

derfor ikke i betænkning at anbefale bogen som fast bestanddel på enhver boghylde, hvor dansk banklitteratur bør være repræsenteret. For bankerne, for bankorganisationerne og for banktilsynet bør bogen fremover medvirke til at skabe klarhed over mange problemer, hvis løsning hidtil har fortonet sig i det dunkle, og herved betyde en væsentlig lettelse i det daglige arbejde.

Det er med vemod, man tænker på, at denne bog er den sidste, som Hartvig Jacobsen nåede at fuldføre, inden sin alt for tidlige død.

Kristian Møller.

P.S. Anmelderen har ved gennemlæsningen fundet en del trykfejl; således er Nationalbankens Oktroj dateret til 1918 i stedet for 1818, Landmandsbankens tab opgivet i en fodnote i tusinder i stedet for i millioner, Axel Nielsens bankpolitik mangler i litteraturoversigten, m. fl., der jo kan rettes i næste oplag.

Axel H. Pedersen: Entreprise. Bygge- og anlægsarbejder. Gyldendal. Kbh. 1952. 179 sider. Kr. 22,00.

Med denne bog har Axel H. Pedersen føjet et værdifuldt supplement til sit allerede omfattende forfatterskab. Helt nyt er værket ganske vist ikke. Emnet har været behandlet flere gange før, først i forskellige tidsskriftartikler, senere i bogen »Byggeriets retlige og økonomiske Organisation«. Da denne bog kom i 2. udgave sidste år, var kapitlerne om entrepris-kontrakter og om transporter imidlertid gledet ud, og tanken hermed var tydeligvis den, at forfatteren nu havde så meget at sige om disse spørgsmål, at det kunne bære en selvstændig bog. Denne opdeling er sikkert velbetænkt. Emnet er jo vidtspændende, og entrepriseretten egner sig i og for sig godt til at fremstilles isoleret. Helt naturligt havde det virket, om også licitationsproblemet havde været taget op til udførlig behandling. Formentlig har forfatteren også haft visse planer herom, men af praktiske grunde har han måttet lade det ligge til bedre lejlighed. Hvis det kommer med i en senere udgave, har vi en nogenlunde udtømmende fremstilling af dansk entrepriseret.

Bogen ligner i sin opbygning og udformning Axel H. Pedersens tidligere produktion, og dette er allerede i sig selv en kompliment. Hans sprog er klart og let, undertiden antager stilen en »frisk« tone, der virker velgørende, ikke mindst fordi man er så uvant med den slags friheder i den økonomiske og juridiske litteratur. Bogen er fortrinsvis beskrivende. Hovedformålet er at fremstille kendsgerninger, gældende ret, som man kalder det. Det er for så vidt en fuldt tilstrækkelig motivering for at skrive en bog, i hvert fald når det sker på et område, som er nogenlunde ubehandlet. Men forfatteren indskrænker sig ikke til det deskriptive. Han er udpræget kritisk indstillet, reformivrig, fuld af initiativ, sprudlende af forslag til forbedringer. Han vil ikke blot lære fra sig, han vil også skabe noget nyt, han vil nå et skridt videre end forgængerne. Derfor hegler han ubarmhjer-

derfor ikke i betænkning at anbefale bogen som fast bestanddel på enhver boghylde, hvor dansk banklitteratur bør være repræsenteret. For bankerne, for bankorganisationerne og for banktilsynet bør bogen fremover medvirke til at skabe klarhed over mange problemer, hvis løsning hidtil har fortonet sig i det dunkle, og herved betyde en væsentlig lettelse i det daglige arbejde.

Det er med vemod, man tænker på, at denne bog er den sidste, som Hartvig Jacobsen nåede at fuldføre, inden sin alt for tidlige død.

Kristian Møller.

