

Kommunaliseringsprosessen i Århus 1850-1940

av

Hjørdis Grove

Stein Rokkan senter for flerfaglige samfunnsstudier
Universitetsforskning i Bergen
Desember 2002

*Prosjektet «forretning, forvaltning og folkestyre»,
NFR-programmet «Offentlig sektor i endring»*

Notat 31-2002

Innhold

Forord	iii
Samandrag.....	iv
Abstract.....	v
Innleiing.....	7
Føresetnader: folketal, industrialisering og lokalpolitisk organisering.....	7
Lokalpolitiske tilhøve	8
Gass og elektrisitet.....	10
Gass og elektrisitet som vare – alternative forvaltingsformer.....	10
Det Danske Gaskompagni og kommunane.....	11
Kommunale gassverk – København som spydspiss.....	11
Århus – frå privat til kommunalt gassverk	12
Frå gass til elektrisitet	14
Oppsummering.....	16
Sporvegen.....	17
Hestesporvogn og hest omnibuss	17
Elektrisk sporveg.....	18
Kommunen tek over	19
Oppsummering.....	20
Renovasjonen.....	21
Private og kommunale initiativ.....	22
Oppsummering.....	24
Avslutting.....	25
Kjelder og litteratur	26

Forord

Prosjektet «Forretning, forvaltning og folkestyre» kom i gang i 1999, og blir avsluttet på nyåret 2003. Her blir søkelyset rettet mot kommunal forretningsdrift, som har som sitt utgangspunkt at kommunene rundt overgangen til det 20. århundret tok over en rekke aktiviteter som var startet opp i privat regi. Fra denne *kommunaliseringen* ser vi i dag en *dekommunalisering* som fører oppgaver ut av kommunens virkefelt eller over til konkurranse med private. Begrep som *fristilling*, *konkurransesutsetting* og *privatisering* dominerer diskusjonen, noe som viser at forretningspolen i dag har sterkest kraft.

I prosjektet analyseres spenningsforholdet mellom forretningsmessig frihet og politisk styring innen renovasjon, elektrisitetsforsyning og sporvegsdrift i Oslo og Bergen, mens det i tillegg kastes kontrasterende, komparative blikk på tilsvarende virksomheter i Göteborg og Århus. De tre virksomhetsområdene har blitt sett som viktige kommunale oppgaver samtidig som de har hatt en kommersiell innretning.

Forskerne Knut Grove og Jan Heiret har arbeidet ved prosjektet gjennom hele perioden. Forholdene i Århus har som den foreliggende artikkelen viser, blitt studert av cand. philol Hjørdis Grove. I tillegg har ytterligere en forskingsassistent og to hovedfagsstudenter tatt del. Prosjektet har vært finansiert av og vært en del av programmet «Offentlig sektor i endring - om organisering, verdiskaping og demokratisk styring» (OSIE) ved Norges Forskningsråd. Programmet følger opp sentrale problemstillinger fra innsatsområdet Ledelse, organisasjon og styring (LOS) som ble avsluttet i 1996, men fokuserer i sterkere grad på organiseringen og utviklingen i forvaltningen, og på effektivitet og kvalitet i tjenesteproduksjonen. Programmet er dessuten mer opptatt av de konsekvensene den organisatoriske utviklingen har for verdiskaping og demokratisk styring i offentlig sektor.

Knut Grove

Jan Heiret

Knut Venneslan (prosjektleder)

Samandrag

Det blir her sett på tilhøvet mellom privat og kommunal forretningsdrift i Århus i Danmark for tida 1850 til rundt 1940. Innleiingsvis blir det gjeve eit overblikk over den historiske bakgrunnen til dette danske bysamfunnet, der urbanisering og industrialisering legg premissar for det vidare forløpet, og vidare over dei lokal-politiske føresetnadene perioden igjennom. Områda *sporvegstrafikk*, *gass-* og *elektrisitetssleveranse* og *renovasjon* blir så gått gjennom for å få fram tilhøvet mellom privat og offentleg drift i den aktuelle perioden, og korleis dette eventuelt endra seg.

Det private *gassverket* i Århus (1855) kom til i ein periode då kommunale gassverk dominerte i Danmark, men med private merkbart til stades. Byane som hadde private verk, var ikkje ivrige etter å kommunalisera av prinsipielle grunnar. Då Århus fekk eit kommunalt verk i 1880 skuldast dette «matadoren» Hans Broge si inngriping, eit døme på samspelet mellom offentlege og private krefter i byen. Når det gjeld *elektrisitetsverka* i Danmark blei desse temmeleg raskt kommunaliserte. I Århus var det frå byrjinga (rundt 1890) stemning for eit kommunalt verk, sjølv om dei første planane var private. Då elektrisitetsverket omsider kom, blei det kommunalt, nærast som ei følgje av at også gassen var kommunalt kontrollert. For *sporvegen* var kommunal eigarskap først ikkje eit reelt alternativ. På 1920-talet hadde kommunen blitt ein serviceinstans og eit stort forretningsområde, samstundes som kommunal *sporvegsdrift* hadde blitt vanleg andre stader. Såleis var kommunal eigarskap både tenkeleg og politisk ønskeleg. For *renovasjonen* sin del har det offentlege stått som øvste kontrollinstans alt før den behandla perioden, men arbeidet har vore sett ut til private.

I Århus finn dermed vi frå midten av 1800-talet ein vekst i produksjonen av fellesgode under kommunal kontroll. Vi ser at kommunen i aukande grad tok over område som tidlegare var private. Forklaringa på dette ligg i hovudsak i den tiltakande urbaniseringa av samfunnet, som førte med seg behov som kunne fyllast av nye tekniske innovasjonar. I det raskt veksande bysamfunnet blei trongen for lys og kokevarme letta av gass og elektrisitet, behovet for transport blei hjulpet av sporvegen, og renovasjonen blei ordna på nye og meir effektive måtar.

Abstract

This paper discusses the relationship in conduct and organisation between private and municipal works in Århus, Denmark from 1850 to ca. 1940.

It outlines the historical background of this Danish city community, where urbanisation and industrialisation define the further development, and continues discussing the local political framework throughout the period. Furthermore, tramways, gas and electricity and refuse disposal service are discussed in order to clarify the relationship between private and public organisation of works, and how and if this changed during the period in question.

The private gasworks in Århus (1855) were built in a period when municipal gasworks were the rule in Denmark, but there already was a notable presence of private ones. Cities having private gasworks were not eager to municipalize merely for reasons of principle. When Århus acquired a municipal gasworks in 1880, this was due to the intervention of the local «Big Man» Hans Broge; an example of co-operation between private and municipal enterprise in the city.

The electrical power stations in Denmark were municipalized at an early date. In Århus public opinion was from the beginning (1890) in favour of a municipal installation, although the first plans were private. When the electrical power station finally came about it was a municipal effort; almost as a natural consequence of the gasworks being controlled by the municipality.

For the Århus tramways municipal ownership was from the beginning not an option. By the 1920's the municipality had become a service institution and a large business manager, while municipal tramways had become the norm elsewhere in Denmark. Thus municipal ownership was both viable and politically desirable.

The refuse disposal service was controlled by the municipality, but was farmed out to private entrepreneurs.

We observe that areas previously controlled by private enterprise gradually were taken over by the municipal authorities. The reasons for this can be found in the increasing urbanisation of society which led to changing practical needs that potentially could be met by technical innovations. In the rapidly growing city community the need for illumination and later, house-hold cooking, was met by the introduction of gas and electricity. New tramways took care of increased transport requirements, and refuse disposal service was organised in new and more efficient ways.

Innleiing

Notatet tar for seg tilhøvet mellom privat og kommunal forretningsdrift i Århus i Danmark tida 1850 til ca. 1940.¹ Det blir først gjeve eit overblikk over den historiske bakgrunnen, der urbanisering og industrialisering legg premissane for det vidare forløpet. Det blir også gjeve eit oversyn over dei lokalpolitiske føresetnadene gjennom perioden. Deretter blir områda sporvegstrafikk, gass- og elektrisitetsleveranse og renovasjon gått gjennom. Det sentrale er å få fram tilhøvet mellom privat og offentleg drift i den aktuelle perioden, og korleis dette eventuelt endra seg.

Når det gjeld sekundærlitteratur er byhistoriene for Århus sentrale, både eittbindsutgåva frå 1984 (siste utgåve 1998) og det nye firebindsverket frå 1998–99. For dei einiskilde områda notatet tek opp: gass, elektrisitet, sporveg og renovasjon er jubileumshistoriene vesentlege, både dei som dekker Danmark generelt og dei som tek for seg lokale tilhøve. Av primærkjelder er det i hovudsak brukt referat frå byrådsforhandlingane, som er utgjevne frå 1868 (*Uddrag af Aarhus Byraads Forhandlinger*).

Føresetnader: folketal, industrialisering og lokalpolitisk organisering

Mot slutten av 1800-talet skaut industrialiseringa av Danmark fart.² Rundt 1870 var eit industrimiljø under oppbygging i Århus.³ Ein industriarbeidarklasse voks fram, og frå 1880-åra kom det for alvor fart i arbeidarrørsla i byen.⁴ Kommunikasjonane til og frå byen blei utvikla, noko som både var ein føresetnad for og ei følgje av industrialiseringa.⁵ Hamna blei utbygd, nytt ytre hamnebasseng og nye hovudlandvegar kom til, og byen blei ikkje minst sentral i det nybygde jyske jernbanenettet (strekninga Århus-Randers i 1862, vidare utbygd mot slutten av 60-åra). Byen var dermed blitt eit trafikknutepunkt i det aust- og midtjyske området.⁶

Det var liberalistiske økonomiske idear som dominerte i Danmark frå 1830-åra. Den økonomiske verksemda skulle klara seg sjølv utan inngrep frå det offentlege. Mellom anna letta den liberalistiske næringslova frå 1857 tilhøva for industrietablering, då lauga sin einerett på å driva faglært handverk blei oppheva.⁷ Ein del

¹ Notatet blei i hovudsak til hausten 2000. Byrådsforhandlingane (*Uddrag af Aarhus Byraads Forhandlinger*) og dei andre primærkjeldene (og det meste av den lokalhistoriske litteraturen) det er vist til, er å finne på lokalsamlinga til Hovudbiblioteket i Århus.

