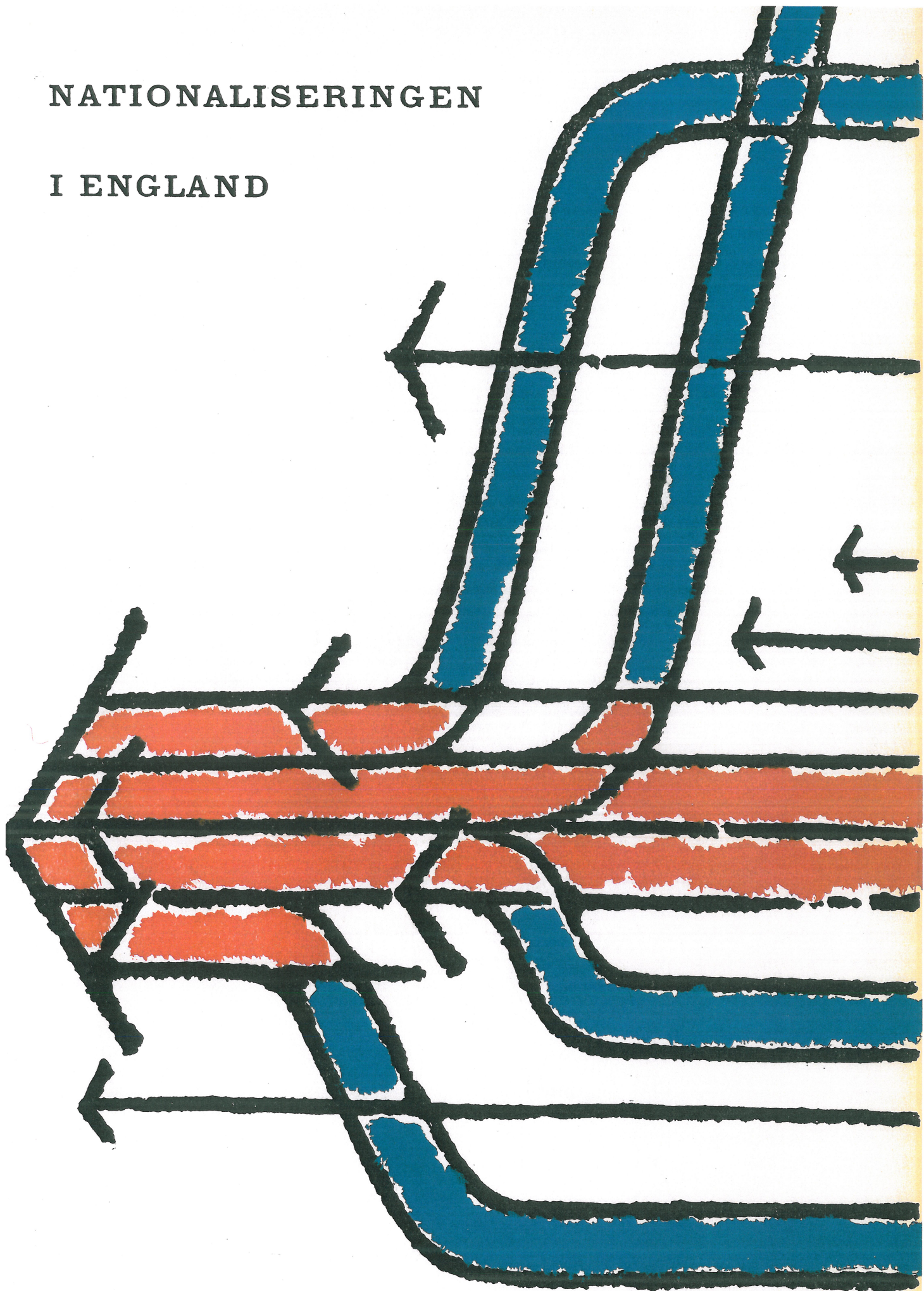


NATIONALISERINGEN

I ENGLAND



INDUSTRIENS UTREDNING SINSTITUT

INDUSTRIENS UTREDNING SINSTITUT

NATIONALISERINGEN I ENGLAND

av

Erik Höök



STOCKHOLM 1955

FÖRORD

Frågan om de former i vilka ekonomisk verksamhet bör bedrivas för att man skall nå det ur hela samhällets synvinkel bästa resultatet har ju sedan länge spelat stor roll i den politiska debatten. Motsättning föreligger därvid i första hand mellan dem som anser att verksamheten i så stor utsträckning som möjligt bör bedrivas av enskilda företag och dem som hävdar att en stor del av produktionen och distributionen bör äga rum i samhällets regi.

I Sverige har sedan länge vissa typer av ekonomisk verksamhet till stor del skötts av statliga företag, t.ex. järnvägarna. Staten är även i flera fall ägare till affärsföretag av betydande storleksordning, t.ex. Statens Skogsindustrier. Det samhälleliga inflytandet över produktionen har också i vårt land i många fall tagit formen inte av ett direkt ägande utan statsmakterna har i stället via ingående regleringar dirigerat verksamheten både när det gäller vissa speciella företag och hela näringsgrenar.

Det har varit typiskt för den svenska utvecklingen att i de enskilda fallen de motiv som lett fram till ett förstatligande framför allt legat på det praktiska planet och i flera fall genomförts av regeringar med borgerlig inriktning. Ideologiska överväganden av den typ som spelar stor roll i den politiska debatten har i praktiken av olika skäl hittills kommit att ha relativt liten betydelse. Det har i hög grad varit fråga om ett handlande från fall till fall.

I England har man inte på samma sätt som i Sverige sedan länge haft en betydande statlig sfär inom näringslivet, och de nationaliseringar som under en följd av år gjordes av den engelska labourregeringen efter valsegern år 1945 kom därför att beteckna en vändpunkt i den allmänna ekonomiska politiken. De motiv för en nationalisering som i detta sammanhang åberopades kom i hög grad att ligga på det allmänna ideologiska planet.

Det är helt naturligt att denna socialisering av s.a.s. mera klassisk typ tilldragit sig stort intresse inte minst i vårt land och erfarenheterna från det engelska experimentet spelar en betydande roll i den politiska debatten.

Det är uppenbart att det är av stor betydelse för den framtida ekonomiska utvecklingen under vilka former man tänker sig att den industriella verksamheten skall bedrivas i vårt land. För Industriens Utredningsinstitut, som har till uppgift att studera de ekonomiska problemen på industriens område, har det därför tett sig naturligt att försöka sammanställa det material som föreligger rörande utvecklingen i England i samband med nationaliseringen.

Med tanke på institutets vetenskapliga karaktär är det helt naturligt att det härvid endast kan bli fråga om att redovisa de fakta som föreligger - dessa är tyvärr fått få - samt att så objektivt som möjligt referera de synpunkter som framförts från olika håll. Det må därefter ankomma på läsaren att av detta material dra de slutsatser som för honom ter sig rimliga. Denna skrift har därför en begränsad målsättning, men vi hoppas att vad som där sägs skall kunna vara av värde för den fortgående debatten på detta för det ekonomiska livet centrala område. Framställningen har författats av forskningsassistenten vid institutet fil.lic. Erik Höök och materialet har till stor del insamlats under en studieresa till England som lic. Höök företog år 1954.

Stockholm den 16 maj 1955

Jan Wallander

Innehåll

	sid.
Inledning	1
Nationaliseringens omfattning	
Den ekonomiska och ideologiska bakgrunden till nationaliseringarna	6
Läget inom de olika industrierna	
Idépolitiska motiv för och emot nationaliseringarna	
Statsövertagande och upporganiseringen av industrierna ..	25
Ersättningen till de tidigare ägarna	
Organisationen av de nationaliserade industrierna	
Några problem rörande statsföretagens förhållande till stat, konsumenter och anställda	32
Industriernas ställning gentemot regering och parlament	
Konsumentråden	
De anställdas ställning	
Prispolitiken inom de nationaliserade industrierna	58
Industriernas utveckling efter nationaliseringen	64
Avslutande synpunkter	75
Appendix	80
Denationaliseringen av lastbilstrafiken och av järn- och stålindustrien	
Litteratur	86

NATIONALISERINGEN I ENGLAND

INLEDNING

Till följd av de starka politiska strider de utlöste och även på grund av deras stora omfattning kom de nationaliseringsåtgärder som i England genomfördes efter kriget att bli föremål för en synnerligen stor uppmärksamhet. Intresset för dessa frågor har även sedan statsövertagandena skett fortlöpande hållits vid liv. Dels har ju den konservativa regeringens planer och åtgärder för att återföra vissa av de nationaliserade företagen i privat ägo givit ny näring åt debatten. Dels har också inte alltid förutsedda problem av organisatorisk, ekonomisk och annan art efter hand aktualiserats genom statsdriften och kommit att föra diskussionen vidare. Därtill har intresset varit stort i skilda läger att söka följa utvecklingen inom de nya statsföretagen, att söka registrera och bedöma de resultat som där uppnåtts. Allt detta har gjort att det vuxit upp en rik flora av artiklar, broschyrer och böcker behandlande skilda aspekter på nationaliseringsfrågorna. Givetvis har ett stort antal av dessa skrifter en stark politisk inriktning. Men det har också gjorts många politiskt neutrala undersökningar och analyser av dessa problem. I den följande redogörelsen skall ett försök göras att på grundval av en del sådana

mer "objektiva" utredningar redogöra för vissa i samband med nationaliseringen ofta diskuterade problem. Uppenbart är att själva urvalet av de skrifter och de synpunkter, som här kommer att refereras, kan göras så att vissa synpunkter favoriseras, men en strävan har varit att ständigt tillse att olika meningsriktningar blivit företrädda. Hänvisningar till de olika källor, som använts, kommer inte att göras i den löpande texten, men i slutet av redogörelsen anges de böcker och artiklar, vilka ligger till grund för framställningen i olika kapitel.

Denna redogörelse syftar inte till att ge någon sammanfattande bedömning av de resultat, som uppnåtts i de nationaliserade industrierna, och om dessa resultat fördelaktigt eller ofördelaktigt avviker från vad som rimligen kunnat uppnås utan de statliga ingripandena. Ur vetenskaplig synpunkt torde det för övrigt knappast vara möjligt att göra några sådana bedömningar. Här skall endast redogöras för en del problem och svårigheter, som anmält sig vid utformningen av nationaliseringspolitiken och det överlätes åt läsaren att utifrån sina egna värderingar bedöma de resultat och de lösningar av skilda frågor som uppnåtts. Uppkomsten och arten av dessa problem sammanhänger med de tidigare förhållandena inom de olika industrierna och med de skilda motiv, som drev fram de statliga ingreppen. Därför skall till en början den institutio- nella och sedermera även den ideologiska bakgrunden till nationaliseringsåtgärderna något närmare behandlas. Detta avsnitt bildar i viss mån även en utgångspunkt för urvalet av de frågor som sedan i fortsättningen tas upp till behandling. Sålunda uppehåller sig den följande redogörelsen främst vid hur man sökt realisera de viktigare mål, nationaliseringarna var avsedda att tjäna, och vid de problem som därvid anmält sig. Formerna och de reella möjligheterna för statsmakterna att utöva sin bestämmande- och kontrollrätt över de nationaliserade industrierna, statsföretagens relationer till konsumenter och anställda är t.ex. frågor som ur denna synpunkt ansetts vara av intresse. Vidare har av liknande skäl uppmärksamhet ägnats åt hur industriernas prispolitik utformats och hur efter nationaliseringen utvecklingen inom dessa gestaltat sig med hänsyn till pro-

duktion, investeringar, vinstresultat etc. Avslutningsvis berörs också något den denationalisering av vissa näringar som genomförts under senare år.

NATIONALISERINGARNAS OMFATTNING

Betraktade som ett försök att i praktisk politik realisera socialistiska idéer om hur näringslivet bör vara organiserat är nationaliseringarna i England de mest omfattande, som under kort tid genomförts i en demokratisk stat. Hur betydande ingreppet i de tidigare ägandeförhållandena var framgår av att de nationaliserade företagen sysselsatte ung. 10 % av den yrkesverksamma befolkningen i England. De områden, som berördes av nationaliseringen, har dessutom en särskilt strategisk ställning i landets näringsliv, då det främst är fråga om råvaru- och kapitalvaruproducerande industrier. I nedanstående uppställning, som anger vilka industrier staten övertagit under efterkrigstiden, visas de olika näringsgrenarnas storlek, mätt i antalet anställda. Där har även medtagits när regeringen efter avgörandet i parlamentet stadfäst ett beslut om nationalisering och när sedermera övertagandet skett.¹⁾ (Näringsgrenarna anges med sina engelska benämningar.)

	<u>Kungl. beslut</u>	<u>Övertagande</u>	<u>Antal anställda</u>
Bank of England	16 febr. 1946	1 mars 1946	6 000
Coal Industry	12 juli 1946	1 jan. 1947	740 000
Civil Aviation	1 aug. 1946	1 aug. 1946	25 000
Cable & Wireless	6 nov. 1946	1 jan. 1947	10 000
Cotton (Centralised Buying)	21 maj 1947	26 nov. 1947	1 000
Transport	6 aug. 1947	1 jan. 1948	900 000
Electricity	13 aug. 1947	1 apr. 1948	170 000
Overseas Resources Development	11 febr. 1948	-	30 000
Gas	30 juli 1948	1 apr. 1949	140 000
Iron and Steel	24 nov. 1949	15 febr. 1951	300 000

1) Av de nedan uppräknade industrierna har senare Iron and Steel och lastbilstrafiken, ingående i Transport, denationaliserats.

Av de här nämnda näringsgrenarna kommer kolindustrien, flyg, landtransport, gas- och elektricitetsverk samt järn- och stålindustrien att utförligare behandlas i det följande.

Nationaliseringen av Bank of England innebar ett övertagande av en redan bestående och enhetlig organisation varvid företagets arbetsuppgifter och allmänna ställning inom sin del av näringslivet stort inte förändrades. Detsamma kan sägas om Cable & Wireless. I detta företag, som svarade för telefon-, telegraf- och radioförbindelserna mellan olika delar av det brittiska imperiet, ägde staten tidigare ett visst inflytande. En mindre del av aktierna var i dess ägo, regeringen tillsatte ett par ledamöter i företagsstyrelsen och skulle dessutom av styrelsen höras i vissa viktigare frågor. Vid statsövertagandet bibehölls aktiebolagsformen och företagets arbetsuppgifter blev desamma som förut även om vissa förändringar i dess förhållande till de organ som inom varje land ombesörjde telefon- och radiotrafiken efter hand genomfördes. Beträffande Cotton (centralised buying) innebar nationaliseringen att ett statligt organ gavs rätten att ensamt importera och saluföra rå bomull. Vid krigsutbrottet år 1939 hade regeringen med stöd av fullmaktslagstiftningen övertagit handeln med råbomull och denna krigsreglering hade ännu inte avvecklats då parlamentet år 1947 fattade sitt nationaliseringsbeslut. Lagen om Overseas Resources Development medförde inte något övertagande eller någon inskränkning av tidigare privata verksamhetsområden. Genom ifrågavarande beslut gavs specifika organisatoriska former åt skilda regeringsåtgärder för att stimulera livsmedelsproduktionen inom kolonierna (t.ex. det omdiskuterade jordnötsprogrammet) eller för att på andra sätt påverka de ekonomiska förhållandena inom kolonierna.

Statligt företagande var i England ingen direkt nyhet. Sedan lång tid tillbaka var post och telegraf ett statligt monopol. Under mellankrigstiden bildades ett statligt verk (Central Electricity Board) för att bygga och driva ett centralt överföringsnät för elektrisk kraft. Kommunikationsväsendet i London (London Passenger Transport Board) och likaså Londons hamn (Port of London Authority) var förstatligat. Vidare drövs radion (British Broadcasting Corporation) som ett statligt monopolföretag. Anledningarna till att

verksamheten på dessa områden drevs i statlig regi är högst varierande, men skälen kan knappast i något fall sägas ha grundats på rent socialistiska tankegångar. I detta avseende skiljer sig sålunda dessa tidigare nationaliseringsåtgärder från de som följde det senaste världskriget. En annan olikhet kan man finna i de former för verksamheten och för statsmakternas inflytande, som gällde för nyssnämnda organ och de som introducerades för de nya statsföretagen. Det blir anledning att i det följande något beröra detta förhållande.

Som också senare skall antydvas finns det dock också flera anknytningspunkter mellan nationaliseringsåtgärderna från dessa skilda perioder. Mest påtagligt är ju detta inom de områden, där staten förut bedrivit en lokalt eller på annat sätt begränsad verksamhet, men där denna efter kriget vidgats till att omspanna hela fältet. Detta är t.ex. fallet inom transportväsendet och i fråga om alstring och distribution av elektrisk kraft.

DEN EKONOMISKA OCH IDEOLOGISKA BAKGRUN- DEN TILL NATIONALISERINGARNA

LÄGET INOM DE OLIKA INDUSTRIERNA

Kolindustrien. Nationaliseringen av kolindustrien betecknas i flera undersökningar som ett ofrånkomligt steg med hänsyn till det läge industrien befann sig i och anses där även vara en följdriktig utveckling i den interventionspolitik gentemot kolindustrien, som den engelska staten slog in på under mellankrigsperioden. Givetvis finns flera företrädare för en annan uppfattning, men även om dessa ställer sig skeptiska till att nationaliseringen skulle utgöra den bästa lösningen av kolindustriens problem anser man dock också på dessa håll att radikala ingrepp i kolindustriens tidigare ägo- och driftsförhållanden var oundgängligen nödvändiga. Allmän enighet rådde därför om att endast långtgående åtgärder kunde föra denna "sjuka" industri till ett tillfrisknande. Att närmare gå in på orsakerna till den engelska kolindustriens problem kan inte här komma i fråga, men i korthet skall dock antydvas vissa förhållanden, som ofta anges som förklaring till kolindustriens svårigheter.

Under det första världskriget och ett stycke in på 1920-talet rådde hög sysselsättning inom den engelska kolindustrien. Efterfrågan på den inhemska marknaden var mycket god och betydande mängder kol avsattes också på utländska marknader. I och med att den tyska kolindustrien efter hand åter började gö-

ra sig gällande i världshandeln försvårades läget för den engelska kolindustrien, som arbetade med förhållandevis höga kostnader. Samtidigt kunde man även iaktta hur efterfrågan på kol över lag började visa en vikande tendens. Olika energikällor, som konkurrerade med kolet - t.ex. brännolja, lignit, elektricitet alstrad genom vattenkraft - växte nämligen i betydelse. Och genom 1930-talskrisen blev verkningarna av denna ökade konkurrens ännu mer kännbara för kolindustrien.

I ett sådant marknadsläge kom brister i kolindustriens ägo-, produktions- och arbetskraftsförhållanden att än tydligare framträda. Av gammalt var de engelska kolfyndigheterna splittrade på ett stort antal små företagsenheter. Den ekonomiska bärkraften hos dessa var inte särskilt stor, och detta gjorde att den engelska kolindustrien hade svårt att tillgodogöra sig de nya möjligheter till en mekanisering och rationalisering av driften, som framkom särskilt under mellankrigstiden. Företagarna torde också i viss utsträckning ha saknat intresse för en teknisk upprustning och för övrigt saknades nog också ofta den därför nödvändiga tekniska expertisen. En yttre press på företagarna att vidta olika rationaliseringsåtgärder saknades så till vida som löneläget inte gjorde en omfattande mekanisering särskilt lockande och som det dessutom fanns en viss misstänksamhet bland arbetarna mot en rationalisering. Därtill kom att de yttre omständigheterna för en mekanisering kanhända inte var lika gynnsamma inom den engelska som inom den övriga västeuropeiska och speciellt amerikanska kolindustrien. Sålunda torde den engelska kolindustrien genom de tunna kolskikten, de djupa gruvschakten och den förhållandevis starka gasbildningen ha varit handikappad i detta avseende.

Vilka orsakerna än har varit så kan dock konstateras, att produktivitetsutvecklingen i de engelska kolgruvorna varit relativt ogynnsam under de senaste årtiondena. En statlig kommitté, som tillsattes år 1944 för att utreda kolproble-

men och vari företrädesvis ingick tekniker, riktade i sin rapport (Reid report) uppmärksamheten speciellt på denna fråga. Även om det är ganska svårt att jämföra produktiviteten i olika länder ansåg den sig ha skäl att hävda att produktionen per arbetare var lägre i England än på flera andra håll - möjligen något högre än i Frankrike och Belgien. I fråga om produktivtetsökning uppvisade dock även dessa två länder under mellankrigstiden högre siffror än England. Stort utrymme ägnades i nämnda rapport åt att påvisa inom vilka särskilda avsnitt av produktionen som denna engelska underlägsenhet var särskilt påtaglig, och man kom på så sätt fram till en omfattande lista på de tekniska förbättringar som kunde vara aktuella för den engelska kolindustriens del.

De dåliga avsättningsförhållandena och den oförmånliga produktivtetsutvecklingen avsatte sina dystra spår i form av ringa lönsamhet, låga löner etc. Detta medverkade i sin tur till att skapa svåra slitningar i relationerna mellan arbetsmarknadens parter. En omfattande arbetslöshet i gruvdistrikten och de låga lönerna, åtföljda av en hotande förslumning av gruvdistrikten, var en jordmån vari växte ett starkt missnöje med och en fientlighet mot den bestående sociala och politiska ordningen. På företagsidan bidrog en utpräglad gammalliberal inställning samt de stora finansiella svårigheter näringen hade att kämpa med till att skärpa motsättningarna. Arbetskonflikterna blev på så sätt talrika och omfattande. Kolindustrien blev en av de industrigrenar, där förhållandet mellan arbetare och företagare var sämst.

Löne- och arbetsförhållandena vid kolgruvorna försvårade i hög grad rekryteringen av arbetskraft. Ungdomarna sökte sig till andra områden och till andra yrken. Då man under kriget och under vissa efterkrigsår önskade forcera kolbrytningen, visade det sig också svårt att erhålla de nya tillskott av arbetskraft som behövdes. En annan följd av de tidigare utflyttningarna har varit att medelåldern bland kolgruvearbetarna kommit att ligga relativt högt. De olägenheter av skilda slag som följt därav har inte minst gjort sig märkbara, då man efter nationaliseringen

genom sammanslagning och nedläggning av små och mindre effektiva gruvföretag sökt öka produktiviteten inom industrien. De problem, som där uppstått, är ju ganska analoga med de trögheter som den yttre rationaliseringen av det svenska jordbruket mött på grund av att småbrukarna genom sin höga ålder och genom en av andra skäl stark bundenhet vid sin miljö och sitt yrke inte gärna vill eller kan flytta till en annan ort och ett annat yrke.

