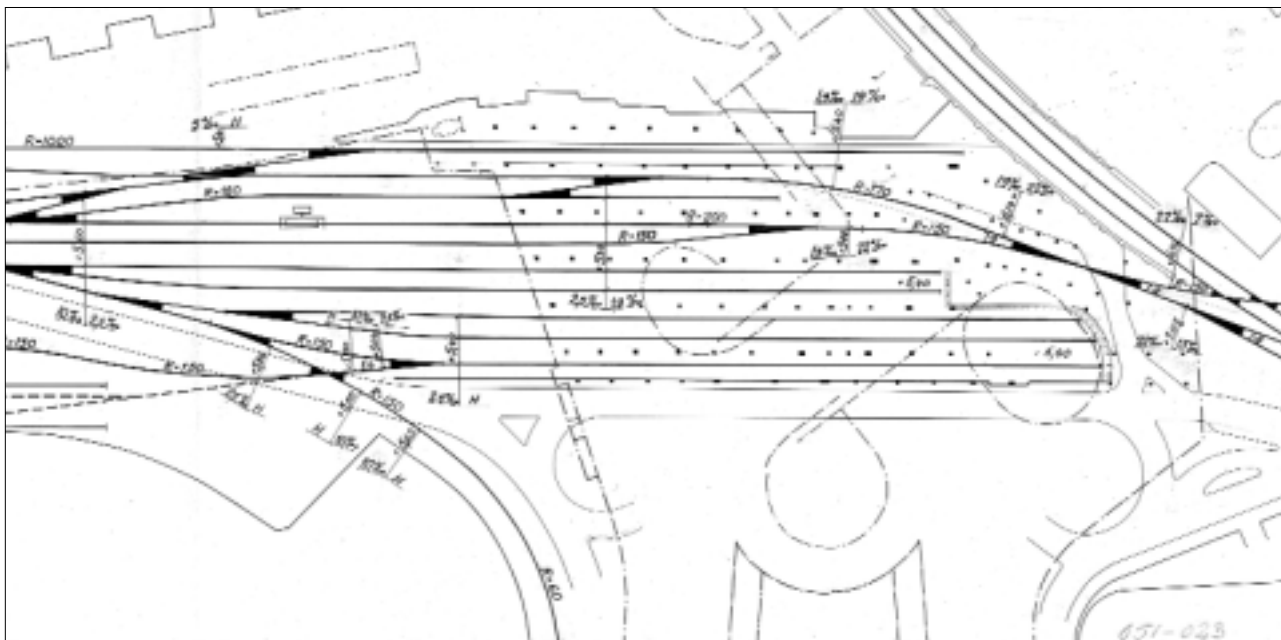
- 1986, konstnärlig utsmyckning och bullerskärm mellan befintliga betongpelare samt bärverk med belysning.

Sökande: AB Storstockholms Lokaltrafik Husbyggnadsavdelningen.

Arkitekt: AB Storstockholms Lokaltrafik Byggnadsavdelningen/Folke Larsson.

- 1994, Slussenterminalen, upprustning av Slussenterminalen, byte av väderskydd inklusive reklamvitriiner.

Sökande: AB Storstockholms Lokaltrafik.



Utsnitt av ritning från 1936 som visar spårordningarna i Slussen efter ombyggnaden. Överst är Saltsjöbanans spår, övriga spår tillhör den stora hamnbangården, som 1971 omvandlades till bussterminal. GFKA nr. 3016.



Nytaget fotografi från bussterminalen. Dagens utformning med påstigningsrefuger, belysning och kakeldecor tillkom vid en genomgripande ombyggnad i slutet av 1980-talet. GF S2005-0015-03A.

