

**WORKING PAPERS IN
TRANSPORT AND
COMMUNICATION HISTORY
1995:1**

**REGLERING AV KOLLEKTIVTRAFIK –
Striden på 1910-talet om tillkomsten av
AB Stockholms Spårvägar**

Jan L Östlund

The Research Group
Transports and Communications in Perspective
Departments of Economic History
Umeå University and Uppsala University

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	1
STOCKHOLMS LOKAL-OLAG TILL IDAG	4
HÄSTOMNIBUSSAR	4
STOCKHOLMS SPÅRVÄGSAKTIEBOLAG
STOCKHOLMS NYA SPÅRVÄGSAKTIEBOLAG	5
<i>Nya Spårvägsaktiebolaget och storstrejken</i>	8
<i>Råsunda Förstadsaktiebolag.</i>	8
STOCKHOLMS SÖDRA SPÅRVÄGSAKTIEBOLAG
SÖDRAFÖRSTADSBANAN	11
STOCKHOLMS STADS SPÅRVÄG	11
AKTIEBOLAGET STOCKHOLMS SPÅRVÄGAR	12
DEBATTEN OM SPÅRVÄGSFRÅGANS LÖSNING	15
NÅGOT OM KOMMUNEN OCH 1915 ÅRS VAL	16
ETT FÖRSTA FÖRSLAG FRÅN GAMLA BOLAGET	17
ETT ANDRA FÖRSLAG FRÅN DRÄTSELNÄMNDEN ..	20
ETT TREDJE FÖRSLAG FRÅN BEREDNINGsutskottet ..	22
FULLMÄKTIGE TAR UPP FRÅGAN	25
<i>Principfrågan om balansen mellan kommunalt och enskilt inflytande.</i>	25
<i>Kommunens makt över bolagets styrelse.</i>	33
<i>Samtrafiken mellan norra och södra stadsdelarna</i>	34
<i>Råsundalinjen med hallar och verkstäder.</i>	35
<i>Koncessionens längd.</i>	36
<i>Hur norra bolaget skötte trafiken tidigare.</i>	37
<i>Beredningsutskottets behandling av ärendet.</i>	38
<i>Vissa ledamöters sammanblandade intressen</i>	41
<i>Frågans karaktär av partipolitiskprestigefråga.</i>	42
<i>Återremiss.</i>	43
FULLMÄKTIGE GÅR TILL BESLUT	46
SLUTSATSER	53
<i>Arbetarepartiet.</i>	53
<i>De frisinnade.</i>	54
<i>Allmänna valmansförbundet.</i>	54
<i>Svag partidisciplin</i>	55
<i>Förslag till fortsatt forskning.</i>	56
SAMMANFATTNING	57
SUMMARY	58
FÖRKORTNINGAR	59
KALLOR OCH LITTERATUR	60

INLEDNING*

Svensk lokal och regional kollektivtrafik är ett område som traditionellt omgärdats av omfattande regleringar. Redan när de första privatägda spårvägsbolagen startade sin verksamhet under 1800-talets andra hälft drog kommunerna upp de ramar som bolagen fick hålla sig inom. Senare stärktes det offentliga inflytandet över kollektivtrafiken genom att kommunalägda bolag gavs monopol på trafiken i olika geografiska områden, vilket varit regel över hela landet under stora delar av vårt sekel. Under senare år har ställts krav på förändringar inom den monopoliserade branschen. Under 1980-talet gjordes därför en omreglering av kollektivtrafiken. Konkurrerande företag tillåts sedan dess att, under kontroll av myndigheterna, överta monopolrättigheterna från etablerade trafikbolagen. Hittills har förändringarna endast slagit igenom i vissa områden, och det är **ännu** ovisst vad som kommer att hända i framtiden. Klart är emellertid att utvecklingen fort oss ett steg tillbaka mot den ordning som övergavs i ett tidigare skede.

För att förstå de processer som föregår omregleringar inom kollektivtrafiken behövs ett långsiktigt historiskt perspektiv. Nuvarande regler är följden av en rad beslut om små eller stora stegvisa förändringar. Varje ändring i reglerna kan i princip ses som följden av otaliga små samhälls- förändringar som kontinuerligt ändrar förutsättningarna för kollektivtrafiken. Myndigheterna har anpassat reglerna sedan tillräckligt stora förändringar har observerats. Därför är reglerna alltid en blandning av nya och gamla, nedärvda, delar. Gamla regler styr eller bromsar därmed förändringsprocessen så att helt nya regler sällan uppstår. I institutionell ekonomisk teori benämns detta stigberoende eller *path dependency*.¹

Med hänsyn till historiens stigberoende är det relevant att studera vad som låg bakom att kommuner runt om i Sverige beslöt sig för att lägga under sig stora delar av den kollektivtrafik som kring sekelskiftet sköttes av privata företag. Frågorna som väntar på svar är: Hur och varför övergavs systemet med privata trafikbolag till förmån för kommunala?

* Ek mag Jan L Östlund är doktorand vid ekonomisk-historiska institutionen, Uppsala universitet. Arbetet har tillkommit inom ramen för temaprogrammet "*Kommunikationer i perspektiv. Marknader, nätverk och regelförändringar i svensk kommunikationssektor under 100 år*" som drivs av ekonomisk-historiska institutionerna vid universiteten i Umeå och Uppsala, med finansiellt stöd av Kommunikationsforskningsberedningen. Jag är tacksam över stöd och värdefulla synpunkter från prof Lars Magnusson, fil dr Jan Ottosson och doc Hakan Lindgren.

¹ För en utförlig behandling av stigberoende och institutionell teori se North, D., *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, särskilt ss. 92- 104.

Syftet med föreliggande arbete är att beskriva och förklara händelseförloppet när Stockholms stad i stor skala gav sig in på den tidigare privata men reglerade marknaden för lokala resor, genom att starta det halvkomunal AB Stockholms Spårvägar.

Jag har valt att avgränsa behandlingen till fallet Stockholm, eftersom där återfinns den mest komplexa problematiken. Staden hade länge först ett, sedan flera privata trafikbolag, men kommunen ändrade inställning till kollektivtrafiken och genom en serie beslut överfördes trafiken i kommunal ägo. Den enskilda affär som kanske var mest avgörande för den historiska utvecklingen var beslutet 1915 att starta det halvkomunal AB Stockholms Spårvägar som övertog spårvägstrafiken i de norra stadsdelarna. För att finna förklaringar till kommunens ändrade inställning undersöks den debatt som fördes inom kommunen, veckorna och månaderna närmast innan beslutet fattades. Inom de kommunala organen framfördes motstridiga förslag till lösning. Dessa yrkanden med motiveringar behandlas jämte den stora diskussion i stadsfullmäktige som fördes när avgörandets stund var inne.

Ytterst anläggs ett perspektiv baserat på institutionell teori. En liknande teoriansats användes av Lena Andersson-Skog för att analysera hur SJ påverkats av ekonomin och politiken.²

För att få struktur i framställningen i avsnittet om debatten behandlas frågan i delaspekter, ett tillvägagångssätt som även användes av Oredsson vid analysen av den stora debatten om förstatligandet av stambanorna.³ Principfrågan om kommunal eller enskild drift är den mest centrala aspekten, men kanske spelade även de till synes underordnade faktorerna en väl så stor roll när beslutet fattades. Jag refererar eller citerar många av de teser och argument som togs upp i stadsfullmäktige inför beslutet. Urvalet har gjorts med strävan att fora fram det som var karaktäristiskt för respektive åsiktsriktning eller hade annan betydelse för utfallet i diskussionerna. Särskild vikt har lagts vid de yttranden som besvarades av andra talare under diskussionernas gång.

Den orienterande delen i arbetet bygger främst på redan publicerat material. Verksamheten vid Stockholms olika spårvägsbolag dokumenterades väl. De gamla bolagen publicerade årsberättelser och gav ut minnesskrifter vid sina jubileer. Dessa publikationer har senare kompletterats av arkivarierna vid Stockholms Spårvägar Sten Holmberg, som under sin verksamhets-

² Andersson-Skog, L., "Såsom allmänna inrättningar till gagnet, men affärsföretag till namnet": SJ, järnvägspolitiken och den ekonomiska omvandlingen efter 1920.

³ Oredsson, O., *Järnvägarna och det allmänna: Svensk järnvägspolitik till 1890.*

tid skrev många historiska artiklar och gav ut ett par böcker. Efter spårvägsepoken har fritidshistoriker också publicerat en del, till stor del baserat på det rika bildmaterial som finns bevarat. Den samlade litteraturen beskriver de olika bolagens verksamhet och utveckling; frågor som vilken materiel som användes, hur linjenäten byggdes ut efter hand och hur taxor och rabatter ändrades. Någon närmare behandling av hur spårvägsfrågan behandlades i den lokalpolitiska debatten har däremot inte gjorts tidigare.

Källmaterialet som använts till arbetets huvuddel är till största delen hämtat ur Stockholms stadsfullmäktiges handlingar (Stockholms stadsfullmäktiges protokoll med yttranden, beredningsutskottets utlåtanden och memorial samt bihang till beredningsutskottets utlåtanden). Dessa skrivelser och anteckningar sammanställdes av kommunens tjänstemän under händelseförloppet och betraktas därför som trovärdiga. Kommunens motpart i förhandlingarna, Stockholms Nya Spårvägsaktiebolag, diskuterade givetvis också frågan. Arkivmaterialet från bolaget ingår i Stockholms Spårvägars arkiv som förvaltas av Stockholms Stadsarkiv. Materialet innehåller inte mycket som är belysande för den här frågan. De protokoll som fördes vid bolagsstämmor och styrelsesammanträden omfattade bara beslut, inte diskussioner. Det mest värdefulla i arkivet är ankomna och avgångna skrivelser. Pressen bevakade händelseförloppet i spårvägsfrågan och där fördes också en självständig debatt i frågan. Av det materialet har endast kommentarerna efter det slutliga beslutet.

STOCKHOLMS LOKALTRAFIKBOLAG TILL IDAG

I första avsnittet ges en orientering över de organisationer som betjänat Stockholm med kollektivtrafik. Tyngdpunkten ligger på hur spårvägsväsendet växte fram och utvecklades under de sammanlagt 90 år som spårvagnarna utgjorde en del av den lokala trafiken. Av den långa tidrymden brukar 1910- och 1920-talen anses som spårvägarnas storhetstid i Stockholm. Då byggdes de ut så att de betjänade inte bara de inre stadsdelarna utan också stadens omgivande fororter. På 20-talet kom busstrafiken i gång, på 40-talet trådbussarna, på 50-talet tunnelbanan och under efterkrigstiden skedde den snabba uppgången för privatbilismen. Den nya tekniken gjorde spårvägarna allt mindre attraktiva, så att de slutligen övergavs i samband med högertrafikomläggningen 1967.

Spårvägsverksamheten i Stockholm har dokumenterats väl genom åren. Följande framställning är ett sammandrag av de viktigaste organisatoriska utvecklingsdragen. Läsare som önskar en fylligare beskrivning hänvisas till exempelvis Holmbergs minnesbok över AB Stockholms Spårvägar.⁴

H Ä S T O M N I B U S S A R

Stockholms gator trafikerades 1835 första gången av hästomnibussar. De var hästdragna vagnar som gick runt på linjer i innerstaden. Trafiken avbröts periodvis, men hade sin starkaste period under 1860- och 70-talen, innan trafiken flyttades över på spårvägarna. Konstruktionen gjorde färden skakig över de stenlagda gatorna och fordonen kunde inte framföras i några högre hastigheter.⁵

STOCKHOLMS SPÅRVÄGSAKTIEBOLAG

Under intryck från andra europeiska städer togs i slutet av 1860-talet ett första initiativ till spårvägstrafik i Stockholm. Den teknik som avsågs innebar i princip att hästomnibussarna flyttades över på spår nedlagda i vägbanorna. Två privatpersoner, maskindirektören vid Kungliga järnvägsstyrelsen Eduard Fränckel och grosshandlaren A W Frestadius, inlämnade i januari 1870 en väl underbyggd ansökan till Konungen, Karl XV, om att få anlägga spårvägar i några av huvudstadens gator.⁶ Fränckel hade tidigare med en kollega från järnvägarna gjort en utrikes resa för att studera spår-

⁴ Holmberg, S., *Spårvägen i Stockholm: En minnesbok*.

⁵ *Ibid.*, s. 75.

⁶ SSF 1870, B Nr 24, s 1-5.

vägarna i andra städer, däribland Köpenhamn.⁷ I ansökan påmindes om problemen med kommunikationerna mellan stadsdelarna i Stockholm, särskilt vintertid när vattenvägarna var avskurna. Spårvägarna sågs som en lösning och det anfördes att sådana på andra håll visat sig underlätta kommunikationerna och därmed bidra till städernas utvidgning.

Ansökan mottogs välvilligt och beviljades till stora delar av stadsfullmäktige i februari 18718 och av Konungen i maj,⁹ men alla önskemål uppfylldes inte. Bland annat medgavs ingen trafik på Drottninggatan.¹⁰ Företaget som bildades, kallat Stockholms Spårvägsaktiebolag, kom aldrig i gång med trafiken, vilket främst anses ha berott på att bolaget såg linjen längs Drottninggatan som en ekonomisk nödvändighet.¹¹

Tanken på spårvägar i Stockholm var född och det skulle inte dröja så länge innan frågan togs upp igen.

STOCKHOLMS NYA SPÅRVÄGSAKTIEBOLAG

Uppenbarligen fanns ett behov av förbättrade kommunikationer i Stockholm. Så länge kommunikationerna var outvecklade hindrades stadens expansion av kravet att lätt kunna förflytta sig mellan bostad och arbete.

Om myndigheterna hade undgått att inse nödvändigheten av en förändring blev de varse det av två skrivelser som kom in 1875. Dels en privatperson, dels en hyresgästförening önskade att staden tog initiativ till ett spårvägsnät.¹² Det var säkert liknande påtryckningar som fick överståthållaren Gustaf af Ugglas att den 30 september 1875 ge en kommitté i uppdrag att utforma ett nytt förslag, med kostnadsberäkning, för en spårvägsanläggning i staden. De som engagerades för detta var C J Knös, Rudolf Brodin, Ludvig Broorne och ovan nämnde E Fränckel. I kommittébetänkandet som ingavs den 24 januari 1876 drog herrarna upp riktlinjerna för ett bannät bestående av primära linjer i stadens inre, bebyggda delar och sekundära linjer i stadens yttre delar där det fanns mycket oexploaterad

⁷ Holmberg, S., a.a., s. 17.

⁸ SSF 1870 U och B, bilaga "Kort uppgift å stadsfullmäktiges beslut i anledning av beredningsutskottets utlåtanden och memorial". Beslutsprotokollen från denna tid är inte bevarade i SSA.

⁹ Holmberg, S., a.a.

¹⁰ SSF 1870, U Nr 73.

¹¹ Holmberg, S. a.a.

¹² SSF 1875, U Nr 59 och 100.

tomtmark.¹³ Endast det primära nätet ansågs ha utsikter att ge lönsamhet och därför skulle inget annat forverkligas i ett första skede, enligt kommittén. Det innebar linjer mellan Gamla stan, Norrmalm och Djurgården. Södermalm ansågs alltför kuperat för att lämpa sig för de hästdragna spårvagnarna. De brantaste backarna skulle kräva att flera hjälphästar spändes för varje vagn för att dra upp ekipagen, vilket skulle bli för dyrt. I stället föreslogs ett linjenät av omnibussar anslutande till spårvägarnas trafik till Slussen.

Förslaget föreföll så lovande att ett aktiebolag startades för få det realiserat. Allmänheten inbjöds att teckna aktier och bolaget fick ett brett ägande.¹⁴ I bolagets styrelse invaldes två av herrarna i kommittén, Fränckel och Broorne, samt därtill tre andra. Bolaget, som fick namnet Stockholms Nya Spårvägsaktiebolag, för att skiljas från det tidigare begravnade försöket från 1870, ansökte om tillstånd att med ensamrätt driva spårvägsverksamheten i enlighet med det primära bannät som kommittén rekommenderat. Koncessionen beviljades av stadsfullmäktige den 10 juli och godkändes enligt dåvarande praxis av Konungen den 30 december. Löptiden bestämdes till 40 år, fram till den 30 december 1916.¹⁵

De första spadtagen för den nya anläggningen togs den 3 maj 1877. Därefter gick arbetet fort och invigningen kunde ske redan den 10 juli. Då togs två linjer i bruk. Båda utgick från Slussen men skildes vid Norrmalmstorg, varifrån den ena gick till Roslagstorg och den andra till Grevbron. Turerna gick båda med tiominuterstrafik, så sträckan Slussen-Norrmalmstorg fick femminuterstrafik. Vagnarna som var spända med en häst rymde 22 passagerare, varav 12 sittande. Det fanns inga hållplatser, utan kuskarna stannade för på- och avstigning där så önskades.¹⁶

Sedan verksamheten etablerats fortsatte bolaget att bygga ut nätet. Vid sekelskiftet fanns sex linjer mellan Slussen i söder, Fridhemsgatan på Kungsholmen i väster, Haga södra grindar i norr och Allmänna gränd på Djurgården i öster.¹⁷ Linjen till Haga södra, invigd 1886, var den första som gick utanför kommungränsen.¹⁸*

Allt eftersom verksamheten expanderade ökade intresset för att modernisera driften av vagnarna. Trafiken krävde som mest så mycket som 700

¹³ SSF 1876, B Nr 22, ss 8-16.

¹⁴ Framgår av närvaron vid bolagsstämman. Bolagsstämmoprotokoll SNS april 1877 (SSA). 1876 års protokoll förkommet.

¹⁵ Holmberg, S., a.a., s. 19.

¹⁶ *Stockholms Spårvägar 1877-1927*, s. 8f.

¹⁷ *Ibid.*, bilaga 3.

¹⁸ *Ibid.*, s. 18.

hästar¹⁹, vilket fick ledningen att undersöka möjligheterna att införa elektrisk drift. En sådan omläggning krävde ändring i bolagets koncession, en ändring som i sin tur ledde till den första politiska striden om spårvägarna i Stockholm. Inom stadsfullmäktige höjdes röster för att staden borde få del i bolagets vinster, som förväntades bli större i och med eldriften. Diskussionerna utmynnade i ett beslut i februari 1903, vilket innehöll omfattande ändringar i bolagets koncession, men inga förändringar i ägarbild. Staden fick ändå indirekt del i vinsterna genom det avtal som slöts mellan bolaget och stadens elektricitetsverk om leverans av elektrisk kraft till ett pris över marknadsnivån. Ingen förlängning av koncessionen medgavs. För att de omfattande investeringarna ändå skulle bli lönsamma förband staden sig att vid koncessionstidens slut inlösa hela spårvägsanläggningen med tillhörande materiel och inventarier. Om en inlösen blev aktuell tidigare var staden berättigad att dessutom inlösa bolagets vagnhallar och verkstäder.²⁰

Arbetet med att elektrifiera nätet börjades 1903. Den första eldrivna vagnen togs i trafik den 13 februari 1904 och den sista hästdragna vagnen togs ur trafik den 10 februari 1905.²¹

Under tiden med hästdragna vagnar expanderade verksamheten långsamt men stabilt. Första hela verksamhetsåret, 1878, transporterades 2,4 miljoner passagerare. Sista året innan eldriften infördes, 1903, var siffran 16 miljoner. När eldriften kommit gick utvecklingen mycket fort. 1905 var resenärerna 30 miljoner, 1910 var de 49 miljoner och 1915 hela 61 miljoner.²²

Företagets breda ägarbild ändrades medan företaget bestod. Under de sista verksamhetsåren innan Stockholms Spårvägar kom till närvarade vid bolagsstämmorna omkring 30 till 50 aktieägare, varav två var ojämförligt störst. Den störste var emissionsbolaget Albert Söderberg & Co som ägde mellan en fjärdedel och en tredjedel av aktierna som var representerade vid bolagsstämmorna under åren 1914 och 1915, när spårvägsfrågans öde avgjordes. Den näst störste var grosshandlaren Jan Sjö Dahl som då ägde en ungefär en femtedel av de representerade aktierna. Dessa båda ägare tillsammans hade alltså omkring hälften av aktierna vid bolagsstämmorna.²³

¹⁹ Holmberg, *ä.a.*, s. 22.

