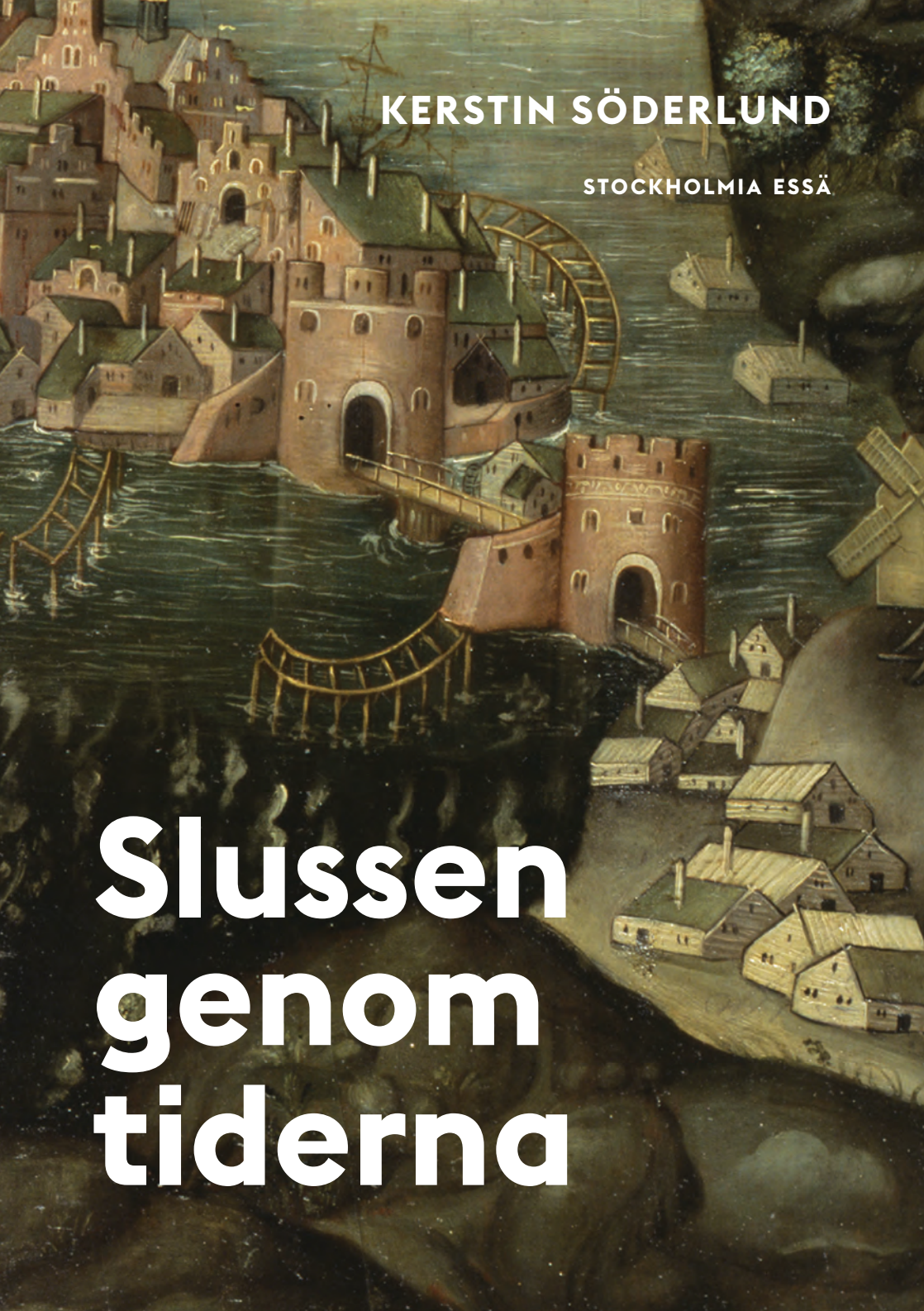




KERSTIN SÖDERLUND

STOCKHOLMIA ESSÄ

Slussen genom tiderna



**Stockholms
stad**

Stockholmia förlag

www.stockholmia.stockholm.se

Copyright © Kerstin Söderlund och Stockholmia – forskning och förlag 2016

Omslag: Slussen med Inre och Yttre Söderport omkring 1535

Detalj av Vadersolstavlan. Foto: Göran Fredriksson SSM

Redaktion: Ann Pålsson, Redaktörspoolen

Formgivning och sättning: Gunnar Palmgren

ISBN 978-91-7031-293-9

Inledning

Slussen har alltid varit en viktig knutpunkt eftersom land- och vattenvägar här korsar varandra. Under århundradens lopp har området genomgått en mängd förändringar och står nu inför ytterligare en stor ombyggnad. En följd av dessa arbeten är att omfattande arkeologiska undersökningar kommer att genomföras, vilket ger oss möjlighet att få ny kunskap om Slussenområdets äldre historia. Redan nu har utgrävningar gjorts i Södermalmstorg där hus och gator som tidigare funnits på torget åter sett dagens ljus. Vad vet vi idag om platsens äldre historia?

Slussen i sagans värld

Första gången vi får veta något om hur det sett ut i Stockholmsområdet innan staden tillkom är i den isländske sagaförfattaren Snorre Sturlason (1178–1241) berättelse om den norska kungen Olavs öden och äventyr. Sagan utspelar sig under vikingatiden och i den sägs att det då fanns en smal landtunga som förband Södermalm med Gamla stan.

Kung Olav föddes 995. Han försökte med hårdhänta metoder kristna Norges befolkning och stupade 35 år gammal i slaget vid Stiklestad 1030. Strax därefter fick han helgonrykte och blev Norges skyddshelgon. I Snorres berättelse framstår han som mindre helgonlik när han besökte våra trakter. I sagan berättas att kung Olav seglade österut utmed Svithod och in i Mälaren där han härjade längs stränderna. Han for ända upp till Sigtuna och slog läger vid gamla Sigtuna. Under tiden hade den