Den engelska kolindustriens svårartade läge föranledde under mellankrigstiden statsingripanden av skilda slag. Officiella utredningskommittéer var nästan ständigt i arbete från och med första världskriget, och av de otaliga rekommendationer i skilda frågor som därav framkom omsattes många med växlande framgång i praktiken. De kroniska avsättningssvårigheter kolindustrien hade att kämpa med ledde bl.a. till att man såväl från industriens eget håll som från statsmakternas sida gjorde försök med en centraliserad reglering av försäljningsledet. En kvotering av leveranserna genomfördes för olika koldistrikt och inom dessa för olika företag. Delvis i samband därmed fastställdes vissa minimipriser. I den mån dessa understeg kostnaderna inom vissa företag erhöll dessa understöd, finansierade genom en motsvarande utdebitering inom bättre ställda företag. Direkta statliga subventioner till kolindustrien förekom även i samband med uppgörelser om vissa löneförbättringar - eller för att undvika lönesänkningar - för kolgruvearbetarna. Genom att lagstiftningsvägen ändra arbetstiden i gruvorna försökte statsmakterna också påverka förutsättningarna för arbetsmarknadsparternas avtalsuppgörelser.

Försök att åstadkomma en annan och bättre företagsstruktur ingick också bland statsmakternas åtgärder. Sålunda vidtogs olika åtgärder för att stimulera en frivillig sammanslagning och rationalisering av mindre och föga effektivt drivna företag till större enheter. Resultaten därav var dock inte särskilt stora och för att påskynda utvecklingen i detta avseende utrustades de centrala myndigheterna på detta område med fullmakter att tvångsmässigt genomföra vissa saneringsåtgärder. Inte heller dessa försök hade någon större framgång. Dels var företagen om inte direkt fientligt så dock föga positivt inställda till sådana strävanden och dels var försöken att sammanslå olika företag svåra att samordna med den också av staten understödda kvoteringen av pro-

duktion och försäljning. Denna kartellisering kom nämligen genom sin utformning att i många fall verka konserverande på de bestående ägo- och organisationsförhållandena inom kolindustrien.

Ett annat statligt ingrepp i kolindustriens förhållanden, som är av intresse i detta sammanhang, var den år 1938 genomförda nationaliseringen av de avgifter (royalties), som ett gruvföretag hade att erlägga till den eller de ägare av den mark där kolbrytningen skedde.

Elektricitetsverk. Redan före nationaliseringen år 1948 hade staten ett starkt inflytande över produktion och distribution av elektricitet. Genom en lag år 1926 hade nämligen upprättats ett statligt centralt organ - Central Electricity Board (C.E.B.) - med uppgift att övervaka, samordna och leda produktionen av elektrisk kraft. I första hand har detta organ fyllt denna sin uppgift genom att anlägga och driva ett samkörningsnät "The Grid". Över de kraftstationer som levererade sin ström till detta nät - anslutningen var inte frivillig och de statliga myndigheterna utvalde vilka som skulle medverka i denna samkörning - hade C.E.B. en betydande makt, ehuru såväl kraftstationer som distributionsföretag förblev i de ursprungliga ägarnas händer. Avsikten var från början att antalet kraftstationer som skulle anslutas till "The Grid" skulle hållas förhållandevis lågt (ung. 60), men detta kunde emellertid inte realiseras utan antalet kom att ligga mer än dubbelt så högt (ung. 140). Därtill kom att C.E.B. träffade särskilda avtal med en del stationer (år 1948 ung. 55) om samkörning under perioder med hög belastning. Helt fristående privata och kommunala företag, som sedermera kom att beröras av nationaliseringen, uppgick till ett antal av ung. 100, men dessa var i allmänhet förhållandevis mycket små.

Då C.E.B. som hade rätt att bestämma hur mycket kraft som skulle tas från varje företag gynnade de största företagen, vilka i allmänhet hade den modernaste tekniska utrustningen och de lägsta kostnaderna, kom en viss förskjutning i företagsstrukturen att ske. Detta var också meningen. Det fanns nämligen ett

stort antal små och föga effektiva kraftstationer, vilka på grund av bristande finansiella resurser, begränsad marknad etc. inte heller hade så stora möjligheter att förbättra sin ställning. Tanken hade då varit att genom C.E.B:s verksamhet en sanering på detta område skulle eftersträvas. Som nyss antytts hade vissa resultat uppnåtts, men de motsvarade dock knappast vad man ursprungligen tänkt sig. Då man efter kriget ställdes inför nödvändigheten att ta igen eftersatta investeringar och samtidigt fullfölja en modernisering och en betydande utbyggnad av kraftanläggningar accentuerades problemen att med bestående företags- och ägoförhållanden kunna finansiera, organisera och samordna verksamheten. Inom de flesta läger var man övertygad om, att ökade statliga ingripanden i någon form var behövliga i detta läge, och labourpartiet fann givetvis i dessa förhållanden starka argument för sina nationaliseringsprojekt.

Många skäl anfördes därvid, för att man inte blott kunde utvidga C.E.B:s verksamhet utan måste föra alla företag inom detta verksamhetsfält under en gemensam central ledning. Om de kraftproducerande företag som inte varit anslutna till "The Grid" samt företagen inom distributionsleden, där för övrigt de tekniska och finansiella problemen snarast var större, ställdes utanför den gemensamma planeringen, skulle en standardisering och ett samarbete av den art, som nedan skall antydast, inte bli så effektivt som möjligt och i vissa fall allvarligt försvåras.

Genom lagbestämmelser, lokala intressen etc. hade av gammalt skapats en i många fall artificiell marknadsuppdelning och därmed hade en snedviden företagsstruktur uppstått. I dess följe hade sedan kommit en rent babylonisk förbistring i fråga om period- och spänningstal, tariffsystem o.d. Efter hand hade kostnaderna för att nå enhetlighet på dessa områden växt så enormt, att de privat- och kommunalägda företagen knappast hade tillräckliga resurser att bekosta en omläggning.

I fråga om frekvensen hade C.E.B. åstadkommit en standardisering (till trefas, 50 perioder). Förutom de rena tekniska problemen detta varit förenat med, hade det dragit mycket betydande kostnader. Sålunda hade under C.E.B:s verksamhet 17,5 miljoner £

nedlagts för denna standardisering och mer än 350 000 konsumenter, som ägde motorer av skilda slag hade berörts därav. De övriga standardiseringsproblem, som kvarstod vid nationaliseringen, var inte mindre. Den bristande enhetligheten i fråga om likström eller växelström och beträffande volttalet var mycket besvärande. I mitten av 1930-talet levererade ungefär 45 % av företagen enbart växelström, 10 % enbart likström och återstående 45 % både lik- och växelström. Samtidigt fanns icke mindre än 43 olika spänningstal mellan 100 och 480 volt i användning. Mycket omfattande utredningar både inom statliga och av näringslivet tillsatta kommittéer gjordes för att komma till rätta med dessa förhållanden. Först år 1945 fastställdes av regeringen enhetliga normer (240 volt växelström) på detta område, men en omläggning efter dessa linjer hade inte ens inom de av myndigheterna kontrollerade företagen mer än påbörjats före nationaliseringen.

Tariffsystemen var en annan källa till mycken kritik. Även i detta fall hade otaliga försök gjorts att genom utredningar, överläggningar och även lagbestämmelser uppnå en viss enhetlighet. De resultat, som hade uppnåtts, var dock obetydliga. Sålunda kvarstod vid nationaliseringen en synnerligen rik flora av tariffsystem. För de enskilda hushållen återfann man enhets- och zontariffer samt blandformer av sådana tariffer, vilka sedan grundades på t.ex. hyresvärde, rumsantal, bostadsyta eller ett flertal andra sådana grunder. Inom jordbruks- och handelsföretag var enhetligheten ännu mindre för att, vad industrien beträffar, nästan bli obefintlig.

Gasverken. De motiv som åberopades för en nationalisering av gasverken var närbesläktade med dem, som anförts för elverkens del. I första hand gick de sålunda ut på att man genom att sammanföra företag, av vilka många var små och föga effektiva, under en ägare skulle kunna få möjlighet att utnyttja stordriftens fördelar och åstadkomma en önskvärd standardisering och ett samarbete i olika avseenden. Företagen ägdes av såväl privatpersoner som kommuner,

men de var alla underkastade en ganska ingående statlig reglering i fråga om t.ex. prissättning och vinstdisponering. Detta hade i viss mån bundit företagen i deras handlande och bidragit till att konservera en under andra förhållanden utformad företagsstruktur.

De olägenheter, som var förbundna med den bestående företagsstrukturen inom branschen, blev tydligare efter hand som elverken kunde erbjuda en allt starkare konkurrens. I ett kommittébetänkande från 1945 (The Heyworth Report) betonades också kraftigt, att en genomgripande förändring i branschens struktur var nödvändig om gasverken i framtiden skulle kunna hävda sin ställning. Om företagsenheterna gjordes större skulle stora vinster kunna göras: en ökad rationalisering och samtidigt en bättre avvägning av investeringarna, förbättrade distributionsmetoder etc. skulle enligt kommittén därigenom kunna uppnås. Vidare kunde det då bli möjligt att finansiera en utökad forskning av olika drifts- och distributionsproblem, att utprova lämpliga tariffsystem samt att söka utveckla nya användningsområden för gasen.

En sådan sanering av branschen ansåg kommittén knappast kunna åstadkommas genom frivilliga överenskommelser mellan och sammanslagningar av de bestående företagen. Därtill var skillnaderna och motsättningarna mellan privat- och kommunalägda företag alltför stora. Ett vidgat statligt inflytande i en eller annan form såg man därför som den enda möjliga utvägen.

Transportväsendet. För denna näringsgrens del utgjorde nationaliseringen inte något direkt revolutionerande och oväntat ingrepp. De statliga regleringarna och kontrollen över olika transportföretag hade sedan länge varit både talrika och omfattande. Och för flygets del var, som nämnts, statlig företagarkerksamhet ett faktum redan före efterkrigsårens nationaliseringar. Redan från starten hade det civila flyget erhållit betydande statliga subventioner och även i andra avseenden varit föremål för statsmakternas intresse. Genom en lag 1939 omorganiserades och överfördes de då existerande flygbolagen i ett statsägt företag (B.O.A.C.). Detta bolag erhöi dock inte monopol, och mot slutet av det senaste kriget starta-

des några privata flygföretag för trafik på dels Sydafrika och dels inom landet. Genom en ny lag upphävdes rättigheterna för privata bolag att driva yrkesmässig trafik, vilken rätt förbehölls tre statliga företag. Sedan dessa efter hand uppköpt de privata bolag, som fanns, fastställdes genom en lag år 1949 den sedan gällande organisationen av trafikflyget omfattande två statliga företag (B.O.A.C.) och B.E.A.).

Även beträffande landtransportväsendet fanns tidigare av det allmänna ägda företag (London Passenger Transport Board sedan år 1933). Och det statliga inflytandet i övrigt - genom taxebestämmelser, koncessioner m.m. - hade länge varit mycket betydande. Järnvägarna, som liksom i de flesta länder av gammalt kännetecknats av en mycket dålig lönsamhet, hade redan 1921 på statligt initiativ sammanförts under fyra stora bolag. Ett av dessa kom sedermera att tillsammans med olika underground-, buss- och spårvägsföretag utgöra det ovannämnda London Transport. Dessa olika sammanslagningar var avsedda att möjliggöra en samordning och rationalisering av trafiken, så att företagen kunde bli ekonomiskt bärkraftiga. Inte blott de dåliga tider som de nya företagsbildningarna gick till mötes utan även en starkt tilltagande konkurrens från bil- och busstrafiken satte allvarliga hinder i vägen för en sådan utveckling. Under dessa omständigheter höjdes allt oftare röster för en ytterligare sammanslagning av järnvägsföretagen. Bl.a. betonade en statlig utredningskommitté, som tillsattes i början av 1930-talet, att järnvägarna måste sammanföras under en central ledning. Man kunde dock inte inom kommittén enas om på vad sätt en sådan centralisering skulle uppnås. Förbättringen i konjunkturen gjorde att denna fråga för en tid inte var så brännande. Åren strax före krigsutbrottet bedömdes läget åter mycket pessimistiskt och krigsåren medförde sedan i flera avseenden en avsevärd skärpning av problemen. Sålunda måste då inte bara rationaliserings- och elektrificeringsverksamheten etc. anstå utan också underhåll och ersättning av länjer, vagnpark osv. efterattes i stor utsträckning. De stora investeringsbehoven, som på detta sätt hade samlats vid efterkrigsåren, reste svåra finansieringsproblem, som de bestående företagen ansågs knappast kunna

lösa utan statlig hjälp i en eller annan form. Med hänsyn till dessa och tidigare förhållanden tedde sig för labourpartiet en nationalisering av järnvägarna ganska naturlig.

Att denna nationalisering även kom att omfatta buss- och lastbilstrafiken kan i ringa mån förklaras av de aktuella förhållandena inom branschen eller av dess tidigare relationer till statsmakterna. Det kunde sålunda inte direkt sägas, att den förefintliga företagsstrukturen och företagsformerna inom dessa områden var ineffektiva eller illa anpassade till marknadsförhållandena. Inte heller hade statsmakterna i så särskilt stor utsträckning behövt ingripa reglerande inom dessa branscher. Krav på vittgående statliga ingripanden hade dock varit ganska talrika. Motiveringarna härför har mestadels utgått från konkurrensförhållandena inom transportväsendet. I olika utredningsrapporter och inte minst från järnvägsföretagens sida har betonats svårigheterna att nå fram till de ur samhällets synpunkt bästa formerna för personal- och godstrafiken på grund av konkurrensförhållandena inom detta område. Genom en större rörlighet, en friare taxesättning etc. förmenades lastbils- och bussföretagen kunna "skumma grädden av mjölken" och sedan lämna åt järnvägarna de mindre näringsrika resterna. Dessa senare ansåg, att de borde få möjlighet att skydda sig mot en sådan konkurrens, som karakteriserades som osund i den meningen, att den inte skedde på lika villkor. Till en viss del hade järnvägarna kunnat vinna statsmakterna för sina synpunkter i så mån, att de fått rätt att även bedriva buss- och lastbilstrafik och på så sätt fått en möjlighet att i någon utsträckning genom uppköp av konkurrentföretag åstadkomma en "koordinering" av trafikverksamheten för vissa områden. Dessa möjligheter hade emellertid järnvägarna inte kunnat utnyttja i någon större grad.

I vilket fall kvarstod problemen att finna en lämplig avvägning mellan olika trafikmedel. Om man med någon utsikt till framgång skulle kunna ta itu med denna fråga ansågs det från labourhåll nödvändigt att inte nöja sig med en nationalisering av järnvägarna utan även utsträcka den till buss- och lastbilstrafiken. På så sätt skulle en rationalisering och koordinering av verksamheten lättare kunna åstadkommas.

Järn- och stålindustrien. Bakgrunden till nationaliseringen av denna bransch var i flera avseenden olika den som gällt i tidigare berörda industrier. För en nationalisering av denna näring åberopades sålunda i mycken liten utsträckning sådana skäl, som i fråga om andra branscher varit särskilt framträdande: t.ex. teknisk efterblivenhet, svårartade finansieringsproblem, en otjänlig företagsstruktur, dåliga förhållanden mellan arbetsmarknadens parter etc. Tvärtom vitsordades från skilda håll det förhållandevis gynnsamma läge, som rådde inom järn- och stålindustrien i sådana avseenden. Relationerna mellan arbetsgivare och anställda var förhållandevis mycket goda; en stark rationalisering hade skett inom järn- och stålindustrien och denna hade mognat ut i betydande produktionsökningar; finansieringsproblemen för en fortsatt utbyggnad och rationalisering efter kriget fanns visserligen men var dock inte av samma svårartade karaktär som inom andra industrier för vilka en nationalisering var aktuell.

Det statliga inflytandet över järn- och stålindustrien hade dittills inte varit särskilt stort och en nationalisering kunde därför inte såsom för transportväsendet eller för gas- och elverkens del sägas vara betingat av den tidigare utvecklingen. Denna industrigren uppfattades nog snarare som något av en högborg för privatkapitalismens och det fria näringslivets företrädare. Under sådana förhållanden kom i detta fall diskussionerna och striden om en nationalisering att få en avsevärt starkare idépolitisk inriktning och betydelse än vad eljest var fallet.

Av de argument som från labourhåll framfördes för nationalisering var ett av de viktigaste det, som betonade betydelsen av att statsmakterna vid planeringen av en politik, som tog sikte på full sysselsättning, kunde utöva en fullständig kontroll över järn- och stålindustrierna. Denna bransch vore att betrakta som en av de viktigare basindustrierna och om möjligheter funnes att påverka dess produktions- och investeringspolitik skulle man därmed förfoga över ett instrument med vid räckvidd för en allmän dirigerigering av näringslivets utveckling. Ett på så sätt vidgat inflytande vore desto mer befogat som järn- och stålindustrien, enligt vad man på labourhåll ansåg, i sitt handlande under mellan-

krigstidens krisperioder skulle ha visat ringa förståelse för de riktlinjer, som borde vara vägledande för industriföretagen i ett full-sysselsättningssamhälle.

Ett annat närbesläktat motiv utgår också från mellankrigstidens erfarenheter. Järn- och stålindustrien i England träffades mycket hårt av krisen i början på 1930-talet. Konkurrentföretag i andra europeiska länder och i Amerika trängde i stor omfattning ut engelsmännen från världsmarknaderna och till yttermera visso började de även göra allvarligt intrång på den inhemska engelska marknaden. För att hjälpa den engelska järn- och stålindustrien ur detta läge gav statsmakterna denna industri ett ganska effektivt tullskydd. I gengäld lovade industrien att söka genomföra en omfattande rationalisering och mekanisering av branschen. Ansvar för detta skulle åvila ett inom branschen bildat förbund - the Iron and Steel Federation. Förutom att detta handlade om en mängd olika tekniska frågor kom det även att fungera ungefär som en kartellsammanslutning. Genom otaliga kvoteringsbestämmelser kunde man dirigera utbudets storlek och inriktning. Prissättningen skedde också centralt, och då de engelska producenterna genom sitt förbund var anslutet till den internationella stålkartellen fick prisregleringen en mycket stor räckvidd och styrka.

Inom vissa labourkretsar har man menat, att järn- och stålindustrien utnyttjade denna monopolsituation till att hålla tillbaka produktionen och till att ta ut för höga priser. Samtidigt skulle rationaliseringstakten inte ha blivit så hög som eljest varit möjligt. I varje fall ansåg man, att statsmakterna inte kunde nöja sig med en mer indirekt kontroll över en så betydande monopolsammanslutning utan att den borde vara i statlig ägo och under dess direkta ledning. Dessa skäl ansågs få ytterligare tyngd, då järn- och stålindustrien efter kriget stod inför en nödvändig utbyggnad och rationalisering, som skulle komma att ställa synnerligen stora anspråk på nationens ansträngda ekonomiska resurser.

I samband med att järn- och stålindustriens inlemmande i krigsproduktionen under statens direkta ledning skulle avvecklas och en övergång ske till fredsmässig produktion uppdrogs åt branschförbundet att utarbeta en plan för de framtida utvecklingslinjerna. Denna plan, som tog sikte på en avsevärd kapacitetsökning samt en genomgripande rationalisering, underställdes regeringen, som gav den sitt gillande. En mer detaljerad granskning av planerna samt tillståndsgivningen för att de enskilda projekten skulle få genomföras sköttes av en av regeringen år 1946 tillsatt nämnd, The Iron and Steel Board. Denna organisation, vari ingick representanter för producenter och konsumenter samt för fackföreningarna, var utrustad med starka fullmakter även i fråga om en allmän övervakning över industrien och beträffande branschens prispolitik. Statsmakterna hade sålunda via detta organ ett betydande inflytande över industriens utveckling, men från labourhåll ansågs dock detta inte tillräckligt utan borde vidgas och säkerställas genom nationalisering.

IDEPOLITISKA MOTIV FÖR OCH EMOT NATIONALISERINGARNA

Som framgått av det föregående har de rent praktiskt ekonomiska motiven för en nationalisering varierat från fall till fall men genomgående har de givits stor vikt. Sålunda ansågs ofta att endast en radikal brytning med de tidigare ägo- och strukturförhållandena inom flertalet berörda industrigrenar skulle skapa möjligheter att råda bot på finansieringssvårigheterna, att åstadkomma en nödvändig rationalisering, att uppnå en koordinering av produktionen etc. Det kan nämnas att i de skilda utredningar, som anförde skäl av detta slag för om inte direkt en nationalisering så dock för ett vidgat statligt inflytande och för ett bildande av större företagsenheter, återfanns flera representanter för den privata industrien. Ordförande i den i detta sammanhang viktiga "committee on Electricity Distribution" var Lord Mc Gowan, i många år styrelseordförande i I.C.I. Motsvarande ställning i en kommitté, som behandlade gasverken, innehades av Sir Geoffrey Heyworth, styrelseordförande i Unilever. I.C.I. och Unilever är de två största privatägda koncernerna i England. Och

den tidigare i samband med kolindustrien åberopade "Reid report" avgavs av en kommitté, huvudsakligen sammansatt av tekniker och ordföranden, Sir Charles Reid, var verkställande direktör vid en av de större kolgruvorna. Bakom den argumentation, som pläderat för centralisering av produktion, återfinns en mycket stark tilltro till "stordriftens fördelar". Och ibland syns man anta, att dessa fördelar skulle finnas hur stora företagen än gjordes. Ur effektivitetssynpunkter har man därför i flera kretsar inte allvarligt hesiterat inför en nationalisering med en i flertalet fall följande stark centralisering av olika funktioner inom företagen.

Även av andra skäl var man på många håll böjd att inte tillmätta de farhågor, som framfördes rörande effektivitetsutvecklingen vid ett ökat statligt inflytande i näringslivet, så stor betydelse. En långt gående mobilisering av näringslivets resurser hade ju ingått som ett mycket viktigt led i landets krigsansträngningar. Detta hade inneburit att statsmakterna genom olika regleringsåtgärder och genom frivilliga överenskommelser med näringslivet kunnat i stor utsträckning bestämma över råvarufördelning, produktionens planering och inriktning etc. Synnerligen stora och för krigets utgång mycket avgörande resultat hade på detta sätt uppnåtts. Många var därför benägna att i dessa erfarenheter se ett bevis på att ett starkt statligt inflytande i näringslivet vore av godo eller i varje fall inte behövde äventyra dess effektivitet.

Även om man sålunda av olika skäl ansåg att statliga åtgärder var behövliga för att komma till rätta med förhållandena inom vissa industrigrenar eller man inte hyste några större betänkligheter inför statliga ingripanden, behövde man därför inte acceptera en nationalisering. Många olika sätt att med statens hjälp söka lösa de ifrågakvarande industriernas problem kunde tänkas. Men i valet mellan olika sådana alternativ kom labourpartiets principiella uppfattning om hur näringslivet bör vara organiserat att fälla utslaget och något skall därför anföras om den idépolitiska bakgrunden till nationaliseringarna.