P.S. Anmelderen har ved gennemlæsningen fundet en del trykfejl; således er Nationalbankens Oktroj dateret til 1918 i stedet for 1818, Landmandsbankens tab opgivet i en fodnote i tusinder i stedet for i millioner, Axel Nielsens bankpolitik mangler i litteraturoversigten, m. fl., der jo kan rettes i næste oplag.

Axel H. Pedersen: Entreprise. Bygge- og anlægsarbejder. Gyldendal. Kbh. 1952. 179 sider. Kr. 22,00.

Med denne bog har Axel H. Pedersen føjet et værdifuldt supplement til sit allerede omfattende forfatterskab. Helt nyt er værket ganske vist ikke. Emnet har været behandlet flere gange før, først i forskellige tidsskriftartikler, senere i bogen »Byggeriets retlige og økonomiske Organisation«. Da denne bog kom i 2. udgave sidste år, var kapitlerne om entrepris-kontrakter og om transporter imidlertid gledet ud, og tanken hermed var tydeligvis den, at forfatteren nu havde så meget at sige om disse spørgsmål, at det kunne bære en selvstændig bog. Denne opdeling er sikkert velbetænkt. Emnet er jo vidtspændende, og entrepriseretten egner sig i og for sig godt til at fremstilles isoleret. Helt naturligt havde det virket, om også licitationsproblemet havde været taget op til udførlig behandling. Formentlig har forfatteren også haft visse planer herom, men af praktiske grunde har han måttet lade det ligge til bedre lejlighed. Hvis det kommer med i en senere udgave, har vi en nogenlunde udtømmende fremstilling af dansk entrepriseret.

Bogen ligner i sin opbygning og udformning Axel H. Pedersens tidligere produktion, og dette er allerede i sig selv en kompliment. Hans sprog er klart og let, undertiden antager stilen en »frisk« tone, der virker velgørende, ikke mindst fordi man er så uvant med den slags friheder i den økonomiske og juridiske litteratur. Bogen er fortrinsvis beskrivende. Hovedformålet er at fremstille kendsgerninger, gældende ret, som man kalder det. Det er for så vidt en fuldt tilstrækkelig motivering for at skrive en bog, i hvert fald når det sker på et område, som er nogenlunde ubehandlet. Men forfatteren indskrænker sig ikke til det deskriptive. Han er udpræget kritisk indstillet, reformivrig, fuld af initiativ, sprudlende af forslag til forbedringer. Han vil ikke blot lære fra sig, han vil også skabe noget nyt, han vil nå et skridt videre end forgængerne. Derfor hegler han ubarmhjer-

tigt ned på alt, hvad der kun består med overleveringens ret. Han har intet ønske om at værne om traditionerne for deres egen skyld. Rationel i sin tankegang, praktisk i sin indstilling og taktisk i sin metode angriber han overalt, hvor han øjner svagheder og mangler ved den bestående ordning.

Bogen falder i to hovedafsnit. Det første omhandler entreprisekontrakten, det andet entreprenørtransporten. Ifølge sagens natur må det første i høj grad blive en gennemgang af de faktisk anvendte kontrakter i forbindelse med standardreglerne i »Almindelige Betingelser for Arbejder og Leverancer«, på hvis sidste udformning forfatteren har øvet en ikke uvæsentlig indflydelse. I andet afsnit er han i videre omfang henvist til behandling af domspraksis, og fremstillingen får derved et mere »juridisk« præg.

