

Luftskyddet och Tunnelbanan

Knappt en vecka hade gått efter krigsutbrottet, förrän dess hämmande inverkan började göra sig märkbar på byggnadsmarknaden. I första hand orsakades bekymren av den allvarliga bristen på motorbränsle, varigenom materialtransporterna till byggnadsplatserna blivit i hög grad försvårade och på sina håll praktiskt taget omöjliggjorts. Om bensinrestriktionerna även i fortsättningen bli så stränga, som nu är fallet, tvingas en rad av nybyggen att stoppa. Rivningar av äldre fastigheter ha uppskjutits på obestämd tid, vilket redan det innebär en betydande inskränkning i verksamheten. Därtill kommer, att krisläget verkar förlamande på tomtspekulationen för nästa års byggnation.

Redan ha en mängd arbetare blivit permitterade på olika håll. Det vill synas, som om ytterligare stora skaror skulle drivas ut i arbetslöshet genom den stagnation som hotar. I ett sådant läge måste det vara för samhället i högsta grad angeläget att snabbt vidtaga åtgärder, som förhindra den katastrof för stora delar av näringslivet ett inställande av all byggnation skulle förorsaka.

Emellertid befinna vi oss i ett sådant läge — lyckligtvis eller olyckligtvis, hur man vill ta det — att det mycket väl går att finna lämpliga arbetsuppgifter. Det finns nämligen ett hittills försummat område av vital betydelse för huvudstadens hela befolkning, där de arbetslösa skarorna inom byggnadsbranschen skulle kunna finna full sysselsättning. Vi syfta här på anordnandet av skyddsrum för civilbefolkningen i händelse av luftanfall. Med den tyvärr vanliga sorglösheten ha myndigheterna satt denna livsviktiga fråga beträffande försvarsberedskapen i efterhand. För närvarande finns det praktiskt taget icke en bombsäker plats, dit stockholmarna kunna bege sig i händelse av angrepp från luften.

Naturligtvis finns det planer på papperet — så snart det bara gäller att öka papperförbrukningen brukar som bekant sällan den svenska organisationsapparaten klicka. Luftskyddsbyrån har en vidlyftig plan uppgjord för anordnande av provisoriska normalskyddsrum över hela staden. Men denna är icke avsedd att komma till utförande annat än om luftskyddstillstånd proklamerats. Detta sker emellertid inte med mindre än att landet befinner sig i överhängande fara — och då är det så dags! Med kännedom om verkan av den

nutida krigföringens blyxtangrepp, kan man vänta sig, att myndigheterna få mycket liten — kanske rent av ingen — tid på sig att föranstalta om dessa skyddsåtgärder.

Därtill kommer, att dessa s. k. normalskyddsrum, som enligt planen skola anordnas i källarlokaliter och andra lämpliga utrymmen under jord, endast äro säkra mot bombspittror, instörtande murar och gas. Däremot lämna de intet effektivt skydd vid direkt bombnedslag. Anordnandet av bombsäkra skyddsrum ankommer nämligen på stadens myndigheter — icke luftskyddsbyrån — och därvidlag har man inte kommit längre än att man anvisat 900,000 kr. för iordningsställande av ett stort skyddsrum under Hötorget. Arbetena på dettas iordningsställande skall börjas i dagarna — med omläggande av en vattenledning! Hur länge det sedan dröjer, innan man kan börja upp- och nerbygga det stensatta skyddsvalvet, är svart att säga. I alla händelser försiär ju icke heller denna enda plats-längd.

I en huvudstad med Stockholms utsatta läge i händelse av krigsrisk måste civilbefolkningen oundgängligen beredas större säkerhet. Här finns ju, mitt i stadens centrum, både notstation och landets viktigaste järnvägsknut — två attraktiva mål för tienstigt bombflyg. Att Stockholm som »öppen stad» skulle undgå flygangrepp kan salunda helt lämnas ur räkningen. Här räcker det inte med att ett eller annat tusental personer få effektivt skydd — man måste sörja för alla.