svenske kungen, Olof Skötkonung, dragit järnkedjor över Stocksund, det vill säga Norrström. Syftet var att hindra den norske kungen att segla ut genom sundet och fly på öppet vatten. En kastal fanns på ena sidan av Stocksund och på den andra sidan vaktade en här. När kung Olav fick veta att sveakungen var i antågande med många skepp lät han gräva sig genom ett näs och ut till havet för att kunna undkomma sveakungen. Näset som han grävde igenom har antagits vara platsen för nuvarande Slussen.

Snorre berättar:

Det regnade mycket, och över allt Svitjod faller vart rinnande vatten ut i Lögen (ett gammalt namn på Mälaren, författarens anmärkning) men från Lögen är en enda älvmyrning ut till havet och det så smalt att mången å är bredare. När det är mycket regn och stark snösmältning, då strömmar vattnet så stritt, att det är forsfall genom Stocksundet, medan Lögen själv går så långt upp i landet att vida översvämningsområden bildas. När nu graven nådde havet då lopp vattnet och strömmen ut. Då lät kung Olav lägga upp alla styråror på sina skepp och

hissa segel i topp. Frisk segelvind blåste, och de styrde med årorna, och skeppen brakade med väldig fart över grunden och kom alla helbrädda ut på havet. Men svearna for till Olov sveakung och sade honom att Olav digre tagit sig ut på sjön. Svearna klandrade svårt de män som skulle vaktat så att Olav inte undkom. Det är sedan kallat Konungssund, och där kan inte större skepp fara om det inte är den tid när vattnet stiger som mest. Men det är somliga mäns utsaga, att svearna visst blev varse när Olav grävt genom strandängen och vattnet föll ut och även att en sveahär drog dit för att hindra Olav att fara. Men när vattnet urholkade båda strandskärningarna föll gravbrinken ner och folket där stod, så att en hel del omkom. Men svearna säger emot allt detta och kallar det tomt påhitt, att folk skulle ha seglat där.