Sjöfart

Karl Johanslussen

Karl Johanslussen är mycket välbevarad, detta gäller såväl slussens granitsidor och kajer som själva slussportarna, vilka kännetecknas av sin relativt ovanliga lösning med horisontella portar som fälls ned vertikalt i urtagningar i slussidorna. Före 1977 manövrerades slussportarna från en manöverpulpst söder om Slusskanalen, på den västra sidan. Denna ersattes 1977 av en manöverhytt förankrad mellan två bärande pelare. Även själva slussmaskineriet är sekundärt, och härrör från 1977. Före denna ombyggnad fanns två separata maskinrum i hamnens lokaler söder om slussen, en vid den västra slussporten och en vid den östra. Idag finns ett maskinrum, placerat i den västra delen av hamnens lokaler.⁴⁴

Avtappningskanal, f.d. Nils Ericsonslussen

Avtappningskanalen bevarar idag den utformning som den fick vid slussenombyggnaden på 1930-talet, med kanalsidor i huggen granit (med urtagningar för slussportarna) och en gjuten överdäckning i betong som bär ovanliggande vägbanor och trappan vid Karl XIV Johans torg. Kanalens östra och västra sidor är överdäckade med träbjälklag, för avtappningsmaskineriet i väster och för förrådslokaler i öster. Dessa träbjälklag vilar på stålbalkar som sannolikt är ursprungliga, däremot förefaller själva träplankorna vara utbytta. När det gäller avtappningsmaskineriet har inga uppgifter påträffats om huruvida detta vid något tillfälle har bytts ut. De smala gångarna mellan avtappningskanalen och Gröna Gången bevarar sina ursprungliga sträckningar och ytskikt, däremot är de flesta elektriska installationer m.m. borttagna, det är oklart när detta skedde.

Kaj vid Kornhamn, mot Mälaren norr om Karl Johanslussen

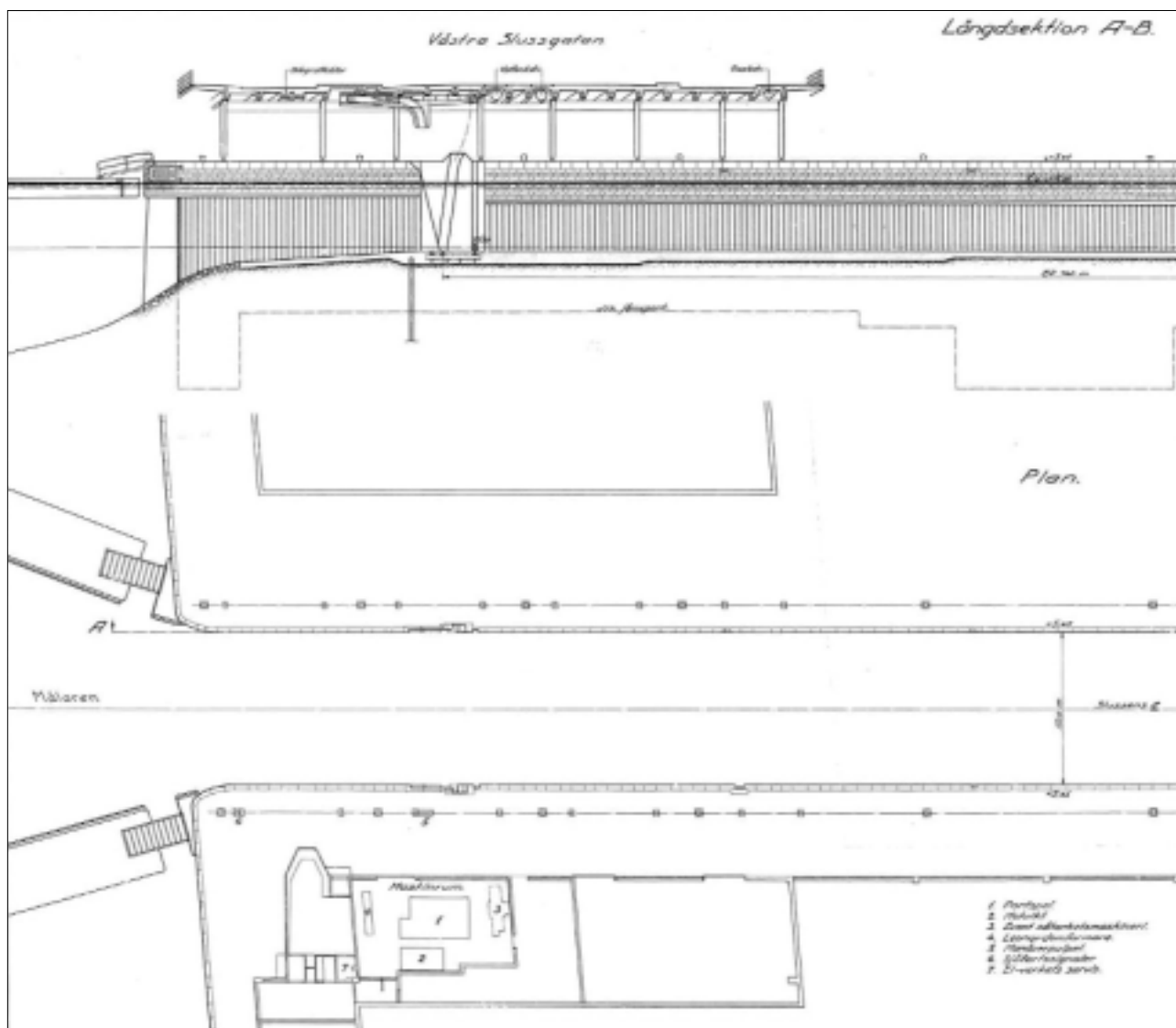
Kaj vid Skeppsbron, mot Saltsjön norr om Karl Johanslussen

