

National Library
of Sweden

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1924: 45
FINANSDEPARTEMENTET

KOMMUNAL AFFÄRSVERKSAMHET

I DE

SVENSKA STÄDERNA

AV

HELGE LINDHOLM och GILLIS BERGQVIST

STOCKHOLM
1924

Statens offentliga utredningar 1924

Kronologisk förteckning

1. Angående ordnandet av statens kommersiella informationsverksamhet. Promemoria, avgiven av chefen för utrikesdepartementets speciella handelsavdelning. Marcus. 28 s. **U.**
2. Det svenska lantbrukets produktionskostnader. 2. Bokföringsåren 1920—1921 och 1921—1922. Av L. Nanneson. Meddelande från Kungl. Lantbruksstyrelsen nr 247 (nr 6 1923). Svanbäck. (6), 107 s. **Jo.**
3. Kungl. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 12. Utredning beträffande planmässig elektrifiering av landsbygden inom Kopparbergs län. Beckman. 47 s. 2 kart. **Jo.**
4. Supplement nr 2 till Sveriges familjenamn 1920. Stat. Repr.-anst. 10 s. **Ju.**
5. Betänkande med utredning och förslag angående det fria och frivilliga folkbildningsarbetet. Eklund. vij, 208 s. **E.**
6. Utredning rörande ny vattenväg mellan Östersjön och Vänern, Göta kanal, jämte bihang, innefattande preliminär utredning rörande vattenväg mellan Hjälmaren och Vänern, Svea kanal. Meddelande från Kungl. Kanalkommissionen. Nr 4. Hæggström. 173 s. 3 kart. **K.**
7. Betänkande och förslag angående läroverks- och landsbibliotek. Uppsala, Almqvist & Wiksell. xj, 511 s. **E.**
8. Kungl. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 13. Utredning beträffande planmässig elektrifiering av landsbygden inom Västmanlands län. Beckman. 36 s. 2 kart. **Jo.**
9. Kungl. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 14. Utredning beträffande planmässig elektrifiering av landsbygden inom Värmlands län. Beckman. 52 s. 2 kart. **Jo.**
10. Kungl. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 11. Utredning beträffande planmässig elektrifiering av landsbygden inom Blekinge län. Beckman. 32 s. 2 kart. **Jo.**
11. Kungl. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 15. Utredning beträffande planmässig elektrifiering av landsbygden inom Jämtlands län. Beckman. 32 s. 2 kart. **Jo.**
12. Kungl. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 18. Utredning beträffande planmässig elektrifiering av landsbygden inom Gotlands län. Beckman. 19 s. 1 karta. **Jo.**
13. Förslag till löneregelering för befattningshavare vid rikets allmänna läroverk samt vid folk- och småskolor m. fl. läroanstalter. Tullberg. 413 s. **E.**
14. Iakttagelser rörande socialiseringen i Österrike 1918—1922. Av Nils Karleby. Tiden. vij, 111 s. **Fi.**
15. Det svenska tobaksmonopolet. En undersökning av dess verksamhet 1915—1922. Av M. Marcus. Tiden. vij, 106 s. **Fi.**
16. Betänkande med förslag till gruvlag. Norstedt. 400 s. **Ju.**
17. Kungl. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 19. Utredning beträffande planmässig elektrifiering av landsbygden inom Västernorrlands län. Beckman. 77 s. 2 kart. **Jo.**
18. Kungl. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 9. Utredning beträffande planmässig elektrifiering av landsbygden inom Hallands län. Beckman. 146 s. 3 kart. **Jo.**
19. Anvisningar rörande vägväsendet och automobiltrafiken. Blom. 24 s. **K.**
20. Skeppstjänstkommitterades betänkande. 3. Förslag till lag om särskild pensionsförsäkring av sjöfolk. Marcus. 123 s. 1 tab.-bil. **H.**
21. Fastighetsregisterkommissionens meddelanden. 13. Sammandrag av inkomna yttranden över fastighetsregisterkommissionens förslag den 25 augusti 1923 angående tillsynen å fastighetsregistreringen m. m. Palmquist. 79 s. **Ju.**
22. Statens järnvägar. Kortfattad översikt av deras tillkomst, ekonomi och organisation. Av M. Marcus. Tiden. vij, 149 s. **Fi.**
23. Handledning vid utarbetandet av brandordningar för landskommuner. Marcus. 16 s. **K.**
24. K. skolöverstyrelsens utlåtande över skolkommissionens betänkanden 1—5. Norstedt. 346 s. **E.**
25. Normalbestämmelser för leverans och provning av cement (cementbestämmelser) samt för byggnadsverk av betong och armerad betong (betongbestämmelser). Norstedt. 42 s. **K.**

26—27. Betänkande med förslag till ett systematiskt utforskande av den svenska allmogekulturen. 1. Huvudbetänkande och förslag. viij, 156 s. 1 pat.-tab. 2. Allmogeforskningen i Sverige och dess nordiska grannländer. iv, 204 s. V. Petterson. **E.**

28. Kungl. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 16. Utredning beträffande planmässig elektrifiering av landsbygden inom Norrbottens län. Beckman. 21 s. 2 kart. **Jo.**
29. Kungl. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 20. Utredning beträffande planmässig elektrifiering av landsbygden inom Västerbottens län. Beckman. 29 s. 2 kart. **Jo.**
30. Statens järnvägar som allmänt affärsverk. Tiden. 411 s. **Fi.**
31. Utredning rörande kungl. teaterns ekonomi och konstnärliga verksamhet. Norstedt (2), 63, 27 s. **E.**
32. Malmkommissionens slutbetänkande. Utredning angående nyttiggörandet av statens norrländska malmfyndigheter. Beckman. 346 s. **H**
33. Malmtillgången i Norrbottens län. Utredning, ingående i malmkommissionens betänkande den 31 mars 1923. Av Edw. S. Berglund. Beckman. 130 s. **H.**
34. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 26. Ljusindustrien samt tillverkningen av glycerin med särskild hänsyn till förhållandena före världskriget. Av J. Lublin. Tullberg. iv, 119 s. **Fi.**
35. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 27. Ylleindustriens produktionsförhållanden. Av K.-G. Hagström. Marcus. iv, 110 s. **Fi.**
36. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 28. Den svenska tegelindustriens utveckling 1881—1913 med särskild hänsyn till dess ställning åren närmast före världskriget. Av R. Ohlin. Marcus. iv, 79 s. **Fi.**

37—38. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 36. Betänkande angående tullsystemets verkningar i Sverige före världskriget. Marcus. Del I. xix, 365 s. Del II. 354 s. **Fi.**

39. Sveriges vattenkrafttillgångar och vattenkraftproduktion. Av S. Lübeck. Tiden. 15 pl. viij, 149 s. **Fi.**
40. Till frågan om ny jorddelningslagstiftning. Palmquist. (4). 368 s. **Ju.**
41. Utredningar med förslag till lag om lärlingsväsendet i vissa yrken. Norstedt. 104 s. **E.**
42. Förbrukningen av virke till husbehov på Värmlands läns landsbygd. Norstedt. 79 s. **Jo.**
43. Domänstyrelsens utlåtande den 28 maj 1924 med förslag till kolonisation å kronoparker i Norrland och Dalarna. Tullberg. 76 s. **Jo.**
44. Kungl. Elektrifieringskommitténs meddelanden 17. Utredning beträffande planmässig elektrifiering av landsbygden inom Jönköpings län. Beckman. 63 s. 2 kart. **Jo.**
45. Kommunal affärsverksamhet i de Svenska Städerna. Av H. Lindholm och G. Bergqvist. Tiden. vij, 332 s. **Fi.**

Anm. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

KOMMUNAL AFFÄRSVERKSAMHET

I DE

SVENSKA STÄDERNA

AV

HELGE LINDHOLM och GILLIS BERGQVIST

STOCKHOLM,
BOKFÖRLAGS-A.-B. TIDENS TRYCKERI.
1924.

KUNGL. BIBLIOTEKET STOCKHOLM

Utarbetad på uppdrag av Socialiseringsnämnden.

FÖRORD.

Socialiseringsnämnden överlämnar härmed till offentligheten en undersökning av kommunal affärsverksamhet i de svenska städerna.

Nämnden har ansett erforderligt att såsom ett grundläggande material för bedömande av till nämndens prövning hänskjutna spörsmål utföra och sammanställa utredningar rörande dels ekonomiska företag av olika typer, dels olika näringsområden. Från de för nämndens arbete givna utgångspunkterna har det därvid varit av särskild vikt att studera nu befintliga, från den privata företagstypen väsentligt avvikande, i olika hänseenden mer "allmänna" företag. Nämnden har fördenskull gått i författning om utarbetande av specialutredningar rörande statens och kommuners affärsverk samt rörande kooperativa företag.

*

Överenskommelser om utarbetande för nämndens räkning av redogörelse för den kommunala affärsverksamheten i städerna träffade socialiseringsnämnden i december 1920 med Svenska Stadsförbundets kommunala centralbyrå. Inom denna har arbetet omhänderhafts av kommunala centralbyråns chef direktör Helge Lindholm och fil. lic. Gillis Bergqvist.

Kommunala centralbyråns redogörelse överlämnades till socialiseringsnämnden i januari 1923 med en skrivelse, vari bl. a. anföres:

"Redogörelsen, som väsentligen grundar sig på städernas egna tryckta eller eljest offentliggjorda handlingar, har till huvudsakligt syfte att belysa omfattningen och arten av de svenska stadskommunernas affärsverksamhet. Verksamhetens

ekonomiska resultat torde i allmänhet icke kunna bedömas annat än efter ingående undersökning av varje särskilt företag. De ekonomiska uppgifter, som meddelats, torde emellertid hava ett visst värde ur orienteringssynpunkt och framträda icke med några anspråk därutöver. Dessa uppgifter avse i allmänhet åren 1896, 1908, 1913 och 1919. Förstnämnda tidpunkt torde ungefär sammanfalla med den moderna kommunalindustriens genombrott; från 1908 föreligger i nationalförmögenhetsutredningen ett omfattande material, som synts böra tillgodogöras i detta sammanhang; 1913 har medtagits för att belysa förhållandena omedelbart före världskriget; 1919 slutligen är det sista året, för vilket uppgifter stått att erhålla vid undersökningstillfället.

I redogörelsen har hänsyn ej tagits till kommunala företag av kristidskaraktär.

I fråga om arbetets planläggning i övrigt hänvisas till vad därom anförts i de olika avdelningarna.

Fil. lic. Gillis T. Bergqvist har biträtt vid materialets insamlande och bearbetande samt avfattat en stor del av texten, särskilt de partier, som röra spårvägar, vattenledningsverk, renhållningsverk, slakthus och saluhallar, diverse företag samt allmän fastighetsförvaltning och bostadsproduktion.

Herr Harald Hörlin har bidragit till utredningen genom en specialundersökning angående gasverkens räntabilitet i Stockholm, Göteborg och Malmö under perioden 1910—1920."

*

Programmet för undersökningen har framgått ur överläggningar inom nämnden. I övrigt har nämnden icke bestämt över redogörelsens innehåll.

SOCIALISERINGSNÄMNDEN.

INNEHÅLL.

Sid.

Förord III

I. *Inledande översikt*

Stadskommunernas befogenhet 3
»Affärsföretagens» allmänna betydelse såsom stadskommunal inkomstkälla 8
Vad är att hänföra till kommunal affärsverksamhet? 10
Den kommunala taxepolitikens rättsliga förutsättningar 11
Principerna för affärsverkens ekonomiska skötsel 14
Svårigheterna vid en undersökning av de kommunala affärsverkens ekonomi 15

II. *Kommunalindustriella företag*

Gasverk 21
De svenska gasverkens uppkomst och allmänna utveckling 21
Nyare enskilda gasverksföretag och deras ställning till vederbörande kommun 27
De kommunala gasverkens ekonomi 36
Produktionen 53
Tariffer 55
De enskilda gasverkens ekonomi 61
Samarbete mellan gasverken 65

Elektricitetsverk 69
Elektricitetsverksfrågans allmänna utveckling i städerna 69
De legala förutsättningarna för enskild elektricitetsverksdrift 79
Exempel på kommunalisering av enskilda elektricitetsverk 82
Kommunalt delägarskap i enskilda elektricitetsverk 88
Olika typer av kommunala elektricitetsverk 94
Sammanfattande uppgifter angående det allmänna och enskilda initiativets betydelse för elektricitetsfrågan i städerna 120
De kommunala elektricitetsverkens årsproduktion och tariffer 123
De kommunala elektricitetsverkens ekonomi 133
Samarbete mellan elektricitetsverken 149

Spårvägar ... 151
Anläggningsår och företagare ... 151
Samarbete mellan stad och enskild företagare ... 152
Kommunalisering av enskilda företag ... 158
Stockholms spårvägar ... 160
Rent kommunala spårvägar ... 166
Enskilda företag ... 169
De kommunala spårvägarnas ekonomi ... 171

Vattenledningsverk ... 181
Anläggningsår ... 181
Företagare ... 184
Vattenavgifter ... 185
Vattenledningsverkens ekonomi ... 199

Förvaltningen av de kommunaltekniska verken ... 213
Kommunallagarnas förvaltningsbestämmelser ... 213
De kommunaltekniska verkens placering i städernas förvaltningssystem ... 215
Förvaltningsmyndigheternas uppgifter och befogenhet ... 219
Förvaltningsmyndigheternas sammansättning ... 223
Arbetsfördelningen inom förvaltningsmyndigheterna ... 226
Tjänsteorganisationen ... 227
Reformförslag ... 231

III. *Övriga grenar av kommunal affärsverksamhet*

Hamnar ... 235
Några drag ur det svenska hamnväsendets utveckling ... 235
Kusthamnar ... 238
Inlandshamnar ... 240
Statsbidrag till hamnanläggningar ... 241
Hamnarnas ekonomiska förhållanden ... 241
Förvaltningen ... 244
Tjänsteorganisationen ... 247
Frihamnsföretag ... 251

Renhållningsverk ... 257
Stadsrenhållningen i äldre tider ... 257
Anläggningsår för kommunala renhållningsverk ... 259
De kommunala renhållningsverkens ekonomi ... 260
Förvaltning ... 267

Slakthus och saluhallar ... 269
Slakthus ... 269
De kommunala slakthusens ekonomi ... 271
Saluhallar ... 278
Saluhallarnas ekonomi ... 279

Övriga kommunala affärsföretag 283
Kristidsanordningar av mera varaktig karaktär 283
Varmbadhus 285
Kallbadhus 287
Tvättinrättningar 288
Kommunala järnvägar 289
Kommunala ångbåtslinjer 304

IV. *Allmän fastighetsförvaltning och bostadsproduktion*

Allmän fastighetsförvaltning 311
Bostadsproduktion 314

V. *Några anteckningar rörande kommunalarbetareförhållandena i städerna*

Kommunalarbetarekårens omfattning 325
Anställnings- och avlöningsförhållandenas reglering 326
Kommunalarbetarnas organisationer 327
Ordningen för arbetarefrågors handläggning inom kommunerna 329
Samverkan mellan stadssamhällena vid kommunalarbetarefrågors handläggning 330
Kommunalarbetarnas allmänna läge 332

I.

INLEDANDE ÖVERSIKT

Stadskommunernas befogenhet.

Enligt förordningen om kommunalstyrelse i stad har den borgerliga kommunen till ändamål att vårda sina medlemmars "gemensamma ordnings- och hushållningsangelägenheter". Beträffande Stockholm uttryckes saken ännu allmännare. Kommunens uppgift omfattar enligt den för huvudstaden gällande kommunalförordningen vården av medlemmarnas "gemensamma angelägenheter".

Rörande avgränsningen av den borgerliga kommunens kompetensområde yttrade 1859 års kommunallagskommitterade, vilkas förslag ligger till grund för ännu gällande föreskrift, i huvudsak: "Någon annan eller närmare bestämning av de särskilda angelägenheter, som borde kunna bliva föremål för kommunernas självverksamhet och beslutanderätt, än den, som ligger uti de tre orden: '*gemensamma* ordnings- och hushållningsangelägenheter' hava kommitterade icke funnit lämpligt att bland de allmänna stadgandena intaga. Att inskränka dessa angelägenheter till endast sådana ärenden av borgerlig natur, som uti 1843 års förordning (förelöparen till 1862 års kommunallagstiftning) punktvis uppräknas och till socknestämmas handläggning överlämnas, hade varit att alltför mycket missförstå de billiga anspråk, kommunalfriheten, under en väl avvägd kontroll från statens sida, på självverksamhet med skäl kan göra, och ett försök till ett sådant uppräknande skulle dessutom icke hava lyckats, emedan det, i följd av själva den mångsidighet, som ligger uti allt slags förvaltande verksamhets natur, varken hade kunnat bliva fullständigt, eller omfatta alla de särskildheter, som därmed ägde samband. De här ovan an-

förda orden däremot hava synts kommitterade bäst uttrycka kommunalverksamhetens både omfång och begränsning. De påtrycka denna verksamhet en uteslutande administrativ karaktär och förutsätta, att de angelägenheter inom kommunen, med vilka den äger taga befattning, skola hava sin rot och sin uppkomst uti och från de gemensamma intressen, dem kommunen såsom personlighet äger vårda".

Under kommunalförordningens första tid torde någon större tveksamhet rörande innebörden av begreppet "gemensamma ordnings- och hushållningsangelägenheter" icke hava gjort sig gällande. Men med samfärdseltekniken utveckling och industrialismens frammarsch anmälde sig snart nog nya uppgifter och behov, om vilkas infogande i det kommunala arbetsområdet meningarna voro mycket delade.

I slutet av 1860- och början av 1870-talet fördes sålunda livliga diskussioner angående kommuns rätt att genom aktieteckning eller på annat sätt stödja tillkomsten av järnvägsföretag av betydelse icke blott för respektive kommun utan för vidsträcktare delar av landet. Statsutskottet vid 1872 års riksdag fann sig till och med föranlåtet att i anledning av ingångna eller ifrågasatta kommunala engagemang i dylika järnvägsföretag hemställa, att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla om utarbetande av förslag till sådan ändring eller förklaring av kommunalförordningarna, att begreppet "kommunens gemensamma ordnings- och hushållningsangelägenheter" bleve närmare bestämt, "till förekommande av obilliga beskattningsbeslut och därav föranledda, städse återkommande besvärsmål". Yrkandet ledde icke till någon påföljd. Karakteristiskt är emellertid, hurusom en av de mest inflytelserika bland 1859 års kommunallagskommitterade, riksarkivarien *J. J. Nordström*, vilken såsom ledamot av första kammaren tog avstånd från statsutskottets förenämnda initiativ, tydligt lät förstå, att enligt hans mening gällande föreskrifter voro tillräckliga att förhindra kommunen att ikläda sig uppoffringar "för anskaffande till större eller mindre del och under en eller annan form av kostnaderna för en järnväg utom dess territorium", vadan en

lagrevision från den utgångspunkt, som i det föreliggande fallet ifrågasatts, icke kunde anses av behovet påkallad. Denna åsikt har av den senare utvecklingen grundligt desavuerats. Större värde för den framtida tillämpningen av kommunallagarnas allmänna kompetensbestämmelser äger följande av *Nordström* vid samma tillfälle gjorda uttalande: "De spekulativa, på vinst beräknade fria företagen... kunna ej efter mitt omdöme inrymmas under begreppet kommunens gemensamma ordnings- och hushållningsangelägenheter, för vilkas vårdande gemensam uttaxering kunde bliva nödvändig. De måste förbliva den enskilda företagsamheten förbehållna och ej med något slags tvång kunna framkallas. — — — Att såsom enskild person, ehuru medlem av en kommun, tvingas att ingå uti en spekulation, om än med de mest lovande utsikter, är icke förenligt med rätt, och än mindre att tvingas ingå i garantiförbindelse för möjliga förluster, härflytande från andras mindre väl beräknade spekulationer. Skola kommunerna kunna genom sina självvalda styrelser underkastas sådant tvång, borde det då åtminstone vara med tydliga ord i lag stadgat, men något sådant stadgande finnes ej."

Under årens lopp har genom en mängd speciella lagar och författningar än det ena, än det andra verksamhetsområdet uttryckligen hänförts till sådana ordnings- och hushållningsangelägenheter, som lyda under kommunens omvårdnad. Detta har skett antingen på sådant sätt, att kommunen blivit *ålagd* tillgodose de ifrågavarande uppgifterna eller *berättigats* upptaga dem på sitt arbetsprogram. Bland de *obligatoriska* förvaltningsangelägenheter, som numera ankomma på den borgerliga stadskommunen, märkas särskilt fattigvården samt ordnings-, brand-, hälsovårds-, byggnads- och stadsplaneväsendet. Fakultativt svarar den borgerliga kommunen för folkskoleväsendet, vilket dock, om annat ej i föreskriven ordning bestämts, lyder under den kyrkliga kommunen. Obligatoriskt eller fakultativt har stadskommunen en mångfald uppgifter beträffande det högre undervisningsväsendet, socialförvaltningen

och bostadsväsendet, samfärdselväsendet och annat sådant. Där genom speciallagstiftning kommunen ålagts eller medgivits att syssla med någon viss grupp av frågor, hava dessa naturligtvis därmed så att säga av sig själva inrangerats bland "gemensamma ordnings- och hushållningsangelägenheter" och giva icke vidare anledning till tvekan beträffande den kommunala kompetensen.

Är denna sålunda nutilldags i viktiga avseenden fullt klar och tydlig, finnas likväl stora, av lagstiftningen ej reglerade områden, vilkas förhållande till kommunen alltjämt beror på tolkningen av kommunalförordningens inledningsvis citerade allmänna kompetensstadgande. Rättspraxis har härvidlag, som naturligt är, präglats av skiftande tiders uppfattningar men på det hela taget hållits förvånande fri från doktrinära betraktelsesätt, ställande sig domareregelns lagande efter lägligheterna till efterrättelse. Utan nämnvärda hinder hava stadskommunerna kunnat med den kommunala verksamheten införliva sådana företag som vatten-, gas- och elektricitetsverk, spårvägar och andra kommunikationsanstalter, renhållningsverk med tillhörande anordningar för stadsavfallets nyttiggörande, varm- och kallbadhus, hotell- och teaterrörelse m. m. Uppfattningen om vad en kommun inom de enbart av kommunalförfattningarna reglerade verksamhetsgrenar får eller icke får syssla med förskjuter sig snart sagt dag för dag och kan icke sammanfattas i någon bestämd, allmängiltig formel. Vissa restriktioner synas dock ingå i det allmänna medvetandet. Att giva dessa en konkret utformning är emellertid icke lätt.

Till en början torde för en verksamhets erkännande såsom kommunal fordras, att den äger något så när påtaglig anknytning till traditionella kommunala uppgifter. Gasverksföretagen hava sålunda ursprungligen tillkommit för den yttre lyshållningens skull, d. v. s. för tillgodoseende av ett ordningsintresse. Vattenledningarna hava erövrat sin kommunala plats via brandväsendet och hälsovården; ordnings- och brandskyddssynpunkter torde i väsentlig mån hava motiverat de första elektricitetsverken, vilka sedermera i sin ordning vidgats att omfatta kraftverksföretag och andra liknande affärer av ibland

mycket stora dimensioner. Exemplen kunna lätt mångfaldigas. Anknytningen till redan erkända behov utgör alldeles givet en av de viktigaste faktorerna, då det gäller det kommunala verksamhetsområdets utbyggande, ehuru klara regler för hithörande frågors bedömande ej äro möjliga att uppställa. För att taga några exempel, torde inrättandet av kommunal tobakshandel eller kommunal manicuresalong knappast vara möjligt redan av det skäl, att dessa företag icke på något sätt höra hemma i den tillvanda kommunala miljön.

I kravet att de angelägenheter, med vilka kommunen befattar sig, skola vara för medlemmarna *"gemensamma"* ligger vidare en inskränkning, som, även den, är svår att närmare analysera men dock icke får underskattas. Med den sociala uppfattning, som numera råder, kan naturligtvis fordran på gemensamhet icke göras i bokstavlig mening gällande, något som f. ö., bortsett från de sociala synpunkterna, ej heller med hänsyn till olika stadsdelars skiljaktiga behov och andra dylika förhållanden vore möjligt. Gemensamheten torde snarast vara synonym med begreppet "allmännytta", tillämpat på kommunen och dess medlemmar. I denna riktning synes föreskriften hava tolkats, då exempelvis en stad (Djursholm) förklarats icke äga befatta sig med hotell- och restaurangrörelse, väsentligen avsedd för publik från främmande orter, medan många städer av annan struktur trots klagan kunnat genomföra beslut om inrättande och drivande av hotell, då dessa närmast haft till uppgift att tjäna ortsbefolkningens och i staden gästandes behov.

Slutligen gäller enligt praxis fortfarande det i riksarkivarien Nordströms i ovan citerade uttalande berörda förbehållet, att kommun icke äger inlåta sig på affärer enbart i syfte att därav skörda ekonomisk vinst. Företaget måste på ett naturligt sätt ansluta sig till redan föreliggande kommunala uppgifter eller eljest vara av allmännyttig art för att kunna av kommunen drivas. Sålunda torde det exempelvis anses tillåtet för en kommun att i egen skogsförvaltnings intresse eller för den kommunala byggnadsverksamhetens underlättande anlägga och driva sågverk eller att vid fattigvårdsinrättning eller vanföre-

anstalt upptaga yrkesmässig bokbinderirörelse, däremot icke att blott för påräknad vinsts skull sätta sådana företag i verket.

Nu antydda inskränkningar torde, såsom redan framhålliits, icke hava lagt någon besvärande hämsko på de svenska stadskommunernas utveckling, vilken tvärtom med avseende å uppgifternas omfattning fortskridit i starkt forcerat tempo och fört in på banor, som 1862 års kommunallagstiftare säkerligen aldrig kunnat förutse. Det mest iögonenfallande draget i denna utveckling är tillväxten av de förvaltningsgrenar, som pläga gå under det mera bekväma än uttrycksfulla namnet "kommunal affärsverksamhet".

"Affärsföretagens" allmänna betydelse såsom stadskommunal inkomstkälla.

Såsom i viss mån belysande härför återgives följande sammanställning av stadssamhällenas viktigare inkomsttitlar under perioden 1880—1917, vilket sistnämnda år bildar slutpunkten för tillgänglig officiell finansstatistik beträffande kommunerna.[1])

Siffrorna avse *bruttoinkomster* och hava sålunda intet att göra med frågan om den kommunala affärsverksamhetens utbyte. Emellertid visa de bl. a., hurusom inkomster av annan natur än utskylder och statsbidrag successivt kommit att spela en allt viktigare roll i stadssamhällenas hushållning och hurusom inom denna inkomstgrupp avgifterna å de viktigaste "affärsföretagen" — vatten-, gas- och elektricitetsverken — år för år tillvinna sig en ökad plats. Medan 1880 dessa avgifter underskredo 1 miljon kronor, motsvarande 4 procent av den sammanlagda inkomsten, uppgingo de 1917 till mera än 50 miljoner kronor eller drygt en femtedel av inkomsternas slutsumma — ett vittnesbörd så gott som något om den förskjutning av det kommunala verksamhetsområdet, som under perioden ägt rum.

[1]) Sammanställningen är hämtad ur en av prof. *Gösta Bagge* verkställd, icke offentliggjord undersökning "Om avgifterna inom de svenska städernas hushållning" och bygger på material, som fortlöpande publiceras i Statistisk årsbok för Sverige.

Städernas och köpingarnas inkomster 1880—1915.

År	Utskylder och bidrag		Statsbidrag, brännvinsförsäljningsmedel, tolagsersättning		Övriga inkomster		Därav vatten-, gas- och elektricitetsavgifter		Summa inkomster
	Absolut kronor	I % av samtliga	Absolut kronor	I % av samtliga	Absolut kronor	I % av samtliga	Absolut kronor	I % av samtliga	Kronor
1880	8,501,351	31	5,716,691	25	9,336,273	44	893,515	4	23,554,315
1890	12,615,867	35	7,119,710	19	16,369,960	46	3,523,048	10	36,105,537
1900	20,083,200	35	11,350,582	20	25,431,705	45	6,797,055	12	56,865,487
1905	28,862,046	38	12,487,096	16	36,354,516	46	11,234,128	14	77,703,658
1910	51,655,267	42	13,734,485	11	57,555,427	47	20,214,490	16	122,945,179
1915	67,011,204	40	14,466,868	8	87,902,060	52	32,349,238	19	169,380,132
1917	95,753,910	40	18,533,447	8	125,646,283	52	50,264,209	21	239,933,600

Vad är att hänföra till kommunal affärsverksamhet?

Som redan antytts, är det långt ifrån klart, vilka yttringar av kommunal företagsamhet skäligen böra rubriceras såsom kommunal affärsverksamhet. Härvidlag råder och måste — med den ringa uppmärksamhet, som i svensk kommunallagstiftning och rättspraxis ägnats åt begreppsbestämningar överhuvud och nu närmast föreliggande fråga i synnerhet — nödvändigtvis råda stor tvekan och osäkerhet. En negativ bestämning torde dock kunna göras. Förutsättningen för en kommunalt omhändertagen angelägenhets hänförande till affärsverksamhetens område lär i första hand få anses vara, att den i huvudsak är avsedd att finansieras, och i realiteten även väsentligen finansieras, icke genom allmän uttaxering på stadens skattskyldiga medlemmar utan genom *avgifter* av dem, som begagna de tjänster, företaget erbjuder.

Emellertid hava visst icke *alla* på detta sätt finansierade kommunala anstalter i det allmänna medvetandet karaktären av affärsföretag. Beträffande fattigvårdsinrättningar, högre skolor, sjukvårdsinrättningar och många andra kommunala institutioner har sedan länge gällt, att deras klienter eller de, som för dem stå i ansvar, äro pliktiga att erlägga viss betalning för anstaltens begagnande, en betalning som åtminstone beträffande en del kategorier avser att fullt täcka stadens kostnader för de förmåner, av vilka vederbörande kommit i åtnjutande. Det lär dock icke falla någon in att såsom affärsföretag räkna exempelvis en högre kommunal flickskola eller ett specialsjukhus, som helt eller till övervägande del finansieras genom de besökandes avgifter.

Här råkar man åter på detta svårbestämbara något, som utgör kommunalförvaltningens *essentiella* uppgifter — fattigvård, undervisningsväsen, hälso- och sjukvård, brandskydd, ordningsväsen o. s. v. —, och som, hur finansieringen än inom praktiskt möjliga gränser lägges, näppeligen kan hänföras till affärsverksamhetens område.

Överhuvudtaget torde detta område ännu så länge icke kunna begreppsmässigt fastställas, utan man får nöja sig med mera vaga kriterier. Försöksvis skulle måhända såsom kännemärke för kommunal affärsverksamhet kunna angivas, att det företag, varom fråga är, faller utanför kommunens *obligatoriska* verksamhetssfär, sådan denna vid varje tillfälle uppfattas, samt väsentligen finansieras genom avgifter och ej genom skatter.

Spörsmålet, huruvida med rörelsen avses att bereda kommunen ekonomisk vinst eller icke, torde däremot sakna betydelse vid uppdragandet av skiljelinjen mellan affärsverksamhet och kommunens övriga funktioner. Skulle denna omständighet tillmätas avgörande vikt och såsom affärsverksamhet blott räknas på vinst kalkylerade företag, synes det vara högeligen ovisst, om i Sverige lagliga förutsättningar för en sålunda beskaffad företagsamhet från kommunernas sida och inriktad på dess egna medlemmar alls äro till finnandes.

Den kommunala taxepolitikens rättsliga förutsättningar.

Stannar man vid det försök till definition, som ovan gjorts, skulle under benämningen kommunal affärsverksamhet i huvudsak falla gas-, elektricitets- och vattenkraftverk, vattenledningsverk, spårvägar, järnvägar, hamnar och vissa andra trafikföretag, ävensom slakthus, saluhallar, renhållningsverk, badhus och liknande inrättningar. Dock kunna med avseende å sistnämnda grupp av företag, såsom understundom ock beträffande vattenledningsverken, förhållandena gestalta sig så, att det är tveksamt, huruvida icke här föreligger ett *obligatoriskt* kommunintresse (speciellt med hänsyn till hälsovårdsförvaltningen), som gör beteckningen "affärsföretag" tvivelaktig eller missvisande. Slutligen finnas, mestadels såsom accessorier till företag av redan angiven art, åtskilliga verksamhetsgrenar med mer eller mindre affärsmässig karaktär, på vilka emellertid icke är anledning att i detta sammanhang närmare ingå.

Ett karakteristiskt drag för ovan särskilt omnämnda verk och inrättningar (med undantag av vattenkraftverken och i viss

mån gasverken, nämligen i vad biproduktsaffärerna angår) är, att de nyttigheter, som där framställas, eller de förmåner, som avses, tillhandahållas allmänheten emot avgift enligt bestämd, offentligen tillkännagiven taxa. Verkens väsentliga inkomster utgöras alltså av taxereglerade avgifter, och på taxesättningen beror till betydande del det ekonomiska utfallet av rörelsen.

Beträffande tvenne grupper av företag — *hamnar* och *slakthus* — äro grunderna för tariffpolitiken angivna i allmän författning. Enligt hamntaxeförordningen av den 31 december 1907 skola taxor för begagnande av *hamn* fastställas av Kungl. Maj:t. Genom en bestämmelse att inflytande hamnmedel allenast få användas "för hamnens direkta behov, där ej tillstånd till annan användning meddelats av Kungl. Maj:t" och genom det system, som gäller för taxeprövningen, är den grundsatsen fastslagen, att staden-hamnägaren icke får göra sig någon som helst vinst på hamnrörelsen. Avgifterna må täcka omkostnaderna, däribland naturligtvis ränta och amortering å nedlagt kapital, men icke mera. Samma grundsats gäller ifråga om de offentliga *slakthusen* och därtill anknutna anstalter för köttbesiktning. Enligt slakthuslagen den 10 oktober 1913 (8 §) fastställer Kungl. Maj:t på vederbörande samhälles förslag taxa för slakthusets och besiktningsanstalternas begagnande för minst ett år i sänder. I taxan må avgifterna ej sättas högre än som kan anses erforderligt till betäckande av samhällets kostnader jämte skälig ränta på anläggningskapital.

Övriga här ifrågavarande företag hava i taxepolitiskt avseende icke underkastats särskild lagstiftning, och några på avgiftssättningen direkt tillämpliga föreskrifter meddelas ej heller i kommunalförordningarna. Emellertid har rättspraxis, i den mån en sådan skapats, tenderat att jämväl på dessa företag anlägga liknande synpunkter som i författningsväg gjorts gällande beträffande hamnar och slakthus. Den bland praktiska kommunalmän nog ganska allmänt omfattade åskådningen, att kommunen såsom varje annan företagare skulle äga rätt att efter förgottfinnande bestämma priset på gas, vatten, elektrisk ström och annat dylikt, som levereras till samhälls-

medlemmarna, har sålunda vid åtskilliga tillfällen underkastats korrigering, vittnande om att rättsbildningen icke är benägen att på detta område godtaga vanliga privaträttsliga normer utan vill se förhållandet mellan kommunen och dess kunder ur offentligrättslig synvinkel.[1])

I fråga om gasavgifter har sålunda genom prejudikat (Regeringsrättens Årsbok [R. Å.] 1917, Not C. 108) fastställts den väl sällan av kommunerna själva frångångna regeln, att *likställighet* i tarifferingen måste iakttagas (lika pris under i övrigt lika förhållanden). Denna princip torde få anses gälla för den kommunala taxepolitiken överhuvud.

Vidare föreligga prejudikat (R. Å. 1910 Ref. 160, jfr ock R. Å. 1918 Ref. 55), som beträffande vattenledningsverk klart uttala, att avgifter, som i väsentlig grad överstiga stadens kostnader för vidkommande anordning, i realiteten innefatta en för stadens allmänna ändamål upptagen beskattning och förty icke kunna i taxeväg påläggas. Denna uppfattning, som, i fall den är riktig beträffande vattenledningsföretag, helt visst måste utsträckas även till gas- och elektricitetsverk, spårvägar och åtskilliga andra affärsgrenar, innebär helt enkelt, att kommunerna enligt rådande rättsåskådning äro förhindrade att av sina medlemmar uttaga nämnvärt högre avgifter för de viktigaste affärsverkens begagnande, än som svara emot kommunens självkostnader. Frågan huruvida på vinst inriktad leverans av gas, vatten, elektricitet e. dyl. till utom kommunen boende och överhuvud om den icke taxebundna rörelsens (exempelvis koksförsäljningens) ställning i nu förevarande hänseende besvaras icke av ovan anförda prejudikat. Att kommunen därutinnan näppeligen kan bindas annat än av sin egen vilja torde dock vara ganska klart. Praktiskt taget spelar emellertid verksamhet av sistnämnda slag en förhållandevis underordnad roll i den kommunala affärsrörelsens ekonomi, vars fundament regelmässigt bestämmes av taxeinkomsterna.

[1]) En intressant belysning av hithörande problem gives i prof. Gösta Bagges förut åberopade, tyvärr blott såsom manuskript föreliggande undersökning angående de kommunala avgifterna.

Jämväl ur finansteoretisk synpunkt har gjorts gällande, att de kommunala verken och inrättningarna icke kunna anses berättigade att hålla taxor av sådan höjd, att den totala bruttoavkastningen av verksamheten överskrider de totala kostnaderna för densamma, däri inbegripen skälig *riskränta*, d. v. s. sådan vinst som är nödvändig för att neutralisera företagets risk att vid olika tillfällen lida förluster av ena eller andra slaget. Denna uppfattning, för vilken särskilt professor *Gösta Bagge* gjort sig till målsman,[1]) stöder sig förnämligast på tvenne argument: För det *första* rör det sig härvidlag om en konsumtion, som ansetts vara av den vikt för kommunens medlemmar, att kommunen just av detta skäl ansetts böra övertaga själva verksamheten; att då genom avgifternas höjd inskränka denna konsumtion utöver vad som är nödvändigt på grund av vad den verkligen kostar, måste betecknas såsom ändamålsstridigt och oekonomiskt. För det *andra* betyder ett överskott å affärsrörelsen, stadskassan tillgodo, en förändrad beskattningsmetod med antalet konsumerade kbm. gas och vatten eller kwt elektricitet eller antalet spårvägsresor o. s. v. såsom repartitionsgrund i stället för eller vid sidan av skattekronan, något som ur beskattningssynpunkt är högeligen irrationellt och ägnat att leda till orättvisa och obilliga resultat.

Principerna för affärsverkens ekonomiska skötsel.

De principer för affärsverkens taxepolitik, som sålunda ansetts följa av rättsläget och som vunnit anslutning jämväl från nationalekonomiskt håll, synas i praxis hava föga uppmärksammats. Dock kan åtminstone ett fall antecknas, då vederbörande kommuns beslutande myndighet funnit sig böra för affärsverks skötande giva närmare direktiv i överensstämmelse med ovan omförmälda grundsatser. Härom må följande meddelas.

---

[1]) Se Bagge: "De kommunala affärsverkens tariffer", Svenska Stadsförbundets tidskrift 1922, h. 1 och 2.

På förslag av en för ändamålet tillsatt kommitté beslöto stadsfullmäktige i *Djursholm* i februari 1918, att finansieringen av därvarande elektricitetsverk, "sådan denna tager sig uttryck i verkets taxor för strömförbrukning", skall bedrivas i sådant syfte att:

1) å verkets byggnader, ledningar, maskiner och övriga tillhörigheter verkställas avskrivningar i varje års bokslut i enlighet med av stadsfullmäktige, på förslag av verkets styrelse, fastställd teknisk amorteringsplan;

2) att ränta och amortering erlägges till staden med samma belopp, som staden själv årligen har att erlägga å för verket upplånade medel;

3) hänsyn tages till betryggande riskmarginal; samt

4) staden genom verket icke beredes någon vinst, än mindre någon förlust.

Dessa regler utfördes närmare genom en serie detaljföreskrifter, vilka i och för sig äro av stort intresse men här måste lämnas å sido.

Någon direkt motsvarighet till den i Djursholm träffade ordningen är icke bekant från andra orter. I saknad av klart formulerat program kan intet med bestämdhet sägas rörande de mål, förvaltningarna av de tekniska verken i allmänhet uppställt för sin ekonomiska politik. Att emellertid på många håll eftersträvas åstadkommande av vinst för stadskassan, framgår av uttalanden av ledande kommunalmän och i övrigt kända förhållanden.

Svårigheterna vid en undersökning av de kommunala affärsverkens ekonomi.

De viktigaste kommunala affärsverken intaga en faktisk monopolställning. Och då ytterst sällan någon av stadens medlemmar kommer sig för att i besvärsväg draga fattade taxebeslut under högre myndighets prövning, utgör stadens makt över taxorna[1]) ett under normala förhållanden tämligen osvik-

[1]) Se dock i fråga om hamnar och slakthus vad ovan anförts.

ligt medel att nå de ekonomiska resultat, som vederbörande funnit önskvärda. Att ett företag lämnat så och så stort överskott, stadskassan till godo, säger därför vanligtvis ingenting beträffande graden av omsikt och ekonomiskt förstånd, varmed företaget skötts. En jämförelse av verkligt värde i detta hänseende lär knappast kunna erhållas, med mindre frågan ställes ungefär så: vilket verk visar under i övrigt lika förhållanden, med lägsta genomsnittliga tariffer, bästa räntabilitet på det i företaget investerade kapitalet?

Denna fråga är emellertid tillsvidare omöjlig att besvara, redan av det skäl att enhetliga grunder för beräkningen av det kapitalvärde, varpå kalkylen skall grundas, fullkomligt saknas. I detta avseende användas snart sagt lika många beräkningsmetoder som det finns affärsverk, att nu ej tala om de ingalunda sällsynta fall, då vederbörande själva lämnat problemet helt och hållet å sido.

Den officiella kommunala finansstatistiken, sådan den utgivits under perioden 1874—1917, lämnar och kan självfallet under ovan antydda omständigheter icke lämna någon ledning vid bedömandet av de kommunala affärsverkens kapitalvärde. Även rörande driftsinkomster och driftsutgifter är denna statistik fullständigt värdelös. Från och med 1918 omlades visserligen finansstatistiken, men som intet efter nämnda tidpunkt publicerats, kan värdet av denna reform ännu ej bedömas. Av de för primäruppgifternas insamlande begagnade formulären vill det emellertid förefalla, som om även det kunskapsmaterial i fråga om kommunal affärsverksamhet, som statistiken för framtiden kommer att bjuda, skulle bliva ganska torftigt och intetsägande.

På offentlig föranstaltan verkställdes år 1912 en särskild undersökning rörande kommunala affärsföretag och deras förmögenhetsvärden (publicerad såsom bilaga Q till Isidor Flodströms utredning om Sveriges nationalförmögenhet omkring år 1908). Denna är i flera hänseenden upplysande men varken åsyftar att giva eller giver en fullständig redovisning av de faktorer, som bestämma den kommunala affärsverksamhetens ekonomi.

Enskilda sammanslutningar, främst *kommunaltekniska föreningen* och *svenska elektricitetsverksföreningen*, hava under en följd av år nedlagt betydande arbete på att statistiskt belysa skilda områden av kommunalteknisk företagsamhet och därutinnan lyckats såtillvida, som en mängd ur teknisk synpunkt viktiga uppgifter rörande olika företag numera äro allmänt tillgängliga, varjämte de årliga driftsutgifterna och driftsinkomsterna samt taxesatserna för flertalet gas-, vattenlednings- och elektricitetsverk kunna med tämlig fullständighet överblickas. Rörande verkens avskrivningspolitik och värdet av det kapital, som bör förräntas, giver likväl ej heller detta statistiska material någon kunskap.

I den mån ekonomiska data rörande de kommunala affärsverken överhuvudtaget finnas tillgängliga, äro dessa att söka dels i nationalförmögenhetsutredningen, dels i ovannämnda föreningars publikationer,[1]) dels ock i de enskilda städernas kommunala tryck, främst revisions- och förvaltningsberättelser för vederbörande företag. Ur dessa källor hava i efterföljande utredning sammanställts de uppgifter, avseende huvudsakligen åren 1908, 1913 och 1919, som synts vara av allmännare intresse. Att uppgifterna icke medgiva några säkra slutsatser rörande affärsverkens ekonomiska resultat har redan framhållits.

Med den ställning, de kommunala verken enligt vad ovan anförts intaga, torde för övrigt frågan om det ekonomiska utbytet av rörelsen vara av ganska underordnad vikt. De samhälleliga fördelarna av ifrågavarande rörelse ligga icke främst, måhända icke alls i den vinst, verken må tillföra stadskassan, utan på andra områden. Redan den omständigheten, att exempelvis gas och elektricitet finnes att tillgå inom ett samhälle, utgör en allmän fördel, som, helt bortsett från vinstmöjligheten, väl kan motivera att samhället såsom sådant engagerar sig för hithörande företag. Och på det sätt, varpå verken tek-

[1]) Statistiska uppgifter över gasverk, vattenledningsverk, avloppsledningar samt gator och vägar i svenska städer och samhällen, utgivna av *Svenska kommunaltekniska föreningen* genom dess statistiska kommitté (årligen fr. o. m. 1904) samt *Svenska elektricitetsverksföreningens statistik*, utarbetad av C. O. Rahm (fr. o. m. 1907).

niskt och förvaltningsmässigt handhas, beror mången gång det mått av allmännytta, som vinnes.

Mera än till det ekonomiska utbytet torde under dessa omständigheter intresset knytas till frågan, huru uppgifter av den art, att ett val emellan deras tillgodoseende på kommunal eller enskild väg föreligger, under skilda tider utskiftats mellan den kommunala och enskilda företagsamheten. Det är i främsta rummet denna fråga, som föreliggande undersökning velat besvara.

II.

KOMMUNALINDUSTRIELLA FÖRETAG

GASVERK.

De svenska gasverkens uppkomst och allmänna utveckling.

I England hade gatubelysningen med gas funnits under mer än 30 år, när det första svenska gasverket anlades. Föregångsstaden var i detta fall *Göteborg,* där ett gasverk inrättades år 1846. Emellertid tillkom detta icke på stadens utan på enskilt initiativ. Företaget grundades av Göteborgs Gaslysnings Aktiebolag, och verket förblev i detta bolags ägo under 40 år eller till 1886, då det — sannolikt i kraft av ursprungligen överenskomna koncessionsvillkor — utan lösen tillföll staden. Såsom framgår av bolagets namn, var verksamheten närmast inriktad på att framställa gas för belysning. Överhuvudtaget planerades och drevos de äldre svenska gasverken, liksom deras engelska förebilder, såsom i egentlig mening *belysningsverk.* Först längre fram, omkring sekelskiftet, börja gasverken, delvis under trycket av konkurrensen från elektricitetsverken, att ägna sig åt produktion och försäljning av *kokgas,* en verksamhetsgren som under de senaste tvenne decennierna alltmer kommit att träda i förgrunden vid sidan av biproduktsfabrikationen.

Göteborg blev ganska länge utan medtävlare på området. År 1852 följde emellertid *Norrköping* och *Stockholm* efter. Och innan 1850-talet gått till ända, funnos gasverk i ytterligare tre städer, nämligen *Malmö, Landskrona* och *Uddevalla.* Samtliga dessa anläggningar hava för sin tillkomst att tacka den enskilda företagsamheten i form av lokala "gaslysningsaktiebolag". Här nedan angivas, ordnade i tidsföljd, de äldsta svenska gasverken jämte uppgifter om vederbörande stads folkmängd ungefär vid

den tid, då anläggningarna kommo i gång, företagarnas namn samt aktiekapitalet enligt de ursprungliga bolagsordningarna.

De äldsta svenska gasverken.

Stad	Folkmängd 31/12 1860	Anläggningsår	Företagare	Aktiekap. enl. första bol.-ordn. Rdr rmt
Göteborg.....	37,043	1846	Göteborgs Gaslysningsaktiebolag	337,500
Norrköping...	19,956	1852	Norrköpings »	500,000
Stockholm ...	112,391	1852	Stockholms »	750,000
Malmö	18,919	1854	Malmö »	189,000
Landskrona..	5,703	1856	Landskrona »	50,000
Uddevalla ...	4,629	1858	(Närmare uppgift saknas)	——

Gasindustriens genombrott i vårt land ägde rum under 1860-talet, då flertalet nu existerande gasverk, inalles 20, tillkommo. Av dessa grundades mera än halva antalet eller 12 såsom *kommunala* verk, medan de återstående 8 hava karaktären av enskilda företag. Det första *kommunala* gasverket anlades i *Hälsingborg* enligt å allmän rådstuga den 2 mars 1859 fattade beslut och kunde tagas i bruk år 1860. Härmed var den blivande utvecklingens huvudriktning anvisad. De nya kommunallagarnas födelseår, 1862, bildar — helt visst icke av en tillfällighet — den tydligt markerade vändpunkten i uppfattningen om gasverkens förhållande till kommunen. I den mån nya gasverk anläggas efter 1862, sker detta, med några få undantag, genom vederbörande kommuns egen försorg, och beträffande redan befintliga privata gasverk gör sig en bestämd tendens att överföra dem i samhällets ägo gällande.

Till belysning av vad ovan anförts meddelas här en förteckning över de under 1860-talet tillkomna gasverksanläggningarna.

Gasverksanläggningar under 1860-talet.

Stad	Folkmängd $^{31}/_{12}$ 1870	Anläggningsår	Företagare
Hälsingborg	5,333	1860	Staden
Falköping	1,705	1860	Falköpings Gaslysningsaktiebolag
Kristianstad	7,962	1860	Engelsmannen Milne
Uppsala	11,433	1860	Bolag eller privatperson
Ystad	6,191	1860	Staden
Örebro	9,100	1860	Örebro Gaslysningsaktiebolag
Eskilstuna	5,716	1861	Gasbelysnings Aktiebolaget i Eskilstuna
Gävle	13,822	1861	Engelsmannen Milne
Linköping	7,257	1861	Staden
Nyköping	4,091	1861	Staden
Västerås	5,367	1861	Västerås Gaslysningsaktiebolag
Jönköping	10,879	1862	Staden
Kalmar	9,275	1862	Staden
Karlstad	5,608	1862	Staden
Lund	10,688	1863	Staden
Mariestad	2,354	1863	Staden
Alingsås	1,954	1864	Staden
Vänersborg	4,814	1865	Bolag eller privatperson
Karlskrona	16,558	1867	Karlskrona Gasverksaktiebolag
Sundsvall	6,405	1867	Staden.

1870-talet medförde blott obetydliga förändringar beträffande gasverkens antal och ställning till vederbörande kommuner. Endast ett nytt gasverk tillkom, nämligen i *Södertälje*, och detta genom privat initiativ. Å andra sidan övertogos de enskilda gasverken i *Kristianstad* och *Uppsala* åren 1872 och 1876 av respektive städer.

Under hela 1880-talet kom ej någon nyanläggning till stånd. Däremot försiggick överförandet av äldre, enskilda gasverk till samhället i en omfattning, som väl berättigar att karakterisera denna period såsom ett kommunaliseringens årtionde. I nedannämnda städer övertogos gasverken av kommunen mot angivna lösensbelopp:

Stad	Tidpunkt för övertagandet	Lösensbelopp
Norrköping	1882	Kr. 500,600: —.
Stockholm	1884	» 3,003,333: —.
Malmö	1884	» 512,000: —.
Landskrona	1886	» 86,000: —.
Göteborg	1888	Överlämnat utan lösen.
Uddevalla	1889	Uppgift saknas.

Ej heller under 1890-talet anlades något nytt gasverk. Men de befintliga verkens kommunalisering fortsattes, i det att följande privata företag övertogos av kommunen:

Stad	Tidpunkt för övertagandet	Lösensbelopp
Vänersborg	1890	Kr. 38,000: —.
Gävle	1891	Uppgift saknas.
Södertälje	1898	Kr. 15,000: —.

Från 1900 till 1914, vilket år i viss mån får anses inleda en ny epok i gasverkens historia, anlades kommunala kolgasverk i *Lidköping* (1902), *Eslöv* (1906) och *Trälleborg* (1912) samt åtskilliga acetylengasverk, vilka emellertid i förevarande sammanhang kunna lämnas ur räkningen. Av de privata företagen inlöstes under perioden trenne av vederbörande städer, nämligen:

Stad	Tidpunkt för övertagandet	Lösensbelopp
Eskilstuna	1900	Kr. 250,000: —.
Örebro	1902	» 187,000: —.
Västerås	1905	» 87,000: —.

Tiden efter 1914.

Omkring år 1914 förmärktes hos den privata företagsamheten ett återuppvaknande intresse för gasindustrien. Vid denna tid uppträdde ett enskilt, för stordrift eller kanske rättare centraldrift på området bildat företag, *Aktiebolaget Svenska Gasverk,* med huvudsakligt syfte att genom anläggande och drivande av gasverk tillgodose behovet av sådana inrättningar i städer, där de ännu saknades men där de ekonomiska förutsättningarna för gasverksrörelse kunde anses vara för handen. Nämnda bolag, vars till 100,000 kronor uppgående aktiekapital på 4,000 kronor när innehas av ett holländskt företag "Noorsche Gasmaatschappij" i Haag, förvärvade genast vid starten koncessioner för anläggande av gasverk i *Falun, Härnösand, Visby, Västervik* och *Östersund.*

Något senare igångsatte två privatpersoner i Örebro en omfattande propaganda för erhållande av gasverkskoncessioner i andra medelstora och mindre städer, där gasen icke förut var införd. Denna propaganda ledde år 1915 till resultat i städerna *Skövde, Hudiksvall* och *Söderhamn.* Koncessionerna överlätos sedermera på det i juli 1916 bildade *Aktiebolaget Förenade gasverken,* vilket även erhöll gasverkskoncession i *Skara.* Bolaget har ett aktiekapital av lägst 650,000 kronor och högst 1,950,000 kronor. Vid starten hade endast tecknats minimikapitalet, och av detta hade danska undersåtar och företag tecknat 415,000 kronor. I samband med bolagets inköp av *Falköpings* gasverk, vilket ju såsom ovan anförts från början drivits som enskild affär, ökades aktiekapitalet med 150,000 kronor, varav bolagets danska intressenter tecknade 123,000 kronor.

Aktiebolaget Svenska Gasverk kunde under senare hälften av år 1916 börja driften vid gasverken i *Falun, Härnösand, Visby* och *Västervik* samt den 1 januari 1917 i *Östersund.* Under loppet av år 1918 påbörjade Förenade Gasverken driften i *Skövde* och *Skara;* några gasverksanläggningar i *Hudiksvall* och *Söderhamn* hava däremot ännu icke kommit till utförande.

Huruvida dessa bolags framträdande beteckna en övergående episod eller möjligen varsla om en privatdriftens renässans med avseende å gasverken, må tillsvidare lämnas därhän. Det anmärkningsvärda faktum, att aktiemajoriteten i de enda bolag, som för närvarande driva gasverksrörelse här i landet, innehaves av utlänningar, synes dock tyda på att svenskt kapital icke hyser något större intresse för enskild gasverksrörelse.

Något nytt, av kommunen själv anlagt gasverk har icke tillkommit sedan 1914. Av de äldre gasverken har emellertid det i *Karlskrona* år 1917 övertagits av staden utan lösen.

Med sammanfattning av vad ovan anförts, meddelas här en översikt över kommunala och enskilda gasverk under olika perioder.

År	Antal gasverk	Därav		De kommunala gasverken i % av hela antalet
		Privata	Kommunala	
1860	6	6	—	—
1870	26	15	11	42 %
1880	27	14	13	48 %
1890	27	8	19	70 %
1900	27	5	22	81 %
1914	30	2	28	93 %
1920	37	9	29	78 %

Såsom redan betonats och av tablån ytterligare framhäves, har utvecklingen gått i den riktningen, att gasverken från ursprungligen enskilda företag så småningom nästan fullständigt införlivats i den kommunala förvaltningen. Denna process har

utan avbrott och i ökat tempo fortgått till 1914, då en omsvängning skett, rörande vars varaktighet det emellertid ännu är för tidigt att uttala ett bestämt omdöme.

Nyare enskilda gasverksföretag och deras ställning till vederbörande kommun.

För att icke onödigtvis tynga framställningen har icke något försök gjorts att ur de spridda och svårtillgängliga källor, som stå till förfogande, hopsamla uppgifter rörande sättet för ordnandet av mellanhavandena mellan de äldre, enskilda gasverksföretagen och städerna. En skildring härav skulle i varje fall blott få historiskt intresse. Annorlunda ställer sig saken med avseende å de privatföretag, som på sista tiden igångsatts och vilkas framgång eller misslyckande måhända blir av utslagsgivande betydelse för frågan om kommunal eller enskild gasverksdrift i städer av den typ, experimentet företrädesvis omfattar. En kort redogörelse må därför lämnas för dessa enskilda företags tillkomst och ställning till vederbörande kommuner.

Såsom redan anförts, funnos år 1914 inalles 30 gasverk. Deras förläggning med hänsyn till städernas storlek framgår av nedanstående sammanställning.

	Antal städer	Därav med gasverk
Städer med mera än 20,000 inv.	15	14[1])
Städer med 10,000—20,000 inv.	16	10[2])
Städer med 5,000—10,000 inv.	23	6
Städer med mindre än 5,000 inv.	47	—
	101	30

Av de största städerna hade sålunda alla utom en sin gasverksfråga löst, och även inom den nästa storleksgruppen hade gasverken fått en betydande utbredning, i det att av 16 städer endast 6 saknade dylika anläggningar. Däremot hade gasen

[1]) *Borås* är den enda stad i denna grupp, som saknar gasverk.
[2]) Gasverk funnos icke i *Halmstad, Falun, Västervik, Söderhamn, Härnösand* och *Visby*.

vunnit föga insteg bland de halvstora och minsta städerna. Den vaknande enskilda företagsamheten på området var sålunda i huvudsak hänvisad att söka sitt verksamhetsfält bland dessa, varvid naturligtvis de mera utvecklade och relativt folkrika främst kommo i betraktande.

Då de städer, som saknade gasverk, vanligtvis redan ordnat *belysningsfrågan* genom anskaffande av elektrisk energi, och de sålunda tillkomna elektricitetsverken ofta voro stadens egen affär eller i allt fall av direkt ekonomisk betydelse för denna, måste gasverksplanerna, för att påräkna kommunalt intresse, uppenbarligen läggas så, att deras realiserande ej innebure en för de bestående elektricitetsverken skadlig konkurrens. Gasens alltmer uppskattade betydelse såsom *bränsle* trädde härvid i förgrunden. Erfarenheten ansågs hava visat, att ett väl skött gasverk, som företrädesvis levererade kokgas, kunde bliva en god affär även i en stad av ganska ringa storlek. Sedan allmänheten blott fått ögonen öppna för gasbränslets fördelar — och en kraftig propaganda i detta syfte har under de senaste årtiondena bedrivits i stadssamhällena — kunde, menade man, ett gasverks ekonomi anses tryggad, förutsatt att dess leveransområde ej tillmätts oskäligt knappt och att rörelsen dreves på ett i tekniskt och ekonomiskt hänseende förståndigt sätt.

Det var alltså på gasen såsom *bränsle,* ej såsom lysmedel, man byggde förhoppningarna om en enskild gasindustri i stort. Såsom ett andra huvudmoment i kalkylen ingick, att den privata företagsamheten skulle kunna erbjuda stadsbefolkningen förmånen av tillgång till kokgas, utan att vederbörande stad härför behövde göra några kapitalutlägg eller utsätta sig för ekonomiska risker av något slag. Det säger sig självt, att sistnämnda synpunkt tillmättes särskild vikt i de mindre städerna med deras i regel ej synnerligen starka ekonomiska resurser och därav föranledda obenägenhet att engagera sig i nya, vittutseende och kapitalkrävande företag.

Det allmänna intrycket av de förhandlingar, som under perioden 1913—1917 fördes mellan ett stort antal städer och det enskilda gasverksintressets representanter, är emellertid, att

här knappast gällde ett verkligt val emellan kommunal och enskild gasverksdrift. Fast hellre gällde spörsmålet, huruvida kommunen borde tillåta den privata företagsamheten att slå under sig ett affärsområde, som i annat fall ännu under åtskilliga år komme att ligga i lägervall. På några håll skred man visserligen till närmare undersökning av lämpligheten och möjligheten för kommunen att själv anlägga och driva gasverk av ifrågasatt typ i stället för att bortkoncessionera det åt enskilda. Men att i verkligheten denna frågeställning hade föga aktuellt intresse synes framgå av det förhållandet, att icke någon av de städer, som avböjde den begärda koncessionen, veterligen ännu vidtagit positiva åtgärder i syfte att få ett kommunalt gasverk till stånd.

Under den diskussion om kommunal eller enskild gasverksdrift, som här och var utspann sig i anslutning till prövningen av koncessionsansökningarna, framkommo icke många synpunkter av större allmänt intresse.

Anhängarna till koncessionssystemet inskränkte sig vanligen till att framhålla, att kommunen på den erbjudna vägen bleve i tillfälle att utan eget kapitalutlägg bereda sina medlemmar förmånen av gas samt att under koncessionstiden på ett riskfritt sätt samla nödiga erfarenheter rörande betingelserna för gasverksdriften, med ledning av vilka erfarenheter man vid koncessionstidens utgång vore i stånd att från säkrare utgångspunkter upptaga spörsmålet om verkets övergång i samhällets ägo. Naturligtvis framskymtar ock den uppfattningen, att enskild drift i sig själv vore att föredraga framför kommunaldrift på grund av den större smidighet, affärsmässighet och frihet från ovidkommande hänsyn, som förmenades utmärka den privata affärsverksamheten. I detta fall pekades på tvenne särskilda omständigheter av natur att gynna enskild drift. *Dels* skulle ett bolag, som samtidigt dreve flera verk, hava lättare än kommunen att ordna sina inköp av kol och andra artiklar på förmånligt sätt. *Dels* och framför allt vore gasindustrien ännu i vårt land alltför litet upparbetad, för att ett nyanlagt kommunalt verk skulle kunna räkna med att från början få sitt behov av

utbildade och skickliga verkmästare, förmän, installatörer och arbetare fyllt. Verket vore hänvisat att självt uppfostra en duglig personal och finge taga alla de svårigheter och risker, som vore förbundna härmed. Ett företag, som innehade flera verk, stode i detta hänseende vida bättre rustat och kunde genom förflyttningar och annorledes sörja för att ett nystartat verk försåges med tränad och skicklig personal, vilket vore en nödvändig förutsättning för verkets upparbetande till räntabel drift inom skälig tid.[1])

Betänkligheterna emot gasverkens bortkoncessionerande grundade sig, utom på beskaffenheten av vissa för koncessionen ifrågasatta villkor, väsentligen på följande skäl.[2])

Antagandet att staden, efter att hava beviljat koncession å gasverket, vore befriad från alla risker för företagets framgång hölle icke streck. Det låge nämligen i sakens natur, att, sedan stadsinvånarna genom kommunens medverkan beretts förmånen att erhålla gas, kommunen i verkligheten måste sörja för, att denna förmån fortfarande funnes att tillgå. Bleve bolaget ur stånd att fullgöra sina åtaganden, skulle staden ej kunna undandraga sig att träda till antingen genom att inlösa verket och driva det för egen räkning eller genom att skaffa annan företagare. Härvid liksom vid en inlösen efter koncessionstidens utgång kunde särskilda svårigheter yppa sig på den grund att staden icke från början haft tillräckligt inflytande på sättet för anläggningens utförande. Det vore icke någon hemlighet, att firmor, som tillverka gasapparater, ofta tillika äro stora aktieägare i gasverksbolag, en anordning som vanligtvis tillkommit för att sätta vederbörande firma i stånd att utan konkurrens leverera sina alster till bolaget. Om verken, med ett sådant

---

[1]) Denna synpunkt har särskilt framhållits av ingenjören *G. H. Hultman,* Stockholm, i ett för drätselkammarens i Skövde räkning avfattat utlåtande, tryckt i Skara stadsfullmäktiges handlingar år 1916, sid, 54 ff.

[2]) Vad här nedan anföres utgör i huvudsak ett referat av utlåtande över ansökan om gasverkskoncession i Karlshamn, vilket på stadens hemställan avgivits av överingenjören *Ragnar Blomqvist,* Stockholm, och gasverkschefen *P. Erik Åberg,* Hälsingborg. Utlåtandet finnes publicerat i Svenska Stadsförbundets tidskrift år 1916, h. 1, sid. 9 ff.

tillvägagångssätt vid leveranserna, utfördes på lämpligaste och billigaste sätt kunde väl vara tvivelaktigt. Och den risken förelåge därför, att staden bleve bringad att inlösa ett måhända opraktiskt anlagt, dyrt och dåligt verk, varemot, om staden själv skötte anläggningen, den kunde skaffa sig betryggande garantier för verkets tekniska ändamålsenlighet och soliditet.

Erfarenheterna från äldre gasverkskoncessioner gåve vidare icke stöd för påståendet, att bolagen ur allmän synpunkt skött sina verk på ett bättre sätt än kommunerna. Snarare tvärtom. Att döma av en jämförelse mellan de tvenne äldre bolag, som längst hållit sig kvar (i Karlskrona och Falköping), och under enahanda betingelser arbetande kommunala verk ville det förefalla, som om bolagen saknat intresse för att uppdriva gaskonsumtionen över en viss, snäv gräns, en politik som, även om den vore ur vinstsynpunkt försvarbar, näppeligen överensstämde med kommunala anspråk på skötseln av ett gasverk. För den tekniska ledningen av ett mindre verk erfordrades blott en duglig gasmästare, och i fråga om de rent affärsmässiga åtgärderna, såsom inköp av kol samt försäljning av koks och tjära, hade de kommunala verken numera ett gott stöd i den nybildade Svenska Gasverksföreningen (se nedan sid. 65), vilken hölle sina medlemmar väl underrättade om marknadsläget för olika förnödenheter och produkter.

På sätt redan framhållits, beslöto sig åtta städer, *Falun, Hudiksvall, Härnösand, Visby, Västervik, Östersund, Skara* och *Skövde,* för att antaga de gjorda koncessionsanbuden. Ungefär lika många städer läto frågan falla. Så skedde i *Arboga, Borås, Karlshamn, Köping, Varberg, Växjö* och *Sala.* Möjligen har saken förevarit även i andra städer, ehuru säkra uppgifter härom ej föreligga.

I de fall, där avtal om koncession träffades, äro villkoren i huvudsak lika. Dock förekomma vissa variationer, exempelvis i fråga om koncessionstidens längd, vilken synes växla från 25 till 35 år, samt beträffande verkens rätt att leverera gas för belysningsändamål, i vilket avseende bestämmelser av mera restriktiv natur fastställts att gälla för städer med elektricitets-

verk eller på annat sätt under kommunal medverkan ordnad elektricitetsdistribution än i övriga städer. Följande redogörelse för huvudpunkterna i det med *Västerviks stad* upprättade avtalet torde giva en ganska god föreställning om dessa koncessioners innebörd.

I. Koncessionen avser "ensamrätt för innehavaren att inom stadens område försälja rörledd kolgas" samt "rätt att för detta ändamål utan särskild avgift i stadens gator, vägar och allmänna platser nedlägga, underhålla och upptaga rörledningar".[1])

Beträffande sättet för verkställandet av erforderliga rörarbeten i gatorna meddelas åtskilliga i detalj gående föreskrifter, åsyftande att trygga ett systematiskt samarbete mellan å ena sidan gatuförvaltningen och de övriga stadens myndigheter, som hava med gatuledningar att göra, och å andra sidan koncessionsinnehavaren ävensom att skydda staden för kostnader, skada eller förluster i anledning av koncessionsinnehavarens åtgöranden.

Gasverksanläggningen skall vara färdig till viss tid, och åligger det koncessionsinnehavaren att därefter i enlighet med av stadsfullmäktige fastställt reglemente leverera gas till en var, som det påfordrar och som är bosatt inom ett till avtalet fogad plan över rörnätsområdet. Vid anfordran är koncessionsinnehavaren skyldig att verkställa utsträckning av det sålunda fastställda rörnätet med högst 100 meter från slutet av redan befintlig ledning, om den garanteras anslutning från minst 8 fastigheter och under förutsättning tillika, att för ledningen erforderlig mark

[1]) Här är ej tillfälle att ingå på den i och för sig mycket intressanta frågan om de rättsliga förutsättningarna för en dylik koncession. Den ensamrätt till försäljning av kolgas, om vilken i förevarande punkt talas, lärer näppeligen vara något, varöver kommunen äger absolut rådighet. Kunde det tänkas, att försäljningen av gas kunde ordnas utan att härför rör behövde nedläggas i kommunens gator eller eljest åtgärder vidtagas, som berörde kommunens privaträttsliga förhållanden och därför krävde dess samtycke, lärer kommunen ej hava möjlighet att hindra sådan försäljning. Stadgandets kärna ligger helt visst i punktens andra del, d. v. s. i den nyttjanderätt till kommunens väg- och gatumark, som där blivit koncessionsinnehavaren tillförsäkrad.

tillhandahålles gratis samt att kostnaderna för extraordinära ordningar ersättas av den eller dem, som påfordra arbetet.

II. Avtalet gäller för en tid av 25 år, dock blott så länge koncessionsinnehavaren kan tillfredsställa stadens och dess invånares behov av gas.

III. Vid koncessionstidens slut äger staden rätt att återtaga koncessionen och inlösa verket. Härom skall skriftlig anmälan ske senast 2 år i förväg. I annat fall anses koncessionen förlängd med ytterligare 5 år för varje gång.

Rätt att återtaga koncessionen och inlösa verket tillkommer vidare staden, om av annan orsak än force majeure, strejk eller hinder genom arbeten, som staden själv utför eller låter eller tillåter utföra, avbrott sker i gasleveransen från mer än halva rörnätet under längre tid än 15 på varandra följande dagar, eller om dylikt avbrott vid tre särskilda tillfällen ägt rum längre tid än 140 timmar varje gång.

Detsamma gäller, därest koncessionsinnehavaren bevisligen gör sig skyldig till grov överträdelse av koncessionsvillkoren.

Någon *skyldighet* att lösa verket åligger staden icke.

IV. I händelse staden begagnar sin här omförmälda rätt att inlösa verket, skall inlösningssumman bestämmas av en värderingsnämnd på fem personer, vilka utses: en av Tekniska Högskolans rektor, en av direktören vid Stockholms stads gas- och elektricitetsverk, en av vederbörande länsstyrelse samt en av staden och en av koncessionsinnehavaren.

Aktualiseras inlösningsfrågan av skäl, som i punkt III första stycket sägs (koncessionens utlöpande), skall vid lösenssummans bestämmande i första hand hänsyn tagas till anläggningens *bruksvärde,* varmed förstås de sammanlagda verkliga anläggningskostnaderna efter avdrag för värdeminskning på grund av ålder, slitning eller annan

därmed jämförlig orsak. Detta värde är dock ej ensamt avgörande. Lösenssumman influeras även av verkets *medelavkastning,* varmed förstås medelvärdet av de tal, som uppstå, om för samtliga koncessionsår, utom de 10 första, rörelsens årliga nettovinst jämte utbetalda belopp för skuldräntor uträknas i procent av bruksvärdet för motsvarande år. Medelavkastningen i kronor, kapitaliserad efter 6 procent, kallas gasverkets *handelsvärde.* Uppgår medelavkastningen till 5 procent, skall inlösningssumman vara lika med *bruksvärdet* för det sista året. Uppgår medelavkastningen till mer än 5 procent, skall inlösningssumman utgöras av bruksvärdet för det sista året, ökat med ett belopp, som motsvarar ett visst i fallande skala bestämt procenttal av skillnaden mellan bruksvärdet och handelsvärdet, vilket procenttal, då medelavkastningen ligger mellan 5 och 5,5 procent bestämts till 60 för att därefter, i mån som medelavkastningen ökas, successivt nedgå till 40 procent, ett tal som tillämpas vid en medelavkastning av 7 procent och däröver. Understiger medelavkastningen 5 procent, skall inlösningssumman utgöras av *handelsvärdet.*

Viss tid före den för uppsägning av kontraktet stadgade terminen (jfr punkt III) skall koncessionsinnehavaren delgiva staden i avtalet närmare specificerade uppgifter, avsedda att underlätta ståndpunktstagandet till frågan angående inlösning av verket eller prolongerad koncession.

Framkallas inlösning av sådana förhållanden, som omnämnas i andra stycket av punkt III (långvariga eller itererade driftsstörningar), skall *bruksvärdet* utgöra full ersättning för anläggningen. Detsamma gäller, om staden efter 50 års koncessionstid önskar övertaga verket.

Återtages koncessionen av skäl, som angivas i punkt III, tredje stycket (överträdelse av koncessionsvillkoren), skall inlösningssumman fastställas till 75 procent av *bruksvärdet.*

Förråd, lager o. dyl. övertagas vid verkets inlösen efter särskild värdering.

Fastställda lösensbelopp likvideras kontant.

V. I syfte att åstadkomma ett tillförlitligt material för bedömande av de med eventuell inlösning sammanhängande frågorna är koncessionsinnehavaren skyldig att från första driftsåret upplägga *dels* en fastighetsbok, upptagande årliga kassasammandrag å för verket nedlagda kostnader för nyanläggningar och utvidgningar, såvitt de medfört en verklig förhöjning av anläggningens och inventariers värde, *dels ock* ett register, innefattande vederbörligen verificerade uppgifter angående såväl kapitalökning, respektive avskrivning under året, som även årets brutto- och nettovinst; och skola anteckningarna i fastighetsbok och register till riktigheten bestyrkas av årets revisorer.

VI. Den levererade gasen skall vara renad enligt bästa kända metoder, görligast fri från svavelväte samt hålla ett övre kalorimetriskt värmevärde av minst 5,000 värmeenheter. I och för kontroll härå samt å gasproduktionens årskvantitet och de använda förbrukningsmätarna äger staden utse sakkunnigt ombud.

Avviker gasens beskaffenhet i anmärkningsvärd grad från vad i föregående stycke stadgats, är koncessionsinnehavaren pliktig att till staden erlägga 50 kronor per dygn, för vilket sådan bristfällighet konstaterats.

VII. Gaspriset vid enskild förbrukning göres beroende av gasproduktionen under året och det kolpris, koncessionsinnehavaren haft att erlägga, samt utgör vid ett kolpris understigande 20 kronor per ton:

	Då konsumenten bekostat installationen	Då verket bekostat installationen
Med en årsproduktion av 500,000 kbm....	14 öre pr kbm.	15,5 öre pr kbm.
Med en årsproduktion av mer än 500,000 kbm.	13 » » »	14,5 » » »

Gas för hantverks- och industriändamål betalas efter lägre tariff, så ock gas för stadens behov av gatubelysning, vars pris med 25 procent skall understiga gällande pris å industrigas.

För varje höjning av kolpriset med 1 krona per ton utöver 20 kronor äger koncessionsinnehavaren i viss, närmare angiven ordning höja gaspriset med ett halvt öre per kbm.

VIII. För fullgörande av sina åtaganden enligt avtalet lämnar koncessionsinnehavaren antingen av staden godkänd personlig borgen eller deposition å 30,000 kronor, vilken borgen dock i sistnämnda fall, sedan anläggningen är fullt färdig och i gång, nedsättes till 5,000 kronor.

I vad mån de nya enskilda gasverken lyckats infria de förväntningar, som knötos till dem, är ännu icke möjligt att med någon säkerhet avgöra. Den tid, under vilken de varit i verksamhet, är i och för sig allt för kort för att medgiva ett tillförlitligt omdöme och har dessutom präglats av så abnorma förhållanden, att föga vägledning kan erhållas av de därunder uppnådda resultaten. I annat sammanhang (sid. 62—63) meddelas de knapphändiga uppgifter, som i detta hänseende stått till förfogande.

De kommunala gasverkens ekonomi.

De gamla gaslysningsaktiebolagen torde i allmänhet hava varit mycket vinstgivande företag. Stockholms Gaslysningsaktiebolag, som bildades år 1852 och av staden fick 30-årig koncession, lämnade under sin verksamhet en årlig vinst av i medeltal 22,5 procent; år 1878 uppgick vinsten till icke mindre än 40 procent av aktiekapitalet. Det är då lika naturligt, att bolaget önskade koncessionstiden förlängd, som att staden önskade själv övertaga den förmånliga rörelsen.

Även sedan gasverken kommunaliserats, synas de under förra århundradet hava lämnat ett gott ekonomiskt utbyte.

Säkra uppgifter från tiden före sekelskiftet saknas visserligen, men de upprepade sänkningarna av gasavgifterna tyda härpå. Gasavgifterna beräknas omkring år 1910 endast hava varit hälften så höga som 30 år tidigare.

Överhuvud taget torde vinstutsikterna hava spelat en mera framträdande roll vid städernas engagerande i gasverksföretag än eljest plägat vara fallet, när s. k. kommunal affärsverksamhet inletts. Dock har denna synpunkt ingalunda varit allenarådande.

Särskilt under första tiden torde kommunerna företrädesvis hava betraktat gasverken såsom ett medel att erhålla förbättrad ytterbelysning till gagn och trevnad för stadsinvånarna i gemen och båtnad för den allmänna ordningen och säkerheten. Detta motiv trädde emellertid så småningom i andra planet, sedan elektriciteten börjat vinna insteg och visa sig överlägsen gasen såsom belysningsmedel. Härmed ägde en tydlig förskjutning i gasverkens uppgifter rum. Huvudvikten lades på värme- och koksproduktion.

Detta medförde i sin ordning, att gasverkens ställning till kommunen blev en annan än förr. Gränsen mellan kommunens elementära uppgifter och det arbetsområde, som faller därutanför, är väl i de flestas uppfattning mycket svävande och osäker. Mer eller mindre medvetet göres dock en viss skillnad. Skolväsendet, fattigvården, ordningsväsendet med flera dylika förvaltningsgrenar hava en annan kommunal valör än exempelvis frihamnsföretag, trafikföretag, vedgårdar o. s. v. I och med att gasverkens betydelse för ytterbelysningens ordnande minskades och de i stället framför allt blevo bränsleproducenter, förflyttades de så att säga från de centrala till de mera periferiska trakterna av det kommunala arbetsområdet, och frågor om nyanläggning av gasverk, inlösen av befintliga privata anläggningar ävensom de med gasverkens löpande förvaltning och skötsel sammanhängande frågorna började att väsentligen bedömas med hänsyn till det ekonomiska utbyte, staden kunde påräkna. Såsom inledningsvis anmärkts har på sistone

— och efter vad det vill synas med goda skäl — allvarligt ifrågasatts lämpligheten av att såsom mål för kommunal affärsverksamhet uppställa ernåendet av direkt vinst för stadskassan. Dessa betänkligheter torde emellertid hittills hava föga uppmärksammats i den praktiska affärsverksförvaltningen. Vad gasverken angår har det uttalade eller underförstådda programmet helt visst över allt och sedan länge varit att kunna uppvisa ej blott god räntabilitet utan även företagarevinst av lämplig storlek.