Parlamentsvalen år 1945 var de första som gav labourpartiet en majoritetsställning i underhuset. Den labourregering som under Mac Donald bildades år 1924 och som då knappt ett år satt vid makten, var i hög grad beroende av liberalernas stöd. En starkare ställning hade den andra labourministären 1929-31, men var också den hänvisad till att vid omröstningarna i underhuset söka röstunderstöd från liberalerna. Under sådana förhållanden var det inte möjligt för denna reglering att föra någon utpräglad socialistisk politik. Tonvikten kom i stället att läggas på sociala reformsträvanden, men med den politiska situation som inträdde med den ekonomiska krisen i början på 1930-talet och med den koalitionsregering som då bildades blev även på detta område labours insatser av begränsad omfattning. Valsegern år 1945 innebar därför att labour för första gången blev i tillfälle att omsätta de mer kontroversiella punkterna i sitt partiprogram. Nationalisering av vissa delar av industrien var just en sådan programpunkt. Sådana krav hade regelbundet återfunnits i partiets valmanifest, men motiveringarna därför hade under årens lopp uppvisat betydande skiftningar. De väsentligaste motiven torde dock ha varit de som en artikelförfattare i *New Fabian Essays* (s.126) anger: "De målsättningar som socialisterna velat uppnå genom statlig företagarverksamhet och vilka fortfarande gäller kan sammanfattningsvis sägas vara: att förhindra en utsugning till följd av kapitalägarnas oskäligen vinster; att planera landets resurser för full sysselsättning; att höja näringslivets effektivitet till båtnad för konsumenten och utrikeshandeln; att ge arbetarna en delaktighet och ett medansvar i produktionen som saknas i ett kapitalistiskt samhälle."

Av de motiv, som här nämns, torde det som sammanhänger med full-sysselsättningspolitiken ha tillmätts den största vikten, då nationaliseringspolitiken lades upp år 1945. Särskilt poängterades därvid nödvändigheten av att kunna kontrollera omfattningen och tidpunkten för investeringarna inom basindustrierna. Vidare ansågs det vara av stor vikt, att monopolföretagens politiska och ekonomiska makt beskars och att på så sätt förhindra en företags-

politik av den art som det privata näringslivet förmenas ha följt under 1930-talet och som anses strida mot de linjer fullsysselsättnings-politiken följer.

Argumentet att en nationalisering skall göra slut på en exploatering av arbetskraft och reala resurser från kapitalägarnas sida är ett av de äldre. De förment oskäligena vinster, som tillfaller kapitalägarna, skulle ju genom en nationalisering överföras till staten eller direkt komma konsumenterna till godo genom att vinstmotivet försvunne. Detta skäl för ett statsövertagande av produktionsmedel har dock efter hand givits en mindre framträdande plats allt eftersom man i skattepolitiken funnit ett mer och mer effektivt instrument att åstadkomma en inkomstutjämning i samhället. Den ackumulering av kapital som trots skattepolitiken kan ske inom företagen finns det dessutom vidare möjligheter att påverka genom skilda regleringsåtgärder.

Vad beträffar argumentet att en nationalisering skulle öka effektiviteten inom näringslivet har man tänkt att detta till stor del skulle uppnås genom att företagarnas vinstmotiv ersattes med att konsumenternas behov och önskemål allmänt accepterades som riktpunkt för produktionen. Vad detta i realiteten skulle innebära i fråga om förändringar i den bestående pris- och marknadsmekanismen har inte närmare berörts i nationaliseringsdiskussionen. Bättre produktionsresultat har man också trott sig kunna uppnå vid en nationalisering genom att de anställda i högre grad än i det privata näringslivet skulle komma att känna sig solidariska med sitt arbete. Bland annat skulle detta visa sig i ökade arbetsinsatser och i en ökad villighet att medverka till förbättringar i produktionsmetoderna. En höjd effektivitet i företagen skulle vidare uppkomma till följd av att urvalet av funktionärer skulle bli bättre sedan den nepotism, som ansetts kännetecknande för privatföretagen, inte längre vore möjlig. Denna senare synpunkt har vissa tider tillmätts en icke oväsentlig betydelse i England, där den speciellt förfäktats av Fabian Society.

Flera av de motiv för en nationalisering, som här berörts, innefattas i det allmänna önskemålet att vidga de anställdas inflytande i produktionen. Stridiga meningar om hur ett sådant inflytande - ofta sammanfattat under benämningen industriell

demokrati - bör utformas har ofta gjort sig gällande. De lagar vilka reglerat de olika industriernas överförande i statlig ägo kan heller knappast sägas ha dragit upp några klara och definitiva riktlinjer för hur dessa problem skall lösas. En närmare behandling av denna fråga kan dock lämpligen tills vidare anstå.

Även om de här nämnda motiven låg bakom de flesta nationaliseringsåtgärderna under efterkrigstiden blev de dock icke alltid uttryckligt nämnda i de politiska akterna. Man kan sålunda skönja en tendens till att dessa skäl åberopades mer sällan allt eftersom nationaliseringarna fortskred.¹⁾ Detta kan givetvis till en del förklaras av, att en upprepning av de ideologiska argumenten inte ansågs påkallad för varje nationaliseringsbeslut. Orsaker av mer reell innebörd kan emellertid också tänkas till detta förhållande. En senare diskussion av denna fråga skall inte här föregripas i annan mån än att här kan antydvas, att utelämnandet av de idépolitiska motiven måhända återspeglar en viss förändrad inställning inom labourpartiet till dessa problem. Därpå tyder också t.ex. den omständigheten att i partiets valmanifest år 1951 frågan om fortsatta nationaliseringar endast flyktigt och vagt berördes. Programmet utlovade endast att "överta företag, vars skötsel är till förfång för landet och uppta ny företagarverksamhet, då detta är i nationens intresse".

I samma mån som de idépolitiska argumenteringarna blev mindre framträdande kom de rent praktiskt ekonomiska skälen för de olika nationaliseringarna att ges en mer framskjuten plats. Det är ganska förstäeligt att samtidigt som tyngdpunkten i motiveringarna försköts och främst tog sikte på institutionella förhållanden blev de politiska striderna kring frågan inte så hårda. De argument, som vanligen anförs mot en nationalisering, hade för övrigt i flera fall föga slagkraft. Sålunda kunde man inte gärna i fråga om t.ex. kolindustrien med någon större styrka hävda att fri företagsamhet skulle vara överlägsen statsdrift genom ett större risktagande, initiativkraft, rationaliseringsvilja etc.

¹⁾ Detta kan ju synas motsägas av att nationaliseringen av järn- och stålindustrien, där de ideologiska motiven vägde tyngst, kom sist i raden av dessa åtgärder. Den inre tidsföljden av de olika nationaliseringarna är dock i detta fall inte avgörande då de alla ingick i det handlingsprogram, som regeringen hade vid sitt tillträde år 1945.

Det var nämligen just bristen på sådana utvecklingsskapande krafter inom kolindustrien, som framhävdes som ett av de viktigaste skälen för att en förändring i ägarförhållandena där borde komma till stånd. Ur andra synpunkter riktades dock i detta fall kritik mot en nationalisering. Genom att nationaliseringen skulle komma att beröra ett så stort antal företag skulle skapandet av en gemensam central ledning för alla dessa enheter medföra väldiga administrativa problem. Organisationen skulle bli så stor, att byråkratiska tendenser skulle komma att göra sig gällande vid handläggningen av olika frågor. Viktiga avgöranden skulle kunna fattas först efter stor omgång, och ordervägarna skulle bli långa och oklara, en förlamande känsla av brist på inflytande skulle breda ut sig på de enskilda arbetsställena etc., var synpunkter som därvid framfördes.

Beträffande järn- och stålindustrien låg argumentationen mot nationaliseringen på en bredare bas. Där bestreds för det första och med viss framgång att några praktiskt ekonomiska skäl talade för att staten skulle överta industrien. Den kritiserade kartelliseringen av järn- och stålindustrien sades vidare ha framtvingsats av att utländska företag på grund av för dem gynnsamma tull- och valutaförhållanden och en favoriserad ställning i det egna landet kunnat etablera en övermäktig konkurrens på in- och utländska marknader. Vidare hävdades, att branschen ingalunda utnyttjat sin monopolställning till att ta ut otillbörliga priser. Utvecklingen av priserna hade inte varit ogynnsammare för den engelska konsumenten än för avnämare i andra länder. Dessutom betonades, att statsmakterna via sina redan befintliga organ hade möjligheter att intimt kontrollera och påverka prissättningen på olika järn- och stålprodukter. Det inflytande som på dessa vägar utövades och som ju även omfattade flera andra saker, t.ex. investeringarna, var så stort att en nationalisering inte gärna skulle ge statsmakterna några ytterligare effektiva medel för dess ekonomiska planering.

En andra linje, som argumentationen mot nationalisering i detta fall följde, hade en mer traditionellt principiell utformning. Ett par av hörnstenarna i den liberala ideologien fri konkurrens och fri prisbildning kunde man dock med hänsyn till de rådande förhållandena inom branschen inte stöda sig på i försvaret för de privatägda järn- och stålföretagen. I stället framhävdes att den privata äganderätten inom näringen i fråga visat sig kunna skapa företag, som arbetat smidigt och effektivt, och som visat sig mäktiga att såväl under fredsåren som under de svåra krigsåren motsvara de krav, som samhället ställt på denna industri. Vid en nationalisering skulle villigheten att ta risker och initiativ säkerligen allvarligt nedsättas och smidigheten i arbetsformerna komma att äventyras genom de mer byråkratiska metoder, som en statsägd och större organisation måste arbeta under. Skulle hela industrien ställas under en central och gemensam ledning kunde även konsekvenserna av felbedömningar beträffande marknadsutsikter, investeringsbehov etc. antas bli betydligt mer ödesdigra än om företagen var uppdelade på ett flertal privata ägare, i vilket fall chansen vore större att sådana felbedömningar uppvägde varandra.

Mot en nationalisering anfördes vidare i de olika fallen flera skäl som tog sikte på mer speciella omständigheter, som rådde inom de olika branscherna. Det finns dock inte anledning att här gå in på dessa saker. Några sådana problem kommer för övrigt att beröras i de följande avsnitten av denna översikt.

STATSÖVERTAGANDET OCH UPPORGANISERINGEN AV INDUSTRIERNA

ERSÄTTNINGEN TILL DE TIDIGARE ÄGARNA

Själva övertagandet av de olika industrierna restar en mängd intrikata frågor på det organisatoriska, politiska och finansiella planet. Dessa problem skall här lämnas å sido, varvid dock ett undantag skall göras för frågan om ersättning till de tidigare ägarna av de olika företagen. Vid de politiska instansernas behandling av nationaliseringen ifrågasattes aldrig på allvar att ersättning inte skulle lämnas, och enighet nåddes om att man i princip skulle försöka nå fram till en kompensation åt de tidigare ägarna, så att dessa skulle varken vinna eller förlora på nationaliseringen. Vad man avsåg med denna målsättning, och hur man omsatte den i praktiken, framgår av det följande, där en kort redogörelse lämnas för kompensationsfrågans lösning i några typiska fall.

I fråga om Bank of England stadgades att de tidigare aktieägarna skulle tillförsäkras samma årliga kapitalavkastning som den de genomsnittligt fått av sina aktier under de tjugo år som slutade den 31 mars 1945. Aktiekapitalet i banken hade sedan år 1816 uppgått till 14 553 000 £ och under de ifrågavarande tjugo

ären hade detta i genomsnitt givit en avkastning på 12 %. Från dessa utgångspunkter bestämdes att mot varje 100 £ i aktier skulle lämnas 400 £ i treprocentiga statsobligationer. Det totala värdet av de statsobligationer, som disponerades för denna inlösen, blev sålunda litet över 58 miljoner £.

En helt annan metod för lösandet av kompensationsfrågan följdes för kolindustriens del. I detta fall uppdrogs åt en nämnd på tre personer att bestämma värdet av den övertagna industrien. Dessa värderingsmän skulle ta sikte på det pris som kunde ha framkommit i öppna marknaden vid försäljning till en tänkt villig köpare av de enskilda företagen. Det tillvägagångssätt de därvid följde var att söka uppskatta den troliga framtida avkastning (net maintainable revenue) som kolindustrien kunde tänkas ha givit om den förblivit i privat ägo. Värderingsmännen uppskattade det kapitaliserade värdet av dessa årliga netton till 165 miljoner £. På vilket sätt man räknat sig fram till denna summa är inte känt, då handlingarna i detta ärende inte är offentliga. Fördelningen av totalsumman på olika koldistrikt gjordes av en särskild värderingsnämnd och mellan de enskilda företagen inom distrikten av en nämnd för varje sådant område.

För transportväsendet, gas- och elektricitetsverk och järn- och stålindustri bestämdes compensationen i första hand utifrån börsnoteringarna av företagens aktier. T.ex. beträffande transport tog man det högsta av medelvärdena för noteringarna under veckan 1-8 november 1946 (veckan före den parlamentssession, då förslaget om nationaliseringen av transportväsendet framlades), och under tiden februari-juli 1945 (de sex månader som föregick det val som förde labour till makten). Aktier som inte noterades på börsen värderades av en skiljenämnd varvid värderingen ofta grundades på jämförelser med liknande, börsnoterade papper. Järnvägsvagnar som fanns i privat ägo inlöstes efter en i nationaliseringslagen fastställd skala, varierande efter vagnarnas typ och ålder. För lastbilar, släpvagnar etc. grundades inlösningssumman på återanskaffningskostnaden, varifrån sedan avdrag motsvarande rimliga avskrivningar gjordes. Åkeriägarna kunde vidare tillerkännas en större eller mindre ersättning för förlorad rörelsevinst.

Inom de övriga industrierna löstes kompensationsfrågorna på ungefär liknande sätt. I de fall (t.ex. gas- och elektricitetsverk), då kommuner ägde de nationaliserade företagen, övertog staten ansvaret för de betalningsskyldigheter företaget ådragit sig genom lån osv., men i övrigt utgick inte någon ersättning. Om förluster uppstod för kommunerna genom att den nationaliserade produktionen ingick som en del i en större företagsenhet och nu bröts loss därifrån, skulle dock staten bestrida de kostnader, som en sådan avskiljning kunde förorsaka.

Det är klart att kritik från skilda håll riktats mot de sätt på vilket ersättningsfrågorna löstes. Likaväl som det inom labour fanns kretsar som hävdade att ersättningen till de tidigare ägarna var allt för generös, framfördes inom det motsatta lägret understundom klagomål över att kompensationen var tilltagen i underkant. Särskilt beträffande järn- och stålindustrien gick meningarna starkt isär i dessa frågor. Från industrihåll hävdade man i detta fall att noteringarna på börserna inte gav ett riktigt mått på det värde, ett företag kunde betinga vid en fri försäljning. Man kunde även framvisa ganska många exempel på att då majoritetsposter bytt ägare aktierna försålts efter en kurs som legat avsevärt över den som vanligtvis noterats på börserna. Även om meningsskiljaktigheter av detta slag förekom i flera fall kan nog ändå sägas att kompensationsfrågorna i stort handlades på ett sakligt sätt och att man allvarligt bemödade sig om att realisera den uppsatta regeln att ingen skulle vinna eller förlora på nationaliseringen.

ORGANISATIONEN AV DE NATIONALISERADE INDUSTRIERNA

Ehuru en långvarig och livlig diskussion förts kring vad man ville uppnå genom de olika nationaliseringsåtgärderna hade ändå föga uppmärksamhet ägnats åt frågan, hur industrierna borde organiseras för att de olika önskemålen bäst skulle tillgodoses. Inte heller hade man några egentliga förebilder att följa, då man gick att skapa de nya organisationerna. Visserligen fanns ju redan några statsägda företag, men dessa var av så speciell karaktär

och med så speciella uppgifter, att man därifrån inte fick så stor vägledning. Hela organisationsfrågan blev sålunda en relativt ny och mycket krävande uppgift. Detta desto mer som den tid, som av-
sattes därför, var mycket knapp - den nya labourregeringen tillträd-
de hösten 1945; det första nationaliseringsbeslutet fick laga kraft
i februari 1946 och de övriga föll sedan inom en tidsrymd av tre år.

Med hänsyn till det korta tidsavståndet mellan den första och den sista nationaliseringsakten är det inte förvånande, att des-
sa kännetecknas av stor enhetlighet. Givetvis finns en hel del av-
vikelser beroende på alldeles speciella förhållanden inom de olika
branscherna, men detta rubbar dock inte helhetsbilden.

För de egentliga industrigrenar, som berördes av nationa-
liseringen, blev organisationen av kolindustrien, vilken kom först,
att bli den normerande. Det kan därför vara befogat, att något
utförligare beröra de arbetsformer, som utstakades för denna indu-
stri.

I ledningen för de nationaliserade företagen står en
styrelse (The Coal Board) om lägst nio och högst tolv personer,
vilka utnämns av vederbörande minister. Medlemmarna utses bland
personer, som syns ministern lämpade med hänsyn till deras er-
farenhet och ådagalagd skicklighet i industriella, kommersiella
eller finansiella angelägenheter, i praktisk teknisk forskning,
administration eller i arbetslednings- och arbetsmarknadsfrågor.
Mandattiden fastställs av ministern, och denne kan skilja en sty-
relsemedlem från dennes uppdrag, om han finner honom olämplig att
kvarstå i tjänst eller oförmögen att fullgöra sina åligganden.

Styrelsen har ensamrätt att bryta och sälja kol inom lan-
det. Den är ansvarig för att industrien organiseras och utvecklas
på ett så effektivt sätt som möjligt, och att den är i stånd att
tillgodose landets behov av kol till priser, kvaliteter och kvan-
titeter, som syns styrelsen bäst främja samhällets intressen.
Coal Board äger även driva eller uppta produktion av biprodukter
av kol och att tillverka råvaror och material, som används inom
den egna industrien.

För bestridande av olika kapitalkostnader äger ministern till styrelsen utanordna belopp på högst 150 miljoner £ för de fem första verksamhetsåren. Styrelsen kan dessutom för löpande behov och med ministerns tillstånd tillfälligt uppta lån på högst 10 miljoner £. Företagets ekonomiska politik skall eljest drivas så, att dess inkomster inte blir större eller mindre än att de genomsnittligt täcker utgifterna för en period av goda och dåliga år. Användningen av eventuella överskott ankommer det ministern att ge anvisningar om och likaså måste styrelsen för upprättandet och handhavandet av reserverade medel inhämta departmentschefens direktiv.

Även i en mängd andra frågor har ministern ett avgörande inflytande på styrelsens handlande. Sålunda kan denne ge styrelsen direktiv av allmän karaktär beträffande angelägenheter av nationell betydelse. Rationaliserings- och utvecklingsarbetet skall bedrivas enligt planer som från tid till annan fastställs i samråd med statsrådet. Detsamma gäller beträffande forsknings- och utbildningsarbetet inom industrien. Vidare skall genom styrelsens försorg ministern hållas underrättad om industriens ställning och handlande och i övrigt erhålla de upplysningar, som han önskar.

I detta sammanhang kan framhållas, att de ovan refererade stadgarna om ministerns inflytande genomgående innebär en ökning av dennes makt över ifrågasvarande industri jämfört med de förhållanden, som rått i de statsägda företag, som fanns före kriget. Någon stadgeenlig rätt att ge allmänna direktiv för styrelsens handlande, att skilja från sina ämbeten de styrelsemedlemmar, som han ansåg olämpliga, gavs sålunda inte ministern i förkrigstidens "public corporations". Styrelserna för dessa senare hade även i allmänhet en större självbestämmanderätt över överskott av rörelsen och över reserverade medel än vad deras efterföljare har. Denna förskjutning mot ökat inflytande för regeringen kan nog delvis sättas i samband med ett av de viktigare motiven för nationaliseringarna, nämligen önskemålen att stärka de styrandes möjligheter att bedriva en planmässig ekonomisk politik inriktad på att hålla en hög sysselsättning i samhället.

Beträffande de riktlinjer, som i övrigt drogs upp för

Coal Board's arbete kan nämnas, att detta var skyldigt att upprätta organ för förhandlingar och överläggningar med de anställdas intressesammanslutningar och andra organisationer. Detta innebar, att det förutom den sedvanliga apparaten för avtalsförhandlingar skulle inrättas nämnder för överläggningar (joint consultation) med de anställda rörande säkerhets-, hälso- och allmänna välfärdsfrågor samt organisations- och arbetsförhållanden av gemensamt intresse för företagsledning och anställda. Det är alltså här fråga om en motsvarighet till de svenska företagsnämnderna.

Konsumentråd, omfattande dels representanter för förbrukarna inom industrien och för kolhandeln, dels hushållsrepresentanter, skulle vidare upprättas. Dessa råd har att ta ställning till frågor rörande tillgången på och försäljningen av kol, vilka väckts av konsumenter eller vilka rådet självt eller ministern finner angeläget att få belysa. Resultaten skall underställas ministern, som sedan i samråd med Coal Board vidtar de åtgärder, som därav befinns påkallade.

I nationaliseringslagen för kolindustrien sägs ingenting om vilka instanser, som skall finnas mellan Coal Board och det enskilda arbetsstället och hur dessa skall vara organiserade, utan detta överlämnades åt styrelsen att bestämma om. Främst på grund av tekniska överväganden och med hänsyn till industriens geografiska spridning indelades landet i åtta regioner. I var och en finns en styrelse - Divisional Board - som har i stort sett samma sammansättning och funktioner som Coal Board. Regionerna uppdelas i sin tur i distrikt (areas) sammanlagt 48 i hela landet. I ledningen för ett distrikt står en direktör. Genomsnittligt hör under denne ung. 20 gruvor med ca 16 000 selsatta personer. I detta sammanhang kan nämnas att all kolbrytning i England dock inte är inordnad i denna organisation. Genom nationaliseringen blev visserligen staten ägare till alla kolgruvor i landet, men de allra minsta gruvorna (ca 400 st.) har av Coal Board utarrenderats till privata företagare (ofta de tidigare ägarna) och dessa drivs fristående från de övriga.

Som tidigare nämnts råder en ganska stor överensstämmelse mellan de ovan refererade lagbestämmelserna för kolindustrien och de,

som sedermera gavs för de övriga nationaliserade industrierna. De avvikelser, som finns, är huvudsakligen betingade av resp. industrigrenars speciella struktur och tidigare arbetsförhållanden. Sålunda har gasindustrien något mer decentraliserad organisation, och inom transportväsendet finns ett särskilt fristående organ med rätt att utöva viss kontroll över priser och taxor. Inom denna näringsgren fanns redan före nationaliseringen ett sådant organ. En viss särställning i organisatoriskt avseende intog slutligen järn- och stålindustrien. Där hade de enskilda företagen eller arbetsställena en avsevärt självständigare ställning än inom de övriga industrierna och styrelsen hade mer karaktären av ett holdingbolag än av ett direkt företagsledande organ.

