

en normativ Tankebygning, er dette ikke uvigtigt. For at tage et Par Exempler: Side 131: »Seddelbanken maa føre en bevidst Pengepolitik«, Side 191: »Det vilde dog sikkert være bedst at undgaa eller i hvert Fald at udjævne Konjunktursvingningerne, navnlig af Hensyn til Arbejdsløsheden«. Her faar man ganske vist et Indtryk af, hvorledes Forf. er naaet til det normative Krav, men det var vist heldigst, at det klart blev angivet, at Nationaløkonomien naturligvis ikke kan afgøre Spørgsmaalet om, hvorvidt der bør være Konjunktursvingninger eller ikke. Side 224: »Fra et rent økonomisk Synspunkt maa udkræves, at Samfundets samlede Nytte ved det Offentliges Foranstaltninger skal være større end ved at lade Borgerne selv indrette sig og beholde deres Penge«. Bør der ikke staa: Fra et hedonistisk-utilitaristisk Synspunkt, eller noget i den Retning? Af samme Side ses det, at Forf. ikke regner Hof- og Militærformaal for samfundsmæssige Formaal. Man kan derefter næppe vente, at »Almindelig Erhvervslære« vil blive anvendt ved Officersskolen. Side 285: Ogsaa Detailhandlerne ser man paa med Skepsis: »Vederlaget for deres Arbejde staar ofte ikke i Forhold til deres Indsats«. Paa Side 308—309 drøftes visse trafikpolitiske Problemer, og nogle af dem løses ved Tankeslutninger, der bygger paa en social-etisk Anskuelse af den Art, som er fælles for konsekvent Liberalisme og konsekvent Socialisme. Men det gøres der ikke klart opmærksom paa. Anmelderen tænker her paa følgende Sætning: »Det er økonomisk urigtigt at levere en Vare til en Pris, der ikke dækker Produktionsomkostningerne — idet man bl. a. yder tilfældige Tilskud til tilfældige Produktionsgrene«.

De her anførte Exempler er at betragte som Undtagelser; thi ellers er de forskellige Politikdiscipliner skrevet uden at normative Betragtninger er løbet Forfatterne i Pennen. Maaske var det en Idé at lade Forfatteren til Side 13—15, med Henblik paa nye Udgaver, og denne Bog vil sikkert paa Grund af sin Brugbarhed komme i nye Udgaver, gennemlæse Politikafsnittene med de omtalte Skønhedsfejl for Øje.

*Niels Lindberg.*

*Ivar Høgbom: VÄRLDSSJÖFARTEN.* Elanders Boktryckeri, Göteborg, 1934. 309 S.

Navigare necesse est! For Europa i hvert Fald. Europas erhvervsgeografiske Beliggenhed, dets Kystlinje og dets relativt korte Afstande og gode Forbindelser fra Kyst til Indlandspladserne henviser det i langt højere Grad end andre Verdensdele til Havet. Disse erhvervsgeografiske Forhold bidrog i Aarhundreder til Europas Overlegenhed, og en Erkendelse heraf og af de naturlige Betingelser lader meget i moderne Handelspolitik fremtræde som europæiske Selvmordstendenser.

Navigare necesse est! For Danmark i hvert Fald. Det er Landet med den relativt største Udenrigsomsætning, og dets Erhvervsgeografi og Historie henviser det i lige Grad til at dyrke Jorden og pløje Havet: indadvendt og udadvendt.

Ud fra denne principielle Indstilling henleder jeg Opmærksomheden paa Ivar Høgboms Bog: *Världssjöfarten*. Bogens Tyngdepunkt ligger paa den erhvervsgeografiske Fremstilling af meget omfattende Art, som jeg ikke er tilstrækkelig sagkyndig til at underkaste en kritisk Analyse. Men det er et fortrinligt Materiale for Økonomen, og det er fortrinlige økonomiske Konklusioner, der ofte drages af Forfatteren. Rent eksempelvis vil jeg anføre, at det er de erhvervsgeografiske Forhold, der f. Eks. gør, at Omraader med

