

lånene under oppgangen til faste lån vil virke modererende på oppgangen. Det avgjørende er her formentlig ikke fastheten i og for seg, men den omstendighet at det under oppgangen er lån fra publikum som det dreier seg om.

Mest interesse har anmelderen hatt av å lese fremstillingen av den sekundære beskjeftigelse. Det er neppe noen side av den innviklede sammenheng som forfatteren ikke kommer inn på. »Det avtagende utbytte« av nye »doser« offentlig arbeide kunne kanskje været fremhevet noe sterkere; det er vel også usandsynlig at de gunstige svenske erfaringer fra 1930-årene vil gjenta seg i en eventuell ny stor nedgangsperiode.

Deretter følger et kapittel om arbeidstiden. Ved at arbeidstiden er satt inn i hoveddelen om arbeidsløshet, er det gitt en begrensning i de sider av arbeidstiden som forfatteren behandler. Det viktige spørsmål om forholdet mellom arbeidstid og det tekniske utstyr ved bedriftene er på det nærreste forbigått.

Også kapitlet om lønnsnedsettelse er rikt på interessante refleksjoner. Det er et spørsmål om det ikke hadde været bedre med en systematisk hovedinndeling med konjunkturarbeidsløsheten helt for seg; problemene ville kanskje derved blitt klarere for leseren.

Slutningskapitlet om opphevelsen av motsetningsforholdet mellom kapital og arbeide har fått endda større interesse ved begivenhetene etter at Zeuthens bok kom ut. Slutningskapitlet peker fremover, mot de nye problemer som vil reise seg i de nordiske land. Selvom det nu kan pekes på adskillige ting i boken som neppe lenger er aktuelle, er det overmåde meget igjen som vil gjøre boken til et nyttig redskap for de studenter som skal lære å behandle de nye økonomiske problemer.

Men da vi har et fortsettelsesbind å se imøte med forventning, vil jeg ikke tilbakeholde en formell kritikk. Forfatteren gjør etter min mening alt for liten bruk av enkle typografiske virkemidler. Han uthever aldrig noe punkt han anser særlig viktig, eller som må slås fast for leseren for å sette ham istand til å gripe pointet ved den følgende tankegang. Det kan naturligvis sies at det blir en verdifull øvelse for studentene å arbeide seg gjennom et stort verk og selv finne ut hvad som er vesentlig og betydningsfullt. Men imot dette står hensynet til å spare leserens tid. Desuten ville flere uthevelser og sterkere oppdeling av stoffet gjort boken mere anvendelig for utdannede økonomer og for det praktiske livs menn, som i alminnelighet ikke har tid til å lese så store bøker i sin helhet, men ofte ønsker å finne frem til viktige springende punkter av interesse for dem. Jeg håber også på et register i neste bind. Stoff av høy verdi veksler stadig med mere likegyldige opplysninger. Alle de verdifulle tankene fortjener at man lett finner frem til dem.

Tilslutt skal nevnes at boken — ialfall etter norske forhold — er usedvanlig billig, 10 kroner for 448 sider.

*Thomas Sinding.*

*Koopmans, T.: TANKER FREIGHT RATES AND TANKSHIP BUILDING. An Analysis of cyclical fluctuations. Haarlem & London 1939.*

Transport af Olie og andre flydende Produkter udgør et relativt isoleret Afsnit af det økonomiske Liv, og man kan derfor selv i en økonomisk

lånene under oppgangen til faste lån vil virke modererende på oppgangen. Det avgjørende er her formentlig ikke fastheten i og for seg, men den omstendighet at det under oppgangen er lån fra publikum som det dreier seg om.

Mest interesse har anmelderen hatt av å lese fremstillingen av den sekundære beskjeftigelse. Det er neppe noen side av den innviklede sammenheng som forfatteren ikke kommer inn på. »Det avtagende utbytte« av nye »doser« offentlig arbeide kunne kanskje været fremhevet noe sterkere; det er vel også usandsynlig at de gunstige svenske erfaringer fra 1930-årene vil gjenta seg i en eventuell ny stor nedgangsperiode.

Deretter følger et kapittel om arbeidstiden. Ved at arbeidstiden er satt inn i hoveddelen om arbeidsløshet, er det gitt en begrensning i de sider av arbeidstiden som forfatteren behandler. Det viktige spørsmål om forholdet mellom arbeidstid og det tekniske utstyr ved bedriftene er på det nærreste forbigått.

Også kapitlet om lønnsnedsettelse er rikt på interessante refleksjoner. Det er et spørsmål om det ikke hadde været bedre med en systematisk hovedinndeling med konjunkturarbeidsløsheten helt for seg; problemene ville kanskje derved blitt klarere for leseren.

Slutningskapitlet om opphevelsen av motsetningsforholdet mellom kapital og arbeide har fått endda større interesse ved begivenhetene etter at Zeuthens bok kom ut. Slutningskapitlet peker fremover, mot de nye problemer som vil reise seg i de nordiske land. Selvom det nu kan pekes på adskillige ting i boken som neppe lenger er aktuelle, er det overmåde meget igjen som vil gjøre boken til et nyttig redskap for de studenter som skal lære å behandle de nye økonomiske problemer.