En stor generalplan för allmänna skyddsrum finns också uppgjord slutande på en summa av 10 miljoner. Av dessa voro skyddsrummen under Hötorget och Östermalmstorg avsedda till utförande omedelbart. Men planerna på Östermalmstorg strandade på det av stadsfullmäktige uppställda villkoret, att statsbidrag skulle erhållas till arbetets utförande. Begäran härom blev avslagen — det rör sig om en kostnad på närmare miljonen — och därmed har frågan för närvarande fallit.

Anordnandet av dessa skyddsrum bör emellertid helst ske på sådant sätt, att lokalerna även kunna utnyttjas i fredstid. Det har ofta talats om ett stort garage under Brunkebergstorg — varför inte låta detta komma till utförande och samtidigt göra platsen bombsäker? Väsentliga lättnader i trafiken under normala förhållanden skulle också kunna vinnas genom anordnandet av

undergångar för fotgängare på vissa särskilt besvärliga punkter, exempelvis i korsningen Kungsgatan—Vasagatan. Vid krigstillfälle kunde en sådan anordning även utnyttjas som skyddsrum.

En meningsskiljaktighet föreligger mellan luftskyddsmyndigheten och Stockholms stad, i det att den förra håller före, att anordnande av många men smärre skyddsrum äro att föredraga framför några få stora. Det är ju också i hög grad angeläget, att vägen till skyddsrummen inte är för lång, så att befolkningen snabbt kan hinna dit i händelse av fara. Rusningen till ett fåtal stora skyddsrumscentraler i den stil stadens myndigheter tänkt sig, kan också lätt ge anledning till panik i kritiska ögonblick.

Jämför man förhållandena här med de kontinentala storstädernas luftskyddsåtgärder, finner man vår sorglöshet närmast generande. Nu om någonsin äro verkliga krafttag på sin plats. Det finns dock ingen anledning att vräka ned stora summor på för framtiden improduktiva ändamål. Anordnandet av skyddsrum kan mycket väl ställas i samband med genomförandet av även i fredstid nödvändiga företag. I främsta rummet har man då att överväga ett snabbt igångsättande av det stora tunnelbaneprojektet. När en stads befolkningssiffra nått upp till 700,000, som nu är fallet med Stor-Stockholm, måste man för lösandet av trafikproblemen under alla omständigheter sörja för att avlasta trafiken på gatorna genom ett tunnelbanesystem, vilket bl. a. framhölls vid sommarens stora stadsbyggnadskongress.

Stockholms tunnelbanefråga, som blötts och stötts under så många år, ligger för närvarande hos en kommitté »för ytterligare utredning». Med kännedom om den snigelfart, varmed allt utredningsarbete brukar bedrivas, finnes det väl föga hopp om, att denna kommitté skall kunna komma fram med något antagbart förslag i höst, som annars är avsett. Dock vet man av erfarenheterna från Paris under det förra kriget, att tunnelbanestationerna utgöra utomordentliga tillflyktsorter under bombardemang och luftanfall.

Här finns en möjlighet att med en gång åstadkomma ett effektivt system av luftskyddsrum i stadens centrala delar. Förutsättningen för att tunnelbanan skall ha någon verklig betydelse i detta hänseende är emellertid, att den icke, som den nya utredningen huvudsakligen avser, från Tegelbacken dras under Kungsholmen direkt ut till Bromma. Både med hänsyn till trafikens och luftskyddets krav är en sträckning enligt Sveavägsalternativet att förorda, då tunnelbanan skulle beröra det tätbebyggda City-området och även genomkorsa Vasastaden och Kungsholmen. Den av spärvägsledningen förordade sträckningen i Vasagatan erbjuder icke samma möjligheter.

