

CURRICULUM VITAE

NAME HAGEMELTER, Włodzimierz

DATE OF BIRTH 1908

NATIONALITY Polish

FAMILY Single

FIELD Economics

ACADEMIC POSTS HELD

Rockefeller fellow, University of London
Research Assistant, University of Cracow
Secretary, Institute of Economics, Polish Academy of Sciences

1937-1939 Assistant, Economics Department, University of Cracow (teaching)

PUBLICATIONS AND OTHER ACHIEVEMENTS

Editor, Studja Ekonomiczne

LANGUAGES English; Polish

REFERENCES Professors Oscar Lange, Joseph Schumpeter, A. P. Lerner, Jacob Marschak
Tracy B. Kittredge

PRESENT ADDRESS Budapest IX, Vilmos, Czaszar 7, Pehsion Windsor

ADDITIONAL REMARKS

Return to.
O. Lange
University of Chicago
EJ

WŁODZIMIERZ HAGEMER

ELASTYCZNOŚĆ POPYTU NA PRZEWÓZ TOWARÓW

1. Dotychczasowe badania statystyczne rynków zbytu ograniczają się do ujęcia ilościowego popytu na dobra konsumpcji bezpośredniej, jedyna zaś znana próba Moore'a obliczenia krzywej popytu na żelazo nie może być uznana za udaną. Rezultatem badań Moore'a jest pozytywnie nachylona krzywa popytu na żelazo¹. Wypadek taki nie jest oczywiście niemożliwy i nawet popyt na dobra konsumpcyjne może wzrastać przy wzroście ceny, dzieje się to jednak tylko w pewnych wyjątkowych warunkach, a nie stanowi ogólnej reguły, tak że obok sformułowania takiej zależności należy zawsze podać, w jakich okolicznościach możemy oczekiwać spełnienia się w rzeczywistości tej wyjątkowej prawidłowości. Tego wszystkiego Moore nie podaje, a szeroka podstawa empiryczna jego wnioskowania nasuwałaby mogła myśl, że zawsze, ilekroć rośnie cena żelaza, wzrasta jego zbył *caeteris paribus*, co nie jest oczywiście prawdziwe.

Braki metody Moore'a w zastosowaniu do badania popytu na żelazo wynikają, moim zdaniem, ze zbytnej prostoty metody, niedostosowanej do skomplikowanego przedmiotu badania. Problem wymaga dokładnego sprecyzowania zależności, których moglibyśmy oczekiwać na podstawie teoretycznego przemyślenia przedmiotu. Metoda zaś statystyczna musi uwzględniać wszystkie specyficzne właściwości popytu na dobra produkcyjne i dlatego przeniesienie

¹ W. L. Moore *Economic Cycles: Their Law and Cause* (1914) str. 110—116
Równanie popytu na żelazo ma według Moore'a postać:

$$y = +0,5211x - 4,58$$

(y oznacza tu procentowe zmiany ilości sprzedanej, zaś x procentowe zmiany ceny).

metod odpowiednich dla badania popytu dóbr konsumcyjnych nie może dawać rezultatów w zastosowaniu do dóbr pośrednich.

2. Zmiany popytu na dobra produkcyjne wywodzi dzisiejsza teoria ekonomiczna z ich krańcowej produktywności, oraz z możliwości substytuowania jednych drugimi, przy zmianie ich względnych cen. Tezy te można tylko z pewnymi ograniczeniami stosować do analizy wpływu zmian stawek przewozowych, na wielkość przewozów. Jeśli bowiem rozważać będziemy rynek zbytu odległy od punktu produkcji, to przewóz jest usługą produkcyjną, współdziałającą z innymi czynnikami produkcji w dostarczeniu dóbr gotowych konsumentom, zakupującym na danym rynku, czyli jest to czynnik komplementarny względem innych czynników produkcji. Niemożna natomiast zastąpić usług komunikacyjnych innymi czynnikami produkcji, czyli brak jest substytucyjności tych czynników produkcji względem siebie.

Ogólna ta teza o niemożności zastępowania transportu innymi czynnikami produkcji ulega osłabieniu przez możliwość zmian w terytorjalnym rozmieszczeniu przemysłu. Wysokie stawki za przewóz mogą skłonić przedsiębiorców do zbliżenia się do rynku zbytu i produkowania tam kosztem większych nakładów kapitału czy pracy, o ile warunki naturalne produkcji w danym miejscu są mniej korzystne, niż gdzieindziej. Chcąc jednak uzyskać konstrukcje przydatne dla statystycznego badania, musimy rozróżnić pomiędzy zmianami, których możemy oczekiwać w krótkim czasie, i przesunięciami na długą metę. Niewątpliwie do takich przesunięć na długą metę należy zmiana lokalizacji przemysłu pod wpływem zmian stawek przewozowych. Nakłady kapitału stałego nie dają się bowiem szybko wycofać i pomimo zmniejszonej rentowności będą używane aż do stopniowego zamortyzowania.

