SOSIALØKONOMEN

8

OKTOBER 1963

AV INNHOLDET:

EFTA
og fremtiden

Selektiv sosialpolitikk

Biltallet i 1970

Britisk
langtidsplanlegging

I dette nummer:

Etter sammenbruddet av forhandlingene i Brüssel om britisk medlemskap i Det europeiske økonomiske fellesskapet — hvori også var inkludert mulighetene for bl. a. norsk medlemskap, er EFTA's eksistens kommet i nytt lys. Hva med denne organisasjonen som ble etablert for å skape en forhandlingsposisjon for «de ytre 7» overfor «de indre 6»? Har den fortsatt oppgaver å løse i det europeiske samarbeidet utover det begrensede tollpolitiske samarbeidet mellom medlemslandene? *Per Kleppe,* som er leder for Økonomidirektoratet ved EFTA's sekretariat, tar i en artikkel opp disse spørsmål.

Det var en god tradisjon i Sosialøkonomens forgjenger Stimulator å gjengi noen av de beste besvarelsene av eksamensoppgaver. Redaksjonen har funnet grunn til å ta opp denne tradisjonen etter at *Kåre Edvardsen* ved 2. avdelings eksamen våren 1963 ble belønnet med 2.15 for sin besvarelse av oppgaven i økonomisk teori.

Den britiske regjerings informasjonstjeneste har flere «writers» som skriver artikler for utenlandske aviser og fagtidsskrifter om britiske forhold. *Keith Bean* er en av dem, han er økonom og har i dette nummer skrevet en artikkel om langtidsplanlegging i Storbritannia, med siktemålet «Britain in the -70's».

I Norge er vi kommet inn i en fase med fordobling av biltallet på under ti år, og det er etterhvert blitt alminnelig interesse for prognoser på dette område, bl. a. på grunn av den betydning biltallet har for samferdselsinvesteringene og trafikkproblemene. Transportøkonomisk Utvalg har arbeidet med disse spørsmål, og vi gjengir en artikkel av *Otto Chr. Hiorth* om biltallet i Norge i 1970.

Vi åpner i dette nummer et nytt innslag som vi håper å kunne fortsette med i senere nummer — «Månedens uærbødige betraktning».

Medarbeidere:

Per Kleppe (c. o. 1956), direktør ved EFTA's sekretariat i Genéve.

Kåre Edvardsen (c. o. 1963), stipendiat ved Sosialøkonomisk Institutt.

Keith Bean, økonomisk medarbeider ved det britiske Central Office for Information.

Otto Chr. Hiorth (c. o. 1943), forskningsleder ved Transportøkonomisk utvalg.

Innhold:

	Side
Mot en selektiv sosialpolitikk, leder	1
EFTA og fremtiden, intervju med Per Kleppe	2
Om «mangel på arbeidskraft», av Kåre Edvardsen	4
Ferie og velferd	7
Sosiatetsnytt	7
Britain plans for wide progress in the 1970's, av Keith Bean	8
Hvor mange biler i 1970? Ved Otto Chr. Hiorth	12
Studentstoff	16
Månedens uærbødige betraktning	17

Sosialøkonomen utkommer med 10 nummer pr. år og sendes gratis til medlemmene av Sosialøkonomisk Samfunn.

Redaksjonens adresse: Frederiksgate 3, Oslo

Abonnementspris kr. 30.- pr. år.

Løssalg kr. 3.- pr. nr.

Henvendelser om abonnement og forsendelse rettes til UNIVERSITETSFORLAGET, Nils Juels gate 16, Oslo
Tel. 44 79 00 - Postgiro 15 530

ANNONSEPRISER:

Bakre omslagsside	kr. 300.-
1/1 side	kr. 250.-
1/2 side	kr. 150.-
1/4 side	kr. 90.-
1/8 side	kr. 55.-
1/16 side	kr. 35.-

SOSIALØKONOMEN

TIDLIGERE STIMULATOR

Utgitt av Sosialøkonomisk Samfunn

Redaktører:
EGIL BAKKE ESKILD JENSEN

Redaksjonssekretær: ARNE FAYE *Studentredaktør:* LARS ARESVIK

Nr. 8 - 17. årgang - Oktober 1963

Mot en selektiv sosialpolitikk?

Sosialpolitikken i Norge har gjennomgått flere skiftende faser. De første tiltak, som vi ofte kaller forsorgspolitikken, var utpreget selektive. Tilskudd fra det offentlige ble gitt på individuelle indikasjoner. Etterhvert ble det et stadig sterkere krav om mer generelle ordninger. Hovdmotivet var å unngå den ydmykelse som lå i den individuelle prøving ved tildeling av forsorgsbidrag o. l. Fra ca. 1910 — med innføringen av syketrygden som den store merkesak — har vi etterhvert fått en sosialpolitikk som er blitt mer og mer generell. Den siste store sak var opphevingen av behovsprøving ved alderstrygden. I avveiingen mellom en øking av satsene og oppheving av behovsprøvingen valgte regjeringen etter press fra Stortinget å sløyfe behovsprøvingen.

På flere områder melder spørsmålet seg nå om vi er ved slutten av «den generelle fase» i sosialpolitikken.

Overgangen fra forsorgspolitikk til sosialpolitikk var i det vesentlig betinget av den politiske utvikling. Men enkelte økonomiske resonnementer bør også nevnes. Fram til tiden omkring første verdenskrig var de offentlige inntekter lave og de sosiale behov uendelig store. Dette gir en del av forklaringen til at de sosiale tiltakene ble utformet meget selektivt — som forsorgstiltak. Senere økte kravene til sosial standard, og sammen med dette vokste den moderne finanspolitikk fram — med praktiske muligheter til å realisere en generell sosialpolitikk med de betydelige inntektsoverføringer som trengtes. Med sosialpolitikk tenker vi her på trygdeordningene, boligpolitikken, familievennligheten i beskatningen, gratis skoleundervisning etc. Man kunne trygt slå inn på generelle trygdeordninger m. v. fordi det ennå var så åpenbart mange som hadde behov for dem. Den samme tanke lå f. eks. bak utformingen av boligpolitikken i 1945—46 da man baserte seg på mellomkrigstidens erfaringer.

I Norge er nå vesentlige elementer av velferdspolitikken fast etablert. Det alminnelige inntektsnivå er langt over fattigdommen. Det er riktignok fortsatt udekkede sosialpolitiske behov. Men disse behov knytter seg ofte til et relativt lite antall personer, og vi tror at dette forhold i årene framover vil få følger for sosialpolitikken. Kan det ikke f. eks. hende at særskilte hjelpetiltak for en del av våre eldre er viktigere enn en generell heving av alderstrygden? Og tilsvarende med særskilte boligpolitiske støtteordninger istedenfor den generelle og kostbare form for boligstøtte som vi nå praktiserer? Det synes paradoksalt at vi ikke makter å gjøre nok for de ofte relativt få mennseker som trenger høyere sosialpolitiske ytelser fordi vi i så fall også må støtte alle de andre som ikke har samme behov.

DIREKTØR PER KLEPPE:

EFTA OG FREMTIDEN

Da drøftingene om britisk medlemskap i Det europeiske økonomiske fellesskapet brøt sammen i vinter, sto EFTA plutselig overfor en ny situasjon. Er det fortsatt behov for en slik organisasjon? I så fall, hvilke oppgaver bør den arbeide med?
Per Kleppe som for tiden er ansatt som leder for Økonomidirektoratet ved EFTA's sekretariat i Genéve, gir i dette intervjuet uttrykk for en del synspunkter på disse spørsmål.

— EFTA ble etablert som et forhandlingstaktisk trekk i drøftingene mellom Fellesmarkedet og de land som sto utenfor denne grupperingen. Har forhandlingsbruddet i Brussel samtidig gitt EFTA grunnskuddet som en politisk organisasjon av den type man konstruerte i 1960?

— Jeg tror man må svare nei på det spørsmålet. Det er fremdeles et hovedmål for EFTA å nå fram til et virkelig stormarked i Europa, selv om bruddet i Brussel selvsagt har gjort dette til en mer langsiktig målsetting enn man regnet med ennå ved inngangen til 1963. Om man i det hele tatt skal tale om «grunnskudd» eller kanskje heller svekkelse av organisasjonen så er det vel riktigere å bruke den betegnelsen på perioden 1961—62 da tre av medlemsstatene hver for seg søkte om medlemskap i EEC og de øvrige, på forskjellig grunnlag, satte fram eller forberedte assosiasjonssøknader. Selv om et samhold kom til uttrykk i den såkalte «Londondeklarasjonen» er det likevel ikke tvil om at EFTA som organisasjon førte en meget tilbaketrukket tilværelse i denne perioden.

Tiden etter bruddet i Brussel har innebåret nytt liv for EFTA. Ved vedtakene på ministerrådsmøtet i Lisboa i mai i år er det lagt en fast plan for nedbyggingen av toller og kvoter for handelen mellom EFTA-landene, slik at fra 1. januar 1967 vil dette området med visse mindre unntak være et virkelig frihandelsområde for alle industrivarer. Selv om EFTA fremdeles i en viss mening må oppfattes som en «forhandlingsorganisasjon» i det nå mere langsiktige arbeidet for større europeisk integrasjon, er det de nærliggende oppgavene i tilknytning til integrasjonen av selve EFTA-området som nå dominerer bildet. Og selv om erfaringene fra forhandlingene i Brussel ikke har kunnet unngå å sette sine spor i måten å tenke på, er det likevel den konvensjon som ble vedtatt i 1959 og det politiske syn den bygger på, som EFTA i dag tar som utgangspunkt. Det landene var villig til å gå med på under forhandlingene i Brussel har man stort sett satt en strek over i EFTA-samarbeidet.

— Er det andre samarbeidsområder enn tollpolitikken som man naturlig kan tillegge EFTA for å gi organisasjonen flere ben å stå på?

— Mens Roma-traktaten og EEC's politikk jo stort sett går ut på å utbygge samarbeidet og gjennomføre en harmonisering på flest mulige områder, går EFTA-politikken nærmest ut på det motsatte. EFTA skal ikke omfatte mer enn det som er nødvendig for at frihandelsområdet skal virke effektivt. Man ønsker ikke å ta opp oppgaver bare for å styrke sin «identitet». Og det vil neppe komme på tale å gi seg inn på nye arbeidsområder bare for å få «flere ben å stå på». Det er tvert imot bevisst EFTA-politikk å unngå å gi seg inn på områder der andre organisasjoner, f. eks. OECD, allerede gjør eller kan gjøre den innsats som er ønskelig. Det gjelder f. eks. drøfting av landenes økonomiske politikk, særlig ut fra konjunkturpolitiske synspunkter, av den typen som finner sted i forbindelse med OECD's «annual reviews» og likeledes drøfting av de økonomiske vekstproblemer av det slag som finner sted innenfor rammen av OECD.

