

men ogsaa en Række Købstæder, der havde Ret til at hugge og græsse i kgl. Skov. Andre vil savne Omtale af Grams Taxation af Statsskovene i 1762, eller m. H. t. Fredskovsforordningen af 1805 den analoge Statsskovsforordningen af 1781 og den supplerende Lov af 1809.

Forf.s Hovedfejl er en Systematisering, der vidner om en Art Samlermani; Systematisering er til en vis Grad nødvendig; men Forf. driver den ud i Karrikaturen, og der er derfor Kapitler og Paragrafer, der kun er til for Overskriftens Skyld, og om hvilke man kan sige som Oscar Wilde siger om smukke Dammers Tale: De har intet at sige, men siger det charmerende. Forf. behersker Økonomens Nomenklatur, Methode og Problemstilling, hvad der er forunderligt i Betragtning af hans ringe litterære Ballast paa dette Omraade, og han fører Beviset for, at man af en vellæst Bog kan vinde mere Forstaaelse end af mange løst læste. Selvfølgelig er der Steder, hvor han gaar i Vandet, som naar han taler om „sidste Doses Grænseudbytte“, det hedder sidste Doses Udbytte eller Forraadets Grænseudbytte. Han forstaar udmærket Forskellen mellem Real- og Privatkapital, men begaar en Misforstaaelse ved at identificere den sidste med Clarks „abstrakte Kapital“, en Fiktion, vi Økonomer opstiller for at faa et fælles Maal for Realkapitalen uden Hensyn til den Form, hvori den optræder.

Forf. kan og anvender Prislæren og Samfundsbeskrivelsen saa godt som nogen professionel Økonom, og Afhandlingen giver Forf. fuld Berettigelse til baade overfor sig selv og andre at anvende sin Tid paa økonomiske Problemer, og andet og mere giver vor Doktorgrad ikke, dette er in casu allerede meget, naar Forf. er en Mand fra et helt andet Videnskabsomraade. Bogen er Led i et Værk, hvis næste Afsnit er Skovens Driftsøkonomi. Det vil være ønskeligt, om Forf. vil begrænse sig og undgaa Gentagelser og unyttige Tabeller; thi vel er Papiret taalmodigt, men Læserne er det ikke. Og Forf. har saa meget paa Hjerte, at det vilde være uheldigt, om Læseren for tidligt blev træt.

Dr. L. V. Birck.

## II.

MARIUS CHRISTOFFERSEN: *Rutefart som mellemfolkeligt Problem*. Hertz' Bogtrykkeri 1931. 264 S.

Forfatteren opstiller følgende Teses: a) Rational Rutefart udelukker Frikonkurrence, b) Subvention er fornuftstridig, c) Besejlingens Regelmæssighed er ikke det karakteristiske ved

men ogsaa en Række Købstæder, der havde Ret til at hugge og græsse i kgl. Skov. Andre vil savne Omtale af Grams Taxation af Statsskovene i 1762, eller m. H. t. Fredskovsforordningen af 1805 den analoge Statsskovsforordningen af 1781 og den supplerende Lov af 1809.

Forf.s Hovedfejl er en Systematisering, der vidner om en Art Samlermani; Systematisering er til en vis Grad nødvendig; men Forf. driver den ud i Karrikaturen, og der er derfor Kapitler og Paragrafer, der kun er til for Overskriftens Skyld, og om hvilke man kan sige som Oscar Wilde siger om smukke Dammers Tale: De har intet at sige, men siger det charmerende. Forf. behersker Økonomens Nomenklatur, Methode og Problemstilling, hvad der er forunderligt i Betragtning af hans ringe litterære Ballast paa dette Omraade, og han fører Beviset for, at man af en vellæst Bog kan vinde mere Forstaaelse end af mange løst læste. Selvfølgelig er der Steder, hvor han gaar i Vandet, som naar han taler om „sidste Doses Grænseudbytte“, det hedder sidste Doses Udbytte eller Forraadets Grænseudbytte. Han forstaar udmærket Forskellen mellem Real- og Privatkapital, men begaar en Misforstaaelse ved at identificere den sidste med Clarks „abstrakte Kapital“, en Fiktion, vi Økonomer opstiller for at faa et fælles Maal for Realkapitalen uden Hensyn til den Form, hvori den optræder.

Forf. kan og anvender Prislæren og Samfundsbeskrivelsen saa godt som nogen professionel Økonom, og Afhandlingen giver Forf. fuld Berettigelse til baade overfor sig selv og andre at anvende sin Tid paa økonomiske Problemer, og andet og mere giver vor Doktorgrad ikke, dette er in casu allerede meget, naar Forf. er en Mand fra et helt andet Videnskabsomraade. Bogen er Led i et Værk, hvis næste Afsnit er Skovens Driftsøkonomi. Det vil være ønskeligt, om Forf. vil begrænse sig og undgaa Gentagelser og unyttige Tabeller; thi vel er Papiret taalmodigt, men Læserne er det ikke. Og Forf. har saa meget paa Hjerte, at det vilde være uheldigt, om Læseren for tidligt blev træt.

Dr. L. V. Birck.

## II.

MARIUS CHRISTOFFERSEN: *Rutefart som mellemfolkeligt Problem*. Hertz' Bogtrykkeri 1931. 264 S.