² *Århus Bys Historie* s. 148

³ *ÅB 2* s. 204

⁴ *Århus Bys Historie* s. 203-206

⁵ *Århus Bys Historie* s. 151

⁶ *ÅB 2* s. 162-163

⁷ *ÅB 2* s. 204-205

område var likevel unnateke den liberalistiske tankegangen: infrastrukturen (hamner, vegar, jernbane, telegraf), penge- og kredittpolitikk, undervisnings- og sunnheitsvesen og sosiale område. Staten sine argument for å gå aktivt inn på desse felt var dels at dei var generelle rammer som alle var avhengige av, dels hadde karakter av naturlege monopol som kunne misbrukast av private eigarar, og dels militære, nasjonale og finansielle omsyn.⁸ Ein tilsvarande tankegang gjorde seg gjeldande i Århus, særleg frå 1850–60-talet. Det blei ei vanleg oppfatning at visse ålmenne gode ikkje burde overlatast til ein fri marknad. Såleis fekk byen frå slutten av 1860-åra og framover m.a. kommunalt vassverk, politikorps og brannvesen.

Industrialiseringa og byen sin posisjon som kommunikasjonsentrum gav stor tilflytting, og gjorde sitt til at folketalet steig kraftig gjennom hundreåret.⁹ Omkring 1800 hadde Århus ca. 4000 innbyggjarar, i 1850 i underkant av 8000, i 1870 15000 og i 1901 over 51000.¹⁰ Medan Århus i 1800 var den 6. største byen i Danmark, rykka byen omkring 1870 opp som nr. 2 etter København og var heretter Danmarks største provinsby.¹¹

I takt med at Århus voks, fekk han etter kvart forsynings- og servicetilbod som høvde for ein ekspanderande og ambisjonsrik småby. Såleis fekk byen gasslys i gatene på 1850-talet, seinare avløyst av elektrisk opplysing. Med aukande transportbehov kom hestesporvogna, og etter kvart – i samband med innføringa av elektrisiteten – den elektriske sporvegen. Reinhaldet av byen, som er eit vedvarande problem i alle byar, blei forsøkt organisert på ein meir tenleg måte. Felles for alle desse områda er at offentlege styresmakter, representert ved byrådet, på eit eller anna tidspunkt grip inn og fører kontroll med dei, også når initiativ og praktisk utføring kjem frå privat hald.

Lokalpolitiske tilhøve¹²

Århus hadde, som andre danske byar, vore underkasta eit embets- og storborgarstyre sidan mellomalderen. Byens «råd» hadde vore kjent sidan 1200-talet, og frå dette blei det utvikla ei form for forretningsutval, under leiing av to borgmestrar: magistraten. I 1740 blei det oppretta eit fast utval med «eligerte borgarar» i Århus, som fungerte som kontrollorgan overfor magistraten. Mot slutten av 1700-talet blei magistraten redusert til ein borgmester og to rådmenn, og med byfogden som viserådmann. I

⁸ Hyldtoft 1999 s. 87-88

⁹ *ÅB* 2 s. 162-163

¹⁰ *ÅB* 2 s. 82, *Århus Bys Historie* s. 147

¹¹ *ÅB* 2 s. 82, *ÅB* 3 s. 10

¹² Dette bygger i hovudsak på kapitlet «Byens styre fra middelalder til nutid - et rids» av Finn H. Lauridsen, i *Borgere i byens råd* (Degn og Dybdahl 1968)

byrjinga av 1800-talet blei endå ein rådmannspost oppheva. I 1813 overtok byfogden borgmesterstillinga som del av embetet sitt. Alt nokre år tidlegare hadde han fått fast plass i magistraten. Med den nye ordninga skifta borgmestervervet frå borgarleg tillitspost til å bli kongeleg embete.

I 1837, under det skrantande eineveldet som blei oppheva i 1849, blei det lempa på det tradisjonelle embets- og storborgarveldet gjennom ei nyordning av styret i kjøpstadene. Heretter skulle 15 borgarrepresentantar, som sjølve valde formannen sin, administrera byen saman med magistraten.

I 1860 kom ei ny lov om kommunal valrett, som gav alle folketingsveljarar i kommunen valrett.¹³ Desse valde «den større halvdel» av borgarrepresentasjonen. «Den mindre halvdel» blei valt av den høgast skattlagde femtedelen av veljarane. Dermed hadde eit velståande mindretal av veljarane dobbel røysterett, og sørgde for å sikra makta for sine egne.¹⁴ Mellom desse var byen sine framståande kjøpmenn og fabrikantar, som gjerne kjente seg «kalla» til lokalpolitikken – men det blir hevda at dei ikkje gjorde så mykje av seg som politikarar.¹⁵ I dette ligg det at dei mektige storborgarane ofte ikkje trong byrådssalen for å påverka utviklinga i byen. Blant desse finn vi menn som Hans Broge og Otto Mønsted, som prega Århus (og Danmark) vel så mykje gjennom sine private initiativ, som gjennom arbeidet i byrådet.

I 1868 kom nok ei lovendring, men 1860-lova gjekk uendra inn i den nye. Heretter heitte borgarrepresentasjonen byråd, og fekk meir å seia enn før.¹⁶ Alle deler av forvaltinga som hittil hadde høyrte under særlege kommisjonar og direksjonar, skulle no ligga direkte under rådet. Rådet mista på den andre sida retten til sjølv å velja formann. Byrådet sin formann var no den kgl. borgmesteren. Rådmennene forsvann. Rådet skulle ha 19 medlemmer utanom borgmesteren, og forvaltinga blei utført gjennom 13 faste utval. Heretter skulle rådsmøta som hovudregel vera offentlege, og byrådsreferata blei offentleggjorde.

I og med at byrådet i lang tid var dominert av ei snever sosial gruppe med felles interesser, var det få usemjer å finna blant medlemmene. Først i løpet av 1880- og – 90-åra blei vala til byrådet prega av nasjonale politiske tendensar, og dei politiske partia frå Rigsdagen begynte å merkast på det politiske livet i Århus, med tilhøyrande politiske friksjonar og partipolitikk.

¹³ Dei som hadde valrett var delt i to grupper: med valrett til Folketing og til Landsting. *ÅB* 3 s. 312. Fram til 1953 var Rigsdagen eit tokammersystem, delt i Landstinget (førstekammeret) og Folketinget (www.storenorskeleksikon.no)

¹⁴ Boje m.fl. 1991 s. 28

¹⁵ *ÅB* 3 s. 320

¹⁶ I denne framstillinga blir det vekslende brukt omgrepa byråd og bystyre

Venstresida tok til å blanda seg inn mellom dei dominerande konservative elementa og fekk aukande tyding, både lokalt og på landsplan. Sosialdemokratane stifta partiet sitt i 1871, og gjekk fram i val etter val etter hundreårsskiftet. I 1894 kom den første sosialdemokratiske representanten inn i Århus byråd.¹⁷ I 1909 oppnådde sosialdemokratane i Århus fleirtal for første gong. Ved dette valet tok Sosialdemokratiet nesten ein tredel av plassane i dei danske byråda, og Høgre stod i ferd med å mista grepet om den politiske makta i byane.¹⁸

Sidan 1917 har sosialdemokratisk dominans vore normalsituasjonen i Århus byråd.¹⁹ Frå 1919 blei ikkje borgmesteren lenger peika ut av regjeringa («kongelig borgmester»), men valt av byrådet.²⁰ Den sosialdemokratiske ideologien kom til å setta sine spor i bypolitikken; ikkje minst når det galdt diskusjonane rundt eventuell kommunalisering av offentlege forretningsområde.

Gass og elektrisitet

Gass og elektrisitet som vare – alternative forvaltingsformer

Gass- og elektrisitetsforsyning til ålmenta er døme på «naturlege monopol», der meir enn éin leverandør vil vera ulønsamt og lite rasjonelt.²¹ Monopolkarakteren kan seiast å gj ei naturleg forlenging av kommunen sine andre oppgåver.

Monopolisert drift inneber likevel ikkje nødvendigvis kommunal drift. Gass- og elektrisitetsleveransar føreset likevel at offentlege myndigheiter er inne i biletet, også når føretaket er på private hender. T. d. krev det konsesjon frå lokale styresmakter å leggja ned leidningar i bygater. Det same gjeld område som jernbane, telefon og sporveg, som også er «naturlege monopol»: hundre prosent private tiltak er utelukka; det offentlege må på ymse måtar inn og regulera. Dette er mellom årsakene til at ein tidleg rekna det for ønskeleg med offentleg kontroll av verksemder som tente fellesinteressene, slike som veganlegg, kanalar og bruer.²²

¹⁷ ÅB 3 s. 320. Representanten kom inn på ei felles liste for Venstre og Sosialdemokratiet. Første venstremann kom inn i 1888. *Århus Bys Historie* s. 186

¹⁸ Hyldtoft 1999 s. 283

¹⁹ Bortsett frå perioden 1946-54. *Århus Bys Historie* s. 355

²⁰ ÅB 3 s. 313. Den siste kgl. borgmesteren sat til 1926, parallelt med den folkevalde, og tok seg av «overøvrighedsforretninger» som ikkje hadde samband med byrådsarbeidet. Degn og Dybdahl 1968 s. 3.

