

nere den absolutte Fremstilling med den relative, f. Eks. ved at indlægge Grænser for forskellige Tæthedstrin paa et efter Prikmetoden fremstillet Befolkningskort. Et saadant kombineret Prik- og Kurve-kort vilde frembyde adskillige Fordele.

Gudmund Hatt.

Marius Christoffersen: Rutefart som mellemfolkeligt Problem.
8°. 264 Sider. København 1931. Eget Forlag.

Den Viden, hvorpaa denne Bog hviler, er af en særlig intim Art, idet den skyldes mange Aars praktisk Arbejde i Erhvervslivets Tjeneste. Bogen er derfor et Kildeskrift for Kundskaben om Ruteskibsfartens økonomiske Struktur. Dens værdifuldeste Afsnit handler om Ratedannelsen og om Koncentrationen indenfor Skibsfartserhvervet. Forfatteren paaviser, at den moderne Rutefart nødvendigvis maatte føre til et Tarifsystem med Differencepriser. Og det lykkes ham at godtgøre, hvorledes den moderne Rutefarts Driftsform, dens Tarifsystem og dens hinanden kompenserende Differencepriser naturnødvendigt maatte hidføre en organisatorisk Koncentration. Selve de Former, som Koncentrationen har antaget, er dog vistnok i højere Grad, end Forfatteren vil indrømme, tidsbestemte, præget af den almindelige Bevægelse i Retning af international Karteldannelse, som er et af de ejendommeligste Træk i vor Tids økonomiske Liv. Han fremhæver, at en Konference mellem Skibsredere ikke, saaledes som et Industri-monopol, fører til teknisk Stordrift, men kun til en organisatorisk Stordrift, og at Konferencens Betydning ligger i den bedre Organisation, stabilere Virkekaar og en Magtstilling overfor andre Samfundsklasser (S. 191—192). Men de internationale Industrikarteller og Raastofkarteller tilstræber jo i Virkeligheden ganske tilsvarende Formaal og opnaar dem paa lignende Maade, nemlig ved Prisaftaler og en Regulering af Udbuddet. Den moderne Rutefart bør opfattes som et Barn af Tiden og den almindelige økonomiske Udvikling. Ganske særlig burde Forfatteren have jævnført Rutefartens Tarifsystem med Jernbanernes. I amerikanske Principper for Jernbaneruter møder vi en Tankegang, der paafaldende minder om den, der raader i Rutefartens Tarifvæsen. Ideer som „value of service“, „what the traffic will bear“ og „value of the commodity“ spiller ogsaa her en fremtrædende Rolle som Forsvar for og Begrundelse af Differencepriser (jvf. Levis H. Haney: *The business of railway transportation*. New York 1924). Man sætter Raterne saa højt som muligt for hver enkelt Trafik-Klasse for at opnaa det størst mulige Totaludbytte. Forøvrigt er dette jo en Tankegang, som gør sig gældende ogsaa i andre Virksomheder. Prin-

cippet „what the traffic will bear“ er ikke uløseligt knyttet til Rute-farten, men er et ganske almindelig udbredt Princip, særlig overalt hvor et naturligt Monopol søges udnyttet.

Under Afsnittet „Rutedannelse“ giver Forfatteren Bidrag til Det Forenede Dampskibsselskabs og Det Østasiatiske Kompagnis Udviklingshistorie og anvender disse nærliggende Eksempler til at give sine Læsere et Indblik i, hvorledes Rutedannelse sker. Desværre dølger han dog vistnok altfor meget af sin rige Førstehaandsviden, særlig med Hensyn til det Selskab, han kender bedst. Han gør Rede for Vekselvirkningen mellem Det Forenede Dampskibsselskab og det danske Landbrug og fremhæver med Rette D. F. D. S.s Fortjeneste af Landbrugseksportens Udvikling. Endvidere gør han opmærksom paa den store Betydning, som den nordeuropæiske Udvandring til Amerika har haft. D. F. D. S.s Udvikling er saaledes naturlig og forstaaelig. Derimod er Ø. K.s Tilblivelse og Udvikling, efter Forfatterens Fremstilling, ret gaadefuld. Og han hæver ikke Mysteriet ved gentagne Gange at erklære, at den østasiatiske Rute blev skabt ud af intet. Ganske vist, Danmarks Handelsforhold gav ikke oprindelig denne Rute nogen Basis og udgør endnu den Dag i Dag kun en ringe Del af dens Basis. Men der skabes ikke her i Verden noget ud af intet. H. N. Andersen meddeler selv i sine Bøger meget om de naturlige Betingelser for hans Livsværk, og det bliver ikke mindre stor-slaaet ved at fremtræde paa sin virkelige Baggrund. Af denne Baggrund udgør Danmark kun en ringe Del. Den naturlige Basis for H. N. Andersens Livsværk har en langt videre Udstrækning: den omfatter paa den ene Side Europa med dets store Industriproduktion og store Raastofbehov og paa den anden Side Monsunisien med dets uhyre Muligheder for Raastofproduktion. Det æventyrlige ligger deri, at en Mand, der ikke tilhørte nogen af de store Industrinationer, dog blev en af de største Førere i Industrieuropas Udnyttelse af Østens Naturrigdomme — og derigennem aabnede store Muligheder for sit eget Folk.