Sanningshalten i de gamla isländska sagorna är omdiskuterad, men flera av Snorres uppgifter är mycket trovärdiga. Det gäller bland annat påståendet att vattennivån i Mälaren stiger vid kraftig snösmältning och hotar att svämma över stora landområden. Senast det hände var våren 2000, då Mälarens vattenyta steg så mycket att det var nära att Riddarholmens kajer översvämmades och man



Våren 2000 var Mälaren nära att svämma över Riddarholmens kajer.
Foto: Göran Fredriksson, SSM SF-2000-000151-08L.

började fundera på att stänga Gamla stans tunnelbanestation. Uppgiften om litet vattendjup i Söderström, som i sagan kallas Konungsund, stämmer också. Exempelvis finns uppgifter från år 1594 om att utflödet var så litet att skeppen strandade i Söderström. Man fick antingen lasta ur en del varor eller i yttersta nödfall lägga ner genom Norrström. När den första slussen stod färdig år 1642 tilläts endast fartyg upp till fem fots (en och en halv meters) djupgående att passera.

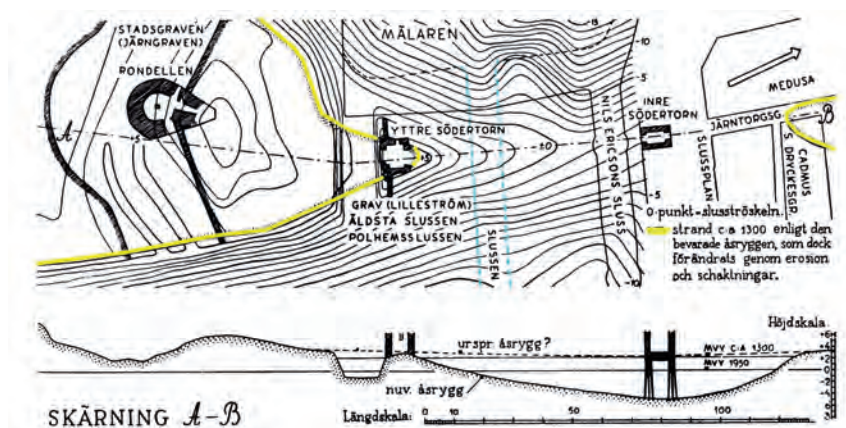
Snorre nämner också att den svenske kungen Olof Skötkonung lät anlägga någon form av spärranordning i Norrström för att hindra den norske kungen att ta sig ut på öppet vatten. På botten av Norrström har nedslagna pålar, fyrkants-huggna stockar och sjunktimmer hittats. De kan ha ingått i en spärranordning. Virket var av ek och den dendrokronologiska analysen (årsringsdatering) visade att träden fällts under perioden 970–1020 e. Kr. Antalet stockar som fällts under 900-talet var få och flertalet dateringar låg i 1000-talets första decennier med en koncentration runt 1010. Intressant är att dateringarna sammanfaller med den tid då Olav den Helige och Olof Skötkonung levde och fyndet talar för att Snorre Sturlassons påstående om att Olof Skötkonung lät anlägga en spärranordning i Stocksund kan vara riktigt.

Arkeologi och kvartärgeologi är viktiga kunskapskällor till vår äldre historia och om samspelet mellan människan och det landskapet hon vistas i och förändrar. Slussenområdet har genomgått stora förändringar både genom mänskliga ingrepp, landhöjning och erosion och idag har vi svårt att föreställa oss hur det såg ut för 1 000 år sedan. Säkert är att Södermalms branta nordsida fanns redan då. Den utgör en del av en förkastningsbrant som sträcker sig längs Mälarens södra strand och fortsätter långt ned under dagens vattenyta. Mellan de brant stupande Maria- och Katarinabergen bildar Stockholmsåsen en utlöpare mot norr. Gamla stan är en del av åsen som sedan fortsätter norrut på Norrmalm där den kallas för Brunkebergsåsen. Finns det något som talar för att sagans näs funnits i verkligheten?

Vid den senaste stora ombyggnaden av Slussen på 1930-talet gjordes en mängd borrhöjningar i området för att undersöka grundläggningsförhållandena.