Forfatteren opstiller følgende Teses: a) Rational Rutefart udelukker Frikonkurrence, b) Subvention er fornuftstridig, c) Besejlingens Regelmæssighed er ikke det karakteristiske ved

Rutefarten, d) Ratesætning, Rutedannelse og Kartel er tre uadskillelige Sider ved samme Fænomen, e) Nødvendigheden af megen Kapital og Ønske om Stordrift er ikke Koncessionens afgørende Motiv, f) Sammenslutning af Trampskibe giver kun et Mængfold af det samme, g) Rutesamlingens Maal ligger paa det organisatoriske og ikke paa det tekniske Omraade, h) Rutens Indsats er ved kontinuerlig og regelmæssig Drift og sikret Tarif at dække Handelens Krav om sikker Kalkule, hurtig Omsætning og Omsætningsstørrelse efter Købers Behov, i) Trampen maa tage, hvad den kan faa (passiv), medens Linien tager, hvad den højst kan (aktiv), j) Trampen udbyder Skibet, medens Ruten udbyder Plads for givne Varer: Forskellen er karakteriseret ved, at for Trampen er Certepartiet, for Ruten Konossementet det afgørende Dokument; k) endelig mener Forfatteren, at Rutesammenslutning er et Led i den imperialistiske Kamp om Havet, at Ruten i vore Dage i Modsætning til tidligere, hvor Godset var Luksusvarer, nu med Raastoftilførsel er afgørende for Moderlandets Erhvervsliv. Han slutter med at advare mod at benægte Rutefartens Overlegenhed over Trampfarten, for at ikke offentlig Intervention skal beskytte forældede Metoder. Inden for den Grænse, Forf.s Forudindtaget og storkapitalistiske Syn stiller, er hans Teser rigtige, men Bevisførelsen utilstrækkelig.

Efter at have indset, at  $\frac{1}{4}$  af Verdens producerede Rigdom er anbragt i Trafik i videste Forstand, inkluderet public utilities, hilser jeg et trafikpolitisk Arbejde med Glæde, ligesom det glæder mig, at en Mand fra Praktiken, der virkelig kender sit Emne, søger at danne sine Erfaringer om til Teori. Hvad han vidste, inden han skrev sin Bog, er fortræffeligt, hvad han har forskaffet sig efter at have besluttet at skrive Bogen, utilstrækkeligt. En Reder sagde til mig, at han i Forvejen vidste alt, hvad der stod hos Christoffersen. Ja, svarede jeg, men De vidste ikke, at De vidste det.

Forf. har en lykkelig Evne til at formulere en Lov kort og klassisk. I Flæng nævner jeg: I Englands Rutefart følger Flaget Handelen, i tysk Handelen Flaget; Skibets Tjenesteydelse kvalificeres, men samtidig indskrænkes dets Virkefelt; Havet afgrænses i Zoner, Skibet i Kategorier; Handelen tænker paa direkte Transithandel, Industrien paa Transithandel via industriel Omdannelse; den Rest af Handelsvarer, som søger Befragtning, og den Rest af Tonnage, der er disponibel, maales mod hinanden til Fastsættelse af Fragtrate og Bevægelsesretning o. s. v.

Men Forf.s ulyksalige Evne til at skrive flydende gør, at han ved Siden af sine korte, knappe Love henfalder til vellydende Platituder („Skibet skal være tilpasset efter sin Gerning“) og giver lange Sætninger, hvor vellydende Ord ikke engang kan skjule Manglen paa Mening; Sætninger som: Værdiens Bestaaen og Bevarelse er den rette Tilpasningsakt, lyder godt „i solut Stil“, men er Nonsens, eller „Atlantehavsfarten kræver Havne af indtil over 10 Meters Dybde“ (!!). Den, der som jeg ofte læser Doktor- og Prisaftandlinger og Eksamensopgaver, mumler ofte ved sig selv: Gott strafe Latinskolenes Dansklærere! Dansk er virkelig intet Almuesprog, men et Udtryksmiddel for dannede Mennesker; det var vel, om vore Skribenter vilde forstaa, at Tankens Udtryk er lige saa vigtigt som dens Indhold. Undertiden fører Forf.s Forelskelse i Ordenes Kling-Klang ham ud i Festlyriken, og særlig naar han omtaler Ø. K., frygter jeg for, at han ender med et Leve for vort bølgeomkransede og bøgebeviftede Fædreland.

En Del af Bogens Afsnit er overflødige, f. Eks. er hvad der staar om Havne, baade for lidt og for meget, og Afsnittet om Verdenstonnagens Fordeling staar nok saa godt i Lloyds store Register; indflettede almen økonomiske Betragtninger som f. Eks. om Købeevne og Produktionskapacitet er uden at være urigtige ligegyldige, fordi Forf. ikke undersøger men blot luf-ter en Mening. Næsten paa hver Side findes der Sætninger, ja Almindeligheder, trykt med fede og høje Bogstaver, idet Forf. glemmer, at ikke Bogstavernes Højde, men Tankens Dybde fanger Opmærksomheden.

Forf. kunde have anvendt en historisk Metode; at han ikke gør det, kan undskyldes, fordi den Rutefart, han omtaler, er forholdsvis ny; men en Sammenligning med den ældre Kolonifart kunde have været paa sin Plads; det er ikke nok at citere Deuntzers Bog om „Asiatisk Kompagni“. Hollandske og engelske Selskabers Erfaringer har ogsaa Værdi, og særligt havde det været naturligt for en Ø. K.-Mand at undersøge Selvbefragtningens Betydning i Fortid og Nutid; burde Forf. ikke have haft Interesse for Cort Adeler, der var i fremmed Krigstjeneste og slog „Trynetyrken“ og i Danmark derefter blev dansk Admiral, Kammerherre og Direktør i forskellige Kompagnier, bl. a. Saltkompagniet, hvis Skibe fik Admiralitetspræmie. En Historiker vilde ikke have ladet sig nøje med den summariske Gennemgang af Datidens Navigationsbeskyttelse som Indledning til Nutidens.