²⁰ SSF 1903, P s. 1f (häfte 2) och U Nr 17.

²¹ *Stockholms spårvägar 1877-1927*, s. 32f.

²² SNS årsberättelser, SSA.

²³ SNS bolagsstämmoprotokoll, april 1914, april och oktober 1915, SSA.

Nya Spårvägsaktiebolaget och storstrejken

En händelse som fick betydelse för den senare debatten om spårvägarna var bolagets agerande under storstrejken 1909. Under inflytande av den pågående konflikten mellan SAF och LO, strejkade spårvägspersonalen i Stockholm från morgonen den 4 augusti.

Bolagets ledning pressades av att koncessionen kunde förverkas om trafiken låg nere i mer än fyra dygn. Det gjorde att styrelsen under måndagen den 9 inbjöd arbetssökande att omedelbart anmäla sig till bolaget för att få tjänst. Arbetsvilliga ur den tidigare personalen gavs företräde. Redan under samma dag kunde den första trafiken återupptas, under beskydd av poliser utposterade på varje vagn. Successivt ökade turtätheten så att efter en månad trafiken var på normal nivå igen. Passagerarna kom tillbaka nästan som vanligt, men personalen och materielen utsattes också för våldsamheter från personer som ville hindra trafiken.

Vid ingången av september månad hade bolaget nyanställt 3 12 personer och återanställt tio. Den alltjämt strejkande personalen blev nervös över framtiden och började se slaget forlorat. De beslöt i början av september att återgå till arbetet, men bolaget avvisade dem och stod fast vid erbjudandet om anställning som gavs den 9 augusti. En förlikningsman tillsattes, men samtalen drog ut på tiden. Ju längre tiden gick, desto svårare blev läget för de strejkande. Ett avtal slöts i november, men det följdes inte på grund av en tolkningstvist om förtursreglerna för anställning.

Resultatet av konflikten blev att den gamla personalen erbjöds arbete på lika villkor som de som anställdes i samband med strejken. Oavsett tidigare tjänst i bolaget betraktades samtliga som nyanställda och fick nybörjarlön. I kontrakten inskrevs också ett förbud för de anställda att tillhöra organisationer som kunde hindra sina medlemmar att fullfölja anställningskontrakten. Av alla strejkande vid spårvägarna accepterades villkoren av ungefär en fjärdedel som återgick i tjänst.²⁴

Råsunda Förstadsaktiebolag

Under den period i Stockholms historia som behandlats här, var det inte ovanligt att privatägda företag deltog i stadens expansion genom att exploatera nya stadsdelar. Ett sådant spekulationsföretag, som senare kom att få betydelse även för spårvägsfrågan, var Råsunda Förstadsaktiebolag.²⁵

Bolaget konstituerades i december 1907. Av bolagets 300 aktier á 50 kronor köptes 296 av Stockholms Nya Spårvägsaktiebolag, en affär som

²⁴ Holmberg, S., a.a., s 63ff.

²⁵ Holmberg, S., a.a., s. 61f.

aktieägarna godkände först i efterhand, vid bolagsstämman i april 1908.²⁶ Således bildades en koncern med moder- och dotterbolag. Flera styrelsemedlemmar var också gemensamma för båda bolagen.

De första åren köptes stora arealer i Råsunda, Solna kommun, drygt hundra hektar, som sedan styckades upp. Många tomter såldes medan andra bebyggdes av bolaget.

Spårvägsbolaget byggde ut sin gamla linje som slutade vid Haga södra grindar, så att den från september 1909 betjänade även Råsunda. Under 1909 köptes stora områden av dotterbolaget för att uppföra bland annat vagnhallar, verkstäder och i anslutning därtill ett stort bostadshus för delar av bolagets personal.

I de senare debatterna om spårvägarnas vidare öden diskuterades den här lokaliseringen av underhållsanläggningarna. Det förefaller som om investeringen gjordes för att gynna den samlade koncernen, men att spårvägsbolaget troligen hade dragit större nytta av mer centralt placerade vagnhallar.²⁷

STOCKHOLMS SÖDRA SPÅRVÄGSAKTIEBOLAG

När de första spårvägarna anlades var utgångspunkten att de skulle dras av hästar. Som nämnts ovan ansåg inte undersökningskommittén som utredde frågan att backarna på Södermalm hade utsikt att trafikeras med ekonomisk bärkraft. Därför byggdes inga banor på Söder.

Frågan närmade sig sin lösning när det 1885 kom in en ny koncessionsansökan om spårvägar på Söder.²⁸ Bakom initiativet stod fyra privatpersoner: Gustaf Dahlström, Isaak Hirsch, grosshandlarna Axel Johnson och J R Nordling. Fullmäktige beviljade ansökan den 16 juni och överståthållaren (som tagit över denna uppgift från Konungen) bekräftade den 7 augusti. Koncessionstiden fastställdes till 40 år.

För verksamheten bildades i februari 1886 Stockholms Södra Spårvägsaktiebolag och koncessionen överfördes på bolaget. Allmänheten inbjöds att teckna aktier, men då ännu i juni inte minimikapitalet var fulltecknat beslöt styrelsens ledamöter att själva teckna de 40 000 kr som återstod upp till 500 000 kr.

Trafiken öppnades den 11 augusti 1887. Problemet med de branta backarna övervanns genom att bolaget inköpte åtta ångdrivna spårvagnar. Därmed kunde trafiken upprätthållas även på den branta linjen Slussen-

²⁶ SNS bolagsstämmoprotokoll april 1908, SSA.

²⁷ Holmberg, S., a.a., s. 61f.

²⁸ Resten av detta avsnitt bygger på Sundblad, W., *Södra spårvägarna tjugofem år*.

Hornskroken. Linjen Adolf Fredriks torg-Tjärhofs-tvärgatan trafikerades av konventionella hästdragna vagnar. Båda linjerna fick femminuterstrafik. De närmaste åren förlängdes ångvagnlinjen till Hornstull och en ny hästvagnlinje öppnades.

Redan från början fanns svårigheter med att täcka verksamhetens driftskostnader. Priset för en resa höjdes den 1 mars 1890 från 10 till 12 öre. När problemen därmed inte löstes beslöts efter ytterligare sex månader om zontariffer med taxorna 5, 10 eller 12 öre. Läget var så svårt att bolagets styrelse vid bolagsstämman den 30 april 1891 gav förslaget att nybilda ett bolag som kunde överta trafiken. I enlighet med förslaget bildades Södra spårvägnas trafikaktiebolag och staden beviljade i december 1891 överföringen av koncessionen.

Från den 1 januari 1892 sköttes trafiken av det nya bolaget i enlighet med ett kontrakt med det gamla, som behöll tillgångarna. Man återgick till enhetspriset 10 öre per resa, men gav barn under 10 år sänkning till 5 öre. För att på något sätt få lönsamhet i rörelsen sänktes turtätheten på linjerna från 5 till 7,5 minuters mellanrum mellan avgångarna. Därmed kunde såväl personal som antalet vagnar i trafik minskas. Den omlagda verksamheten kunde från år 1895 ge utdelning till aktieägarna. De följande åren medgav överskottet löpande investeringar i bland annat förbättrade banor och nytt rullande materiel.

Efter ytterligare några år, sedan materielen blivit mer sliten, framkom ett omfattande förslag om att införa elektrisk drift. Till förslaget hörde också att verksamheten sedan den börjat ge vinster skulle återföras till det gamla södra bolaget. Södra spårvägsbolaget inkom med en ansökan till staden om att få anlägga ett eget elverk, elektrifiera hela nätet och bygga ut detsamma. För att säkerställa investeringarnas avkastning begärdes förlängning av koncessionstiden med tio år till 1935.

När ansökan behandlades i fullmäktige under februari 1900, beviljades de tekniska förändringarna men inte förlängningen av koncessionstiden. Därtill ställde fullmäktige upp villkor som skulle ge staden del i företagets framtida vinster. Villkoren var att staden skulle ha en fjärdedel av all bruttoinkomst överstigande 400 000 kronor per år. Det var ett stort anspråk från stadens sida och skulle senare visa sig ödesdigert för företaget.

Från den 1 maj 1900 återtog Stockholms Södra Spårvägs AB trafiken. Vid bolagsstämman i april beslöts också att anta ett anbud från det tyska företaget Union Elektrizitätsgesellschaft på den elektriska anläggningen. Överenskommelsen med säljaren innehöll också en teckningsgaranti upp till 450 000 kronor av en beslutad nyemission som skulle finansiera inves-

teringen. Teckningen gick dåligt hos allmänheten, så större delen gick till den tyska leverantören. Under hösten 1901 togs successivt den nya tekniken i bruk så att alla linjer var elektrifierade i november.

Vid bolagsstämman 1906 avgick hela den gamla styrelsen, så bolaget fick helt ny ledning. En av de första åtgärderna för den nya styrelsen blev att omförhandla det avtal med staden som förhindrade all utveckling av verksamheten. Resultatet efter ett och ett halvt års underhandlingar blev att bolaget övertog den av staden knappt färdigställda spårvägslinjen Skanstull-Enskede och att staden gick in som hälftenägare genom att bolaget dubblerade aktiekapitalet. Avtalet godkändes av stadsfullmäktige den 13 april 1908, den 28 april av bolagets ordinarie bolagsstämma och den 2 juni antogs det slutgiltigt på extra bolagsstämma.

SÖDRAFÖRSTADSBANAN

I samband med stadens expansion söder om Liljeholmen uppstod nya behov av spårvägar. Olika privatpersoner som hade intressen för områdenas utveckling, särskilt inom de bolag som exploaterade områdena, tillsammans 9 aktieägare, startade 1909 Aktiebolaget Södra Förstadsbanan. Kunglig koncession erhöles 1909 för trafik från Liljeholmen till Hägersten, Tellusberg och Midsommarkransen. Efter utdragna förhandlingar med Stockholms Södra Spårvägs AB gjordes i juli 1911 överenskommelsen att södra bolaget skulle trafikera de nya banorna, mot fast ersättning för körda vagnkilometer. Södra Förstadsbanan fick alltså självt stå för risken. I augusti 1911 öppnades trafiken på tre linjer, sedan vagnar forts över Liljeholmsviken från Homstull.²⁹

STOCKHOLMSSTADSSPÅRVÄG

Också i de västra fororterna behövdes förbättrade kommunikationer med innerstaden. Staden upptog förhandlingar med norra bolaget om nya linjer från Kungsholmen över Tranebergssund och till Nockeby. Förhandlingarna bröt samman och staden beslöt att bygga i egen regi. Man började bygga en bana västerut från S:t Eriksgatan via en ny bro över Tranebergssund.

Innan byggnadsarbetena var färdiga träffades avtal med norra bolaget om att de skulle sköta trafiken. I mars 1912 öppnades banan mellan S:t Eriksgatan och Traneberg och sommaren 1914 var arbetena klara så att trafik öppnades till Äppelviken och Ulvsunda. Staden var huvudmannen

²⁹ Holmberg, S., "Södra Förstadsbanan", Spårväg och Buss, Nr 4 1944, ss. 55-59.

för banan som kallades Stockholms stads spårväg och staden stod risken medan norra bolaget skötte trafiken mot avgift för körda kilometer.³⁰

Ett tag såg det ut som om staden skulle driva spårvägar även i de södra förorterna. Efter att södra bolaget i oktober 1906 gjort en ansökan om att få utsträcka sitt bannät till södra kyrkogården i Enskede, beslöt staden att själv bygga en sådan bana. Innan arbetena var klara träffades avtalet som behandlats ovan om stadens delägarskap i södra, vilket också innebar att staden förde med sig Enskedebanan i affären. När trafiken öppnades i april 1909 skedde det inom södra bolaget.³¹

AKTIEBOLAGET STOCKHOLMS SPÅRVÄGAR

Koncessionen för Stockholms Nya Spårvägsaktiebolag utlöpte som nämnts den 30 december 1916. Månaderna dessförinnan fördes i Stockholms tidningar, i andra debattskrifter och på särskilda möten en livlig debatt om hur verksamheten vid bolaget därefter skulle skötas. Möjligheterna var flera. De yttersta alternativen var att förlänga bolagets koncession eller att överföra hela rörelsen i kommunal ägo och drift. Däremellan låg gemensam, privat-kommunal, drift i bolag med delat ägande och beslutanderätt. Bolagsformen kunde se ut på olika sätt med makten delad jämnt eller med tyngdpunkt åt ena eller andra sidan.

Beslut togs i juni 1915, efter omständliga förberedelser och långvariga förhandlingar. Debatten som fördes i stadsfullmäktige är föremål för detaljerad behandling i nästa avsnitt.

Enligt beslutet startades ett nytt bolag, Aktiebolaget Stockholms Spårvägar, som tog över efter Nya Spårvägsaktiebolaget från den 31 december 1916 med 40-årig ensamrätt till spårvägstrafiken i norra stadsdelarna. Staden blev hälftenägare i bolaget, men fick sina aktier i serie B, för nominellt 12 miljoner kronor, utan att bidra med annat än koncessionen. Ägarna i gamla bolaget förde över sitt ägarskap på nya bolagets serie A, efter att nya bolaget köpt de anläggningar och materiel som övertogs. Råsundalinjen och anläggningarna i Råsunda ingick inte i köpet, utan dessa skulle arrenderades under fyra år. Under den tiden var det tänkt att bolaget skulle utreda vad som var den bästa lösningen av underhållsanläggningarna.³²

³⁰ Holmberg, S., "Gammalt och nytt om Bromma", *Spårväg och buss*, Nr. 8, 1944, ss. 121-124 och Nr 9, 1944, ss. 138-140.

³¹ Holmberg, S., "Södra Bolaget: III. Efter elektrifieringen", *Spårväg och buss*, Nr 7 1946, ss 119-122.

³² SSF 1915, U Nr 172, ¶ 184-192, 223-232.

Stockholms Stads Spårväg, Brommalinjen mellan S:t Eriksgatan och Ulvsunda, såldes av staden till Stockholms Spårvägar 19 16.33

Redan under 1917 tog bolaget ställning till hur man ville ha det med Råsunda. En skrivelse sändes till stadsfullmäktige i december 1917 med ett förslag från styrelsen att köpa både råsundaanläggningarna och södra bolaget, vilket skulle finansieras av en nyemission som staden tecknade.³⁴ I enlighet därmed blev beslutet i fullmäktige i mars 1918.³⁵ Det var jämförelsevis lugna diskussioner i fullmäktige i den här frågan. Bolagets aktiekapital ökades till 3 1,5 miljoner genom att aktier om nominellt 7,5 miljoner utgavs, hälften i vardera serien. Staden fick aktier för 950 000 kronor i båda serierna som ersättning för Södras koncession till 1956. För övriga aktier erlades kontant likvid.³⁶

En kommentar gjordes av chefen för byggnadskontoret. Han konstaterade att nackdelarna med Råsundaanläggningarna kvarstod, men eftersom bolaget inte utnyttjat den tid som gått till att hitta en annan lösning återstod inget annat än att stanna kvar i Råsunda.³⁷

I övertagandet av södra bolaget ingick också avtalet med Södra forstadsbanan om trafiken på deras banor. Det samarbetet fortsatte till den 8 juli 1920 då hela Södra Förstadsaktiebolaget övertogs av Stockholms Spårvägar.³⁸

Den 29 mars 1920 beslöt fullmäktige att köpa hela Stockholms Spårvägar.³⁹ Genom inköp därefter fram till 1927 förvärvade staden så gott som samtliga aktier serie A.⁴⁰

Sammanslagningen av norra och södra bolagen gjorde det möjligt med samtrafik över hela staden. Efter en stor ombyggnad av Slussen kunde den 1 april 1922 för första gången spårvagnarna passera över Slussen.⁴¹

Sommaren 1923 startades den första motorbusstrafiken i centrala staden av Stockholms Centrala Omnibus AB. Spårvägsbolaget insåg bussarnas möjligheter och köpte aktiemajoriteten i bussbolaget redan i maj 1925 och tog över hela bussrörelsen den 1 jan 1929.⁴²

³³ *Stockholms Spårvägar 1877-1927*, s. 43.

³⁴ SSF 1917, B Nr 197.

³⁵ SSF 1918, P s. 94f

³⁶ *Stockholms Spårvägar 1877-1927*, s. 119.

³⁷ SSF 1918, B Nr 29, s. 18 ff.

³⁸ Andersson, H., *SL 100*.

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ *Stockholms spårvägar 1877-1927*, s. 120.

⁴¹ Andersson, H., a.a.

⁴² *Ibid.*

När tunnelbanan i Stockholm projekterades var det en naturlig utveckling att också det blev ett projekt inom Stockholms Spårvägar. Det innebar att bolaget behöll sin ställning som det helt dominerande trafikbolaget i det inre av Stockholm. Utanför staden fanns fortfarande en mängd självständiga trafikföretag. Vid 1950-talets början var det ett 15-tal bolag, de flesta privatägda, som drev främst busstrafik men också tåg- och spårvägstrafik. Övergångsreglerna mellan de olika företagen varierade och under 1950-talets lopp ökade taxeskillnaderna mellan Stockholms Spårvägar och de andra bolagen. Det ansågs svårt att uppnå ett arrangemang som skulle lösa problemen.⁴³

Början till en lösning kom 1964, i och med att ett avtal om samordning av Storstockholms trafik slöts mellan staden, landstinget och SJ. Avsikten var att staden och landstinget i förbund skulle bli ensam huvudman för all kollektivtrafik i regionen.⁴⁴ Sedan 1973 ägs SL av landstinget.

⁴³ Johansson, I., *Storstockholms bebyggelsehistoria*, s. 505f.

⁴⁴ Johansson, I., a.a. s. 536ff.

DEBATTEN OM SPÅRVÄGSFRÅGANS LÖSNING

Det yttersta ansvaret for spårvägsfrågans lösning låg hos Stockholms stadsfullmäktige. I detta avsnitt behandlas beredningen av ärendet och behandlingen från hösten 1914 fram till beslutet den 30 juni 1915.

När tilländalöpanDET nalkades är det lätt att föreställa sig hur en och annan stockholmare började fundera över hur det skulle bli i framtiden, för att inte nämna bolagets och kommunens representanter. Det började skrivas om spårvägarna i pressen och chefredaktören for Stockholms Dagblad, Karl Hildebrand, skrev en debattbok som utkom under hösten 1914 och som fick ett stort utrymme i den politiska debatten.⁴⁵

⁴⁵ Boken *Kommunal eller enskild drift?* gör anspråk på att diskutera ägandeformer i princip, men antar formen av en debattbok i Stockholms spårvägsfråga.

Hildebrand noterar de senaste decenniernas utveckling runt om i Europa, där kommuner börjat driva företag i en rad olika branscher, till exempel inom kommunikationer I Storbritannien exempelvis fanns 286 spårvägsanläggningar 1914 av vilka 60% var i kommunal ägo. Av de 302 tyska anläggningarna 1912 var 47 % kommunala. Både Köpenhamn och Göteborg hade kommunaliserat sina spårvägar.

I boken görs stickprov i det här omfattande materialet, men Hildebrand rör sig mest kring de tyska exemplen. Han undersöker och kommenterar sådant som vinster, taxepolitik, kostnadsläge och produktivitet. Därefter drar han slutsatsen att kommunala spårvägar i allmänhet ger sämre ekonomiskt resultat än privata, trots att de inte har lägre taxor, snarare tvärtom.

Flera faktorer förklarar enligt Hildebrand den svaga effektiviteten. Kommunal drift inordnar verksamheten i tunga förvaltningsformer med långsamma beslutsprocesser. Sakkunskapen kommer inte till sin rätt när politiska hänsyn ligger bakom de beslut som fattas, till exempel när politikerna drar i gång olönsam verksamhet for att vinna röster. De kommunala löneskalorna ger inte den individuella lönesättning som krävs for att hålla kvar de skickligaste och därav värdefullaste tjänstemännen. Arbetsarna i kommunal verksamhet kan koppla samman förhållanden på arbetet med sina röster i de politiska valen. I kraft av sin mängd kan de få igenom orimliga krav mot hot om att lämna sitt parti. Det leder till onödigt höga löner. Hildebrands kommentar är att man “*bör helt enkelt undvika att i onödan öka antalet personer, hvilka på en gång äro stadens löntagare och valmän*” (s 110).