Derimot har nedbyggingen av toller og kvoter utløst og vil i fremtiden ganske sikkert i enda høyere grad utløse krav om EFTA-virksomhet på områder der det hittil har vært gjort lite eller ingenting fra assosiasjonens side. Jo mer man nærmer seg tidspunktet da flertallet av toller og kvoter er falt bort i den indre EFTA-handel, jo større betydning vil disse «ikke-tollpolitiske» områdene i EFTA's virksomhet måtte få. Artikkel 13—16 i EFTA's konvensjon forbyr slik statsstøtte, drift av offentlige foretak, restriktive forretningsmetoder og etableringsrettsbestemmelser som diskriminerer mot andre EFTA-land og derved virker hemmende på den frihandel man ønsker å fremme. Disse bestemmelsene har hittil i stor utstrekning forblitt på papiret, men nå våkner etter hvert interessen for å sette dem ut i livet. At det er naturlige interessemotsetninger mellom medlemsstatene på enkelte av disse områdene er vel ikke noe å legge skjul på. Norge og Danmark vil f. eks.

gjerne at EFTA skal foreta seg noe på området restriktive forretningsmetoder, mens man på sveitsisk hold ikke er noe særlig entusiastisk overfor dette. En viss interesseavveining vil vel måtte finne sted etter hvert som disse problemene tas opp til praktisk løsning.

Noe helt nytt i EFTA's virksomhet, noe som ikke har sitt grunnlag i noen av EFTA-konvensjonens særbestemmelser, men bare i dens alminnelige formålsparagraf, innebærer opprettelsen av den såkalte Komité for økonomisk utvikling som ble besluttet på EFTA's ministerrådsmøte i Lisboa i mai i år. Komitéen, som møtes for første gang 11. november, har som oppgave å foreslå tiltak som kan bidra til å minske den forskjell som i dag eksisterer i økonomisk utviklingsnivå mellom de enkelte land i EFTA (inklusive Finnland) og mellom områder innen de enkelte land. De problemer som det her er tale om, føles vel mer eller mindre sterkt i de forskjellige medlemsland, men de fleste av dem, bl. a. Norge, skulle ha områder som faller inn under komitéens virkefelt. De tiltak som den nye komitéen tar sikte på, skal være så konkrete som mulig og helst være slike at resultater kan oppnås på forholdsvis kort sikt. Det er en uttrykt forutsetning at den ikke skal dublere, men tvertom supplere det arbeidet som utføres av andre internasjonale organer, slike som FN, Verdensbanken og OECD. Hvor stort omfang og hvilken betydning denne nye virksomheten innenfor EFTA's ramme vil få, er det ennå for tidlig å si noe bestemt om. Den innebærer i hvert fall et helt nytt aspekt i EFTA's politikk og bidrar til å gjøre organisasjonen til noe mer enn et rent handelsforbund.

— Har noen av landene formulert noen fremtidig EFTA-politikk?

— Man kan ikke si at noe EFTA-land har formulert noen egen EFTA-politikk som går ut over det som landene i fellesskap er blitt enige om. En annen ting er at landenes ønskemål når det gjelder den videre utbygging av organisasjonen som allerede antydet, kan være noe forskjellige.

Å formulere i detaljer en EFTA-politikk som strekker seg mer enn 4—5 år fram i tiden er en meget vanskelig opgave. Medlemsstatene ser jo ikke på EFTA som et mål i seg selv. De betrakter den heller ikke, i motsetning til hva det er en tendens til innen EEC, som en «altmuligorganisasjon» som skal kunne løse de fleste problemer. Dette aksentueres ytterligere ved den dominerende stilling som Storbritannia inntar i EFTA, som stormakt og som den langt største økonomiske enhet. For Storbritannia kan EFTA nødvendigvis bare bli et av mange interesseområder. Bare det forhold at Storbritannias handel med EFTA-landene, uttrykt som andel av eksporten, utgjør ca. 12 prosent av landets utenrikshandel, viser jo at EFTA's betydning for Storbritannia er begrenset. Storbritannia må i sin egen interesse også utvikle andre kontakter og dette vil igjen kunne få innvirkning på den totale EFTA-politikk.

— Har EFTA-samarbeidet brakt de perifere land i organisasjonen nærmere hverandre?

— Økonomisk har jo det i en viss grad vært tilfelle og vil sikkert i større utstrekning bli det etter hvert som tollene bygges ned. EFTA-landenes handel med hverandre har økt fra 18 prosent av deres totaleksport i 1959 til 20 prosent i fjor. Økningen har imidlertid vært sterkest for de land som på forhånd hadde den minste «EFTA-handel», særlig Østerrike, mens den har vært begrenset for de skandinaviske land med en langt større «EFTA-handel».

Det økte handelssamkvem innebærer ikke at de politiske og kulturelle kontakter er blitt utviklet tilsvarende. Det henger delvis sammen med den meget begrensede virksomhet fra EFTA's side mens forhandlingene i Brussel pågikk, men først og fremst med at EFTA ikke er et sammenhengende geografisk område slik som EEC. Mellom de nordiske land er det en tradisjonell samhørighet, men noe tilsvarende kan man ikke si gjelder for resten av området. Det er mulig at man ved en utvidet informasjonsvirksomhet kan øke kjennskapet til de øvrige EFTA-land og derved kanskje samhørigheten mellom dem.

— Til slutt, har du noen personlige bemerkninger å komme med om EFTA's fremtidsoppgaver?

— Som allerede nevnt er det ikke så lett å uttale seg om EFTA's fremtid på lengre sikt enn f. eks. 4—5 år. Den fleksibilitet som preger organisasjonens politikk gjør det vanskelig. Man må imidlertid etter min mening ikke se bort fra det verdifulle nettopp i denne fleksibilitet. Den gir EFTA en «åpenhet» som EEC mangler. På lengre sikt trenger man jo løsninger av de økonomiske hovedproblemene også på et mer eller mindre internasjonalt og ikke bare på et snevert vesteuropeisk grunnlag. EFTA går inn for å gjøre en positiv innsats for at FN, GATT og OECD skal kunne bidra til løsning av problemene i en slik internasjonal sammenheng og er innstilt på å innpasse sin egen virksomhet innen denne videre rammen.

På den annen side kan ikke en organisasjon være for «løs» om den skal ha den nødvendige gjennomslagskraft. Jeg tror at de vedtak som nå er truffet om EFTA-samarbeidet i de nærmeste år fremover gir en tilstrekkelig fast ramme for at organisasjonen skal kunne virke effektivt i denne periden. De nye områder som organisasjonen nå gir seg inn på vil etter min mening også bidra til å øke dens effektivitet.

DANSK APELAND

Det norske konsulentfirma i public relations, Nils M. Apeland A/S, som i fjor dannet datterselskap i Storbritannia, har nå stiftet et dansk selskap. Det heter Nils M. Apeland (Danmark) A/S og ledes av Bendix Bech-Thostrup. Inn under organisasjonen hører også avdeling Markedskontakt. Den har spesialisert seg på tegning og bygging av all slags utstillingsmateriale.

Oppgaven i økonomisk teori til 2. avdelings eksamen våren 1963 hadde følgende ordlyd: Situasjonen på arbeidsmarkedet blir ofte karakterisert ved uttrykkene «mangel på arbeidskraft» eller «overskudd på arbeidskraft». Hva mener De disse uttrykkene kan bety, a) når de brukes om forholdene i en bestemt næring eller bransje, b) når de brukes om forholdene i et land som helhet.
Cand. oecon. Kåre Edvardsen leverte følgende besvarelse som fikk karakteren 2.15.

„MANGEL PÅ ARBEIDSKRAFT"

1. Innledning.

Oppgaven kan — tatt strengt etter sin ordlyd — forståes som en ren presiseringsoppgave. Dvs. den kan forstås som et krav om at en gjennom drøfting av saksforhold som betegnelsene «mangel på arbeidskraft» og «overskudd på arbeidskraft» kan peke på, skal søke å komme fram til begrepskjennetegn for disse betegnelsene, begrepskjennetegn som kan antas å bli oppfattet relativt entydig av dem som har vært igjennom vår drøfting.

Men det er også en annen mulighet: En kan legge noe mindre vekt på selve presiseringsproblemet, i tillit til at de betegnelser det gjelder, antakelig oppfattes stort sett på de samme måter av de fleste. I stedet kan en plukke fram noen av de forskjellige oppfatninger som gjerne ligger til grunn for utsagn om mangel kontra overskudd på arbeidskraft, dvs. peke på de konkrete saksforhold det gjerne tenkes på. Så kan en etterpå betrakte disse saksforhold på bakgrunn av den økonomiske teori. Mange av de saksforhold det her tenkes på, er på en måte teorier i seg selv (oppfatninger om hvordan tingene virker), eller de er andre slags oppfatninger som ikke direkte kan verifiseres så lett. Ved å se dem på bakgrunn av den økonomiske teori, kan vi kanskje kunne prøve holdbarheten av i hvert fall noen av dem.

Det er dette siste opplegg jeg skal prøve å følge i denne besvarelsen.

2. Noen mulige meninger med utsagn om mangel kontra overskudd på arbeidskraft.

La oss først ta det tilfellet at utsagnene brukes om forholdene i en bestemt næring eller bransje. Det er flere mulige oppfatninger som kan ligge til grunn:

a) Oppfatninger om mulighetene i vedkommende næring eller bransje. Man kan tro at arbeidskraften er en minimumsfaktor, og at om det bare kunne tilføres arbeidskraft til næringen eller bransjen, så ville den «blomstre» sterkt opp. Hos noen kan det kanskje ligge en «total» vurdering bak: Denne næringen eller bransjen vil ved en tilføring av arbeidskraft gi mer igjen enn det tapes der arbeidskraften tas fra.

Utsagn om overskudd på arbeidskraft i bransjen kan bero på en oppfatning om at andre faktorer er begrensende (minimumsfaktorer), og at en rett og slett kan fjerne arbeidskraft fra bransjen uten å redusere produksjonen. Også her kan det imidlertid ligge en mer total vurdering til grunn: Det vil tapes mindre i denne bransjen ved reduksjon av arbeidskraften enn det kan vinnes i andre bransjer hvor den arbeidskraft som blir frigjort, kan settes inn.

b) Oppfatninger basert på visse karakteristiske observasjoner. Man kan ha observert at folk i en bransje ikke er sysselsatt, til tross for at de etter eget utsagn gjerne ville vært det. Det siste kan også kanskje bekreftes av andre observasjoner, f. eks. at mange i bransjen melder seg som arbeidssøkende.

Man kan dessuten ha observert at det skjer en bevegelse i arbeidskraften i retning fra denne bransjen.

Begge disse observasjonene kan underbygge en oppfatning om at det er overskudd på arbeidskraft i bransjen. De motsatte observasjoner, at ingen er ledige som vil ha sysselsetting i en bransje, men at det tvert imot stadig averteres etter arbeidskraft, og at det skjer en bevegelse i arbeidskraften i retning mot denne bransjen, kan underbygge den motsatte oppfatning: At bransjen mangler arbeidskraft.

Det kan også være at det observeres at prisene i en næring eller bransje stiger sterkere enn andre priser, og at man har en eller annen teori om at det skyldes mangel på arbeidskraft. Observasjon av prisfall i bransjen kan på samme bakgrunn føre til den motsatte konklusjon.

c) Spesielle preferanser. Det kan være at en som påstår at en næring har mangel på arbeidskraft, ønsker at nettopp denne næring skal ekspandere, hvilket vedkommende kan tenke seg kan skje ved en større utnyttelse av næringens naturressurser. Også denne oppfatning forutsetter at arbeidskraften oppfattes som minimumsfaktor. Men hans preferanser for denne næringen kan være så sterke at han bare i liten grad er villig til å se totalt på problemet.

Negative preferanser (misunnelse) kan føre til en påstand om overskudd på arbeidskraft i en næring.

Under stikkordet «spesielle preferanser» kan det forresten komme langt mer kompliserte og også mer «akseptable» oppfatninger. En kan f. eks. ha visse teorier om mentalitets- og karakterdannelsen innenfor en næring samt visse preferanser når det gjelder

disse ting. En annen mulighet er visse oppfatninger om næringens «strategiske betydning». Disse tingene skal vi ikke gå nærmere inn på.