Nationaliseringen avsåg i princip vissa verksamhetsgrenar, t.ex. kolbrytning, järnvägs- och lastbilstrafik. Det förekom emellertid ofta att företag som arbetade inom en sådan bransch, även drev annan tillverkning eller annan affärsrörelse, som inte var naturligt förbunden med den huvudsakliga produktionen. Hur man i sådana fall skulle förfara föranledde en hel del problem. I stor utsträckning har man försökt avskilja och försälja sådana rörelser. Men detta har inte alltid låtit sig göra utan man har i några fall sett sig föranledd att lägga ner rörelsen eller har man sökt inordna dessa verksamhetsgrenar i den nya organisationen. Ett exempel på detta sistnämnda förfaringsätt finns inom transportväsendet. De tidigare järnvägs- och bussföretagen ägde ett mycket stort antal hotell. Vid nationaliseringen bibehöll staten dessa och inom British Transport Commission fick för den skull upprättas en särskild avdelning för hotellrörelsen.

NÅGRA PROBLEM RÖRANDE STATSFÖRE- TAGENS FÖRHÅLLANDE TILL STAT, KON- SUMENTER OCH ANSTÄLLDA

Då man drog upp linjerna för hur de nationaliserade industrierna skulle organiseras fick man givetvis delvis utgå från de syften nationaliseringen skulle tjäna och sedan söka finna de former för hur de uppställda målen bäst skulle nås. I den kritiska granskning, som efter hand gjorts av de olika nationaliseringsåtgärderna, framhålls ofta att så som industriverksamheten i statlig ägo kommit att utformas har den ingalunda alltid motsvarat de syften man velat uppnå. Detta är ju i och för sig inte så underligt. De omfattande nationaliseringsåtgärderna genomfördes under en förhållandevis mycket kort tid. De utredningar och överväganden, som föregick verkställigheten, kunde därför inte bli så omfattande och djupgående. Dessutom är det ju egentligen också för tidigt att ta bestämd ställning till olika organisationsfrågor, då statsdriften ännu prövats så kort tid, att man inte kan dra några säkra erfarenheter därav. Övergången till och inarbetandet av nya organisationsformer är alltid förenad med en mängd friktioner. Personalen i olika ställningar måste få tid att sätta sig in i och anpassa sig till de nya förhållandena, många justeringar av arbetsformerna måste göras etc. innan driftsapparaten kan beräknas arbeta störningsfritt. I de fall, då man väntat sig en ökad effektivitet genom nationaliseringen måste ju eventuella resultat länge vänta på sig - en om-

fattande rationaliserings- och mekaniseringsprocess mognar inte ut på några få år.

En annan orsak till här diskuterade förhållanden kan vara, att några av de olika motiv, som låg bakom nationaliseringarna, är svåra att förena. Om de samtidigt skall realiseras kan det visa sig att en eller flera av de uppställda kraven måste modifieras eller eftersättas. I varje fall behöver en organisationsform, som man valt för att tillgodose ett önskemål, inte vara särskilt lämpad ur andra synpunkter. Så kan måhända vara förhållandet i t.ex. följande fall. Som förut nämnts ville man genom nationaliseringen uppnå större möjligheter att inordna basindustriernas investeringar i en allmän planering för full sysselsättning. Detta krävde att en betydande makt gavs åt de centrala organen, samt att de politiska instanserna fick en god insyn och ett betydligt inflytande över industrien. Även av andra skäl, t.ex. i sin egenskap av "ägare" och "finansiär", kan regering och parlament ha berättigade intressen att kunna kontrollera och påverka förhållandena inom de nationaliserade företagen, vilket i sin tur för med sig en tendens till centralisering. Ur andra synpunkter är kanske mer decentraliserade verksamhetsformer önskvärda. Ökade möjligheter för de anställda att göra sin röst gällande i frågor av olika slag, som också var ett motiv för nationaliseringarna, är möjligen lättare att åstadkomma då ett ärende inte behöver passera så många instanser innan besked kan lämnas och beslut fattas. Detsamma torde gälla om ett vidgat konsumentinflytande. Effektiviteten i arbetet, känslan av samhörighet med arbetsstället osv. är andra saker, som måhända inte är oberoende av hur stark centraliseringen är.

Vilka orsakerna nu än kan ha varit, så är det dock uppenbart att nationaliseringarna stött på en hel del, delvis oförutsedda, problem och att förhoppningar, som ställdes på dessa åtgärder, inte alltid hittills infriats. I det följande skall en del sådana frågor tas upp till närmare belysning.

INDUSTRIERNAS STÄLLNING GENTEMOT REGERING OCH PARLAMENT

I det föregående har antytts det inflytande, som regeringen genom vederbörande ministrar äger över de av staten övertagna industrierna. På vad sätt och i vilken utsträckning denna utnyttjat sina befogenheter är det ganska svårt att få en klar bild av. Ofta tycks de ansvariga regeringsmedlemmarna anlita mer informella vägar - privata samtal och överläggningar etc. - för att göra sitt inflytande gällande. Givetvis etableras härigenom en större smidighet i samarbetet, men å andra sidan blir det därmed svårare för parlament och allmänhet att erhålla en klar uppfattning av förhållandet mellan en minister och vederbörande styrelse och att avgöra ansvarsfördelningen mellan dessa. Bortsett från detta har även praxis visat sig skifta avsevärt från departement till departement i fråga om den omfattning, varmed de aktiva ministrarna ägnar sig åt industriernas skilda problem. Parlamentsmedlemmen (Labour) Ernest Davies skriver i denna fråga: "Ministern för 'Civil Aviation' har i sitt handlande vanligen mer uppträtt som om han vore medlem av 'the civil aviation boards' än som minister The Minister of Fuel and Power har uppenbarligen varit den drivande kraften bakom 'National Coal Boards' arbete men han har troligen varit mindre aktiv i fråga om el- och gasverk. The Minister of Transport syns däremot inte ha spelat någon framträdande roll för arbetet inom 'the British Transport Commission'".¹⁾ Alldeles oavsett om dessa skillnader betingas av skilda förhållanden inom de olika industrierna är det även tydligt, att det föreligger skilda uppfattningar om hur långt ministrarnas befogenheter i dessa avseenden sträcker sig. Förutom en viss kontrollrätt över industrierna äger ministrarna ge styrelserna allmänna direktiv i frågor, som syns dem vara av samhälls- eller allmännyttig betydelse (directions of a general Character in relation to matters appearing to the Minister to affect the national interest). De direktiv, som ministrarna i enlighet härmed lämnar, skall sedan publiceras i styrelsernas årliga verksamhetsberättelse. Skulle man

1) Robson s. 112.

döma av dessa rapporter skulle ministrarna i ganska liten utsträckning ha ingripit i styrelsernas handlande, men då som nämnts ministrarna ofta gör sitt inflytande gällande efter mer informella vägar, ger dessa rapporter inte en riktig bild av förhållandena. En sådan handläggning av frågorna kan under en övergångs- och organisationsperiod vara förklarlig och försvarlig. Från olika håll har emellertid framhållits, att i längden en sådan ordning inte är tillfredsställande. Dels skulle det vara ägnat att skapa oklarhet om styrelsernas ställning gentemot regeringen, vilket i sin tur skulle försvåra dessas arbete och kanske också försvåra en rekrytering av skickligt folk till styrelserna på grund av den osäkra ställning de där då skulle komma att få. Dels blir det under sådana förhållanden svårt för parlamentet att kontrollera ministrarnas handlande och att ställa dem till ansvar för vad de gjort eller inte gjort.

Parlamentets möjligheter att ta upp frågor, som berör de nationaliserade industrierna till behandling, är ganska stora. Dels finns de sedvanliga frågetimmarna, dels kan ordinära debatter uppstå i anslutning till en av en minister utfärdad förordning, som skall godkännas av parlamentet, kring en motion (private bill) väckt av en styrelse för någon av industrierna samt i samband med anslags- och bevillningsarbetet. Vidare kan en parlamentsledamot väcka en ajourneringsdebatt rörande en fråga, som berör statsföretagens verksamhet och slutligen kan den debattid regeringen förfogar över stundom avsättas för ett sådant ändamål. Den hittills flitigast utnyttjade möjligheten syns ha varit frågetimmarna. Vissa meningsskiljaktigheter har rått i parlamentet om i vilken utsträckning ministrarna är skyldiga att besvara olika frågor. Från regeringshåll (Herbert Morrison i den dåvarande labourregeringen) förklarades att en minister har att svara gentemot parlamentet för gjorda eller underlåtna handlingar, som han enligt de olika nationaliseringsakterna har att utföra. Däremot borde regeringsmedlemmarna inte behöva lämna upplysningar och förklaringar i frågor, som mer berör den dagliga arbetsrutinen i statsföretagen. Eljest skulle man nämligen på ett olämpligt sätt inkräkta på industriernas ställning som mer fria, affärsdrivande organ och den skillnad i organisatoriskt avseende, som man från början velat uppnå i förhållande till ämbetsverken med dessas större

bundenhet och skyldighet att noga redovisa sina handlingar, skulle då elimineras. Denna princip har också i stort sett varit vägledande för vilka frågor som släpps fram och besvaras. En viss lindring av praxis beträffande de frågor till vilka talmannen ger sitt godkännande har dock skett i så måtto, att om den är av större allmänt intresse kan en fråga få väckas på nytt oavsett om den tidigare besvarats eller ej.

Då det gäller den nationaliserade industrien har parlamentsledamöterna till större delen utnyttjat frågetimmarna för problem av mer lokal och speciell karaktär. Sålunda rör det sig ofta om förmenta brister i kvantiteten eller kvaliteten av de varor och tjänster, som industrierna skall lämna allmänheten - t.ex. klagomål över undermåligt kol, frågor om järnvägs- och bussförbindelser för vissa orter m.m. Diskussioner om den allmänna politik industrierna för beträffande investeringar, utbildning, forskning etc. har däremot varit ganska sällsynta. Till viss del kan väl detta förhållande förklaras av att den tid, som står till förfogande under frågetimmarna, är så begränsad att mer omfattande och komplicerade spörsmål inte syntes särskilt lämpade att ta upp i sådana sammanhang.

Men inte heller vid de skilda tillfällena, då en reguljär debatt kan tas upp rörande den nationaliserade industrien, har sådana problem fått någon mer ingående behandling. För en djupgående diskussion av de statsägda företagens ställning i samhällsekonomin och de allmänna linjer efter vilka dessas produktions-, pris- och utvecklingspolitik skall föras har sålunda intresset eller förmågan inom parlamentet varit ganska obetydligt. Det bör dock här kommas ihåg, att de rent politiska motsättningarna rörande lämpligheten av en nationalisering inte utgjort någon särskilt god jordmån för konstruktiva debatter. För de konservativa - då de befann sig i oppositionsställning - var det givetvis frestande att ta fasta på sådana olika missförhållanden i driften av de nationaliserade industrierna, som kunde bidra till att misskreditera regeringens allmänna socialiseringspolitik. Labouranhängarna, å andra sidan, var givetvis närmast benägna att solidarisera sig med de nya statsföretagen och så långt som möjligt försvara dessas politik och handlande. Inom det sistnämnda partiet fanns dock vissa grupper, som - då de höll före

att statsmakterna borde ha en fullständig och långtgående kontrollrätt över de nationaliserade industrierna - ofta tog upp spörsmål, som de ansvariga ministrarna inte ville dra in under parlamentets prövning.

Vid sidan av dessa förhållanden har även bristande möjligheter och förmåga hos parlamentsledamöterna gjort att debatterna om den nationaliserade industrien endast sällan kommit att följa några större linjer. Arbetsbördan i parlamentet är så stor, att ledamöternas tid knappast tillåter ett noggrant studium och en penetrering av de nya och svåra problem, som nationaliseringen skapat. Saken har även försvårats av att man ännu inte lyckats finna smidiga och effektiva former för hur industrierna skall kunna hålla allmänheten och de styrande informerade om sin verksamhet. Detta gör, att parlamentsledamöterna inte kunnat sätta sig in i de villkor och problem industrierna arbetar under, och man har inte heller kunnat göra klart för sig den ställning företagen bör ha gentemot regering och parlament. Vidare kan nog också sägas, att endast en mindre del av parlamentsledamöterna besitter den sakkunskap i industriella och administrativa frågor, som krävs för en prövning och utformning av de allmänna riktlinjerna för den nationaliserade industrien.

Dessa olika omständigheter har medfört, att parlamentets handläggning av frågor rörande statsföretagen inte alltid kommit att motsvara de krav, som de nya förhållandena ställt. Vissa förslag har även framförts för att åstadkomma en förbättring i dessa hänseenden. Skall parlamentet kunna utöva det inflytande över och den ledning av näringslivet, som var en motivering och förutsättning för nationaliseringsåtgärderna, måste - hävdas från vissa håll - en bättre anpassning av dess arbetsformer ske till det nya läget. Kanhända måste den nuvarande arbetsordningen kompletteras med nya medel och nya former om icke parlamentets bestämmanderätt skall bli illusorisk. Enligt andra meningsriktningar bör man främst söka uppnå en lösning av de här problemen genom att begränsa parlamentets och regeringens befogenheter och ge åt statsföretagen en mer självständig ställning. Även om statsmakterna snävt begränsar sig till att ange de allmänna riktlinjerna för företagens politik blir detta ändå en så maktpåliggande uppgift, att parlamentet inte utan svårigheter kan fullfölja

den. Ges industrierna själva ett större ansvar, skulle arbetet där troligen komma att bli smidigare och mer effektivt. Dessa olika synpunkter torde inte behöva närmare beröras. Det är här tillräckligt att konstatera, att nationaliseringarna medfört en mängd problem i fråga om regeringens och parlamentets arbete, som ännu inte funnit en ändamålsenlig lösning.

KONSUMENTRÅDEN

Oklarheten i statsmakternas ställning har fört med sig att även de inom de nationaliserade industrierna inrättade konsumentråden haft vissa svårigheter att finna lämpliga former för sin verksamhet - detta på grund av flera omständigheter, som nedan skall beröras.

Konsumentråd eller rådgivande organ skall stadgeenligt finnas inom alla de nationaliserade industrierna. Rådets funktioner och organisation är dock inte alltid desamma. Inom kolindustrien och inom trafikflyget finns endast centrala organ för hela landet, medan för gas- och elektricitetsverkens del organisationen blott upptar regionala och lokala enheter. I vissa fall skall de företagsledande instanserna inom industrierna underställa råden olika frågor - i andra kan inte detta ske. Arbetsformerna - t.ex. hur ofta sammanträden skall hållas, om de skall vara offentliga eller ej, rapportskyldighet, hur ärendena föredras och utreds m.m. - uppvisar också mycket stora variationer. Tillsättningen av ledamöter i råden och nämnderna sker dock efter mer enhetliga linjer. Med något enda undantag är det i sista hand vederbörande ministrar, som har ansvaret för utnämningarna och följaktligen är sedan ledamöterna ytterst ansvariga inför dessa hur de fullgör sina uppdrag. Ledamöterna erhåller, efter departementschefens bestämmande, viss ersättning för sitt arbete. Sekretariat och sammanträdeslokaler tillhandahålls mestadels av ifrågavarande industrier, som för övrigt ofta genom någon av sina ledande personer är direkt representerade i nämnderna.

Den allmänna uppgift, som dessa organ fått sig anförtrodd, är att gentemot de nya stora statsmonopolen bevaka konsumenternas intressen. Mer preciserat innebär detta, att konsumentråden skall undersöka och om så befinns befogat föra vidare klagomål från enskilda konsumenter, granska industriernas allmänna företagspolitik ur konsumentsynpunkt samt ur nyssnämnda aspekt följa planer och utvecklingsarbeten inom statsföretagen.

Även om dessa arbetsuppgifter, betraktade fristående, kan synas välmotiverade och något så när klart angivna, har det visat sig svårt att passa in dem med och avgränsa dem mot andra kontrollerande och administrerande verksamheter, som berör den nationaliserade industrien. En tanke som, bland andra, låg bakom nationaliseringarna, var att genom statsdriften vinstmotivet i industrierna komme att elimineras och därmed skulle då produktionen mer eller mindre automatiskt komma att inriktas och bestämmas efter föreliggande behov och efter konsumenternas intressen. De eventuella intressemotsättningar mellan producent och konsument, som ändock möjligen skulle kunna uppstå, borde det ankomma på statsmakterna, som har att ange riktlinjerna för industriernas arbete, att ta ställning till och ansvara för. Det är uppenbart att ett sådant betraktelsesätt delvis kommer i konflikt med de motiv varpå inrättandet av konsumentråden främst grundats. Att under sådana förhållanden komma fram till en klar avgränsning för konsumentrådets funktion och ställning torde inte vara så lätt. Troligen kan nog också en förklaring till dessa organs hittills föga framgångsrika verksamhet sökas i denna omständighet.

Nu kan emellertid behovet och riktlinjerna för konsumentråden bedömas ur andra synpunkter. Låt vara att några speciella organ för att säkerställa konsumenternas intressen inte skulle behövas, då produktionen bedrivs av statliga företag. Men i de fall det här är fråga om har monopolföretagen en så enorm storlek, att det kan anses nödvändigt att söka stärka kontakten mellan producent och konsument. De upprättade råden är också delvis avsedda att fylla en sådan funktion. Klagomål och önskingar av skilda slag skulle genom dem kunna förmedlas till de ansvariga företagsledande instan-

serna. Emellertid har även på denna punkt uppstått flera problem och svårigheter. Råden besitter nämligen i ringa utsträckning den kännedom om marknadens behov och förfogar inte heller över den organisatoriska apparat, som är nödvändig för att fullgöra en sådan uppgift. De enskilda konsumenterna har vidare varit föga medvetna om eller i varje fall mycket litet utnyttjat denna möjlighet att framföra sina eventuella synpunkter. Att på andra vägar - t.ex. genom intervjuer och undersökningar inskaffa upplysningar om konsumenternas behov och reaktioner - är inte möjligt för konsumentråden, då de saknar personal och medel för en sådan verksamhet. För övrigt finns även här ett ansvars- och arbetsfördelningsproblem. Kan och bör inte uppgifter av antytt slag lämpligast anförtros åt public-relation-organ och åt avdelningar för marknadsundersökningar inom de berörda industrierna, är frågor som i detta sammanhang ofta ställs.

Liknande svårigheter uppstår i fråga om rådets uppgifter att tillse, att konsumenternas intressen beaktas vid planeringen och utvecklingen av nya produktionsmetoder och nya varor. Bristande kännedom om marknaden äventyrar även här rådets effektivitet och dessa besitter dessutom i ringa grad den förtrogenhet med tekniska och industriella frågor, som i detta sammanhang är nödvändig. En annan olägenhet är, att rådets behov av information om industriernas planer inte blivit särskilt väl tillgodosedda i de lagar, som bestämmer dess befogenheter.

Med hänsyn till de förhållanden, som här har framhållits, är det inte ägnat att förvåna att konsumentrådets arbete hittills inte avsatt så stora resultat. Från skilda håll har konsumentråden också utsatts för en ganska omild kritik. Ett ledarstick i Economist (17 mars 1951 s. 588), börjar på följande sätt, vilket syns ganska väl spegla den allmänna kritiska inställningen till dessa organ:

"Inte ens den trognaste anhängare av nationaliseringarna torde vilja hävda, att den omfattande apparat, som byggts upp för att ge röst åt konsumenternas mening över vad industristyrelserna gör och inte gör blivit någon större framgång. För mången syns nog dessa organ mer erinra om en säkerhetsventil än om ett verktyg för

att påverka statsföretagens handlande. De flesta konsumentråden har snabbt lärt sig att uppträda mönstergillt, dvs. att handla som försvarare och public-relation-avdelningar i amatörutförande åt industristyrelserna; mer förtrogna med att förklara varför konsumenterna inte kan få vad de önskar än med att betrakta kunden som uppdragsgivare och statsföretagen som dess tjänare."

DE ANSTÄLLDAS STÄLLNING

Som förut nämnts var en önskan att vidga de anställdas inflytande i företagen ett av de skilda motiv, som låg bakom nationaliseringarna. Genom att överföra produktionsmedel i statlig ägo hoppades man lättare kunna förverkliga de målsättningar, som inryms under den allmänna beteckningen, industriell demokrati. Inom den engelska arbetarrörelsen hade sedan lång tid tillbaka rått ganska delade meningar om hur vid en nationalisering de anställdas inflytande över produktionen lämpligast borde åstadkommas. Vissa riktningar hade förfäktat, att de anställda borde tillförsäkras ledningen och kontrollen av industrierna. Både gillesocialismen och syndikaliströrelsen hade gått efter dessa linjer, även om uppfattningarna gick vitt i sär om i vilka former och på vilka stadier en sådan ledning skulle utövas. Då man för första gången i realiteten ställdes inför problemet om de anställdas inflytande i statsägda företag följde man dock inte inom arbetarrörelsen dessa meningsriktningar.

Frågan aktualiserades under 1930-talet vid utformandet av organisationen för det statsägda London Passenger Transport Board, för B.B.C. och the Central Electricity Board. Dessa fick en gentemot departement och parlament ganska oberoende ställning och i dessas styrelser ingick inga intresserepresentanter. En sådan lösning av organisationsfrågan hade mött ganska stort motstånd från vissa håll inom fackföreningarna. Företrädare för gillesocialismen hävdade sålunda bl.a. att fackföreningarna borde vara direkt företrädare i styrelserna. Huruvida dessa representanter skulle vara

ansvariga enbart gentemot vederbörande departementschef eller också i någon form mot fackföreningar, i vilken omfattning fackföreningarna skulle vara representerade etc., var man dock ganska oklar om. Mycken diskussion uppstod kring dessa frågor, men den centrala fackföreningsorganisationen tog slutligen avstånd från kraven på en direkt representation i statsföretagens styrelser. I fackföreningskongressens rapport 1944 (Interim Report on Post-War Reconstruction of the T.U.C.) utsågs att styrelsemedlemmarna i nationaliserade industrier bör utses av "en minister ansvarig inför Parlamentet, och de skola utväljas på grund av sin kompetens och skicklighet att i det allmännas intresse effektivt leda industrien". I fortsättningen förutsätts dock att "arbetarbefolkningens intresse av att bli representerat i styrelserna skall lagligen stadfästas". Därvid tänkte man sig att en eller två ledande fackföreningsmän skulle kunna komma i fråga för varje styrelse. Utnämndes en fackföreningsman till en sådan post förutsattes emellertid, att han skulle lämna sina uppdrag inom fackföreningarna och inte heller i övrigt ha några ansvarsförpliktelser mot dessa.

Enligt dessa principbeslut borde sålunda fackföreningarnas ställning vara ungefär densamma gentemot ett statsägt som mot ett privat företag. Den sedvanliga apparaten för avtalsförhandlingar, olika gemensamma organ för överläggning i välfärds-, hälso- och skyddsfrågor och liknande skulle i båda fallen vara de vägar efter vilka fackföreningarna och de anställda skulle göra sitt inflytande gällande.

