

Danmarks, Sverigs og Norges Samkvem med Udlandet.

Danmarks, Sveriges og Norges Samkvem med Udlandet 1871—77.
Nye Undersøgelser om Loven for den internationale Trafik. Af
C. L. Madsen, Konsulent for det Store Nordiske Telegrafsekskabs
Bestyrelse. Med 3 Tabeller. Kjøbenhavn. Forlagt af G. E. C. Gad.
1879 (26 + XXIII S. in 4-to).

Denne Bog er et nyt Bidrag til Belysning af den store Opgave, Forf. har sat sig. Da «Nationaløkonomisk Tidskrift» gjentagende Gange — enten ved at bringe Artikler fra selve Forf.s Haand, eller ved en blot refererende Omtale, eller gennem en kritisk Belysning — har beskæftiget sig med denne Opgave, ville Læserne vide, at den gaar ud paa: i en Ligning — den internationale Trafikligning — at samle og indordne de mange Elementer og Faktorer (saasom Vareomsætningen, Skibsfarten, Personfrekvensen, de regelmæssige Jernbanetog og Dampskibsforbindelser o. m. A.), som tilsammen bestemme Telegramvexlingen mellem hvert Par af Lande. Thi det er jo, som Læserne erindre, Forf.s Udgangspunkt, at den internationale Telegramvexling er et Resultat af og Udtryk for den samlede internationale Handelstrafik. Hvorledes Forf. har vundet dette Udgangspunkt, er tidligere blevet omtalt, hvorfor vi ikke idag atter skulle dvæle derved.

Danmarks, Sverigs og Norges Samkvem med Udlandet.

Danmarks, Sveriges og Norges Samkvem med Udlandet 1871—77.
Nye Undersøgelser om Loven for den internationale Trafik. Af
C. L. Madsen, Konsulent for det Store Nordiske Telegrafskabs
Bestyrelse. Med 3 Tabeller. Kjøbenhavn. Forlagt af G. E. C. Gad.
1879 (26 + XXIII S. in 4-to).

Denne Bog er et nyt Bidrag til Belysning af den store Opgave, Forf. har sat sig. Da «Nationaløkonomisk Tidskrift» gjentagende Gange — enten ved at bringe Artikler fra selve Forf.s Haand, eller ved en blot refererende Omtale, eller gennem en kritisk Belysning — har beskæftiget sig med denne Opgave, ville Læserne vide, at den gaar ud paa: i en Ligning — den internationale Trafikligning — at samle og indordne de mange Elementer og Faktorer (saasom Vareomsætningen, Skibsfarten, Personfrekvensen, de regelmæssige Jernbanetog og Dampskibsforbindelser o. m. A.), som tilsammen bestemme Telegramvexlingen mellem hvert Par af Lande. Thi det er jo, som Læserne erindre, Forf.s Udgangspunkt, at den internationale Telegramvexling er et Resultat af og Udtryk for den samlede internationale Handelstrafik. Hvorledes Forf. har vundet dette Udgangspunkt, er tidligere blevet omtalt, hvorfor vi ikke idag atter skulle dvæle derved.

I det her foreliggende Arbejde, der danner det tredje i Rækken af Forf.s nye Undersøgelser, men forøvrigt er en selvstændig Afhandling, fremstiller Forf. paa Grundlag af den af ham opstillede Hypothese Hovedtrækkene af de tre nordiske Rigers Samkvem med Udlandet i Aarene 1871—77, og han kommer her til mange højst interessante Sammenstillinger og Slutninger. — Det statistiske Materiale, der siden de tidligere Afhandlinger er udvidet med 3 Aar for hvert af de nævnte Lande, er hentet fra den officielle Statistik, men er for det specielle Brug, især hvad Skibsfarten og de regelmæssige Samfærdselsmidler angaar, omordnet og kompletteret, saa at Fremskaffelsen af dette omfattende Stof aabenbart har været et ingenlunde let men tværtimod besværligt Arbejde. Den store Mængde af statistiske, tildels nye, Data er meget overskueligt ordnet i de 3 Tabeller, der ledsage Afhandlingen, og hvori er samlet og fremstillet de 27 «Trafik-Elementer», som Forf. inddrager i sine Undersøgelser. Af disse fremhæve vi Post- og Telegraftrafiken, Værdien af Ind- og Udførselen, Skibsfarten i det direkte Samkvem, Fragtfarten under eget og fremmede Flag, den i hver Fart optjente Bruttofragt og de regelmæssige Samfærdselsmidler. Tabellerne vise, hvorledes Danmarks, Sverigs og Norges samlede Trafik er fordelt paa hvert enkelt Land og de fremmede Verdensdele, og de give, paa enkelte Undtagelser nær, samtlige Data for hvert Aar fra 1871 og saa langt Undersøgelserne og det statistiske Materiale naar (til 1877 for Danmark, og til 1876 for Sverig og Norge). Tabellerne indeholde endvidere Oplysninger om Handelsflaaderne, Notitser om hvert enkelt «Trafik-Element», og de ere indrettede saaledes, at de efterhaanden kunne udfyldes og omfatte Trafiken for hele Tiaaret