La oss så se på det tilfellet at utsagnene brukes om forholdene i et land som helhet. Her kunne vi gjenta alle de tre grupper av momenter som ble nevnt i det første tilfellet. Det er mulig at c), spesielle preferanser, oftere ligger til grunn for utsagn om mangel kontra overskudd på arbeidskraft når det gjelder et land enn når det gjelder en bransje. Det kan gjøre seg gjeldende såkalte «maktpolitiske» synspunkter.

Et annet moment som kan være mer spesifikt for forholdene i et land enn for forholdene i en næring eller bransje, er at forholdet mellom arbeidsfør befolkning og antall forbruksenheter kan endre seg. Til sine tider kan dette forholdstallet oppfattes som «unormalt». (Dette kan selvsagt også gjelde i en bransje eller næring). Men oftest vil det kanskje være slik at hvis det først skjer slike forskyvninger i et land, vil vi finne det samme trekke igjen i alle bransjer.

3. Noen av de nevnte problemer sett på bakgrunn av økonomisk teori.

3a. Begrepene «mangel» og «overskudd».

Det har vært filosofert ikke så lite omkring begrepet «mangel» i økonomisk litteratur. En finner ordet igjen i betegnelser som «mangelens lov» og i utsagn som «mangel har alltid vært og vil alltid være det økonomiske livs grunnfenomen». (Jeg kan ikke huske hvor jeg har disse «sitatene» fra).

Ordet «mangle» er et verb, men det betegner heller en tilstand enn en handling, nemlig den tilstand at en har for lite av vedkommende ting i en eller annen forstand.

Det brukes om to forskjellige, ja, nesten rakt motsatte saksforhold. Etter den ene språkbruk mangler en person noe rett og slett hvis han ønsker noe mer av det. Andre mener at *prisen* på vedkommende ting må trekkes inn. En mangler noe, hevder de, bare såfremt en oppnår en forbedring ved både å skaffe seg vedkommende ting *og å betale for den.*

Vi ser at etter den førstnevnte bruksmåten har en person mangel på alle ting som har positiv grensenytte i hans tilpasningspunkt. Etter den sistnevnte bruksmåten, derimot, vil en person som har tilpasset seg i et punkt hvor grenseoffer og grensenytte oppveier hverandre i alle retninger, ikke mangle noen ting. Hvis vi derfor finner å kunne forutsette at alle faktisk tilpasser seg slik (en forutsetning som er temmelig vanlig i økonomisk teori), så har vi dermed forutsatt bort begrepet mangel.

Dette er et meget vesentlig punkt i vår problemstilling, som vi skal komme tilbake til.

Det vi har anført når det gjelder begrepet «mangel», kommer også til anvendelse når det gjelder begrepet «overskudd» (når det som her er brukt som «motpol» til mangel). Etter den første ordbruk vil overskudd bety tilpasning i et punkt hvor grensenytten m.h.p. vedkommende ting er negativ. Etter den sist nevnte ordbruk sammen med tilpasningsforutsetningen vil «overskudd» ikke forekomme.

Antakelig vil de fleste forfekte den siste bruksmåten av ordene «mangel» og «overskudd». Det er også den vi skal holde oss til her.

3b. Noen synsmåter fra den økonomiske litteratur om mangel kontra overskudd på arbeidskraft.

Dette er et meget omdiskutert tema i økonomisk litteratur.

Fram til Keynes og Pigou gjaldt stort sett den oppfatning at mangel og overskudd bare kunne eksistere som overgangsfenomener. Man talte om friksjoner. Men stort sett gjaldt, mente man, den såkalte «Say's lov» om overensstemmelse[1]) mellom tilbud og etterspørsel.

Keynes rettet et skarpt angrep mot denne oppfatning. Han pekte på hva man kunne observere akkurat på denne tiden: Stor og langvarig arbeidsledighet.

En av hovedmotstanderne til Keynes i den debatt om disse ting som utspant seg, var Pigou. Han parerte Keynes' angrep mot «klassikerne» ved å utvikle et tankeskjema som ikke baserte seg på Say's lov. Hans skjema kan kanskje framstilles slik

$$1 \quad R = PX$$

$$2 \quad X = F\left(\frac{R}{P}, \frac{M}{P}\right)$$

$$3 \quad X = \Phi(N)$$

$$4 \quad \Phi'_N = \frac{W}{P}$$

$$5 \quad N = G\left(\frac{W}{P}\right)$$

$$6 \quad M = M^O$$

Det er seks relasjoner mellom de seks variable

R = nasjonalinntekten
P = prisnivået
X = nasjonalproduktet
M = likviditetsmengden i samfunnet
N = arbeidskraften
W = lønnsnivået

1 er definisjon av R. 2 er en universal etterspørselsrelasjon, dvs. for hele samfunnet. 3 er samfunnets produktfunsjon. 4 viser produsenttilpasningen (en analogi fra mikro). 5 gir arbeidstilbudet som funksjon av reallønnen, og 6 indikerer tilslutt pengepolitikken i samfunnet.

Et hovedpoeng hos Pigou var at det alltid vil finnes et prisnivå som er slik at om det realiseres, så vil det skape likhet mellom tilbud og etterspørsel. Vi ser at tilbudet bestemmes innenfor subsettet 3, 4 og 5. Når så M bestemmes ved 6 og R ved 1, vil 2 kunne sees på som en relasjon mellom X (etterspurt) og P. Og for en bestemt P vil denne X-verdi være lik den som bestemmes ved 3, 4 og 5.

Et annet hovedpoeng hos Pigou var at han trodde at den riktige pris rent konkret ville etablere seg om bare visse forutsetninger på det rent praktiske plan var innfridd. Det var forutsetninger om organisasjonenes lønnspolitikk og om myndighetenes pengepoli-

[1]) I besvarelsen stod: «.. fullstendig overensstemmelse». Ordet «fullstendig» er strøket under korrekturlesningen.

tikk. Forutsetningene gikk stort sett ut på at slike ting som kunne hindre prisenes frie bevegelse (også lønnssatsene) måtte fjernes.

Når disse forutsetninger var innfridd, kunne altså ikke — ifølge Pigou — hverken mangel på eller overskudd av arbeidskraft forekomme. I denne konklusjonen var Pigou på linje med «klassikerne».

Keynes kunne ikke akseptere Pigous synsmåte. Men det er antakelig riktig å si at Keynes aldri greide å utarbeide et helt ut konsistent tankeskjema.

Han tok som nevnt først og fremst avstand fra Say's lov, men samtidig kunne han ikke akseptere Pigous teori om hva som virker på etterspørselen. Han kunne ikke akseptere den såaklte «Pigou-effekten» — virkningen av $\frac{M}{P}$ på etterspørselen. I hvert fall kunne han ikke akseptere at den var sterk nok til å motvirke enhver svikt i etterspørselen. Han mente dessuten at det rent konkret var bånd på fastleggelsen av lønnsnivået (organisasjonene) og at dette måtte tas hensyn til under konstruksjon av en realistisk modell.

Men slik som Keynes bygde opp sitt tankeskjema, synes det som om han har kommet opp i vanskeligheter m.h.t. determinertheten av modellen. Han synes å være ført til et overdeterminert skjema, og istedenfor å ta den fulle konsekvens av dette, nemlig å gå det hele igjennom fra bunnen av, synes det som om han har «rettet» på denne logiske brist ved simpelthen å løfte en relasjon ut av modellen. Det gjelder arbeidstilbudsfunksjonen, som hos Keynes er med, ikke som adferdsrelasjon, men som et begrep til definisjon av mangel kontra overskudd på arbeidskraft. Det var helst det siste han så på — «ufrivillig arbeidsledighet».

3c. Nærmere vurdering.

Det er vanskelig å kunne akseptere Keynes «løsning». Og det er vanskelig å kunne peke på fundamentale svakheter hos Pigou — med et unntak som vi skal komme tilbake til.

Pigous skjema illustrerer en situasjon i statisk likevekt. Vi kan tolke det slik at alle har tilpasset seg best mulig under det betingelsessett hver av dem er stillet overfor, og at følgelig ingen ønsker noen forandring så lenge det samme betingelssett er uforandret. Her finner vi igjen den samme tankegang som vi behandlet foran under drøftingen av begrepene «mangel» og «overskudd». Slike tilstander eksisterer ikke i Pigous skjema slik vi har gjengitt det her.

Det er meget vanskelig å tenke seg at en situasjon med mangel eller overskudd skulle være i statisk likevekt. Og ut fra økonomisk teori må en slik synsmåte forkastes.

Her kan vi trekke fram oppfatning a) under punkt 2. Hvis situasjonen er i statisk likevekt, vil det ikke samtidig kunne være slik at om en næring eller bransje tilføres arbeidskraft fra en annen næring eller bransje, så vil det som vinnes der mer enn oppveie det som tapes i de næringer arbeidskraften tas fra.

Men hvis det nå gjøres visse tekniske forbedringer i de fleste bransjer, mens en henger igjen. Da vil vi vel kunnne komme dit at det ble overskudd på arbeidskraft i denne ene bransjen, og mangel ellers?

La oss prøve å gi en enklest mulig økonomisk forklaring på hva som da skjer. La $\Phi(N,K)$ være produktfunksjonen innenfor den bransen som det relativt sett går nedover med. La $\bar{\omega}$ være reallønn, som vi antar bestemmes i hovedsaken innenfor resten av økonomien. Vi antar altså at denne bransjen er liten i forhold til resten. La $\bar{i}$ være rentenivået. Både $\bar{\omega}$ og $\bar{i}$ antar vi er faste under vårt resonnement. Den relative forskyvning mellom bransjen og resten av økonomien skal vi illustrere ved en nedgang i grenseproduktivitetene i denne bransjen over tiden. Dette kan vi enklest gjøre ved å la t inngå som parameter i Φ, slik $\Phi(N, K, t)$, og forutsetter at Φ''_{Nt} og Φ''_{Kt} begge er negative.

Vi forutsetter tilpasningsformålet profittmaksimering. Dessuten forutsettes at produsentene tilpasser kvantum til gitte priser, gitt lønnssats og gitt rente. For enkelhets skyld regner vi samme pris på produktet som på kapitalen. Vi får da tilpasningsbetingelsene

$$(3c.1)\qquad \begin{aligned} \bar{\omega} &= \Phi'_N(N,K,t) \\ \bar{i} &= \Phi'_K(N,K,t) \end{aligned}$$

Innenfor dette system kan vi betrakte N og K — arbeid og kapital — som funksjoner av t. Spesielt får vi for N ved å derivere m.h.p. t:

$$\frac{dN}{dt} = \frac{(-\Phi''_{KK})\,\Phi''_{Nt} + \Phi''_{NK}\,\Phi''_{Kt}}{\Phi''_{NN}\,\Phi''_{KK} - (\Phi''_{NK})^2}$$

Her vil nevneren være positiv ettersom vi har forutsatt profittmaksimering (2. ordensbetingelsene).