Meget praktisk indleder han med et optryk af »Almindelige Betingelser« samt en redegørelse for deres tilblivelse. Derefter tager han begrebet entrepris op til behandling (s. 31 ff). Han benytter lejligheden til endnu engang at gøre op med begrebet værksleje, et udtryk, som han ikke kan forsone sig med, og som han helst så udslettet af den danske ordbog. Hvad der især irriterer ham er, at man i den sædvanlige retsvidenskabelige systematik siden Ørstedes dage har sidestillet byggeri og anlægsarbejder med forsåling af støvler og afskrivning fra et maskinskrivningsbureau, skønt disse to kontraktformer, målt efter de økonomiske værdier, de repræsenterer, forholder sig til hinanden »som en bajersk pølse til et luftskib«. Kritiken skyder måske nok lidt over målet. Det forekommer ikke indlysende, at den økonomiske værdi af kontrakterne skulle spille så stor en rolle. Købeloven omhandler såvel køb af en chokoladefrø som af en skibsladning hvede, tinglysningsloven behandler et skøde på »Vesterport« med samme alvor som en grænseregulering mellem to naboer, og retsplejeloven varetager med samme strengthed retssikkerhedens interesser i de mindste retssager som i de største.

Det er naturligvis rigtigt, at entreprisekontrakter om bygge- og anlægsarbejder med fordel lader sig behandle selvstændigt. Men det udelukker jo ikke, at kontrakterne herom kan frembyde visse lighedspunkter med andre kontrakter, hvis genstand er en arbejdspræstation, hvor lille og ussel den end er. Der går dog ikke noget skår i entreprisekontrakternes værdighed af den grund.

I det følgende skal fremdrages enkelte punkter i bogen, der kan gøres til genstand for diskussion. Af gode grunde er der ikke så meget at være uenig med forfatteren om i første hovedafsnit. En enkelt bemærkning kan gøres til afsnittet om risikoens overgang (s. 86—90). I Alm. Betingelser behandles dette spørgsmål i § 13 under den ukorrekte overskrift »Ansvar under arbejdet«. Forfatteren påpeger rigtigt, at det kun er paragraffens 1. stk., der handler om risikoovergang, medens resten af bestemmelsen regulerer erstatningsansvaret. Om risikoovergangen bestemmer § 13, at afleveringen er den skelsættende begivenhed. Hvad der forstås ved aflevering fastsættes nærmere i § 19, hvorefter afleveringsforretningens afholdelse efter behørig tilvarsling normalt er det afgørende. Hermed er der gjort ende på en gammel diskussion om, hvilket kriterium der burde være det væsentlige. Tilbage står dog endnu en vis uenighed om, hvorvidt der bør gøres begrænsninger i entreprenørens risiko, f. ex. med hensyn til

naturkatastrofer og lignende force majeure-prægede begivenheder. Forfatteren røber nogen sympati for en sådan begrænsning og peger på entreprenørens adgang til at tage forbehold over for særlige risici. I debatten herom kommer forfatteren i kampens hede for skade at blande ansvars- og risikospørgsmålet sammen (s. 89 midt), uden at hans mening dog går tabt for den opmærksomme læser.

Ved gennemgangen af entreprenørens misligholdelse kommer forfatteren også ind på afhjælpning af mangler (s. 108). Der består vistnok i entrepriseretten en betydelig videregående adgang til at kræve afhjælpning end efter købeloven. Det havde været interessant at få en mere udførlig belysning af dette spørgsmål. Hvornår kan bygherren kræve afhjælpning, og hvornår må han lade sig nøje med afslag i entreprisesummen? Hvad er kriterierne for hans ret? Axel H. Pedersen har ikke taget dette problem op i større sammenhæng, men har indskrænket sig til kasuistisk at referere nogle situationer. Her er vistnok et punkt, som ved en eventuel revision med fordel lader sig kulegrave.

I afsnittet om dagbøder (s. 109) kunne det have været nævnt, at adgangen til nedsættelse eller afvisning af kravet herom har hjemmel i aftalelovens § 36, der er fælles for al konventionalbod.

Særlig interesse frembyder kapitlet om *Entreprenørtransporter* (s. 126—79). Emnet er tidligere behandlet af forfatteren i bogen om »Byggeriets retlige og økonomiske Organisation«, men fremtræder her i omarbejdet og udvidet skikkelse.