I 1950 blei forøvrig magistratordninga gjeninnført. Magistraten fekk fem avdelingar, og dei faste utvala blei reduserte til fem. Lauridsen i Degn og Dybdahl 1968 s. xv

²¹ Hyldtoft 1994 s. 67. Hyldtoft gjev som døme London tidleg på 1800-talet, der fleire mindre gassverk med kvar sine leidningar forsynte kundar i same gate. Hyldtoft peikar på gassen som eit naturleg monopol-område, men det same må kunna seiast om elektrisiteten. Omgrepet naturleg monopol skriv seg frå J. S. Mill si bok *Principles of Political Economy* frå 1848.

²² Til dømes økonomen Adam Smith i 1776. Hyldtoft 1994 s. 67

Det Danske Gaskompagni og kommunane

Utviklinga i kommunale versus private gassverk i Danmark i tida 1800–1890 kan vi periodisera slik: Frå 1800 til 1850 er private verk einerådande. Tida 1850–1870 er etableringsfasen for den offentlege gassforsyninga. Tida 1870 til 1890 blir ein konsolideringsfase, då utviklinga går føre seg utan store brot innanfor dei tekniske og institusjonelle rammene som er skapte.²³

Den begynnande utnyttinga av gass i Danmark kan daterast til 1813, då blikkenslagaren Johs. Irgens tok til å eksperimentera med gasslys. Fleire små private gassverk kom til fram mot ca. 1850. Gassen blei nesten utelukkande brukt til belysning, og brukarane var oftast læreinstusjonar, forlystingsstader og fabrikkar.²⁴ Det første danske offentlege gassverket blei oppretta i Odense i 1853, av eit privat selskap som same året blei teke over av det engelske selskapet Det Danske Gaskompagni.²⁵ I tida 1853–55 førte kompaniet opp seks gassverk rundt om i Danmark, eitt av desse i Århus.

Private verk dominerte altså i starten. Det skulle likevel bli eit særkjenne ved dansk gassforsyning at den blei kommunalisert svært tidleg, også samanlikna med nabolanda Tyskland og Sverige, som begge var tidleg ute med kommunaliseringa på dette området.²⁶ Dei danske kommunale gassverka kom snart for fullt: tre stykke alt i 1856.²⁷ I 1868 hadde Danmark 38 gassverk med offentleg forsyning, og dei fleste av desse var kommunale.²⁸

Kommunale gassverk – København som spydspiss

I 1857 blei København verdas første hovudstad med kommunalt eigd og drive gassverk. Byen gjekk alt i 1844 inn for å få eit kommunalt verk, etter fleire framstøytar frå private selskap. Motiveringa var i byrjinga nasjonalliberal: kommunale anlegg, forpakta ut til private, ville gagna den innanlandske teknologiske utviklinga.²⁹ Argumentasjonen skifta seinare over til å vektlegga gassproduksjonen som ein nærast naturleg offentleg funksjon. Diskusjonen rundt eit kommunalt gassverk blei dermed del av kampen for lokalt sjølvstyre.³⁰

²³ Hyldtoft 1994 s. 10

²⁴ Hyldtoft 1994 s. 8. Hyldtoft 1999, s. 80

²⁵ Bak Kompagniet stod m.a. dei danske brørne Westenholtz (forretningsmenn i England) og den engelske jernbaneingeniøren Sir Morton Peto. Peto var også sentral ved bygginga av den første jernbanen frå Århus (1862). Steenstrup 1955 s. 50

²⁶ Hyldtoft 1994 s. 66

²⁷ Hyldtoft 1994 s. 86–87. Verka låg i Nyborg, Svendborg og Silkeborg.

²⁸ Hyldtoft 1994 s. 10

²⁹ Hyldtoft 1994 s. 69

³⁰ Hyldtoft 1994 s. 71

Det var den nasjonalliberalt innstilte københavnske industri- og handelsborgarskapen, som gjerne droppa dei liberalistiske prinsippa om det trongst, som gjekk inn for eit kommunalt verk. Dei var sjølve potensielt store avtakarar av gassen, og med eit kommunalt anlegg slapp dei å bli utsette for privat monopolpolitikk. Dessutan forstod dei at gassforsyninga kunne sjåast som ein naturleg del av den kommunale infrastrukturen. På toppen kom ein generell frustrasjon over dei evindelege forhandlingane med ulike private, utanlandske selskap.³¹

Århus – frå privat til kommunalt gassverk

Kontrakten mellom Det Danske Gaskompagni og Århus blei inngått i 1853. Først to år seinare var anlegget klart til drift, på ei kommunal tomt som gasskompaniet fekk råderett over. Selskapet fekk einerett til å forsyna byen med gass i 25 år. Avtalen gav byen høve til å kjøpa gassverket etter ti år.³²

I 1870-åra var det tid for dei første fornyingane av kontraktane med Gaskompagniet. Ole Hyldtoft peikar på at kontraktforlengingane bar preg av å gå føre seg i ein usikker overgangssituasjon, og at mange byar føretrekte kommunale verk. Dei nye kontraktperiodane blei denne gongen vesentleg kortare enn dei gamle (6–14 år). Kommunane fekk inn bestemningar som regulerte prisen for det private gassforbruket, og fekk fjerna tidlegare kjøpsvilkår.³³ Århus skil seg ut som den einaste byen der kontraktforhandlingane enda med at kommunen overtok det eksisterande gassverket.³⁴ Bakgrunnen var denne: i byrjinga av 1870-åra dreiv gassforbrukarane i byen ein intens kampanje mot Det Danske Gaskompagni, pga. prisauke og vanskar med gasskvaliteten. Kampanjen blei leidd av grosseraren Hans Broge, byen sin store «matador». Tilhøva roa seg, og mot slutten av tiåret var Århus klar for nye forhandlingar om kontrakten med gasskompaniet.³⁵ Hausten 1877 sette byrådet ned eit forhandlingsutval.³⁶ I 1878 tok forhandlingane til, men snart oppstod det usemjer. I 1879 ville gasskompaniet kjøpa grunnen verket låg på, men meinte prisen var for høg. Byrådet hadde hittil ønskt at kompaniet skulle halda fram å levera gass til byen også etter utløpsperioden, men bestemte å undersøka kva det ville kosta

³¹ Hyldtoft 1994 s. 73

³² «Contract mellem Aarhus Communalbestyrelse og hr. T. A. English som Befuldmægtiget for Gascompagniet i London angaaende Gasbelysningen i Aarhus.» (Trykt som tillegg i *Aarhus Byraads Forhandlinger* for 1869. Kontrakten er datert 10.1.1853.) Thomas A. English var teknisk rådgjevar for Gaskompagniet. Steenstrup 1955 s. 51

³³ Hyldtoft 1994 s. 92-93

³⁴ Hyldtoft 1994 s. 94. Århus var ikkje den første kommunen som kjøpte eit privat gassverk, men ved dei andre høva (Korsør og Sønderborg) blei verka tekne over på initiativ frå eigaren. Hyldtoft 1994 s. 94

³⁵ Hyldtoft 1994 s. 94

³⁶ Byrådsmøte 15.11.1877

å setta opp eit nytt, kommunalt gassverk.³⁷ Alternativt ville dei kjøpa anlegget av gasselskapet – men gasskompaniet sine planar om å kjøpa gassverktomta gjorde det vanskeleg for byen å kunna ta over verket. Kommunen sikra seg løyve frå Innanriksministeriet til å bygga og driva gassverk ved sida av det gamle, pluss finansiering. Byrådet vedtok å bygga, og gav gasskompaniet melding om at kontrakten fall bort frå januar 1880. Gasskompaniet gjorde eit siste utfall ved å akseptera tomteprisen som kommunen hadde forlangt, og tilbød å setja ned gassprisen. Byrådet avsto, og det låg an til at byen skulle få to gassverk.

Saka tok så ei ny vending. Hans Broge var for tida i København, og nytta høvet til å ta gass-saka i egne hender. Som forretningsmann var Broge van med å ta raske og sjølvstendige avgjerder, og det låg nærare for han å skjera gjennom og ordna opp på eiga hand, enn å ligga i trege forhandlingar i folkevalde organ.³⁸ Broge gjennomførte «Underhandlinger» med direktøren for gasskompaniet, og med positivt resultat: dersom byrådet gav grønt lys, ville han kunna kjøpa gassverket for Århus kommune. Byrådet sende telegrafisk fullmakt til Broge, som seinare på dagen telegraferte tilbake: «Har nu kjøbt Gasværket med Tilbehør i Cridlands³⁹ Overværelse for 350,000 Kroner at overtage ved Kontraktens Udløb den 1ste Januar 1880 og at betale med Aarhus Kommunes Obligationer til pari 4 ½ rentebærende at amortisere 25 Aar. Venter dermed Byraadets Tilfredshed.»⁴⁰

I skrivet byrådet sende til Innanriksministeriet to veker seinare heitte det at grunnen til å kjøpa det eksisterande verket heller enn å bygga nytt dels var «at undgaa en almindelig Opbryden af samtlige Byens Gader og den Konkurrence med det bestaaende Gasværk, som ufejlbart vilde være indtrådt for kortere eller længere Tid».⁴¹ Til samanlikning heldt Helsingør kommune på same tid også på å hamna i ein situasjon med to konkurrerande gassverk, eit privat og eit kommunalt.⁴² Her valde

³⁷ Byrådsmøte 24.4.1879

³⁸ Broge hadde trass i dette ei fortid i byrådet, der han sat frå 1857 til 1869, visstnok meir fordi det var venta av ein mann i hans stilling, enn på grunn av eigentleg politisk kompetanse. *ÅB* 3 s. 320. Han sat også i styret for Høgre. Strandskov 1998 s. 128

³⁹ John R. Cridland, dåverande direktør for Det Danske Gaskompagni sitt hovudkontor i Danmark. Steenstrup 1955 s. 56

⁴⁰ Omframnt byrådsmøte 13.6.1879. *Århus Bys Historie* s. 160, gjev ein annan og litt merkeleg versjon av hendinga. I følge denne reiste Broge til England - ikkje København - , kjøpte gassverket og sende dette telegrammet til byrådet: «Jeg har købt gasværket for 450.000 kr. Vil byen have det til samme pris, ellers driver jeg det selv.» Byhistoria må ha henta dette i boka *16 Stormænd i Dansk Erhverv* frå 1939, som presenterer portrett av ei rekke danske storkjøpmenn, ikkje minst gjennom anekdoter. I *16 Stormænd ...* held gassverks-anekdoten fram slik: «Der var enkelte Skumlere, som sagde, at Broge nok ordentlig havde melet sin egen Kage ved den Lejlighed. «Ja», sagde Hans Broge, da Rygtet kom ham for Øre, «Westenholz har lovet mig to Høns fra Godset Matstrup, som han nylig har købt.»