Kaj vid Sjöbergsplan, mot Mälaren söder om Karl Johanslussen

Kaj vid Franska Bukten, mot Saltsjön söder om Karl Johanslussen

Kajer utmed Karl Johanslussen

Kajerna bevarar sina ursprungliga sträckningar och sin ursprungliga utformning, med kajsidor i granit och markbeläggning i smågatsten. I den ursprungliga anläggningen fanns vissa variationer i material och ytskikt som fortfarande finns kvar; kajen vid Franska Bukten har t.ex. ursprunglig kaj sida i formgjuten betong samt en ursprunglig utskjutande anöringskaj för småbåtar. Andra ursprungliga delar som finns kvar är pollarna vid kajerna utmed Karl Johanslussen. Skeppsbrokajen har kvar ursprungliga pollare, och även sitt ursprungliga järnvägsspår. Där det finns markbeläggning i asfalt och betongplattor är den sannolikt sekundär. När det gäller räcken och galler är alla sekundära, utom räcket vid kajen vid Kornhamn, som är ursprungligt och av samma modell som man även hittar vid slussenanläggningens utvändiga trappor. På detta räcke visar även färgavfall det understa och ursprungliga färglagret; en silverkulör (eventuellt silvermetallic) som de flesta räcken i Slussen ursprungligen hade. Inga uppgifter om när kajernas sekundära delar och ytskikt har tillkommit har påträffats.



Utsnitt av ritning daterad 1933 som visar Karl Johanslussens västra del i sektion mot norr (överst) och i plan (nedtill). Sektionen visar kanalsidornas uppbyggnad, med granitbeklädnad upptill och stående järnspont i nederdel. På planritningen ser man hamnens lokaler med slusskontor och maskinrum för den västra slussporten. SSA, Stockholms hamns arkiv, ritning nr. 16503.