Forfatteren peger med rette på to ejendommeligheder ved entreprenørtransporterne, nemlig for det første, at den borttransporterede fordring først kommer til eksistens, efterhånden som arbejdet udføres, og for det andet, at andre entreprenørers arbejdspræstationer kan få indflydelse på transportens fyldestgørelse. Det er rigtigt, at disse to faktorer giver entreprenørtransporten en særstilling i forhold til visse andre transport, f. ex. diskonterede afbetalingskontrakter, men det er et spørgsmål, om dette særpræg kan medføre andre retsvirkninger end dem, der gælder for transport i almindelighed. At fordringen ikke er kommet til eksistens ved transportens udstedelse, er i hvert fald ikke noget ukendt fænomen i andre forhold. Man tænke f. ex. på gagetransporter. Det må i det hele erindres, at læren om transport er reguleret ved en helt moderne lovgivning, nemlig gældsloven af 1938. Dette i mange henseender fremragende lovarbejde har givet så rummelige bestemmelser, at det er vanskeligt at finde tilfælde, hvor de ikke løser problemerne på tilfredsstillende måde for alle parter. En enkelt undtagelse vil blive påpeget nedenfor. Forfatterens fremhævelse af entreprenørtransporternes særstilling må vistnok opfattes som et udslag af hans almindelige ønske om at klassificere entrepriseforholdet som et retsforhold *sui generis*.

Denne tendens viser sig allerede i terminologien. Retsforholdets parter kaldes transportgiver og transporthaver. I almindelig juridisk sprogbrug hedder de overdrager og erhverver, og disse udtryk bruges også af gældsloven. Der er næppe noget vundet ved at forlade disse indarbejdede betegnelser, der også har nordisk klang.

Forfatteren sonderer (s. 131) mellem transport til betaling og transport til sikkerhed. Den første karakteriseres ved at omfatte en fordring, der allerede er skabt gennem leveret arbejde eller materialer, medens sikkerheds-transporten normalt udstedes på et tidspunkt, hvor fordringen endnu ikke er opstået. Dette kriterium for en sondering er næppe heldigt valgt. Den afgørende forskel mellem de to transportformer består i, at betalingstransporten tjener til *fyldestgørelse* af et mellemværende, medens sikkerheds-transporten er en *pantstætningstransaktion*. Denne forskel forklarer den forskel i retsvirkninger, der bestod efter ældre ret — en forskel, som endnu er opretholdt for omsætningsgældsbrevenes vedkommende. Derimod kan den af forfatteren fremdragne forskel — så illustrerende den end kan virke — ikke motivere nogen forskel i retsregler.

Et interessant problem behandles i afsnittet om sammenstød mellem byggeriet »vedkommende« og »uvedkommende« transport. Det er et gammelt stridsspørgsmål, om entreprenøren er berettiget til at udstede transport til kreditorer, hvis fordringer ikke vedrører byggeføretaget, og om bygherren behøver at notere sådanne. Hvis entreprisen ikke slår til, kan man diskutere, om sådanne »uvedkommende« transport må vige til fordel for dem, der hidrører fra entreprisen. Gældsloven tager ikke udtrykkelig stilling til spørgsmålet, og heri kan formentlig kun ligge, at alle transport må sidestilles, når ikke andet er aftalt. Det har imidlertid længe været anerkendt, at det ved aftale kan bestemmes, at en entreprenør ikke må udstede »uvedkommende« transport. I Almindelige Betingelser for Arbejder og Leverancer er der nu ved § 23 indført et generelt forbud herimod, og i tilfælde, hvor Almindelige Betingelser gøres til et led i entreprisekontrakten, er der hermed skabt et kontraktgrundlag for regelens håndhævelse. Det må være givet, at overtrædelse af en sådan vedtagelse medfører ansvar, ikke blot for bygherren, men også for den bank eller sagfører, der honorerer transporten. Det store spørgsmål er imidlertid, om en sådan aftale også er bindende for den pågældende erhverver af transporten, særlig hvis han har fået sin transport noteret før de byggeriet vedkommende transport. Axel H. Pedersen hævder, at aftalen er bindende selv over for en ældre erhverver i god tro, og han støtter dette på gældslovens § 27, hvorefter erhververen ikke får bedre ret end overdrageren. Nu er denne regel jo ikke ny i dansk ret. Det er kun en legalisering af en gammel grund-sætning. Den siger i og for sig ikke andet end det selvfølgelig, at simple fordringer ikke er negotiable, og heraf følger kun, at den godtroende erhverver ikke kan ekstingvere indsigelser, som skyldneren kunne have gjort gældende over for den oprindelige kreditor, f. eks. indsigelser angående fordringens stiftelse eller indhold. Men herom drejer sagen sig jo ikke. Det er et andet problem, forfatteren behandler, nemlig om kreditor i forhold til skyldneren er berettiget til at overdrage sin fordring. Almindelige Betingelser er først og fremmest en regulering af retsforholdet mellem bygherren og entreprenøren, d. v. s. mellem skyldneren og fordringshaveren (transportgiveren). Forbudet mod transport til uvedkommende formål er givet af hensyn til bygherren, og det er derfor klart, at han kan dispensere fra det. Dette gør han i praksis ved at notere transporten. Der står ikke i § 23 noget