Den rekommendation forfattaren ger efter sin analys är att staden bör tillförsäkra sig ökat inflytande och större inkomster från verksamheten i framtiden, men utan kommunalisering. Det kan ske antingen genom att koncessionen far ligga hos gamla bolaget, med hårdare villkor än tidigare och krav på ersättning till staden, eller genom att staden och norra bolaget startar ett nytt privat-kommunalt bolag. I det senare kan staden få delägarskap som ersättning för koncessionen, vilket inte skulle belasta stadens ansträngda ekonomi. Arrangemanget skulle ge staden rätt att rösta på bolagsstämman och utse revisorer och styrelseledamöter, men staden borde inte få majoritet i styrelsen, enligt Hildebrand. På det här viset skulle det också gå att slå

De förhandlingar som kom till stånd mellan kommunen och norra bolaget var i början trevande, men blev efter hand allt intensivare. Tyvärr är endast delar av förhandlingsspelet dokumenterade, men huvuddragen är ändå klara.

NÅGOT OM KOMMUNEN OCH 1915 ÅRS VAL

För att öka läsarens förståelse för debatten görs här inledningsvis en kort redogörelse för de politiska och organisatoriska förutsättningarna för Stockholms kommunala beslut i allmänhet under mitten av 1910-talet. Framställningen baseras huvudsakligen på Yngve Larssons forskning kring den här tiden i Stockholms kommun.⁴⁶

Det kommunala styret betraktades traditionellt inte som en politisk verksamhet. När vänstersinnade kommunalmän under seklets första decennium formade gemensamma krav på förändrad representation och slöt upp bakom program för den kommunala politiken, var det början på en ny utveckling av det kommunala livet. Också högern sammanslöt sig, delvis i försvar mot de samlade attackerna från vänster, så att vid mitten av 1910-talet det fanns tre politiska partier; en politisk situation som då ännu inte helt funnit sina etablerade arbetsformer.⁴⁷

Allmänna valmansförbundet var högerpartiet, *De frisinnade* var beteckningen på liberalerna och socialdemokraterna organiserades under namnet *Arbetarepartiet*. Högern var den dominerande politiska kraften och kampen mot dem förde samman liberaler och socialdemokrater i olika samarbetsformer.

Vid den här tiden var valdeltagandet i de lokala valen inte särskilt högt. Valet 1915 drog emellertid ovanligt många till urnorna: 56%. Det som särskilt aktiverade väljarna var striden kring nykterhetsfrågorna. I skuggan därav drevs frågan om förbättrade bostäder och den därmed i viss mån sammanhängande spårvägsfrågan.

Mandatperioden i fullmäktige var fyra år. Hälften av de 100 ledamöterna valdes vartannat år. Vid valen till fullmäktige tillämpades en 40-gradig rösträttsskala, som sammankopplade rösträtten med medborgarnas skattskyldiga inkomst. Det så kallade skattestrecket medgav rösträtt endast för

samma de norra och södra bolagen, eftersom staden och norra bolaget tillsammans utgjorde majoritetsägare i Södra.

⁴⁶ Larsson, Y., *På marsch mot demokratin., Från hundragradig skala till allmän rösträtt.*

⁴⁷ *Ibid.*, s 276 ff.

dem som taxerades för inkomster över 500 kronor.⁴⁸ Antalet avgivna röster per valsedel var en funktion av inkomstens storlek, men maximerades till 40 röster, vilket uppnåddes vid inkomsten 11 501 kronor.⁴⁹ Systemet gav även kvinnorna rösträtt, enligt samma inkomstregler som gällde för männen. Därav följde att det främst var ogifta, förvärvsarbetsande, kvinnor som gick till röststämman.⁵⁰

Den graderade rösträtten verkade till fördel för högern. Sammansättningen i fullmäktige när spårvägsbeslutet togs bestämdes av valen 1913 och 1915. Av antalet röstande, som alltså var långt lägre än antalet röster, fick Allmänna valmansförbundet 1913 37% och 1915 45%.⁵¹ Ändå hade Allmänna valmansförbundet 1915 egen majoritet med 56 mandat. Arbeta-repartiet hade 28 mandat och De frisinnade hade 16.⁵²

De stora kommunala besluten fattades i stadsfullmäktige. Uppdraget att förbereda ärendena och lämna förslag till beslut låg hos beredningsutskottet. Där satt ledande representanter för alla partier, men högern hade majoriteten. Innan beredningsutskottet gick till beslut tog man oftast in synpunkter från andra organ inom kommunen. Av dessa remissinstanser var drätselnämndens första avdelning den främsta. Där låg ansvaret för stadens ekonomiska förvaltning och eftersom de flesta förslagen påverkade finanserna fick avdelningen yttra sig om det mesta, även spårvägsfrågan.

ETT FÖRSTA FÖRSLAG FRÅN GAMLA BOLAGET

Koncessionen som reglerade verksamheten vid Stockholms Nya Spårvägsaktiebolag löpte ut den 30 december 1916. Staden hade då skyldighet att lösa in hela spårvägen med materiel och inventarier och hade rättighet att lösa in fastigheterna med verkstäder och vagnhallar⁵³.

Det första formella försöket att nå en lösning togs av bolagets styrelse i en skrivelse till Stockholms Enskilda Bank, daterad den 30 november 1914.⁵⁴ Under förutsättning av bolagsstämmans godkännande, erbjöds banken att, såsom representant för ett bankkonsortium, med tillträde redan den 1 januari 1915, köpa dels bolagets anläggningar, dels koncessionen för de två återstående åren. Villkoren som ställdes var att tillgångarna fördes

⁴⁸ Ibid., s 116.

⁴⁹ Ibid., s 137.

⁵⁰ Ibid., s 117.

⁵¹ Ibid., s 546.

⁵² Ibid., s 55 1.

⁵³ SSF 1903, U Nr 52.

⁵⁴ SNS avgående skrivelser, SSA

över på ett nytt bolag, där kommunalt och privat ägande kombinerades. Kommunen skulle erhålla delägarskap som vederlag för en 40-årig koncession för det nya bolaget. Av de återstående aktierna skulle ägarna av gamla bolaget ges rätten att förvärva 80%.

Konsortiet, som utgjordes av Stockholms Enskilda Bank, Skandinaviska Kreditaktiebolaget och Aktiebolaget Stockholms Handelsbank, gavs uppdraget att driva förhandlingarna med kommunen. De började sitt arbete med en skrivelse till drätselnämndens första avdelning, daterad den 1 december 1914.⁵⁵ På det här stadiet avslöjades inte att de handlade å bolagets vägnar. De inleder: "*Undertecknade banker erbjuda härmed sin medverkan till lösning av Stockholms spårvägsfråga i enlighet med nedan skisserade plan*".⁵⁶ Därpå följer ett erbjudande som utgår från bolagets brev till konsortiet av den 30 november men som innehåller mer specifika villkor. Eftersom endast en dag skiljer de två breven och konsortiet handlade på uppdrag av bolaget sluter jag mig till att andra, troligen personliga, kontakter tagits utöver brevet den 30 november, troligast innan nämnda brev skickades.

I sammandrag gick det hela ut på att bilda ett nytt aktiebolag, vilket köper Brommalinjen och alla spårvägsanläggningar som ägs av Stockholms Nya Spårvägsaktiebolag, för att överta all spårvägstrafik på dessa banor och på norra Lidingö från den 1 jan 1915.

Det nya bolagets aktiekapital om 25 000 000:- delas jämnt i två serier, med lika rätt till vinstutdelning. Serie A tecknas av ett emissionsinstitut. Serie B lämnas till staden som ersättning för 40 års spårvägskoncession för stadsdelarna norr om Slussen. För de två sista åren av gamla bolagets koncessionen lämnar nya bolaget kontant ersättning om 3 200 000 kronor. Nya bolagets styrelse skall ha sju ledamöter varav ägarna av serie A utser fyra och serie B utser tre.

Om förhållandet mellan bolaget och kommunen föreskrevs att om staden ställer krav på anläggandet av nya linjer skall markägarna upplåta mark utan ersättning från bolaget och staden skall ersätta de förluster som uppstår av verksamheten på dessa linjer. Stadens elverk skall ge bolaget rätt att köpa elektricitet till marknadspris. Dessutom har bankerna funnit en säljare till en post om 9500 aktier i södra bolaget, vilket inte kan vara någon annan än norra bolaget. Tillsammans med stadens innehav skulle det ge det nya bolaget full kontroll över hela stadens spårvägstrafik. Om nya bolaget avböjer erbjudandet om att köpa aktieposten i södra bolaget skall

⁵⁵ SSF 1915, B N:r 40, s 103-106.

⁵⁶ Ibid.,s.103.

staden bevilja det nya bolaget koncession även i de södra stadsdelarna efter att den koncessionen löpt ut.

Bankerna erbjuder sig att låna ut det kapital utöver aktiekapitalet som behövs för bolagets finansiering.

För att övertyga första avdelningen framhöll konsortiet arrangementet fördelar: Det möjliggjorde samtrafik mellan norra och södra spårvägsnäten redan från ingången av 1915. Spårvägsrörelsen skulle ge staden en avsevärd årlig inkomst genom delägarskapet, utan att något kontant utlägg behövde göras. Till yttermera visso skulle staden få en kontant summa när bolaget köpte Brommalinjen.

Förslaget granskades av drätselnämndens första avdelning, som inte blev särskilt intresserad av förtida inlösen på dessa villkor. I sitt betänkande tog de särskilt upp några väsentliga inslag som gjorde att förslaget inte kunde accepteras.⁵⁷

Avdelningens beräkningar visade att priset som begärdes för de två återstående åren av koncessionen var för högt. Det fanns anledning att misstänka att lönsamheten de närmaste åren skulle bli lägre än vad den varit tidigare och då brast konsortiets beräkningar. Avdelningen tyckte att ytterligare en 40-års koncession tyckte avdelningen var för mycket, utan ville hellre gå ned till 30 år. Den största invändningen mot anbudet gällde vagnhallarna i Råsunda och Råsundalinjen. Beräkningar som gjorts genom byggnadskontorets försorg visade att priset för hallarna och spåren till Råsunda var överdrivet högt, så högt att linjen skulle gå med förlust.⁵⁸ Att ha hallarna långt ut från staden innebar också en påtaglig fördyring av hela verksamheten. Kalkyler på olika alternativa lösningar tydde på att bästa lönsamhet skulle uppnås om hallarna i Råsunda övergavs och ersattes av nya hallar närmare centrum. Därför ville drätselnämndens första avdelning utesluta Råsundalinjen ur affären. Råsundalinjen skilde sig från de andra i det avseendet att den i sin helhet låg utanför kommunens gräns och således inte var koncessionerad av staden. Som kommunen tolkade koncessionen var staden inte skyldig men berättigad att lösa in linjen och anläggningarna i Råsunda.

Då konsortiet ställde som oeftergivligt krav att hela spårvägsnätet skulle behandlas i ett sammanhang avbröts förhandlingarna i det här skedet. Det ifrågasattes också om det verkligen var i enlighet med koncessionen att utesluta vissa bandelar.

⁵⁷ SSF, B N:r 40s2-14.

⁵⁸ Byggnadskontorets utlåtande finns i SSF, B N:r 40, s 45102.

ETT ANDRA FÖRSLAG FRÅN DRÄTSELNÄMNDEN

Även om det i det inledande skedet inte gick att komma överens var givetvis båda parter medvetna om att ett avtal måste träffas innan koncessionstidens utgång. Därför fortsatte första avdelningen arbeta på egen hand med ett utförligt förslag. Förhandlingarna kom i gång igen under våren och då var det staden som tog initiativet. Då presenterades konsortiet förslag till koncession, bolagsordning för ett nytt bolag och avtal mellan staden och bolaget.

Den 12 april höll norra bolaget sin ordinarie bolagsstämma.⁵⁹ Till protokollet bilades en skrivelse till aktieägarna, där förhandlingarna berördes i allmänna ordalag:

Emellertid har ett bankkonsortium, som bildats i syfte att medverka till ordnande av spårvägsfrågan, med styrelsen enats om hufvuddragen af en uppgörelse, på grund hvaraf konsortiet till drätselnämnden ingifvit ett anbud om bildande af ett nytt bolag, hvars halva aktiestock utan afgift skulle tillfalla staden såsom ersättning för koncessionen å spårvägsdriften samt på villkor i öfrigt, som i anbudet framlades. Vid sidan av detta förslag formäles ett annat förslag inom nämnden hafva uppgjorts.

Den skriftliga informationen till ägarna var som framgår av citatet inte särskilt utförlig. Ändå fick styrelsen stämmans enhälliga förtroende att driva förhandlingarna vidare. Frågan ajournerades till fortsatt ordinarie bolagsstämma som skulle hållas på kallelse av styrelsen när ett eventuellt avtal blivit färdigt.

Att det var staden som nu hade initiativet i de fortsatta förhandlingarna framgår av styrelsens skrivelse till banken av den 19 april.⁶⁰ Där godkändes för det första de modifikationer i avtalet som framkommit i förhandlingarna mellan staden och konsortiet och för det andra utsträckte styrelsen sitt anbud till den 15 juni.

I och med det klartecknet från bolagets sida kunde drätselnämndens första avdelning dagen därpå, den 20 april, lämna sitt betänkande. Avdelningen grundade sitt ställningstagande på omfattande utredningar med syftet att utröna hur stadens intressen bäst borde tillgodoses, samt de förhandlingsresultat som uppnåts.⁶¹

Först konstateras att rent kommunal drift har sina uppenbara fördelar, rent spårvägstekniskt sett. Det gör det lätt att anpassa verksamheten efter de behov invånarna har. Erfarenheter från andra större samhällen visar

⁵⁹ SNS bolagsstammoprotokoll, SSA.

⁶⁰ SNS avgående skrivelser, SSA

⁶¹ SSF 1915, B Nr 40, s. 2-14.

dock att kommunal spårvägsdrift tenderar leda till att de ekonomiska målen får stiga åt sidan för andra mål som kommunen kan tänkas ställa upp. Större fördelar nås om företaget får inslag av enskilt affärsintresse, reglerat och samordnat med stadens intressen. Det ger bättre förutsättningar för företagets ekonomiska avkastning, utan att åsidosätta de kommunala önskemålen, menade avdelningen.

Således föreslogs privat-kommunalt ägande, under övertygelsen att stadens ekonomiska, trafiktekniska och sociala intressen därmed bäst tillvaratogs. De goda erfarenheterna från samägandet i södra bolaget och att bankkonsortiet i sitt anbud från december förespråkade samägande, såg avdelningen som bekräftelser av forslagets riktighet.

I sammandrag var huvuddragen av forslaget följande: Ett nytt bolag startas och övertar stadens Brommalinje och från den 31 december 1916 de anläggningar och trafik som sköts av norra bolaget inom Stockholms stad, inklusive linjen till Haga södra grindar. Aktiekapitalet om 20 000 000 delas lika i två serier. Serie A, preferensaktier, går till de privata, men staden förbehåller sig rätten att fördela aktier för 2,5 miljoner, för att även andra privata intressenter än de som har kontakter med konsortiet skall ges möjlighet att bli delägare. Serie B, stamaktier, ges till staden som ersättning för 30 års koncession. Staden ges rätt till förtida inlösen av aktierna i serie A efter 10, 15, 20 eller 25 år, eller vid koncessionstidens slut. Utdelning ges först till preferensaktierna intill 6% av nom aktiekapitalet inom serien, därefter till stamaktieägarna intill 6% av nom aktiekapitalet. I den mån utdelningsbara medel återstår delas dessa lika intill 10% av aktiekapitalet. Utdelas ännu mer skall ägarna av stamaktierna få dubbelt mot preferensaktieägarna av det överskjutande beloppet. Styrelsen består av åtta ledamöter. Av dessa utses en av överståthållareämbetet, fyra av ägarna av aktieserien A och tre av serien B. VD utses av de fyra ledamöterna valda av serie A.

Bolaget ges skyldighet att, utan ersättning från staden, medge samtrafik med andra bolag, både vad gäller gemensamma linjer och med vagnar på varandras spår. Krav ställdes på bolaget att anlägga nya linjer utan ersättning.

Avdelningen kommenterade nöjt sitt arbete. Genom detta avtal *"har avdelningen trots sig finna en lösning av frågan, som bör anses vara för staden synnerligen tillfredsställande."*⁶² Och vidare:

⁶² Ibid., s 10.

Det enskilda initiativet och det enskilda ekonomiska intresset har lämnats tillräcklig rörelsefrihet för att detsamma skall kunna tillföra företaget de fördelar, som förväntas av dem, som icke gilla rent kommunal drift av spårvägsanläggningarna.⁶³

Anbudet grundades på förhandlingarna med bankkonsortiet, men det gick inte att få Stockholms Enskilda Bank att godta villkoren. I stället slöts avtal mellan drätselnämnden och bankerna Skandinaviska Kreditaktiebolaget och Stockholms Handelsbank, under villkor att avtalet gillades av fullmäktige.

Enskilda Banken skrev i ett brev också det daterat den 20 april att man tagit del av förslaget till avtal, men inte vill skriva under det.⁶⁴ Det förslag som banken själv varit med om att skriva var bättre, tyckte man och hade flera invändningar mot det nya förslaget. Banken stod fast vid att också Råsundalinjen borde ingå i köpet. Bestämmelserna om styrelsens sammansättning och stamaktiernas rösträtt byggde inte på affärsmässiga grunder, utan var som banken skrev *’förtäckt kommunaldrift’*, ett uttryck som skulle komma igen i de efterföljande debatterna. För att lägga tyngd bakom orden säger banken att om det skall kunna bli någon samtrafik mellan norra och södra spårvägsnäten krävs att kommunen och bolaget nu gör upp i samförstånd. Slutligen meddelar banken att man ställer upp för fortsatta förhandlingar utifrån dessa premisser och att bolaget ställer sig positivt till vissa förändringar i det föreliggande avtalet.

Mot det här beslutet i drätselnämndens första avdelning reserverade sig gemensamt *Otto Järte*, Arbetarepartiet och *Carl Lidman*, De frisinna. De anslöt sig till de tekniska lösningarna men förespråkade helt kommunal ägo och drift.⁶⁵

ETT TREDJE FÖRSLAG FRÅN BEREDNINGsutskottet

När första avdelningen klargjort sin åsikt i spårvägsfrågan insåg högerns ledamöter i beredningsutskottet att förslaget inte gick på deras linje. De såg till att förhandlingarna kom i gång igen.

Bolagsstyrelsen skrev till banken den 25 maj och konstaterade att förhandlingarna som forts med anledning av breven daterade den 30 november och 19 april kört fast men tagits upp på nytt.⁶⁶ Bolaget bilägger egna förslag till koncession, stiftelseurkund och bolagsordning. Samma dag skickade banken en skrivelse till beredningsutskottet där de erbjuder sig att

⁶³ Ibid.

⁶⁴ SSF 1915, B Nr 40, s. 109-111.

⁶⁵ SSF 1915, B Nr 40, s. 14.

⁶⁶ SSF 1915, B Nr 56, ss. 2-54.

medverka till en lösning i enlighet med de förslag som utarbetats av ledamöter inom beredningsutskottet. I brevet biläggs bolagets förslag. Bolaget håller fast vid att sälja alla tillgångar, även anläggningarna i Råsunda.

Ett genombrott i förhandlingarna skedde genom en skrivelse från banken till beredningsutskottet fyra dagar senare, den 29 maj⁶⁷. Där avstår bolaget från kravet att inkludera Råsundalinjen med kringanläggningar och erbjuder sig i stället att utarrendera samma tillgångar under fyra år. Det skulle ge bolaget tid att i lugn och ro utreda vad som var den bästa lösningen inför framtiden.