Det skulle fordras ytterst tidskrävande, kostsamma och svåra specialundersökningar för att vinna klarhet om, i vad mån detta program under skilda tider kunnat genomföras. Svårigheterna äro desamma, som i allmänhet möta, då man söker gå på djupet med den kommunala affärsverksamhetens ekonomi. Såsom redan framhållits (se sid. 16), är den officiella kommunala finansstatistiken så gott som fullständigt värdelös för detta ändamål, och de uppgifter, som kunna hämtas ur verkens egna offentliggjorda förvaltningsberättelser, räkenskapssammandrag o. dyl., förete, särskilt under äldre skeden, den mest brokiga provkarta av olika bokförings- och redovisningsmetoder samt hava i följd härav ringa värde såsom jämförelsematerial. Under senare tid har dock härutinnan mycket förbättrats. Vidare har genom 1908 års nationalförmögenhetsutredning och framför allt genom den av *Kommunaltekniska föreningen* ombesörjda gasverksstatistiken åvägabragts ett i vissa hänseenden förträffligt, ehuru ur de synpunkter, varom här är fråga, långt ifrån tillräckligt siffermaterial.

I enlighet med föreliggande arbetes allmänna plan skall emellertid här nedan ett försök göras att giva några antydningar om gasverkens ekonomiska resultat under åren 1896, 1908, 1913 och 1919. Förut anförda omständigheter vålla, att uppgifterna med nödvändighet måste bliva ojämna, ofullständiga och till sitt värde mången gång tvivelaktiga. I någon mån torde de dock kunna bidraga att öka kunskapen om den ekonomiska politik, som förts med avseende å gasverken, ehuru man nogsamt får

akta sig för att draga mera vittgående slutsatser än materialets beskaffenhet i varje särskilt fall medgiver.

För gasverken i de tre största städerna, Stockholm, Göteborg och Malmö har en specialundersökning utförts av revisorn *Harald Hörlin* med stöd i stor utsträckning av direkta upplysningar från vederbörande verk. Undersökningen föreligger i manuskript och är inlämnad till finansdepartementet.

År 1896.

Beträffande år 1896 kunna blott några spridda notiser lämnas. Tryckta berättelser rörande gasverken synas för nämnda år blott hava utgivits i Stockholm, Göteborg, Uppsala och Jönköping. En del ekonomiska data meddelas visserligen i Sveriges officiella statistik litt. U, men dessa äro både ofullständiga och till sin innebörd oklara. I fråga om inkomster känner sålunda statistiken ingen annan rubrik än "gasledningsavgifter". Huruvida denna rubrik avser även inkomster av försålda biprodukter, vilka vid gasverken spela så stor roll, att de vid tiden för krigsutbrottet ungefärligen täckte kolkostnaderna, har icke kunnat utrönas men förefaller mindre sannolikt. Åtminstone i några fall redovisas "försålda biprodukter" och andra liknande poster i form av särskilda anmärkningar. Att av ett sålunda beskaffat material utvinna något av egentligt värde är naturligtvis icke möjligt. Uppgifter rörande storleken av de vid tidpunkten i fråga i respektive verk nedlagda kapital saknas nästan helt och hållet och därmed den viktigaste utgångspunkten för ett bedömande av verkens ekonomiska utbyte. Vad som kunnat erhållas är egentligen blott årets inkomst- och utgiftssummor för ett antal verk, och även dessa uppgifter, vilka anföras här nedan, få tagas med all reservation.

De kommunala gasverkens driftsinkomster och driftsutgifter år 1896.

Stad	Driftsink. Kr.	Driftsutg. Kr.	Överskott Kr.
Stockholm	3,290,201	1,648,097	1,642,104
Göteborg			314,112[1])
Jönköping			36,000
Uppsala	135,612	62,469	78,143
Malmö	224,148	147,221	76,927
Norrköping	126,007	64,388	61,619
Gävle	102,490	65,720	36,770
Lund	73,755	44,071	29,684
Kristianstad	66,650	52,498[2])	14,152
Ystad	46,895	41,097[3])	5,798

År 1908.

Materialet från år 1908 är betydligt rikare än från 1896. Dels tillkomma nu Svenska Kommunaltekniska föreningens gasverksstatistik och undersökningarna rörande kommunala affärsföretag i "Sveriges nationalförmögenhet omkring år 1908". Dels börja kommunerna själva i större omfattning till trycket befordra viktigare utredningar och sammanställningar i fråga om olika förvaltningsgrenars ekonomi. Av gasverksstatistiken och nationalförmögenhetsutredningen kunna upplysningar erhållas angående bl. a. gasverkens anläggningskostnader och bokförda värden samt driftsinkomster och driftsutgifter

[1]) Av bruttovinsten användes 70,328 kronor till avskrivningar. Nettovinsten utgjorde således 243,784 kronor, vilket utgör 14,05 procents avkastning på verkets till 1,734,786 kronor bokförda värde

[2]) "Utgifter för gasverket." Den höga utgiftssumman tyder på, att även utgifter för nyanläggningar medräknats.

[3]) Häri torde även andra utgifter än driftskostnader hava medräknats.

men däremot icke angående avskrivningar och ränteutgifter. Beträffande sistnämnda utgifter lämnar i allmänhet ej heller det kommunala trycket erforderlig vägledning, och även upplysningarna rörande avskrivningspolitiken flyta ganska sparsamt. De städer, från vilka meddelanden angående verkställda avskrivningar föreligga, upptagas såsom en särskild grupp i nedanstående tablå. Därefter följa övriga städer. I syfte att underlätta jämförelsen med motsvarande sammanställningar för åren 1913 och 1919 hava städerna genomgående inom respektive grupper ordnats efter sin storlek den 1 januari 1919.

Beträffande tablåns terminologi må blott erinras, att med *anläggningskostnad* förstås summan av de i anläggningen såsom sådan (för tomter, byggnader, apparater, rörnät, mätare och inventarier) under skilda tider nedlagda kostnader, varemot i allmänhet icke inneliggande lager, fordringar och andra rörelsemedel torde hava medräknats bland anläggningskostnaderna. Icke heller vid fastställandet av det *bokförda värdet* torde hänsyn annat än undantagsvis hava tagits till sistnämnda värden.

Den förut påpekade omständigheten, att bokvärdet i regeln blott inkluderar själva anläggningen men ej lager och rörelsemedel, föranleder, att jämförelsen mellan nettovinst och bokvärde, där en sådan jämförelse överhuvudtaget kunnat göras, genomgående giver *en alltför hög vinstprocent.* Vid den tid, varom nu är fråga eller år 1908, torde dock gasverkens lager, fordringar och andra rörelsemedel i allmänhet hava utgjort blott en mycket ringa andel av det totala realkapitalet. På sätt av specialutredningen för Stockholm, Göteborg och Malmö framgår, har ställningen i detta hänseende sedermera i väsentlig mån förskjutit sig, beroende dels på biprodukternas och därmed lagerbeståndets alltmera ökade vikt i gasverksekonomien men framför allt på krisårens enormt uppskruvade priser å allt vad bränsle och kemiska produkter heter. Det finns sålunda år, då gasverksanläggningen såsom sådan ej representerar mera än hälften och knappast det av gasverksaffärens totala kapital, medan återstoden legat i lager o. dyl. Att under sådana

Stad	Anläggningskostn. vid årets början. Kronor	Anläggningens bokförda värde vid årets början. Kronor	Driftsinkomster Kronor
1	2	3	4
Stockholm	20,094,074	7,961,191	6,381,713
Göteborg	3,456,781	2,145,024	1,130,432
Malmö	2,882,978	1,892,310	1,160,337
Hälsingborg	1,371,895	1,097,091	437,742
Gävle	971,723	657,583	281,191
Örebro	324,094	282,168	255,972
Uppsala	745,390	586,790	283,691
Linköping	450,000	259,083	109,669
Södertälje	294,962	199,991	113,041
Uddevalla	140,000	106,000	80,551
Lidköping	210,724	192,453	53,702
Norrköping	731,900	—	311,602
Eskilstuna	1,023,074	724,128	166,232
Jönköping	616,010	484,809	440,761
Västerås	162,704	145,652	84,779
Lund	460,175	276,871	208,894
Karlstad	535,852	330,174	110,762
Landskrona	488,000[1])	188,744	216,305
Sundsvall	282,280	185,000	76,494
Kalmar	—	174,380	53,858
Kristianstad	471,439	471,439	173,055
Ystad	365,000	—	170,150
Nyköping	58,000	—	60,180
Vänersborg	79,063[1])	—	41,748
Alingsås	71,528	71,903	35,392
Eslöv	160,000	—	—
Mariestad	60,000[1])	—	31,261

Anm. [1]) Enligt »Sveriges Nationalförmögenhet»; [2]) Enligt stadsfullmäktiges tryckta stadsfullmäktiges handlingar. Uppgifterna i förstnämnda arbete äro tydligt felaktiga. Såväl utgifter utom till underhåll av fastigheter och inventarier samt till löner, hava exempelvis tigetrycket, uppgingo till 31,092 kronor, vilket belopp väl motsvarar kolkostnaderna vid

kommunala gasverk år 1908.

Driftsutgifter	Bruttovinst	Avskrivningar	Nettovinst	
Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	i % av anl. bokf. värde
5	6 (4—5)	7	8 (6—7)	9
4,047,924	2,333,789	568,286	1,765,503	22,17
779,009	351,423	96,753	254,670	11,87
879,288	281,049	87,548	193,501	10,23
282,191	155,551	46,187	109,364	9,97
183,993	97,198	38,819	58,329	8,87
215,383	40,589[1])	17,738	22,851	8,10
194,927	88,764	3,627	85,137	14,50
70,988	38,681	5,544	33,127	12,78
80,721	32,320	10,000	22,320	11,16
51,982	28,569	9,292	19,277	18,19
34,530	19,172	5,249	13,923	7,25
225,017	86,585[2])	—	—	—
114,214	52,018[1])	—	—	—
349,676	91,085[1])	—	—	—
49,697	35,082[2])	—	—	—
134,079	74,815[1])	—	—	—
98,584	12,178[2])	—	—	—
148,393	67,912[2])	—	—	—
42,353	34,141[1])	—	—	—
50,702	3,156[3])	—	—	—
107,955	65,100[1])	—	—	—
104,632	65,518[2])	—	—	—
45,869	14,311[1])	—	—	—
28,628	13,120[2])	—	—	—
22,711	12,681[1])	—	—	—
—	— [4])	—	—	—
28,028	3,233[1])	—	—	—

handlingar; [3]) Inkomsterna enligt »Sveriges Nationalförmögenhet» och utgifterna enligt inkomster som utgifter äro för lågt angivna. »Övriga driftsutgifter», som där omfatta alla angivits till endast 7,139 kronor, under det att enbart kolkostnaderna, enligt stadsfullmäktigsverk av samma storlek. [4]) Gasverket inköpt av dåvarande köpingen under driftsåret.

förhållanden bedöma räntabiliteten efter relationen mellan den bokförda anläggningskostnaden och nettovinsten måste leda till grova felaktigheter. Principiellt taget gäller detta även om sammanställningen å omstående sida, i vad vinstprocenten i kolumn 9 angår, ehuru de praktiska felverkningarna med hänsyn till lagerbeståndets och övriga ej redovisade posters sannolikt ringa värde icke torde vara särdeles betydande. Att ens gissningsvis angiva, hur vinstprocenterna skulle hava ställt sig, därest bokföringsvärdet omslutit affärens hela arbetande kapital, är ej möjligt.

En annan omständighet, som i hög grad påverkar nettovinstens storlek, är avskrivningspolitiken. År 1908 hade hithörande frågor ännu icke ägnats tillnärmelsevis den uppmärksamhet, som sedermera kommit den till del. Och de städer torde vara lätt räknade, som vid denna tidpunkt uppgjort och bragt i tillämpning rationella avskrivningsplaner. Att i många fall de avskrivningar, rörande vilka uppgifter föreligga, icke stått i riktigt förhållande till verkens värden och andra faktorer, till vilka det härvidlag gäller att taga hänsyn, är utan vidare klart. De alltför små avskrivningar, som kunna konstateras på flera håll, bidraga tydligen i sin ordning att på ett fiktivt sätt öka nettovinsten och vinstprocenten. Å andra sidan torde genom uraktlåtenhet att företaga tillräckliga avskrivningar det bokförda anläggningsvärdet flerstädes vara större än som vederbort och i följd härav vinstprocenten missvisa även i motsatt riktning.

Trots dessa och andra reservationer, till vilka materialets beskaffenhet måste giva anledning, torde undersökningen, i den mån denna kunnat föras fram till en siffra å nettovinsten, berättiga till den allmänna slutsatsen, att gasverken under ifrågavarande år genomgående lämnat skälig ränta å det nedlagda kapitalet och dessutom i de flesta fall en icke oväsentlig företagarevinst.

Beträffande några städer, nämligen Stockholm, Malmö, Hälsingborg, Gävle, Uddevalla och Lidköping, föreligga uppgifter

om räntekostnaderna, så beskaffade att man synes kunna antaga, att de avse full, efter läget på penningmarknaden beräknad förräntning å i rörelsen nedlagt kapital eller i varje fall komma detta syfte tämligen nära. Dragas dessa räntebelopp från den i huvudtabellen redovisade nettovinsten och betecknas återstoden såsom *företagarevinst*, skulle denna företagarevinst i ovannämnda städer uppgå till följande belopp:

Stockholm	1,342,282	kr.,	motsvarande	9,39	%	av	debiterade	kommunalutskylder under året.
Malmö	108,347	»	»	4,76	%	»	»	»
Hälsingborg	64,761	»	»	6,60	%	»	»	»
Gävle	22,809	»	»	2,38	%	»	»	»
Uddevalla	4,903	»	»	2,32	%	»	»	»
Lidköping	3,923	»	»	3,90	%	»	»	»

År 1913.

De närmaste åren efter 1908 utvisa för gasverken en jämn utveckling. Gasavgifterna undergå endast några få och obetydliga förändringar, och produktionen stiger rätt väsentligt, varom redogörelse lämnas längre fram. Det ekonomiska utbytet av gasverksrörelsen synes i stort sett vara mycket gott.

De ekonomiska uppgifterna för år 1913 hava sammanställts i tabellen å sid. 46—47, anordnad på samma sätt som motsvarande tabell för 1908.

Ekonomiska data beträffande

Stad	Anläggningskostn. vid årets början. Kronor	Anläggningens bokförda värde vid årets början. Kronor	Driftsinkomster Kronor
1	2	3	4
Stockholm	24,210,337	7,296,672	7,302,289
Göteborg	4,222,765	2,349,984	—
Malmö	3,556,974	2,011,416	1,196,052
Hälsingborg	1,550,839	922,759	518,353
Gävle	1,142,305	622,534	334,575
Örebro	620,850	418,202	284,018
Eskilstuna	—	966,966	250,036
Västerås	228,118	181,912	151,983
Uppsala	—	674,000	372,451
Linköping	450,000	324,091	199,302
Landskrona	613,000	321,047	246,376
Sundsvall	293,075	184,809	71,691
Kalmar	456,050	452,476	119,023
Uddevalla	—	196,742	91,348
Nyköping	—	292,187	115,977
Lidköping	252,244	207,305	55,956
Norrköping	—	345,778	345,778
Jönköping	775,737	534,205	296,992
Lund	—	285,620	263,228
Karlstad	623,201	528,900	143,007
Södertälje	313,466	288,126	93,555
Kristianstad	471,439	411,913	175,322
Ystad	468,688	453,515	203,457
Trälleborg	—	—	31,614
Vänersborg	—	101,765	50,029
Alingsås	124,282	74,138	34,978
Eslöv	—	234,460	63,720
Mariestad	46,000	46,000	29,128

[1]) Enligt stadsfullmäktiges tryckta handlingar.
[2]) » Kommunaltekniska föreningens statistik.

kommunala gasverk år 1913.

Driftsutgifter	Bruttovinst	Avskrivningar	Nettovinst	
Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	i % av anl. bokf. värde
5	6 (4—5)	7	8 (6—7)	9
4,870,080	2,432,209	478,555	1,953,654	26,78
—	477,689	134,296	343,393	14,61
825,954	370,100	137,358	232,742	11,57
343,991	174,362	52,768	121,594	13,17
233,119	101,456	55,216	46,240	7,42
178,188	105,830	23,329	82,501	19,74
170,793	79,243	26,732	52,511	5,43
106,503	45,480	8,833	36,647	20,14
279,801	92,650	21,459	71,191	10,56
145,060	54,242	25,928	28,314	8,74
172,550	73,826	14,244	29,582	18,56
43,979	27,712	4,287	23,425	12,66
77,616	41,407	10,750	30,657	6,78
62,134	29,214	11,533	17,681	8,97
87,561	28,516	9,786	18,730	6,41
40,657	15,299	4,172	11,127	5,38
248,503	97,275 [1])	—	—	—
211,251	85,741 [2])	—	—	—
168,043	95,185 [2])	—	—	—
97,890	45,117 [1])	—	—	—
61,057	32,498 [1])	—	—	—
111,445	63,877 [2])	—	—	—
140,374	63,083 [1])	—	—	—
27,604	4,010 [2])	—	—	—
37,810	12,219 [1])	—	—	—
30,008	4,970 [2])	—	—	—
42,140	21,580 [2])	—	—	—
23,394	5,734 [2])	—	—	—

Uppgifterna, vilka meddelas med enahanda reservation som 1908 års siffror (se ovan sid. 42—43), torde ej påkalla några särskilda kommentarer.

Därest *företagarevinsten* beräknas på samma sätt som förut skett för de städer, där ett något så när tillförlitligt material beträffande räntekostnaderna föreligger (se ovan sid. 43, kol. 8—9), skulle beloppen bliva:

Stad	Företagare-vinst Kronor	I % av under året debiterade kommunalutsk.
Stockholm	1,574,564	7,57
Malmö	142,228	4,01
Hälsingborg	80,070	5,35
Gävle	12,846	1,07
Örebro	63,064	5,39
Eskilstuna	7,067	1,02
Västerås	25,561	4,68
Uppsala	66,328	8,63
Linköping	18,985	3,41
Landskrona	48,055	10,36
Kalmar	13,578	3,27
Uddevalla	4,817	1,74
Nyköping	4,236	1,40
Lidköping	1,330	0,95

Även där företagarevinsten ökats, har dock dess betydelse i den allmänna kommunala hushållningen nedgått, såtillvida som budgeten tillväxt i ännu snabbare tempo och påkallat skattemedels anlitande i större omfattning än förr.

År 1919.

Från tiden efter 1914 hava gasverken haft att arbeta under ytterst påfrestande och vanskliga förhållanden. Särskilt gäller detta femårsperioden 1917—1921, de stora äventyrens år på den svenska bränslemarknaden. Här är icke platsen att närmare skildra de svårigheter, med vilka gasverksförvaltningarna nödgats kämpa under denna tid. Det må blott erinras, att exempelvis kolprisen från augusti 1914 till juli 1918 aderton-

dubblades, nämligen från 15:50 till 280 kronor per ton cif Stockholm, för att sedan med nästan ännu större snabbhet dala. I januari 1922 stod priset i ungefär 23 kronor per ton. Vidare var tillgången på kol under åren 1917 och 1918 så knapp, att verken i stor utsträckning måste använda ved och torv såsom förgasningsmedel. Veden, som huvudsakligen kom till användning, lämnade emellertid en gas av avsevärt lägre värmevärde än kolgasen och gav väsentligen blott en enda biprodukt, vedgastjära, även denna av sämre kvalitet än kolgastjära. Löner och andra sådana omkostnader stego snart sagt dag för dag. Dessa prisfördyrande faktorer kunde icke tillnärmelsevis neutraliseras genom åtgärder från gasverksförvaltningarnas sida. En ökad produktion förbjöd sig själv på grund av bristen på råmaterial och hindrades även av de allmänna kolrestriktionsbestämmelser, som utfärdades i mars 1917. Icke heller kunde gasavgifter och prisen på verkens övriga produkter ökas därhän, att en skälig balans mellan inkomster och kostnader åvägabragtes. Och vid det stora prisfallet på kol och koks lågo ett stort antal verk inne med betydande lager, vilkas nedskrivning i enlighet med marknadsläget vållade högst avsevärda engångsförluster.

Att under sådana omständigheter de ekonomiska resultaten av gasverkens drift måste bliva i hög grad otillfredsställande är självklart. Förhållandena hava ännu ej stabiliserats så mycket, att krisårens verkningar på gasverkens ekonomi kunna tillfullo överblickas. Även härutinnan måste man låta sig nöja med ett stickprov. Detta, som avser år 1919, har företagits enligt de åren 1908 och 1913 tillämpade metoderna (se ovan sid. 42—43, 46—47).

Anmärkas må, att år 1919 såtillvida ur gasverkens synpunkt ter sig gynnsammare än de närmast föregående åren, som svårigheterna i fråga om kolanskaffningen då praktiskt taget upphört liksom de därav föranledda restriktionerna beträffande gasproduktionen. Å andra sidan började prisfallet på biprodukter, särskilt koks, göra sig starkt gällande, innan ännu verken hunnit draga nytta av motsvarande sänkning i kolprisen. Vidare fördyrades arbetskraften alltmer, medan gastaxornas

Ekonomiska data beträffande

Stad	Anläggningskostn. vid årets början Kronor	Anläggningens bokförda värde vid årets början. Kronor	Driftsinkomster Kronor
1	2	3	4
Stockholm	33,428,387	13,386,207	27,759,092
Göteborg	7,508,378	5,260,383	8,173,136
Malmö	5,642,972	2,969,366	5,671,741
Hälsingborg	2,129,379	1,231,857	1,397,398
Gävle	1,284,021	667,253	790,013
Örebro	1,249,938	1,017,199	584,930
Eskilstuna	1,330,466	852,538	435,117
Västerås	834,161	523,756	469,023
Uppsala	—	618,482	695,162
Linköping	450,000	369,256	646,136
Karlstad	675,000	329,344	390,336
Landskrona	820,000	504,004	895,346
Sundsvall	304,974	178,489	158,978
Kalmar	—	441,531	236,223
Uddevalla	—	218,360	253,239
Kristianstad	489,231	440,642	270,616
Ystad	501,373	360,233	501,128
Nyköping	—	—	318,955
Lidköping	282,795	211,561	141,173
Mariestad	—	57,495	58,910
Norrköping	—	—	822,288
Jönköping	949,271	582,419	504,665
Karlskrona	743,792	248,475	401,631
Lund	—	332,688	639,679
Södertälje	341,373	299,260	146,736
Trälleborg	330,115	253,567	263,673
Vänersborg	—	108,996	186,152
Alingsås	—	64,672	69,700
Eslöv	—	226,843	113,931

[1]) Avskrivningar hava under året icke företagits.
[2]) Enligt Kommunaltekniska föreningens statistik.
[3]) » stadsfullmäktiges tryckta handlingar.

kommunala gasverk år 1919.

Driftsutgifter	Bruttovinst	Avskrivningar	Nettovinst	
Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	i % av anl. bokf. värde
5	6 (4—5)	7	8 (6—7)	9
23,877,353	3,881,739	668,144	3,213,595	24,01
7,297,044	876,092	291,182	584,910	11,12
6,348,460	— 676,719	250,014	— 926,733	—
1,341,832	55,566	— [1]	—	—
869,751	— 79,738	— [1]	—	—
726,006	— 141,076	35,258	— 176,334	—
433,307	1,810	35,274	— 33,464	—
517,375	— 48,352	34,495	— 82,847	—
715,806	— 20,644	22,828	— 43,472	—
687,175	— 41,039	— [1]	—	—
385,391	4,945	16,544	— 11,599	—
1,054,518	— 159,172	— [1]	—	—
160,809	— 1,831	— [1]	—	—
251,590	— 15,367	18,329	— 33,696	—
248,975	4,264	—	—	— [1]
282,990	— 12,374	— [1]	—	—
485,557	15,571	— [1]	—	—
310,419	8,536	26,054	— 17,518	—
179,706	— 38,533	6,074	— 44,607	—
52,728	6,182	3,092	3,090	5,42
1,216,918	— 394,630 [2]	—	—	—
541,671	— 37,006 [2]	—	—	—
401,287	344 [3]	—	—	—
579,378	60,301 [2]	—	—	—
173,115	— 26,380 [2]	—	—	—
226,525	37,148 [2]	—	—	—
176,868	9,284 [3]	—	—	—
91,205	— 21,505 [2]	—	—	—
148,672	— 34,741 [2]	—	—	—

avpassning efter de nya förhållandena fortskred i långsamt och tvekande tempo.

Såsom av tabellen sid. 50—51 framgår, kunde blott 13 av landets samtliga 29 kommunala gasverk år 1919 redovisa överskott å den löpande driften (bruttovinst), under det att för de återstående 16 verken driftsinkomsterna icke räckt att bestrida driftskostnaderna, utan underskott uppkommit, störst i Malmö (676,000 kronor) och minst i Sundsvall (1,800 kronor). De tretton städer, i vilka gasverken lämnat bruttovinst för 1919, äro Stockholm, Göteborg, Hälsingborg, Eskilstuna, Karlskrona, Lund, Karlstad, Ystad, Nyköping, Uddevalla, Trälleborg, Vänersborg och Mariestad. Denna vinst har emellertid i många fall varit obetydlig. Tillgängliga uppgifter rörande verkställda avskrivningar visa ock, att beträffande ett stort antal gasverk avskrivningar alls icke eller blott i ringa omfattning ägt rum. Endast i Stockholm, Göteborg och Mariestad redovisas nettovinst — i Stockholm till och med en avsevärd sådan — varjämte tillgängliga uppgifter rörande bruttovinsten för verken i Lund och Trälleborg synas giva vid handen, att även där, sedan normala avskrivningar företagits, någon nettovinst bort uppkomma. Samtliga återstående 24 gasverk torde hava drivits med större eller mindre förlust.

Vid uppgörandet av utgifts- och inkomststaterna för 1919 hade städerna i allmänhet räknat med någon vinst av sina gasverk. Blott undantagsvis förutsattes förluster. När sådana uppkommo, fingo dessa därför i regeln balanseras till ett följande år för att täckas med medel, som då kunde stå till förfogande, eller uttaxeras. I händelse de i tabellen (kolumn 8) angivna nettoförlusterna uttaxerats på det skatteunderlag, som låg till grund för 1919 års budgeter, skulle den härav föranledda belastningen per skattekrona hava blivit:

Malmö	83 öre
Örebro	56 „
Eskilstuna	25 „
Uppsala	28 „
Karlstad	14 „
Nyköping	35 „

Till jämförelse med ovannämnda förluster kan anföras, att företagarevinsterna vid gasverken i medeltal för åren 1911—14, enligt en beräkning av överingenjör Ragnar Blomqvist,[1]) utgjorde per bevillningskrona i:

Stockholm	c:a	37 öre
Göteborg	„	21 „
Malmö	„	25 „
Hälsingborg	„	31 „

1919 års företagarevinster i Stockholm och Göteborg motsvara en uttaxering för nämnda år av 16 respektive 2 öre per bevillningskrona.

Produktionen.

I gasverkens produktion torde väl gasen alltjämt intaga den främsta platsen, ehuru, på sätt redan antytts, de s. k. biprodukterna, koks, tjära, ammoniak och cyansalter samt grafit, kommit att erhålla allt större betydelse och på sina håll tävla med gasen om det första rummet, i vad produktionens ekonomiska sida angår.

Enligt en i Svenska Stadsförbundets tidskrift år 1913[2]) av ingenjören *Hans Rygård* publicerad undersökning rörande gasindustriens nationalekonomiska betydelse utgjorde årsproduktionen av *gas* vid landets samtliga gasverk:

år	1860	vid	9	gasverk	3,685,686 kbm.
„	1870	„	26	„	7,309,908 „
„	1880	„	27	„	13,340,420 „
„	1890	„	27	„	22,689,529 „
„	1900	„	27	„	45,210,458 „
„	1910	„	30	„	76,102,288 „

[1]) "Gasverken före, under och efter kristiden. Några synpunkter." Svenska Stadsförbundets tidskrift år 1918 sid. 300 ff.

[2]) Häft. 5, sid. 219.

Åren 1913 och 1919 uppgick produktionen enligt Kommunaltekniska föreningens statistik till

år 1913 vid 30 gasverk 88,690,881 kbm.
„ 1919 „ 28 „ 93,046,209 „

Kvantitetsuppgifter beträffande *biprodukterna* föreligga ej annat än för senare år och torde i detta sammanhang vara av föga intresse. Såsom exempel på den ökade betydelse, biprodukterna kommit att få för gasverkens ekonomi, meddelas här nedan uppgifter dels rörande den på biprodukter belöpande procentuella andelen av vederbörande verks bruttoinkomster, dels rörande bruttoinkomsten å biprodukter i procent av verkens utgifter för inköp av förgasningsmaterial, allt för åren 1908, 1913 och 1919 i den mån något så när fullständiga siffror i dessa hänseenden funnits att tillgå.

Biprodukternas betydelse för gasverkens ekonomi.

Stad	Gasverkens bruttoinkomst av försålda biprodukter					
	i % av verkens bruttoinkomst			i % av verkens utgifter för inköp av förgasningsmaterial		
	1908	1913	1919	1908	1913	1919
Stockholm	32	38	44	115	116	76
Malmö	20	36	54	—	100	—
Hälsingborg	32	34	43	93	98	—
Eskilstuna	17	22	11	69	69	17
Västerås	25	25	30	83	68	38
Landskrona	30	34	46	90	88	50
Sundsvall	—	29	33	—	91	53
Kalmar	33	40	—	58	107	—
Ystad	28	32	38	98	90	51
Vänersborg	21	30	45	56	71	61
Uddevalla	25	29	52	71	74	68
Lidköping	22	30	36	60	78	—

Tariffer.

Tidigare har omnämnts, att gaspriserna mellan år 1880 och 1910 beräknas hava sjunkit med 50 procent. I Bihang n:r 95 till Stockholms stadskollegiums utlåtande för år 1920 lämnas nedanstående uppgifter angående medelpriset i Stockholm per kbm. för den till enskilda försålda gasen, sedan gasverket kommunaliserats.

År	1884	26,20 öre.	År	1896	13,51 öre.	År	1908	11,67 öre
»	1885	18,66 »	»	1897	13,37 »	»	1909	11,67 »
»	1886	18,50 »	»	1898	13,29 »	»	1910	11,66 »
»	1887	18,20 »	»	1899	12,21 »	»	1911	11,66 »
»	1888	18,10 »	»	1900	10,81 »	»	1912	10,51 »
»	1889	18,00 »	»	1901	11,62 »	»	1913	10,03 »
»	1890	17,73 »	»	1902	11,63 »	»	1914	9,96 »
»	1891	17,47 »	»	1903	11,63 »	»	1915	9,88 »
»	1892	15,53 »	»	1904	11,64 »	»	1916	11,85 »
»	1893	13,85 »	»	1905	11,66 »	»	1917	16,14 »
»	1894	13,69 »	»	1906	11,65 »	»	1918	23,38 »
»	1895	13,57 »	»	1907	11,63 »	»	1919	34,58 »

Som synes, hava gasavgifterna i huvudstaden kraftigt sjunkit under perioden 1884—1900, för att därefter under en lång följd av år eller fram till och med 1916 praktiskt taget hålla sig på den nivå, de hade vid sekelskiftet. Först 1917 gjorde krisen sig gällande vid gasprisens bestämmande, och åren 1918 och 1919 karakteriseras av slag i slag kommande, tämligen kraftiga höjningar, dock icke i någon mån av samma våldsamhet som kolmarknadens.

I efterföljande tabell hava sammanställts tillgängliga uppgifter angående de kommunala verkens årsproduktion av gas jämte deras gasavgifter åren 1896, 1908, 1913 och 1919.

Gasproduktion och gaspriser åren 1896, 1908, 1913 och 1919.

Stad	År	Årstillverkning kbm.	Gaspris öre pr kbm.		
			lysgas	värmegas	kraftgas
Stockholm	1896	17,964,590	16	12	10
	1908	36,618,470	12	12	12
	1913	44,720,880	10	10	10
	1919	44,629,020	30	30	30
Göteborg	1896	3,790,850	16	10	10
	1908	8,263,950	10	10	10
	1913	10,350,200	10	10	10
	1919	13,335,800	35	35	35
Malmö	1896	2,120,460	15	10	10
	1908	5,636,642	15	10	10
	1913	7,193,230	15	10	10
	1919	9,278,420	30	30	30
Norrköping	1908	1,847,000	16	12	10
	1913	2,047,100	16	12	10
	1919	1,558,965	45	45	45
Hälsingborg	1908	2,535,280	15	10	10
	1913	3,106,120	15	10	10
	1919	2,861,320	30	30	30
Gävle	1896	630,991	16	16	16
	1908	1,560,879	14	14	12
	1913	1,713,531	14	14	10
	1919	1,675,119	32	32	32
Örebro	1908	784,271	18	15	14
	1913	1,276,400	18	15	14
	1919	2,071,290	28	25	28
Eskilstuna	1908	710,875	15	15	15
	1913	1,174,850	15	15	12
	1919	1,453,452	24	24	36
Jönköping	1896	—	18	12	12
	1908	1,198,207	16	10	10
	1913	1,579,263	16	10	10
	1919	1,822,364	31	25	25

Gasproduktion och gaspriser åren 1896, 1908, 1913 och 1919.

Stad	År	Årstillverkning kbm.	Gaspris öre pr kbm.		
			lysgas	värmegas	kraftgas
Västerås	1908	370,610	15	15	15
	1913	762,880	15	15	15
	1919	1,018,480	30	48	72
Uppsala	1896	701,534	20	15	15
	1908	1,654,093	16	12	12
	1913	1,753,013	35	35	35
	1919	1,753,013	35	35	35
Karlskrona	1919	853,760	32	32	32
Linköping	1896	—	19	15	10
	1908	567,155	17	15	10
	1913	790,078	17	15	10
	1919	1,123,475	40	40	40
Lund	1908	1,303,590	15	10	10
	1913	1,506,660	15	10	10
	1919	1,491,670	35	35	35
Karlstad	1896	—	20	15	—
	1908	555,635	20	12	12
	1913	708,165	20	12	12
	1919	686,995	30	30	30
Landskrona	1908	1,276,390	15	12	10
	1913	1,604,740	15	10	10
	1919	1,679,360	30	30	30
Sundsvall	1896	—	18	15	12
	1908	404,320	18	15	12
	1913	347,720	18	15	12
	1919	285,275	40	40	40
Kalmar	1908	511,275	18	12	12
	1913	717,640	18	12	12
	1919	1,085,036	25	25	25
Södertälje	1908	334,457	20	15	15
	1913	446,295	17	15	15
	1919	486,605	32	32	32

Gasproduktion och gaspriser åren 1896, 1908, 1913 och 1919.

Stad	År	Årstillverkning kbm.	Gaspris öre pr kbm.		
			lysgas	värmegas	kraftgas
Uddevalla	1908	445,729	16	12	12
	1913	501,763	16	12	12
	1919	407,654	30	30	30
Kristianstad	1908	989,720	16	12	—
	1913	1,123,857	11	11	11
	1919	754,789	30	30	30
Ystad	1908	950,260	18	12	12
	1913	1,198,460	15	12	12
	1919	1,019,415	38	38	38
Nyköping	1908	210,670	20	16	16
	1913	459,793	14	14	14
	1919	565,444	35	35	35
Trälleborg	1913	146,792	12	12	12
	1919	555,115	30	30	30
Vänersborg	1908	—	—	—	—
	1913	281,969	17	12	12
	1919	333,823	35	35	35
Lidköping	1908	288,444	18	14	12
	1913	289,496	16	12	12
	1919	252,014	35	35	65
Alingsås	1908	192,170	21	13	13
	1913	208,690	21	13	13
	1919	150,670	30	30	30
Eslöv	1908	291,062	12	12	12
	1913	393,330	12	12	10
	1919	294,470	32	32	32
Mariestad	1908	188,100	18	12	12
	1913	152,379	18	14	14
	1919	155,840	40	40	40

Mellan år 1896 och 1908 sänktes priset på *lysgas*

i Stockholm	med	25 %
» Göteborg	»	25 »
» Gävle	»	12,50 »
» Jönköping	»	11,11 »
» Uppsala	»	20 »
» Linköping	»	10,53 »

samt på *värmegas*

i Gävle	med	12,50 %
» Jönköping	»	16,67 »
» Uppsala	»	20 »
» Karlstad	»	20 »

Samma sänkningar som för värmegasen företogos med prisen för *kraftgas* utom i Gävle, där kraftgaspriset sänktes med 25 procent. Priset på kraftgas höjdes i Stockholm med 20 procent.

De procentuella förändringarna i gaspriset mellan år 1908 och år 1913 framställas i nedanstående tabell.

Procentuell ökning eller minskning av gaspriset från år 1908 till år 1913.

(Streck betyder, att priset på gas för ifrågavarande ändamål icke undergått förändring.)

Stad	Procentuell ökning eller minskning i priset på lysgas	värmegas	kraftgas
Stockholm	— 16,67	— 16,67	— 16,67
Gävle	—	—	— 16,67
Eskilstuna	—	—	— 20,00
Landskrona	—	— 16,67	—
Södertälje	— 15,00	—	—
Kristianstad	— 31,25	— 8,33	—
Ystad	— 16,67	—	—
Nyköping	— 30,00	— 25,00	— 25,00
Lidköping	— 11,11	— 14,29	—
Eslöv	—	—	— 16,67
Mariestad	—	+ 16,67	+ 16,67

I övriga städer bibehölls år 1913 det år 1908 gällande priset per kubikmeter gas.

Under krisåren företogos upprepade höjningar av gaspriset. Men dessa kunde icke, såsom tidigare framhållits, uppväga de enormt stegrade omkostnaderna. I förhållande till stegringen av kostnaderna för förgasningsmaterial, måste höjningarna karakteriseras såsom obetydliga. Ej heller höllo de i flertalet fall jämna steg med arbetslönernas ökning.

Procentuell ökning av gaspriset från 1913 till 1919.

Stad	Procentuell ökning i priset på lysgas	värmegas	kraftgas
Stockholm	200	200	200
Göteborg	250	250	250
Malmö	100	200	200
Norrköping	181	275	350
Hälsingborg	100	200	200
Gävle	128	128	220
Örebro	56	66	100
Eskilstuna	60	60	200
Jönköping	94	150	150
Västerås	100	220	380
Uppsala	119	192	192
Linköping	135	167	300
Lund	133	250	250
Karlstad	50	150	150
Landskrona	100	200	200
Sundsvall	122	167	233
Kalmar	39	108	108
Södertälje	88	113	113
Uddevalla	88	150	150

Stad	Procentuell ökning i priset på lysgas	värmegas	kraftgas
Kristianstad	172	172	172
Ystad	153	216	216
Nyköping	150	150	150
Trälleborg	150	150	150
Vänersborg	106	192	192
Lidköping	119	192	442
Alingsås	43	131	131
Eslöv	167	167	220
Mariestad	122	186	186

De i det föregående angivna gasprisen avse alltid *grundpriset* per kubikmeter. Utom under restriktionsåren, då den större förbrukningen vanligtvis belades med extra avgifter, pläga vid de flesta gasverk medgivas *rabatter*, då det gäller mera betydande förbrukning. Dessa rabatter äro emellertid utan egentligt intresse för denna undersöknings syfte. Någon socialt betingad rabattering i den meningen, att förbrukarnas inkomstförhållanden eller andra sådana faktorer spelat in vid tarifferingen, synes ej hava förekommit i avseende å gasverken, varemot hänsyn till de mindre bemedlade konsumenterna nog flerstädes, för att ej säga allestädes, varit en kraftigt medverkande orsak till den bristande anpassningen av krisårens gaspris efter produktionsbetingelserna.

De enskilda gasverkens ekonomi.

Av skäl, som förut anförts (sid. 36), kunna några bestämda slutsatser rörande de nyare enskilda gasverkens ekonomiska resultat ännu svårligen dragas. I ämnet tillgängliga uppgifter, huvudsakligen hämtade ur bolagens till patent- och registreringsverket inlämnade förvaltningsberättelser och balansräkningar, hava sammanförts i nedanstående tablåer.

1	2	3	4	5	6	7	8
Företag	År	Aktiekap. vid årets början	Bruttovinst (förlust)	Avskrivningar	Nettovinst (förlust)	Räntor	Företagarevinst (förlust)
Aktiebolaget svenska gasverk (gasverken i Falun, Härnösand, Visby, Västervik och Östersund)	1917	1,000,000	131,286	13,038 [1]	118,248	102,216	16,032
	1918	1,000,000	— 120,690	13,948 [1]	— 134,638	108,810	— 243,448
	1919	1,000,000	— 203,519	14,961 [1]	— 218,480	127,766	— 346,246
	1920	1,000,000	— 659,108 [2]	16,152 [1]	— 675,260	245,743	— 921,003 [3]
Aktiebolaget Förenade gasverken (gasverken i Skara, Skövde och Falköping)	1918	650,000	20,930	[4]	—	13,979	6,951 [5]
	1919	800,000	36,682	[4]	—	62,385	— 25,703
	1920	800,000	— 80,471	[4]	—	76,008	— 156,479

Aktiebolaget Förenade gasverken redovisar på nedanstående sätt i sina förvaltningsberättelser det ekonomiska resultatet vid de särskilda verken. Bland inkomsterna upptagas icke vinst vid försäljning av gasförbrukningsartiklar eller kursavanser, och bland utgifterna icke kostnader för förvaltningen vid bolagets huvudkontor.

Gasverket i	År	Anläggn. bokf. värde vid årets början	Driftsinkomster	Driftsutgifter	Bruttovinst (förlust)	Räntor	Förlust å rörelsen
Falköping	1918	—	96,114	92,402	3,712	11,236	— 7,524
	1919	160,349	89,420	84,068	5,352	11,788	— 6,436
	1920	171,160	93,813	105,231	— 11,418	12,961	— 24,379
Skara	1918	354,956	36,218	36,908	— 690	715	— 1,405
	1919	623,527	108,550	97,580	10,970	21,149	— 11,179
	1920	631,935	132,698	146,308	— 13,610	26,871	— 40,481
Skövde	1918	507,545	77,529	79,202	— 1,683	2,028	— 3,711
	1919	716,736	173,263	165,566	7,697	29,448	— 21,751
	1920	726,138	195,590	240,376	— 44,786	36,176	— 80,962

Anmärkningar: 1) endast å fastigheter; 2) bruttoförlust inklusive avskrivningar på inneliggande kol- och vedlager; 3) av den sammanlagda förlusten å 1,494,665 kronor överfördes 894,665 kronor till Noorsche Gasmaatschappij, som innehar aktier i bolaget till ett nominellt belopp av 995,000 kronor, och resten i ny räkning; 4) hava icke företagits; 5) vinsten har uppkommit genom kursavanser och försäljning av gasförbrukningsartiklar.

De i tablån överst å sid. 62 angivna förlustsiffrorna äro i verkligheten för låga, enär under ifrågavarande år inga avskrivningar å anläggningarna företagits. Då medellivstiden för ett gasverks avskrivningsbara tillgångar, byggnader, maskiner, ledningar och dylikt, i allmänhet antages vara cirka 25 år, måste den årligen erforderliga avskrivningen uppgå till 4 procent av gasverkens anläggningskostnader. I nedanstående tablå hava dylika avskrivningar beräknats för de enskilda gasverken, varjämte till jämförelse meddelats motsvarande uppgifter från några kommunala gasverk; uppgifterna avse år 1919.

Företag	Anläggn. bokförda värde vid årets början	Brutto-vinst (förlust)	Avskrivningar	Netto-vinst (förlust)
Enskilda gasverket i Falköping	160,349	5,352	6,414	— 1,062
» » » Skara	623,527	10,970	24,941	— 13,971
» » » Skövde	716,736	7,697	28,669	— 20,972
Kommunala gasverket i Lidköping.....	211,561	— 38,533	6,074	— 44,607
» » » Mariestad	57,495	6,182	3,092	3,090

Av ovanstående verk äro egentligen endast de två gamla gasverken i Falköping och Mariestad jämförbara. De båda verkens gasproduktion uppgick under året till cirka 160,000 kbm., och gasprisen voro ungefär desamma. Att gasverket i Falköping kan sägas hava drivits med någon förlust, men Mariestadsverket med någon vinst, beror som synes på att det för Falköpingsverket beräknade beloppet till avskrivningar är dubbelt så stort som det i Mariestad därtill använda beloppet.

De under åren 1917—1920 alltjämt stegrade omkostnaderna för gasverksdriften tvungo de enskilda liksom de kommunala verken till upprepade höjningar i gaspriset. Såsom tidigare (sid. 35) anförts, bestämmes i koncessionen ett grundpris å gasen för visst prisläge å kol, vilket gaspris koncessionsinnehavaren äger höja i förhållande till kolprisets stegring. Gasprisens växlingar angivas i nedanstående tablå jämte uppgifter angående verkens årsproduktion av gas för åren 1917—1920.

Till jämförelse upptagas några kommunala verk av motsvarande storlek.

Årsproduktion samt priset å värmegas vid enskilda och några kommunala gasverk åren 1917—1920.

Gasverk	Årstillverkning kbm.				Gaspris vid årets slut i öre per kbm.			
	1917	1918	1919	1920	1917	1918	1919	1920
Falun	150,732	221,342	249,342	291,786	23	40	33	41
Härnösand	160,703	169,192	205,245	238,086	23	36,5	30	42
Visby	135,443	193,399	195,082	243,151	23	41,5	33	41
Västervik	106,406	180,359	197,393	196,402	20	33	30	40
Östersund	230,138	247,585	274,919	350,049	23	36	30	40
Skara	—	81,229	195,407	245,362	—	36	40	40
Skövde	—	162,962	345,853	369,105	—	30	40	50
Falköping	—	144,753	160,000	182,576	20	30	40	40
Sundsvall	314,510	309,690	285,275	280,698	18	25	40	55
Trälleborg	430,658	550,698	555,115	607,520	16	22	30	35
Vänersborg	325,362	325,040	333,823	346,300	25	25	35	40
Lidköping	340,769	299,590	252,014	245,624	20	35	35	47
Mariestad	132,540	148,311	155,840	159,100	20	30	40	40

Tablån visar, att år 1917 gaspriset vid de enskilda verken i allmänhet låg något över de kommunala verkens, helt naturligt för övrigt, eftersom kommunerna då ännu icke börjat företaga några större höjningar. Under år 1918 höjdes gasprisen vid samtliga i ovanstående tablå upptagna verk, dock kraftigast vid de enskilda verken. Gaskonsumtionen i de städer, där Aktiebolaget Svenska gasverk bedrev rörelse, nedgick emellertid så starkt i början av år 1919, att bolaget från den 1 maj sänkte gaspriset avsevärt under det i koncessionerna medgivna maximipriset. Följande år måste bolaget dock åter i tre repriser höja priset, tills det nådde det i tablån angivna, vilket som synes väl överensstämmer med gaspriset vid de kommunala verken, liksom med priset vid Förenade gasverkens anläggningar.

Samarbete mellan gasverken.

Frågan om de kommunala gasverkens förvaltningsformer behandlas i annat sammanhang (sid. 213 ff.). Här må blott i korthet erinras om tvenne sedan några år tillbaka bestående sammanslutningar mellan landets gasverk i syfte att bevaka deras kollektiva tekniska och ekonomiska intressen.

Svenska gasverksföreningen.

Den äldsta av dessa sammanslutningar är *Svenska gasverksföreningen,* som bildades vid ett möte i Gävle sommaren 1915 mellan cheferna för landets kommunala gasverk och trädde i arbete på hösten samma år.

Föreningen är av ideell karaktär och har enligt stadgarna till uppgift att genom föredrag, meddelanden, diskussioner och utbyten av erfarenhetsrön främja de kommunala gasverkens gemensamma intressen. Föreningen ledes närmast av en styrelse med säte i Stockholm.

Medlemsavgifterna, som bestämmas med hänsyn till gasverkens storlek, utgjorde åren 1916 och 1920:

För gasverk med årsproduktion av gas i miljoner kbm.	Avgift per år kronor	
	1916	1920
— 1	60	180
1— 2	90	240
2— 4	120	300
4— 8	150	375
8—14	180	450
14—22	210	525
22—32	240	600
32—44	270	675
44—56	300	750

Redan år 1916 voro av Sveriges 28 kommunala gasverk 27 medlemmar av föreningen. Efter det att Karlskrona stad övertagit det i staden drivna privata verket, har även detta ingått som medlem. Endast det kommunala gasverket i Alingsås står utanför föreningen.

I sin verksamhet lägger föreningen huvudvikten på tillhandahållande av den tekniska och ekonomiska information, varav de särskilda medlemmarna kunna vara i behov. Enligt stadgarna äro medlemmarna skyldiga att till styrelsen insända regelbundna rapporter angående driften vid vederbörande verk och därmed sammanhängande förhållanden. Av föreningens sekreterare göres på grundval av dessa rapporter månatliga sammanställningar, vilka tillställas medlemmarna. Sammanställningarna omfatta för närvarande följande uppgifter från vart och ett av de anslutna gasverken: gasförbrukning, gaspris, kolinköp (kolpris och -kvantitet), försålda biprodukter (priser och kvantiteter), kolanalyser, gasens värmevärde och andra tekniska uppgifter, samt eventuellt träffade nya avtal med arbetarna. Sekreterarens sammanställning av rapporterna åtföljes av en översikt över det allmänna ekonomiska läget. Kvartalsvis lämnas dessutom referat av viktigare uppsatser i utländska facktidskrifter.

Alla rapporter till föreningen liksom de av föreningen gjorda sammanställningarna behandlas strängt konfidentiellt.

Gas- och koksverkens ekonomiska förening.

I syfte att hindra en osund konkurrens gasverken emellan vid försäljning av deras biprodukter (utom koksen) och för att stärka de svenska gasverkens ställning gent emot utlandet på biproduktsmarknaden bildades efter underhandlingar mellan några av landets större gasverk och Oxelösunds järnverks aktiebolag, som äger ett nyanlagt koksverk, år 1918 *Gas- och koksverkens ekonomiska förening u. p. a.*. Föreningen har till ändamål att befrämja utbytet av anslutna gas- och koksverk genom att

dels försälja dessa verks tillverkning av tjära, ammoniak- och bensolprodukter, eventuellt andra produkter, dock icke gas;

dels verkställa inköp av varor, erforderliga för vederbörande verks drift;

dels anlägga, inköpa och driva fabriker för förädling av sagda produkter och för tillverkning av varor, som äro för verkens drift erforderliga; och

dels bedriva annan verksamhet i medlemmarnas gemensamma intresse.

Anslutna verk äro skyldiga att till föreningen leverera hela sin produktion av tjära, ammoniak och bensolprodukter.

Föreningens insatskapital utgör lägst 300,000 kronor och högst 900,000 kronor i insatser å 100 kronor. Insatserna fördelas på de anslutna verken i förhållande till det beräknade värdet av deras årsleveranser till föreningen.

Styrelsen, vilken består av minst 5, högst 7 ledamöter, väljes enligt ganska invecklade regler, uppgjorda i syfte att såvitt möjligt tillförsäkra varje anslutet verk ett mot insatsen svarande inflytande å föreningens ledning.

Av föreningens årsvinst skola stadgeenligt såsom reservfond avsättas 10 procent, intill dess fonden uppgår till 10 procent av insatssumman. Därefter återstående vinst användes i första hand för utdelning till medlemmarna av 6 procent å gjorda insatser. Vad ytterligare finnes disponibelt såsom årsvinst, fördelas mellan medlemmarna i förhållande till storleken av deras leveranser.

Vid föreningens konstituerande den 7 maj 1918 hade stadsfullmäktige i *Stockholm* och *Göteborg* bemyndigat respektive gasverk att ingå i föreningen. Sedermera hava gasverken i *Gävle, Örebro, Malmö* och *Uppsala* ingått.

Hösten 1919 kunde föreningen börja sin verksamhet.

Vid 1921 års slut uppgick det inbetalda insatskapitalet till 174,500 kronor, utgörande cirka hälften av det tecknade. Återstoden har icke behövt uttagas av medlemmarna. De inbetalda insatserna äro fördelade på följande sätt:

Stockholms stads gasverk	66,500	kronor
Oxelösunds järnverksaktiebolag	61,000	”
Göteborgs stads gasverk	22,500	”
Malmö ” ”	15,000	”
Gävle ” ”	2,500	”
Örebro ” ”	2,500	”
Uppsala ” ”	2,500	”
Enskilda medlemmar[1])	2,000	„
Summa	174,500	kronor

De genom föreningens försorg sålda produkterna hade år 1920 ett värde av mellan 4 och 5 miljoner kronor samt år 1921 mellan 2 och 3 miljoner kronor. Minskningen år 1921 beror huvudsakligen på att driften under året var inställd vid Oxelösunds koksverk. Föreningen har även, fast i mindre omfattning, förmedlat inköp av vissa för gasverksdriften behövliga kemikalier.

Förutom stadgeenliga avsättningar till reservfond har föreningen till medlemmarna utdelat 6 procent å insatskapitalet och år 1920 avsatt cirka 35,000 kronor till en dispositionsfond.

[1]) Varje anslutet verk, s. k. levererande medlem, har rätt att anmäla ett visst antal personer såsom enskilda medlemmar, en organisatorisk anordning för tillvaratagande av de levererande medlemmarnas intressen vid allmänna föreningssammanträden. För varje sålunda utsedd enskild medlem betalas en viss insats.

ELEKTRICITETSVERK.

Elektricitetsfrågans allmänna utveckling i städerna.

När teknikens framsteg under förra hälften av 1880-talet möjliggjort utnyttjande av den elektriska energien för belysningsändamål, hade redan åtskilliga städer hunnit få erfarenhet av kommunal industriell verksamhet från sina gasverk. De i allmänhet goda resultaten av gasverksrörelsen — på sina håll i förening med fruktan för konkurrens från icke-kommunala elektricitetsverk — föranledde i ett flertal städer redan under senare hälften av 80-talet förslag om anläggande av kommunala elektricitetsverk. Men de beslutande kommunala myndigheterna ställde sig till en början betänksamma mot ett ännu så föga prövat belysningssystem.

Örebro torde vara den stad, som först erhöll ett elektricitetsverk för distribution av energi till enskilda. Verket anlades av enskild person och igångsattes hösten 1886. Det har sedermera övertagits av Örebro elektriska aktiebolag, som ända till år 1908 levererade en del av den för Örebro behövliga energien. Elektrisk gatubelysning anordnades tidigast i *Härnösand* genom ett av staden år 1885 anlagt kraftverk. I *Stockholm* uppstodo under 1880-talet flera mindre elektricitetsverk, av vilka det mest betydande anlades år 1888 för energidistribution inom staden mellan broarna. Av olika bolag anlades vidare elektricitetsverk under 80-talet i följande städer: *Malmö* (1887), *Filipstad* (1888), *Västerås* (1888), *Arboga* (1889) och *Östersund* (1889). Det första *kommunala elektricitetsverket* igångsattes år 1887 i *Växjö*.

Tabellarisk översikt över elektricitetsverken i svenska städer år 1921.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		Första anläggningen			Uppgifter rörande det nuvarande verket				
Stad	Antal invånare den 31/12 1921	Anläggningsår	Företagare: Kommunen	Företagare: Enskild företagare	Företagare: Kommunen	Företagare: Enskild företagare	Total årsproduktion 1920 kwt	Sättet för anskaffande av drivkraft [1]	Vattenkraftskällor
Stockholm ...	422,042	1892[2]	1	—	1	—	82,865,800	Evb	Eget kraftverk vid Untra, Dalälven.
Göteborg.....	227,343	1894	—	1	1	—	66,567,752	A, Eb	Vattenkraft från Trollhättan enligt avtal med Vattenfallsstyrelsen.
Malmö	113,602	1887	—	1	1	—	32,896,812	A, Eb	Sydsvenska kraftaktiebolagets kraftkällor.
Norrköping...	58,358	1904	1	—	1	—	15,979,138	A, Eb	A. B. Knutsbro kraftstation m. fl. kraftkällor i Motala ström, Stångån och annorst.
Hälsingborg	47,658	1891	1	—	1	—	12,142,550	A, Eb	Sydsvenska kraftaktiebolagets kraftkällor.
Gävle	37,969	1903	1	—	1	—	5,836,957	A, Ebv	Eget kraftverk vid Strömdalen; vattenkraft jämväl från Älvkarleby enligt avtal med Vattenfallsstyrelsen.
Örebro	36,099	1886	—	1	1	—	7,966,875	A, Evb	Vattenkraft från Örebro elektriska aktiebolags och kraftaktiebolagets Gullspång — Munkfors anläggningar; mindre eget vattenkraftverk i staden.
Västerås	30,662	1888	—	1	1	—	3,209,473	A, Evb	Statens kraftverk i Älvkarleby; eget mindre vattenverk i staden; överföring från enskilda kraftkällor.
Eskilstuna ...	30,168	1895	—	1	1	—	6,989,601	A, Eb	Statens kraftverk i Älvkarleby; Eskilstuna järnmanufakturaktiebolags kraftverk i Tunafors.
Jönköping ...	29,524	1907	1	—	1	—	2,054,858	A, Evb	Eget kraftverk vid Edeskvarna; Huskvarna vapenfabriksaktiebolags kraftstation.
Uppsala	29,081	1906	1	—	1	—	3,206,310	A, Eb	Statens kraftverk i Älvkarleby.

Borås	28,769	1894	1	—	1	—	11,924,453	Evb	Egna vattenkraftverk vid Häggårda, Haby och Hulta.
Karlskrona ...	27,897	1907	1	—	1	—	3,665,223 [3]	A, Eb	Sydsvenska kraftaktiebolagets kraftkällor.
Linköping ...	27,243	1902	—	1	1	—	13,620,096 [4]	Evb	Egna vattenkraftverk vid Svartåfors, Odensfors och Nykvarn.
Lund	23,450	1907	1	—	1	—	3,644,164	A, Eb	Sydsvenska kraftaktiebolagets kraftkällor.
Landskrona	20,120	1908	1	—	1	—	6,705,252	A, Eb	Sydsvenska kraftaktiebolagets kraftkällor.
Karlstad	19,313	1906	1	—	1	—	6,532,291	A, Eb	Vattenkraft från Dejefors kraft- och fabriksaktiebolag.
Halmstad ...	18,500	1890	1	—	1	—	5,684,966 [3]	A, Eb	Sydsvenska kraftaktiebolagets kraftkällor.
Kalmar	17,194	1908	1	—	1	—	810,286	A, Eb	Sydsvenska kraftaktiebolagets kraftkällor.
Sundsvall ...	16,916	1891	1	—	1	—	2,289,000	A, Eb	Vattenkraft från Vii elektriska aktiebolag.
Trollhättan ..	15,568	1905	1	—	1	—	1,545,300	A	Statens kraftverk i Trollhättan.
Södertälje ...	14,846	1908	1	—	1	—	466,921	A, Eb	Statens kraftverk i Älvkarleby.
Uddevalla ...	13,812	1900	—	1	1	—	1,090,614	A, Ev	Statens kraftverk i Trollhättan; mindre eget vattenverk.
Östersund ...	13,803	1889	—	1	—	1	—	X	Vattenkraft från Hissmofors; distribueras av Östersunds elektriska aktiebolag.
Kristianstad	13,062	1902	1	—	1	—	886,931	A	Sydsvenska kraftaktiebolagets kraftkällor.
Falun	12,972	1903	—	1	—	1	1,182,095	X	Vattenkraft från Sundborn och Österå genom Falu elektriska belysningsaktiebolag.
Mölndal	12,796	1907	—	1	—	1	—	X	Vattenkraft från Yngeredsforsen; distribueras av Yngeredsfors kraftaktiebolag.

[1]) Beteckningar: Ev = egen vattenkraftanläggning med eller utan bränslereserv.
A = arrende från kraftdistributionsanläggning med huvudsaklig vattenkraft.
Eb = eget bränsledriftsverk (ånga, oljemotorer eller dylikt).
X = enskilt verk; särskilda uppgifter ej införskaffade.

[2]) Dessförinnan hade av enskilda anlagts åtskilliga smärre elektricitetsverk, av vilka det största tillkom 1888 i och för leverans av ström inom staden mellan broarna. Dessa ansatser till enskild elektricitetsverksdrift i huvudstaden torde emellertid i förevarande sammanhang kunna lämnas ur räkningen.

[3]) Uppgiften avser från vederbörande kraftverk under året mottagen energi.

[4]) Uppgiften avser till Linköpingsverket från respektive kraftstationer under år 1920 levererad energi.

Tabellarisk översikt över elektricitetsverken i svenska städer år 1921.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Västervik	11,876	1897	—	1	—	1	1,940,000	X	Vattenkraft från Tovehult genom Aktiebolaget Västerviks elektricitetsverk.
Nyköping ...	11,719	1898	1	—	1	—	—	Evb	Eget kraftverk inom staden.
Kristinehamn	11,709	1900	—	1	—	1	3,038,177	X	Vattenkraft från Gullspång genom Aktiebolaget Kristinehamns elektricitetsverk.
Ystad	11,670	1912	1	—	1	—	1,782,361	A, Eb	Sydsvenska kraftaktiebolagets kraftkällor.
Trälleborg ...	11,571	1898	1	—	1	—	1,182,735	A, Eb	Sydsvenska kraftaktiebolagets kraftkällor.
Härnösand ...	11,373	1898[1])	—	1	1	—	1,047,971	Evb	Stadens vattenkraftverk vid Gådeå avser ytterbelysningen; i övrigt ångverk.
Söderhamn...	11,277	1893	—	1	1	—	620,010	A, Eb	Vattenkraft från Bergvik-Ala nya aktiebolags kraftcentral vid Bergvik.
Luleå	10,662	1895	1	—	1	—	1,190,000	A, Eb	Vattenkraft från Sikfors kraftaktiebolag samt från Råneå elektriska kvarnaktiebolag.
Skövde	10,175	1900	1	—	1	—	2,158,930	A	Vattenkraft från Statens vattenkraftverk i Trollhättan.
Visby	9,584	1904	1	—	1	—	563,674	Eb	— — — — — —
Växjö	9,547	1887	1	—	1	—	1,114,181[2])	A, Eb	Sydsvenska kraftaktiebolagets kraftkällor.
Oskarshamn	9,165	1900	1	—	1	—	500,421	A, Eb	Sydsvenska kraftaktiebolagets kraftkällor.
Vänersborg...	8,966	1899	—	1	—	1	2,433,900[2])	X	Vattenkraft från Trollhättan genom Aktiebolaget Skandinaviska elektricitetsverk.
Nässjö.....	8,669	1908	1	—	1	—	2,728,000	A, Ev	Eget vattenkraftverk vid Ramsjöholm; dessutom vattenkraft från Stenkvill-Klinte kraftaktiebolag.
Lidköping ...	8,382	1908	1	—	1	—	2,840,322[2])	A	Vattenkraft från kraftaktiebolaget Gullspång-Munkfors (Gullspångsanläggningen).
Huskvarna ...	8,113	[3])	—	1	1	—	[3])	[3])	Vattenkraft från Huskvarna vapenfabriksaktiebolag. Ett för Jönköping och Huskvarna gemensamt vattenverk är under utförande.

Sala	7,912	1902	—	1	—	1	[3]	X	Vattenkraft från statens kraftverk i Älvkarleby; distribueras av Aktiebolaget Sala elektricitetsverk.
Varberg	7,891	1908	—	1	—	1	1,567,007	X	Vattenkraft från Yngeredsfors kraftaktiebolag, vilket även ombesörjer distributionen inom staden.
Katrineholm	7,757	1907	—	1	—	1	2,270,200	X	Vattenkraft från Motala kraftverk. Distributionen ombesörjes av Aktiebolaget Katrineholms elektricitetsverk.
Karlshamn	7,551	1899	1	—	1	—	1,013,188	A	Sydsvenska kraftaktiebolagets kraftkällor.
Hudiksvall	7,520	1909	1	—	1	—	4,410,200[2]	A, Eb	Vattenkraft från Arbrå kraftstation (Aktiebolaget Arbrå kraftverk).
Umeå	7,420	1899	1	—	1	—	13,884,484	Ev	Vattenkraft från stadens fall vid Klabböle.
Arvika	7,110	1899	—	1	—	1	[3]	X	Vattenkraft från Jössefors och Silboda; distribueras av Arvika elektriska aktiebolag.
Köping	6,629	1900	1	—	1	—	c:a 950,000	Evb, A	Eget vattenverk vid Ekeby; kraft jämväl från statens vattenverk i Älvkarleby.
Boden	6,536	1912	—	1	—	1	2,170,900[2]	X	Vattenkraft från Holsvattnet m. fl. fall. Distributionen ombesörjes av Aktiebolaget Bodens elektricitetsverk.
Falköping	6,383	1905	—	1	—	1	[3]	X	Vattenkraft från Trollhättan; distribueras av Falköpings elektriska belysningsaktiebolag.
Alingsås	6,303	1910	1	—	1	—	2,280,259[2]	A	Statens kraftverk i Trollhättan.
Skara	6,303	1899	1	—	1	—	987,193	A	Statens kraftverk i Trollhättan.
Eksjö	6,198	1898	1	—	1	—	878,236	A, Eb	Vattenkraft från Olstorps samt från Stenkvill-Klinte kraftaktiebolag.
Mjölby [4]	5,997	[3]	—	1	—	1	[3]	X	Vattenkraft från Knutsbro kraftaktiebolag.

[1]) Redan 1885 anlade staden ett elektricitetsverk för ytterbelysning. Det 1898 tillkomna enskilda verket torde hava avsett enbart andra ändamål än ytterbelysning. År 1912 sammanfördes de bägge verken i stadens ägo.

[2]) Uppgiften avser från vederbörande kraftverk under året mottagen energi.

[3]) Uppgift saknas.

[4]) Kraftdistributionen inom samhället ombesörjdes ännu år 1921 av tvenne enskilda elektricitetsverksföretag. Beslut har emellertid fattats om inrättande av ett kommunalt elektricitetsverk med kraft dels från statens kraftverk, dels från egna fall, som staden inom en nära framtid har för avsikt att utbygga.

Tabellarisk översikt över elektricitetsverken i svenska städer år 1921.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Eslöv	5,983	1911	1	—	1	—	1,996,162	A	Sydsvenska kraftaktiebolagets kraftkällor.
Enköping ...	5,950	1916	1	—	1	—	1,047,234	A	Statens kraftverk i Älvkarleby.
Tranås.....	5,897	1911[1])	1	—	1	—	455,911	Ev	Eget vattenverk vid Forsnäs.
Motala	5,878	1892	—	1	—	1	[2])	X	Vattenkraft från Nääs m. fl. stationer; distribueras av Motala Ströms kraftaktiebolag.
Åmål	5,713	1906	1	—	1	—	869,362	Ev	Eget vattenkraftverk vid Nygård och Hanefors.
Avesta.....	5,491	1898	--	1	—	1	[2])	X	Vattenkraft från Avesta järnvägsaktiebolag, vilket även ombesörjer distributionen inom staden.
Mariestad ...	5,434	1908	1	—	1	—	702,908	A	Vattenkraft från Kraftaktiebolaget Munkfors—Gullspång (Gullspångsanläggningen).
Arboga	5,176	1898	—	1	1	—	—	Evb	Vattenkraft från eget verk inom staden.
Falkenberg ...	5,092	1905	1	—	1	—	2,551,600	Evb	Eget vattenkraftverk vid Herting.
Ängelholm ...	5,072	1911	1	—	1	—	1,599,360[3])	—	Sydsvenska kraftaktiebolagets kraftkällor.
Norrtälje.....	4,928	1899	—	1	1	—	522,034[3])	A	Statens vattenkraftverk i Älvkarleby.
Djursholm ...	4,892	1894	—	1	1	—	786,730	A, Eb	Statens vattenkraftverk i Älvkarleby.
Filipstad.....	4,814	1888	—	1	1	—	498,422	Ev	Eget vattenverk i Timsälven.
Tidaholm ...	4,589	1902	—	1	—	1	[2])	X	Vattenkraft från Tidaholms bruk; distribueras av Tidaholms elektriska kraftaktiebolag.
Strängnäs ...	4,533	1906	1	—	1	—	698,682	A, Eb	Statens vattenkraftverk i Älvkarleby.
Örnsköldsvik	4,327	1895	—	1	1	—	376,310	A, Eb	Vattenkraft från Bjästa elektricitetsverk i Nätraån.
Ludvika	4,293	1912	—	1	—	1	[2])	X	— — — — — —
Lysekil	4,154	1901	—	1	1	—	397,666	A, Eb	Statens vattenkraftverk i Trollhättan.
Vaxholm.....	3,894	1917	—	1	1	—	[2])	A	Statens vattenkraftverk i Älvkarleby.
Sölvesborg ...	3,829	1908	—	1	—	1	1,104,000	X	Vattenkraft från Sydsvenska kraftaktiebolaget, vilket även ombesörjer distributionen inom staden.

Värnamo.....	3,723	[2])	—	1	—	1	[2])	X	[2])
Ronneby.....	3,423	1902	1	—	1	—	500,331	A, Eb	Sydsvenska kraftaktiebolagets kraftkällor.
Hässleholm	3,320	1907	1	—	1	—	[2])	A	Sydsvenska kraftaktiebolagets kraftkällor.
Ulricehamn...	3,264	1905	—	1	—	1	[2])	X	Kraft tillhandahålles och distribueras av Ulricehamns elektriska kraftaktiebolag.
Hedemora ...	3,256	1902	1	—	1	—	782,640[3])	A, Ev	Eget mindre vattenverk samt kraft från Statens vattenkraftverk i Älvkarleby.
Vetlanda.....	3,149	—	1	—	1	—	c:a 750,000	A, Ev	Eget verk vid Ädelfors samt kraft från Stenkvill—Klinte kraftaktiebolag.
Piteå	3,115	1915	—	1	—	1	[2])	X	Vattenkraft från Sikfors genom Aktiebolaget Piteå elektricitetsverk.
Lindesberg ...	3,105	1911	—	1	1	—	2,664,385	A, Ev	Eget verk vid Ringaby samt kraft från Dalkarlshyttan.
Skellefteå ...	3,064	1908	1	—	1	—	1,235,077	Ev	Eget vattenkraftverk vid Finnforsen.
Vimmerby ...	3,019	1906	1	—	1	—	c:a 338,000	A, Eb	Vattenkraft från Stenkvill—Klinte kraftaktiebolag.
Strömstad ...	2,969	1908	—	1	—	1	[2])	X	Delvis vattenkraft. Strömdistributionen ombesörjes av Aktiebolaget Skandinaviska elektricitetsverk.
Vadstena.....	2,884	1892	—	1	—	1	[2])	X	Kraft från Motala ströms kraftaktiebolag, vilket även ombesörjer distributionen inom staden.
Haparanda ...	2,764	1910	—	1	1	—	c:a 115,000	Eb	— — — — — —
Sollefteå	2,761	1906	1	—	1	—	640,000	A, Ev	Kraft från ett i enskild ägo varande fall invid staden.
Söderköping	2,595	1917	—	1	—	1	[2])	X	Vattenkraft från Narebo och Nybble; distribueras av belysningsaktiebolaget Tomten.
Hjo.....	2,572	1902	—	1	—	1	[2])	X	Vattenkraft, som tillhandahålles och distribueras av Hjo mekaniska verkstad och elektricitetsverk.
Nora	2,458	1898	1	—	1	—	842,242	Ev	Eget vattenverk vid Hagby.

[1]) Jämsides med det kommunala verket fanns till år 1918 ett enskilt distributionsföretag, som emellertid synes hava nedlagt sin rörelse i samband med det kommunala elektricitetsverkets utvidgning nämnda år.

[2]) Uppgift saknas.

[3]) Uppgiften avser från vederbörande kraftverk under året mottagen energi.

Tabellarisk översikt över elektricitetsverken i svenska städer år 1921.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Simrishamn	2,372	1915	1	—	1	—	[1])	A	Sydsvenska kraftaktiebolagets kraftkällor.
Laholm	2,216	1907	1	—	1	—	—	Ev	Eget vattenverk.
Askersund ...	2,063	1892	—	1	—	1	[1])	X	Kraft från Motala ströms kraftaktiebolag, vilket även ombesörjer distributionen inom staden.
Kungälv	2,063	1911	1	—	1	—	443,689[2])	A	Statens vattenkraftverk i Trollhättan.
Torshälla ...	1,918	1913	—	1	1	—	[1])	A	Statens vattenkraftverk i Älvkarleby.
Säter	1,868	1906	—	1	1	—	[1])	Ev	Eget vattenverk inom staden.
Marstrand ...	1,819	1890	1	—	1	—	72,086	A	Statens vattenkraftverk i Trollhättan.
Skänninge ...	1,793	1916	1	—	1	—	c:a 500,000	A	Vattenkraft från Aktiebolaget Knutsbro kraftstation.
Mariefred ...	1,412	1916	1	—	1	—	[1])	A	Statens kraftverk i Älvkarleby.
Kungsbacka	1,368	1914	1	—	1	—	[1])	A	Vattenkraft från Yngeredsfors kraftaktiebolag.
Borgholm ...	1,297	1918	—	1	—	1	[1])	X	— — — — — —
Öregrund ...	1,220	1913	—	1	—	1	[1])	X	Vattenkraft från Älvkarleby; distribueras genom firman Östhammars elektricitetsverk (enskilt).
Skanör-Falsterbo	1,176	1916	—	1	—	1	[1])	X	Vattenkraft från Sydsvenska kraftaktiebolaget, vilket även synes ombesörja distributionen.
Gränna.....	1,175	1904	—	1	—	1	[1])	X	— — — — — —
Östhammar ..	939	1913	—	1	—	1	[1])	X	Vattenkraft från Älvkarleby; distribueras genom firman Östhammars elektricitetsverk (enskilt).
Trosa	926	1918	1	—	1	—	[1])	A	Vattenkraft från Trosa kvarn.
Sigtuna	727	1916	1	—	1	—	[1])	A	Statens vattenkraftverk i Älvkarleby.
Summa elektricitetsverk			59	52	80	31			
			111		111				

[1]) Uppgift saknas.
[2]) Uppgiften avser från vederbörande kraftverk under året mottagen energi.

Intresset för elektricitetsverksanläggningarna visar sig under påföljande årtionde vara synnerligen livligt, ej minst bland de kommunala myndigheterna. Sålunda anlades under 1890-talet 26 nya verk, därav 15 kommunala. Bland städer, som under denna period genom kommunens försorg utrustades med elektricitetsverk, märkas *Stockholm* och *Örebro*, något som dock icke hindrade, att jämväl de där befintliga enskilda företagen i viss omfattning fortsatte sin rörelse.

Det första decenniet av 1900-talet betecknar elektricitetens definitiva genombrott inom städerna. Inalles tillkommo 40 nya elektricitetsverk, av vilka 28 voro kommunala och 12 enskilda, varjämte 5 privata verk *(Göteborg, Västerås, Filipstad, Örebro* och *Arboga)* under perioden inlöstes av vederbörande stad.

De städer, som 1910 saknade tillgång till elektrisk energi, hava sedermera undantagslöst kommit i åtnjutande av denna förmån. Inom samtliga städer är sålunda numera på ett eller annat sätt sörjt för att elektrisk kraft för belysning och drift finnes disponibel.

Å sid. 70—76 lämnas en tabellarisk översikt över elektricitetsverken i de svenska städerna år 1921.

Bortsett tills vidare från de utomordentligt stora olikheter, som äro rådande mellan de här under den gemensamma benämningen "elektricitetsverk" sammanförda anläggningar, visar översikten först och främst, att det kommunala och enskilda initiativet med avseende å städernas elektrifiering från början vägt ungefär jämnt, i det att av 111 anläggningar 59 tillkommit såsom kommunala och 52 såsom enskilda. Under tidens lopp har dock den kommunala företagsamheten alltmer lagt under sig ifrågavarande verksamhetsområde, så att 80 av anläggningarna numera befinna sig i kommunal, men blott 31 i privat ägo.

Efterföljande tablå redovisar fördelningen mellan kommunala och enskilda elektricitetsverk i städer av olika storleksordning år 1920.

	Antal städer	Elektricitetsverken ursprungligen anlagda såsom		Kommunanlagda verk i % av samtliga	Nuvarande		Nuvarande kommunala verk i % av samtliga
		kommunala	enskilda		kommunala verk	enskilda verk	
Städer med mer än 20,000 inv....	16	10	6	62	16	—	100
Städer med 10,000—20,000 » ...	20	12	8	60	15	5	75
Städer med 5,000—10,000 » ...	31	19	12	61	21	10	68
Städer med mindre än 5,000 » ...	44	18	26	41	28	16	64
	111	59	52	53	80	31	72

Såsom av tablån framgår, äro samtliga elektricitetsverk i städer med mer än 20,000 invånare numera kommunala. I 6 av dessa städer tillkommo elektricitetsverken ursprungligen på enskilt initiativ. Inom nästa storleksgrupp, omfattande städer med 10,000—20,000 invånare, stå 15 av 20 elektricitetsverk, d. v. s. 75 procent, under kommunens direkta ledning, medan övriga 5 äro enskilda. Från början var proportionen 12 och 8, vadan i 3 fall systemet med enskild drift övergivits till förmån för den samhälleliga driften. Av nuvarande 31 städer med 5,000—10,000 invånare hava 21 eller 67 procent kommunala elektricitetsverk och 10 enskilda sådana anläggningar. Någon mera väsentlig förskjutning av förhållandet mellan kommunala och enskilda verk har icke ägt rum inom denna grupp av städer, i det att blott 2 städer, där elektricitetsfrågan ursprungligen löstes på privat väg, sedermera själv tagit saken om hand. Bland småstäder slutligen, 44 till antalet, förfoga 28 eller 64 procent över egna elektricitetsverk, under det att 16 förses med elektricitet genom enskilda företag. Inom denna grupp har kommunaliseringstendensen varit ganska framträdande. Sålunda hava 10 ursprungligen privata distributionsnät i en eller annan form överförts till samhället. Allt som allt har övergång från privat till kommunal elektricitetsverksdrift skett i 21 fall.

Rörande omständigheterna därvid föreligga i allmänhet icke närmare uppgifter. Några exempel skola emellertid senare anföras.

De legala förutsättningarna för enskild elektricitetsverksdrift.