Mere alvorligt er det, at Forf. ikke anvender den sammen-

lignende Metode; Rutefart og Jernbanetrafik har mange fælles Karakteristika, og et Kendskab til Postvæsen, Baners og Automobilers Trafik vilde have givet Forf. Lejlighed til frugtbringende Analogier; thi meget af det, Forf. siger, gælder al Trafiktjeneste; m. H. t. Jernbaner behandler han kun Problemet Bane som Skibets Fødelinie og Havnenes indbyrdes Kampe gennem Banernes Specialtariffer. Det heldigste er, at man paa Basis af Kendskab til det almindelige gaar over til det specielle, at man paa Basis af solid økonomisk Kundskab har erhvervet sig Herredømme over Trafikpolitiken, og, saaledes udrustet, undersøger Rutefarten; men Forf. har ud fra sin specielle Viden kastet sig lige ind i sit Emne, revet ud af dettes Sammenhæng med det almindelige; han bygger væsentligt paa sine egne Erfaringer og lagttagelser og tilføjer her Faget nyt og godt Materiale, men oftere i spredte Bemærkninger og lagttagelser end i samlede Kendsgerninger; medens man i det teoretiske forstaar, at Forf. ikke ved mere, end han skriver, ser man, at han m. H. t. det aktuelle og det, hvori han skulde have Forcen, af Grunde, Universitetet ikke kan anerkende, skriver meget mindre, end han ved.

Heller ikke er Forf.s erhvervsgeografiske Kundskaber imponerende.

Forf. begynder med at gengive Striden mellem Tietgen og Isak Glückstadt om Frihavnen; jeg synes ikke, man kan bebrejde den gamle Havns Mænd, at de i Frihavnen kun saa en Konkurrence til den gamle Havns Pakhusforretning; Forf. siger rigtigt, at Grosserersocietetet ikke forstod Forskellen mellem direkte Transit og Transit via Omdannelse; men forstod H. N. Andersen det allerede ved Starten af sit Selskab? I sine Erindringer hævder han saa klogt, at man ikke starter Livet med de færdige Planer, som Historikeren, seende paa fuldbyrdede Kendsgerninger, bagefter tillægger sine Personer; og var Tanken om, at Sverige skulde realisere sit Eksportoverskud over vor Frihavn dengang saa absurd? man skal vogte sig for at bedømme Fortids Mænd med Maalestok, vunden fra Nutids-erfaringer.

Under Afsnittet Havne hævder Forf. sikkert med Rette, at Trafiken, maalt ved Tonnage, udvides mere end maalt efter Varemængde, uden dog tilstrækkeligt at analysere Aarsagerne til denne Forskel; men hans Bevisførelse er utilstrækkelig, thi han sammenligner kun Tallene fra Hamborgs Havn fra 1913

og 1928; han burde for Københavns Havn ogsaa have sammenlignet Tallene for 1913 og 1928, og draget flere Havne ind under Undersøgelsen, ja flere Aarstal; at nævne en enkelt Havn og to Aarstal giver Tilfældighederne for stort Spillerum og er at sammenligne med de grove Generalisationer, som Forf. ellers advarer imod. Forf. burde have behandlet Havnene ud fra Udgifssynspunktet, have sammenlignet de enkelte Havnes Kajlængde, Dybde og Trafikens Mængde og Art, saavel som deres Opholdstid og Omkostninger, og vilde saa have faaet Muligheden for at beregne Havneudgifterne pr. Ton Gods, saaledes som en svensk Ingeniør lige har gjort. Naar Forf. er saa ivrig for Uddybninger, burde han have nævnt, at Omkostningerne vokser i en geometrisk, naar Dybden vokser i en aritmetisk Progression. Saadanne Forhold diskuteredes paa den ikke omtalte Navigationskongres i London 1923.

Det er rigtigt, at Havneanlæggene er hele Skibsfartens Generalomkostning, som Veje er det for Autoer, men for det enkelte Skib er Havneudgiften en Variabel. Jeg savner en Omtale af Kielerkanalens Betydning for København Havns Østersøtrafik, samt en Paavisning af, at Gdynia ikke vil kunne overkomme at være Eksporthavn for en Nation paa 30 Millioner, og at det derfor er dumt at lade Weichselen tilsande for at underbinde Danzig. I Sammenligningen mellem fransk og tysk Havnepolitik burde Forf. som Aarsag have paavist Forskelligheden i deres Kystliniers Længde. Jeg tiltræder hans Kritik over den Lokalpatriotisme, der har skabt de mange danske Havne og nødvendiggjort mægtige Afgifter i de for svagt udnyttede Havne; han burde have nævnt, at disse Afgifter fastholdes gennem en Art fælles Tarifforening. Det er rigtigt set, at et Ruterederi maa foretage samme Overvejelser, naar det skal lade sit Skib gaa ind i en ekstra Havn, som naar det skal tage Kompletteringsladninger.

I Afsnittet: Ruteartens Historie savner jeg en Uddybning af, at ældre Tids Kolonifart var monopoliseret og ofte prisreguleret og navnlig var afhængig af Selvbefragtning. Dette vilde have ført Forf. til en Undersøgelse af, hvad det betyder for et Skibsselskab, at det ogsaa driver Handel. Han burde positivt have undersøgt, om andre Ruteselskaber end Ø. K. driver Handel; han nævner ganske vist de amerikanske fruit growers og kunde have nævnt Standard oils Tankflaade; et Skibsselskabs Konkurrence paavirkes i alt Fald stærkt af, om det i egen Produktion og Handel altid har Kompletteringsladninger.