Det här röjde vägen för den ovanliga vändningen att beredningsutskottet gick emot första avdelningen och lade fram ett helt eget förslag, utarbetat tillsammans med Stockholms Enskilda Bank. Den 4 juni lämnade beredningsutskottet sitt utlåtande.⁶⁸ Utskottet håller med om att ett privatkommunalt bolag är den bästa lösningen, men tycker att avdelningens förslag ger de kommunala intressena alltför stor vikt på bekostnad av de enskilda. Bolaget behöver större inbyggd säkerhet mot obehöriga inflytelser på verksamheten, skrev man.

Utskottet hade uppfattningen att det vore våghalsigt att påbörja omfattande nybyggnationer under dåvarande förhållanden, då krig härjade i grannländerna och stor osäkerhet rådde om framtiden. Det var svårt att säkert säga något om priser och tidsplaner för nybyggen, så risken var stor att avdelningens beräkningar skulle överskridas i båda avseendena. För att få en lättare och mjukare övergång tyckte utskottet att det nya bolaget kunde överta de anläggningar som användes och som bevisligen fungerade. Om anläggningarna köptes till rimliga priser kunde dessa sedan brukas så länge det var ekonomiskt skäligt. När motparten nu erbjudit sig att utarrendera Råsundalinjen med verkstäder och vagnhallar, under fyra år från den 31 dec 1916, anslöt sig utskottet till det förslaget. Det skulle ge bolaget tid att överväga vad som var den bästa lösningen och tidsfristen skulle räcka för att genomföra nybyggnader närmare centrum.

I betänkandet accepterade beredningsutskottet i stort sett helt igenom Enskilda Bankens, egentligen spårvägsbolagets, förslag till stiftelseurkund, bolagsordning och koncession. Beslutet var kontroversiellt och togs inte enhälligt. Oenigheten framgår av de särskilda yttranden och reservationer som fogades till betänkandet:

Fullmäktiges och beredningsutskottets ordförande *Sixten von Friesen*, Allmänna valmansförbundet, den mest inflytelserike av alla ledamöter, ha-

⁶⁷ Ibid.

⁶⁸ SSF 1915, U Nr 136.

de motvilligt lagt sin röst for forslaget, for det var det enda som hade utsikt att gå igenom fullmäktige. Ett forkastande av forslaget skulle inneburet risk att hela frågan fallit, ansåg han. För hans egen del hade han hellre sett att första avdelningens forslag realiserades, for det tillvaratog bättre stadens intressen.

Också Allmänna valmansförbundets *Axel Borgström*, som även satt i drätselnämndens första avdelning, hade följt partilinjén, men var inte helt nöjd med innehållet. Han hade hellre sett hårdare regler for koncessionens längd och förtida inlösen och större krav på utvidgning av bannätet. De frågorna var bättre skrivna i avdelningens forslag, tyckte han.

Thore Thelander, De frisinna de, hade röstat mot forslaget och reserverade sig mot beslutet. Han stod på partiets linje att det teoretiskt sett vore bättre med kommunal drift, men han insåg att det var svårt att genomfora. Därför godtog han första avdelningens forslag till blandad drift, som han tyckte tillvaratog kommunens berättigade intressen så långt det var möjligt. Motforslaget från Enskilda Banken ville han inte anta, for det gav onödiga eftergifter till formån for det enskilda intresset. Han skrev att kommunens representanter hade i uppdrag att tillgodose kommunens intresse, "*och ingen behöver väl frukta, att icke tillräckligt starka krafter skola vaka över tillgodoseendet av de enskilda intressena.*"

Arbetarepartiets representanter *Gerhard Magnusson*, *Fredrik Nilsson* och *Fredrik Ström* gjorde en gemensam reservation. De höll fast vid partiets ståndpunkt att spårvägarna borde överforas i kommunens fulla ägo och kommunala drift.

*

Medan spårvägsfrågan behandlades hölls flera protestmöten runt om i staden. Ett av dem hölls i Odeonsalen fredagen den 11 juni och det var enligt den frisinna de fullmäktigeledamoten Erik Forsberg mycket talrikt besökt. Genom att han vid ett av fullmäktigesammanträdena läste upp den resolution som antogs vid mötet fördes den in i protokollet blev bevarad. Såväl texten som själva företeelsen är så intressanta att resolutionen här återges i sin helhet:

Mötet vill på det bestämdaste uttala sig emot att stadens intressen i norra spårvägar-na tillspillologivas i sådan utsträckning, som med antagande av det av berednings-utskottet nu framlagda forslaget skulle bliva följden. Då denna for hela kommunen och sarskilt Södermalm och de avlägsnare belägna delarna av staden så ytterst viktiga fråga ej nu på grund av partiställningen inom stadsfullmäktige kan lösas på det sätt, att staden själv ombesörjer driften, vill mötet på det kraftigaste protestera emot varje som helst eftergift åt de enskilda intressena utöver vad drätselnämndens första avdelnings forslag innehåller.⁶⁹

Att sådana möten hölls tyder enligt min mening på det fanns ett engagemang i spårvägsfrågan även bland de många medborgare som inte själva hade någon direkt möjlighet att påverka beslutet.

FULLMÄKTIGE TAR UPP FRÅGAN

Stadsfullmäktige möttes på kvällen måndagen den 14 juni, som vanligt under den här perioden i börshuset vid Stortorget. Av de 100 stadsfullmäktigeledamöterna närvarade alla utom en. "*Herr överståthållaren var vid sammanträdet tillstädes*", som det står i protokollet.⁷⁰ Alla de församlade makthavarna var män utom fem kvinnor. Till formen var det inget ovanligt med mötet, men alla i salen var medvetna om vikten av kvällens huvudfråga. Det skulle bli ett långt sammanträde...

Principfrågan om balansen mellan kommunalt och enskilt inflytande

Först ut på talarlistan var *Herman Lamm*, ordföranden i drätselnämndens första avdelning.⁷¹ Han hade den senaste tiden utsatts for stora påfrestningar och nu var stunden inne for honom att försvara första avdelningens forslag, som utsatts for hårdhänt kritik.

Lamm inledde med att försvara helt kommunala spårvägar. Han såg kommunikationerna som ett av de viktigaste områden en kommun bör ägna sin uppmärksamhet, näst efter vatten, gas och el. Kommunens tillväxt och utveckling beror nämligen i väsentlig grad på hur kommunikationerna ordnas. Den åsikten, sade Lamm, delades av många nationalekonomer. Som exempel valde han den unge Gustav Cassel. I sin bok *Socialpolitik* nämner han Stockholms förhållande till sina spårvägar⁷². Lamm sade att

⁶⁹ SSF 1915, Y, s. 562f.

⁷⁰ SSF 1915, P, s. 183.

⁷¹ Grosshandlaren Herman Lamm, De frisinnade, var genom ordförandeskapet i drätselnämndens första avdelning den enskilde medborgare som hade störst inflytande över stadens finanser. (*Stockholms Stadsfullmäktige 1913-1938.*)

⁷² Cassel, G., *Socialpolitik*.

Cassel faller "så att säga en dom över Stockholm".⁷³ Vad Cassel skriver, som också Lamm återgav är att "*äfven i Stockholm utlämnar man ännu spårvägsprivilegiet till fritt utnyttjande af ett enskildt bolag, som också förstår att använda det till en ganska ordentlig beskattning af allmänheten*"⁷⁴. Den boken skrevs under den första kommunaliseringens debatt kring Stockholms spårvägar, i samband med att elektrisk drift infördes på det norra nätet. Den gången, sade Lamm, var enda möjligheten till påverkan att köpa hela verksamheten, eftersom koncessionen var löpande. "*Men varken köparen ville köpa eller säljaren ville sälja och så blev intet av.*"⁷⁵

Utgångspunkten för första avdelningen när koncessionen nu löpte ut var att staden skulle välja den bästa lösningen av problemet. Lamm sade att avdelningen alltid hade tänkt sig att staden själv skulle ta över spårvägarna, ett ställningstagande som baserades på de uttalanden som gjorts tidigare, bland annat efter 1903 års beslut.⁷⁶

För att få frågan ytterligare belyst hade Lamm talat med ett par kommunalmän i Malmö och Göteborg, två orter som redan tillämpade kommunal drift. Eftersom båda stödde honom återberättade han inför fullmäktige vad de hade sagt. Stadsingenjören i Malmö sade sig ha studerat frågan omsorgsfullt och han förespråkade helt kommunal drift. Han tyckte att staden ensam skall bestämma över sina gator och vägar. Med tanke på hur nära kommunikationspolitik hör till tomtpolitik bör båda områdena skötas av staden. Ordföranden för spårvägsbolaget i Göteborg kunde inte inse att Hildebrand i sin bok kunde få spårvägarna till att vara en dålig affär (se fotnot sid 15). Det stämde inte med de erfarenheter han hade. Lamm tog dessa uttalanden till stöd för sin egen syn på kommunalisering.⁷⁷

Men han sade sig inte vara någon "*principryttare*"⁷⁸ i frågan. Det han sökte var endast den lämpligaste lösningen, som kunde nås både genom kommunalt och enskilt ägande.⁷⁹ Med en god portion pragmatism sade Lamm att avdelningen behövde ett förslag som hade utsikter att passera genom stadsfullmäktige. Både inom fullmäktige och inom avdelningen fanns flera personer som ställde sig starkt kritiska till kommunalisering. Eftersom det var dåliga tider var det också bra för staden att mobilisera enskilt kapital. Det var utgångspunkterna när avdelningen formulerade sitt

⁷³ SSF 1915, Y s. 525.

⁷⁴ Cassel, G., a.a., s. 109.

⁷⁵ SSF 1915, Y s. 525f.

⁷⁶ Ibid., s. 527.

⁷⁷ Ibid., s. 527f.

⁷⁸ Ibid., s. 526.

⁷⁹ Ibid.

forslag till ett privat-kommunalt bolag. Man kom till den ståndpunkten att Stockholms stad skulle vara huvudmannen och ha starkt inflytande på ledningen, medan det enskilda skulle inbjudas att delta som preferensaktieägare och därmed medverka till att bolaget drevs så ekonomiskt som möjligt.⁸⁰

Som kommentar till det första forslag som lämnades in från bankerna, men som egentligen kom från norra bolaget, sade Lamm att det 'innebär, såvitt jag förstår, att Stockholms stad skulle liksom krypa in i det närvarande utvidgade spårvägsbolaget, den skulle slukas upp av en finansiell valfisk och alldeles försvinna utan att kunna på något sätt röra sig.'⁸¹

Efter Lamm gick ordet till Johan Östberg, beredningsutskottets vice ordförande.⁸² Han visste att han hade det politiska övertaget över Lamm och gick nu ut för att få honom och de övriga motståndarna att se med blida ögon på beredningsutskottets forslag.

Östberg ville tona ner skillnaderna mellan de båda forslagen. Båda innebar enligt hans mening i grund och botten att ett enskilt bolag startas där staden har nöjaktigt inflytande.⁸³ Huvudfrågan här var om spårvägarna skulle ha kommunal drift eller inte. Det var tydligt att Lamm satte kommunal drift främst, konstaterade Östberg. Han trodde att det var det som låg bakom att avdelningens förslag till bolag låg nära kommunal drift. Det går alltid att tvista om fordelarna med de olika lösningarna, sade han, men slutligen avgör ändå vars och ens ställning till det ekonomiska livet.⁸⁴

Östberg ansåg att socialdemokraterna "icke kan få nog av statlig och kommunal drift".⁸⁵ Han uppmanade alla från de andra partierna att vara extra betänksamma. Kommunalt spårvägsdrift kan lätt utsättas för oresonliga krav från anställda och allmänhet, menade han i likhet med Hildebrand.⁸⁶

Om Cassels uttalande drygt tio år tidigare sade Östberg att denne fördömde stadens skötsel av spårvagnarna då den gav dessa till ett enskilt bolag för "fritt utnyttjande".⁸⁷ Så har visserligen skett förut, men nu

⁸⁰ Ibid., s. 528f.

⁸¹ Ibid., s. 529.

⁸² Juris doktom och VD:n i Städernas Allmänna Brandstodsbolag Johan Östberg, Allmänna valmansförbundet, var fullmäktiges vice ordförande och därmed också vice ordförande i beredningsutskottet. (*Stockholms Stadsfullmäktige 1913-1938.*)

⁸³ SSF 1915, Y, s. 540.

⁸⁴ Ibid., s. 537f.

⁸⁵ Ibid., s. 538f.

⁸⁶ Ibid.

⁸⁷ Ibid., s. 538.

handlar det i beredningsutskottets förslag om hälftenbruk i ett privat-kommunalt bolag. Avtalet inrymmer en mängd villkor, uppställda med stadens bästa för ögonen, vilket gör att kommunen får stort inflytande och stora vinstandelar, menade Östberg.⁸⁸

Även om kommunala spårvägar fungerar på andra håll kunde man inte vara säker på att skulle fungera i Stockholm. Östberg tog upp en ordväxling som föll i debatten 1903. Hovrättsrådet greve von Rosen berörde då att Göteborg infört kommunal drift. Herr de Champs gav göteborgarna sina lyckönskningar och trodde att det skulle gå bra för dem. Han sade att Göteborg är ett affärssamhälle där man vet hur pengar, arbetskraft och tid sköts, men så är det inte i Stockholm. Det var en ståndpunkt som vice ordföranden höll med om.⁸⁹

Han tog också upp en sak som han fick lida för senare i debatterna. Han sade att med tanke på att Stockholms stad redan hade en så stor förvaltning att sköta om skulle det underlätta om man på något sätt kunde undgå att ta på sig också skötseln av spårvägarna.⁹⁰

Avslutningsvis sade Östberg att det inte kunde vara någon stor skandal eller ett förräderi att göra staden till hälftenägare i ett företag med förhoppningsvis god vinst och utsikter till inkomster, samtidigt som man nöjaktigt tillgodoser huvudstadens samfärdsel. Om man lämnar de starka orden åt sitt värde kan man vara säker på att beredningsutskottets förslag är en tillfredsställande lösning, menade han.⁹¹ Vill man, som första avdelningen säger att den vill, verkligen undvika kommunal drift, bör man följa utskottets förslag, *‘vilket är uppgjort icke för att i första rummet tillgodose något enskilt intresse, utan för att tillgodose kommunens intressen.’*⁹² Dessa båda intressen kan lämpligen förenas till bådads fromma, summerade han. Östberg yrkade på bifall till beredningsutskottets förslag, men han personligen lämnade sitt stöd för hårdare regler i vissa punkter.⁹³

En sammanfattning och recension av Östbergs anförande gav *Allan Cederborg*.⁹⁴ Som han uppfattade Östberg menade denne att ingenting i beredningsutskottets förslag var dåligt, eftersom det gav staden stora inkomster alla år framåt. Cederborgs kommentar: *“Jo, visst är skada skedd, därför*

⁸⁸ Ibid.

⁸⁹ Ibid., s. 539.

⁹⁰ Ibid.

⁹¹ Ibid., s. 545.

⁹² Ibid., s. 546.

⁹³ Ibid.

⁹⁴ Juristen Allan Cederborg, De frisinna, var rådman i Stockholms rådhusrätt och suppleant i beredningsutskottet. (*Stockholms Stadsfullmäktige 1913-1938.*)

att här har förelegat ett bättre bud för staden och ett bud ekonomiskt säkerställt. Däri ligger skadan.“⁹⁵

Carl Lidman, som var en av reservanterna i första avdelningen, formulerade en stabil utgångspunkt för de fortsatta diskussionerna.⁹⁶ Enligt hans synsätt hade spårvägarna två huvudsakliga uppgifter. Dels att tjäna stadens kommunikationsbehov och de kunde då jämföras med stadens försörjning med vatten, gas och elektricitet, dels att utgöra ett medel för stadens utveckling. Med de utgångspunkterna, ansåg han, "följer därav med nödvändighet, att staden bör råda över spårvägsväsendet och inte tvärtom."⁹⁷

Den förste socialdemokraten som fick ordet i debatten var Erik Palmstierna.⁹⁸ Hans och partiets huvudargument var att kommunal drift inte givits någon ordentlig behandling, varken i första avdelningen eller i beredningsutskottet. Palmstierna räknade upp andra städer i Sverige som hade kommunala spårvägar: Göteborg, Malmö, Norrköping, Gävle, Helsingborg och Jönköping. Han frågade om det fanns några sakliga skäl som talade emot kommunal drift.⁹⁹ Vad som ligger i bakgrunden, sade han, är ett illa underbyggt antagande att den kommunala driften skulle vara olämplig ur rent ekonomisk synpunkt. För att gendriva detta drog han upp en rad exempel från engelska och tyska städer där han visade att kommunala spårvägsbolag skötts väl så bra som i städerna med privata spårvägar.¹⁰⁰ Han diskuterade ett uttalande som antagits vid tyska stadsförbundets kongress och som tydligt tog avstånd från ett förslag i samma riktning som beredningsutskottets.

Så ser man i det landet på kommunaliseringen. Där betraktas den icke som ett spöke, som lyftes fram i valtid, utan man ser den med sakligt lugn och tager endast hansyn till vad som gagnar kommunen. Om erfarenheten ger vid handen, att det gagnar kommunen, så ryggas man icke tillbaka för några partisynpunkter.¹⁰¹

⁹⁵ SSF 1915, Y, s. 586f.

⁹⁶ Folkskolläraren Carl Lidman, De frisinnade var ledamot i drätselnämndens första avdelning. (*Stockholms Stadsfullmäktige 1913-1938.*)

⁹⁷ SSF 1915, Y, s. 560.

⁹⁸ Tidigare sjöofficeren, friherre Erik Palmstierna var en udda person i det socialdemokratiska partiet vid den här tiden. Han var också riksdagsman och blev senare statsråd; hade en kort tid posten som utrikesminister i den första Brantingska regeringen 1920. (Larsson, Y., *På marsch mot demokratin. Från hudragradig skala till allmän rösträtt*, s. 496.)

⁹⁹ SSF 1915, Y s. 546.

¹⁰⁰ Ibid., s. 547-49.

¹⁰¹ Ibid., s. 549.

Även liberalen *Thore Thelander* berörde högers rädsla för kommunalisering.¹⁰² Han tog avstånd från det Östberg sagt om kommunalisering. "Det är ett spöke, som kallats fram för att skrämma en stor del av högerpartiet och det är detta påstående, som drivit många av högern till beredningsutskottets förslag."¹⁰³

Också *Erik Forssberg* ställde sig kallsinnig till högers argumentation.¹⁰⁴ "Jag kan icke kanna mig på något djupare sätt imponerad av de skräckmålningar, som upprullats av motståndarna till denna anordning [kommunaliseringen] i fråga om de olyckliga påföljder, som därav skulle inträffa."¹⁰⁵ Att personalen skulle ställa orimliga krav oroade inte Forssberg. Om spårvägspersonalen Er bra betalt gagnar det hela staden, sade han.¹⁰⁶

Carl Lidman var också bland dem som inte lät sig övertygas av högers apeller. Han sade att:

när det anses, att man efter tagen kännedom om har föreliggande handlingar och aktstycken skall på förståndets väg komma till det resultatet, att hansynen till stadens bästa kräver antagandet av det förslag, som framlagts av majoriteten inom beredningsutskottet, då begär man det orimliga av en normalt arbetande hjärna. Nej därtill måtte krävas en särskild uppenbarelse eller förnuftsfullständiga tillfångatagande under tron på de auktoriteter, som gjort sig gällande inom beredningsutskottet¹⁰⁷

Ytterligare en av Lamms partikamrater, *Halfred von Koch*, anslöt sig till stödtrupperna.¹⁰⁸ Han var en av de äldre i fullmäktige och hade varit med vid beslutet 1903. Sedan dess hade han sett fram emot det här ögonblicket, som han sade, med förhoppningen att stadsfullmäktige skulle inse frågans vikt och med ett bestämt grepp börja en ny utveckling. Nu insåg han att han inte skulle få sin vilja igenom den här gången heller.¹⁰⁹ Skulle beredningsutskottets förslag gå igenom såg han det som "ett misstag som är så stort, att det icke synes kunna repareras, förrän en hel generation gått un-

¹⁰² Ingenjören *Thore Thelander*, De frisinnade, hade egen ingenjörsfirma och var ledamot i beredningsutskottet. (*Stockholms Stadsfullmäktige 1913-1938.*)

¹⁰³ SSF 1915, Y, s. 558.