Dessförinnan må i korthet erinras om kommunens och enskildas inbördes ställning i avseende å rätten att anlägga och driva elektriska företag av den beskaffanhet, varom här är fråga.

Före 1902 funnos icke några lagbestämmelser angående elektriska starkströmsledningar. Emellertid hade genom en kungl. kungörelse år 1883 förordnats, att å kronans mark eller inom område för allmän landsväg, statens eller sådan enskild järnväg, som åtnjöte förbindelse med statens telegrafnät, icke finge av enskild person eller bolag upprättas telegraf-, telefon- eller likartad förbindelse, så framt Kungl. Maj:t icke lämnat tillstånd därtill. Denna kungörelse ansågs tillämplig även å starkströmsledningar, och, då dessa i regel måste framgå över någon landsväg eller järnväg, föreskrev Kungl. Maj:t vid meddelande av tillstånd härtill, erforderliga säkerhetsåtgärder och andra bestämmelser. Företagare, som önskade framdraga ledningar över gator och öppna platser i städerna, torde hava ansetts skyldig att härför inhämta jämväl de kommunala myndigheternas samtycke.

Vid 1902 års riksdag antogs ännu gällande lag angående elektriska anläggningar. Denna stadgar i § 2 statligt koncessionstvång för starkströmsanläggningar. Bestämmelsen i fråga lyder:

"Vill någon utföra elektrisk anläggning, där största effektiva spänningen överstiger tvåhundrafemtio volt, räknat, om jordledning användes, mellan en ledning och jorden och i annat fall mellan två ledningar, söke Konungens tillstånd till företaget; dock vare sådant tillstånd ej erforderligt, där anläggningen till hela sin sträckning förlägges inom byggnad eller

inhägnad gård eller under jordytan, ej heller så vitt angår fall, då tillämpning av § 1 (se nedan) ej ifrågasättes och anläggningen utföres på egen mark, där antingen avståndet från anläggningen till annans vid gård uppförda åbyggnad, tomtplats och trädgård överstiger 150 meter eller, om anläggningen skall utföras på mindre avstånd, än nu är sagt, ägaren sådant medgivit.

Tillstånd, varom i denna paragraf sägs, må av Konungen meddelas endast för viss tid, ej överstigande 40 år. Meddelas det sökta tillståndet, föreskriver Konungen, under förbehåll av enskild rätt, på vilket sätt och under vilka villkor anläggningen må utföras och nyttjas."

§ 1 stadgar rätt till expropriation av jord eller lägenhet, som erfordras till framdragande av elektrisk ledning. *Menighet är dock ej pliktig att inom område, för vilket byggnadsstadgan för rikets städer äger tillämpning, eller inom fastställt hamnområde avstå eller upplåta gata, torg, allmän plats eller vattendrag.*

Rörande denna inskränkning i expropriationsrätten yttrar det särskilda utskott, som vid riksdagen handlade ifrågavarande lag, att utskottet efter noggrant övervägande av denna fråga med avseende å de olägenheter, som kunna förorsakas städer och därmed jämförliga samhällen genom elektriska ledningar, kommit till den åsikt, att det icke kunde anses tillrådligt att införa expropriationsrätt beträffande nyssberörda områden. Utskottet anförde vidare, att, då stadssamhällena i regeln bäst själva insåge fördelarna av samhällenas industrialisering, man med full tillförsikt borde kunna överlämna frågan om elektriska ledningars framdragande över offentliga platser åt ifrågavarande samhällens eget avgörande.

Genom berörda bestämmelse hava städerna full frihet att reglera elektriska ledningars framdragande över gator, torg, allmänna platser och vattendrag. En anläggning för distribution i större omfattning av elektrisk energi kan sålunda icke komma till stånd utan medgivande av vederbörande stadskommun. Någon bestämmanderätt över privata anläggningar, som

endast avse att alstra elektrisk energi för eget behov och för avnämare inom samma kvarter, tillkommer däremot icke staden.

Där enskilda elektricitetsverk av det slag, varom i förevarande utredning är tal, finnas, lärer sålunda mellan staden och företagaren hava träffats avtal angående betingelserna för verkets anläggande och drivande.

I flertalet dylika koncessionskontrakt tillförsäkras företagaren ensamrätt att förse staden och dess invånare med elektrisk ström och att för ändamålet framdraga elektriska ledningar över och i gator, vägar, öppna platser och vattendrag. Exempel finnas dock på ganska stark begränsning av denna rätt. I Askersund gäller den sålunda icke gentemot staden själv, om staden för egen belysning eller egna verks drivande vill anlägga elektricitetsverk. Ej heller gäller den mot person eller bolag, som från eget elektricitetsverk vill leverera ström till egna lampor eller motorer, under förutsättning, att staden medgivit behövliga ledningars framdragande.

Koncessionstiden synes växla mellan tio och tjugofem år. I allmänhet stadgas, att tiden skall förlängas med fem à tio år, därest uppsägning av kontraktet icke sker.

Undantagslöst torde föreskrivas, att stad äger rätt att vid koncessionstidens utgång inlösa anläggningarna. I några fall förbehåller stad sig dessutom rätt att före koncessionstidens utgång mot viss förhöjd ersättning företaga inlösen. Stadgandena, som bestämma det belopp stad skall erlägga vid övertagande, förete ett flertal olika typer. Såsom exempel må anföras:

a) Värdet av det som skall lösas bestämmes med hänsyn tagen till anläggningens materiella värde och användbarhet för fortsatt drift; staden betalar det sålunda beräknade värdet,

b) värdering i överensstämmelse med a), men staden erlägger endast viss del av det värde, vartill anläggningen uppskattats,

c) lösesumman skall utgöra ett efter viss procent kapitaliserat medelvärde av årliga nettovinsten under de före övertagandet sist förflutna kalenderåren,

d) lösesumman bestämmes till medelvärdet av anläggningens materiella värde och "affärsvärde" (varmed torde avses det kapitaliserade värdet av företagets nettovinst),

e) anläggningens värde bestämmes av gode män utan särskilda direktiv i koncessionskontraktet.

Företagarna torde endast sällan vara skyldiga att lämna kontant ersättning för koncessionen. Däremot tillämpas understundom avsevärt lägre taxor för ström till gatubelysning och andra offentliga ändamål. I Västervik skola dock 5 procent av företagarens årliga nettovinst tillkomma staden "såsom lindring i dess avgift för den yttre belysningen".

I koncessionskontrakten eller till dem fogade bilagor finnas alltid införda maximitaxor för den elektriska strömmen. Några kontrakt stadga, att dessa taxor skola med bestämda mellanrum justeras av en särskild nämnd enligt vissa allmänna normer, varom överenskommelse vid kontraktets ingående träffats.

Exempel på kommunalisering av enskilda elektricitetsverk.

I de förhållandevis ofta förekommande fall, då elektricitetsverksrörelsen, från att ursprungligen hava bedrivits av enskilda, överförts å vederbörande kommun, torde detta vanligen hava skett på grundval av sådant koncessionskontrakt, varom ovan talats, och i enlighet med däri meddelade inlösningsbestämmelser. Understundom har dock inträffat, att formligt koncessionskontrakt saknats eller att inlösningsfrågan aktualiserats under omständigheter, som icke varit i kontraktet förutsedda. För ett par sådana fall skall här redogöras.

Med tillkomsten av *Malmö* stads elektricitetsverk och nedläggandet i samband därmed av det enskilda elektricitetsverket i staden förhöll sig på följande sätt.

Av stadsfullmäktige hade Malmö elektriska belysningsaktiebolag den 16 september 1887 erhållit rätt att uppsätta ställningar för elektriska ledningstrådar samt att draga ledningar över stadens gator och allmänna platser med skyldighet för bolaget att ställa sig en blivande ordningsstadga för elektriska led-

ningar till efterrättelse. En dylik stadga antogs av stadsfullmäktige redan den 21 oktober 1887, men telegrafstyrelsen gjorde svårigheter och fordrade, att belysningsbolaget skulle för sina ledningar vidtaga skyddsanordningar, vilka bolaget ansåg för sig ruinerande. Först år 1897 kunde en stadga godkännas, varefter kontraktet mellan Malmö stad och bolaget undertecknades. Enligt detta fick bolaget rätt att under 20 år, räknat från den 1 januari 1888, uppsätta och begagna elektriska ledningar i Malmö. Staden ägde rätt att efter ett års uppsägning, vilken dock ej fick äga rum före den 1 januari 1900, inlösa anläggningen efter dess verkliga värde. Efter de 20 årens förlopp skulle bolaget vara skyldigt att utan ersättning taga bort sina ledningar. Någon ensamrätt till elektriska ledningar inom staden ägde bolaget ej. Från och med år 1897 lämnade också stadsfullmäktige rätt åt enskilda personer att draga ledningstrådar över en och annan gata.

I stadsfullmäktige väcktes den 1 april 1898 motion om anläggande av ett kommunalt elektricitetsverk. Något senare inkom belysningsbolaget till staden med ansökan om tillstånd att utvidga verket. Efter remiss till drätselkammaren och gasverksstyrelsen löste stadsfullmäktige båda frågorna sålunda, att staden skulle bygga eget verk samt bolaget erhålla 50,000 kronor såsom skadestånd och såsom ersättning för det arbete, bolaget nedlagt på införande av det elektriska ljuset. För att icke bolagets kunder skulle bliva lidande genom verksamhetens upphörande, förband bolaget sig att mot ett årligt understöd å 15,000 kronor fortsätta rörelsen, tills staden själv kunde övertaga dess förpliktelser.

Den transaktion, som i detta fall ägt rum, kan näppeligen betecknas såsom "kommunalisering", om med detta ord avses ett kommunens övertagande av visst privatföretag, utan innebär snarast en överenskommelse om den privata driftens nedläggande i syfte att bereda mark för ett helt nytt, av tidsförhållandena påkrävt kommunalt företag i branschen.

Under åren 1902—1904 anlade *Linköpings elektriska kraft- och belysningsaktiebolag* vid Nykvarn å Motala ströms södra

strand i Vreta kloster en kraftstation, som skulle förse Linköpings stad och landsbygden mellan kraftstationen och staden med elektrisk energi. Bolagets aktiekapital, som ursprungligen utgjorde lägst 250,000 kronor högst 700,000 kronor fördelat i aktier å 500 kronor, synes till övervägande del vara tecknat av en i Linköping bosatt person, bankdirektören Jonn O. Nilson.

Mellan Jonn O. Nilson och staden upprättades den 5 december 1902 ett koncessionskontrakt, enligt vilket bolaget erhöll ensamrätt till elektrisk strömleverans inom staden under 25 år, räknat från och med år 1905. Vid 1929 års utgång skulle staden äga rätt att efter värdering inlösa verket med jord, vattenfall, ledningar m. m. Om staden då ej inlöste verket, skulle bolaget vara berättigat att fortsätta strömleveransen, ehuru ej längre med ensamrätt.

I början av år 1908 erbjöd Jonn O. Nilson såsom ägare till 480 av bolagets då emitterade 600 aktier staden att inköpa dessa för ett pris av 885 kronor per aktie. Till belysning av bolagets ställning meddelades, att dess inkomster och utgifter under åren 1905—1907 balanserat å respektive 42,232, 64,135 och 84,152 kronor samt att bruttoinkomsten för år 1908 beräknades uppgå till 110,000 kronor. Den för 1908 beräknade bruttoinkomsten borde, enligt bolagets förmenande, kunna medgiva en utdelning av 15 procent på aktiekapitalet.

Av den utredning i ärendet, som drätselkammaren lät genom sakkunnig person, ingenjören M. Beckman, verkställa, framgick, att bolaget endast ägde en tredjedel av Nykvarnsverkets vattenkraft, samt att återstoden ägdes av kronan och var utarrenderad till bolaget på tjugu år. Anläggningarna voro i gott skick, men i det närmaste fullbelastade. För att tillfredsställa den ökade efterfrågan på elektrisk energi, som med sannolikhet kunde påräknas, måste stora nyanläggningar företagas. Den sakkunnige ansåg, att verket i privat ägo och "med intelligent ledning som hittills" borde kunna gå en storartad utveckling till mötes och bliva en lönande affär. Däremot väntade han sig svåra förluster för staden, om denna skulle inköpa ver-

ket. En kommunal styrelse skulle ej kunna prestera den anpassningsförmåga, som vore nödvändig för ett elektricitetsverks framgång. Dessutom brukade alla nyanläggningar, enligt hans åsikt, "omättligt" fördyras, då de skedde för kommunal räkning.

På hemställan av drätselkammaren och beredningsutskottet beslöto stadsfullmäktige att avslå det gjorda köpeanbudet. Drätselkammarens avslagsyrkande motiverades med hänvisning till "det oförmånliga kontraktet med kronan, den korta arrendetiden för ⅔ av kraften, osannolikheten av arrendets förnyande, krafttillgångens knapphet, det mindre förmånliga resultatet av driften, det höga priset på aktierna, de för aktiemajoriteten oförmånliga rösträttsbestämmelserna å bolagsstämma, de omedelbart förestående ofantliga kapitalutlägg, som erfordras för ny kraftstation, reserv, nya ledningar, luftledningarnas förläggande i jorden, transformatorer m. m. försåvitt ökat abonnementantal skall kunna mottagas".

Drätselkammarens ståndpunkt var enhällig. Inom beredningsutskottet föreslog däremot en reservant, att staden, med hänsyn till den vinst, som verket enligt en av honom gjord ekonomisk utredning, borde lämna, måtte inköpa de erbjudna aktierna.

Sedan de kommunala myndigheterna sålunda år 1908 tydligt uttalat, att de icke önskade ekonomiskt intressera staden i elektricitetsverksdriften, synes frågan om aktieköp eller företagets kommunalisering icke hava förevarit förrän år 1920, då bankdirektören Jonn O. Nilson, efter upprepad anmodan av stadsfullmäktiges ordförande, ånyo förklarade sig villig att försälja aktiemajoriteten till staden nu till ett pris av 1,050 kronor per aktie (nominellt 500 kronor).

Under den mellanliggande tiden hade bolaget genomgått en storartad utveckling. Aktiekapitalet hade ökats från 300,000 kronor till 2,640,000 kronor. Nya kraftstationer hade anlagts vid Odensfors (åren 1912—1914) och Svartåfors (åren 1917—1919). I bolagets ägo befann sig dessutom delar av vattenrätten i Tannefors. Såsom reservkraftverk fungerade en år 1910

anlagd och år 1912 utökad dieselcentral. Vidare var en ångcentral under byggnad. Ledningsnätet hade utbyggts så att det vid 1920 års slut omfattade cirka 277 km. högspänningslinjer och 173 km. lågspänningslinjer. Av den totala årsproduktionen förbrukades största delen i Linköping, men åtskilligt levererades till landsbygden och Norrköpings stad. År 1920 beräknades sålunda cirka 60 procent av produktionen hava gått till Linköping, 23 procent till Norrköping och 17 procent till landsbygden.

Det ekonomiska resultatet av bolagets verksamhet åren 1913—1920 redovisas på följande sätt:

År	Bruttoinkomst Kr.	Nettovinst Kr.	Utdelning %
1913	256,206	126,053	10
1914	345,354	154,864	10
1915	360,643	135,852	10
1916	450,151	237,452	10
1917	538,252	290,230	10
1918	626,603	329,192	10
1919	818,101	412,660	10
1920 c:a	1,040,000	361,676	10

För frågans utredande tillsattes en särskild kommitté, som i sin tur tillkallade tre sakkunniga (vice häradshövdingen Axel Fahlström, ingenjören Charles Hässler och dåvarande majoren Sven Lübeck). Av de sakkunnigas värderingsutlåtande framgick, att bolagets anläggningar delvis voro modernt och tidsenligt utförda, delvis något föråldrade men fullt driftsdugliga. Vissa mindre ändringsarbeten voro erforderliga å luftledningsnäten, varjämte en del transformatorstationer voro för små eller av andra orsaker i behov av omändring.

Med utgångspunkt från 1921 års höga material- och arbetspriser, beräknade de sakkunniga anläggningarnas materialvärde till 8,319,400 kronor, därvid nyanskaffningsvärdena minskats i proportion till den tid de olika anläggningarna använts. Nämnda belopp, som givetvis vid fallande priser måste minskas,

överensstämmer rätt väl med anläggningarnas bokförda värde å 7,436,000 kronor den 31 december 1920.

Härjämte beräknades anläggningarnas affärsvärde och räntabilitet. Det kapital, som år 1922, därest staden inköpte aktiestocken, skulle förräntas, uppskattades till sammanlagt 10,064,000 kronor, varav bolagets skulder 31 december 1922 3,900,000 kronor, inlösen av aktierna efter 110 procent över pari 5,544,000 kronor samt nybyggnads- och ändringsarbeten 620,000 kronor. Totala bruttoinkomsten för år 1922 beräknades till 1,250,000 kronor, vilket, sedan driftskostnader, skatter och räntor å bolagets egna skulder betalats och avskrivningar gjorts, skulle lämna en nettovinst av 304,000 kronor till förräntning och amortering av de lån, som upptagits för inlösen av aktierna. Kapitaliserad efter 7 procent skulle nettovinsten motsvara ett kapital av 4,350,000 kronor. Räknas i stället med 6 procent ränta och ett lägre kolpris än i föregående beräkning, skulle nettovinsten ökas till 367,000 kronor, ett belopp, som kapitaliserat efter 6 procent motsvarar ett kapital å cirka 6,100,000 kronor.

Även om staden under de första åren ej skulle få full ränta å det i bolaget investerade kapitalet, ansågo de sakkunniga, att detta dock i framtiden skulle bliva fallet, till och med vid en räntefot av 7 procent. Räntabiliteten skulle nämligen avsevärt kunna förbättras genom ändring i gällande ackordstariffer, vilka medgåvo abonnenterna att för visst årligt pris per ljuspunkt låta lamporna brinna obegränsad tid. Genom mätare eller strömbegränsare skulle slöseriet med elektrisk ström kunna minskas, utan att normal användning av energien därför behövde ställa sig dyrbarare för abonnenterna.

I ett senare anbud erbjöd säljaren staden aktierna till ett pris av 900 kronor per aktie, vilket utgör 80 procent över parivärdet. De sakkunniga tillstyrkte bestämt, att staden skulle acceptera detta anbud. Förutom ovan anförda ekonomiska skäl för inköpet anförde de sakkunniga vidare, att stadens ställning gentemot bolaget vid koncessionstidens slut vore osäker och oklar. Staden skulle sålunda äga rätt att då inlösa "verket". Men de-

lade meningar kunde göra sig gällande rörande "verkets" omfattning. Klart vore, att det omfattade Nykvarnsanläggningen jämte bolagets anläggningar inom staden. Däremot vore det ovisst, huruvida övriga anläggningar hörde dit. Ehuru staden vidare, såsom förut nämnts, icke var skyldig att inlösa anläggningarna, komme, enligt sakkunnigas förmenande ett faktiskt inlösningstvång att föreligga. Bolaget distribuerade nämligen elektrisk energi nästan uteslutande medels i gatorna lagda jordledningar, och det måste anses vara så gott som uteslutet, att staden själv eller annat privat företag i konkurrenssyfte skulle kunna nedlägga ett av bolaget helt oberoende jordkabelnät. Att staden skulle bygga ett eget luftledningsnät till år 1930 ansågs otänkbart.

Med stöd av de sakkunnigas utlåtande, föreslogo kommitterade stadsfullmäktige att inköpa aktierna till ett pris av 900 kronor stycket jämte 6 procent ränta från den 1 januari 1921. Likviden skulle erläggas vid aktiernas överlåtande den 31 december 1921. Säljarens anbud gällde intill den 1 juni sagda år. Emellertid ansågs ytterligare utredning erforderlig, vilken verkställdes under sommarens lopp. Vid stadsfullmäktiges sammanträde den 30 augusti beslöts slutligen med 34 röster mot 7 att inköpa samtliga aktier i bolaget till ett pris av 900 kronor per aktie samt att för köpeskillingens gäldande upptaga erforderliga lån.

Rörande den diskussion, som i anslutning till förenämnda beslut utspann sig i fråga om bolagsformens bibehållande eller verkets fullständiga införlivande med den kommunala administrationen, hänvisas till å annan plats lämnad redogörelse (se sid. 91).

Kommunalt delägarskap i enskilda elektricitetsverk.

I översiktstablån redovisas år 1921 inalles 32 enskilda elektricitetsverk. Vanligen ägas och drivas dessa av aktiebolag. Understundom förekommer, att vederbörande stad i större eller mindre omfattning inträtt såsom aktionär i dessa företag, eller

att företaget utgör led i en större, under bolagsformen arbetande sammanslutning, vars huvudintressenter äro att söka bland en viss grupp av städer. På sistnämnda sätt förhåller det sig med elektricitetsverken i *Sölvesborg* och *Skanör—Falsterbo,* vilka tillhöra Sydsvenska kraftaktiebolaget, som i sin ordning, på sätt i annat sammanhang skildras (sid. 112), väsentligen grundats på insatser av ett antal bland de större sydsvenska städerna.

I vad mån befintliga rent lokala bolag räkna vederbörande stad bland sina aktieägare är icke alltid så lätt att med bestämdhet avgöra. En med ledning av budgeter, räkenskapssammandrag och andra tillgängliga handlingar verkställd undersökning beträffande de 15 städer med mera än 5,000 invånare, där elektricitetsverken drivas såsom enskilda företag, har i detta hänseende givit följande resultat (se tablån sid. 90).

Såsom av sammanställningen framgår, omhänderhas elektricitetsdistributionen i åtskilliga bland de medräknade städerna av företag, för vilka denna uppgift blott utgör en underordnad detalj i en mera omfattande rörelse. Detta är fallet beträffande *Mölndal* och *Varberg,* varest Yngeredsfors kraftaktiebolag sköter distributionen, vidare i *Vänersborg,* som tillhör Skandinaviska elektricitetsverkens intresseområde, i *Mjölby,* där tillsvidare det huvudsakligen av Norrköpings stad ägda Knutsbro-bolaget (se nedan sid. 98—99) tillgodoser behovet av elektrisk energi, samt i *Motala* och *Avesta.* Att under sådana förhållanden kommunalt delägarskap icke etablerats eller veterligen ifrågasatts, kan knappast förvåna. I återstående 9 städer torde företagen vara av rent lokal natur och i övrigt jämförliga med de vanliga kommunala elektricitetsverken. Här visar sig också, att kommunalt delägarskap i ganska stor utsträckning förekommer. I 5 fall — *Västervik, Kristinehamn, Katrineholm, Falköping* och *Boden* — står staden visserligen helt utanför, men i de återstående städerna — *Östersund, Falun, Sala* och *Arvika* — har det kommunala intresset tagit sig uttryck i ganska betydande aktieförvärv i respektive elektricitetsverksbolag. Tre bland de sistnämnda städerna — *Östersund,*

Sala och *Arvika* — äga klar aktiemajoritet. Verken i *Sala* och *Arvika* äro med hänsyn till det kommunala aktieinnehavets storlek i realiteten att betrakta såsom kommunala företag, ehuru drivna under aktiebolagets form.

Stad	Företagare	Inbetalt aktiekapital Kronor	Vederbörande stads aktieinsats Kronor	Stadens aktier i % av det inbetalda kapitalet
Östersund	Östersunds elektriska aktiebolag	500,000	290,000	58 %
Falun	Falu elektriska belysningsaktiebolag	390,000	50,000	13 %
Mölndal	Yngeredsfors kraftaktiebolag	4,000,000	—	—
Västervik	A. B. Västerviks elektricitetsverk	346,800	—	—
Kristinehamn	A. B. Kristinehamns elektricitetsverk	400,000	—	—
Vänersborg	A. B. Skandinaviska elektricitetsverk	3,200,000	—	—
Sala	A. B. Sala elektricitetsverk	110,000	105,000	95 %
Varberg	Yngeredsfors kraftaktiebolag	4,000,000	—	—
Katrineholm	A. B. Katrineholms elektricitetsverk	250,000	—	—
Arvika	Arvika elektriska aktiebolag	150,000	133,500	89 %
Boden	A. B. Bodens elektricitetsverk	296,000	—	—
Falköping	Falköpings elektriska belysningsaktiebolag.	283,500	—	—
Mjölby	A. B. Knutsbro kraftstation	400,000	—	—
Motala	Motala ströms kraftaktiebolag	2,310,000	—	—
Avesta	Avesta järnverksaktiebolag	3,000,000	—	—

Skälen till att denna form i de föreliggande fallen valts kan icke med visshet uppgivas. Av intresse torde emellertid i detta sammanhang vara att bringa i erinran den principdebatt rörande bolagsformens bibehållande, som enligt vad förut anförts uppkom vid Linköpings stads övertagande av därvarande stora kraft- och distributionsföretag. Frågan löstes här på det sättet, att verket vid kommunaliseringen helt införlivades med stadsförvaltningen. På goda grunder kan emellertid förmodas, att de argument, som androgos till stöd för bolagsformen, varit i huvudsak avgörande för de städer, som i motsvarande läge bestämt sig för denna form.

Drätselkammaren i *Linköping,* som i samband med stadsfullmäktiges beslut om inlösen av aktierna i Linköpings elektriska kraft- och belysningsaktiebolag anmodades verkställa utredning ifråga om den framtida organisationen av verket, sammanfattade i avgivet yttrande skälen för bolagsformens bibehållande på följande sätt:

1. Bolagsformen möjliggjorde snabbare och smidigare behandling av förekommande affärstransaktioner.
2. En bolagsstyrelse hade på grund av gällande lag en ansvarsfullare ställning än en av kommun tillsatt styrelse.
3. En bolagsstyrelse hade jämväl en avsevärt självständigare ställning; den vore icke nödsakad att beträffande viktigare transaktioner inhämta stadsfullmäktiges medgivande.
4. Mellanhavandena mellan staden och bolagets abonnenter utanför staden kunde bättre skötas av en bolagsstyrelse än av en kommunal förvaltningsmyndighet.
5. Det vore obilligt att pålägga kommunala förtroendemän i en stadens styrelse arbete, som avsåge abonnenter utanför stadens eget område.
6. Ett bolag hade rent formellt lättare att vid tillfälliga behov upptaga lån än kommunen, som härför vore hänvisad att söka Kungl. Maj:ts tillstånd, vilket under dåvarande förhållanden kunde möta vissa svårigheter att ut-

verka; genom kommunal borgen borde bolaget vidare erhålla samma räntefot som staden själv.

7. Då den hittillsvarande verkställande direktören förklarat sig villig att även i fortsättningen åtaga sig verkets ledning, skulle detta för staden innebära ett visst mått av trygghet för verkets framtid.

Emot beslutet avgavs reservation av tre ledamöter, vilka anförde:

1. Den enskilda företagsamhetens stora betydelse för framgångsrik närings- och affärsverksamhet kunde icke andragas till förmån för det föreslagna "skenbolag", som i verkligheten bleve ett rent kommunalt företag.

2. Det vore icke troligt, att staden, såsom företagets egentliga ägare, skulle vilja på en bolagsstyrelse överlåta befogenheter, som den vid kommunal drift måste förbehålla sig själv; lika väl som en kommunalstyrelse måste bolagsstyrelsen inhämta stadsfullmäktiges mening rörande t. ex. taxeändringar, införande av mätare, avsöndring från bolaget av landsortsnätet, inköp och utbyggande av nya vattenfall o. s. v.

3. Gentemot abonnenter, personal och andra personer, som kunna tänkas ställa krav på elektricitetsverket, innebure bolagsformen inga sannolika företräden framför kommunaldriften, då var och en, som vore missnöjd med styrelsens åtgöranden, säkerligen skulle finna vägen till stadsfullmäktige.

4. Här vore icke fråga om produktion av varor, som skola avyttras till en obestämd och växlande kundkrets eller om en affärsverksamhet, där det personliga initiativet kunde göra sig synnerligen gällande, utan vad som här fastmera fordrades vore, att arbetsledningen låge i goda händer, att verkets anläggningar omsorgsfullt övervakades och att driften gjordes så ekonomisk och tekniskt fullkomlig som möjligt, i vilka hänseenden en kommunalstyrelse hade samma möjligheter som en bolagsstyrelse.

5. Kommunal drift medförde en betydande årlig besparing av skatteutgifter. Det rörde sig här om avsevärda belopp. Bolaget erlade sålunda år 1920 i skatter till stat och kommuner 135,000 kronor. Enligt verkställda beräkningar skulle skattekostnaderna år 1922 uppgå till 110,000 kronor, vilket belopp enligt en noggrann beräkning av stadskamreraren rätteligen borde vara 101,000 kronor, varav 43,000 kronor i kronoutskylder, 10,000 kronor i landstingsskatt m. m. samt 48,000 kronor i kommunalutskylder. Därest rörelsen skulle drivas rent kommunalt, skulle i skattehänseende, sedan utskylder till Linköpings stad frånräknats, uppstå en ren besparing å cirka 53,000 kronor.[1])

6. Vid kommunal drift skulle väsentliga besparingar i arvoden till styrelsen och dess verkställande ledamot kunna göras.

7. Den icke oviktiga fördelen vunnes av en gemensam styrelse för stadens båda belysningsverk (gas- och elektricitetsverken).

Vad sålunda förekommit synes vara ganska belysande för de olika uppfattningarna i ämnet. Att här närmare ingå på bolagsformens fördelar och nackdelar i avseende å företag av den beskaffenhet, varom nu är fråga, faller emellertid utom ramen för denna redogörelse.

* *
*

[1]) Om de kommunala företagens ställning i skattehänseende må följande antecknas:

Vad först angår *statsskatterna* stadgas i gällande förordning om inkomst- och förmögenhetsskatt, att kommuner och andra dylika menigheter äro helt och hållet befriade från skyldighet att erlägga *inkomstskatt*. Samma bestämmelse gäller med avseende å *förmögenhetsskatten*.

I fråga om *kommunal- och landstingsskatten* åter äro de kommunala företagen numera i huvudsak likställda med övriga företag.

Olika typer av kommunala elektricitetsverk.

Redan den allmänna översiktstablån å sid. 70—76 giver vid handen, att de kommunala eletricitetsverken icke äro av samma enhetliga typ som exempelvis gas- eller vattenledningsverken utan i avseende å rörelsens art och uppgifter förete mycket betydande skiljaktigheter. Vid klassificeringen kunna ett flertal olika indelningsgrunder väljas. I förevarande sammanhang torde det emellertid vara tillräckligt att skilja mellan å ena sidan sådana företag, som både i huvudsak producera erforderlig elektrisk energi och omhänderhava den direkta distributionen inom vederbörande samhälle *(kraft- och distributionsverk)* samt å andra sidan sådana, som från främmande kraftkällor inköpa elektrisk energi och väsentligen fungera blott såsom distributörer inom samhället av den sålunda inköpta kraften *(distributionsverk)*.

Kraft- och distributionsverk.

Till den förra kategorien höra verken i *Stockholm, Jönköping, Borås, Linköping, Nyköping, Härnösand, Visby, Nässjö, Umeå, Tranås, Åmål, Arboga, Falkenberg, Filipstad, Vetlanda, Lindesberg, Skellefteå, Haparanda, Nora, Laholm, Säter* och *Trosa*. Hit hör också, reellt sett, verket i *Norrköping*, ehuru här av praktiska skäl det kraftproducerande företaget organiserats såsom en fristående, i bolagsform arbetande men av staden ägd affär. Samtliga här angivna 23 verk arbeta, på två undantag när, i huvudsak med vattenkraft, i mån av behov kompletterad med värmealstrad drivkraft. Endast verken i *Visby* och *Haparanda* sakna dylik kraft och äro hänvisade att på bränslevägen framställa all den energi, som distribueras.

Överhuvudtaget har vattenkraftfrågan spelat en mycket betydande roll i de svenska städernas elektrifieringspolitik och föranlett åtskilliga städer att engagera sig i affärsföretag av stor räckvidd. Detta har understundom varit fallet även när kommunens elektricitetsverk ansetts böra bibehålla karaktären av

enbart distributionsverk, men primärkraft för detta ej kunnat i nödig omfattning och på lämpliga villkor anskaffas utan särskilda åtgärder från stadens sida.

Några anteckningar beträffande den kommunala vattenkraftspolitiken.

Det skulle föra för långt att söka i detalj skildra städernas strävanden att åt sig trygga tillgång till erforderlig vattenkraft. Några antydningar om de viktigaste händelserna på detta område torde dock ej böra saknas. Därvid bortses från de äldre och förhållandevis mindre betydande vattenkraftverken. Beträffande städer med egna vattenkraftverk av större omfattning må följande antecknas.

Stockholm. Då det på grund av den ökade elektricitetskonsumtionen inom huvudstaden befanns oekonomiskt att driva kommunens stora elektricitetsverk enbart såsom ett bränsleverk, uppdrogo stadsfullmäktige redan i juni 1900 åt dåvarande gasverksstyrelsen att fortsätta de underhandlingar, som styrelsen inlett angående förvärvande av vattenfall, lämpliga för elektrisk kraftöverföring till Stockholm. Dessa underhandlingar resulterade i ett mellan styrelsen och Söderfors bruks Aktiebolag i början av år 1905 träffat preliminärt avtal rörande stadens inköp av Tamms- och Kvarnforsarna i Dalälven (sedermera kollektivt benämnda *Untrafallen*) för en köpeskilling av 1,150,000 kronor. Detta avtal blev av stadsfullmäktige godkänt den 2 juni 1905. Frågan om vattenrätten gav emellertid anledning till långvariga och komplicerade tvister med Kronan, och för dessas lösande nödgades staden utgiva ett ersättningsbelopp av 430,000 kronor, av vilken summa dock den ursprunglige säljaren bidrog med 200,000 kronor. Själva förvärvet av Untrakomplexet stod sålunda i 1,380,000 kronor, vartill komma kostnaderna för vissa kompletterande markförvärv, skadeersättningar o. dyl., runt 80,000 kronor.

Den rättsliga sidan av saken blev definitivt ordnad under loppet av år 1911, då stadsfullmäktige anvisade ett belopp av

tillhopa 13,425,000 kronor för utförande av vattenkraftanläggning med ledningar och transformatorstation i Stockholm för utnyttjande av vattenfallen i Dalälven. Arbetet påbörjades år 1912. Emellertid visade sig de anslagna medlen otillräckliga, och stadsfullmäktige nödgades vid skilda tillfällen bevilja tilläggsanslag å sammanlagt 15,296,000 kronor.

Untraverket kunde provisoriskt tagas i bruk i december 1918 och är numera i full drift.

Färdigt synes verket hava kostat Stockholms stad omkring 30,200,000 kronor, fördelade på följande huvudposter:[1])

vattenfallens förvärvande	1,460,000:—
vattenbyggnader	9,245,000:—
kraftstationen	8,368,000:—
kommunikationer, bostäder m. m.	1,068,000:—
kraftledningen Untra—Stockholm	4,449,000:—
transformatorstation i Stockholm	2,771,000:—
administration, diverse och oförutsett	2,820,000:—
Summa kostnader	30,181,000:—

Rörande anläggningens räntabilitet föreligga, naturligt nog, icke några uppgifter, då den ännu icke varit i drift mer än en mycket kort tid.

Stockholms stads betydande vattenkraftsintressen i Dalälven har föranlett staden att inträda såsom medlem först i "Skattungens regleringsförening u. p. a." och sedermera, efter det denna förening uppgått i "Dalälvens regleringsförening u. p. a.", jämväl i sistnämnda förening. Av föreningen har planerats regleringsföretag för en sammanlagd kostnad av 11,565,000 kronor, till vilkas utförande staden såsom föreningsmedlem komme att bidraga med omkring 1,300,000 kronor. Dessa planer ligga emellertid på lång sikt. Tills vidare torde Stockholm liksom övriga föreningsmedlemmar blott hava inbetalt det för föreningens igångsättande beräknade startkapitalet, allt som allt

[1]) Uppgifterna hämtade ur vederbörande förvaltningsstyrelses framställning av den 7 november 1919 om fyllnadsanslag för anläggningens fullbordande (Stockholms stadsfullmäktiges handlingar).

400,000 kronor, varav omkring 55,000 kronor falla på Untraverken.

Redan vid Untraverkets tagande i bruk hade energiåtgången inom Stockholm nått sådan omfattning, att det nya verkets leveransförmåga vid ett medelvattenår ansågs komma att bliva i det allra närmaste utnyttjat. Man fann det därför nödvändigt att gå i författning om anskaffande av ytterligare vattenkraft, och blickarna riktades denna gång mot Indalsälven. År 1920 beslöto stadsfullmäktige inköpa aktierna i *A.-B. Svarthålsforsen,* vilket ägde omkring 80 procent av vattenkraften i fallet med samma namn. Kostnaderna för detta aktieförvärv belöpte till 1,250,000 kronor, varjämte samtidigt anslogs ett belopp av 100,000 kronor för vissa kompletteringsarbeten vid Svarthålsforsen och övriga med förvärvet förenade utgifter. Detta företag, som ännu icke behövt tagas i anspråk för kraftleverans till Stockholm, bedrives fortfarande såsom ett fristående aktiebolag, vars enda aktionär emellertid i verkligheten är Stockholms kommun.

Jämväl för Svarthålsforsens del har Stockholms stad ingått i en regleringsförening av ungefärligen samma konstruktion som den ovannämnda Dalälvens regleringsförening, nämligen Indalsälvens regleringsförening. Stadens insats synes i detta fall röra sig om förhållandevis obetydliga belopp.

Norrköping. Norrköpings elektricitetsverk och spårvägar anlades år 1903 enligt kontrakt med Elektriska aktiebolaget A. E. G., som samtidigt övertog hela anläggningens drift på arrende under 5 år. Verket utrustades från början enbart för likströmsdistribution, d. v. s. för belysning, småmotorer och spårvägar. Till storindustriens kraftbehov, som vid denna tid allmänt tillgodosågs genom kraftalstring i egna anläggningar, ansåg man sig icke hava anledning taga speciell hänsyn. Redan innan driften av verket år 1909 övertogs av staden, började från stadens sida försök göras att planmässigt tillförsäkra företaget tillgång till hydroelektrisk energi i nödig omfattning. Avtal träffades med innehavare av olika kraftstationer om energileve-

rans. Sådana avtal ingingos exempelvis med Skärblacka aktiebolag, med Linköpings elektriska aktiebolag, med statens kraftverk och flera andra producenter av vattenkraft.

Samtidigt sökte vissa kommunens förtroendemän genom förvärvande för stadens räkning av lämplig egen kraftkälla främja en slutlig lösning av kraftfrågan. Sålunda inköptes och överläts på staden en betydande aktiepost i Östergötlands elektriska aktiebolag, vilket förfogade över vattenkraften vid Jacobslund och hade för avsikt att där inrätta en större kraftstation. År 1906, då frågan om elektrifiering av statsbanorna var aktuell, försålde emellertid staden sin rätt till Jacobslundsfallen till Kungl. Järnvägsstyrelsen. Anledningen till denna försäljning var dels att staden icke ville stå hindrande i vägen för ett viktigt statsändamål, som efter vad man då trodde skulle omedelbart realiseras, dels att utbyggnaden av Jacobslundsfallen ansågs utgöra ett led i en fullständig reglering av Motala ströms vattenavrinning, vilken reglering beräknades automatiskt komma den inom Norrköpings stad befintliga vattenkraften tillgodo, dels slutligen att staden på detta sätt skulle erhålla kraft i mån av behov utan att behöva ikläda sig de ekonomiska risker, som måste åtfölja utbyggandet av ett vattenfall för täckande av i tillväxt varande kraftbehov. Staden betingade sig nämligen vid uppgörelsen rätt att, så snart fallen blivit av staten bebyggda, uttaga intill högst 3,200 elektriska hästkrafter för all framtid, mot i avtalet överenskommet förmånligt pris. Hela den kalkyl, på vilken denna transaktion grundades, visade sig emellertid förhastad, i det att elektrifieringen av statsbanorna undansköts på en oviss framtid.

Användningen av elektrisk energi inom staden för belysning, motordrift och spårvägar växte dock oavbrutet, och man stod därför snart inför nödvändigheten att, oberoende av frågan om Jacobslundsfallens utbyggande, förstärka det kommunala verkets kraftresurser. Detta skedde genom arrende från och med 1910 av kraft från *A.-B. Knutsbro kraftstation.* Härigenom erhöllos sammanlagt 1,500 hästkrafter året om. Sedan tillgången till ett så betydande kraftbelopp tryggats, kunde

staden övergå från att distribuera enbart likström till att även distribuera högspänd 3-fasström för industrier. Samtidigt härmed vidgades distributionsområdet till att omfatta jämväl stadens närmaste omgivningar, varigenom man ville förebygga, att industrier, baserade på kraft från konkurrerande håll, skulle slå sig ned invid stadsgränsen.

I den mån kraftleveranserna till industrien ökades, blev det för staden en nödvändighet att även öka kraftresurserna och framför allt att erhålla bättre rådighet över de nödiga kraftkällorna, än vad genom korttidsavtal med producenterna kunde vinnas. Under sådana förhållanden uppstod tanken på ett stadens delägarskap i A.-B. Knutsbro kraftstation, vilket företag ägde tvenne vattenkraftanläggningar vid Svartån, nämligen Öjebro kraftstation (färdig 1911) och Knutsbro kraftstation (fullständigt ombyggd 1916). Den totala årsproduktionen vid dessa båda stationer beräknades till omkring 13 miljoner kwt.-timmar, varav cirka 9 miljoner redan tagits i anspråk för Norrköpings stads behov och återstoden distribuerades till Skänninge, Mjölby m. fl. orter. Ett antal ledande kommunalmän i Norrköping förvärvade i början av år 1917 gemensamt 3,646 av bolagets samtliga 4,000 aktier, vardera lydande nominellt å 100 kronor. Konsortiet hade för denna aktiepost erlagt en köpeskilling av kronor 903,528:79, d. v. s. kronor 247:81 per aktie, och erbjöd nu staden att övertaga aktierna för samma pris. Anbudet blev av stadsfullmäktige enhälligt godkänt vid sammanträde den 14 juni 1917. Sedermera har staden i olika poster inköpt ytterligare 330 aktier för en sammanlagd kostnad av kronor 82,775:82 eller i genomsnitt kronor 250:84 per aktie. Av bolagets hela aktiestock, 4,000 stycken, befinna sig sålunda numera 3,976 i stadens ägo, medan endast 24 kvarligga på enskilda händer.

Efter det staden blivit ägare till Knutsbrobolaget har dettas verksamhet väsentligt utvidgats i syfte att öka kraftproduktionen och därigenom kunna tillgodose det kommunala elektricitetsverkets växande behov av primärkraft. Sålunda förvärvade bolaget år 1920 för en köpeskilling av 1,500,000 kronor

KUNGL. BIBLIOTEKET STOCKHOLM

vattenkraften vid Bjärka-Säby egendom, där en ny, stor kraftstation planeras. För fullgörandet av bolagets betalningsskyldighet i detta fall har Norrköpings stad iklätt sig full borgen, varjämte staden iklätt sig ytterligare borgensansvar för lån å omkring 1 miljon kronor, vilka medel av bolaget använts för anläggnings- och utbyggnadsarbeten. Såsom ytterligare led i Knutsbro-företagets utvidgning inköptes 1921 för en kostnad av 175,000 kronor vattenkraften vid Brokinds egendom.

Då fråga förelåg om Knutsbrobolagets förvärv av vattenkraften vid Bjärka-Säby, hade man samtidigt att taga ställning till vissa andra förslag till ökande av den för kommunens elektricitetsverk disponibla kraftmängden. Behov hade sålunda yppats av särskilda anordningar för stärkande av verkets moments- och driftstörningsreserver. Tvenne alternativa förslag hade därutinnan uppgjorts, nämligen abonnemang å ytterligare vattenkraft från statens kraftverk eller anläggande av en större ångreservstation inom staden. Det senare alternativet, vars genomförande beräknades draga en kostnad av 2,105,000 kronor, valdes huvudsakligen av ekonomiska och driftstekniska skäl men jämväl för undgående av statens inblandning i stadens framtida vattenkraftspolitik. De krav i sådant hänseende, som under förhandlingarnas gång uppställts från Vattenfallsstyrelsens sida, ansågos komma att bliva för staden hindersamma och besvärande, främst därigenom att vid bifall till dessa krav stadens egen kraftdistribution skulle komma att begränsas inom ett en gång för alla bestämt, mindre område, beträffande vilket staten för övrigt förbehölle sig egen leveransrätt till statliga och vissa andra inrättningar.

Jönköping. Till år 1913 synes elektricitetsverket i Jönköping hava drivits enbart såsom bränsleverk. Nämnda år träffades emellertid avtal med Huskvarna vapenfabriks A.-B. om leverans till elektricitetsverket av viss mängd primärenergi. Sedan elektricitetsförbrukningen, särskilt under krisåren, i hög grad stegrats, visade sig den kraftmängd, som kunde erhållas från Huskvarnaanläggningen, alldeles otillräcklig, och man började

överväga olika möjligheter för anskaffande av en stadens egen vattenkraftsstation. I grannstaden Huskvarna var situationen ungefär densamma.

Centralgruppens emissionsaktiebolag i Stockholm, vilket sedan någon tid förehaft utredning angående utnyttjande av vattenkraften i Röttleån (upprinner i sjön Bunn och utfaller i Vättern), erbjöd i slutet av år 1916 Jönköping och Huskvarna att såsom största delägare ingå i ett kraftaktiebolag med uppgift att tillvarataga nämnda vattendrags kraftresurser. Kostnaderna beräknades i mars 1917 på följande sätt.

Förvärv av vatten- och markrätter	650,000:—
Kraftanläggningen	1,600,000:—
Diverse omkostnader och oberäknade utgifter ..	250,000:—
Kronor	2,500,000:—

Finansieringen skulle ske så, att dels upptoges ett obligationslån å 1,500,000 kronor, dels såsom aktiekapital tillskötes 1,100,000 kronor. Av aktiekapitalet skulle Jönköping teckna 500,000 kronor, Huskvarna 200,000 kronor, några småkommuner, vilkas intressen berördes av regleringen, 50,000 kronor, samt Centralgruppens emissionsaktiebolag 350,000 kronor, av vilket belopp emellertid 100,000 kronor skulle anses inbetalade genom bolagets arbete och risk för företagets igångsättande. Genom särskilda leveransavtal mellan det tillämnade bolaget och de tvenne kommunala huvudintressenterna skulle omfattningen och priset å den levererade energien närmare bestämmas.

Med vissa smärre jämkningar fann sig drätselkammaren i Jönköping böra biträda den sålunda uppgjorda planen. Stadsfullmäktige avslogo emellertid drätselkammarens hemställan samt uppdrogo åt kammaren att undersöka möjligheten av förvärv för stadens räkning av det ifrågasatta kraftföretaget i dess helhet. Förnyade underhandlingar inleddes därpå med Centralgruppens emissionsaktiebolag, vilket för sin del förklarade sig icke hava något att erinra emot att Jönköping övertoge hela kraftföretaget med däråvilande förpliktelser, under

förutsättning likväl att med Huskvarna stad kunde träffas antaglig överenskommelse om dess ställning till företaget. Då Huskvarna icke fann sig böra avstå från sin rätt att teckna aktier i det tillämnade kraftbolaget, förföll emellertid förslaget om Jönköpings övertagande av hela affären.

I stället ordnades saken på det sättet, att de bägge städerna, med uteslutande av övriga ursprungligen tillämnade intressenter, slöto sig tillsammans i ett bolag, *Södra Vätterns kraftaktiebolag,* vilket av emissionsbolaget övertog ifrågavarande vatten- och markrätter. Minimiaktiekapitalet bestämdes till 1,100,000 kronor, varav 798,000 kronor tecknades av Jönköping, 299,000 kronor av Huskvarna, 2,000 kronor av tvenne av drätselkammaren i Jönköping godkända personer samt 1,000 kronor av en av Huskvarna drätselkammare godkänd person. Bolagets styrelse skulle bestå av 5 ledamöter, 3 från Jönköping och 2 från Huskvarna. Utöver aktiekapitalet erforderliga medel för kraftanläggningens utförande i enlighet med tidigare upprättat förslag (se ovan) skulle anskaffas genom upplåggande av ett obligationslån mot proprieborgen av de bägge städerna. Beslut om företagets ordnande enligt här angivna grunder fattades av stadsfullmäktige i Jönköping och Huskvarna på hösten 1917.

Kristidsförhållandena lade stora hinder i vägen för arbetets igångsättande, och det dröjde rätt länge, innan utbyggnadsplanerna började förverkligas. År 1920 verkställdes en grundlig omräkning av samtliga kostnadskalkyler, och det visade sig då, att anläggningens iordningställande skulle draga en kostnad av cirka 4,600,000 kronor mot beräknade 2,500,000 kronor i mars 1917. Då aktiekapitalet, enligt vad förut angivits, utgjorde 1,100,000 kronor, gällde det sålunda att på lånevägen uppbringa 3,500,000 kronor. Ett lån å detta belopp upptogs även 1921 mot de bägge städernas borgen. Anläggningen är ännu ej slutförd; någon uppgift om de verkliga kostnaderna kan sålunda ej lämnas.

I avbidan på Röttlekraftens tillgodogörande har Jönköpings stad enligt beslut år 1917 förvärvat vattenkraft i Landsjön samt för dess utnyttjande anlagt ett icke obetydligt kraftverk vid

Edeskvarna. Anskaffningskostnaden för detta verk belöper sig till omkring 1,300,000 kronor.

Rörande vattenkraftsfrågan i *Linköping* hänvisas till förut lämnade redogörelse ifråga om stadens övertagande av Linköpings elektriska kraft- och belysningsaktiebolag.

Borås.[1]) År 1904 stod staden inför uppgiften att, i samband med införande av kabelnät i stället för luftledningar, genomgripande utvidga sitt elektricitetsverk. Det i staden befintliga ångverket var ganska obetydligt och användes huvudsakligen för belysning, medan stadens många betydande textilfabriker begagnade sig av egna ångmaskiner. Den för elektricitetsfrågans förberedande tillsatta kommittén hade att överväga ett flertal framkomna alternativförslag, bl. a. tvenne framställningar från enskilda bolag om koncession å kraftdistributionen inom staden, båda eget nog baserade på anläggande av kraftverk vid en närbelägen större torvmosse. Koncessionsplanerna avvisades emellertid med en motivering, som i detta sammanhang kan förtjäna återgivas:

"Enligt kommitterades åsikt äro dessa anbud icke tilltalande. Det torde, även om kommunen därigenom skulle besparas en tillfällig utgift, vara mycket vanskligt för staden att genom monopol åt en enskild firma binda sina händer för lång framtid, men dock med utsikt att i händelse av förvecklingar och missnöje med monopolshavaren få efter en oviss värdering inlösa en måhända då omodern och värdelös anläggning. Tillfredsställande garantier för anläggningens bestånd och ändamålsenliga handhavande torde vara svåra att prestera för en nu än så solid firma, då ju avtalet skulle avse en lång framtid. Monopolet skulle tvivelsutan verka fördyrande för enskilda konsumenter av ljus och kraft, och staden, som hittills haft vinst av den elektriska driften, skulle väsentligen beröva sig utsikten till den ökade inkomst, som efter utvidgningen med säkerhet kan påräknas och som givetvis varit grunden till enskilda fir-

[1]) Efterföljande redogörelse grundar sig väsentligen på en uppsats av dåvarande majoren Sven Lübeck i Svenska Stadsförbundets tidskrift 1913, häfte 2, samt på tryckta byggnadsberättelser rörande kraftanläggningen vid Haby och Hulta (Borås 1919).

mors spekulationer på att vinna monopol på driften. Kommitterade tro sig för övrigt kunna i det följande uppvisa, att staden sitter inne med möjligheter att leverera elektrisk energi för billigare kostnader, än som äro tänkbara för någon enskild firma eller person, och att det sålunda icke vore riktigt att uppoffra den fördel, som därav bör följa för staden själv och dess industri.

Kommitterade hålla alltså före, att staden själv bör taga utvidgningen av den elektriska driften härstädes om hand; och då, försåvitt kommitterade veta eller kunna inse, den elektriska ström, som härför erfordras, icke kan köpas från någon i annans ägo befintlig kraftstation, måste staden själv åt sig producera den för utvidgningen nödiga energien. Av härför tänkbara metoder kunna för staden ifrågakomma endast tre, nämligen utvidgning av den befintliga ångkraftcentralstationen här i staden medelst insättande däri antingen av nya maskinaggregat för ånga eller av modern olje- (Diesel-) eller gasmotorer, upprättande av en kraftstation utom staden för genererande av elektrisk ström medelst torvgasmotorer och inrättande av en eller flera kraftstationer utom staden, drivna medelst vattenkraft."

Dessa olika möjligheter blevo föremål för ingående undersökningar, vilka resulterade i ett bestämt förord för vattenkraftsalternativet. Sedan genom särskilda sakkunniga inventering företagits av de vattenkrafttillgångar, som funnos disponibla inom en radie av omkring 4 mil från staden, beslöto stadsfullmäktige på kommitterades hemställan i augusti 1905 inköpa följande söder om staden belägna vattenfall, nämligen *Häggårdafallet* i Viskans biflod Häggån vid dess utlopp ur Frisjön, norra stranden av *Habyfallet* i Viskans biflod Slottsån vid dess utlopp ur Öresjön (södra stranden äges av Kronan) samt *Strömmen,* ett fall högre upp i Slottsån mellan Ögasjön och Sandsjön. Samtidigt inköptes vattenrätt vid utloppen av sjöarna Holtsjön och Tolken i förenämnda vattendrag i syfte att lättare kunna genomföra även dessa sjöars reglering. I planen ingick även att förvärva Kronans andel av Habyfallet, en fråga som även lyckligen löstes, ehuru först år 1911.

Till en början beslöts att låta utbygga endast *Häggårdafallet* samt i samband därmed verkställa reglering av Frisjön. Fallet utbyggdes för leverans av 1,600 à 1,800 hästkrafter. Anläggningen blev färdig i april 1908 och kostade, exklusive kabelnät och reservstation i staden, runt 615,000 kronor, därav 117,000 kronor för vattenkraftens förvärvande och därmed i samband stående ändamål samt återstoden 498,000 kronor för regleringsarbetet och kraftanläggningen. Verket, som har en leveransförmåga av omkring 3 miljoner kwt, förmådde icke för mer än några få år framåt fylla stadens växande behov av elektrisk energi.

I december 1912 beslöto därför stadsfullmäktige skrida vidare med avseende å de inköpta vattenfallens utnyttjande. Denna gång gällde det *Habyfallet,* vilket under åren 1913—14 utbyggdes för en sammanlagd kostnad av 2,302,014 kronor, varav omkring 260,000 kronor avse kostnader för förvärv av vattenrätter, mark o. dyl. Anläggningen slutbesiktigades i februari 1915 och togs därpå omedelbart i bruk.

Icke heller Habyverket kunde emellertid varaktigt tillgodose kraftbehovet inom staden. Redan i samband med beslutet om dess utbyggande hade staden inköpt de nedanför Haby belägna *Hultafallen,* där en kraftstation började anläggas i mars 1916, sålunda omedelbart efter sedan Habystationen tagits i bruk. Anläggningen blev färdig i oktober 1917. Den kostade inalles 853,000 kronor, därav 180,000 kronor för lösen av mark och vattenrätter.

Anläggningskostnaderna och den ungefärliga storleken av de tre kraftstationer, Borås stad sålunda i rask följd uppfört, sammanfattas i följande tablå:

	Anläggningsår	Anläggningskostnad Kronor	Produktion 1920 kwt
Häggårda	1908	615,000:—	2,565,970
Haby	1915	2,302,014:—	6,692,700
Hulta	1917	853,000:—	3,345,100
	Summa	3,770,014:—	12,603,770

Umeå. Det kommunala elektricitetsverkets behov av primärkraft tillgodoses i huvudsak genom leverans från *Klabböle* kraftstation i Umeälven, vilken synes hava varit i stadens ägo sedan 1880-talet. Första utbyggnaden skedde år 1889; det nuvarande verket är uppfört 1910. Hela anläggningen uppgives hava kostat runt 1,800,000 kronor, därav cirka 500,000 kronor för distributionsanläggningarna. Årsproduktionen 1920 uppgick till omkring 14,000,000 kwt.

År 1917 uppkom tanken att för stadens räkning förvärva ytterligare ett stort vattenfall, Norrforsen, och ingående förhandlingar fördes såväl rörande själva förvärvet som rörande sättet för fallets utnyttjande och det nya företagets finansiering. Emellertid visade sig affären alltför stor i förhållande till stadens ekonomiska resurser, varför planen fick förfalla. Staden, som förskaffat sig optionsrätt till fallen, överlät denna rätt på Statens vattenfallsstyrelse, vilken i gengäld förband sig bl. a. att för all framtid tillhandahålla Umeå 20 procent av den effekt, som kunde komma att alstras vid Kronans blivande kraftanläggningar i fallen.

Ifråga om *Huskvarna* hänvisas till ovan under Jönköping lämnade redogörelse.

Från *Tranås,* som sedan några år tillbaka äger och driver ett förhållandevis betydande kraftverk vid Forsnäs, föreligga icke andra uppgifter än att Forsnäsfallet inköptes 1918 för ett pris av 125,000 kronor samt färdigmonterades på våren 1920. Hela anläggningen med den 3 mil långa kraftledningen till Tranås synes hava kostat omkring 800,000 kronor.

Bland de kommunala kraftverken intager slutligen det av *Skellefteå* stad anlagda *Finnforsverket* ett framskjutet rum. Verkets tillkomsthistoria är såtillvida märklig, som ur en ursprungligen mycket blygsam plan på belysningsanläggning för stadens eget behov utvecklar sig ett affärsföretag med en årsproduktion, vilken år 1920 uppgick till ungefärligen samma siffra som vid de av Sydsvenska kraftaktiebolaget numera ägda Hemsjöanläggningarna (respektive 42,5 och 44,3 miljoner kwt).

Frågan om införande av elektrisk belysning var första gången på tal i allmänna rådstugan år 1887. En kommitté tillsattes, vilken år 1896 hemställde, att rådstugan måtte bemyndiga drätselkammaren att åt staden förvärva erforderlig vattenkraft. Sedermera tillsattes en ny kommitté, som föreslog staden att inköpa Selsforsens vattenfall. Kostnaderna för fallets utbyggande ställde sig emellertid för höga. Samma förhållande ansågs gälla för andra föreslagna vattenfall. Man utredde då även möjligheten av att anlägga ett acetylengasverk, men en dylik anläggning befanns vara både dyrbar och mindre lämplig. Slutligen beslöt rådstugan i juli 1901 att för en kostnad av 85,000 kronor anlägga ett med ånga drivet elektricitetsverk. Beslutet upphävdes av rådstugan redan samma månad, och i januari 1902 beslöts i stället att inköpa södra delen av Finnforsfallet för 25,000 kronor. Staden gick dock snart ifrån även sistnämnda beslut och lämnade år 1902 åt två privatpersoner koncession på anläggning och drift av ett elektricitetsverk, som skulle drivas med ånga. Denna anläggning kom emellertid aldrig till stånd.

Först år 1906 togs frågan upp på nytt. I juni samma år beslöto stadsfullmäktige att inköpa det s. k. Lillfallet ovanför Finnforsen för 3,000 kronor. Påföljande månad inköptes ytterligare 6 vattenfall eller delar av fall i Skellefteälven för ett belopp av 150,000 kronor. Samtidigt antogs ett anbud från handelsfirman Markstedt & Söner samt Bure aktiebolag om förhyrandet av 800 hästkrafter för drivande av en sulfitfabrik. Under arbetet med fallens utbyggande slöt staden nya kontrakt om kraftleverans, bland vilka märkes ett med Ytterstfors trävaruaktiebolag om icke mindre än 2,000 hästkrafter.

Kraftverket igångsattes den 1 juli 1908. Efterfrågan på kraft från den uppblomstrande träindustriens sida var emellertid så stark, att staden redan påföljande år måste besluta nya utbyggnader av fallen. Vid den nya delen av kraftverket började driften den 26 januari 1912, sedan åren 1909 och 1910 nya kontrakt om stora strömleveranser tecknats med aktiebola-

get Skellefteå trämassefabrik och Ytterstfors trävaruaktiebolag.

Anläggningskostnaderna uppgingo vid 1920 års slut till 2,950,290 kronor, och verkets bokförda värde vid samma tidpunkt till 2,049,734 kronor. Omsättningen har under åren 1911—1920 utgjort respektive kronor 139,700, 260,128, 314,865, 299,091, 300,264, 312,737, 318,358, 399,599, 464,895 och 505,101.

Såsom redan antytts, hava åtskilliga städer, ehuru de för den närmaste framtiden haft sitt kraftbehov fyllt genom avtalade leveranser från statens eller enskilda kraftverk, sett sig föranlåtna att, med tanke på förhållandena vid tiden för dessa avtals upphörande, säkra sig tillgång till egna vattenfall. Ett intressant men ej särdeles uppmuntrande exempel på en sådan mera långsiktig vattenkraftspolitik erbjuder *Karlstad.*

Primärkraften till stadens elektricitetsverk erhålles för närvarande från Dejefors kraftstation (ägare Dejefors kraft- och fabriksaktiebolag), som emellertid blott kunnat kontrahera en förhållandevis liten energimängd på varaktig leverans, medan den i övrigt erforderliga kraften bekommits på villkor, att leveransen skulle få upphöra efter 6 månaders uppsägning. Då man trodde sig hava att räkna med en sådan eventualitet, varvid staden givetvis skulle råka i stort bryderi, önskade man för dess räkning förvärva någon lämplig kraftkälla och sålunda vinna säkerhet för ett kontinuerligt tillgodoseende av de förefintliga behoven.

Till staden ingavs i början av år 1918 anbud, *dels* på övertagande av hela aktiestocken i *Kohlsäters aktiebolag* med ett aktiekapital av 195,000 kronor, fördelat på 390 aktier à 500 kronor, *dels* på inköp av *Snarkils* bruk med vattenrätt och jordområde vid Snarkilsströmmen i Silleruds socken, vidare av *Karlsfors,* ett landområde beläget å ömse sidor om Forsbyälven, jämte Karlsfors bruk med vattenfall, likaså i Silleruds socken, vidare av *Blixbol* eller Emilsdals vattenfall med strand-

rätt å ömse sidor om Lillälven jämte såg, kvarn och bruksbyggnad i Gillberga socken, vidare av egendomen *Övre Kohlsäter* med vatten och vattenkraft i Kohlsäters- och Lillälven jämte såg och kvarn, allt i Långseruds socken, samt slutligen vattenrätt och dammfästen vid *Öjesjöns* utlopp (Långseruds socken). Kohlsäters aktiebolag, som ägde fastigheter och vattenrätter inom Gillberga, Långseruds, Svanskogs och Mo socknar, ägde bl. a. en såg jämte elektrisk kraftstation, en trämassefabrik inrättad för kartongtillverkning jämte därtill ansluten såg, ävensom anbetarebostäder, magasin m. m. samt ytterligare en elektrisk kraftstation med maskinistbostad. Bolaget hade vidare stora skogsarealer, inalles omkring 4,000 tunnland. Bolagets alla tillgångar värderades i runt tal till 2,100,000 kronor. Aktierna utbjödos till det nominella värdet, 195,000 kronor. Med övertagandet av ifrågavarande aktier följde emellertid ansvarigheten för bolagets alla skulder, vilka den 31 december 1917 uppgingo till omkring 1,5 miljoner kronor. Övriga utbjudna, här ovan uppräknade egendomar betingade tillhopa en köpeskilling av 423,000 kronor. Formellt skulle saken så ordnas, att jämväl sistberörda egendomar försåldes icke till staden direkt utan till Kohlsätersbolaget.

Stadsfullmäktige beslöto i april 1918 godkänna de sålunda föreliggande anbuden, i vilket sammanhang staden jämväl åtog sig borgen å intill 500,000 kronor för Kohlsätersbolaget, avseende i första hand de lån, som erfordrades för bolagets förvärvande av ovannämnda fastigheter.

Meningen var nu, att på ett särskilt, av staden bildat kraftbolag skulle överlåtas de delar av Kohlsäterskomplexet och eljest förvärvade egendomar, som voro av omedelbar betydelse för lösningen av stadens kraftfråga, medan trämasse- och kartongfabriken, skogsmarkerna, sågverksanläggningarna och annat sådant snarast möjligt borde försäljas. Denna plan realiserades även såtillvida som år 1919 bildades *Kohlsäters kraftaktiebolag,* likaså med Karlstad stad såsom praktiskt taget enda intressent. Detta övertog vattenfallen vid Snarkil, Karlsfors,

Övre Kohlsäter och Blixbol samt vattenrätten med dammfästen vid Öjesjöns utlopp, allt för en köpeskilling av 438,000 kronor. Kraftbolaget har sedermera uppfört en ganska betydande kraftstation vid Blixbol.

Däremot visade det sig omöjligt att till antagbart pris försälja de fabriksanläggningar och övriga egendomar, som kvarstannat hos det ursprungliga bolaget, i fortsättningen kallat industribolaget, och sedan konjunkturen på trävarumarknaden avsevärt försämrats, torde förhoppningarna om en snar avveckling av denna affär icke vara synnerligen stora. Då staden i realiteten äger bolagets samtliga aktier, har naturligtvis ansvaret för bolagets drift i sista hand vilat på denna. För beredande av erforderligt driftskapital har staden nödgats att ej blott kvarstå i ovan omförmälda borgen för 500,000 kronor, även sedan väsentliga delar av den fasta egendom, för vars förvärvande nämnda borgen ursprungligen tecknats, övergått på kraftbolaget, utan också att utsträcka sitt borgensansvar så, att staden hos Värmlands enskilda bank iklädde sig bristborgen som för egen skuld för 1 miljon kronor av ett kreditbelopp å högst 2,350,000 kronor, som beviljats eller kunde komma att beviljas mot pant av fastighets- och förlagsinteckningar i bolagets egendom.

Industribolagets rörelse visade för åren 1918 och 1919 någon vinst, ett resultat som dock, enligt vad av en på stadsfullmäktiges föranstaltan verkställd särskild granskning synes framgå, är till riktigheten tämligen tveksamt. Granskningsmännen förmenade sålunda, att vid rationell bokföring bort i stället för vinst redovisas förlust å respektive 22,000 och 47,000 kronor, vilka siffror ytterligare bort höjas med respektive 33,000 och 31,000 kronor, motsvarande bristande avskrivningar å byggnader, maskiner och inventarier. Hur härmed förhåller sig är givetvis omöjligt för en utomstående att bedöma. För 1920 uppgives en vinst å 28,000 kronor, men 1921, då omslaget på pappers- och trämarknaden gjorde sig med full styrka gäl-

lande, redovisas en förlust av 498,357 kronor.[1]) Härmed hade en sådan situation inträtt, att bolaget antingen måste jämlikt aktiebolagslagen träda i likvidation eller ock rekonstrueras. Det sistnämnda alternativet valdes. Rekonstruktionen genomfördes på sådant sätt, att aktiekapitalet ökades med 1 miljon kronor, vilket belopp Karlstads stad ensam tecknade mot det att staden befriades från sin dittillsvarande borgen å samma belopp. Enligt i detta sammanhang upprättade kalkyler antogs, att bolagets förlust för år 1922 skulle kunna begränsas till 15,000 kronor.

Hur affären slutligen kan komma att utfalla är givetvis omöjligt att nu förutse, då detta väsentligen är beroende av den blivande konjunkturutvecklingen. För att rätt bedöma Kohlsätertransaktionen i dess helhet erfordras även säkrare kännedom om innebörden av den mellan industri- och kraftbolagen träffade uppgörelsen än som vid föreliggande utredning stått till buds. Antydningar hava icke saknats, att det pris, som åsatts den på sistnämnda bolag överlåtna egendomen, hållits så lågt, att sålunda en viss marginal uppkommit, inom vilken eventuella slutliga förluster på industribolaget kunna rymmas, utan att affären såsom helhet betraktad behöver bliva förlustbringande. Å andra sidan skymtar den uppfattningen, att kraft-

---

[1]) Balansräkningen visar:

Tillgångar	31/12 1921	Skulder	31/12 1921
Fastigheter	1,463,359: 85	Lån i Värml. enskilda Bank	2,250,000: —
Kraftledningar	3,891: 45	Ogulden ränta å d:o	88,113: 68
Inventarier, fasta	260,455: 68	Värmlands läns Hypoteksförening	3,628: 87
» , lösa	81,254: 50	Karlstads sparbank	225: —
Fabrikens lager	103,128: 67	Kreditivet	98,561: 22
Sågens lager	46,807: 91	Skulder till diverse personer	147,455: 07
Lantbrukets spannmål, foder m. m.	23,431: 40	Aktiekapitalet	191,000: —
Skogarna	83,410: 57	Reservfonden	7,500: —
Kassabehållning	729: 69	Vinst	—
Diverse rekvisita	33,953: 60		
Aktier	100,000: —		
Utestående fordringar	87,702: 74		
Förlust	498,357: 78		
Summa kronor	2,786,483: 84	Summa kronor	2,786,483: 84

leveransen från kraftbolaget till industribolaget betalas på ett sätt (2 öre per kilowatt), som innebär en dold subvention till det senare från det förra. I berörda frågor torde väl meningarna komma att förbliva delade. Däremot synes man på ort och ställe numera vara ganska enig om, att ett förvärv av den beskaffenhet, som här förekommit, rymmer långt flera moment av spekulativ och i övrigt osäker art än lämpligen bör vara fallet, när kommunala intressen äro implicerade.

I dessa anteckningar rörande den stadskommunala kraftpolitiken bör slutligen några ord ägnas åt *Sydsvenska kraftaktiebolaget,* ett företag med starkt kommunalt inslag och av högst betydande dimensioner.

På bekostnad av enskilda personer i Skåne och Halland anställdes år 1905 en utredning angående möjligheten att nyttiggöra Lagaåns obegagnade krafttillgång. Sedan denna utredning givit ett uppmuntrande resultat, beslöts den 31 maj 1905 att söka bilda ett bolag under benämningen *Sydsvenska elektriska aktiebolaget* med ändamål att leverera elektrisk energi till industricentra utmed och i närheten av västkusten från Halmstad till Malmö. Bolagets interimsstyrelse utsände omedelbart till de städer, som ligga inom ifrågakommande rayon, närmare förslag om verksamhetens ordnande.

Från städernas sida möttes förslaget med stort intresse. På sammanträden mellan delegerade från Malmö, Hälsingborg, Lund, Halmstad och Landskrona enades man om att medverka vid bolagets bildande. Delegerade föreslogo för sin del, att städerna borde ingå såsom största delägare i det tilltänkta bolaget.

Efter att stadsfullmäktige i nyssnämnda städer beslutat under vissa villkor teckna aktier i bolaget, bildades detta år 1906 med ett aktiekapital av lägst 3,600,000 kronor. Aktierna lyda å 100 kronor. Preferensaktier à 6 procent få utgivas till sammanlagt högst ⅓ av utelöpande aktiekapital. Sedan stamaktierna även bekommit 6 procent utdelning, äro samtliga aktier

likställda i förhållande till ytterligare vinst. Aktierna utfärdades i två serier A och B, av vilka den förstnämnda, omfattande två tredjedelar av det utelöpande kapitalet, övertogs av de intresserade städerna. Aktiebreven av serien A innehålla föreskrift, att, om aktie övergår till annan, som icke redan är aktieägare, förutvarande aktieägare skola vara berättigade att, inom sex månader från det hembud skett, tillösa sig densamma med belopp, som, i brist på åsämjan, bestämmes av skiljemän.

Vid bolagets bildande övertogo städerna 24,000 aktier, varav Malmö 12,000, Hälsingborg 4,500, Lund 2,250, Halmstad 3,000 och Landskrona 2,250 aktier.

Samma år bolaget bildades träffades mellan ifrågavarande städer ett särskilt avtal för tillgodoseende av deras gemensamma intressen uti bolaget. Enligt detta avtal skall vid ökning av aktiekapitalet teckningsrätt, som en eller flera städer icke önska begagna, fördelas mellan övriga städer efter förhållandet mellan deras andelar i aktiemajoriteten. Vill någon stad avhända sig aktier, skola dessa först hembjudas övriga städer till inlösen. För beredande och handläggning av ärenden, som beröra städernas rätt och intressen i bolaget, utser varje stad tre ombud, vilka tillsammans med övriga städers ombud bilda en städernas gemensamma delegation. I bolagets styrelse, som består av nio ledamöter, väljas två representanter för Malmö och en representant för var och en av de övriga städerna. I det ursprungliga avtalet saknades bestämmelser angående giltighetstid. Först år 1910 uppnåddes enighet om att avtalet skulle gälla under 25 år från den 1 januari 1910.

Kraftanläggningarna vid Lagaån kunde tagas i bruk under våren 1909. Kostnaderna för fallens utbyggnad, kraftstationer, ledningar och transformatorstationer uppgingo då till cirka 8,000,000 kronor.

Redan vid starten vände bolaget sig till andra avnämare av elektrisk energi än de i bolaget intresserade städerna. År 1920 omfattade bolagets distributionsområde — utom nämnda städer (Malmö, Hälsingborg, Lund, Landskrona och Halmstad) —

jämväl Trälleborg, Eslöv och Ängelholm ävensom stora landsbygdsdistrikt i Skåne och Halland.

Utbyggnaden av vattenfallen i Lagaån fortsatte i rask takt. De viktigaste av dessa fall äro Majenfors, Bassalt, Knäred, Nodre och Skogaby. Under förutsättning av fullständig reglering av Lagans källsjöar beräknas den teoretiskt möjliga effekten av ifrågavarande fall till 258 miljoner kwt, av vilket belopp i praktiken omkring 220 miljoner kwt anses kunna uttagas. År 1919 utgjorde energiförbrukningen inom bolagets distributionsområde cirka 110 miljoner kwt, vilket motsvarade fulla produktionsförmågan av de vid denna tidpunkt befintliga kraftanläggningarna.

Verkställda beräkningar visade emellertid, att ett realiserande av föreliggande nya elektrifieringsplaner jämte påräknad ökning av energiförbrukningen hos redan anslutna abonnenter skulle komma att under den närmaste 10-årsperioden, räknat från 1920, driva upp kraftbehovet inom distributionsområdet till omkring 250 miljoner kwt, vadan alltså, då det disponibla kraftbeloppet utgjorde 220 miljoner kwt, vid periodens slut en brist å 30 miljoner kwt skulle föreligga.

I denna situation ansåg sig bolagets ledning böra undersöka, huruvida icke ett redan inlett samarbete med *Hemsjöbolaget* kunde utvecklas därhän, att bägge bolagens kraftresurser ställdes under gemensam ledning och förvaltning. Hemsjöbolaget ägde vid denna tidpunkt 12 olika fall i Mörrumsån, Helgeån, Ronnebyån och Sibbarpsån med en möjlig årsproduktion av ungefär 210 miljoner kwt. Betydande mängder av denna vattenkraft var outnyttjad, och verkställd undersökning ansågs giva vid handen, att ännu 1930 Hemsjöbolaget skulle förfoga över ett disponibelt kraftöverskott å 80 miljoner kwt. Sydsvenska och Hemsjö kompletterade sålunda varandra på ett synnerligen lyckligt sätt vad kraftresurserna angår.

Konsekvenserna av detta sakförhållande drogos år 1920, då beslut fattades om Hemsjöbolagets fullständiga uppgående i Sydsvenska. Hemsjö överlät till Sydsvenska samtliga sina till-

gångar med skyldighet för det senare bolaget att i likvid lämna nominellt 6,992,400 kronor i sina stamaktier med kupong fr. o. m. 1920 samt övertaga det förra bolagets samtliga förbindelser. Då emellertid härigenom städernas majoritet i Sydsvenska skulle bortfalla, bestämdes vidare, att Hemsjöintressenterna skulle till de i Sydsvenska intresserade städerna sälja hälften av de nyförvärvade aktierna eller nominellt 3,496,200 kronor. Priset utgjorde 125 kronor per aktie med 6 procent ränta därå från den 1 januari 1920.

Någon annan hållpunkt för bedömande av transaktionens ekonomiska innebörd föreligger icke än en uppgift därom, att Hemsjöbolagets sammanlagda aktiestock utgjordes av 17,481 aktier å nominellt 300 kronor eller tillhopa 5,244,300 kronor. I utbyte häremot erhölls, såsom redan nämnts, dels aktier i Sydsvenska å nominellt 3,496,200 kronor, dels ett kontant belopp, svarande mot en lika stor aktiepost efter 125 kronor per aktie eller 4,370,250 kronor, alltså tillsammans 7,866,450 kronor. Bekant är vidare, att nettovinsten för Hemsjöbolaget 1919 uppgick till 686,000 kronor.

Den sålunda verkställda nyemissionen tillförde städerna följande antal aktier i Sydsvenska kraft:

Malmö	17,481
Hälsingborg	6,555
Halmstad	4,370
Landskrona	3,278
Lund	3,278

Genom övertagandet av Hemsjöbolaget utvidgades Sydsvenska krafts avsättningsområde till att omfatta ytterligare följande städer, nämligen Karlskrona, Kristianstad, Ystad, Växjö, Karlshamn, Ronneby, Hässleholm och Simrishamn jämte en betydande del av Blekinge, Smålands och norra Skånes landsbygd.

Under år 1921 har ytterligare ett stort kraftföretag, *Finsjö kraftaktiebolag,* införlivats med Sydsvenska kraftaktiebolaget.

Finsjöbolaget, som bildades 1910 med syfte att tillvarataga vattenkraften i Emån och Alsterån, och vars avsättningsområde utgjorts av, förutom delar av östra Smålands landsbygd, städerna Kalmar och Oskarshamn, har tillkommit på initiativ av sistnämnda stad, vilken ock ägde samtliga aktier i företaget. Med ett aktiekapital av blott 654,000 kronor hade bolaget verkställt nyanläggningar till en kostnad, som torde hava överskridit 10 miljoner kronor. Finansieringen skedde väsentligen genom anlitande av lånevägen. År 1921 hade sålunda bolaget mot Oskarshamns stads borgen upptagit lån å ej mindre än 8,123,000 kronor, varjämte torde hava funnits ytterligare en del lån utan stadens borgen. Bolaget, som i början lämnade någon utdelning, arbetade under de senare åren på grund av kapitalbrist, otillräckligt avsättningsområde och andra sådana svårigheter, tämligen tungt. Efter 1916 har ingen utdelning lämnats. Situationen tecknade sig sålunda ganska ogynnsam för Oskarshamn med dess i förhållande till stadens ekonomiska bärkraft högst betydande engagemang i Finsjö.