⁴¹ Byrådsmøte 26.6.1879

⁴² Hyldtoft 1994 s. 92-93

dei å fornya kontrakten med Gaskompagniet, medan utgangen for Århus blei at byen sat med eit kommunalt eigd og drive gassverk frå nyttår 1880. Hyldtoft kallar dette «det alvorligste tilbageslag for (...) den private sektor».⁴³ For gasskompaniet var det snakk om å gje slepp på gassverket i den største danske provinsbyen, som valde å forkasta alle forhandlingsframlegg. Det var eit økonomisk tap, og sikkert også eit prestisjetap.

Århus var dermed fri for fleire forhandlingar med Det Danske Gaskompagni. Dei andre bykommunane (som heller ikkje hadde nokon Hans Broge) heldt fram samarbeidet med kompaniet. Då kontraktane gjekk mot slutten i 1880-åra, skulle dei endå ein gong til å forhandla om vilkåra. Denne gongen satsa byane stort på å gå over til kommunale verk. Alle enda likevel med nye kontraktar med Gaskompagniet, og no for atskillig lenger tid (25–30 år). Men kommunane oppnådde også ein kraftig senka privat gasspris, og gode høve til å ta over verka når kontrakten gjekk ut.⁴⁴ Dei gunstige vilkåra gjorde at Århus sitt føredøme ikkje førte til ei bølge av kommunale overtakingar.⁴⁵

Frå gass til elektrisitet

Dei første offentlege, danske elektrisitetsverka var etablerte av private i 1891 (Køge og Odense).⁴⁶ Den danske hovudstaden fekk kommunalt elektrisitetsverk i 1892, etter at det var gjort studieturar til fleire europeiske land. Mønsteret for etableringa av elektrisitetsverk blei særleg henta i Tyskland, der elektrisitetsverka stort sett blei oppførte og drivne av det offentlege.⁴⁷ I tida frå det kommunale verket kom og fram til 1902 blei det likevel etablert over 60 privateigde el-anlegg (blokkstasjonar) i København. Desse blei lagde ned etter kvart som den kommunale forsyninga fekk større kapasitet og blei konkurransedyktig på pris.⁴⁸

Når det gjeld elektrisitetsverka i «provinsen» er det karakteristisk at dei første initiativa var private (av verka som kom før hundreårsskiftet var berre Kolding kommunalt frå starten), men innan 1. verdskrig er alle blitt kommunale, med unntak av Køge elektrisitetsverk.⁴⁹ I Århus blei spørsmålet om eit elektrisitetsverk («lys-station») med ei viss offentleg forsyning reist første gongen i 1890. Eit interessentskap søkte bystyret om løyve til å leggja leidningar over eller i gatene, for å setta opp ein stasjon som kunne gje lys til ein del av eigedommane på Store Torv og kvarteret

⁴³ Hyldtoft 1994 s. 65-66

⁴⁴ Hyldtoft 1994 s. 96

⁴⁵ Hyldtoft 1994 s. 96-97

⁴⁶ Wistoft m.fl. 1991 s. 37-38

⁴⁷ Wistoft m.fl. 1991 s. 44, s. 48

⁴⁸ Wistoft m.fl. 1991 s. 45

⁴⁹ Wistoft m.fl. 1991 s. 51

omkring.⁵⁰ Byrådet innvilga ikkje søknaden, men sette ned eit utval for å greia ut om ikkje kommunen sjølv burde ta på seg oppgåva med eit elektrisk lysanlegg.⁵¹ Det varte og rakk utan at byrådet tok ei avgjerd, og det kom fleire søknader om å etablera offentlege, men privat eigde elektrisitetsverk. Dette skapte dilemma for bystyret: Elektrisitetsverka kom til å konkurrera med det kommunale gassverket, som på denne tida hadde bygt gatebelysninga sterkt ut og altså var i god gjenge.⁵² Alt i 1890 tilrådde gassutvalet at kommunen skulle stå for drifta av elektrisitetsverket, i samarbeid med gassverket. Dette var ikkje minst etter utvalsmedlemet Otto Mønsted sitt initiativ.⁵³ Mønsted forstod at gassverket kom til å tapa dersom private interesser fekk etablera og driva elektrisitetsverk, medan eit samarbeid opna for nye perspektiv.⁵⁴ Og Mønsted ville nødig at gassverket skulle lida overlast. Han hadde hatt sete i gassverksutvalet – eitt av dei «tyngste» av dei mange kommunale utvala – frå han kom inn i byrådet på ei høgreliste i 1885. Frå 1888 var han utvalsformann. Gassverket sine interesser var sentrale for han, og han gjekk aktivt inn for å gjera verket til ei overskotsverksemd.⁵⁵ Kommunal drift og lukrativ forretning var altså ikkje motsette storleikar.

Mønsted var sjølv blant dei første som prøvde ut elektrisitet privat. Vi ser same tendensen som då gassen blei etablert: at handels- og industriborgarskapen går inn for kommunale verk, ikkje minst fordi det tener deira eigne interesser. Frå kommunen si side kan det sjåast som ein forsvarsstrategi. For å halda på (lys-)monopolet sitt er kommunen nøydd å gå inn i el-drifta. Gass og elektrisitet må ikkje oppfattast som konkurrentar, men som supplerande område som tener kommunen sine interesser – som igjen tener dei forretningsdrivande sine interesser. Århus kommune var rett nok langsam til å gå i gang med elektrisiteten. Frå spørsmålet kom opp for første gong i 1890 til elektrisitetsverket blei etablert i 1901 var det lange pausar mellom kvar gong saka blei drøfta i byrådet. Det som fekk «sparka» byrådet i gang var førespurnadene om konsesjon til private verk, og til sjuande og sist ein søknad frå 1897. Ein viss oberstløytnant Clausen ønskte einerett til å driva elektrisk sporveg med tilhøyrande kraftstasjon, som også ville kunna levera kraft til andre forbrukarar. Gassverksutvalet tilrådde å avslå søknaden, fordi dei meinte det var rett at det «ikke for Tiden foretoges noget på dette Omraade fra privat Side.»⁵⁶ Tvert om

⁵⁰ Byrådsmøte 20.10.1890

⁵¹ Byrådsmøte 6.11.1890

⁵² Fode 1992 s. 61

⁵³ «Prins Otto», i si tid Danmarks rikaste mann og svigerson og forretningspartner til «kong Hans» Broge

⁵⁴ Fode 1992 s. 62

⁵⁵ Det klarte han også: i oktober 1890 hadde Gassverket eit overskot på 60 000 kr. Strandskov m.fl. 1998 s. 132, s. 135-136

⁵⁶ Byrådsmøte 6.7.1897

rådde utvalet til «at Kommunen selv anlagde og drev en elektrisk Lysstation i Forbindelse med Anvendelse af Elektricitet til Maskinkraft m.v.»⁵⁷ Dette blei godkjent av byrådet. At Clausen sin sporveg skulle vera privat, uroa visst ikkje bystyret: ein sporveg trua ikkje kommunale monopolinteresser. Elektrisitetsforsyninga var ei anna sak.⁵⁸

Elektrisitetsverket blei bygt ved sida av gassverket, og i 1901 starta drifta. Elektrisitets- og gassverket fekk felles leiing og administrasjon, og samlast under namnet Aarhus Belysningsvæsen. Av årsmeldinga for det første driftsåret går det fram at «Elektricitetsværkets Udvikling i Aarets Løb kan kun siges at have været gunstig.»⁵⁹ Oppgåvefordelinga blei etter kvart slik at elektrisitetsverket leverte straum til det meste av belysninga i byen og til stordelen av industrien, medan gassverket tok seg av kokegassen.⁶⁰ Den elektriske spurvogna blei også ein stor avtakar av straum: i 1905 gjekk nesten $\frac{1}{4}$ av el-produksjonen til å driva spurvognene.⁶¹ Fordelinga av bruksområde hjelpte truleg gassen til å halda stillinga, på same måte som i Kristiania.⁶²

Elektrisitetsverket blei etter kvart utvida fleire gonger, og det blei også naudsynt å samarbeida med elektrisitetsverk utanfor kommunen. Det viktigaste var etableringa av vasskraftstasjonen ved Gudenåen i i 1921 og at Århus Belysningsvæsen gjekk inn som interessent i samanslutninga Midtkraft i 1950.⁶³

Oppsummering

Ole Hyldtoft slår fast at offentlege gassverk fekk ei litt forseinka utbreiing i Danmark. Dette forklarar han med at København valde ei utradisjonell løysing med å la kommunen bygga og driva gassverket i byen, noko som førte med seg at ein først måtte bryta gjennom politiske og mentalitetsmessige barrierer og dessutan gå gjennom ein fagleg læreprosess.⁶⁴

⁵⁷ Byrådsmøte 6.7.1897

⁵⁸ Johannessen 1992 s. 23, peikar på dette når det galdt Oslo sine planar om kommunalt elektrisitetsverk

⁵⁹ «Beretning om Aarhus Elektricitetsværk for Aaret 1901.» Trykt som vedlegg i *Aarhus Byraads Forhandlinger*. Datert 7.4.1902.

