

politikken i almindelighed opfatter gaden som en fri nyttighed, som der ikke skal betales for. Resultatet heraf er, som bekendt mange steder, at gaderne betragtes som parkeringspladser, hvad der gør den fri nyttighed for de øvrige trafikanter forholdsvis illusorisk og forvolder betydelige omkostninger for disse, hvis de overhovedet får mulighed for at komme frem. Man trænger måske til en nærmere undersøgelse af efterspørgsels- og udbudskurver, omkostnings- og prispolitik indenfor trafik på samme måde som indenfor andre grene af økonomien.

Det vil næppe være rigtigt at bebrejde Owen, at han ikke har gjort det. Det er formentlig en opgave, som ingen enkelt kan løse, men som kræver et samarbejde mellem en lang række samarbejdsvillige og loyale specialister.

*P. P. Sveistrup.**

* Lektor ved Københavns Universitet.

Walter Isard: Location and Space Economy. Wiley and Sons, New York 1956. Pris 8.75 \$.

Det er forståeligt, at lokaliseringsteori ikke har været drøftet meget i Danmark, hvor afstandene er små, men det må forventes, at det vil blive anderledes, når landet som ventet på en eller anden måde bliver led i et større marked. Det er derfor af betydning, at man henleder opmærksomheden på ovennævnte bog, der er skrevet af en af U.S.A.'s ansete yngre økonomer, der hører til kredsen om Leontieff og har udført et omfattende arbejde med Input-Output beregninger.

Bogen bærer i nogen grad præg af at være skrevet gennem 10 år, og at adskillige afsnit har delvis været publiceret i tidsskrifter. Man få derfor naturligt på den ene side indtryk af en omhyggelig gennemarbejdning og på den anden side af, at de enkelte afsnit ikke er så fast forbundne, som de kunne have været, hvis de var skrevet ned umiddelbart efter hinanden.

Bogen er tænkt som første del af et større værk, og dette er formentlig årsagen til, at den historiske fremstilling fylder forholdsvis meget. Det kan for nogle være en skuf-

felse, men hvor mange har læst om beliggenhedsproblemer hos mænd som von Thünen, Weber, Predöhl, Weigmann, Palander, Lösch og Ohlin. Det kan derfor være en lettelse, at man hos Isard finder en meget lettilgængelig dogmehistorisk fremstilling.

Forfatteren kommer i de følgende afsnit mere selvstændigt ind på lokaliseringsproblemer, og fremhæver stærkt transportomkostningernes betydning i sammenhæng med de andre lokaliseringsfaktorer. Fremstillingen er i disse kapitler nær knyttet til de ældre lokaliseringsteoretikere, således finder man adskilligt, der er en videre udbygning af f. eks. Webers og Löschs arbejder. Det er en anden metode, end de fleste økonomer er vant til, og formen kan derfor virke noget fremmedartet.

I kapitel 10: Aspects of General Location Theory: A. Mathematical Formulation nærmer Isard sig stærkt til den måde at tænke på, som mange økonomer anvender i produktionsteorien, og der ydes her et værdifuldt bidrag til at uddybe de områder af produktionsteorien, der bygger på, at markedet er en flade og ikke noget enkelt punkt. Dette område er mig bekendt meget lidt opdyrket, og fremstillingen virker i særlig grad forfriskende.

I det afsluttende kapitel Graphic Synthesis and Summary vender forfatteren for en væsentlig del tilbage til den grafiske fremstillingsmåde, der er almindelig for lokaliseringsteoretikere, og dette afsnit er derfor efter mit skøn knapt så udbytterigt som det foregående.

Forfatteren kommer stærkt ind på, at nogle af de mest spændende problemer vil blive behandlet i det følgende bind. Det er derfor vel for tidligt at give en egentlig vurdering, men man kan nok af det foreliggende slutte, at Isards arbejde vil komme til at indtage en meget betydningsfuld plads i lokaliseringsteorien og i dennes grænseområde i forhold til trafikpolitikken.

Det er glædeligt, fordi den engelsk-amerikanske litteratur på dette område er meget begrænset, og der er derfor meget store muligheder for opdyrkning.

*P. P. Sveistrup.**

* Lektor ved Københavns Universitet.