Mot slutet av år 1920 inleddes förhandlingar med Sydsvenska kraftaktiebolaget rörande Finsjöföretagets uppgående i detta bolag. Företagna undersökningar visade, att de svårigheter, med vilka Finsjö såsom isolerad affär haft att dragas, genom den planerade sammanslagningen skulle komma att bortfalla. Sydsvenska skulle tillföras ytterligare kraftresurser av betydande storlek (vid Finsjö-komplexets fulla utbyggnad cirka 95 miljoner kwt) och till ett moderat pris, och denna kraft kunde i Sydsvenskas ägo nyttiggöras på ett rationellt sätt.

Förhandlingarna ledde till att uppgörelse mot slutet av år 1921 träffades av innehåll, att Oskarshamns stad på Sydsvenska kraftaktiebolaget överlät samtliga aktier i Finsjö, nominellt å 654,000 kronor, mot det att staden erhöll aktier å nominellt samma belopp i Sydsvenska. Oskarshamn tillförbands att icke uppsäga den borgen, staden iklätt sig för Finsjöbolagets olika lån, varvid Sydsvenska å sin sida förpliktade sig att hålla Os-

karshamn skadeslös på grund av alla förluster i följd av denna borgen liksom ock för den borgen, staden ingått för Finsjöbolagets kontrakt rörande kraftleverans till Kalmar eller andra kraftemottagare. Oskarshamn berättigades och förpliktades att som sjätte stad ansluta sig till den förut omförmälda överenskommelsen emellan städerna Malmö, Lund, Landskrona, Hälsinborg och Halmstad angående gemensamt tillvaratagande av deras intressen i Sydsvenska kraftaktiebolaget med rätt för Oskarshamn att, när så ske kunde utan undanträngande av någon av de dåvarande representanterna för de enskilda aktieägarna, erhålla plats i styrelsen för en representant jämte suppleant.

Sydsvenskas inbetalda aktiekapital, som, enligt vad förut anförts, ursprungligen uppgick till 3,600,000 kronor, ökades för genomförande av Hemsjököpet med 6,992,400 kronor och för genomförande av Finsjököpet med 654,000 kronor samt uppgår följaktligen för närvarande till 11,246,400 kronor. Vad i övrigt erfordrats för finansieringen av kraftförvärv, nyanläggningar o. dyl. har anskaffats genom lån, dels med, dels utan borgen av de intresserade städerna. De ursprungliga stadsintressenterna hava sålunda beslutat teckna borgen för inalles 39,000,000 kronor, varav dock större delen ännu ej upptagits. Därtill kommer Oskarshamns förut omnämnda borgen å mer än 8,100,000 kronor, vilken formellt kvarstår, ehuru Sydsvenska kraftbolaget såsom sådant i första hand svarar för förbindelserna. Genom särskilda avtal hava städerna sig emellan fördelat betalningsansvaret för de tecknade borgensförbindelserna.

Å omstående sida lämnas en sammanställning av städernas engagemang i Sydsvenska kraft, såvitt uppgifter därom kunnat erhållas.

Rörande det ekonomiska utbytet av Sydsvenska kraftaktiebolagets verksamhet kan meddelas, att till och med 1917 å preferensaktierna utdelats 6 procent, samt å stamaktierna från 1913—1917 respektive 5, 4, 5, 6 och 6 procent. Under åren

1918—1920 var utdelningen å såväl preferens- som stamaktier respektive 8, 10 och 8 procent.

Aktieägare	Aktieinnehav		[1])Borgensansvar
Malmö	2,948,100	58,24 %	19,500,000
Lund	552,800		3,656,250
Landskrona	552,800		3,656,250
Hälsingborg	1,105,500		7,312,500
Halmstad	737,000		4,875,000
Oskarshamn	654,000		[2]) 8,100,000
Enskilda	4,696,200	41,76 %	—
	11,246,400		47,100,000

Distributionsverk.

Såsom förut erinrats, räknas för överskådlighetens skull i denna redogörelse till gruppen *distributionsverk* alla sådana elektricitetsverk, som i väsentlig mån äro hänvisade till utomstående kraftkällor för tillgodoseende av behovet av primärkraft. Att vid denna indelning en stark schematisering ägt rum behöver knappast påpekas. Rena distributionsföretag i den meningen att alls ingen kraft produceras av verket självt utan hela den energimängd, som fördelas, inköpes från annat håll, förekomma blott i de mindre städerna. Vanligen hava de såsom distributionsföretag karakteriserade verken även egen kraftproduktion i större eller mindre omfattning, antingen, såsom exempelvis i *Gävle, Örebro, Västerås, Uddevalla, Köping, Hedemora* m. fl. städer, grundad på egna vattenresurser, eller, såsom i *Göteborg, Malmö, Hälsingborg, Eskilstuna* m. fl. städer, på egna bränsleverk, eller på bägge dessa produktionsmeto-

[1]) Det må ännu en gång erinras, att icke alla de lån, som här redovisas, ännu blivit upptagna. Bortsett från Finsjölånen med Oskarshamns stads borgen torde i oktober 1922 av de planerade lånen hava utsläppts inalles 13 miljoner kronor; återstående belopp, omkring 26 miljoner, är avsett att successivt upptagas i mån så erfordras för utvidgning av kraftstationer, ledningsnät o. dyl.

[2]) Se ovan.

der. Rörande dessa förhållanden hänvisas till den inledningsvis meddelade översiktstablån.

Ibland ställer det sig t. o. m. svårt att avgöra, huruvida den abonnerade vattenkraften eller den vid verket självt producerade vatten- eller bränslekraften spelar den viktigaste rollen för vederbörande företag. Gränsen, mellan vad här kallats kombinerade kraft- och distributionsverk samt de egentliga distributionsverken, blir därför med nödvändighet något svävande. Uppdelningen torde icke desto mindre giva en viss föreställning om de olika företagens särart.

Bland de i kommunal ägo varande distributionsföretagen, till antalet 58, stödja sig icke mindre än 24 i huvudsak eller till väsentlig del på kraft från *statens vattenverk* i Trollhättan eller Älvkarleby, 18 på kraft från *Sydsvenska kraftaktiebolaget*, vilket enligt vad ovan utvecklats, står under starkt kommunalt inflytande, medan blott 15 för sitt kraftbehov äro beroende av helt och hållet privata leverantörer. Jämväl tillhandahållandet av primärkraft åt distributionsverken utgör sålunda i mycket stor omfattning en det allmänna påvilande uppgift.

I allmänhet synes förhållandet mellan leverantören av primärkraft och det distribuerande verket hava ordnats på sådant sätt, att åt det sistnämnda anvisats ett visst, på kartan bestämt område, inom vilket blott verket men icke dess leverantör äger tillhandahålla förbrukare elektrisk energi. Understundom göras dock vissa undantag från denna regel till leverantörens förmån. Av mindre praktisk betydelse är därvidlag den av statens vattenkraftsverk vanligen fordrade klausulen om direkt distribution till kronans egna byggnader, verk och inrättningar inom distributionsområdet. Viktigare inskränkningar förekomma emellertid, exempelvis i Trollhättan, där det kommunala verket blott handhar distributionen för belysning och dylika ändamål, medan praktiskt taget hela industridistributionen, vilken här är synnerligen omfattande, skötes av statens vattenkraftverk direkt. Något liknande torde gälla i fråga om Sydsvenska kraftaktiebolagets ställning till städerna *Kristianstad*

och *Karlshamn*, varest vissa större förbrukare synas vara bolagets omedelbara kunder.

Distributionsområdets storlek, priset å primärkraften och övriga leveransvillkor äro självfallet i hög grad bestämmande för distributionsföretagets bärighet och utvecklingsduglighet. En närmare undersökning av hithörande förhållanden har på grund av materialets stora omfattning och skiftande beskaffenhet icke nu kunnat verkställas och torde på det hela taget, såsom sakerna för tillfället stå, vara ganska ofruktbar. Även med kännedom om sättet för dessa frågors ordnande i de särskilda fallen torde nämligen tillsvidare några säkra slutsatser rörande värdet av den ekonomiska politik, som från städernas sida blivit förd på elektricitetsområdet, näppeligen kunna dragas. Svårigheterna därutinnan beröras närmare i en kommande avdelning.

Sammanfattande uppgifter angående det allmänna och enskilda initiativets betydelse för elektricitetsfrågan i städerna.

Till sammanfattning av vad här anförts i fråga om det allmänna och enskilda initiativets betydelse för städernas elektrifiering, må slutligen vidstående tabellariska översikt lämnas.

Av orsaker, som förut angivits, kan tablån icke göra anspråk på full exakthet. De olika kategorier, som där redovisas, flyta i verkligheten stundom över i varandra. Så har exempelvis bland enskilda verk upptagits de tre "kommunala bolagsverken" i Östersund, Sala och Arvika. I denna kategori återfinnas också några företag, som för primärkraftens anskaffande äro beroende av statens, Sydsvenskas eller enskild kommuns kraftkällor, andra gränsfall att förtiga. I stort sett torde dock tablån vara ganska belysande för den faktiska ställningen. Den ger vid handen, *att* av hela stadsbefolkningen mer än ⅓ eller nära 37 procent tillhandahålles sitt behov av elektrisk energi uteslutande genom vederbörande stads egen försorg, *att* ytterligare mer än hälften (26,04 + 19,53 + 7,96 eller 53,5 procent) ingår i den kommunala abonnentkretsen, ehuru staden i sin ord-

Elektricitetsverken i städerna med hänsyn till företagare, huvudsakliga kraftkällor och verksamhetsområden.

	Antal verk	Vederbörande städers folkmängd 1921	Förestående i % av rikets totala stadsbefolkning
A. **Kommunala verk.**			
I. *Kraft- och distributionsverk* (helt självförsörjande) Stockholm, Norrköping, Jönköping, Borås, Linköping, Nyköping, Härnösand, Visby, Nässjö, Umeå, Tranås, Åmål, Arboga, Falkenberg, Filipstad, Vetlanda, Lindesberg, Skellefteå, Haparanda, Nora, Laholm, Säter, Trosa	23	660,943	36,75
II. *Distributionsverk*			
a) Anslutna till statens kraftverk. Göteborg, Gävle, Västerås, Eskilstuna, Uppsala, Trollhättan, Södertälje, Uddevalla, Skövde, Köping, Alingsås, Skara, Enköping, Norrtälje, Djursholm, Strängnäs, Lysekil, Vaxholm, Hedemora, Kungälv, Torshälla, Marstrand, Mariefred, Sigtuna	24	468,405	26,04
b) Anslutna till Sydsvenska kraftaktiebolaget. Malmö, Hälsingborg, Karlskrona, Lund, Landskrona, Halmstad, Kalmar, Kristianstad, Ystad, Trälleborg, Växjö, Oskarshamn, Karlshamn, Eslöv, Ängelholm, Ronneby, Hässleholm, Simrishamn	18	351,157	19,53
c) Anslutna till enskilda kraftföretag. Örebro, Karlstad, Sundsvall, Söderhamn, Luleå, Lidköping, Huskvarna, Eksjö, Mariestad, Örnsköldsvik, Vimmerby, Sollefteå, Skänninge, Kungsbacka	15	143,142	7,96
Transport	80	1,623,647	90,28

	Antal verk	Vederbörande städers folkmängd 1921	Förestående i % av rikets totala stadsbefolkning
Transport	80	1,623,647	90,28
B. **Enskilda verk.**			
Östersund, Falun, Mölndal, Västervik, Kristinehamn, Vänersborg, Sala, Varberg, Katrineholm, Arvika, Boden, Falköping, Mjölby, Motala, Avesta, Tidaholm, Ludvika, Sölvesborg, Värnamo, Ulricehamn, Piteå, Strömstad, Vadstena, Söderköping, Hjo, Askersund, Borgholm, Öregrund, Skanör—Falsterbo, Gränna, Östhammar	31	173,988	9,72
Summa	111	1,797,635	100,00

ning köper större delen av den kraft, som distribueras, från utomstående, *samt att* endast knappa 10 procent (9,72) tillhöra den enskilda företagsamhetens direkta klientel. Vad primärkraften angår äro städer, tillsammans representerande 36,75 procent av stadsbefolkningen i dess helhet, "självförsörjande", städer omslutande 26,04 procent hänvisade till statens vattenkraftverk och städer, vars folkmängd utgör 19,53 procent av rikssiffran, abonnenter hos Sydsvenska kraftbolaget, d. v. s. ett väsentligt kommunalt företag. Primärkraft från i egentlig mening enskilda producenter har avgörande betydelse blott för städer med tillhopa 17,7 (7,96 + 9,72) procent av städernas samlade folkmängd. Allt som allt torde sålunda kunna sägas, att den privata företagsamheten numera handhar en mycket ringa del av elektricitetstillförseln till städerna. Kraftmarknaden behärskas tämligen suveränt av den samhälleliga verksamheten, statens däri inbegripen.

De kommunala elektricitetsverkens årsproduktion och tariffer.

Uppgifterna från 1890-talet angående årsproduktion och tariffer äro mycket sparsamma. Först från och med år 1907 föreligger Svenska Elektricitetsverksföreningens statistik, varur huvudparten av i det följande lämnade uppgifter hämtats. De från år 1896 tillgängliga uppgifterna visa en i jämförelse med år 1908 obetydlig årsproduktion och höga tariffer. Åren omkring 1905 utmärkas av ett allmänt fastställande av nya och lägre tariffer och en hastig stegring i årsproduktionen.

Efter år 1908 kommer vattenkraften till allt större användning. Nya mera strömbesparande lamptyper bliva kända, och produktionen stegras än ytterligare. Tack vare vattenkraften kunde elektricitetsverken även under krigsåren fortsätta den tidigare utvecklingen. Restriktiva åtgärder för minskning av efterfrågan på elektrisk energi behövde endast vidtagas av några få elektricitetsverk, däribland Stockholms.

I efterföljande tabell hava sammanställts uppgifter angående drivkraft, total årsproduktion och tariffer vid de kommunala elektricitetsverken åren 1896, 1908, 1913 och 1919. Städerna hava ordnats efter folkmängdens storlek den 1 januari 1919. Uppgifter inom parentes avse privata verk, som sedermera övertagits av kommunen.

Redogörelse lämnas i tabellen endast för grundpriset per kwt; på dessa pris givas i allmänhet rabatter vid större förbrukning. Men härtill kommer en mångfald olika specialtariffer, exempelvis en viss avgift per år och normalljus vid belysning samt en viss avgift per år och hästkraft vid industriell energiförbrukning. Till dessa specialtariffer har hänsyn ej kunnat tagas.

Årsproduktionen har såsom synes stegrats i en oerhörd omfattning. I *Eskilstuna,* där elektricitetsverket kommunaliserades år 1913, var årsproduktionen år 1919 mera än 20 gånger så stor som år 1908. Den ökades under samma tid i *Malmö, Hälsingborg* och *Västerås* cirka 10 gånger, i *Norrköping* och *Gävle*

Drivkraft, årsproduktion och tariffer vid kommunala elektricitetsverk åren 1908, 1913 och 1919.

(*Anm.* Följande förkortningar användas: r = rabatt vid större förbrukning; h = högre pris vid förbrukning utöver viss maximigräns; d = dubbeltariff, d. v. s. den högre avgiften tillämpas under belysningstid; l = likström; v = växelström.)

Stad	År	Drivkraft	Total årsproduktion kwt.	Försäljningspris i öre pr kwt.		Anm.
				för belysn.	för kraft	
Stockholm ...	1908	ånga	18,912,872	40 r.	20 r.	
	1913	»	36,882,800	30 r.	15 r.	
	1919	vatten och ånga ...	78,632,850	40 h.	24 h.	
Göteborg ...	1908	ånga	—	35 r.	18 r.	
	1913	vatten och ånga ...	28,640,141	35 r.	15 r.	
	1919	» » » ...	60,858,721	35 r.	15 r.	
Malmö	1908	ånga	3,013,530	35 r.	20 r.	
	1913	vatten	22,177,762	35 r.	20 r.	
	1919	»	30,644,981	35 r.	20 r.	
Norrköping	1908	råolja	1,910,762	40	16	d. 40 öre
	1913	vatten och råolja	2,081,369	35	16 r.	
	1919	» » »	13,816,220	45 r.	25 r.	
Hälsingborg	1908	ånga	950,600	40 r.	20 r.	
	1913	vatten och ånga ...	4,529,187	40 r.	20 r.	
	1919	» » » ...	11,293,423	40 r.	20 r.	
Gävle	1908	vatten	739,560	40 r.	20	
	1913	»	1,638,403	35 r.	20 r.	
	1919	»	5,548,774	45	30	
Örebro	1908	»	—	35 r.	35 r.	
	1913	»	4,462,176	35 r.	l. 35 r. v. 20	
	1919	»	7,693,061	35 r.	l. 35 r. v. 20	
Eskilstuna ...	(1908	ånga	276,378	40 r.	30 r.)	
	1913	»	—	35 r.	20 r.	
	1919	vatten	6,571,148	35 r.	pr hkr.	

Drivkraft, årsproduktion och tariffer vid kommunala elektricitetsverk åren 1908, 1913 och 1919.

Stad	År	Drivkraft	Total årsproduktion kwt.	Försäljningspris i öre pr kwt.		Anm.
				för belysn.	för kraft	
Jönköping	1908	ånga	411,649	32 r.	22 r.	
	1913	»	821,706	32 r.	18 r.	
	1919	vatten	1,948,206	36	20	
Västerås	1908	vatt. o. ånga	247,000	40 r.	30 r.	
	1913	» » brännolja	942,423	36 r.	20 r.	
	1919	vatten	2,733,327	30 r.	17 r.	
Uppsala	1908	suggas	607,224	45 r.	20 r.	
	1913	brännolja	1,342,508	35 r.	18 r.	
	1919	vatten och diesel	2,979,064	l. 45 v. 40	25 r.	
Karlskrona	1908	rånafta	198,342	45 r.	16 r.	d. 45
	1913	vatten	616,671	35 r.	l. 16 r. v. 7	d. 35
	1919	»	—	l. 40 v. 15	20	d. 40
Borås	1908	vatten och ånga	525,829	36 r.	20 r.	
	1913	» » »	3,523,435	36 r.	20 r.	
	1919	» » »	12,268,570	36 r.	20 r.	
Lund	1908	diesel	137,431	45 r.	20 r.	
	1913	vatten och diesel	1,617,839	35	20 r.	
	1919	» » »	—	45	30 r.	
Karlstad	1908	vatten	1,417,818	40 r.	15 r. v. pr hkr.	d. 40
	1913	»	3,634,646	38 r.	20 r. v. pr hkr.	
	1919	»	7,197,225	40	30 v. pr hkr.	
Halmstad	1908	ånga	—	37,5	30	
	1913	vatten	—	37,5	22	
	1919	»	—	41	l. 20 v. 12 r.	
Landskrona	1908	ånga	—	40	20	
	1913	vatten	1,669,120	35 r.	20	v. särskild taxa
	1919	»	6,212,714	40 r.	25 r.	

Drivkraft, årsproduktion och tariffer vid kommunala elektricitetsverk åren 1908, 1913 och 1919.

Stad	År	Drivkraft	Total årsproduktion kwt.	Försäljningspris i öre pr kwt.		Anm.
				för belysn.	för kraft	
Sundsvall ..	1908	vatten	535,960	l. 35 r. v. 30 r.	20 r. 20 r.	
	1913	»	807,100	l. 35 r. v. 30 r.	20 r. 20 r.	
	1919	»	1,147,090	l. 35 r. v. 30 r.	25 r. 25 r.	
Kalmar	1908	brännolja.....	116,668	40 r.	30	
	1913	diesel	235,430	40 r.	30	
	1919	vatten	782,179	40	16	d. 40
Södertälje ...	1913	diesel	136,318	45 r.	20	d. 45
	1919	vatten och diesel	4,858,667	45 r.	20	d. 45
Uddevalla ...	(1913	vatten	270,000	35 r.	20)	
	1919	»	—	35	20	
Kristianstad	1908	»	153,229	45 r.	30	
	1913	»	286,679	30	15	
	1919	»	—	30 r.	15	
Ystad.....	1913	»	159,823	40 r.	20 r.	
	1919	»	1,778,834	40 r.	18 r.	d. 12 o. 40
Nyköping ...	1908	»	—	30	20 r.	
	1913	»	637,584	30	20 r.	
	1919	»	—	50	20 r.	
Söderhamn	1919	vatten och ånga...	564,830	35 r.	30	
Trälleborg ...	1908	ånga	189,516	45 r.	20 r.	
	1913	vatten	269,284	l. 40 r. v. 16	20 r. 8 r.	
	1919	»	1,069,838	40 r.	20 r.	
Luleå.....	1908	ånga.....	—	40 r.	25 r.	
	1913	.....	—	30 r.	25 r.	
	1919	vatten	—	25 r.	25 r.	
Härnösand ..	(1908	ånga.....	301,230	40 r.	20 r.	d. 16 o. 40)
	1913	»	—	40 r.	30	d. 16 o. 40
	1919	vatten	1,006,077	50 r.	30	d. 20 o. 45
Visby.....	1908	.....	—		20	d. 16 o. 35
	1913	diesel	388,626	35 r.	20 r.	
	1919	»	391,828	65	65	

Drivkraft, årsproduktion och tariffer vid kommunala elektricitetsverk åren 1908, 1913 och 1919.

Stad	År	Drivkraft	Total årsproduktion kwt.	Försäljningspris i öre pr kwt.		Anm.
				för belysn.	för kraft	
Skövde	1908	ånga	345,000	40 r.	20 r.	
	1913	vatten	746,605	35 r.	20 r.	
	1919	»	1,894,150	35 r.	20 r.	
Växjö	1908	ånga	272,533	40 r.	27	
	1913	»	345,350	40 r.	20 r.	
	1919	vatten	572,481	40	26	
Oskarshamn	1908	»	162,415	35 r.	30 ell. pr hkr	
	1913	»	208,727	35	25 ell. pr hkr	
	1919	»	—	l. 30 v. 25	d. 15 d. 10	d. 30 d. 25
Lidköping	1913	»	—	25 r.	15 r.	
	1919	»	—	25 r.	15 r.	
Karlshamn	1908	ånga	250,926	40 r.	30 r.	
	1913	vatten	406,213	40 r.	30 r.	d. 15 o. 40
	1919	»	929,116	40 r.	30 r.	d. 15 o. 40
Hudiksvall	1913	»	—	40	15	d. 40
	1919	»	—	40 r.	15 r.	d. 40
Umeå	1913	»	14,064,459	30	20	
	1919	»	—	37,5	pr hkr	
Skara	1908	»	—	45 r.	30 r.	
	1913	»	—	l. 40 r. v. 35 r.	40 r. 20 r.	
	1919	»	—	l. 45 v. 40	20 r.	
Eksjö	1908	»	192,090	35	15	d. 35
	1913	»	—	35	15	d. 35
	1919	»	803,954	35	10	d. 25
Åmål	1908	»	—	40 r.	20 r.	
	1913	»	—	32	16	
	1919	»	—			
Arboga	(1908	»	—	35	20)	
	1913	»	—	30	20	
	1919	»	—	39	19,5	

Drivkraft, årsproduktion och tariffer vid kommunala elektricitetsverk åren 1908, 1913 och 1919.

Stad	År	Drivkraft	Total årsproduktion kwt.	Försäljningspris i öre pr kwt.		Anm.
				för belysn.	för kraft	
Norrtälje ...	1908	ånga	—	40	25	
	1913	vatten och ånga ...	190,000	40	25	
	1919	» » » ...	—			
Köping	1908	vatten	—	30	pr hkr	
	1913	vatten och diesel	—	30	» »	
	1919	» » »	—	36	» »	
Ängelholm	1913	vatten	—	35 r.	20 r.	
	1919	»	—	35 r.	20	
Djursholm ...	1913	brännolja	331,110	9	9	d. 40
	1919	vatten	658,350	10	10	d. 60 o. 20
Lysekil	1919	»	470,154	40 r.	30 r.	
Falkenberg	1919	»	2,486,060	24 r.	pr hkr	
Filipstad ...	1919	»	458,551	40 r.	15 r.	d. 25 r.
Örnsköldsvik	1908	ånga	106,256	50 r.	50 r.	
	1913	....	—			
	1919	vatten	—	70	50	d. 40
Ronneby ...	1908	råolja	133,042	40 r.	25	
	1913	»	166,427	40 r.	20	
	1919	vatten	498,795	l. 35 r. v. 30 r.	l. 20 r. v. 17 r.	
Hedemora ...	1913	»	176,419	40 r.	30 r.	
	1919	»	—	40 r.	25 r.	
Skellefteå ...	1908	»	—	20	12	
	1913	»	—	20	12	
	1919	»	38,389,900	30	18	
Nora	1919	»	942,000	30	20	

cirka 7, i *Trälleborg* cirka 6, i *Jönköping, Uppsala, Karlstad* och *Skövde* cirka 5, i *Stockholm* och *Karlshamn* cirka 4, i *Härnösand* och *Ronneby* cirka 3 samt i *Sundsvall* och *Växjö* cirka 2 gånger.

Uppgifter för år 1908 angående den huvudsakliga drivkraften finnas från 37 elektricitetsverk, för år 1913 från 44 och för år 1919 från 52 verk. Förhållandena under nämnda år framgå av efterföljande tabell:

År	Antal verk, som lämnat uppgifter	Med ånga		Med råolja		Med vatten	
		antal	%	antal	%	antal	%
1908	37	16	43,3	6	16,2	15	40,5
1913	44	5	11,4	6	13,6	33	75,0
1919	52	0	0	1	1,9	51	98,1

Såsom härav och av tidigare lämnade uppgifter framgår, är vattenkraften numera nära nog allenarådande, medan bränslekraften väsentligen användes såsom reserv och för produktion av energi för speciella ändamål.

Rörande fluktuationerna i priset på elektrisk energi hänvisas till nedanstående jämförande sammanställning, avseende åren 1908, 1913 och 1919. Om priset 1908 betecknas med siffran 100, bliva jämförelsetalen

Stad	år 1913		år 1919	
	för belysn.	för kraft	för belysn.	för kraft
Stockholm	75	75	125	120
Göteborg	100	83	100	83
Malmö	100	100	100	100
Norrköping	87,5	100	112,5	156
Hälsingborg	100	100	100	100
Gävle	87,5	100	112,5	150
Örebro	100	100	100	100
Eskilstuna	87,5	66,7	87,5	
Jönköping	100	81,8	112	111
Västerås	90	66,7	75	56,7
Uppsala	77,8	90	100	125
Karlskrona	77,8	100	88,9	125
Borås	100	100	100	100

Stad	år 1913 för belysn.	år 1913 för kraft	år 1919 för belysn.	år 1919 för kraft
Lund	77,8	100	100	150
Karlstad	95	133,3	100	200
Halmstad	100	73,3	110	91
Landskrona	87,5	100	100	125
Sundsvall	100	100	100	125
Kalmar	100	100	100	53,3
Kristianstad	66,7	50	66,7	50
Nyköping	100	100	166,7	100
Trälleborg	88,9	100	88,9	100
Luleå	75	100	62,5	100
Härnösand	100	150	125	150
Skövde	87,5	100	100	100
Växjö	100	74	100	96
Oskarshamn	100	83,3	85,7	100
Karlshamn	100	100	100	100
Skara	88,9	66,7	100	66,7
Eksjö	100	100	100	66,7
Åmål	80	80		
Arboga	85,7	100	111,4	97,5
Norrtälje	100	100		
Köping	100		120	
Örnsköldsvik			140	100
Ronneby	100	80	77,8	80
Skellefteå	100	100	150	150

Som synes äro fluktuationerna jämförelsevis små. 19 av de redovisade 37 städerna höllo samma priser på belysningsström 1913 som 1908, och i 10 av dessa var läget ännu 1919 oförändrat. Överhuvudtaget rör sig priskurvan från 1908 till 1913, där den ej löper rak, i nedåtgående riktning. Sedermera inträffar på ganska många håll prisstegring, dock, vad belysningsenergien angår, blott i ett fall med mer än 50 procent, räknat efter förhållandena 1908. Försäljningspriset på ström för industriellt behov har i stort sett följt belysningspriset.

Det har redan framhållits, att grundprisen vanligtvis pläga modifieras genom rabattbestämmelser och specialtaxor. Några exempel på tillämpade rabattsystem må här anföras:

Stockholm:

År 1908 *Belysning:* vid strömförbrukning för mer än 1,000 kr. 5 %
» » » » » 2,000 » 10 »
» » » » » 5,000 » 15 »
» » » » » 15,000 » 20 »
Kraft: » » » » » 500 » 5 »
» » » » » 1,000 » 10 »
» » » » » 2,500 » 15 »
» » » » » 7,500 » 20 »
År 1913 *Belysning och kraft:* lika med rabatter vid belysning år 1908.
År 1919 *Belysning:* 50 öre pr kwt för 120 kwt pr år. Överskj. 75 öre.
Kraft: 24 » » » » 1,000 » » » » 40 »

Göteborg:

År 1908 *Belysning:* vid strömförbrukning för 1,000—2,500 kr. 5 %
» » » 2,500—5,000 » 10 »
Kraft: » » » 500—1,000 » 5 »
» » » 1,000—2,500 » 10 »
» » » 2,500—5,000 » 15 »

Vid förbrukning för över 5,000 kronor separata avtal.
Åren 1913 och 1919: lika med år 1908.

Jönköping:

År 1908 *Belysning:* de första 2,000 kwt 32 öre pr kwt.
» följande 3,000 » 31 » » »
» över 5,000 » 30 » » »
Kraft: » första 1,000 » 22 » » »
» följande 3,000 » 20 » » »
» » 3,000 » 18 » » »
» över 5,000 » 16 » » »
År 1913 *Belysning:* lika med år 1908.
Kraft: de första 2,000 kwt 18 öre pr kwt.
» följande 3,000 » 17 » » »
» över 5,000 » 16 » » »

År 1919 *Belysning:* inga rabatter.
Kraft: inga rabatter i de fall, då priset beräknas pr kwt; däremot rabatter vid avgifter pr hkr.

Det förr icke sällsynta beräkningssättet med viss avgift per år och lampa användes numera endast undantagsvis i städerna. I *Skellefteå* betalas strömmen antingen per kwt eller efter följande årsackord:

	Åren 1908 och 1913	År 1919
5 nlj.-lampa	kr. 3:50	kr. 4:50
10 „ „	„ 6:—	„ 6:75
16 „ „	„ 8:—	„ 9:—
25 „ „	„ 12:—	„ 13:50
32 „ „	„ 16:—	„ 18:—
50 „ „	„ ——	„ 22:—

Klart är, att en tariffering efter sådana grunder i hög grad främjar användandet av elektrisk belysning men också lätt leder till slöseri. Den kan därför icke gärna praktiseras annat än under särskilda betingelser, som vanligtvis ej finnas för handen i städerna. Där har ock, såsom redan framhållits, mätaresystemet, d. v. s. betalning efter den faktiska förbrukningen, blivit så gott som allenarådande, understundom med vissa modifikationer, åsyftande lättnader framför allt för mindre förbrukare.

Den måhända största svårigheten vid strävandena att popularisera elektricitetsbelysningen erbjuder kostnadsfrågan beträffande anslutning och installation. I allmänhet bekostar verket blott gatuledningarna, medan såväl servisledningar inom hus och tomt som erforderliga installationsanordningar måste bekostas av fastighetsägaren eller förbrukaren. För en hyresgäst ställer det sig av nära till hands liggande skäl vanligtvis mycket svårt att själv ordna anslutningsfrågan, utan detta blir praktiskt taget alltid en fastighetsägares uppgift. Särskilt med avseende å smålägenheter spela därvid engångskostnaderna för servis och installation merendels en betydande roll.

I syfte att för husägaren underlätta fastighetens förseende med elektrisk belysning har man i ett par städer, främst i *Göteborg*, delvis även i *Borås*, slagit in på den vägen att låta verket betala servis och installation vid verklig nyelektrifiering. Detta sker i Göteborg antingen på sådant sätt, att husägare, som själv vill bekosta anläggningarna, under första året erhåller den i fastigheten konsumerade elektriska strömmen gratis, vilken förmån på det hela taget anses svara emot de av honom nedlagda engångskostnaderna, eller ock så, att elektricitetsverket direkt betalar servis och installation mot det att husägaren för bestämd tid framåt garanterar en viss minimiförbrukning inom fastigheten. Berörda populariseringsåtgärder uppgivas hava varit till stort gagn särskilt i avseende å smålägenheters förseende med elektrisk belysning, samtidigt som de genom skapande av nya avsättningsmöjligheter gynnsamt återverkat på det nämnda företagets ekonomi.

* *
*

De kommunala elektricitetsverkens ekonomi.

En undersökning av de kommunala elektricitetsverkens ekonomi är, vad materialet angår, förknippad med i stort sett samma svårigheter, som mött vid motsvarande undersökning beträffande gasverken (se sid. 38 o. ff). Även andra svårigheter tillstöta. Mellan formellt fristående men av kommunen behärskade kraftföretag och det kommunala distributionsföretaget är sålunda förhållandet understundom mycket invecklat och vanskligt att bedöma. Likaså förhållandet mellan elektricitetsverken och andra kommunala verk, som tillhöra deras kundkrets, exempelvis spårvägarna. Vill man bilda sig en verklig mening om elektricitetsverkens ekonomi, är detta i många fall helt enkelt omöjligt utan en fackmässig, på ort och ställe utförd granskning av varje särskilt företag.

Icke ens på denna väg torde några definitiva resultat kunna vinnas, då det gäller de största och mest intressanta affärerna, nämligen de under senare åren tillkomna kraftverken, exempelvis Untraverken och andra likartade företag. Dessa äro planerade på lång sikt, och först sedan en ansenlig tid förflutit, lära tillräckliga hållpunkter föreligga för något så när säkert bedömande av deras räntabilitet och ekonomiska ställning över huvud.

Med dessa reservationer och under hänvisning i övrigt till vad som anförts beträffande gasverken, meddelas i det följande de uppgifter, som stått att erhålla rörande de kommunala elektricitetsverkens ekonomi.

För år 1896 är materialet så bristfälligt, att det icke ansetts böra intagas här.

År 1908.

För år 1908 föreligga uppgifter i "Sveriges Nationalförmögenhet omkring år 1908" från samtliga kommunala elektricitetsverk utom de i Kalmar och Södertälje, vilka voro i drift endast en kort tid av året, samt Norrköpings elektricitetsverk, som var utarrenderat till A. E. G. I främsta rummet hava uppgifterna dock hämtats ur stadsfullmäktiges tryckta handlingar. Beträffande några verk, där "Sveriges Nationalförmögenhet" redovisar elektricitetsverk tillsammans med annan rörelse, har slutligen Svenska Elektricitetverks Föreningens statistik anlitats.

Vad ur sålunda angivna källor inhämtats, har sammanställts i efterföljande tabell, anordnad på samma sätt, som motsvarande tabeller för gasverken.

Ekonomiska data beträffande

Stad	Anläggningskostn. vid årets början. Kronor	Anläggningens bokförda värde vid årets början. Kronor	Driftsinkomster Kronor
1	2	3	4
Stockholm	19,516,541	—	3,454,404
Malmö	1,802,464	1,675,179	514,052
Gävle	1,025,821	906,455	139,774
Örebro	745,907	—	255,616
Uppsala	506,404	492,516	124,024
Borås	1,312,176	—	176,874
Karlstad	—	370,915	90,173
Skövde	212,500	212,500	82,841
Göteborg	6,660,205	—	504,483
Hälsingborg	1,886,206	—	214,221
Jönköping	456,978	—	87,360
Västerås	248,537	235,552	68,165
Karlskrona	445,000	—	65,135
Lund	279,312	—	33,755
Halmstad	789,901	—	142,503
Landskrona	303,497	303,497	5,108
Sundsvall	712,341	—	151,982
Trollhättan	66,800	—	20,186
Kristianstad	236,838	—	43,699
Nyköping	356,158	—	63,743
Trälleborg	259,385	—	58,026
Luleå	330,000	—	84,095
Visby	262,445	216,733	57,381
Växjö	202,258	—	66,492
Oskarshamn	231,000	—	51,153
Lidköping	165,503	—	65,695

*) Räknat på anläggningskostnaden, då uppgift om bokvärdet saknas.

1) Enligt »Sveriges Nationalförmögenhet».

2) » stadsfullmäktiges tryckta handlingar.

kommunala elektricitetsverk år 1908.

Driftsutgifter	Bruttovinst	Avskrivningar	Nettovinst	
Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	i % av anl. bokf. värde
5	6 (4—5)	7	8 (6—7)	9
1,250,384	2,204,020	1,016,039	1,187,981	6,9 *)
246,286	267,766	70,039	197,727	11,80
33,726	106,048	45,663	60,385	8,20
160,234	95,382	24,690	70,692	9,48*)
59,606	64,418	13,806	50,612	10,27
77,634	99,240	46,217	53,023	4,04*)
66,227	23,946	2,649	21,297	5,74
33,396	49,445	13,123	36,322	17,09
259,591	244,992 [1])	—	—	—
98,846	115,375 [1])	—	—	—
51,469	35,891 [1])	—	—	—
33,745	34,420 [2])	—	—	—
25,122	40,013 [1])	—	—	—
20,398	13,357 [1])	—	—	—
76,003	66,500 [1])	—	—	—
5,705	— 597 [2])	—	—	—
55,106	96,876 [1])	—	—	—
15,229	4,957 [1])	—	—	—
16,201	27,498 [1])	—	—	—
19,060	44,683 [1])	—	—	—
36,151	21,875 [1])	—	—	—
39,069	45,026 [1])	—	—	—
21,860	35,521 [1])	—	—	—
34,383	32,109 [1])	—	—	—
24,425	26,728 [1])	—	—	—
32,637	33,058 [1])	—	—	—

1	2	3	4
Nässjö	425,810	—	33,120
Karlshamn	307,471	—	65,506
Umeå	583,342	—	97,825
Skara	—	—	33,321
Eksjö	—	—	41,956
Åmål	102,457	—	17,283
Mariestad	100,000	—	1,799
Köping	405,235	—	39,678
Falkenberg	460,271	—	89,295
Filipstad	72,500	—	26,009
Strängnäs	100,305	—	29,712
Ronneby	—	—	22,658
Hässleholm	136,607	—	23,413
Hedemora	—	—	22,397
Vimmerby	79,888	—	12,500
Skellefteå	1,670,000	—	124,400
Sollefteå	187,000	—	37,558
Laholm	28,117	—	11,046
Marstrand	30,000	—	2,940

Av tablån framgår, att verken i *Landskrona, Mariestad* och *Marstrand* uppvisa underskott å den löpande driften (bruttoförlust). För *Marstrand* lär detta vara beroende på att verket icke debiterat kommunen några som helst avgifter för den offentliga belysningen. Även en måttlig avgift å denna skulle säkerligen hava åstadkommit driftsöverskott. *Landskrona*-verket igångsattes först den 3 oktober 1908 och verket i *Mariestad* likaså under årets lopp, vilket förklarar, att driften där icke lämnat överskott för året.

Samtliga övriga verk redovisa större eller mindre bruttovinster, och i samtliga de åtta fall, då uppgift rörande företagna avskrivningar föreligga, kvarstår, sedan dessa skett, nettovinst, varierande mellan 17,09 procent *(Skövde)* och 4,04 pro-

5	6 (4—5)	7	8 (6—7)	9
11,677	21,443[1])	—	—	—
32,112	33,394[1])	—	—	—
24,453	73,372[1])	—	—	—
24,133	9,188[3])	—	—	—
18,296	23,660[3])	—	—	—
5,262	12,021[1])	—	—	—
2,996	— 1,197[1])	—	—	—
20,162	19,516[2])	—	—	—
14,128	66,167[1])	—	—	—
12,137	13,872[1])	—	—	—
27,799	1,913[1])	—	—	—
8,420	14,238[3])	—	—	—
14,117	9,296[1])	—	—	—
20,917	1,480[1])	—	—	—
8,700	3,800[1])	—	—	—
26,100	98,300[1])	—	—	—
13,645	23,913[1])	—	—	—
4,972	6,074[1])	—	—	—
3,017	— 77[1])	—	—	—

cent *(Borås)*. Sättet för avskrivningarnas verkställande undandrar sig emellertid närmare bedömande.

År 1913.

De ekonomiska uppgifterna för år 1913 återfinnas i efterföljande tabell, anordnad på samma sätt som motsvarande tabell för år 1908.

[1]) Enligt »Sveriges Nationalförmögenhet».
[2]) » stadsfullmäktiges tryckta handlingar.
[3]) » Elektricitetsverksföreningens statistik.

Ekonomiska data beträffande

Stad	Anläggningskostn. vid årets början. Kronor	Anläggningens bokförda värde vid årets början. Kronor	Driftsinkomster Kronor
1	2	3	4
Stockholm	25,360,386	16,768,100	5,301,163
Malmö	3,361,431	2,555,276	1,368,898
Norrköping	—	1,557,664	398,336
Hälsingborg	2,375,359	1,555,381	381,704
Gävle	1,138,433	736,121	241,386
Örebro	1,698,594	1,422,820	412,306
Västerås	929,165	739,409	154,720
Uppsala	956,814	744,312	258,112
Borås	1,567,548	—	352,458
Karlstad	882,178	717,671	211,951
Halmstad	972,985	619,695	203,407
Landskrona	468,954	—	150,443
Sundsvall	914,317	723,103	209,376
Kalmar	287,657	296,607	65,353
Skövde	413,500	368,247	92,637
Växjö	537,940	384,436	142,614
Lidköping	235,761	205,835	84,555
Karlshamn	494,800	398,934	84,672
Köping	527,228	415,079	49,658
Djursholm	565,745	530,657	83,156
Lysekil	—	165,000	—
Göteborg	8,381,225	—	2,190,132
Jönköping	727,706	—	151,732
Karlskrona	738,068	428,147	147,324
Lund	518,117	435,519	176,078
Södertälje	245,729	—	42,919
Kristianstad	223,354	—	66,044
Ystad	264,946	—	41,584
Nyköping	580,925	405,381	104,144
Trälleborg	282,725	—	84,733
Visby	389,307	257,397	75,150
Oskarhamn	195,000	—	50,296
Umeå	1,118,521	—	167,740

*) Räknat på anläggningskostnaden, då uppgift om bokvärdet saknas.
1) Enligt Elektricitetsverksföreningens statistik.
2) » stadsfullmäktiges tryckta handlingar.

kommunala elektricitetsverk år 1913.

Driftsutgifter	Bruttovinst	Avskrivningar	Nettovinst	
Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	i % av anl. bokf. värde
5	6 (4—5)	7	8 (6—7)	9
1,894,851	3,406,312	1,069,220	2,337,092	13,94
676,570	692,328	202,672	489,656	19,16
295,730	102,606	70,200	32,406	2,08
181,824	199,880	97,010	102,870	6,62
43,734	197,652	74,180	123,472	16,78
270,926	141,380	57,027	84,353	5,93
61,798	92,922	30,109	62,813	8,50
87,969	170,143	—	—	—
150,825	201,633	169,145	32,488	2,07*)
102,333	109,618	3,632	105,986	14,76
87,238	116,169	38,423	77,746	12,54
82,871	67,572	25,155	42,417	—
76,036	133,340	27,034	106,306	14,70
29,879	35,474	14,563	20,911	7,06
32,126	60,511	23,367	37,144	10,09
104,462	38,152	21,818	16,334	4,25
53,175	31,380	7,557	23,823	11,56
43,565	41,107	20,000	21,107	5,29
27,941	21,717	15,783	5,934	1,43
37,912	45,244	38,000	7,244	1,36
—	32,994	16,494	16,500	10,00
800,030	1,390,102[1])	—	—	—
69,795	81,937[1])	—	—	—
66,190	81,134[2])	—	—	—
68,556	107,522[1])	—	—	—
16,774	26,145[2])	—	—	—
22,976	43,068[1])	—	—	—
14,808	26,776[2])	—	—	—
39,815	64,329[2])	—	—	—
37,500	47,233[1])	—	—	—
35,124	40,026[2])	—	—	—
25,207	25,089[1])	—	—	—
54,376	113,364[1])	—	—	—

1	2	3	4
Skara	266,570	—	43,750
Åmål	147,920	—	32,571
Marstrand	—	—	46,030
Ängelholm	171,096	—	49,944
Filipstad	90,912	—	33,345
Ronneby	146,828	—	31,902
Hedemora	166,275	—	25,563
Skellefteå	2,540,154	—	314,865
Marstrand	—	—	12,529

Då elektricitetsverket i *Eskilstuna* endast drevs av staden från den 1 juni 1913, hava uppgifter från verket icke lämnats här ovan.

Uppgifter saknas fullständigt från *Trollhättan, Luleå, Härnösand, Nässjö, Hudiksvall, Alingsås, Eslöv, Eksjö, Arboga, Falkenberg, Strängnäs, Hässleholm, Vimmerby, Sollefteå, Nora, Laholm* och *Kungälv.*

Under 1913 lämnade samtliga verk, från vilka uppgifter erhållits, bruttovinst. Likaså redovisas från alla håll, varifrån meddelanden om verkställda avskrivningar föreligga, större eller mindre nettovinster, störst i *Malmö,* 19,16 procent, och minst i *Djursholm,* 1,36 procent. Nettovinst å mera än 5 procent har uppstått i 14 städer, medan vinsten i 6 städer håller sig under nämnda siffra. Förutsatt att avskrivningarna skett på ett rationellt sätt, och redovisningen eljest svarar emot de faktiska förhållandena, torde det kunna sägas, att rörelsen i förstnämnda städer burit sig och mångenstädes givit företagarvinst av växlande storlek, medan den i sistnämnda städer gått med förlust. Rörande ställningen i de städer, om vilkas avskrivningar uppgifter saknas, är det givetvis svårare att uttala något omdöme. Även i dessa städer synas dock företagen i allmänhet hava varit räntabla.

5	6 (4—5)	7	8 (6—7)	9
21,332	27,418[1])	—	—	—
12,285	20,286[1])	—	—	—
29,818	16,212[2])	—	—	—
19,533	30,411[1])	—	—	—
12,102	27,643[1])	—	—	—
19,734	12,168[1])	—	—	—
19,735	5,828[1])	—	—	—
63,668	251,197[3])	—	—	—
8,220	4,309[2])	—	—	—

År 1919.

Världskriget medförde, bl. a. genom bristen på andra belysningsmedel än elektricitet, en oerhörd påfrestning på elektricitetsverkens produktionsförmåga. I stort sett torde dock verkens kapacitet genom nyanläggningar och genom övergång från ångkraft till vattenkraft varit i stånd att svara mot efterfrågan. Den ökade försäljningen av elektrisk ström, på sina håll i förening med höjda priser, åstadkom en stark stegring i verkens inkomster. Utgifterna visa däremot i allmänhet icke en så stark uppgång. För verk med egna vattenfall kunde kraften tillgodogöras utan andra ökade kostnader än arbetslöner, smörjmedel och dylikt. Ett stort antal elektricitetsverk, som togo energi från främmande kraftverk, hade långvariga och för krigsårens förhållanden förmånliga kontrakt med sina leverantörer. En annan sak är, att verkens ekonomi under åtskilliga år framåt kommer att belastas med dryga räntor och avskrivningar på krigsårens dyrbara nyanläggningar. Men denna omständighet inverkar endast obetydligt på 1919 års siffror.

De ekonomiska uppgifterna för år 1919 meddelas i efterföljande tabell enligt samma grunder som för åren 1908 och 1913.

[1]) Enligt Elektricitetsverksföreningens statistik.
[2]) » stadsfullmäktiges tryckta handlingar.
[3]) » berättelse över elektricitetsverkets förvaltning år 1920.

Ekonomiska data beträffande

Stad	Anläggningskostn. vid årets början. Kronor	Anläggningens bokförda värde vid årets början. Kronor	Driftsinkomster Kronor
1	2	3	4
Stockholm	—	37,858,162	18,170,459
Göteborg	11,373,319	7,550,898	5,177,984
Malmö	4,791,033	2,654,987	3,696,100
Norrköping	3,469,211	2,684,489	1,520,937
Hälsingborg	3,691,850	2,111,216	1,346,061
Gävle	2,251,465	1,354,701	968,495
Örebro	2,175,579	1,580,057	1,003,682
Eskilstuna	1,074,859	903,017	1,153,729
Västerås	1,399,290	978,092	413,518
Uppsala	1,590,652	1,052,569	902,260
Borås	5,117,392	—	929,587
Karlstad	—	1,182,709	571,470
Halmstad	1,186,118	599,940	564,736
Landskrona	951,181	752,308	586,652
Sundsvall	1,052,169	736,025	368,215
Kalmar	—	483.457	250,309
Södertälje	933,828	866,883	—
Uddevalla	—	451,190	309,684
Kristianstad	—	374,800	173,298
Ystad	—	473,872	213,667
Nyköping	—	600,211	240,698
Visby	612,103	373,357	190,510
Skövde	—	470,770	237,393
Växjö	966,725	536,778	267,369
Lidköping	358,174	266,756	—
Nässjö	—	698,837	206,588
Karlshamn	535,300	201,368	139,087
Hudiksvall	379,152	364,948	218,492
Umeå	1,727,210	—	404,334

*) Räknat på anläggningskostnaden, då uppgift om bokvärdet saknas.

kommunala elektricitetsverk år 1919.

Driftsutgifter	Bruttovinst	Avskrivningar	Nettovinst	
Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	i % av anl. bokf. värde
5	6 (4—5)	7	8 (6—7)	9
7,200,936	10,969,523	3,103,309	7,866,213	20,78
2,536,606	2,641,378	486,020	2,155,357	28,54
2,416.397	1,279,703	261,867	1,017,836	38,33
1,164,330	336,607	195,556	161,051	6,00
823,262	522,799	172,387	350,412	16,60
342,226	626,269	104,063	522,206	38,54
572,803	430,379	79,112	351,267	22,23
832,115	321,614	98,846	222,768	24,70
250,147	163,371	70,567	92,804	9,49
432,120	470,140	97,870	372,270	35,35
230,865	698,722	124,394	574,328	11,20*)
385,171	186,299	34,985	151,314	12,79
322,981	241.755	46,898	194,857	32,48
345,218	241,434	—	—	—
232,460	135,755	34,196	101,559	13,80
151,109	99,200	37,664	61,536	12,74
—	175,349	—	—	—
141,737	167,947	43,131	124,816	27,68
89,104	84,193	11,469	84,725	22,59
120,994	92,673	34,630	58,043	12,25
125,687	115,011	22,561	92,450	15,60
128,011	68,499	19,840	36,067	14,03
107,301	130,092	23,005	107,087	22,74
185,568	81,800	25,136	56,664	10,55
—	67,791	19,258	48,533	11,18
118,366	88,222	6,988	81,234	11,62
88,564	50,523	6,603	43,920	21,85
111,668	106,824	19,557	87,267	23,91
157,126	247,208	92,614	154,594	95 *)

1	2	3	4
Alingsås	—	220,837	88,684
Mariestad	—	147,027	74,155
Köping	593,468	392,187	191,997
Falkenberg	966,140	—	167,192
Djursholm	718,370	487,706	200,599
Lysekil	—	373,070	—
Ronneby	237,350	188,717	78,270
Jönköping	1,313,706	975,620	618,573
Karlskrona	—	915,027	442,481
Lund	807,409	—	557,537
Trollhättan	—	—	77,137
Söderhamn	238,327	—	199,078
Trälleborg	368,437	—	213,125
Luleå	—	—	174,109
Härnösand	536,758	—	275,505
Oskarshamn	—	—	88,963
Skara	—	—	124,139
Eslöv	261,895	—	240,848
Enköping	—	—	115,710
Eksjö	—	—	127,180
Tranås	—	—	71,137
Åmål	—	—	88,765
Arboga	130,000	—	103,172
Ängelholm	314,404	—	201,732
Filipstad	291,495	—	73,943
Örnsköldsvik	—	—	154,473
Strängnäs	—	—	147,296
Hässleholm	—	—	161,199
Hedemora	—	160,900	93,401
Lindesberg	—	—	122,307
Vimmerby	—	—	49,159
Skellefteå	2,867,464	—	464,895

[1]) Enligt Elektricitetsverksföreningens statistik.
[2]) » primärmaterialet till den kommunala finansstatistiken.
[3]) » stadsfullmäktiges tryckta handlingar.
[4]) » berättelse över elektricitetsverkets förvaltning år 1920.

5	6 (4—5)	7	8 (6—7)	9
29,950	58,734	14,652	44,082	19,95
31,711	42,444	10,059	32,385	22,03
86,640	105,357	—	—	—
97,485	69,707	—	—	—
167,213	33,386	31,151	2,229	0,46
—	—	19,090	—	—
32,804	45,466	11,078	34,388	18,19
296,780	321,793 [1])	—	—	—
228,595	213,816 [1])	—	—	—
189,855	367,682 [1])	—	—	—
68,063	9,074 [2])	—	—	—
131,464	67,614 [1])	—	—	—
124,423	88,702 [1])	—	—	—
135,242	38,867 [2])	—	—	—
190,521	84,984 [1])	—	—	—
50,921	38,042 [2])	—	—	—
61,407	62,732 [1])	—	—	—
211,257	29,591 [3])	—	—	—
41,725	73,985 [3])	—	—	—
106,013	21,166 [1])	—	—	—
31,182	39,955 [2])	—	—	—
69,533	19,232 [2])	—	—	—
66,595	36,577 [1])	—	—	—
98,547	103,185 [1])	—	—	—
27,523	46,420 [1])	—	—	—
125,699	28,774 [2])	—	—	—
116,583	30,713 [2])	—	—	—
122,465	38,734 [2])	—	—	—
56,548	36,853 [1])	—	—	—
60,251	62,056 [2])	—	—	—
27,232	21,927 [2])	—	—	—
175,851	289,044 [4])	—	—	—

1	2	3	4
Sollefteå	—	—	126,412
Simrishamn	—	—	35,780
Nora	308,513	—	44,995
Laholm	—	—	33,621
Kungälv	—	—	33,255
Torshälla	—	—	36,562
Marstrand	—	—	38,850
Haparanda	—	—	59,410
Skänninge	—	—	54,405
Säter	—	—	42,610
Kungsbacka	—	—	49,256
Trosa	—	—	15,914
Sigtuna	—	—	8,241

Uppgifter saknas från *Norrtälje, Piteå, Mariestad* och *Gränna.*

Såsom av tabellen framgår, redovisar en stad — Laholm — för år 1919 förlust å den löpande driften. I övrigt föreligga mer eller mindre betydande driftsöverskott. Att döma av de siffror å efter verkställda avskrivningar kvarstående nettovinster, som finnas tillgängliga, voro elektricitetsverken i allmänhet under ifrågavarande år synnerligen goda affärer. I åtskilliga fall uppgives nettovinst å 30—40 procent. Inför sådana siffror, vilka, sedda isolerade, närmast giva intryck av ett alltför kraftigt utnyttjande av den faktiska monopolställning, som tillkommer dessa företag, måste emellertid hållas i minne dels förut gjorda allmänna reservationer gentemot uppgifternas tillförlitlighet, dels det rådande konjunkturläget, vilket i hög grad försvårade en rationell taxepolitik. På åtskilliga håll torde man också medvetet hava eftersträvat skapande av så stora vinster som möjligt till kompensation av motsedda förluster å under kristiden verkställda nyanläggningar och redan inträffade förluster å gasverken.

5	6 (4—5)	7	8 (6—7)	9
67,052	59,360[2]	—	—	—
4,415	31,365[2]	—	—	—
21,595	25,400[1]	—	—	—
53,080	— 19,459[2]	—	—	—
20,952	12,303[2]	—	—	—
22,120	14,442[2]	—	—	—
27,310	11,540[3]	—	—	—
51,136	8,274[2]	—	—	—
29,349	25,056[2]	—	—	—
17,944	24,666[2]	—	—	—
31,787	17,469[2]	—	—	—
5,229	9,785[2]	—	—	—
5,792	2,449[2]	—	—	—

Rörande de med städernas elektricitetsverk jämförliga *enskilda* verkens ekonomi äro uppgifter av intresse i detta sammanhang icke tillgängliga.

Samarbete mellan elektricitetsverken.

Liksom gasverken hava även elektricitetsverken funnit sig föranlåtna att söka samverka med varandra för tillvaratagande av gemensamma intressen.

Svenska elektricitetsverksföreningen.

Den äldsta sammanslutningen på området är Svenska elektricitetsverksföreningen, vilken bildades 1902 med uppgift företrädesvis att stå medlemmarna till tjänst med statistiskt jämförelsematerial och att sammanföra verkens förvaltningspersonal till ömsesidigt utbyte av erfarenheter. Elektricitetsverksföreningen, som står öppen för såväl kommunala som privata

[1]) Enligt Elektricitetsverksföreningens statistik.
[2]) » primärmaterialet till den kommunala finansstatistiken.
[3]) » stadsfullmäktiges tryckta handlingar.

företag i branschen, räknar ungefär lika många kommunala och enskilda verk bland sina medlemmar. Föreningen utger en förtjänstfullt redigerad elektricitetsverksstatistik, vilken emellertid lägger huvudvikten på den tekniska sidan av förvaltningen men är tämligen fattig på ekonomiska data.

Svenska elektricitetsverkens ekonomiska förening.

I följd av en bland elektricitetsverkens ledande män allmänt utbredd åsikt, att den svenska industrien under krigsåren, då den utländska konkurrensen saknades, uppdrivit prisen på elektrisk materiel till oskälig höjd, uppkom planen på en ekonomisk sammanslutning mellan elektricitetsverken för anskaffande, inköp, försäljning och vid behov även tillverkning av elektrisk materiel. Med anförda ändamål bildades hösten 1919 Svenska elektricitetsverkens ekonomiska förening, som, i motsats till gasverkens producentsammanslutning, sålunda är en utpräglad konsumtionsförening. Till medlemmar i föreningen antagas elektricitetsverksägare och elektriska distributionsföreningar ävensom enskilda personer, som äro medlemmar av styrelse för dylikt verk eller där anställda.

Varje insats i föreningen utgör 100 kronor. Enskilda medlemmar få endast deltaga med en insats. Verksägande medlemmar deltaga med ett i förhållande till elektricitetsverkens och rörelsens storlek bestämt antal insatser.

Intill den 1 januari 1920 hade följande städer anslutit sig till föreningen: Stockholm, Göteborg, Malmö, Gävle, Örebro, Uppsala, Lund, Halmstad, Kalmar, Sundsvall och Skövde.

I slutet av år 1921 hade föreningen 30 verksägande medlemmar, bland vilka märkas elektricitetsverken i de flesta av landets största städer och några stora enskilda kraftföretag såsom kraftaktiebolaget Gullspång—Munkfors.

Det tecknade insatskapitalet utgör 400,000 kronor, varav hälften inbetalats. Omsättningen vid den av föreningen bedrivna rörelsen har år 1920 uppgått till cirka 4 miljoner kronor och år 1921 till cirka 3 miljoner.

SPÅRVÄGAR.

Anläggningsår och företagare.

De första svenska spårvägarna anlades av privata bolag under 1870-talet i *Stockholm* och *Göteborg*. Under 1880-talet fick *Malmö* spårvägar, ävenledes genom ett bolags försorg. Kommunala spårvägar anlades tidigast i *Hälsingborg* (färdiga år 1903). Sedermera hava sex spårvägsanläggningar tillkommit. För samtliga lämnas i efterföljande tablå uppgifter angående anläggningsår, vederbörande stads invånareantal, då spårvägen anlades, samt företagare.

Stad	År	Antal invånare	Företagare
Stockholm	1877	153,528	Stockholms Nya Spårvägsaktiebolag[1])
Göteborg	1879	76,761	The Gothenburg Tramway's Co. Ltd.
Malmö	1887	45,303	Malmö spårvägsaktiebolag
Hälsingborg	1903	26,219	Staden
Norrköping	1904	44,378	Staden
Uppsala	1906	24,450	Uppsala Spårvägsaktiebolag
Jönköping	1907	24,174	Staden
Gävle	1909	31,930	Staden
Karlskrona	1911	27,496	Staden
Sundsvall	1911	16,894	Sundsvalls Spårvägsaktiebolag

[1]) Dessutom Stockholms Södra Spårvägsaktiebolag, vars anläggningar blevo färdiga är 1887.

Samarbete mellan stad och enskild företagare.

I *Norrköping* och *Karlskrona* etablerades för spårvägarnas anläggning och drift samarbete mellan staden och enskild företagare; staden uppdrog åt entreprenör att på stadens bekostnad anlägga spårvägarna och sedan att tillsvidare driva desamma.

Till *Norrköpings* stadsfullmäktige ingåvos åren 1898—1901 från ej mindre än fyra olika håll, däribland Nordiska aktiebolaget för elektriska anläggningar och Elektriska aktiebolaget A. E. G., ansökningar om koncession på elektriska spårvägar. Samtliga ansökningar remitterades till drätselkammaren, som inom sig för ärendets utredning tillsatte en särskild kommitté. På grundval av verkställd utredning upprättade kommitterade ett "förslag till villkor och bestämmelser för tillstånd att i Norrköpings stad anlägga och driva dels ett elektricitetsverk, avsett att förse spårvägar med erforderlig elektrisk kraft ävensom att betjäna allmänheten med elektrisk ström för belysning och arbetsöverföring, dels ock elektriska spårvägar". Till följd av svårigheten att på drägliga villkor anskaffa kapital, förklarade de koncessionssökande sig icke vilja på föreslagna villkor övertaga koncessionen. Elektriska aktiebolaget A. E. G. föreslog i stället staden en annan lösning av frågan, nämligen att bolaget såsom entreprenör för stadens räkning skulle åtaga sig anläggningarnas utförande, vartill kapitalet sålunda skulle anskaffas av staden, som bleve ägare till anläggningarna, och att bolaget tillika skulle förbinda sig att på arrende övertaga anläggningarnas drivande, så länge staden sådant önskade. Bolaget skulle betala ränta å anläggningskapitalet samt låta staden erhålla andel i den årliga vinsten. Förebilden till detta förslag var ett mellan A. E. G. och staden Freiberg år 1899 upprättat kontrakt.

Kommitterade, som ansågo det vara uppenbart, att staden vore i synnerligt behov av elektricitetsverk, och att spårvägar skulle bliva till stort gagn för stadens inbyggare, funno A. E. G:s senaste anbud medföra många fördelar, som icke kunde vinnas genom överlåtande av koncession å anläggningarna ifråga, samt på samma gång borttaga den risk, som till

en början ovillkorligen vore förenad med ett dylikt företags drivande av staden själv. Då staden skulle tillsläppa anläggningskapitalet, och anläggningarna sålunda bliva stadens egendom, hade staden alltid tillfälle att vid deras utförande få sina önskemål bättre tillgodosedda, än då koncession lämnades åt enskilt företag. Entreprenörens skyldighet att mot anläggningskapitalets förräntande driva anläggningarna utgjorde en tillräcklig garanti för deras utförande på sådant sätt, att företaget bleve räntabelt. Staden skulle vidare hava i sin hand att inom viss tid kunna utvidga anläggningarna och på dem tillämpa nya tekniska uppfinningar och rön. Slutligen skulle staden kunna inom jämförelsevis kort tid övertaga driften, om detta skulle befinnas önskvärt. Å andra sidan skulle staden hava säkerhet därför, att driften komme att ske affärsmässigt, och att anläggningskapitalet förräntades under de första jämförelsevis svåraste driftsåren.

Stadsfullmäktige anslöto sig till kommitténs förslag och beslöto på sammanträde den 29 maj 1902 att med blivande entreprenörer träffa överenskommelse angående uppförande och drivande av elektricitetsverk och spårvägar. För anläggningarnas utförande anvisades ett belopp av 1,225,000 kronor.

Ur det sedermera mellan staden och A. E. G. slutna avtalet må följande bestämmelser anföras:

1) Planer, byggnadsritningar och arbetsbeskrivning utarbetas av bolaget och underställas stadens godkännande;

2) inom ett år efter det ritningar m. m. godkänts, är bolaget skyldigt att såsom stadens egendom överlämna anläggningarna färdiga för drift;

3) sedan anläggningarna färdigbyggts samt prövats och godkänts, betalas bolagets fordran på staden;

4) staden utarrenderar anläggningarna till bolaget på obestämd tid;

5) efter fyra år från det anläggningarna tagits i bruk, äger staden att när som helst uppsäga kontraktet hos

bolaget, som då är skyldigt att ett år efter skedd uppsägning utan särskild ersättning till staden överlämna anläggningarna med allt vad därtill hör i kontraktsenligt skick; bolaget är däremot icke berättigat att uppsäga kontraktet;

6) arrendesumman utgör 5 procent av anläggningskapitalet;

7) vinsten delas mellan bolaget och staden sålunda, att ett belopp motsvarande 2 procent av anläggningskapitalet tillfaller bolaget samt därefter uppkommande 3 procent staden; överskjutande vinstbelopp delas lika mellan bolaget och staden;

8) underhåll av den arrenderade egendomen åligger bolaget, som även är skyldigt att på egen bekostnad ersätta slitna och förbrukade delar;

9) bolaget skall gälda alla på anläggningen belöpande skatter och besvär, ävensom försäkringsavgifter;

10) tariffer och bestämmelser angående driften skola godkännas av staden; samt

11) staden har rätt att när som helst erhålla varje begärd upplysning av bolaget samt att taga del av bolagets böcker och alla handlingar rörande affären.

Samarbetet mellan staden och bolaget synes under arrendetiden hava varit gott. Staden erhöll varje år föreskriven arrendesumma samt, de sista åren, även andel i vinsten (se sid. 176). Emellertid befarade den av staden för uppsikt över verket tillsatta styrelsen, att vissa av arrendekontraktets bestämmelser i längden skulle befinnas vara för staden oförmånliga. Särskilt vände man sig däremot, att kontraktet icke föreskrev nödiga avskrivningar å anläggningarna. Vid kontraktets ingående hade man icke förbisett denna olägenhet, men man ansåg sig då icke rimligen kunna begära, att arrendatorn, utöver arrendesumman, 5 procent å anläggningskapitalet, och den staden medgivna vinstandelen, tillika skulle avsätta vissa procent till avskrivningar, då arrendatorn hade risken att efter fyra års

förlopp få avstå från arrendet. Såsom ersättning för utebliva avskrivningar hade man tänkt sig fondering av den vinst, varav staden kunde bliva delaktig. Men då staden på detta sätt ämnade disponera 1906 års vinst, förklarade magistraten, att en dylik avsättning skulle vara olaglig såsom innebärande en otillåten fondbildning. Vidare fann man, att den A. E. G. tillerkända vinstprocenten i mån av anläggningskapitalets ökning skulle bliva alltför hög. Då man slutligen ansåg, att anläggningarna i stadens hand borde kunna skötas lika bra som av bolaget, och att staden genom utarrenderingen ginge miste om en vinstmöjlighet, föreslog styrelsen och beslöto stadsfullmäktige, att staden skulle uppsäga kontraktet från den 1 januari 1909. Av styrelsen framhölls emellertid uttryckligen, att erfarenheten under den gångna arrendetiden visat, att staden i stort sett vunnit de fördelar, som åsyftats genom den med A. E. G. träffade överenskommelsen, samt att nackdelarna med densamma icke varit andra än sådana, som staden redan förutsett vid avtalets ingående.

I *Karlskrona* utvecklades frågan om anläggning av spårvägar på ett helt annat sätt än i Norrköping. En från enskilda personer inkommen ansökan om koncession avböjdes av stadsfullmäktige, vilka i stället läto utreda möjligheterna av en kommunal anläggning. De närmare omständigheterna voro följande.

Sedan stadsfullmäktige år 1906 beslutat anlägga ett kommunalt elektricitetsverk, blev frågan om spårvägsanläggning i staden aktuell. I oktober följande år begärde intresserade personer ett uttalande, huruvida stadsfullmäktige vore i princip villiga att medgiva koncession åt ett enskilt spårvägsföretag och låta från stadens elektricitetsverk leverera för driften nödig energi. Huvudändamålet med spårvägen skulle vara att åstadkomma bekväma och billiga förbindelser med den norr om staden uppväxande förstaden och där befintliga kaserner, sjukhus, begravningsplats m. m. Initiativtagarna till spårvägsbolaget synas hava haft speciella intressen av nämnda förbindelser.

Stadsfullmäktige vägrade uttala sig om en blivande koncession och uppdrogo i stället åt drätselkammaren att utreda lämpligheten av att staden själv utförde ifrågavarande spårvägsanläggning och ombesörjde densammas trafikerande. Drätselkammaren infordrade från Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget i Västerås anbud på anläggningen. Bolaget framlade två förslag, av vilka det ena, omfattande endast en linje, förstadslinjen, beräknades kosta 403,000 kronor, och det andra, som dessutom omfattade en ringlinje i den egentliga staden, beräknades kosta 555,000 kronor. Båda förslagen syntes drätselkammaren alltför dyrbara för att bliva räntabla. Ett därefter från Nya förenade elektriska aktiebolaget i Stockholm erhållet anbud att utföra förstadslinjen för 242,000 kronor befanns däremot fullt acceptabelt. För att ytterligare häva möjligen förefintliga tvivel om företagets räntabilitet erbjöd bolaget sig i ett senare anbud att arrendera spårvägsdriften på obestämd tid och därvid garantera staden 5 procent på anläggningskapitalet och därutöver medgiva möjlighet till extra vinst. Drätselkammaren fann den av bolaget gjorda utredningen hava visat, att spårvägen skulle komma att bära sig, och påvisade vidare de indirekta fördelar spårvägsanläggningen skulle medföra genom livligare bebyggande av områden, där staden hade god tillgång på egen tomtmark, som härigenom skulle erhålla betydligt ökat värde. Försiktigheten ansågs dock bjuda, att staden begagnade sig av bolagets erbjudande att arrendera spårvägen. På drätselkammarens förslag beslöto stadsfullmäktige antaga bolagets anbud och anvisade till spårvägsanläggningens utförande ett belopp av 255,000 kronor, varmed även utredningskostnader och vissa mindre utvidgningar av elektricitetsverket skulle bestridas.

Enligt det mellan bolaget och staden träffade avtalet skulle alla kostnader för leveranser och arbeten beräknas efter verkligen åtgången material och arbete i enlighet med de pris, som angivits i kostnadsförslaget. Kostnaderna skulle icke få överstiga 245,000 kronor (det detaljerade kostnadsförslaget upptog 241,177:70 kronor). Anläggningen skulle av bolaget överläm-

nas till staden ett år efter det alla planer och ritningar m. m. godkänts av staden.

Staden utarrenderade spårvägen i dess helhet till bolaget på obestämd tid; efter två år från det den tagits i bruk ägde staden rätt att uppsäga kontraktet, då bolaget var skyldigt att sex månader senare utan särskild ersättning överlämna anläggningen. Sedan tio år förflutit från arrendetidens början, ägde jämväl bolaget rätt att uppsäga kontraktet.

Den årliga arrendesumman skulle utgöra 5 procent av anläggningskapitalet. Vinsten av spårvägens drift delades, sedan först 20 procent av densamma avsatts till reservfond, som skulle tillfalla staden vid driftens övertagande, mellan staden och bolaget sålunda, att ett belopp motsvarande 3 procent av anläggningskapitalet skulle tillfalla bolaget samt därefter uppkommande 2 procent staden. Överskjutande vinstbelopp skulle delas lika.

Tariff, tidtabell och driftsföreskrifter skulle upprättas av bolaget och underställas stadens godkännande. Den normala personavgiften fastställdes till 10 öre; minst två arbetaretåg varje söckendag skulle insättas i vardera riktningen med 5 öres avgift.

Å nyanläggningar, som av staden påfordrades, skulle bolaget icke vara skyldigt att erlägga arrendeavgift.

För den av stadens elektricitetsverk levererade strömmen skulle bolaget erlägga 7 öre per kwt.

Redan i slutet av år 1912 föreslog drätselkammaren, att staden skulle från den 1 juni 1913 övertaga driften vid spårvägarna. Genom fortsatt utarrendering ansågs staden dels gå miste om en årlig nettovinst å cirka 5,000 kronor och dels göra betydande förluster till följd av anläggningens alltför hårda slitning under arrendetiden. Förslaget avslogs emellertid av stadsfullmäktige.

Drätselkammaren upprepade år 1916 sin framställning, vilken nu vann stadsfullmäktiges bifall. Spårvägsdriften övertogs sedan av staden den 1 januari 1917.

Kommunalisering av enskilda företag.

De ursprungligen privata anläggningarna i *Göteborg* och *Malmö* hava år 1900 respektive år 1904 kommunaliserats.

Kommunaliseringen i *Göteborg* står i samband med frågan om spårvägarnas elektrifiering, vilken bragtes på tal år 1895. Under de närmast följande åren inlämnades till stadsfullmäktige tvenne ansökningar om koncession på elektriska spårvägar, av vilka den ena härrörde från innehavaren av koncessionen på hästspårvägarna, The Gothenburg Tramway's Co. Ltd. Med nämnda bolag fördes vidlyftiga underhandlingar, vilka huvudsakligen avsågo spörsmålet om staden eller bolaget skulle bekosta uppförande av elektrisk kraftstation och övriga för övergång till elektrisk drift erforderliga anläggningar. En för spårvägsfrågan av stadsfullmäktige utsedd beredning lyckades slutligen ernå en preliminär överenskommelse med bolaget, enligt vilken staden skulle anlägga kraftstation, spår, ledningar, stolpar m. m., under det att bolaget skulle anskaffa rullande materiel och för densamma avsedda stationer. Skulle stadsfullmäktige icke antaga överenskommelsen, var bolaget villigt att för en summa av 70,000 £ försälja hästspårvägen och avstå från koncessionen. Efter votering, med 32 röster mot 19, beslöto stadsfullmäktige den 4 april 1899 att godtaga bolagets anbud om försäljning. Priset utgjorde i svenskt mynt 1,282,400 kronor, varav 344,187 kronor för bolagets egendom och 938,213 kronor för koncessionen. Spårvägarnas elektrifiering blev sedermera, år 1902, färdig.

Malmö stadsfullmäktige lämnade år 1884 åt två danska ingenjörer koncession på anläggande och drift av hästspårvägar under en tid av 40 år, räknat från den 1 januari 1885. Sagda koncession överläts på ett för koncessionens övertagande bildat bolag, Malmö spårvägsaktiebolag, i vilket staden senare vid en utvidgning av spårvägsnätet tecknade aktier för 5,000 kronor, ett i förhållande till hela aktiekapitalet å 217,400 kronor sålunda obetydligt belopp.

År 1897 tillstyrkte stadsfullmäktige koncession åt två privata, elektriska spårvägsanläggningar, den ena från Limhamn till Lund och den andra från Limhamn till Malmö, vilka båda skulle dragas genom stadens område. Sedan motion väckts, att staden själv skulle anlägga elektriska spårvägar, tillsatte stadsfullmäktige år 1901 en kommitté för frågans utredande. I sitt år 1903 avgivna första utlåtande konstaterar kommittén till en början, att den åt Malmö spårvägsaktiebolag givna koncessionen icke utgjorde hinder för anläggning och begagnande av banor för trafik med av lokomotiv dragna vagnar. Emellertid ansåg kommittén, att man före anläggningen av elektriska spårvägar borde söka inköpa de gamla hästspårvägarna. Bolagets hela aktiestock skulle enligt kommitténs beräkningar vara värd 428,500 kronor.

Såsom sakkunnig tillkallade kommitterade direktören för de elektriska spårvägarna i Göteborg J. Sigfrid Edström, vilken, under förutsättning att aktierna kunde erhållas för sagda pris, tillstyrkte staden att inköpa desamma. Till stöd härför anförde han följande räntabilitetskalkyl:

Anläggningskapital

inköp av spårvägsbolagets aktier	428,500 kr.
ombyggnad av gamla skenanläggningen ..	270,000 „
ovanjordsledningar samt kablar	120,000 „
inköp av vagnpark	200,000 „
omändring av stallar samt diverse	70,000 „
Summa	1,088,500 kr.

Trafikinkomster	250,000 kr.
Driftsutgifter	171,600 „
Bruttoöverskott	78,400 kr.

Det till ränta och amortering disponibla överskottet skulle alltså uppgå till 7 procent av kapitalet.

I anslutning till kommitterades förslag beslöto stadsfullmäktige först, år 1903, att anmäla hos Kungl. Maj:t, att, med an-

ledning av det förändrade läge, vari spårvägsfrågan kommit, den sex år tidigare lämnade tillstyrkan av koncession åt enskilda spårvägsanläggningar icke längre borde gälla.

Påföljande år beslöto stadsfullmäktige, likaledes på kommitténs förslag, att inköpa av enskilda ägda aktier i bolaget för 425,375 kronor samt att övertaga bolagets gäld å 87,000 kronor. I januari 1905 beslöts slutligen, efter nya utredningar, att för en kostnad av 1,137,000 kronor anlägga elektriska spårvägar. År 1906 kunde anläggningarna tagas i bruk.

Stockholms spårvägar.

(Kommunal drift i bolagsform.)

Första tillstånd att anlägga och trafikera spårvägar i Stockholm gavs redan år 1871. De ursprungliga koncessionsinnehavarna överlämnade sedermera sin rätt till *Stockholms spårvägsaktiebolag*. Enligt koncessionen skulle spårvägarna tagas i bruk före den 5 maj 1874. Sedan bolaget förvägrats tillstånd att förlänga tiden, inom vilken anläggningarna skulle vara färdiga, synes bolaget hava blivit upplöst. På överståthållarens initiativ bildades några år senare *Stockholms nya spårvägsaktiebolag* med ett aktiekapital å lägst 500,000 och högst 2,000,000 kronor. Efter konkurrens med en utländsk undersåte erhöll bolaget koncession av stadsfullmäktige den 10 juli 1876. Koncessionen, som skulle gälla under 40 år, medgav bolaget rätt att med uteslutande av alla andra trafikera vissa uppräknade linjer å de norra stadsdelarna. Innan rättighet meddelades annan till anläggande av nya spårvägslinjer, skulle bolaget hembjudas dylik rättighet. Vid koncessionstidens utgång skulle staden vara berättigad att inlösa spårvägsanläggningen med därtill hörande redskap, dragare samt annan för spårvägsrörelsen nödig egendom efter det värde, som utan hänsyn till spårvägens avkastning bestämdes av fem gode män. Trafiken öppnades i juli 1877.

I samband med framställning från bolaget år 1902 om koncession å elektrisk krafts användande lät staden undersöka möjligheterna att före gällande koncessionstids utgång övertaga

spårvägarna. Några resultat nåddes emellertid ej, och år 1903 lämnades bolaget medgivande att övergå till elektrisk drift, varvid bolaget skulle vara underkastat följande bestämmelser:

1. Bolaget vidkännes alla kostnader, vilka erfordras vid eller till följd av nedläggning av spår, uppsättning av stolpar m. m.