⁶⁰ Dybdahl 1980 s. 159-160. Den siste gassgatelykta blei likevel teken ned så seint som i 1957. Dybdahl 1980 s. 161

⁶¹ Fode 1992 s. 70

⁶² Johannessen 1992 s. 43

⁶³ *ÅB* 3 s. 343, *ÅB* 4 s. 317. Midtkraft bestod av Århus, elektrisitetsverka i nabokommunane Åby, Viby, Vejlbj-Risskov, Brabrand, og andelshavarane i Gudenåcentralen (kraftstasjonen ved Gudenåen). *ÅB* 4 s. 317, www.gudenaacentralen.dk

⁶⁴ Hyldtoft 1999 s. 80

Det var også dei kommunale verka som kom til å dominera i Danmark, i tida frå dei offentlege verka slo gjennom frå ca. 1850. Dei private verka var like fullt framleis merkbar til stades, gjennom Det Danske Gaskompagni som hadde sett opp fleire gassverk på 1850-talet, blant anna i Århus. Desse bykommunane hadde høve til å ta over verka ved utgangen på konsesjonane på 1870- og 1880-talet, men valde å la vera. Grunnen var at dei fekk forhandla fram vilkår som var så gode at dei ikkje såg nokon grunn til å kommunalisera gassverka av prinsipielle grunnar. Århus står på denne bakgrunnen fram som spesiell, sidan kommunen si overtaking her ser ut til å skuldast innsatsen til ein einskild mann, Hans Broge, og det utanfor dei demokratiske kanalane.

Frå ca. 1890 blei det sett opp ei rekke elektrisitetsverk rundt i landet, frå først av private, men dei blei relativt raskt kommunaliserte. I Århus ser vi utviklinga frå ei rad konsesjonssøknader frå private i 90-åra til det kommunale verket kom i 1901. Alt frå dei tidlegaste diskusjonane i 1890 var bystyret likevel mest stemt for eit kommunalt verk. Dette er rimeleg med tanke på at gassverket var kommunalt, og at det var nærliggande å la elektrisitetsverket bli del av det økonomiske veldrivne gassverket og la elektrisitet og gass utfylla kvarandre som energikjelder.

Sporvegen

Hestesporvogn og hesteomnibuss

Folkeauke, byvekst og sentral trafikkmessig plassering la grunnlaget for dei første framlegga til hestesporvogn i Århus. I København kom det sporvogner alt i 1863. Også i Århus var det planar for sporvogn på denne tida, men her munna dei så langt ikkje ut i konkrete tiltak.⁶⁵

I 1884 opna endeleg sporvognsdrifta i byen (på visse turar kombinert med sporomnibuss, dvs. vogner som kunne gå både på skinner og på vanleg køyrebane). Ei samanslutning av vognmenn fekk konsesjon for 30 år under namnet Aarhus Sporvejselskab.⁶⁶ Drifta gjekk med tap pga. relativt få brukarar. (Som det blei uttrykt i ein replikk på Århus teater i 1893: «Gid jeg nu blot sad i en Aarhus Sporvogn, for der ved jeg da, at man faar Lov at være alene!»)⁶⁷ Årsakene til dei svake resultata låg i den korte køyrestrekninga til sporvognene, pluss for få avgangar og høge takstar. Konflikhtar med kommunen om gatevedlikehald og kven som skulle betala gjorde at selskapet i 1893 meldte at det ville stogga drifta, og tilbaud

⁶⁵ Første søknad om konsesjon for sporvognsdrift var frå P. B. Obel i 1868 (han blei elles Århus sin første stadsingeniør ikkje lenge etter), neste søknad kom i 1876. Ring Hansen og Goe Jacobsen s. 16-17

⁶⁶ Ring Hansen og Goe Jacobsen 1971 s. 17-21

⁶⁷ Ring Hansen og Goe Jacobsen 1971 s. 24

kommunen å ta over.⁶⁸ Selskapet la planar for utviding, som blei avslått av kommunen, og fekk heller ikkje dispensasjon frå vedlikehald. Hestesporvognsdrifta opphøyrd i 1895, og spora blei fjerna og gatene brulagde.⁶⁹ Ring Hansen meiner sporvogna trafikkmessig hadde spelt liten rolle. Viktigare var det at den hadde plassert Århus i folk sitt medvit som ein moderne by, som ved sida av hovudstaden var den einaste danske byen med sporveg.⁷⁰

I 1895 søkte vognmann Dyhr om løyve til omnibussdrift mellom jernbanestasjonane i byen. Konesjon var ikkje naudsynt, fordi omnibussdrift låg under politiet.⁷¹ Drifta var i gang frå 1896 til 1903, då det blei klart at det ville koma elektrisk sporveg.

Elektrisk sporveg

I 1880- og 90-åra begynte det å koma elektrisk drivne sporvegar i Nord-Amerika og fleire europeiske land. København fekk elektrisk sporvogn i 1897.⁷² I Århus begynte ein òg å tenka i retning elektrisk sporveg. Då trongst det produksjon og tilførsel av elektrisk straum. Som vi såg under avsnittet om elektrisitet, søkte oberstløytnant Clausen i 1897 om einerett til «her i byen at anlægge og drive, eller lade anlægge og drive, en elektrisk Ringsporvej med overjords Ledning og i Forbindelse hermed Tilladelse til fra den for et saadant Anlæg nødvendige Kraftstation at anlægge Ledninger ...»⁷³ Clausen fekk verken sporveg eller kraftstasjon, men søknaden hans inspirerte altså byrådet til å bygga eit kommunalt elektrisitetsverk.

I 1902 kom det fleire søknader om konsesjon for elektrisk sporveg, og det blei overlate til elektrisitetsverks-utvalet å forhandla med søkerane. Eit nystarta aksjeselskap med solid økonomi – A/S Aarhus elektriske Sporvej – fekk konsesjonen i 1903. No var det ikkje vognmenn, men ingeniørar og finansfolk som stod bak.⁷⁴

⁶⁸ Ring Hansen og Goe Jacobsen 1971 s. 24

⁶⁹ Elkjær 1976 s. 73

⁷⁰ Ring Hansen og Goe Jacobsen 1971 s. 29

⁷¹ Ring Hansen og Goe Jacobsen 1971 s. 30

⁷² Dvs. akkumulatorvogner. Frå 1899 fekk nabokommunen Frederiksberg elektriske sporvogner med luftleidningar. København hadde også eit nokså mislykka forsøk med dampsporvogn frå 1884 til 1892. Wistoft m.fl. 1991 s. 89

⁷³ Byrådsmøte 6.7.1897

⁷⁴ Elkjær 1976 s. 74. Til skilnad frå m.a. Norge ser det ikkje ut til at utanlandsk kapital var inne i biletet. Ein av medlemmene i aksjeselskapet, ing. Jacobsohn, var rett nok tilknytta det tyske firmaet Union Elektrizitäts Gesellschaft. Union var sterkt inne i liknande føretak i mange land, og eigde bl.a. sporvegen i Bergen rundt forrige hundreårsskiftet (jfr. notat av Knut Grove, oktober 1999: «Då kommunen tok til å driva forretning. Renovasjon og sporveisdrift i Kristiania og Bergen i eit kommunaliseringperspektiv»), men selskapet si einaste rolle i Århus ser ut til å vera å stå for den elektriske utrustinga til sporvognene. Ring Hansen og Goe Jacobsen 1971 s. 39, s 40

Avtalen galdt fram til 1. januar 1945, men kommunen hadde høve til å ta over frå 1.1.1925, eller same dato seinare år. Kommunen heldt på eineretten til å levera elektrisitet til drifta.⁷⁵

Sporvegstrafikken i byen blei verande privat, slik han hadde vore dei siste 20 åra. Dette var likevel ikkje så sjølvstøtt som før. I byrådet blei spørsmålet om privat eller kommunal sporveg diskutert. Sosialdemokratane gjekk inn for kommunal drift, noko Aarhus Stiftstidende latterleggjorde som «en utidig morsomhet».⁷⁶ Eit byrådsmedlem slo fast at skulle kommunen stå bak ville ikkje Århus få sporvogn dei første 20 åra.⁷⁷

Vognmann Dyhr, som hadde drive hest omnibussfart i Århus frå 1896, blei så å seia tatt på senga av den nye tida. Så seint som i 1900, i samband med at han søkte om 20 års einerett til omnibusskøyrse, meinte han likevel at hest omnibussane ville kunna supplera den elektriske sporvegen.⁷⁸ I 1903, då den elektriske sporvegen var under etablering, gav han opp drifta og avhenda hestar og materiell.⁷⁹

Kommunen tek over

Alt i 1925 hadde kommunen kunna ta over sporvegen etter halv konsesjonstid. Kommunen nytta seg ikkje av retten då, men det var klart at byrådet ville gå inn for kommunal overtaking. Det var fleire grunnar til dette. Ein årsak var at kommunen i tjuåra var blitt storforretning, og det var berre eit spørsmål om tid før han tok over innanbystrafikken. I København var den private sporvegsdrifta teken over av kommunen allereie i 1911.⁸⁰ Det fanst altså mangeårige røymsler å bygga på for Århus sin del. Frå 1917 hadde sosialdemokratane fleirtal i byrådet, og kunne dermed setta kraft bak ønska om kommunalisering. Ikkje minst var det misnøye med sporvegselskapet si manglande utbygging av linjenettet til byperiferien. På nokre strekningar køyrde det private rutebilar, men selskapet hadde ikkje prøvd å samordna omstigningsordningar med desse. Selskapet sitt manglande omsyn til brukarane var eit gjennomgåande tema då byrådet drøfta å seia opp kontrakten med sporvegen i

⁷⁵ *Århus Byråds Forhandlinger*, overenskomst, datert 30.9.1903. Usemjer rundt el-prisen som sporvognsselskapet betalte og i samband med dette konflikter omkring takstane gjorde at byrådet i 1921 snakka om å stansa el-leveringa til sporvegen - kontrakten sa jo at kommunen hadde rett, men altså ikkje plikt til, å levera straumen. Partane klarte likevel å forhandla seg fram til semje. Ring Hansen og Goe Jacobsen 1971 s. 52-54

⁷⁶ Sitert i Ring Hansen og Goe Jacobsen 1971 s. 39

⁷⁷ Byrådsmedlemmet var direktør Nørgaard, som også var ei drivande kraft i sporvegselskapet. Altså ikkje heilt nøytral.