¹⁰⁴ Kamreraren *Erik Forssberg*, De frisinnade var direktör i Forssbergs fastighetsbolag. Han kom senare att sitta mer än 20 år i spårvägsstyrelsen. (*Stockholms Stadsfullmäktige 1913-1938.*)

¹⁰⁵ SSF 1915, Y, s. 562.

¹⁰⁶ Ibid.

¹⁰⁷ Ibid., s. 561,

¹⁰⁸ Redaktören *Halfred von Koch*, De frisinnade, hade ett särskilt intresse för sociala frågor och arbetade för Social tidskrift. (*Stockholms Stadsfullmäktige 1913-1938.*)

¹⁰⁹ SSF 1915, Y, s. 606f.

dan, ett misstag, som visar sig förhindra huvudstadens utveckling och bostadsfrågans lösning.¹¹⁰ I ett försök till förklaring hur det nu kunde gå så illa sade han:

Men det förefaller mig, som om det skulle ligga ett beständigt olycksöde över Stockholms stads representanter, när de skola fatta ödesdigra beslut. Än är det, som om det rådde brist på framsynthet, än är det, som om det rådde brist på kunskap, än är det, som om samhällsintresset vore fördunklat genom teorier angående vissa krafters överlägsenhet över det kommunala. Jag tvekar icke att påstå, att det förslag, som framlagts av beredningsutskottet, vittnar om bristande framsynthet och samhällsanda. Jag finner det på väsentliga punkter fullständigt stå i strid med samhällsintresset, och jag kan omöjligt giva det min röst. Jag vill fråga stadsfullmäktige, som en längre tid tillhört denna församling, om någonsin ett förslag som detta, ett så viktigt och betydelsefullt förslag fått ett så utomordentligt dåligt försvar som det ifrågavarande.¹¹¹

Inom högerpartiet fanns också några som faktiskt var tveksamma till beredningsutskottets förslag. *Berndt Romare* ville, liksom von Koch, vrida blicken tillbaka till 1903.¹¹² Den gången blev han besviken över att staden inte fick någon gottgörelse för de högre vinstutsikter som elektrifieringen gav. Efter det misstaget var det nog många som tänkte att när koncessionen utlöper, då skall vi se till att staden får rättvis ersättning för monopollet, sade Romare. Inte många tänkte sig något annat än kommunal drift, fortsatte han. Även de mest konservativa ledamöterna var på det klara med det. När nu beslut i frågan skulle fattas igen ville Romare att staden skulle få största möjliga fördel av spårvägsdriften, men kommunal drift ville han inte ha. Därför stödde han i första hand avdelningens förslag.¹¹³

Stöd fick Lamm också av *Gustaf Welin*.¹¹⁴ Han reagerade mot att första avdelningens förslag av och till betecknats som Lamms eget. Welin var en av ledamöterna och han påminde om att förslaget antagits av hela avdelningen, utom av de två som ville ha kommunaldrift. Det är inte Lamms förslag. Det är vårt! var Welins budskap. Han sade att samarbetet i avdelningen visserligen var gott, men att ordförandens ord för den skull inte stod oemotsagda.

¹¹⁰ Ibid., s. 608.

¹¹¹ Ibid., s. 607.

¹¹² Direktören Berndt Romare, Allmänna valmansförbundet, var VD i Stockholms Stads Brandförsäkringskontor. Han var ledamot i drätselnämndens första avdelningen och i styrelsen för södra bolaget. (*Stockholms Stadsfullmäktige 1913-1938.*)

¹¹³ SSF 1915, Y, s. 563f.

¹¹⁴ Trafikdirektören vid SJ Gustaf Welin, Allmänna valmansförbundet, var av yrket kunnig i trafikfrågor. Han var ledamot i drätselnämndens första avdelning. (*Stockholms Stadsfullmäktige 1913-1938.*)

Arbetarepartiets *Fredrik Nilsson* fällde en kommentar till det Hildebrand skrev i sin bok om att minimera antalet kommunalanställda **valmän**.¹¹⁵ Han kunde inte se några avskräckande exempel från vare sig vattenlednings- eller belysningsverken eller några andra kommunala inrättningar, vilka skulle ge stöd åt Hildebrands tes. Skulle dennes linje följas skulle kommunen varken ha folkskolor, polis, sjukhus eller brandkår. Hildebrands tal är alltså inte på något sätt befogat, avslutade Nilsson.¹¹⁶

Carl Lindhagen kritiserade högerpartiet för att inte hålla sina vallöften.¹¹⁷ Vid det senaste valet, hävdade Lindhagen, utdelades ett tillkännagivande att "*Allmänna valmansförbundet uttalar sig mot varje förlängning av norra spårvägsbolagets koncession.*"¹¹⁸ Visserligen står det Stockholms Spårvägar istället för Stockholms Nya Spårvägsaktiebolag i nya koncessionsförslaget, men det kommer på ett ut, menade Lindhagen. "*Ty det är i sak samma bolag i båda fallen.*"¹¹⁹

Också i högerns partiprogram fanns, enligt liberalen *Erik Forssberg*, en punkt mot en förlängning av norra bolagets koncession. Han höll med de som sade att beredningsutskottets förslag ändå var en sådan förlängning, under en annan benämning.¹²⁰

De högerns män som stödde beredningsutskottet höll sig ganska passiva i den här debatten, utöver Östberg som ju företrädde utskottet. De visste att de hade makten i sin hand: Om alla inom partiet höll ihop skulle de utan vidare få igenom förslaget. Det gjorde att inte så många av dem tog till orda för att försvara Östberg och beredningsutskottet.

En som gjorde det var *Josef Norén*.¹²¹ Han sade att det inte var frågan om något kompromissförslag från beredningsutskottets sida. Det hade genomgått noggrann prövning och som det var formulerat ansåg han att det gav staden större fördelar än första avdelningens förslag. Han sade att vi som utarbetat det har endast brytt oss om stadens sanna bästa.¹²²

¹¹⁵ Bibliotekarien Fredrik Nilsson, Arbetarepartiet var ursprungligen typograf, men kom att arbeta sin mesta tid vid olika bibliotek. Han var ledamot i beredningsutskottet. (*Stockholms Stadsfullmäktige* 1913-1938.)

¹¹⁶ SSF 1915, Y, s. 580.

¹¹⁷ Juristen Carl Lindhagen, Arbetarepartiet, var rådhusrättens ordförande, alltså stadens borgmästare. Tidigare hade han tillhört De frisinnade. (*Stockholms Stadsfullmäktige* 1913-1938.)

¹¹⁸ SSF 1915, Y, s. 600.

¹¹⁹ Ibid.

¹²⁰ Ibid., s. 562.

¹²¹ Byggnadsingenjören Josef Norén, Allmänna valmansförbundet, var suppleant i beredningsutskottet. (*Stockholms Stadsfullmäktige* 1913-1938.)

¹²² Ibid., s. 601f.

Mer substans i argumenten hade *Sten Stendahl*. Han var en av högermännen i beredningsutskottet och en av dem som arbetat fram förslaget, kanske den som hade påverkat det allra mest. Han slog fast att "*Vänstern vill kommunalisera spårvägsdriften, högern vill det icke.*"¹²⁴ Därför kunde högern inte acceptera första avdelningens förslag, för det var inget annat än kommunal drift, hävdade Stendahl. Det han hade att invända var att förslaget gav staden rätt att, genom sin rösträtt vid bolagsstämman, ge styrelsen detaljinstruktioner om den dagliga driften; instruktioner som styrelsen enligt lag måste följa. "*Såvitt jag förstår, är detta icke något annat än kommunal drift i kapprock, en kapprock, som första avdelningen har förlänat sittförslag i aktiebolagsform.*"¹²⁵

Stendahl fick en kommentar från *Fredrik Ström*.¹²⁶ Han kontrade med att "*det andra förslaget icke är blandad drift, utan det är enskild drift i kapprock.*"¹²⁷ Även om det tycks vara frågan om pajkastning parterna emellan visar det hur de motstående lägren uppfattade varandras synpunkter.

Stendahls argument bemöttes av Arbetarepartiets *Victor Karlsson*.¹²⁸ Han sade att samma möjlighet till detaljstyrning som låg i första avdelningens förslag redan existerade inom gas- och elektricitetsverket. Där hade staden inte detaljstyrt på det sätt som Stendahl var rädd för, så Karlsson tyckte att oron var överdriven.¹²⁹

Kommunens makt över bolagets styrelse

Nära kopplad till principfrågan var frågan om hur många styrelseledamöter staden skulle få i bolaget. *Fredrik Ström* tyckte att stadens makt fuskades bort i beredningsutskottets förslag. Som det var skrivet skulle de privata utse fyra ledamöter och staden tre. Av dessa tre trodde han att högern med säkerhet själva skulle utse två. Det blev då sex aktieägare och högermän,

¹²³ Grosshandlaren Sten Stendahl, Allmänna valmansförbundet, var ledamot i beredningsutskottet. Han hade en stark ställning partigruppen och vadärmed en av dem som hade mest inflytande över stadens politik. (Larsson, Y., a.a., s. 374)

¹²⁴ SSF 1915, Y, s. 603.

¹²⁵ Ibid.

¹²⁶ Tidningsmannen Fredrik Ström, Arbetarepartiet, var socialdemokraternas partisekreterare. Han var suppleant i beredningsutskottet. (*Stockholms Stadsfullmäktige 1913-1938.*)

¹²⁷ SSF 1915, Y, s. 611.

¹²⁸ Victor Karlsson var ursprungligen snickare, men fick 1915 arbete som assistent i Socialstyrelsen. Han var suppleant i beredningsutskottet. (*Stockholms Stadsfullmäktige 1913-1938.*)

¹²⁹ SSF 1915, Y, s. 618.

vilka Ström utgick från skulle hålla samman, och en representant för den övriga befolkningen i staden.¹³⁰ *“Jag förstår icke, att man verkligen kan försöka inbilla oss, att det här är till fördel för staden”,*¹³¹ summerade Ström.

Högerns *Gustaf Welin*, som stod bakom avdelningens förslag, dementerade att det skulle innebära fortäckt kommunaldrift (‘jämfor också sidan 22), eftersom det föreskrev att företagets VD skulle utses av de enskilda. Han sade att *“det talet, att drätselnämndens första avdelnings förslag skulle vara en fortäckt kommunalisering, är ett fåvitskt tal.”*¹³²

Samtrafiken mellan norra och södra stadsdelarna

Bland befolkningen var troligen samtrafiken mellan bolagen det viktigaste med spårvägsfrågan. Många hoppades att problemet med övergång nu skulle få sin lösning. *Thore Thelander*, De frisinnade, sade att söderborna blivit förbittrade över att beredningsutskottets förslag utlovade ersättning till nya bolaget för samtrafik med södra. Oron sprider sig för att samtrafiken av kostnadsskäl aldrig kommer att bli av, vilket vore mycket allvarligt, ansåg Thelander. *“Ty samtrafikfrågan är så avgörande, vad beträffar de södra delarna av Stockholm och för övrigt stadens omgivningar i allmänhet, att det helt enkelt för dessa är en livsfråga.”*¹³³

Också *Erik Forssberg* hade tappat hoppet på en lösning i samtrafikfrågan, som han ansåg borde uppnått nu. Han kunde inte förstå hur någon söderbo i fullmäktige kunde rösta för beredningsutskottets förslag.¹³⁴

Carl Lindhagen tyckte att det var orimligt att betala ersättning till bolaget för samtrafiken. Han spetsade till saken och sade att skrivningen måste avse ersättning mellan bolagen och att detta måste skrivas tydligare i texten.¹³⁵

Högerns *Otto Höglund* försvarade arrangemanget med ersättning.¹³⁶ Han menade att det skulle vara fråga om ersättning för någonting. Det som ges ut kommer att motsvaras av vad som kommer in och då är det inte så farligt, menade Höglund.¹³⁷

¹³⁰ Ibid., s.51 1f.

¹³¹ Ibid., s. 612.

¹³² Ibid.,s.585.

¹³³ Ibid.,s.556.

¹³⁴ Ibid.,s.562.

¹³⁵ Ibid., s. 598f.

¹³⁶ Grosshandlaren och fil doktorn Otto Höglund, Allmänna valmansförbundet satt även i riksgäldsfullmäktige. (*Stockholms Stadsfullmäktige 1913-1938.*)

¹³⁷ SSF 1915, Y, s. 626.

Råsundalinjen med hallar och verkstäder

Av allt arbete som första avdelningen lade ned på sitt förslag låg enligt *Herman Lamm* det mesta på det tekniska området. Man fördjupade sig inte så mycket i ägarfrågan som man inte såg några problem med, utan koncentrerade sig på att få en effektiv trafik i det nya bolaget. Det gjordes stora undersökningar kring lokaliseringen av bolagets verkstäder och vagnhallar. Utgångspunkten var som *Lamm* sade att "*Råsundaanläggningen har icke tillkommit i något spårvägens intresse, utan den är @amkallad av andra syften*".¹³⁸

I beredningsutskottets förslag ingick att linjen till Råsunda och anläggningarna där skulle arrenderas under fyra år. *Johan östberg* sade i sitt anförande att han själv från början inte ville ha med Råsundalinjen i affären, men i och med att arrendet blev möjligt ändrade han sig. Det är ju kanske inte alldeles säkert att de nybyggnationer som avdelningen föreslagit hinner bli klara i tid och därför är det klokt med arrende, menade han.¹³⁹

Lamm sade att Råsundalinjen hade fått för högt pris i beredningsutskottets avtal. Till det priset fanns det inga möjligheter att få den lönsam.¹⁴⁰ Han sade dessutom att det var en bluff att arrendet skulle ge staden rådrum att se över lösningen i framtiden, eftersom det var bolaget och inte staden som skulle komma att bestämma vad som skulle ske efter de fyra årens arrende. I bolaget hade de enskilda givits majoritet i styrelsen och det ena aktieslaget hade vetorätt över det andra i sådana här frågor. Aktieägarna kommer att vilja skydda sina intressen i Råsunda, så stadens önskemål om nya hallar kommer inte att kunna drivas igenom i bolaget. "*Jag kan inte neka till, att jag hyser viss beundran för det finurliga och intelligenta sätt, varpå detta är gjort*".¹⁴¹

Mot detta sade *östberg* att det privata intresset inte alls självt kan besluta om inköp av Råsundalinjen i framtiden. Det finns två skäl till det. Dels krävs ändring i bolagsordningen, vilket i sin tur kräver båda aktieseriernas medgivande. Dels krävs båda seriernas medgivande vid alla köp av fast egendom. Däremot var det riktigt som *Lamm* sade att de enskilda har rätt att gå emot staden i köp av nya hallar, men då kan bolaget hyra samma anläggningar av staden. Eftersom kommunen i praktiken alltid kommer att ha egen majoritet på bolagsstämmorna, det går ju inte att uppamma precis samtliga av de privata aktieägarna, kan kommunen utöva sin ägarmakt på

¹³⁸ Ibid., s. 527.

¹³⁹ Ibid., s. 541.

¹⁴⁰ Ibid., s. 53 1.

¹⁴¹ Ibid., s. 532.

det viset. Därmed finns ingen anledning att ta Lamms invändning till in-teckning för att tveka över att biträda utskottets hemställan, sade Öst-berg.¹⁴²

Den här ordtvisten kommenterades av *Allan Cederborg*. Han sade att det inte fick råda något tvivel om detta, utan det måste "*både tydligare och säkrare än som här skett uttalas att det icke utan bolagsstämmas med-givande inom bägge serierna eller icke i annan ordning än genom en änd-ring av bolagsordningen kan komma ifråga att fortsätta arrendet av Rå-sundalinjen*".¹⁴³ Han varnade också för lojalitetsbanden med det gamla bolaget och dess andra intressen i Råsunda.¹⁴⁴

Palmstierna var djärvare och sade att beredningsutskottet gjort den här skrivningen för att rädda råsundaspekulationen åt aktieägarna i norra bola-get. Han trodde att arrendelösningen inte skulle leda till annat än framtida inlösen av hela Råsundalinjen.

Koncessionens längd

Första avdelningen ville inte ha en alltför lång koncessionstid och föreslog därför 30 år. Om beredningsutskottets höjning till 40 år sade *Herman Lamm* att det är en lång tid att vänta på att få ändra i verksamheten. Orda-grant: "*Då sitter man där, bolaget spelar kaxe och staden får fortfarande draga det kortaste strået*".¹⁴⁵

Medhåll fick Lamm från socialdemokraten *Carl Lindhagen*. Han talade på sitt dramatiska sätt om förtvivlan och sade att 40 år är en hel livslängd. Våra efterträdare kommer att tro att vi var tokiga som lät staden slava under de enskildas godtycke så länge, menade han.¹⁴⁷

De frisinnades *Emil Kinander* trodde på utvecklingen och ville att sena-re tiders kommunalmän skulle kunna ändra i beslutet om det vore lämp-ligt.¹⁴⁸

¹⁴² Ibid., s. 541.

¹⁴³ Ibid., s. 589.

¹⁴⁴ Ibid.

¹⁴⁵ Ibid., s. 552f.

¹⁴⁶ Ibid., s. 533.

¹⁴⁷ Ibid., s. 599.

¹⁴⁸ Direktören och juris doktom Emil Kinander, De frisinnade, var VD för Jernkontoret och satt också i Riksgäldsfullmäktige. (*Stockholms Stadsfullmäktige* 1913-1938.)

Och det synes mig vara ganska förmätet inom en församling sådan som denna att säga till sig själv och sin tid: Vi sitta här inne med den rätta och sanna visdomen, vi kunna bevara vårt samhälle för 25 år eller helst för 40 år från vad vi anse en kolossal olycka, nämligen kommunal spårvägdraft¹⁴⁹

Även högermannen Berndt Romare ville se en kortare period än 40 år. *“Det köres nämligen fort nu för tiden: den ena uppfinningen avlöser den andra, det ena samhällsbehovet uppstår efter det andra.”*¹⁵⁰ Själv förespråkade han en så kort period som tio år. Han motiverade sig med att *“det kanske är möjligt att under dessa 10 år partisinet kommer att svalna av en liten smula, så att alla bliva klokare och kunna behandla en sak efter vad den är, utan att nödvändigt vilja göra den på ett eller annat sätt till en partifråga.”*¹⁵¹

Johan östberg sade om koncessionstiden att den i praktiken var mycket kortare än 40 år i forslaget, eftersom staden gavs möjligheten att lösa in spårvägarna redan efter 25 år. Han hade själv gärna sett att det blivit 20 år, men det gick inte att enas om i förhandlingarna, påstod han.¹⁵²

Socialdemokraternas *Fredrik Ström* var inte lika positiv som Östberg på den punkten. Ström trodde att det nog i praktiken skulle dröja 40 år innan någon ändring kunde ske.¹⁵³

Hur norra bolaget skött trafiken tidigare

Särskilt för socialdemokraterna var förhållandena inom det gamla bolaget ett viktigt argument för kommunalisering.

Fredrik Nilsson tog upp en betydelsefull aspekt av bolagets skötsel. Enligt hans mening kunde alla närvarande, utan partihänsyn, vara överens om att spårvägspersonalen hade löner som låg nära gränsen för en människo-värdig existens. Oavsett hur verksamheten skall skötas i framtiden går det inte att ligga kvar på de låga lönerna, utan de måste höjas, menade han. Højningen försvarade han med ett argument som kunde vara hämtat ur en lärobok i nationalekonomi. Han sade att nationalekonomiskt sett är det bättre att ge drägliga löner åt ett tusental människor, än att ytterligare öka förmögenheterna hos redan ekonomiskt oberoende aktieägare.¹⁵⁴

Partikamraten *Carl Lindhagen* berörde också anställningsförhållandena vid bolaget. Han tog särskilt upp tiden kring storstrejken 1909:

¹⁴⁹ SSF 1915, Y, s. 615.

¹⁵⁰ Ibid., s. 564.

¹⁵¹ Ibid., s. 564f.

¹⁵² Ibid., s. 543.

¹⁵³ Ibid., s. 611.

¹⁵⁴ Ibid., s. 579f.

