

synes Tendensen at være, at naar den kollektive Traktat er en aaben Traktat, kan et udenforstaaende Land ikke paaberaabe sig Mestbegunstigelse.

Hvad det interessante Problem om Antidumpingtold angaar, er man kun naact til Enighed om, at en saadan Told kun, hvor udtrykkeligt Forbehold er taget, kan paalægges overfor et mestbegunstiget Land; dette er ogsaa anerkendt af England i Traktater af 1923 og 1924 med Czekoslovakiet og Østrig. Forf. fremhæver med Rette, at en saadan Bestemmelse er farlig derved, at det paagældende Indførselsland selv skal afgøre det vanskelige Spørgsmaal, om Dumping foreligger, hvorfor en nærmere Præcisering af Begrebet Dumping vil være af stor Betydning.

Bogen giver et godt Indblik i de forskellige internationale Organers Bestræbelser for at tilvejebringe ensartede Regler for disse meget omdisputerede Spørgsmaal, og man kan kun ønske, at disse Bestræbelser for at forene de forskellige Opfattelser af Mestbegunstigelsen, med Tiden maa naa et Resultat.

Alice Brun.

HØRNELL OG JONSON: *Samfærdsel*. (310 Sider, Stockholm 1930).

Som Led i den store, svenske, tekniske Haandbog, som har Fællestitlen „De tekniske Videnskaber“, er udkommen et Bind om Trafikspørgsmaal.

Bogens første Afsnit er skrevet af Professor P. G. Hørnell og beskriver paa en fortræffelig Maade Trafikkens Hovedveje og Trafikmidlerne fra Oldtiden til vore Dage, idet de forskellige Transportmidler behandles i historisk Rækkefølge. Det vises, hvordan Trafikken koncentrerer sig paa de Pladser, der har et handelsgeografisk Fortrin fremfor Konkurrenterne under Hensyn til Tidens raadende Transportmidler, f. Eks. Venedigs Magtstilling i Middelalderen. I et Afsnit om fremtidige Trafikveje fremsætter Forf. den Paastand, at Øresund efter Kielerkanalens Udvidelse for bestandigt har udspillet sin Rolle som Hovedindsejling til Østersøen, og han spørger, hvor meget Danmark kan ofre for at redde sin største Havn fra Undergang.

Bogens største Afsnit, der er meget indgaaende og lærerigt, er skrevet af Civilingeniør F. Jonson og omhandler Fragtpriser og Transportomkostninger.

Forf. gør først opmærksom paa, at Grænsen mellem faste og variable Udgifter er flydende, idet f. Eks. en Trafikstigning

synes Tendensen at være, at naar den kollektive Traktat er en aaben Traktat, kan et udenforstaaende Land ikke paaberaabe sig Mestbegunstigelse.

Hvad det interessante Problem om Antidumpingtold angaar, er man kun naact til Enighed om, at en saadan Told kun, hvor udtrykkeligt Forbehold er taget, kan paalægges overfor et mestbegunstiget Land; dette er ogsaa anerkendt af England i Traktater af 1923 og 1924 med Czekoslovakiet og Østrig. Forf. fremhæver med Rette, at en saadan Bestemmelse er farlig derved, at det paagældende Indførselsland selv skal afgøre det vanskelige Spørgsmaal, om Dumping foreligger, hvorfor en nærmere Præcisering af Begrebet Dumping vil være af stor Betydning.

Bogen giver et godt Indblik i de forskellige internationale Organers Bestræbelser for at tilvejebringe ensartede Regler for disse meget omdisputerede Spørgsmaal, og man kan kun ønske, at disse Bestræbelser for at forene de forskellige Opfattelser af Mestbegunstigelsen, med Tiden maa naa et Resultat.

Alice Brun.

HØRNELL OG JONSON: *Samfærdsel*. (310 Sider, Stockholm 1930).

Som Led i den store, svenske, tekniske Haandbog, som har Fællestitlen „De tekniske Videnskaber“, er udkommen et Bind om Trafikspørgsmaal.

Bogens første Afsnit er skrevet af Professor P. G. Hørnell og beskriver paa en fortræffelig Maade Trafikkens Hovedveje og Trafikmidlerne fra Oldtiden til vore Dage, idet de forskellige Transportmidler behandles i historisk Rækkefølge. Det vises, hvordan Trafikken koncentrerer sig paa de Pladser, der har et handelsgeografisk Fortrin fremfor Konkurrenterne under Hensyn til Tidens raadende Transportmidler, f. Eks. Venedigs Magtstilling i Middelalderen. I et Afsnit om fremtidige Trafikveje fremsætter Forf. den Paastand, at Øresund efter Kielerkanalens Udvidelse for bestandigt har udspillet sin Rolle som Hovedindsejling til Østersøen, og han spørger, hvor meget Danmark kan ofre for at redde sin største Havn fra Undergang.

Bogens største Afsnit, der er meget indgaaende og lærerigt, er skrevet af Civilingeniør F. Jonson og omhandler Fragtpriser og Transportomkostninger.

Forf. gør først opmærksom paa, at Grænsen mellem faste og variable Udgifter er flydende, idet f. Eks. en Trafikstigning

paa en Jernbane kan kræve nye Sporanlæg og flere Vogne o. s. v. De faste Udgifter er altsaa enten de Udgifter, der gennem en længere Aarrække er konstante, eller de, der blot er konstante over en kortere Aarrække. De variable Udgifter deles i Terminal- og „undervägs“-omkostninger.

