# UDVIKLINGSLINIER I 1940'ERNES NORDISKE SAMARBEJDE

*Af* KRISTIAN MØLLER

## *Baggrunden.*

Fælles skæbne styrker som oftest fællesfølelsen. Hvis man ud fra denne tesis turde slutte modsætningsvis, skulle nordisk samfølelse have haft forringede vækstbetingelser under krigen. De 5 nordiske lande fik en højst forskellig skæbne: Finland som direkte deltager i krigen, først alene, ombølget af sympati — derefter på tysk side; Sverige som tilhænger af den elastiske neutralitet; Danmark og Norge som tysk besatte lande under forskelligt okkupationstryk, og endelig Island som Vestmagternes hangarskib.

Denne forskellighed i erfaringerne under krigen har utvivlsomt på flere måder været en hindring for en normal fortsættelse af det samarbejde, der var i gang før krigen. På den anden side er problemstillingen blevet ændret, og i mange henseender kan behovet for et samarbejde derfor siges at være betydelig forøget. Også efterkrigstidens internationale politik har dog skabt visse delingslinier, der volder vanskeligheder for det nordiske samarbejde, navnlig når det søger at manifestere sig i en ensartet optræden udadtil. I De forenede Nationer deltager Danmark, Island, Norge og Sverige, men ikke Finland. I Den internationale bank og lånefond mangler både Finland og Sverige. Sverige, men ikke Finland, er sammen med de øvrige nordiske lande underskrivere af GATT og ITO aftalerne. Endelig er de nordiske lande med undtagelse af Finland deltagere i Marshall-hjælpen.

Alt dette har gjort, at de nordiske spørgsmål i høj grad må betragtes ud fra nye synsvinkler. Nye problemer har rejst sig, ændrede opgaver venter deres løsning. I det følgende skal gives en oversigt over de vigtigste begivenheder indenfor det nordiske samarbejde, idet emnerne deles op i det nordiske arbejdsmarked, det nordiske kapitalmarked, den nordiske handelspolitik og nordisk kulturelt samarbejde.

## *Det nordiske arbejdsmarked.*

Tanken om et fælles nordisk arbejdsmarked bygger dels på de rent menneskelige værdier, der er forbundet med arbejdskraftens bevægelsesfrihed, dels på de samfundsøkonomiske fordele, at arbejdskraften indenfor et større område kan fordeles på en sådan måde, at effektiviteten bliver størst mulig. Naturligvis vil der altid være en mængde hindringer, der stiller sig i vejen

for arbejdskraftens vandringer: familie, slægt, sprog, hjemstavnsfølelse etc. På samme måde vil de enkelte menneskers personlige udrustning og uddannelse stille dem uens i konkurrencen på arbejdsmarkedet, men bortset fra alt dette tilsigter man at gøre arbejdskraften så bevægelig som muligt. En vigtig betingelse herfor er, at der i det fremmede land ydes de pågældende samme økonomiske og retlige goder, som alt andet lige bliver landets egne børn til del. I denne forbindelse spiller de sociale goder en overordentlig stor rolle, men også muligheden for at udnytte eksaminer og anden uddannelse er afgørende for arbejdskraftens mobilitet.

En af de første landvindinger på dette område var vedtagelsen af den nordiske fattighjælpskonvention i 1928, hvor Danmark, Finland, Norge og Sverige vedtog, at hvis en person hjemmehørende i et af de nævnte lande er på besøg i et af de andre lande, er det pågældende land forpligtet til at yde ham fattighjælp på samme måde og efter samme regler som landets egne borgere.

Også med hensyn til arbejdsløshedsunderstøttelse var der allerede længe før krigen aftaler mellem forskellige fagforeninger i Danmark og Sverige om gensidig hjælp. Som eksempel kan nævnes en overenskomst mellem Dansk Skræderforbund og Svenska Beklännings Arbetare Förbundet, der gik ud på, at et medlem af arbejdsløshedskassen i den ene forening havde ret til at indtræde i den tilsvarende arbejdsløshedskasse i det andet land uden nogen ekstra afgift.