Forf. kunde have undgaaet megen Kritik, havde han ikke

svinget meget i sine Definitioner af Rutebegrebet; hans Definition pag. 178 er den, han ellers bekæmper; jeg ved, hvad han mener, nemlig, at Ruten er karakteriseret af andet end det ydre (Regelmæssighed og Hyppighed), nemlig af sin Takstfastsættelse efter „what the trafic can bear“, efter Arten af de Varer, den transporterer, og efter de faste Udgifters Overvægt over de variable; men disse økonomiske Kriterier er jo netop en Følge af Besejlingens Regelmæssighed; Forf. tror, at han siger det modsatte af andre, blot fordi han supplerer.

Det er godt set, at engelske Selskaber har bevaret noget af Partrederiets Karakter, og at heri ligger Grunden til, at Morgan saa stille kunde opkøbe engelske Skibsandele.

At Kolonifarten i det 18de Sekel ikke havde Indflydelse paa Hjemlandets Erhvervsliv er rigtigt; dog skulde Forf. have nævnt den Rolle, Kolonialsukker f. Ex. betød for dansk Sukkeraffinaderi og -eksport; Forf.'s Eksempler fra Ø. K. viser, hvorledes Ruten skaber Samhandel, men er det trods al Fremgang i vor Handel med Asien ikke saaledes, at Ø. K.'s væsentlige Fragtfart er mellem udenlandske Havne? Kapitlet, der begynder Side 94 (Hjemsted, Strukturændring og Beskæftigelse), er en fæl Gryde; bedst er Paavisningen af hvorledes Mulighed for Stoftilførsel skaber Industrier (Olie).

Om Rutens erhvervsskabende Evne maa jeg sige, at den skaber ikke, men udnytter latente Muligheder, og at det dog er Trampen, der har opbygget Verdenshandelen, ligesom Forf. jo indrømmer, at Ruten ofte opstaar ved at Trampen bliver mere regelmæssig og søger samme Steder. En Reder sagde til mig: Vi gør Pionerarbejde og saa stjæler Ruten Forretningen fra os. Pag. 66 siger Forf., at Kød- og Frugteksporten skabte australske Ruter. Er det ikke rigtigere at sige, at Køleskibet skabte den australske Frugt- og Koldkødeksport. Forf.'s Forklaring af Forholdet mellem Hovedrute og Sidebesejling er fortræffelig.

Om Trampen indrømmer Forf., at den har Ubiquitet og derfor større Elasticitet; men pag. 63 siger Forf., at Trampen specialiseres til de forskellige „trader“, men pag. 65, at Rutebaaden i Modsætning til Trampen maa være specialiseret, og andetsteds nævner Forf., at Trampen kan udføre Rutens Tjeneste, ja bryde dens Konferencetakst. Naar Forf. bygger paa Statistik over Forholdet mellem Tramp- og Rutebaade, skal han gøre opmærksom paa, at Tallet paa de sidste øges ved, at mangan Tramp regnes som Rutebaad. Trampen har virkelig endnu Overvægten m. H. t. en Række Grovvarer, som Ruten kun tager

fra den ved at tilbyde en Takst, der ikke dækker Generalomkostningerne. Ruteskibet er dyrt med overflødigt Lasterum og Maskinkraft; det kan ikke oplægges, uden at Ruten ødelægges. Trampfarten er ikke subventioneret og dens Administration ikke dyrere end Ruteskibets. Ofte skyldes det en haardhændet Monopolpolitik fra Rutens Side, at Trampen svækkes; Forf. giver selv Eksempler paa, at Rabatterne binder Købmændene, saaledes, at de hverken i Opgangs- eller Nedgangstider kan tage mod gunstige Tilbud fra Trampens Side; Rutekonferencerne har saaledes væltet Skibsfartens Konjunkturrisiko over paa Trampredene. Forf. er meget ugenerøs overfor Trampen, der dog for Norden har større Betydning som Indtægtskilde end Rutearten. Ogsaa den Risiko, som Udbuddets Mangel paa Elasticitet giver — idet der er Tidsrum mellem Kølen lægges og Skibet gaar af Stablen —, er væltet over paa Trampen.

Det er rigtigt, at Trampskibet kan oplægges, medens Ruteskibet er en Del af en samlet Skibspark, og formentlig ogsaa, at Ruteskibets Vareomsætning er mere konstant end Grovvarernes. Paa Side 150—51 sammenligner Forf. Vareomsætningen i Hamborgs Havn for 1928 og 29, konstaterer en Nedgang i Grovvarers Mængde, der mere end opvejer den totale Nedgang i Vareomsætningen og slutter heraf, at Rutebaadens Last ikke er forringet. Havde han medtaget 1930, hvor Handelsomsætningen med Udlandet i de ledende Stater er ca. 25 pCt. mindre end i 1929, havde han maaske faaet andre Tal. Man kan ikke af en Sammenligning af to efterfølgende Aar i samme Havn slutte noget som helst om Vareomsætningens Konstans. Forf. vilde have haft højere Tanker om Statistik, havde han forstaaet at bruge den. Den samme Vilje til af for faa Tal at drage Slutninger, viser Forf., hvor han behandler Konjunkturens Indflydelse paa Rater og Trafikvolumen. Han har Ret i, at Ruteskibet ikke mærker Konjunktoren saa skarpt, men Beviserne er utilstrækkelige.

— — —

Forf. paaviser, hvorledes Ruten kan skabe europæisk Industri; uden at kunne være sikker paa naar som helst at kunne faa Reservedele kan den oversøiske Plads ikke købe vore Maskiner. Derimod har Forf. Uret i Paastanden om Rutens Nødvendighed for oversøiske Produkters Fremførelse; Beviset pag. 75 er ganske ulogisk: han henviser til, at der blev Krise i Østen, da Europas Købeevne m. H. t. Raaprodukterne faldt sammen; ja men Aarsagen var ikke, at Ruten svigtede, vest-

indiske Sukkerplantager blomstrede og gik til Grunde paa Tider, hvor ingen havde tænkt paa moderne Ruter. Hvad Forf. skriver om Forholdet mellem Ruten og Emigrantfarten og dennes Omdannelse til Luksus- og Returfart er godt; her kunde Forf. have paavist, at det ikke var Rutens Indretning, men en social Strukturændring, Rigmændenes større Rigdom og Mellemklassens Vækst, der skabte transatlantisk Turistfart.