en normativ Tankebygning, er dette ikke uvigtigt. For at tage et Par Exempler: Side 131: »Seddelbanken maa føre en bevidst Pengepolitik«, Side 191: »Det vilde dog sikkert være bedst at undgaa eller i hvert Fald at udjævne Konjunktursvingningerne, navnlig af Hensyn til Arbejdsløsheden«. Her faar man ganske vist et Indtryk af, hvorledes Forf. er naaet til det normative Krav, men det var vist heldigst, at det klart blev angivet, at Nationaløkonomien naturligvis ikke kan afgøre Spørgsmaalet om, hvorvidt der bør være Konjunktursvingninger eller ikke. Side 224: »Fra et rent økonomisk Synspunkt maa udkræves, at Samfundets samlede Nytte ved det Offentliges Foranstaltninger skal være større end ved at lade Borgerne selv indrette sig og beholde deres Penge«. Bør der ikke staa: Fra et hedonistisk-utilitaristisk Synspunkt, eller noget i den Retning? Af samme Side ses det, at Forf. ikke regner Hof- og Militærformaal for samfundsmæssige Formaal. Man kan derefter næppe vente, at »Almindelig Erhvervslære« vil blive anvendt ved Officersskolen. Side 285: Ogsaa Detailhandlerne ser man paa med Skepsis: »Vederlaget for deres Arbejde staar ofte ikke i Forhold til deres Indsats«. Paa Side 308—309 drøftes visse trafikpolitiske Problemer, og nogle af dem løses ved Tankeslutninger, der bygger paa en social-etisk Anskuelse af den Art, som er fælles for konsekvent Liberalisme og konsekvent Socialisme. Men det gøres der ikke klart opmærksom paa. Anmelderen tænker her paa følgende Sætning: »Det er økonomisk urigtigt at levere en Vare til en Pris, der ikke dækker Produktionsomkostningerne — idet man bl. a. yder tilfældige Tilskud til tilfældige Produktionsgrene«.

De her anførte Exempler er at betragte som Undtagelser; thi ellers er de forskellige Politikdiscipliner skrevet uden at normative Betragtninger er løbet Forfatterne i Pennen. Maaske var det en Idé at lade Forfatteren til Side 13—15, med Henblik paa nye Udgaver, og denne Bog vil sikkert paa Grund af sin Brugbarhed komme i nye Udgaver, gennemlæse Politikafsnittene med de omtalte Skønhedsfejl for Øje.

*Niels Lindberg.*

*Ivar Høgbom: VÄRLDSSJÖFARTEN.* Elanders Boktryckeri, Göteborg, 1934. 309 S.

Navigare necesse est! For Europa i hvert Fald. Europas erhvervsgeografiske Beliggenhed, dets Kystlinje og dets relativt korte Afstande og gode Forbindelser fra Kyst til Indlandspladserne henviser det i langt højere Grad end andre Verdensdele til Havet. Disse erhvervsgeografiske Forhold bidrog i Aarhundreder til Europas Overlegenhed, og en Erkendelse heraf og af de naturlige Betingelser lader meget i moderne Handelspolitik fremtræde som europæiske Selvmordstendenser.

Navigare necesse est! For Danmark i hvert Fald. Det er Landet med den relativt største Udenrigsomsætning, og dets Erhvervsgeografi og Historie henviser det i lige Grad til at dyrke Jorden og pløje Havet: indadvendt og udadvendt.