Genom dessa undersökningar kunde man påvisa att åsen bildar en smal höjdygg som sträcker sig från Södermalm, förbi den nuvarande slussrännan och vidare mot Gamla stan. Också på Gamla stan-sidan visar borrhöjningar att en smal udde skjuter ut från Järntorget mot söder och det är möjligt att ett smalt näs förenat Södermalm med Gamla stan under en kortare period omkring år 1000. Förhoppningsvis kommer de nu förestående undersökningarna i samband med Slussens ombyggnad att öka och fördjupa kunskapen om de förändringar som landskapet genomgått. Förutom näset gäller det också de för Stockholm så viktiga frågorna om landhöjningen och tidpunkten för uppkomsten av Norr- och Söderström.

Genom landhöjningen och utfyllnaderna längs stränderna har strandlinjerna förskjutits utåt. Omkring år 1000 var vattennivån cirka fyra meter högre än nu och vid sekelskiftet 12/1300 var den två meter högre. Utfyllnaderna utmed Stockholms stränder har dels gjorts medvetet i syfte att vinna ny mark att bygga på och dels mer oplanerat genom att stadens invånare slängt sina sopor sjön. I området kring Slussen påbörjades utfyllnaderna redan under 1200-talet och i Gamla stan står exempelvis husen vid Slussplan på mer än tio meter tjocka utfyllnadslager.



Plan och sektion över grundtopografin vid Slussen med Gamla stan till höger och Södermalm till vänster upprättad av stadsgeologen Carl Caldenius 1931, kompletterad med läget för porttornen, strandlinjen år 1300 som är markerad med gult och dagens slussränna markerad med blått.

Slussen i krig och fred

Vattenvägarna var länge de viktigaste kommunikationslederna. Någon gång under 1000-talet gjorde landhöjningen att de enda kvarvarande segellederna mellan Östersjön och Mälaren gick via Stadsholmen, det vill säga holmen där Stockholm kom att byggas. Holmen blev en plats som man var tvungen att passera på färder till och från Östersjön. Genom att man därifrån kunde ha uppsikt över och kontrollera trafiken till sjöss fick den alltmer ett strategiskt läge, vilket brukar framhållas som en starkt bidragande orsak till att Stockholm anlades på denna plats. Omkring 1300 hade landhöjningen omvandlat Mälaren från en djup Östersjövik till en insjö. Strömmar uppstod på ömse sidor om Stadsholmen. Det försvårade sjöfarten in och ut ur Mälaren och gjorde att man blev tvungen att lasta om varor på holmen.

Sannolikt bevakades sjötrafiken från de två torn som Olaus Petri nämner i *En svensk krönika* från 1500-talets första hälft. I krönikan beskriver han Stockholms grundläggning med följande ord: ”Två torn byggdes först, ett vid Norrström där slottet nu är, ett annat vid Söderström där nu Svartmunkaklostret ligger, ty där hart intill gick Söderström på den tiden och så gingo två murar ut från tornet vid Norrström och till tornet vid Söderström. Den ena muren västantill och den andra östantill och mellan murarna var staden.” Tornet som bevakade Norrström ingick i den medeltida borgen och fanns kvar fram till den förödande slottsbranden år 1697. Tornet vid Söderström bör ha legat strax ovanför Järntorget, men säkra spår av det södra tornet har ännu inte påträffats.

För de som färdades landvägen i nord-sydlig riktning fanns den smalaste passagen över Mälaren vid Stockholm. Under medeltiden mynnade Göta landsväg, det vill säga vägen söderut mot Götalandskapen, vid nuvarande Södermalms Torg. Förbindelsen vidare norrut gick via Söderbro, Västerlånggatan och Norrbro. Byggandet av Stockholms broar krävde stora arbetsinsatser och var redan på 1200-talet en riksangelägenhet som reglerades i de medeltida lagarna. På