Kan vi forutsette $\Phi''_{NK} > 0$ (hvilket ifølge Frisch er det vanligste — jfr. Produksjonsteorien om beliggenheten av komplementaritetssområdet[1]) eller ikke for sterkt negativ, ser vi at denne utvikling vi har forutsatt, gir $\frac{dN}{dt} < 0$. Under «motsatte» forutsetninger i resten av økonomien vil vi der få en økning av N over tiden. Vi vil altså kunne få en slik overføring av arbeidskraft fra en næring til andre under den skisserte forutsetning om utviklingen av teknikken over tiden. Men vi vil hele tiden ha likhetene (3c.1) oppfylt. I så måte vil vi ifølge økonomisk teori ikke ha hverken mangel eller overskudd på arbeidskraft i denne såvel som i de andre bransjene.

Nå kan det selvsagt innvendes at det ikke er så sikkert at slik likheter som (3c.1) alltid er oppfylt. Til det kan igjen hevdes at det er meget vanskelig å tenke seg at de gjennomgående ikke er det. (Andre formål og betingelser vil selvsagt gi andre tilpasningsbetingelser, men det rører ikke ved det essensielle i saken).

Det ble foran nevnt at vi på ett punkt kunne rette en anke mot Pigous tankeskjema. Det gjelder hans

[1]) Henvisningen er gjort under korrekturlesningen.

forutsetning om at forutsatt tilstrekkelig frihet ville de riktige priser etablere seg. Han synes å anta at vi alltid må ha hva som i teorien kalles konvergens mot et stabilt stasjonærnivå. Det kan imidlertid konstrueres plausible modeller hvor vi ikke har slik konvergens.

4. Kort oppsummering.

Vi må kunne forkaste den synsmåte at det skal kunne eksistere mangel eller overskudd på arbeidskraft — det være seg totalt eller innenfor en enkelt bransje — som et varig fenomen.

Det er antakelig en plausibel forutsetning at ethvert individ tilpasser seg slik at nytte og offer veies mot hverandre på grensen. (Hvordan skulle vi ellers kunne forklare tilpasningen?). Ut fra denne forutsetning kan mangel kontra overskudd, slik vi har definert begrepene, i det hele ikke forekomme.

Det forhindrer ikke at det kan skje overflytning av arbeidskraft mellom næringer og også mellom land.

Hvis en imidlertid med mangel kontra overskudd på arbeidskraft mener noe annet, f. eks. ser det i forhold til den mengde arbeidskraft som ville vært i bransjen eller i landet om en stasjonær tilstand var oppnådd, så kan selvsagt både mangel og overskudd forekomme, og forekommer alltid.

Hvis en har helt andre mål for øye — jfr. drøftingene om spesielle preferanser, kan en selvsagt komme til helt spesielle konklusjoner om mangel kontra overskudd, konklusjoner som vil være fundamentalt avhengige av de spesielle vurderinger.

FERIE OG VELFERD

Blant de mange tiltak som ble lansert i Arbeiderpartiets «moterklæring» i Stortinget i september, og tatt med i årets trontale er også innføring av 4 ukers ferie.

Vi vil i denne betraktning ikke ta opp til drøfting tempoet og det totale omfang av konsumøkingen i årene framover. Men vi vil stille et par spørsmål om sammensetningen av velferdsøkingen. Økt ferie er én form for velferdsøking, økt privat disponibel inntekt eller øking i felleskonsumet er andre former.

Vi vil gjerne spørre i litt naiv uvitenhet om vår politiske ledelse v e t om folk foretrekker en ukes lengre ferie framfor andre former for velferdsøking. Hva med f. eks. bedre praktiske muligheter til å utnytte den ferietid man allerede har? I hvilken utstrekning er ønsket om lengre ferie et «osloønske»? Eller det noe mer grunnleggende: Vet vi om folk prioriterer lengre ferie foran høyere disponibel inntekt eller høyere kollektivt konsum?

Vi skulle tro at statistikere, sosiologer og økonomer står klare til å bidra til å skape større klarhet over disse spørsmål i den utstrekning det måtte være behov for — og ønske om det.

Rettelse.

I eksamensresultatene i nr. 7 var det dessverre sneket seg inn en feil, idet *Vidar Ringstads* hovedkarakter til exam.-oecon.-eksamen var oppgitt til 2.68. Riktig karakter er *2.48*.

Sosi-A-tetsnytt

Sommerens og høstens politiske begivenheter har også berørt en del sosialøkonomers arbeidsforhold.

Kjell Holler (c. o. 1950), industriminster, er gått tilbake til sin tidligere stilling som leder av LO's økonomiske kontor.

Dagfinn Vårvik (c. o. 1951),redaktør, var finansminister i fire uker, og gikk derfra tilbake til redaktørstillingen i Nationen.

Ole Myrvoll (c. o. 1935, dr. oecon. 1957), professor, var lønns- og prisminister i fire uker, og gikk deretter tilbake til sitt professorat ved Handelshøyskolen.

Kåre Willoch (c. o. 1953), konsulent i Norges Industriforbund, var handelsminister i fire uker, og overtok fra 1. oktober generalsekretærstillingen i Høyre.

Hans Borgen (c. o. 1938), gårdbruker og stortingsmann var i fire uker landbruksminister, hvoretter han gikk tilbake som stortingsmann.

Erik Himle (c. o. 1948), statssekretær i Samferdselsdepartementet var i fire uker leder for Planleggingskontoret for Oslo Sentralstasjon, og ble deretter utnevnt til handelsminister.

Sverre Frogner (c. o. 1953), personlig sekretær for statsråd Trasti, var i fire uker kontorsjef i Tolldirektoratet, hvoretter han gikk tilbake til Lønns- og prisdepartementet.

Dagfinn Juel (c. o. 1932), statssekretær hos statsministeren, var i fire uker underdirektør i Handelsdepartementet, hvoretter han gikk tilbake til sin tidligere stilling hos statsministeren.

Reidar Melien (c. o. 1952), konsulent i kontoret for utenlandsk industrifinansiering, er utnevnt til statssekretær i Industridepartementet.

BRITAIN PLANS

for wide progress in 1970s

BY KEITH BEAN

Også i Storbritannia er det en økende interesse for langtidsplanlegging i den økonomiske politikk. Problemene, retningslinjene og presentasjonsformen er ikke alltid tilsvarede de norske. Likevel er det av betydelig interesse for oss å følge med i det som skjer i Storbritannia. Keith Bean gir i denne artikkelen en oversikt over noen av problemstillingene, bl. a. sammenhengen mellom utdanningspolitikk og økonomisk vekst.

The Decade of Development focusses on the big national and international programmes to bring on the less technically advanced countries in the 1960s but the effort will, of course, not end with the decade but rather be intensified. Not even the most prosperous nation can afford to let up.

Planning for the 1970s is indeed as important as coping with present problems and programmes. That, at any rate, is the view taken in Britain. She sees the '70s as a period when science and technology will be increasingly vital to healthy development. Keynotes of her preparation are therefore the stepping up of education generally and education in these specialised fields particularly and big increases in the country's research effort.

Education, An Investment

Britain is now devoting more than 4 per cent. of her total income (her gross national product) to education, compared with less than 2¾ per cent. before World War II. Until the War, only primary schooling was universal. Now there is secondary education for every child up to the age of 15 and the aim is to make it universal up to the age of 16 by 1970.

Britain is increasingly aware that the cost of education is a valuable investment, both for individuals and for the nation, and also that there is, as in other countries, a considerable reservoir of human ability not properly utilised through lack of suitable education.

More than 7,000 new schools have been built since 1945 — schools whose light, airy and efficient design has won international acclaim at high level — and many existing schools been greatly enlarged and improved. But the pressure on space, with nearly 9,000,000 children at school, continues and more than £400,000,000 is being spent on school building in the current five years.

To meet the demand for teachers, a large increase has been made in teacher training colleges and present plans involve more than doubling the number of teachers in training compared with a few years ago.

At the same time the course of training for teachers has been lengthened from two years to three to ensure that the quality will be fully adequate to the demands of the future.

The changes, recent and planned, in schooling are not merely quantitative. Because the creative work of scientists and technologists constitutes for Britain the spearhead of the vital export trade on which the health of the national economy depends, new emphasis is being placed on the output of these important people. The number of boys and girls who are studying mathematics, physics and chemistry to an advanced level at school (to the age of 18 or 19) is more than six times the corresponding number 20 years ago. Everything points to this sort of increase continuing into the 1970s.

The school programme is, of course, the foundation of a much more comprehensive system to find and foster the 1970s scions of the great lineage of scientists that began with Bacon and Newton, carried on through Boyle, Priestley, Faraday, Darwin, Galton, Kelvin and Rutherford to Fleming, Florey, the Braggs, Appleton, Watson Watt and Whittle. These are names honoured everywhere in man's advance toward the mastery of his life and environment.

Need For Trained Thinkers

In the new scientific age which has embraced all countries large and small, those with the long traditions of science and education carry the main responsibility. How is Britain facing this responsibility? Today she is in the forefront in fields as diverse as radio-astronomy, nuclear power and that

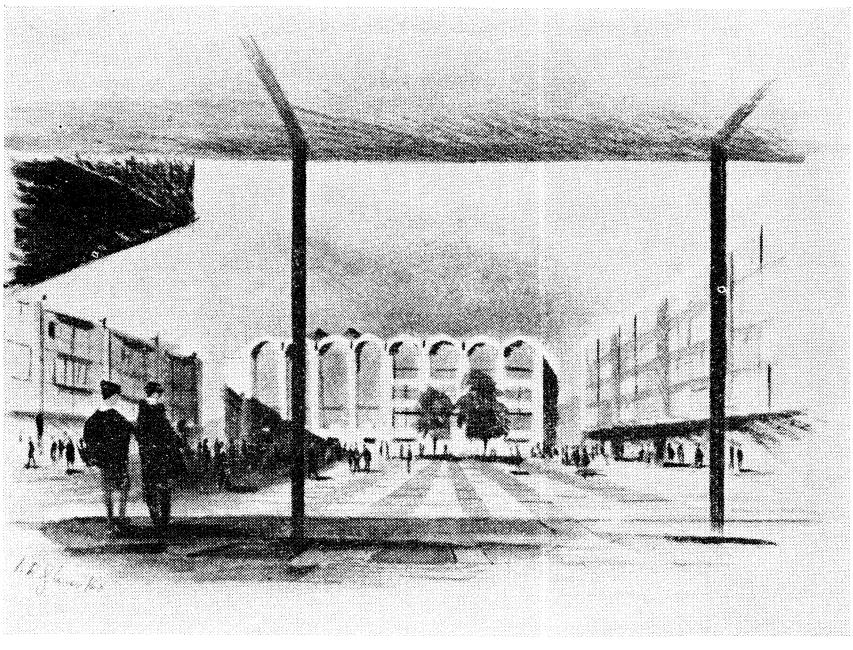
«secrets-of-life» science of molecular biology.

The speed of this new scientific revolution is fantastic and the world need for highly-trained thinkers in the fields of science and technology constantly increases. If there is to be the most rewarding application of new discoveries to new industry, new wealth and new benefits to all humanity, the universities must turn out more and more people to ensure it.

Britain has greatly increased her output of graduates in the basic and engineering sciences and expects to be producing some 20,000 scientists and engineers a year by 1968 — four times as many as in 1938. By 1972 this outpout may reach 30,000.

To achieve this expansion existing universities are being expanded and new ones are being created. In the last six years over £98,000,000 of Government funds have been spent on bulding and other capital expenditure and more than £67,000,000 is authorised for 1964 and 1965 — to which must be added £17,500,000 being spent to double the numbers at the Imperial College of Science and Technology in the University of London and further sums which the universities themselves collect from industry and other sources.