Jag vill i detta sammanhang säga, att såsom norra spårvägsbolaget behandlat sin personal efter storlockouten och storstrejken, med hänsyn till det sätt, varpå bolaget då förföljde och trakasserade samma personal, anser jag mig absolut förbjuden av min plikt att bereda ett sådant bolag med samma styrelse möjlighet att på enahanda sätt förfara mot sina underlydande.¹⁵⁵

Liberalen *Thelander* sade att han först inte ville ha kommunala spårvägar. Sedan läste han en utredning om affärsprinciperna vid norra bolaget. Där framgick att stora delar av kapitalet bundits i olönsamma verksamheter och att aktieinnehavet i södra bolaget bara anskaffats för att kunna trissa upp anbudet på hela spårvägsverksamheten om staden skulle vilja ta över. Sedan dess var *Thelander*, enligt vad han sade, mycket mindre rädd för en kommunalisering än för att låta makten förbli hos majoritetsaktieägarna.¹⁵⁶

Liknande synpunkter fördes fram av partikamraten *Allan Cederborg*. All den misstro som riktats mot den kommunala driften jämförde han med den överraskande ringa misstron mot det privata intresset i affären. Han var orolig för hur det skulle gå att samarbeta med ledningen för gamla bolaget, "som, *trots de förtjänster det må hava i trafik-tekniskt hänseende och dylikt, framför allt gjort sig känt för sin kolossala energi att driva sina ekonomiska intressen gentemot staden och även för sin energi att handla på eget bevåg och utan att fråga bolagets aktieägare.*"¹⁵⁷

Beredningsutskottets behandling av ärendet

I sitt huvudanförande tog *Herman Lamm* sig tid att beröra den kritik som riktats mot första avdelningen i de kommentarer som fällt om avdelningens förslag och i motförslaget från beredningsutskottet. Han tyckte att det kommit orättvis kritik mot de personer i avdelningen som arbetat med målsättningen att göra en nyttig insats för staden. Ordagrant sade han:

att jag under min stadsfullmäktigetid aldrig varit med om något så nedslående som det yttrande utskottet har i denna fråga. Varje sida andas nästan en fientlighet emot att staden skulle få något inflytandens

Lamm påminde om att de inblandade förhandlat "med ett mäktigt och intelligent finansinstitut med stora ekonomiska resurser, skickliga, väl avlönade krafter och med handlingsfrihet större än vad som tillkommer stadens representanter."¹⁵⁹ Kommunens tjänstemän och fortroendepersoner betraktade frågan som en intern kommunal angelägenhet som skulle lösas

¹⁵⁵ Ibid., s. 599.

¹⁵⁶ Ibid., s. 559.

¹⁵⁷ Ibid., s. 588.

¹⁵⁸ Ibid., s. 534.

¹⁵⁹ Ibid., s. 536.

for staden fordelaktigt, samtidigt som pressen riktade "*ohemula angrepp*"¹⁶⁰ mot dessa tjänstemän som *gjort* vad de känt sig skyldiga av plikt och ansvarskänsla. Förhoppningsvis kommer dessa att vinna förståelse med tiden, när misstaget inses och det dröjer till 1956 innan koncessionen kan ändras, avslutade Lamm.¹⁶¹

Gustaf Welin vände sig emot hur beredningsutskottet handlagt ärendet. Han sade:

en sak sådan som denna, borde av beredningsutskottet hava handlagts på samma sätt, som man hittills brukat använda, nämligen att utskottet företagit en överarbetning av det av den förberedande delegationen framlagda förslaget och icke gått ut ifrån att ett helt annat forslag *partout*¹⁶² skulle tagas.

Johan Östberg tyckte att första avdelningen reagerat onödigt starkt mot beredningsutskottets utlåtande, så till avdelningens ledamöter sade han krasst att det följer med allt politiskt arbete att åsikter går isär.¹⁶³

De hårda angrepp som riktats mot drätselnämndens första avdelning togs upp av *Berndt Romare*. Det hade förekommit både måttlösa överdrifter och obehärskade angrepp, såväl i pressen som man mot man, enligt Romare. Han försvarade nämnden, som hade uppdraget att se till stadens ekonomi, inget annat. Skall andra aspekter vägas in i besluten får dessa hänsyn tas av stadsfullmäktige, menade han. Det är enligt Romare också osympatiskt att angripa stadens tjänstemän, vilket hade förekommit. Det är medborgare som fortjänar det största erkännande för det goda arbete de utför i svåra frågor.¹⁶⁴

Axel Löfgren var, liksom socialdemokraterna allmänt, förbittrad över att **kommunaliseringsalternativet** inte utretts ordentligt, varken i drätselnämndens första avdelning eller i beredningsutskottet.¹⁶⁵ "*Fruktade man måhända, att en sådan utredning skulle bli allt för belysande till fördel för kommunaliseringen?*" var den fråga han ställde.¹⁶⁶ Löfgren tyckte också att det verkade som om allmänna valmansförbundet genomdrivit en önskelista från gamla bolaget istället för att ordentligt undersöka olika alternativ.

¹⁶⁰ Ibid.

¹⁶¹ Ibid.

¹⁶² Partout = ovillkorligen, till varje pris, prompt.

¹⁶³ SSF 1915, Y, s. 537.

¹⁶⁴ Ibid., s 565f.

¹⁶⁵ Facklige tjänstemannen Axel Löfgren, Arbetarepartiet, hade tidigare själv tjänstgjort vid spärvägarna. (*Stockholms Stadsfullmäktige 1913-1938.*)

¹⁶⁶ SSF 1915, Y, s 622.

Löfgrens partikamrat *Palmstierna* trodde att den påtagliga snabbheten i behandlingen från beredningsutskottets sida inte bara haft rent sakliga skäl. Han tyckte att en hög grad av hemlighetsfullhet omgivit behandlingen av beredningsutskottets förslag som han själv kallade norra bolagets.¹⁶⁷ *"Man rörde sig också något säkrare och mera obesvärat i mörkret, när den allmänna kritiken icke kunde belysa saken"*, som han formulerade sig.¹⁶⁸ Såväl allmänheten som drätselnämndens första avdelning hölls utanför, medan däremot Enskilda Banken och norra bolaget var väl underrättade om frågan in i minsta detalj. *"Det hela hade fullständigt karaktär av bud och motbud, som gingo genom herr Stendahl."*¹⁶⁹ Även om **Stendahl** fornekar att han varit bolagets agent förefaller det ändå så, sade *Palmstierna*. *"Det var så, att man, som en ledamot av utskottet uttryckte sig, sporde sig, om man vid beredningsutskottets bord satt i ett stadens verk eller på en bolagsstämma."*¹⁷⁰

Herman Lamm hade funderat över varför beredningsutskottet gjort en del små ändringar i olika paragrafer i avtalet, till nackdel för staden och till fordel för bolaget. Han undrade varför de kommit till och svarade själv:

Men det är icke banken, som varit intresserad däri, utan det är spårvägsbolaget, ty jag vet, på grund av de samtal jag haft och de förfrågningar, som gjorts i drätselnämndens första avdelning, att den koncession, som föreligger, om den icke blivit skriven, så i allt fall blivit reviderad av spårvägsbolagets sekreterare, kamreraren i uppboordsverket von Wolcker. Inte underligt då, att koncessionen fått den form, som den fått.¹⁷¹

Thore Thelander tog upp en känslig fråga. Det fanns personer som ingick i både drätselnämndens första avdelning och beredningsutskottet och som vid beredningsutskottets behandling ändrade mening.¹⁷² Enligt *Thelander* sade dessa herrar att de *'fortfarande anse, att första avdelningens förslag är från stadens synpunkt förmånligare, men att de dock gå med på utskottets, därför att de äro uttröttade på frågan och anse, att man icke kan få till stånd en lösning av densamma på annat sätt.'*¹⁷³ *Thelanders* kommentar: *"Ja, det är ett besynnerligt resonemang. I stället för att begagna sitt inflytande till att söka omvända de motsträviga inom högerpartiet, som*

¹⁶⁷ Ibid., s. 549f.

¹⁶⁸ Ibid., s. 550.

¹⁶⁹ Ibid.

¹⁷⁰ Ibid., s. 551

¹⁷¹ Ibid., s. 558.

¹⁷² Avsåg Axel Borgström och Hilder Schultz, Allmänna valmansförbundet samt Ludvig Nordgren, Arbetarepartiet.

¹⁷³ SSF 1915, Y, s. 558.

gjort detta till en partifråga, gå de över på deras ståndpunkt, därför att de icke gitta stå för sin mening. Jag får säga, att det är rent ömkligt."¹⁷⁴

Vissa ledamöters sammanblandade intressen

Carl Lindhagen ägnade större delen av sitt anförande åt hur beredningsutskottets förslag var byggt på felaktiga principer för vad som skall vägleda kommunala beslut. Han utgick från de romerska orden "*salus rei publicae*", översatt "*det allmänna bästa*", som han såg som den främsta vägledaren.¹⁷⁵ Den betydelsefulla spårvägsfrågan borde avgöras efter den tanken, men enligt Lindhagen hade annat kommit i förgrunden inom beredningsutskottet. Som han såg det hade tre andra hänsyn givits större tyngd än det allmänna bästa. Han tyckte att Råsundaspekulationen, som gamla bolaget och Enskilda Banken hade gemensamt, skyddades genom förslaget, utan hänsyn till det allmänna bästa. Han tyckte att gamla bolagets aktieägare, som på grund av stadens dumhet fått alla vinster av spårvägarna hittills, gavs för stora fördelar även i det nya förslaget, utan hänsyn till det allmänna bästa. Han tyckte att partihänsyn inom högern, som inte ville göra några prestigeförluster, spelat in i beslutsprocessen, vilket inte gynnade det allmänna bästa. Efter dessa tre hänsyn kom det allmänna bästa.¹⁷⁶ Med beredningsutskottets förslag kommer bolaget i framtiden att arbeta efter helt andra principer, hävdade Lindhagen. Den företagsledningen kommer inte att ha "*det hjärta, som klappar varmt och tillmötesgående mot de verkliga sociala kraven*".¹⁷⁷

Också en stor del av *Erik Palmstiernas* anförande gick ut på att påvisa motsägelser inom beredningsutskottets förslag: En rad detaljer som tillsammans tydde på att det inte varit principiella utan privatekonomiska hänsyn som legat bakom frågans behandling i beredningsutskottet.

det förefaller mig i detta förfarande ligga något av att *förråda staden och dess intressen*, då det visar sig, att det icke är några principer, som ligga bakom beredningsutskottets förslag, utan att det endast är fråga om ekonomiska skänker, som man vill giva bort åt enskilda.

Liknande inställning till högerns lojaliteter uttryckte *Thore Thelander*. Han gjorde ett skarpt uttalande när han sade att en del av högern knusslade med anslagen till nyttiga småsaker som nya badhus eller andra förbättringar. "*Men när det är fråga om att skänka bort miljoner åt enskilda, stå dessa*

¹⁷⁴ Ibid.

¹⁷⁵ Ibid., s. 591.

¹⁷⁶ Ibid., s. 592-95.

¹⁷⁷ Ibid., s. 595.

sparsamhetens riddare och giva med fulla händer, – då gör det ingenting. Att knussla, i nödvändigt smått och slösa bort i onödigt stort – är en dålig sparsamhetsprincip".¹⁷⁸ Senare: 'Det är då märkvärdigt, att *det finns personer, som kunna ha mod att säga, att de öro övertygade om att beredningsutskottets förslag är fördelaktigare för Stockholms stad*".¹⁷⁹

Frågans karaktär av partipolitisk prestigefråga

Herman Lamm diskuterade varför så många insiktsfulla och säkerligen välmenande kommunalpolitiker kommit till den ståndpunkten, att de velat motarbeta 'obehöriga inflytelser'¹⁸⁰ över bolagets ledning och velat ge det enskilda intresset tillräckligt utrymme. Han sade att det gått partipolitik i frågan. Varje parti har velat komma med det slutgiltiga förslaget till lösning. Många från högern har också smittats av "antikommunaliseringsbacillen, som gjort att de liksom *fått feber*".¹⁸¹

Erik Palmstierna sade att behandlingen av den här frågan dirigerats av en liten grupp högermän som har partiets valmaskineri i sin hand och som drivit en hänsynslös propaganda i saken. Palmstierna hoppades och trodde att inte hela högern skulle gå med på förslaget.¹⁸²

Med det nya partiväsendet tenderar de mest ekonomiska frågor att bli partipolitiska, sade *Berndt Romare*, allmänna valmansförbundet.

Jag har föreställt mig, hur det kommer att gå vid valtillfällena en gång i tiden, då de olika partierna skola söka bjuda över varandra. Jag fick se det tydligt manifesterat redan vid sista stadsfullmäktigevalen, då det på gatorna kördes omkring en vagn [...] med påskriften: den som önskar fri samtrafik vid Slussen röstar med de frisinna-
de.¹⁸³

När sådant händer får man vara försiktig, menade Romare. Det blir olidligt om mandaten i framtiden skall fördelas efter löften om spårvägnas utnyttjande. Därför ville han inte ha en kommunalisering.¹⁸⁴

Enligt Palmstierna höll högerpartiet på att bli ett affärsföretag. Det utgör en fara för alla, oavsett partitillhörighet och det bör alla reagera mot, menade han. Det här verkar vara en ödesstund för högern. Skall den överge sin gamla politik och följa de nya signalerna, eller skall samhällets intresse få avgöra frågan? undrade han.

¹⁷⁸ Ibid., s. 558.

¹⁷⁹ Ibid.

¹⁸⁰ Ibid., s. 534.

¹⁸¹ Ibid.

¹⁸² Ibid., s. 554f.

¹⁸³ Ibid., s. 564.

¹⁸⁴ Ibid.

Jag måste säga, att vad vi här bevittna, vad vi här stå inför, det är liksom ett symptom för något mera allmänt, det är, som om vi hade en känsla av, att det håller på att tränga sig fram inom högems led något alldeles nytt. Det gamla 'sambällsbevareriet' finns ej mer, det har försvunnit, det har gått bort; det tillhörde som nämnts, Oscar 11:s tid. Den konservativa högern, ämbetsmannahögern – jag behöver icke nämna några titlar – den böjer sig, den fogar sig efter förhållandena, eller ock skuffas den på något sätt åt sidan. [...] Detta, som i sig återger tidens brutala kynne och exploateringslust, har ryckt högern med sig. Det är företagarväsendet, som har avspeglar sig och träder fram. Det är dessa och dylika idéer, som börjat sprida sig inom högems led. Kampen för dess kapitalintressen, klassintressen och vinningslystnad får fritt spelrum och träder alltmer i förgrunden.¹⁸⁵

Carl Lindhagen formulerade sig så här:

Partiväsendet börjar att urarta, och det är därför tid att söka skaka av sig det. Partier äro icke längre en samling av människor, som vilja tänka och verka självständigt, utan de äro rena boskapshjordar med några företagsamma herrar som vaktare och påfösare. Om de, som tillhöra ett parti, icke vilja lyda ledarna, gripa dessa till partipiskan, och då darrar hela hjorden från den högste tjänstemannen ända ned till den allra minsta och obetydligaste medborgare. Är detta frihet eller överhuvud en förnuftig metod att höja människorna till pliktuppfyllelse och självansvar?¹⁸⁶

Återremiss

Kvällens stora överraskning blev liberalen *Ivar Bendixsons* yrkande.¹⁸⁷ Han ville själv helst se en kommunalisering, men ställde sig bakom första avdelningens förslag, som han tyckte gav en bra balans mellan kommunala intressen och det enskilda initiativet.¹⁸⁸ Han tyckte det verkade som att också majoriteten i fullmäktige var nöjd med det förslaget, men att det där emot inte gick att uppnå den 2/3 majoritet som krävdes för få det realiserat.[@]

Många som stödde avdelningens förslag hade sagt att om det inte gick igenom skulle de i andra omröstningen lägga sin röst på beredningsutskottets förslag, därför att ett beslut i frågan var nödvändigt. De fruktade "rent bord" vilket de tyckte var ännu sämre. *Berndt Romare* hade till exempel sagt att faller allt i kväll uppstår rent kaos.¹⁹⁰ Också *Axel Borgström* var

¹⁸⁵ Ibid., s. 555.

¹⁸⁶ Ibid., s. 594f.

¹⁸⁷ Professorn i matematik och rektorn vid Stockholms högskola Ivar Bendixson, De frisinnade, var en av de ideologiska ledarna inom den liberala gruppen. (Larsson, Y., a.a., s. 467.)

¹⁸⁸ SSF 1915, Y, s. 568.

¹⁸⁹ Ibid., s. 570.

¹⁹⁰ Ibid., s. 566.

rädd att frågan skulle förbli olöst.¹⁹¹ Då skulle staden inte hinna få i gång sin egen verksamhet innan 1917, utan tvingas gå till bolaget och be om hjälp att upprätthålla trafiken, “en av de pinsammaste belägenheter man kan tänka sig”, som han sade.¹⁹² *Gustaf Welin* sade i samma ärende att det skulle vara honom en stor glädje om avdelningens förslag kunde vinna kvalificerad majoritet, men fortsatte: “I andra rummet kommer jag att bita i det mycket sura äpplet att rösta för beredningsutskottets förslag.”¹⁹³

Samma problem anförde *Sixten von Friesen* i sitt yttrande över beredningsutskottets förslag, som motivering till att han stödde det (se sid 23).¹⁹⁴

Matematikprofessorn *Bendixson* hade räknat ut att det fanns fyra skäl som gjorde att det krävdes kvalificerad majoritet för att anta avdelningens förslag. Han trodde att det skulle gå att omformulera förslaget, utan att ändra det praktiska sakinnehållet, så det endast skulle kräva enkel majoritet.¹⁹⁵ Till exempel kunde en av de fyra kriterierna elimineras genom att staden, i stället för att sälja tomter till bolaget, vilket krävde 2/3 majoritet i fullmäktige, upplät samma egendom med tomträtt, vilket kunde beslutas med enkel majoritet. Enligt samma princip, men med något krångligare arrangemang, visade *Bendixson* hur man kunde komma undan även de tre andra aspekter som belastade förslaget.¹⁹⁶ Som kommentar sade *Bendixson* ödmjukt att hans idé borde vara värd att förhandla vidare om. Han medgav att det han presenterat inte var mer än en skiss till ett nytt förslag, men att det visade att det skulle gå att få fram ett likvärdigt förslag som kunde gå igenom fullmäktige.*⁹⁷

Mot den bakgrunden yrkade *Bendixson* att fullmäktige skulle återremittera ärendet till drätselnämndens första avdelning för nya förhandlingar med bankerna.¹⁹⁸ Han insåg att stora svårigheter var förenade med förslaget och att det skulle ta så lång tid att utarbeta ett nytt avtal, att frågan

¹⁹¹ Justitierådet *Axel Borgström*, Allmänna valmansförbundet, satt i beredningsutskottet och var dessutom ordförande för drätselnämnden. (*Stockholms Stadsfullmäktige* 1913-1938.)

¹⁹² SSF 1915, Y, s. 587.

¹⁹³ *Ibid.*, s. 586.

¹⁹⁴ Fil doktorn och läraren *Sixten von Friesen*, De frisinnade, var fullmäktiges och beredningsutskottets ordförande. Han var också ordförande i riksbanksfullmäktige. (*Stockholms Stadsfullmäktige* 1913-1938.)

¹⁹⁵ SSF 1915, Y, s. 570.

¹⁹⁶ *Ibid.*, s. 571f.

¹⁹⁷ *Ibid.*, s. 572 och 574.

¹⁹⁸ *Ibid.*, s. 577.

måste anstå till hösten, efter fullmäktiges sommaruppehåll. Det fanns också risk att både bolaget och bankkonsortiet skulle dra sig ur, men han hoppades på att särskilt Wallenbergs bank skulle stödja staden i det här fallet.¹⁹⁹ Om affären måste finansieras på annat håll skulle det försena beslutet ytterligare. Sammantaget trodde Bendixson ändå att det hela låg inom det möjligas ramar och han hade fått uttalat stöd både från andra fullmäktige och från vissa bankmän.²⁰⁰

Att Bendixsons inlägg väckte stor uppmärksamhet i fullmäktige vittnade hans partikamrat *Halfred von Koch* om senare under kvällen.