Blyplomb med kogg som har suttit på en bal med kläde, en viktig importvara under medeltiden. Plomben kan dateras till 1500-talets början och visar att klädet kommit från Amsterdam. Blyplomben hittades i Söderström i samband med schaktningarna för tunnelbanan på 1950-talet. Foto: SSM 18968.

uppmaning av fogden på Stockholm slott skulle inte bara Stockholms invånare, utan också befolkningen i ett ganska vidsträckt område i Uppland, bidra med arbetsinsatser. Exakt när broarna byggdes vet vi inte, men första gången Norrbro och Söderbro omtalas i de skriftliga källorna är år 1288 respektive år 1289. Vid utgrävningarna på Södermalmstorg under 2014 undersöktes en metallhantverkarens verkstad, en välgjord stenlagd gata samt en karpdamm med brygganläggning från sekelskiftet 12/1300 vilket visar att människor slagit sig ned i området vid denna tidpunkt.

En av de första Stockholmsborgare vi känner till namnet är Godeke van Memel. Han var en handelsman av tysk börd och bodde på 1280-talet vid Slussplan, intill Söderström. Det var nog ingen slump att han bodde just här, vid den medeltida stadens ekonomiska nav med de stora in- och utrikeshamnarna Kornhamn och Kogghamn. Den sistnämnda låg innanför södra delen av nuvarande Skeppsbron. Under 1400-talet, när de skriftliga källorna börjar flöda rikligare, är det just i detta område som vi finner flertalet av stadens mest välbeställda köpmän.

I början av 1300-talet förlorade det äldsta tornet vid Söderström sin betydelse som försvarsanläggning. Brofästena vid den viktiga södra infarten till staden kom istället att försvaras av ett inre och yttre porttorn. Inre Söderport låg på

Gamla stan-sidan, vid Slussplan i Järntorgsgatans förlängning. Yttre Söderport stod på Södermalms nordligaste udde som låg något söder om den nuvarande Slussrännan. Tornen omtalas år 1409 respektive år 1427, men är troligen äldre.

Området vid Söderström var mycket utsatt under de många striderna kring Stockholm på 1400- och 1500-talen. Invånarna på Södermalm förde en osäker tillvaro och kungamakten förbehöll sig rätten att bränna eller beordra rivning av deras hus. De som bodde strax utanför stadsportarna uppmanades också att uppföra ”lätta byggningar”. Troligen syftar uttrycket på hus som var lätta att flytta i händelse av krig, exempelvis knuttimrade hus som kunde monteras ned och sättas upp på annan plats. Under vissa perioder rådde även totalt byggförbud på malmarna. Orsaken till dessa påbud var att man ville förhindra att fientliga trupper förskansade sig strax i bebyggelse utanför stadsportarna.

Undersökningarna på Södermalmstorg har gett en inblick i hur det ständiga krigshotet påverkade människornas vardag. Vid utgrävningarna framkom rester av trähusbebyggelse i flera nivåer som bär spår av denna oroliga tid. De yngsta byggnaderna, varav en tolkats som ett magasin, är från 1540-talet. Husen hade brunnit och det fanns få fynd som låg kvar på golven. Det kan tala för att man haft tid på sig att tömma dem och att de sedan bränts ned avsiktligt, kanske på kunglig uppmaning inför ett förestående anfall. Utmed magasinbyggnadens södra sida och nästa hus fanns en smal stensatt gång som kan markera en tomtgräns mellan husen.