2. Bolaget bekostar underhållet av gatuanläggningen mellan spåren och till 0,6 meters bredd på vardera sidan utanför desamma, med rättighet att begagna förut befintlig gatuläggningsmaterial.

3. Spårvägarna få icke utgöra hinder för ändring av läget utav gata eller allmän plats och ej heller hinder därför, att gata eller allmän plats uppbrytes, på annat sätt ändras eller avstänges; dylika avbrott eller hinder i rörelsen å spårvägarna medföra icke någon kostnad för staden.

4. Bolaget är skyldigt att, om stadsfullmäktige sådant yrka, utan gottgörelse flytta spårväg till annan gata eller plats.

5. Bolaget skall för spårvägarnas drift uteslutande använda elektrisk energi från stadens elektricitetsverk. För den till spårvägsdriften erforderliga energien betalar bolaget:

för vad som årligen förbrukas intill 2 milj. kwt 13 öre per kwt,
„ „ „ „ „ över 2 och intill 4 milj. kwt 12 öre per kwt, och
„ „ „ „ „ över 4 milj. kwt 11 öre per kwt.

6. För all trafik, som av bolaget ombesörjes, fastställer överståthållareämbetet turlistor och taxor.

7. Bolaget äger ej rätt till ersättning för förluster, som det kan komma att lida, vare sig till följd av sådana avbrott i leveransen av elektrisk ström, som elektricitetsverkets förvaltning ej kunnat förekomma, eller till följd av spårvägstrafikens stängning, då polismyndighet eller brandbefäl anser dylik åtgärd påkallad.

8. Bolaget är skyldigt att söka utverka överståthållareämbetets fastställelse å följande avgifter:

för färd å arbetaretåg 5 öre, jämte fri samtrafik med övriga arbetaretåg, samt med rätt till returbiljett å 5 öre under viss av överståthållareämbetet bestämd tid;

för ordinarie trafik 10 öre med fri samtrafik med bolagets samtliga linjer, utom Djursgårdslinjen, allt inom tullarna. Vid färd å linjer utom tullarna erlägges en tilläggsavgift å 5 öre.

9. När koncessionstiden tilländalupit, är staden berättigad och skyldig att inlösa hela spårvägsanläggningen med alla sådana tillhörande materialier och inventarier, som äro brukbara för fortsatt spårvägsdrift, efter värdering av fem sakkunniga, tillsatta enligt lagen om skiljemän. Värdering skall avse dagen för upphörandet av bolagets spårvägsdrift och ske utan hänsyn till spårvägarnas avkastning.

För att sätta elektricitetsverket i tillfälle att leverera kraft till spårvägarna anslogo stadsfullmäktige 1,191,000 kronor till verkets utvidgning.

Stockholms nya spårvägsaktiebolag hade som nämnts koncession endast å stadsdelarna norr om Slussen. För spårvägar å Södermalm lämnades år 1885 koncession åt *Stockholms södra spårvägsaktiebolag*, vilket år 1887 öppnade trafiken på två linjer, en hästspårväg och en linje med ångvagnar, varmed fortsattes till år 1901, då spårvägarna elektrifierades. Vid meddelandet av koncession på elektrisk drift år 1900 stipulerade stadsfullmäktige, att staden skulle erhålla 25 procent av all den bruttoinkomst av driften, som översteg 400,000 kronor. Då spårvägsnätet sedermera utvidgades, stego driftsinkomsterna men än mera utgifterna — nya spårvägslinjer äro i regel förlustbringande under de första åren — och bolaget sökte därför vinna ändring i sagda bestämmelse. Frågan löstes år 1908 på så sätt, att staden ingick som delägare i bolaget genom att teckna aktier för nominellt 1 miljon kronor, varvid aktiekapitalet höjdes till 2 miljoner kronor.

Någon tid innan stadens avtal med bolaget träffades, hade staden påbörjat anläggande av en spårväg till Enskedeområdet, vilken överläts på bolaget, mot det att stadens kostnader för spårvägen avräknades vid likviderandet av aktierna. De gamla aktierna betecknades med serie A och stadens aktier med serie B. Stadens aktier fingo företrädesrätt till 8 procent utdelning. Av överskjutande vinstbelopp skulle aktier av serie A först erhålla 8 procent, varpå eventuellt kvarstående vinst skulle lika fördelas på samtliga aktier.

Vid koncessionstidens utgång år 1916 för Stockholms nya spårvägsaktiebolag bildades under stadens medverkan *Aktiebolaget Stockholms spårvägar* för övertagande och trafikerande av spårvägsanläggningarna norr om Slussen. Aktiekapitalet skulle utgöra lägst 12 och högst 36 miljoner kronor i aktier å 50 kronor, fördelade på två grupper, serien A och serien B med lika stort antal aktier. Hela serien B, å nominellt 12 miljoner kronor, tecknades av Stockholms stad och likviderades genom upplåtande av koncession å driften åt bolaget. Aktierna i serien B medförde retroaktivt verkande företrädesrätt till en utdelning å 5½ procent.

Genom avtal med Stockholms södra spårvägsaktiebolag, vilket av stadsfullmäktige godkändes år 1918, övertog Aktiebolaget Stockholms spårvägar sedermera även södra spårvägarna samt koncession å anläggande och trafikerande av spårvägar å Södermalm, vilket tillstånd samtidigt utsträcktes att gälla t. o. m. år 1956. För köpets likvidering utökades bolagets aktiekapital från 24 till 29,6 miljoner kronor, varvid hälften av de nya aktierna tillföll staden. Dessutom utgåvos i och för ersättning för koncessionens förlängning ytterligare 1,9 miljoner kronor i aktier, vilka tillföllo staden. Bolagets aktiekapital kom sålunda att utgöra 31,5 miljoner kronor.

På hösten 1918 hemställde bolaget hos stadsfullmäktige om tecknande av borgen för ett planerat obligationslån å 10 miljoner kronor. Bolaget kunde då icke ställa realsäkerhet för ett dylikt lån till högre värde än 5,5 miljoner kronor. Bolagets hemställan bifölls på så sätt, att staden garanterade ett lån å

5 miljoner kronor. Stadsfullmäktige ansågo nämligen, att bolaget mot nyssnämnda säkerhet borde kunna erhålla lån å återstående 5 miljoner kronor. Detta lyckades emellertid icke, och i oktober 1919 anhöll bolaget ånyo, att staden måtte teckna borgen för ett obligationslån å 10 miljoner kronor, som bolaget nödgades upptaga för täckande av medelsbehovet för den närmaste tiden. Av beloppet skulle cirka 7 miljoner användas till betalning av skulder för levererade eller ytterligare erforderliga motor- och släpvagnar, för nya spåranläggningar m. m. samt återstoden, 3 miljoner kronor, för betalning av tillfälliga bankskulder.

Drätselnämndens första avdelning yttrade över bolagets anhållan, att den icke fann det försvarligt, att staden utan vidare tid efter annan iklädde sig ansvaret för lån, som bolaget såge sig nödsakat att upptaga för driften och för utvecklingen av dess verksamhet. Någon plan för spårvägsnätets utveckling under en längre följd av år förelåge icke, och staden hade inga hållpunkter för att ens tillnärmelsevis bedöma de ekonomiska konsekvenser, som kunde uppkomma, om staden, så snart nytt kapitalbehov för bolaget yppades, skulle medverka till de nödiga medlens anskaffande. Kristiden hade ådagalagt, att koncessionsbestämmelserna icke lämnade staden önsklig garanti för att bolagets tekniska och ekonomiska förvaltning lades efter sådana linjer, att stadens intressen vunno tillbörligt beaktande. Utan dylik garanti syntes staden icke böra ikläda sig så omfattande förbindelser, som från bolagets sida redan påkallats, och som, av allt att döma, än vidare vore i fortsättningen erforderliga. Å andra sidan vore det uppenbart, att bolaget icke vore i stånd att utan stadens medverkan tillgodose det kapitalbehov, som redan förefanns, och som för spårvägsnätets rationella utbyggande framdeles kunde uppkomma. Under sådana förhållanden måste förhandlingar upptagas mellan staden och bolaget för att vinna en uppgörelse, som kunde tillvarataga både stadens och de enskilda aktieägarnas intressen. Härför borde staden utse delegerade, som skulle givas uppdrag att utreda spårvägsfrågan i hela dess vidd, även möjligheten, att staden förvärvade

bolagets anläggningar eller genom inköp av huvudparten av enskildas aktieinnehav beredde sig tillfälle att effektivare än dittills varit fallet öva inflytande på bolagets ledning.

Av beredningsutskottet tillsattes i början av år 1920 för frågans utredande i enlighet med drätselnämndens anvisningar tre delegerade, som i ett den 15 mars samma år daterat betänkande föreslogo, att stadsfullmäktige skulle besluta

1) att godkänna ett preliminärt avtal mellan staden å ena samt Stockholms nya spårvägsaktiebolag i likvidation och aktiebolaget Alb. Söderberg & C:o å andra sidan angående köp av 271,658 aktier av serien A i aktiebolaget Stockholms spårvägar samt med förpliktelse för staden att inlösa övriga av staden icke innehavda aktier, utgörande 24,342 st., i sistnämnda bolag, varvid köpeskillingen erlägges av staden i 4½ procent obligationer å nominellt samma belopp som aktierna (lydande å 50 kronor);

2) att för bestridande av härmed förbundna kostnader upptaga ett obligationslån å 14,800,000 kronor; samt

3) att förklara staden villig att, sedan aktieköpet avslutats, ikläda sig borgen för ett obligationslån å 10,000,000 kronor.

Efter långvariga debatter godkändes ovanstående förslag av stadsfullmäktige den 29 mars 1920 med 68 röster mot 20.

Stockholms stad synes då hava befunnit sig i det läget, att valet stod mellan allenast följande utvägar: att teckna borgen åt bolagets lån, ej blott den begärda å 10 miljoner utan snart nya och större, att genast inköpa de enskildas aktieinnehav eller också inom en nära förestående framtid efter bolagets trädande i konkurs nödgas inlösa anläggningarna. Bolagets ställning var utan stadens bistånd ohållbar. I debatten i stadsfullmäktige jämförde en talare, principiell motståndare till kommunal drift, staden med en bank, som icke ville driva jordbruk; men om banken utlånat penningar mot hypotek i en lantegendom, och låntagaren icke kunde fullgöra sina förpliktelser, tvingas banken att ingripa och sköta jorden.

Av bolagets samtliga aktier, 630,000 st., äger staden numera (hösten 1922) 629,459 å nominellt 31,472,950 kronor.

Trots följderna av den allmänna depressionen med därav orsakad arbetslöshet har det ekonomiska resultatet av bolagets verksamhet förbättrats under åren 1920 och 1921. Balansräkningen den 31 december 1921 visar:

Tillgångar:		Skulder:	
Koncessionen	13,900,000: —	Aktiekapitalet	
Fastigheter	8,409,367: 01	serien A.. 15,750,000: —	
Spårvägen	8,113,510: 73	» B.. 15,750,000: —	31,500,000: —
Elektriska ledningar...	2,713,458: 19	Reservfond	449,636: 68
Rullande materiel	11,819,084: 75	Avskrivnings- och förnyelse-	
Maskiner och inventarier	1,347,156: 15	fond	2,783,083: 83
Varulager	1,611,287: 29	Smärre fonder	102,278: 61
Skenor	1,368,647: 81	Obligationslån	15,122,000: —
Beklädnad och utrustningspersedlar m. m.	861,615: 98	Utelöpande rabattkort m. m.	163,398: 13
		Inteckningslån m. m.	73,464: —
Diverse debitorer	1,651,780: 05	Diverse kreditorer	749,792: 29
Å bankräkningar	1,520,053: 58	Årets vinst	2,448,212: 48
Kassa	75,904: 48		
Summa kronor	53,391,866: 02	Summa kronor	53,391,866: 02

Rent kommunala spårvägar.

I tre städer, *Hälsingborg, Jönköping* och *Gävle,* hava spårvägarna anlagts av och hela tiden drivits av kommunen.

Frågan om anläggning av elektriska spårvägar i *Hälsingborg* diskuterades första gången i stadsfullmäktige år 1899 med anledning av därom väckt motion. Under ärendets vidare handläggning gjorde sig skilda åsikter gällande, huruvida staden borde själv utföra anläggningen eller lämna enskilt företag koncession på densamma. De gynnsamma erfarenheterna från stadens gas-, elektricitets- och vattenverk samt fördelen att fritt kunna disponera över gator och däri befintliga ledningar fällde utslaget till den kommunala driftens förmån. Den 6 december 1902 anslogo stadsfullmäktige 470,000 kronor för spårvägens anläggande samt uppdrogo åt drätselkammaren att härom träffa

avtal med lämplig entreprenör. Sedan anläggningarna år 1903 blivit färdiga, och driften för stadens räkning handhafts av entreprenören Siemens & Halske, Berlin, under en försökstid av tre månader, övertog staden själv såväl drift som förvaltning.

I *Jönköping* ingavs redan år 1883 till stadsfullmäktige ansökan om koncession på spårvägar. Sedermera togs frågan icke upp förrän år 1904, då motion väcktes i stadsfullmäktige om anläggande av kommunala spårvägar och elektricitetsverk. För stadens drätselkammare synes det från början stått klart, att staden borde påtaga sig både anläggning och drift. Det olämpligaste vore, enligt drätselkammarens åsikt, att lämna koncession åt ett bolag, även om staden skulle förbehålla sig lösningsrätt. Vid bestämmande av lösesumman skulle konflikter icke kunna undgås, och därvid skulle staden komma att draga kortaste strået. Det vore icke heller att förvänta, att ett bolag skulle finnas villigt att nedlägga dyrbara kostnader för ett företag, som det ej finge behålla. Men om så vore, skulle bolaget bland lösningsvillkoren upptaga ersättning för den förlust, bolaget därigenom tillskyndades, med belopp motsvarande vinsten under viss tid, kapitaliserad efter fem procent, men med en sådan framtidsutsikt vore det visst, att bolaget med alla medel skulle söka göra sin ställning så lysande som möjligt. Ett annat alternativ, nämligen att staden skulle bekosta anläggningen och överlämna driften åt ett bolag, såsom i Norrköping, avböjde drätselkammaren utan motivering. Beträffande rent kommunalt företag anförde drätselkammaren, att det icke råder något tvivel därom, att detta måste äga företräde framför andra företagsformer, "ty staden kan därigenom disponera all vinst och kan fritt och obehindrat bestämma den vidare utvecklingen och vidtaga erforderliga reformer. Å andra sidan får staden visserligen stånda den med företaget förenade risken, men — såsom den verkställda utredningen giver vid handen — torde faran därför vara ringa." Drätselkammaren var livligt övertygad, att företaget skulle bliva en god affär, och att detsamma fördenskull borde övertagas av staden.

Drätselkammarens ståndpunkt delades av stadsfullmäktige, som den 26 april 1906 beslöto anlägga elektricitetsverk och spårvägar samt för ändamålet anslogo 712,500 kronor, varav för spårvägarna 474,500 kronor.

Gävle drätselkammare tillsatte år 1904 kommitterade för utredning angående kostnaderna för och räntabiliteten av en elektrisk spårvägsanläggning. Kommitterade, som funno, att Gävle vore i behov av spårvägar, ansågo, att alla skäl tala för att de också skulle anläggas och drivas av staden. Anläggningen bör då förstklassigt och billigt anlagd med anlitande av entreprenad. Linjerna sträckas uteslutande med hänsyn till allmänhetens och stadens intressen, varigenom staden kan leda byggnadsverksamheten in i rätta banor. De under själva anläggningen och sedermera nödvändiga gatuarbetena utföras bäst under ledning av stadens eget gatubefäl, vilket såsom väl förtroget med alla underjordiska ledningar kan tillse, att dessa icke skadas. Vad trafiken beträffar, bör denna naturligen drivas så ekonomiskt förmånligt som möjligt, även om staden driver spårvägarna, men staden kan, om så befinnes lämpligt, vidtaga förändringar, vilka ett bolag aldrig skulle bry sig om. En ytterligare fördel, varmed kan räknas, om staden själv driver spårvägarna, är allmänhetens sympati och intresse, vilket är av betydelse för åkintensiteten och företagets bärighet. Administrationen av spåvägarna bör ställa sig förmånligare för staden än för ett enskilt bolag, då staden i elektricitetsverkets föreståndare har en kompetent och fackbildad person, som utan särskild ersättning kan utöva den tekniska uppsikten över spårvägarna. En god del av skötseln av spårvägarnas ekonomiska förvaltningsuppgifter bör även kunna läggas på belysningsverkets kamrerarekontor utan nämnvärd ökning av dess personal.

Att spårvägarna i Gävle, liksom i andra städer, också skulle bliva en god affär, som ej blott giver ränta utan även vinst på utlagt kapital, fanns all anledning att förmoda. De första åren skulle möjligen icke medföra vinst, men detta skulle uppvägas av den ökning i elektricitetsverkets vinst å 25,000 kronor, mot-

svarande ränta å spårvägarnas anläggningskostnad, varmed kommitterade räknade.

Sedermera framkommo förslag, att spårvägarnas anläggning och drift skulle uppdragas åt enskilt bolag i likhet med Norrköpingsanordningen och även att staden skulle medverka vid bildande av ett spårvägsbolag. Bolagets aktiekapital skulle utgöra 410,000 kronor, varav staden skulle teckna 200,000 kronor i preferensaktier med förmånsrätt till 5 procent utdelning, och den firma, som utförde anläggningen, återstående 210,000 kronor i stamaktier. Efter fem års förlopp skulle staden äga inlösa stamaktierna till pari med tillägg av 6 procent ränta, i den mån denna ej erhållits genom utdelning å aktierna. I Gävle förelåg sålunda ett av de tidigaste förslagen om halvkommunal affärsrörelse.

Stadsfullmäktige gingo emellertid på den rent kommunala linjen och anslogo år 1907 570,000 kronor till spårvägsanläggningen.

Enskilda företag.

Spårvägarna i *Uppsala* och *Sundsvall* äro fortfarande i enskild ägo.

I januari 1906 beslöto stadsfullmäktige i *Uppsala* att lämna Uppsala spårvägsaktiebolag koncession under 36 år på elektriska spårvägar i staden. Vid koncessionstidens utgång skulle staden äga rätt att inlösa hela spårvägsanläggningen med tillhörande, brukbara inventarier och material jämte bolagets till vagnhus, verkstäder m. m. använda fasta egendom efter värdering av fem skiljemän. Staden skulle vidare vara berättigad att tidigast år 1932, likaså efter värdering, inlösa bolagets tillhörigheter, varvid dock hänsyn jämväl måste tagas till bolagets finansiella ställning och räntabilitet.

Staden synes icke äga några aktier i bolaget eller på annat sätt hava tillförsäkrat sig inflytande på bolagets ledning. Och bolagets ställning har alltid varit sådan, att det aldrig varit nödsakat att i någon form söka stadens hjälp.

För *Sundsvalls* spårvägsaktiebolag hava förhållandena icke varit lika gynnsamma. Bolaget fick koncession år 1907, men kunde icke uppbringa för spårvägsanläggningen erforderligt kapital, varför staden år 1909 måste teckna borgen för ett obligationslån å 220,000 kronor. Såsom villkor härför uppställde staden, att i bolagsordningen skulle medgivas staden rätt att tillsätta en kontrollant, som under garantitiden skulle kallas till alla styrelsesammanträden och berättigas deltaga i överläggningar men icke i beslut, samt en revisor jämte suppleant för deltagande i granskningen av bolagets räkenskaper.

Sedan fråga uppkommit, att staden i ett blivande aktiebolag för byggande av en spårväg Sundsvall—Skönvik skulle teckna aktier för 300,000 kronor samt att gemensamt med Sköns kommun teckna proprieborgen för ett bolagets obligationslån å 1,000,000 kronor, väcktes år 1920 förslag, att staden skulle inköpa aktiemajoriteten i Sundsvalls spårvägsaktiebolag, som skulle handhava driften å den planerade spårvägslinjen. Man hoppades genom ett dylikt förfarande kunna utvidga det gamla bolaget och därigenom undslippa olägenheten av att bilda ett nytt bolag. Sköns kommun och andra, som varit villiga att teckna aktier i det nya bolaget, borde lika gärna kunna teckna aktier i det gamla, som då skulle kunna självt utföra anläggningen av den nya linjen. Drätselkammaren uttalade starka betänkligheter såväl mot aktieteckning i ett nytt bolag som mot förvärv av aktiemajoriteten i det gamla. Vid omröstning i stadsfullmäktige samlade förslaget om aktieköp 20 röster av 32, men förklarades, då kvalificerad majoritet icke uppnåtts, avslaget.

Sedermera synes man icke hava tillmätt de befarade olägenheterna av två spårvägsbolag någon nämnvärd betydelse utan beslöt den 19 juni 1922 att i det planerade aktiebolaget för anläggande av spårvägen Sundsvall—Skönvik teckna aktier för 300,000 kronor samt att gemensamt med Sköns kommun teckna gemensam proprieborgen för ett bolagets lån å 750,000 kronor.

De kommunala spårvägarnas ekonomi.

Förutsättningarna för ett ekonomiskt gynnsamt resultat av spårvägsdrift äro väsentligt olika allt efter vederbörande stads folkmängd, folktäthet, utsträckning, topografi och andra sådana förhållanden.

Efter de första kritiska driftsåren hava spårvägarna i vårt land — kommunala såväl som enskilda — i allmänhet kunnat förränta nedlagt kapital. Flertalet hithörande företag visa även under de senaste åren tillfredsställande driftsresultat, trots starkt stegrade kostnader.

Den största utgiftsposten för elektriska spårvägar utgöres av personalens avlöning, vilken post numera omfattar cirka 50 procent av samtliga driftskostnader. Därnäst komma underhållskostnader och strömkostnader med vardera 10 à 20 procent av utgifterna.

På inkomstsidan hava spårvägarna blott en post av betydelse, nämligen avgifter för personbefordran. Godstrafiken, vartill man på sina håll ställt rätt stora förväntningar, har hittills icke haft nämnvärd betydelse för spåvägarnas ekonomi.

Den före kriget gällande taxan, 10 öre för en spårvägsresa, bibehölls ännu år 1918 vid flertalet spårvägar, och först påföljande år vidtogos mera allmänt taxehöjningar.

De vid slutet av åren 1913 samt 1918—1920 gällande taxorna för kommunala spårvägar redovisas i omstående tablå.

Vid de enskilda spårvägarna i *Sundsvall* och *Uppsala* höjdes avgiften från 10 till 15 öre år 1918, respektive år 1920. Aktiebolaget *Stockholms* spårvägar höjde avgiften från 10 till 15 öre i april 1919, till 20 öre den 1 oktober samma år samt till 25 öre den 1 oktober 1920.

Såsom en allmän följd av de relativt låga spårvägsavgifterna märkes en mycket stark ökning i trafiken under krigsåren. Antalet befordrade passagerare år 1918 var genomgående mer än dubbelt så stort som år 1913. Tillgängliga uppgifter angående den trafikerade spårlängden, antal passagerare och till-

Stad	År	Avgifter				
		enkel resa öre	poletter pr biljett öre	arbetare-tåg öre	månads-kort kronor	årskort kort kronor
Göteborg	1913	10	—	—	—	—
	1918	10	—	10	—	—
	1919	15	12,50	10	—	200
	1920	15	—	15	—	—
Malmö	1913	10	—	—	—	—
	1918	15	—	[1]) 15	—	—
	1919	15	—	[2]) 10	[3]) 50	200
	1920	20	—	10	[3]) 65	250
Norrköping	1913	10	—	[2]) 5	12	120
	1918	10	—	[2]) 5	12	120
	1919	15	—	[2]) 10	18	180
	1920	20	—	15	20	200
Hälsingborg	1913	10	—	[1]) 10	—	—
	1918	10	—	[1]) 10	—	—
	1919	10	8,33	[1]) 10	—	—
	1920	15	12,50	[4]) 10	—	—
Gävle	1913	10	9,09	—	6	60
	1918	10	9,09	—	6	60
	1919	15	12,50	—	10	100
	1920	15	12,50	—	12	120
Jönköping	1913	10	—	—	10	100
	1918	10	—	—	10	100
	1919	10	—	—	10	100
	1920	—	—	—	—	—
Karlskrona	1913	10	—	—	—	—
	1918	10	—	—	—	—
	1919	10	—	—	—	—
	1920	15	$14^2/_7$	—	7: 50	75

[1]) Tur- och returbiljett.
[2]) Biljett till morgontåg.
[3]) Kvartalskort.
[4]) Tur- och returbiljett 15 öre.

ryggalagda vagnkilometer vid de kommunala spårvägarna åren 1908, 1913 samt 1918—1920 meddelas i nedanstående tabell. Från *Karlskrona* saknas uppgifter.

Stad	År	Trafiklängd km.	Antal passagerare	Vagnkilometer
Göteborg	1908	65,09	20,270,683	5,313,367
	1913	65,09	25,653,574	6,764,808
	1918	61,35	52,811,599	9,510,605
	1919	56,11	57,416,652	12,130,963
	1920	57,15	57,077,837	12,471,205
Malmö	1908	25,70	6,579,806	2,151,212
	1913	29,50	7,887,874	2,309,826
	1918	40,90	16,635,821	3,884,042
	1919	46,70	17,068,329	4,015,869
	1920	24,90	17,577,202	3,804,682
Norrköping	1908		2,109,242	
	1913	6,70	2,051,489	799,102
	1918	6,70	4,664,907	824,544
	1919	6,70	3,879,526	842,035
	1920	6,70	3,502,929	800,700
Hälsingborg	1908	5,29	1,399,399	479,894
	1913	5,37	1,634,710	640,876
	1918	5,37	4,023,003	
	1919	5,37	4,652,156	
	1920	5,37	3,657,777	729,690
Gävle	1913	5,54	1,127,774	620,935
	1918	5,54	2,564,233	582,367
	1919	5,54	2,152,494	604,578
	1920	5,54	2,295,926	620,849
Jönköping	1908		1,396,830	458,944
	1913		1,311,567	464,453
	1918	uppgifter saknas		
	1919	7,30	4,387,654	768,371
	1920	uppgifter saknas		

Priset på den till spårvägarna levererade elektriska energien har sedan år 1908 endast undergått mindre förändringar. I *Malmö, Hälsingborg* och *Jönköping* har det vid några tillfällen sänkts; endast *Karlskrona* har under krisåren företagit höjning, vilken dock gällde allenast ett år. Det vid slutet av åren 1908, 1913, 1918—1920 gällande priset angives i efterföljande sammanställning.

Stad	År	Pris per kwt öre
Göteborg	1908	8
	1913	8
	1918	8
	1919	8
	1920	8
Malmö	1908	13
	1913	10
	1918	9
	1919	9
	1920	9
Norrköping	1908	10
	1913	10
	1918	10
	1919	10
	1920	10
Hälsingborg	1908	13
	1913	11,38 [1] genomsnittspris
	1918	[2]
	1919	[2]
	1920	[2]
Gävle	1913	8
	1918	8
	1919	8
	1920	8

[1] Fast avgift per år 22,000 kronor plus för dagström (6 f. m.—7 e. m.) 7,06 öre pr kwt och för nattström (7 e. m.—6 f. m.) 2,51 öre pr kwt.

[2] Samma avgifter som år 1913. Genomsnittspriset har icke angivits.

Stad	År	Pris per kwt öre
Jönköping	1908	18
	1913	14
	1918	12
	1919	12
	1920	12
Karlskrona	1913	7
	1918	7
	1919	9
	1920	7

Spårvägarna i de större städerna gåvo före kriget goda vinster åt sina ägare. För åren 1900—1913 beräknar sålunda doktor Karl Hildebrand ("Kommunal eller enskild drift", spårvägsstudier, utgiven 1914), att *Göteborgs* stad haft en sammanlagd bruttovinst å 7,613,240 kronor från sina spårvägar. Dragas härifrån avskrivningar å 1,413,242 kronor, återstår en nettovinst av 6,199,998 kronor. Av författaren beräknas räntorna å stadens insatta kapital till 1,851,897 kronor; dragas dessa från nettovinsten, skulle enligt dessa beräkningar staden hava i ren företagarevinst erhållit 4,348,101 kronor.

Stockholms nya spårvägsaktiebolag synes från början hava varit ett mycket vinstgivande företag. De sista tio åren före elektrifieringen utdelade bolaget i allmänhet 10 procent åt aktieägarna. Sedan eleketrifieringen från och med år 1905 blivit fullständigt genomförd, utdelades på ett aktiekapital av 6 miljoner kronor för åren 1905 och 1906 20 procent och för åren 1907 och 1908 25 procent; på ett aktiekapital av 10 miljoner kronor för år 1909 22 procent och för åren 1910—1912 18 procent; samt på ett aktiekapital av 15 miljoner kronor för åren 1913—1916 12 procent.

För *Stockholms södra spårvägsaktiebolag* har det ekonomiska resultatet av rörelsen ej alltid varit tillfredsställande. Under häst- och ångspårvagnarnas sista tre år kunde ingen utdelning lämnas. Efter elektrifieringen blev det bättre. För åren 1902—1904 utdelades sålunda 4, 6 och 10 procent; för åren 1905—1907 14 procent, för år 1908 12 procent samt för åren

1909—1916 10 procent. Aktiekapitalet var t. o. m. år 1907 1 miljon kronor, ökades år 1908 till 2 miljoner kronor och år 1913 till 3 miljoner kronor.

Under den tid spårvägarna i *Norrköping* och *Karlskrona* voro utarrenderade, erhöllo respektive städer av de arrenderande bolagen föreskriven ränta på anläggningskapitalen samt några år även mindre vinstandelar. I Norrköping synas emellertid spårvägarna hava drivits med förlust, vilken dock uppvägts av vinsten från elektricitetsverket. För år 1907 exempelvis redovisade bolaget, sedan ränta på anläggningskapitalet erlagts, ett överskott av kronor 78,145:83 på elektricitetsverket, men en förlust av kronor 33,683:40 på spårvägarna. Det återstående överskottet, kronor 44,462:43, fördelades enligt arrendekontraktet på följande sätt.

De först till bolaget tillfallande 2 procent å anläggningskapitalet beräknades sålunda:

							Överskott kr.	44,462:43
Kapital den	1/1	1907	kr.	1,340,139:65	för 360 dagar	2 %	26,802:79	
tillkommit	1/2	»	»	3,542:12	» 330 »	»	64:94	
»	25/2	»	»	2,916:36	» 306 »	»	49:59	
»	25/2	»	»	46,148:—	» 306 »	»	784:52	
»	25/3	»	»	173,817:60	» 276 »	»	2,665:20	30,367:04
			Summa kronor	1,566,563:73			Rest kronor	14,095:39

Kvarblivande rest, kronor 14,095:39, tillföll staden såsom vinstandel.

Karlskrona erhöll av Nya förenade elektriska aktiebolaget i Stockholm åren 1911—1916 respektive 12,427, 14,842, 13,200, 13,169, 14,013 och 14,854 kronor. Den årliga arrendeavgiften utgjorde 11,975 kronor, motsvarande 5 procent å det till 239,500 kronor uppgående anläggningskapitalet. Staden fick således varje år någon vinstandel.

Det ekonomiska utbytet vid de kommunala spårvägarna åskådliggöres i efterföljande tabell, anordnad på samma sätt som motsvarande tabeller för gas- och elektricitetsverken. Samtliga uppgifter hava för översiktlighetens skull samman-

förts i en tabell; varjämte till de för övriga verk tagna undersökningsåren 1908, 1913 och 1919 fogats åren 1918 och 1920.

Alla uppgifter hava hämtats ur stadsfullmäktiges tryckta handlingar. Med anläggningskostnader förstås summan av de på spårvägarna under skilda tider nedlagda kostnader för fastigheter, spåranläggning, elektriska ledningar, rullande materiel och inventarier. Inneliggande lager, fordringar och andra rörelsemedel hava däremot icke medräknats bland anläggningskostnaderna. Icke heller vid fastställandet av det bokförda värdet har hänsyn tagits till sistnämnda värden, vilka för övrigt vid spårvägarna torde omfatta högst 10 procent av det totala realkapitalet.

Under åren 1900—1913 voro *Göteborgs* spårvägar, som nämnts, en god affär för staden; åren 1914—1917 voro likaså gynnsamma. Sedermera har resultatet blivit omkastat. Åren 1918 och 1919 medförde förlust på själva rörelsen; den då gällande spårvägsavgiften visade sig vara alldeles otillräcklig. Höjningen till 15 öre, som vidtogs år 1919, har något förbättrat ställningen; driften lämnade år 1920 överskott, vilket dock icke var tillräckligt stort för normala avskrivningar och betalning av räntor å upplånade medel.

Spårvägarna i *Malmö* och *Jönköping* hava alltid lämnat bruttovinst. För Malmö vidkommande torde denna först från och med år 1914 hava varit så stor, att den täckt avskrivningar och räntekostnader. Åren 1919 och 1920 lämnade dessutom rätt vackra företagarevinster. *Jönköpings* stad synes under alla år hava erhållit någon företagarevinst på sina spårvägar. Staden har ju, såsom förut framhållits, en för spårvägsdrift mycket tacksam utsträckning.

Norrköpings spårvägar uppvisa anmärkningsvärt dåligt resultat; hittills torde de icke något år hava kunnat förränta nedlagt kapital.

Spårvägarna i *Hälsingborg* gingo med förlust samtliga år till och med 1914, men hava därefter lämnat gott utbyte, särskilt år 1918, då nettovinsten uppgick till 130,000 kronor. Även i *Gävle* drevos spårvägarna med förlust under de första åren. Därefter

Stad	År	Anläggningskostn. vid årets början. Kronor	Anläggningens bokförda värde vid årets början Kronor	Driftsinkomster Kronor
Göteborg	1908	—	5,057,000	1,934,397
	1913	—	3,979,310	2,459,222
	1918	—	4,930,709	5,046,315
	1919	—	5,672,370	7,001,113
	1920	—	7,977,368	8,881,755
Malmö	1908	1,137,600	—	657,935
	1913	—	2,424,114	767,679
	1918	—	3,162,552	2,142,611
	1919	—	3,414,753	2,680,841
	1920	—	3,699,679	3,092,030
Norrköping	1908	Utarrenderade		
	1913	—	886,238	171,042
	1918	—	852,002	414,150
	1919	—	837,172	526,210
	1920	—	802,394	563,758
Helsingborg	1908	—	449,777	135,814
	1913	550,307	306,051	—
	1918	566,874	195,522	—
	1919	575,504	174,011	—
	1920	906,649	475,523	—
Gävle	1913	584,804	534,695	119,060
	1918	585,546	433,382	281,737
	1919	585,546	408,961	337,269
	1920	589,105	388,101	354,340
Jönköping	1908	425,325	425,325	133,621
	1913	483,273	425,224	132,418
	1918	—	500,000	380,735
	1919	671,068	430,642	443,795
	1920	—	440,000	519,178
Karlskrona	1913	269,051	239,500	Utarrenderade
	1918	—	277,136	138,874
	1919	—	263,525	178,287
	1920	—	286,790	198,661

kommunala spårvägar.

Driftsutgifter	Bruttovinst	Avskrivningar	Nettovinst	
Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	i % av anl. bokf. värde.
1,258,234	676,163	215,193	460,970	9,12
1,723,821	735,401	Ej företagna	—	—
5,325,969	—279,654	d:o	—	—
7,226,758	—225,645	d:o	—	—
8,546,294	335,461	d:o	—	—
583,212	73,823	—	—	—
641,828	125,851	105,175	20,676	0,85
1,801,525	341,086	168,151	172,935	5,47
2,256,271	424,570	176,436	248,134	7,23
2,526,918	565,112	178,718	386,394	10,44
	U t a r r e n d e r a d e			
152,881	18,161	8,862	9,299	1,05
361,515	52,635	35,808	16,827	2,00
464,953	61,257	35,862	25,395	3,03
512,837	50,921	35,952	14,969	1,09
135,347	467	—	—	—
—	23,916	29,220	—5,304	—
—	160,580	30,142	130,438	66,72
—	56,547	29,631	26,916	15,47
—	72,298	32,567	39,731	8,35
85,852	33,207	24,365	8,842	1,65
222,888	58,849	24,420	34,429	7,94
268,393	68,876	24,420	44,456	10,87
325,490	28,850	24,855	3,995	1,03
97,400	36,221	12,600	23,621	5,55
93,383	39,035	15,202	23,833	5,60
294,325	86,410	39,352	47,058	9,41
343,700	100,095	Uppgift saknas	—	—
Uppgifter saknas		d:o	—	—
Utarrenderade		—	—	—
98,353	40,521	—	—	—
158,985	18,302	—	—	—
221,739	—23,078	—	—	—

kommo tre goda år, 1917—1919; år 1920 var sämre men lämnade dock en nettovinst, motsvarande 1,03 procent av bokförda värdet.

Karlskrona spårvägar hava ända fram till år 1920 varit en god affär, och det förefaller troligt, att resultatet, sedan lönekostnaderna sjunkit, åter skall bliva gynnsamt.

Rörande de enskilda spårvägarnas ekonomi kan nämnas, att *Uppsala* spårvägsaktiebolag de första driftsåren icke kunde utdela någon vinst åt aktieägarna. Sedermera har bolagets ställning förbättrats år från år. Utdelningen var för år 1910 4 procent, 1911 5 procent, 1912—14 6 procent, 1915 och 1916 8 procent, 1917 10 procent, 1918 12 procent, 1919 17 procent och 1920 12 procent.

Spårvägarna i *Sundsvall* hava sedan 1914 lämnat utdelning, till en början 4 à 5 procent, samt från och med år 1917 6 à 8 procent.

VATTENLEDNINGSVERK.

Anläggningsår.

Malmö är säkerligen den stad inom Sveriges nuvarande område, som tidigast haft vattenledning. Enligt Ivar Wendt[1]) anlades där de första ledningarna redan på 1580-talet. Ett halvsekel senare anlades en vattenledning i *Uppsala,* vilken Olof Rudbeck efter år 1662 förbättrade och utökade. Vattnet pumpades från Fyrisån till slottet, där det upptogs i ett kar av 50 tunnors rymd. Därifrån leddes det i trärörsledningar av 4,230 alnars längd till olika delar av staden. Vattenledningen fick dock snart förfalla och förstördes helt och hållet genom 1702 års brand.

Vår äldsta ännu existerande vattenledning torde finnas i *Göteborg.* Den anlades år 1786 och tog vatten från Kallebäcks källa. Efter ombyggnad år 1881 användes denna vattenledning fortfarande.

Stockholm är dock den stad, som först anlade vattenledningsverk i modern mening. Detta skedde åren 1858—1861. Sistnämnda år påbörjades anläggandet av vattenledning även i *Karlskrona,* vilken kunde tagas i bruk år 1864. Härpå följde *Jönköping* år 1865, *Malmö* år 1866 samt *Göteborg* och *Skövde* år 1871. Under 1870-talet anlades vattenledningar ytterligare i *Kristianstad* år 1873, *Lund* år 1874, *Landskrona, Linköping,*

---

[1]) I *"Malmö,* en skildring i ord och bild av stadens utveckling och nuvarande tillstånd", utgiven år 1914, enligt beslut av stadsfullmäktige.

Norrköping och *Uppsala* år 1875, *Askersund, Gävle* och *Uddevalla* år 1876 samt *Sundsvall* år 1879.

Som synes hava de första vattenledningarna anlagts i de större och medelstora städerna, vilket ju också är naturligt, då behovet där måste göra sig mest gällande. Bland pionjärerna befinna sig emellertid även *Skövde* och *Askersund*, vilka vid tiden för vattenverkens anläggning blott räknade respektive 2,400 och 1,500 invånare.

Av 1860- och 1870-talens anläggningar voro endast verken i *Uppsala, Gävle* och *Uddevalla* baserade på grundvatten. De övriga begagnade ytvatten, som filtrerades. I allt större utsträckning har man sedermera använt det ur sanitär synpunkt överlägsna grundvattnet.

Under 1880- och 1890-talen tillväxa vattenledningsverken snabbt i antal. Vid det nya seklets ingång hade samtliga större och medelstora städer dylika anläggningar, och de mindre städerna följde efter. Vid 1919 års slut hade 87 städer av 107 eller 81 procent vattenledning. För de olika verkens anläggningsår lämnas uppgifter i nedanstående tablå.

Städer med vattenledningsverk

	Anläggningsår.		Anläggningsår.
Stockholm	1861	Uddevalla	1876
Karlskrona	1864	Gävle	1876
Jönköping	1865	Sundsvall	1879
Malmö	1866	Borås	1881
Göteborg	1871	Härnösand	1882
Skövde	1871	Vänersborg	1882
Kristianstad	1873	Lysekil	1883
Lund	1874	Halmstad	1886
Landskrona	1875	Hälsingborg	1886
Norrköping	1875	Örebro	1886
Uppsala	1875	Vadstena	1886
Linköping	1875	Eskilstuna	1887
Askersund	1876	Växjö	1887

	Anläggningsår.
Västerås	1888
Karlstad	1889
Falköping	1890
Djursholm	1890
Mariestad	1890
Östersund	1893
Nyköping	1894
Södertälje	1895
Skellefteå	1895
Filipstad	1896
Hedemora	1896
Kungsbacka	1897
Arvika	1898
Eksjö	1898
Arboga	1899
Nora	1899
Skara	1899
Strängnäs	1899
Örnsköldsvik	1899
Falun	1899
Kungälv	1899
Säter	1899
Enköping	1899
Alingsås	1899
Kalmar	1900
Umeå	1900
Lidköping	1901
Falkenberg	1901
Motala	1901
Varberg	1901
Hudiksvall	1902
Sala	1902
Ronneby	1903
Karlshamn	1903
Söderhamn	1903
Åmål	1903
Kristinehamn	1904
Vimmerby	1904
Västervik	1904
Eslöv	1905
Lindesberg	1905
Luleå	1905
Gränna	1906
Hjo	1906
Trollhättan	1906
Katrineholm	1907
Ängelholm	1908
Borgholm	1909
Sollefteå	1909
Tranås	1909
Nässjö	1910
Laholm	1911
Trälleborg	1912
Hässleholm	1913
Oskarshamn	1913
Ulricehamn	1913
Ludvika	1914
Norrtälje	1914
Avesta	1915
Ystad	1915
Boden	1919

Hur vattenledningsverken, från att vara en lyx- och bekvämlighetssak, så småningom blivit nära nog obligatoriska i städerna belyses närmare av följande siffror.

År	Antal städer	Antal vattenverk	Antal verk på 100 städer
1869	89	4	4,5
1879	90	16	17,8
1889	91	28	30,8
1899	92	50	54,3
1909	93	75	80,6
1913	97	81	83,5
1919	107	87	81,3

Företagare.

Under det att de äldre gasverken, såsom tidigare visats, i allmänhet anlagts och till en början drivits av enskilda eller bolag, hava vattenverken, med få undantag, anlagts av städerna själva. Av de nuvarande vattenledningsverken synas blott fyra, nämligen de i *Linköping, Säter, Eslöv* och *Djursholm,* hava tillkommit på enskilt initiativ. Emellertid hava de tre förstnämnda numera inlösts av vederbörande stad. Linköpingsverket, som anlades år 1875, övertogs sålunda år 1907 av staden. Verken i Säter och Eslöv, anlagda 1899 och 1905, ombildades till kommunala företag 1910 och 1908. Blott i en enda stad, *Djursholm,* befinner sig vattenledningsverket fortfarande i enskild ägo. Detta undantag hör för övrigt till dem, som bekräfta regeln. Djursholm intager ett rum för sig bland städerna. Den har för sin tillkomst helt och hållet att tacka privat företagsamhet, inriktad på det speciella ändamålet att å ett visst till förfogande stående område på kort tid åstadkomma ett välordnat bostadssamhälle av förstadskaraktär. Att ett dylikt område, redan innan det hunnit organiseras såsom särskild kommun, måste genom företagarens försorg förses med allehanda bekvämligheter, som det eljest plägar ankomma på kommunen att så småningom bringa till stånd, säger sig självt. Och det är hel-

ler icke på något sätt anmärkningsvärt, om en kommunalisering av sålunda åstadkomna anordningar låter vänta på sig eller helt uteblir.

I detta sammanhang må antecknas, att två städer, *Karlskrona* och *Vadstena*, erhållit vattenledning genom statens försorg.

Redan vid *Karlskrona* stads anläggning föreslog Erik Dahlberg, att vattenledningar skulle dragas från Lyckeby å till staden. Förslaget kom emellertid av brist på medel icke till utförande. Först åren 1861—1864 anlades av kronan vattenledning till staden för en kostnad av cirka 474,000 kronor. Anläggningen visade sig under 1890-talet vara i behov av ombyggnad och i samband härmed föreslogs, att kronan skulle överlåta den till Karlskrona stad. 1897 års riksdag medgav detta under förutsättning bland annat att staden förband sig att verkställa och bekosta planerade utvidgningar av verket, samt att kronan tillförsäkrades att utan avgift erhålla 50,000 kbm. vatten årligen och vatten därutöver mot en avgift av 5 öre för kbm.

Vattenledningen i *Vadstena* anlades år 1886 för hospitalets räkning och förser numera även staden med vatten. Ledningsnätet äges delvis av hospitalet och delvis av staden.

Vattenavgifter.

Ursprungligen synas vattenledningsverken i allmänhet icke hava planlagts såsom affärsföretag utan såsom allmännyttiga företag till befordrande av brandsäkerhet och bättre hygieniska förhållanden inom städerna.

Vattenavgifterna voro till en början så låga, att de endast undantagsvis förmådde täcka verkens rena driftskostnader. Vid åtskilliga verk utlämnades allt vatten utan några som helst avgifter.

Så småningom har emellertid betraktelsesättet förändrats. Om man ock ingenstädes eftersträvar ekonomisk vinst av vattenverksrörelsen, synes man dock alltmera söka så sköta verken, att uttaxerade medel icke behöva tagas i bruk för drif-

tens uppehållande. Frånsett ett fåtal, huvudsakligen större, städer måste dock uttaxerade medel i större eller mindre utsträckning tillgripas för täckande av räntor och amorteringar å lån, som upptagits för verkens anläggning.

Det tilltagande ekonomiska betraktelsesättet har visat sig i införandet av vattenavgifter, där dylika saknats, framför allt på industriens förbrukning, samt i höjda taxor. För närvarande torde endast en stad, *Skellefteå*, gratis utlämna allt vatten. I fråga om vatten för hushållsförbrukningen har dock affärssynpunkten ännu icke slagit igenom. År 1919 var sålunda denna förbrukning fri i 14 städer, däribland *Göteborg, Norrköping, Gävle* och *Sundsvall*. Den fria hushållsförbrukningen har i några fall sin orsak däri, att vattenledningsverken helt eller delvis anlagts med medel, som för ändamålet donerats. Så är åtminstone förhållandet i *Norrköping*, som år 1872 erhöll en donation å 300,000 kronor till anläggande av vattenledningsverk med villkor att avgift icke finge påläggas vatten till hushållsändamål.

Vid bestämmandet av vattenavgifterna göres i regel åtskillnad mellan vatten för hushållsändamål, för industriförbrukning och för speciella ändamål. Till hushållsförbrukning räknas den vattenförbrukning, som normalt förekommer i enskilda personers bostadslägenheter; i tvistiga fall äga vattenledningsverkens styrelser att avgöra, när hushållsförbrukning eller vattenförbrukning för annat ändamål skall anses föreligga. Med förbrukning för speciella ändamål avses vatten till badrum, w. c., tvättstuga, vattning av kreatur och gräsmattor m. m. Under taxor för industriförbrukning föres slutligen, förutom den vattenförbrukning, som namnet anger, all ej särskilt omnämnd förbrukning.

Det bör emellertid anmärkas, att gränserna mellan de olika slagens förbrukning äro mycket svävande, och att hithörande bestämmelser i olika städer ej äro likartade. För vatten till badrum exempelvis erlägges i de flesta städer särskild avgift, men i Göteborg och på några andra håll är det avgiftsfritt såsom hörande till hushållsförbrukning.

För vatten till *hushållsförbrukning* erläggas avgifter efter följande grunder:

a) per kubikmeter förbrukat vatten, därvid större avnämare i regel erhålla rabatt;

b) per rum, person eller hushåll och år, därvid i några fall en årlig maximikvantitet föreskrives;

c) viss avgift per 100 kronor av egendoms taxeringsvärde; samt

d) några av ovanstående beräkningsgrunder kombinerade.

Det vanligaste är, att avgiften utgår med ett bestämt belopp per rum och år, antingen lägenheten är stor eller liten. I några städer söker man motverka slöseri med vatten genom att stipulera viss maximikvantitet, som för det bestämda priset får förbrukas per dygn och rum (eller person) såsom följande exempel visa:

Luleå.....	1908	3	kr.	pr	rum	intill	40	l.	pr	rum	och	dag,	därutöver	25 öre pr m³.
Skara.....	1919	3	»	»	»	»	50	»	»	»	»	»	20	» » »
Örnsköldsvik	1913	2	»	»	»	»	60	»	»	person	»	»	20	» » »
»	1919	2	»	»	»	»	40	»	»	»	»	»	30	» » »

I två städer med vattenavgifter per rum och år, *Landskrona* och *Skara*, har man ganska anmärkningsvärda beräkningsgrunder. *Landskrona* söker genom lägre avgift per rum i smålägenheter gynna den ekonomiskt mindre väl situerade befolkningen. Vattenavgiften utgör i lägenheter om

ett till tre rum 1 krona per rum,
fyra till sex rum 2 kronor per rum, och
över sju rum 3 kronor per rum.

I *Skara* förfar man på ett rakt motsatt sätt. Vattenavgiften utgår där i regel med ett visst belopp per rum och år, men med samma belopp per person och år, därest antalet inom en fastighet boende personer är större än antalet rum.

Många städer, exempelvis *Hälsingborg, Västerås, Sala* och *Nässjö*, medgiva vattenavgifters erläggande antingen med bestämt belopp per rum och år eller med visst belopp per för-

brukad kubikmeter. För fastigheter med större lägenheter bör ju det senare beräkningssättet ställa sig fördelaktigare.

Gynnsamma för större lägenheter äro även vattenavgifterna i *Kristianstad,* vilka år 1908 utgjorde 5 kronor per hushåll och numera 5 kronor per vattenkran.

Avgiftsfri var hushållsförbrukningen år 1908 i följande städer:

Alingsås, Falköping, Gävle, Göteborg, Härnösand, Karlshamn, Karlskrona, Lysekil, Norrköping, Skellefteå, Sundsvall, Uppsala, Vänersborg, Växjö och *Örnsköldsvik.*

Av dessa har intill år 1920 endast *Örnsköldsvik* infört avgift på hushållsförbrukningen.

Avgifterna för *industriens* vattenförbrukning utgå i regel efter kvantiteten förbrukat vatten, i allmänhet med ett visst grundpris per kubikmeter för under året först förbrukade 5,000 kbm. och med fallande pris för därutöver förbrukat vatten. Ofta gäller grundpriset endast för först förbrukade 200, 400, 1,000, 2,000 eller 4,000 kbm. vatten. Några exempel från år 1919 på dylika rabatter meddelas nedan. Vattenavgifterna utgingo sålunda i

Vänersborg

med	19	öre	pr	kbm.	för	förbrukning	intill	200	kbm.	pr	år
»	15	»	»	»	»	»	över	200	»	»	»

Gävle

med	20	öre	pr	kbm.	för	förbrukning	intill	1,000	kbm.	pr	år
»	16	»	»	»	»	»	mellan	1,000	och 3,000	kbm.	pr år
»	12	»	»	»	»	»	»	3,000	» 5,000	»	» »
»	8	»	»	»	»	»	»	5,000	» 7,000	»	» »
»	6	»	»	»	»	»	över	7,000	kbm.	pr	år.

Eslöv

med	25	öre	pr	kbm.	för	förbrukning	intill	2,000	kbm.	pr	år
»	20	»	»	»	»	»	mellan	2,000	och 5,000	kbm.	pr år
»	18	»	»	»	»	»	över	5,000	kbm.	pr	år.

Norrköping

med	30	öre	pr	kbm.	för	förbrukning	intill	1,000	kbm.	pr	kvartal
»	24	»	»	»	»	»	över	1,000	»	»	»

Göteborg
med 30 öre pr kbm. för förbrukning intill 5,000 kbm. pr år
» 27 » » » » » över 5,000 » » »

På en del håll medgivas dessutom särskilda lättnader i avgifterna för vissa större förbrukare, exempelvis i *Hässleholm*, där avgiften år 1919 utgjorde 9 öre pr kbm. för Statens Järnvägars förbrukning och 15 öre för Skånska Trängkårens, mot 25 öre pr kbm. för övrig förbrukning.

Vatten för *speciella ändamål* betalas antingen enligt mätare med samma pris som vatten för industriförbrukning eller med viss avgift per badrum, w. c. etc. och år. I efterföljande tablå lämnas några exempel på dylika avgifter från år 1919.

Stad	Avgift per år för							
	rum	badrum	w. c.	vatten-kran	tvätt-stuga	klapp-bassäng	nöt-kreatur	vattning av gård och plantering pr kvm.
Stockholm ...	3: —	—	—	—	—	—	3: —	0: 08
Göteborg	ingen	ingen	enl. mätare	5: —	—	—	3: —	ingen
Norrköping ...	ingen	20: —	15: —	—	—	—	3: 75	ingen
Gävle	ingen	ingen	8: —	5: —	—	3: —[1])	3: —	—
Kristianstad...	5: —[1])	10: —	12: —	5: —	—	—	—	—
Falun	2: —	—	3: —	—	—	3: —[1])	3: —	—
Nyköping.....	4: —	10: —	10: —	—	—	—	8: —	0: 05
Kristinehamn.	4: —	10: —	7: —	—	4: —[2])	—	2: —	0: 05
Skövde.....	1: —	—	10: —	—	—	—	2: —	—
Lindesberg ...	2: 50	10: —	10: —	—	—	—	—	—
Vimmerby ...	3: —	10: —	10: —	—	—	—	—	—

Å följande sidor hava sammanförts tillgängliga uppgifter från åren 1908, 1913, 1919 och 1921 angående vattenavgifternas storlek i städerna.

[1]) Pr vattenkran. [2]) Minimiavgift (avgiften utgår med 70 öre pr rum).

A. Vattenavgifter för hushållsförbrukning.

a) Avgift pr rum och år.

Stad	1908 kronor	1913 kronor	1919 kronor	1921 kronor
Stockholm	2:—	2:—	3:—	3:60
Hälsingborg	1:50	1:50	3:50	3:50
Örebro	2:—	2:—	2:50	3:50
Eskilstuna	3:—	3:—	3:—	5:—
Jönköping	2:—	2:—	2:50	2:50
Västerås	2:—	2:—	3:—	4:—
Linköping	3:—	3:—	4:—	4:—
Borås	3:—	3:—	3:—	3:—
Karlstad	3:—	3:—	4:50	5:50
Halmstad	2:—	2:—	2:50	2:50
Landskrona	1:—	1:—	1:—	1:—
Trollhättan		3:—	3:—	5:—
Södertälje	3:50	3:50	4:—	4:—
Uddevalla	2:50	2:50	4:—	4:—
Östersund	2:—	2:—	2:—	3:—
Falun	2:—	2:—	2:—	3:50
Nyköping	3:—	3:—	4:—	4:—
Söderhamn	4:—[1])	4:—[1])	4:—[1])	4:—[1])
Trälleborg	—	2:50	3:—	3:50
Kristinehamn	2:—	3:—	4:—	4:—
Luleå	3:—	3:—	3:—	5:—
Skövde	1:—	1:—	1:—	1:—
Lidköping	2:50	2:50	2:50	3:—
Nässjö	—		3:—	3:—
Katrineholm	3:—	3:75	4:—	4:—
Sala	2:50	2:50	3:—	5:—
Varberg		2:50	2:50	3:—
Umeå	3:—	3:—	3:—	4:—
Boden	—	—	4:—	7:—

Anm. [1]) Denna beräkningsgrund gäller endast för lägenheter om högst två rum och kök; för större lägenheter utgår avgiften efter mätare.

Stad	1908 kronor	1913 kronor	1919 kronor	1921 kronor
Skara	3:—	3:—	3:—	3:—
Enköping	2:—	2:—	2:—	3:—
Eksjö	2:—	2:—	2:—	3:—
Motala	3:50	3:50	4:—	4:—
Arvika	2:—	2:—	3:—	3:—
Åmål	3:—	3:—	3:—	3:—
Mariestad	2:—	2:—	3:—	3:—
Arboga	2:50	2:50	2:50	4:50
Norrtälje	—	—	4:50	4:50
Falkenberg	2:50	2:50	2:50	4:25
Filipstad	2:50	2:50	2:50	4:—
Örnsköldsvik	ingen	2:—	2:—	2:—
Strängnäs		3:—	3:—	4:—
Hässleholm	—		3:—	3:—
Lindesberg		2:50	2:50	2:50
Vimmerby		3:—	3:—	3:—
Hjo	2:50	2:50	2:50	2:50
Nora	2:—	2:—	2:50	2:50
Askersund	3:—	3:—	3:—	3:—
Säter	[1])	[1])	4:—	4:—
Gränna		1:50	1:50	1:50

b) Avgift efter mätare.

(*Anm.* * framför en stad angiver, att avgiften antingen utgår efter mätare eller per rum och år enligt a.).

Stad	Avgift per kbm. vatten 1908 öre	1913 öre	1919 öre	1921 öre
*Hälsingborg	10	10	20	20
*Örebro	20	20	25	35
*Västerås	20	20	20	20
Kalmar	20	20	30	30

[1]) Avgift 2:— à 3:— kronor per person och år.

Stad	Avgift per kbm. vatten 1908 öre	1913 öre	1919 öre	1921 öre
*Trollhättan		25	25	25
Västervik	25	25	25	40
Eslöv	25	25	25	25
Ängelholm		20[1])	25[2])	25
*Hässleholm	—		25	25
Kungsbacka			20	20

c) Avgift efter fastighets taxeringsvärde.

Malmö. Sedan år 1908 erlägges för varje fastighet, där vattenledning inletts, en minimiavgift efter taxeringsvärde

till och med	1,000	kronor	2	kronor
därutöver » » »	1,500	»	3	»
» » » »	2,000	»	4	»
» » » »	2,500	»	5	»
» » » »	3,000	»	6	»
» » » »	4,000	»	7	»
» » » »	5,000	»	8	»

och sedermera kronor 0:80 för varje fullt 1,000-tal kronor, varmed taxeringssumman överstiger 5,000 kronor.

Ystad. För varje fastighet, i vilken vattenledning inletts, erlägges vid ett taxeringsvärde

intill	1,000	kronor	2	kronor
därutöver till och med	1,500	»	3	»
» » » »	2,000	»	4	»
» » » »	2,500	»	5	»
» » » »	3,000	»	6	»
» » » »	4,000	»	7	»
» » » »	5,000	»	8	»

och sedermera 80 öre för varje fullt 1,000-tal kronor, varmed taxeringsvärdet överstiger 5,000 kronor.

Anm. [1]) Avgiften kan också utgå med kr. 1:25 för 1,000 kr. av egendomens tax.-värde.

[2]) Minimiavgift kr. 1:50 för 1,000 kr. av egendoms taxeringsvärde och 20 kr. för varje mätare.

Utan annan avgift än ovanstående medgives en förbrukning intill 60 l. per dygn och person. Överskjutande förbrukning betalas med 20 öre per kbm.

Hudiksvall. Åren 1908 och 1913 erlades för varje påbörjat 1,000-tal av taxeringsvärdet 1 krona intill 70,000 kronors taxeringsvärde; därutöver med 50 öre. År 1919 med 2 kronor för varje påbörjat 1,000-tal.

Boden. För varje fastighet, i vilken vattenledning inletts, erlades år 1919 dels en årlig grundavgift å 5 kronor för varje fullt 1,000-tal av fastighetens taxeringsvärde och dels 4 kronor för varje rum. Från och med år 1920 hava avgifterna höjts till 8 kronor respektive 7 kronor.

Ängelholm. Före kristiden utgick vattenavgiften antingen efter mätare med 20 öre per kbm. eller med kronor 1 : 25 för varje 1,000-tal av fastighets taxeringsvärde. Under krisåren höjdes avgiften till 25 öre per kbm. med en årlig minimiavgift inom staden å kronor 1 : 50 för varje 1,000-tal av taxeringsvärdet och utom staden å 20 kronor för varje mätare.

Laholm. Enligt den år 1910 fastställda taxan utgår avgiften för fastighet med taxeringsvärde understigande 40,000 kronor med kronor 1 : 50 per påbörjat 1,000-tal kronors taxeringsvärde; samt för fastighet med taxeringsvärde överstigande 40,000 kronor med kronor 1 : 25 per påbörjat 1,000-tal kronors taxeringsvärde. Minimiavgiften för en fastighet utgör 3 kronor.

Ronneby. För varje påbörjat 1,000-tal av fastighets taxeringsvärde erlägges 1 krona.

Lund. Vattenledningsverkets inkomster utgöras av dels avgifter å all vattenförbrukning, som ej är att hänföra till hushållsförbrukning, dels arrenden, hyror och dylikt samt dels uttaxerade medel. Sedan de ordinarie inkomsterna beräknats, bestämma stadsfullmäktige varje år vid behandling av stadens budget så stor utdebitering på bevillningstaxerade fastigheter, att verkets utgifter för drift, räntor och amorteringar täckas. Utdebiteringen får, enligt ett stadsfullmäktigebeslut den 19 februari

1886, högst utgå med 15 öre per 100 kronors taxeringsvärde. Den har uppgått till

år 1908	12	öre	pr	100	kronors	taxeringsvärde
» 1913	10	»	»	»	»	»
» 1919	11	»	»	»	»	»
» 1921	15	»	»	»	»	»

Här är alltså icke fråga om vanliga vattenavgifter utan om en för vattenledningens behov särskilt avsedd beskattning av stadens fastigheter.

Vattenavgifter för industriförbrukning.

Stad	Avgift i öre per kbm. vatten. 1908	1913	1919	1921
Stockholm	20	20	20	30
Göteborg	20	20	30	30
Malmö	20[1])	20[1])	20[1])	25[1])
Norrköping	20	20	30	35
Hälsingborg	20	20	20	20
Gävle	20	20	20	40
Örebro	20	20	25	35
Jönköping	10	15	18	20
Eskilstuna	20	20	20	35
Västerås	20	20	20	20
Uppsala	20	19	27	27
Karlskrona	20	20	30	30
Linköping	20	20	30	30
Borås	15	15	15	15
Lund	20	20	20	20
Karlstad	20	20	30	33
Halmstad	15	15	20	20
Landskrona	15	15	25	25
Sundsvall	15	15	15	22,5
Kalmar	20	20	30	30

Anm. [1]) Dessutom avgift efter fastigheternas taxeringsvärde (se sid. 192).

Stad	Avgift i öre per kbm. vatten. 1908	1913	1919	1921
Trollhättan	25	25	25	25
Södertälje	20	20	20	20
Uddevalla	26,75	26,75	42,8	42,8
Östersund	20	20	20	25
Kristianstad	15	15	15	25
Falun	20	20	20	30
Västervik	25	25		40
Ystad	—	—	20	25
Nyköping	20	20	30	30
Söderhamn	25	25	35	35
Trälleborg	—	20	25	25
Kristinehamn	20	20	20	40
Luleå	25	25	25	40
Härnösand	18	20	20	20
Skövde	10	10	10	10
Växjö	20	20	25	25
Vänersborg	19	19	19	19
Oskarshamn	—	20	20	25
Lidköping	20	20	20	25
Nässjö	—		20	25
Katrineholm	20	20	30	30
Sala	20	20	28	40
Varberg	20	20	20	25
Karlshamn	20	20	20	20
Hudiksvall	20	20	25	25
Umeå	20	20	20	25
Boden	—	—	160	160
Skara	20	20	20	20
Alingsås	20	20	20	20
Eslöv	25	25	25	25
Enköping	20	20	20	30
Eksjö	20	20	20	20
Avesta	—	—	[1])	[1])

[1]) Vattenverksstyrelsen äger för varje särskilt fall träffa avtal om vattenavgiften.

Stad	Avgift i öre per kbm. vatten. 1908	1913	1919	1921
Motala	20	20	23	23
Arvika	—	20	20	20
Åmål	20	20	20	20
Mariestad	20	20	25	25
Arboga	25	25		45
Norrtälje	—	—	25	25
Ängelholm	20	20	25	25
Falkenberg	20	20	20	34
Filipstad	20	20	20	30
Lysekil	20			
Örnsköldsvik	12	20	30	30
Strängnäs	20	20	20	30
Hässleholm	—		25	25
Lindesberg	20	20	20	20
Vimmerby	20	20	20	20
Skellefteå	0	0	0	0
Hjo	20	20	20	20
Kungsbacka	15	15	20	20

Ett utmärkande drag för vattenavgifterna är som synes stabilitet. De en gång fastställda avgifterna bibehållas år efter år utan hänsyn till ökade eller minskade kostnader för drift eller för förräntning av nyanläggningar. Mellan åren 1908 och 1913 företogs förändring (höjning) av avgifterna för *hushållsförbrukning* endast i 3 städer. Förhållandet var likartat ifråga om *industriförbrukning;* avgifterna voro desamma år 1913 som år 1908 i 55 städer, höjdes i 3 städer och sänktes i 1 stad.

Icke ens penningvärdets våldsamma fall under krigsåren medförde några genomgripande förändringar av vattenavgifterna. Sålunda läto flertalet städer, som år 1913 utlämnade vatten för hushållsändamål utan avgift, förbrukarna bibehålla denna förmån.

Höjningar under tiden 1914—1919 i avgifterna per rum för *hushållsförbrukning* företogos i 19 städer, under det att samma

avgifter bibehöllos i 26 städer. På ett undantag när, *Hälsingborg*, där avgifterna ökades med 133 procent, voro höjningarna relativt obetydliga, växlande mellan 6,67 procent på 1913 års avgifter i *Katrineholm* och 60 procent i *Uddevalla*.

Under samma tid höjdes avgifterna för *industriförbrukning* i 24 städer, medan avgifterna bibehöllos oförändrade i 38. Höjningarna växlade mellan 15 procent på 1913 års avgifter i *Motala* och 66,67 procent i *Landskrona*.

Den de närmaste åren efter kriget fortsatta dyrtiden, förmodligen också i förening med städernas allmänna finanssvårigheter, medförde ytterligare prisstegringar. Intill år 1922 företogos höjningar av 1919 års avgifter för hushållsförbrukning i 21 städer och för industriförbrukning i 25, mot det att avgifterna bibehöllos i respektive 29 och 42 städer.

Huru 1921 års avgifter procentuellt förhålla sig till 1913 års, åskådliggöres i efterföljande tablå. I städer, som icke upptagits, hava 1913 års avgifter oförändrade bibehållits. Från ett fåtal städer saknas erforderliga uppgifter.

Förhållandet mellan vattenavgifterna i städerna åren 1913 och 1921.

Stad	Procentuell ökning från 1913 till 1921 för hushållsförbrukning	industriförbrukning
Stockholm	80	50
Göteborg	0	50
Malmö	0	25
Norrköping	0	75
Hälsingborg	133	0
Gävle	0	100
Örebro	75	75
Eskilstuna	67	75
Jönköping	25	33
Västerås	100	0
Uppsala	0	42

Stad	Procentuell ökning från 1913 till 1921 för hushållsförbrukning	industriförbrukning
Karlskrona	0	50
Linköping	33	50
Karlstad	83	65
Halmstad	25	33
Landskrona	0	67
Sundsvall	0	50
Kalmar	50	50
Trollhättan	67	0
Södertälje	14	0
Uddevalla	60	60
Östersund	50	25
Kristianstad	0	67
Falun	75	50
Västervik	60	60
Nyköping	33	50
Söderhamn	0	40
Trälleborg	40	25
Kristinehamn	33	100
Luleå	67	60
Växjö	0	25
Oskarshamn		25
Lidköping	20	25
Katrinehom	7	50
Sala	100	100
Varberg	20	25
Hudiksvall	100	25
Umeå	33	25
Enköping	50	50
Eksjö	50	0
Motala	14	15
Arvika	50	0
Mariestad	50	25

Stad	Procentuell ökning från 1913 till 1921 för hushållsförbrukning	industriförbrukning
Arboga	80	80
Ängelholm	25	25
Falkenberg	70	70
Filipstad	60	50
Örnsköldsvik	0	50
Strängnäs	33	50
Nora	25	

Vattenledningsverkens ekonomi.

Förhoppningar att vattenledningsverk skulle kunna lämna vinst åt stadskassan, torde ingenstädes hava medverkat vid tillkomsten av städernas vattenledningsverk. Snarare synes man i regel vid vattenledningsverkens planerande hava räknat med förlust på rörelsen. Åtskilliga vattenledningsverk upptogo ju förr icke några som helst avgifter på levererat vatten. Och alltjämt gäller, att vattenavgifterna i flertalet städer icke förslå att täcka, förutom de rena driftskostnaderna, även avskrivningar och räntekostnader. Härtill medverkar på många håll, att stadens egna verk och inrättningar icke debiteras avgifter för levererat vatten. Vidare äro avgifterna på den största förbrukningen, den till hushållsändamål, föga rationella, i det att de utgå med visst belopp per rum och icke per enhet förbrukat vatten. Städernas gas- och elektricitetsverk hava däremot så gott som fullständigt övergivit ett likartat system med viss årlig avgift per låga eller lampa.

Redan med hänsyn till själva beräkningsgrunderna för vattenavgifterna torde sålunda kunna sägas, att städerna fortfarande icke betrakta sina vattenledningsverk såsom affärsföretag i samma mening som övriga kommunalindustriella verk. Efterföljande ekonomiska data visa också, att det ekonomiska resultatet av vattenverksrörelsen endast undantagsvis varit ur affärssynpunkt tillfredsställande.

Ekonomiska uppgifter angående vattenledningsverken i Sveriges städer åren 1908, 1913 och 1919.