I 1936 blev arbejdet imidlertid taget mere rationelt op, idet de nordiske lande nedsatte en kommission til at undersøge mulighederne for en udvidet nordisk arbejdsudveksling. Man lagde i første omgang særlig vægt på, at de pågældende kunne få en supplerende uddannelse indenfor deres fagområde i de andre lande. I slutningen af 1938 blev der nedsat et nævn for hvert af de nordiske lande, til at arbejde videre med den praktiske udformning, og i august 1939 offentliggjordes i samtlige nordiske lande et projekt, som indeholdt de almindelige retningslinier, hvorefter arbejdsudvekslingen skulle foregå. De pågældende skulle have arbejds- og opholdstilladelse i et nærmere angivet tidsrum, og planerne omfattede ikke alene arbejdere, men også kontor- og butikspersonale, landbrugere, driftsledere o. s. v., der ønskede at dygtiggøre sig indenfor deres specielle fagområde. Så kom krigen, og planerne skrinlagdes, og med krigen fulgte en ejendommelig folkevandring indenfor det nordiske område. En opgørelse i februar 1945 viste, at ikke mindre end 36.000 nordmænd var flygtet til Sverige og hertil kom 15.000 danskere og 6.000 finner. Sverige gav som helhed disse flygtninge ret til at tage arbejde ved hvadsomhelst uden at stille betingelser for arbejdstilladelsen.

Endnu før krigen var afsluttet, nærmere angivet januar 1944, indleverede de svenske rigsdagsmænd Edberg og Sven Andersson en motion til den svenske rigsdag med henstilling til regeringen om, så snart det var muligt, at søge kontakt med de øvrige nordiske landes regeringer angående skabelsen af et fælles nordisk arbejdsmarked. Såvel første som andet kammer tiltrådte henstillingen, og ved et møde mellem de nordiske socialministre i København i september 1945 blev grundstenen lagt til en ny udbygning af det socialpolitiske samarbejde. Der nedsattes to udvalg, et vedrørende arbejdsmarkedet i de

enkelte lande, og et andet, hvis opgave det var at virke for gennemførelsen af øget gensidighed indenfor den sociale lovgivning.

Det første udvalgs arbejde resulterede i et konventionsudkast, i hvis artikel 5 det hed: „I de kontraherede lande kræves ikke arbejdstilladelse, for så vidt angår disse landes borgere". Konventionen blev dog kun tiltrådt af Danmark og Sverige (dec. 1946), idet man fra norsk og finsk side, selv om man principielt var indforstået, var ængstelig for de konsekvenser, konventionen kunne medføre. Begge de sidstnævnte lande havde stærk mangel på arbejdskraft, og den højere levestandard i Sverige og Danmark kunne befrygtes at trække arbejdere til disse lande i større omfang, end det var ønskeligt.

Til belysning af det norske arbejderproblem er nedenfor vist, hvormange nordmænd der i årene 1946—48 arbejdede i Sverige og Danmark, og hvormange svenskere og danskere der til gengæld var beskæftiget i Norge. Selv om ligevægten i løbet af de tre år er blevet væsentlig forbedret, gælder det dog hovedsagelig forholdet til Danmark, hvorimod uligheden består i forholdet til Sverige.

| | *Norske arbejdere i* | | | *Beskæftiget i Norge* | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Sverige | Danmark | Ialt | Svenske arbejdere | Danske arbejdere | Ialt |
| 1946 | 8.889 | 4.300 | 13.189 | 287 | 918 | 1.205 |
| 1947 | 9.582 | 4.713 | 14.295 | 434 | 2.180 | 2.614 |
| 1948 | 12.798 | 3.486 | 16.284 | 598 | 3.594 | 4.192 |

Den nordiske konvention, der endelig blev vedtaget i 1946, er som nævnt kun tiltrådt af Danmark og Sverige. Hovedpunktet i konventionen er at der ikke stilles krav om arbejdstilladelse for danskere i Sverige og for svenskere i Danmark. Der lægges dog vægt på, at de danske og svenske centralanvisningskontorer medvirker ved formidlingen af arbejdskraften. Ved at benytte sig af disse organer får man de fornødne forhåndsoplysninger om efterspørgsel og udbud på det pågældende område. Herved skulle man undgå komplikationer af den art, at en person rejser ud uden at have sikret sig, at der virkelig er efterspørgsel efter arbejdskraft i den pågældende branche. Konventionen indeholder dog et par vigtige forbehold; arbejdsanvisningen anviser således ikke arbejde i et fag, hvor det pågældende land har ledig arbejdskraft; ligeledes må kontoret ikke medvirke, såfremt hjemlandet har et udækket behov for arbejdskraft af den pågældende art.