Bogen indeholder altfor lidt om Vekselvirkningen mellem Rute-fart, Produktion og Forbrug, den erhvervsgeografiske Kærne i hele Rute-fartens Problem. Her og der kommer Forfatteren vel ind paa denne Vekselvirkning; men det bliver ved Tilløb. Man faar det Indtryk, at Forfatteren mener, Ruten skaber det øvrige Erhvervsliv, hvilket jo dog er en ganske ensidig og skæv Opfattelse. Det er rigtigt, at Rute-farten i høj Grad stimulerer, ja, eventuelt fremkalder Produktion og Behov; men den gør det kun, hvor der er naturlige Betingelser for

en saadan Udvikling. Den store Reders heldige Haand beror paa, at han kan se, hvor Mulighederne findes.

I Forbindelse med Spørgsmaalet om Produktionens og Forbrugets Betydning for Ruten burde der være gjort opmærksom paa den Ændring i Varetransportens Retning, som er fremkommet i de seneste Aar. Tidligere var der nogenlunde Ligevægt mellem den Godsmængde, der førtes til Europa, og den, der herfra udsendtes til oversøiske Lande. Ganske vist fyldte de oversøiske Raastoffer mere end de Stykgodsladninger, som den europæiske Industri præsterede til Eksport; men til Gengæld fandt de engelske Stenkul et Marked i mange oversøiske Lande, og Kullene gav Fragt til de udgaaende Skibe fra Europa. Kullenes Erstatning med Olie har formindsket Kuleksporten fra Europa med c. $\frac{1}{3}$. Samtidig er Olieimporten til Europa steget, og endvidere er den oversøiske Import af Hvede, Majs, Sojabønner o. fl. a. oversøiske Landbrugsprodukter blevet meget større end før Krigen. En Tonnage, tilstrækkelig til at transportere de Varer, Europa indfører fra oversøiske Lande, er altsaa altfor stor til, at den kan finde Beskæftigelse i den fra Europa udgaaende Fart (Jvf. Rolf Erdmann i *Wirtschaftsdienst* for 15. Aug. 1930). Utvivlsomt er denne Retningsændring i Verdens Varetransport med til at skabe Vanskeligheder saavel for Rutefarten som for Trampfarten.

Fra et samfærdselsgeografisk Synspunkt er Kapitlet „Havnen og dens Opland“ (S. 20—46) af Interesse. Det indeholder gode Enkeltheder, f. Eks. Karakteristiken af London med den udmærkede Sætning: „Den historiske Ælde tenderer mod Forældelse.“ Men desværre har dette Kapitel dog i altfor høj Grad Karakter af spredte Bemærkninger, medens man kunde være berettiget til at vente en oversigtlig Redegørelse for de vigtigste Havnes og Havnegrupper Betydning for Rutefarten. De Tal, som meddeles til Oplysning om Hamburgs Rutenet, er uden Værdi for Læseren, da Forfatteren ikke for nogensomhelst anden Havn i Verden meddeler tilsvarende Tal. Den samfærdselsgeografiske Forskning synes Forfatteren at være næsten helt ukendt med. Og dog kunde han i den samfærdselsgeografiske Litteratur have fundet værdifulde Impulser, f. Eks. i Sargent's fortrinlige Bog „*Seaways of the Empire*“ (London 1918), hvor det gennem en kritisk og forsigtig Anvendelse af Statistiken er lykkedes at gøre Rede for den relative Betydning af de forskellige Søveje og for de forskellige Verdenshavnes og Havneomraaders Forhold til Søtrafikken.