Tymczasem krzywa popytu ma nam dawać znajomość reakcji, dokonujących się w krótkim czasie, niemal natychmiast. Specjalnie zaś krzywa popytu, która ma być podstawą statystycznego badania, musi obejmować wyłącznie reakcje, zachodzące szybko, gdyż postulujemy tu przecież możliwość mierzenia i ilościowego formułowania zależności. Każda taka funkcja może być prawdziwa tylko przy niezmiennych danych gospodarowania, im dłuższy więc okres potrzebny jest dla urzeczywistnienia się zmian, ujętych formułą funkcyjną, tem mniej prawdopodobnym jest, że zachodzi rzeczywiście postulowana niezmiennosc dat.

Z tych powodów ograniczymy się tu do rozważania procesów, zachodzących natychmiast, i takie wielkości jak struktura kosztów przemysłu, poza kosztami transportu (krzywa podaży w rozumieniu marshallowskim), lokalizacja przemysłu i t. p., uważać będziemy jako niezmienne.

O ile jednak w granicach rozważanego przez nas okresu reakcji nie istnieje substytucja transportu innymi czynnikami produkcji, to istnieje ona zawsze pomiędzy różnymi rodzajami transportu, jak np. kolej, przewóz wodny, samochodowy i t. p., i ta możliwość zastępowania jednych środków transportu innymi jest jednym z czynników, decydujących o elastyczności popytu na dane usługi przewozowe względem ich ceny.

Dla uzyskania pełnego obrazu zależności *volumen* przewozów od ich ceny, zanalizujemy ten związek na uproszczonym przykładzie.

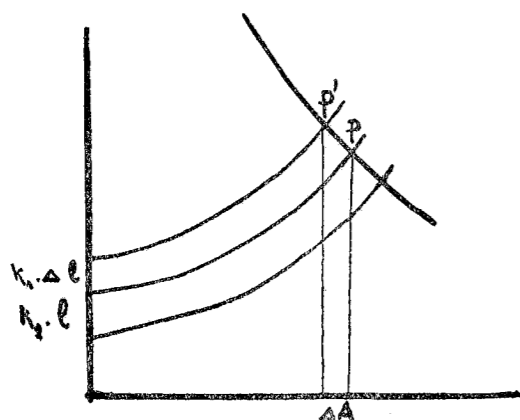
Przyjmujemy rynek zbytu na pewne dobro gotowe, zaopatrywany przez produkcję oddaloną terytorjalnie, lecz skupioną w jednym miejscu, tak że zarówno koszt transportu produktu gotowego, jak i koszt transportu surowców są dla wszystkich zakładów te same w stosunku do jednostki produktu. Przyjmujemy dalej, że transport odbywa się tylko przy pomocy dwóch rodzajów przewozu, np. kolei i drogi wodnej, i rozdziela się ilościowo między nie, w pewnej zależności od cen, pobieranych za te rodzaje przewozu.

Niech *L* i *M* oznaczają *volumen* przewozów obu tych rodzajów, zaś *l* i *m* odpowiednie ceny za przewóz. Zastępowanie tych przewozów można scharakteryzować wielkością elastyczności substytucji

$$\sigma = \frac{d(L/M)}{d(l/m)} \cdot \frac{l/m}{L/M}$$

która określa relatywne zmiany proporcji tych środków, w zależności od względnych zmian ustosunkowania się ich cen. Równanie substytucji byłoby już wystarczające dla zdeterminowania popytu na oba te rodzaje usług transportowych, gdyby w razie zmiany ceny, poza zmianami stosunku tych przewozów do siebie, nie zachodziły żadne dalsze przesunięcia. Tak jednak nie jest. Zastępowanie jednego środka przewozowego przez drugi odbywa się bądź kosztem podrożenia przewozu, wziętego jako całość, bądź też kosztem zwiększenia innych niedogodności, o ile np. przewóz substytucyjny jest wolniejszy, mniej punktualny i t. p.