om, at bygherren ikke selv må give transport til byggeriet uvedkommende kreditorer. Ej heller står der noget om, at bygherren ikke må godkende en entreprenørs transport til andre kreditorer.

Overhovedet må det ved problemets løsning have for øje, at § 23 i Almindelige Betingelser ikke er nogen lovbestemmelse, der ændrer gældsloven, men en kontraktbestemmelse, hvis rækkevidde indskrænker sig til forholdet mellem kontraktens parter, d. v. s. bygherren og entreprenøren. Resultatet bliver herefter formentlig, at en transport til en uvedkommende kreditor, udstedt med bygherrens samtykke og noteret af denne, må gå forud for senere »vedkommende« transport.

I afsnittet om »Ligerangsprincippet« (s. 154—62) behandles spørgsmålet om transporterens stilling i tilfælde, hvor der ikke kan blive fuld dækning til alle, f. ex. fordi der sker afkorting i entreprisen på grund af mangler ved arbejdet eller af andre årsager. Den almindelige regel i dansk ret går her ud på, at transporterne må honoreres i den rækkefølge, hvori de er anmeldt for bygherren (tidsprioritetsprincippet). Axel H. Pedersen argumenterer imidlertid for den regel, at transporterne bør stilles lige, således at de alle reduceres forholdsmæssigt. En sådan regel kan naturligvis gennemføres ved aftale mellem bygherren og entreprenørerne, og den er i så fald bindende for alle, der har tiltrådt den. Er ingen aftale truffet, er sagen vanskeligere. Nogle domme fra 30'erne har antaget ligerangsprincippet, men det er ikke sikkert, at disse domme har bevaret deres gyldighed efter gældslovens ikrafttræden. Den komite, der forberedte loven, havde også entreprenørtransporterne for øje — omend den næppe har tænkt på dette specielle problem — (se Ussing og Dybdahls kommenterede udgave af loven, s. 81). Det havde været naturligt at foreslå en særregel, hvis en sådan havde været anset påkrævet. Dette har man imidlertid ikke gjort. Hvad enten dette nu skyldes nøje overvejelse eller uopmærksomhed på problemet, må almindelig lovfortolkning vistnok føre til den antagelse, at den ældre domspraksis må forlades. Bordet binder. En regel, der afviger radikalt fra den nye lov, kan kun gennemføres ved en lovændring. Axel H. Pedersen, der meget gerne ser ligerangsprincippet gennemført som almindelig deklatorisk regel i alle entrepriserelationer, udtaler forsigtigt, at det må erkendes at være tvivlsomt, om den ældre domspraksis stadig er udtryk for gældende ret. Selv denne forsigtighed er vist for optimistisk. Den barske virkelighed er nok, at ligerangsprincippet for øjeblikket forudsætter aftale. Princippet overføres på de uaftalte tilfælde fordrer — så betimelig regelen end kan synes — forslaget fremlæggelse på Christiansborg.

