

122:4:212(b)

BIHANG N:r 38

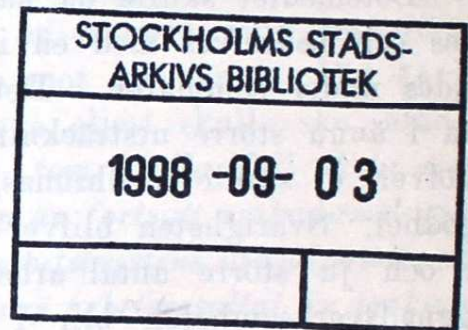
till

Beredningsutskottets utlåtanden och memorial för år 1893.

Andrée, S. A.

Handlingar till frågan om försök att sysselsätta arbetslöse med anläggande af subways i stadens gator.

- I. Herr Andréés motion i ämnet (sidd. 1—7).
- II. Byggnadskontorets däröfver afgifna tjenstememorial med bilagor (sidd. 8—37).



I.

Motion.

Sedan en följd af år har frågan om arbetslösheten i hufvudstaden periodiskt återkommit och varit föremål för lifliga debatter och åtskilliga förslag till lösning. Pressen, allmänheten, kommunalstyrelsen och de arbetslöse själfva hafva vidlyftigt och med intresse behandlat densamma. Den är ock väl förtjent af all denna uppmärksamhet, enär dess tillfredsställande lösning är, ifrån flere synpunkter, af synnerlig vigt för kommunen.

Den är af vigt ifrån ekonomisk synpunkt, emedan ingen eller en olämplig användning af för handen varande arbetskrafter innebär en stor ekonomisk förlust för kommunen, och den är af vigt ifrån moralisk synpunkt, emedan arbetslösheten medför brist och nöd och därigenom ökar frestelsen till felsteg och lagöfverträdelser.

Kommunala åtgärder till arbetslöshetens afhjälpande torde därför vara fullt motiverade, oberoende af alla tvister om huruvida barmhertighetshänsyn eller skyldighetshänsyn varit, eller bör vara, hufvudmotiv för kommunens ingripande i detta hänseende.

Det är ock ett faktum, att kommunen såsom sådan hvarje år gör ganska betydande uppoffringar för detta ändamål, så att frågan numera icke längre synes vara om något skall göras, utan endast *hvad* som skall göras.

Man har då att först tillse, hvad som framkallar arbetslösheten, samt öfverväga, om dess orsaker kunna aflägsnas. Kan detta icke ske, måste andra utvägar anlitas.

Orsaken torde väl allmänt erkännas vara den, att det byggnads- och annat utarbete, som hvarje år måste utföras för kommunens och enskilde arbetsgifvares räkning, drifves med olika intensitet under olika delar af året, i det man söker få så mycket som möjligt utfördt under den mildare årstiden. Ty häraf blir en nödvändig följd, att en del af de under sommaren sysselsatte arbetarne ej kunna sysselsättas när den kalla årstiden inträder.

Botemedlet skulle då naturligtvis vara, att det totala årsarbetet jämnare fördelades och bedrefves med en i genomsnitt mindre arbetsstyrka än den, som nu användes under sommaren. Detta lärer ock så vidt möjligt ske, men låter sig icke göra i ännu större utsträckning, enär då dels det årliga arbetskvantum, som staden behöfver, ej skulle medhinnas, dels ock det utförda arbetet alltför mycket förlorar i godhet. Svårigheten blir därvid större, ju större arbetskvantiteter det är fråga om och ju större antal arbetare som användes, äfvensom ju större den enskilda byggnadsverksamheten blir i förhållande till stadens. Ett sådant tillvägagående kan därför ej tillämpas i tillräckligt omfång, när de arbetslöses antal är så stort, som det numera synes komma att regelmässigt blifva i Stockholms stad.

Arbetslösheten måste alltså delvis på annat sätt afhjälpas, och detta synes då endast kunna ske genom att särskilda arbeten företagas under vintern. Det är ock denna väg som man inslagit, i det att staden hvarje vinter sysselsätter de lediga arbetarne med makadamslagning, hvilken skett i en skala, hvarom man kan göra sig en föreställning däraf, att förra vintern omkring 800 man lära varit därmed sysselsatta, och att staden för närvarande har 100,000 kubikmeter makadam, som anses motsvara stadens behof under en tidrymd af ungefär 20 år, eller till år 1913.