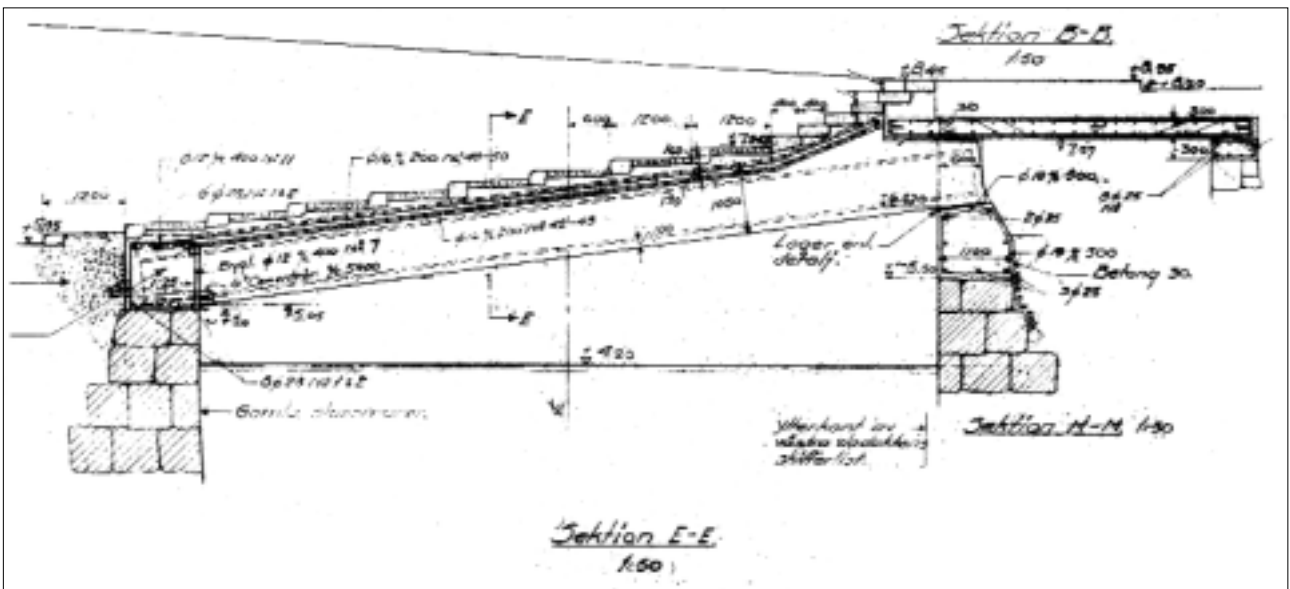
Nytaget fotografi som visar Karl Johanslussens östra slussport. GF SF 05-0008-20A.



Nytaget foto som visar kajen vid Skeppsbron, med inloppet till Karl Johanslussen i förgrunden. GF S2005-0014-05.



Nytaget foto från avtappningskanalen, gamla Nils Ericsonsslussen. De gamla kanalsidorna i granit är bevarade, under 1930-talets överdäckning i betong. GFS2005-0034-08A.



Utsnitt av ritning daterad 1935 som visar sektion av avtappningskanalen, f.d. Nils Ericsonsslussen, och den överdäckning som tillkom 1935. GFK A nr. N2-1817

Notförteckning

- 1 *Slussen vid Söderström* s.16
- 2 Ibid s. 16–18
- 3 Ibid s. 25–26
- 4 Ibid s. 41
- 5 Ibid s. 39
- 6 Ibid s. 49
- 7 Ibid s. 53–54
- 8 Ibid s. 55–56
- 9 GfKA, ritning nr 1817
- 10 Nordberg, O:son, Tord, s. 41–42
- 11 *Slussen vid Söderström* s. 20
- 12 GfKA, ritningar nr 3030–3034
- 13 *Tage William-Olsson. Stridbar planerare och visionär arkitekt* s. 99–129
- 14 Thunström s. 158
- 15 Ibid s. 156–158
- 16 *Slussen vid Söderström* s. 90
- 17 *Tage William-Olsson, stridbar planerare och visionär arkitekt* s. 108
- 18 Ibid s. 106
- 19 *Slussen vid Söderström* s. 92–93
- 20 Thunström s. 167
- 21 Ibid s. 163
- 22 Ibid s. 164–165
- 23 Johansson s. 134–149
- 24 *acceptera*, s. 139
- 25 *Tage William-Olsson. Stridbar planerare och visionär arkitekt* s. 36–37
- 26 Ibid s. 37
- 27 William-Olsson s. 209
- 28 Ibid s. 209
- 29 Ibid s. 209. I artikeln citeras Le Corbusier på franska. Översättningen kommer från boken *Tage William-Olsson. Stridbar planerare och visionär arkitekt* s. 129.
- 30 Bodén s. 51–55
- 31 Blom s. 211
- 32 Thunström s. 160
- 33 Ibid s. 170
- 34 *Slussen vid Söderström* s. 93–95
- 35 Blom s. 210
- 36 Ibid s. 211
- 37 *Tage William-Olsson. Stridbar planerare och visionär arkitekt.* 99–129
- 38 Muntlig uppgift från medlem i motorcykelklubben vid besök på platsen.
- 39 Muntlig uppgift från anställd vid Stockholms Hamn vid besök på platsen.
- 40 Svenska Dagbladet 26/9 1975
- 41 Blom, Tarras. *Restaurangen på Slussen*
- 42 *Slussen vid Söderström* s. 99–100
- 43 Svenska Dagbladet 26/9 1975
- 44 SSA. HS IV, Tekn. avd. Maskinbyrå, Hydraulik 1976.