⁷⁸ Ring Hansen og Goe Jacobsen 1971 s. 32-34

⁷⁹ Ring Hansen og Goe Jacobsen 1971 s. 34

⁸⁰ Stub Jørgensen 1954 s. 22

romjula 1926, etter framlegg frå den sosialdemokratiske gruppa.⁸¹ Dei hadde 12 av dei 21 representantane i byrådet, og var såleis sikra fleirtal.⁸²

Kommunen overtok frå 1.1. 1928 til langt høgare pris enn tenkt, men klarte til gjengjeld å få meir orden på sporvegen (heretter Aarhus Sporveje): eksisterande spor blei skifta ut, det blei lagt dobbeltspor og linja blei forlenga. Økonomien betra seg også under kommunens styre.⁸³ «... selv kritikerne måtte vist indrømme, at det var lykkedes kommunen at give sporvejene den dynamik, de så åbenlyst havde manglet i det private selskabs tid.»⁸⁴ Under kommunal eige blei det kort sagt teke omsyn til brukarane av sporvegen, medan direktøren for det private sporvegsselskapet ved eitt høve sa rett ut at han representerte interessene til aksjonærane – ikkje borgarane.⁸⁵

Alle dei første forsøka med offentleg transport i Århus var altså private. Årsakene til at kommunen endeleg overtok var politiske – sosialdemokratane hadde fleirtal og ønskte kommunalisering – pluss vedgåinga av at sporvegen ikkje hadde fungert optimalt under privat styre, noko som botna i manglande økonomi og lita lyst til å bygga ut.⁸⁶

Oppsummering

I dei veksande bysamfunna på 1800-talet oppstod det behov for høve til personfrakt over lengre strekningar. Sporvegen, først hestetrekt og seinare elektrisk, var her ein av tida sine transport-innovasjonar. Det var naudsynt med ein viss offentleg kontroll, hovudsakleg fordi skinnelegging og vedlikehald førte med seg større og mindre inngrep i bygatene. Den forvaltingsmessige løysinga var private selskap med kommunal konsesjon. At den århusianske sporvegen var privat var lenge teke for gjeve. Først med sosialdemokratane sitt inntog i lokalpolitikken blei kommunal eigarskap og drift eit mogleg alternativ. Kommunaliseringa av sporvegen i 1928 blei gjennomført i ein periode då det politiske og ideologiske klimaet var eit anna enn då den første hestesporvogna skramla av garde på 1880-talet. Vi finn no ein serviceinnstilt kommune som kjenner ansvar for å gje borgarane eit godt transporttilbod. Eit anna moment er at kommunen var blitt ei storforretning der sporvegen nokså sjølvsgat høyrde heime. Kommunalisering av sporvegen var også

⁸¹ Byrådsmøte 22.12.1926 og omframnt møte 27.12.1926

⁸² Ring Hansen og Goe Jacobsen 1971 s. 60. Resten var 8 konservative og 1 radikal representant

⁸³ Ring Hansen og Goe Jacobsen 1971 s. 71

⁸⁴ Ring Hansen og Goe Jacobsen 1971 s. 68

⁸⁵ Ring Hansen og Goe Jacobsen 1971 s. 61

⁸⁶ Viktig i den vidare utbygginga av den kommunale trafikken var då det blei sett inn bussar i tillegg til sporvognene i 1932. Under 2. verdskrig blei alt sporvognsmateriellet øydelagt under eit attentat i august 1944. Ring Hansen og Goe Jacobsen 1971 s 68, s. 74

noko som «låg i tida» (jfr. Norge), og det fanst fleire års føredøme frå ikkje minst København, som var og er den byen Århus helst samanliknar seg med.

Renovasjonen

I tidlegare tider hadde folk kvitta seg med avfall på eiga hand, eller dei fekk hjelp av den einaste offentleg tilsette reinhaldsarbeidaren. Han blei kalla «nattmannen», fordi arbeidet hans med å fjerna boss og skitt frå gatene og tømme doar gjekk føre seg om natta. Bortsett frå han var reinhaldet av byen nokså tilfeldig. Under koleraepidemien i Danmark i 1853 blei Århus særleg hardt råka, på grunn av manglande vassverk og elendige, for ikkje å seia fråverande, kloakkforhold. Dette gav støyten til ei nyordning av renovasjonen i 1859, som innebar at det offentlege skulle køyra bort husavfall og nattrenovasjon.⁸⁷ For det private avfallet skilde ein mellom dagrenovasjon, som omfatta hushaldsavfall og anna «boss», og nattrenovasjon, dvs. innhaldet i latrinene. Nattrenovasjonen blei gjerne seld til bønder, som omdanna den til kompost.⁸⁸

I 1861 fekk byen sunnheitsvedtekter og sunnheitskommisjon, i tråd med tida si større forståing av og vekt på hygiene og førebyggjande tiltak. Den offentlege renovasjonen blei sett ut til private. Gatene skulle feiast tre gonger for veka og rennesteinane spylast om det var naudsynt.⁸⁹ Folk hadde også høve til å ta seg av nattrenovasjonen sjølve utan at reinhaldsfolka var inne i biletet, men også når renovasjonen blei ordna privat heldt politi og sunnheitskommisjon auge med at det gjekk forsvarleg for seg.⁹⁰

I det minste på offisielt hald fekk nattmannen etter kvart eit mindre «belasta» yrkesnamn: Frå slutten av 1860-åra omtalar byrådsforhandlingane han som renovasjonsmann, og frå byrjinga av 1870-åra som renovasjonsentreprenør.⁹¹ I kontrakten mellom byråd og entreprenør frå 1869 heiter det at entreprenøren skal «... kjøre langsomt gjennom Byen, holde paa flere passende Steder i hver Gade og Stræde samt paa hver Side af Torvene, og skal Kjørekarlen tilkjendegive sin Nærværelse med en Skralde.»⁹² Treskralla som bossmannen brukte for å gjera folk

⁸⁷ Lauridsen 1984 s. 118

⁸⁸ Oldam 1999 s. 1. I 1894 skriv det kommunale utvalet for omordning av Århus renovasjonsvesen om «den ringe Lyst hos Landmændene» til å nytta den ubearbeidde latrinene til gjødsel, så denne forretninga gjekk kanskje ikkje alltid så godt? Byrådsmøte 29.3.1894

⁸⁹ *Stadsingeniørens kontor 1869-1994* s. 9

⁹⁰ Oldam 1999 s. 1

⁹¹ Oldam 1999 s. 1

⁹² Byrådsforhandlingar 1869, tillegg: «Conditioner, hvorefter Udførelsen af den offentlige Renovation i Aarhus Kjøbstad bliver at bortlicitere for Tidsrummet fra 1ste Januar 1870 til 1ste December 1871.»

merksame på at han kom hadde vore i bruk sidan 1600-talet, og ordet er framleis brukt i dei danske omgrepa for boss og bossmann: skrald og skraldemand.⁹³

Med åra blei det lagt mange planar og sett ned mange utval for å endra dei hygieniske tilhøva i byen. Dette gav ikkje alltid så raske resultat. Århus fekk såleis ikkje offentleg vassverk før i 1872, etter at spørsmålet hadde vore utgreidd i fleire år.

Private og kommunale initiativ

For nattrenovasjonen sin del hadde mange europeiske byar (blant desse Bergen og Christiania) fått såkalla pudretfabrikkar, dvs. gjenvinningsanlegg for latrine. I 1871 søkte ein hr. Westhausen om å få leiga plass av kommunen til å setta opp ein fabrikk for tørka latrinegjødsel i Århus.⁹⁴ Utvalet som var sett ned for å sjå på saka meinte for det første at det ikkje fanst ledig tomt; for det andre at ein ikkje burde tillata fabrikk utan at han blei stor nok til å ta seg av nattrenovasjonen for heile byen.⁹⁵ Westhausen fekk til slutt løyve⁹⁶, men det ser altså ut til å ha dreia seg om ein mindre, privat fabrikk og ikkje pudretteproduksjon i større målestokk. I 1877 la eit utval sett saman av medlemmer frå sunnheitskommisjonen, vassverksutvalet og markutvalet fram ei utgreiing rundt sunnheitstilstanden i Århus. Her blei fabrikk skulda for å ureina, og utvalet meinte at han burde flyttast. Dei meinte også at han burde leggst ned før leigemålet for tomta gjekk ut i 1880.⁹⁷ Det ser ut som tilrådinga blei følgd opp; i alle høve er det ikkje meir å finna om pudretfabrikken i seinare byrådsforhandlingar.

I 1887 blei det sett ned eit utval for omordning av dag- og nattrenovasjonen. Sju år seinare, på byrådsmøtet 29. mars 1894, la utvalet fram resultatet: ein detaljert plan for gjenvinning av avfall og latrine, utarbeidd av den københavnske ingeniøren J. Rump. Vassklosett kunne vore eit alternativ, men Rump rådde frå dette, sidan dei århusianske kloakkane stadig var «tarvelige» og til dels rann ut i elva. Han gjekk i staden inn for å etablere ein pudretfabrikk, noko byrådet altså ikkje var så oppmuntrande til i Westhausen si tid. Rump hadde for sin del god tru på marknaden for pudretten. Etter at latrinen var blanda med den sorterte og rensa dagrenovasjonen, evt. iblanda torv, kunne det nesten luktfrie produktet seljast til bøndene omkring byen.