Udtrykket „Rutefart“ er egentlig uheldigt. Rute betyder oprindelig Vej, d. v. s. en kendt og trafikeret Linje eller Retning for Færdselen. Dette er ikke alene, som Forfatteren mener, „en populær Opfattelse

af Ruten", det er den oprindelig og rigtige Brug af Ordet og vil ikke lade sig afskaffe. Ved at anvende Ordet i en ny, omend afledt Betydning udsætter man sig for unødige Misforstaaelser. I engelsk og tysk færdselsgeografisk og økonomisk Litteratur har man da ogsaa bibeholdt Ordet Rute i sin oprindelige Betydning. Hvad danske Økonomer og søfartskyndige nu kalder Rute eller „fast Rute“, hedder paa Engelsk *line*, paa Tysk *Linie*. Hvorfor kan det ikke hedde Linie paa Dansk? Tyskerne siger „Linienschiffahrt“, Englænderne „liner-traffic“. Hvorfor kan vi ikke sige Liniefart?

Til en Redegørelse for Rutefartens Udviklingshistorie bringer Bogen kun svage Tilløb. Forfatteren gør opmærksom paa, at Rutefart er ældre end Dampskibet og omtaler „Børtfarterne“ i det 17. Aarh. I Virkeligheden kendes der regelmæssig Skibsfart mellem forud bestemte Havne og med nogenlunde fastlagte Afgangs- og Ankomsttider, altsaa Rutefart, fra langt ældre Perioder. De saakaldte „Skibsfartskaravaner“, som Venezia og Genova og andre italienske Havne-stæder i 12. Aarh. udsendte til forskellige Egne af Middelhavet, repræsenterer et Slags Rutefart (jvf. Adolf Schaube: *Handelsgeschichte der Romanischen Völker des Mittelmeergebiets bis zum Ende der Kreuzzüge*. München 1906). 1000 Aar tidligere var det romerske Kejserriges Provinser forbundne ved regelmæssigt befarede Ruter mellem Middelhavets Havne (jvf. E. Speck: *Handelsgeschichte des Altertums*, Bd. III, 2, S. 1130—1133). Ogsaa i det indiske Ocean har der meget tidligt eksisteret regelmæssigt trafikerede Færdelslinjer, navnlig mellem ægyptiske Havne ved det røde Hav og Forindien. Regelmæssig Skibsfart mellem forud bestemte Havne med nogenlunde faste Afgangs- og Ankomsttider er altsaa en meget gammel Foreteelse. Den behøver forøvrigt ikke altid at være knyttet til saa høje Kulturtrin som dem, der repræsenteres af Middelalderens Venezia eller Oldtidens Rom. Regelmæssig Fart mellem forud bestemte Havne kendes nemlig ogsaa fra Naturfolk, f. Eks. fra de melanesiske Motuer paa Sydkysten af britisk Ny Guinea (jvf. C. G. Seligmann: *The Melanesians of British New Guinea*. Cambridge 1910. S. 96 o. f. .

Samfærdselen har fra meget gammel Tid, maaske paa alle Kulturtrin, haft en Tendens til at lægge sig fast i bestemte Baner og antage Karakteren af en tidfæstet Gentagelse. Dette gælder forøvrigt ikke alene Samfærdselen til Søs, men i ligesaa høj Grad Samfærdselen til Lands. Den regelmæssige, rytmiske Trafik mellem bestemte Punkter bunder dybt i geografiske Forhold og i Erhvervslivets Natur. Det er ikke blot vor moderne Industriekultur, der kræver Rutefart. Ogsaa langt ældre og mindre udviklede Erhvervskulturer har haft Brug

for regelmæssigt trafikerede Land- og Søveje. Dette Forhold burde interessere en Forfatter, der skriver om moderne Rutefart; Rutefarten har, udviklingshistorisk set, dybe Rødder.

Ganske vist vil Forfatteren hævde, at den moderne Rutefarts egentlige Væsen ligger i dens indre, økonomiske Struktur, medens Fartens Regelmæssighed kun er dens ydre Form. Altsaa vil han formentlig finde en Væsenforskel mellem den moderne Rutefart og dens Prototyper. Heroverfor maa det dog hævdes, at Regelmæssigheden er en Nødvendighed for Rutefartens Funktion og en uundgaelig Forudsætning for den moderne Rutefarts økonomiske Struktur.