Oznacza więc to w każdym przypadku powiększenie kosztów przewozu, jeśli je ujmijemy dość szeroko, a więc łącznie z premją asekuracyjną za ryzyko zniszczenia się towaru w czasie transportu,



Rys. 1.

lub nieterminowej dostawy. Obok substytucji działa więc tu na wahania *volumen* przewozów pewnego rodzaju także i drugi czynnik, t. j. zależność produkcji od średnich kosztów transportu, te zaś średnie koszty transportu zmieniają się wraz z cenami obu rodzajów transportu, o ile tylko substytucja jest ograniczona względami

$$\frac{L}{M} = const$$

technicznej natury. Dla rozpatrzenia tych związków przyjmijmy początkowo, że stosunek przewozów obu rodzajów jest stały

oznaczy dalej stosunek *volumen* przewozu, którego zbył badamy, do całej produkcji $\frac{L}{A} = k_1$ (w przypadku gdy cała produkcja nastawiona jest na badany rynek $\frac{L}{A} = \frac{L}{L+M} = k_1$). Analogicznie oznaczamy tę proporcję dla drugiego środka transportowego $k_2 A = M$.

Obrazując teraz graficznie popyt na dobro konsumcyjne na naszym rynku, uwzględniamy okoliczność, że w cenie podaży musi się mieścić koszt transportu l i to w stosunku do tego, jak wielką część dostawy na danym rynku dokonuje się za pomocą tego rodzaju przewozu. Podnosimy więc poprostu krzywą podaży o wielkość $k_1 \cdot l$ (rys. 1).

Zmiana ceny transportu o Δl powoduje więc wzrost ceny produktu i ograniczenie popytu i produkcji o ΔA . Wynikające

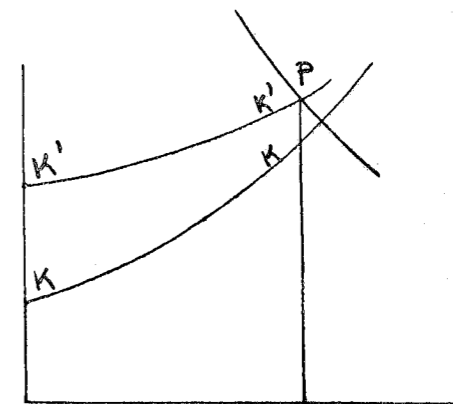
z tego zmiany w *volumen* przewozów pewnego rodzaju także i drugi czynnik, t. j. zależność produkcji od średnich kosztów transportu, te zaś średnie koszty transportu zmieniają się wraz z cenami obu rodzajów transportu, o ile tylko substytucja jest ograniczona względami

stąd zmniejszenie przewozu wynosić będzie, zgodnie z założeniem stałego stosunku wielkości przewozów do zbytu:

$$k_1 \Delta A = \Delta L$$

Zmiana ta, jak to wynika z wykresu, jest tem większa, im większa jest elastyczność popytu na dobro konsumcyjne i im większa jest elastyczność podaży tego dobra.

O wiele bardziej skomplikowany jest ten problem, gdy produkcja jest rozmieszczona w różnych odległościach od rynku zbytu i od źródeł surowca. Dla ujęcia i tego przypadku należy rozróżnić dwie ewentualności: 1) Jednakowa odległość od źródeł surowca, różna odległość od rynku zbytu. W tym przypadku zmiana stawek przewoźnego nie zmienia kosztów produkcji poszczególnych fabryk, jednak krzywa podaży, obejmująca koszty transportu, może mieć inną elastyczność, niż podaż bez tych kosztów. Elastyczność podaży produktu na rynku zbytu zmienia się zresztą z każdą zmianą kosztów przewozu. Ilustruje to wykres (rys. 2).



Rys. 2.

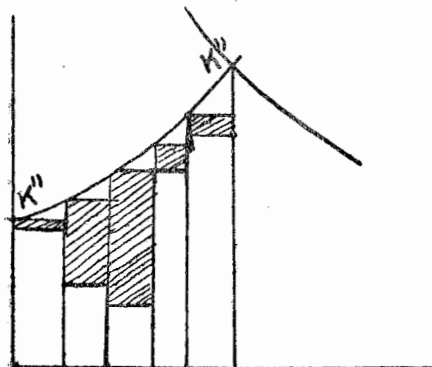
Odległość między temi krzywami ($KK' - K'K'$)

obrazuje koszty przewozu

różne dla każdego producenta, ze względu na różną odległość ich warsztatów produkcji od rynku zbytu. Oczywiście możliwe są także przypadki, że po wyeliminowaniu kosztów transportu nie otrzymujemy wogóle krzywej podaży, gdyż koszty transportu grają tak dużą rolę w cenie podaży i są tak różne u różnych przedsiębiorców, że należałoby dopiero dokonać „przestawienia” poszczególnych zakładów dla otrzymania krzywej podaży, wzrastającej w całym przebiegu (rys. 3).