Forf. skulde have sat sin Analyse af Omkostningerne før Afsnittet om Rateteorien, idet Rederen, som han selv siger, skal kende Totaludgiften, der skal dækkes af Totalindtægten, og Tillægsudgiften, de enkelte Ydelser forvolder. Han siger selv, at en uniform Rate bygger paa Rutens Art, Rejselængde og Omkostninger. En ubehændig Sætning pag. 28 viser, at han er klar paa, at man ligesaa godt kan sige, at Prisen afhænger af Omkostningerne som Stykomkostningerne af Prisen, der jo influerer paa Kapacitetsudnyttelsen. Inden Forf. gaar over til Rutens Økonomi, Placeringen af Udgifterne som variable eller faste, burde han have givet Trampens Økonomi. Helt fiks er Administrationsudgiften nu ikke; og Brugen indvirker paa Amortisationskvoten. Det er rigtigt, at man sparer paa Administration, Rente og Amortisation ved Samsejling; det er det samme Sparehensyn, der overalt har ført til Jernbanekar-tellet. Hvad Forf. siger om nye Materieltypers Fremkomst, og hvorledes de straks giver Foregangsmanden en Indtægt, men senere afsætter sig i Varepriserne, er godt, ligesom hans Paa-visning af, at det ikke er Amortisationskvoten, men Summen af denne og Reparationsudgiften, der skal være konstant; efter mit Skøn kan Administration, Afskrivning, Rente, Forsikring og Vedligeholdelse sættes til 25 pCt. af Skibets Værdi; Udgiften er fast, naar Skibet da sejler. Forf. polemiserer i Noten pag. 70 med Sax's rigtige Bemærkninger om Rentefodens Indflydelse paa Investeringen og dens Form; hans Indvendinger er mere Udtryk for Viljen til at sige noget andet. M. H. t. Hyre og Proviant (før 12 nu 18 pCt. af Udgifterne) er det rigtigt, at Ruten i Modsætning til Trampen ikke kan variere eller afskedige sin Besætning; derimod er det ikke rigtigt at behandle Olie og Kul som faste Udgifter; de varierer ikke blot med Rejsens Længde og Hurtighed, men ogsaa med, om Skibet er fuldt lastet eller ballastet. Det er rigtigt, at for Trampen skal Rundrejsens Udgifter sættes mod dens Indtægter, for Rutebaaden Aarets Indtægter mod dets Udgifter; thi her er Skibsparken, men i Tramprederiet det enkelte Skib Enheden. Hermed be-

grunder Forf. sin Paastand om, at ved Ruten er en Mængde Udgifter faste, der ved Trampen er variable.

Paa S. 125 udtrykker Forf. sig saaledes, at maa tro, han mener, at Omkostningsprincippet betyder, at Totaludgiften skal dækkes af Totalindtægten. Det skal den altid! Men Modsætningen er, om Dækningen sker ved at Generaludgiften paa-lignes den enkelte Ydelse efter Princippet „cost of service“ eller „value of service“.

Forf. opstiller Formlen, at  $F. + v \cdot n$  er lig Totaludgiften. Ud fra den Sætning, at Totaludgift skal dækkes af Totalindtægten, burde Forf. have tilføjet, at Problemet for Ratesætning ikke blot er Forholdet mellem initial og additionel Omkostning, men at ogsaa Lovene for joint production kommer i Spil med sin Regel om at de forskellige Fragter skal kompensere hinanden (pag. 104), og det efter Princippet „what the trafik will bear“; heraf følger, siger Forf., dels at fælles Tarifiering er nødvendig, og dels at man ikke kan sammenligne Tramprater med Konferencerater.

Forf.'s Formel og de gode Taleksempler er noget for simple for Formaålet; Svenskeren Ingeniør Johnson opstiller mere udarbejdede Formler, hvor han tager Hensyn til Rejselængde, Havneudgift, Hurtighed og tillægger et Korrektionschifer, der staar i Forbindelse med Skibets Udnyttelseskoefficient. Forf. kan have Ret i, at en Nedsættelse af Raten ikke altid skaffer øget Kraft; men dette er ikke noget for Skibe særligt, thi discontinuerte eller meget stejle Efterspørgselskurver finder vi mange andre Steder; Loven gælder kun hele Erhvervet, men ikke det enkelte Selskab, jfr. at 20 Øre sparet i Arbejdsløn paa et Par Sko ikke giver større samlet Salg, men vel afgør, hvem der faar Leverancen til Detaillisten.

Forf. har en Sammenligning mellem Ø.K.'s og D.F.D.S.'s Fordeling af Udgifterne over de enkelte Konti; han burde af Ø.K.'s Skibsudrustningslister have uddraget Omkostningerne ved en Række Enkeltrejser og, iagttagende Forskellighederne i deres Fordeling, for hver Rejse have fundet Aarsagen til Afvigelserne fra Gennemsnittet og havde saaledes fundet et Mid-del til at bestemme, i hvilken Grad de enkelte Udgifter er variable og efter hvilken Ydelse, de varierer. Ø.K.'s Ledelse vilde ikke kunne have noget imod, at Forf. havde gjort det Arbejde, ligesom Dan Bostrom jo har hjulpet Johnson til at finde Standardudgifter for forskellige Typer. Cand. Stjernkvist har for Elektricitetsværkerne for en Række Udgifter fundet, i hvilken Grad de varierer med Udnyttelsen, og vore Statsbaner

har paabegyndt Udgivelsen af de af den enkelte Tjenesteydelse forvoldte Udgifter. M. H. t. den variable, burde Forf. have paapeget, at man skal spørge om „i Forhold hvortil“, til Hurtighed, Havneanløb, Rejselængde og Bestuvning? Her tales om variabel i Forhold til Ladningsmængde.