Dessa principer som - sedda ur en annan synvinkel - innebar att statsföretagens styrelser skulle vara ansvariga enbart mot de politiska instanserna, blev sedan även vägledande, då man efter kriget hade att ta ståndpunkt till de anställdas ställning i de industrier, som då nationaliserades. Regeringen skulle, följande vissa allmänna regler, ensam tillsätta styrelserna, men bland de ledamöter den då kunde utse skulle kunna ingå personer med ådagalagd erfarenhet av och skicklighet i fackligt arbete. Den allmänna regeln, att fackföreningarna skulle stå helt fria gentemot statsföretag, upprätthölls även vid utformningen av de skilda organ, som skulle finnas inom fö-

retagen och där företagsledning och anställda skulle mötas för överläggning och diskussion av skilda frågor. Sålunda är de nämnder, som i detta sammanhang främst intresserar, och vilka är en motsvarighet till de svenska företagsnämnderna, avsedda att bereda de anställda ökade möjligheter till insyn i och information om företaget, men några bindande beslut kan där inte fattas om företagets skötsel. Innan dessa nämnders organisation och arbete närmare behandlas skall först ett par synpunkter på fackföreningsinslaget i industristyrelserna anföras.

Som framgått av det föregående utgör erfarenhet från fackföreningsarbete en av kvalifikationsgrunderna för ledamotskap i industristyrelserna. Flera tidigare fackföreningsledare har också i enlighet därmed utsetts till sådana poster. I de styrelser, som satt vid slutet av år 1950, hade av 47 ledamöter, som uteslutande ägnade sig åt detta arbete, 9 rekryterats från olika fackföreningar. Och bland 49 styrelsemedlemmar, som hade sitt huvudsakliga arbete förlagt utom vederbörande industrier, återfanns 7 fackföreningsmän. Från en del håll inom arbetarrörelsen har kritik riktats mot labour-regeringen för att inte detta antal blivit större. Närbesläktade invändningar, som gjorts, är att styrelserna inte i större utsträckning än som skett sammansatts av personer med socialistisk idéinriktning.¹⁾ Gentemot detta har emellertid framhållits, att det i

1) Majoriteten i styrelserna utgörs av personer, som innan nationaliseringen beklädde ledande poster inom ifrågavarande industri. Av 35 styrelsemedlemmar (full time) hade 27 på ett eller annat sätt arbetat inom de industrier de sedan kom att stå i ledningen för. Huvudparten av de personer som beklädde de tolv ordförandeposterna hade även varit verksamma inom ifrågavarande industrier. Försök att klassificera dessa 47 styrelsemedlemmars tidigare yrkesställning har givit följande resultat: 13 styrelseordföranden eller verkställande direktörer i olika företag, 10 ledande administrativa och tekniska företagstjänstemän, 9 fackföreningsmän, 4 statstjänstemän, 5 revisorer och jurister, 3 militärer, 1 från den kooperativa rörelsen, 1 vetenskapsman samt 1 som tidigare varit knuten till ett flertal verksamhetsområden. Fördelningen bland övriga styrelsemedlemmar (part-time) var ungefär likartad.

detta sammanhang är den tekniska, administrativa och företagsekonomiska skickligheten och erfarenheten, som är av den största betydelsen, och att personer med dessa kvalifikationer företrädesvis funnits bland de tidigare företagsledarna och chefstjänstemännen inom industrien och i mindre grad bland fackföreningsledarna. Vad beträffar klagomålen, att ledamöter med en socialistisk grunduppfattning är fåtaliga, har betonats, att tillsättningarna inte bör ske efter politiska linjer. Man skulle nämligen då lätt råka in i den ordningen, att styrelsernas sammansättning förändrades vid varje regeringsskifte, varigenom industriernas skötsel säkerligen skulle bli allvarligt lidande. Detta dels med hänsyn till de omkastningar i den företagsekonomiska politiken, som därav skulle följa, dels beroende på, att rekryteringen av skickligt folk till styrelseposterna också troligen skulle försvåras.

Jämsides med att sådana här krav på ett ökat fackföreningsinflytande i industristyrelserna framförts har en viss misstänksamhet yppats från arbetarhåll gentemot de tidigare förtroendemän, som placerats där. För det mesta återfinns dessa i ledningen för olika personalvårdande organ. Deras vida kännedom om de anställdas problem och önskemål gör dem väl skickade att på sådana poster arbeta för att bästa möjliga relationer skall uppnås mellan företagsledningen och de anställda. Ur arbetarnas synpunkt bör det i många fall vara en fördel, att en person från deras egna led handlägger frågor, som intimt berör dem. Men ibland går reaktionerna inför en sådan ordning i motsatt riktning. Att i intressetvister, som alltid måste uppstå, finna en av "sina egna" företräda motståndarparten, kan givetvis lätt leda - och har även gjort det - till förebråelser mot personen i fråga för att ha "svikit oss". Vidare är det för fackföreningarnas del inte enbart angenämt att vid förhandlingar om löner etc. möta en person, som är väl förtrogen med vanor och stämningar på löntagarsidan.

Meningarna om representationen av fackföreningsmän i industristyrelserna går sålunda ganska starkt isär. Delvis beror väl detta på, att de erfarenheter, som i dessa avseenden hittills kunnat samlas, ännu är så knappa, att man inte utifrån dessa kan komma fram

till några klara och enhetliga handlingslinjer. Men till en del sammanhänger nog detta också med, att man inom fackföreningarna inte helt gjort sig klar över vilka syften man skall vinna genom nationaliseringarna och då inte heller över vilka medel, som bäst svarar mot skilda målsättningar. Det blir anledning att i det följande litet närmare beröra detta förhållande.

Företagsnämnderna. I samtliga nationaliseringslagar stadgades, att organ för förhandlingar samt för information och överläggning (joint consultation) skulle upprättas vid såväl de enskilda arbetsställena som i anslutning till de regionala och nationella styrelserna. Redan innan nationaliseringen fanns inom vissa branscher - järnvägar, gas- och elverk - liknande nämnder och dessa hade med växlande framgång fungerat under större delen av mellankrigstiden. Mestadels hade i dem handlagts, om än åtskilda, såväl avtalsfrågor, som sådana problem som i Sverige tas upp i företagsnämnderna. När vid nationaliseringarna denna organisationsapparat gjordes obligatorisk bibehölls i vissa fall den ordningen, att båda funktionerna fullgjordes av ett och samma organ. Vanligen uppdelades dock frågorna på skilda kommittéer eller nämnder. Dessa olikheter torde dock inte behöva hindra, att företagsnämnderna här behandlas, som om det vore fråga om en enhetlig organisation.

I företagsnämnderna skall tas upp frågor, som rör säkerhets- och hälsovården i företagen, de anställdas välfärd och trivsel samt skilda effektivitetsproblem. Inga beslut, som påverkar företagets handlande, kan fattas i nämnderna utan endast en ömsesidig information och rådgivning kan där förekomma. Vilka som skall sitta i nämnderna har det ibland kunnat råda viss oklarhet om. På arbetsgivarsidan har det inte varit några problem, då vederbörande styrelse där utser representanterna. Men för de anställdas del har utnämningarna varit mer komplicerade. Då inom varje bransch och inom varje enskilt företag de anställda kan vara organiserade i en mängd olika fackföreningar kan valet av ledamöter inte utan vidare överlämnas åt dessa. Detta problem har lösts så, att industristyrelserna endast erkänner ett visst antal större fackföreningar som

berättigade att sända representanter till företagsnämnderna. - Här kan inskjutas att i alla fall utom ett (järnvägarna) endast personer anslutna till en fackförening kan inväljas i nämnderna även om medlemskap i en fackförening inte är en förutsättning för deltagande i val, som avser de lokala nämnderna. - Det nyss antydda förhållandet att inte alla fackföreningar har samma rättigheter har ibland givit upphov till diskussion och tvistigheter dels mellan enskilda fackföreningar och industristyrelser och dels även mellan olika förbund.

En annan konsekvens av den starka fackliga uppdelningen har varit, att nämnderna i vissa fall kommit att bli mycket stora. Vad beträffar t.ex. elverken så finns inom hela industrien 9 "erkända" fackföreningar. Den centrala företagsnämnden skall innehålla representanter för alla dessa förbund, och då samtidigt på arbetsgivarsidan olika funktioner och även de skilda regionstyrelserna skall vara företrädde, har nämnden kommit att omfatta hela 59 medlemmar.

Företagsnämndernas arbete har hittills till övervägande del kommit att röra sig kring olika välfärdsfrågor. Produktions- och produktivitetsproblem har däremot mer sällan förekommit på föredragningslistorna. Omdömena om arbetsuppgifterna och om värdet av diskussionerna kring dessa är såväl då de gå i negativ som positiv riktning av ungefär samma art som de som återfinns i diskussionerna kring de svenska företagsnämnderna. Sålunda betonas att företagsnämnderna på ett utmärkt sätt bidrar till att lösa olika informations- och kontaktproblem inom företagen. Man kan där i lugn och ro samt utan att partssynpunkter blir dominerande ventilera skilda frågor som rör de anställda och företaget. Å andra sidan framförs som kritik att de frågor som behandlas i företagsnämnderna många gånger är av mindre vikt; vidare sägs att företagsledningen understundom är ointresserad av arbetet i nämnderna eller i varje fall föga benägen att ta upp problem av större betydelse; vad beträffar de anställdas representanter påstås dessa i alltför liten utsträckning besitta de insikter i ett företags skötsel och problem, som är förutsättningen för att ett givande åsiktsutbyte skall komma

till stånd i t.ex. utvecklings- och planeringsfrågor. Omdömen av detta slag är förvisso ibland berättigade men oftast är de kanske för tidigt väckta, då verksamheten pågått så kort tid att man ännu inte kan bedöma, om det härvidlag enbart är fråga om initialsvårigheter eller ej. I vilket fall måste man ju dock söka komma över dessa problem, och det kan måhända synas som om man vid upprättandet av företagsnämnderna inom de nationaliserade industrierna inte varit fullt medveten om, att det krävs en hel del arbetsinsatser innan en sådan apparat kan arbeta smidigt och effektivt. Någon mer omfattande upplysnings- och utbildningsverksamhet kring frågor, som berör företagsnämnderna, har sålunda inte kommit till stånd.

Företagsnämnderna i de engelska nationaliserade industrierna har dock ställts inför flera andra problem som inte har någon direkt motsvarighet här hemma. En bidragande orsak till att man haft svårigheter att få i gång ett smidigt samarbete i företagsnämnderna är sålunda den hämsko som själva den centraliserade organisationen av industrierna utgör. Företagsledaren är inte särskilt benägen att sedan en fråga, som kan vara av större räckvidd, behandlas i nämnden fatta ett bestämt avgörande. Han kanske först vill eller ibland måste inhämta regionstyrelsens åsikt och denna kan i sin tur eventuellt hänskjuta frågan till den centrala styrelsen. På båda dessa stadier kan dessutom de där befintliga företagsnämnderna kopplas in. Allt detta tar tid och skapar otålighet och besvikelse bland de nämndledamöter, som ursprungligen reste problemet. För den nuvarande organisationen oförmånliga jämförelser ger sig då lätt med tidigare förhållanden, då man visserligen inte alltid hade lagstadgad möjlighet till diskussion med företagsledningen men då man beträffande de frågor som man ändå på olika sätt kunde dra inför företagsledningen kunde påräkna ett snabbt beslut. Efter hand som organisationen inom industrierna fått en större stadga och de olika instanserna är fullt på det klara med hur långt deras befogenheter sträcker sig kan väl remitteringen av ärenden väntas bli något mindre. Men givetvis kommer ändå att kvarstå en del fall, där dessa olägenheter av centraliseringen är påtagliga.

Det är emellertid inte bara på arbetsgivarsidan, man har att söka orsakerna till att ärendena vandrar från instans till instans. Fackföreningarna har nämligen visat en tydlig tendens att låta en hel del frågor gå ända upp till den centrala ledningen. Detta sammanhänger med att de för de anställda söker uppnå en för hela den berörda industrien enhetlig behandling och lönesättning. Då en fråga på detta sätt ges en mycket stor räckvidd föranleder den mestadels tidskrävande utredningar och eventuella beslut låter vänta på sig. Kostnadssidan av en viss åtgärd (om företagen skall tillhandahålla handdukar i tvättrum och toaletter är ett ofta anförda exempel, där detta varit fallet) kommer även att framstå mycket klarare och får kanhända en mer framskjuten plats i företagsledningens överväganden än om frågan handlagts inom de enskilda arbetsstäl-
lena.

Från skilda håll har man riktat invändningar mot detta tillvägagångssätt inom fackföreningarna. Bl.a. har därvid framhållits, att strävandena efter största möjliga enhetlighet för överfrågorna till ett plan, där ombudsmännen sköter förhandlingarna. De enskilda arbetarna och nämndledamöterna kan därigenom lätt få den känslan, att deras egna möjligheter att påverka förhållandena där de arbetar är ganska begränsade eller att dessa i varje fall inskränker sig till frågor av mindre betydelse. Vidare framförs också ibland det argumentet, att om handläggningen av ärendena inte centraliserades skulle på vissa håll resultat uppnås mycket snabbare. Vinnas en framgång, som inte delas av alla, kan denna tolkas som ett bevis på, att verksamheten inom företagsnämnden lönat sig, och man skulle då få en verksam stimulans i detta arbete.

Den centraliserade organisationen inom industrierna har även på andra sätt rest svårigheter för företagsnämndernas arbete. Företagsledarna bär ju ett mycket stort ansvar för om nämndernas arbete blir framgångsrikt eller ej. Det beror ofta på hans intresse och förmåga att inför ledamöterna redogöra för företagets ställning och problem, på hans beredvillighet att ingående diskutera skilda frågor etc. om de anställdas representanter skall känna att de har något utbyte av sammanträdena. Genom att viktigare planer, beslut

om större investeringar och förändringar i det enskilda arbetsställets uppgifter, görs i en högre instans är emellertid företagsledaren inte alltid i stånd eller berättigad att ge klara och uttömmande besked. Även på fackföreningshåll yppar sig vissa svårigheter att klara informationsproblemen. Rapporteringen bakåt från de centrala och regionala nämnderna kan givetvis vara förenad med en del besvärligheter men är i och för sig inte svårare att lösa än den sedvanliga kontakt förbundsledningarna måste upprätthålla med medlemmarna. Problemet här ligger nog i stället främst på ett mer allmänt plan: nämligen hur man skall kunna väcka ett bestående intresse och en allmän förståelse bland de djupa arbetsleden för företagsnämndernas arbete. Det är alltså de välkända problem, som varje verksamhet i demokratiska former möter, som här återkommer.

I de avsnitt, som behandlade bakgrunden till nationaliseringarna, framhölls att ett av de mål, man ville uppnå därigenom, var en sanering av företagsbeståndet. Inom flera industrier var företagen så små, att de inte besatt tillräckliga tekniska och finansiella resurser för att kunna utveckla nya och effektivare produktionsmetoder. Sedan staten övertagit industrierna har man i flera fall ställts inför att helt och hållet lägga ner driften vid vissa arbetsställen (t.ex. vissa kolgruvor), att slå samman flera mindre enheter eller att radikalt förändra ett företags produktion. Sådana åtgärder får ju nästan alltid mycket stora återverkningar för de anställda, och i detta sammanhang har företagsnämnderna haft mycket stora och betydande arbetsuppgifter. Genom de brännbara ämnen det därvid varit fråga om, har nämndernas arbete förvisso inte alltid varit så lätt. Många projekt har inte varit särskilt angenäma för de anställda (t.ex. nedläggning av ett arbetsställe) och nämndledamöterna har ibland ställts inför att för missnöjda kolleger förklara och i någon mån även försvara företagsledningens åtgärder. Dessa obehag har dock mestadels väl uppvägts av möjligheterna att kunna påverka och modifiera en ofrånkomlig utveckling i en för de anställda gynnsam riktning. Även för företagsledningarnas del har nämnderna varit en tillgång i dessa sammanhang. De har genom dessa fått veta hur de anställda sett på olika lösningar och därmed erhållit en värdefull vägledning för sitt handlande.

Som förut betonats har erfarenheten och även bedömningen av företagsnämndernas verksamhet i mycket påmint om hur man i Sverige ser på våra egna nämnders arbete. Det kunde givetvis vara mestande att söka jämföra utvecklingen i de båda länderna för att se om nationaliseringarna och det därvid i lag påbjudna inrättandet av företagsnämnder skapat bättre möjligheter för de anställda att på denna väg göra sina synpunkter gällande än det svenska systemet. I några avseenden kunde man nog i sådant fall påvisa, att man här hemma nått längre i detta arbete. Förslagsverksamheten, kursverksamheten för båda parternas representanter i nämnderna skulle t.ex. kunna anföras därvidlag. Emellertid skulle sådana jämförelser säga mycket litet om vilket system som ger de bästa förutsättningarna för nämndernas arbete, då utgångsläget och de historiska och institutionella förhållandena är så väsentligt olika i de båda fallen. Dessa frågor skall här helt lämnas åsido. En institutionell faktor, som i hög grad påverkar företagsnämndernas verksamhet inom den nationaliserade engelska industrien, nämligen den starkt centraliserade organisationen, skall dock senare något beröras.

Utbildnings- och befordringsfrågor. Den fria företagarverksamheten har av gammalt kritiserats för att inte ge alla samma chanser att avancera till bättre betalda arbeten och poster inom företagen. Vid befordringen ansågs släktskaps- och vänskapsförhållanden spela en otillbörligt stor roll och vidare övervärderades en teoretisk utbildning på bekostnad av erfarenhet i det yrke det gällde. Stora förhoppningar knöts på labourhåll till att nationaliseringarna skulle råda bot på sådana missförhållanden, och i samband med statsövertagandena uttalades också, att man skulle arbeta för en demokratisering på dessa områden.

Genom att så många andra trängande problem pockade på en snar lösning inom de nationaliserade industrierna har man emellertid ännu inte hunnit ägna så stor uppmärksamhet åt dessa frågor. Men vissa tendenser och problem kan dock redan urskiljas. Beträffande befordringsfrågorna har sålunda vissa försök gjorts att precisera de normer och den procedur, som skall följas vid olika tjänstetillsättningar. Först kan då konstateras att alla lediga platser skall utannonseras.

Då det sedan gäller tillsättningen praktiseras inom de flesta industrierna den principen, att sökanden från den egna industrien ges en viss förtursrätt. För urvalet i övrigt finns ännu inga riktigt klara linjer. Fackföreningarna har sedan länge förordat, att den viktigaste befordringsgrunden skulle vara "ålder i tjänsten", vilket skulle utgöra den bästa garantin mot godtycklighet och orättvisor. Arbetsgivar sidan ville däremot sätta skicklighet och lämplighet för ett visst arbete främst. De här skilda meningarna har även gjort sig märkbara inom de nationaliserade industrierna. Fackföreningarna har dock på vissa håll vunnit anslutning till sin linje. Men samtidigt kan man iaktta en viss betänksamhet inför de konsekvenser en sådan befordringsordning har. I samma mån som man är beredd att ta ett visst ansvar för att nationaliseringarna genom en förbättrad effektivitet i produktionen blir en framgång, blir man mer intresserad av att rubba på åldersregeln och att till varje tjänst finna den mest lämpade. I sådana fall får frågan om garantier för att den lämpligaste verkligen blir utsedd förnyad aktualitet. Hur en sådan garanti bäst skall vinnas finns tydligen ingen enig åsikt om. Inom vissa industrier har man sökt bereda möjlighet till en eventuell rättelse i efterhand genom att en utnämning kan i någon form överklagas. Man har även i några fall prövat förfaranden, varigenom representanter för de anställda har rätt att innan utnämningen uttala sig om de olika sökandenas kvalifikationer. Det är inte anledning att här i detalj gå in på dessa spørsmål, utan det torde räcka med att antyda problemen. Även om dessa här schematiserats i någon mån - de varierar givetvis både i styrka och art för skilda industrier och för skilda grupper av anställda - anger de dock den typ av svårigheter, som man i dessa avseenden ställts inför inom de nationaliserade industrierna.

Tidigare nämndes att man på labourhåll hyste förhoppningar att genom nationaliseringarna åstadkomma en ändring i det förhållandet, att innehavare av högre poster i företagen i så liten utsträckning rekryteras från "arbetarklassen". Naturligtvis är detta kanske i första hand en fråga om en demokratisering av de allmänna utbildningsvägarna. Men uppenbart är även att industriernas rekryterings- och utbildningspolitik härvidlag spelar en betydande roll. Ställer man nu frågan om nationaliseringarna inneburit någon förändring i

denna politik måste konstateras, att så knappast ännu varit fallet, vilket man ju inte heller kan vänta med hänsyn till den korta tid som förflutit sedan staten övertog företagen. Inom kolindustrien har dock en början gjorts genom försök att bestämma någon sorts "befordringsgång". Då man i denna söker precisera kvalifikationerna för olika befattningar och vilken vidareutbildning som behövs för att avancera från en sysselsättning till en annan erhåller man där en grund för planeringen av i vilken utsträckning och i vilka former en fortbildning kan och bör ske inom industrien. Några säkra erfarenheter från detta arbete står dock ännu inte att få.

I detta sammanhang kan anföras några synpunkter, som lagts på fackföreningarnas inställning till dessa frågor. Från olika håll - inte minst då av labouranhängare - har påtalats vissa inkonsekvenser i fackföreningarnas uppträdande beträffande befordringsfrågorna. Sålunda har framhållits att de krav som framförts på vidgade möjligheter till avancemang för arbetarna rimmar illa med samma fackföreningars inställning till dem, som vunnit befordran. Attityden mot t.ex. förmän och tjänstemän sägs nämligen ofta präglas av misstänksamhet och de arbetare, som erhållit sådana poster, utesluts ofta ur den tidigare gemenskapen.

Nationaliseringen och fackföreningarna. De viktigaste problem, som för fackföreningarnas del uppstått genom nationaliseringarna, består till stor del av spänningar mellan deras politiska inställning till nationaliseringsåtgärderna och deras hävdvunna funktioner. Fackföreningarna hade aktivt verkat för att olika näringar skulle överföras i statlig ägo. De gav sitt verksamma stöd åt och hade ett betydande inflytande vid utformningen av labourregeringens nationaliseringspolitik efter kriget. Regering och fackföreningar var sålunda nära bundsförvanter vid förverkligandet av en politisk stridsfråga, men den seger som vanns rubbade i någon mån den intima intressegemenskapen. Ytterst blev det ju parlament och regering, som trädde i stället för de privata arbetsgivarna. De hade ett avgörande bestämmande över de nationaliserade företagens politik i

stort, de tillsatte industristyrelserna och kunde genom direktiv bestämma deras handlande i viktigare frågor.

