

nogen Chance for Genskabelsen af frie Forhold indenfor den internationale Handel i Fremtiden, finder Forfatteren, at Indførelsen af et Statsmonopol paa Importen vilde medføre store Fordele. Men da Indførelsen af et saadant Monopol af politiske Grunde ikke synes praktisk gennemførlig, foreslaas subsidiært to andre Fremgangsmaader: 1) at man tilstræber flere af Statsdriftens Fordele ved at erstatte Bevillingssystemet med Fællesindkøb; og 2) at man ændrer Reglerne for Tildeling af Importbevillinger saaledes, at der bliver mere Plads for Konkurrence. I Pjecens sidste Afsnit »Fra Liberalisme til Korporationsaand« skitseres en saare vigtig Side af Nutidens økonomiske Udvikling, der har medført en stadig Indskrænkning af den enkelte private næringsdrivendes Dispositionsfrihed, ikke blot som Følge af voksende Statsindgreb, men tillige som Følge af Væksten i de private Erhvervsorganisationers Omfang og Magt.

Jørgen Gelling.

P. P. Sveistrup: Trafikmidlernes Driftsøkonomi. Nyt Nordisk Forlag, Arnold Busck. København 1945. 268 Sider. Kr. 12,75.

Københavns Universitets Lærer i Driftsøkonomi, Kontorchef P. P. Sveistrup har med denne Bog tilføjet det fjerde Led i sin Række af driftsøkonomiske Lærebøger og med dette sidste Værk tillige givet en Afløser for den af L. V. Birck i 1931 udgivne Trafikøkonomi, der paa flere Punkter allerede nu maa anses for delvis forældet.

Den foreliggende Bog indeholder i det væsentlige en Fremstilling af Søfartens, Jernbanernes, Bilernes, Vejenes og Postvæsenets Historie og Driftsøkonomi, men i Forordet bebudes et andet Bind, som foruden at supplere det foreliggende første Bind med en Gennemgang af Lufttrafik og Sporvejsvæsen vil blive udarbejdet ud fra det Synspunkt ikke at betragte de forskellige Trafikgrene som smaa isolerede Enheder, men tværtimod som dels samarbejdende, dels konkurrerende Midler til Tilfredsstillelse af et samlet Trafikbehov. Dette sidste Synspunkt, der omend i mere partiel Form blev anlagt af Forfatteren i 1936 i den i Nordisk Tidsskrift for Teknisk Økonomi sammen med Ekspeditionssekretær Tork publicerede Afhandling om Baner og Biler, maa anses for værdifuldt ikke blot fra et driftsøkonomisk, men ogsaa og vel navnlig ud fra et mere vidt samfundsøkonomisk Synspunkt, og det vil derfor være naturligt at afvente dette andet Bind for da at kunne give en samlet Vurdering.

En kritisk Bemærkning skal dog af Anmelderen fremsættes til bare et enkelt Punkt i det foreliggende Bind, pag. 134, i Afsnittet om Jernbaners Tariferingspolitik. Forfatteren er her inde paa det for Baner vigtige Prisdifferentieringsproblem og nævner som et særligt Eksempel Muligheden for at tage forskellige Priser for Vognladningsgods efter Godsets Art. Som Forfatteren — og sikkert rigtigt — nævner, kan Efterspørgslen her opløses i enkelte uafhængige Grupper, fordi Mulighederne for at lade foretage Forsendelser med urigtigt angivet Indhold er meget smaa. Der eksisterer derfor for hver Godsart en separat Efterspørgselskurve og dertil svarende Grænseindtægtskurve, hvilket illustreres for et Eksempel med to Varer i Bogens Fig. 4 og 5. Forf. indtegner imidlertid ogsaa paa disse to Figurer separate Grænseomkostningskurver og løser derved Tariferingsproblemet

nogen Chance for Genskabelsen af frie Forhold indenfor den internationale Handel i Fremtiden, finder Forfatteren, at Indførelsen af et Statsmonopol paa Importen vilde medføre store Fordele. Men da Indførelsen af et saadant Monopol af politiske Grunde ikke synes praktisk gennemførlig, foreslaas subsidiært to andre Fremgangsmaader: 1) at man tilstræber flere af Statsdriftens Fordele ved at erstatte Bevillingssystemet med Fællesindkøb; og 2) at man ændrer Reglerne for Tildeling af Importbevillinger saaledes, at der bliver mere Plads for Konkurrence. I Pjecens sidste Afsnit »Fra Liberalisme til Korporationsaand« skitseres en saare vigtig Side af Nutidens økonomiske Udvikling, der har medført en stadig Indskrænkning af den enkelte private næringsdrivendes Dispositionsfrihed, ikke blot som Følge af voksende Statsindgreb, men tillige som Følge af Væksten i de private Erhvervsorganisationers Omfang og Magt.

Jørgen Gelling.

P. P. Sveistrup: Trafikmidlernes Driftsøkonomi. Nyt Nordisk Forlag, Arnold Busck. København 1945. 268 Sider. Kr. 12,75.

Københavns Universitets Lærer i Driftsøkonomi, Kontorchef P. P. Sveistrup har med denne Bog tilføjet det fjerde Led i sin Række af driftsøkonomiske Lærebøger og med dette sidste Værk tillige givet en Afløser for den af L. V. Birck i 1931 udgivne Trafikøkonomi, der paa flere Punkter allerede nu maa anses for delvis forældet.