Zwyżka stawek przewozowych też niejednolicie podnosi koszty wszystkich producentów, lecz bardziej zwiększa koszty przewozu tych spośród nich, u których koszty przewozu były przed podwyższeniem większe. 2) Odwrotnie przedstawia się ta

sprawa przy produkcji, ulokowanej w jednakowej odległości od rynku, a w różnych odległościach od źródeł surowca. Podwyższenie ceny przewozu nie zmienia zróżniczkowania kosztów dostawy produktu na rynek dla poszczególnych zakładów, lecz zmienia cenę podaży loco fabryka i to tem bardziej, im większe były dotychczasowe koszty danego przedsiębiorstwa, wynikające ze sprowadzania surowca.



Rys. 3.

Jeszcze bardziej skomplikowany obraz otrzymujemy, gdy odległości poszczególnych zakładów, zarówno od rynku zbytu, jak i od źródeł surowca, są różne.

Znając więc elastyczność podaży towarów przed zmianą ceny przewozu, tylko wtedy możemy określić wpływ

tej elastyczności na elastyczność popytu na usługi przewozowe, gdy cena przewozu stanowi bądź jednakowy odsetek ceny podaży każdego przedsiębiorstwa, bądź też nieznaczny tylko ułamek ogólnych kosztów.

W innych przypadkach wnioski nasze muszą się ograniczać do takich zmian cen transportu, które nie zmieniają pozycji rynkowej wszystkich przedsiębiorstw, poza przedsiębiorstwem krańcowym. Elastyczność podaży dóbr przewożonych zależy wówczas od kosztów granicznych przedsiębiorstwa krańcowego (w pobliżu poprzedniego punktu równowagi). W uwadze zamieszczonej dołączam ściślejsze sformułowanie związku między elastycznością popytu na dobra przewożone, elastycznością ich podaży, oraz wzajemną zastępowalnością różnych rodzajów przewozów¹.

¹ Oznaczmy funkcję popytu na dobro konsumcyjne $y = F(A)$, funkcję podaży jego dobra loco fabryka $y' = \Phi(A)$, ilości przewiezione konkurencyjnymi środkami przewozowymi L i M , zaś ceny tych przewozów l i m . Przyjmijmy dalej, że $L = k_1 A$, zaś $M = k_2 A$. Ponieważ zaś cała produkcja jest przewożona $L + M = A$ i $k_1 + k_2 = 1$.

Funkcja popytu na usługi przewozowe L przybiera więc postać: (analogicznie do sformułowania Marshall'a, Zasady. Dod. matematyczny, Nota XV):

$$l = f(L) = \frac{1}{k_1} \left[F \left(\frac{1}{k_1} L \right) - \Phi \left(\frac{1}{k_1} L \right) - k_2 \phi \left(\frac{k_2}{k_1} L \right) \right]$$

Elastyczność popytu na usługi przewozowe jest więc sumą dwóch składników, t. j. elastyczności substytucji danego środka przewozowego innemi, oraz elastyczności popytu, wynikającej z możliwości zmiany ceny dóbr, oraz ich produkcji i spożycia w razie zmiany cen usług przewozowych.

Każda z tych dwóch zależności przejawia się w swojej czystej formie w innych warunkach stałych, a wyliczenie tych warunków jest ważne, gdyż ich spełnienie w praktyce jest przesłanką odczytania z obserwacji statystycznych funkcji popytu.

Elastyczność substytucji jednych usług transportowych innemi wynika z technicznych możliwości jednego i drugiego środka komunikacyjnego i jest stałą przy niezmiennych wszystkich innych czynnikach, poza wprowadzonymi do formuły elastyczności, t. j. poza zmianami ustosunkowania się cen obu przewozów, oraz zmianami

$\left(\phi \left(\frac{k_2}{k_1} L \right) = \phi(M) \right)$ oznacza tu funkcję podaży konkurencyjnych przewozów).

Elastyczność popytu na te usługi przewozowe możemy przedstawić:

$$\lambda_1 = \left[-\frac{L f'(L)}{f(L)} \right]^{-1} = \left[-\frac{L \frac{1}{k_1} F' \left(\frac{1}{k_1} L \right) - L \frac{1}{k_1} \Phi' \left(\frac{1}{k_1} L \right) - \frac{k_2}{k_1} L \phi' \left(\frac{k_2}{k_1} L \right)}{f(L)} \right]^{-1}$$

$$\lambda_1 = \left[\frac{1}{\eta} \cdot \frac{F \left(\frac{1}{k_1} L \right)}{f(L)} + \frac{1}{\epsilon} \frac{\Phi \left(\frac{1}{k_1} L \right)}{f(L)} + \frac{1}{e} \cdot \frac{\phi \left(\frac{k_2}{k_1} L \right)}{f(L)} \right]^{-1}$$

(η oznacza tu elastyczność popytu na A , ϵ elastyczność podaży A , zaś e elastyczność podaży M).