Fra et — stærkt matematisk præget — Afsnit om Vareprisens Dannelse i Almindelighed kommer Forf. ind paa Princippet „what the traffic can bear“, som behandles grundigt. Kalder man de faste Udgifter for F , Variablen for v , søger Forf. $\frac{F}{n}$, altsaa det Tillæg til v , som foraarsages af F 's Fordeling over n Enheder, naar den størst mulige, socialøkonomiske Bruttogevinst ønskes. Ogsaa dette Afsnit kræver noget Kendskab til Matematik.

Letfatteligt for Ikke-Matematikere er derimod Afsnittene om „Självtransportkostnaderna“ ved Jernbaner, Skibsfart paa Have og Kanaler og Vejtrafik. Afsnittet om Jernbaner omtaler først Fragtprisen, specielt paa de svenske Statsbaner, og gaar derefter over til at analysere Statsbanernes Udgifter. Disse deler Forf. i: 1) Faste Omkostninger (pr. km), 2a) Terminalomkostninger (i Kr. pr. Vognladning) og 2b) egentlige Transportomkostninger („undervägs-kostnader“) (i Kr. pr. Vognakselkilometer). Hvor flere Aar sammenlignes, tages der Hensyn til Prisniveauet baade for Varepriser og for Løn; endvidere er der under Udgifterne medtaget Renteudgifter ved en Rentefod paa 3,726 pCt., svarende til den faktiske Laanrente for Statslaan før Krigen, og 5 pCt., svarende til nuværende Rentefod. Rente- og Afskrivningsomkostninger undersøges for det ruiende Materiel og for det faste Anlæg. En hel Del af Kurverne og Tabellerne er udmærkede, medens man savner en Omtale af højere Tekniks Betydning, f. Eks. nye Lokomotivtyper med billigere Drift (elektriske Lokomotiver, Turbinelokomotiver m. m.).

I Afsnittet om Vejtransport omtales først Vejes Vedligeholdelses- og Afskrivningsomkostninger for forskellig Trafikmængde (og dertil svarende Vejbelægning) og derefter Automobilets Omkostninger og Omkostningerne ved Hestetransport.

I Kapitlet om Søtransport gennemgaas — udførligere end sædvanligt — et Skibs Udgifter undervejs og i Havn. Havnespørgsmaalet er desværre kun behandlet ganske kort. Om Betimeligheden af de mange smaa Provinshavne og deres økonomiske Forhold kunde ellers skrives en meget betydningsfuld Afhandling. Kanaler og Flodveje er ret udførligt behand-

let, men herhjemme spiller dette Spørgsmaal jo ingen væsentlig Rolle.

Et kort, afsluttende Kapitel om Kombinationen af forskellige Trafikmidler kunde have været det værdifuldste i hele Bogen. Det er imidlertid kun blevet nogle faa, intetsigende Bemærkninger; andet og mere kunde dog maaske efter Bogens Anlæg heller ikke ventes.

Bogen beskæftiger sig naturligvis væsentlig med svenske Forhold, men en hel Del af Betragtningerne kan let overføres til vore Forhold, og man har — trods den for vidtdrevne Systematisering — i det hele meget Udbytte af den.

F. P. Pedersen.

ANDRÉ SIEGFRIED: *La crise britannique au XX^e siècle.* 210 S. Librarie Armand Collin, Paris 1931. Pris 10 fr. 50 c.

Det er mig bekendt gennem Udtalelser af udenlandske Venner, at Forf.s tidligere Bøger om engelsktalende Lande: Ny Zealand, Canada og U. S. A. nyder den højeste Anseelse. Det kan ikke være andet end, at den her foreliggende Bog om England og Imperiet maa gøre denne Anseelse endnu større. Paa sine 200 Sider giver den en Rigdom af Betragtninger til Belysning af Englands — delvis mislykkede — Kamp for at bevare sin Herskerstilling i Verdensøkonomien og i den store Politik, fra Nedgangen begyndte for et halvt Aarhundrede siden og til denne Dag.

Bogen begynder med en Beskrivelse af den victorianske Æra, af det nøje Samarbejde mellem Industrien paa den ene Side og Bankerne og Handelen paa den anden. Det var Industriens Interesse, at Bankerne ved deres Pengeanbringelser ude skabte nye Kunder, og det var Bankernes og Handelens, at Industrien kunde producere Varer, der kunde sælges ude. Derfra stammer Interessen for Frihandelen og for de indførte Levnedsmidler, der med Opofrelse af det hjemlige Landbrug giver det billigst mulige Leveniveau og dermed Grundlaget for de lave, konkurrencedygtige Lønninger. Hertil kommer Fordelen ved de rigelige og lettilgængelige Kullejer. Men efterhaanden lærer de fremmede Land selv at fremstille Varer, og Kullenes Betydning svinder, og da den store Krig er forbi, staar England over for en Tilstand, der ganske vist har sine Rødder langt tilbage, men hvis Følger er blevne skærpede af Krigsaarenes Økonomi. Udførselen gaar tilbage, England lever i stadig højere Grad paa sine Renteindtægter fra Anbringelserne i fremmede Lande, Traditionen og Folkekarakteren hindrer den