I det følgende afsnit, »Retsforholdet mellem transporthaveren og den, som ifølge transporten er pligtig at betale« (s. 162 ff.) møder man på ny forfatterens tilbøjelighed til at ville gøre entrepriskontrakten til et særegent retsforhold. I omtalen af overdragerens retsstilling skelner man mellem »almindelige« og »specielle« begrænsninger i erhververens ret. Med almindelige tænkes på dem, der gælder alle transporter, medens der med de specielle menes dem, der kun gælder for entreprenørtransporter. Desværre for systematiken er de af forfatteren nævnte begrænsninger imidlertid alle lige »almindelige«. Det forhold, der særlig interesserer forfatteren, er spørgsmålet om bygherrens ret til i transporthaverens tilgodehavende

at afkorte sådanne udbetalinger, som har været nødvendige for at få entreprisen gennemført. Det var Rasting, der i sin tid skabte betegnelsen »Bygherrens nødvendige fradragsret« for denne adgang til at afkorte de afholdte udgifter i transportsummen. Det er klart, at denne adgang må stå bygherren åben i en række tilfælde. Den omstændighed, at entreprenøren har borttransporteret sit tilgodehavende helt eller delvis, kan ikke forringe bygherrens retsstilling. Sætningen er i virkeligheden selvfølgelig, og den er kun et udslag af den grundsætning, at erhververen ikke kan få bedre ret, end overdrageren havde, eller — udtrykt på en anden måde — en fordring bliver ikke bedre af at blive transporteret. Rasting drager da også den naturlige konsekvens af sin undersøgelse af domspraksis, at der på dette punkt gælder ganske samme regel om entreprenørtransporter som om andre transporters.

Axel H. Pedersens fremstilling overbeviser ikke læseren om, at Rastings resultat ikke stadig har gyldighed. De domme, forfatteren citerer, og de konklusioner, han udleder deraf, fører på intet punkt ud over dansk rets almindelige regler om transporters. Til illustration skal her blot peges på gagetransporterne, hvor det er givet, at arbejdsgiveren ikke behøver at respektere transporters i ubegrænset omfang. Han kan ansvarsfrit udbetale den ansatte et sådant beløb, som er nødvendigt for at han kan udføre sit arbejde, og så må transporthaveren lade sig nøje med, hvad der bliver til overs. Som en anden »speciel« begrænsning nævner Axel H. Pedersen, at bygherren og entreprenøren ved aftale kan ændre det indbyrdes retsforhold, selv om dette medfører en nedsættelse af entreprisesummen til skade for transporthaveren. Heller ikke denne regel indeholder imidlertid noget som helst specielt. Det er formentlig indlysende, at der ved aftale mellem arbejdsgiver og funktionær kan ske nedsættelse af lønnen, selv om der er givet transport af hele gagen flere måneder frem i tiden. Dette følger ganske simpelt af, at erhververens ret er afledt af overdragerens, jfr. på ny princippet i gældslovens § 27.