Eight new universities have been founded since 1945 — most of them being built and going into operation at crash-programme speed — and the established universities like London (by far Britain's largest with 20,000 students), Oxford, Cambridge and so on have been greatly expanded. These three, while not aiming at any further great expansion in size, are constantly developing their scope. But the main growth for the 1970s will be elsewhere among Britain's 32 universities.



Britain is planning and preparing for the 1970s when sciences and technology will be increasingly employing the graduates from the nation's string of new universities, as well as from the enlarged older ones. This is the architect's conception of a new precinct of the University of Leeds to be known as the Mathematics Court. Founded in 1904, the university already has extensive buildings and the new development will take place alongside them.

Manchester and Leeds, which now have 5,000 undergraduates, are expanding their enrolments to 8,000, and there are 18 others which expect to reach a similar size by 1970 or soon afterwards. Britain's universities have now 117,000 full-time students and by the early 1970s that number will be increased to 170,000.

Technological Facilities

A parallel expansion of facilities is taking place in the Colleges of Advanced Technology, where the courses lead to the Diploma of Technology. In these courses the undergraduate students either spend alternate periods of six months in college and in industry over a total period of four years, an arrangement which permits closer co-ordination of college study and industrial training and produces men with more inclination towards the production side of industrial work than is usual among academic graduates; they do three years full-time study and one year's industrial training.

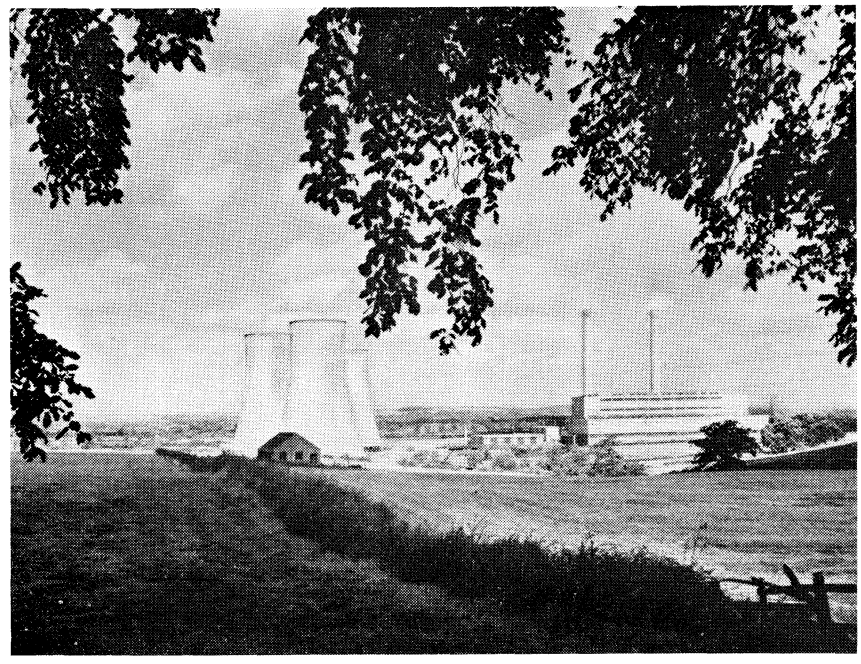
Britain expects to treble her output of Diploma of Technology candidates in the next ten years. But as even these courses still do not cope fully with the rapid progress in various branches of technology they are being supplemented on an increasing scale by more advanced courses which may last a few days or weeks or even a year, or two of full-time study. Particular attention is being given to studies in industrial organisation and management in view of the importance of human problems inevitably associated with the introduction of automation and other technical changes in industry.

New ideas from the research and design departements, however, cannot be translated into efficient, reliable and economic pieces of machinery without the supporting contribution of well-educated and trained technicians and craftsmen. Increasing mechanisation emphasises the importance of draughtsmen, inspectors, testers, erectors and supervisors of equipment and of assistants in research and development laboratories. For these men there has been a considerable expansion of facilities in the technical colleges, both full-time and part-time.

So, in preparation for the 1970s, Britain is launched on an educational programme which is comprehensive in character and vigorous in its application. That is one measure. Another is the great stepping up of resources devoted to research.

Government funds for research — channelled largely through the Department of Scientific and Indu-

strial Research, the Medical Research Council, the Agricultural Research Council and the Nature Conservancy — have shown a-four-times increase in money since before World War II. These funds are now £35,000,000 a year, but the Government also provides more than £240,000,000 a year for research and development in defence. Many results of this work have valuable by-products in strictly peaceful applications — like radar for the safer navigation of aircraft and ships; atomics for electricity and for medicine and industry; electronics for office and factory automation as well as for space vehicles.



Castle Donington power station, near Derby, England, is one of the chain of great electricity generating centres being built along the River Trent, near the East Midlands coalfields, not only to serve the industrial Midlands but also to transmit current over the new 275,000-volts «Supergrid» system to load centres in the south of England. When opened in 1958, Castle Donington was thought to represent perhaps the greatest step forward in generating technique up to that time. The station has a capacity of 62 megawatts.

Industry's Contribution

To these sums must be added what industry in Britain is spending on science from its own resources. It now spends some £200,000,000 a year on its laboratories, — four times as much as it spent there only ten years ago. Total British spending on research is indeed comparable to United States of America's spending, allowing for the difference in national wealth and population.

All this betokens a nation which is leading its young men and its young women into a position where their abilities and their inventiveness will be sharpened to meet the challenges of the 1970s. For the translation of their abounding ideas to successful industrial application power will be needed, particularly electric power. Here, too, Britian's power industries are well set for expansion.

Coal, which will remain Britain's major power source in the '70s, is booming. The National Coal Board had hoped to achieve its first, break-even target of 200,000,000 tons of coal a year in four or five years. Instead, it will achieve it this year. And the next phase of the mechanisation which made this advance possible has already begun.

By 1970 coal mining in Britain will be substantially a push-button operation with the miner sitting at a control panel, with pick and shovel a fading memory. One of the new machines, a British invention which has just come into work, has been described as «the greatest break-through in coal mining anywhere in the world». It is called R. O. L. F. (Remotely Operated Longwall Faces) and it automatically cuts the coal, loads it and advances its pit props.

Machines like this mean cheaper coal for British industry and for electricity generation, but they will also mean that Britain can again go into the export coal markets on an increeasingly competitive basis.

With new techniques as well as cheaper coal, coal-fired electricity stations become more and more economical. So will nuclear stations which, by 1970, are expected to provide more than 10 per cent. of Britain's electricity generating capacity. A new gadget revealed at Harwell in June promises to increase the overall efficiency of nuclear power stations by 10 to 15 per cent. and new types of fuel elements for atomic reactors will last up to 15 times as long as some of those in the world's first industrial-scale nuclear station at Calder Hall in Cumberland. Such developments should mean that the output cost of nuclear electricity will be cut substantially — and not only for the giant stations in Britain but also for the smaller «packaged» stations designed for remote undeveloped areas.

Total electricity consumption has risen by nearly 170 per cent. in the last 12 years. If present trends continue it will double its present level in the early 1970s and redouble it by the end of the decade.

Better Housing Plans

It is, then, on the three main supports of education, research, and power that Britain is basing its plans. At home these plans include big expansion in the building of homes and hospitals, in health and welfare services for all in need and in better roads and more streamlined railway services.

Already launched is a ten-years programme to end all local housing shortages and remove practically all the lowest-standard housing. Britain now has 17,000,000 houses for 17,000,000 families, but with the normal ebb and flow of people

about the country this creates shortages of homes in some parts. The annual rate of house building is therefore to be raised from 300,000 a year to 350,000. Much of the increase will be achieved by highly organised industrialised building methods which not only speed the work but also peg its cost.

A ten-years £700,000,000 hospital programme initiated last year will cover the complete modernisation of nearly half the existing hospitals; and new buildings and services will be sited so that every part of Britain will be served by a district general hospital on the basis of 600 to 800 beds to every 100,000 or 150,000 of population. A network of smaller hospitals will provide out-patient services, geriatric units for the old, and maternity units. In rural areas there will be many small general hospitals as well.

Another ten-years plan — inaugurated this year — will increase the scope of the National Health Service by substantial rises in the numbers of health visitors, home helps, home nurses and social workers sufficiently to aid all those in difficulty at home.

More home midwives will be trained and 1,225 new baby clinics will be built. Local authorities aim to provide more than 60,000 new places for old people to live in and help for the elderly who are housebound in their own homes will be supplemented by such services as laundry and cooked meals. The number of centres for the mentally ill will be expanded almost eightfold in the next ten years and the capacity of training centres for handicapped and mentally subnormal people will be greatly increased.

More Efficient Transport

In transport, both roads and railways are being brought up to date at high pressure and huge cost. British Railways has been engaged since 1956 on a vast modernisation programme, designed to equip the system to meet the increasing competition from the family car, 'bus and coach, the goods lorry and aircraft.

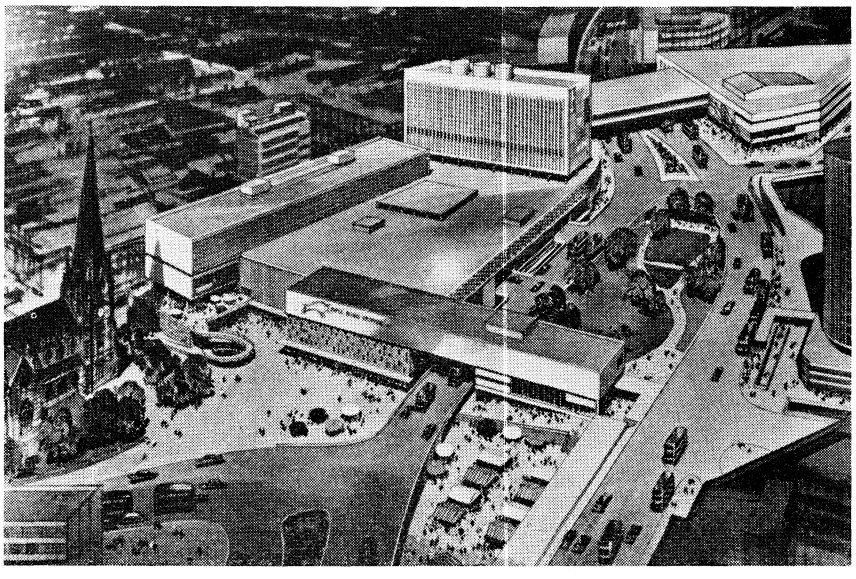
Already some 500 passenger trains average 60 miles an hour, the best of them, airconditioned and sound-insulated, reaching top speeds of 90 miles an hour. New speeds are also being achieved by express freight trains plying between the great cities, while television, radio, electronic computers, robot electrical trucks, conveyor belts, automatically changing points and other devices are cutting down delays in marshalling yards and at terminals.

The Ministry of Transport must base its road plans on a report it published this year which predicts that the 6,500,000 private cars of last year will have swelled to more than 12,000,000 by 1970 and to more than 16,000,000 by 1980. In addition, of course, there are the commercial vehicles which bring the present figure up to 10,000,000 motor vehicles on the road — already an enormous loading for the roads of a tight little island like Britain, even though it has a fine all-weather road system.

To meet the prospective increases Britain has planned a spinal pattern of motorways to duplicate existing routes between large centres, coupled with large-scale improvements to selected roads into large towns and extensive improvements to some existing arterial roads.

A thousand miles of motorways — exclusively for motor traffic and designed for speeds of 70 miles an hour — are planned and some 700 miles should be completed, or in hand, by 1970.