Overførselsmuligheder mellem arbejdsløshedskasserne er nu generelt gennemført for Danmarks og Sveriges vedkommende og antagelig vil Norge snart slutte sig hertil.

Et overordentlig vigtigt område blev dækket, da man ved det nordiske socialministermøde i Oslo i august 1949 vedtog at yde aldersrente til statsborgere fra andre nordiske lande på visse nærmere angivne betingelser. Dette var ikke noget ringe problem; eksempelvis skal således nævnes, at der i Sverige i juli 1949 var beskæftiget 90.000 udlændinge, heraf 20.000 danskere, 14.000 nordmænd og 14.000 finner. Konventionen herom trådte i kraft 1. dec. 1949,

og fra denne dato vil en nordbo, uanset i hvilket af de fem nordiske lande han befinder sig, kunne opnå aldersrente på lige fod med det pågældende nordiske lands egne statsborgere, uanset om han fortsat er statsborger i sit fødeland, når blot han har opholdt sig 5 år i det pågældende land. Yderligere er det meningen, at det land, der har disse udgifter, selv skal afholde dem uden refusion fra de andre lande.

De nordiske sygekasser har lige siden 1910 haft et samarbejde bl. a. i et stående arbejdsudvalg. En del sygekasser, navnlig danske og svenske, har i tidens løb indgået visse gensidighedsaftaler, men først i 1946 blev samarbejdet rationaliseret, idet der blev vedtaget en overflytningsoverenskomst mellem Danmark, Norge og Sverige, der betyder, at et medlem, der flytter fra et af de nordiske lande og tager fast ophold i et andet land, ikke på noget tidspunkt kommer til at savne hjælp i tilfælde af sygdom, dog således at hjælpens art og omfang afhænger af lovgivningen i det land, hvori han tager ophold.

Endelig kan nævnes, at en kommission af eksperter i Danmark, Norge og Sverige har udarbejdet forslag til nye indfødsretlove i de tre lande. Det fastslås her udtrykkeligt, at statsborgere i Danmark, Norge og Sverige kan opnå statsborgerret i et af de to andre lande meget hurtigere end borgere fra ikke-nordiske lande, og at en nordisk statsborger, der har boet 10 år i et andet nordisk land og er mellem 21 og 60 år, automatisk vil få statsborgerret i dette land ved begæring herom. I Danmark afgives denne begæring til overøvrigheden, i København til magistraten. Omvendt kan en nordisk statsborger, der opgiver sin indfødsret for at blive statsborger i et andet nordisk land meget let generhverve sin oprindelige indfødsret, hvis han atter tager fast ophold i sit fødeland. Blot han afgiver erklæring om, at han ønsker at blive statsborger i sit fødeland, bliver han det, hvorved det erhvervede statsborgerskab i broderlandet automatisk ophører. For Danmarks vedkommende ophøjedes forslaget til lov 27. maj 1950.

### *Det nordiske kapitalmarked.*

Før krigen var impulserne til en kapitaludveksling mellem de nordiske lande ikke særlig kraftig. Ganske vist var der forskelligheder mellem renteniveauerne; således lå kapitalrenten en del lavere i Sverige end i de øvrige lande, men handelspolitiske og valutamæssige vanskeligheder måtte ganske naturligt fremkalde betænkeligheder ved optagelse af lån på det svenske kapitalmarked. Iøvrigt befandt de nordiske lande sig — bortset fra Island — i en periode, hvor de til stadighed forbedrede kapitalbalancen overfor udlandet, blot med den gradsforskel, at Sverige var et kreditorland, som forbedrede sin kreditorposition, medens Danmark, Norge og Finland var debitornationer, der betalte af på den udenlandske gæld. Kapitaludvekslingen havde derfor nærmest karakter af et erhvervspolitisk samarbejde specielt i den form, at virksomheder anlagde datterselskaber i de øvrige nordiske lande. Der kan således nævnes en lang række svenske selskaber med datterselskaber i Danmark og på samme måde mange danske virksomheder med datterselskaber i Sverige og Norge.