Wzór ten możemy także napisać w formie:

$$\lambda_1 = \left[\frac{1}{\eta} \cdot \frac{a}{l} + \frac{1}{\epsilon} \frac{a - k_1 l - k_2 m}{l} + \frac{1}{e} \cdot \frac{m}{l} \right]^{-1}$$

co oznacza, że elastyczność popytu na usługi przewozowe jest tem większa, im większa jest elastyczność popytu na dobra przewożone, im większa jest elastyczność podaży tych dóbr, im większa jest elastyczność podaży substytucyjnych środków przewozowych. Elastyczność popytu rośnie, gdy wzrasta stosunek kosztów przewozu danym środkiem przewozowym do ceny towarów na rynku zbytu, oraz do ceny loco fabryka, a także, gdy wzrasta stosunek ceny za przewóz danym środkiem przewozowym do cen transportów konkurencyjnych.

Pozostaje nam jeszcze rozpatrzyć działanie drugiego związku, decydującego o elastyczności podaży, t. j. elastyczności substytucji. Oznaczamy ją σ

$$\sigma = \frac{d(L/M)}{d(l/m)} \cdot \frac{l/m}{L/M} = \frac{\frac{dL}{L} - \frac{dM}{M}}{\frac{dl}{l} - \frac{dm}{m}}$$

volumen przewozów, wynikającymi z substytuowania jednych przewozów drugimi. Czynnikiem, zaburzającym działanie substytucji w jej czystej formie, może być więc zmiana produkcji, o ile wpływa ona na ustosunkowanie się różnych przewozów. Może to być wzrost produkcji, spowodowany otwarciem nowego rynku zbytu, o ile ten jest z powodów technicznych dostępny łatwiej dla jednego rodzaju transportu. W tym przypadku, wobec zmiany warunków, zmienia się sama funkcja substytucji. Nie oznacza natomiast zaburzenia naszej prawidłowości przyrost produkcji, wywołany równomiernymi przesunięciami popytu na dotychczas obsługiwanych rynkach.

Elastyczność substytucji zmienia się w czasie razem ze zmia-

Ponieważ zaś elastyczność popytu (ta jej część, która wynika z zastępowalności przewozów) $\lambda_2 = \frac{dL/dl}{L}$ a $dM = dL$, gdyż każdą ilość przewozów jednego rodzaju zastępujemy taką samą ilością przewozów drugiego rodzaju (liczymy tu w jednostkach wagi lub objętości) zaś $M = \frac{k_2}{k_1} L$

$$\sigma = \frac{\lambda_2 \frac{dl}{l} + \lambda_2 \frac{dl}{l} \frac{k_1}{k_2}}{\frac{dl}{l} + \frac{\lambda_2}{e} \cdot \frac{k_1}{k_2} \cdot \frac{dl}{l}} \quad (e \text{ jest to elastyczność podaży usług transportowych konkurencyjnych względem } L, e = \frac{dM/dm}{M/m}) \text{ stąd otrzymujemy:}$$

$$\lambda_2 = \frac{\sigma}{\frac{k_1}{k_2} + 1 + \frac{\sigma}{e} \frac{k_1}{k_2}}$$

w przypadku zaś, gdy skutkiem wzrostu l cena konkurencyjnych przewozów

$$\text{nie ulega zmianom } (e = \infty) \lambda_2 = \frac{\sigma}{1 + \frac{k_1}{k_2}}$$

W tym przypadku całkowita elastyczność popytu na przewozy L przybiera postać:

$$\lambda = \lambda_1 + \lambda_2 = \left[\frac{1}{\eta} \cdot \frac{a}{l} + \frac{1}{e} \cdot \frac{a - k_1 l - k_2 m}{l} \right]^{-1} + \frac{\sigma}{1 + \frac{k_1}{k_2}}$$

Elastyczność popytu na przewozy jest więc tem większa, im większa jest elastyczność popytu na dobra przewożone, im większa jest elastyczność ich podaży i im łatwiej można zastępować dane przewozy innymi. Oczywiście tak elastyczność popytu na dobra, jak i elastyczność podaży ich, może być wielkością zmienną, można je jednak uważać za niezależne w przybliżeniu od ceny przewozu. Inaczej jest z elastycznością substytucji, której zmienność zależy od zmian k_1 i k_2 , σ prawdopodobnie rośnie ze wzrostem k_1 i ze spadkiem l . Nie możemy tu jednak wchodzić w dalsze szczegóły tego problemu.

nami techniki komunikacyjnej. O ile więc postęp techniki polepsza przydatność jednego rodzaju przewozów i jego zakres stosowalności, zwiększa tem równocześnie możliwość substytuowania nimi innych usług transportowych.