Ud fra denne principielle Indstilling henleder jeg Opmærksomheden paa Ivar Høgboms Bog: *Världssjöfarten*. Bogens Tyngdepunkt ligger paa den erhvervsgeografiske Fremstilling af meget omfattende Art, som jeg ikke er tilstrækkelig sagkyndig til at underkaste en kritisk Analyse. Men det er et fortrinligt Materiale for Økonomen, og det er fortrinlige økonomiske Konklusioner, der ofte drages af Forfatteren. Rent eksempelvis vil jeg anføre, at det er de erhvervsgeografiske Forhold, der f. Eks. gør, at Omraader med

Eksportoverskud (i Volumen) (i Europa: Ostersoomraadet, Spanien, Sortehavet) generelt set har relativt lave indgaaende Fragter, de øvrige Omraader relativt lave udgaaende Fragter. Forfatteren paapeger med Rette, at et virkeligt Billede af Fragtmarkedet og dets Tendens ikke faas ved en Sammenfatning af samtlige Noteringer — altsaa ved et almindeligt Fragtindex: »Det monotona omnämmandet i fragtmarknadsrapporterne af den oförändrade kolfrakten på La Plata innebär egentligen endast et konstaterande av at spannmåls-exporten alltjämt är väsentligt större än kolimporten«.

Naar Forf. imidlertid erkender, at Efterspørgslen efter Fragtrum »är visserligen starkt varierande, men föga påverkad av förändringar i fraktsatserna« og derfor i Modsætning til Helander betegner Tonnageefterspørgslen som lidet elastisk, saa generaliserer han selv. Jeg er enig med Forf. i, at for mange Varers — og for meget vigtige Varers — Vedkommende vil Omsætningen ikke blive væsentligt større eller mindre, om Fragterne er noget højere eller lavere, men man naar betydeligt videre i Erkendelse, naar man i Stedet for en Generalitet undersøger de enkelte Varer og f. Eks. analyserer Ruterederiernes Tarifer.

Ogsaa paa andre Omraader holder Forf. sig til det gængse, saaledes i Fremstillingen af Forholdet mellem Tramp og Rute (S. 280—81). Jeg mener ikke, at Udviklingen kan forstaas uden at undersøge Skibenes Indtægts- og Udgiftsbudgetter. Naar Forf. hævder: »Under Kriser drabbas i främsta rummet trampfarten«, saa er der dog maaske Grund til at spørge, om det er Tilfældet med alle Kriser og paa alle Krisens Trin. For Øjeblikket synes dog Landenes Behov for Raa- og Hjelpestoffer og deres Spærring for fabrikerede Varer og Varer af høj Værdi og Luksuskarakter absolut i Trampens Favor og Rutens Disfavør.

Bogen giver Anledning til mange Refleksioner, hvorpaa den ikke giver Svar. Det skal ikke bebrejdes Forf. Tværtimod. Der kan vel ikke gives en Forf. større Kompliment, end at han vækker til Eftertanke. Naar Forf. f. Eks. behandler Flyvetrafikens Udvikling og paaviser, hvorledes Postbefordring tegner til at blive det Omraade, hvor Flyvemaskinen hurtigst vil fortrænge Skibet, hvorigennem Søfarten vil miste en betydelig Indkomstkilde, saa maa Tanken gaa videre til Staternes Skibsfartssubventioner, der jo fortrinsvis har været knyttet til Postbesørgelsen, og Spørgsmaalet opstaar, om der ad denne Vej vil ske Ændring i Staternes Subventionspolitik, og hvad det saa vil have tilfølge i Skibsfartens fremtidige Strukturforhold.

Jeg kan ikke afholde mig fra til Slut at citere Forf. S. 72: »Utbyggandet av den södra Östersjökustens hamnar till större djup kan tänkas komma att inverka på linjetrafikens förläggning inom hela Östersjöområdet. Medan trafikken i Kielkanalen stark stegrats under efterkrigstiden, har trafikken genom Öresund gått tillbaka. Ätminstone till någon del är denna förskutning framkallad av djupförhållandena i Öresund . . . Under dessa förhållanden bildar södra Östersjökusten en lämpligare slutsträcka för större linjetrafik än den svenske Östersjökusten. Häri kan en fara ligga för Sveriges sjöfartsposition. Önskvärdheten av en upprepning av segelleden genom Öresund förstärkas genom den ökade dragningskraft på trafikken, som de förbättrade hamnförhållandena vid södra Östersjökusten medföra«.

Disse Betragtninger har ikke mindre Bud til danske Læsere end til svenske.

*Marius Christoffersen.*