Krigen forrykkede i nogen grad de bestående forhold; Sverige, der slap

for krigens direkte ødelæggelser, og som yderligere undgik større tab på sin eksport, fik derfor sin stilling relativt forbedret, sammenlignet med Danmark, Norge og Finland. Dette var baggrunden for den meget betydelige kapitalhjælp, der blev ydet fra svensk side navnlig i efterkrigsperioden. I april 1944 bevilgede Sverige efterkrigskreditter på knap ½ milliard svenske kroner fordelt således: Danmark 110 mill. sv. kr., Norge 200 mill. og Finland 159 mill. Hertil kom betydelige beløb, der i Sverige blev brugt til udrustning af brigadesoldater, politikorps, flygtningeassistance etc. For Norges vedkommende drejede det sig alene om 150 mill. sv. kr., et beløb der iøvrigt senere er blevet eftergivet. Det er vanskeligt at give et helt nøjagtigt billede af den svenske hjælpeaktions samlede omfang, idet den dels har haft karakter af hjælp fra den svenske stat, dels har bestået i private kreditter og lån. En opgørelse over Sveriges langfristede kredit ult. 1948 til Danmark, Finland og Norge ser således ud:

| *ult. 1948* | *bevilget* mill. sv. kr. | *trukket* mill. sv. kr. |
|---|---|---|
| Danmark ..... | 190.0 | 159.4 |
| Finland ..... | 459.5 | 458.2 |
| Norge ..... | 223.7 | 141.3 |

Også fra dansk side blev der omend i beskedent omfang ydet gaver til Finland og Norge, navnlig i form af korn og andre fødevarer. Et specielt område bør fremdrages, hvor Sverige har ydet Norge en overordentlig stor hjælp ved genopbygningen. Det drejer sig om Norges skibsbygningsprogram, der delvis finansieredes af de svenske skibsværfter. Medio 1949 androg den norske skibspantegæld til Sverige 140 mill. sv. kr., men dette beløb er i meget stærk stigning, idet Norge i perioden fra krigens slutning til udgangen af 1953 har kontraheret om skibe hos svenske værfter til et samlet beløb af 1400 mill. n. kr. Betalingen erlægges med 10 % ved kontraheringen, 40 % i rater under skibenes bygning, og de sidste 50 % ydes af skibsværfterne med pant i skibene og med en afviklingsperiode på 5 år. I 1947 blev et beløb på 50 mill. sv. kr. dog konverteret til 10 år ved aftale mellem Norsk Skips Hypothekbank A/S og et svensk bankkonsortium.

En virkelig nydannelse i det nordiske økonomiske samarbejde er det fælles luftfartselskab Scandinavian Airlines System. Formålet med dette har været det dobbelte at spare kapital ved at gå ind i et samarbejde i stedet for at forsøge at løse opgaven hver for sig, dernæst at skabe et luftfartselskab af tilstrækkelig størrelse til, at det effektivt har kunnet tage konkurrencen op med de store landes selskaber. Samarbejdet, der blev indledet i 1946, tog i første omgang kun sigte på fælles beflyvning af Nordamerika og Sydamerika. I 1948 udvidedes flyveruterne til også at omfatte Afrika og i 1949 til Asien. Den sidste etape har Norge dog holdt sig udenfor af hensyn til, at den norske skibsreder Braathen har en norsk koncession på beflyvning af Asien. Samarbejdet på de oversøiske ruter er blevet realiseret ved, at Danmark og Norge har købt hver 2 maskiner og Sverige 3, og disse 7 maskiner lejes af SAS. SAS kan således betragtes som en overbygning på de 3 nationale luftfartselskaber

DDL (Det Danske Luftfartselskab), DNL (Det Norske Luftfartselskab) og ABA (A/B Aerotransport), der deltager i samarbejdet i forholdet 2/7, 2/7 og 3/7. Samarbejdet har yderligere fået en værdifuld udvidelse i 1948 ved fællesaftalerne om de europæiske ruter. Navnet ESAS angiver den sektion af SAS, der beskæftiger sig med dette område, medens den oversøiske sektion nu betegnes ved navnet OSAS. Samarbejdet vedrørende de europæiske linier afviger principielt fra beflyvningen af de oversøiske ruter derved, at de nationale selskaber forestår flyvningen, men indtægterne går i pulje og fordeles efter nærmere angivne regler og efter den indsats, der er ydet. Med hensyn til de indenrigske ruter er der derimod ikke noget samarbejde.