1871—80. Det er unægteligt betydelige Interesser, Forf. her beskæftiger sig med: en udenrigsk Brevvexling for de tre nordiske Riger paa $16\frac{1}{2}$ Mill. Breve, en international Telegramvexling paa 882 000 Telegrammer, en udenrigsk Vareind- og Udførsel til en samlet Værdi af 1207 Mill. Kr., en optjent international Bruttofragt paa $178\frac{1}{2}$ Mill. Kr., en Handelsflaade paa 14 434 Sejlskibe og 1119 Dampskibe med en Drægtighed af over 2 Millioner Tons osv. osv. (Tallene for Aar 1876).

Først omtaler Forf. forskellige Mangler og Unøjagtigheder i den officielle Statistik, oplyser om, hvorledes endel af disse ere søgte rettede, og gaar dernæst over til at fremstille nogle ret mærkelige Forhold i den procentvise Fordeling af hvert Aars samlede Trafik paa hele Udlandet. Dette Forhold, som Forf. med megen Omhu og Aar for Aar efterviser, udtrykkes i en lille, interessant Tabel, som vi tillade os at hidsætte; den oplyser om, at hvert af de tre Landes kommercielle Trafik fordeler sig for hvert Aar over de større geografiske Afsnit omtrent som følger:

	Danmark	Sverig	Norge
Landene ved Østersøen og Kattegat	60	47	33
— Nordsøen og Kanalen	34	47	47
— Middelhavet	2	2,5	5
— Verdenshavene	4	3,5	15
Snm	100	100	100

Denne Fordeling vises at være mindst variabel for Sverigs Vedkommende og mest for Norges, hvortil Grunden søges i Fragtfarten, der betegnes som det «urolige» Element. Forf. uddrager af disse Forhold forskellige Slutninger, der især have Interesse for Københavns kommercielle Stilling til Landene ved Østersøen og Kattegat. Hele Spørgsmaalet om Trafikens Fordeling mellem de

forskjellige Lande har aabenbart en ikke ringe praktisk Interesse.

Paa de følgende Sider omhandler Forf. den postale Trafik og de regelmæssige Samfærdselsmidler. Han paa-viser for en Række af Aar et konstant Forhold mellem Danmarks postale og telegrafiske Trafik og udleder deraf, at begge følge den samme Lov, d. v. s. at de ikke ere afhængige af Taxtreguleringer, men af Fremgangen i og Lettelser for det kommercielle Samkvem.

Forf. kommer her til at berøre Spørgsmaalet om, hvorvidt den udenrigske Total-Vareomsætning fordeler sig mellem et større eller et mindre Antal Enkelt-Omsætninger. Det er rimeligt, at den hele Udvikling af Samfærdsels- og Transportmidler (større Hurtighed, Sikkerhed, Regelmæssighed osv.) har haft til Følge, at Total-Omsætningen nu opløses i relativt talrigere Expeditioner (der følgelig gennemsnitligt blive mindre) end tidligere. Det er aabenbart, at Spørgsmaalet om, hvorvidt Vareomsætningen saaledes bliver stedse mere «udstykket», har en betydelig Interesse, og Oplysninger herom vilde vistnok tildels kunne skaffes tilveje uden altfor stort Besvær.

Forf. dvæler endelig ved den saa stærkt tiltagne Dampskibsfart, ved Bruttofragten, Handelsflaadernes Afbenyttelse og Sammensætning med Hensyn til Skibenes Drægtighed; herom giver Afhandlingen endel nye Oplysninger, særlig hvad Bruttofragten angaar, hvilken for Danmarks Vedkommende beregnes til ca. 37 Millioner Kroner, hvoraf omtrent Halvdelen optjenes af danske Skibe i Fart paa England.