I det følgende afsnit, der handler om anmeldelse og notering af transporters (s. 167 ff.) kommer forfatteren ind på, at transporthaveren i visse tilfælde kan få en bedre retsstilling end overdrageren. Det viser sig dog, at der kun sigtes til kautionserklæringer og lignende selvstændigt grundlag for udvidet betalingspligt. Nogen af transportens flydende videregående ret for erhververen er der ikke tale om. I det pågældende afsnit behandles også spørgsmålet om noteringens retsvirkning, og det fremhæves med føje, at det er anmeldelsen (denunciationen) over for skyldneren, der er retsstiftende, medens noteringen kun har bevismæssig virkning. Det er formentlig pædagogisk påkrævet, at denne sandhed understreges meget stærkt, da der vistnok — selv i sagfører kredse — hersker nogen uvidenhed på dette punkt. Det havde derfor været ønskeligt, om forfatteren i endnu højere grad, end tilfældet er, havde taget konsekvensen af sin rigtige påvisning ved selv at benytte ordet anmeldelse overalt, hvor det drejer sig om den retsstiftende akt. Han har imidlertid foretrukket at holde sig til herskende sædvane ved næsten overalt at tale om noteringen. Dette kan enkelte steder virke uheldigt, således når forfatteren s. 175 skriver: »Gældsloven forudsætter notering (underretning) til den, som ifølge trans-

porten er pligtig at betale«. Her havde »anmeldelse« været det korrekte udtryk.

Vildledende bliver sprogbrugen særlig i afsnittet om »Nægtelse af notering« (s. 174 ff.). Når forfatteren fastslår, at bygherren ikke kan nægte at notere transporten, mener han dermed det rigtige, at nægtelse af notering er uden retsvirkning, idet bygherren er pligtig at respektere transporten, selv om han ikke har noteret den. Han ifalder derfor ansvar, hvis han udbetaler pengene til overdrageren. Men det er ikke noteringsnægtelsen, der er retsstridig. Tværtimod er han netop ikke pligtig at notere. Det bevis, som erhververen har krav på, og som normalt gives i form af en notering, kan jo tilvejebringes på anden måde, f. ex. ved anbefalet brev, som forfatteren anfører, eller — mere drastisk, omend noget upåkrævet — ved forkyndelse gennem stævningsmænd, hvad forfatteren også nævner. Men det kan jo endelig også skaffes gennem bygherrens skriftlige nægtelse af at notere transporten. Noget bedre bevis for, at han har fået underretning, kan man næppe tænke sig!

De her fremførte »antegnelser« rokker ikke ved det hovedindtryk af soliditet, der præger Axel H. Pedersens nye bog. Det er en bog for praktikere, en bog for de mange, der ikke er hjemme i disse materier. Hertil hører også mange jurister, herunder sagførere, der ikke er fortrolige med byggeri. For den unge jurist er her meget at lære, for arkitekten, ingeniøren, revisoren, som er nødt til at sætte sig ind i disse ting, vil bogen være en god hjælp, og for de mange håndværkere, der ønsker selv at studere tingene, vil bogen simpelthen være et fund, fordi den er skrevet i et sprog, de kan forstå.

Alle Axel H. Pedersens bøger kommer i store oplag. Og de bliver udsolgt. Således vil det også gå denne.

Jan Kobbervagel.

Moderne amerikansk handel. Udgivet ved Udenrigsministeriets foranstaltning. I kommission hos Andr. Fred. Høst & Sønns Forlag. Kbhvn. 1952. 120 sider. Kr. 6,75.

Bogen er en rapport fra en studiegruppe udpeget af Provinshandelskammeret, som i september-oktober 1950 var på Marshall-studierejse i U.S.A. Af gruppens 12 deltagere var de 9 praktiske købmænd fra forskellige brancher og 3 funktionærer fra Provinshandelskammerets sekretariat. Gruppen havde specielt sat sig til opgave at studere samarbejdet mellem grossist- og detaillistledet i varedistributionen.

Det meste af rapporten beskæftiger sig med enkelte brancher, nemlig kolonial, isenkram, beklædning, korn og foderstoffer samt kul; i indledningen og slutningen findes desuden nogle generelle afsnit. Bogen indeholder mange interessante oplysninger om amerikansk engros- og detailhandel — hvoraf ganske vist adskillige er kendt herhjemme i forvejen — samt en del forslag til forbedringer i dansk handel. En rapport som denne skal næppe være nogen systematisk og fuldstændig fremstilling af et emne; den skal snarere virke inspirerende ved umiddelbart at meddele