Forf. underkender den Rolle Rejsens Længde spiller. Jeg har ganske vist set nogle Kulfrakter fra 20'erne, hvor 1000 Sømil kostede 10 sh. og 9000 Sømil 16½ sh., men deler man Transporten i Havneudgifter, der kan udregnes og inclusive Lodsning af Forf. angives til 40, af Johnson til 50 pCt. som Gennemsnit, vil man kunde finde, hvad Rejsens Længde økonomisk betyder. M. H. t. Skibets Størrelse skulde Forf. have nævnt, hvilken Dimensionering, der er gunstigst f. Eks. med samme Displacement er de lange Skibe dyrest at bygge, men mest kulbesparende, og al hans Tale angaaende Hastighedens Dyrhed mildnes af, at der ikke vindes meget ved at lade Skibet gaa under den Hurtighed, hvortil det er bygget. Om de tekniske Bemærkninger blot det, at naar Forf. nationalt synger Dieselmotorens Pris, bør han tilføje at „Nordische Lloyd“ stadig fastholder Dampturbinen. Udmærket er iøvrigt Forf.'s Paavisning af, hvorledes et Selskab for at fastholde en ved ny Teknik vunden økonomisk Fordel maa fortsætte med at ændre sin Teknik, hvorved Materiellet for tidligt forældes.

Forf. siger, at Rutetariffer er Simplificering, endda de snart naar en Toldtarifs Omfang, fordi Primage og Kaplak er falden bort. Pag. 145 omtales Trampreders Andel i Provisionen paa Bruttofragten (dog uden Kommentarer). Derimod omtales ikke det Forhold, at en Reder har sit Kontor som en Privatforretning, der for Andel i Bruttofragten administrerer en Række Selskaber (Wilhelmsen i Norge). Jeg er glad ved Analysen af Gennemgangstarifferne og Paavisningen af, at Ruteselskaberne ofte konkurrerer paa Viderebefordringens Lokalrater, som ikke er dækkende, blot der er Overskud paa Hovedruten.

Pag. 113 opstilles og begrænses Principet „what the traffic will bear“: Forf. undersøger Indflydelsen af Varens Værdifuldhed, Forbrugselasticitet og Efterspørgselskurven, samt Reders Magtposition og endelig Konkurrencemulighed m. H. t. Forsyningssted, Varens Substituerlighed, andre Færdselsveje og andre Trafikmidler. Disse almindelige Principer anvender han paa en udmærket Maade paa en hel Række Varer af asiatisk Oprindelse; iøvrigt forstaar jeg ikke, hvorfor Konferencerne vil vinde i Styrke, hvis de giver Kopra fri og heller ikke, hvor-

for man for Peber og Tin vil nøjes med en Fragt af 2 pCt. af Værdien.

Forf. hævder, at Ratesætning er en Kunst, ja, fordi saa mange af de Størrelser, man skal indsætte i Ligningen, praktisk set er indeterminable. For Trampen bestaar Kunsten i at placere Skibet rigtigt, for Ruten i at sætte en Rate, der giver en kontinuerlig Fragt, det lange Løbs Politik; dette er rigtigt set, men udnytter et Ruteskib da aldrig en øjeblikkelig Chance til at tage en ekstraordinær Rate?

Det er rigtigt, at Trampens og Rutens Rate ikke er parallelle i deres Bevægelser, og at Rute derfor i daarlige Tider kan betale sig, hvor Trampen gaar med Tab. Sikret sit Stykgods, kan Ruten da underbyde Trampen m. H. t. Bulkkladninger; flere Eksempler end Soyabønner og Hvede skulde være nævnt; idet Trampen og Ruten har forskellig Sats er Aarsagen, siger Forf., kunstig, ikke at Trampen kan opnaa mere, men at Ruten kan nøjes med mindre.

Den rimeligvis rigtige Paastand om Rutetakstens Fasthed er ikke et Bevis; Forf. kunde i tysk Statistik have fundet en Sammenligning mellem Tramp- og Ruteselskabets Dividender.

Jeg vil haabe, at Forf. vil huske sin egen Sætning, at Konferencetarifen er internationalt bestemt, men dens Følger er nationale; naar han voldsomt og talende om „agitatorisk Vildledelse“ ivrer mod statlige Maksimaltarifer, glemmer han den nationale Betydning, billig Tilførsel af Raa- eller Forbrugsvarer kan have; hans Paastand om, at Maksimaltarifen nedsætter Rutens Evne til at konkurrere udadtil (idet Evnen til at underbyde paa andre Varer, er betinget af, at man kan tage meget for visse Varer) er derfor irrelevant. Han finder sig kun i en (af Selskabet selv) sat Begrænsning: en rigtig Rate er den, der giver tilstrækkelig Masseomsætning. Der er Mening i dette dunkle Orakelsprog, men det tager Tid at finde den. Hvad vil det iøvrigt sige, at Kartellets Fællestarif ikke kan misbruges til illoyal Konkurrence? — Overfor Trampen jo! Ellers er iøvrigt Klagen Monopolmisbrug overfor den fragtgivende Købmand.