Rump brukte elles ikkje dei vanlege uttrykka «dag- og nattrenovasjon». Etter planen hans skulle alt avfallet samlast inn på dagtid, nett som i «Udlandets frem-

⁹³ Hilden 1973 s. 61

⁹⁴ Byrådsmøte 1.6. 1871

⁹⁵ Byrådsmøte 15.6. 1871

⁹⁶ Byrådsmøte 31.8. 1871

⁹⁷ Vedlegg til byrådsforhandlingane for 1877, datert 23.5.1877

skredne Byer». Med det nye systemet blei dotønnene, forsvarleg lukka, frakta ut av byen og desinfiserte før dei blei sette på plass igjen. Dermed ville det ikkje vera naudsynt å forvisa latrinetømminga til nattetider, med dårleg arbeidslys og fare for søl når tønnene blei borne ut og tømte i renovasjonsvogna. Renovasjonen kunne «med fuldkommen Properhed» utførast på dagtid.

Rumps renovasjonsanstalt/-fabrikk ville etter omordningsutvalet si oppfatting gjera Århus til den danske byen med «den bedste og smukkeste Ordning af sit Renovationsvæsen». Men skulle ordninga vera kommunalt eller privat driven? Utvalet ville ikkje uttala seg om dette før anlegget var ferdig, og ein såg kva tilbod som dukka opp. Ingeniør Rump var på si side ikkje i tvil, og rådde til kommunal drift. Dette ville gje best resultat, både sanitært og estetisk. Ein «kontrahent» ville utan tvil driva forretninga billigare enn kommunen, men det kunne vera vanskeleg å få han til å gjera jobben skikkeleg. Det var nemleg mange krav til reinsemd å ta omsyn til, og Rump frykta slurv. Skulle arbeidet leigast ut, var det i alle fall naudsynt med ein svært detaljert kontrakt. Hesteleveransen burde på den andre sida settast på anbod, sidan hestehald var ei så vanskeleg forretning at ein offentleg institusjon ikkje burde gje seg i kast med det.

Rump sin utførlege plan om ein kommunal pudretfabrikk blei torpedert, først av protestar mot plasseringa av anstalten, så av Aarhus Grundejerforening, som ville ha renovasjonen ordna billigare enn ingeniøren tok utgangspunkt i.⁹⁸ Dei gjorde framlegg om at grunneigarforeninga kunne driva renovasjonsanstalten, som eit tvungent interessentskap, men bad om at saka blei utsett til ein hadde sett korleis det gjekk med ei tilsvarende ordning som var under arbeid i København. Der hadde Københavns Grundejerforening i 1893 søkt om å overta dag- og nattrenovasjonen. Kvifor skulle ein liten by som Århus gå i spissen med nye tiltak, meinte Aarhus Grundejerforening, når ikkje hovudstaden hadde fått skikk på renovasjonen sin enno?⁹⁹ (Det grunneigarforeninga i Århus ikkje kunne vita var at foreninga i København først kom til å ta over renovasjonen i 1898, etter fleire års tautrekking med kommunen.¹⁰⁰) Saka blei utsett på ubestemt tid, og «den bedste og smukkeste Ordning» blei ingenting av.¹⁰¹ Dagenovasjonen hamna på ulike losseplassar, som før.

Det blei smått om senn lagt inn ein del vassklosett i Århus, men i all hovudsak heldt nattrenovasjonen fram som tidlegare. Først i 1909 vedtok byrådet den omfattande kloakkplanen, som lenge hadde vore under arbeid. Denne omfatta

⁹⁸ Anstalten var meint å ligga nær artillerikaserna, men 2. generalkommandointendantur protesterte mot dette. To alternative plassar ville bli dyrare enn den planlagde. Byrådsmøte 6.9.1894

⁹⁹ Byrådsmøte 6. 9. 1894

¹⁰⁰ Hilden 1973 s. 78-83

¹⁰¹ Byrådsmøte 25. 10. 1894

innføring av vassklosett, avskjerande kloakkleidningar og anlegg av kloakkpumpstasjon.¹⁰² Anlegget stod ferdig i 1914.¹⁰³ Dette innebar sjølvsagt ikkje at heile Århus fekk innlagt vassklosett over natta, og nattrenovasjonen heldt stadig fram. Først frå 1940 blei det påbode med WC i nye hus, og først rundt 1970 var det definitivt slutt på nattrenovasjonen.¹⁰⁴

Når det galdt dagrenovasjonen hadde spørsmålet om forbrenning vore oppe, men ikkje ført til noko. Her gjekk det stadig i losseplassar; frå 1912 ein ny på Mølleengen som avløyste to eldre.¹⁰⁵ Også etter etableringa av den nye losseplassen blei forbrenningsspørsmålet reist, men først i 1931 blei det endeleg bestemt å bygga eit kommunalt forbrenningsanlegg på gassverkstomta, som kunne levera damp til elektrisitetsverket. Denne blei teken i bruk i 1934, og losseplassen på Mølleengen blei stengt. Arbeidet med å henta renovasjonen hos brukarane var som før sett ut til ein entreprenør.¹⁰⁶ Mykje av dagrenovasjonen hamna no på forbrenningsanstalten. Det var likevel framleis naudsynt med kloakkrensing og reingjering av dei brulagde gatene som kommunen hadde ansvaret for å halda reine.¹⁰⁷

Oppsummering

I eit bysamfunn som Århus, der stadig fleire menneske budde stadig tettare på kvarandre, blei problemet knytta til korleis ein blei kvitt avfall og møkk meir og meir presserande. Det store skiljet går på 1850–60-talet, med den nye kunnskapen om smitte og vekta på hygiene, som ikkje minst viser seg i opprettinga av sunnheitskommisjonar i byane. Men også her skjelte myndigheitene til kva som lønte seg. Renovasjonen var sett ut til private, og byrådsreferata viser mange forhandlingar med renovasjonsmennene om lønn og arbeidsvilkår. Først med ing. Rump sin renovasjonsplan i 1894 blei spørsmålet om kommunal drift brakt på banen. Då galdt det den planlagte renovasjonsanstalten. Framlegget fall hovudsakleg pga. innvendingar rundt det økonomiske, og først mange år etter blei det etablert ein

¹⁰² Dvs. samlekkloakkar som tek opp spillvatnet frå kloakkane til dei einsskilde eignedomane og hindrar tilbakestrøyming. Oldam 1999 s. 7

¹⁰³ *Stadsingeniørens kontor* s. 30

¹⁰⁴ Oldam 1999 s. 15

¹⁰⁵ *Stadsingeniørens kontor* s. 31

¹⁰⁶ *Stadsingeniørens kontor* s. 44-45. Anstalten var i drift til 1953, og blei avløyst av eit renovasjonsverk ein annan stad i byen i 1957. Dette blei overteke av Århus Renholdningsselskab, som tok over dagrenovasjonen i Århus våren 1957. *Stadsingeniørens kontor* s. 58. Frå 2001 skal innsamlinga av hushaldsavfall gradvis settast ut på anbod. «Anmeldelse af aftalekompleks mellem Århus Renholdningsselskab og Århus kommune», www.ks.dk/konkuromr/afg/2000/06-21/pkt 15-aarhus-mje.htm

¹⁰⁷ Oldam 1999 s. 20

kommunal anstalt, til brenning av avfallet. Renovasjonen blei verande eit felt der kommunen valde å halda fram å setta sjølve arbeidet ut til private.

Avslutting

I Århus, som i norske bykommunar på om lag samme tid, ser vi frå midten av 1800-talet ein vekst i produksjonen av fellesgode under kommunal kontroll. Vi ser også at kommunen i aukande grad tok over område som tidlegare var private (jfr. Danielsen). Bakgrunnen er å finna i den tiltakande urbaniseringa av samfunnet, som brakte med seg behov som kunne fyllast av nye tekniske innovasjonar. I det raskt veksande bysamfunnet blei trongen for lys og kokevarme letta av gass og elektrisitet, behovet for transport blei hjelpt av sporvegen, og renovasjonen blei ordna på nye og meir effektive måtar. Notatet har prøvd å visa tilhøvet mellom privat og offentleg drift på desse felta, og korleis dette endra seg i den gjevne perioden.

Gassverket i Århus kom til i ein periode då dei kommunale gassverka var dominerande, men der dei private stadig var merkbar til stades. Byane som hadde private verk, var ikkje ivrige etter å kommunalisera av prinsipielle grunnar. At Århus fekk eit kommunalt verk i 1880 skuldast som vi såg spesielle omstende. Broge si inngriping i gassaka er eit døme på det utprega samspelet mellom offentlege og private krefter som tradisjonelt har eksistert i byen. Elektrisitetsverka i Danmark blei temmeleg raskt kommunaliserte. Også i Århus var det tydeleg stemning for kommunalt verk frå dei første private planane blei lanserte rundt 1890. Då elektrisitetsverket omsider blei ein realitet kan det seiast å ha blitt kommunalt som ei nærast naturleg følgje av at gassen var kommunalt kontrollert. Kommunal eigarskap av sporvegen var ikkje eit reelt alternativ i byrjinga, først måtte det skje endringar i den politiske tenkemåten. På 1920-talet var kommunen blitt ein serviceinstans og eit stort forretningsområde, og det var generelt vanleg at kommunen tok over sporvegsdrifta. Kommunal eigarskap var no både tenkeleg og politisk ønskeleg. For renovasjonen sin del har det offentlege stått som øvste kontrollinstans alt før den behandla perioden, men arbeidet har vore sett ut til private.