Efter en god start begyndte der ret hurtigt at melde sig finansielle vanskeligheder for SAS. De svigtende konjunkturer for luftfarten i forbindelse med de store anskaffelsesomkostninger bevirkede, at 1948 gav et meget betydeligt underskud. Også i 1949 var der underskud, men dog af væsentlig mindre omfang. Man har derfor rejst spørgsmålet, om den organisatoriske opbygning kunne siges at være tilfredsstillende, såvel fra tekniske som fra økonomiske synspunkter, og i denne forbindelse har et udvalg, den såkaldte „lille komite", bestående af P. Kampmann, M. Wallenberg og E. Isdahl udarbejdet en betænkning vedrørende det fremtidige samarbejde, der blev afgivet i december 1949. Betænkningen blev drøftet af styrelserne i de respektive luftfartselskaber i begyndelsen af indeværende år, og resultatet er blevet, at man i princippet går ind for et nærmere samarbejde i form af eet selskab med een ledelse. DDL, DNL og ABA tænkes ganske vist fortsat at virke som selvstændige nationale aktieselskaber, men deres virksomhed skulle indskrænkes til at være solidarisk ansvarlige deltagere i konsortiet SAS. Det vil imidlertid være nødvendigt samtidig at foretage en sanering af kapitalforholdene, hvilket ikke kan realiseres uden effektiv støtte fra de respektive regeringers side. Dette spørgsmål vil formentlig blive afgjort i løbet af sommeren. Til belysning af problemernes økonomiske rækkevidde kan nævnes, at de investerede kapitaler i de tre luftfartselskaber andrager ca. ¼ milliard kr., og at de samlede bruttoindtægter for hele koncernen i 1949 androg ikke mindre end 176 mill. kr. Den samlede luftflåde omfatter 60—70 maskiner, og antallet af funktionærer og arbejdere er ult. 1949 6.000, hvoraf 1700 i øjeblikket er knyttet til OSAS og ESAS.

Gennem adskillige år har tanken om overførelse af norsk vandkraftelektricitet til Danmark været drøftet. Der er nedsat et udvalg med repræsentanter for Norge, Sverige og Danmark. Kort før jul opnåedes enighed mellem regeringsrepræsentanter og eksperterne om en plan om overførelse af elektrisk kraft fra Norge gennem Sverige til Sjælland. Planen bygger på, at norske vandfald navnlig i Glommen skal udbygges med indsats af dansk arbejdskraft og kapital, medens Sverige leverer maskiner og bekoster kraftledninger fra den norske grænse til Øresund. Man regner yderligere med, at der kan opnås økonomisk støtte fra Marshallhjælpen til realisering af projektet.

På en række erhvervsområder har mulighederne for et udvidet samarbejde været drøftet. Dette gælder f. eks. brancherne: jern og stål, aluminium, kunstgødning, cement, skibsbygning etc. Rent konkret kan nævnes, at en dansk, en norsk og en svensk industrivirksomhed i fællesskab har påbegyndt opførelsen

af en fabrik i København, til fremstilling af saltsyrehydrid, der er råstof for kunstharpiks og lakker. Hvert af de tre landes virksomheder skal levere en trediedel af den fornødne kapital og skal aftage en trediedel af fabrikens produktion. Fabriken ventes færdig i indeværende år.

### *Den nordiske handelspolitik.*

Den nordiske samhandel udgjorde i tiåret før den sidste verdenskrig 13—14 % af de nordiske landes totale udenrigshandel. Hvis vi går tilbage til tiden før den forrige verdenskrig, træffer vi et lignende procentvis forhold. Derimod steg procenten stærkt under den første verdenskrig og nåede et enkelt år op på 30 %, dog ganske vist ved en meget begrænset totalomsætning. Også i de umiddelbare efterkrigsår lå procenten forholdsvis højt, og først da valutaerne stabiliseredes, og det internationale samarbejde atter begyndte at vinde i styrke, formindskedes den nordiske omsætning relativt og indtog sin tidligere plads i udenrigshandelen.

Til trods for, at Norden på en ganske anderledes direkte måde denne gang blev berørt af krigen, har udviklingen gentaget sig, forsåvidt som der har været tale om stigning af den nordiske samhandel til omsætningen med lande uden for Nordens grænser. Også i efterkrigsårene har den nordiske samhandels andel ligget en del over det normale.