Roads, of course, mean also bridges and tunnels, fly-overs and underpasses, and despite the most modern methods some of these projects are extremely costly in time and money. A new suspension road bridge being built across the Firth of Forth in Scotland, the largest in Europe, will cost £17,000,000. Total expenditure on Britain's roads this year is nearly £150,000,000 and is scheduled to continue at not less than this level.



This is how that «Bull Ring» — the centuries-old market place in the centre of the English industrial city of Birmingham — will look when the £5,000,000 scheme embodying the newest planning concepts is completed by the end of 1963. The four acres multi-level shopping and commercial development under construction is being arranged to afford all the advantages of a first-class shopping centre under ideal climatic conditions and without the hazards of traffic congestion. It will straddle Birmingham's inner ring road and its three areas will be connected by covered bridges which will incorporate shops.

Urban Re-development

The swelling volume of traffic creates problems not only on the long-distance routes between the great urban and industrial centres but in and around cities. This, in

addition to the urgent needs of housing and other building, has been a stimulus to urban re-development. It will mean complete regeneration for some of the older town and city centres — work in which the country's planners have already shown their imaginative skills by, for instance, the rebuilding of Coventry, more recently the complete remodelling of Birmingham's central «Bull Ring» area and the New Towns.

The effort is always to preserve the heritage of Britian's green countryside and detract as little as possible from the character and historical associations of the towns and cities while, at the same time, making their centres safe and pleasant focusses for everyday living and communal activities.

The unique British development of the New Towns, 21 of which have been listed so far, are real living communities in their own right, each with its own industries and commercial enterprises right beside its areas of modern homes, schools, churches, playing fields and so on. They relieve some of the pressures on city space but no not eliminate them.

In the outworn centres of some industrial towns — like Sheffield and Glasgow, for example — conspicuous achievements are being recorded by simultaneous and comprehensive planning of new shopping centres and markets (often with precincts exclusively for pedestrians), of roads, street decks, multi-storey parking, of university and other public buildings and by the re-introduction of small but attractive residential zones in the heart of the city.

The changing face of the Britain of the 1970s will reflect the determination of her people not only to conserve and consolidate the achievements of the past, but also to equip themselves to make their full contribution to the future progress of their own country and the world at large, particularly of those many millions of people overseas for whom life is still terribly hard and impoverished.

To them Britain has sent out more than £1,000,000,000 in aid in the last ten years and the growing awareness of their problems among her people will ensure that the effort in the 1970s will not slacken.

HVOR MANGE BILER I 1970?

Cand. oecon.
Otto Chr. Hiorth
ved Transportøkonomisk
Utvalg
har utarbeidet
følgende

prognose for bilholdet

Den sterke stigning i biltrafikken setter store krav til investeringspolitikken. Kravene har både en kvantitativ side ved at vegbyggingen legger krav på stadig større del av samfunnets ressurser, og en kvalitativ side som kommer til uttrykk i at det er vanskeligere enn før å avgjøre hvordan investeringene innen samferdselssektoren skal fordeles på ulike prosjekter. Her får en både spørsmålet om riktig fordeling av investeringene mellom veger og andre transportgrener, i første rekke jernbanen, og spørsmålet om hvordan veginvesteringene skal fordeles. Samferdselsanlegg er stort sett meget kapitalkrevende og meget varige. Den høye varighet gjør at investeringene må dimensjoneres etter en etterspørsel som ligger langt inn i fremtiden, og de høye kostnader gjør at man må legge stor vekt på å anslå denne fremtidige etterspørsel så riktig som mulig. Under stabile forhold av den type vi har hatt tidligere, har det ikke vært forbundet med så store risikoer å bygge prognosene om den fremtidige etterspørsel på dagens trafikkmønster med et passende, skjønnsmessig veksttillegg. I den utviklingsfase vi nå er inne i gjelder ikke dette lenger. Det er helt åpenbart at dagens trafikkstruktur er helt uegnet som dimensjoneringsgrunnlag for de investeringsprosjekter som vi vil realisere i dag, og som vi skal gjøre bruk av i 20—30 år fremover. Behovet for å kunne forutsi den kommende utvikling av bilholdet er derfor blitt mye mer påkrevet enn tidligere.

For en bileier som daglig møter køer og hindringer av alle slag i trafikken kan det kanskje virke som teoretisk flisespikkeri å fremheve behovet for bedre prognoseteknikk. Er det ikke nok å vite at biltrafikken vil øke i raskt tempo, langt raskere enn vi har råd til å følge opp med på vegsiden, og at det derfor bare er en ting å gjøre: å bygge nye og større veger alt hva remmer og tøy kan holde? Så enkelt er det imidlertid ikke. Jeg skal nevne et par eksempler på det.

Som ledd i jernbanens investeringsplan på 2 300 millioner kroner inngår nye elektrifiseringsanlegg for ca. 260 millioner kroner. Lønn-

somheten av å elektrifisere et jernbanenett er i høy grad avhengig av hvor mange tog som vil passere. Ved liten trafikk er det åpenbart ikke riktig å foreta en så storstilet investering som elektrifisering er, mens dette kan gi høy forrentning hvis trafikken er stor. Spørsmålet om man bør elektrifisere en banestrekning er derfor i høy grad avhengig av hvilken trafikk man regner med å få på strekningen om f. eks. 10—15 år. Og her kommer utviklingen på bilsiden sterkt inn i bildet. Jo sterkere bilholdet øker, jo svakere stiger jernbanens trafikk, eller den vil til og med kunne falle. Man kan få den situasjon om at bilholdet øker med f. eks. 10 prosent om året, vil jernbanen få tilstrekkelig trafikk til at en elektrifisering kan være rentabel, mens det derimot ikke vil være riktig å investere i elektrifiseringsanlegg hvis biltrafikken øker 15 prosent om året.

Et annet eksempel kan være det valg man står overfor når det planlegges en ny veg og man har valget mellom en kort men dyr trasé og en lang men billigere trasé. Valget kan f. eks. stå mellom en rettlinjet tunell gjennom fjellet og en kronglete veg i det fri rundt fjellet. Den korte trasé vil være billigere å bruke for trafikantene. For hver kilometer vegforkortning spares kanskje 30 øre pr. bil. Ved en døgntrafikk på f. eks. 500 biler vil de samlede besparelser for trafikantene bli kr. 55 000 pr. år. Hvis man ved fordeling av vegbevilgninger på de ulike prosjekter setter et minstekrav til forrentning på 10 prosent pr. år, vil det i det foreliggende tilfelle være riktig å velge tunellalternativet hvis merkostnadene ved dette fremfor å velge den lengre trasé er under 0,5 mill. kr. pr. km. spart. Hvis man imidlertid kan regne med en døgntrafikk på 1 000 biler på den nye veg (den gjennomsnittlige døgntrafikk på Sørlandske hovedveg gjennom Vestfold er ca. 5 000 biler), vil det være riktig å velge tunellalternativet selv om merkostnadene går helt opp til 1,1 mill. kr. pr. km. spart.

Ett tredje eksempel kan være dimensjoneringen av et bestemt vegprosjekt. Vi kan f. eks. tenke på Sinsenkrysset. Da man for noen år siden bygget dette, ble det åpenbart regnet med en svakere trafikkstigning enn den vi faktisk har hatt. Hadde planleggerne den gang kunnet forutse hvor raskt biltrafikken ville øke, hadde de sikkert bygget inn en vesentlig større kapasitet fra begynnelsen av. I alle fall burde de ha gjort det. Når vi nå må bryte hele anlegget i stykker ganske få år etter at det er bygget og lage et nytt og større kryss, så er det en lite rasjonell anvendelse av samfunnets ressurser. Nye veganlegg må nødvendigvis gis en ikke så liten overkapasitet de første år av sin levetid, men spørsmålet om hvor meget overkapasitet som skal bygges inn, er helt avhengig av hvilken vekstrate man regner med for den fremtidige biltrafikk.

Ved oppstilling av prognoser for biltrafikken må det brukes forskjellige metoder for lastebiler og varebiler på den ene side og personbiler på den annen. Jeg skal i det følgende — på anmodning fra redaktøren — redegjøre litt for de prognoser vi ved Transportøkonomisk utvalg har satt opp for personbiltrafikken.

Jeg skal først nevne et par ord om en vekstmodell som ofte har vært brukt, men som kanskje likevel er mindre god. Det er antagelsen om at personbilholdet vil følge en logistisk kurve, det vil si med en nærmest eksponensial stigning opp til et visst nivå og deretter en gradvis avslakking av veksten opp til et endelig metningspunkt. Fra et statisk syn synes en slik vekst å ha mye for seg. Det må være en grense for hvor mange biler folk vil ha, og det synes også realistisk at bilholdet i sin første utviklingsfase vil vokse nærmest eksponensielt og deretter degressivt. Kontorsjef Killi ved Vegdirektoratet gjorde en slik prognose i 1960 for den norske personbilpark. Han bygget på den antagelse at den faktiske utvikling opp til 1959 fulgte en nedre gren av en logistisk kurve og at det endelige metningspunkt lå på 300 personbiler pr. 1 000 innbyggere, det vil si ca. 1 bil pr. husholdning. Et slikt metningspunkt kunne det den gang være naturlig å regne med under henvisning til utviklingen i USA. Prognosen ga som resultat at den norske personbilparken i 1970 vil bli 630 000 biler.

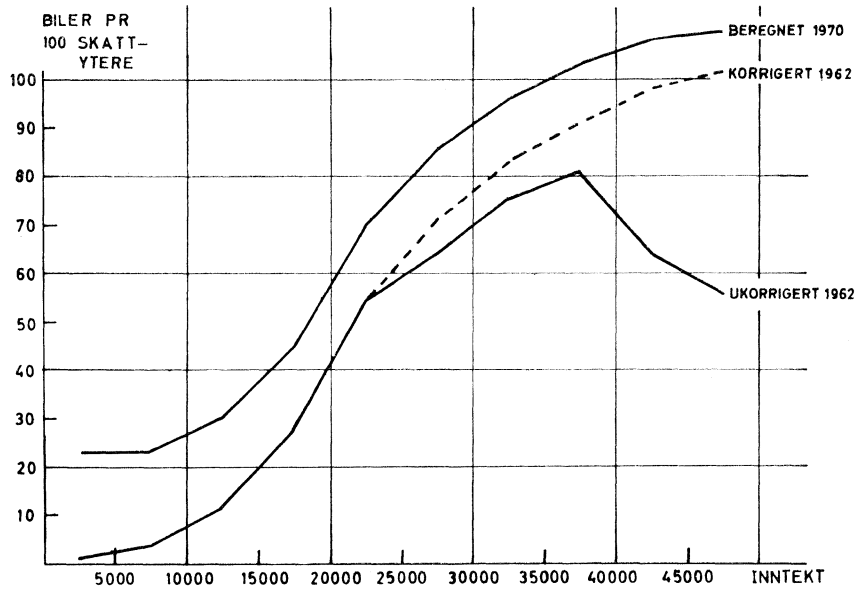
Den logistiske vekstmodell kunne som sagt være realistisk hvis utviklingen i bilholdet kunne forklares som en kombinert effekt først og fremst av kjøpeevne og sosial smitte. Men det spørs om det ikke her som på andre områder, vil skje ting underveis som endrer grunnlaget for en antagelse om logistisk vekst. I USA tror man ikke lenger at personbilholdet når en slags naturlig metning ved en biltetthet på 300 personbiler pr. 1 000 innbyggere, eller sagt på en annen måte ved 3,3 personer pr. bil. I enkelte områder har man allerede nådd en biltetthet på 2 personer pr. bil. Rekorden has av Denver, en by på Oslo's størrelse, som har en biltetthet på 1,9 personer pr. bil. De faktorer som i Amerika særlig har endret grunnlaget for et metningspunkt på 3,3 personer pr. bil er dels den sterke spredning av bosettingen omkring byområdene som igjen er følge av økt velstand, bedre veger og økt bilhold, og for det annet av det forhold at jo mer personbilparken øker, jo mindre blir trafikkgrunnlaget for de kollektive transportmidler. Det har igjen tilfølge at den rutegående trafikk innskrenkes eller kanskje helt opphører, og det blir nesten en tvingende nødvendighet for alle personer å skaffe seg eget kjøretøy. Da blir det ikke lenger tilstrekkelig med en bil pr. husholdning, kanskje må både mann og kone og tilårskomne barn ha hver sin bil om de arbeider på forskjellige steder. Det som skjer er muligens at personbilholdet på et hvert tidspunkt er i bevegelse oppover langs en logistisk kurve, men at det samtidig er stadig skift oppover i både kurven og metningspunktet.