Det kan icke nekas, att detta arbete ifrån flere synpunkter ganska väl lämpat sig för ändamålet, så länge staden ej hade öfverflöd på makadam. Men helt

annorlunda ställer sig saken nu, när stora förråd af nämnda material finnas samlade. Ty då är ett fortsättande af makadamslagningen en så i ögonen fallande oformlighet och så stridande mot en förnuftig ekonomi, att det både för arbetare och andra ter sig såsom en uppenbar misshushållning, och man är då redan i en farlig närhet till den punkt, där både hos arbetsgifvare och arbetare den för en sund verksamhet förderfliga tanken kan vakna, att det är önskvärdt, att arbetet göres så föga effektivt som möjligt.

Att ett sådant sakernas tillstånd måste sorgfälligt undvikas, torde af alla medgifvas, och lika klart torde vara, att de åtgärder, som skola vidtagas, måste vidtagas snart och blifva af en ganska genomgripande natur. Ty äfven den, som anser, att makadamslagning i stor skala skulle kunna fortgå ett eller två år till, kan dock icke göra sig blind för, att man oundvikligen inom kort måste upphöra med ett arbete, som för hvarje år blir allt orimligare, och ersätta det med ett annat, som bättre tillfredsställer anspråken på en ändamålsenlig användning af kommunens medel.

Innan jag framlägger det förslag, som jag nu har att i detta afseende göra, vill jag starkt betona, att jag härmed icke väcker fråga om att anställa nya arbetare utöfver de hittillsvarande, utan endast gör en framställning om att med användning af samma arbetsstyrka *utbyta* ett arbete mot ett annat. Det är icke heller fråga om att anslå penningar utöfver hvad som eljest skulle ske, utan det skall här endast blifva fråga om att vissa *arbetare, som i alla fall skola sysselsättas, måtte få en annan och lämpligare sysselsättning än fortsatt makadamslagning*, samt att *summor, som i alla fall måste utgifvas till arbetsbristens afhjälpande, skola användas till anskaffande af ett annat och värdefullare arbetsresultat än makadam*.

Då man tager i betraktande, att de arbetare, hvarom det här är fråga, till öfvervägande del utgöres af utarbetare, d. v. s. arbetare, hvilka äro vana vid arbete i jorden, såsom schaktning, grundläggning, murning, stenläggning, bergsprängning o. s. v., och då det i flere hänseenden är af vikt, att det vinterarbete, som förelägges dem, ej är dem alltför främmande, synes det, att man bör gifva företräde åt vinterarbeten af så vidt möjligt liknande natur med de ofvannämnda. Den kalla årstiden lägger hinder i vägen för dylika arbeten på jordytan, men den hindrar icke, att de företagas i de delar af jorden, där köldens verkningar ej längre äro märkbara, d. v. s. under jordytan. Detta är ock hvad som enligt min mening kan och bör ske, och det arbetsresultat, som därvid bör eftersträfvast, är s. k. *subways*, d. v. s. underjordiska hvalfgångar, sträckande sig under stadens gator och så rymliga, att de kunna i sig upptaga hufvudmassan af de rörlednin-

gar och kablar, som eljest måste hafva plats i stadens gator, samt medgifva lätt tillträde till de ledningar, som komma att blifva dit införda.

Tanken på att förse Stockholm med ett system af subways verkar i första ögonblicket fränstötande, ty man har blifvit van att därmed förbinda tanken på så stora utgifter, att Stockholms stad ej skulle kunna underkasta sig dem. Jag har ock själf varit af samma mening och är det fortfarande, så vidt man skulle vilja föreslå, att Stockholms stad utöfver alla sina andra arbeten skulle inom en viss tid fullborda ett system af subways under stadens gator. Men saken ställer sig betydligt annorlunda, när det blott är fråga om att årligen för detta ändamål använda endast de penningar, som *man i alla fall är nödsakad att använda* till arbetslöshetens afhjälpan. Ty det gäller då icke att öka utgifterna, utan endast att ombyta arbete, och om några ekonomiska äfventyr för staden kan det då ej ens blifva tal. Frågan blir då rätt och slätt den, huruvida man skall utbetala en viss summa penningar till arbetslön för makadamslagning *eller* för subways, och hvilketdera som skall ske bör förnuftigvis endast bestämmas af insigten om, hvilketdera som är för staden nyttigast. Har Stockholms stad mera nytta af att ega subways än att öka sitt makadamförråd, och kan staden fritt välja mellan dem, så bör staden låta göra subways *i stället för* makadam.

För min del kan jag icke inse nyttan af att staden nedlägger penningar på att nu göra i ordning makadam för de tider, som följa efter år 1912, men kan däremot ganska väl inse nyttan af att staden småningom erhåller ett årligen växande nät af subways. Dessas nytta är verkligen så påfallande, att jag här blott behöfver i största korthet erinra därom.