Wzrost przewozów, wynikający z obniżenia ich ceny, jest jednak większy, niż wynikałoby to z substytucji, gdyż obniżenie ceny przewozu powoduje wzrost spożycia i produkcji, a zatem musi iść zwiększenie się przewozów, tak że zwiększy się suma ich, która przy samem zastępowaniu jednego rodzaju transportu drugim pozostawałaby ta sama.

Tu reakcja na zniżkę ceny transportu zależy od tego, jaką część ceny dobra stanowią koszty jego przewozu i jaka część ogólnej produkcji przewożona jest taniejacym środkiem przewozowym, oraz od elastyczności jego podaży.

Ta część funkcji popytu jest najtrudniejsza do ilościowego uchwycenia, gdyż obejmuje ona reakcję całego niemal układu gospodarczego na zmianę jednego elementu. Jeśli bowiem tak pojmować będziemy popyt na usługi transportowe, to każda zmiana ceny przewozu musi z konieczności zburzyć cały układ cen równowagi i tylko poprzez zburzenie tegoż może działać zwyklowo na popyt. Izolacja przez stosowanie klauzuli *caeteris paribus* jest wogóle niemożliwa, gdyż nie możemy tu badać ani zmienności dwóch elementów życia gospodarczego w oderwaniu od reszty, ani ograniczonej grupy elementów, z reakcji wszystkich elementów na zmiany ceny przewozu powstaje bowiem dopiero zwiększenie się lub zmniejszenie zbytu.

Oczywiście tak szeroki zasięg ma ta zależność tylko wtedy, gdy badane usługi transportowe są powszechnie w danym gospodarstwie społecznym stosowane. Studium upraszcza się znacznie, gdy badamy przewozy stosowane w węższym zakresie, n. p. o ile korzystają z tych przewozów tylko niektóre dobra. W tym ostatnim wypadku znaczne usługi może oddać zbadanie ilościowego charakteru funkcji popytu na te dobra, oraz funkcji ich podaży. Jeśli jednak badamy popyt na usługi przewozowe, szeroko stosowane, to musimy zgóry wykluczyć wnioskowanie o elastyczności popytu na przewozy na podstawie szczegółowego badania elastyczności popytu na dobra przewożone, oraz elastyczności ich podaży. Choć bowiem teoretycznie droga ta jest najlepsza, trudno jednak spodziewać się, abyśmy kiedykolwiek mogli zbadać rynki

zbytu na wszystkie przewożone towary, już choćby ze względu na wielką ich ilość.

Reakcja popytu na zmianę ceny przewozów dokonuje się tu, jak wspomniałem wyżej, poprzez zmiany wszystkich cen i ilości produkowanych i konsumowanych; aby więc móc zaobserwować statystycznie działanie prawa popytu, wszystkie te elementy równowagi musiałyby zmieniać się wyłącznie pod wpływem zmiany ceny przewozu, każda zaś zmiana pierwotna — w stosunku do ceny przewozów — jakiegokolwiek ceny powoduje zakłócenie „normalnej” reakcji zmiany *volumen* przewozu na zmianę stawek taryfowych. Sam charakter zależności *volumen* przewozów od ich ceny przesądzałyby o konieczności stosowania dla poznania tej funkcji popytu metody warjacyjnej (*Variations-Methode*), przedstawionej przez Schumpetera¹, a polegającej na obserwowaniu kolejnych położań równowagi dwóch elementów w ramach różnych układów równowagi ogólnej, przyczem zmiany równowagi ogólnej wynikać mogą wyłącznie ze zmian jednego z badanych elementów.

Metoda ta, logicznie nadzwyczaj uzasadniona i zgodna z postulatami szkoły lozańskiej, nie jest jednak odpowiednią podstawą dla badań empirycznych. Rzeczywistość obserwowana i będąca podstawą wnioskowania jest raczej antytezą postulowanego przez tę metodę stanu. Zamiast zespołu wielkości, zmieniających się pod wpływem jednego tylko czynnika, obdarzonego własnym ruchem, obserwujemy ciągle zmiany wszystkich wielkości i to tak zmiany pierwotne, jak i uwarunkowane przez inne zaburzenia.

Widać z tego jasno, że w praktyce niespotykane warunki musiałyby zajść, aby możliwe było odczytanie tej zależności z chronologicznych szeregów statystycznych, notujących następujące po sobie zmiany cen przewozu, oraz zmiany ilości przewożonych towarów.

Istnieje jednak możliwość odczytania przybliżonego kształtu tej zależności z materiału statystycznego, dającego obraz pewnego przekroju czasowego, lub krótkiego okresu. Obok zależności: cena przewozu — *volumen* przewozów, obserwujemy zależność: odległość przewozu — *volumen* przewozów, i znajomość tej zależności może być kluczem do wnioskowania o trudno dostępnej funkcji popytu.