Det andet Afsnit af Afhandlingen omhandler «Trafik-ligningen». Flere Forslag til Omdannelse af denne nævnes og Forf. udvikler udførligt de statistiske og matematiske

Grunde, der have været afgjørende for ham. De videre Undersøgelser ere byggede paa de vekslede Forhold mellem Værdi af Vareomsætningen og Skibsfarten (Bestuvningsværdien), hvilket tidligere har tildraget sig Forf.s Opmærksomhed og som ogsaa kom paa Omtale i den Diskussion, der har været ført i nærværende Tidsskrift mellem Forf. og Kand. Westergaard. Ved paany at optage dette Spørgsmaal kommer Forf. efter en længere mathematisk Udvikling til en Række Kvotienter, som have den Egenskab, at de for et Land med fuldstændigt ensartet udviklede Samfærdselsforhold blive $= 1$, men større, naar Samfærdselen med Udlandet har udviklet sig stærkere i en eller flere Retninger. Det viser sig, at de danske Kvotienter have den højeste Værdi, derefter følge de norske og derefter de svenske. Forskjellen er dog ikke betydelig. — Af denne Undersøgelse tager Forf. Anledning til at indføre en ny Faktor i det kommercielle Led i Trafikligningen (Personfrekvensen og de Transporter, der særligt ere indrettede for den).

I nogle Slutningsord giver Forf. endelig i korte Træk en Fremstilling af den væsentlige Ulighed, som bestaar mellem den internationale Trafik og den Bevægelse, der finder Sted indenfor et Lands egne Grænser. Det er denne Ulighed, der medfører, at Midler, der have en afgjørende Evne til at fremme Trafiken i Indlandet (Taxtnedsættelser, for Exempel!), hyppigt falde næsten magtesløse til Jorden, naar det gjælder det internationale Omraade. —

Naar vi — efter disse korte Antydninger af Bogens Indhold, der vise, at vi her have et betydeligt Stof for os — udtale, at det er med en høj Grad af Utrættelighed,

at Forf. arbejder paa den Opgave, han har stillet sig, saa ville vi neppe møde Modsigelse. Omtvisteligt er derimod dette Spørgsmaal: Vil Forf. formaa at løse Opgaven? Han har ikke løst den endnu: den Ligning, han oprindeligt opstillede, har han alt modificeret noget, og vil sagtens modificere yderligere, efterhaanden som han skrider videre frem. Hidtil har han holdt sig til Danmark, Norge og Sverig — 3: Lande med en overvejende søværts international Trafik; — naar han nu i sine Undersøgelser inddrog — hvad han sikkert agter at gøre — Lande med udelukkende eller overvejende kontinental Trafik, hvilke Resultater vilde han saa ikke komme til! Paa en yderligere Modifikation af den opstillede »Trafikligning» maa vi altsaa — hvad Forf. sikkert selv vil indrømme — være belavede. — Et andet Spørgsmaal er dette: Vil Forf. overhovedet kunne afvinde sine Undersøgelser nogen »praktisk» Interesse? I saa Henseende skulle vi blot hen-vise til hans Artikel i nærværende Tidsskrifts forrige Bind om de forskellige Samfærdselslinjer mellem Danmark og Udlandet. Her har Forf., idet han støtter sig til sine Undersøgelser om »de kommercielle Tyngdepunkter», været i Stand til at levere et Bidrag til et afgjort praktisk Spørgsmaals Besvarelse. Ganske vist har han ikke løst det; thi om Gjedsør-Warnemünde eller en anden Forbindelseslinje mellem Danmark og Kontinentet er at foretrække, er afhængigt af flere Forhold (bl. a. af tekniske), som Forf. ikke har undersøgt; — men i ethvert Fald maa man indrømme, at paa en enkelt Side, der ogsaa maa tages i Betragtning, har han formaaet at kaste et stærkt Lys.

Bogens Motto er: »Lovbunden Orden voxer frem af Sandhed i Tal, i Maal og Vægt». Forf. beflitter sig øjensynligt paa »Sandhed i Tal», og idet han lægger hele sit

Tal-Materiale frem, hvilket fortjener Paaskjønnelse, gjør han Kontrollen mulig. Den «lovbundne Orden» vil, mener han, den mathematiske Methode hjælpe os med at opdage. Medens han tidligere har vist sig noget berørt af nyere Forsvarere af den mathematiske Methode (Jevons), findes der i dette Arbejde et enkelt Sted, der kunde friste til den Tro, at han ogsaa har studeret Thünens «Isolirte Staat».

Og hermed anbefale vi Læserne selv at gjøre sig nøjere bekjendt med «Danmarks, Sverigs og Norges Samkvem med Udlandet.»

H.