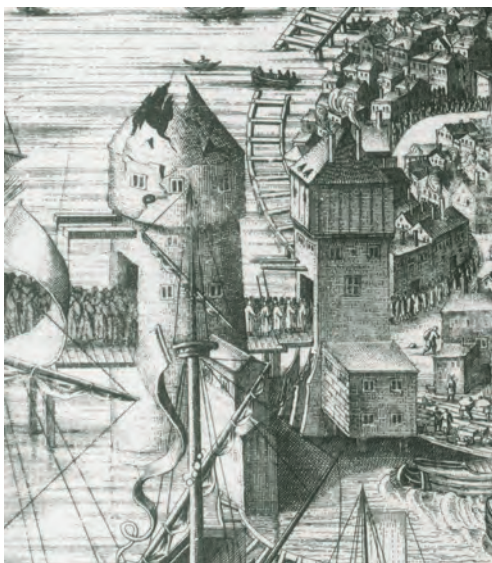
Nästa nivå av byggnader hade tillkommit på 1520-talet och var obränd. På magasinets plats låg här en mindre byggnad. I golvet fanns fyrkantiga uttag för stolpar med jämna mellanrum som antyder det funnits en indelning i bås. Golvet var täckt av dynga, vilket ytterligare stärker antagandet att huset använts som fähus. Även under denna period fanns den stensatta gången, och söder om den påträffades en eldstad som sannolikt legat i ett bostadshus, men spår efter själva bostadshuset var svåra att påvisa. Möjligen hade man inför ett krigshot monterat ned och flyttat bebyggelsen från detta skede istället för att bränna den. Resultaten av olika analyser från undersökningarna visar att dyngan från fähuset huvudsakligen kommer från få.



Undersökning av den medeltida bebyggelsen i Södermalmstorg år 2014. I förgrunden syns fähuset med hål för fyrkantiga stolpar som skiljt båsen åt.

Foto: Matthias Ek, SSM 10001446L.

Kristian den II:s trupper tågar in i Stockholm genom Söderport efter kapitulationen i september år 1520. Under belägringen har man använt kanoner och skjutit sönder tornhuvan på Ytter Söderport. Detalj av "Blodbadstavlan", ett kopparstick av Padt-Brügge 1676 efter ett försvunnet original från 1500-talets första hälft.



Genom årsringsdateringar har vi fått reda på att det virke som husen byggts av kommer från träd som fällts vintern 1523/24.

Striderna om Stockholm kulminerade på 1520-talet. Efter tre månaders belägring och med löfte om amnesti för samtliga medborgare kapitulerade Stockholm för kung Kristian II den 5 september 1520. Han kröntes i Storkyrkan i november samma år. Under kröningsfesten på Stockholm slott lät kung Kristian fängsla sina motståndare. De kom att avrättas på Stortorget mellan den 7 och 9 november 1520. Drygt 80 personer miste livet i vad som brukar kallas Stockholms blodbad.

Snart utbröt uppror där Gustav Vasa intog en ledande roll. Stockholm belägrades på nytt och på hösten 1522 var matbristen så svår att ”djäknar, gamla präster, munkar, lejt folk, borgare, pigor, drängar ... skökor och allehanda löst parti” uppmanats att lämna staden. På några få år hade den skattebetalande befolkningen minskat från cirka 1 000 personer till 308, varav nästan hälften var kvinnor. Att andelen kvinnor var mycket större än normalt visar att det framförallt var kvinnorna som stannade kvar i staden under dessa svåra år.

När Gustav Vasa red in genom Söderport under ”stort prål” klockan 10 på midsommardagen den 24 juni 1523 möttes han av en stad som lidit svårt under många och långa belägringar. Vartannat hus låg öde och många trähus hade eldats upp eftersom inga förnödenheter, däribland bränsle, kunnat föras in i staden. Gustav Vasas maktövertagande var slutpunkten på årtionden av krig där Stockholm varit i brännpunkten.

För att säkra sin och Stockholms ställning inledde Gustav Vasa ett intensivt arbete med att reparera och förbättra försvarsanläggningarna runt slottet och staden. Vid Söderström uppfördes ytterligare ett torn med vallgrav på Södermalmssidan och gamla Yttre Söderport började då kallas Mellantornet.

Arbetet med det nya tornet och vallgraven pågick under flera år och krävde stora arbetsinsatser. Enbart under ett enda år, 1548, gick det åt över 10 000 dagsverken. Att schaktningarna för vallgraven varit omfattande märktes också vid undersökningarna i Södermalmstorg, där upptill två meter tjocka gruslager



Söderport från 1570-talet. Södra infarten till staden försvaras nu av ett komplex av murar och torn. Ytterst finns det nya porttornet och rondellen samt den delvis vattenfyllda vallgraven som Gustav Vasa låtit anlägga. Detalj från kolorerat stick av Frans Hogenberg. Foto: SSM 0011839L.

låg över den brända bebyggelsen från 1500-talets första decennier.