Nu har emellertid här framkommit några uppslag, som i alldeles sällsynt grad vunnit stadsfullmäktiges intresse. Jag tror, att jag kanske aldrig under min stadsfullmäktigetid har bevittnat, att ett av en enskild person framställt förslag har i så utomordentlig grad vunnit stadsfullmäktiges intresse som herr Bendixsons förslag. Det är givet, att ingen kan helt överblicka det förslag han framställt. Men alla kanna, att det innehåller många nya och löftesrika synpunkter och att det vittnar om en hög och osjälvisk kommunalanda, som måste mötas med förståelse och som icke utan vidare kan avvisas.²⁰¹

Även om von Kochs hyllningsord över Bendixson är överdrivna är det nog sant att förslaget väckte uppseende bland stadsfullmäktige.

Gerhard Magnusson hörde till dem som såg återremissen som en bra utgång av kvällens debatt.²⁰² Han tyckte att han hört flera anföranden under kvällen som tydde på osäkerhet. Till exempel kommenterade han högermannen Romare som "*började sitt anförande med att tala för kommunaliseringen, men så satte sig på Ringlinjen, för att taga övergång till drätsel-nämndens förslag och slutligen stanna vid herr Stendahls plattform.*"²⁰³ Han uppmanade de osäkra att rösta för återremissen. I tveksamma fall skall man inte handla, menade han.²⁰⁴

Andra ville ha ett beslut genast. *Otto Höglund* sade att ett uppskjutet beslut till hösten kommer att göra ett beslut i frågan än mer akut. Det kan utnyttjas av bolaget så att staden onödigtvis får acceptera försämrade villkor.²⁰⁵

¹⁹⁹ Ibid., s. 573f.

²⁰⁰ Ibid., s. 572, 574 och 577.

²⁰¹ Ibid., s. 607. von Koch hade vid den här tiden suttit åtta år i stadsfullmäktige. (*Stockholms Stadsfullmäktige 1913-1938.*)

²⁰² Bankdirektören Gerhard Magnusson, Arbetarepartiet, var ledamot i beredningsutskottet. (*Stockholms Stadsfullmäktige 1913-1938.*)

²⁰³ SSF 1915, Y, s. 624.

²⁰⁴ Ibid.

²⁰⁵ Ibid.. s. 626.

*

När de församlade ledamöterna slutligen enades antogs Bendixsons yrkande om återremiss med en enda rösts övervikt.²⁰⁶ Det skall inte uppfattas som att majoriteten stödde hans tankar på en modifiering av första avdelningens förslag. Även de som stödde beredningsutskottet, men hade invändningar mot detaljer i det förslaget, ville av det skälet återremittera ärendet.

FULLMÄKTIGE GÅR TILL BESLUT

Efter återremissen av ärendet gjordes en ny snabb behandling i drätsel-nämndens första avdelning och beredningsutskottet. Man arbetade med avsikten att få ett beslut fattat före fullmäktiges sommaruppehåll under juli och augusti. Arbetarepartiet deltog inte i förhandlingarna eftersom de inte ville medverka till att realisera blandad drift, när de själva önskade kommunal drift.

De banker som lovat finansiera första avdelningens förslag förnyade inte sina anbud. Därmed återstod bara beredningsutskottets förslag och arbetet gick ut på att förbättra de svaga punkter i detaljerna som observerades vid behandlingen i fullmäktige den 14 juni. I det nya förslag som förelades fullmäktige var de största förändringarna att alla tre banker som tidigare bildade konsortiet nu återigen stod bakom samma anbud; att koncessions-tiden kunde avbrytas, genom kommunal inlösen av bolagets privatägda aktier, efter 1.5 eller 30 år; att ersättningen för samtrafik mellan bolagen utelämnades i avtalet; att större krav ställdes på utbyggnad av bannätet och att en särskild skrivning om Råsundalinjen hindrade att arrendet förlängdes utan bolagsstämmans godkännande av en majoritet inom båda aktieserierna. Mot beslutet i beredningsutskottet reserverade sig socialdemokraten *Wictor Karlsson* som alltjämt förespråkade kommunalisering.²⁰⁷

När fullmäktige sammankallades för extra sammanträde onsdagen den 30 juni, kunde flera av ledamöterna inte närvara. Innan spårvägsfrågan togs upp skulle en ny ordförande väljas efter von Friesen som lämnade posten av hälsoskäl. *Johan östberg* valdes till ordförande och *Allan Cederborg* ersatte honom som ny vice ordförande.²⁰⁸

²⁰⁶ SSF 1915, P, s. 191f.

²⁰⁷ SSF 1915, B Nr 172.

²⁰⁸ SSF 1915, P, s. 220.

Diskussionen inför spårvägsbeslutet blev inte lika livlig som två veckor tidigare. Parterna sammanfattade vad de redan sagt och inte mycket nytt tillfördes, men en del är ändå värt att återge.

*

Arbetarepartiets *Gerhard Magnusson* hörde till dem som använde sitt anförande till att recensera både behandlingen av ärendet och det liggande forslaget. Även fast frågan återremitterats var hans största invändning att frågan behandlats för snabbt. När väl beredningsutskottet, allt för sent enligt Magnusson, blivit färdiga med sitt förslag avvisades detta av högern och mindre än två månader senare skulle nu fullmäktige fatta beslut om ett nytt förslag.²⁰⁹ "*Jag ber att få uttala mitt synnerliga beklagande över att frågan på detta sätt blivit forcerad i det sista och att den dessförinnan blivit försumpad så länge, att man nu icke fått tillräcklig tid på sig vid lösningen av densamma.*"²¹⁰

Emil Magnusson från allmänna valmansförbundet ville inte hålla med om att det gått för fort i beredningsutskottet.²¹¹ Om frågan behandlats felaktigt berodde det enligt honom på att första avdelningen kommit i gång för sent, haft för lite kontakt med bolaget och utformat forslaget utifrån förutfattade meningar. När forslaget nådde beredningsutskottet väcktes tveksamheter mot att bygga nya anläggningar, varför ett nytt förslag fick utarbetas i hast.²¹²

Thore Thelander tyckte att det var ett dåligt betyg på beredningsutskottets förra förslag att det bara tagit åtta dagar att genomföra en omförhandling som resulterade i en hel del förbättringar för staden. Detta trots att beredningsutskottet förra gången sade att de fått bankens sista bud och att den inte skulle göra fler medgivanden.²¹³

Carl Lindhagen var inte alls förvånad över att banken givit efter. Så säger man alltid, både inom affärslivet och i politiken, menade han.

²⁰⁹ SSF 1915, Y, s. 707.

²¹⁰ Ibid., s. 708.

²¹¹ Byggmästaren Emil Magnusson, Allmänna valmansförbundet. (Stockholms *Studsfullmäktige 1913-1938.*)

²¹² SSF 1915, Y, s. 716.

²¹³ Ibid., s. 695.

Det där beror på politikens bottenlösa oärlighet. Det gäller att hava en lin näsa for att kunna ana sig till vad som ligger bakom dylika påståenden, ja for att veta, om där bakom över huvud taget ligger någonting alls. Så lange det är en god affär for vederbörande – och det är detta fortfarande – forstår man, att dylikt hot bara var bluff och humbug, och därför forföll det ursprungliga forslaget, när man visade, att man icke lät skrämman sig.²¹⁴

Parterna kunde inte enas om huruvida de ändringar som gjorts under återremissen innebar stora eller små förbättringar for staden. *Fredrik Ström* från Arbetarepartiet tyckte att det bara handlade om små retuscheringar. “*Råsundaaffären är visserligen litet avtoppad, kanske något mera än sist, men i allt fall tror jag, att den kommer att följa med till slut. Det blir herr Walden*²¹⁵, som i full gala till sist kör in på arenan, och han har nog *Råsundalinjen med sig bakefter, åtminstone på en släpvagn.*”²¹⁶

Ivar Bendixson hade samma inställning till Råsundaintresset som Ström, men han tyckte att återremissen ändå gav ganska betydliga jämkningar i forslaget.²¹⁷ Bendixson förklarade motsättningarna i frågan med att partierna hade olika syn på vad som var stadens verkliga ekonomiska intresse.

Det har nämligen blivit så, att for en stor del av det parti, som for närvarande har majoritet inom stadsfullmäktige, ordet kommunaldrift verkar så att säga som ett rött skynke, så att vid blotta tanken på kommunaldrift personer, tillhörande denna grupp, äro i stånd att uppgiva sådana stadens intressen, som for oss andra förefaller högst märkvärdigt, att man ens skulle vilja tänka på att uppgiva.²¹⁸

Lindhagen stod fast vid sin önskan om kommunaldrift, men han höll med Bendixson om att det gjorts stora förbättringar under återremissen. Han sade att det var bra att alla de tre konkurrerande bankerna nu var med, for han trodde att de skulle motverka varandra inom konsortiet, vilket skulle ge mer utrymme for stadens politik.²¹⁹

Högerns *Hugo Tigerschiöld* var nöjd med resultatet av återremissen.²²⁰ Han hade till skillnad från Lindhagen en mycket positiv syn på bankkonsortiet:

²¹⁴ Ibid., s. 700f.

²¹⁵ Avser spårvägsdirektören Johan V Walden.

²¹⁶ SSF 1915, Y, s. 697.

²¹⁷ Ibid., s. 698.

²¹⁸ Ibid., s. 699.

²¹⁹ Ibid., s. 700.

²²⁰ Kanslirådet Hugo Tigerschiöld, Allmänna valmansförbundet, var jurist och arbetade i ecklesiastikdepartementet. Han var också poet; innehavare av Svenska akademins stora guldmedalj. (*Stockholms Stadsfullmäktige 1913-1938.*)

Jag tankar så högt om de bankinstitut, som stå bakom forslaget, att jag tror, att de deltagit i affären icke blott for att tillvarataga sina egna ekonomiska intressen utan även for att göra något gagneligt för den stad, där de ha sin verksamhet.²²¹

Sten Stendahl gav en överraskande tydlig kommentar till anklagelserna mot högern for att de för allt i världen ville undvika en kommunalisering. Det är en kommentar som kan inleda en sammanfattning av högerns hela agerande i frågan:

Är det så, att varenda gnista till tanken på kommunalisering är utsorterad från detta förslag, torde det från vänsterns sida icke dragas i tvivelsmål, att vad jag säger är sant, när jag påstår, att det är just detta, som högern önskat åstadkomma, och att om vi hava lyckats däri, så hava vi just uppnått vad vi åsyftat.²²²

Efter dessa Stendahlska sanningsord yttrade sig hans partikamrat *Jonas Folcker*, som tänkt gå i svaromål mot dem som anklagat högern for att se till privata intressen snarare än stadens.²²³ Han måste ha haft svårt med trovärdigheten när han nu upprepade att högern endast hade stadens bästa för ögonen i detta fall.²²⁴

Gustaf Welin sade sig vara glad över att beredningsutskottets forslag nu allt mer liknade första avdelningens. Nu först ville han ge det sin röst. Han gick i polemik med *Stendahl* när han sade att frågan inte borde lösas partitaktiskt, eftersom den var en stadens allmänna angelägenhet och borde behandlas som en sådan.²²⁵

Allan Cederborg försvarade ändringarna som han tyckte var till betydande fordel för staden. Främst skattade han att man flyttat fram den tidigaste tidpunkt när staden kunde lösa in bolaget från 25 till 15 år.²²⁶ "Uppskovet har således lönat sig för staden, och enligt min mening har det lönat sig väl."²²⁷

Cederborg gav heder åt dem som röstat för återremissen. Han sade att fortjänsten för ändringarna till stadens fordel låg hos dessa ledamöter. Svaret for att inte mera uppnåtts låg hos dem som drivit motforslaget.²²⁸

²²¹ SSF 1915, Y, s. 719.

²²² Ibid., s. 702.

²²³ Tidigare officeren, ombudsmannen i allmänna valmansförbundets riksorganisation *Jonas Folcker* var suppleant i beredningsutskottet. (*Stockholms Studsfullmäktige* 1913-1938.)

²²⁴ SSF 1915, Y, s. 705.

²²⁵ Ibid., s. 705f.

²²⁶ Ibid., §. 1 Of.

²²⁷ Ibid., s. 711.

²²⁸ Ibid.

Därefter gav Cederborg en stark markering åt ledamöterna i beredningsutskottet, där han ju själv var nyvald vice ordförande. Han var kritisk mot att utskottet förbigått första avdelningen som hade den finansiella kompetensen inom staden.

Beredningsutskottets majoritet har i stället helt enkelt satt denna sakkunniga finansberedning ur spelet för att på egen hand söka driva en finansiell amatörpolitik. Experimentet bör icke upprepas. Efter min tanke har det stått staden tillräckligt dyrt, och det kunde hava stått staden ännu dyrare.²²⁹

Knut *Tengdahl* höll med Cederborg i det sista han sade²³⁰, men tyckte dessutom att beredningsutskottets agerande föll utanför dess befogenheter enligt kammunalförfattningen.²³¹

När debatten gick mot sitt slut tog *Carl Lindhagen* ordet igen och sade ironiskt att nu "*ha alla partier deklarerat, att de vart och ett ensamt representerar stadens verkliga intressen, så att nu kunna vi ju vara tillfredsställda allesammans.*"²³²

*

I voteringen röstade 60 för och 26 mot beredningsutskottets nya förslag. De 26 var socialdemokrater. I den socialdemokratiska reservationen som samtliga anslöt sig till skrädde man inte orden.

Stadsfullmäktiges nu fattade beslut saknar alla högre bärande synpunkter, är enligt min mening ett utslag av beklaglig skugggrädsla för den kommunala driften, som i andra stora svenska städer visar sig vara till allmän fördel, och innebär därtill ett misstroende mot stadens finansiella och byggnadstekniska ledning. Då beslutet måste anses vara synnerligen olyckligt för stadens befolkning, vilken haft rätt att nu vänta något helt annat av denna en gång tidigare så bortfuskade fråga, ber jag härmed att få på det bestämdaste reservera mig emot detsamma.²³³

Sista ordet i debatten fick *Fredrik Nilsson*. Han sade kort: "*jag ber att få tillkännagiva för stadsfullmäktige, att dagens aftontidningar kunna meddela, att Göteborgs stad från och med morgondagen övertager även ångsluparna.*"²³⁴

*

²²⁹ Ibid., s. 711.

²³⁰ Försäkringstjänstemannen Knut Tengdahl, Arbetarepartiet. (*Stockholms Stadsfullmäktige 1913-1938.*)

²³¹ SSF 1915, Y, s. 717.

²³² Ibid.

²³³ SSF 1915, P, s. 229

²³⁴ SSF 1915, Y, s. 719.

Tidningskommentarerna följande dag, torsdagen den 1 juli, blev en åter spegling av de politiska motsättningarna som rådde i frågan. Grovt förenklat kan sägas att vänsterns tidningar berörde nackdelarna med beslutet eller omständigheterna kring den kommunala behandlingen av ärendet, medan högertidningarna framhävde att beslutet fattats med stor majoritet, mer än dubbel majoritet som Aftonbladet skrev.

Socialdemokraten slog an en ganska besviken ton där debatten refererades under rubriken "*Den stora förfuskningen beslutad.*"²³⁵ Kollegan *Stockholmstidningen* kommenterade beslutet under rubriken "*Spårvägsfrågan äntligen löst – efter högerns diktamen*". Tidningens kommentator var inte överraskad över utgången. "*Man var allmänt på det klara med, att beredningsutskottets senaste förslag skulle gå igenom med pukor och trumpeter*", var kommentaren.²³⁶

Dagens Nyheter hade också missnöjda omdömen. Där talades om en amper debatt där alla sidor visat sitt missnöje med beslutet, som gav kommunen ett "*ytterst begränsat och obetydligt inflytande*". Kommentaren riktades mot "*den moderna högerns bristande kommunalanda*" som sågs som ett hot inför framtida kommunala beslut. Ändå insågs att spårvägsbeslutet blev så bra som det kunde bli vid den rådande situationen. Avslutningsvis: "*Vid sidan av alla sina mörka moment innehåller onsdagsbeslutet den ljuspunkten att den hänsynslösa intressepolitiken visat sig mindre mäktig än den själv trodde.*"²³⁷

Aftonbladet hade rubriken "*En seger för sund kommunal politik.*" Med glädje noterades att kommunaliseringen inte genomdrivits: "*Tvivelsutan ligger gårdagsbeslutets främsta betydelse i den avgjorda ställning Stockholms stadsfullmäktige därmed intagit mot kommunalsocialiseringen.*" Därefter framfördes andra fördelar som tidningen såg, varav den första var att spårvägsrörelsen nu fick utvecklas i lugn och ro, utan att drabbas av "*den skövling som tillämnades densamma, såsom hämnd för 1909 års händelser*".²³⁸

*

²³⁵ "Den stora förfuskningen beslutad.", *Socialdemokraten*, 1 juli 1915.

²³⁶ "Spårvägsfrågan äntligen löst efter högerns diktamen.", *Stockholmstidningen*, 1 juli 1915.

²³⁷ "Spårvägsfrågans öde avgjort." och "Kommunal maktpolitik.", *Dagens Nyheter*, 1 juli 1915.

²³⁸ "En segersund kommunal politik.", *Aftonbladet*, 1 juli 1915.

På hösten därefter, den 23 oktober 1915, förde bolaget upp frågan till aktieägarna igen, vid fortsatt ordinarie bolagsstämma. Då meddelades detaljerna i den affär som aktieägarna sedan länge kunnat läsa om i tidningarna. I en skrivelse till stämman kommenteras affären:

Med tillfredsställelse är styrelsen nu i tillfälle meddela, att styrelsen lyckades vinna intresse bland ledande bankinstitut för spårvägsfrågans lösning. Inom dessa bankinstitut bildades ett konsortium, som öppnade förhandlingar med Stockholms stad. Konsortiet framlade därvid förslag, hvilka på samma gång de fullt tillgodosåg stadens intressen, äfven togo hänsyn till delägarnas i detta bolag berättigade intressen [...] Då styrelsen är övertygad om, att det med bankkonsortiet träffade avtalet om öfverlåtelse till Aktiebolaget Stockholms Sparvägar af viss fast och lös egendom på bästa sätt tillvaratager aktieägarnas intressen och tillför bolaget de bästa valutor för desamma och då styrelsen är övertygad om det för aktieägarna formänliga däri, att de beredas tillfälle att förvärfva delägarskap i det nya spårvägsbolaget²³⁹

Citatet visar hur påfallande positivt bolagets ledning såg på den träffade affärsuppgörelsen med staden.

När beslutet trädde i kraft innebar det början till slutet av en period med privat ägardominans i Stockholms kollektivtrafik. Trots att högern, som **Stendahl** sade, gjort allt de kunde för att hindra en kommunalisering skulle det inte dröja länge innan staden började köpa även bolagets preferensaktier, vilket inledde en ännu pågående period av stark styrning genom direkt kommunalt ägarskap av stadens kollektivtrafikföretag.

²³⁹ SNS bolagsstämmoprotokoll 1915, SSA.

SLUTSATSER

När beslutet om spårvägskoncessionen skulle fattas var en mängd aktörer inblandade i processen. Trycket på kommunen var hårt och kom från såväl motparten Stockholms Nya Spårvägsaktiebolag som pressen och allmänheten. Eftersom politikerna var oeniga i frågan blev det som vi har sett omfattande diskussioner innan fullmäktige slutligen fattade sitt beslut.

Här ger jag några generaliserande förklaringar till hur de olika kommunala partierna nådde sina ställningstaganden, delvis baserade på de argument partirepresentanterna förde fram, delvis på andra omständigheter jag anser hade betydelse.²⁴⁰ Därefter ger jag en mer allmänpolitisk förklaring till frågans lösning.

Arbetarepartiet

Den ännu politiskt svaga uppstickaren i lokalpolitiken, Arbetarepartiet, hade socialismen som ledstjärna. Det låg antagligen i botten när de tog ställning i spårvägsfrågan, men ingen debattör tog upp ideologiska skäl för staden att överta spårvägarna.