Ogsaa Trampfarten eller den frie, uregelbundne Skibsfart har meget gamle Prototyper. Dog føler jeg mig ikke overtydet om, at Kurt Giese (Das See-fracht-Tarifwesen) har Ret i, at Trampfartens Mangel paa Regelmæssighed i og for sig skulde være at opfatte som et Tegn paa Primitivitet. Det kan med god Grund hævdes, at Trampfarten i sin moderne Form er muliggjort ved det moderne Efterretningsvæsen. Naar Trampen kan søge Chancen i Øst og Vest, Nord og Syd, som Havets Vagabond, saa beror dette paa, at dens Reder kan skaffe sig hurtig og sikker Underretning om, hvor der er Ladning at faa. I ældre Perioder, før det verdensomspændende Post- og Telegrafvæsen eksisterede, var Trampens Aktionsradius meget mindre.

Trampen bliver temmelig haardt medtaget i Christoffersens Bog. Det forekommer mig en Smule uretfærdigt, naar han opfatter Trampens Ubiquitet som et inferior Træk, idet han erklærer, at den, der kan alt, kan intet. Trampens Ubiquitet er jo en Nødvendighed for den. Var den tilpasset til en bestemt Trade, saa var den ikke længere Tramp. Selv om den stærke Tilbagegang i Trampfartens Andel i Verdenstonnagen i de senere Aar viser Rutefarten som den for Tiden overlegne Form for Søfartserhvervet, vil der vel stadig vedblive at være Brug for Trampen til Transport af Bulkvarer som Korn og Kul, maaske ogsaa som en samfundsmæssig set nyttig Modvægt mod den store økonomiske Magt, som den i Konferencer og Karteller koncentrerede Rutefart repræsenterer.

— De Indvendinger, der her er rettede mod Christoffersens Bog, angaar mere dens altfor svage Udenværker end dens Kerne. Den Opgave, Forfatteren har stillet sig, er hverken erhvervsgeografisk, samfærdselsgeografisk eller historisk. Det centrale i hans Undersøgelse er Paavisningen af Ratedannelsen i Rutefarten efter Systemet „what the traffic will bear“ samt dette Princip's Nødvendighed og Berettigelse i Kraft af Rutens Økonomi. Dog har han søgt at give sin Undersøgelse en erhvervsgeografisk, samfærdselsgeografisk og histo-

risk Baggrund. Og utvivlsomt kræver en Undersøgelse af Rutefarten en saadan Baggrund. Et saa stort og mangesidigt Problem som den mellemfolkelige Rutebart kan ikke løses ud fra en ensidig Betragtning; det maa angribes fra flere Sider.

Naar Bogen fortjener at læses af Geografer, beror det dog ikke paa dens svage erhvervsgeografiske og samfærdselsgeografiske Antydninger, men paa det Indblik, den skænker i den moderne Rutebarts indre Væsen. Rutebarten er en dominerende Faktor i Erhvervslivet; og ikke alene Nationaløkonomeerne, ogsaa Erhvervsgeograferne maa være raknemme for en førstehaands Undersøgelse, der tjener til at klarlægge en saa vigtig økonomisk Faktors indre Struktur. De internationale Koncentrationer i Ruteskibsfarten har tillige en meget stor geopolitisk Interesse. Erhvervslivet er løbet forud for den politiske Udvikling, ganske særlig paa Søfartens Omraade. Og Tendensen maa gaa i Retning af internationale Sammenslutninger ogsaa paa andre Erhvervsomraader, bl. a. fordi de andre Erhverv ellers i altfor generende Grad vil komme under Rutebarts Formynderskab. Overfor denne økonomiske Bevægelse i Retning af international Samvirken maa Staterne reagere for ikke at komme i fuldstændig Afhængighed af økonomiske Organisationer. Enten maa Staterne selv fremme det internationale Samarbejde paa politisk Omraade, eller de maa skaffe sig direkte Indflydelse paa de økonomiske Organisationer. Det er det sidste, der — til liden Baade for Verdensøkonomien — finder Sted ved U. S. A.s og en lang Række andre Staters Subventionspolitik, som Forfatteren gør Rede for i sit afsluttende Kapitel „Imperialismen“. Subventionerne bidrager til at frembringe en uhyre Tonnageoverflod, der vel sagtens maa udmunde i en Ratekrig af store Dimensioner, særlig i den nordatlantiske Trafik. Det er vel ogsaa muligt, at Overgangen til Subventionssystemet i næsten alle Verdens Lande vil omdanne Skibsfartens Organisation og Væsen fra Grunden af, saa at Rutebarts økonomiske Struktur om 20 Aar vil være en ganske anden end nu.

Gudmund Hatt.