För fackföreningarna kunde nu här lätt uppstå en konflikt mellan lojaliteten mot statsmakterna och dess företrädare i industrierna och plikten att hävda medlemmarnas anspråk. Då de varit ivriga tillskyndare till nationaliseringarna var fackföreningarna intresserade av att de statliga företagen finge arbeta under så gynnsamma betingelser som möjligt. Läget inom flera av industrierna var ju inte särskilt fördelaktigt; den ekonomiska ställningen var ganska ansträngd, realkapitalet var starkt nedslitet och mycket kostnadskrävande investeringar var nödvändiga. Möjligheterna att med bibehållna priser bära löneökningar var synnerligen små. Samtidigt var emellertid förhoppningarna om förbättrade villkor högt ställda på arbetarsidan. Kriget hade medfört en standardsänkning, som man hoppades bli kompenserad för så snart som möjligt. Stora förväntningar hade vidare knutits till att nationaliseringarna skulle ge snabba och stora resultat i form av bättre materiella villkor för de anställda. Vilken ställning skulle nu fackföreningsledningarna inta i en sådan situation? Skulle de med största kraft hävda medlemmarnas anspråk eller skulle de, medvetna om och förstående till de svårigheter de statliga företagen hade att kämpa med, försöka övertyga medlemmarna om nödvändigheten av moderation i lönekraven? Problemet var inte nytt. Överenskommelser om lönestopp hade tidigare satt fackföreningsledningarna i ungefär samma situation. Erfarenheterna därav hade inte varit så gynnsamma. Sammanhållningen inom fackföreningarna och förtroendet för ledningen hade sålunda utsatts för betydande påfrestningar genom lönestoppen. Dessa problem fick en vidare giltighet i frågan om fackföreningarnas förhållande till de nationaliserade företagen, då där inte bara löneområdet utan hela fältet för gemensamma överläggningar och samarbete berörs, och då det vidare i detta fall inte rör sig om en mer tillfällig utan om en bestående förändring i relationerna.

Fackföreningarna syns i ringa utsträckning ha varit medvetna om dessa problem innan nationaliseringarna skedde. Olika om-

ständigheter har gjort att man inte heller sedan haft möjligheter att klart utforma sin ställning i dessa frågor. Funktionärerna i berörda fackföreningar har fått en väsentligt ökad arbetsbörda genom de omorganisationer inom och utom företagen, genom de nya uppgifter i samband med t.ex. företagsnämnder etc., som följde med statsövertagandet. De har därför i mindre grad än vanligt förfogat över den tid som erfordras för att utforma principiella riktlinjer för föreningarnas politik. Från medlemmarnas sida har inte heller lämnats så stort stöd och inte visats så stort intresse för en djupgående diskussion av sådana spörsmål. Den föreställningen, som inte var helt ovanlig i England, att arbetarnas inställning till företaget skulle bli mer välvillig i nationaliserade industrier och ta sig uttryck i en ökad arbetsvillighet och en höjd effektivitet, har ännu inte bekräftats av erfarenheterna. I varje fall har de anställda inte varit benägna att, på grund av att företagen drivs i statlig regi, ens temporärt ge efter på sina krav på förbättrade arbetsvillkor. Många åtgärder, som följde med nationaliseringarna, har för övrigt i och för sig varit mer ägnade att försvåra än att underlätta möjligheterna att på kort sikt skapa bättre relationer mellan de anställda. Sammanslagning eller nedläggning av mindre effektiva företag, omorganisations- och rationaliseringsarbetet etc., har givetvis förorsakat en hel del oro och bekymmer bland de anställda, som inte alltid kunnat stillas med hänvisningar till att åtgärderna på längre sikt säkerligen är till fördel för de anställda.

De skilda missnöjesanledningar av sådan art som uppstått har fördomsfritt utnyttjats av olika oppositionsgrupper och främst då av kommunisterna i fackföreningarna. På vissa områden och under vissa perioder har det kommunistiska inflytandet varit betydande och i varje fall har kommunisterna ständigt utgjort ett latent hot mot sammanhållningen och enigheten inom olika förbund. Detta har gjort att fackföreningsledningarna måst iaktta stor försiktighet och vaksamhet vid utformningen av sin politik. Mycken tid har måst avsättas åt att bekämpa kommunisterna vilket ytterligare begränsat ledningarnas möjligheter att utforma de vidare riktlinjerna

för fackföreningarnas politik i fråga om de nationaliserade industrierna.

En annan anledning till att fackföreningarnas uppträdande i nationaliseringsfrågorna präglats av en viss obeslutsamhet och brist på klara linjer är att söka i de interna organisationsproblem, som fackföreningsrörelsen ställdes inför genom nationaliseringarna. De engelska fackföreningarna utgörs i stor utsträckning av yrkes- eller fackförbund, och en organisation efter industriförbund är därför inte, som i vårt land, den dominerande arbetsformen. Detta har medfört att det inom de flesta av de nationaliserade industrierna finns en mängd fackföreningar såväl på arbetar- som på tjänstemannasidan. I ingen av de större statsägda industrierna är antalet fackföreningar lägre än 15. Och endast ett fåtal av de större fackföreningarna har majoriteten av sina medlemmar inom de nationaliserade industrierna.

Vad först beträffar det stora antalet fackföreningar, som finns inom varje industri, så har detta givit upphov till konkurrens och en hel del stridigheter mellan fackföreningarna. Industristyrelserna äger att efter underhandlingar med berörda parter erkänna ett visst antal fackföreningar som berättigade att vid avtals- och andra förhandlingar företräda de anställda. Nu ligger det givetvis i styrelsernas intresse, och de har därvid stöd av statsmakternas motiveringar till ifrågavarande stadganden i nationaliseringslagarna, att hålla detta antal så lågt som möjligt. För varje enskild fackförenings del är det å andra sidan ett livsvillkor att erhålla förhandlingsrätt för sina medlemmar. Ty i annat fall måste man avtala med andra erkända fackförbund att träda in som en förmedlande part vid förhandlingarna, och då blir det lätt så att medlemmarna finner det fördelaktigt att byta fackförening. Detta kan i sin tur, och har även gjort det, förorsaka tvister mellan fackförbunden om gränserna för de olika förbundens rekryteringsområden. Stridigheter av detta slag har uppstått även av andra skäl. Genom omorganisationer har grunden för en arbetares tidigare anslutning till ett visst fackförbund radikalt förskjutits. Till järnvägarna

hörde t.ex. förr vissa avdelningar för landsvägstransport, och de anställda där var oftast anslutna till de fackföreningar, till vilka huvudparten av järnvägsarbetarna hörde. Vid nationaliseringen överfördes dessa avdelningar till den speciella organisationen för landtransporterna. Skulle de därav berörda arbetarna kvarstå i sin gamla fackförening eller övergå till den eller de, vari landtransportarbetarna huvudsakligen var organiserade? Liknande problem fanns inom andra industrier, och inom en (den elektriska industrien) föranledde rivaliteten mellan fackföreningarna t.o.m. en strejk.

Till följd av att endast några få fackföreningar har huvuddelen av sina medlemmar inom de nationaliserade industrierna kan de problem som aktualiserats genom statsdriften sällan få en särskild och ingående facklig behandling. De frågor av löpande karaktär, som uppkommit i de statsägda industrierna, har redan tagit ombudsmännens tid i anspråk i så stor utsträckning, att klagomål understundom framförs från medlemmar sysselsatta inom andra industrier över att deras intressen satts i efterhand. Under sådana omständigheter blir ju de fackliga ledningarnas möjligheter att även ta itu med de långsiktiga och principiella spörsmål, som sammanhänger med statsdriften, starkt begränsade.

Här ovan och i tidigare avsnitt har antytts en del problem som fackföreningarna ställts inför genom nationaliseringarna; problem som bl.a. berör hur stort inflytande de anställda skall ha i de statsägda företagen genom representation i styrelserna eller på annat sätt, hur fackföreningarna skall utforma sin lönepolitik, vilken ställning de skall inta till företagsnämnder, till befodrings- och utbildningsfrågorna och vidare i vad mån fackföreningarna bör och kan anpassa sin organisation och sina arbetsformer till det nya läge som uppstått. Alla dessa spörsmål har en mycket stor räckvidd och kommer för att nå en lösning att kräva betydande insatser. Ännu har emellertid av olika skäl, som även ovan anförts, inte så stor uppmärksamhet ägnats åt dessa frågor. Fackföreningarnas möjligheter att påverka utformningen av politiken inom den nationaliserade industrien är dock i hög grad beroende av om de snart kan enas om be-

stämda riktlinjer för sitt handlande i dessa frågor. Att så sker är även av stor vikt för att bevara goda och lugna arbetsförhållanden inom fackföreningarna. Från konservativt håll har understundom framhållits att den oro inom fackföreningsleden, som tagit sig uttryck i ett betydande antal vilda strejker inom de nationaliserade industrierna, kan tydas som ett tecken på medlemmarnas misstroende mot fackföreningsledningarna i skilda sådana frågor. Dessa strejker sägs även visa att nationaliseringarna inte har ett så starkt stöd bland arbetarna som man från labourhåll hävdar. Sakligt sett torde det dock vara omöjligt att utifrån förekomsten av vilda strejker etc. bedöma arbetarnas inställning till nationaliseringarna. Förhållandena inom de berörda industrierna var tidigare sådana och vidare har kriget skapat så många fackliga problem, att en del av de orosyttringar som givit sig till känna inom de fackliga leden under efterkrigstiden inte ter sig oförklarliga och säkerligen skulle ha anmält sig även vid oförändrade ägarförhållanden. Om de i sistnämnda fall skulle kunna tänkas ha blivit fler eller färre är en fråga om gissningar och politiskt önsketänkande.

PRISPOLITIKEN INOM DE NATIONALISERADE INDUSTRIERNA

I ett tidigare avsnitt har något berörts de mål man önskade uppnå genom nationaliseringarna. Av förklarliga skäl har målsättningarna getts mycket allmänna och vaga formuleringar; den nationaliserade industrien skall arbeta 'för det allmänna bästa', skall 'samordna' produktionen inom ett visst område, göra produktionen 'effektiv', skall tillhandahålla en viss vara i 'tillräckliga kvantiteter' och till priser som är 'bäst ägnade att tjäna samhället' etc. För de politiska diskussionerna och avgörandena kan en sådan form för målsättningarna måhända vara tillfyllest, men för att inom berörda industrier läggas till grund för utformningen av företagspolitiken skulle nog ibland en starkare precisering vara behövlig. Genom att de politiska instanserna inte velat eller kunnat ta bestämd ställning till hur företagspolitiken i de nationaliserade industrierna närmare skall utformas i olika avseenden har styrelserna givits stor rörelsefrihet i sitt handlande. Detta förhållande har även medfört att det ofta kan vara svårt att avgöra den konkreta innebörden av skilda lagstadganden, då ju denna nästan helt är beroende av den praktiska tillämpningen. Saken försvåras ytterligare av att upplysningar om hur industriledningarna i praktiken löst olika frågor är både sparsamma och föga uttömmande.

Här skall inte någon utförligare behandling göras av hur företagspolitiken i olika avseenden utformats. Endast en mer central fråga, nämligen prispolitiken, skall här tas upp. I den teoretiska ekonomiska litteraturen har ju mycket stor uppmärksamhet ägnats prisbildningsproblemen i ett socialiserat näringsliv och detta kan ju motivera att denna fråga här något berörs.

Den målsättning som anges för företagarverksamheten i ett frikonkurrenssamhälle - maximering av vinsten - har som nyss nämnts för de engelska nationaliserade företagens del ersatts med sådana riktpunkter som t.ex. 'samhällelig nytta', 'det allmänna bästa' etc. Med avseende på de ekonomiska resultat man bör söka uppnå inom industrierna preciseras dessa allmänna riktlinjer närmare i olika stadganden. Sålunda sägs i t.ex. the Electricity Act (likartade bestämmelser finns för övriga industriernas del men detta är måhända det viktigaste). "Det åligger Central Authority att så utöva och fullgöra de uppgifter som framgår av denna lag, vari då inbegripes de stadganden som avser förhållandet till Area Boards, att intäkterna för Central Authority och alla Area Boards tillsammans under en följd av år inte blir mindre än att de förslår täcka alla utgifter, som normalt föres på rörelsen."

I parlamentsdebatterna kring de olika nationaliseringslagarna framhölls från regeringshåll att industriernas priser på olika produkter skulle bestämmas av produktionskostnaderna. Någon uttrycklig bestämning av produktionskostnaderna gjordes emellertid inte; man synes dock närmast ha avsett självkostnader. I detta sammanhang kan nämnas att bland de poster som skall täckas av löpande inkomster nämns i lagarna förutom arbets- och råvarukostnader och liknande även avsättningar till en allmän reserv, avskrivningar samt (med undantag för järn- och stålindustrien) återbetalningar av lån. Beträffande den sista posten har uppstått en viss diskussion.

När de olika industrierna övertogs ersattes ju de tidigare ägarna genom betalning i exempelvis statsobligationer; industrierna belastades sedan med en motsvarande skuld till staten. Ett tidigare aktiekapital (i de privata bolagen) förvandlades däri-

genom till en ordinär kapitalskuld (i statsföretagen), varpå ränta under alla omständigheter skulle betalas. Utdelningen på de tidigare aktierna hade däremot varit beroende av hur vinsten utvecklats år från år. Nu har förfäktats att de nationaliserade industrierna genom detta arrangemang kommit i en oförmånligare ställning än de förutvarande enskilda aktiebolagen och yrkanden har även framförts att staten skulle avskriva dessa fordringar gentemot statsföretagen. Huruvida sådana synpunkter är berättigade eller ej beror givetvis i första hand på om den kompensation som lämnats de tidigare ägarna är för stor eller för liten i förhållande till de framtida vinster som kan framkomma inom de nationaliserade industrierna. I andra hand beror det på om de förefintliga stadgandena om återbetalning av lån gäller sådana skulder som kan sägas motsvara ett aktiekapital och annat eget kapital - en fråga som dock ännu inte besvarats i den praktiska tillämpningen av föreskrifterna.

En helt annan sida av denna sak är ju att man vid en bedömning av de nationaliserade industriernas ekonomiska resultat måste komma ihåg de olika beräkningsgrunder som där gäller mot i fråga om de tidigare enskilda företagen. Ett överskott i statsföretagen kan sålunda inte direkt jämföras med en vinst i privatföretagen, då det är ett resultat som framkommit sedan bl.a. sådana räntebetalningar å lån (som motsvarar utdelning till aktieägare) redan gjorts.

Kravet på att löpande inkomster skall täcka utgifter av ovan antytt slag hänförs uttryckligen till det sammanlagda, totala resultatet av en industris verksamhet. Gasverken utgör dock härvidlag ett undantag då där varje distrikt är skyldigt att söka nå balans mellan utgifter och inkomster. De olika industristyrelserna kan sålunda om de finner det önskvärt eller nödvändigt föra en sådan produktions- och prispolitik att vissa produktionsenheter och/eller vissa produkter tillverkas med förlust för så vitt denna kan täckas genom vinst på andra tillverkningsgrenar.

I och för sig kan ju ett sådant system ge industrierna stora möjligheter att styra konsumtionen. För att ta kolindustrin som exempel så har den ju i gas- och elverken sina viktigaste inhemska konkurrenter. Samtidigt är emellertid dessa industrier

mycket betydande avnämare av kol. Genom sin avvägning av priserna på olika kolsorter eller av priserna på olika orter skulle det under sådana förhållanden vara möjligt för kolindustrien att påverka konkurrenssituationen mellan kolindustrien å ena sidan samt el- och gasverken å den andra eller mellan de båda sistnämnda industrigrenarna inbördes eller också gynna de inhemska bränsleleverantörerna på bekostnad av exempelvis oljeimportörerna.

De här skisserade möjligheterna är dock inte helt utan inskränkningar. I nationaliseringslagarna återfinns nämligen i de flesta fall en passus att vederbörande industri genom sin prispolitik inte otillbörligt skall gynna någon konsumentgrupp. Vidare kan även anföras skilda uttalanden av regeringsledamöter, som betonar att en intern subventionering av någon viss produkt inte bör förekomma. Dåvarande ministern för "Fuel and Power", Hugh Gaitskell framhöll vid parlamentsbehandlingen av Gas Bill att man inte hade för avsikt att försöka styra konsumenternas val av bränsle; ett fritt konsumtionsval ansåg han vara en alldeles nödvändig del av ett civiliserat samhälle. Och för att trygga detta konsumenternas fria val skulle priserna noga återspegla de verkliga produktions- och distributionskostnaderna för de olika produkterna.

Andra uttalanden från regeringshåll i dessa frågor var inte alltid lika tydliga utan oppositionen ansåg vid flera tillfällen det befogat att uttrycka sina farhågor för industriernas möjligheter till en diskriminerande prissättning. Särskilt betonades därvid de faror som kunde vara för handen i de fall då ett statsföretag hade monopol inom ett område och på ett annat hade en med privatföretag konkurrerande tillverkning. Andra fall där betänkligheter anfördes kan exemplifieras med transportväsendet. Där gick de ut på att transportstyrelsen kunde befaras söka eliminera konkurrensen mellan järnvägs- och biltransport och genom taxesättningen hålla tillbaka den mer utvecklingskraftiga biltrafiken.

Huruvida farhågor av detta slag varit berättigade eller ej kan ännu inte bedömas. Dels är den tid från vilken erfarenheter kunnat samlas, alltför kort och dels är de upplysningar som

står till buds rörande industriernas prispolitiska avgöranden inte särskilt uttömmande.

I det tidigare citerade stadgandet om skyldigheten (för elverken) att balansera utgifter och inkomster sägs att detta skall ske "taking one year with another". För vissa andra industrier används uttrycket "on an average of good and bad years". Hur detta skall tolkas är i viss mån oklart. En motivering som anförts (bl.a. av Gaitskell) för bestämmelsernas utformning är att industristyrelserna bör ha möjlighet att driva rörelsen med ett underskott under en depression för att på så sätt bidra till en vändning i konjunkturen. Det vanliga borde dock vara att industrierna årligen kunde täcka sina utgifter från löpande inkomster. I andra fall har betonats att en flerårsbalansering av inkomster och utgifter skall göra det möjligt för industrierna att föra en mer långsiktig prispolitik och till skillnad från privatföretagen inte göra dem bundna till av "spekulation" eller av andra orsaker framkallade tillfälliga rubbningar i pris- och kostnadsförhållandena. Spörsmålet om hur ifrågavarande stadganden skall uppfattas har emellertid visat sig vara av underordnad betydelse, då flera industrier kunnat uppvisa underskott under flera på varandra följande år som inte kan betecknas som lågkonjunkturår utan att detta ansetts direkt oförenligt med ovannämnda föreskrifter.

Uppstår överskott av rörelsen äger i flertalet fall industristyrelserna rätt att disponera det som de finner lämpligt. Den inskränkningen gäller dock vanligen att medlen måste disponeras för sådana ändamål som ligger i linje med industriernas huvudsakliga verksamhet. För järn- och stålindustriens del stadgades att eventuella överskott inte fick användas till att köpa upp aktier i privatföretag inom samma eller någon närbesläktad bransch. En annan begränsning består däri att vederbörande minister i flertalet fall bör underställas beslut om överskottsmedlens disponering.

Genom prispolitikens utformning bestäms ju också i stort den lönepolitik statsföretagen kan föra. Enligt vad som ovan an-

förts behöver inte sättet för prissättningen i de nationaliserade industrierna komma att avvika från de metoder som följs inom andra delar av näringslivet. Detsamma skulle då också gälla lönepolitiken. Utan tvekan har man nog också både inom labour och inom det konservativa partiet hållit fast vid att de nationaliserade industrierna skall konkurrera om arbetskraften på samma villkor som gäller för arbetsmarknaden i övrigt. De avtalsrörelser som hittills förts för statsföretagens del har inte heller i princip avvikit från de linjer som eljest följs. Ett markant undantag utgjorde dock händelserna vid den konflikt som i början av år 1955 utbröt vid järnvägarna. Då en överenskommelse om lönevillkoren för en viss personalgrupp där inte kunde uppnås tillsatte regeringen en skiljenämnd. I dess utslag uttalades den åsikten att statsmakterna genom nationaliseringen av ifrågavarande industri var förpliktade att tillförsäkra de anställda en skälig lön, oavsett om rörelsen kunde bära en sådan kostnad. Märkligt är hur en skiljenämnd här ansett sig berättigad att basera sina avgöranden på en princip som får mycket vittgående konsekvenser för statsföretagens pris- och lönepolitik. Anmärkningsvärt är därvid inte bara att dess ställningstagande berört grundprinciper vars avgörande ansetts vara helt förbehållna parlament och regering utan också att den principiella uppfattning som lagts till grund för arbetet, så avgjort skiljer sig från den syn på dessa problem man på såväl labourhåll som på konservativt håll tidigare har haft. Med hänsyn härtill förefaller det rimligt att inte tillmäta denna händelse någon för framtiden avgörande betydelse utan betrakta detta skiljenämndens ingripande som ett av förbiseende - både av denna själv och av regeringen som givit den dess fullmakter - och olyckliga omständigheter förorsakat mellanspel.

INDUSTRIERNAS UTVECKLING EFTER NATIONALISERINGEN

I det följande skall ett försök göras att belysa hur förhållandena inom de viktigare industrierna utvecklats under de år som gått sedan statsövertagandet skedde. Därvid kommer främst en del siffror över produktion, investeringar, löner och priser att anföras; några värderande kommentarer till detta siffermaterial kommer inte att göras i annan mån än att vissa i press och litteratur diskuterade problem kommer att omnämnas. Järn- och stålindustrien kommer inte att behandlas i detta avsnitt, då så kort tid förflöt mellan statsövertagandet och denationaliseringen att siffror för denna tid är av mycket ringa intresse.

Kolindustrien. Denna näringsgren kan för de sju år som gått efter nationaliseringen uppvisa en år för år stegrad produktion (endast år 1953 utgjorde ett undantag med en nedgång, jämfört med föregående år, på inemot 2 miljoner ton). År 1946 uppgick kolproduktionen till 181 miljoner; år 1952 låg den vid 214 miljoner ton för att 1953 sjunka till 212 miljoner ton. I dessa siffror ingår inte produktionen av vissa kolsorter, som utvinnes

utanför de egentliga gruvorna och för vilka produktionen har hållit sig omkring 10 miljoner ton. Trots denna stegring har produktionen inte ännu nått samma nivå som i slutet av 1930-talet, då den var 230-240 miljoner ton. Den har vanligen inte heller kunnat täcka det inhemska behovet av kol utan under flertalet efterkrigsår har en import varit nödvändig. Vid statsövertagandet förelåg en viss brist på kol och konsumtionen inom landet har, främst till följd av en uppgång av den industriella efterfrågan, sedan dess stigit snabbare än produktionen. Dessutom har exporten av kol, bunkring etc. stigit avsevärt.