De höga vinster som det gamla bolaget gjorde stack uppenbarligen i ögonen på Arbetarepartiets medlemmar. Genom en kommunalisering ville partiet överföra vinsterna till skattebetalarna och bolagets personal. Det var känt att spårvägspersonalen fick mycket låga löner, som dock kunde höjas till skäliga nivåer efter en kommunalisering. Bolagets aggressiva agerande i storstrejken 1909 låg också i bakgrunden när Arbetarepartiet formade sin fientliga inställning mot varje slag av förlängning av bolagets verksamhet. Dessa tankar framskyntade i debatten, men de lyftes inte fram som huvudargument för kommunalisering.

Det som istället blev socialdemokraternas huvudargument för kommunalisering var fordelarna med samordning av kommunikationspolitik och markpolitik. Om nyanlagda bostadsområden skulle kunna dra till sig boende från innerstaden krävdes goda kommunikationer så att de dagliga arbetsresorna mellan stadsdelarna inte blev alltför tidskrävande. De privata spårvägsbolagen såg främst till aktieutdelningen och ville därför inte dra fram spårvägar till nya områden innan så många flyttat in att linjerna hade

²⁴⁰ Yttandeprotokollen berättar vilka åsikter de inblandade aktörerna förde fram och därmed vilka åsiktsriktningar som stod emot varandra i debatten. Däremot går det inte utifrån protokollen att säga om debattörerna anförde sina starkaste övertygelser. Kanske tick partitaktiken dem att föra fram sådana argument som de trodde var slagkraftiga, eller fortiga sådana övertygelser som de inte trodde skulle gagna deras sak om de lyftes fram?

goda utsikter att ge vinster. För staden som helhet hindrades en naturlig utveckling av dessa låsta positioner. Problemet hade visat sig i de västra fororterna där staden fick bygga banan och köpa trafiken av norra bolaget och i de södra fororterna där Södra Förstadsbanan på samma sätt fick köpa trafik av södra bolaget.

De frisinnade

Liberalerna delade Arbetarepartiets grundsyn på spårvägarna som en kommunal angelägenhet. En del liberaler lutade lika starkt åt kommunalisering som socialdemokraterna gjorde, men partiet som helhet var inte lika dogmatiskt.

Partiet menade att spårvägarna skulle tjäna medborgarnas behov av goda kommunikationer och vara ett medel för stadens utveckling. Därför skulle staden ha makten över spårvägsbolaget och inte tvärtom. Liberalerna insåg att en kommunalisering inte var möjlig, inte politiskt och inte heller ekonomiskt under pågående världskrig. Under rådande förhållanden ville de nå den lösning som var bäst för kommunen, men de låste inte fast sig vid något speciellt förslag. I andra hand accepterade de ett privat-kommunalt bolag, men ville då se till att kommunen gavs tillräckligt stort inflytande.

Allmänna valmansförbundet

Högerpartiet betraktade i högre grad än de andra partierna spårvägsfrågan som en ideologisk fråga. De ville att ansvaret för spårvägarna skulle ligga kvar i privata händer, men föreslog aldrig att det gamla bolaget skulle få förnyad koncession, antagligen för att slippa för starka motreaktioner från de politiska motståndarna inom och utom stadsfullmäktige. I valrörelsen i mars var ett av högerns löften just att inte forlänga koncessionen.

Högern strävade efter en lösning med ett privat-kommunalt bolag som gav kommunen del i vinsten. Med den syn på politik och ekonomi som allmänna valmansförbundet hade är det troligt att de faktiskt såg en stor kassaförstärkning som den enda nytta staden kunde ha av spårvägsbolaget. Däremot är jag mer osäker på, om tron på det privata företagandets överlägsenhet över det offentliga var så stor, att de själva faktiskt trodde att halva vinsten i det privat-kommunala bolaget de förordade kunde bli större än hela vinsten i ett kommunalt bolag. Det tycks ha förekommit en viss sammanblandning av intressen inom högerpartiet. Enligt vad partiet anförde såg deras förslag endast till stadens bästa. När de sade så måste de sett 'staden' som något annat än 'kommunen'. Eftersom de privata ägarna också var medborgare i staden tror jag att många inom högern tyckte att all utdelning från bolaget var till fördel för staden. Problemet med det synsättet

var att de som ägde aktier mestadels var välbeställda. Enligt marginalnyttoteorin hade dessa personer inte lika stor nytta av sina aktieutdelningar som de många skattebetalarna hade nytta av skattesänkningar eller spårvägspersonalen hade nytta av lönehöjningar.

Det är mot bakgrund av denna önskan att maximera bolagets totala vinster som motviljan mot kommunalt ägande kan förstås. Partiet stödde sig på de ekonomiska doktriner som säger att privat jämfört med offentligt ägande ger högre produktivitet och vinster. När det lutade åt halvkommunalt ägande ville högern bygga in hinder för kommunen att påverka den dagliga verksamheten vid bolaget. Man ville förhindra stadsfullmäktige att använda bolaget för andra syften än vinstmaximering, vilket inte skulle vara till nytta för bolaget och därmed inte heller för staden.

En nutida betraktare kan inte undgå att notera att högerns argument mot kommunala spårvägar ännu idag används i den ständigt pågående debatten om privat och offentligt ägande.

Svagpartidisciplin

Spårvägsdebatten stod under en brytningstid i den kommunala förvaltningens utveckling, när våra dagars kommunala partipolitik långsamt tick sitt genombrott. De relativt nybildade partigrupperingarna i Stockholms stadsfullmäktige tog ställning på olika sätt i frågan. Enligt den maktställning som rådde i fullmäktige kunde högern ha avgjort frågan på egen hand, men drabbades av inre splittring. Särskilt besvärande för partiet var att just dess representanter i drätselnämndens första avdelning råkade ha sympati för liberalernas lösning. Efter att första avdelningen utrett ärendet och lämnat sitt förslag lyckades högerns ledning, i strid med alla gängse rutiner, lotsa ett motstridigt förslag, mer i enlighet med partiets anda, genom beredningsutskottet. Problemet var att förslaget inte vann hela partiets stöd när det togs upp i fullmäktige. Ärendet återremitterades till beredningsutskottet och ytterligare ett kompromissförslag arbetades fram. Det förslaget tick stöd från både högern och liberalerna och antogs av en betryggande majoritet i fullmäktige.

Om de motsträviga högerledamöterna följt partipiskan hade ägarna till det gamla bolaget fått en betydligt starkare sits i det nya bolaget, för lång tid framåt. Att dessa ledamöter valde att gå emot partilinjen ser jag som nyckeln till ärendets utgång. Förklaringen till deras djärva agerande måste sökas i den ännu outvecklade lokala partipolitiken. Många kommunalpolitiker arbetade fortfarande efter äldre ideal, som gav stor handlingsfrihet åt enskilda ledamöter. De var ovilliga att följa partilinjen om de inte själva delade partiets mening.

Förslag till fortsatt forskning

Ytterligare forskning i spårvägsfrågan kan vändas åt två olika håll, båda lika intressanta. För det första mot de inblandades omgivning. Politikerna tog säkert intryck av den allmänna opinionen. Intressanta källor att fördjupa sig i är pressdebatt, valtal vid den kommunala valrörelsen våren 1915 och påtryckningar från särintressena och allmänheten. För det andra mot de inblandades personliga beslutsprocesser. Det är betydligt svårare att fånga, men dagböcker, brev, memoarer och protokoll från partiernas interna sammanträden borde kunna ge mer kunskap om hur åtminstone några av politikerna resonerade för sig själva och inför sina partivänner. Särskilt intressant vore en fördjupning på de högermän som stod emot partilinjén.

Inom den problematik arbetet berör finns mycket forskning att bedriva. Den första kommunaliseringensdebatten kring spårvägarna i Stockholm fördes redan 1903, när kommunen tog beslutet att inte köpa upp norra bolaget. Den debatten är också intressant, inte minst som kontrast till beslutet 1915. När staden blev delägare i södra bolaget 1908 var det ett defensivt övertagande utan utsikter till stora vinster. Bolaget stod på fallrepet och behövde finansiell förstärkning. Den frågan skulle också förtjäna en närmare granskning. På samma sätt kan en analys göras av vart och ett av de uppköp som gjorts, där perioden kring bildandet av Storstockholms Lokaltrafik utgör en högintressant slutpunkt.

Ännu intressantare än att detaljstudera samtliga uppköp i Stockholm vore dock att vidga vyerna och vända sig mot andra städer. I Göteborg hamnade spårvägarna från början i brittiska händer men kommunaliserades enligt ett beslut 1899, i samband med elektrifieringen av driften.²⁴¹ Det vore intressant att närmare undersöka diskussionerna där, eftersom de fick en helt annan utgång än i Stockholm. Som en jämförelse med de större städerna vore det intressant att studera om de mindre orterna i landet har tagit andra hänsyn.

Om dessa studier genomförs återstår en stor forskningsuppgift i att analysera vilka lärdomar från kommunaliseringensdebatten som kan användas vid vår privatiseringsdebatt.

²⁴¹ Attman, A., *Göteborgs stadsfullmäktige 1863-1962:1:1 Göteborg 1863-1913*, s 354ff.

SAMMANFATTNING

Svensk lokal och regional kollektivtrafik har traditionellt omgärdats av omfattande regleringar, sedan länge i kombination med offentligt ägande. Detta arbete utgår från institutionell teori och historiens stigberoende för att undersöka skälen till att Stockholms stad, vid början av seklet, i stor skala övertog privat kollektivtrafik för att bedriva verksamheten med förstärkt kommunalt inflytande. Undersökningen begränsas till beslutet i stadsfullmäktige den 30 juni 1915 att köpa stadens största och lönsammaste spårvägsbolag, Stockholms Nya Spårvägsaktiebolag, och gemensamt med dess tidigare ägare bilda AB Stockholms Spårvägar. Att i det här fallet studera en enskild institutionell förändring är relevant med tanke på att beslutet markerade det definitiva skiftet mellan en ordning med huvudsakligen privat ägande och den ordning med huvudsakligen kommunalt ägande som gällt inom stadens kollektivtrafik ända in i våra dagar.

Det stod under seklets första decennier en långvarig politisk strid om hur Stockholm skulle förhålla sig till driften och utvecklingen av spårvägarna. Staden hade otvivelaktigen intresse av goda och effektiva kommunikationer. Inte minst viktigt var att stadens expansiva ytterområden försågs med spårvägar så att boende kunde nå sina arbeten utan alltför tidskrävande resor. Frågan ställdes på sin spets när koncessionen för Stockholms Nya Spårvägsaktiebolag, löpte till ända vid nyåret 1917. Detta arbete koncentreras på debatten inom Stockholms stadsfullmäktige under våren och sommaren 1915 innan fullmäktige tog ställning.

Partiernas ställningstaganden i spårvägsfrågan baserades på deras politiska ideologier. Arbetarepartiet, socialdemokraternas beteckning i fullmäktige, ville kommunalisera verksamheten, huvudsakligen med hänvisning till behovet av samordning mellan bostads- och spårvägsbyggande. De frisinnade hade samma grundsyn men insåg att rådande krigsekonomi inte medgav ett köp av spårvägsanläggningarna. De förespråkade privat-kommunalt ägande i ett bolag där staden gavs det reella inflytandet över verksamheten utan att dominera ägarbilden. Allmänna valmansförbundet, högerpartiet som hade egen majoritet i fullmäktige, var inte enigt i frågan. Där fanns de som hade en önskan om ökat kommunalt inflytande och andra som ville tona ned kommunens inflytande så mycket som möjligt. Det slutgiltiga kompromissbeslutet blev att starta ett bolag där ägarskapet delades lika mellan kommunen och ägarna av Nya Spårvägsaktiebolaget, medan de senare fick dominera över verksamhetens utformning.

SUMMARY

Swedish local and regional public transport has traditionally been surrounded by extensive regulations combined with public ownership. This work emanates from institutional theory and path dependency, and examines the reasons why the city of Stockholm, in the beginning of this century, on a large scale took control over privately owned public transport means in order to prosecute the business with reinforced local authority influence. This study is limited to the decision in the city council of June 30 1915 to buy the largest and most profitable tram Company in the city, *Stockholms Nya Spårvägsaktiebolag*, and together with its former owners establish *AB Stockholms Spårvägar*. Studying, as in this case, one particular institutional change is relevant, having in mind that the decision marked the definitive change-over from the order of mainly private ownership to the order of mainly public ownership that has remained in force in public transport in the city ever since.

The first decades of this century saw a lengthy political conflict regarding how Stockholm would treat management and development of the tramways. The city had undoubtedly an interest in good and efficient communications. Not least important was to supply the expansive fringe areas of the city with tramways, helping residents to reach their places of work without too time-consuming trips. The matter was brought to its head when the consession of *Stockholms Nya Spårvägsaktiebolag* ran out at the new year 1917. This work concentrates on the debate in the Stockholm city council during spring and summer of 1915, before the council took a position.

The political parties' opinions towards the tramway matter were based upon their political ideologies. The Social Democrats wanted to take over the business, mainly with reference to the need for co-ordination of house-building and tramway-building. The Liberals shared the same view but realised that prevailing war-time economy did not admit a take-over of the tramways. They proposed shared private and public ownership in a company over which the local authorities were given the main influence without dominating ownership. The Conservatives, forming the majority of the council, were not united in the matter. Some advocated increased public influence, while others wanted to decrease the public influence as much as possible. The final compromise decision were to establish *AB Stockholms Spårvägar*, a Company with ownership shared between public interest and the owners of *Stockholms Nya Spårvägsaktiebolag*, with the actual influence over the business given to the latter.

FÖRKORTNINGAR

SL	AB Storstockholms Lokaltrafik
s s	AB Stockholms Spårvägar
SSA	Stockholms stadsarkiv
SSF	Stockholms stadsfullmäktiges handlingar
P	Stockholms stadsfullmäktiges protokoll
Y	Yttranden till Stockholms stadsfullmäktiges protokoll
U	Beredningsutskottets utlåtanden och memorial
B	Bihang till beredningsutskottets utlåtanden och memorial
SNS	Stockholms Nya Spårvägsaktiebolag

KÄLLOR OCH LITTERATUR

Otryckta källor

Stockholms stadsarkiv (SSA)
 Bolagsstämmo-protokoll SJS
 Årsberättelser SNS
 Ankommande skrivelser SNS
 Avgående skrivelser SNS

Tryckta källor

“Aktiebolaget Stockholms spårvägar har fått koncession.”, *Stockholms Dagblad*, 1 juli 1915.
 Cassel, G, *Socialpolitik*. Stockholm 1902.
 “Den stora förfuskningen beslutad.” *Socialdemokraten*, 1 juli 1915.
 “En seger för sund kommunal politik.”, *Aftonbladet*, 1 juli 1915.
 Hildebrand, K, *Kommunal eller enskild drift?* Stockholm 1914.
 “Kommunal maktpolitik.”, *Dagens Nyheter*, 1 juli 1915.
 “Spårvägsfrågan definitivt löst.”, *Svenska Dagbladet*, 1 Juli 1915.
 “Spårvägsfrågan äntligen löst – efter högerns diktamen.”, *Stockholmstidningen*, 1 juli 1915.
 “Spårvägsfrågans lösning.”, *Nya Dagligt Allehanda*, 1 juli 1915.
 “Spårvägsfrågans öde avgjort.”, *Dagens Nyheter*, 1 juli 1915.
Stockholms stadsfullmäktiges handlingar

Litteratur

Andersson, H., *SL 100*. Stockholm 1976.
 Andersson-Skog, L., “Såsom allmänna inrättningar till gagnet, men af-färsföretag till namnet”: *SJ järnvägspolitiken och den ekonomiska omvandlingen efter 1920*. Umeå 1993.
 Attman, Å., *Göteborgs stadsfullmäktige 1863-1962: 1:1 Göteborg 1863-1913*. Göteborg 1963.
 Holmberg, S, *Stor-Stockholm: Dess uppkomst och kommunikationer*. Stockholm 1947.
 —, “Södra Förstadsbanan”, *Spårväg och buss*, Nr 4, 1944.
 —, “Gammalt och nytt om Bromma”, *Spårväg och buss*, Nr 8 och 9, 1944.
 —, “Södra Bolaget: III. Efter elektrifieringen”, *Spårväg och buss*, Nr 7, 1946.
 — *Spårvägen i Stockholm: En minnesbok*. Stockholm 1960.
 Johansson, I, *Storstockholms bebyggelsehistoria*. Stockholm 1987.
 Larsson, Y, *På marsch mot demokratin: Från hundrigradig skala till allmän rösträtt*. Stockholm 1967.
 North, D., *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge 1990.
 Oredsson, O, *Järnvägarna och det allmänna: Svensk järnvägspolitik till 1890*. Lund 1969.
Stockholms spårvägar 1877-1927. Stockholm 1927.
Stockholms stadsfullmäktige 1913-1938. Stockholm 1938.
 Sundblad, W, *Södra Spårvägarna 2.5 år*. Stockholm 1912.

WORKING PAPERS IN TRANSPORT AND COMMUNICATION HISTORY

- 1994:1** Lena Andersson-Skog, Jan Ottosson: *Institutionell teori och den svenska kommunikationspolitikens utformning - betydelsen av ett historiskt perspektiv*. English title: *Institutional Theory and the making of Swedish Communication and Transport Policy - the Importance of a Historical Perspective*
- 1995:1** Jan L Östlund: *Reglering av kollektivtrafik – Striden på 1910-talet om tillkomsten av AB Stockholms Spårvägar*. English title: *Regulating Public Transport – The Local Political Conflict in Stockholm in the 1910's on Establishing the City Tram Company*

UMEÅ PAPERS IN ECONOMIC HISTORY

- 1994:9** Fredrik Hedin: *Adam Smith och Sverige. Ekonomisk liberalism i frihandelsdebatten vid 1823 års riksdag*. English title: *Adam Smith and Sweden. Economic Liberalism in the Debate on Free Trade in the Swedish Parliament 1823*
- 1994:10** Magnus Lindmark: *Reflections on Economic Change, Natural Resources and Environment*.
- 1994:11** Dan Bäcklund: *De svenska tätorternas storleksstruktur 1820-1970*. English title: *Rank-Size Distributions of the Swedish Urban System 1820-1970*.
- 1994:12** Kerstin Norlander: *Women Capitalists and the Industrialization of Sweden*.

OCCASIONAL PAPERS IN ECONOMIC HISTORY - UMEÅ UNIVERSITY

- 1** Olle Krantz (utg): *Nordiska historiska nationalräkenskaper. Workshop vid Olofsfors herrgård 27-28 maj 1994*. English title: *Nordic Historical National Accounts. Workshop at Olofsfors Manor 27th-28th of May 1994*. 1994.

UPPSALA PAPERS IN ECONOMIC HISTORY: RESEARCH REPORTS

- 34** Bo Härmestrand: *Finansieringssätt och attityder. Några erfarenheter ur ledarhundsarbetets historia*. 1994.
- 35** Lars Magnusson: *Eli Heckscher and Mercantilism - An Introduction*. 1994.
- 36** Torbjörn Lundqvist: *Industrialismens kritiker. Utopism, ämbetsmännaideal och samvettpolitik i Carl Lindhagens ideologi*. 1995.

UPPSALA PAPERS IN ECONOMIC HISTORY: WORKING PAPERS

- 8** Agneta Emanuelsson, Lynn Karlsson, Ulla Wikander & Ingrid Åberg (red.): *Kvinnohistoria i teoretiskt perspektiv. Konferensrapport från det tredje nordiska kvinnohistorikermötet. 13-16 april 1989*. **1990**.

UPPSALA PAPERS IN ECONOMIC HISTORY: BASIC READINGS

- 9 Juan Bergdahl: *Den Europeiska Ekonomiska Gemenskapen – ursprung och fundament. 1995.*

UPPSALA PAPERS IN ECONOMIC HISTORY: UPPSALA PAPERS IN FINANCIAL HISTORY

- 2 Alexander Boksjö & Mikael Lönnborg-Andersson: *Svenska finanskriser – orsaker, förlopp, åtgärder och konsekvenser. 1994.*
- 3 Hans Sjögren (red.): *Bankinspektör Folke von Krusenstjernas vitbok. Anteckningar från bankkrisen 1922-1923. 1994.*