Stad	År	Antal invånare	Anläggningskostnader Kronor	Anläggningens bokförda värde Kronor	Total årsförbrukning Kbm.	Driftsinkomster Kronor	Driftsutgifter Kronor	Bruttovinst Kronor	Bruttovinst i % av anläggningens bokförda värde Kronor
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Stockholm.....	1908	339,582	17,799,642	—	12,303,575	1,494,520	594,687	899,833	—
	1913	382,085	21,351,252	16,602,855	14,429,863	1,927,161	645,345	1,281,816	7,72
	1919	415,204	26,456,483	18,159,724	16,874,799	3,651,836	2,005,081	1,646,755	9,07
Göteborg	1908	162,480	5,274,179	—	6,269,000	416,739	176,698	340,041	—
	1913	178,030	6,228,514	4,860,000	7,100,000	456,058	258,399	197,658	4,07
	1919	200,577	7,131,881	5,245,061	8,947,000	972,013	550,525	421,494	8,04
Malmö	1908	81,120	2,603,000	—	2,832,090	271,797	88,119	183,678	—
	1913	95,821	4,121,368	2,372,287	3,145,280	376,338	112,394	263,944	11,13
	1919	111,931	4,875,401	2,234,611	3,535,960	422,137	254,607	167,530	7,50
Norrköping ...	1908	45,416	1,903,900	—	2,765,100	107,541	73,965	33,576	—
	1913	46,180	1,533,777	1,533,777	2,380,586	117,392	56,716	60,676	3,96
	1919	57,377	1,667,475	1,667,475	2,781,227	220,220	204,936	15,284	0,92
Hälsingborg ...	1908	32,432	1,481,335	—	1,046,466	116,779	44,046	72,733	—
	1913	34,742	1,760,407	1,038,326	1,144,691	126,754	38,843	87,911	8,47
	1919	45,805	2,756,931	1,651,000	1,559,549	248,500	147,500	101,000	6,12

Gävle.....	1908	31,595	1,508,667	—	1,488,400	39,387	32,778	6,609	—
	1913	35,736	1,585,037	950,587	1,929,840	53,900	40,472	13,428	1,41
	1919	36,092	1,727,154	932,350	2,126,600	74,471	70,342	4,129	0,44
Örebro	1908	28,583	799,573	—	744,126	61,038	41,119	19,919	—
	1913	33,112	957,912	859,579	1,105,026	85,674	24,616	61,058	7,10
	1619	35,096	1,516,631	930,157	1,630,082	153,322	75,375	77,947	8,38
Eskilstuna	1908	27,720	1,412,647	—	940,367	—	—	—	—
	1913	29,130	—	—	1,276,568	85,433	33,295	52,138	—
	1919	30,103	—	—	1,550,046	120,641	65,186	55,455	—
Västerås.....	1908	17,004	555,799	—	581,478	49,673	37,005	12,668	—
	1913	21,941	680,140	414,455	740,306	69,320	37,160	32,160	7,76
	1919	29,530	881,971	543,724	1,072,767	137,885	86,068	51,817	9,53
Jönköping	1908	24,531	505,410	—	—	54,195	16,291	37,904	—
	1913	27,745	610,698	502,140	917,257	66,812	16,797	50,015	9,96
	1919	28,875	835,044	735,928	1,065,220	97,422	30,791	66,631	9,05
Uppsala	1908	25,311	619,721	—	879,038	26,282	22,224	4,058	—
	1913	27,315	—	665,687	1,145,767	32,253	16,228	16,025	2,41
	1919	28,041	—	601,308	1,087,650	53,827	39,096	14,731	2,45
Karlskrona ...	1908	26,917	661,194	—	1,207,011	38,541	29,332	9,209	—
	1913	27,508	732,227	732,227	1,273,025	41,890	25,295	16,595	2,27
	1919	27,029	797,239	797,239	1,499,825	61,982	60,584	1,398	0,18
Linköping.....	1908	17,673	437,724	—	—	67,939	26,710	41,229	—
	1913	24,399	—	619,397	—	99,890	65,875	34,015	5,49
	1919	26,300	—	1,195,546	1,336,241	181,662	102,700	78,962	6,60

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Borås	1908	20,585	791,629	—	—	54,499	14,650	39,849	—
	1913	22,696	—	—	403,068	69,642	20,912	48,730	—
	1919	23,941	—	—	522,720	90,596	12,566	78,030	—
Lund	1908	19,675	1,233,722	—	734,160	38,804	14,558	24,246	—
	1913	22,485	—	883,898	909,270	87,925	33,187	54,738	6,19
	1919	22,827	—	782,776	1,002,320	134,143	79,717	54,426	6,95
Landskrona ...	1908	16,083	583,097	—	421,598	40,085	17,760	22,325	—
	1913	16,565	592,158	526,331	507,500	44,874	21,938	22,936	4,36
	1919	19,542	740,929	608,553	637,479	87,391	52,056	35,345	5.81
Karlstad...	1908	16,399	669,747	—	605,460	53,783	33,973	19,810	—
	1913	18,473	1,057,551	1,006,570	813,230	62,728	33,654	29,074	2,89
	1919	18,922	1,077,747	765,517	1,102,640	144,951	89,658	55,291	7,22
Halmstad	1908	18,009	436,800	—	940,000	41,831	15,246	26,585	—
	1913	18,432	490,900	388,170	821,000	52,192	20,413	31,779	8,19
	1919	18,276	558,445	362,790	1,044,600	73,929	58,010	15,919	4,39
Sundsvall	1908	16,278	584,449	—	853,010	—	—	—	—
	1913	16,734	663,815	—	1,012,190	19,070	14,759	4,311	—
	1919	16,861	805,110	580,131	1,228,730	30,649	30,274	375	0,065
Kalmar	1908	14,835	629,100	—	124,689	26,128	19,399	6,729	—
	1913	15,955	1,000,580	927,186	241,349	44,823	18,477	26,346	2,84
	1919	16,800	1,126,225	951,136	408,000	105,886	37,227	68,659	7,22
Södertälje	1908	10,307	468,200	—	289,065	33,815	14,117	19,698	—
	1913	12,429	—	—	354,544	44.565	13,579	30,986	—
	1919	14,897	734,627	648,242	542,075	71,203	74,998	— 3,795	—

Trollhättan ...	1908	7,432	436,100	—	—	—	—	—	—
	1913	—	532,328	—	198,660	19,701	6,757	12,943	—
	1919	14,672	—	636,278	357,400	29,836	26,983	2,853	0,45
Uddevalla	1908	12,059	245,932	—	180,000	18,738	2,510	16,228	—
	1913	12,823	—	326,002	248,619	26,560	8,484	18,076	5,54
	1919	13,594	—	454,136	352,368	52,912	41,428	11,484	2,53
Östersund	1908	8,079	390,761	—	—	27,273	13,348	13,925	—
	1913	9,113	—	—	—	—	—	—	—
	1919	13,321	—	—	—	57,853	22,307	35,546	—
Kristianstad ...	1908	11,388	248,871	—	609,213	30,860	20,077	10,783	—
	1913	11,773	—	—	771,000	35,994	18,583	17,411	—
	1919	12,455	251,263	220,663	734,450	48,564	54,053	— 5,488	—
Falun.....	1908	11,080	—	—	359,518	29,791	12,637	17,154	—
	1913	12,091	—	—	—	40,795	13,448	27,347	—
	1919	12,212	925,661	507,038	702,278	53,543	45,301	8,242	1,63
Västervik	1908	9,532	325.000	—	101,000	13,092	10,286	2,806	—
	1913	10,801	365,500	—	143,900	24,000	11,350	12,650	—
	1919	11,829	727,198	—	245,225	33,535	20,791	12,774	—
Nyköping	1908	9,120	390,295	—	—	25,941	9.333	16,608	—
	1913	10,822	—	347,057	—	32,960	17,441	15,519	4,47
	1919	11,461	—	349.744	531,484	58,383	52,533	5,850	1,67
Ystad	1919	11,319	378,856	—	223,590	27,315	15,930	11,385	—
Kristinehamn ...	1908	8,569	388,750	—	295.394	17.971	8,568	9,403	—
	1913	9,288	—	—	400,000	25,990	6,000	19,990	—
	1919	11,238	—	—	401,400	47,442	23,409	24,033	—

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Söderhamn ...	1908	11,306	382,188	—	180,000	11,983	11,717	166	—
	1913	11,501	391,800	363,163	160,780	18,835	10,498	8,337	2,30
	1919	11,086	391,837	324,811	223,600	29,850	34,800	— 4,950	—
Trälleborg.....	1913	10,758	321,987	309,951	110,575	22,085	9,941	12,144	3,92
	1919	10,924	391,532	295,274	256,500	45,384	15,294	30,090	10,19
Luleå.....	1919	10,281	—	—	—	43,579	45,171	— 1,592	—
Hernösand.....	1908	9,198	487,765	—	—	11,542	11,488	54	—
	1913	9,825	—	—	—	10,046	11,400	— 1,354	—
	1919	10,138	—	—	401,000	18,267	11,907	6,360	—
Skövde	1913	9,495	227,000	218,000	—	19,600	6,100	13,500	6,19
Oskarshamn ...	1919	9,078	474,246	474,246	242,532	85,092	36,174	48,918	10,31
Växjö.....	1908	8,155	234,798	—	—	10,376	19,013	— 8,637	—
	1919	9,003	616,328	320,693	363,717	20,851	44,281	— 23,430	—
Vänersborg ...	1908	7,316	210,188	—	—	8,729	8,472	257	—
	1913	7,780	—	271,289	383,110	10,665	11,587	— 922	—
	1919	8,699	—	248,460	539,506	20,606	23,218	— 2,612	—
Nässjö	1919	8,418	373,279	369,716	284,155	38,868	17,129	21,739	5,88
Lidköping	1908	6,660	385,364	—	187,334	24,469	6,741	17,728	—
	1913	7,504	402,372	359,100	262,700	27,430	5,761	21,669	6,03
	1919	8,233	576,563	467,200	363,743	34,632	10,646	23,986	5,13
Varberg	1908	7,043	402,251	—	—	26,816	6,091	20,725	—
	1919	7,847	—	—	—	44,268	40,178	4,090	—

Sala	1908	7,662	256,000	—	117,780	12,629	8,324	4,305	—
	1913	7,609	256,000	—	131,000	15,857	12,450	3,407	—
	1919	7,786	256,000	—	171,772	28,436	16,159	12,277	—
Katrineholm ..	1908	3,773	260,000	—	90,000	8,127	4,506	3,621	—
	1913	—	283,684	263,184	107,384	21,282	10,203	11,079	4,21
	1919	7,651	380,621	351,445	268,268	42,518	21,639	20,879	5,94
Hudiksvall.....	1908	5,844	286,520	—	198,000	13,296	18,557	— 5,261	—
	1913	7,544	327,414	322,214	—	22,850	9,904	12,946	4,02
	1919	7,546	393,100	393,100	454,114	63,346	22,908	40,438	10,29
Karlshamn.....	1908	7,288	449,551	—	300,996	8,654	9,870	— 1,216	—
	1913	7,362	463,755	446,315	—	9,123	10,597	— 1,474	—
	1919	7,531	504,180	480,189	489,535	16,155	12,267	3,888	0,81
Umeå.....	1908	5,523	375,120	—	—	26,633	1,930	24,703	—
	1913	6,187	387,910	302,841	212,778	24,668	3,855	20,813	6,87
	1919	7,038	706,963	527,849	346,896	33,277	12,945	20,332	3,85
Skara	1913	5,649	277,816	259,893	156,496	22,720	9,045	12,675	4,88
	1919	6,127	—	195,666	190,442	28,095	12,815	15,280	7,81
Falköping	1908	4,488	240,257	—	236,600	10,124	2,899	7,225	—
	1913	5,255	—	—	219,000	5,986	2,040	3,946	—
	1919	6,061	—	—	—	6,754	2,125	4,629	—
Alingsås.....	1908	4,684	165,097	—	181,600	3,362	4,608	— 1,246	—
	1913	5.452	182,222	154,080	168,833	6,035	3,346	2,689	1,75
	1919	6,017	192,367	168,813	166,453	5,696	4,158	1,438	0,85
Eslöv	1908	2,311	126,000	—	97,000	22,136	13,675	8,461	—
	1913	5,875	176,345	176,345	132,800	22,136	13,675	8,461	4,80
	1919	5,905	—	220,938	111,782	21,203	13,460	7,743	3,50

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Enköping	1908	5,059	142,000	—	117,548	8,777	5,502	3,275	—
	1913	5,316	142,000	105,000	154,239	12,507	13,783	— 1,276	—
	1919	5,879	148,000	90,000	303,377	14,942	8,180	6,762	7,51
Eksjö	1919	5,837	—	—	—	20,513	18,843	1,670	—
Motala	1919	5,638	—	158,551	140,539	22,896	14,557	8,339	5,26
Tranås	1919	5,607	199,000	191,000	—	18,323	8,641	9,682	5,07
Åmål	1908	4,120	305,800	—	—	9,624	2,624	7,000	—
	1913	4,575	—	264,848	—	2,320	1,987	333	0,13
	1919	5,485	272,000	271,124	189,800	25,508	21,517	3,991	1,47
Arvika	1908	4,552	413,637	—	325,000	15,991	3,783	12,208	—
	1913	5,087	405,663	290,000	315,000	17,670	5,279	12,391	4,27
	1919	5,350	—	—	390,000	33,418	14,778	18,634	—
Mariestad	1908	4,313	—	—	—	8,094	8,137	— 43	—
	1913	5,034	90,000	90,000	200,000	13,800	6,700	7,100	7,89
	1919	5,217	242,000	225,057	213,531	27,994	13,611	14,383	6,39
Arboga	1908	5,183	—	215,040	—	13,727	8,045	5,682	2,64
	1919	5,149	—	—	—	23,760	27,413	— 3,653	—
Norrtälje ...	1919	4,986	450,000	450,000	60,850	22,600	18,900	3,700	0,82
Ängelholm.....	1913	4,343	254,548	254,548	109,840	17,955	10,758	7,197	2,83
	1919	4,980	287,147	254,319	197,836	35,967	13,670	22,297	8,77
Falkenberg ...	1908	4,316	250,000	—	183,367	14,813	3,656	11,157	—
	1913	4,624	260,000	240,295	195,460	16,945	7,645	9,300	3,87
	1919	4,980	275,176	275,176	200,995	19,991	19,478	513	0,19
Filipstad ...	1919	4,563	—	95,870	154,225	12,066	6,405	5,661	5,90

Örnsköldsvik	1908	3,516	225,000	—	138,880	4,467	2,534	1,933	—
	1913	3,962	250,000	255,078	114.550	—	—	—	—
	1919	4,276	250,000	208,500	114,956	10,000	10,000	+ — 0	—
Lysekil	1908	4,018	48,246	—	—	1,842	6,418	— 4,576	—
	1913	4,576	—	—	—	—	—	—	—
	1919	4,189	—	—	—	1,737	10,411	— 8,674	—
Strängnäs	1913	3,365	—	248,477	102,701	12.770	5,233	7,537	3,03
	1919	4,003	325,380	269,399	192,058	17,408	6,395	11,013	4,09
Ludvika	1919	3.733	—	—	—	34.675	13,793	20,882	—
Hässleholm	1913	2,892	182,078	—	—	6,859	2,665	4,194	—
	1919	3.349	182,365	—	—	24,810	10,206	14,604	—
Ronneby	1919	3.349	306,052	271,239	246,730	14.939	12,107	2,832	1,04
Ulricehamn	1919	3.166	—	—	82.354	12,321	10,570	1,751	—
Hedemora	1908	2,571	169,241	—	—	4,462	6,355	— 1,893	—
	1919	3,147	—	—	—	2,210	9,952	— 7,742	—
Skellefteå	1913	—	130,000	105,000	—	0	2,500	— 2,500	—
	1919	2,977	—	80,000	—	0	4,674	— 4,674	—
Lindesberg	1913	—	138,091	138,091	164,250	8,251	3,264	4,987	3,61
	1919	2,950	147,133	102,300	149,389	11,762	4,711	7,051	6,89
Vimmerby	1913	—	—	106,649	71,781	7.972	3,145	4,827	4,53
	1919	2,922	—	114,455	—	11,446	9,419	2,027	1,77
Hjo	1908	2,126	116,512	—	175,200	4,859	835	4,024	—
	1913	2,385	107,926	103,926	—	5,915	646	5,269	5,07
	1919	2,488	107,926	103,926	110,000	6,618	1,077	5.541	5,33
Nora	1913	2,189	135,560	108,700	—	5,646	2,826	2,820	2,59
	1919	2,330	163,256	108,700	158,000	8,270	5,963	2,307	2,12

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Laholm	1919	2,118	—	—	—	5,904	2,868	3,036	—
Askersund	1908	2,004	108,000	—	—	6,000	2,150	3,850	—
	1919	2,024	—	—	—	2,626	7,179	— 4,553	—
Säter	1919	1,643	182,000	182,000	29,000	4,200	800	3,400	1,87
Kungsbacka ...	1908	1,038	154,271	—	—	5,757	3,638	2,119	—
	1919	1,268	—	101,000	—	3,764	4,566	— 802	—
Borgholm	1919	1,210	—	—	—	3,362	1,125	2,237	—
Gränna	1908	1,130	21,583	—	—	78	202	— 124	—
	1913	1,156	—	22,669	—	669	50	619	2,73
	1919	1,123	30,000	27,000	—	1,153	84	1,069	3,96

Då regelbundna avskrivningar i allmänhet icke företagas vid vattenledningsverken, hava i sammanställningen uppgifter angående avskrivningar och nettovinster icke medtagits. För att ändock kunna lämna någon om ock synnerligen otillförlitlig bild av företagens räntabilitet har det procentuella förhållandet mellan bruttovinst och bokfört värde meddelats, dock endast för åren 1913 och 1919. Från år 1908 föreligga så ofullständiga uppgifter rörande företagens bokförda värde, att de icke lämpligen kunna här anföras.

Vattenledningsverken hava som synes i allmänhet lämnat någon bruttovinst. Underskott på driften visa dock 8 vattenledningsverk år 1908, 5 år 1913 och 12 år 1919. Det förtjänar emellertid påpekas, att underskott företrädesvis uppkommit vid de mindre städernas vattenledningsverk. I städer med mera än 8,000 invånare hava sålunda under ifrågavarande år endast 6 fall, samtliga från år 1919, påträffats, där inkomsterna icke täckt driftsutgifterna.

En annan fråga är, i vad mån bruttovinsterna förslagit till avskrivningar och förräntning av kapitalet. Räknar man med en genomsnittlig livslängd av högst 40 år för ett vattenledningsverk, måste den årliga avskrivningen uppgå till minst 2½ procent av anläggningskostnaderna. Mycket grovt taget kan då sägas, att en bruttovinst å cirka 7 procent av bokförda värdet är tillräcklig till avskrivningar och till förräntning av stadens för verkets anläggning upptagna lån. En bruttovinst å över 7 procent skulle sålunda kunna tänkas inkludera någon företagarevinst.

Så stor bruttovinst som 7 procent av bokförda värdet uppvisas åren 1913 och 1919 endast av vattenledninsverken i: *Stockholm* (1913 och 1919), *Göteborg* (1919), *Malmö* (1913 och 1919), *Hälsingborg* (1913), *Örebro* (1913 och 1919), *Västerås* (1913 och 1919), *Jönköping* (1913 och 1919), *Karlstad* (1919), *Halmstad* (1913), *Kalmar* (1919), *Trälleborg* (1919), *Oskarshamn* (1919), *Hudiksvall* (1919), *Skara* (1919), *Enköping* (1919), *Mariestad* (1913) och *Ängelholm* (1919).

Även frånsett att från år 1919 finnas flera och säkrare uppgifter än från år 1913, synes alltså den tendens till en mera affärsmässig skötsel av vattenledningsverken, som konstaterades på tal om vattenavgifterna, ganska tydligt framgå ur ovanstående uppgifter angående bruttovinsterna, särskilt beträffande de större och medelstora städerna.

Till närmare belysning att också vattenledningsverk kunna drivas så att icke blott kapitalet vidmakthålles utan även skuldräntor betalas och en icke föraktlig företagarevinst uppkommer, lämnas här nedan några utförligare uppgifter för åren 1912—1921 från *Stockholms* vattenledningsverk. Till jämförelse hava medtagits motsvarande uppgifter från *Malmö* och *Hälsingborgs* vattenledningsverk, vilka visa sämre resultat.

Ekonomiska uppgifter för åren 1912—1921 från vattenledningsverken i Stockholm, Malmö och Hälsingborg.

Siffrorna avse jämna 1,000-tal kronor.

Stockholms vattenledningsverk.

År	Anläggningens bokförda värde	Driftsinkomster	Driftsutgifter	Bruttovinst	Avskrivningar	Nettovinst	Räntor	Företagarevinst
1912.....	15,241	1,863	593	1,270	691	579	286	293
1913.....	16,603	1,927	645	1,282	598	684	302	382
1914.....	16,919	2,113	728	1,385	643	742	398	344
1915.....	17,812	2,136	798	1,338	632	706	431	275
1916.....	18,243	2,207	872	1,335	613	722	467	255
1917.....	17,988	2,370	1,099	1,271	583	688	469	219
1918.....	18,221	2,578	1,772	806	519	287	504	— 217
1919.....	18,160	3,652	2,005	1,647	554	1,093	518	575
1920.....	18,395	4,138	2,485	1,653	553	1,100	524	576
1921.....	19,244	4,199	2,043	2,156	520	1,636	531	1,105

Malmö vattenledningsverk.

År	Anläggningens bokförda värde	Driftsinkomster	Driftsutgifter	Bruttovinst	Avskrivningar	Nettovinst	Räntor	Företagarevinst
1912.....	2,305	344	121	223	126	97	119	— 22
1913.....	2,372	376	112	264	149	115	120	— 5
1914.....	2,522	425	124	301	154	147	128	19
1915.....	2,640	408	126	282	135	147	167	— 20
1916.....	2,522	426	140	286	142	144	162	— 18
1917.....	2,447	395	153	242	140	102	158	— 56
1918.....	2,349	390	198	192	141	51	155	—104
1919.....	2,235	422	255	167	135	32	150	—118
1920.....	1,895	600	286	314	135	179	145	34
1921.....	1,800	610	308	302	141	161	141	20

Hälsingborgs vattenledningsverk.

År	Anläggningens bokförda värde	Driftsinkomster	Driftsutgifter	Bruttovinst	Avskrivningar	Nettovinst	Räntor	Företagarevinst
1912..... ...	1,071	113	40	73	50	23	50	— 27
1913.....	1,038	127	39	88	51	37	48	— 11
1914.....	1,031	139	40	99	51	48	47	1
1915.....	1,018	144	48	96	51	45	46	— 1
1916.....	1,006	151	54	97	49	48	46	2
1917.....	1,619	151	60	91	51	40	45	— 5
1918.....	1,693	156	129	27	69	— 42	72	—114
1919.....	1,697	249	140	109	68	41	76	— 35
1920.....	1,830	270	136	134	72	62	82	— 20
1921..... ..				129				

FÖRVALTNINGEN AV DE KOMMUNALTEKNISKA VERKEN.

Kommunallagarnas förvaltningsbestämmelser.

De i gällande kommunallagar meddelade föreskrifterna angående den löpande förvaltningen och skötseln av städernas verk och inrättningar äro få och knapphändiga.

Den *allmänna* stadsförordningen (§ 6) skiljer emellan å ena sidan kommunens *beslutanderätt,* vilken skall utövas "vid allmän rådstuga eller genom stadsfullmäktige", och å andra sidan *verkställighet och förvaltning,* vilka funktioner, under magistratens inseende, "tillkomma drätselkammaren och de särskilda styrelser eller personer, som för sådant ändamål kunna av allmänna rådstugan eller stadsfullmäktige utses".[1]) Något försök till närmare bestämning av kompetensförhållandet mellan de beslutande samt verkställande och förvaltande organen har icke av lagstiftaren gjorts i vidare mån än att av budgetsföreskrifterna och därmed sammanhängande stadganden framgår, att de olika förvaltningarna hava att röra sig inom en av stadsfullmäktige årligen fastställd inkomst- och utgiftsstat med redovisningsskyldighet i sista hand inför fullmäktige. De äga icke utan därtill erhållet bemyndigande ådraga staden skuld eller annan dylik förbindelse, ej heller frånhända staden något dess förmögenhetsobjekt. Vissa allmänt hållna stadganden hava meddelats rörande drätselkammarens obligatoriska

[1]) I förbigående må anmärkas, att allmänna rådstugan numera kvarstår såsom beslutande organ blott i Skanör—Falsterbo. Samtliga övriga städers beslutanderätt utövas av stadsfullmäktige.

uppgifter (55 § kommunalförordningen), men i övrigt saknas närmare bestämmelser om förvaltningsmyndigheternas arbetsområden, verksamhetsformer och sammansättning.

Vad angår *Stockholm* gestalta sig förhållandena där i stort sett på samma sätt. I den särskilda kommunalförordning, som gäller för huvudstaden, har emellertid gränslinjen mellan beslut samt verkställighet och förvaltning markerats något skarpare än i den allmänna stadsförordningen. Uttryckligt förbud stadgas sålunda för stadsfullmäktige att "med verkställighetsåtgärder av något slag eller med förvaltning av penningar eller andra tillgångar för kommunens räkning samfällt och omedelbart sig befatta" (kommunalförordningen för Stockholm § 4). Då 1920 de kommunala regeringsfunktionerna nyordnades i och med stadskollegiets inrättande, uppdrogos vidare i lagstiftningsväg förvaltningssystemets konturer med större utförlighet, än vad fallet är beträffande städerna i allmänhet.

Både för Stockholm och övriga städer gäller emellertid, att den ram, lagstiftningen angivit för det närmare ordnandet av de förvaltningsangelägenheter, varom här är fråga, hållits mycket vid. Inom denna kan beredas rum för de mest växlande organisationsformer, och det ankommer på städerna själva att därvidlag förfara såsom de finna praktiskt och ändamålsenligt. Dock är förvaltningsorganisationens utbildning underkastad viss statlig kontroll. Sålunda skall drätselkammarens reglemente, vilken urkund är avgörande för det kommunala arbetsområdets uppdelning mellan kammaren och fristående styrelser, granskas och fastställas av konungens befallningshavande, som enligt doktrinen är oförhindrad att därvid göra egna meningar gällande även i sak. I Stockholm skola praktiskt taget alla förvaltningsmyndigheters reglementen fastställas av Kungl. Maj:t. Denna statskontroll torde emellertid knappast någonstädes hava utövat nämnvärt inflytande på själva förvaltningsorganisationens utformning, med avseende varå städerna alltid ansetts böra hava det utslagsgivande ordet.

De kommunaltekniska verkens placering i städernas förvaltningssystem.

Vid de tekniska verkens inplacering i det kommunala förvaltningssystemet har man i praxis att välja emellan åtskilliga olika möjligheter. I diskussionen tillspetsas ofta frågeställningen i formeln centralisation eller decentralisation? Med *centralisation* avses då, att hithörande uppgifter så långt möjligt hållas tillsamman med den egentliga drätseln (penningväsendet och fastighetsförvaltningen) under drätselkammarens ledning. *Decentralisationen* åter innebär de tekniska verkens utbrytande från drätseln och ställande under flera eller färre särskilda styrelser. Ehuru ur kommunal synpunkt av icke ringa betydelse erbjuda de antydda problemen i förevarande sammanhang knappast något intresse. Här skall därför blott lämnas en kortfattad redogörelse för grunddragen av den förvaltningsindelning, som kommit i tillämpning å området.

Översikt av de kommunaltekniska verkens organisatoriska ställning i städer med mer än 4,000 inv.

(Stjärna betecknar, att vidkommande verk lyder under drätselkammaren, vertikalt streck, att förvaltningen uppdragits åt särskild styrelse.)

Stad	Gas-verk	Elektr. verk	Spår-vägar	Vatten-verk	Anmärkningar.
Stockholm ...	I	I		I	Gas- och elektr.-verk. samt vattenverket under en styrelse.
Göteborg	I	I	I	I	Gas- och elektr.-verk. under en styrelse.
Malmö	I	I	I		—— » ——
Norrköping ...	I	I	I		Gas- och elektr.-verk. samt spårvägarna under en styrelse.
Hälsingborg...	I	I	I		—— » ——
Gävle	I	I	I		—— » ——
Örebro	I	I		*	Gas- och elektr.-verk. under en styrelse.
Eskilstuna ...	I	I		*	—— » ——
Jönköping ...	*	*	*	*	
Västerås	I	I		I	Gas- och elektr.-verk. samt vattenverket under en styrelse.

Stad	Gas-verk	Elektr. verk	Spår-vägar	Vatten-verk	Anmärkningar.
Uppsala	1	1		*	Gas- och elektr.-verk. under en styrelse.
Karlskrona ...	1	1	1	*	Gas- och elektr.-verk. samt spårvägarna under en styrelse.
Linköping ...	1			*	
Borås		1		*	
Lund	1	1		1	Gas- och elektr.-verk. samt vattenverket under en styrelse.
Karlstad	1	1		*	Gas- och elektr.-verk. under en styrelse.
Halmstad.....		1		1	Elektr.- och vattenverk. under en styrelse.
Landskrona...	1	1		1	Gas- och elektr.-verk. samt vattenverket under en styrelse.
Sundsvall.....	*	*		*	
Kalmar	1	1		1	Gas- och elektr.-verk. under en styrelse. Vattenverket under särskild styrelse.
Trollhättan ...		*		*	
Södertälje.....	1	1		1	Gas- och elektr.-verk. samt vattenverket under en styrelse.
Uddevalla ...	1	1		*	Gas- och elektr.-verk. under en styrelse.
Östersund ...				*	
Kristianstad...	*	*		*	
Falun				*	
Västervik.....				1	
Ystad	1	1		1	Gas- och elektr.-verk. under en styrelse. Vattenverket under särskild styrelse.
Nyköping.....	*	*		*	
Söderhamn ...		1		*	
Trälleborg ...	1	1		1	Gas- och elektr.-verk., vattenverket samt varmbadhus under en styrelse.
Kristinehamn.				*	
Luleå		*		*	
Härnösand ...		*		*	
Visby		*		*	
Skövde.....		*		*	
Växjö		*		*	
Vänersborg ...	*			*	
Oskarshamn...		1		1	Elektr.- och vattenverk. under en styrelse.
Lidköping ...	1	1		1	Gas- och elektr.-verk. samt vattenverket under en styrelse.

Stad	Gas-verk	Elektr. verk	Spår-vägar	Vatten-verk	Anmärkningar.
Nässjö		1		1	Elektr.- och vattenverk. under en styrelse.
Katrineholm				*	
Huskvarna		*		*	
Sala				1	
Varberg				*	
Karlshamn		1		1	Elektr.- och vattenverk. under en styrelse.
Hudiksvall		1		*	
Umeå		1		*	
Köping		*		*	
Boden				1	
Skara		*		*	
Alingsås	1	1		1	Gas- och elektr.-verk. samt vattenverket under en styrelse.
Eslöv		1		1	Elektr.- och vattenverk. under en styrelse.
Falköping				1	
Enköping		1		*	
Eksjö		1		1	Elektr.- och vattenverk. under en styrelse.
Tranås		1		*	
Mjölby				1	
Motala				*	
Arvika				*	
Avesta				1	
Åmål		*		*	
Mariestad	*	*		*	
Arboga		1		*	
Norrtälje		*		*	
Ängelholm		*		*	
Falkenberg		*		*	
Tidaholm					
Filipstad		*		*	
Djursholm		1			
Lysekil		1		1	Elektr.- och vattenverk. under var sin styrelse.
Örnsköldsvik		*		*	
Strängnäs		1		1	Elektr.- och vattenverk. under en styrelse.

Såsom av ovanstående framgår, hava ett antal medelstora och mindre städer med flera tekniska verk — *Jönköping, Sundsvall, Trollhättan, Kristianstad, Nyköping, Luleå, Härnösand, Visby, Skövde, Växjö, Vänersborg, Huskvarna, Köping, Skara, Åmål, Mariestad, Falkenberg, Filipstad* och *Örnsköldsvik* — funnit det lämpligt att för samtliga verkens förvaltning anlita drätselkammaren, vilken även i *Kristinehamn, Katrineholm, Varberg, Motala* och *Arvika*, städer, där dock blot ett enda verk finnes, är stadens kommunaltekniska förvaltningsmyndighet. I övriga städer har drätselkammaren antingen alls icke någon direkt befattning med de tekniska verken *(Stockholm, Göteborg, Västerås, Lund, Halmstad, Landskrona, Kalmar, Södertälje, Ystad, Trälleborg, Oskarshamn, Lidköping, Nässjö, Karlshamn, Alingsås, Eslöv, Mjölby, Avesta, Falköping, Eksjö, Djursholm, Lysekil* och *Strängnäs)*, eller förvaltar den blott något enda av dem, vanligtvis vattenledningsverket, medan eljest befintliga verk stå under särskild styrelse (*Malmö, Norrköping, Hälsingborg* m. fl. städer).

Skillnaden mellan de städer, i vilka drätselkammaren utgör förvaltningsmyndighet, och de där särskild sådan myndighet inrättats, är i åtskilliga fall ganska fiktiv. På flera håll har nämligen för de till drätselkammaren lagda industriverken inrättats en särskild drätselkammaravdelning, som i realiteten fungerar på ungefär samma sätt som en fullt fristående styrelse.

Huru man än ställt sig till spörsmålet om drätselkammaren eller särskild förvaltningsmyndighet såsom organ för industriverken, förmärkes, såsom översiktstablån ger vid handen, en bestämd tendens att hålla dessa verk eller åtminstone de viktigaste bland dem tillsamman under gemensam ledning. Där både gas- och elektricitetsverk finnas, förekommer sålunda ingenstädes, att dessa vid förvaltningsindelningen skilts från varandra. De kommunala spårvägarna hava i fem fall av sju hänförts till samma myndighet som belysningsverken. Att spårvägsförvaltningen i *Göteborg* och *Malmö* givits en fristående ställning betecknar nog icke något underkännande från dessa

städers sida av den på andra håll tillämpade principen, utan torde helt enkelt vara en av förvaltningens större dimensioner framtvingad differentieringsåtgärd.

Den förvaltningsmässiga sammanhållning, som sålunda utmärker de här såsom kommunaltekniska verk betecknade företagen, brytes egentligen blott på en enda punkt, nämligen beträffande vattenledningsverken, vilka mångenstädes tillagts annan myndighet än övriga kommunaltekniska verk. Orsaken härtill är vanligtvis den, att vattenledningsföretagen ansetts hava flera och viktigare beröringspunkter med gatu- och vägförvaltningen än med belysningsverken. Då dessa senare utbrutits från drätselkammaren och ställts under särskild styrelse, har det därför ofta nog befunnits praktiskt att hos kammaren såsom gatu- och vägförvaltning bibehålla vattenledningsföretagen.

Att förvaltningsindelningen, vad de tekniska verken angår, utfallit olika på olika orter är helt naturligt. Snarast kan man förvåna sig över den relativa likformighet, som trots allt råder.

Något värdeomdöme om de tillämpade organisationsformerna kan överhuvud taget ej avgivas. Den ena metoden torde i och för sig vara ungefär lika god som den andra, blott det iakttages, att vederbörande styrelsers uppgifter icke sins emellan eller i förhållande till övriga myndigheter erbjuda onödiga kollissionspunkter samt så sammanställas, att planmässigheten i ledningen av stadens ekonomi i stort icke äventyras, samt att förvaltningens personalresurser och tekniska utrustning kunna på lämpligaste och mest effektiva sätt utnyttjas. Dessa fordringars tillgodoseende kräver icke med nödvändighet likformiga organisationsåtgärder över hela linjen. Att antydda krav ingenstädes förbiseits torde få tagas för visst, även om problemens lösning sökts efter något skiljaktiga linjer.

Förvaltningsmyndigheternas uppgifter och befogenheter.

Vad innebär i praxis den "verkställighet och förvaltning", som enligt kommunallagarnas föreskrift påfordrar egna, från

den beslutande myndigheten skilda organ och som beträffade de tekniska verken anförtrotts åt ovan angivna delegationer? För besvarande av denna fråga är man i huvudsak hänvisad till de för förvaltningsmyndigheterna utfärdade reglementen eller instruktioner.

Då det gäller befogenhetsspörsmålen äro dessa vanligvis mycket allmänt avfattade, undvikande skrymmande och för en organisk utveckling av förhållandena hinderliga detaljer. Uppgiftens beskaffenhet och omfattning plägar karakteriseras med några få ord: det åligger styrelsen (drätselkammaren) 'att vårda, förvalta och underhålla stadens gas- och elektricitetsverk (spårvägar och vattenledningsverk) med allt vad till dem hörer, såsom byggnader, ledningar med mera sådant". Därpå följer ofta en rad instruktionella bestämmelser, avseende viktigare åtgärder, som i överensstämmelse med delegationens allmänna uppgift ankomma å densamma, exempelvis att ombesörja brandförsäkring av fastigheter och lager, att på bestämd tid ingiva budgetsförslag och förvaltningsberättelser, för revision avlämna färdiga räkenskaper o. s. v. Dessa detaljbestämmelser åsyfta ingalunda att vara fullständiga; de hava närmast karaktären av en "minneslista" till underlättande av arbetet, och den omständigheten, att reglementet eller instruktionen ingenting stadgar rörande någon viss sak, fritager naturligtvis icke delegationen från skyldigheten att ägna densamma sin uppmärksamhet, därest sådan är påkrävd för en rätt vård av de företag, som blivit delegationen anförtrodda. Slutligen behandlas sådana grupper av frågor, beträffande vilka klara direktiv rörande förvaltningsmyndighetens och stadsfullmäktiges inbördes ställning ansetts vara särskilt av behovet påkallade, främst ordnandet av personalens anställnings- och löneförhållanden, bestämmandet av verkens tariffer och andra dylika ärenden av fundamental vikt.

Såsom av det sagda torde framgå, är det knappast möjligt att positivt angiva ifrågavarande förvaltningsmyndigheters kompetensområden. Negativt kan en begränsning lättare göras. Med stöd av kommunalförordningarnas föreskrifter samt gäl-

lande instruktioner och reglementen torde kunna sägas, att i typiskt fall förvaltningsmyndigheten äger handlägga och avgöra de med verkets vård och skötsel sammanhängande angelägenheter, dock att stadsfullmäktige

1) antaga utgifts- och inkomststat;

2) besluta om under löpande år erforderliga utgifter för ändamål, som icke finnas upptagna i den fastställda staten, såsom större nyanläggningar, tillbyggnader o. dyl.;

3) genom utsedda revisorer granska verkets räkenskaper och förvaltning samt besluta om ansvarsfrihet;

4) bestämma taxorna för leverans av gas, elektricitet och vatten ävensom spårvägsavgifterna samt antaga reglementariska föreskrifter med avseende å allmänhetens begagnande av verkets tjänster.

I åtskilliga medelstora och mindre städer hava stadsfullmäktige dessutom förbehållit sig

5) att tillsätta, entlediga och fastställa instruktion för verkets främste tjänsteman; och

6) att besluta om leveranser av vatten, gas och elektrisk ström till förbrukare utom stadens område.

Av stadsfullmäktiges här uppräknade befogenheter är rätten att avgöra den taxepolitik, som skall föras, samt bestämmanderätten över budgeten och vid sidan av denna erforderliga utgifter ojämförligt viktigast. Härav och särskilt av sättet för budgetsväsendets handhavande beror i väsentlig mån förvaltningsmyndighetens rörelsefrihet.

Den svenska stadsbudgetens innehåll och uppställning beror i sin ordning nästan uteslutande på vederbörande stadsfullmäktigeförsamlings förgottfinnande. I den mån fasta regler på detta område finnas, hava de skapats av staden själv och kunna därför ändras, eftersom situationen anses bjuda. En ordentlig anslagsklassificering med hänsyn till rätten att överskrida eller reservera anslag är ännu så länge genomförd blott i de största städerna och kan, som sagt, även där i regeln omkullkastas genom ett enkelt stadsfullmäktigebeslut. Budgetsmetodiken överhuvud saknar på många orter fasthet och stadga. Man stöder

sig på lokal praxis, vilken vid behov omtolkas och jämkas från år till annat, på sätt det för tillfället finnes lämpligt.

Intet hindrar, att stadsfullmäktige för de tekniska verken uppställa så i detalj gående budgeter, att förvaltningsmyndigheten, bildligt talat, knappast äger låta slå en spik i vägg utan att fullmäktiges medgivande därtill inhämtats i samband med budgetens fastställande eller annorledes. Ju obetydligare en förvaltning är, desto starkare framträda i allmänhet dylika tendenser. De mindre verkens styrelser torde sålunda vanligtvis vara underkastade stadsfullmäktiges finansiella suveränitet på ett vida kännbarare sätt än styrelserna för de större företagen.[1]) Dessa senare arbeta ofta på grundval av budgeter, som blott äro i stora drag uppskisserade hushållningsplaner och lämna förvaltningsmyndigheten ett betydande mått av handlingsfrihet vid planens praktiska förverkligande. Detsamma gäller i fråga om de vid sidan av budgeten lämnade specialanslag för nybyggnader, utvidgningar o. dyl. På ena stället bindes det verkställande organet genom minutiösa föreskrifter rörande sättet och ordningen för arbetets fullföljande; på det andra anslås en klumpsumma med uppdrag åt förvaltningen att inom eller — där anslagsklassificering genomförts och det ifrågavarande anslaget givits förslagsanslags karaktär — i nödfall med överskridande av de beviljade medlen efter eget beprövande göra det bästa möjliga för realiserande av det avsedda syftet. Bägge förfaringssätten torde få anses överensstämma med kommunallagstiftningen. Hur valet dem emellan utfaller bestämmes väsentligen av den riktning, i vilken traditionen på orten gått, understundom också av det förtroende eller den brist på förtroende, stadsfullmäktigemajoriteten hyser för den sittande förvaltningsstyrelsen.

Med avseende å de kommunaltekniska verkens *personal* plägar vanligtvis så ordnas, att stadsfullmäktige fastställa lönevillkoren för de befattningar, som äro av stadigvarande natur

[1]) Undantag finnas dock; för ett sådant — *Djursholm* — har i annat sammanhang redogjorts (sid. 15).

(tjänstemän av högre och lägre grad), medan förvaltningsmyndigheten eller i vissa fall en för kommunen i dess helhet tillsatt nämnd utövar motsvarande befogenheter beträffande övriga personalgrupper (extra befattningshavare och arbetare). Antagande och entledigande av behövlig personal — såväl tjänstemän som arbetare — ligger så gott som undantagslöst i förvaltningsmyndighetens hand, givetvis inom ramen av i gällande budget för ändamålet anvisade anslag. I några städer, företrädesvis medelstora och mindre, hava dock stadsfullmäktige för sig reserverat rätten att tillsätta och entlediga chefstjänstemännen. Rörande handläggningen inom kommunalförvaltningen av arbetarfrågor hänvisas till i särskild avdelning lämnad redogörelse (sid. 329).

Förvaltningsmyndigheternas sammansättning.

Om sammansättningen av drätselkammaren, där denna är förvaltningsmyndighet för de tekniska verken, gäller vad i kammarens reglemente finnes stadgat. Jämväl specialstyrelsernas sammansättning bestämmes genom för dem utfärdade reglementen eller instruktioner. För valbarhet till drätselkammare äro i kommunalförordningen samma villkor stadgade som för behörighet att utöva kommunal rösträtt; dessa behörighetsgrunder torde få anses äga tillämpning jämväl med avseende å specialstyrelserna.

Förvaltningsmyndigheten, vare sig denna är drätselkammaren eller särskild styrelse, skall väljas av stadsfullmäktige. I fråga om drätselkammaren är uttryckligen bestämt, att den proportionella valmetoden skall tillämpas, då så äskas av en grupp, som är tillräckligt stark för att enligt nämnda metod besätta åtminstone en plats. Någon motsvarande lagbestämmelse rörande specialstyrelserna finnes icke, men på ett och annat håll (exempelvis i Hälsingborg) har en liknande regel fått plats i vederbörande styrelses instruktion. Och med proportionsidéns och partipolitikens allt starkare grepp om städernas styrelse har följt, att i flertalet fall — med eller utan föranledande av

lag- eller reglementsbestämmelse — rekryteringen av förvaltningsmyndigheterna sker under hänsynstagande till de olika partiernas styrkeförhållanden och i övrigt på sådant sätt, att varje fraktion själv bestämmer, vilka som skola intaga de platser, varöver fraktionen efter proportionell fördelningsgrund förfogar.

Särskilda anordningar i syfte att inom industriverkens förvaltningsmyndigheter trygga tillgång till teknisk och ekonomisk sakkunskap äro sällsynta och torde f. ö. vara mycket svåra att på ett effektivt sätt genomföra. Nämnas bör dock, att i *Stockholm* ett av borgarråden är självskriven ordförande i industriverksstyrelsen, medan v. ordföranden utses av stadskollegiet — åtgärder som hava till främsta ändamål att åstadkomma kvalificerad ledning av styrelsens angelägenheter. I *Gävle* är stadens högsta tekniska chefstjänsteman, byggnadschefen, självskriven ledamot av belysningsstyrelsen. Motsvarande ställning intager i *Uppsala* drätselkammarens s. k. verkställande ledamot; i *Hälsingborg* äger drätselkammaren uppsätta förslag till två av de sju platserna i affärsverksstyrelsen. Den i *Gävle* införda ordningen, vars förenlighet med kommunalförordningens bestämmelse om förvaltningsstyrelsernas utseende av stadsfullmäktige nog kan sättas i fråga, tar närmast sikte på behovet av teknisk sakkunskap inom industriverksförvaltningen, medan de i *Uppsala* och *Hälsingborg* praktiserade metoderna torde hava tillkommit med tanke på att bereda drätselkammaren såsom central finansstyrelse för staden direkt inflytande jämväl å de ur ekonomisk synpunkt högeligen betydelsefulla förvaltningsgrenar, som handhavas av ifrågavarande specialstyrelser. Här omnämnda ansatser äro åtminstone tillsvidare enstaka företeelser och rubba icke regeln, att rekryteringen av de tekniska förvaltningsmyndigheterna i övervägande grad sker med hänsyn till partiställningen och inom partierna efter allmänt kommunala meriter.

Ledamotskap i kommunala förvaltningsmyndigheter anses såsom ett förtroendevärv, vilket icke bör eller får avlönas. Denna grundsats torde tämligen undantagslöst upprätthållas

också i fråga om de tekniska verken, ehuru nog understundom förekommit, att pekuniär ersättning i en eller annan form lämnats för mera omfattande och tidskrävande förtroendemannaarbete inom dylikt verks styrelse.

Styrelsernas storlek är växlande, så ock valperiodens längd. För att giva en föreställning om hur dessa frågor ordnats, meddelas nedan en tabellarisk översikt över fristående industriverksstyrelsers sammansättning i några städer.

Industriverksstyrelsernas sammansättning m. m. i vissa städer.

Stad	Styrelsens benämning	Antal		Valperiod	Anmärkningar
		ordin. ledamöter	suppleanter		
Stockholm ...	Styrelsen över Stockholms stads industriella verk.	7	5	2 år	Ordf. och v. ordf. utses av stadskollegiet.
Göteborg.....	Styrelsen över Göteborgs stads gas- och elektricitetsverk.	5—7	3	3 »	
Malmö.....	Styrelsen för Malmö stads gas- och elektricitetsverk.	7	3	4 »	
Norrköping ...	Styrelsen för Norrköpings kommunala affärsverk (gas- och elektricitetsverk samt spårvägar).	5	2	4 »	
Hälsingborg...	Styrelsen för Hälsingborgs stads kommunala affärsverk (gas- och elektricitetsverk, spårvägar samt hissen vid vid Oscar II:s terass).	7	2	4 »	D. K. äger hos S. F. föreslå 2 bland ledamöterna och 1 bland suppleanterna.
Gävle	Gävle stads belysningsstyrelse (gas- och elektricitetsverk samt spårvägar).	5	2	4 »	Byggnadschefen eller den hans tjänst förrättar självskriven femte ledamot.
Örebro.....	Styrelsen för Örebro stads gas- och elektricitetsverk.	5	3	4 »	

Stad	Styrelsens benämning	Antal		Valperiod	Anmärkningar
		ordin. ledamöter	suppleanter		
Västerås	Vatten- och gasverksstyrelsen (vatten- och avloppsledningar samt gas- och elektricitetsverk).	5	2	4 år	
Uppsala	Gas- och elektricitetsverksstyrelsen.	5	2	2 »	D. K:s verkställande led. självskriven led. av styrelsen.
Karlskrona ...	Styrelsen för Karlskrona stads belysningsverk och spårvägar.	7	3	4 »	
Lund	Styrelsen för Lunds stads tekniska verk (gas-, elektricitets-, vatten- och kloakverken).	5	—	4 »	
Karlstad	Belysningsstyrelsen (gas- och elektricitetsverken).	6	2	3 »	
Landskrona...	Belysnings- och vattenverksstyrelsen (gas-, elektricitets- och vattenverk samt varmbadhus).	7	—	3 »	
Kalmar	Belysningsstyrelsen (gas- och elektricitetsverken).	7	3	4 »	
Trälleborg ...	Trälleborgs stads affärsdrivande tekniska verks styrelse (elektricitets-, gas- och vattenverk samt varmbadhus).	7	3	4 »	

Arbetsfördelningen inom förvaltningsmyndigheterna.

Rörande arbetsfördelningen förvaltningsmyndigheternas ledamöter emellan finnas vanligtvis icke några mera detaljerade föreskrifter. Ordförande och v. ordförande väljas på de flesta håll för ett år i sänder. I övrigt plägar lämnas åt styrelsen eller nämnden att "mellan ledamöterna fördela göromålen på sätt lämpligast synes". Något styrelseledamöternas direkta del-

tagande i verkens dagliga skötsel torde numera knappast någonstädes förekomma. Förvaltningsmyndigheten har, såsom det heter exempelvis i reglementet för Malmö gas- och elektricitetsverksstyrelse, att "utöva huvudkontrollen" över företagen, under det att ledningen av driften och de löpande göromålen överhuvud lagts i händerna på en eller flera inför styrelsen ansvariga tjänstemän.

Tjänsteorganisationen.

Städernas kommunaltekniska tjänsteorganisation företer naturligtvis utomordentligt stora skiftningar. Medan man i mindre och många medelstora städer vanligen kunnat nöja sig med en enda tekniskt utbildad tjänsteman, stadsingenjör eller byggnadschef, vilken har till uppgift bl. a. att föreståstadens allmänna arbeten och utöva den närmaste ledningen av befintliga tekniska verk, har organisationen i storstäderna vuxit till betydande omfattning.

I *Stockholm* exempelvis, där enligt vad förut anförts gas- och elektricitetsverken samt vattenledningsverket lyder under en gemensam styrelse, har för de förstnämnda bägge verken inrättats en gemensam direktörsbefattning och för vattenledningsverket en särskild chefstjänst. Gas- och elektricitetsverksdirektören är enligt för honom utfärdad instruktion i första hand styrelsen ansvarig för förvaltningen av nämnda verk, och tillkommer det honom i sådant avseende bl. a.:

1) att för ordföranden anmäla, när styrelsesammanträde anses erforderligt, och till sekreteraren lämna uppgift å de ärenden, han önskar vid sammanträdet föredragna;

2) att bereda och för styrelsen föredraga ärenden av större vikt och principiell innebörd;

3) att låta uppgöra och förelägga styrelsen förslag och beräkningar rörande erforderliga utvidgningsarbeten, ändringar i gällande taxor samt förslag till viktigare åtgärder i övrigt för befrämjande av verkens utveckling och förbättring;

4) att tillse, det styrelsens beslut, i vad de avse verken, bliva i behörig ordning verkställda;

5) att såsom chef för all vid verken anställd personal närmare bestämma, ordna och övervaka dess verksamhet med rätt att bestämma om anställande, entledigande och avlönande av extra tjänstebiträden, arbetsförmän och arbetare, i den mån detta icke tillkommer annan stadens myndighet eller genom särskilda bestämmelser överlåtits åt överingenjörerna eller underordnade tjänstemän, samt att fastställa erforderliga instruktioner och ordningsregler för all vid verken anställd personal, vilka dock ej må vara stridande mot bestämmelserna i denna arbetsordning;

6) att besluta angående löpande ärenden samt beställningar, affärsavtal, försäljningar m. fl. frågor, som icke äro av sådan i mom. 2 angiven natur att påkalla behandling av styrelsen eller delegerade, med skyldighet att för styrelsen vid nästkommande sammanträde anmäla fattade beslut av större vikt;

7) att ombesörja den behövliga korrespondensen med rätt att med för styrelsen och verken bindande kraft underteckna korrespondens och affärsavtal;

8) att granska ingående räkningar och attestera dem, sedan de befunnits riktiga, samt låta utanordna verken åliggande utbetalningar.

Vattenledningschefen har med avseende å vattenledningsverket motsvarande åligganden och befogenheter. Under direktörens inseende utövas det tekniska chefskapet för gas- och elektricitetsverken av en överingenjör för vartdera verket med åliggande bl. a.:

1) att närmast under direktören utöva förmanskap över verkets personal;

2) att själva eller genom underordnade tjänstemän antaga och avskeda arbetare samt bestämma desammas avlöning i enlighet med de bestämmelser, som kunna vara av vederbörande myndighet eller direktören fastställda;

3) att leda vederbörande verks drift och distributionsverksamhet samt arbeta för åstadkommande av förbättringar och besparingar härutinnan samt för en tidsenlig utveckling i öv-

rigt, i vilka avseenden det åligger överingenjörerna att inkomma till direktören med förslag till lämpliga åtgärder;

4) att svara för ändamålsenlig tillsyn, skötsel och underhåll av till vederbörande verk hörande byggnader, maskiner, apparater, redskap och inventarier, med skyldighet att till direktören avgiva förslag rörande arbeten av detta slag;

5) att, där icke i särskilda fall annorlunda bestämmes, handhava ledningen av vederbörande verks utvidgningsarbeten och tillse, att anslagen härför bliva på lämpligaste sätt använda;

6) att i god tid till direktören inkomma med förslag till anskaffande av för driften, distributionen eller nybyggnaderna erforderliga materialier, maskiner, redskap o. dyl.;

7) att utarbeta de utredningar, beräkningar och berättelser angående vederbörande verk, som av direktören kunna påfordras, samt i övrigt lämna det tjänstebiträde, varom de av direktören anmodas.

Vid belysnings- och vattenledningsverken äro dessutom anställda ett betydande antal tjänstemän för de löpande kamerala och tekniska göromålen. Kommunalkalendern för Stockholm 1922 redovisar sålunda för gas- och elektricitetsverken gemensamt 20 kamerala befattningshavare, för gasverket särskilt ett 30-tal ingenjörer och därmed jämförliga tjänstemän samt ett 50-tal kamerala befattningshavare, för elektricitetsverket särskilt en ungefär lika stor tjänstemannastab och för vattenverket särskilt tolv ingenjörer och ett 10-tal kamerala tjänster.

Ungefär på motsvarande sätt äro de övriga storstädernas tjänsteorganisation ordnad, naturligtvis med de inskränkningar, som följa av verksamhetens mindre omfattning. Nämnas må sålunda, att i *Norrköping,* vars affärsverksstyrelse förvaltar gas- och elektricitetsverken samt spårvägarna, en affärsverksdirektör finnes anställd med i stort sett samma uppgifter och befogenheter som gas- och elektricitetsverksdirektören i Stockholm. Jämte direktören finnas två driftsingenjörer, en för

elektricitetsverket och en för gasverket, en kontorschef, en kassör, två bokhållare och nödig expeditionspersonal.

Det karakteristiska för storstädernas här skisserade tjänsteorganisation är bl. a. direktörens självständiga beslutanderätt i s. k. löpande ärenden, en ärendesgrupp som naturligtvis har ganska svävande gränser men enligt sakens natur ofta innefattar frågor av betydande praktisk räckvidd. Utmärkande för organisationen är vidare förhållandet, att direktören intager ställningen såsom föredragande hos styrelsen och sålunda har det närmaste ansvaret för planläggningen av styrelsearbetet och för styrelseärendenas beredning. Föredragandeskapet förutsätter givetvis rätt att deltaga i styrelsens överläggningar.

Kommer man längre ned på storleksskalan, äro de instruktionella bestämmelser, som gälla för de tekniska verkens föreståndare, i allmänhet mera knapphändiga, lämnande åt praxis att reglera huvudfrågorna rörande förhållandet mellan styrelsen och den ledande tjänstemannen. Det torde dock kunna antagas, att chefstjänstemannens ställning vid verk av någon avsevärdare omfattning i realiteten utbildats efter ungefärligen samma system, som tillämpas i storstäderna. Vid de mindre verken torde däremot föreståndaren ofta nog sakna varje självständig beslutanderätt och ej heller tjänstgöra såsom föredragande hos styrelsen utan mera betraktas såsom ett underordnat biträde.

På sätt redan anförts, tillsättes de tekniska verkens tjänstepersonal i regeln av vederbörande styrelse, den underordnade personalen dock ofta av verkets chef. Blott undantagsvis hava stadsfullmäktige förbehållit sig tillsättningen av de ledande förvaltningsposterna. Sålunda utses i Örebro, Västerås, Karlstad, Landskrona och på några andra orter chefen för gas- och elektricitetsverken (belysningschefen) direkt av stadsfullmäktige på vederbörande förvaltningsmyndighets förslag.

Den för kommunala tjänster vanliga anställningsformen är anställning tills vidare med 3—6 månaders ömsesidig uppsägning. På sådant sätt förfares som regel även i fråga om de

tekniska verkens personal av olika grader. Dock förekommer på några håll, att chefen tillsättes för viss, bestämd tid, 5—10 år, på sätt är brukligt beträffande vissa av statens affärsdrivande verk. I denna form anställas exempelvis gas- och elektricitetsverksdirektören i Stockholm samt belysningschefen i Örebro.

Löneförmånerna för de tekniska verkens befattningshavare anpassas vanligen efter det allmänna lönesystem, som blivit infört i vederbörande stad. Någon gång, såsom i Stockholm, ställes direktören utanför den ordinarie lönegrupperingen i syfte att stadsfullmäktige vid uppkommande ledighet lättare må kunna reglera löneförhållandena så som med hänsyn till tjänstens lämpliga återbesättande anses påkallat. Överallt torde lönerna till den tekniska personalen utgå med bestämda belopp i penningar, eventuellt även i form av vissa naturaförmåner, såsom fri bostad, gratis belysning och uppvärmning eller dylikt. Det i privat drift ofta förekommande systemet med tantième till chefstjänstemännen synes i kommunalförvaltningen vara alldeles okänt.

Reformförslag.

I den mån de kommunaltekniska verkens förvaltning tillväxt i omfattning och betydelse, har deras kvarhållande inom den administrativa ram, stadsförvaltningen i övrigt erbjuder, visat sig erbjuda åtskilliga nog så invecklade problem. Frågan om utvidgad rörelsefrihet för de tekniska förvaltningsgrenarna är därför mångenstädes aktuell. Dock har reformarbetet ännu icke avsatt några definitiva resultat av allmännare intresse.

Såsom belysande för den riktning, i vilken strävandena röra sig, må här anföras ett nyligen av stadskollegiet i Stockholm fattat beslut om utredning, huruvida de industriella verken lämpligen borde erhålla en ändrad organisation och ställning inom kommunalförvaltningen. Beslutet föranleddes närmast av en av direktören för gas- och elektricitetsverken gjord och av verkens styrelse upptagen framställning. I denna anfördes, bl. a., hurusom "den utveckling i likformighetens tecken,

som alltjämt pågått under de senare åren inom den allmänna kommunalförvaltningen", för industriverken medfört allt mer betungande arbete av huvudsakligen formell art, vilket i allt för hög grad toge ledningens tid och krafter i anspråk. Denna bleve på ett oekonomiskt och olämpligt sätt belastad med en mängd skrivarbete och utredningar, som vore för förvaltningens egentliga uppgift skäligen främmande, och utsikterna för framtiden tedde sig i detta avseende än mindre lovande. Som exempel erinrades om allt det arbete, som vore förenat med regleringen av tjänste- och löneförhållandena för verkens personal enligt det invecklade system, som gällde för kommunalförvaltningen i övrigt. Reglerna rörande budgetsbehandlingen, anslagsdifferentiering, budgetskontroll m. m. bidroge även i sin mån att öka "den improduktiva arbetsbördan". Den formella likformighet, som genom dessa och andra för stadsförvaltningen i gemen normerande bestämmelser åsyftats, verkade för de kommunaltekniska företagen synnerligen tryckande. Form hade gått före sak och en utveckling inaugurerats, som hölle på att förvandla industriverken från praktiskt skötta affärsföretag till tungrodda ämbetsverk.

Den särskilda kommission, som av stadskollegiet tillsattes för att undersöka sålunda framställda klagomål och utreda möjligheterna för en smidigare förvaltningsorganisation, har, då detta skrives, ännu icke slutfört sitt uppdrag.

III

ÖVRIGA GRENAR AV KOMMUNAL AFFÄRSVERKSAMHET

HAMNAR.

Några drag ur det svenska hamnväsendets utveckling.

Huvuddragen av de svenska hamnarnas utveckling skildras av professor *Wollmar Fellenius* i Svenska Stadsförbundets minnesskrift år 1912 på följande sätt:

"Hamnväsendet är måhända den av kommunalförvaltningens grenar, som har de äldsta anorna, och redan på ett mycket tidigt stadium av vid farvatten belägna samhällens tillvaro har frågan om ordnande av hamn och infart till densamma framträtt såsom ett allmänt intresse. Emellertid voro de fordringar, som ännu ett gott stycke in på förra seklet särskilt i vårt land ställdes på även en större hamns utrustning, mycket små. Man nöjde sig i regel med att i hamnen hava en för svårare vind och sjö någorlunda skyddad ankarplats eller redd, varest de större fartygen fingo ankra och lossa sin last i mindre farkoster, med vilka varorna ilandfördes, och vilka kunde landa snart sagt var som helst vid stranden, och i de fall, man bestod sig med särskilda landningsbryggor eller kajer, voro dessa oftast byggda för så ringa djup, att endast en mindre del av de fartyg, som anlöpte hamnen, kunde lägga till vid desamma.

Med sjöfartens utveckling under förra seklet, särskilt genom ångfartygens införande, varigenom möjlighet skapades till inrättande av reguljära förbindelser, ökades emellertid fordringarna på hamnarna i hög grad; dock hade man ännu på 1860-talet ej hunnit vidare långt med hamnväsendets utveckling. Då från denna tid i vårt land järnvägarna började spela en större roll i den allmänna samfärdseln, trädde emellertid

behovet av kajer med järnvägsspår och järnvägsförbindelser småningom allt mera i förgrunden och gav i förening med trafikens ökning anledning till betydande hamnarbeten. Sjöfartens ytterligare utveckling och särskilt införandet av allt större och mera djupgående fartyg har särskilt mot slutet av förra seklet och ännu mera under det innevarande i hög grad ökat såväl fordringarna på hamnarna i tekniskt hänseende som behovet av ökat antal tjänstemän, särskilt tekniska. Härtill hava ock avsevärt bidragit maskin- och elektroteknikens allmänna utveckling, de allt högre arbetslönerna samt vikten av, att de allt dyrbarare fartygen hastigt kunna lossas och lastas, vilka omständigheter i förening i de större hamnarna framtvingat utförande av maskinella lossnings- och lastningsanordningar av allehanda slag. Härjämte är att framhålla, hurusom behovet att under kortare eller längre tid lagra varorna vid hamnen jämte dessas ofta ömtåliga beskaffenhet alltmera framträtt och förorsakat uppförande av varuskjul och magasiner vid eller i närheten av kajerna."

Såsom här framhålles, skapas en hamn med vad därtill hör i regeln icke under en viss, kortare tidrymd, utan hamnen växer så småningom fram, förbättras, vidgas och moderniseras i mån av skiftande behov och ändrade tekniska förutsättningar. Att söka fastställa bestämda anläggningsdata för nu befintliga hamnar vore lönlöst och utan varje praktiskt intresse.

Med hänvisning till den allmänna karakteristik av utvecklingen, som ovan lämnats, är det tillräckligt att konstatera, att samtliga städer med läge vid segelbart vatten utrustats med mer eller mindre omfattande hamnanläggningar. Härvidlag har den enskilda företagsamheten haft föga att betyda. Hamnarna i städerna äro och synas alltid hava varit en av stadsbornas samfällda angelägenhet. De få undantag från denna regel, som finnas, avse inlandshamnar av förhållandevis ringa vikt för vederbörande stad (hamnen i *Vadstena* och möjligen någon annan mindre hamninrättning).

Däremot har nu och då förekommit, att på enskilt initiativ anlagts hamn å sådan ort, som vid tiden för hamnens tillkomst saknat egen kommunalförvaltning men sedermera organiserats såsom köping eller municipalsamhälle eller införlivats med angränsande stad. Hamnen i *Limhamn,* vilken plats numera ingår i Malmö stads område, är sålunda och har från början varit privat. Även inom Hälsingborgs område finnes en privat hamn, ägd av Reymersholms gamla industriaktiebolag *(Kopparverket)* och anlagd på en plats, som då tillhörde Raus landskommun. Likaså äro hamnarna i *Oxelösund* (municipalsamhälle) och *Nynäshamn* (köping) enskilda företag. Nu omförmälda enskilda hamnar, med undantag av hamninrättningen i *Nynäshamn,* hava väsentligen tillkommit för att tjäna något visst industri- eller därmed jämförligt företags speciella trafikintressen och kunna knappast likställas med de allmänna hamnarna i städerna, även om privathamnen vid sidan av sina närmaste uppgifter bedriver hamnrörelse av mera allmän natur.

Antecknas må vidare, att jämväl inom de allmänna kommunala hamnarna kunna finnas enklaver av icke kommunal natur, såtillvida som viss kaj, lastningsbrygga el. dyl. äges av annan än staden. Det viktigaste exemplet härpå erbjuder den stora malmlastningshamnen vid Svartön inom *Luleå* stads hamnområde, vilken tillhör Statens järnvägar. Liknande förhållanden råda på en del andra orter. Där inom stads hamnområde dylik anläggning uppstått, är staden icke berättigad att pålägga några avgifter för begagnandet av själva kajen, varemot staden är oförhindrad att fordra och erhålla avgift för de anstalter, som träffats till underlättande av in- och utseglingen (fartygsavgifter).

I en redogörelse för hamnarnas förhållanden torde det vara praktiskt och lämpligt att skilja emellan kusthamnar och inlandshamnar. Denna uppdelning har visserligen, främst på grund av de stora kanaliseringsföretag, som på sistone blivit genomförda, förlorat åtskilligt i betydelse men torde icke desto mindre fortfarande vara ägnad att underlätta en systematisk behandling av ämnet.

Kusthamnar.

Såsom redan anförts, äro samtliga vid kusten belägna städer utrustade med hamnanläggningar i kommunal ägo. Med ledning av professor Fellenius förut åberopade redogörelse samt i Stadsförbundets tidskrift vid skilda tillfällen publicerade översikter*) meddelas här nedan några huvuddata rörande ifrågavarande hamnar.

Vissa uppgifter rörande de svenska kusthamnarna, ordnade med hänsyn till omfattningen av ankommande och avgående fartygstonnage 1919.

Hamn.	Sammanlagd anläggningskostnad 1920	Besökande fartygs tonnage 1919
1. Göteborg	24,965,000	6,184,579
2. Stockholm	[1]	4,979,812
3. Malmö	35,900,000 [2]	4,120,329
4. Hälsingborg	9,400,000	3,319,961
5. Trälleborg	2,680,000	1,664,725
6. Luleå	4,610,000	981,474
7. Gävle	6,330,000	715,436
8. Sundsvall	[3]	688,126
9. Landskrona	2,240,000	675,665
10. Härnösand	[4]	645,943
11. Kalmar	2,438,000	638,326
12. Norrköping	7,861,000	606,660
13. Halmstad	1,698,000	414,541

*) 1916, sid. 322 o. ff. och 1921 sid. 503 o. ff.

Anm. 1) Den totala anläggningskostnaden 1910 uppgavs till 15,353,000; senare uppgifter ej tillgängliga.

2) I denna summa ingår ett belopp av 6,7 miljoner, motsvarande kostnaden till 1920 års utgång för frihamnens utbyggande.

3) Den totala anläggningskostnaden 1915 uppgavs till 1,6 miljoner kronor; senare uppgifter ej tillgängliga.

4) Hamnens värde uppgavs 1915 till 0,6 miljoner kronor; senare uppgifter ej tillgängliga.

Hamn	Sammanlagd anläggningskostnad 1920	Besökande fartygs tonnage 1919
14. Söderhamn	[5])	396,009
15. Örnsköldsvik	[6])	362,842
16. Oskarshamn	3,180,000	347,822
17. Limhamn	1,280,000	328,554
18. Lysekil	[7])	303,370
19. Västervik	[8])	287,295
20. Visby	[9])	285,253
21. Marstrand	[10])	242,576
22. Skellefteå	[11])	239,457
23. Karlshamn	970,000	238,056
24. Umeå	[10])	231,156
25. Ystad	2,566,000	213,420
26. Uddevalla	[10])	209,710
27. Piteå	[10])	183,571
28. Karlskrona	1,865,000	175,628
29. Hudiksvall	[10])	172,324
30. Kristianstad	1,073,000	158,861
31. Borgholm	[10])	150,246
32. Ronneby	[10])	133,129
33. Varberg	[10])	126,136
34. Öregrund	[10])	126,096

5) Den totala anläggningskostnaden 1915 uppgavs till 2,2 miljoner kronor; senare uppgifter ej tillgängliga.

6) Den totala anläggningskostnaden 1915 uppgavs till 0,9 miljoner kronor; senare uppgifter ej tillgängliga.

7) Den totala anläggningskostnaden 1915 uppgavs till 0,4 miljoner kronor; senare uppgifter ej tillgängliga.

8) Den totala anläggningskostnaden 1915 uppgavs till 0,5 miljoner kronor; senare uppgifter ej tillgängliga.

9) Den totala anläggningskostnaden 1915 uppgavs till 3 miljoner kronor; senare uppgifter ej tillgängliga.

10) Uppgift saknas.

11) Den totala anläggningskostnaden 1915 uppgavs till 0,8 miljoner kronor; senare uppgifter ej tillgängliga.

12) Den totala anläggningskostnaden 1915 uppgavs till 0,4 miljoner kronor; senare uppgifter ej tillgängliga.

Hamn	Sammanlagd anläggningskostnad 1920	Besökande fartygs tonnage 1919
35. Strömstad	[10])	124,324
36. Södertälje	[10])	97,745
37. Sölvesborg	[10])	95,644
38. Simrishamn	[10])	74,991
39. Norrtälje	[10])	72,644
40. Haparanda	[10])	46,785
41. Nyköping	[10])	44,068
42. Falkenberg	[10])	31,199
43. Östhammar	[10])	22,954
44. Trosa	[10])	16,870
45. Skanör	[10])	6,793
46. Vaxholm	[10])	[10])
47. Djursholm	[10])	[10])

Inlandshamnar.

Av inlandshamnarna kommo år 1919 blott hamnföretagen i *Karlstad* och *Kristinehamn* upp till ett besökandetontal av mera än 150,000 ton. För den förstnämnda var siffran 239,000 och för den sistnämnda 166,000 ton. Bägge dessa hamnar hava i samband med Trollhätte kanals ombyggnad undergått genomgripande modernisering och äro numera att räkna bland de större anläggningarna i sitt slag, ehuru på grund av de onormala förhållanden, som rått sedan de nya hamnarnas färdigställande, den ökade trafik, med vilken man kalkylerade, hittills väsentligen uteblivit. Hamnen i *Karlstad* var den 31/12 1920 bokförd till ett värde av 1,700,000 kronor och hamnen i *Kristinehamn* till ett värde av 2,148,000 kronor.

Även vissa andra inlandshamnar, särskilt hamnarna i *Västerås* och *Köping* vid Mälarfarlederna och hamnen i *Jönköping* vid Vättern, spela ur allmän samfärdselsynpunkt en ingalunda

[10]) Uppgift saknas.

oviktig roll. Om det stora flertalet bland dem gäller dock, att de på grund av läget hava ett ganska begränsat trafikområde och närmast tjäna rent lokala samfärdselbehov. Några ansenligare summor äro i regeln icke nedlagda på dessa lokalhamnar, vilka vanligtvis ock intaga en blygsam plats i vederbörande stads förvaltning.

Statsbidrag till hamnanläggningar.

I allmänhet hava de hamnägande städerna på egen hand anskaffat det kapital, som erfordrats för hamnarnas utbyggande. Undantagsvis har dock staten lämnat bidrag antingen ur den sedan 1894 existerande *bro- och hamnfonden* eller i form av *särskilda anslag* för understödjande av hamnbyggnadsföretag, som ur allmän synpunkt ansetts vara av synnerlig vikt. Bidragen från bro- och hamnfonden äro förhållandevis obetydliga. Under perioden 1900—1920 beviljades sålunda åtta, mestadels smärre, städer hamnbyggnadsbidrag med tillhopa omkring 460,000 kronor. Särskilda anslag hava under de senaste 30 åren av riksdagen beviljats till modernisering eller nyanläggning av hamnen i Visby (750,000 kronor), Simrishamn (265,000 kronor), Skanör (272,900 kronor) och Falkenberg (130,000 kronor). Vidare hava på billiga villkor lån lämnats ur *handels- och sjöfartsfonden* för en del mera omfattande hamnbyggnadsarbeten, bl. a. i Visby (500,000 kronor), Simrishamn (75,000 kronor), Karlstad (200,000 kronor), Kristinehamn (622,000 kronor) och Skellefteå (700,000 kronor). Nu omförmälda bidrag och lån torde väl i de enskilda fallen hava spelat en betydande, någon gång avgörande roll för det understödda företagets tillkomst, men väga i stort sett föga i jämförelse med de uppoffringar och risker, kommunerna själva påtagit sig för hamnväsendets tidsenliga utveckling.

Hamnarnas ekonomiska förhållanden.

Redan i den inledande översikten till förevarande arbete har framhållits, att enligt gällande lagstiftning en hamnägande stad

icke tillåtes förvalta hamnen på sådant sätt, att den tillför stadskassan någon inkomst. För betäckande av de med driften förenade kostnaderna samt amortering och förräntning av upptagna lån må trafiken i hamnen påläggas vissa avgifter enligt grunder, som äro närmare bestämda genom en kunglig förordning av den 31 december 1907. Dessa avgifter torde vanligtvis utgöra de kommunala hamnarnas viktigaste inkomstkälla.

Emellertid förekomma även andra inkomster, över vilka hamnägaren har friare rådighet än över de egentliga hamnavgifterna. Till en modern hamns utrustning höra sålunda städse mer eller mindre omfattande anordningar för lossning och lastning av gods, exempelvis kranar, maskindrivna lossningsskopor och annat sådant. Avgifterna för begagnandet av dessa anordningar torde hamnägaren vara berättigad fastställa efter gottfinnande. Vad nu sagts gäller även i fråga om åtskilliga andra i en hamn förekommande hjälpmedel, exempelvis bogserbåtar o. dyl. Beträffande isbrytare går dock praxis i den riktningen, att de förmåner, som därmed beredas trafiken, ersättas genom viss, av vederbörande statsmyndigheter fastställd förhöjning å de ordinarie hamnavgifterna.

Många hamnar förfoga vidare över betydande upplagsplatser, tomtområden för magasin, smärre fabriksanläggningar m. m. samt göra sig inkomster av växlande storlek genom arrendeavgifter för den sålunda disponerade marken. I andra städer åter har staden själv förbehållit sig förvaltningen och avkastningen av upplagsplatser och tomtområden, även om dessa stå i nära förbindelse med hamnrörelsen. En jämförelse olika hamnar emellan av deras ekonomiska förhållanden försvåras i allra högsta grad av bl. a. nu påpekade skiljaktighet beträffande fastighetsförvaltningen.

Hamnarna inskränka sig överallt till att ombesörja de yttre anordningar, som erfordras för fartygens trygga framförande till hamnen och för möjliggörande av snabb lossning och lastning samt godsets bekväma behandling i land, men taga icke någon befattning med stuverigöromål el. dyl. På några

håll hava förslag framkommit, åsyftande stuveriyrkets kommunalisering, dock utan att föranleda positiva åtgärder.

I vad mån hamnarna kunnat drivas utan direkta eller maskerade tillskott från stadskassans sida är svårt att exakt avgöra. Före krisåren, under vilka många hamnar på grund av sjöfartens lamslående och rubbningarna i näringslivet bragts i ett ytterst brydsamt ekonomiskt läge, torde den allmänna uppfattningen hava varit, att hamnen borde reda sig själv utan stöd av skattemedel. Anmärkningsvärt är likväl, att redan år 1915, då genom Svenska Hamnförbundets försorg frågan om förhållandet mellan stad och hamn beträffande finansväsendet gjordes till föremål för en ganska ingående undersökning, av 34 i utredningen inbegripna hamnar icke mindre än 10, däribland de tvenne största, i avsevärd omfattning finansierades med skatteanslag. Hamnarna i Stockholm och Göteborg hava sedan årtionden tillbaka permanent erfordrat tillskott av stadskassan, ofta i form av miljonanslag för täckande av underskott i den löpande driften, och ett flertal andra hamnar befinna sig i ungefär samma läge. Under krigs- och depressionsåren torde överhuvudtaget de hamnar vara lätt räknade, som icke vid något tillfälle måst vädja till staden om direkta bidrag. Även där sådana bidrag icke alls eller blott i ringa omfattning förekommit, har staden ofta nog låtit hamnkassan förfoga över inkomster — främst arrendeavgifter för upplagsplatser, magasinstomter o. dyl. —, som annorstädes plägat förbehållas stadskassan, och vilka understundom torde hava haft karaktären av driftssubsidier.

Att städerna, även bortsett från det av kristiden skapade tvångsläget, i den utsträckning, som skett, avstått från fordran på balans mellan hamnens inkomster och utgifter samt med skattemedel gäldat uppkommande underskott, beror nog ganska sällan på en faktisk omöjlighet att åstadkomma sådan balans utan får snarast anses såsom ett led i stadens allmänna närings- och handelspolitik. I valet mellan en kostnaderna motsvarande taxesättning och för handel och industri särskilt favorabla avgifter har man ofta ansett sig böra föredraga det senare alter-

nativet, räknande med de indirekta fördelar av olika slag, som följa av ställningen såsom blomstrande sjöfartsstad. En bidragande orsak till hamnavgifternas nedsättande under vad som erfordras för självkostnadernas täckande är vidare den understundom mycket skarpa konkurrens om trafiken, som förts olika hamnar emellan och vars utfall ej sällan varit ägnat att kännbart inverka jämväl på bärigheten av järnvägsföretag, i vilka vederbörande stad haft intressen.

Tillgängliga ekonomiska data för de särskilda hamnarna giva icke något väsentligt utöver vad ovan anförts. Att offra ett tidsödande arbete på dessa uppgifters systematiska sammanställande och offentliggörande har med hänsyn härtill icke ansetts motiverat.

Förvaltningen.

Den kommunala hamnens plats i stadens förvaltningssystem, dess organisatoriska inpassning i stadsstyrelsen, erbjuder knappast längre några aktuella problem. I detta hänseende synas meningarna ganska deciderat hava stadgat sig till förmån för hamnens förläggande under helt och hållet egen, med övriga förvaltningsmyndigheter sidoordnad styrelse, hamnstyrelse eller hamndirektion. Denna självständiga ställning har i flertalet fall av ålder varit tillerkänd hamnen, vilket i främsta rummet torde förklaras av den finansiella autonomi, som sedan gammalt utmärkt densamma. Inskränkande bestämmelser med avseende å dispositionen över hamnarnas medel hava gällt ända från början av förra århundradet och påkallat en självständig kassaförvaltning utan sammanblandning med stadens övriga drätsel. Då därtill hamnen ofta var sjöstädernas största och mest svårskötta företag, blev det tidigt ett behov att för dess skötsel inrätta en fristående specialmyndighet, en anordning som sedermera i regeln bibehållits eller till följd av trafikens ökade intensitet och betydelse införts, där den ej från början tillämpats. Även i sådana städer, som funnit lösningen av de stora organisationsfrågorna ligga i en stark förvaltningscentralisation under drätselkammarens ledning, har hamnen vanligen hållits

utanför centraliseringen. Bortsett från några smärre inlandshamnar lyda för närvarande samtliga stadskommunala hamnar med undantag allenast av två, nämligen *Kristianstads* stads hamn i Åhus och *Hudiksvalls* hamn, under egen styrelse. Även i Kristianstad kan hamnen såtillvida sägas hava ett eget förvaltningsorgan, som den därstädes närmast lyder under en specialavdelning av drätselkammaren, vars arbetsområde dock omfattar även vissa andra uppgifter, främst ledningen av de kommunalindustriella verken.

Det är alltså blott i rena undantagsfall, som hamnväsendet numera förvaltas gemensamt med andra kommunens angelägenheter. I regeln bildar hamnen ett avskilt och slutet förvaltningsområde under egen styrelse, och det är nog knappast för mycket sagt, om man påstår, att ingen annan kommunal verksamhetsgren intagit en så fri och från kommunalpolitikens växlingar i övrigt relativt fredad position som hamnarna vanligen gjort och alltjämt på de flesta håll göra.

Själva hamnförvaltningsmyndighetens — hamnstyrelsens eller hamndirektionens — organisation, sådan denna framträder i gällande reglementen eller instruktioner, har emellertid knappast några egenartade eller eljest anmärkningsvärda drag att uppvisa. På få undantag när äro ifrågavarande reglementen stöpta i samma form, som använts vid tillblivelsen av vederbörande stads övriga förvaltningsreglementen. Ett par avvikelser av mera allmänt intresse må dock antecknas.

Sålunda är det icke okänt, att andra myndigheter än vederbörande stadsfullmäktige tillagts befogenhet att insätta representanter i hamnstyrelsen. I *Göteborg* exempelvis utses av hamnstyrelsens 7 ledamöter 1 av Kungl. Maj:t, 1 av stadens magistrat, 1 av handelskammaren och 4 av stadsfullmäktige, varjämte Kungl. vattenfallsstyrelsen äger utse en åttonde ledamot, vilken dock endast deltager i behandlingen av ärenden, som angå Göta älvs farled. I *Stockholm,* där hamnstyrelsen likaledes utgöres av 7 personer, intages ordförandeposten enligt den för staden gällande allmänna förvaltningsordningen av ett bland borgarråden; av övriga 6 ledamöter utses 1 av Kungl.

Maj:t, 1 av handelskammaren och 4 av stadsfullmäktige. Liknande exempel, ehuru ej många, finnas från andra hamnar.

Där *staten* erhållit särskild representant i de kommunala hamnförvaltningarna, torde detta ursprungligen hava berott på sådana särskilda förhållanden som vederbörande hamns eminenta vikt för sjöförsvaret el. dyl. Vad Stockholm angår, är emellertid statens representation av sent datum. Den infördes år 1921 i tydligt angivet syfte att begränsa den kommunala partipolitikens inflytande på hamnförvaltningens sammansättning. Den rätt, som *magistraten* i några städer har att utse medlemmar av hamnstyrelsen, torde ha sina rötter i ett äldre skede av vår stadshistoria, men befogenheten i fråga kan sannolikt också ses mot bakgrunden av de ingalunda oviktiga intressen, vilka ur den allmänna ordningens synpunkt äro att iakttaga vid hamnens förvaltande, liksom motiv av enahanda beskaffenhet varit avgörande för magistratens obligatoriskt stadgade representation i hälsovårds- och byggnadsnämnderna. En naturlig önskan att städse tillförsäkra hamnförvaltningen stödet av så att säga auktoriserad sakkunskap på handelns och sjöfartens område i en person, som genom själva det sätt, på vilket han blivit vald, kan sägas hava erkänd rätt att företräda näringslivets intressen vid hamnstyrelsens överläggningsbord, har slutligen föranlett den i Stockholm och Göteborg, men veterligen ännu ej annorstädes, införda bestämmelsen om rätt för vederbörande *handelskammare* att insätta en egen representant i hamnens förvaltningsmyndighet.

Nu omförmälda anordningar höra emellertid till undantagen. Regeln är, att hamnstyrelsen liksom städernas övriga förvaltningsstyrelser fritt utses av stadsfullmäktige.

I allmänhet omsluter hamnstyrelsens förvaltning hamnväsendets samtliga grenar eller, för att citera det 1920 fastställda hamnstyrelsereglementet för Stockholm, "hamnrörelsens drift, underhåll av hamnen jämte till hamnen hörande anläggningar och inrättningar, hamnens nyanläggningar och hamnrörelsens ekonomi". Någon gång har dock förekommit, att exceptionellt stora och viktiga uppgifter av mera tillfällig natur, som falla

inom hamnstyrelsens ordinarie verksamhetsområde, utbrutits därur och anförtrotts åt ett särskilt för ändamålet inrättat organ. Exempel härpå erbjuda de byggnadskommittéer eller byggnadsdirektioner, som på sina håll plägat tillsättas för omhänderhavande av större nyanläggningar. Ibland har därvid så tillgått, att hamnstyrelsen in corpore givits säte i en dylik särskild byggnadsdirektion, vilken dessutom bestått av ett antal speciellt valda representanter och sålunda närmast framträtt som en förstärkt hamnstyrelse. Detta är fallet med exempelvis den hamnbyggnadsstyrelse, som på sin tid bildades i Hälsingborg för realiserande av de stora, där under krisåren aktuella hamnutvidgningsplanerna.

Med avseende å arbetsfördelningen inom hamnstyrelsen äro gällande reglementen ytterst knapphändiga. I den mån bestämmelser härom alls förekomma, innefatta dessa regelbundet blott medgivande för styrelsens ledamöter att sig emellan fördela förefallande göromål på sätt, som finnes lämpligt.

I fråga om den förvaltande hamnmyndighetens förhållande till stadens beslutande myndighet gälla samma regler som beträffande de kommunalindustriella verkens styrelser (se ovan sid. 219 o. ff.).

Tjänsteorganisation.

För icke länge sedan var även en förhållandevis stor hamns tjänsteorganisation något ganska enkelt. Den främste ej sällan ende tjänstemannen, hamnmästaren eller som titeln nu oftast lyder hamnkaptenen, förde befälet i hamnen, ledde trafiken och övervakade ordningen, bildade förbindelseledet mellan trafikanterna och hamnens förvaltningsmyndighet samt utförde i övrigt de åligganden, med vilka han av sistnämnda myndighet betroddes och som säkerligen kunde vara av tämligen mångskiftande beskaffenhet. Ibland förrättade han även hamnuppbörden och ombesörjde hamnens räkenskaper, men vanligen torde en eller flera särskilda hamnuppbördsmän hava funnits. Räkenskaperna fördes på många håll av någon bland hamnstyrelsens egna ledamöter utan ersättning. Särskilda tekniska

tjänstemän voro sällan engagerade för hamnens räkning, men i mån som staden för övriga tekniska anläggningar och inrättningar fann sig behöva biträde av en tekniskt utbildad tjänsteman, stadsingenjör, stadsbyggmästare eller byggnadschef, fick denne till åliggande att jämväl stå hamnförvaltningen till tjänst vid förefallande behov.