Arbetsstyrkan vid kolgruvorna var år 1954 ungefär densamma som år 1947, nämligen omkring 710 000. Då staten övertog kolindustrien rådde en besvärande brist på arbetskraft och stora ansträngningar sattes in för att söka stimulera rekryteringen. Under år 1947 hade också jämfört med året innan antalet arbetare stigit med ung. 10 000 och denna stegring fortsatte under år 1948, då antalet var 724 000. Därefter inträdde en nedgång fram till och med år 1950 (697 000). En viss förbättring har sedan åter inträtt, som framgår av den ovan nämnda siffran för år 1954.

Produktion per arbetsskift har visat en icke obetydlig stegring och har nått upp till och även överträffat förkrignivån. Sålunda var produktionen per skift för arbetare sysselsatta med brytningen (at the Coal Face) 3,14 ton år 1954, medan motsvarande siffra år 1946 var 2,76 och 3,06 år 1936. Sättes produktionen i förhållande till det totala antalet arbetare blir resultatet per skift 1,21 ton år 1954 mot 1,03 år 1946 och 1,18 ton år 1936. Utvecklingen är inte lika gynnsam om man går till siffrorna för den årliga produktionen per arbetare. Från en sådan utgångspunkt för jämförelser har man inte nått upp till de siffror som nåddes under de bästa förkrigsåren. År 1937 var sålunda produktionen per arbetare och år 309 ton, år 1946 var den 260 ton och år 1953 ung. 300 ton. Att en jämförelse med förkrigstiden i detta fall inte blir så gynnsam som då man utgår från produktionen per arbetsskift beror på att arbetstiden sänktes år 1947 genom införandet av femdagarsvecka. Vidare kan man konstatera att frånvarofrekvensen nu ligger avsevärt högre än före kriget. Samtidigt bör

dock framhållas att trots detta en icke obetydlig minskning av frånvaron skett under efterkrigsåren och från de höga siffror som i detta avseende noterades åren 1945-46. Produktionsbortfall på grund av strejker har även varit högre än under 1930-talet.

För en rätt bedömning av de produktivitetsvinster som gjorts bör ett par ord sägas om investeringsverksamheten inom kolindustrien. Till och med år 1949 hade tillstånd för investeringar i olika rationaliseringsprojekt lämnats till ett belopp av 61 miljoner £. Därav hade dock inte mer än 17 miljoner använts. Åren 1950-53 planerade Coal Board investeringar i kolgruvorna för ung. 138 miljoner £ varav dock endast omkring $\frac{2}{3}$, 89 miljoner, kom till utförande. Och av det sistnämnda beloppet avsåg blott ung. $\frac{1}{4}$ större rationaliseringsåtgärder. Hur dessa investeringar påverkat produktionsförhållandena kan visas med ett par exempel. På mekanisk väg brutet kol utgjorde 1947 ung. 75 % av den totala brytningen - 1953 var dess andel 83 %. Framforslingen skedde år 1947 till 75 % och år 1953 till 89 % med hjälp av mekaniska transportmedel. Maskinlastning av kol i gruvorna har under samma tid ökat från 2,5 % till 6,4 %. Andra vägar efter vilka man sökt uppnå förbättrade produktionsresultat är bl.a. nedläggning av föga givande gruvor. Sedan nationaliseringen skedde har driften vid 150 sådana mindre och ineffektiva gruvor upphört - takten i nedläggningen är ungefär densamma som under 1930-talet och första delen av 1940-talet. Denna utveckling har kompenserats genom en utvidgning och intensifiering av driften vid redan befintliga rikare gruvor, medan endast en enda ny gruva börjat brytas.

I ett tidigare avsnitt framhölls att förhållandet mellan arbetare och arbetsgivare inom kolindustrien tidigare inte var det allra bästa. Vid nationaliseringen såg den nya styrelsen som en av sina viktigare uppgifter att söka åstadkomma en förbättring i dessa avseenden. Av de bättre villkor som arbetarna uppnått sedan nationaliseringen har tidigare antytts införandet av femdagarsvecka 1947. Den ordinarie arbetstiden har sedan dess ytterligare förkortats genom att semestern utökats med en vecka. Hälso- och

sjukvården vid gruvorna har upprustats; skärmbildsundersökningar av gruvarbetarna har genomförts och en stark utbyggnad av bad- och tvättrum vid arbetsplatserna har skett. Rikare och bättre belysning samt nya säkerhetsanordningar i gruvorna har införts. Betydande summor har vidare nedlagts på reparation och nybyggnad av arbetarbostäderna. Vad sedan lönerna beträffar har en betydande ökning skett. Den genomsnittliga förtjänsten per skift, avseende samtliga arbetare, låg år 1946 vid närmare 25 shilling. År 1953 låg den vid ung. 45 shilling. Medtas endast de egentliga gruvarbetarna (face workers) är motsvarande siffror ung. 34 shilling år 1946 och omkring 57 shilling år 1953. Vad stegringen, som sålunda rör sig omkring 70-80 %, reellt betyder framgår av att levnadskostnaderna under samma tid stigit med ung. 50 %. Dessa lönelyftningar har inneburit att medan kolgruvearbetarna tidigare varit en låglönegrupp de numera hör till de bättre betalda industriarbetargrupperna.

Trots de förbättrade villkor som kolgruvearbetarna erhållit har rekryteringen av arbetskraft till gruvorna inte varit nämnvärt lättare än tidigare. Vad beträffar frånvaron så har den visserligen minskat men ändå fortfarande legat på en förhållandevis hög nivå. Ett annat mindre gynnsamt drag i utvecklingen är de många strejker som förekommit inom kolindustrien. Åren 1947-48 uppgick det årliga antalet strejker till över 1 500, samtliga "vilda" och lokalt begränsade. Antalet har sedan sjunkit något men för kolindustrien har hela tiden noterats det förhållandevis största antalet arbetskonflikter. Av den arbetstidsförlust, som år 1953 förorsakades av strejker på den engelska arbetsmarknaden, föll ung. 1/5 på kolindustrien.

Då lönerna utgör ung. 2/3 av kolindustriens produktionskostnader har givetvis den nämnda ökningen av lönekontot måst slå igenom i priserna. I stort sett har priserna stigit lika mycket som löner och andra kostnader, men tidvis har en viss eftersläpning kunnat konstateras, vilket sedan även visat sig i årsresultaten. Någon strävan att genom prissättningen påverka, i detta fall hålla tillbaka, den totala efterfrågan på kol har inte varit vägledande för Coal Board. Olika regleringar har i stället utnytt-

jats för att komma till rätta med den bristsituation som rått på denna marknad. Efterfrågans fördelning på olika kvaliteter och storlekar av kol har man däremot sökt förändra genom en strängare prisdifferentiering. Till grund för dessa prisjusteringar låg mycket omfattande studier av tillgångs- och kostnadsförhållandena för olika kolsorter. En annan ändring i prissättningen som gjorts efter nationaliseringen är att medan tidigare alla prisnoteringar gällde vid leverans från gruvan, har man numera indelat landet i ett antal priszoner, inom vilka enhetliga priser gäller.

För sitt första verksamhetsår uppvisade Coal Board ett mycket betydande underskott, 23 miljoner £. En del av detta kompenserades genom överskott åren 1948-50, men därefter inträdde åter vissa underskott. Under år 1953 gick rörelsen ungefär jämnt ut. För de sju första åren har det sammanlagda resultatet blivit ett underskott på ung. 14 miljoner £. Detta resultat har framkommit sedan räntorna (ung. 15 miljoner £ årligen) å de lån, varmed inlösen skedde, samt skatter betalats.

Tidigare har antytts att olika rationaliseringsåtgärder, nedläggning av gruvor etc. vidtagits för att reducera kostnaderna och därmed underskottet för kolindustrien. Oerhört mycket återstår dock att göra då en mängd oekonomiska gruvor fortfarande måste drivas för att efterfrågan på kol till de priser som hålls skall kunna täckas. År 1953 förorsakade driften vid 200 gruvor - med en produktion av 24 miljoner ton och ung. 110 000 anställda - en förlust på ung. 18 miljoner £. För ung. 9 av de nämnda 24 miljonerna ton var förlusten omkring 1 £ per ton och för de sista 2 miljonerna ton översteg kostnaderna marknadspriserna med 2 £ per ton. Ett omfattande program för att genom investeringar av skilda slag råda bot på dessa förhållanden finns upplagt. Enligt detta planeras för perioden 1950-65 investeringar i kolindustrien för 635 miljoner £, och genom dessa hoppas man kunna öka produktionen till omkring 250 miljoner ton kol trots att man ämnar nedlägga ett flertal gruvor.

Transportväsendet. Inom detta har utvecklingen efter nationaliseringen inte varit särskilt gynnsam i vad den avser de ekonomiska årsresultat som redovisats. För järnvägarnas del har intäkterna stigit med ung. 20 % sedan år 1948. Godstrafiken svarar helt för denna ökning och främst är resultatet där en följd av en uppgång i den befraktade godsmängden av bränslen (kol), mineraler, råvaror av skilda slag och andra tyngre produkter. Styckegodstrafiken har däremot visat en minskad omfattning. Denna utveckling innebär en förskjutning mot mindre inbringande frakter och intäktsökningen av den större befraktade godsmängden har därför inte blivit så stor som eljest skulle varit fallet. Olika fraktsatser har emellertid höjts i inte oväsentlig utsträckning, vilket medfört den ovannämnda inkomstökningen.

För persontrafiken har inkomsterna minskat något litet. Då biljettpriserna i ett par omgångar avsevärt höjts har i detta fall en ganska betydande volymmässig nedgång ägt rum.

Utvecklingen inom såväl gods- som persontrafiken får ses mot bakgrunden av den ökade konkurrens som järnvägarna fått utstå från bilarnas sida. I fråga om lastbilarna har en synnerligen stark ökning i deras antal skett under efterkrigsåren och de har med stor framgång konkurrerat om styckegodstransporterna. På persontrafikens område är det dels en utvidgning av busstrafiken i olika former och dels en snabb tillväxt av det privata personbilbeståndet som vållat järnvägarna avbräck.

Mot de intäktsökningar för järnvägarna som ändock kommit till stånd står emellertid stora kostnadsökningar. Kolet, som utgör det ojämförligt viktigaste drivmedlet, har starkt ökat i pris. Detsamma gäller stål, som ju utgör en stor kostnadspost för järnvägarna. De utgiftsökningar som vägt tyngst utgörs emellertid av löneökningar. Åren 1950-54 skedde i olika repriser uppjusteringar av lönerna på totalt ung. 35 %. Också dessförinnan erhöll de järnvägsanställda, och särskilt då de lägre avlönade, förbättringar i sina anställningsvillkor. Dessa olika löneökningar har emellertid inte medfört en relativt lika stor uppgång av den totala lönesumman. En avsevärd minskning har nämligen skett i antalet anställda vid järnvägarna - år 1948 var antalet tidvis

uppe i ung. 670 000 medan siffran år 1954 låg under 600 000.

Stegringarna i de totala utgifterna har skett i en snabbare takt än intäktsökningarna och har lett till att Transport Commission måst redovisa betydande underskott för denna del av sin verksamhet. För de tre första åren uppgick sålunda underskotten sammanlagt till ung. 40 miljoner £. Denna summa omfattar företagets hela verksamhet, alltså även transportverksamheten på landsväg, men denna sistnämnda gren gick i stort jämnt ut de första åren. Järnvägarna har även efter år 1950 visat ett underskott å rörelsen, men dessa har varit väsentligt mindre än tidigare och har hållit sig mellan 2 och 3 miljoner £. Landsvägstrafiken har däremot givit en ökad vinst, som år 1953 uppgick till närmare 9 miljoner £. Därigenom uppvägdes underskotten från järnvägarna och andra mindre verksamhetsgrenar så att det totala resultatet år 1953 blev en nettovinst på litet över 4 miljoner £.

De anförda siffrorna har framkommit sedan räntan erlagts å de lån, varmed järnvägar och övriga verksamhetsgrenar inlöstes. Dessa räntebetalningar har uppgått till mycket betydande belopp. Åren 1948-53 har sålunda sammanlagt över 270 miljoner £ erlagts i räntor. De avskrivningar och investeringar som rymts inom de nämnda driftsresultaten är emellertid förhållandevis mycket små. Någon nettorealkapitalbildning har säkerligen knappast skett.

Detta i förening med det förhållandet att underhållet av transportapparaten i hög grad eftersattes under krigsåren och denna därför befann sig i ett mycket dåligt skick vid statsövertagandet gör att det inom detta område föreligger enorma investeringsbehov. Av de nationaliserade industrierna kan transportväsendet nog sägas mest eftersatt i fråga om investeringar. Elverkens och kolindustriens investeringar har under de år som gått givits en avgjord prioritet medan statsmakterna varit mycket restriktiva gentemot transportväsendet. Det är därför inte förvånande att allt starkare röster höjs för att krafttag görs för denna näringsgren. En stark upprustning anses vara behövlig såväl för vagnpark som spåranläggningar, stationer etc. Särskilt angeläget bedöms behovet av nya och bättre lok, av en övergång till elektrisk drift el-

ler dieseldrift på vissa bandelar samt av en ersättning av viss ytterst föråldrade gods- och personvagnar. De planer som Transport Commission gjort upp för de investeringar som inom en femtonårsperiod är nödvändiga för att garantera en tillfredsställande utveckling kräver i första hand 450 miljoner £ för att ersätta "normal" förslitning. Därutöver skulle behövas ung. 1 200 miljoner £ för att föra upp järnvägarna till en önskad standard.

Även om man inte genom stora investeringar hittills kunnat i någon större utsträckning förbättra produktionsapparaten har man ändå på olika vägar sökt rationalisera driften. Tidigare har nämnts att den totala arbetsstyrkan vid järnvägarna sjunkit med ung. 70 000 (dvs. omkring 10 %). Detta är ett resultat av en omfattande översyn av hela den organisatoriska uppbyggnaden, som antas kunna leda till ytterligare betydande arbetskraftsbesparingar. Denna nedgång har kunnat ske trots att samtidigt arbetsbördan i form av befraktad godsmängd etc. ökat i viss utsträckning. Olika rationaliseringsåtgärder i fråga om den rullande materielen har också givit påtagliga resultat; sålunda har t.ex. antalet tonkilometer per loktimme stigit med ca 15 % under åren 1948-53. En betydande standardisering av lok- och vagnparken har även skett, så att man numer vid nyanskaffningar håller sig vid något 10-tal loktyper under det att man tidigare arbetat med flera 100-tals olika slags lok. Liknande förhållanden gäller beträffande gods- och personvagnar. En del besparingar i driften har vidare kunnat uppnås genom att minska tågens turtäthet på vissa linjer - på några linjer som gått med betydande förluster har järnvägstrafiken helt nedlagts - och därtill har man sökt bättre avpassa tågsättens storlek efter resandeströmmen så att man inte så ofta får halvbesatta eller tomma vagnar. I flera fall har åtgärder av detta slag utlöst stark kritik för försämrad service från den berörda befolkningens sida. I samband med planer på nedläggning av mindre lönande järnvägslinjer har även i parlamentet vid flera tillfällen diskuterats huruvida och i vilken utsträckning ett statsägt företag är skyldigt att uppehålla en förlustbringande trafik på avlägsna och glest bebyggda trakter. Även om sålunda rationaliseringsåtgärder av det slag det härvid varit fråga om stöter på starkt politiskt motstånd,

så har dock järnvägarna kunnat påräkna ganska stor förståelse för att besparingsaktioner av sådant slag är nödvändiga, då de alternativ som eljest återstått - ännu större underskott eller taxehöjningar - många gånger framstår som ännu mindre tilltalande.

Förhållandet till de anställda har inom järnvägarna inte varit det allra bästa. Arbetare och tjänstemän inom transportväsendet var i lönehänseende ganska eftersatt då förstatligandet skedde. Detta gällde speciellt de kvalificerade arbetarna. De lönejusteringar som sedan skett har inte nämnvärt förbättrat denna grups ställning i förhållande till andra löntagare. Bland de anställda har rått en ganska stor otillfredsställelse med lönevillkoren, vilket bl.a. tagit sig uttryck i strejker och illegala arbetsnedläggelser. Missnöjet har även yttrat sig i inre motsättningar inom fackföreningarna och särskilt i samband med en del vilda strejker har starka spänningar uppstått mellan de centrala ledningarna och olika medlemsgrupper. Orsakerna härtill har ofta varit att vissa grupper ansett att fackförbundsledningarna bort föra en hårdare avtalspolitik. Vidare har man inte alltid velat helt ansluta sig till den förhållandevis välvilliga inställning fackförbunden tagit till olika rationaliseringsåtgärder inom transportväsendet. En del av dessa går direkt ut på att genom omorganisation och mekanisering reducera arbetsstyrkan, vilket bland de arbetargrupper som berörs därav framkallat en hel del oro.

Elverken. För dessas del har skett en mycket stark expansion sedan nationaliseringen. Efterfrågan på elektrisk kraft har stigit mycket starkt och genom omfattande utbyggnader och rationaliseringar har såväl kapacitet som förbrukning kunnat öka med ungefär 1/3. Genom moderniseringen av elverken har väsentliga produktivitetsförbättringar uppnåtts; sålunda har kolförbrukningen per producerad enhet av elektrisk kraft sjunkit betydligt. Överföringen och distributionen av ström har även rationaliserats och vidare har arbetet fortsatt på att standardisera spännings- och frekvenstal samt att nå enhetlighet inom olika områden i användningen av lik- och växelström. Rationaliseringsverksamheten har krävt mycket stora summor - under de fem första åren efter nationaliseringen

använde Electricity Board genomsnittligt 120 miljoner £ per år för sin investeringsverksamhet. En lika omfattande kapitalbildning planeras även för de närmaste tio åren och statsmakterna har redan medgivit utbyggnaden fram till 1958/59 som innebär en kapacitetsökning av ung. 1,5 miljoner kW om året.

I fråga om investeringarna har elverken varit väl gynnade genom statsmakternas tillståndsgivning. Det kan nog sägas att ingen av de nationaliserade industrierna fått sina behov i detta avseende tillgodosedda i alls lika stor utsträckning som denna bransch. Viss kritik har för övrigt riktats mot denna elverkens prioriteringsställning (se t.ex. Economist, 21 jan. 1950 s. 147 ff.). Därvid har bl.a. anförts att utbyggnadsplanerna på detta område tagits till för högt genom att man siktat på att söka möta en absolut toppbelastning under någon timme på dagen. Ett annat bättre alternativ sägs i denna kritik vara att på olika sätt försöka "kapa topparna" varigenom behovet av ökad kapacitet skulle bli väsentligt lägre.

De ekonomiska resultaten av elverkens rörelse har varit goda. Ett betydande överskott har redovisats varje år - första året visade ett överskott på 4 miljoner £; summan har därefter varit högre alla år utom 1952 och efter fem år var den sammanlagda vinsten omkring 29 miljoner £. Betydande kostnadsökningar - t.ex. för löner och kol - inträffade under perioden men dessa kompensades genom taxehöjningar, vilka dock kunde begränsas så att de varit avgjort lägre än den allmänna prisuppgång som avspeglas i levnadskostnadernas utveckling.

De med denna bransch konkurrerande gasverken har inte visat en lika snabb utveckling. Investeringar i nybyggnader och i olika rationaliseringsåtgärder har varit förhållandevis betydligt lägre och vidare har inom detta område tidvis rått brist på arbetskraft. En viss kapacitetsökning har dock skett och samtidigt har genom att gamla anläggningar ersatts med nya en högre effektivitet uppnåtts. Förbrukningen av gas har därigenom kunnat öka med omkring 15 %.

Även gasverken har fått vidkännas olika kostnadsökningar,

men också i detta fall har dessa kunnat kompenseras genom taxehöjningar som jämfört med uppgången i de allmänna prisindex varit av jämförelsevis måttlig storlek. Det ekonomiska resultatet av rörelsen har varit ganska gott. Under det första året tog intäkter och kostnader i stort sett jämnt ut varandra men därefter har överskott redovisats varje år. Sammanlagt för de fem första åren hade gasverken givit ett överskott på ung. 7 miljoner £.

AVSLUTANDE SYNPUNKTER

I den redogörelse för nationaliseringen i England som här har lämnats har i första hand tagits upp en del frågor och problem som ansluter sig till de syften statsövertagandena var avsedda att tjäna. Beträffande ett av de viktigare motiven för nationaliseringarna, nämligen att dessa skulle underlätta och möjliggöra en planering för full sysselsättning, saknas emellertid helt en redogörelse för de medel och de vägar man därvid anlitat eller tänkt anlita. Skälet härtill är mycket enkelt. Med den starka högkonjunktur som rått har en konkret planering av de mått och steg statsmakterna bör ta för att upprätthålla sysselsättningen i samhället inte varit aktuell. Snarare har ju ända sedan tiden för de första nationaliseringsåtgärderna problemet varit att hålla den ekonomiska aktiviteten i landet inom sådana gränser att en allvarlig inflation kunde undvikas. Om man sålunda inte haft anledning att ägna uppmärksamhet åt en allmän planering för att förhindra en depression har ännu mindre skäl förelagat att ta upp det speciella problem som består i att upprätta en krisberedskap inom de nationaliserade industrierna. Några erfarenheter av problematiken rörande denna sida av den statliga företagarverksamheten finns därför ännu inte att redovisa.

Det ligger förvisso nära till hands att tänka sig att försöka analogivis något belysa denna fråga utifrån de möjligheter som funnits att i ett motsatt konjunkturläge ge t.ex. investeringarna i statsföretagen en efter de rådande förhållandena avpassad omfattning och inriktning. Har det under högkonjunkturen varit lättare för statsmakterna att reglera investeringsverksamheten inom statsföretagen än inom andra sektorer av näringslivet kunde man kanske anta att något liknande skulle gälla även under en lågkonjunktur. Möjligheterna att göra några bestämda uttalanden är dock även på denna punkt mycket begränsade. Stora eftersatta investeringsbehov fanns inom de nationaliserade industrierna. Man ansåg nog ganska allmänt att det var ofrånkomligt att söka tillgodose en stor del av dessa behov. Det är naturligt om denna förståelse för de berörda industriernas önskemål om ökat utrymme för mekanisering och rationalisering snarare var större inom det dåvarande regeringspartiet än på andra håll. Labour hade ju starkt hävdad att om staten övertog industrierna skulle större förutsättningar skapas för en rationalisering och överhuvud taget för en höjning av effektiviteten inom dessa näringar. Under sådana omständigheter är det klart att man på detta håll inte var särskilt benägen att riskera en ogynnsam utveckling inom statsföretagen genom att låta dessa särskilt drabbas av en av konjunkturförhållandena betingad återhållsamhet på investeringsområdet. Även om möjligheter skulle ha förelegat att anpassa aktiviteten inom de nationaliserade industrierna efter konjunkturförhållandena så har man sålunda ur politisk synpunkt inte varit så intresserad av att utnyttja dessa.