Forf. citerer Giese for at Kartellet giver Offentlighed og Fasthed i Raterne; tværtimod; selv vil han jo ikke offentliggøre en Conferencetarif.

Pag. 107 angiver Forf., at man kan finde Ruteraternes Bevægelse ved paa samme Maade som man laver en Prisindex med vejede Varer, laver en Fragtindex; det er en grov Und-

ladelsessynd, at han ikke har gjort det og derved indlagt sig Berømmelse ved at besvare de højvigtige Spørgsmaal, om Rutefragten ligger relativt fast, om Monopolets Udnyttelsesgrad, og om Konjunktorens Indflydelse paa Rutefragten. Senere nævner han mange Tarifvarers Navn og i store Træk, hvad en Tarif kan indeholde, men Læserne maa ikke faa Raterne at vide og Købmændene heller ikke; er det fordi de aftalte Satter kun er Minimalrater? Men dette er ikke Offentlighed og Fasthed, det er Enevælde og Vilkaarlighed. Forf. gengiver senere et Par interessante Rabatcirkulærer af 1930, men interessantere var det at faa Overenskomstens Ordlyd; vi faar at vide, at man enes om Rabatter, Kontigentering og Pooling, men Tallene og hvorledes Overenskomsterne aktuelt ser ud, faar vi intet at vide om. Heller ikke faar vi noget at vide om, hvilke Magtmidler Koncernen bruger overfor sine Medlemmer (Bøde og Boycott). Hermed siger Forf. god for det uintelligente Hemmelighedskræmmeri, der karakteriserer dansk Erhvervsliv og dets manglende Evne til at fatte, at de store Foretagender har Samfundsfunktioner og kun formelt er „private“. Synspunktet er den oplyste og benevolente Enevælde. Man ordner alt i den bedste Hensigt og tier diskret om sin Fortjeneste. Hr. Christoffersen skriver for den kommende Generation af Redere, og han bør lære dem, at den ældre Generation gennemførte Planøkonomien; men den næste Generation skal under vor Samfundsordens Risiko frigøre denne fra den økonomiske Enevælde og et eensidigt Profithensyn.

Forf. paastaar, at Rabatsystemet skaber bedre Grundlag for regelmæssig Betjening, og citerer nogle Sydafrikanere, der er vrede over, at U. S. A. ikke tillader Rabatter og dermed hindrer regelmæssig Sejlads. Interessant er i denne Sammenhæng en Klage fra Singapore over, at Ruten svækker „the collecting centres“ Monopolmagt. Forf. forstaar ikke, at Trampen er forbitret over Rabatterne, uagtet han selv meget nøje forklarer, hvorledes de længe løbende Rabatter og Udsættelsen med deres Betaling hindrer Købmændene i at give Trampen en Chance. Han vil ikke se, at Differencepris implicerer Discrimination; han indkasserer min Accept af Differenceprisen, men forkaster min Begrænsning, at Totalindtægten ikke maa være exorbitant, idet han hævder, at denne ikke skyldes Raterne, men Ledernes Dygtighed — ja, men ogsaa Dygtighed til at hævde Monopolmagt. Mærkelig nok tager Forf. ikke Afstand fra Misbrug, uagtet han selv eksempelvis nævner, at Union Castlelinjen, der for at opnaa Statssubvention, maatte gaa ud

af en „pool“, af Kollegerne blev tvungen ind i den igen og maatte opgive Subventionen. Ogsaa i H. N. Andersens Erindringer kan man se, hvorledes han i sin Start boycottedes af China-Straits-Japan Conferencen, eller endelig, at først efter Krigen fik Ø. K. Lov at anløbe Hamborg.

Ogsaa ved Skibsfarten dræber Konkurrencen Konkurrencen. Forf. siger, at Havets Frihed gælder kun for den stærkeste; det gør al økonomisk Frihed. Trampselskaber kan ikke saa godt slutte sig sammen, thi det bliver blot en Gentagelse af Produktionssættet; (de enes dog om fælles Certepartier). Ruterne Koncentration er organisatorisk i Formaalet (ja, og saa økonomisk!). Pag. 190 polemiserer Forf. mod et Citat af Dr. Helander, men udelader Citatets sidste Linie, der dog kvalificerer Forsætningen; realiter betyder det ikke meget, men er ikke god akademisk Skik.

Blandt Sammenslutningerne omtales den mellem Hapag og Lloyd. Nylig er Hamburg-Süd gennem indflettet Bestyrelse indtraadt i denne Overenskomst. Stadig dannes nye Konferencer: I Maj d. A. er der en baltisk Overenskomst om Træmasse og en japansk, omfattende  $1\frac{1}{2}$  Mill. Tons. Forf. siger, at i daarligere Tider er der en god Vilje hos Medlemmerne til at være „illoyal“; i Maj klagede „Nordische Lloyd“ over „Illoyalitet“ i den østasiatiske trade og truer med at sprænge Konferencen. Forfatteren nævner ogsaa, at naar en Overenskomst fornyes, bygger de kontraherende løs for at faa et stort Kontingent; han kunde have nævnt som et Eksempel Hapag og Lloyd for nogle Aar siden. Analysen om Aftalens Holdbarhed i forskellige Situationer er god. Forf. hævder, at Konferencerne ikke dannes som „Kinder der Not“, men i Følge Sagens Natur, Organisationens Nødvendighed. Pag. 192 hævder Forf., at „kun i bedre Organisation og Magtstilling ligger Konferencens Betydning; heri ligger Begrænsningen af Monopolet“. — Tværtimod, og ogsaa tværtimod, naar han hævder, at Differencepris gør Konkurrencemulighed aktuel. At Konferencen principielt overlader sine Medlemmer deres Hjemmemarked er ikke noget for Skibsfarten særligt, jfr. Cement. Forf.s Definition af Morgantrusten som en Besiddelses- og ikke som en Driftskoncentration og hans Paapegen af dens deraf følgende Svaghed er værdifuld; det samme gælder Afsnittet pag. 218—25 om Tarifkrige. Forf. burde have udtømt sin Opregning af Konferencerne og deres Historie og her f. Eks. ikke have forbigaaet

Ø. K.'s og Hapags Forbund m. H. t. den vestindiske Handel, som kunde have faaet politiske Følger.

