

sådan formelmæssig opstilling af gods-trafikken er en hjælp ved gennemtænkning også af de praktiske problemer og vil være af stor betydning for alle, der skal beskæftige sig med ledelsen af en større godsbanegård. Det forekommer mig dog, at forfatterne lægger for lidt vægt på, at der indenfor dette område af økonomien næppe findes to helt ens situationer, idet de erhvervsgeografiske forudsætninger i mange henseender stadig er varierende. Der vil derfor være endnu flere variable i praktiske beregninger, end forfatterne synes at mene, at man behøver. I nogle tilfælde kan det være fordelagtigt at begrænse sig til det antal variable, man kan behandle i en anvendelig formel, i andre er det mere hensigtsmæssigt i sine betragtninger at tage alle de variable med, selv om det kun kan ske i verbal form. Den enkelte situation må efter min opfattelse begrunde, hvilken metode der skal anvendes som værende den økonomisk mest hensigtsmæssige.

Den af Cowles Commission udgivne bog indeholder meget af interesse for alle, der beskæftiger sig med trafikøkonomi. Forfatterne har kastet nyt lys over en række problemer, der forholdsvis let har ladet sig sætte i matematisk form. Svagheden er, at de problemer, der lettest lader sig behandle matematisk, ikke altid er de samme som dem, der har størst økonomisk relevans.

*P. P. Sveistrup*¹.

1. Kontorchef, lektor ved Københavns Universitet.

Harold Barger: The Transportation Industries 1889-1946. A Study of Output Employment and Productivity. National Bureau of Economic Research, New York 1957. 288 s. Pris \$ 4.00.

Harold Barger er en af de trafikøkonomer i USA, hvis navn man i de senere år ofte hører nævnt med anerkendelse, og når han har udgivet den foreliggende bog i samarbejde med en lang række specialister indenfor National Bureau of Economic Research, er der anledning til at gøre

sig bekendt med den. Det må imidlertid straks bemærkes, at fremstillingen efter min opfattelse har fået en slagside ved, at den kun omhandler transport mod betaling, hvorved den udbredte automobilkørsel i egne vogne og varekørsel i de virksomhederne tilhørende lastvogne ikke kommer med, således at man ikke får noget samlet billede for hele transportsektoren.

Det fremgår allerede af titlen, at noget af det centrale for forfatteren har været at belyse produktivitetens udvikling igennem tiden. For at kunne det, må man gøre sig klart, hvad der forstås ved produktivitet, og dette gennemgås på en meget oplysende måde i Appendix I. S. 163—182. Det drejer sig om et meget stort antal forskelligartede transporttydelser, der af hensyn til formålet må gøres ensbenedte. Dette er vanskeligt, fordi der er et meget stort antal variable, der enten kan karakteriseres som fysiske eller psykologiske. Her mener forfatteren, at man må forlade den ofte anvendte fysiske enhed tonmilen som almindelig væreenhed og erstatte den med pengeenheden. Udgangspunktet ligger i følgende udtalelse s. 171: »Let us assume an unreal world in which perfect equality exists everywhere in the marginal significance attached to consumer expenditure in different directions, and at the same time perfect equivalence between market price and marginal cost of production; and further in which resources are remunerated according to their marginal productivity so interpreted, complete mobility existing among occupations. In such a world the phrase »a dollars worth« has a universal significance which is partially denied to it as things actually stand on the world as we know it.«

Når man går ud fra the dollars worth kan man beregne produktiviteten pr. beskæftiget; denne kan belyses fra 1916 pr. arbejdstime for jernbanerne (s. 98). Sætter man produktion pr. beskæftiget i 1916 til 100 er den daglige produktion i 1922 steget til 119, i 1939 til 148 og i 1946 til 202. Tilsvarende var timeproduktionen ste-

sådan formelmæssig opstilling af gods-trafikken er en hjælp ved gennemtænkning også af de praktiske problemer og vil være af stor betydning for alle, der skal beskæftige sig med ledelsen af en større godsbanegård. Det forekommer mig dog, at forfatterne lægger for lidt vægt på, at der indenfor dette område af økonomien næppe findes to helt ens situationer, idet de erhvervsgeografiske forudsætninger i mange henseender stadig er varierende. Der vil derfor være endnu flere variable i praktiske beregninger, end forfatterne synes at mene, at man behøver. I nogle tilfælde kan det være fordelagtigt at begrænse sig til det antal variable, man kan behandle i en anvendelig formel, i andre er det mere hensigtsmæssigt i sine betragtninger at tage alle de variable med, selv om det kun kan ske i verbal form. Den enkelte situation må efter min opfattelse begrunde, hvilken metode der skal anvendes som værende den økonomisk mest hensigtsmæssige.

Den af Cowles Commission udgivne bog indeholder meget af interesse for alle, der beskæftiger sig med trafikøkonomi. Forfatterne har kastet nyt lys over en række problemer, der forholdsvis let har ladet sig sætte i matematisk form. Svagheden er, at de problemer, der lettest lader sig behandle matematisk, ikke altid er de samme som dem, der har størst økonomisk relevans.

*P. P. Sveistrup*¹.

1. Kontorchef, lektor ved Københavns Universitet.

Harold Barger: The Transportation Industries 1889-1946. A Study of Output Employment and Productivity. National Bureau of Economic Research, New York 1957. 288 s. Pris \$ 4.00.

Harold Barger er en af de trafikøkonomer i USA, hvis navn man i de senere år ofte hører nævnt med anerkendelse, og når han har udgivet den foreliggende bog i samarbejde med en lang række specialister indenfor National Bureau of Economic Research, er der anledning til at gøre

sig bekendt med den. Det må imidlertid straks bemærkes, at fremstillingen efter min opfattelse har fået en slagside ved, at den kun omhandler transport mod betaling, hvorved den udbredte automobilkørsel i egne vogne og varekørsel i de virksomhederne tilhørende lastvogne ikke kommer med, således at man ikke får noget samlet billede for hele transportsektoren.

