

Anmeldelser.

Georg Greim: Bemerkungen zur Darstellung der Bevölkerungsverteilung. Særtryk af Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft zu Hannover für das Jahr 1930. 8°. 24 Sider.

Forfatteren har allerede tidligere, særlig i sin Anthropogeographie des Grossherzogtums Hessen (1912) beskæftiget sig med en kritisk Vurdering af forskellige Metoder til kartografisk Fremstilling af Befolkningens Fordeling. I det foreliggende Arbejde uddyber han visse herhen hørende Problemer. Den absolutte Fremstilling af Befolkningens Fordeling, f. Eks. ved den saakaldte Prikmetode, finder han lidet lønnende. Saadanne Kort kan aldrig erstatte Folketællings-Tabellerne, og de giver ikke synderligt ud over disse; af Befolkningstætheden giver de ingen umiddelbar Fremstilling. Men netop Befolkningstætheden er af den største Interesse for Geograferne. Den kartografiske Fremstilling af Befolkningstætheden er derfor en vigtig geografisk Opgave. Ved Brugen af et Befolkningstæthedskort bør man imidlertid være opmærksom paa, at Kurverne paa et saadant Kort ingenlunde er analoge til Kurver, der fremstiller fysiske Forhold, saasom Isobather, Isohypser, Isobarer, Isotermer o. s. v. Medens disse er førte gennem Punkter med samme Dybde eller Højde, samme Middellufttryk, Middeltemperatur o. s. v., er Kurverne paa et Befolkningstæthedskort *ikke* ført gennem Punkter med samme Befolkningstæthed, men afgrænser derimod Flader med forskellige Tæthedstrin fra hinanden. Ved Udarbejdelsen af et Befolkningstæthedskort bør man ikke tilstræbe Overensstemmelse med Naturforhold, f. Eks. ved at udskille Skovomraader fra Sogdenes Arealer; en saadan Fremgangsmaade gør det umuligt at sammenligne forskellige Befolkningstæthedskort med hinanden. Man bør benytte de mindste administrative Enheders Arealer og Folkemængder til Udregning af Tæthederne. Samtidig er Forfatteren dog klar over, at en Ændring i administrative Grænser vil kunne medføre kendelige Ændringer i de saaledes udregnede Tætheder.

Det forekommer Anmelderen, at det burde være muligt at kombi-

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-