Källor och litteratur

Källor

Otryckta källor. Arkiv

Gatu- och fastighetskontorets arkiv (GfKA)

Äldre ritningar rörande Slussen, mikrokort och ritningar ordnade i nummerföljd utifrån ritningsnummer.

Byggnadsnämndens arkiv (BNA)

Ritningsmaterial och andra handlingar rörande följande fastigheter:

Katarinahissen 6:36 (Kioskbyggnad och hiss)

Södermalm 6:21 (Bensinmack vid Sjöbergsplan m.m.)

Södermalm 7:84 (Södermalmstorg, Gula Gången, Saltsjöbanans station m.m.)

Södermalm 7:85 (Lokaler vid Karl Johanslussen m.m.)

Södra Torn 1 (Kolingsborg)

Tranbodarne 11 för enstaka lokaler vid Saltsjöutfartsrampen

Stockholms Stadsarkiv (SSA)

Hamnkontorets arkiv, låda 66. Ritningsmaterial rörande Karl Johanslussen.

HS IV, Tekn. avd. Maskinbyrå, Icke diarieförda ämnesordnade handlingar, 1974–1976 F1 Vol. 63, mapp: Karl Johanslussen, Västra och östra Porten. Hydraulik. 1976.

Stockholms stadsmuseums arkiv (SSMA)

Äldre fotografier på Slussen.

Övriga otryckta källor

Spårvägmuseets faktadatabas (www.sparvagsmuseet.sl.se)

Blom, Tarras, *Restaurangen på Slussen*. Opublicerat manuskript

Tryckta källor

Blom, Holger, ”Om Slussen och fotgängarna” I: *Byggmästaren* 1935 nr 38. Arkitektupplagan 13. Stockholm, 1935

William-Olsson, Tage, ”Slussen” I: *Byggmästaren* 1935 nr 38. Arkitektupplagan 13, Stockholm, 1935

Thunström, Olof, ”Slussområdets reglering”, *S:t Eriks årsbok* 1932, Stockholm 1932

”Slussen”, *Svenska Dagbladet* 26/9 1975

Litteratur

Bodén, Christer *Modern arkitektur. Funktionalismens uppgång och fall* 2:a rev. upplagan. Helsingborg, 1991

Johansson, Bengt J.O., *Betong och arkitektur: betongens utveckling i husbyggandet 1880–1940 med Göteborg som exempel*.

Chalmers tekniska högskola, Göteborg, 2000

Nordberg, Tord O:son, *Söderport och Slussen. En skildring av slussområdets historia i anledning av slussbyggnadens invigning den 15 oktober 1935*. Stockholms stads slussbyggnadskommitté, Stockholm, 1935

Slussen vid Söderström, red. Ulf Sörenson, Samfundet S:t Erik, Uppsala 2004

Tage William-Olsson. Stridbar planerare och visionär arkitekt.

Eva Rudberg (red.), Bosse Bergman, Claes Caldenby och Anders Gullberg, Stockholm, 2004

acceptera Asplund m.fl. Facsimilutgåva av 1931 års upplaga, Arlöw 1980