Kjelder og litteratur

- Boje, Per m.fl. (1991) *Folkestyre i by og på land: danske kommuner gjennom 150 år*. Herning.
- Clausen, C.C. (red.) (1899) *Danmarks Byer og deres Mænd II. Aarhus og omegn*. København.
- Danielsen, Rolf (1991) «Kommunaliseringsprosessen i norske byer 1880–1920», i A.-H. Nagel (red.): *Velferdskommunen. Kommunenes rolle i utviklingen av velferdsstaten*. Bergen: Alma Mater Forlag.
- Degn, Ole og Vagn Dybdahl (red.) (1968) *Borgere i byens råd. Medlemmer af Århus bys borgerrepræsentation og byråd 1838–1968*. Udgivet af Århus byhistoriske Udvalg. Aarhus: Universitetsforlaget i Århus.
- Dybdahl, Annegrete (1980) «Bevar Århus Gasværk», *Århus-årbog 1980*:156–163.
- Elkjær, Kjeld (1976) «Sporvogne og busser», i Vagn Dybdahl og Finn H. Lauridsen (red.): *Trafik i Århus – før og nu*: 72–81. Udg. af Århus Byhistoriske Udvalg. Aarhus: Universitetsforlaget i Aarhus.
- Fode, Henrik(1982) «Da telefonen kom til byen», *Århus-årbog*: 53–63.
- Fode, Henrik (1992) «Lys over byen», *Århus-årbog*: 60–71.
- Gejl, Ib (red.) (1991) *De skapte Aarhus*.Århus.
- Gejl, Ib (red.) (1995) *Århus – byens historie*, Bind 4 1945–1995 (= ÅB 4). Århus: Århus byhistoriske Udvalg.
- Gejl, Ib (red.) (1997) *Århus – byens historie*, Bind 2 1720–1870 (= ÅB 2). Århus: Århus byhistoriske Udvalg.
- Gejl, Ib (red.) (1998) *Århus – byens historie*, Bind 3 1870–1945 (= ÅB 3). Århus: Århus byhistoriske Udvalg.
- Gram-Jensen, Ib (1994) *Stadsingeniørens Kontor 1869–1994. 125 års jubilæumsskrift*. Stadsingeniørens Kontor.
- Grove, Knut (1999) «Då kommunen tok til å driva forretning. Renovasjon og sporveisdrift i Kristiania og Bergen i eit kommunaliseringsperspektiv.» Upublisert notat, Prosjektet «Forretning, forvaltning og folkestyre Bergen». Bergen: Senter for samfunnsforskning.

- Heft, Tage (1939) *16 stormænd i dansk erhverv*. Høst & Søns Forlag.
- Hilden, Hans Peter (1973) *Skrald, storby og miljø: en beretning om Københavns kamp mod affaldet gennem 200 år*. København: Udgivet af Renholdningsselskabet af 1898.
- Hyldtoft, Ole (1994) *Den lysende gas. Etableringen af det danske gassystem 1800–1890*. Herning.
- Hyldtoft, Ole (1999) *Danmarks økonomiske historie 1840–1910*. Århus: Systime Forlag.
- Jensen, Andr. K. (1915) *Danske Byer og deres Mænd. 1. Aarhus By*. Aarhus.
- Johannessen, Finn Erhard (1992) *I støtet. Oslo Energi gennem 100 år 1892–1992*. Oslo: Ad Notam Gyldendal Forlag.
- Lauridsen, Finn H. (1984) «'For at befordre renlighed ...' Lidt om dagrenovation og lossepladser», *Århus-årbog*: 118–127.
- Lauridsen, Finn H. (1990) «Uordner på gaden – glimt med lugte fra 1800-tallets Århus», *Århus-årbog*: 116–126.
- Madsen, Hans Erik (1998) *Vi tog skraldet – historien om de rigtige skraldemænd i Århus*. Århus.
- Oldam, John W. (1999) «Træk af den offentlige renligheds historie i Århus ca. 1870–1940» . Manuskript
- Paludan, Helge m.fl. (1998) *Århus Bys Historie fra vikingetid til nutid*. Århus: Husets Forlag. (1. utg. 1984)
- Ring Hansen, Th. og Peer Goe Jacobsen (1971) *Aarhus Sporveje*. Sporvejshistorisk Selskab.
- Steenstrup, Norman V. (1955) *Fra grueild til gas. Billeder ved en hundredårsdag. Gasværket i Århus 1855–1955*. Århus: Århus Belysningsvæsen.
- Strandskov, Jesper (1998) *Pioneren Otto Mønsted. Sig navnet ...* Århus.
- Stub Jørgensen, Christian (1954) *Med sporbus og trambus gennem et halvt århundrede: billeder af Århus Sporvejes historie 1904–1954*. Århus.
- Uddrag af Aarhus Byraads Forhandlinger*. Århus 1868 og framover.

Wistoft, Birgitte m.fl. (1991) *Elektricitetens Aarhundrede. Dansk elforsynings historie. Bind 1. 1891–1940.* Danske Elværkers Forening.

Århus Belysningsvæsen (1951) *Århus Elværk 1901–1951.*

Aarhus Byråd (1908) *Forslag til afskærende Ledninger og Vandklosetters Indførelse i Aarhus.* Århus.

NOTATSERIE ROKKANSENTERET (ISSN 1503-0946)

Notatene kan bestilles fra Rokkansenteret, tlf. 55 58 97 10,
e-post: post@rokkkan.uib.no, <http://www.rokkkansenteret.uib.no>

NR

- 31-2002** *Hjørdis Grove*: «Kommunaliseringsprosessen i Århus 1850–1940». Desember 2002.
- 30-2002** *Jacob Aars*: «Byfolk og politikk. Gjennomgang av data fra en befolkningsundersøkelse i Bergen, Oslo og Tromsø». Desember 2002.
- 29-2002** *Dag Arne Christensen og Jacob Aars*: «Teknologi og demokrati. Med norske kommuner på nett!». Desember 2002.
- 28-2002** *Sturla Gjesdal, Peder R. Ringdal, Kjell Haug and John Gunnar Mæland*: «Medical Predictors of Disability Pension in Long-Term Sickness Absence. December 2002. HEB.
- 27-2002** *Jan Erik Askildsen, Badi H. Baltagi and Tor Helge Holmås*: «Will Increased Wages Reduce Shortage of Nurses? A Panel Data Analysis of Nurses' Labour Supply». December 2002. HEB.
- 26-2002** *Dag Arne Christensen*: «Hovedtyper av valgordninger. Proporsjonalitet eller politisk styring?». Desember 2002.
- 25-2002** *Knut Grove*: «Mellom 'non-intervention' og 'samfundsvillie'. Statleg og kommunal regulering av økonomisk verksemd i Norge på 1800-talet». Desember 2002.
- 24-2002** *Knut Grove*: «Frå privat initiativ til kommunalt monopol. Lysverk, sporvegar og renovasjon i Bergen og Oslo 1850–1935». Desember 2002.
- 23-2002** *Anne Lise Fimreite, Yngve Flo og Jacob Aars*: «Generalistkommune og oppgavedifferensiering. Tre innlegg». Desember 2002.
- 22-2002** *Fredrik Andersson and Kai A. Konrad*: «Human Capital Investment and Globalization in Extortory States». December 2002. The Globalization Program.
- 21-2002** *Fredrik Andersson and Kai A. Konrad*: «Globalization and Risky Human Capital Investment». December 2002. The Globalization Program.
- 20-2002** *Augustín José Menéndez m.fl.*: «Taxing Europe. The Case for European Taxes in Federal Perspective». December 2002. The Globalization Program.
- 19-2002** *Marit Tjomsland*: «Arbeidsinnvandringssituasjonen i Norge etter 1975». November 2002. Globaliseringsprogrammet.
- 18-2002** *Tom Christensen and Per Læg Reid*: «Trust in Government — the Relative Importance of Service Satisfaction, Political Factors and Demography». November 2002.
- 17-002** *Per Læg Reid, Runolfur Smari Steinthorsson and Baldur Thorhallsson*: «Europeanization of Public Administration: Effects of the EU on the Central Administration in the Nordic States». November 2002.
- 16-2002** *Ivar Bleiklie*: «Hierarchy and Specialization. On Institutional Integration of Higher Education Systems». Oktober 2002.
- 15-2002** *Tom Christensen and Per Læg Reid*: «Complex Patterns of Interaction and Influence Among Political and Administrative Leaders». October 2002.

- 14-2002** *Atle Møen*: «Den globale produksjonen av symbol og kunnskap. Verdsflukt og verdsherredømme». September 2002. Globaliseringsprogrammet.
- 13-2002** *Johannes Hjelldrekk*: «Globalisering som utfordring til samfunnsvitskapane». September 2002. Globaliseringsprogrammet.
- 12-2002** *Nina Berven*: «National Politics and Global Ideas? Welfare, Work and Legitimacy in Norway and the United States». September 2002. . The Globalization Program.
- 11-2002** *Knut Helland*: « Den opprinnelige symbiosen mellom fotball og presse». September 2002.
- 10-2002** *Marjoleine Hooijkaas Wik*: «Mangfold eller konformitet? Likheter og forskjeller innenfor og mellom fem statlige tilknytningsformer». August 2002.
- 9-2002** *Kristin Strømsnes*: «Samspillet mellom frivillig organisering og demokrati: Teoretiske argument og empirisk dokumentasjon». August 2002.
- 8-2002** *Torstein Haaland*: «Tid, situasjonisme og institusjonell utakt i systemer». Juli 2002.
- 7-2002** *Ingvild Halland Ørnsrud*: «Mål- og resultatstyring gjennom statlige budsjettreformer». Juli 2002.
- 6-2002** *Tor Helge Holmås*: «Keeping Nurses at Work: A Duration Analysis». June 2002. HEB.
- 5-2002** *Elin Aasmundrud Mathiesen*: «Fritt sykehusvalg. En teoretisk analyse av konkurranse i det norske sykehusmarkedet». Juni 2002. HEB.
- 4-2002** *Christian Madsen*: «Spiller det noen rolle? – om hverdagen på nye og gamle sykehjem». Juni 2002.
- 3-2002** *Jan-Kåre Breivik, Hilde Haualand og Per Solvang*: «Roma – en midlertidig döv by! Deaflympics 2001». Juni 2002.
- 2-2002** *Jan-Kåre Breivik, Hilde Haualand and Per Solvang*: «Rome – a Temporary Deaf City! Deaflympics 2001». June 2002.
- 1-2002** *Håkon Høst*: «Lærlingeordning eller skolebasert utdanning i pleie- og omsorgsfagene?». April 2002.