Typisk för här åsyftade skede, vilket för övrigt ännu icke är tillända i åtskilliga mindre hamnar, där behov av andra former hittills ej gjort sig gällande, torde *Norrköpings hamnorganisation,* sådan den bestod ända fram till år 1915, vara. Den ledande tjänstemannen var då som nu hamnkaptenen med i huvudsak de åligganden, som redan angivits, undantagandes dock att han icke behövde befatta sig med hamnuppbörden eller räkenskapsväsendet. Hamnuppbörden sköttes av tvenne uppbördsmän, en för utrikes och en för inrikes trafiken. Befattningarna voro bisysslor och avlönades därefter. Räkenskaperna, vilka 1913 balanserade på en summa av runt 400,000 kronor, handhades utan ersättning av en bland hamnstyrelsens ledamöter utsedd kassaförvaltare. Erforderligt tjänstebiträde i tekniska frågor erhölls av stadens centrala under en byggnadschefs ledning stående byggnadskontor.

Uppenbart torde vara, att så primitiva förhållanden ej kunde bliva rådande, sedan samfärdselns och handelns väldiga utveckling ställt hamnarna inför nya eller betydligt vidgade uppgifter. Organisationen byggdes successivt på eller stöptes helt och hållet om, varvid många olikartade mönster, betingade av lokala erfarenheter, hänsyn till tradition o. s. v., användes. Här må några få, som det vill synas typiska, resultat av denna omvandlingsprocess beröras.

Såsom första exempel väljes då *Hälsingborg.* Sedan år 1910 bedrives där det tjänstemässiga arbetet inom hamnförvaltningen på fyra olika kontor: hamnkaptenskontoret, vars chef är hamnkaptenen, hamnuppbördskontoret, som förestås av hamnkamreraren med biträde av hamnkassören och ett antal bokhållare, hamningenjörskontoret med hamningenjören såsom chef samt slutligen materialkontoret under förrådsförvaltarens

närmaste inseende. Avgränsningen mellan de olika kontorens arbetsområden anges av själva benämningarna och torde icke behöva närmare utvecklas. Som synes, har specialiseringen drivits ganska långt, och ett utmärkande drag i Hälsingborgs hamnförvaltning är vidare, att så gott som all sammanblandning eller gemenskap mellan hamnen och staden i avseende å tjänstepersonal undvikits.

Av delvis annan typ är den inre organisationen i *Gävle*. Trafikledningen och ordningsangelägenheterna ävensom uppbörden och de kamerala bestyren överhuvud ombesörjas på väsentligen samma sätt som i Hälsingborg eller genom särskilda kontor under chefskap av respektive hamnkaptenen och hamnkassören, men för den tjänstemässiga ledningen av hamnens tekniska arbeten har hamnen icke något eget organ, utan hithörande uppgifter åligga stadens centrala byggnadskontor, närmast dettas chefstjänsteman, byggnadschefen.

I *Halmstad* däremot finnes väl en särskild hamningenjör liksom naturligtvis en hamnkapten, men kameralförvaltningen för hamnen, dess uppbörds- och räkenskapsväsen, skötes av drätselkontoret, till vars lönekonto hamnen bidrager efter vissa fastställda grunder.

Anordningen med gemensamt byggnadskontor eller på annat sätt ordnad gemensam teknisk tjänsteorganisation för hamnen och staden är eljest synnerligen vanlig. Bortsett från de allra största hamnarna är det icke många, som bestå sig med en speciell hamntekniker, men däremot förekommer det ganska ofta, att inom det centrala byggnadskontoret en eller flera tjänster inrättats med särskild uppgift att under byggnadschefens inseende i främsta rummet ägna sina krafter åt hamntekniska frågor. Så är förhållandet exempelvis i *Norrköping, Karlskrona* och på flera andra ställen. Den nödvändiga specialisering av det löpande arbetet inom hamnen på olika kontor och olika tjänstemän med chefsställning var och en inom sitt speciella gebit, som utvecklingen framtvungit, och på vilken i det föregående några exempel lämnats, har icke visat sig uteslutande av godo utan på åtskilliga håll, där hamnförvaltningen

tagit betydande omfattning, befunnits leda till inre svaghet och splittring. Botemedlet häremot har man då trott sig finna genom att ställa hamnens löpande angelägenheter under en enhetlig, ämbetsmässig ledning.

Ett första steg i denna riktning togs av *Norrköping* vid förut berörda, år 1915 verkställda omorganisation av hamnförvaltningen. Den närmaste anledningen till denna frågas upptagande var behovet av en tidsenlig ordning av uppbörds- och räkenskapsväsendet, då det dittills praktiserade systemet med uppbördens fördelning på ett par olika händer och räkenskapsväsendets handhavande av en inom hamnstyrelsen utsedd oavlönad kassaförvaltare visat sig alldeles ohållbart. Denna splittrade kameralförvaltning blev nu avlöst genom inrättande av en särskild kameralavdelning under närmaste ledning av en hamnkamrerare. Men reformen inskränkte sig icke till detta, utan man fann det också nödvändigt att söka förena åtminstone tvenne av de huvuduppgifter, kring vilka det dagliga förvaltningsarbetet i hamnen grupperar sig, nämligen den trafikmässiga och den affärsmässiga sidan av driften, i en gemensam organisation. Härvid valdes den utvägen, att hamnkaptensbefattningen utvidgades till en verklig chefspost för dessa bägge driftsgrenar. Hamnkaptenen sattes sålunda i spetsen för hela hamnkontoret, vilket uppdelades i en av denne tjänsteman direkt ledd trafikavdelning, och den nyinrättade kameralavdelningen, vars föreståndare, hamnkamreraren, alltså skulle sortera under hamnkaptenen. Genom denna anordning ansågs det bliva möjligt för hamnkaptenen att i sin hand samla ej blott den löpande trafikledningen utan även att utöva en på intim kännedom om de kommersiella förutsättningarna för trafikens och hamnens utveckling grundad allmän ledning av hamndriften såsom helhet betraktad. Den byggnadstekniska sidan av förvaltningen lämnades däremot utanför. Hithörande uppgifter skulle liksom förut handhavas av stadens byggnadschef, vars ställning i förhållande till hamnkaptenen såsom hamnkontorets chef ej undergick någon förändring. Byggnadskontoret

förstärktes blott med en särskild hamningenjör, som, under byggnadschefens överinseende, närmast skulle syssla med hamnens tekniska frågor.

I de tre storhamnarna — Stockholm, Göteborg och Malmö — har man ansett sig böra skrida vidare på den i Norrköping inslagna vägen, vilket skett genom inrättandet av en särskild högsta chefstjänst, vars innehavare benämnes hamndirektör. I *Stockholm* handläggas de hamnstyrelsen åvilande uppgifterna under hamndirektörens närmaste inseende å tre särskilda avdelningar: *hamnkontoret* för driften med hamnkaptenen såsom avdelningschef; *hamnbyggnadsavdelningen* för nybyggnad och underhåll med en överingenjör såsom avdelningsföreståndare; samt *styrelsens expedition,* innefattande jämväl räkenskapsavdelning och hamnkassakontor med hamnkamreraren såsom avdelningsföreståndare. Å hamndirektören ankommer särskilt att bereda och föredraga till hamnstyrelsen hörande ärenden, dock att efter samråd med ordföranden föredragningsskyldigheten kan uppdragas åt någon av avdelningscheferna. Hamndirektören äger rätt att deltaga i styrelsens överläggningar och få sin mening antecknad till protokollet. Enahanda befogenhet tillkommer avdelningsföreståndare med avseende å ärende, som av honom föredrages.

Identiskt samma organisation är numera genomförd i *Göteborg* och i huvudsak även i *Malmö.*

Frihamnsföretag.

I detta sammanhang må slutligen med några ord beröras de *frihamnsföretag,* som på sistone igångsatts under kraftig medverkan från intresserade städers sida. Frihamnar, inrättade i enlighet med Kungl. förordningen den 15 november 1907, finnas numera i Stockholm, Göteborg och Malmö.

Den första svenska frihamnen, vilken i viss mån är av provisorisk karaktär, öppnades vid Lindarängen i *Stockholm* den 10 oktober 1919. Anläggningen har helt bekostats av Stockholms stad, som till och med den 1 april 1922 för ända-

målet anvisat inalles 20,305,525 kronor. Vid utgången av år 1921 hade den i bruk tagna delen av frihamnen betingat en kostnad av 8,988,484 kronor. Arbetet med frihamnens utbyggande pågår och står under ledning av en kommunal byggnadsdelegation, Stockholms stads frihamnsnämnd.

För frihamnens drift har bildats ett särskilt bolag, Stockholms frihamnsaktiebolag, med ett aktiekapital av lägst 1 miljon, högst 3 miljoner kronor (inbetalt kapital f. n. 1 miljon kronor). Staden är icke aktieägare i bolaget men har enligt bolagsordningen berättigats utse 2 ledamöter och 1 suppleant i den av 5 ledamöter med 3 suppleanter bestående bolagsstyrelsen ävensom 1 revisor jämte suppleant (revisorernas antal är 2).

Förhållandet mellan staden och frihamnsbolaget är reglerat genom ett den 10 oktober 1919 upprättat avtal. Enligt detta har staden till bolaget för en tid av 5 år överlåtit rätten att driva den provisoriska frihamnen vid Lindarängen samt att för sådant ändamål nyttja det härför avsedda området med samtliga de byggnader, anläggningar, spåranordningar, maskiner och andra föremål, varmed frihamnsområdet genom stadens försorg blivit försett. I den mån hamnanläggningen under avtalstiden utvidgas och tillbygges, skola de nya delarna ingå i upplåtelsen enligt samma regler, som gälla beträffande den vid avtalets slutande färdiga delen av hamnen. I avseende å hamntaxan för frihamnen, vartill förslag upprättas av bolaget och underställes stadsfullmäktiges prövning och godkännande, innan fastställelse därå sökes hos Kungl. Maj:t, skall såsom grundprincip iakttagas, att hamnavgifterna i frihamnen böra vid motsvarande förhållanden vara lika de avgifter, som gälla för Stockholms tullhamn. Hamnavgifter för *fartyg*, som anlöpa frihamnen, uppbäras och behållas av staden, men alla hamnavgifter för *varor* inom frihamnen uppbäras av bolaget och ingå bland dess inkomster. Jämte varuavgifter äger bolaget upptaga avgift för begagnande av byggnad, magasinsrum eller upplagsplats inom frihamnen enligt taxa, som efter hamnstyrelsens hörande fastställes av överståthållareämbetet. I den mån

bolaget ombesörjer lastning, lossning, landtagning, transport och andra sådana arbeten äger bolaget härför uppbära ersättning enligt taxa, som av bolaget självt bestämmes.

Rörande dispositionen av bolagets vinst och den ersättning, bolaget har att till Stockholms stad gälda, stadgas, att, sedan vederbörlig avskrivning blivit verkställd och i lag bestämd avsättning till reservfond ägt rum, årsvinsten i första rummet må tagas i anspråk för utdelning till aktieägarna av intill 6 procent å det inbetalda aktiekapitalet. Sedan reservfonden uppnått stadgad minimistorlek, må vidare till en pensionsfond för bolagets personal av årsvinsten avsättas högst ett belopp, motsvarande 5 procent av de under året utbetalda avlöningarna. I den mån så kan ske utan inskränkning av här ovan angivna avskrivningar, avsättningar och utdelning till aktieägarna, skall bolaget såsom ersättning för den genom avtalet upplåtna nyttjanderätten till staden utbetala en årlig avgift motsvarande 8 procent av stadens sammanlagda kostnader för frihamnsanläggningen med tillhörande anordningar. Därutöver eventuellt uppkommande vinst tillfaller likaså staden.

Lösa inventarier, redskap o. dyl. anskaffas och bekostas av frihamnsbolaget. I övrigt äger staden, som nämnt, hela anläggningen. Med hänsyn härtill har rörande förhållandenas ordnande efter upplåtelsetidens utgång blott stadgats, att staden är berättigad och, om bolaget så påfordrar jämväl pliktig, att efter värdering tillösa sig bolaget tillhöriga redskap och inventarier, i den mån dessa kunna anses lämpliga för bolagets fortsatta drift.

Frihamnsbolaget har under de hittills gångna tre verksamhetsåren 1919—1921 kunnat till aktieägarna utbetala stadgade 6 procent å aktiekapitalet. För 1919 erhöll Stockholms stad icke någon ersättning för nyttjanderätten; för år 1920 betalades sådan ersättning med 125,000 kronor och för 1921 med 150,000 kronor. I staten för 1922 och 1923 upptages ersättningsbeloppet med respektive 200,000 och 100,000 kronor. Stadens inkomst av nämnda ersättning och av de fartygsavgifter, som enligt vad ovan meddelats tillflyta stadskassan från trafiken å frihamnen,

har icke på långt när räckt att förränta anläggningskostnaden. År 1920 uppkom sålunda ett underskott för staden å runt 150,000 kronor. Underskottet 1921 uppgick till något mer än 200,000 kronor och synes enligt meddelande från hamnstyrelsens kamrerarkontor för 1922 komma att belöpa å omkring 500,000 kronor. I statförslaget för 1923 räknas med ett stadens underskott å frihamnen av runt 560,000 kronor. Täckning av dessa underskott har åvägabragts genom allmän uttaxering.

Frihamnen i *Göteborg* om vars inrättande beslut av stadsfullmäktige fattades i december 1915, öppnades för allmän trafik den 31 augusti 1922. Den kan sägas utgöra en integrerande del av stadens hamnväsen. Till frihamn har nämligen apterats den s. k. Centralhamnen, vilken ingått såsom ett väsentligt led i stadens allmänna hamnbyggnadsprogram och varit avsedd att komma till utförande under alla omständigheter. Kostnaderna för Centralhamnens anläggning och dess ordnande såsom frihamn beräknades ursprungligen till 8,375,000 kronor, därav blott cirka 400,000 kronor avsågo anordningar för frihamnens speciella behov. På grund av arbetets utförande under den svåraste dyrtiden hava kostnaderna avsevärt ökats. I färdigt skick betingar Centralhamnen en kostnad av runt 21,5 miljoner kronor. Huru stor del av detta belopp faller på de speciella frihamnsanordningarna kan icke exakt uppgivas. Enbart de för frihamnsrörelsen såsom sådan avsedda byggnaderna jämte anordningarna för frihamnsområdets inhägnande synas emellertid hava dragit en kostnad av närmare 5 miljoner kronor.

Göteborgs frihamn står till skillnad från Stockholms under hamnstyrelsens direkta förvaltning och drives såsom ett kommunalt företag. Endast magasinsrörelsen och vad därmed sammanhänger har avskilts från hamnstyrelsens förvaltningsområde och överlämnats åt ett för ändamålet bildat särskilt bolag, Göteborgs frihamnsaktiebolag, med ett aktiekapital av lägst 300,000, högst 900,000 kronor. Staden har icke tecknat aktier i bolaget men genom stadgande i bolagsordningen tillförsäkrats rätt att utse en av de sju ledamöterna i bolagets styrelse samt likaledes

en av bolagets tre revisorer. Genom avtal har bolaget tillförsäkrats ensamrätt till bedrivande av magasinsrörelse inom frihamns- och frilagersområdena, i vilket syfte staden på bolaget överlåtit nyttjanderätten till magasinsbyggnader med tillbehör. Avtalet gäller för en tid av 20 år. Bolagets årsvinst skall så disponeras, att, sedan nödiga avskrivningar skett och föreskriven avsättning till reservfonden ägt rum, aktieägarna beredas utdelning intill 5 procent å aktiekapitalet. Av överskjutande vinst skall staden såsom ersättning för nyttjanderätten äga utbekomma vad som motsvarar 5 procent å den verkliga anläggningskostnaden för de till bolaget upplåtna byggnaderna. Vad därefter eventuellt återstår fördelas mellan staden och bolaget i förhållande till å ena sidan anläggningsvärdet å nyssnämnda byggnader och å andra sidan det inbetalda aktiekapitalet.

Då frihamnen, såsom förut meddelats, varit öppen för trafik endast några få månader, finnas naturligtvis inga uppgifter tillgängliga rörande det ekonomiska utbytet av företaget.

Ett par veckor efter invigningen av Göteborgs frihamn öppnades frihamnen i *Malmö* för trafik. Beslut om dess inrättande fattades år 1917. Jämväl frihamnsanläggningen i Malmö ansluter sig till det allmänna hamnbyggnadsprogram, som staden uppställt för sig, och är enligt detta avsedd att vid sidan av de speciella uppgifter, som tillhöra en frihamn, fylla behovet av en verklig djuphamn. Så tillvida torde dock råda en viss olikhet mellan Göteborg och Malmö, som i sistnämnda stad den hamnutvidgning, varom nu är fråga, näppeligen lärer hava kommit till utförande så tidigt, som fallet blev, om icke realiserandet av frihamnsönskemålet ansetts såsom det primära.

Den såsom frihamn ordnade delen av Malmö hamn har i anläggning dragit en kostnad av 16 à 17 miljoner kronor. Någon uppgift om kostnadssummans fördelning på den speciella frihamnsutrustningen och på de anordningar, som, oavsett hamnens egenskap av frihamn, erfordrats, är icke tillgänglig.

Liksom i Stockholm drives frihamnen av ett för ändamålet särskilt bildat bolag, Malmö frihamnsaktiebolag (inbetalt aktie-

kapital 800,000 kronor). Förhållandet mellan nämnda bolag och Malmö stad har i allt väsentligt reglerats enligt samma principer, som kommit i tillämpning i Stockholm. Vinstfördelningsreglerna förete emellertid vissa olikheter, främst den att i Malmö förmånsrätt till utdelning icke tillerkännes bolagets aktieägare, utan staden och aktieägarna likställts i fråga om rätt till avkastning inom 5 procent å respektive anläggnings- och aktiekapitalet.

På grund av den korta tid, Malmö frihamn varit i verksamhet, äro icke heller för detta företag några uppgifter om den ekonomiska bärigheten att tillgå.

RENHÅLLNINGSVERK.

Stadsrenhållningen i äldre tider.

Skyldigheten att sörja för stadssamhällenas renhållning har av ålder ansetts åvila fastighetsägarna. Bestämmelser om gaturenhållningen påträffas sålunda redan i Bjaerköarätten, och i Magnus Erikssons stadslag heter det: "Hwar som eig rensar sina gator then dagh foghotin ok radhmaen fore laeggia, böte thre öra paeninga till twaeskiptis konungenom ok stadhenom." Stadslagens stadgande återfinnes i Gustaf II Adolfs stadslag av år 1618, och i kungl. stadgan om städernas administration den 26 december 1619 uppmanas borgmästare och råd att tillse, att gatorna renhållas. Genom lokala förordningar kompletterades de allmänna stadgandena; i ett kungl. plakat den 28 april 1649 åläggas tomtägarna i Stockholm att varje vecka låta till någon avlägsen plats bortföra all orenlighet och alla sopor, som finnas på deras tomter och gatudelar.

Tomtägarna synas emellertid i stor utsträckning hava underlåtit att fullgöra sina skyldigheter. Sopor och all orenlighet slogos ut i gropar på gårdarna, när det var väl ordnat med renhållningen, eljest på gatan. Att stadsinvånarna dessutom ofta höllo sig med svin, som fingo böka i gårdarnas avskrädesgropar, förvärrade tillståndet.

Av länsstyrelser och magistrater utfärdades tid efter annan förordningar angående renhållningen med stränga bestämmelser för överträdelse, men dessa förordningar synas hava föga förbättrat förhållandena. Såsom ytterligare exempel på en dy-

lik förordning kan anföras en i Stockholms rådhus år 1760 given "kungörelse angående stadens renhållning, med vad mera därtill hörer". Enligt denna fick "den uti husen samlade avträdes orenlighet" icke som dittills skett kastas i sjön utan skulle hämtas av s. k. husgummor mot en fastställd taxa. Annan uti husen och på gatorna hopad orenlighet fick husägaren själv låta bortföra till vissa bestämda platser i stadens utkanter. Genom en därtill förordnad persons försorg bortskaffades sedan orenligheten i prâmar från staden.

Den sålunda ordnade renhållningen i Stockholm synes i stort sett bibehållit sig i 100 år. Och att renhållningen var allt annat än tillfredsställande ännu på 1850-talet framgår av skildringar från dåtidens Stockholm.

En ny grund till ett förbättrat renhållningsväsende lades genom den av Kungl. Maj:t den 24 mars 1868 utfärdade ordningsstadgan för rikets städer. I denna fastslås bl. a., att magistraten äger att lämna erforderliga renhållningsföreskrifter. Magistraten skall sålunda bestämma, när gata, torg eller andra allmänna platser samt avloppstrummor skola sopas och rengöras samt orenligheten bortföras (§ 14). Vid bot av 5 t. o. m. 10 riksdaler åligger det den, som genom stad forslar avträdesämne, kreatursspillning eller annan orenlighet att därtill använda tätt fordon eller kärl samt tillse, att orenligheten ej spilles (§ 15). Slutligen kan magistraten bestämma viss tid av dygnet, då forsling av orenlighet får äga rum.

På den av ordningsstadgan lagda grunden byggdes vidare genom hälsovårdsstadgan för riket av den 15 september 1874. Enligt denna skall i varje stad finnas en hälsovårdsnämnd, som bland annat skall ägna särskild omsorg däråt, att kommunen genom sina anordningar underlättar bortforslingen från staden utav avträdesämnen, avskräden från gårdar och gator samt annan dylik orenlighet, så att någon brist i renhållningen inom staden icke må uppstå till följd av svårighet att få orenlighetsämnena avlägsnade. Och möjlighet öppnades att i form av

särskilda hälsovårdsföreskrifter utfärda lokala renhållningsstadgor, genom vilka fastighetsägarnas förpliktelser med avseende å renhållningen kunde mera ingående regleras än dittills varit fallet. 1874 års hälsovårdsstadga har sedermera ersatts av en ny sådan, utfärdad 1919, vilken dock vad renhållningen beträffar i stort sett ansluter sig till den förra stadgan.

Efter hälsovårdsstadgans tillkomst hava de kommunala myndigheterna visat ett alltmera stegrat intresse för stadsrenhållningens rationella ordnande. I särskilda renhållningsstadgor meddelas detaljerade bestämmelser angående gaturenhållning, gårds-, latrin- och lägenhetsavfallets uppsamling, avfallets bortforsling m. m. En närmare redogörelse för dessa stadgors innehåll faller emellertid utanför ramen av denna undersökning. Här må endast nämnas, att avfallets uppsamling, bortforsling och tillgodogörande eller förstöring numera vanligtvis obligatoriskt ombesörjes av kommunala renhållningsverk eller av entreprenörer, som godkänts av kommunal myndighet. Den enskilde husägaren är sålunda ofta förbjuden att själv taga befattning med renhållningsarbetena. I gengäld har han i allmänhet blivit befriad från all kostnad för hus- och gatusopornas bortforsling och ej sällan även för latrinens avhämtning. Avgifter, som avkrävas husägarna, äro alltid moderata. Flertalet städer, som sakna kommunala renhållningsverk, få också lämna särskild ersättning åt sina renhållningsentreprenörer.

Anläggningsår för kommunala renhållningsverk.

Äran av att hava gått i spetsen för tidsenliga kommunala renhållningsåtgärder tillkommer *Stockholm* i och med det år 1859 inrättade renhållningsverket för latrinens uppsamling och bortforsling. Långt senare inrättas kommunala renhållningsverk i andra städer, i *Göteborg* på 1880-talet, i *Malmö, Västerås, Lund Sundsvall, Nyköping, Sala* och *Arboga* på 1890-talet. Övriga kommunala renhållningsverk hava inrättats under det nya sek-

let. Anläggningsåren för samtliga kommunala renhållningsverk angivas här nedan:

Stockholm	1859	Djursholm	1907
Göteborg	1884	Örebro	1908
Sundsvall	1891	Södertälje	1908
Västerås	1893	Ystad	1910
Lund	1893	Linköping	1911
Arboga	1897	Huskvarna	1911
Malmö	1898	Trollhättan	—
Sala	1898	Visby	1914
Nyköping	1899	Härnösand	1916
Eskilstuna	1900	Växjö	1916
Norrtälje	1901	Vänersborg	1917
Trälleborg	1903	Östersund	1917
Eslöv	1904	Kristinehamn	1918
Uppsala	1905	Katrineholm	1919
Hälsingborg	1905	Uddevalla	1921
Söderhamn	1905	Falun	1922
Karlskrona	1907		

De kommunala renhållningsverkens ekonomi.

De moderna renhållningsverken kunna sägas hava tre uppgifter: gaturenhållning, uppsamling och bortforsling av sopor och andra avfallsämnen samt avfallets förstörande eller beredning till gödningsämnen eller andra säljbara produkter. Gaturenhållning och uppsamling av avfallsämnen, vilka äro verkens primära uppgifter, bereda dem inkomster endast då de för detta arbete upptaga avgifter av husägare och lägenhetsinnehavare. Men dessa avgifter äro som förut nämnts mycket låga och förslå endast i sällsynta fall att täcka verkens egna omkostnader. Renhållningsverken måste därför väsentligen finansieras med uttaxerade medel och kunna knappast betraktas såsom affärsföretag, om hänsyn enbart tages till deras egentliga syfte. Det är först vid avfallets beredning till gödningsämnen och andra

säljbara produkter, som renhållningsverken bliva affärsdrivande.

För hämtning av de på gårdarna uppställda soptunnorna synas renhållningsverken i allmänhet icke taga betalt. I några städer erlägga dock fastighetsägarna härför vissa avgifter, såsom i *Södertälje* år 1913 15 öre och 1920 50 öre per gång, i *Kristinehamn* 20 öre per gång, i *Malmö* och *Hälsingborg* 1918 5 kronor per år och 1921 12 kronor per år, i *Trälleborg* 1918 2 kronor per år och 1920 4 kronor per år; i sistnämnda tre städer hämtades soptunnorna före år 1918 avgiftsfritt. Renhållningsavgifterna utgå i undantagsfall med viss avgift för 100 kronor av fastighets taxeringsvärde, såsom i *Göteborg* 1913 med 6 öre och 1919 med 12 öre. För hämtning av våningsklosetter erlägges i *Göteborg* kronor 4:50 per år för varje i fastighet inredd lägenhet. Eljest erlägges vanligen en viss avgift för varje hämtning av latrinkärl, såsom i *Stockholm* 1913 50 öre och 1919 1 krona, i *Örebro* 1917 35 öre och 1921 kronor 1:50, i *Sundsvall* 1913 45 öre och 1918 60 öre, i *Södertälje* 1913 25 öre och 1920 75 öre. Gaturenhållningen bekostas i många städer av staden utan särskilda bidrag från fastighetsägarna; i andra städer erlägga dessa viss avgift per kvadratmeter, såsom i *Malmö* 1918 40—70 öre och 1921 60—100 öre, i *Sundsvall* 1913 30 öre och 1918 50 öre.

Såväl latrin som hussopor, gatsopor och stallspillning såldes till för cirka 25 år sedan såsom gödsel i obearbetat skick. Med årens lopp framträdde emellertid allt större svårigheter att avyttra denna gödsel, väl mest beroende av den fortgående ökning av skräpsoporna, som kunnat konstateras. Man har därför sett sig nödsakad att på lämpligt sätt fördela avfallet. Hussoporna uppdelas på två kärl, ett för gödselsopor (matrester och golvsopor) och ett för skräp, s. k. tvådelning, eller på tre kärl, ett för matrester, ett för sopor och ett för skräp, s. k. tredelning. På några ställen avskiljas matresterna för sig och sammanföras övriga hussopor.

Skräpsoporna användas antingen såsom fyllnadsämnen vid torrläggning av sankmarker, kajanläggningar och dylikt eller

såsom brännstoff vid renhållningsverken. Där matrester utskiljas, beredas dessa genom kokning till svinmat, vilken antingen försäljes eller användes i renhållningsverkens egna svingårdar. Gödselsopornas användning framgår av namnet.

Latrinen uppsamlas i plåtkärl och blandas med torvströ. Produkten härav, torvpudrett, försäljes såsom gödningsmedel. I en stad, Sundsvall blandas latrinen med kalk, varav erhålles ett gödningsmedel, som benämnes nitramonkalk.

Pudrett- och nitramonkalktillverkning har ekonomiskt sett aldrig varit lönande. Men det ekonomiska utbytet är också vid dylik tillverkning av underordnad betydelse. Huvudsaken är och måste för stadssamhällena vara att bliva kvitt avfallet.

Annorlunda ställa sig de kommunala svingårdarna, ehuru ej heller dessa infriat de stora förhoppningar, som man hyst. I allmänhet hava de dock lämnat något överskott, och i några städer så stor vinst, att denna helt och hållet eller i det närmaste förmått täcka renhållningsverkens förluster på övriga rörelsegrenar.

Kommunala svingårdar funnos år 1919 i följande städer (anläggningsåret angives i parentes): *Stockholm* (1917), *Göteborg* (1916), *Hälsingborg* (1908), *Örebro* (1909), *Eskilstuna* (1901), *Västerås* (1916), *Uppsala* (1907), *Karlskrona* (1916), *Linköping* (1918), *Lund* (1917), *Östersund* (1917) och *Ystad* (1916).

Endast från några få städer föreligga så fullständiga uppgifter angående renhållningsverkens ekonomi, att olika rörelsegrenar kunnat särskiljas från varandra. I allmänhet meddelas i stadsfullmäktiges tryckta handlingar blott resultatet av hela rörelsen. Tillgängliga uppgifter härom meddelas i efterföljande framställning beträffande åren 1908, 1913 och 1919. Uppgifterna från år 1908 hava huvudsakligen hämtats ur "Sveriges nationalförmögenhet omkring år 1908" och från åren 1913 och 1919 ur stadsfullmäktiges tryckta handlingar, för sistnämnda år även ur primärmaterialet till den officiella statistiken över kommunernas finanser.

Ekonomiska data beträffande kommunala renhållningsverk år 1908.

Stad	Anläggn.-kostn. kr.	Drifts-inkomster kr.	Drifts-utgifter kr.	Bruttovinst (+) förlust (—) kr.
Stockholm	5,111,529	1,396,997	2,062,624	— 665,627
Göteborg	443,260	455,815	600,405	— 144,590
Malmö	430,796	234,202	344,385	— 110,183
Hälsingborg ...	221,387	45,460	76,264	— 30,804
Örebro	359,007	70,779	55,665	+ 15,114
Eskilstuna	251,507	34,107	47,904	— 13,797
Karlskrona ...	193,846	68,895	74,213	— 5,318
Uppsala	199,844	30,293	51,608	— 21,315
Västerås	23,188	14,753	16,602	— 1,849
Sundsvall	116,946	59,839	87,096	— 17,257
Söderhamn	16,800	9,189	12,748	— 3,559
Trälleborg	15,151	9,366	15,521	— 6,155
Nyköping	16,000	8,221	20,754	— 12,533
Sala	2,500	365	2,665	— 2,300
Arboga	3,200	4,042	4,223	— 181
Djursholm	24,886	5,160	7,596	— 2,436
Eslöv	11,177	2,289	5,036	— 2,747

Rörande *Eskilstuna* stads renhållningsverk under åren 1905—1910 har doktor Wilhelm Söderbaum meddelat intressanta uppgifter i en artikel i Hygienisk tidskrift 1912. Pudrettillverkningen samt försäljningen av sopgödsel och skräp hava ifrågakommande år städse medfört förluster. Lantbruket drevs även till en början med förlust, men åren 1908—1910 med någon vinst. Svingården lämnade däremot samtliga år överskott, uppgående till 6,700 à 10,800 kronor. Bokslutet för år 1908 visar följande bild:

Pudrettkonto	14,286:26	Svingården	10,033:—
Sopgödselkonto ...	5,862:11	Lantbruket	188:88
Skräps konto	1,137:80	Förlust	13,796:91
Inventarier och nybyggnader	2,732:62		
	Kronor 24,018:79		Kronor 24,018:79

Ekonomiska uppgifter för år 1913, hämtade ur stadsfullmäktiges tryckta handlingar, hava sammanställts i efterföljande tablå. Från renhållningsverken i *Trollhättan, Söderhamn, Trälleborg, Huskvarna, Sala, Eslöv, Arboga* och *Norrtälje* saknas uppgifter.

Ekonomiska data beträffande kommunala renhållningsverk år 1913.

Stad	Drifts-inkomster kr.	Drifts-utgifter kr.	Bruttovinst (+) förlust (—) kr.
Stockholm	1,594,011	1,887,298	— 293,287
Göteborg	405,312	444,747	— 39,435
Malmö	270,617	429,914	— 159,297
Hälsingborg	60,232	97,929	— 37,697
Örebro	71,372	91,735	— 20,363
Eskilstuna	47,850	68,490	— 20,640
Västerås	30,257	58,095	— 27,838
Uppsala			+ 4,305
Karlskrona	80,088	94,270	— 14,182
Linköping	49,220	48,982	+ 238
Lund	41,033	62,894	— 21,861
Sundsvall	110,833	106,837	+ 3,996
Södertälje	55,961	48,482	+ 7,479
Ystad	39,071	34,529	+ 4,542
Nyköping	20,872	31,672	— 10,800
Djursholm			— 1,076

Renhållningsverken i *Uppsala, Linköping, Sundsvall, Södertälje* och *Ystad* hava som synes lämnat överskott; i *Uppsala* beroende på stor vinst från svingården och i de övriga på relativt höga avgifter för hämtning, gatu- och gårdsrenhållning.

För *Sundsvalls* vidkommande framgår detta av den i stadsfullmäktiges tryckta handlingar intagna årsberättelsen, där följande vinst- och förlustkonto meddelas:

An nitramonfabrikens och latrinhämtningens konto	7,437:71
„ åkarestationens konto	712:56
„ gatuspolningens konto	184:76
„ tomsäckars konto	180:94
Årets bruttovinst	3,995:67
Summa kronor	12,511:64

Per gatu- och gårdsrenhållningens konto	11,964:68
„ brunnsrensningens konto	414:80
„ kabinettets konto	132:16
Summa kronor	12,511:64

I *Uppsala* lämnade svingården en bruttovinst av 29,965 kronor. Pudrettillverkningen, sopgödsel och skräp förorsakade däremot verket betydande förluster.

Kristidens svårartade fettbrist riktade uppmärksamheten på de möjligheter att öka fläskproduktionen, som renhållningsverken erbjödo. Flertalet nu befintliga kommunala svingårdar anlades åren 1916 och 1917. Även i städer, där kommunala svingårdar saknades, vidtogos åtgärder för köksavfallets tillvaratagande. Det försåldes sedan till enskilda svinuppfödare eller till de svingårdar, som i allmänhet finnas vid kommunernas fattigvårdsanstalter.

Tack vare det ökade värdet på svinmaten och i någon mån även på torvpudretten, kunde renhållningsverken under de senare krisåren få inkomsterna avsevärt förbättrade. Men då utgifterna stegrades i ungefärligen samma tempo, blev resultatet icke stort bättre än tidigare.

Ekonomiska data beträffande kommunala renhållningsverk år 1919.

Stad	Drifts-inkomster kr.	Drifts-utgifter kr.	Bruttovinst (+) förlust (—) kr.
Stockholm	2,825,460	4,827,097	— 2,001,637
Göteborg	2,220,338	2,777,719	— 557,381
Malmö	761,476	1,782,651	— 1,021,175
Hälsingborg	204,079	293,039	— 88,960
Örebro	332,672	405,199	— 72,527
Eskilstuna	114,253	223,730	— 109,477
Västerås	180,748	281,642	— 100,894
Uppsala	92,123	37,819	+ 54,304
Karlskrona	350,293	408,697	— 58,404
Linköping	329,185	290,696	+ 38,489
Lund	264,057	286,750	— 22,693
Sundsvall	232,967	337,118	— 104,151
Trollhättan	10,762	38,508	— 27,746
Södertälje	103,377	103,351	+ 26
Östersund	54,651	51,526	+ 3,125
Ystad	150,662	122,037	+ 28,625
Nyköping	69,395	152,791	— 83,396
Söderhamn	36,297	55,439	— 19,142
Trälleborg	46,719	80,408	— 33,689
Kristinehamn	15,645	12,473	+ 3,172
Härnösand	29,487	73,858	— 44,371
Visby	68,174	105,231	— 37,057
Växjö	——	5,117	— 5,117
Vänersborg	13,001	9,909	+ 3,092
Katrineholm	138	2,061	— 1,923
Huskvarna	13,177	33,430	— 20,753
Sala	4,277	16,632	— 12,355
Eslöv	23,747	45,828	— 22,081
Arboga	14,262	21,233	— 6,971
Norrtälje	uppgifter saknas		
Djursholm	13,223	23,751	— 10,528

År 1919 kunde sålunda renhållningsverken i följande sju städer uppvisa driftsöverskott: *Uppsala, Linköping, Södertälje, Östersund, Ystad, Kristinehamn* och *Vänersborg.* I fyra av dessa städer, nämligen *Uppsala, Linköping, Östersund* och *Ystad,* funnos kommunala svingårdar, vilkas överskott täckte förlusterna på övriga rörelsegrenar. Till det goda resultatet i *Linköping* bidrog i hög grad även driften av stadens lantbruk i Karleby, vilket lämnade ett överskott av cirka 10,000 kronor.

Förvaltning.

Renhållningsverken lyda i flertalet städer under särskild styrelse, vilket är fallet i *Göteborg, Malmö, Hälsingborg, Örebro, Jönköping, Uppsala, Karlskrona, Linköping, Lund, Sundsvall, Ystad, Trälleborg, Växjö* och *Vänersborg;* i några städer under drätselkammaren såsom i *Eskilstuna, Västerås, Södertälje, Nyköping, Söderhamn* och *Visby;* samt undantagsvis under fattigvårdsstyrelsen, exempelvis i *Sala* och *Norrtälje.* Renhållningsverket i *Stockholm* förvaltas gemensamt med gatu- och brandväsendet av en särskild nämnd, gatunämnden.

SLAKTHUS OCH SALUHALLAR.

Slakthus.

Bland den skiftande mångfalden av modern kommunal affärsrörelse torde ingen hava så gamla anor i vårt land som det kommunala slakthuset. Redan enligt två i december 1622 utfärdade förordningar "Ordning för köttmånglare och huru accisen av allehanda kött fordras skall" samt "Ordning huru hållas skall med slaktare" skulle i varje stad anordnas särskilda slaktarehus, där av borgmästare och råd utsedda slaktare skulle verkställa slakt mot en bestämd taxa av all till staden för försäljning införd boskap. Dessa "ordningar" avsågo närmast uppbörd och kontroll av köttaccisen, men därjämte avsågo de att förhindra saluhållande av sjukt och hälsovådligt kött.

Genom näringsfrihetsförordningarna av år 1846 och år 1864 förlorade emellertid de gamla slakthusen sin betydelse och försvunno.

Den under 1800-talets senare hälft växande insikten i hygien, som satt så starka spår i städernas utveckling, har icke minst betytt oerhört mycket för kontrollen över saluförda livsmedel. Hälsovårdsstadgan för riket av år 1874 med tillägg av år 1885 innehöll härom bland annat den viktiga bestämmelsen, att hälsovårdsnämnden skall övervaka kött av djur samt födoämne och dryckesvara, som saluföres i stad, och, om en vara befinnes skadlig för hälsan eller otjänlig till människoföda, låta anhålla den.

Genom en år 1897 stiftad lag angående köttbesiktning och slakthus medgåvos stadssamhällena rätt att inom sina områden införa köttbesiktnings- och slakthustvång. Köttbesiktningstvång innebär förbud att inom visst område saluhålla till människoföda avsett, färskt rått kött av nötkreatur, får, get, svin eller häst, därest köttet icke är av särskilt förordnad besikt-

ningsman godkänt, och slakttvång förbud att inom samhälle slakta djur annorstädes än i särskilt för ändamålet upplåtet offentligt slakthus. Slakttvång innebär däremot icke förbud att till samhälle införa slaktat kött, men sådant kött måste före saluhållandet besiktigas.

För köttbesiktning liksom för begagnande av slakthus äger stad numera rätt att uppbära avgifter enligt taxa, som fastställes av Kungl. Maj:t. Avgifterna må dock ej sättas högre än att de täcka kostnaderna för köttets besiktning och stämpling samt, där fråga är om begagnande av offentligt slakthus, jämväl kostnaden för slakthusets förvaltning och underhåll jämte skälig ränta å anläggningskapitalet.

Genom stadgandet, att avgifterna skola stadfästas av Kungl. Maj:t, är stadens handlingsfrihet beträffande handhavandet av köttbesiktning och slakthus starkt beskuren. Stadgandet står emellertid i samklang med § 74 i förordningen om kommunalstyrelse i stad angående underställning av förhöjda avgifter å den allmänna rörelsen. Märklig är bestämmelsen, att avgifterna icke få sättas högre än att de täcka stadens självkostnader, en bestämmelse, som tillkommit för att mildra lantbrukarnas betänkligheter mot köttbesiktnings- och slakthustvång. Dylikt tvång vore, enligt dessas mening, visserligen av betydelse för att möjliggöra köttexport, och därför borde statsmedel anvisas för uppförande och drift av exportslakterier i några större städer. Köttbesiktnings- och slakthustvång för inhemsk förbrukning skulle däremot hava mindre hygienisk betydelse och blott skada lantmännens berättigade intressen. Vid 1896 års riksdag avslog därför andra kammaren ett förslag härom.

Följande års riksdagsbeslut, varigenom lagen om köttbesiktnings- och slakthustvång antogs, utgjorde en kompromiss mellan kamrarna. För köttbesiktning skulle städerna icke äga rätt att uppbära någon avgift, men för begagnande av slakthus så fastställda avgifter, att de motsvarade, förutom stadens kostnader för slakthusets förvaltning och underhåll, jämväl tre procent ränta å anläggningskapitalet. Sedan erfarenheten givit vid handen, att städerna ansågo sig varken kunna införa köttbesiktnings- eller slakthustvång med den lydelse lagen fått, och

då ingen köttexport vore tänkbar utan moderna slakthus, antog 1899 års riksdag sådana ändringar i lagen, att avgifter finge upptagas för köttbesiktning, och att avgifterna för begagnande av slakthus finge täcka "skälig ränta" å anläggningskapitalet.

Redan samma år utsågo stadsfullmäktige i *Göteborg* tomt för ett blivande slakthus, vartill medel anslogos den 30 maj 1901. *Malmö* stadsfullmäktige beslöto samma år den 14 juni att uppföra ett slakthus. Dessa och övriga kommunala slakthus hava blivit färdiga

Malmö	år	1904
Göteborg	„	1905
Eskilstuna	„	1908
Linköping	„	1912
Stockholm	„	1912
Karlskrona	„	1914
Norrköping	„	1915
Hälsingborg	„	1915

De kommunala slakthusens ekonomi.

Såsom förut nämnts, betydde införandet av slakthustvång samtidigt besiktningstvång. Då det låg i städernas intresse att framför allt utveckla rörelsen vid slakthusen, sattes avgifterna till en början lika för slakt och för enbart besiktning. Avgifterna vid slakthusen år 1913 utgjorde (år 1908 voro avgifterna vid slakthusen i Göteborg, Malmö och Eskilstuna ungefärligen desamma som år 1913):

Djurslag	Stockholm Göteborg Malmö Linköping Kr.	Eskilstuna Kr.
Storboskap	3:—	4:—
Större kalvar	1:—	1:25
Mindre kalvar	0:50	0:75
Får, get och lamm	0:50	0:75
Svin, vägande över 25 kg.	2:—	2:50
Spädgrisar	0:50	0:75
Hästar	3:—	4:—
Föl	1:—	—

Med dessa avgifter kunde slakthusen täcka driftsutgifterna och därutöver lämna ett obetydligt överskott till förräntning av anläggningskapitalet, såsom visas i nedanstående översikt av ekonomiska resultat av de kommunala slakthusens verksamhet åren 1908, 1910 och 1913. Uppgifterna hava hämtats för år 1908 ur "Sveriges nationalförmögenhet omkring år 1908", för år 1910 ur "Minnesskrift", utgiven av Svenska Stadsförbundets tidskrift år 1912, samt för år 1913 ur stadsfullmäktiges tryckta handlingar från år 1914.

Stad	År	Anl.-kostn. vid årets början. Kr.	Drifts-inkomster. Kr.	Drifts-utgifter. Kr.	Bruttovinst	
					Kr.	% av anl.-kostn.
Stockholm[1]	1913	6,283,837[2]	513,332	399,784	113,548	1,4
Göteborg	1908	3,122,800	260,494	168,856	91,638	2,9
	1910	3,122,800	301,527	192,394	108,593	3,5
	1913	3,181,837	291,505	184,850	106,755	3,4
Malmö	1908	1,210,859	144,776	127,744	17,032	1,4
	1910	1,187,399	162,554	140,920	21,634	1,8
	1913	1,143,194	167,576	145,644	21,932	1,9
Eskilstuna	1908	443,923	34,880	27,563	7,317	1,6
	1910	425,376	42,067	31,328	10,739	2,4
	1913	450,410	47,201	35,785	11,416	2,5
Linköping[3]	1913	402,117	106,601	38,316	68,285	17,0

Ur stadskommunal och allmänt ekonomisk synpunkt är stadgandet, att inkomsterna av slakthusen icke få täcka mera än skälig ränta å anläggningskapitalet, av olycklig verkan. Avskrivningar å anläggningarna eller avsättningar till förnyelsefonder torde icke få företagas med vinstmedel från slakthusen.

Anm. [1]) Stockholms stads slakthus öppnades i februari 1912.
[2]) Bokfört värde.
[3]) Linköpings stads slakthus öppnades i februari 1912.

Amorteringar å lån, som upptagits för deras räkning, måste bestridas med uttaxerade medel, åtminstone enligt medicinalstyrelsens åsikt. Då en stad sålunda hindras att så driva sitt slakthus, att det där investerade kapitalet vidmakthålles, kan resultatet av kommunal slakthusrörelse icke bliva annat än förlust. Lyckas ett kommunalt slakthus att av verksamheten erhålla ett överskott, som uppgår till större belopp, än vad som anses motsvara "skälig ränta å anläggningskapitalet", straffas slakthuset med nedsättning i avgifterna. På grund av slakthusens vanligen svaga räntabilitet har emellertid dylik nedsättning endast föreskrivits för Linköpings slakthus, vilket som ovan visats för år 1913 gav en bruttovinst å 17 procent av anläggningskapitalet. År 1913 begärde stadsfullmäktige Kungl. Maj :ts fastställelse å ett förslag till taxa att gälla för åren 1914—1916, i huvudsak lika med den taxa, som gällt från slakthusets öppnande år 1912. I infordrat utlåtande häröver anförde medicinalstyrelsen, att, enär i redogörelsen för slakthusets inkomster och utgifter för år 1912 ränta å anläggningskostnaderna utförts med 48,490 kronor, medan sammanlagda anläggningskostnaderna beräknats till 402,117 kronor, de gällande och föreslagna avgifterna syntes vara för högt upptagna. Med anledning av medicinalstyrelsens ifrågavarande utlåtande förordnade Kungl. Maj :t, att nytt förslag med lägre avgifter skulle uppgöras, och att den gamla taxan skulle få gälla tills vidare. Ehuru stadsfullmäktige med utförlig motivering förklarade sig vidhålla sitt förra förslag, fastställde Kungl. Maj :t sedermera en ny taxa med cirka 30 procent lägre avgifter att gälla från den 1 augusti 1915.

Statsmakterna hava även i andra hänseenden lagt hinder i vägen för slakthusens utveckling. För att öka frekvensen vid slakthusen på bekostnad av köttbesiktningen och därigenom kunna bättre utnyttja slakthusanläggningarna, voro avgifterna som förut nämnts enligt de äldre taxorna lika för slakt och köttbesiktning. Sedan en lantmannarepresentant i motion vid 1913 års riksdag påyrkat, att räkenskaperna för köttbesiktning

och för slakthus skulle särskiljas så att köttbesiktningsavgifterna kunde sättas allenast till ett belopp, som täckte omkostnaderna för köttbesiktningen, förklarade lagutskottet, att särskilda bestämmelser härom voro obehövliga för vinnande av det ändamål, som i motionen avsågs. I anledning av de kraftiga gensagor, som från stadskommunalt håll restes mot lagutskottets tolkning av gällande bestämmelser, föreslog Kungl. Maj:t 1915 års riksdag att antaga sådana ändringar i lagen om köttbesiktning och slakthus, att köttkontrollen skulle betraktas som en enhet, och avgifterna alltså kunna sättas lika för besiktning och för slakt. Sedan riksdagen avslagit nämnda förslag, har Kungl. Maj:t vid fastställande av nya taxor i allmänhet satt köttbesiktningsavgifterna något lägre än slaktavgifterna.

Under de senare krigsåren och fredskrisåren måste slaktavgifterna höjas upprepade gånger. Men inkomsterna kunde icke, väl främst till följd av slaktboskapsstammens decimering, ökas i samma takt som driftsutgifterna. Resultatet har därför blivit, att städerna på sina slakthus lidit avsevärda förluster. Till jämförelse med förut (sid. 271) lämnade uppgifter angående slaktavgifterna åren 1908 och 1913 meddelas å nästa sida motsvarande uppgifter för åren 1918—1920, i den mån dylika funnits anförda i respektive städers tryckta handlingar.

År 1918 hade avgifterna i förhållande till 1913 års avgifter i allmänhet stegrats med 25 à 50 procent, år 1919 med 25 à 100 procent och år 1920 med 50 à 200 procent. I stort sett hava slaktavgifterna sålunda ökats väsentligt mindre än den allmänna prisnivån. Det är då helt följdriktigt, att slakthusens redan förut dåliga ekonomi ytterligare försämrades. Det ekonomiska resultatet av den kommunala slakthusrörelsen åskådliggöres i tablån å sid. 276; uppgifterna från Göteborg, Norrköping, Hälsingborg och Eskilstuna avse såväl den egentliga rörelsen vid slakthusen som köttbesiktningen, under det att uppgifterna från övriga städer endast omfatta slakthusrörelsen.

Djurslag	1918				1919			1920				
	Stockholm	Göteborg, Norrköping	Malmö	Eskilstuna	Stockholm, Göteb., Malmö, Norrk., Hälsingborg	Eskilstuna	Linköping	Stockholm	Göteborg	Malmö	Hälsingborg	Eskilstuna
	Kronor				Kronor			Kronor				
Storboskap och hästar ...	3: —	4: —	4: —	4: 50	5: —	6: —	6: —	5: —	6: —	7: —	6: —	8: —
Större kalvar	1: —	1: 50	1: 50	1: 50	2: —	2: —	3: —	2: —	2: —	3: —	3: —	3: 50
Mindre »	0: 50	0: 75	0: 75	1: —	1: —	1: 50	1: 50	1: —	1: —	1: 50	1: 50	2: —
Får, get och lamm	0: 50	0: 75	0: 75	1: —	1: —	1: 50	1: 50	1: —	1: —	1: 50	1: 50	2: —
Svin, vägande över 25 kg.	2: —	2: —	2: 50	3: —	2: 50	4: —	3: —	2: 50	3: —	3: —	3: —	5: —
Spädgrisar	0: 50	0: 50	0: 75	0: 75	1: —	1: 50	1: 50	1: —	1: —	1: 50	1: 50	2: —
Föl	1: —	1: 50	1: 50	1: —	2: —	2: —	2: —	2: —	2: —	3: —	2: —	3: 50

Ekonomiska uppgifter rörande de kommunala slakthusen åren 1918—1920.

Stad	År	Anl.-kostn. vid årets början. Kr.	Drifts-inkomster. Kr.	Drifts-utgifter. Kr.	Bruttovinst (förlust) Kr.	Bruttovinst (förlust) i % av anl.-kostn.
Stockholm ...	1918	6,516,098	842,645	1,068,032	— 225,387	—
	1919	6,608,637	707,092	987,110	— 280,018	—
	1920	6,609,137	633,200	846,787	— 213,587	—
Göteborg	1918	3,455,357	474,575	438,438	36,137	1,0
	1919	3,593,541	539,958	566,051	— 26,093	—
	1920	3,554,923	659,698	610,386	49,312	1,4
Malmö	1918	1,073,942	233,979	315,518	— 81,539	—
	1919	1,049,924	261,923	312,205	— 50,282	—
	1920	1,349,909	473,754	431,791	41,963	3,1
Norrköping ...	1918	954,424	188,793	119,939	68,854	7,2
	1919	954,424	177,838	116,707	61,131	6,4
	1920	954,424	204,822	141,884	62,938	6,5
Hälsingborg...	1918	1,142,676			47,080	4,1
	1919	1,147,143			— 640	—
	1920	1,143,113	166,174	161,294	4,880	0,4
Eskilstuna ...	1918	556,496	82,931	76,933	5,998	1,1
	1919	557,834	69,983	80,943	— 10,960	—
	1920	560,304	89,295	88,040	1,255	0,2
Karlskrona ...	1918	575,000	60,849	64,910	— 4,061	—
	1919	575,000	53,022	91,416	— 38,394	—
	1920	575,000	84,375	115,029	— 30,654	—
Linköping ...	1918	625,243	192,608	145,669	46,939	7,5
	1919	626,294	153,370	129,535	23,835	3,8
	1920	626,520	154,286	135,748	18,538	3,0

Från slakthusen i Stockholm, Norrköping, Hälsingborg, Karlskrona och Linköping föreligga även uppgifter angående

räntekostnader. Dragas dessa från bruttovinsterna, respektive läggas till bruttoförlusterna, bliva de ekonomiska resultaten av slakthusrörelsen följande:

Stockholm	år 1918	—	531,034 kronor
	„ 1919	—	591,311 „
	„ 1920	—	526,419 „
	Sammanlagd förlust		1,648,764 kronor
Norrköping	år 1918	+	3,656 kronor
	„ 1919	—	8,257 „
	„ 1920	+	17,128 „
	Sammanlagd bruttovinst		12,527 kronor
Hälsingborg	år 1918	+	11,071 kronor
	„ 1919	—	25,265 „
	„ 1920 bokfördes icke räntekostnaderna.		
Karlskrona	år 1918	—	28,301 kronor
	„ 1919	—	62,336 „
	„ 1920	—	54,286 „
	Sammanlagd förlust		144,923 kronor
Linköping	år 1918	+	12,585 kronor
	„ 1919	—	10,519 „
	„ 1920	—	15,816 „
	Sammanlagd förlust		13,750 kronor

I verkligheten äro dessa städers direkta utgifter för slakthusen ännu större. Bland driftsutgifterna hava i intet fall medräknats amorteringar å lån eller avskrivningar. Från Karlskrona slakthus finnas emellertid uppgifter angående amorteringarna. Läggas dessa till ovan angivna förlust å 144,923 kronor, visar det sig, att staden åren 1918—1920 för slakthusets räkning fått utgiva sammanlagt 165,650 kronor.

Saluhallar.

Av ålder har största delen av handeln med livsmedel i våra städer försiggått under bar himmel å stadens torg. Dit införde lantbrukarna sina produkter på torgdagarna, vanligen två gånger i veckan. I många mindre städer äro livsmedelsbutiker fortfarande av underordnad betydelse, och befolkningens livsmedelsinköp koncentrerade till torgdagarna.

Då den öppna torghandeln tydligen utsätter matvarorna för ogynnsamma inflytelser av väderleken och att förorenas av damm och smuts, har man under de senaste 50 åren i ett stort antal städer uppfört saluhallar, antingen på kommunalt initiativ eller på privat.

Den äldsta saluhallen är den, som år 1875 uppfördes å Köttorget av Stockholms stad. För övriga kommunala saluhallar angivas här nedan anläggningsåren, varvid dock blott angives anläggningsåret för den första saluhallen i varje stad:

Kristianstad	år 1883	Skänninge	år (?)
Falun	„ 1883	Karlstad	„ 1908
Göteborg	„ 1887	Ystad	„ 1908
Eskilstuna	„ 1888	Karlshamn	„ 1908
Malmö	„ 1900	Uppsala	„ 1909
Luleå	„ 1900	Lund	„ 1909
Tranås	„ 1900	Ronneby	„ 1910
Örebro	„ 1901	Kalmar	„ 1911
Hälsingborg	„ 1902	Västervik	„ 1911
Lidköping	„ 1903	Landskrona	„ 1913
Karlskrona	„ 1905		

Förutom de kommunala saluhallarna i ovannämnda städer funnos år 1908 privata saluhallar i Stockholm, Göteborg, Norrköping, Linköping, Sundsvall, Östersund och Alingsås.

I saluhallarna försäljas i allmänhet alla slags livsmedel, kött, fisk, smör, ägg, grönsaker o. s. v. Några städer hava dessutom särskilda *fiskhallar*, av vilka Göteborgs stads gamla fiskhall, anlagd år 1874, torde vara den äldsta. Stockholm har en år 1910 öppnad provisorisk fiskhall, avsedd för partiförsäljning. Under kriget inrättades provisoriska fiskhallar i Hälsingborg år 1915 och i Malmö år 1918. Ehuru de inrättats under kriget, kunna de icke sägas vara några kristidsföreteelser, då förslag om fiskhallar i båda städerna varit uppe redan år 1913.

Göteborgs stad har förutom flera fiskhallar även en särskild *fiskhamn*, där dagligen auktion förrättas å den införda fisken, varvid staden betingar sig viss provision å försäljningssumman.

Saluhallarnas ekonomi.

Saluhallarna äro uppdelade i stånd av olika storlek, vilka uthyras i allmänhet för år, undantagsvis för kortare tid. Årshyran utgjorde år 1908

Stad	Årshyran i kronor per stånd	per kvm.
Stockholm	200—425	38—76
Göteborg	240—1,000	75
Malmö	100—300	
Hälsingborg		40—60
Örebro	50—125	9
Eskilstuna	53	13
Karlskrona	48—420	8—70
Karlstad	150—450	15—45
Kristianstad	35—60	5
Ystad	240—350	39—46
Luleå	80—112	15—16
Lidköping	178	
Karlshamn	50—350	16—35

Intill år 1913 vidtogos inga anmärkningsvärda förändringar i ovanstående hyresbelopp. Årshyran i de nytillkomna saluhallarna utgjorde år 1913:

Stad	Årshyran i kronor per stånd	per kvm.
Uppsala	200—600	25—75
Lund	200—325	40—47
Landskrona	100—200	
Västervik	200—300	34—45

Kristidens ökade omkostnader för saluhallarnas underhåll och drift hava endast till ringa del kompenserats av ökade hyror. Tydligen hava städerna velat genom låga hyror i någon mån motverka den allmänna stegringen i livsmedelsprisen. År 1919 hade, såvitt tillgängliga handlingar utvisa, höjningar endast vidtagits i nedanstående städer:

Stad	Årshyran år 1919 i kronor per stånd	per kvm.
Stockholm	300—600	75—80
Örebro	100—150	
Eskilstuna	255—300	
Uppsala	300—1,200	
Karlskrona		30—72
Västervik	225—400	

Trots att saluhallar anläggas icke för att bereda stadskassan någon vinst utan för att organisera och befrämja tillförseln och handeln under hygieniska förhållanden med livsmedel, har saluhallsrörelsen visat ett i allmänhet tillfredsställande ekonomiskt resultat. För *år 1908* lämnas i "Sveriges Nationalförmögenhet" följande uppgifter angående anläggningskostnader, driftsinkomster och driftsutgifter:

Stad	Anläggn.-kostn. Kr.	Drifts-inkomster. Kr.	Drifts-utgifter. Kr.	Bruttovinst Kr.	Bruttovinst i % av anl.-kostn.
Stockholm[1]	611,183	88,174	17,994	70,180	11,0
Göteborg[2]	758,375	90,470	34,785	55,685	7,3
Malmö[1]	350,461	53,024	16,688	36,336	10,4
Hälsingborg	173,062	12,295	4,798	7,497	4,3
Örebro	31,515	5,695	1,402	4,293	13,5
Eskilstuna	11,847	2,100	170	1,930	16,0
Karlskrona	145,729	12,643	5,175	7,468	5,1
Kristianstad	14,327	830	86	744	5,2
Falun	1,861			296	15,9
Luleå	51,175	2,702	1,268	1,434	2,8
Skänninge	573	2,441	309	2,132	—

Anläggningskostnader, driftsinkomster, driftsutgifter och driftsresultat *år 1913* utgjorde enligt uppgifter i stadsfullmäktiges tryckta handlingar:

Stad	Anläggn.-kostn. Kr.	Drifts-inkomster. Kr.	Drifts-utgifter. Kr.	Bruttovinst Kr.	Bruttovinst i % av anl.-kostn.
Stockholm[1]	1,811,853[3]	168,304	101,896	66,408	3,7
Göteborg[2]	666,000	93,388	35,801	57,587	8,6
Malmö[1]	489,009[3]	45,969	18,696	27,273	5,6
Hälsingborg	167,000			2,173	1,3
Örebro	30,000			6,241	20,8
Eskilstuna	16,000	2,953	1,838	1,115	7,0
Uppsala	200,000[3]	17,833	5,867	11,966	6,0
Karlskrona	145,700	12,550	4,670	7,880	5,4
Karlstad	145,000			965	0,7
Landskrona	62,303	öppnades under året			
Kristianstad	14,000			675	4,8
Falun		220	356	— 136	
Ystad	119,000	6,232	2,853	3,379	2,8

[1]) Uppgifterna avse samtliga saluhallar.
[2]) Uppgifterna avse samtliga salu- och fiskhallar.
[3]) Bokfört värde.

Från Lund, Kalmar, Västervik, Luleå, Lidköping, Karlshamn, Ronneby och Skänninge saknas uppgifter.

Motsvarande uppgifter från år 1919, huvudsakligen hämtade ur statistiska centralbyråns primärmaterial till den kommunala finansstatistiken, lämnas i följande tabell:

Stad	Fastighetens bokförda värde[1]). Kr.	Drifts-inkomster. Kr.	Drifts-utgifter. Kr.	Bruttovinst	
				Kr.	i % av fastigh:s bok-förda värde
Stockholm	3,333,397	655,615	592,839	62,776	1,9
Göteborg	725,792	140,821	90,864	49,957	6,9
Malmö	437,840	60,577	39,102	21,475	4,9
Hälsingborg	177,025	12,241	8,619	3,622	2,0
Örebro	73,484	6,329	1,839	4,490	6,2
Eskilstuna	16,000	4,108	6,493	— 2,385	
Uppsala	200,000	22,909	14,836	8,073	4,0
Karlskrona	145,729	13,792	7,937	5,855	4,0
Lund	209,449	30,528	14,744	15,784	7,5
Karlstad	157,000	15,223	28,035	— 12,812	
Landskrona	62,000	5,184	6,087	— 903	
Falun	1,940	260	64	196	10,0
Västervik	105,000	11,097	3,338	7,759	7,4
Ystad	130,000	6,365	6,497	— 132	
Luleå	56,468	5,703	11,747	— 6,044	
Karlshamn	65,000	5,392	4,092	1,300	2,0
Tranås		737	204	533	

Från Kalmar, Kristianstad, Lidköping, Ronneby och Skänninge saknas uppgifter.

[1]) Finansstatistiken upptager endast värdet av kommunernas fastigheter.

ÖVRIGA KOMMUNALA AFFÄRSFÖRETAG.

De svenska städernas affärsdrivande verksamhet omfattar en mångfald andra områden än de så att säga "normala" verksamhetsgrenar, som i det föregående behandlats. Men (exempelvis här- och varstädes förekommande stadshotell, kommunala pantlåneanstalter o. dyl.) flertalet av dessa är av underordnad ekonomisk betydelse och äger blott lokalt intresse. På ett par områden har man emellertid att annotera kommunala insatser och åtgärder, som förtjäna särskild uppmärksamhet. Härmed åsyftas dels vissa speciella inrättningar för *hygieniska ändamål*, dels och framför allt städernas åtgärder för främjande av *kommunikationerna* till vederbörande stad.

Kristidsanordningar av mera varaktig karaktär.

Krigsårens mångahanda kommunala anordningar på livsmedelsproduktionens och -handelns områden ligga utanför denna undersökning. Några dithörande anstalter av mera permanent karaktär förtjäna dock ett kortfattat omnämnande.

För att trygga mjölktillförseln till staden beslöto stadsfullmäktige i *Falun* hösten 1917 att inrätta ett *kommunalt mejeri*. En fastighet inköptes för 29,100 kr., varjämte till dess inredande och till inköp av inventarier anslogs ett belopp av 15,000 kronor. Mejeriets rörelse synes vara rätt omfattande. År 1920 exempelvis balanserade inkomster och utgifter å ett belopp av 236,100 kronor med en förlust under året å 7,400 kronor. Förslag om mejeriets nedläggande väcktes år 1921 men avslogs, sedan verkställd utredning givit vid handen, att behov förelåg av rörelsens fortsatta bedrivande.

Lidköpings stad erbjöds år 1918 att inköpa ett i staden beläget mejeri med tillhörande inventarier. Stadsfullmäktige accepterade anbudet och anslogo för köpets finansierande 142,000 kronor. Till rörelsemedel beviljades ett förslagsanslag av intill 10,000 kronor. Ursprungligen synes avsikten hava varit att överlåta driften av mejeriet åt enskild person, men, då detta under rådande kristid icke lyckades, uppdrogo stadsfullmäktige åt en kommitté på fem personer att för stadens räkning handhava driften. Rörelsen har visat sig vinstgivande för staden, och planen att överlåta driften på enskild person synes icke hava återupptagits; år 1920 erhölls en nettovinst å 28,215 kronor motsvarande 14 procent å det då i företaget investerade kapitalet.

Strävandet efter kommunalt inflytande på mjölkhandeln framträdde för övrigt långt före kristiden, ehuru kristidens mjölkbrist aktualiserade frågan om mjölkhandelns kommunalisering. Förslag härom hade redan år 1900 framlagts i *Malmö*, och i *Stockholm* föreslog år 1915 den år 1913 tillsatta s. k. mjölkhandelskommittén anläggning av ett kommunalt mejeri, vars drift skulle överlåtas på en organisation av producenter, leverantörer och konsumenter av mjölk. Liknande förslag hava vidare väckts i *Göteborg, Norrköping, Hälsingborg, Uppsala* m. fl. städer, men icke lett till positivt resultat.

Under de senare krigsåren inrättades *skoreparationsverkstäder* av livsmedelsnämnderna i åtskilliga städer, exempelvis i *Stockholm, Gävle, Uppsala.* Med livsmedelsnämndernas upphörande synas ifrågavarande verkstäder hava nedlagts. År 1920 inrättades emellertid en skoreparationsverkstad i *Sundsvall,* vilken, enligt beslut av stadsfullmäktige i januari 1922, skulle fortsätta verksamheten.

Bland andra verkliga kristidsanordningar, som fått fortleva, märkas några *kommunala vedgårdar* och en *kommunal charkuteriaffär* i Skövde. Sistnämnda affär är rätt märklig. Den inrättades av livsmedelsnämnden år 1917 och fick snart stor omsättning; under de första åren lämnade rörelsen relativt stora överskott, vilka kommo livsmedelsnämndens övriga verksam-

hetsgrenar till godo. Sedan år 1920 visat ett mindre gott resultat, beroende på ökade omkostnader och mindre gynnsamma konjunkturer — charkuteriaffären var just år 1920, då den efter konkurrens med enskilda yrkesidkare åtagit sig omfattande köttleveranser till regementena i Skövde och på Karlsborg, mycket känslig för konjunkturväxlingar — föreslog livsmedelsnämnden våren 1921, att affären skulle avvecklas. En för undersökning om förutsättningarna för affärens fortsatta bedrivande tillsatt kommitté konstaterade, att omkostnaderna, särskilt för hyra, torde komma att ytterligare stiga. Då utsikterna för ernående av nämnvärd vinst å affären syntes tvivelaktiga, ansåg sig kommittén icke kunna tillstyrka dess fortsättande; stadsfullmäktige beslöto också, att affären skulle vara avvecklad den 1 oktober 1921.

Varmbadhus.

I det föregående har framhållits, hurusom omsorgen för folkhygienen mångenstädes föranlett kommunerna att inlåta sig på företag, som delvis haft karaktär av affärsrörelse. Dessa åtgärder hava framför allt inriktats på befolkningens förseende med rent dricksvatten (vattenledningsverk) och ordnandet av en i hygieniskt hänseende tillfredsställande livsmedelstillförsel (slakthus, köttbesiktningsbyråer, saluhallar). Inom nu nämnda verksamhetsgrenar har den privata företagsamheten spelat en mycket underordnad roll.

I fråga om såväl varm- som kallbadhus har däremot den privata företagsamheten vanligtvis gått i spetsen, och kommunerna först senare intresserat sig för desamma. Detta har oftast skett till en början genom aktieteckning eller andra former av understöd åt privata företag, som icke varit ekonomiskt bärkraftiga, och slutligen genom inköp av företagen i de fall, då rörelsen eljest måst nedläggas.

År 1908 funnos kommunala varmbadhus i följande 19 städer: *Göteborg, Norrköping, Hälsingborg, Eskilstuna, Jönköping, Karlskrona, Uddevalla, Söderhamn, Trälleborg, Skövde,*

Växjö, Vänersborg, Sala, Karlshamn, Eslöv, Sölvesborg, Hedemora, Askersund och *Kungsbacka.*

Enligt Sveriges nationalförmögenhet uppgingo anläggningskostnaderna för samtliga kommunala varmbadhus nämnda år till 1,610,406 kronor. Det beräknade anläggningskapitalet vid överskottsgivande verk utgjorde 583,629 kronor, men nettovinsten endast 0,54 procent å detta kapital. Anläggningskapitalet vid tillskottskrävande verk utgjorde 1,072,059 kronor.

Sedan år 1908 hava kommunala varmbadhus anlagts i följande städer (anläggningsåret angives inom parentes): *Gävle* (1909), *Västerås* (1909), *Karlstad* (1909), *Kalmar* (1910), *Falun* (1911), *Huskvarna* (1911), *Visby* (1912), *Växjö* (1913), *Åmål* (1913), *Arboga* (1914), *Falkenberg* (1915) och *Norrtälje* (1918). I några av dessa städer hava kostnaderna för badhusens anläggning delvis eller helt och hållet bestridits med donationsmedel, exempelvis i *Gävle,* där hela kostnaden bestridits med donationsmedel och även den årliga driftsförlusten täckes med räntemedel från en donation, i *Åmål,* där staden bidragit med 22,592 kronor, Åmåls sparbank med 23,500 kronor och Bergslagernas järnvägsaktiebolag med 22,000 kronor, samt i *Falkenberg,* där sparbanken anslagit 63,000 kronor och staden endast 4,000 kronor.

År 1911 inköpte *Malmö* stad Malmö badhusaktiebolags varmbadhus och tomt för 150,000 kronor mot villkor, att bolaget skulle hyra badhuset och bekosta underhåll invändigt. Följande år inköpte staden en badinrättning, uppförd av Malmö sjukkassors folkbadsförening, som gjort konkurs. Likviden skedde därigenom, att staden frikallade föreningen från betalningsskyldighet för stadens fordringar å 486,000 kronor och betalade lösegendomen med 13,908 kronor. Badinrättningen uthyrdes på 10 år mot en årlig hyra av 15,000 kronor.

I *Lund* förelåg år 1911 ett förslag om uppförande av ett kommunalt varmbadhus. Den ekonomiska risken ansågs dock vara för stor, och stadsfullmäktige beslöto i stället inköpa ett äldre badhus för 37,500 kronor.

Ett bolag, vari *Landskrona* stad tecknat aktier för 150,000 kronor, uppförde år 1913 ett varmbadhus. Rörelsen gick alltifrån början med förlust. I stället för att lämna bolaget årligt understöd beslöto stadsfullmäktige år 1915 att inköpa badhuset för 55,586 kronor samt att ikläda staden betalningsansvar för bolagets skulder.

Förutom i ovannämnda städer hava under åren 1908—1919 de privata badhusen i följande städer inköpts av vederbörande kommun: *Skara* (1910), *Filipstad* (1915), *Kristianstad* (1917), *Ystad* (1917), *Motala* (1917), *Katrineholm* (1918), *Hässleholm* (1918) och *Köping* (1919), varjämte badhuset i *Enköping* överlämnats till staden såsom gåva.

Till de år 1908 befintliga 19 kommunala varmbadhusen, hade år 1919 kommit 12 av kommun nyanlagda och 12 kommunaliserade. Sammanlagt funnos alltså sistnämnda år 43 kommunala varmbadhus.

År 1908 måste, som ovan nämnts, städerna i allmänhet tillskjuta medel för de kommunala badhusens drift. Vid de badhus, där detta icke erfordrades, uppgick nettovinsten blott till 0,54 procent. Varmbadhusen hava sedermera ur ekonomisk synpunkt varit lika dåliga objekt för kapitalplacering. Enligt utredningar, som vid upprepade tillfällen verkställts, har sedan år 1908 intet enda kommunalt varmbadhus kunnat drivas med vinst. Förhållandet är detsamma vid de privata varmbadhusen, av vilka före kriget endast ett fåtal kunde drivas utan kommunalt understöd. Under kriget torde samtliga hava erhållit subvention i en eller annan form.

Kallbadhus.

I ekonomiskt hänseende spela kallbadhusen en underordnad roll. Endast obetydligt kapital finnes nedlagt i dem. Inkomster och utgifter balansera med små belopp.

År 1908 beräknades sammanlagda anläggningskostnaderna för de kommunala kallbadhusen till 660,432 kronor. Överskottsgivande verk hade ett sammanlagt anläggningskapital å 292,262

kronor, varå erhölls en nettovinst av 3,93 procent. Kommunala kallbadhus funnos i följande städer: *Stockholm, Hälsingborg, Eskilstuna, Västerås, Borås, Kalmar, Södertälje, Uddevalla, Falun, Västervik, Nyköping, Vänersborg, Nässjö, Varberg, Strängnäs, Vaxholm, Hedemora, Skellefteå, Kungälv* och *Mariefred.*

Av ovanstående kommunala kallbadhus voro åtskilliga uppförda av enskilda eller bolag och sedan skänkta eller sålda till kommunerna, exempelvis i *Västerås,* där badhuset år 1899 överlämnades av ett bolag till staden jämte en kontant gåva å cirka 2,500 kronor, och *Vaxholm,* där badhuset redan på 1870-talet såldes till staden.

Sedan år 1908 hava nya kommunala kallbadhus anlagts år 1917 i *Trälleborg* för en kostnad av omkring 30,000 kronor och år 1919 i *Sundsvall* för en kostnad av 12,600 kronor. År 1917 inköptes de privata badhusen i *Karlskrona* och *Motala,* år 1918 det privata i *Djursholm* samt år 1919 privata badhus i *Hälsingborg* och *Linköping.*

Tvättinrättningar.

Vid några kommunala varmbadhus finnas offentliga tvättinrättningar anordnade, exempelvis i *Visby.* Utan samband med varmbadhus hava kommunala tvättinrättningar anlagts i *Borås* år 1899, i Strängnäs år 1907 och i Stockholm år 1921. Enligt tillgängliga uppgifter kunna tvättinrättningarnas inkomster ingenstädes täcka driftsutgifterna.

Tvättinrättningen i *Stockholm,* vilken främst är avsedd för husmödrar och endast i andra hand för yrkestvätterskor, anordnades år 1921 för en kostnad av cirka 180,000 kronor i källarevåningen av södra flygeln i fastigheten Götgatan 1 (gamla "stadshuset"). Några personer i Staden mellan broarna, varibland åtskilliga hyresgäster i stadens egna hus, hade gjort framställning om att få tvättplatser anordnade för verkställande av hushållstvätt. Framställningen motiverades bland annat därmed, att fastigheterna inom nämnda stadsdel i allmänhet saknade tvättstugor, och att kostnaderna för tvättning hos enskilda

tvättinrättningar och tvätterskor stigit oerhört. Frågan remitterades till en tidigare av stadsfullmäktige tillsatt bad- och tvätthuskommitté, vilken lät utarbeta planen till den nuvarande inrättningen efter engelska principer — i England äro kommunala tvättinrättningar mycket vanliga. Lokalerna bestå av ett vagnrum för uppställande av mindre vagnar och kärror, med vilka tvätten transporteras, förrum med biljettlucka, kontorsrum, väntrum, som även kan användas för intagande av medförd måltid (gaskök finnes till kaffekokning), tvättrum samt mangel- och strykrum. Tvättrummet innehåller 21 numrerade platser för handtvätt och 2 platser för maskintvätt. Till alla platser finnas ledningar för varmt och kallt vatten. Per timme beräknas 4 à 5 kg. kläder kunna tvättas. Tvättmaskinerna äro relativt små men av modernaste konstruktion och tvätta 12 kg. kläder på en à två timmar. Sedan kläderna tvättats och sköljts, nedläggas de i särskilda vattenutpressningsmaskiner, vilka drivas med elektriska motorer. Varje tvättande erhåller vidare rätt att använda s. k. torkhäst, vilken uppvärmes med ångfyllda rör och het luft. På en timme torkas 12 kg. kläder. Hela tvätt- och torkningsproceduren beräknas taga omkring en timme för 3 kg. kläder, då handtvättplatserna användas, eljest halva tiden. För mangling finnas 1 större och 2 mindre elektriskt drivna manglar samt för strykning 8 strykplatser med små gasvärmare för strykjärnen.

För begagnande av tvättinrättningen erlägges avgift per timme samt betalning för tvättmedel.

Rörande det ekonomiska resultatet av tvättinrättningen föreligga ännu icke några uppgifter. Inkomster och driftsutgifter beräknades i 1922 års stat till 72,000 kronor och 54,000 kronor samt i 1923 års stat till respektive 40,000 kronor och 36,200 kronor. Personalen utgöres av en föreståndarinna, en maskinskötare och ett eldarebiträde.

Kommunala järnvägar.

I ekonomiskt hänseende vida intressantare och viktigare äro städernas åtgärder för befrämjande av goda *kommunikationer*

till vederbörande stad. Främst komma därvid järnvägsföretagen i betraktande. Kommunernas medverkan på detta område har i regeln bestått i teckning av aktier i vederbörande järnvägsbolag, understundom även i garantiförbindelser för järnvägsbolagens lån. I vilken utsträckning städerna tecknat aktier i järnvägsföretag och garanterat järnvägslån, angives icke i befintlig statistik. En föreställning härom kan emellertid erhållas ur primärmaterialet till den officiella finansstatistiken. Därav framgår, att städerna vid 1919 års slut innehade aktier och andelar i affärsföretag till ett värde av 71,035,954 kronor. Med visshet kan antagas, att större delen av detta belopp hänför sig till järnvägsaktier. Ur samma primärmaterial inhämtas, att städerna år 1919 tecknade aktier i olika företag för sammanlagt 3,490,142 kronor, varav i järnvägar 2,824,148 kronor.