Ett omedelbart igångsättande av tunnelbygget, varvid man förslagsvis kunde börja med urschaktningen för de blivande stationerna, vilka redan enligt det ursprungliga förslaget tänkts som luftskyddsrum, skulle lösa frågan om bombsäkra skyddsrum för stora delar av staden.

De erfarenheter man hittills fått av den moderna krigtöringen visa, att broar ingalunda äro den idealiska förbindelsen mellan olika stadsdelar. Trafiken i Stockholm kan lätt lamsläs genom bombfällning mot broarna. Ingen stad, med undantag av Venedig, torde i det hänseendet vara så illa utsatt. Slussmaskinen torde utgöra ett förträffligt mål och råkar även Västerbron förstöras, finns ingen förbindelseled söderut. Nyttan av en tunnel under strömmen är under sådana omständigheter uppenbar. Man får även hoppas att, då den mycket omtalade förbindelseleden mellan Blasieholmen och Skeppsbron blir verklighet, denna utföres som tunnel, varigenom man säkrar förbindelsen med Gamla stan. Ett annat projekt, som nu också bör kunna realiseras, är förbindelsen mellan Klarabergstrakten och Kungsholmen. Denna bör i så fall icke utföras som viadukt över järnvägen — en sådan skulle säkerligen bli obrukbar så gott som omedelbart efter ett krigsutbrott. Den bör dragas under järnvägsspåren och Klara sjö fram till Kungsholmssidan. Med ett sådant system av tunnlar vore trafiken inom Stockholm effektivt säkrad även under krigstillstånd.

Inom gatukontoret planerar man redan en omdirigering av arbetsstyrkan på uppgifter av här antytt slag för den händelse att den notande stagnationen på byggnadsmarknaden skulle bli verklighet. I gatunamndens stat för nästa år ha miljonbelopp upptagits för exploatering av Arstaområdet och andra stora byggnadsområden. Men om byggnationen avstannar, komma väl stadstullmäktige under nuvarande förhållanden att hellre se tiden an och i stället använda pengarna för andra ändamål. På gatukontoret är man fullt beredd för en omläggning av hela arbetsplanen.

Ett arbete, som under alla omständigheter omedelbart bör igångsättas, är genomförandet av luftskyddsbyråns plan för iståndsättande av normalskyddsrum. Om dessa iordningsställas i fredstid, kunna de förses med permanenta anordningar genom förstärkande järnbalkar, gastäta dörrar etc. Dessa skyddsrum äro mestadels belägna i källarlokaler, dels i enskilda fastigheter, dels i statens eller stadens hus. Det ligger i husägarnas välförstådda intresse att redan nu låta luftskyddet utföra dessa arbeten, då lokalerna sedan efter en kort ändringstid kunna begagnas för sitt vanliga ändamål. Med de provisoriska anordningar, som skulle vidtagas vid proklamerande av luftskyddstill-

Forts. å sid. 439.

(Forts. fr. sid. 434.)

stånd, sker ett mycket större intrång. Då får man icke tid med annat än att insätta stöttor av virke, vilka omöjliggöra lokalernas användning för annat ändamål. För anskaffande av det material, som behövs för normalskyddsrummen, står redan en halv miljon kronor till gatunämndens förfogande.

Man kan nu fordra, att myndigheterna vidtaga skyndsamma åtgärder för att bereda Stockholms invånare större trygghet vid krigsfara. Man får då också hoppas, att de miljoner, som därtill

oundgängligen krävas, inte i någon slags panikstämning planlöst offras bara på att gräva ned sig i jordens skyddande innandömen. Det finns så många möjligheter att samtidigt lägga ned pengarna på produktiva ändamål. I första hand bör man ta fasta på möjligheten av att genom ett igångsättande av tunnelbygget samtidigt skapa bombsäkra luftskyddsrum. I andra hand bör man tänka på möjligheten att anordna garage- och lagerrum med bombsäkra valv samt lämpliga undergångar vid särskilt svåra trafikpunkter.