Det fremgår allerede af titlen, at noget af det centrale for forfatteren har været at belyse produktivitetens udvikling igennem tiden. For at kunne det, må man gøre sig klart, hvad der forstås ved produktivitet, og dette gennemgås på en meget oplysende måde i Appendix I. S. 163—182. Det drejer sig om et meget stort antal forskelligartede transporttydelser, der af hensyn til formålet må gøres ensbenedte. Dette er vanskeligt, fordi der er et meget stort antal variable, der enten kan karakteriseres som fysiske eller psykologiske. Her mener forfatteren, at man må forlade den ofte anvendte fysiske enhed tonmilen som almindelig væreenhed og erstatte den med pengeenheden. Udgangspunktet ligger i følgende udtalelse s. 171: »Let us assume an unreal world in which perfect equality exists everywhere in the marginal significance attached to consumer expenditure in different directions, and at the same time perfect equivalence between market price and marginal cost of production; and further in which resources are remunerated according to their marginal productivity so interpreted, complete mobility existing among occupations. In such a world the phrase »a dollars worth« has a universal significance which is partially denied to it as things actually stand on the world as we know it.«

Når man går ud fra the dollars worth kan man beregne produktiviteten pr. beskæftiget; denne kan belyses fra 1916 pr. arbejdstime for jernbanerne (s. 98). Sætter man produktion pr. beskæftiget i 1916 til 100 er den daglige produktion i 1922 steget til 119, i 1939 til 148 og i 1946 til 202. Tilsvarende var timeproduktionen ste-

get fra 100 i 1916 til 193 i 1939 og 259 i 1946. Det er naturligt, at denne stigning i produktiviteten hænger sammen med en betydelig stigning i kapitalinvesteringen pr. beskæftiget.

Denne betydelige stigning i produktiviteten er fremkommet også i perioden, hvor trafikmængden har været stagnerende. Dette må ses i forbindelse med, at antallet af beskæftigede er gået stærkt tilbage som følge af rationaliseringen og som følge af konsekvent afskedigelse af det personel, banerne ikke havde brug for.

Fremstillingen indskrænker sig som nævnt ikke alene til jernbanerne, men går også ind på andre grene af transportydelse og påviser også for disse en meget betydelig stigning i produktiviteten i forbindelse med den tekniske udvikling.

Sammenfattende kan man nævne (s. 3), at produktiviteten pr. arbejder indenfor trafikken 1889—1939 var steget med 2,2% om året, medens den tilsvarende stigning for industrien som helhed var 1,8% og for landbrug og minedrift 1,6%.

Bogen lærer os først og fremmest en del om amerikanske forhold. Men den viser også, hvad man for at kunne give eksakte oplysninger savner af undersøgelser i Amerika. Derved leder den også tanken hen på trafikøkonomiske undersøgelser, der savnes i Danmark.

*P. P. Sveistrup*¹.

1. Kontorchef, lektor ved Københavns Universitet.

Harald Dickson: Ekonomiska principer bakom svensk skogsvårdslagstiftning. Svenska Skogsvårdsföreningens Förlag. Stockholm 1956. 189 sider, 25 sv. kr.

Professor Harald Dickson, Göteborg, der indtil for nylig har været docent ved skogshögskolan i Stockholm, har på nærmeste og sagligt hold fulgt den meget livlige debat, der i den svenske rigsdag blev ført omkring den såkaldte »Sköldska skogsmotionen« (efter den svenske jordbruksminister Sköld). Debatten resultere-

de i loven af 21. maj 1948 vedrørende de private skove i Sverige (hovedparten af skovarealet) — en lov der vel må betegnes som den mest fremstående i sin art i Europa og i hovedsagen hvilende på principperne om »markranteprincippet« (størst mulig jordværdi) kombineret med et jævnt udbytte og tagende sociale hensyn (statstilskud til bondeskovene o. l.).

Som titlen antyder, er det den historisk-økonomiske udvikling, der har interesseret forfatteren mest.

Som landbruget for Danmark har skoven for Sverige været den store rigdomskilde, og, som naturligt er, har den videnskabelige skovforskning i Sverige haft store midler og mange begavede forskere til sin rådighed. Ikke mindst på det økonomiske felt har der her fundet en rig litterær meningsudveksling sted, som nok kan få en dansker til at føle sig lidt beskæmmet over vor mangel på litterær diskussion på dette område.

En anmeldelse i ordets almindelige betydning af denne bog kan næppe komme på tale her. Bogen gengiver i stærkt koncentreret form og uden resumé (formodentlig en forelæsningsrække) over 100 års diskussion om principperne for udbytteberegning, som de først opstod i Tyskland o. 1850 og senere videreførtes i andre lande, her Sverige. I hovedsagen har to principper stået skarpt over for hinanden, og gør det endnu. På den ene side »skogsranteprincippet«, hvorefter størst muligt og vedvarende udbytte efterstræbes uden hensyn til forrentning af den investerede kapital. På den anden det nævnte »markranteprincippet«, som tager hensyn til renteomkostninger og tilstræber størst mulig jordværdi eller, hvad der er det samme, det bedste finansielle resultat. Senere kaldes det mere besnærende »løn-samhetsprincippet«.

Diskussionen om disse principper har raset i de førende skovlande, især Tyskland og Sverige. Medens »skogsranteprincippet« er lagt til grund for de ældre svenske skovlove, er »markranteprincippet« (løn-samhetsprincippet) lagt til grund