¹ Schumpeter: *Wesen u. Hauptinhalt.*

Cena towaru jest tem wyższa, im dalej położony jest rynek zbytu od miejsca produkcji; wzrost ten może być proporcjonalny do odległości, gdy stawka od jednego kilometra przewozu pozostaje stała, cena może jednak wzrastać w innej progresji przy odmiennie skonstruowanej taryfie.

Różnice ceny na różnych rynkach wynikają więc wyłącznie z kosztów transportu, które są dla każdej odległości inne. (Pomijamy tu koszty pośrednictwa handlowego, gdyż te występują także i na jednolitym terytorjalnie rynku).

Równocześnie obserwujemy więc różne ceny za transport, zależnie od odległości, na jaką się przewozi. Obok tego mamy dane o wielkości przewozów na różne odległości.

Przyjmujemy teraz, że krzywa popytu na pewien towar jest identyczna w każdym punkcie rozległego terytorjalnie rynku, t. j. niema ani różnic upodobań konsumentów ani różnic zamożności, a ilość konsumentów, zaopatrujących się, jest w każdej części rynku ta sama.

Przy takich hipotezach ilości konsumowane i przewożone do poszczególnych rynków zależą od różnicy stawek przewozowych na różne odległości. Reakcję na obniżenie o pewien procent stawek możemy przewidzieć, obserwując zbyt danego towaru i jego przewóz na innym rynku, opłacającym koszty przewozu o taki sam ułamek niższe. Rozumowanie to, zmierzające do odczytania zależności wielkości przewozu od jego ceny w jednym momencie, opiera się na teoretycznej analizie działania stawek taryfowych O. Engländer'a¹ z pewnymi nieznacznie zresztą modyfikacjami.

Sama konstrukcja wydaje się zgodna z postulatami teorii, z której zresztą bezpośrednio wynika, a zgodność jej z rzeczywistością czyli użyteczność zależy od realności hipotez podstawowych i te należy rozważyć. Hipoteza jednakowej krzywej popytu na pewne dobro, którego przewozy badamy, jest niewątpliwie dość oddalona od rzeczywistości. Hipoteza ta obejmuje, jak wspomnieliśmy wyżej: 1) identyczność potrzeb; 2) jednakową siłę nabywczą i 3) jednakową liczebność konsumentów w każdym punkcie rynku. Nie mając żadnych podstaw do oceny potrzeb konsumentów, możemy stwierdzić jedynie niezgodność z rzeczywistością

¹ Oskar Engländer: *Theorie des Güterverkehrs und der Frachtsätze*, Jena 1924; zwłaszcza str. 9 i nast.

postulatów pod 2) i 3), przynajmniej jeżeli weźmiemy rynek zbytu na poszczególne dobra. Nierealność tych postulatów jest w dużej mierze skorygowana odpowiednim rozmieszczeniem przemysłu, zaspokajającego potrzeby ludności, skupionej w pewnych punktach (wielkie miasta, ośrodki przemysłowe), tak że ilości towarów dodatkowo potrzebne dla całkowitego pokrycia popytu w tych centrach, skupiających konsumpcję, nie są już tak znaczne, aby mogły zaciemniać obraz stopniowego malenia przewozów, ze wzrostem odległości i ceny przewozu. Różnice te zanikają zresztą także zupełnie przy skoncentrowanym zbycie i przeciwstawiającej się mu rozproszonej produkcji — ma to miejsce zwłaszcza przy produkcji; i przewozie artykułów rolnych. Konsumcja tych artykułów przez wytwórców nie wychodzi tu poza granice własnego warsztatu i nie daje podstawy do wymiany i przewozu, konsumenci zaś skupieni są w ośrodkach miejskich i wielkość przewozu na różne odległości wynika tu z różnicy między ceną a kosztami produkcji różnica ta (renta różniczkowa) może być, zależnie od odległości warsztatu produkcji od rynku, pochłaniana przez koszty przewozu.

Malenie przewozu przy wzroście odległości, na jaką się przewozi, wynika ze zwykłego działania na cenę kosztów transportu, rosnących z odległością, co pociąga ograniczenie zbytu, zgodne z elastycznością popytu na towary.

Ewentualne błędy, wynikające z różnic w upodobaniach konsumentów na różnych terytorjach, dość dobrze koryguje obserwowanie ogólnego *volumen* przewozów, zamiast przewozów jednego tylko dobra.