Jeg mangler et Afsnit om Konferencens Magtmidler mod Medlemmers Illoyalitet samt Besvarelse af det af en norsk Reder rejste Spørgsmaal, om et lille Lands Rederi staar sig ved at gaa i Kartel med Verdens-Rederier. Forf. affejer Trampredernes Indvending mod Rabat og Koncentration blot med et „at de er interessebestemte“. Er Kartellerne ikke ogsaa det?

M. H. t. Subvention gennemgaar Forf. de forskellige Maader, hvorpaa man direkte og indirekte kan give Statsstøtte. Jeg er tilfreds med hans Bemærkninger pag. 134 ff. om Subventionens Skadelighed, om at den kan blive Krigsaarsag ved at forcere Kampen om Havet, om at den er Kraftspild, og at den svækker Rederens Interesse og Ansvar; han nævner, hvorledes Cunardlinien benyttede sin Subvention til Ratekrig (Var den ikke den paatvungen?) Det er rigtigt, at Subvention til Skibsfarten kan dreje Im- og Eksport saaledes, at Udlandet profiterer ved det, og at Værftspræmie kan føre til partiel Inflation; derimod er det næppe rigtigt, at Tilskudet til Esbjerggruten er „Tilskud til Initiativ og Vovemod“ (Lyrik!); det er til Landbruget. Subventionen er Forf. dobbelt afskyelig, naar den stiller Betingelser om fair Rater; han citerer Mr. Hoover mod Trustlove, glemmende at Mr. Hoover er den tredje Præsident i det Millionærernes direkte Styre, der har skadet U. S. A. saa meget.

Forf. ender med et stort set Afsnit om Imperialismen; han angriber U. S. A.'s Subventionsimperialisme som et „økonomisk Falsum“; lad mig i Tilslutning til hans Omtale af Jones-White-Bill'en tilføje, at Mr. White nylig har foreslaaet Kystfartbegrebet udvidet og forstærkede Understøttelser til Nybygninger med denne Fart for Øje. Naar Forf. i U. S. A.'s afvisende Stilling til Rabatten vil se et Modtræk til Europa, gør han et Skarn Uret; det er Staternes almindelige Politik. Til hvad Forf. skriver pag. 252—54 vil de fleste sige: ja, ja, ja!

Paa Bogens sidste Side har Forf. rejst et interessant Problem; han forstaar, at Aktien kun er et Udbyttepapir og Aktionæren kun løst knyttet til Selskabet og mere interesseret i Kurser end i Selskabets Trivsel; han er med Rette bange for, at en Børsgruppe (som i sin Tid ved „Rich“) skal pludselig tage Magten og ændre Selskabets Ledelse og Retningslinie og spørger derfor, om ikke man ved Ændringer i Stemmeretten

kan sikre sig mod en Overrumpling. Jeg kan ikke svare, thi her er vi „between the devil and the deep sea“; den almindelige Aktionær er i danske Selskaber lige saa bange for Ledelsens Illoyalitet. Men det er jo muligt, at Fælleseje af værende Institutioner i Fremtiden kan faa en anden Form end den, Aktieselskabet byder.

Pag. 73 siger Forf., at Erhvervsaktiernes Værd er Maalestok for menneskelig Evne til at frugtbar gøre dem; med Værd mener han deres Kapitalisering og glemmer, at Frugtbar gørelse ogsaa kan betyde Monopol og Magtmisbrug. Endelig siger han (pag. 155), at der er Strid om, hvorvidt Amortisation og Rente skal optages som Omkostning. Nej der er ikke. Hvad han mener er, om der hvert Aar behøves samme Amortisationskvota, idet Afskrivninger bør foretages i udbytterige Aar, og ofte vil et Aar have store ekstra Udgifter, der fører i en Fremtid bliver til Indtægt. I saa Fald vil Amortisationskvotens Konstans hindre den Fasthed i Udbyttet, der er heldigst for det større Erhvervsselskab. Det af Forf. her rejste Problem fortjener at overvejes.

— — —  
Uagtet de metodiske Mangler, trods den svage litterære Ballast, trods den svigtende Statistik, indeholder Bogen baade Materiale til Bedømmelse og en meget lærerig Fremstilling af et sjældent og oftest kun periferisk behandlet Emne. Forf. har tænkt over, hvad han daglig har oplevet; ikke paa Biblioteker, men i Livets Virkelighed henter han sit Materiale. Hans Synder er oftest Undladelsessynder, Opgaver, der krævede, men ikke fik Løsning, til Tider fordi Forf. som Privatfunktionær følte en større Tavshedspligt end nødvendig. I mangt præges Bogen af, at Forf. har arbejdet under en myndig Chef af en ejendommelig og betydende Personlighed, der har fascineret ham. Men — alligevel maa jeg gentage, hvad en stor Lærer en Gang sagde til en Elev: Arbejd dig nøje ind i mig, men arbejd dig saa ud af mig igen, om du skal udvikles ret, thi hver Tid kræver sine Mænd. Det er mit Haab, at ligesom Forf. har vist, at han af Praxis kan uddrage Teori, ogsaa i sin Løbebane vil vise, at han af Teori kan uddrage ret praktisk Handlen.

Dr. L. V. Blrck.