Der er dog intet overraskende i denne udvikling, idet det nordiske marked altid kan opfattes som en reserve, man falder tilbage på, når udviklingen på verdensmarkedet former sig ugunstigt. Dette gælder ikke alene under krigsforhold, men også under svigtende konjunkturer. Det nordiske marked er derfor en stabiliserende faktor for den nordiske økonomi, og kan til en vis grad siges at indebære nogle af hjemmemarkedets værdifulde egenskaber. Udviklingen af handelen under og efter krigen har iøvrigt været særlig interessant fra et dansk synspunkt, idet sammensætningen af den danske eksport har været mere normal end under før-krigsforhold. Eksportvarer som biler, vegetabilske olier, oliekager og reeksport som før i tiden har udgjort en stor del af Danmarks udførsel til de øvrige nordiske lande, er blevet remplaceret af mere typiske danske eksportvarer herunder i særlig grad landbrugsprodukter.

*Nordisk omsætning i % af samlet udenrigsk omsætning.*

| | Danmark % | Finland % | Norge % | Sverige % |
|---|---|---|---|---|
| 1938 | 10.4 | 11.5 | 15.5 | 13.1 |
| 1940 | 10.2 | 28.0 | 17.7 | 11.9 |
| 1941 | 17.4 | 24.3 | 15.6 | 14.3 |
| 1942 | 22.9 | 17.1 | 15.6 | 12.1 |
| 1943 | 19.5 | 14.3 | 18.2 | 11.5 |
| 1944 | 14.8 | 19.1 | 16.4 | 11.5 |
| 1945 | 32.3 | 47.7 | 42.3 | 27.7 |
| 1946 | 19.3 | 23.0 | 20.6 | 12.5 |
| 1947 | 17.9 | 13.6 | 16.6 | 9.9 |
| 1948 | 17.7 | 13.1 | 18.4 | 11.2 |

Til belysning af de enkelte landes nordiske omsætning (incl. Island) i % af de pågældende landes samlede omsætning er vist procenttallene dels i et førkrigsår, nemlig 1938, dels i de fem krigsår og dels i 4 efterkrigsår.

Mindst påvirket er Sverige, der jo også i højere grad end de tre andre har haft mulighed for at føre en selvstændig handelspolitik og til stadighed har været i kontakt med det vestlige marked.

Man kan ikke forvente at import- og exportsiden har udviklet sig parallelt, og til nærmere illustration af dette ses nedenfor gennemsnitstal for de tre behandlede perioder for import og export hver for sig. (I tallene er også inkluderet samhandelen med Island).

| | Danmark | | Finland | | Norge | | Sverige | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Imp. % | Exp. % | Imp. % | Exp. % | Imp. % | Exp. % | Imp. % | Exp. % |
| 1938 | 11.2 | 9.4 | 16.5 | 6.4 | 15.9 | 14.8 | 10.1 | 16.4 |
| 1940—44 | 17.2 | 16.2 | 18.5 | 17.9 | 14.8 | 20.0 | 7.9 | 18.7 |
| 1945—48 | 17.7 | 21.8 | 17.7 | 15.2 | 19.4 | 22.7 | 8.6 | 18.3 |

Af tallene læser man det tilsyneladende paradoxale, at Sverige har bedret sin handelsbalance samtidig med at de tre øvrige ligeledes har tilvejebragt et gunstigere forhold mellem import- og exportprocenterne. Dette synes ikke at kunne ske samtidig, men forklaringen er den, at de enkelte lande har haft et stort underskud på handelsbalancen som helhed, og den relativ lave totalexport bevirker, at den nordiske % bliver forholdsvis stor på exportsiden.

Hele spørgsmålet om den nordiske samhandel og mulighederne for en eventuel yderligere udvidelse, er imidlertid kommet stærkt frem i rampelyset i de sidste par år specielt set under synsvinkelen en nordisk toldunion. Tanken om en toldunion er af gammel dato og blev allerede i 1844 fremsat og statistisk underbygget af fuldmægtig i Commerce-kollegiet Viggo Rothe.

Diskussionen om en tolduninon var stærkt fremme i visse kredse i Danmark under krigen, navnlig i forbindelse med langt videregående planer om økonomisk og politisk samarbejde. Efter krigens afslutning indtog det internationale samarbejde dog pladsen som nr. 1, og toldunionsplanerne blev påny henlagt til arkivering. Imidlertid skabte de synspunkter, som den amerikanske udenrigsminister mr. Marshall fremsatte i juni 1947 om regionale dannelser, en politisk baggrund for toldunionsplanerne. De nordiske udenrigsministre (÷ Finlands) mødtes i juli og august 1947, og man enedes om at nedsætte et udvalg bestående af sagkyndige, og dette udvalg trådte sammen i begyndelsen af 1948 med følgende program for en undersøgelse:

Mulighederne for at etablere en fælles nordisk toldtarif som en forudsætning for fortsat arbejde hen imod en nordisk toldunion,

Mulighederne for en nedsættelse af toldsatserne og en begrænsning af de kvantitative handelsrestriktioner mellem de nordiske lande,

Mulighederne for en udvidet arbejdsdeling og forøget specialisering mellem de nordiske lande i samarbejde med de enkelte erhvervsgrene og de erhvervsmæssige og faglige organisationer. I forbindelse hermed skal også spørgsmålet om fremme af ny produktion til kompletering af de nordiske landes erhvervsliv undersøges,

Mulighederne for en udbygning af det allerede bestående samarbejde på det handelspolitiske område udadtil.

I januar 1950 afgav udvalget en foreløbig rapport, der nærmest tilsigtede at give regeringerne en orientering om de præliminære synspunkter, der kunne anlægges. Udvalgets konklusion med hensyn til etablering af en toldunion går ud på, at man mener på grundlag af det foreløbige materiale at kunne udtale, at til trods for de uomtvistelige fordele, som en nordisk toldunion må antages at medføre i det lange løb for Norden som helhed, vil der dog opstå vanskeligheder på kortere sigt, og disse vanskeligheder vil navnlig gøre sig gældende for Norge. Udvalget mener derfor ikke, at der i øjeblikket er grundlag for gennemførelse af en toldunion omfattende alle fire lande, idet alle udvalgets medlemmer er enige om, at det må være en forudsætning for toldunionen, at parterne føler sig overbevist om nytten af en sådan foranstaltning. Udvalget har tilvejebragt en del statistik samt anført en lang række værdifulde synspunkter, der dog stort set er gamle kendinge i den nordiske diskussion. Et mere konkret resultat har udvalget opnået i den undersøgelse, der er iværksat for at skabe en fælles nordisk toldnomenklatur. Allerede i 1888 efterlyste Tietgen på det nordiske handelsmøde i København en undersøgelse og sammenligning af de nordiske toldtariffer. Det er derfor glædeligt, at der nu endelig synes at komme et resultat ud af anstrengelserne. Til belysning af de nuværende forskelligheder kan nævnes, at Danmark har 364 toldløbenumre, Norge 978 og Sverige 1153. Det er udvalgets tanke at tilpasse de nordiske landes toldløbenumre til den såkaldte Brüssel-nomenklatur; yderligere er det meningen i højere grad at gå over til værditoldsystemet, medens det er vægttoldsystemet, der nu anvendes for ikke mindre end fire femtedele af de toldpligtige varer. Udvalget påpeger, at de nordiske toldsatser er forholdsvis lave; således udgjorde tolden af importværdien af danske, norske og svenske varer henholdsvis 3,5 %, 6,5 % og 6,4 % i 1947. Sammenligner man den del af tolden, der vedrører den nordiske omsætning, med de samlede statsindtægter, får man følgende procenter for de tre nordiske lande i samme rækkefølge: 0,4 %, 1,4 % og 0,4 %. Det vil altså sige, at statsindtægterne kun vil formindskes med et beløb på omkring 1 % ved at gå glip af de toldindtægter, som hidrører fra de varer, der omsættes mellem de tre nævnte nordiske lande. Ud fra disse taloplysninger kunne man rent umiddelbart fristes til at drage den slutning, at problemet i virkeligheden er ret underordnet, og man kunne videre drage den konsekvens, at gevinsten ved en toldunion næppe kan være ret stor med en så forholdsvis beskeden indsats. Heroverfor må dog understreges den betydning, der ligger i en koordinering af den økonomiske politik i de nordiske lande, der skulle blive et resultat af toldunionen; endvidere den intime kontakt mellem de tre landes erhvervsliv, som også skulle blive følgen. Særlig betydning må et sådant arbejde tillægges i en periode, hvor de nordiske lande står midt i en genopbygningsproces. Den største anke, der formentlig kan rettes mod de enkelte landes langtidsprogrammer, er den at de ikke er koordinerede. Genopbygningsprogrammerne burde derfor tages op til revision ud fra synspunktet: det størst mulige resultat for det nordiske marked som helhed med den mindst

mulige indsats. En sådan koordinering ville vise sig at medføre store kapitalbesparelser, og det må derfor forekomme temmelig ulogisk, at det er det kapitalfattigste land, nemlig Norge, der står som eksponent for modstanden mod koordineringsplanerne. De synspunkter, som fremføres fra norsk side, kan sammenfattes i følgende:

1) Norge har været ude for større kapitalødelæggelser end de andre nordiske lande,
2) store dele af den norske hjemmeindustri står i en svag konkurrencemæssig stilling,
3) det er nødvendigt at få genrejst og moderniseret den del af hjemmeindustrien, der har de nødvendige betingelser for at klare sig,
4) den norske eksport omfatter navnlig varer, der i forvejen er toldfri, og Norge får derfor ringe toldmæssig gevinst af toldunionen.

Af de nævnte punkter gør især punkt 4 et vist indtryk, og man kan ikke se bort fra, at det må svække Norges interesse, når de toldpolitiske fordele i højere grad kommer Danmark og Sverige til gode, som især eksporterer færdigvarer, der har en større eller mindre toldbeskyttelse. Vurderingen af punkt 2 og 3 vil derimod afhænge af, hvilken politisk indstilling man har. Naturligvis vil et forsøg på en koordinering af den nordiske økonomi betyde, at Norge i visse henseender mister noget af sin økonomiske handlefrihed, et forhold, man fra norske planøkonomers side selvklart må betragte som et alvorligt handicap. Der er således ingen tvivl om — som også fremhævet af professor Ohlin — at toldunionen lettest lader sig gennemføre under en mere liberal økonomisk politik, medens toldunionstanken vil få desto større vanskeligheder at kæmpe med, i jo højere grad de socialistiske synspunkter er dominerende. På dette punkt befinder sagen sig i øjeblikket. Man venter nu på toldeksperternes forslag til en fælles nomenklatur, og man venter på udvalgets endelige rapport, der forhåbentlig vil gå helt ind til problemets kerne og også klarlægge forholdet mellem de nordiske betalingsbalancer og forholdet mellem løn- og omkostningsstrukturen i de nordiske lande.

### *Det kulturelle samarbejde.*

Det er en håbløs opgave at forsoge at give en talmæssig vurdering af den nordiske tankes vækst. Dog kan man gøre et tilnærmet forsøg ved at studere foreningerne Nordens tilgang af medlemmer. Før krigen havde Danmark, Norge og Sverige hver 3—4.000 medlemmer. I dag ligger medlemstallet på henholdsvis 50.000, 10.000 og 15.000, altså i alt en seks-syvdobling af medlemstallene. Foreningerne, der tidligere havde et eksklusivt præg, begynder altså nu at repræsentere en folkelig bevægelse. Alle politiske partier bortset fra det kommunistiske har positive programudtalelser vedrørende det nordiske samarbejde. Ideen med venskabsbyer har haft stor succes og givet anledning til en mængde nye personlige kontakter. Der arbejdes på fællesnordiske lærebøger, nordiske rejser tilrettelægges for skolebørn, der afholdes nordiske kursus samt omfattende foredragsvirksomhed. På det politiske område skal fremhæves forhandlingerne i januar 1949 mellem repræsentanter for de nordiske landes rigsdage til drøftelse af den nordiske forsvarsalliance.

Det nordiske samarbejde i fyrrene har gennemløbet en udvikling på godt og ondt. Betingelserne har ændret sig, målene har måttet indpasses efter de vekslende forhold, men under alt dette må det konstateres, at der stadigvæk indenfor det nordiske samarbejde består et misforhold mellem planerne og de konkrete resultater.

## LITTERATUR


Nordisk Ekonomi, KF's bokförlag, Stockholm 1950.

Rapport om Nordisk økonomisk samarbejde, Kbh. 1950.

Tore Browaldh: Ekonomiskt samarbete i framtidens Norden, Stockholm 1945.

Arne Magnusson: Nordisk arbetsmarknad, Stockholm 1945.

Kristian Møller: Nordisk økonomisk samarbejde gennem 100 år. Kbh. 1944 og Stockh. 1945.

— Nordisk Samhandel. Kbh. 1942.

Ivar Sundbom: Diskussionen om en nordisk valuta- och tullunion. Stockh. 1944.

Bernt Hjejle: Nordisk Retsfællesskab, Kbh. 1946.

Knud Larsen: Nordisk Statsborgerret, Kbh. 1944.

K. F. Svärdström: Jordbruket och en nordisk tullunion. Stockh. 1949.