Men da vi har et fortsettelsesbind å se imøte med forventning, vil jeg ikke tilbakeholde en formell kritikk. Forfatteren gjør etter min mening alt for liten bruk av enkle typografiske virkemidler. Han uthever aldrig noe punkt han anser særlig viktig, eller som må slås fast for leseren for å sette ham istand til å gripe pointet ved den følgende tankegang. Det kan naturligvis sies at det blir en verdifull øvelse for studentene å arbeide seg gjennom et stort verk og selv finne ut hvad som er vesentlig og betydningsfullt. Men imot dette står hensynet til å spare leserens tid. Desuten ville flere uthevelser og sterkere oppdeling av stoffet gjort boken mere anvendelig for utdannede økonomer og for det praktiske livs menn, som i alminnelighet ikke har tid til å lese så store bøker i sin helhet, men ofte ønsker å finne frem til viktige springende punkter av interesse for dem. Jeg håber også på et register i neste bind. Stoff av høy verdi veksler stadig med mere likegyldige opplysninger. Alle de verdifulle tankene fortjener at man lett finner frem til dem.

Tilslutt skal nevnes at boken — ialfall etter norske forhold — er usedvanlig billig, 10 kroner for 448 sider.

*Thomas Sinding.*

*Koopmans, T.: TANKER FREIGHT RATES AND TANKSHIP BUILDING. An Analysis of cyclical fluctuations. Haarlem & London 1939.*

Transport af Olie og andre flydende Produkter udgør et relativt isoleret Afsnit af det økonomiske Liv, og man kan derfor selv i en økonomisk

uroelig Tid med Udbytte studere saavel Efterspørgsel som Udbud, og Forfatteren har gjort dette for Perioden 1921—1937.

Efterspørgselen efter Tanktransport er i det væsentlige bestemt af Udbud og Efterspørgsel efter Olie, og Elasticiteten for Transport bliver derfor under en Korttidssynsvinkel meget lille, sandsynligvis under 0,1. Under en noget længere tidsmæssig Synsvinkel, hvor Hensyn tages til Lagre, Transport fra nærmere Pladser, Olieselskabernes Strategi, bliver den faktiske Efterspørgselselasticitet større, og Forfatteren kommer til det Resultat, at den nærmer sig til 0,3.

Ved Udbudet af Tanktransport maa den undersøgte Periode deles i tre, nemlig Perioden 1921—30, hvor samtlige Skibe har været beskæftiget, Perioden 1930—34, hvor et større eller mindre Antal har været oplagt, og Perioden efter 1934, hvor Fragten har været paavirket af Aftaler (Tankers Pool). I den Periode, hvor alle Skibene har været beskæftiget, vil det kun være muligt at forøge Udbudet gennem hurtigere Sejlads, kortere Reparationstider (Overarbejde) etc. Elasticiteten bliver derfor relativt lille og er beregnet til 0,15. I den Periode, hvor en Del af Tankflaaden har været oplagt, bestemmes Udbudet af Forskellen mellem Omkostningerne ved Sejlads og under Oplægning, og da denne er omtrent ens for de forskellige Skibe, forandres Udbudsmængden stærkt for en lille Ændring i Prisen, d. v. s. Elasticiteten er paa dette Omraade meget stor.

Ved Aftalen i Maj 1934 enedes man om at lade alle Tankskibe i Fragt yde et Bidrag til de oplagte Skibe. Dette forandrede Udbudskurvens Beliggenhed, men ikke dens Elasticitet. Det kunde synes ejendommeligt, at de store Olieselskaber, der ejer Halvdelen af Verdens Tankskibsflaade og er Hovedefterspørger efter Resten, kunde være interesseret i en Aftale, der drev Priserne op, men dette forklares ved, at Olieselskaberne søger at maksimere deres Indtægt for baade Olie og Fragt og de højere Fragtsatser giver de store Selskaber et stærkere Monopol overfor de mindre Olieleverandører, der helt igennem skal fragte deres Olie.

Den saaledes skildrede Prisdannelse er væsentlig et Korttidsfænomen, men den har Betydning for Fremtiden gennem den Paavirkning, der derved gives Rederierne til at lade foretage Nybygninger. Disse paavirkes derfor af Konjunkturerne, og dette gælder i højere Grad de mindre Tankrederier, der særlig har været hjemmehørende i Norge, og kun i mindre Grad de store Olieselskaber, der i langt højere Grad holder igen med Nybygning under Højkonjunkturerne. Den Sikkerhed mod Minimumsfragter, som Tankers Pool skabte, forøgede Interessen for Nybygninger, og dette understregedes stærkt af de høje Fragter, som opnaaedes i Aarene 1937—39. Forfatteren fremhæver, at denne Forcing af Nybygningerne ud over Stigning i Efterspørgselen vil føre til en Regulering af Investeringen, saaledes at den frie Adgang til Erhvervet begrænses og at der skabes en begrænset Klasse begunstigede Tankskibsejere.

Koopmans Bog kan anbefales til alle, der beskæftiger sig med økonomisk Teori, og som har Interesse for at søge denne verificeret gennem statistiske Undersøgelser.

*P. P. Sveistrup.*