De viktigare vägar, efter vilka man sökt realisera de övriga motiv, som låg bakom nationaliseringarna har tidigare berörts. Något försök till sammanfattning av erfarenheterna på dessa punkter skall inte här göras då vid en sådan summering en värdering av de resultat som uppnåtts och de problem som anmält sig är svår att undvika. I stället kan något anföras om hur den politiska diskussionen om nationaliseringarna kommit att utveckla sig.

Det är nog ganska uppenbart att en viss avspänning i de politiska striderna om nationaliseringarna efter hand inträtt. I och för sig är det förståeligt att den starka hetta, som kännetecknade de tidigare politiska diskussionerna i dessa frågor, avtagit allt efter som åren gått. Men samtidigt som debatten kommit att föras i en lugnare atmosfär, kan nog även en förändring i inställningen till problemen spåras hos de skilda parterna. På konservativt håll syns man numera i stort finna sig i att kolin-
 dustrien, järnvägs- och busstrafiken samt el- och gasverken drivs i statlig regi. I varje fall har några planer på en snar denationalisering av dessa områden inte yppats. Inom labour, å andra sidan, har kraven på ytterligare nationaliseringar avgjort minskat i styrka. Man står dock där kvar vid sitt gamla krav på att järn- och stålindustrien samt lastbilstrafiken skall vara förstatligade och förklarar sig ämna på nytt nationalisera dessa näringar om partiet återtar regeringsmakten. Att man vidare i valmanifestet inför 1955 års val yrkar på nya förstatliganden (delar av maskinindustrien och av den kemiska industrien) kan synas motsäga den nyss hävdade meningen. Men att döma av uttalanden på olika fackföreningskongresser och av skilda fackliga och politiska ledare är det nog lika fullt så att intresset för nya statsövertaganden i viss mån har avtagit. För övrigt kan nog sägas att de nationaliseringskrav som nu framföres i valmanifesten, inte har samma skärpa som dessa krav tidigare haft.

Även om graden i den avspänning, som i dessa avseenden har skett, kan diskuteras kan nog konstateras att en förskjutning i debatten om nationaliseringsfrågorna ägt rum och att därvid en del problem som inte i så hög grad är partiskiljande kommit att få väsentligt större vikt. Här åsyftas då den stora uppmärksamhet som från såväl labourhåll som från konservativ sida ägnas åt organisations- och administrationsproblem inom den nationaliserade industrien. Några av de viktigare frågeställningarna i detta sammanhang har varit hur man skall kunna motverka den starka centralisering och den monopolisering av näringsgrenarna som följde av statsövertagandet. Den framskjutna ställning dessa frågor kommit att få

i debatten får motivera att avslutningsvis ett försök att antyda bakgrunden till denna diskussion här görs.

Att för de flesta av de nationaliserade industrierna administrations- och organisationsfrågorna kommit att skjutas i förgrunden är delvis förklarligt med hänsyn till den mängd nya problem av denna art som ett statsövertagande i och för sig föranleder. Men de svårigheter som i detta fall inställt sig kan också till stor del sättas i samband med den enorma storlek de statliga företagen erhöll. I fråga om t.ex. antal anställda söker de engelska statsföretagen sin like - British Transport Commission har ung. 900 000 och National Coal Board 700 000 anställda.

Anledningen till att man skapade sådana jättelika enheter var bl.a. att man önskade tillförsäkra parlament och regering goda kontrollmöjligheter över industrierna, att man ville utnyttja stor-driftens fördelar i olika avseenden, att man uppsatte en standardisering och koordinering av produktion och distribution (t.ex. elverken) som ett mycket viktigt mål. Och dessa olika målsättningar bedömdes bäst kunna realiseras genom en starkt centraliserad organisation. Andra motiv för nationaliseringen - exempelvis de som kan föras under rubriken "industriell demokrati" ansågs inte allvarligt äventyras av en sådan ordning. Beträffande vissa av dessa målsättningar - fackföreningarnas önskemål om en mer enhetlig lönesättning - höll man för övrigt före att utsikterna till att få förväntningarna infriade skulle vara bättre vid en centralisering än vid en stark uppsplittring av företagen.

Man kan nog för övrigt säga att organisationsfrågorna ägnades en förhållandevis liten uppmärksamhet i förberedelsearbetet till nationaliseringarna. Men sedan väl statsövertagandet skett har dessa problem mer och mer kommit i förgrunden. I det tidigare har t.ex. framhållits att den starka centraliseringen förorsakat en hel del problem i fråga om företagsnämndernas arbete, i fackföreningarnas ställning eller över huvud taget beträffande industriernas relationer till de anställda. Erfarenheterna från dessa områden var sålunda ett skäl att man började skärskåda organisationen av de nationaliserade industrierna.

Men även ur effektivitetssynpunkt har denna fråga fått en allt starkare aktualitet. Den starka centraliseringen har på olika områden visat sig medföra tendenser till en byråkratisering, till osmidiga och tidskrävande former för beslut, order, informationer etc. och från olika håll har framförts önskemål om en översyn av industriernas organisatoriska uppbyggnad. Ett par statliga kommittéer med uppgift att undersöka dessa förhållanden har även tillsatts och dessutom har inom de olika statsföretagen allt större uppmärksamhet börjat ägnas åt dessa frågor. En del konkreta förslag och resultat har framkommit av detta arbete - i det följande avsnittet omnämns exempel från transportväsendet och för kolidustriens del har vissa omorganisationer vidtagits - men i stort sett har man ännu inte nått så långt i lösningen av dessa problem.

Jämsides med spørsmålet om en mer decentraliserad organisation har även diskuterats om inte något vidgade möjligheter till en konkurrens kunde föras in i de nationaliserade industrierna. De statliga företagen är inte bara stora utan de är ju även monopolföretag och även om inte detta hittills lett till några direkta påvisbara olägenheter så har det dock väckt vissa betänkligheter. Från det konservativa partiets sida har konkurrenssynpunkterna ofta betonats och var för övrigt, som senare skall beröras, ett av de anförda motiven för denationaliseringen av lastbilstrafiken. Men även från vissa labourkretsar har önskemål om en starkare konkurrens framförts. Ehuru denna fråga livligt diskuterats har dock knappast några konkreta förslag för att åstadkomma någon form av konkurrens inom de nationaliserade industrierna kunnat presenteras.

APPENDIX

DENATIONALISERINGEN AV LASTBILSTRAFIKEN OCH AV JÄRN- OCH STÅLINDUSTRIEN

Oppositionen mot Labour's nationaliseringsåtgärder var särskilt stark i fråga om järn- och stålindustrien samt även beträffande beslutet att lastbilstrafiken skulle beröras av förstatligandet av transportväsendet. Redan tidigt uttalades också av oppositionen att om den erövrade makten skulle den återföra vissa näringar, och då i första hand de här nämnda, i privat ägo. Sedan det konservativa partiet kom i regeringsställning år 1951 fattades också ganska snart parlamentsbeslut i denna riktning.

Den år 1953 antagna "Transport Act" innebär en i flera avseenden radikal förändring inom transportväsendet. Sålunda stadgades i denna, förutom om försäljning av lastbilsföretagen, om en betydande decentralisering av transportväsendets organisation och om en mer självständig ställning för järnvägsstyrelsen i fråga om taxepolitiken. Då dessa sistnämnda åtgärder har ett visst samband med denationaliseringen skall de senare något beröras.

Antalet lastfordon som år 1953 ägdes av British Transport

Commission uppgick till ung. 36 000.¹⁾ Till övervägande del gick dessa i långtradartrafik. En enhetlig organisation hade efter hand byggts upp och trafiken hade samordnats genom ett nät av reguljära linjer och med lastbilscentraler över hela landet. Enligt parlamentsbeslutet skulle denna organisation till stor del brytas upp igen. Det främsta motivet härför var en önskan att återinföra en starkare konkurrens och en större smidighet och anpassningsförmåga inom transportväsendet. De vinster som på så sätt skulle kunna uppnås ansågs vara större än vad som stod att vinna genom samordningen av lastbilslinjerna inbördes samt mellan lastbilstrafiken å ena sidan och järnvägstrafiken å den andra.

Hela den statliga fordonsparken skall inte försäljas utan ett visst antal fordon, motsvarande ung. 4/5 av det antal järnvägar ägde före nationaliseringen, skall bibehållas i statlig ägo. Sålunda kommer staten att uppehålla en viss allmän godstrafik på reguljära linjer och vidare skall den omhänderha transporter som kräver speciella fordon, t.ex. tankbilar, flyttningsbilar och liknande. Slutligen kommer att finnas ett statligt företag för uthyrning av bilar för längre perioder.

Hur stor del av fordonsparken som kommer att övergå i privat ägo kan ännu inte bedömas. Den kommission, som har hand om avvecklingen, hade vid slutet av år 1954 ännu inte publicerat alla de listor, där de fordon som skall försäljas är upptagna. Troligen kommer dock ung. 32 000 fordon att utbjudas till försäljning. I vilken utsträckning dessa kan finna köpare är dock mycket osäkert. I parlamentsbeslutet rörande denna fråga uttalades att man i första hand skulle bereda "the small man" möjligheter att uppträda som köpare. Omkring 15 000 fordon har även avdelats för denna marknad och försäljs i enheter om 1-4 fordon. I övrigt har en vanlig försäljningsenhet varit ung. 20 lastbilar och undantags-

1) Förstatligandet år 1947 berörde ung. 42 000 fordon i långtradartrafik. Dessa lastbilar utgjorde endast en mindre del av hela lastbilsparken i landet. Lastbilar i landsvägstransport på sträckor underskridande 4 svenska mil och firmabilar, vilka fick förbli i privat ägo, uppgick år 1947 till ett antal av litet över 300 000. Sedan dess har dessas numerär ökat högst avsevärt eller till närmare 900 000 år 1953.

vis har man kommit upp till något hundratal fordon. Till viss del säljs fordonen endast tillsammans med garage och andra byggnader samt med utrustning som hör till rörelsen.

Försäljningen har gått ganska trögt. I de fall då enbart lastbilar försäljs hade dock i slutet av år 1954 ung. 3/4 av de utbudna fordonen funnit köpare. Takten i försäljningen hade emellertid inte motsvarat de förväntningar som de ansvariga myndigheterna hyst. Vida sämre har resultaten varit i fråga om fordon som utbjuds tillsammans med tillhörande byggnader. För knappt 1/5 av dessa hade avslut kunnat nås. De siffror som här anförts torde inte underskatta trögheten i försäljningen då där hittills ingått en förhållandevis mindre andel medelstora och stora enheter för vilka köpmotståndet varit mest markerat.

Orsakerna till försäljningssvårigheterna är inte lätta att ange. Från åkeriägarhåll har anförts att priserna varit för höga och de utbudna enheterna för stora. I fråga om priserna, även om de inte kan sägas vara på något sätt oskäligen, är det givetvis svårt för de säljande myndigheterna att gå särskilt lågt om man inte vill riskera en större kapitalförlust, som kan allvarligt politiskt diskreditera denationaliseringsåtgärden. Att splittra upp försäljningen i ännu mindre enheter än som sker låter sig inte heller så lätt göra. Redan nu hyses nämligen allvarliga betänkligheter - även från regeringshåll - för att man kommer att få för små företag och därmed åter skulle komma tillbaka i förkrigstidens förhållanden med de svåra organisations- och lönsamhetsproblem så då rådde. Förutom de här nämnda förklaringarna till den ringa köplusten kan nog också anföras den tveksamhet inför framtidsutsikterna för denna transportnäring, som följt av Labour's hot att åter förstatliga näringsgrenen om partiet på nytt kommer i regeringsställning.

I och med att staten säljer lastbilsparken har den dock inte därmed helt avhått sig möjligheterna att påverka den framtida utvecklingen inom lastbilstrafiken. För att få driva yrkesmässig trafik krävs nämligen licens av statsmakterna och dessa har ganska stora befogenheter att vid licensgivningen foga skilda villkor beträffande rörelsens inriktning och skötsel.

Som ovan nämnts skedde samtidigt med denationaliseringen av lastbilstrafiken även en omläggning av politiken och organisationen för järnvägarnas del. Avsikten därmed var att söka ge järnvägarna ökade möjligheter att möta den konkurrens som man hoppades skulle följa av att den statliga lastbilstrafiken avvecklades. Ett led i denna strävan var införandet av en friare taxesättning inom järnvägarna. Tidigare hade dessa arbetat med fasta enhetliga taxor, vilka på förslag av järnvägsstyrelsen fastställdes av en särskild nämnd utsedd av regeringen och bestående av representanter för järnvägarna, dessas kunder och för statsmakterna. Den förändring som genomfördes år 1953 bestod främst däri att järnvägsstyrelsen och vissa av dess underlydande organ fick rätt att inom en maximitaxa som skulle godkännas av nyssnämnda nämnd, bestämma den taxa som skulle tillämpas i olika fall. På så sätt blir det möjligt för järnvägarna att avväga sina fraktsatser med hänsyn till vilka uppostringar det befraktade godset kräver och även till vad en framgångsrik konkurrens med lastbilstrafiken fordrar. En andra förändring bestod i en decentralisering av olika funktioner och beslutanderätten i skilda frågor. Sålunda har direktörerna för olika regioner givits en friare och starkare ställning än tidigare. Medan förr olika regionala avdelningschefer i vissa avseenden lydde under motsvarande chefer i den centrala styrelsen är de nu helt underställda de regionala direktörerna. De regionala organens ökade beslutanderätt gäller t.ex. sådana frågor som taxesättning, olika rationaliseringsåtgärder, vissa utnämningar etc. Vidare har de också beretts möjlighet att i sin tur decentralisera vissa avgöranden.

I motsats till vad fallet var i fråga om lastbilstrafiken kom denationaliseringen av järn- och stålindustrin inte att innebära någon större förändring i industriens organisation och arbetsformer. För den förstatligade järn- och stålindustrin hade som tidigare nämnts en betydande decentralisering varit rådande och den centrala styrelsen kunde närmast liknas vid ett stort holdingbolag. De enskilda företagen hade i stort fått själva bestämma sin produktions-, försäljnings- och personalpolitik. När parlamentet år 1953

fattade beslut om att försälja järn- och stålföretagen innebar detta därför inte något sönderbrytande av en uppbyggd organisation.

En särskild nämnd tillsattes för att handha försäljningen av de olika företagen. Den hade även till uppgift att sköta den centrala ledningen av företagen till dess avvecklingen var avslutad. Vid försäljningen har man följt ett par olika vägar. I en del fall har man sålunda sökt sälja tillbaka företagen till de moderföretag eller de finansgrupper som tidigare hade haft hela eller den huvudsakliga äganderätten till dem. Vissa sådana återköp har även kommit till stånd och det har då främst rört sig om köpare som för sin egen förädlingsproduktion huvudsakligen fått lita till berörda järn- och stålindustri för leverans av nödvändiga halvfabrikat.

I andra fall har avvecklingen fått den formen att man erbjudit allmänheten att teckna aktier i ett företag, vanligen då ett storföretag eller en koncern. Försäljningen av exempelvis United Steel skedde på detta sätt. Sålunda utbjöds i detta fall 14 miljoner aktier om ett pund och den kurs till vilken aktierna kunde förvärvas sattes till 25 shilling. Det angavs vid försäljningen att företaget beräknades kunna ge en utdelning av 9 % på aktiekapitalet; den effektiva förräntningen skulle alltså bli $7\frac{1}{2}$ %. Transaktionen möttes av mycket stort intresse och då teckningstiden utgått hade 52 000 spekulanter tecknat sig för omkring 40 miljoner aktier. Följande aktieförsäljningar har inte blivit samma stora framgång och ibland har teckningen för hela den utbudna aktiestocken inte uppnåtts. Stora svårigheter är givetvis förenade med dessa utförsäljningar. En ganska lång tid måste förflyta mellan de olika emissionerna om marknaden skall kunna beräknas ta en ny utförsäljning. En noggrann koordinering i fråga om tidpunkt för emissionen, räntesatser etc. måste ständigt ske med den statliga upplåningen och likaså måste en avvägning göras mot de placeringsobjekt som erbjuds från den privata sektorn. Detta gör i och för sig att avvecklingen drar ut på tiden. Till detta kommer Labour's uttalade hot att på nytt nationalisera företagen som gör att man vid försäljningarna måste räkna med att de aktuella poli-

tiska stämningarna i hög grad kommer att påverka resultaten.

För de företag som övergått i privat ägo har försäljningssummorna i regel hållit sig ungefär kring den ersättning som lämnades vid nationaliseringen. Då utförsäljningarna började kunde ibland högre pris erhållas, men efter hand har svårigheter yppat sig att placera aktierna eller hela företagen utan kapitalförlust. Denna tröghet har även tidvis kommit till uttryck i en nedgång i aktienoteringarna för tidigare försålda järn- och stålföretag.

Samtidigt som beslutet om denationalisering av järn- och stålindustrien fattades, upprättades en statlig nämnd - Iron and Steel Board - med rätt att utöva en viss uppsikt över industrien. Nämnden består av representanter för industrien och för konsumentintressena. Dess uppgift består i att verka för en ökad effektivitet inom järn- och stålindustrien och speciellt skall den beakta och handlägga olika pris- och investeringsfrågor. På dessa sistnämnda områden har nämnden stora möjligheter att ingripa och forma branschens allmänna politik och utveckling. Järn- och stålindustrien har därför trots denationaliseringen inte blivit någon helt fri och av staten obunden näringsgren.

LITTERATUR

Bland de arbeten som utnyttjats för denna redogörelse skall först nämnas de som kan sägas vara av handbokskaraktär eller som har en bredare uppläggning och sålunda behandlar flertalet av de frågor vilka här tagits upp.

En systematisk sammanställning av de olika stadganden som gäller för statsföretagens uppbyggnad och funktioner lämnas i Chester, D.N., The Nationalised Industries. Även Goodman, E., Forms of Public Control and Ownership ger en sådan, dock mera historiskt inriktad överblick.

Ett fristående utredningsorgan, The Acton Society Trust, har under flera år haft frågor som sammanhänger med nationaliseringarna på sitt forskningsprogram och sina arbetsresultat har det redovisat i en serie broschyrer, vilka behandlar följande ämnen:

1. Accountability to Parliament -
2. The Powers of the Minister -
3. Problems of Promotion Policy -
4. The Men on the Boards -
5. The Miner's Pension -
- 6-7. The Extent of Centralisation -
8. The Future of the Unions -
9. Patterns of Organisation -
10. The Framework of Joint Consultation -
11. The Worker's Point of View -
12. Relations with the Public.

Dessutom har från samma institut utgivits: Management under Nationalisation och Size and Moral.

Robson, W.A. /utg./, Problems of Nationalised Industry innehåller dels sexton olika artiklar skrivna av skilda författare och dels en av utgivaren gjord sammanfattning och kommentar till de problem som diskuterats i artiklarna. I viss utsträckning behandlas ungefär samma frågor som i nyssnämnda serie, men där återfinns dessutom artiklar om statsföretagens förhållande till konsumenterna om dessas prispolitik, forskningsverksamhet etc.

En svensk artikelserie som delvis bygger på de ovannämnda arbetena är Brodd, A., Englands nationaliserade industrier (Fackföreningsrörelsen 1953:1-5).

Bland arbeten med en bredare upplägning skall vidare nämnas tre verk utgivna av amerikanska forskare: Brady, R.A., Crisis in Britain, Berkeley 1950; Haynes, W.W., Nationalization in Practice: The British Coal Industry, Boston 1953, och Lewis, B.W., British Planning and Nationalization, New York 1952.

Vad sedan beträffar arbeten som är mer inriktade på specifika problem skall dessa här omnämnas i en ordning, som ansluter sig till dispositionen av den här framlagda redogörelsen.

För framställningen om den ekonomiska bakgrunden till nationaliseringarna har använts: Political and Economic Planning, The British Fuel and Power Industries, London 1947; Iron and Steel Industry, Cmd. 6811, His Majesty's Stationery Office (H.M.S.O.), 1946. The Industry's Plan; Report of the Committee on Electricity Distribution, H.M.S.O., 1936; Report of the Technical Advisory Committee on Coal Mining, Cmd. 6610, H.M.S.O., 1945; Report of the Committee of Inquiry into the Gas Industry, Cmd. 6699, H.M.S.O., 1945; Self, H. & Watson, E., Electricity Supply in Great Britain, London 1952; Townshend-Rose, H., The British Coal Industry, London 1950; Walker, C.J., Road and Rail, London 1947.

En kort sammanfattande beskrivning av läget inom de olika industrierna lämnas också i Clegg, H.A. & Chester, T.E., The Future of Nationalization. Där behandlas också den ideologiska bakgrunden till nationaliseringarna, vilken senare fråga även berörs i Fabian

Society, New Fabian Essays, London 1953. Här skall också nämnas Labour's valprogram 1945: Let Us Face the Future, samt ett par pamfletter: Cole, G.D.H., Why Nationalise Steel?, London 1948 och Iron and Steel Bill: Discussion in Committee samt Iron and Steel Bill: Some Arguments For and Against; båda dessa senare utgivna i London 1949 av British Iron and Steel Federation.

En uppsats behandlande de nationaliserade industriernas ställning gentemot parlamentet är Andrén, N., Den parlamentariska debatten och kontrollen av de förstatligade industrierna i Storbritannien (Statsvetenskaplig Tidskrift 1954:5).

Förhållandet mellan den enskilde konsumenten och de statliga företagen tas upp i två broschyrer: Freedman, L. & Hemingway, G., Nationalization and the Consumer, London 1950, samt Neuman, A.M. de, Consumers' Representation in the Public Sector of Industry, Cambridge 1950.

Beträffande frågor som rör industriell demokrati etc. hänvisas, förutom till de allmänna arbeten som ovan nämnts, även till Brebner, J.H., Public Relations and Publicity, London 1949; Clegg, H., Industrial Democracy and Nationalization, Oxford 1951; Cole, G.D.H., National Coal Board, London 1948; Cole, M., Miners and the Board, London 1949.

I det förut nämnda arbetet Chester, D.N., The Nationalised Industries, finns intagen en uppsats av samme författare om prispolitiken inom statsföretagen. Denna fråga behandlas vidare i Neuman, A.M. de, The Economic Aspects of Nationalization in Great Britain, Cambridge.

Redogörelsen om utvecklingen i de olika industrierna efter nationaliseringarna samt om denationaliseringarna grundar sig på de årsrapporter som de olika styrelserna avger samt på artiklar i The Economist och The Times - för den senare speciellt då dess månatliga Review of Industry samt dess Annual Financial and Commercial Review. Dessa två tidningar har även använts för framställningen i flera av de övriga avsnitten.