Det nya yttre tornet, Gustav Vasas rondell, utgjordes av ett kraftigt kanontorn och väster om detta ett fyrkantigt porttorn. När Slussen byggdes om på 1930-talet dokumenterades och borttogs betydande delar av rondellen och den stenkädda vallgraven, men än idag kan man skymta en liten rest av den tidigare så mäktiga vallgravsmuren när den gröna tunnelbanelinjen lämnar Slussen på väg norrut. Rondellen låg där den runda blå byggnaden i Slussenkarusellen stod fram till rivningen hösten 2015. Byggnaden kallades vanligen för Kolingsborg, men bar kvartersnamnet Södra torn, till minne av sin föregångare. Vid ombyggnaden av Slussen på 1930-talet påträffades också den sten med "riksens vapen" som Johan III låtit sätta upp ovanför porten i det nya yttre tornet på 1570-talet.



Skulpterad kalksten med stor vapensköld, där riksvapnet, inklusive Vasaättens sköld, hålls uppe av flankerande lejon. Efter kontinentala förebilder krönte stenen Yttre Söderport och sattes upp på Johan III:s tid. Stenen påträffades vid schaktningar på östra sidan av Södermalmstorg 1932. Foto: Marianne Odelhall, SSM.

När Gustav Vasa byggt det nya tornet och vallgraven flyttades infarten till staden, något som märktes genom att det stenhus och de stenlagda gator som framkom vid undersökningarna i Södermalmstorg hade en annan riktning än bebyggelsen från de äldre perioderna. Stenhuset hade byggts vid sekelskiftet 15/1600. Det ägdes av staden, men beboddes av en hovslagare. I huset fanns ett kök med golv av kalkstensplattor och två bakugnar. Den nedre och största ugnen hade murats igen och ersatts av en mindre ugn. I båda ugnarna påträffades en stor mängd skal från hönsägg, men även gåsägg. Varför de lämnats kvar i de igenmurade ugnarna är fortfarande en gåta.

Den nya staden växer fram

Under 1630- och 1640-talen genomfördes gaturegleringar som medförde stora förändringar, framförallt på Norrmalm och Södermalm. Gamla krokiga gator och gränder rätades ut och en mängd äldre byggnader revs och ersattes av nya. Under detta århundrade fick Södermalmstorg liksom Götgatan och Hornsgatan sin nuvarande utformning och många av de byggnader som än idag finns i området kring Södermalmstorg uppfördes då.



Regleringskarta från 1642 som visar både det gamla och nya gatunätet på Södermalm.
Foto: SSM.

Det gäller bland annat den byggnad som sedan 1930-talet inrymmer Stadsmuseet och som ritats av Tessin d.ä. och Tessin d.y. Byggnaden stod klar omkring 1670 och sannolikt tillkom den välgjorda stenläggningen som påträffades vid utgrävningarna i Södermalmstorg då. Stenläggningen var en del av Brunnbacken som låg i Hornsgatans förlängning och ledde fram mot en brunn nordöst om Stadsmuseets norra flygel.



Stadsmuseets norra flygel till vänster. I schaktet syns stenhuset med ugnarna och enstensatt gata som ligger orienterade efter det gamla gatunätet.
Foto: Johan Stigholt, SSM DIG024313.

De gamla befästningarna hade också blivit omoderna. År 1637 fick de två äldsta tornen stryka på foten, bland annat för att ge plats för det första slussbygget, Kristinaslussen. Den byggdes av holländare och invigdes år 1642. Under medeltiden låg Järnvågen, det vill säga den våg där järnet vägdes innan det gick på export, vid Järntorget i Gamla stan. År 1662 flyttades den till yttre vallgraven på Södermalm som då började kallas Järngraven. Vid gravens mynning mot Mälarsidan lossades skutor med stångjärn från Bergslagen. Stångjärnen bars sedan genom graven av järnbärarna till bryggor på Saltsjösidan för att lastas på skepp för vidare färd mot kontinenten.