Därvid böra i främsta rummet ihågkommas fördelarna af att stadens alla rörledningar samt elektriska ledningar, som nu äro lagda i själfva gatumarken, kunna förflyttas till subways. Genom en sådan åtgärd skulle kostnaderna för underhålls- och reparationsarbeten vid ledningarna blifva betydligt förminskade samt utvidningsarbeten kunna försiggå med större lätthet och mindre kostnad än nu är fallet. Det bättre skick, hvari ledningarna skulle kunna hållas, kommer att till det minsta möjliga nedbringa förlusterna genom otätheter i ledningarna och genom skador vid rörbristningar. De ständiga upprifningarna af gatorna kunna till största delen upphöra, hvarigenom mycken vantrefnad och många trafikhinder kunde undvikas samt gatorna öfver hufvud taget bibehålla sig i bättre skick.

Det af många eftersträfvade önskemålet att få bort de elektriska luftledningarna skulle småningom kunna uppnås, hvarjämte anläggandet af elektriska, hydrauliska och pneumatiska kraftöfverföringar, pneumatisk postbefordran o. s. v.

blifver väsentligen underlättadt. Inrättningar af detta slag kunna därigenom komma till stånd tidigare än eljest och ett uppslag sålunda gifvas till flere för samhället betydelsefulla industriella företag.

Enär dessa subways naturligtvis endast mot afgift skulle upplåtas till begagnande af andra än staden, är det gifvet, att staden på detta sätt skulle kunna få en icke obetydlig inkomst till ersättning för de gjorda utgifterna.

Företaget att anlägga subways skulle alltså, utan att ådraga staden nya utgifter, minska de nuvarande utgifterna för flere andra ändamål och t. o. m. gifva staden direkta inkomster, eller, med andra ord, de summor, som eljest blifva använda till framställandet af ofruktbara makadamhögar, skola blifva räntebärande och kanske till och med gifva staden afkastning därutöfver.

Bland skäl, som i öfrigt tala för detta förslag, må framhållas, att vinterkölden, långt ifrån att skada detta arbete, tvärtom är gynnsam för detsamma. Frysningen af jorden bidrager nämligen till bärformågan hos den öfver subways liggande massan, hvarför det nuvarande rörnätet, under hvars nedersta delar subways skulle komma att stryka fram, mindre än eljest behöfver utsättas för kännbara rubbningar under arbetet. En annan fördelaktig omständighet är den, att arbetet, som utföres under jord, blir i motsats till flertalet andra vinterarbeten fullkomligt oberoende af väderleken, hvadan detsamma kan regelbundet fortgå. Såsom en icke oviktig omständighet bör äfven bemärkas, att det genom en lämplig indelning af arbetet blir möjligt åstadkomma att, när arbetet om våren upplig hör, de färdiga delarna af subways utgöra ett sammanhängande helt, som då kan tagas i bruk, samt att de provisoriska åtgärder, som behöfva vidtagas vid arbetsställena, när arbetet afbrytes, hvarken äro omständliga eller dyrbara. De skäl, som tala för förslaget, äro således både många och kraftiga samt torde svårligen kunna i något väsentligt afseende vederläggas.

Man skulle kunna mot detta förslag invända, att den kvantitet subways, som på nämnda sätt skulle åstadkommas, blefve obetydlig. Detta beror dock på kostnaden, hvilken i sin ordning beror på, hvilken terräng som väljes, hvilka dimensioner som gifvas åt subways, samt huru de byggas. För att rätt kunna bedöma denna sida af saken fordras alltså särskilda utredningar och förslag, som det torde blifva byggnadskontorets uppgift att lemna. Men så mycket torde man dock kunna i förväg se, att, äfven om den summa, som nu årligen utbetalas för makadamslagning, ej räcker till för anläggningen af mer än 1 à 1,5 kilometer subways pr år, staden ändock skall inom mycket kort tid och i afsevärdt mått komma i åtnjutande af de fördelar, som ofvan blifvit anförda.

år 1893.

Kanske skall man äfven anmärka, att arbetet under gatorna skall hafva till följd, att sättningar uppstå i de öfverliggande gatorna, hvilkas omläggning alltså blir nödvändig. Det är möjligt, att så kommer att inträffa, men denna olägenhet kan dock på flere sätt förminskas, dels genom att förlägga subways på lagom djup och i lämplig terräng samt på passande ställe under gatan och dels genom att, för de första försöken och tills erfarenhet vunnits, välja sådana gator, som redan äro i ett mindre tillfredsställande skick, så att deras omläggning i alla fall tämligen snart måste företagas.