Hva som er det endelige metningspunkt for personbilholdet kan synes å være av mer utopisk interesse for Norge. Det vil sikkert gå både 20 og 30 år før vi kommer dit. Som grunnlag for en noe mindre spekulativ prognose for den norske personbilpark har vi valgt å se på utviklingen i Sverige. Her er jo forholdet at svenskene ligger betydelig foran oss i tid. Da vår bilrasjonering ble opphevet i 1960 hadde vi en biltetthet på 54 personbiler pr. 1 000 innbyggere. Dette utviklingstrinn hadde svenskene nådd allerede i 1953. Det skulle ikke være urimelig å anta at den norske personbilpark det første tiår etter 1960 stort sett vil utvikle seg etter samme mønster som det man kan observere for Sverige for

perioden 1953—1962. I den første treårsperiode etter 1953 økte den svenske personbilpark med gjennomsnittlig 20 prosent pr. år. Den tilsvarende vekst i Norge fra 1960 til 1963 har vært ca. 17 prosent pr. år. At veksten har vært svakere i Norge skyldes sikkert at bilprisene relativt sett er vesentlig høyere i Norge enn i Sverige. Som eksempel nevnes at mens en Folkevogn koster ca. kr. 15 000 i Norge, koster den i Sverige ca. 12 000 norske kroner. Det er grunn til å anta at dette forhold vil vare ved, og det skulle da også tilsi at den norske bilpark vil øke noe langsommere fremover enn den svenske gjorde på tilsvarende utviklingstrinn. I perioden 1955/58 økte den svenske bilpark med gjennomsnittlig 14 prosent pr. år, og i perioden 1958/62 med 9 prosent pr. år. Med en tilsvarende ettersleping som registrert for den første periode, skulle vi da kunne vente at den norske bilpark vil øke med ca. 12 prosent pr. år opp til det utviklingstrinn svenskene hadde i 1958, og med en hastighet på ca. 8 prosent pr. år fra dette trinn og opp til det trinn svenskene hadde nådd ved utgangen av 1962, nemlig 187 personbiler pr. tusen innbyggere. Etter dette vekstmønster skulle den norske personbilpark ble 735 000 biler ved utgangen av 1970, mens den i dag ligger på ca. 350 000.

For vurderingen av den fremtidige biltrafikk, er antall biler bare den ene side av saken. Den annen side er bruken av de enkelte biler. Hvor meget norske biler kjøres og hvordan den årlige kjøredistanse må antas å utvikle seg over tiden har vi vist lite om inntil det siste. Transportøkonomisk utvalg foretok en undersøkelse av forholdet i begynnelsen av 1963. Undersøkelsen ble gjennomført ved utsending av spørreskjemaer til ca. 10 000 tilfeldig utvalgte personbileiere som ble bedt om å oppgi hvor langt bilen ble kjørt foregående år, altså i 1962, og dessuten ble bileierne bedt om å oppgi sin og eventuell ektefelles inntekt som oppført ved selvangivelsen for 1962. (Skjemaene ble sendt ut i de siste dager av januar 1963). Svarprosenten var mindre god — bare 52 prosent av de utvalgte bileiere sendte brukbare svar — men materialet ga mulighet for mange kontroller og justeringer av tellingsskjevheter. Resultatet av undersøkelsen ble at en kom til en gjennomsnittlig kjøredistanse for personbiler i 1962 på 11 500 km. Dette tall er betydelig lavere enn i andre vesteuropeiske land, der gjennomsnittlig kjøredistanse flere steder er av størrelsesorden 15 000 km pr. år. De utkjørte distanser varierer som rimelig er betydelig med inntekten. Bileiere på de laveste inntektstrinn hadde en gjennomsnittlig kjøredistanse på 9 000 km., mens bileiere med inntekt over kr. 45 000 hadde en kjøredistanse på ca. 15 000 km.

Undersøkelsen gjorde det også mulig å beregne hvordan bilparken fordeler seg på eiere i de forskjellige inntektsgrupper, med andre ord hvor mange biler som eies av personer med inntekt mellom kr. 10 000 og kr. 15 000, mellom kr. 15 000 og kr. 20 000 osv. Byrå-



ets inntektsstatistikk for ligningsåret 1960 ga mulighet for å beregne hvordan den samlede skatteytermasse fordelte seg på inntektstrinn i 1962, og ved å sette de to serier i forhold til hverandre, altså antall biler eid av personer med inntekt mellom kr. 10 000 og kr. 15 000 og antall skatteytere ialt med inntekt mellom kr. 10 000 og kr. 15 000 osv. fikk vi en serie for bilfrekvensen pv de enkelte inntektstrinn. Denne serie er vist ved den nederste opptrukne kurve på figuren. Bilfrekvensen øker pent med stigende inntekt opp til inntektsgruppen 35 000—40 000 som i alt har 80 biler pr. 100 skattytere. For høyere inntekter stuper imidlertid kurven forbausende nok nedover. Dette, må vi tro, henger sammen med firmabilene. Den nederste opptrukne kurve viser frekvensen av personlig eide personbiler. Av en samlet personbilpark på 314 000 ved utgangen av 1962 var 291 000 biler personlig eid, mens det var 23 000 firmabiler. Firmabilene disponeres i de fleste tilfelle også for personlig bruk, og som regel disponeres de av folk i de høyere inntektsklasser. Anslagsvis av folk med inntekt over kr. 25 000. Vi må også anta at den andel av skatteytere i de høyere inntektsklasser som disponerer firmabiler stiger med stigende inntekt. Disponering av firmabil gjør det selvsagt mindre påkrevd å eie egen bil. Dette må være forklaring på hvorfor bileierfrekvensen faller for inntekter over kr. 35 000. Hvis de 23 000 firmabiler fordeles på skatteytere med inntekt over kr. 25 000 og med stigende hyppighet for stigende inntekt, får vi en kurve som stiplet på figuren. Denne kurve viser da bildisponeringsfrekvensen på de ulike inntektstrinn. Den ender, som vi ser, på 100 biler pr. 100 skatteytere for folk med inntekt over kr. 45 000.

Den tanke meldte seg at bildisponeringsfrekvensene burde kunne nyttes som grunnlag for en prognose for det fremtidige personbilhold. Vi kan så noenlunde anslå inntektsfordelingen i 1970, og om man forutsetter at bildisponeringsfrekvensene bli de samme på hvert inntektstrinn i 1970 som det var i 1962, kan man beregne den samlede bilpark i 1970 på basis av den inntektsfordeling som vi da vil ha. En slik beregning ga en bilpark på 450 000, altså vesentlig lavere enn den prognose som er sitert ovenfor og som endte på 735 000 biler. Grunnlaget for prognosen er imidlertid ikke holdbart. Vi må anta at bileierfrekvensen på hvert inntektstrinn vil bli betydelig høyere i 1970 enn i 1962. En slik utvikling vil bli muliggjort, dels ved at bruktbilprisene stadig vil bli presset nedover (jfr. den stadig større del av russen som har egen bil), og dels vil det sosiale press for å bil, få en stadig større del av befolkningen til å legge om sin forbruksstruktur. Begge disse faktorer vil virke sterkere for de midlere og lavere inntektsklasser enn for de høyere. Det er således grunn til å tro at bilfrekvensene vil øke sterkere for de lave inntektstrinn enn for de høye.

Den fremtidige bruk av personbilene vil bli bestemt av mange faktorer som virker tildels motsatt, og det er vanskelig å forutsi hvilken retning utviklingen vil ta. Av faktorer som kan få betydning skal nevnes:

1. Folks inntekter vil stadig stige. Ser vi på den enkelte bileier er det sannsynlig at han, i all fall opp til en viss grense, vil øke sin årlige kjøredistanse etter som realinntekten øker.

2. Den økte velstand vil bringe stadig større grupper av befolkningen opp til det nivå at de ser seg i stand til å holde bil. Det er imidlertid mulig at tilveksten av disse nye, men relativt svakt bemidlede bileiergrupper blir så stor at den trekker ned det inntektsmessige tyngdepunkt for hele bileierstanden under ett. Det vil i tilfelle kunne føre til nedgang i den gjennomsnittlige kjøredistanse.

3. Etter hvert som vegnettet blir bedre vil det i seg selv stimulere til økt bruk av bilene. USA har i høy grad gjort denne erfaring.

4. Denne stimulans kan imidlertid bli mer enn oppveiet hvis veienes kapasitet ikke øker raskt nok i forhold til bilparken. Kødannelser og trafikksammenbrudd vil bremse på bruk av personbilene.

5. Overgang til flere biler innen de enkelte familieenheter vil sannsynligvis redusere den gjennomsnittlige kjøredistanse pr. bil.

Vi har lite grunnlag for å forutsi hvilken effekt alle disse forhold vil få, men den undersøkelse som er gjort av personbilholdet i 1962, skulle gi et visst grunnlag for å forutsi virkningen av de to førstnevnte faktorer.

Vi kan her gjøre en beregning av hvor meget den gjennomsnittlige kjøredistanse for hele personbilparken vil bli i 1970 om vi forutsetter at den utkjørte gjennomsnittdistanse på hvert enkelt inntektstrinn blir den samme i 1970 som i 1962. Med utgangspunkt i den forannevnte prognose på 735000 personbiler i alt i 1970 og antagelsen om at bildisponeringsfrekvensene i årene fremover vil stige noe sterkere for de laveste inntektsgrupper enn for de høyeste, får vi den bildisponeringsfrekvenskurve som er tegnet øverst i figuren. Om vi videre forutsetter at realinntektene i årene fremover vil øke med 2,5 prosent pr. år, og at denne økning vil gjøre seg like sterkt gjeldende på alle inntektstrinn, kan vi beregne antall skattytere på de ulike inntektstrinn i 1970. Med de bildisponeringsfrekvenser som kurven angir for 1970, kan vi da også regne ut hvordan den samlede personbilpark på 735 000 biler vil fordele seg på inntektsgrupper i 1970. Forutsetter vi at utkjørt distanse blir den samme på hvert inntektstrinn i 1970 som i 1962, kan vi så endelig beregne den gjennomsnittlige kjøredistanse for hele personbilparken i 1970. Beregningen, som er vist nedenfor, gir altså som resultat at den gjennomsnittlige kjøredistanse blir omtrent den samme i 1970 som i 1962, altså ca. 11 500 km.