Järnbärarna tar en paus. De bar stångjärnen på axeln som skyddades av en kudde. Järngraven är från 1800-talets början. Målningen är tillskriven Johan Fredrik Julin.
Foto: SSM 0001209L.



Tågen på den nya sammanbindningsbanan passerar Stadsmuseets flyglar. Oljemålning av Karl August Tholander 1898. Foto: SSM 0030896L.

Sammanbindningsbanan var klar år 1871 och den gamla vallgraven fick då en ny användning. Närmast Riddarfjärden kom tågen att gå i vallgraven för att sedan fortsätta förbi Stadsmuseets flyglar och in i en ännu bevarad tunnel som mynnar norr om Medborgarplatsen.



Röda Slussen under kraftig vårflood. Mälarens vattenyta stod då 281 centimeter över Saltsjöns. Oljemålning av Anders Holm 1780. Foto: SSM 0004526L.

Kristinaslussen kom att ersättas av flera slussanläggningar. År 1755 invigdes Polhemsslussen. Den var djupare än sin föregångare och hade fyra parställda torn i rött tegel som innehöll vindbryggornas maskineri, vilket gav upphov till namnet Röda Slussen. Båda dessa slussar låg söder om den nuvarande slussrännan och delar av Polhemsslussen finns ännu kvar.

År 1852 var det dags att inviga nästa sluss konstruerad av Nils Eriksson. Den låg närmare Gamla stan och hade gjorts ännu större och bredare för att kunna uppfylla de krav som ångbåtstrafiken ställde. Även denna sluss blev snart för trång och år 1895 kom ett förslag om en ny och större slusskanal. Denna kom dock aldrig att byggas och problemen för större båtar att ta sig in i Mälaren fanns kvar tills Hammarbykanalen öppnades 1926. 1930-talets stora ombyggnad innebar också att ännu en ny sluss, Karl Johan-slussen, byggdes söder om Nils Ericsons sluss. Betydande delar av den sistnämnda finns kvar dold under trapporna upp från Karl Johans torg till Slussplan. Sedan 1935 tjänar den som en extra avtappningsränna för Mälaren.

Under 1900-talets första decennier ökade trafiken till lands snabbt. Massor av spårvagnar, bussar, bilar och fotgängare orsakade trängsel på gator och broar vid Söderström. De skulle också samsas med den korsande sjötrafiken som medförde broöppningar. Följden blev ständiga trafikstockningar, det så kallade "Slusseneländet". Efter långa diskussioner och många förslag, som bland annat innebar rivningshot för den byggnad som idag inhyser Stadsmuseet, fick problemen sin lösning på 1930-talet genom Tage William-Olssons och Gösta Lundborgs genialt utformade klöverbladsformade trafikapparat.

Trafikapparaten var sannolikt den första av sitt slag i Europa. Tillsammans med KF-husen och nya Katarinahissen från 1930-talet kom den att bilda en av Sveriges första storskaliga och konsekvent gestaltade funktionalistiska bebyggelsemiljöer, som nu står inför stora förändringar.



Ombyggnaden av Slussen på 1930-talet. Foto: Oscar Blad, SSM E 519.

Slussen år 2011. Foto: Göran Fredriksson, SSMDig 010988.



SLUSSEN

**har i alla tider varit en viktig knutpunkt i Stockholm.
Från stadens allra äldsta historia till dagens omstridda
restaurering har platsen spelat en central roll.**

**I denna bildrika essä berättar Kerstin Söderlund
om Slussens omvandlingar och de spår till det förflutna
som platsen gömmer. Läs om bränder och belägringar,
krigshot, handel, vardagsliv och trafiklösningar från
1200-talet fram till idag på en plats
som väcker känslor
som få andra.**

KERSTIN SÖDERLUND

**är arkeolog med inriktning på historisk arkeologi
vid Stadsmuseet i Stockholm.**