Rent kommunala äro endast tre järnvägar, Bjerred—Lund—Revinge—Harlösa järnväg, Lidköping—Håkantorps järnväg och Hälsingborg—Råå—Ramlösa järnväg, alla tre från början enskilda företag, de två förstnämnda med starkt kommunalt inslag. Bjerred—Lund—Revinge—Harlösa järnväg, som ursprungligen utgjordes av två företag, Lund—Bjerredbanan och Lund—Revinge—Harlösabanan, nödgades staden inköpa för att driften ej skulle inställas. Kommunaliseringen av Lidköping—Håkantorps järnväg var däremot frukten av en målmedveten strävan från ledande kommunalmäns sida. Såsom exempel på vitt skilda motiv för kommunalisering synas de förtjäna en närmare belysning. Även kommunaliseringen av Hälsingborg—Råå—Ramlösa järnväg, ett från början rent privat företag utan kommunalt inslag, erbjuder åtskilligt av intresse.

Lunds järnvägar samt sten- och grusaffär.

Lunds stadsfullmäktige tecknade i slutet av 1890-talet aktier för 125,000 kronor i *Lund—Bjerreds spårvägsaktiebolag,* som hade till ändamål att anlägga och trafikera en järnväg mellan nämnda orter. Kostnadsförslaget för järnvägen slutade å ett belopp av 500,000 kronor. Sedan byggnadsarbetena avslutats,

visade det sig emellertid, att kostnadsförslaget överskridits med 362,765 kronor. Av totalkostnaden, 862,765 kronor, hade 307,224 kronor bestritts genom inbetalt aktiekapital och återstoden genom tillfälliga lån, för vilka styrelsen iklätt sig personlig borgen. Styrelsen begärde därför, att staden skulle teckna borgen för ett obligationslån å 550,000 kronor. Med hänsyn därtill, att järnvägen vore av stor betydelse och nytta genom de indirekta förmåner, som företaget tillskyndade staden, även om vinst av detsamma icke var direkt påvisbar, beslöto stadsfullmäktige år 1903 att bifalla bolagets framställning.

Året förut hade staden tecknat aktier för 500,000 kronor i *Lund—Revinge järnvägsaktiebolag* och iklädde sig år 1903 garanti för ett lån å 500,000 kronor för byggande av sistnämnda järnväg, vilken sedermera utsträcktes till Harlösa.

Med dessa beslut, varigenom staden tecknat aktier för 625,000 kronor och borgensförbindelser å 1,050,000 kronor, hade staden givit sig in på företag, som snart kommo att ställa stora krav på stadskassan.

För *Lund—Bjerredjärnvägens* obligationslån måste staden redan från och med år 1905 betala ränta och lösen för utlottade obligationer. Den årliga utgiften härför uppgick till cirka 30,000 kronor. För driftens uppehållande nödigt rörelsekapital erhöll bolaget genom ett kreditiv hos drätselkammaren å 40,000 kronor, vilket år 1907 höjdes till 78,000 kronor. Följande år ersattes kreditivet av en skuldsedel å sistnämnda belopp, varjämte staden åt bolaget öppnade ett nytt kreditiv å 20,000 kronor.

Sedan ett år 1909 av stadsfullmäktige fattat beslut om beviljande av kreditiv åt bolaget å 60,000 kronor överklagats, nödgades bolaget av brist på rörelsemedel inställa trafiken. Statens järnvägar övertogo densamma den 13 april 1910, samtidigt med att civilministern tillkännagav, att, därest bolaget icke inom fjorton dagar vidtoge åtgärder för trafikens bedrivande genom bolagets försorg, Kungl. Maj:t skulle, jämlikt koncessionsvillkoren för järnvägen, förklara koncessionen förverkad och låta försälja järnvägen.

Enskilda personer trädde då emellan och förbundo sig att försträcka bolaget nödiga driftsmedel under förutsättning, att staden beslöte övertaga järnvägen. Ett sådant övertagande hade tidigare varit på tal, men icke vunnit stadsfullmäktiges bifall. För att ej nu riskera att förlora allt vad staden offrat för järnvägen, och att järnvägsdriften skulle inställas, måste staden inköpa järnvägen. Alla synas varit ense, att staden skulle förvärva järnvägen; meningarna bröto sig blott om sättet. Stadsfullmäktiges beslut blev den 22 april 1910 att omedelbart övertaga bolagets tillgångar och rättigheter, ävensom skulder och skyldigheter, i den mån de icke grundade sig på aktier i bolaget. En minoritet inom fullmäktige önskade uppskjuta avgörandet, för att staden sedermera skulle bliva i tillfälle att på exekutiv väg förvärva järnvägen.

Stadens kostnader för järnvägen beräknades intill den 31 december 1909 hava uppgått till

aktier i bolaget	127,700:—	
räntor därå à 5 procent	71,151:02	198,851:02
stadens kostnader för likvider 1905—1909 för bolagets obligationslån	149,365:—	
räntor därå à 5 procent	15,672:43	165,037:43
lån	78,309:45	
ränta därå	4,000:—	
lån	27,000:—	
ränta därå	1,000:—	110,309:45
kassakreditiv	20,000:—	
ränta därå	900:—	20,900:—
borgen för bolagets obligationslån å resterande	522,000:—	522,000:—
		1,017,097:90
vartill kommer beräknad förlust på driften 1909		24,797:93
	Summa kronor	1,041,895:83

Stadens utgifter för järnvägen för år 1910 beräknades, antingen staden övertoge densamma eller vidkändes årets förlust, till 71,832 kronor, vilket betydde en utdebitering av 71 öre per bevillningskrona.

Även *Lund—Revinge järnvägsaktiebolag* behövde årliga tillskott för att vara i stånd att bedriva sin verksamhet. Lunds drätselkammare hänvände sig slutligen år 1910 till de kommuner, som jämte staden tecknat aktier i bolaget, med förfrågan, huruvida de vore villiga att i proportion till tecknat aktiekapital bidraga till täckande av de förluster, som under närmaste femårsperiod kunde väntas uppkomma. Ehuru Lund enligt en sådan fördelning skulle få vidkännas $^5/_6$ och landskommunerna tillhopa endast $^1/_6$ av bolagets driftsförlust, vägrade samtliga landskommuner bidrag. Drätselkammaren ansåg, att staden, både på grund av sitt allmänna intresse av järnvägen och på grund av storleken av sitt i densamma nedlagda kapital, måste trygga järnvägens drift. Dittills hade detta, liksom för Lund—Bjerredbanan, skett genom kreditivlämning. Men sedan staden beslutat övertaga sistnämnda järnväg, talade alla skäl — främst vikten av gemensam drift och förvaltning av de båda järnvägarna — för att staden borde övertaga den bolaget tillhöriga Lund—Revinge—Harlösa järnväg. Stadsfullmäktige anslöto sig till drätselkammarens åsikt och beslöto enhälligt den 16 december 1910 att inköpa järnvägen.

Enligt drätselkammarens då gjorda beräkningar hade staden intill slutet av år 1910 för järnvägen utbetalat 1,391,096 kronor. Stadens kostnader den 31 december 1909 hade beräknats på följande sätt:

aktier i bolaget, kontant betalda ..	500,000:—	
ränta därå à 5 procent	161,875:—	661,875:—
aktier, överlämnade såsom ersättning för jord	27,780:40	
ränta därå à 5 procent	7,639:61	35,420:01
borgen för bolagets lån		500,000:—
	Summa kronor	1,197,295:01

Vid ett eventuellt övertagande av järnvägen skulle tillkomma bolagets skulder (utöver aktiekapitalet och ovannämnda lån å 500,000:— kr.) 231,681:55
skuld för vagnar 88,104:25
beräknad förlust 1909 ..... 45,863:66 365,649:46

Summa kronor 1,562,944:47

Därest staden övertagit järnvägen med ingången av år 1910, skulle staden till bestridande av kostnader för järnvägen nödgats nämnda år utdebitera 84 öre per bevillningskrona.

Huru mycket järnvägarna sedermera årligen kostat staden är svårt att exakt angiva. Aktieteckning och lån för *Lund—Bjerred-järnvägen* uppgingo till cirka 300,000 kronor, vilka täckts medels ett 40-årigt amorteringslån; härtill kommer bolagets 40-åriga obligationslån å 550,000 kronor. Annuiteten för dessa med 4½ procent ränta löpande lån, å sammanlagt 850,000 kronor uppgår, under förutsättning av lika annuitet under hela lånetiden, till 46,190 kronor. I ett av staden år 1912 upplagt 4½ procentigt, 40-årigt obligationslån ingå kostnader för *Lund—Revinge järnväg* med 1,361,096 kronor. Annuiteten för detta belopp utgör 73,960 kronor. Sammanlagt har staden således att årligen till räntor och amorteringar på dessa järnvägsskulder betala 120,150 kronor. Lund—Bjerred-järnvägens obligationslån skall vara slutbetalt år 1944, men 1912 års obligationslån först år 1952; staden har alltså att intill år 1944 betala nämnda belopp, 120,150 kronor, och därefter, till år 1952, 90,000 kronor. — Förutom ränte- och amorteringskostnader har staden fått vidkännas betydande utgifter till täckande av den årliga driftsförlusten, vilken vartdera av åren 1911—1915 uppgick till mellan 31,000 och 38,000 kronor, år 1916 till 88,129 kronor, år 1917 tilll 75,164 kronor, år 1918 till 89,112 kronor, år 1919 till 242,164 kronor samt år 1920 till 207,709 kronor. För stadens skattebetalare hava utgifterna för stadens järnvägar under åren 1911—1915 betytt en utdebitering i medeltal av kr. 1:15

per bevillningskrona och för åren 1916—1920 av i medeltal kr. 1:66 per bevillningskrona.

Lund—Bjerredbanan elektrifierades år 1916, vilket påföljande år medförde något driftsöverskott för denna bandel. Ovan angivna driftsförlust utgör skillnaden mellan sagda överskott och förlusten på *Lund—Revinge—Harlösabanan*. Huruvida resultatet av elektrifieringen även i fortsättningen varit gynnsamt, kan ej avgöras, då räkenskaperna från och med år 1918 förts gemensamt för båda järnvägslinjerna.

Järnvägarnas förvaltning efter kommunaliseringen handhades till en början av drätselkammaren men överläts i samband med en år 1912 beslutad omorganisation av stadens förvaltning till en av fem ledamöter bestående särskild "styrelse för Lunds stads järnvägar". Styrelsens åligganden äro enligt reglementet

"*att* förvalta stadens järnvägar med därtill hörande fast och lös egendom ävensom stadens grustag i Revinge och Sularp;

att i alla sådana mål och ärenden, som beröra stadens rätt och falla inom styrelsens förvaltningsområde, själv eller genom ombud inför domstolar och ämbetsmyndigheter samt vid andra tillfällen, då så erfordras, stadens talan utföra och bevaka; stadsfullmäktige dock obetaget att för särskilda fall annorledes besluta; samt

att förebringa utredning och avgiva yttrande uti ärenden, som för sådant ändamål blivit från magistraten eller stadsfullmäktige till styrelsen remitterade."

Styrelsen omhänderhaver den kassarörelse, som föranledes av styrelsens förvaltning, men inflytande medel skola, i den mån de icke genast erfordras för utgifters bestridande, oförd röjligen inlevereras till drätselkammaren.

Som synes intager styrelsen i stort sett samma ställning som kommunala styrelser i allmänhet. Icke ens beträffande biljettprisen har styrelsen beslutanderätt; frågor om ändring av dessa skola enligt ett stadsfullmäktigebeslut år 1913 avgöras av stadsfullmäktige. Likaså besluta stadsfullmäktige i frågor rörande högre järnvägsfunktionärers löneförmåner.

När staden övertog *Lund—Revinge—Harlösa* järnväg, ägde denna några grustag i Revinge och Sularp. Transporterna av grus gåvo åt järnvägen beaktansvärda inkomster. Grusen innehöll emellertid en myckenhet rullsten, som måste avharpas, vilket ursprungligen skedde för hand och därför var synnerligen dyrbart. Stenen såldes okrossad. För att få grus- och stenaffärerna mera vinstgivande övergick man åren 1914 och 1915 till maskinell harpning och till krossning av stenen, innan den såldes. Affären utvidgades åren 1916 och 1918 genom inköp av ytterligare grustäkter samt maskiner och redskap, varjämte spår och byggnader tillbyggdes. Sammanlagt synes staden på grus- och stenaffären intill slutet av år 1919 hava nedlagt cirka 600,000 kronor.

Grus- och stenaffären förvaltades som förut nämnts tillsammans med järnvägarna av styrelsen för dessa. Denna styrelse fann dock snart, att affären så svällt ut, att densamma vore i behov av en ledning, som besutte större befogenhet och rörelsefrihet än den, som tillkom en kommunal styrelse. Styrelsen föreslog därför stadsfullmäktige år 1917, att affären skulle överlåtas på ett aktiebolag, i vilket förutom Lunds stad andra kommuner borde inbjudas att deltaga. Detta blev även stadsfullmäktiges beslut, men planen strandade på de avsedda kommunernas vägran att deltaga i bolagets bildande. Styrelsen för stadens järnvägar befriades emellertid från affärens skötsel, vilken från den 1 juli 1919 uppdrogs åt en särskild styrelse. Reglementet för styrelsen innehåller inga anmärkningsvärda bestämmelser. Men det ligger i sakens natur, att en styrelse för en affär som den ifrågavarande måste få en självständigare ställning än exempelvis styrelsen för ett elektricitetsverk. I senare fallet hava stadsfullmäktige det avgörande inflytandet över såväl inkomsterna (medels fastställda taxor) som utgifterna (medels lönestaterna), under det att stadsfullmäktige i fråga om tillverkning och försäljning av sten och grus sakna möjlighet att bestämma försäljningspriset, som ju måste noga följa det allmänna marknadsläget. Skiljaktigheten bottnar naturligtvis däri,

att i ena fallet gäller det ett monopolföretag och i andra fallet ett med enskilda konkurrerande företag.

Rörelsen synes aldrig hava lämnat överskott. Tillgängliga handlingar lämna emellertid icke några exakta uppgifter angående den årliga förlustens storlek, vilken för vart och ett av åren 1915—1919 synes hava uppgått till mellan 4,000 kronor och 20,000 kronor.

Lidköping—Håkantorps järnväg.

När i början av 1860-talet förslag framlades om anläggande av en järnväg från Uddevalla över Vänersborg till Västra stambanan vid Herrljunga, uppväckte detta i Lidköping ett livligt intresse att medels en järnväg från Lidköping till Håkantorp få anknytning till förstnämnda bana. Man förmådde Skaraborgs läns landsting att teckna aktier för 50,000 kronor i Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg och för 30,000 kronor i Lidköping—Håkantorps. I den senare tecknade Lidköpings stora donatrice, Mamsell Lidbeck, aktier för 100,000 kronor. Men varken vid riksdagen 1862—63 eller 1865 lyckades järnvägen erhålla statslån, och företagets igångsättande måste uppskjutas. Under tiden hade Lidköpings gamla handelskonkurrent Skara ivrigt arbetat på en järnväg mellan Skara och Västra stambanan vid Stenstorp. Då planen på Lidköping—Håkantorps järnväg icke syntes kunna förverkligas, var Lidköping därför nödsakad att över Skara söka förbindelse med stambanan. För ändamålet tecknade staden aktier för 100,000 kronor, och nyssnämnda Mamsell Lidbeck förmåddes flytta sin tidigare teckning till den planerade Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg. År 1874 kunde denna öppnas för trafik.

Behovet av närmare kontakt med västkusthamnarna Göteborg och Uddevalla gjorde sig emellertid fortfarande starkt gällande. Sedan aktier i Lidköping—Håkantorps järnväg tecknats för 300,000 kronor, varav staden tecknat 100,000 kronor, kunde järnvägen komma till stånd. Statslån erhölls icke. I dess ställe upplades ett obligationslån å 450,000 kronor, vilket dock

endast efter stora svårigheter placerades. När järnvägen slutligen, år 1877, blev färdig, hade den kostat 800,000 kronor.

Driftsinkomsterna täckte under de första åren driftsutgifterna och lämnade därutöver en bruttovinst å 5,000 à 10,000 kronor. Men räntor på obligationslånet kunde icke betalas. Hårt pressad måste järnvägen därför, år 1885, träda i konkurs. Under närmast följande fem år drevs den av konkursförvaltningen, varefter den inropades på exekutiv auktion år 1890 av Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg, som härmed uppnådde det mål, den hela tiden synes hava eftersrävat. För att åter erhålla kontrollen över Lidköping—Håkantorps järnväg använde ledande Lidköpingsbor då den taktiken, att de inköpte aktier i Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg i sådan utsträckning, att övriga intressenter i bolaget fruktade, att aktiemajoriteten skulle överflyttas till Lidköping. Striden löstes år 1902 genom en kompromiss, varvid Lidköpings stad för ett belopp av 232,250 kronor fick inköpa samtliga eller så gott som alla aktier i Lidköping—Håkantorps järnväg. Från och med år 1903 är sålunda Lidköpings stad praktiskt taget ägare till järnvägen. Detta helkommunala bolag, väl det tidigaste i vårt land, ägde bestånd till år 1913, då företaget även formellt kommunaliserades.

Järnvägen förvaltas av en särskild styrelse bestående av fem personer. För att trygga samarbetet med styrelsen i Kinnekulle—Lidköpings järnvägsaktiebolag, i vilket staden innehar cirka ¼ av aktiekapitalet, utsågos till första uppsättning ledamöter i den kommunala järnvägsstyrelsen de personer från staden, vilka voro ledamöter i nämnda bolags styrelse.

Denna kommunala järnvägsstyrelses befogenheter äro väsentligt vidsträcktare, än vad som vanligen tillkommer en kommunal styrelse. Under en tid av något över ett år, medan instruktion för styrelsen utarbetades, innefattade styrelsens uppdrag bl. a., "att förvalta järnvägen med alla dess tillhörigheter med samma befogenhet, som tillkommer ett bolags styrelse", varvid styrelsen dock icke skulle äga att utan stadsfullmäktiges medgivande inköpa eller avyttra fast egendom och ej heller be-

lasta järnvägen med gäld. Enligt den i mars 1916 av stadsfullmäktige antagna instruktionen åligger det styrelsen *att* inom sig utse, förutom ordförande och vice ordförande, en verkställande direktör, *att* uppföra mindre byggnader och inköpa material, dock att förslag om större nybyggnader och anskaffande av rullande material i större utsträckning skola underställas stadsfullmäktige, *att* varje år avgiva förvaltningsberättelse för nästförflutet år, samt *att* därvid uppgiva om och med vilket belopp järnvägen må anses kunna av föregående års vinst till staden lämna utdelning å det i järnvägen nedlagda kapitalet. Utan stadsfullmäktiges medgivande äger styrelsen icke att inköpa eller avyttra fast egendom, men däremot är styrelsen berättigad att anlita kredit i den mån, som för järnvägsdriftens uppehållande erfordras. Å andra sidan hava stadsfullmäktige förbehållit sig bestämmanderätten över avlöningsstaten för befattningshavare, som icke beröras av mellan vederbörande organisationer träffade löneavtal. Då järnvägen tillhör enskilda järnvägarnas arbetsgivareförening, kunde stadsfullmäktige för övrigt ändock icke fritt bestämma lönerna för de organiserade befattningshavarna.

Att döma av förvaltningsberättelserna för femårsperioden 1916—1920 har järnvägen varit en sund och god affär. Efter betalning av räntor på upptagna lån och amorteringar samt avsättningar till förnyelse- m. fl. fonder har vinsten uppgått till 15,575 kronor år 1916, 32,258 kronor år 1917, 23,247 kronor år 1918, 21,138 kronor år 1919 och 20,852 kronor år 1920. Utgående balanskonto den 31 december 1920 utvisar

Tillgångar:			Skulder:		
Järnvägsanläggning med hus o. inventatarier ...	643,000: —		Obligationslån ...	180,000: —	
Rullande materiel	348,000: —		Beräknade obet. räntor	4,000: —	
Bostadshus	52,300: —	1,043,300: —	Lidköpings stad, lån..	96,000: —	
Främmande aktier	14,100: —		D:o kap.-ränta	11,612: 50	
Materialier	23,167: 30				
Diverse debitorer	583: 60	37,850: 90	Div. kreditorer...	2,724: 41	
	Transport	1,081,150: 90		Transport	294,336: 91

Transport	1,081,150: 90	Transport	294,336: 91	
Kalmar verkstad	38,333: 33	Statens och enskilda järnv....	35,216: 35	329,553: 26
Förskott å lokomotiv innestående i bank och kassa...	142,606: 27	Avskrivningsfond	63,000: —	
Fordringar av järnvägar och stationer.....	143,592: 74	Löneregleringsfond	25,000: —	
		Materialregleringsfond	90,000: —	
		Reparationsfond..	60,000: —	
		Förnyelsefond ..	200,000: —	
		Kapitalfond	638,129: 98	1,076,129: 98
Summa kronor	1,405,683: 24	Summa kronor		1,405,683: 24

Åren 1919 och 1920 har järnvägen inlevererat vinstmedel till stadskassan, vilket tidigare icke synes hava förekommit, å 9,290 kronor, respektive 11,612: 50 kronor, motsvarande 4 procent och 5 procent å det belopp, 232,250 kronor, som staden insatt i järnvägen.

Hälsingborg—Råå—Ramlösa järnväg.

I juli 1891 öppnades en smalspårig järnväg mellan Hälsingborg och Råå fiskeläge. Järnvägen, som huvudsakligen var avsedd för personbefordran, trafikerades till en början endast under sommartiden. I samband med planer att bygga om järnvägen till bredspårig och elektrifiera densamma, inbjöds Hälsingborgs stad år 1903 att teckna aktier för 200,000 kronor i järnvägsbolaget, ett erbjudande, som enligt beslut av stadsfullmäktige vid sammanträde den 19 december samma år icke föranledde till någon åtgärd från stadens sida. Ombyggnaden och elektrifieringen kommo ändock till stånd, och banan öppnades i sitt nya skick den 1 december 1906, sedan stadsfullmäktige medgivit förläggning av spår i vissa gator, och kontrakt undertecknats mellan bolaget och staden rörande trafiken å bolagets spår inom stadens område.

Genom de åren 1918 och 1919 företagna inkorporeringarna till Hälsingborg av stora, söder om staden belägna områden,

som genomlöptes av järnvägen, fick denna en annan betydelse för staden än tidigare. Inom stadsfullmäktige väcktes redan hösten 1918 motion om utredning rörande snabbare och billigare förbindelser med de inkorporerade stadsdelarna. Bättre förbindelser kunde enligt motionären vinnas genom att staden helt övertoge eller skaffade sig medinflytande i järnvägen eller utsträckte spårvägen söderut längs landsvägen. Motionen remitterades till drätselkammaren, som tillsatte en kommitté för frågans utredning. Kommittén inledde underhandlingar med järnvägens styrelse i syfte att söka åvägabringa dels sänkning av biljettprisen och införande av års- och månadsbiljetter och dels tätare förbindelser med Råå. Bolagets ombud meddelade, att någon sänkning av biljettprisen ej kunde vidtagas på grund av alltjämt stigande driftskostnader, men att tätare tågturer skulle införas, så snart vissa redan beställda vagnar levererats. Sedan kommittén härefter begärt anbud å aktiemajoriteten i järnvägsbolaget, vilken innehades av Aktiebolaget Ramlösa hälsobrunn, erhöll kommittén erbjudande att inköpa bolaget tillhöriga 431 aktier å nominellt 1,000 kronor för ett pris av 1,500 kronor per styck; hela aktiekapitalet omfattade 600 aktier.

När kommittén slutfört sin utredning, företog drätselkammaren ärendet till behandling. I utlåtande den 11 juli 1919 förklarade drätselkammaren, att fördelarna för staden att bliva ägare till ifrågavarande, numera inom staden belägna järnväg, vore uppenbara. Staden skulle genom övertagande av järnvägen få i sin makt att till invånarnas bästa åstadkomma, så långt det vore förenligt med järnvägens ekonomi, billiga och snabba kommunikationer. Ifrågavarande järnväg hade jämväl stor betydelse som förbindelseled mellan Hälsingborgs hamn och Råå hamn. En annan viktig omständighet vore, att staden kunde anordna samtrafik mellan stadens spårväg och järnvägen, så att förbindelse med Råå skulle kunna erhållas till exempel var kvarts timme.

Järnvägsbolagets ekonomiska ställning syntes vara god. Nettovinsten hade åren 1916—1918 utgjort respektive 87,707 kronor, 86,434 kronor och 80,012 kronor. Under förutsättning

att nettovinsten framgent skulle kunna bibehållas vid omkring 80,000 kronor, skulle staten erhålla cirka 9 procent ränta å köpeskillingen (900,000 kronor) för samtliga aktier. Någon anledning att antaga, att nettovinsten skulle avsevärt minskas, förefanns icke enligt drätselkammarens förmenande. Visserligen kunde det tänkas, att godstrafiken komme att nedgå, en minskning, som dock borde uppvägas av ökning i persontrafiken. Drätselkammaren framhöll även en annan viktig faktor för bedömande av aktieköpet, nämligen att den för järnvägens drift enforderliga elektriska kraften levererades av järnvägens egen kraftstation, och att kostnaden för kraften åren 1916—1918 utgjort respektive 10,11, 17,90 och 26,38 öre pr kwt, under det att stadens elektricitetsverk, vilket efter aktieköpet väl borde leverera erforderlig kraft, syntes kunna lämna denna till samma pris, som debiterades stadens spårvägar (hösten 1918 13,1 öre per kwt). Då järnvägen förbrukade cirka 400,000 kwt per år, skulle härigenom avsevärda besparingar kunna göras å järnvägens omkostnadskonto.

Såsom villkor för aktieförsäljningen uppställde Aktiebolaget Ramlösa hälsobrunn, att staden skulle jämväl inköpa ett vid Triangeln mellan stora landsvägen från Hälsingborg till Råå och Öresund beläget jordområde, innehållande i area! omkring 372,800 kvm. Det för ifrågavarande område, vilket ansågs synnerligen välbeläget, begärda priset, 1:25 kronor per kvm., fann drätselkammaren vara skäligt.

Drätselkammaren, som sålunda fann det av Aktiebolaget Ramlösa hälsobrunn givna anbudet om försäljning såväl av aktiemajoriteten i järnvägsbolaget som av nyssnämnda jordområde acceptabelt, tillstyrkte stadsfullmäktige att antaga detsamma. Vid sammanträde den 16 september 1919 beslöto stadsfullmäktige med 42 röster mot 8 att för ett sammanlagt belopp av 1,366,000 kronor inköpa samtliga aktier i järnvägsbolaget och det vid Triangeln belägna jordområdet.

Beträffande administrationen av järnvägen uttalade drätselkammaren i sitt i det föregående refererade utlåtande, att rörelsen tills vidare syntes lämpligast böra bedrivas i aktie-

bolags form. Emellertid väcktes redan i januari 1921 motion i stadsfullmäktige om utredning, huruvida och i så fall under vilka förhållanden järnvägen borde införlivas med stadens spårvägsnät och inordnas under styrelsen för de kommunala affärsverken.

Med anledning av motionen företogos synnerligen uttömmande utredningar, vilka utgingo från följande tre möjligheter.

I. Fullständig sammanslagning av såväl trafik som förvaltning. Direkt trafik å hela nätet med spårvägens vagnar.

II. Gemensam förvaltning och verkstadsdrift. Trafik å järnvägen med järnvägens dåvarande vagnpark.

III. De båda företagen drivas i fortsättningen såsom dittills var för sig.

Alt. III avstyrktes enhälligt av samtliga hörda myndigheter, då stadens spårvägar voro i oavvisligt behov av ökade utrymmen, vilka under inga förhållanden kunde vinnas på billigare sätt än genom ombyggnad av vissa järnvägen tillhöriga byggnader vid Triangeln. Kostnaderna för administration och verkstadsdrift skulle bliva betydligt lägre genom en sammanslagning, än om företagen drevos var för sig. Vid ett större företag vore det också lättare att fullt utnyttja personal och vagnmaterial, varigenom driftsresultatet bleve gynnsammare. I fråga om vilket av sammanslagningsalternativen, som borde komma till utförande, gåvo samtliga hörda myndigheter förord åt alt. I. Detta beräknades visserligen kosta staden 325,000 kronor, under det att alt. II beräknades kosta endast 120,600 kronor, men alt. I beräknades lämna ett årligt överskott, sedan ränta och amortering betalats, å 24,000 kronor, mot en årlig förlust enligt alt. II å 53,000 kronor.

I enlighet med drätselkammarens hemställan i utlåtande den 8 juni 1922 beslöto sedan stadsfullmäktige enhälligt den 20 i samma månad, *att* Hälsingborg—Råå—Ramlösa järnväg skulle så snart som möjligt beträffande såväl trafik som förvaltning och verkstadsdrift sammanslås med stadens spårvägar och inordnas under styrelsen för stadens kommunala affärsverk; *att* sammanslagningen skulle verkställas enligt ovannämnda alt. I; *att* järnvägsaktiebolaget skulle så snart ske kunde träda

i likvidation, och bolagets skulder och tillgångar övertagas av staden; *att* uppdraga åt affärsverksstyrelsen att på gynnsammaste villkor försälja järnvägens efter sammanslagningen obehövliga inventarier; samt *att* uppdraga åt stadens järnvägsråd att bereda annan sysselsättning åt de tjänstemän vid järnvägen, som efter sammanslagningen kunde bliva obehövliga, eller på annat sätt träffa avtal med dem om kontraktens upphörande vid samma tidpunkt.

Kommunala ångbåtslinjer.

Vad sjöfartsförbindelserna angår hava städerna nästan undantagslöst inskränkt sig till att genom hamnväsendets ordnande skapa betingelser för sjötrafiken. I några fall hava städerna dock direkt engagerat sig i rederirörelse antingen genom egen ångbåtstrafik eller genom aktieteckning i rederibolag.

Det första kända försöket med kommunal ångbåtstrafik företogs av staden *Kungälv*, som år 1906 för anordnande av regelbunden trafik mellan staden och närmaste järnvägsstation, Jordfallet å Bergslagsbanan, inköpte en mindre ångare. Ångaren kostade i inköp 29,646 kronor; och rörelsen synes fram till kristiden hava lämnat något överskott. För år 1908 angivas i "Sveriges nationalförmögenhet" inkomster till 10,673 kronor och utgifter till 8,314 kronor. Under krigsåren blev resultatet sämre, och år 1920 beslöto stadsfullmäktige att utarrendera ångaren till enskild person.

Mellan *Landskrona* och Köpenhamn uppehölls före kriget daglig ångbåtstrafik av ett danskt bolag. Sedan bolaget nedlagt linjen, lät hamnstyrelsen en av sina bogserbåtar under sommarmånaderna 1921 och 1922 göra två turer i veckan till Köpenhamn, medtagande passagerare och gods. Förutom denna trafik uppehöll hamnstyrelsen daglig förbindelse med ön Ven. Med den år 1922 ökade rörelsen i hamnen blev det uppenbart, att hamnstyrelsens två bogserbåtar icke kunde tillfredsställande ombesörja all den trafik, som ålåg dem. Hamnstyrelsen begärde därför och erhöll av stadsfullmäktige, i september 1922, ett anslag å 40,000 kronor för inköp av en ångare från Finland,

med vilken dagliga turer till Köpenhamn skulle anordnas under sommarmånaderna och en tur varannan dag under vintermånaderna. Inom samhället råder en allmän önskan att tillfredsställande förbindelse upprätthållas med Köpenhamn. Förbindelse över Malmö eller Hälsingborg anses vara för tidsödande och kostbar. En icke obetydlig del av stadens affärsmän äro för anskaffande av varor hänvisade till inköp från Köpenhamn, och för dessa ställer det sig bekvämare och billigare att få varorna transporterade med direkt båtlägenhet än över Malmö eller Hälsingborg. Med direkt trafik söker sig samtidigt även någon export av samhällets produkter till Köpenhamn.

Under månaderna maj—augusti 1922 företog hamnstyrelsens bogserångare "Bore" 32 turer till Köpenhamn, vid vilka i passagerareavgifter erhölls 5,216 kronor och i godsavgifter 2,008 kronor. Genomsnittlig inkomst per tur utgjorde 226 kr. I räntabilitetskalkylen för den nya ångaren beräknades utgifterna per dag vid en tur Landskrona—Köpenhamn och åter till kronor 130:15 eller 47,505 kronor om året, inklusive ränta på inköpskostnaden. Inkomsterna beräknades till 120 kronor per dag för 300 turer om året eller 36,000 kronor, vilket skulle medföra en årlig förlust å 11,505 kronor. Man var alltså beredd, att staden måste lämna årligt tillskott för trafikens uppehållande, men utgiften anses fullt berättigad med hänsyn till det gagn, som staden direkt och indirekt kommer att få av förbindelsen.

Av kommunala anslag till rederirörelse, som bedrives av enskild person eller bolag, äro blott två fall kända. Det äldsta härleder sig från 1860-talet, då staden *Strömstad* erhöll Kungl. Maj:ts tillstånd att upptaga ett amorteringslån å 20,000 kronor, vilket belopp skulle användas bland annat såsom stadens bidrag för anskaffande av en lämplig ångbåt till underhållande av den för stadens framtida existens som badort viktiga förbindelsen med Göteborg.

Med det andra fallet åsyftas *Göteborgs* stads aktieteckning i Svenska Amerikalinjen.

I slutet av år 1913 hade beslutats bildande av rederiaktiebolaget Sverige—Nordamerika med ändamål att bedriva post- och passageraretrafik samt fraktfart direkt mellan vårt land och Nordamerika. Aktiekapitalet skulle utgöra lägst 8 och högst 24 miljoner kronor. Ett livligt intresse för företaget hade visats såväl hos oss som i Nordamerika, och av aktiekapitalet hade intill 1 augusti 1914 tecknats cirka 5 miljoner kronor. Hade ej världskriget utbrutit och linjens initiativtagare avlidit, skulle företaget med visshet varit säkerställt.

Teckningsrätten utgick den 21 oktober 1914. För att ej redan verkställda teckningar skulle förlora sin giltighet, trädde dessförinnan en enskild person emellan och tecknade det felande beloppet i avsikt, att detsammma skulle övertagas av Göteborgs stad eller annan, och motion väcktes i Göteborgs stadsfullmäktige, att staden skulle av den sålunda gjorda teckningen övertaga aktier för ett belopp av 2 miljoner kronor. Ärendet erhöll en mycket snabb handläggning. Drätselkammaren tillstyrkte motionen i utlåtande den 13 november 1914, sedan sakkunniga på sjöfartsnäringens område avgivit yttrande över det tilltänkta företaget i ekonomiskt och trafiktekniskt avseende, samt stadskamreraren verkställt en utredning, huruvida stadsfullmäktige kunde anses lagligen berättigade att bifalla den väckta motionen.

Enligt drätselkammarens förmenande låg betydelsen för Göteborg och dess handel och sjöfart av den föreslagna linjen i öppen dag. Densamma skulle vidare för kommunen såsom sådan komma att medföra avsevärda fördelar i form av ökade hamnavgifter, ökade trafikinkomster för de järnvägar, i vilka kommunen var intresserad, nya skatter från de hos bolaget anställda befattningshavarna m. m. Av gjorda räntabilitetskalkyler syntes även framgå, att företaget vilade på en sund ekonomisk basis. I detta sammanhang erinrade drätselkammaren, dels att de då nyligen i Göteborg startade transoceana linjerna utan undantag burit sig väl, och dels att såväl den danska som den norska Amerikalinjen visat sig vara ekonomiskt sett goda företag. Tidpunkten för den tilltänkta linjens startande syntes drätselkammaren också vara lycklig, i det att det pågå-

ende världskriget borde vara ägnat att i sin mån skapa åtskilliga nya, ej förut påräknade förutsättningar för linjens framtida bärighet.

För drätselkammarens ståndpunkt var jämväl den synpunkten av betydelse, att det för staden vore ett ej obetydligt intresse att kunna öva inverkan på ledningen av ett företag av den omfattning och den betydenhet för Göteborg och dess invånare som det förevarande.

Den av stadskamreraren verkställda utredningen av frågan, huruvida staden enligt kommunalförordningen vore berättigad att besluta om aktieteckningen, hade givit till resultat, att någon bestämd slutsats icke kunde dragas av gällande lagstiftning och förefintliga prejudikat. Med hänsyn därtill, att de omständigheter, som talade emot stadens rätt, huvudsakligen voro av äldre datum, och då området för kommunernas självverksamhet under senare år varit statt i ständig utveckling, kunde drätselkammaren ej finna, att för stadsfullmäktige förelåge någon som helst anledning att på grund av frågans ej fullt obestridda formella sida avhålla sig från beslut om aktiepostens övertagande.

Ärendet företogs den 26 november 1914 till behandling i stadsfullmäktige, vilka med 47 röster mot 12 biföllo ett under överläggningen framställt förslag, att staden skulle teckna aktier för ett belopp av en miljon kronor. Redan drätselkammarens hemställan om aktieteckning för två miljoner kronor vann majoritet men förklarades, då kvalificerad majoritet ej uppnåtts, icke bifallen.

Över beslutet anförde två enskilda personer besvär, varvid påstods, att stadsfullmäktige genom tecknande av aktier i "ett privat affärs- och rederiföretag" dels överskridit sin befogenhet, dels kränkt klagandenas enskilda rätt, ävensom att beslutet vilade å orättvis grund. Konungens befallningshavande lämnade besvären utan avseende, enär förebragt utredning givit vid handen, att ifrågavarande ångbåtsförbindelse "är av den vikt och betydelse för Göteborgs stad, att den bör hänföras till sådan kommunikationsförbindelse, till vars förverkligande staden är lagligen berättigad medverka". Konungens befallningshavan-

des utslag vann laga kraft, och genom kungl. brev den 16 juli 1915 förklarades, att från Kungl. Maj:ts sida intet var att erinra mot verkställande av stadsfullmäktiges beslut att för aktieteckningens fullgörande upplåna en miljon kronor.

Bolagets aktiekapital ökades år 1916 från 8 miljoner till 24 miljoner kronor. Vid tecknande av nya aktier hade aktieägarna rätt att för varje gammal aktie teckna två nya. Göteborgs stad inbjöds alltså att teckna nya aktier för 2 miljoner kronor, men staden avstod härifrån och sålde sin teckningsrätt för kronor 189,677:53. Utdelningen på aktiekapitalet har för åren 1916—1921 utgjort 5, 5, 6, 8, 5 och 5 procent.

IV

ALLMÄN FASTIGHETSFÖRVALTNING OCH BOSTADSPRODUKTION

Allmän fastighetsförvaltning.

Många städer äro i det lyckliga läget att från gammalt förfoga över betydande, av kronan donerade markområden. Enligt en av kammarkollegium på 1890-talet verkställd utredning innehade städerna vid denna tidpunkt donationsjordar med en sammanlagd ytvidd av runt 60,000 har. De största arealerna kommo på följande städer: Sala 9,510 har, Piteå 4,935, Gävle 4,030, Vimmerby 2,305, Sundsvall 2,070, Kristinehamn 1,965, Eksjö 1,940, Karlstad 1,760, Åmål 1,535, Mariefred 1,515, Vänersborg 1,420, Göteborg 1,385, Haparanda 1,350, Mariestad 1,265, Luleå 1,255 och Örebro 1,225 har. Bland städer, vilkas historia sträcker sig några århundraden tillbaka i tiden, sakna endast ett ringa fåtal donationsjordar.

Även städer, som icke hugnats med kronodonationer, hava låtit sig angeläget vara att efter råd och lägenhet förvärva mark i syfte att trygga kommunens behov av tomter för offentliga byggnader, utrymme för trafikleder, kommunalindustriella anläggningar, begravningsplatser o. dyl. samt först och sist för att hava i möjligaste mån fria händer vid stadsplanens utsträckande och för att kunna kraftigt befrämja en sund bostads- och tomtpolitik. Av samma skäl hava de donationsjordsägande städerna ofta genom köp, byte och andra sådana transaktioner ökat sina ursprungliga markinnehav.

Rörande storleken och värdet av den mark, som nu befinner sig i städernas ägo, föreligga emellertid icke ens summariska uppgifter.

Såsom redan antytts, äro de ändamål man med städernas markförvärv velat tillgodose, av ganska skiftande beskaffenhet.

Bortser man från de förvärv, som gjorts för visst bestämt ändamål, exempelvis för skolväsendets, fattigvårdens, hamnens eller annan särskild förvaltningsgrens behov, torde den allmänna kommunala fastighetspolitiken sedan några decennier tillbaka huvudsakligen hava inriktat sig på tvenne varandra närstående mål, nämligen möjliggörande av en rationell *stadsplaneläggning* och ernående av vidgat inflytande å *fastighetsmarknaden*, speciellt i vad angår tomter för bostadsbyggnader. Först angivna syfte kan icke sägas höra till den kommunala affärsverksamhetens område utan innefattar väsentligen uppgifter, som stadssamhällena blivit ålagda i sundhetens, ordningens, brandskyddets och den allmänna trevnadens intresse. Det kommunala ingripandet i fastighetsmarknaden åter företer ofta med den egentliga affärsverksamheten gemensamma drag, ehuru samtidigt sociala och därmed besläktade synpunkter spela in i en grad som knappast på något annat kommunalt arbetsfält.

Det är tyvärr icke möjligt att ur städernas räkenskaper särskilja de delar av fastighetsförvaltningen, som skötas affärsmässigt, och att redovisa dessa på samma sätt som skett för andra kommunala affärsföretag. Den officiella finansstatistiken lämnar ej heller några användbara uppgifter. Ur densamma hava nedanstående siffror hämtats, vilka åtminstone giva en bild av fastighetsförvaltningens starkt ökade omfattning sedan finansstatistikens första år, 1874.

År	Antal städer	Invånare-antal	Inkomster av hyror, arrenden, tomtören o. dyl.
1874	90[1])	583,573	1,471,076
1879	90[1])	672,054	2,027,543
1889	92	883,742	3,603,584
1899	92	1,085,996	5,097,303
1908	93	1,322,097	8,448,745
1913	97	1,485,840	10,863,483
1917	103	1,646,961	15,368,574

[1]) Av dessa redovisar en stad, Vaxholm, icke någon inkomst av ifrågavarande slag.

De senaste årtiondenas stora jordförvärv hava ställt de kommunala myndigheterna inför ganska komplicerade förvaltningsproblem. Som exempel på vilka värden det gäller att förvalta kan anföras, att *Stockholm,* som vid början av 1900-talet saknade mark omedelbart utanför de planlagda stadsdelarna, år 1917 kunde uppvisa en ägoareal å 3,800 har för ett inköpspris av 9,400,000 kronor. Bland andra städer, som inköpt stora jordområden, kunna nämnas *Norrköping,* 5,000 har, *Eskilstuna,* 1,160 har och *Västerås,* 1,080 har. Stora delar av dessa markområden kunna under de närmaste åren icke tagas i bruk till tomtområden utan innehavas såsom markreserver för väntade stadsutvidgningar. Största svårigheten ligger i att få de i dessa markreserver nedlagda kapitalen räntebärande. I allmänhet kan sägas, att jordbruket är utarrenderat, och att skogarna skötas av städerna själva. Enligt stadsplaneingenjören i Stockholm Axel Dahlberg i ett föredrag inför kommunaltekniska föreningen år 1917 voro av Stockholms stads lantegendomars ingår å cirka 1,255 har 1,027 har utarrenderade såsom jordbruk. Arrendetiden var i allmänhet löpande år, ibland 5 år, i några enstaka fall 10 år och i ett fall 20 år. Den till koloniträdgårdar upplåtna arealen utgjorde 60 har och tillfälligt upplåtna potatisland 70 har.

Den vanliga korta arrendetiden medför, att arrendeavgifterna äro relativt låga och att jorden ur brukningssynpunkt skötes mindre väl. Arrendeavgifterna utgjorde år 1914 för Stockholms lantegendomar i medeltal 43,86 kronor pr har. För andra städers lantegendomar torde arrendeavgifterna hava varit ungefärligen såsom vid Stockholms. Skånestäderna kunna dock erhålla ända upp till 100 kronor pr har.

Upplåtelse av jord till koloniträdgårdar, som påbörjats av sociala skäl, har visat sig även ekonomiskt fördelaktiga för städerna. En avgift å 2 öre pr kvm. verkar icke betungande för kolonisten, vars land i regel utgör mellan 200 och 400 kvm., men ger åt staden 200 kronor pr har. Koloniträdgårdsrörelsen har också visat en glädjande utveckling. Redan år 1914 hade, enligt en av föreningen Koloniträdgårdar i Stockholm verk-

ställd utredning, av rikets 30 städer med över 10,000 invånare 26 städer eller 87 procent koloniträdgårdar. Ur samma utredning förtjäna följande uppgifter angående antalet koloniträdgårdar i vissa städer att anföras.

Stad	Invånare	Antal koloni-trädgårds-lotter	Antal invånare pr lott
Stockholm	376,171	2,032	185
Göteborg	173,875	520	334
Malmö	92,338	1,704	54
Norrköping	46,674	82	569
Gävle	35,838	140	256
Hälsingborg	33,863	356	95
Örebro	32,075	160	200
Eskilstuna	28,729	145	198
Jönköping	27,864	71	392
Borås	22,411	32	700
Västerås	20,881	133	157
Landskrona	16,459	1,000	16

I vad mån städernas markexploaterande verksamhet ekonomiskt burit sig och framdeles kan komma att så göra, undandrar sig allt bedömande. Dessa affärer äro i regeln ställda på lång sikt och, såsom förut antytts, ofta att ej säga oftast inledda av helt andra motiv än skördande av ekonomisk vinst. Att i detta sammanhang söka tränga djupare in i förevarande ämne har med hänsyn härtill icke ansetts påkallat.

Bostadsproduktion.

Före den nuvarande krisen på bostadsmarknaden hava städerna i allmänhet icke ingripit i bostadsproduktionen i vidare mån än att, då så funnits behövligt och lämpligt, genom stadens försorg anskaffats, ordnats och upplåtits tomter för bebyggande. Själva byggnadsverksamheten har däremot överlåtits åt det enskilda initiativet.

Med världskrigets utbrott upphörde så gott som all bostadsproduktion. Till och med påbörjade byggnadsföretag blevo icke fullföljda. Sedan den första paniken lagt sig, återupptogs emellertid den privata byggnadsverksamheten i någon mån. Den under åren 1915 och 1916 inträdda stegringen i byggnadskostnaderna, från augusti 1914 till 1916 års slut beräknad till 70 procent, gjorde sig dock snart märkbar i minskad byggnadsverksamhet.

Knappheten på bostäder blev hastigt alltmera kännbar. För att skydda hyresgästerna mot en härav följande oskälig hyresstegring antog därför 1917 års riksdag en särskild hyresstegringslag, som först nyligen kunnat avvecklas. Samma riksdag beviljade också ett första anslag till fördelning bland kommuner, som understödde bostadsproduktionen.

De större städerna hade dock redan tidigare måst direkt ingripa dels genom egen bostadsproduktion och dels genom understöd åt av bostadsföreningar och -aktiebolag företagen bostadsproduktion. Dessa understöd hava utgått på olika sätt, av vilka de betydelsefullaste äro lån, antingen mot vanlig ränta eller mot ränta understigande den kommunen själv måste betala, lånegaranti, aktie- och andelsteckningar i allmännyttiga byggnadsföretag, gratisupplåtelser av tomter eller prisnedsättningar vid tomtförsäljningar samt direkta kontanta understöd.

Enligt av socialstyrelsen publicerade undersökningar tillkommo i städer med över 10,000 invånare vart och ett av åren 1912—1916 följande antal bostadslägenheter, 5,644, 5,836, 5,292, 3,414 och 3,799. För åren 1914—1916 lämnas nedanstående uppgifter angående den allmännyttiga bostadsproduktionens andel i byggnadsverksamheten:

	År 1914	År 1915	År 1916
Antal tillkomna bostadslägenheter ..	5,292	3,414	3,799
Därav (i %) i bostadshus uppförda			
av kommun	2,3	4,8	9,4
av bostadsföreningar o. -aktiebolag	6,6	7,7	11,7
av industriella företag	1,8	0,6	3,7

Städernas egen bostadsproduktion, som år 1914 endast utgjorde en obetydlighet, uppgick år 1916 till nära en tiondel av hela produktionen. Sammanlägges den kommunala med den av städerna i regel understödda förenings- och bolagsproduktionen, så visar sig denna icke spekulativa byggnadsverksamhet hava deltagit med över en femtedel av hela produktionen.

Den sålunda påbörjade utvecklingen, att den allmännyttiga bostadsproduktionen, d. v. s. en produktion, vars mål är anskaffande av bostäder utan tanke på vinst härav, får en allt större betydelse, blir under åren 1917—1919 alltmera utpräglad. Som redan nämnts, har staten från och med år 1917 beviljat anslag åt kommunerna till bostadsproduktionens understöd. Men staten har även på ett annat sätt bidragit, nämligen sedan augusti 1916 genom lån till kommuner på fördelaktiga villkor ur pensionsförsäkringsfonden.

Ur nämnda fond hava under åren 1916—1919 utlånats nedannämnda belopp åt kommuner för bostadsändamål:

År	Antal lån	Belopp kronor
1916	25	6,383,000
1917	34	7,442,000
1918	32	8,656,100
1919	28	8,679,500
Summa	119	31,160,600

Ungefär fem sjättedelar av dessa lån hava utlämnats mot en ränta något understigande den allmänna penningmarknadens. Läggas till denna räntenedsättning, som beviljats kommunerna, de av staten till kommunerna anslagna understöden utan återbetalningsskyldighet, år 1917 å 4 miljoner, år 1918 å 3 miljoner och år 1919 å 2 miljoner kronor, så äro de viktigaste statliga bidragen till bostadsproduktionens höjande intill år 1920 nämnda.

Den hjälp, städerna sålunda erhållit av staten, är förhållandevis mycket ringa. Det huvudsakliga ansvaret för bostadspro-

duktionen har vilat på städerna själva. Denna produktion under krisåren med ständigt stegrade byggnadskostnader, vilka år 1919 beräknas hava varit cirka 200 procent högre än år 1914, har endast vissa yttre likheter med vanlig affärsmässig bostadsproduktion. I de av kommunerna uppförda bostadshusen upptagas naturligtvis hyror, men dessa hyror bestämmas icke affärsmässigt, så att de täcka kommunernas utgifter och härutöver lämna vinst, utan fastställas med hänsyn till å orten gällande, genom hyresstegringslagen vanligtvis abnormt låga hyror och till befolkningens förmåga att betala. Det har aldrig varit avsikten att på något av dessa bostadshus skörda någon vinst; oftast hava hyrorna satts så låga, att inkomsterna på husen icke ens förmått täcka städernas räntekostnader än mindre nödiga avskrivningar.

Så som den kommunala bostadsproduktionen bedrivits under krisåren, är den alltså icke att räkna bland kommunal affärsrörelse. Den är till sin natur en social hjälpverksamhet. Några siffror torde dock även i detta sammanhang kunna vara av intresse.

I Svenska Stadsförbundets tidskrift år 1920 har publicerats en undersökning rörande städernas finansiella uppoffringar för bostadsfrågan under åren 1915—1919, varur följande uppgifter hämtats. Städerna hava under ifrågavarande år beviljat ett sammanlagt belopp av 68,095,031:90 kronor till bostadsproduktion. Detta belopp fördelar sig på olika ändamål sålunda:

prisnedsättning vid tomtförsäljning	kr.	1,781,018:50
gratisupplåtelse av tomter	„	267,647:48
inteckningslån mot vanlig ränta	„	14,983,081:11
byggnadskreditiv	„	2,430,358:33
lånegaranti	„	8,437,799:—
subventionslån	„	8,331,231:95
aktieteckning	„	2,586,950:—
direkta penningunderstöd	„	1,176,930:42
egen byggnadsverksamhet	„	26,696,385:09
övriga uppoffringar	„	1,403,630:02
	Summa kr.	68,095,031:90

De sammanlagda uppoffringarna i de olika städerna och särskilt anslagen till egen byggnadsproduktion angivas i nedanstående tabell jämte antalet genom kommunalt understöd tillkomna lägenheter och eldstäder i vissa städer.

Stad	Sammanlagda uppoffringar Kronor	Därav till egen byggnadsverksamhet Kronor	Antal åstadkomna	
			lägenheter	eldstäder
Stockholm	24,292,460	9,809,500	—	4,460
Göteborg	12,078,820	4,911,442	2,670	5,783
Malmö	2,980,066	2,881,066	448	959
Norrköping	2,000,000	499,781	192	516
Hälsingborg	2,421,854	1,835,000	182	528
Gävle	716,100	—	182	407
Örebro	1,581,000	887,000	222	456
Eskilstuna	852,711	19,200	230	476
Jönköping	218,776	—	165	366
Västerås	2,310,996	145,000	250	539
Uppsala	412,700	140,000	12	24
Karlskrona	475,082	114,476	97	201
Linköping	2,757,550	500,000	279	732
Borås	227,500	—	215	712
Lund	289,927	190,000	37	108
Karlstad	908,788	78,802	163	449
Halmstad	276,888	98,888	108	224
Landskrona	2,200,210	1,327,545	582	1,260
Sundsvall	961,736	328,000	93	257
Kalmar	74,200	—	96	256
Trollhättan	480,937	73,437	92	187
Södertälje	854,125	—	201	456
Uddevalla	297,000	32,000	117	297
Östersund	630,000	630,000	86	176
Kristianstad	323,452	323,452	53	122
Falun	536,350	93,000	114	232
Västervik	315,729	43,663	75	203
Ystad	Tomtförsäljning till nedsatt pris			
Nyköping	537,250	92,800	152	301

Stad	Sammanlagda uppoffringar Kronor	Därav till egen byggnads-verksamhet Kronor	Antal åstadkomna	
			lägenheter	eldstäder
Söderhamn	70,800	62,300	14	32
Trälleborg	9,693	9,693	—	—
Kristinehamn	510,040	99,960	115	343
Luleå	814,851	450,762	104	188
Skövde	80,000	7,000	40	80
Växjö	224,500	130,000	36	130
Vänersborg	257,500	—	73	113
Oskarshamn	13,647	—	—	—
Lidköping	263,050	263,050	24	52
Nässjö	673,571	331,731	161	450
Katrineholm	21,655	—	71	195
Sala	121,443	121,443	14	30
Varberg	160,000	151,000	18	48
Karlshamn	317,650	—	39	158
Hudiksvall	149,810	107,560	47	89
Umeå	430,873	—	68	229
Boden	225,000	21,000	29	79
Skara	47,900	—	—	—
Eslöv	852,711	19,200	12	34
Falköping	397,500	112,000	—	—
Tranås	97,000	—	27	73
Örnsköldsvik	113,084	—	11	30
Strängnäs	53,887	44,606	7	17
Ludvika	314,000	—	30	90
Sölvesborg	58,034	58,034	10	30
Hedemora	43,000	20,000	14	38
Vimmerby	11,000	—	11	31
Skellefteå	46,329	35,377	—	—
Vadstena	15,348	4,948	9	20
Sollefteå	Byggnadspremier till okänt belopp			
Skänninge	64,000	—	24	54
Säter	328,000	178,000	6	12

Samtliga städer med över 15,000 invånare hava under ifrågavarande år bidragit med större eller mindre belopp till främjande av bostadsproduktionen. Av de medelstora städerna (med invånareantal mellan 8,000 och 15,000) hava endast *Härnösand* och *Visby* icke lämnat understöd. Från några mindre städer saknas uppgifter, men dessa städers uppoffringar äro säkerligen av ringa betydelse. Av de mindre städerna är det för övrigt blott ett fåtal, som understött bostadsproduktionen.

Anmärkningsvärt stora uppoffringar för bostadsfrågan hava bland de större städerna *Stockholm, Göteborg, Hälsingborg, Örebro, Västerås, Linköping, Karlstad, Landskrona* och *Sundsvall* underkastat sig. Bland de medelstora och mindre märkas särskilt *Södertälje, Östersund, Luleå, Nässjö, Karlshamn, Umeå, Boden, Eslöv, Falköping, Ludvika* och *Säter.*

Det är som synes framför allt de städer, vilkas industri blomstrat under krigsåren, som offrat större belopp på bostadsproduktionen.

I ovanstående tabell har enligt av Kommunala centralbyrån införskaffade uppgifter angivits antalet genom kommunalt understöd tillkomna bostadslägenheter. Dessa uppgifter kunna lämpligen kompletteras med socialstyrelsens redogörelse för byggnadsverksamheten i Sveriges större städer. I det föregående hava socialstyrelsens siffror för åren 1914—1916 meddelats, vilka för sammanhangets skull här upprepas. Med allmännyttig menas den bostadsproduktion, som bedrivits av staten, kommuner, bostadsföreningar och -aktiebolag samt industriella företag. Det synes vara befogat, att de industriella företagens bostadsproduktion medräknas, då den under ifrågavarande år ej haft direkt ekonomisk vinst utan endast den rådande bostadsbristens avhjälpande till syfte.

Medan under år 1914 endast något över en tiondel och år 1915 icke fullt en åttondel av hela antalet tillkomna bostadslägenheter åstadkommits genom allmännyttig byggnadsverksam-

het föllo sålunda år 1916 en fjärdedel, år 1917 nära tre femtedelar samt åren 1918 och 1919 över två tredjedelar av bostadstillskottet på densamma.

		År 1914	År 1915	År 1916	År 1917	År 1918	År 1919
Antal tillkomna bostadslägenheter		5,292	3,471	3,887	4,811	3,543	3,050
Därav genom allmännyttig byggnadsverksamhet	antal	564	458	969	2,844	2,386	2,112
	procent	10,7	13,2	24,9	59,1	67,3	69,2

Den relativa betydelsen av olika slags allmännyttig byggnadsverksamhet under åren 1914—1919 belyses i nedanstående tablå:

Byggnadsverksamhetens utövare	Genom allmännyttig bygnadsverksamhet tillkomna bostadslägenheter											
	År 1914		År 1915		År 1916		År 1917		År 1918		År 1919	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Staten	7	1,2	—	—	16	1,7	16	0,6	67	2,8	86	4,1
Kommuner	120	21,3	164	35,8	368	38	1,124	39,5	758	31,8	761	36
Bostadsföreningar och -aktiebolag	343	60,8	274	59,8	444	45,8	1,457	51,2	865	36,2	647	30,6
Industriella företag o. dyl.	94	16,7	20	4,4	141	14,5	247	8,7	696	29,2	618	29,3

Den allmännyttiga byggnadsverksamheten har framför allt inriktats på frambringande av smålägenheter. Kommunerna hava endast undantagsvis och staten aldrig före år 1920 understött byggnadsföretag, däri ingått lägenheter med mera än två rum och kök. Förhållandet åskådliggöres närmare av nedanstående tablå, som omfattar bostadsproduktionen i dess helhet.

År	Av 100 tillkomna lägenheter utgjordes följande antal av				
	enkelrum, enkelkök m. m.	1 rum och kök	2 rum och kök	3 rum och kök	4 och flera rum och kök
1913	13,9	32,8	23,9	10,2	19,2
1914	10,3	33,1	22,1	10,8	23,7
1915	15,7	29,0	23,6	10,0	21,7
1916	14,5	39,6	20,2	7,0	18,7
1917	13,7	52,9	19,3	4,5	9,6
1918	16,0	49,6	23,4	3,4	7,6
1919	11,8	48,9	23,6	6,1	9,6

Av tablån framgår tydligt, huru den normala proportionen åren 1913 och 1914 mellan olika lägenhetskategorier förryckes något år 1916, då den allmännyttiga byggnadsverksamheten börjar, samt i hög grad från och med år 1917, då den allmännyttiga verksamheten får allt större betydelse.

V

NÅGRA ANTECKNINGAR RÖRANDE KOMMUNALARBETARE-FÖRHÅLLANDENA I STÄDERNA

Kommunalarbetarekårens omfattning.

Beträffande storleken och yrkesfördelningen inom de arbetarekårer, som sysselsättas för stadskommunernas räkning, lämnar den officiella statistiken blott få och föga vägledande upplysningar. Den enda mera ingående undersökning av hithörande förhållanden, som finnes, verkställdes 1912 på Svenska Stadsförbundets föranstaltan av dåvarande aktuarien i kommerskollegium *Bertil Nyström.* Utredningens huvudsakliga resultat hava publicerats i den av Stadsförbundet utgivna minnesskriften till kommunalförordningens 50-årsdag.

Enligt vad ifrågavarande undersökning giver vid handen, voro i städer med mer än 5,000 invånare den 1 juli 1911 anställda tillhopa 12,215 arbetare, fördelade på olika grupper av städer och skilda yrkeskategorier på sätt nedanstående tablå visar.

Antal arbetare i städer med mera än 5,000 invånare den 1 juli 1911.

Ortsgrupp	Antal arbetare vid				
	gatu- och bvggnads-arbeten	renhåll-ning	drifts-verken	övriga arbeten	samtliga arbeten
Städer med mer än 40,000 inv.	2,725	1,074	3,021	985	7,805
» » 20,000-40,000 »	904	170	797	65	1,936
» » 10,000-20,000 »	728	118	380	63	1,289
» » 5,000-10,000 »	689	108	318	70	1,185
Summa	5,046	1,470	4,516	1,183	12,215

Beteckningen "driftsverk" torde i stort sett avse de förvaltningsgrenar, som i föreliggande redogörelse sammanfattats under benämningen *kommunalindustriella företag*. Arbetarna vid övriga mer eller mindre affärsmässigt fungerande företag äro icke särskilt redovisade utom i avseende å renhållningen. Siffran för renhållningsarbetarna omfattar emellertid icke blott personalen vid de avgiftsfinansierade renhållningsverken utan all personal, som för städernas räkning sysslar med renhållningsarbete. Skulle man med ledning av tabellen våga göra en uppskattning av de arbetsstyrkor, som i juli 1911 voro anställda i sådana företag, som hava karaktär av kommunal affärsverksamhet, torde siffran kunna fixeras till omkring 6,000 arbetare, därav omkring 4,000 i städer med mer än 40,000 invånare och 2,000 i övriga städer.

Under de 10 år, som förflutit sedan omnämnda undersökning verkställdes, har personalen såväl vid städernas allmänna arbeten som vid de affärsdrivande verken och inrättningarna med all sannolikhet väsentligt ökats i följd av den kommunala verksamhetens vidgade omfattning, tillkomsten av nya företag i kommunal regi och andra sådana förhållanden. Härom saknas emellertid exakta uppgifter. I någon mån torde utvecklingen dock kunna avläsas ur de meddelanden rörande anslutningen till kommunalarbetarnas organisationer, som i annat sammanhang lämnas (sid. 328).

Anställnings- och avlöningsförhållandenas reglering.

För den personal, som i förmans- eller annan underbefälsställning har att biträda vid ledning av eller tillsyn över kommunala arbeten, bestämmas vanligtvis anställnings- och avlöningsvillkoren i samma ordning, som gäller för kommunens tjänstemän. I fråga om den stora huvudmassan av kommunalarbetare regleras däremot hithörande förhållanden numera så gott som undantagslöst genom avtal mellan vederbörande stad och den eller de fackorganisationer, till vilka arbetarna äro anslutna.

Kommunalarbetarnas organisationer.

Rörande kommunalarbetarnas organisationer må följande antecknas. Dessa arbetaregrupper, vilka från början voro organiserade i ett flertal olika fackförbund, såsom Järn- och metallarbetare-, Träarbetare-, Transportarbetare-, Stenhuggeriarbetare-, Murare-, Elektriska arbetare-, Maskinist- och eldare-, Spårvägs- samt Grov- och fabriksarbetareförbunden, samlades under de första åren av 1900-talet allt mer inom ett enda förbund, Grov- och fabriksarbetareförbundet. Vid tiden för 1909 års storstrejk voro landets kommunalarbetare tämligen allmänt fackligt organiserade inom nämnda förbund, och å ett flertal platser hade kollektivavtal ingåtts. Storstrejken medförde emellertid i följd av de avtalsbrott, till vilka den gav anledning, ett allvarligt bakslag för organisationssträvandena bland kommunernas arbetare. I syfte att övervinna dessa svårigheter utverkade vissa grupper av Stockholms stads arbetare Landsorganisationens tillstånd till bildande av ett särskilt *Kommunalarbetareförbund,* vilket konstituerades år 1910.

Under de 12 år, som sedan dess förflutit, har Kommunalarbetareförbundet inom sig upptagit så gott som hela den kommunala arbetarestam, som förut tillhörde Grov- och fabriksarbetare- samt övriga här ovan omnämnda särskilda fackförbund. Vid sidan av Kommunalarbetareförbundet torde f. n. blott Elektriska arbetareförbundet (ej anslutet till Landsorganisationen) samt Järnvägsmannaförbundet såsom medlemmar räkna något nämnvärt antal kommunalarbetare. Till sistnämnda förbund hör personalen vid Lunds och Lidköpings stads järnvägar. Slutligen torde ock smärre grupper kommunalarbetare vara anslutna till den syndikalistiska organisationen, Sveriges arbetares Centralorganisation, enligt vars register kommunalanställda medlemmar finnas i Stockholm och på åtskilliga andra orter.

Kommunalarbetareförbundet redovisade i oktober 1922 lokalavdelningar i 57 städer, de flesta med ett invånareantal av mera än 5,000. Dessa avdelningars totala medlemsantal uppgick till

omkring 16,400, varav dock omkring 3,100 icke äro direkt kommunalanställda (spårvägsmän vid enskilda spårvägsföretag, ekonomipersonal vid en del icke kommunala sjukvårdsinrättningar m. fl. sådana grupper). I den angivna siffran inbegripas vidare vissa personalgrupper, som av olika anledningar anslutit sig till Kommunalarbetareförbundet, men som icke äro att hänföra till arbetare i egentlig mening, främst åtskilliga befattningshavare vid polis- och brandkårer samt sjukvårds- och försörjningsanstalter. Frånräknas förbundets icke kommunalanställda medlemmar samt sist omnämnda befattningshavare i kommunal tjänst, torde medlemsantalet i oktober 1922 kunna uppskattas till omkring 12,500 egentliga kommunalarbetare. Antalet till Elektriska arbetareförbundet anslutna kommunalarbetare uppgives vid samma tidpunkt vara omkring 140; Järnvägsmannaförbundet räknar omkring 180 kommunalanställda medlemmar, varjämte i Grov- och fabriksarbetareförbundet lära kvarstå några smärre kontingenter kommunalarbetare, tillhopa säkerligen högst 50 man. Hela antalet fackligt organiserade kommunalarbetare skulle sålunda uppgå till ungefär 13,000 man. Att märka är emellertid, att de angivna siffrorna avse blott s. k. fullt godkända medlemmar, d. v. s. sådana som icke under någon längre tid restera för avgifter till vederbörande förbund eller av annan anledning tillfälligtvis mistat sitt medlemskap.

Från Kommunalarbetareförbundet har meddelats, att förbundet omsluter vid pass 85 procent av landets "organiserbara arbetare" inom kommunalarbetarebranschen. Är denna uppgift riktig, skulle, med utgångspunkt från förut angivna siffror, det totala antalet egentliga kommunalarbetare i oktober 1922 kunna beräknas till ungefär 14,700 personer.

Vad här ovan anförts har avseende endast å de mera stadigvarande kommunalarbetarna. Vid påkommande extraordinära arbeten av större omfattning intages naturligtvis ofta nog tillfällig arbetskraft, ibland representerande mycket växlande fack. Och de nödhjälpsarbeten, som kommunerna under kristider på arbetsmarknaden plägat igångsätta, samla ju en stor personal av mycket skiftande sammansättning. Dessa tillfäl-

liga företeelser falla helt och hållet utom ramen för föreliggande skildring.

Ordningen för arbetarefrågors handläggning inom kommunerna.

Först relativt sent hava inom kommunerna särskilda organ tillkommit för handläggning av löne- och avtalsfrågor. Ursprungligen sköttes dessa angelägenheter av de olika förvaltningsmyndigheterna var för sig, ett system, som fortfarande bibehålles på åtskilliga orter. Med arbetarefrågornas växande omfattning och betydelse visade sig emellertid särskilt i de större städerna denna handläggningsordning föga tillfredsställande. Vederbörande förvaltningsmyndigheter och tekniska chefer upptogos i allt för hög grad av löne- och avtalsförhandlingar, och inom en och samma stad förekom mycket onödigt dubbelarbete, så länge de olika myndigheterna, utan känning med varandra, var för sig skötte förberedelserna för de uppgörelser, som skulle träffas.

Till undvikande av dessa olägenheter har man numera, vad de mera betydande städerna angår, tämligen allmänt centraliserat löne- och avtalsfrågorna hos en för hela stadsförvaltningen gemensam myndighet med benämning avlöningsnämnd, löneavtalsnämnd, arbets- och löneavtalsnämnd eller liknande. Sådana nämnder för handläggning uteslutande av ärenden rörande kommunens förhållande till sina arbetare finnas i Stockholm, Göteborg, Malmö, Hälsingborg och Linköping, varjämte i ytterligare 24 större och medelstora städer inrättats specialmyndigheter för frågor rörande såväl arbetarnas som tjänstemännens ställning.

Åt dessa nämnder har i regel uppdragits att helt och hållet på egen hand sluta avtal och bestämma löner för vederbörande kommuns arbetare, med undantag dock för sådana, som äro uppförda å ordinarie stat. I instruktionen för Stockholms stads löneavtalsnämnd stadgas sålunda, att nämnden "åligger att å

stadens vägnar handlägga och avgöra ärenden rörande arbets- och lönevillkor för den vid stadens arbetsföretag anställda drifts- och arbetspersonalen, dock ej i fråga om personal, upptagen på stadens lönestat, eller i fråga om ämne, varom stadsfullmäktige förbehållit sig att besluta". Liknande befogenhet tillkommer motsvarande myndighet i flertalet övriga städer, där en centralisation av löne- och avtalsfrågorna ägt rum.

Nämndernas sammansättning är ganska skiftande. Dock har man i allmänhet sökt ordna så, att de förvaltningsmyndigheter, som hava något större antal arbetare i sin tjänst, på ett eller annat sätt bliva direkt företrädda inom lönenämnden. I de största städerna förfoga dessa nämnder över eget kansli, vars ledande befattningshavare naturligtvis med tiden förvärvat en betydande erfarenhet och vana vid avtalsförhandlingar. I de medelstora städerna plägar oftast den tjänsteman, som handhar stadens juridiska angelägenheter (stadsombudsmannen, stadssekreteraren), tillika vara sekreterare hos lönenämnden och i förening med den ledande tekniska chefstjänstemannen ombesörja erforderliga utredningar och expeditioner för nämndens behov.

Samverkan mellan stadssamhällena vid kommunalarbetarefrågors handläggning.

Tanken på en organiserad samverkan mellan städerna vid ordnandet av kommunalarbetarnas anställnings- och avlöningsförhålllanden väcktes ganska tidigt, men positiva åtgärder i sådant syfte läto länge vänta på sig. Ett första steg togs under krisåren av de tre storstäderna, Stockholm, Göteborg och Malmö, vilka i maj 1919 efter långvariga förhandlingar lyckades få till stånd ett gemensamt avtal med Svenska Kommunalarbetareförbundet om dels enhetliga s. k. *allmänna bestämmelser* för det kommunala kollektivavtalet, dels och framför allt en *förhandlingsordning,* enligt vilken löner, som ingingo i de särskilda specialbestämmelserna för de kommunala verken

i de olika städerna, skulle i sista instans avgöras genom obligatorisk skiljedom. Ungefär samtidigt gjordes från Svenska Stadsförbundets sida försök att åstadkomma liknande samverkan övriga stadssamhällen emellan, försök som även kröntes med framgång, i det att i början av år 1920 bildades en särskild organisation, *Svenska Städernas Förhandlingsorganisation*, vars närmaste program var att söka få till stånd gemensamma allmänna bestämmelser och en förhandlingsordning av samma typ som storstädernas. Förhandlingsorganisationen är icke en arbetsgivaresammanslutning i egentlig mening. Dess upprättande betingades i det väsentliga av behovet att, med hänsyn till den eftersträvade förhandlingsordningen, gentemot huvudorganisationen på arbetaresidan äga en motsvarande central motpart för kommunernas räkning. Till Förhandlingsorganisationen anslöto sig omedelbart ett 20-tal städer. Sedan 1919 års avtal med storstäderna vid utgången av 1922 upphört att gälla, hava jämväl Stockholm, Göteborg och Malmö inträtt i Förhandlingsorganisationen, vilken nu (dec. 1922) såsom medlemmar räknar 37 städer med ett sammanlagt invånareantal av 1,392,550.

Mellan Förhandlingsorganisationen och Svenska Kommunalarbetareförbundet har uppgörelse träffats angående en *förhandlingsordning*, vilken dock i motsats till den förhandlingsordning, som under perioden 1919—1922 gällde för storstäderna, icke är grundad på principen om obligatorisk skiljedom i lönetvister utan allenast i s. k. rättstvister. Vidare hava Förhandlingsorganisationen och Kommunalarbetareförbundet enat sig om en standardtyp för s. k. *allmänna bestämmelser*, avsedda att inryckas i de olika kommunala kollektivavtalen, och man hoppas med tiden kunna komma därhän, att även själva lönetarifferna för de till Förhandlingsorganisationen anslutna städerna bliva utformade genom centrala förhandlingar de bägge huvudorganisationerna emellan. Detta sistnämnda önskemål har dock hittills icke i nämnvärd mån kunnat förverkligas.

Kommunalarbetarnas allmänna läge.

I lönehänseende torde de svenska kommunalarbetarna normalt intaga en något förmånligare ställning än motsvarande arbetaregrupper inom den enskilda industrien. Under högkonjunkturen inträffade visserligen, att den kommunala lönenivån på sina håll tidvis låg under den öppna marknadens, men i gengäld torde depressionen icke på långt när hava gjort sig med samma styrka gällande för kommunens personal som för huvudmassan arbetare i enskild tjänst. Och det torde, som sagt, vara en allmän regel, att de kommunala löneskalorna hållas ett eller annat streck över vad som vid lika förhållanden bjudes av privata arbetsgivare.

Detsamma synes vara fallet med avseende å vissa andra, genom kollektivavtalens s. k. allmänna bestämmelser reglerade förmåner, såsom semester, olycksfalls- och sjukersättningar, begravningshjälp o. dyl. Varken beträffande löner eller övriga förmåner kan dock skillnaden för närvarande anses vara så betydande, att den berättigar till det ibland hörda påståendet, att kommunerna i gemen velat förvärva sig en ställning såsom mönsterarbetsgivare på bekostnad av sunda ekonomiska hänsyn. Tendensen hos kommunerna att på ett mönstergillt sätt söka fylla sina arbetsgivareförpliktelser är emellertid omisskännlig, och problemet att alltjämt förena dessa strävanden med de krav, som ur ekonomisk synpunkt måste uppställas på kommunal affärsverksamhet, hör helt visst till dem, vilka hos oss liksom annorstädes i främsta rummet komma att avgöra den samhälleliga företagareformens framtid.

Statens offentliga utredningar 1924

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättskipning. Fångvård.

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 26. Ljusindustrien. [34] 27. Ylleindustrien. [35] 28. Tegelindustrien. [36] 36. Betänkande ang. tullsystemets verkningar. Del 1 [37] Del 2 [38]

Politi.

Handledning vid utarbetandet av brandordningar för landskommuner. [23]

Socialpolitik.

Iakttagelser rörande socialiseringen i Österrike. [14]
Det svenska tobaksmonopolet. [15]
Statens järnvägar. [22]
Statens järnvägar som allmänt affärsverk. [30]
Sveriges vattenkrafttillgångar och vattenkraftproduktion [39]
Kommunal affärsverksamhet. [45]

Hälso- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Kungl. Elektrifieringskommitténs meddelanden. 9. Ang. elektrifiering av landsbygden inom Hallands län. [18] 11. Ang. elektrifiering av landsbygden inom Blekinge län. [10] 12. Ang. elektrifiering av landsbygden inom Kopparbergs län. [3] 13. Ang. elektrifiering av landsbygden inom Västmanlands län. [8] 14. Ang. elektrifiering av landsbygden inom Värmlands län. [9] 15. Ang. elektrifiering av landsbygden inom Jämtlands län. [11] 16. Ang. elektrifiering av landsbygden inom Norrbottens län. [28] 17. Ang. elektrifiering av landsbygden inom Jönköpings län. [44] 18. Ang. elektrifiering av landsbygden inom Gotlands län. [12] 19. Ang. elektrifiering av landsbygden inom Västernorrlands län. [17] 20. Ang. elektrifiering av landsbygden inom Västerbottens län. [29]
Förslag till lag om lärlingsväsendet i vissa yrken. [41]

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Det svenska lantbrukets produktionskostnader. 2. Bokföringsåren 1920—1921 och 1921—1922. [2]
Fastighetsregisterkommissionens meddelanden. 13. [21]
Till frågan om ny jorddelningslagstiftning. [40]
Kolonisation å kronoparker i Norrland och Dalarna. [43]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Betänkande med förslag till gruvlag. [16]
Malmkommissionens slutbetänkande. [32]
Malmtillgången i Norrbottens län. [33]
Förbrukningen av virke till husbehov på Värmlands läns landsbygd. [42]

Industri.

Cement- och betongbestämmelser. [25]

Handel och sjöfart.

Skeppstjänstkommitterades betänkande. 3. [20]

Kommunikationsväsen.

Utredning rörande ny vattenväg mellan Östersjön och Vänern jämte bihang. [6]
Anvisningar rörande vägväsendet och automobiltrafiken. [19]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Supplement nr 2 till Sverges familjenamn 1920. [4]
Betänkande angående det fria och frivilliga folkbildningsarbetet. [5]
Betänkande och förslag angående läroverks- och landsbibliotek. [7]
Förslag till lönereglering för befattningshavare vid allmänna läroverk m. fl. läroanstalter. [13]
K. skolöverstyrelsens utlåtande över skolkommissionens betänkanden 1—5. [24]
Systematiskt utforskande av allmogekulturen. 1. [26] 2. [27]
Utredning rörande kungl. teaterns verksamhet. [31]

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Angående ordnandet av statens kommersiella informationsverksamhet. [1]

Stockholm, Bokförl. A.-B. Tidens tryckeri, 1924.

951 - 20
2