Slutligen vill jag äfven i förväg besvara en invändning, som man förmodligen skall vilja framställa, nämligen att den arbetsstyrka, som på detta sätt kan sysselsättas, blir relativt liten, emedan arbetsställena blifva för fåtaliga. Detta behöfver dock uppenbarligen ej blifva fallet, om alla möjligheter därvidlag tillgodogöras. Må man t. ex. föreställa sig, att en subway skall anläggas under Regeringsgatan från Gustaf Adolfs- till Roslagstorg, ett afstånd af 1300 meter, samt att 7 man kunna sysselsättas vid hvarje arbetsställe. Om man då arbetar blott från ena ändan och endast i en riktning, kunna ej mer än 7 man sysselsättas. Men om det arbetas från båda ändarna samtidigt, kunna 14 man sysselsättas, och om man dessutom arbetar från midten mot båda ändarna kunna 28 man där erhålla arbete o. s. v. Upptages arbetet vid alla gatukorsningar och drifves i båda riktningarna, kunna ungefär 200 man sysselsättas ensamt på denna linie, oberäknadt dem, hvilka utanför subways få arbete med körslor m. m. Genom att göra förgreningar i tvärgatorna kunna ännu flere arbetsställen beredas, och det är alltså tydligt, att man på detta sätt kan inom ett ganska begränsadt område sysselsätta hela den arbetsstyrka, hvarom det plägar vara fråga. Jag kan därför icke finna någon svårighet att öka arbetsställets antal, i mån som det är behöfligt för arbetarnes sysselsättande, och vill för öfrigt betona, att, om det än så skulle vara, att endast ett begränsadt antal arbetare lämpligen kan sålunda sysselsättas, må väl detta ej utgöra skäl mot att använda alla dem, som verkligen kunna användas, lika litet som den omständigheten, att icke alla arbetslöse kunna användas för sprängningsarbeten, utgjort skäl mot att därtill använda ett mindretal.

Så vidt jag kan se, äro därför de invändningar, som kunna framställas ej af sådan vikt, ej heller de svårigheter, som kunna möta, af sådan beskaffenhet, att de böra afhålla från att göra ett kraftigt försök i den nu föreslagna riktningen. Jag tror mig så mycket hellre kunna våga ett sådant påstående, som min uppfattning eger godt stöd i uttalanden från sakkunnigt lall.

år 1893.

Bih. nr 38.

I en berättelse, som en af ingeniörerna vid stadens byggnadskontor offentliggjort i Ingenjörsföreningens förhandlingar för år 1880, framhåller nämligen denne sakkunnige vissa af de olägenheter, som vidlåda det nuvarande systemet med nedläggande af rörledningar i gatorna, och att man för att undvika dessa olägenheter flerstädes i utlandet börjat anlägga underjordiska hvalfgångar eller subways, samt anmärker angående lämpligheten af att anlägga subways i Stockholm, att i vårt klimat, där frosten oftast orsakar skador i ledningarna, och där man under en lång tid af året ej kan verkställa gatureparationer, skulle anläggandet af dylika hvalfgångar vara mera berättigadt än i sydligare länder. Enligt hans åsigt synes alltså ett förslag att anlägga subways i Stockholm vara väl värdt att tagas i allvarligt öfvervägande.

Slutligen må det ännu en gång starkt betonas, att jag icke afser, att detta företag skall gifvas någon annan karaktär än den att vara ett nödhjälpsarbete. Det bör sålunda aldrig tillgripas, när behöfligare och lämpligare arbeten ofvan jord finnas att tillgå. Icke heller bör det direkt kombineras med de gatuarbeten, som utföras under sommaren, ty då skulle det genom att öka arbetsstyrkan under sommaren motverka sin egen uppgift.

Slutligen bör till dess utförande *inga andra penningar användas än de, som i alla fall måste gifvas ut för att lindra arbetslösheten.*

Om denna uppfattning strängt fasthålles, skall företagets genomförande helt visst fullständigt och för en lång framtid lösa frågan om arbetslösheten på ett ganska tillfredsställande sätt och utan onyttiga eller ökade utgifter för Stockholms stad.

På grund af hvad jag här ofvan anført vill jag alltså föreslå herrar stadsfullmäktige besluta,

att, när arbetslöshet i större omfång råder inom Stockholms kommun och de arbetslöse ej kunna gifvas tillräcklig sysselsättning med annat för kommunen fullt nyttigt arbete, må försöksvis anläggas s. k. subways, dock ej i större omfång än som till arbetslöshetens afhjälpande är oundgängligen nödvändigt.

Stockholm den 1 december 1892.

S. A. ANDRÉE.