Den foreliggende Bog indeholder i det væsentlige en Fremstilling af Søfartens, Jernbanernes, Bilernes, Vejenes og Postvæsenets Historie og Driftsøkonomi, men i Forordet bebudes et andet Bind, som foruden at supplere det foreliggende første Bind med en Gennemgang af Lufttrafik og Sporvejsvæsen vil blive udarbejdet ud fra det Synspunkt ikke at betragte de forskellige Trafikgrene som smaa isolerede Enheder, men tværtimod som dels samarbejdende, dels konkurrerende Midler til Tilfredsstillelse af et samlet Trafikbehov. Dette sidste Synspunkt, der omend i mere partiel Form blev anlagt af Forfatteren i 1936 i den i Nordisk Tidsskrift for Teknisk Økonomi sammen med Ekspeditionssekretær Tork publicerede Afhandling om Baner og Biler, maa anses for værdifuldt ikke blot fra et driftsøkonomisk, men ogsaa og vel navnlig ud fra et mere vidt samfundsøkonomisk Synspunkt, og det vil derfor være naturligt at afvente dette andet Bind for da at kunne give en samlet Vurdering.

En kritisk Bemærkning skal dog af Anmelderen fremsættes til bare et enkelt Punkt i det foreliggende Bind, pag. 134, i Afsnittet om Jernbaners Tariferingspolitik. Forfatteren er her inde paa det for Baner vigtige Prisdifferentieringsproblem og nævner som et særligt Eksempel Muligheden for at tage forskellige Priser for Vognladningsgods efter Godsets Art. Som Forfatteren — og sikkert rigtigt — nævner, kan Efterspørgslen her opløses i enkelte uafhængige Grupper, fordi Mulighederne for at lade foretage Forsendelser med urigtigt angivet Indhold er meget smaa. Der eksisterer derfor for hver Godsart en separat Efterspørgselskurve og dertil svarende Grænseindtægtskurve, hvilket illustreres for et Eksempel med to Varer i Bogens Fig. 4 og 5. Forf. indtegner imidlertid ogsaa paa disse to Figurer separate Grænseomkostningskurver og løser derved Tariferingsproblemet

separat for hver Art Vognladningsgods for sig. Men dette er dog næppe den helt korrekte Løsning af dette Spørgsmaal, thi der maa være en Sammenhæng mellem Banens Omkostninger ved Forsendelse af forskellige Godsarter. Der kan derfor ikke eksistere en separat Omkostningskurve for hver Forsendelsesart. Tilfældets principielt rigtige Løsning maa forfølge en af to forskellige Linier efter de faktiske Betingelser, der maatte raade under konkrete Omstændigheder. Den første Mulighed er den simpleste, men dog mindre enkel end den af Forf. angivne næppe holdbare Løsning og foreligger i det Tilfælde, hvor Banens Ydelse af Banevogn teknisk og omkostningsmæssigt kan betragtes som én og samme »Vare« ligegyldigt hvilket Gods, som ønskes befordret. Da vil der gælde en Grænseomkostningskurve for denne »Vare«, som maa bringes til Skæring med en Grænseindtægtskurve dannet ved vandret Summation af de separate Grænseindtægtskurver, hvorved bestemmes det gunstigste Udbud af Banevogne. De for forskelligt Vognladningsgods — under Forudsætning af forskellige Priselasticiteter — forskellige gunstigste Priser bliver herefter de Priser, hvortil svarer separate Grænseindtægter, der stemmer overens med Grænseomkostningen ved det gunstigste samlede Udbud af Vogne. En anden mere indviklet Løsning bliver nødvendig, hvis Banens Ydelse af Banevogn teknisk og omkostningsmæssigt ikke kan betragtes som én og samme »Vare« uafhængig af Arten af det befordrede Gods. I dette Tilfælde bliver Banens Omkostninger en Funktion »paa samme Tid« af Banevogne til den ene Anvendelse og Banevogne til den anden Anvendelse. I saa Tilfælde maa Prisdifferentieringsproblemet løses under Anvendelse af Teorien om forenet Produktion.

Børge Barfod.

A. Smith-Isaksen: Industriregnskabet og Generalkontoplanen. J. W. Cappelen's Forlag, Oslo, 1945. 194 Sider.

I Efteraaret 1941 udgav Norsk Standardiserings-Forbundet en »Kontoramme med eksempler paa kontonummerering, kontogruppering og kontoplan« (NS 573). En udvidet Komité har senere arbejdet med Sagen, og i Oktober 1944 udkom »Indstilling fra Standardiserings-Forbundets Selvkostberegningsskomité angående Generalkontoplan for industrielle og lignende Virksomheter med forslag til Norsk Standard« (NS 439).

Hovedformaalet med det her foreliggende Arbejde af A. Smith-Isaksen, der som Repræsentant for Bedriftsøkonomisk Forening har været Medlem af den i 1942 nedsatte Komité, er at give en praktisk betonet Vejledning for Industrivirksomhedens Regnskabsafklæggelse efter Generalkontoplanen. For at faa fuldstændigt Udbytte af Bogen maa den læses i Forbindelse med ovennævnte Forslag til Generalkontoplan. Iøvrigt henvises ofte til Forslag til Norsk Standard 437: »Terminologi for industriell og lignende kostnadsregning m. v.« samt til Forslag til Norsk Standard 438: »Selvkostberegninger og deres krav til det øvrige regnskabsvesen i industrielle og lignende bedrifter.«

I Indledningen gives en kortere Redegørelse for Bogføring og Regnskabsvesen i Almindelighed, og efter en Gennemgang af Generalkontoplanen og en Omtale af Værdi- og Periodeafgrænsningsproblemerne gaar Forfatteren