	(1) (2) Personbiler i alt		(3) Distanse pr. bil	(4) (5) Utkjørt dist. i alt	
	1962	1970		1962	1970
Disponert av skattytere med inntekt			km	mill. km	mill. km
under — 5 000	4 500	49 000	9 587	43,2	469,8
5 000 — 9 999	10 900	65 000	9 067	98,8	589,3
10 000 — 14 999	34 500	81 000	9 734	335,8	788,5
15 000 — 19 999	75 100	117 000	10 418	782,4	1 218,9
20 000 — 24 999	66 000	156 000	11 136	735,0	1 737,2
25 000 — 29 999	46 200	92 000	12 145	561,1	1 117,3
30 000 — 34 999	27 200	62 000	13 320	362,3	825,8
35 000 — 39 999	14 600	39 000	13 350	194,9	520,7
40 000 — 44 999	11 700	22 000	14 505	169,7	319,1
45 000 og over	23 500	52 000	15 165	356,4	788,6
Sum	314 200	735 000	..	3 639,5	8 375,2
Pr. bil	..	..	..	11 584 km	11 395 km

VED STUDIETS BEGYNNELSE

Omtrent 100 nye studenter er nå blitt såpass husvarme at de i allfall vet hvor store auditorium og utvalgskontoret er. For dem som regner seg som veteraner i kampen om Dagbladet og V. G. på pauserommet er det rart å måtte konstatere at man ikke kjenner de fleste man treffer i huset. De 2 siste årskull er i absolutt flertall — det kull som starter i høst utgjør en tredjedel av det samlede studenttall i Frederiksgate.

Mange ytrer frykt for at denne store tilstrømning skal føre til overproduksjon av sosialøkonomer. De som begynte i studiet for 3—4 år siden vet at når de er ferdige er det nesten bare å velge og vrake i jobber. Det er ikke tvil om at en *vesentlig* del av dem som nå søker til sosialøkonomien gjør det på grunn av troen på meget gode betingelser etter eksamen. Men vil «tilbudet» av nye kandidater om 4—5 år bli så stort at «prisen» faller? — Det er lite trolig. Skriveren av dette er optimist nok til å tro: For det første at sosialøkonomens oppgave i samfunnsmaskineriet er meget viktig. For det andre at dette maskineri blir stadig mer komplisert, ergo at behovet for sosialøkonomer stiger. Dessuten må det vel være så, at jo fler sosialøkonomer det blir, jo bedre kan vi gjennom vår organisasjon og på annet vis hevde oss som «stand». Og det trenges!

Av disse 100 nye studenter vil en meget stor del falle fra. (Dersom frafallsprosenten er så høy som den har pleid å være). Svært mange vil stryke til forberedende i matematikk. Mange vil slutte fordi de «oppdager» at studiet er «tørt», «altfor matematisk» eller «livsfjernt». Dette er også bra, for enhver som faller fra, er en som ikke egnet seg for dette studium. Sosialøkonomi er ikke et studium for dem som ikke kommer inn andre steder eller for dem som hovedsakelig ser en høy lønn etter eksamen. Noen sitater etter professor Frisch vil kanskje hjelpe til å klargjøre hvilken oppgave sosialøkonomen har, og hvorfor dilletanter ikke er kjærkomne i faget: «Alle studier er naturligvis viktige, hvert på sin måte. Når jeg setter økonomikken i særstilling er det ikke ut fra noen absolutt verdsetting, men fordi økonomikken på en *særegen måte* står i forhold til moderne menneskers daglige liv og virke . . . Han (økonomen) er en tjener, men en *mektig* tjener. Han behøver ikke å ha noe beskjedenhetskompleks i forhold til sine oppdragsgivere. Det skader ikke at han nøkternt, men tydelig, gjør seg selv og andre klar over at uten hans medvirkning ville det hele ende i kaos. Så komplisert er det moderne samfunnsmaskineri, at de enkelte interessegrupper er ute av stand til selv å overskue hva som, alt tatt i betraktning, virkelig vil fremme deres egne interesser. . . Men det er en annen slags beskjedenhet økonomen med rette bør være besjelet av: *Beskjedenhet overfor oppgaven selv,* overfor det vitenskapelige problem, overfor det studium som skal gjøre ham skikket til å løse oppgaven».

Sitatene er fra Ragnar Frisch «Innledningsmerknader ved begynnelsen av forelesningene over reperkusjonsanalyse», meget lesverdig stensilmemo av 26. sept. 1949.

PORTRETTET

Den gangen Østby besvimte av overanstrengelse på lesesalen, ble han av redselslagne kolleger båret ned og lagt på en sofa. Det ble visstnok ringt både til legevakt, brannvesen og Falken. Etter en 15 minutters tid våknet imidlertid Østby, kastet et febrilsk blikk på klokken og gøyv mot lesesalen. Han ble selvsagt forsøkt holdt tilbake av sine bekymrede kolleger, men det indignerte svaret var: «Er dere gærne, jeg må henge i og lese for å ta igjen de 15 minuttene jeg var besvimt!».

Ivar Østby er mannen som etter bare 4 semester tok statistikken med meget god karakter. I løpet av sin arbeidsdag (kl. 8.00—20.00) forlater han lesesalen én gang. Han løper til Aula-kjelleren kl. 12.00 og løper opp igjen kl. 12.14. I sommer arbeidet han i Byrået, sammen med en gjeng andre exam. oeconer. De måtte be ham dempe tempoet til en tredjedel, da de ellers ville blitt arbeidsløse i løpet av kort tid.

I vårt stille sinn misunner og beundrer vi alle hans kunnskaper og veldige arbeidsevne. En *utmerket* og alltid villig rådgiver i stokastiske problemer har han vært. Som en matematikk-kapasitet av dimensjoner og en driver av 1. rang, vil han bli stående som en legende i Frederiksgt. Med sikkerhet tør vi si at Ivar Østby har nådd *langt* den dagen han dør av hjerteinfarkt.

Sosialøkonomisk kommunevalg

Det «prøvevalg» som arrangeres blant studentene i Frederiksgate foran Stortings- og kommunevalg ga i høst følgende resultat:
(Tallene fra «Stortingsvalget» 1961 i parentes).

A.-partiet	28 st. 21%	(13 st. 17%)
Høyre	62 st. 46%	(42 st. 56%)
Venstre	29 st. 21%	(13 st. 17%)
Senterp.	3 st. 2%	(1 st. 1%)
Kr. F.	1 st. 1%	(0 st. —)
S. F.	12 st. 9%	(4 st. 5%)
Komm.	0 st. —	(2 st. 3%)
Blankt	1 st. 1%	(0 st. —)
	136 st.	(75 st.)

«Borgerlige» og «sosialistiske» stemmer i prosent:

	«Borgerlig»	«Sosialistisk»
1961	74	26
1963	70	30

Månedens uærbødige betraktning:

Et folk av sosialøkonomer

Det er antakelig nokså stor enighet om at Kings Bay-debatten og den påfølgende Regjerings- og moterklæringsdebatt ga Fjernsynet et billig og uhyre populært underholdningsprogram. Det ligger så å si i sakens natur at resultatet måtte bli sånn. For Kings Bay-debatten var en slags «oppblåst» (her er det snakk om det statistiske populærord brukt i overført betydning) detektime med Einar Gerhardsen som Perry Mason, John Lyng som aktor, Finn Gustavsen som kronvitne og Nils Langhelle som en elegant rettsleder. Tiltalte var konsekvent fraværende. Det vidunderligste var at tusenvis av seere lenge var i tvil om utgangen. Ja, i mer enn 30 praktisk talt åndeløse dager og netter opplevde vi Perry i en slags taperposisjon. Det fantes dem som trodde at slaget var endelig tapt. Regjerings/moterklæringsdebatten fortalte raskt at de tok skammelig feil. Det viste seg at Perry behersket aktors rolle med samme absolutte overlegenhet som han så mange ganger har lagt for dagen som forsvarsadvokat. Det hele var som lagt opp av en usynlig styrende mesterhånd.

Men allerede i løpets gang kom enkelte alvorsmenn i sjelelig uro. Kriminalfilmen kunne til sine tider rulle langsomt. Den ene vyrde stortingsrepresentanten etter den andre kom opp og fremsa sitt 20-minutters innlegg. Lite skjedde. Midt i refleksjonene omkring årsakene til at den og den uopphørlig tok seg til nesen, til at den og den presset håndflatene mot hverandre med sprikende fingre mens hver eneste setning ble understreket med en stakatto bøyning av overkroppen, til den usikre trekningen rundt munnen hos nettopp den og den, til det stadige gliset — eller kanskje det ikke var noe smil i det hele tatt? — hos den energiske representanten — midt i disse refleksjonene kunne man plutselig komme til å tenke på at kanskje noe ble *sagt*. Handlingsmennesket kunne komme til å ta konsekvensen av en slik tanke; slukke skjermen og sette på radioen og bli henvist til å lytte. Kanskje skjedde det akkurat i det øyeblikk den anerkjent *morsomme* representanten skulle ta ordet, han som seerne i Stortingssalen og ved skjermen ventet på. i trygg forvissning om at han ville skaffe dem en «avspennende» latter. Den resolutte av- og påskruer ble skuffet. Han *hørte* den ventede latter i salen. Men han skjønte ikke riktig hvorfor det ble ledd. Han lyttet til talerens ord og kunne godt innrømme at det var ganske godt sagt. Men var det så sprudlende morsomt at det kalte på latteren?

Det var åpenbart at en vesentlig dimensjon manglet, den nye dimensjon som har revolusjonert stuepåvirkningen og brutt *stemmens* diktatur. Stemmen kan være fra London, den kan være full av Telemarksk velklang, av sørlandsk jovialitet. Nordlandsk friskhet eller Bergensk flegma. Det strekker ikke til. Seerens oppmerksomhet nagles til det *mennesket* som fjernsynskameraene avslører. På ondt, men også på godt. Det nærgående fjernsynsbildet kan åpne for den gode latteren som ordet ikke gir tilstrekkelig næring for.

«Ord? Som Verden saa foragter?». Å ja, ord er iallfall ikke alt. Kan vi få fjernsynskontakt med et annet menneske er det mer enn ganske mange ord. En industrileder fortalte — med karakteristisk fjernsynssjarm — at han i et skjema for notater ved intervjuer med søkere til jobber ved bedriften hadde en rubrikk med kodebokstavene LT. LT sto for «liker trynet». Amerikanerne greier seg antakelig med en P for personality. En nasjonalforsamling med 150 lutter sympatiske fjernsynssjarmører virker kanskje ikke bare forlokkende, og politiske alvorsmenn rygger sikkert tilbake ved tanken. Men ville det være så forferdelig om partiorganisatorene sørget for at kandidatene hadde en LT som helst lå i overkant av middels? De kan jo ha i massevis av sunn fornuft likevel. Og utredningsarbeidet er det i stor utstrekning sosialøkonomer — og de må gjerne representere et lavmål når det gjelder LT-verdi — som står for.

Men så kom valget. Resultatene fortalte med suveren klarhet at norske velgere holder seg til realitetene. Til 4 ukers ferie og folkepensjon. Det norske folk er et folk av sosialøkonomer. Det tror mer på saker, mer på konkrete løfter enn på et tryne de liker.

Hvorfor ikke et både-og vil noen spørre. Ja, hvorfor ikke? La svaret være vår egen lille hemmelighet.

Institutt for Sosiologi
Løkkevn. 7
Oslo

Trykk:
Br. Tengs Boktrykkeri