Na podział ogólnego *volumen* przewozów według odległości mogą jednak poważnie wpływać przewozy towarów masowych, mogą też zaciemniać normalną tendencję malenia przewozów na dalsze odległości, o ile popyt na te towary nie jest jednolity na całym terytorjum. Przewóz takich towarów na różne odległości może kształtować się zupełnie nieregularnie, dla odczytania więc związku między odległością przewozu a ilością przewożoną należy takie przewozy poprostu wyeliminować. Niewyeliminowanie przewozu tego rodzaju dóbr (np. węgla) może być źródłem błędów tem większych, im większy jest (wagowo) udział tych przewozów w sumie ogólnej.

A priori moglibyśmy oczekiwać przynajmniej, jeśli ograniczymy się do badania dóbr konsumcyjnych, elastyczności po-

pytu = 1, nie pociąga to jednak z konieczności takiej samej elastyczności popytu na usługi przewozowe, gdyż 1) elastyczność popytu na przewozy wynika nie tylko z elastyczności popytu na gotowe produkty, lecz także z elastyczności ich podaży i 2) elastyczność popytu na usługi przewozowe zależy od stosunku ceny dobra gotowego do ceny przypadającej nań transportu (patrz w tej sprawie uwagę na str. 37), i jest tem większa, im większa część całkowitego zbytu jest przewożona badanym środkiem transportowym.

Podobnie zupełnie moglibyśmy przypuszczać, że elastyczność popytu na wszystkie dobra inwestycyjne razem wzięte jest stała i równa 1, o ile nie zmienia się równocześnie podaż dyspozycji kapitałowej na rynku. Wzrost wydatków inwestycyjnych pod wpływem obniżenia wszystkich stawek przewozowych i wzrostu przeciętnej rentowności jest wprawdzie możliwy i prawdopodobny, zależność ta jednak wymyka się z ujęcia ilościowego.

Przy wnioskowaniu z przewozów na różne odległości elastyczności popytu na przewozy przyjmujemy, że zarówno elastyczność popytu na towary jak i elastyczność podaży ich nie zmienia się skutkiem zmiany ceny przewozu. Założenie takie, słuszne w odniesieniu do elastyczności popytu, jest tylko w pewnych warunkach słuszne, jeśli chodzi o elastyczność podaży.

Elastyczność podaży towarów na rynku jest zależna od kosztów transportu materiałów surowych, a raczej od ustosunkowania się tych kosztów w różnych zakładach produkcji. Każda zmiana stawek przewozowych na różne odległości musi zmienić strukturę kosztów różnych zakładów i tem samym elastyczność krzywej podaży. Każda zmiana w ustosunkowaniu taryf na wyroby gotowe i taryf na surowce i półfabrykaty działa bądź na korzyść przedsiębiorstw ulokowanych w pobliżu źródeł surowca, bądź też w pobliżu rynku zbytu. O ile więc zajdą takie zmiany stawek przewozowych, konstrukcja nasza nie daje żadnych podstaw do przewidywania reakcji rynku¹.

Krzywa popytu, którą możemy otrzymać na tej drodze, za-

¹ Rozumując ściśle teoretycznie, możnaby określić każde podwyższenie lub obniżenie stawek na dobra pośrednie jako przyczynę zmian elastyczności podaży. Zdaje się jednak, że o ile uwzględnimy wspomniane powyżej zastrzeżenia, przyjęcie niezmienniej krzywej podaży, pomimo zmian taryf na surowce i półfabrykaty (zmian równomiernych ze zmianami taryf na wyroby gotowe), nie prowadzi do znaczniejszych błędów.

wiera oczywiście błędy, i to takie, których nawet prawdopodobnej wielkości nie jesteśmy w stanie określić. Jest to bardzo poważny brak metody, możliwy do usunięcia jedynie przez zestawienie wyników z rzeczywistością.

Pomimo to metoda ta może być, zdaje się, narzędziem użytecznym, skoro jest jednym kluczem do uchwycenia i wyznaczenia liczbowej postaci związku między ceną przewozów a ilością przewiezioną, znajomość zaś tej zależności ma duże znaczenie praktyczne.

Znacznie łatwiej, jak wspomnieliśmy wyżej, znaleźć formułę substytucji jednych środków przewozowych innymi i wyznaczyć na tej podstawie elastyczność substytucji, która jest drugą częścią składową elastyczności popytu na przewozy.

Proste zestawienie ustosunkowania się *volumen* przewozów temi rodzajami transportu z ustosunkowaniem się ich cen w różnych okresach czasu, powinno dać dostateczną podstawę do wniosków. W braku danych o przewozach, konkurujących z badanymi przewozami, można tworzyć stosunek przewozów znanych do *volumen* produkcji, przyjmując założenie, że stale ta sama część produkcji musi być przewieziona, a spadek udziału jednych przewozów oznacza równoczesny wzrost innych.

Znalezione na tej drodze zmiany stosunku towarów przewiezionych do wyprodukowanych (o ile nie wynikają z produkowania na skład) stanowią także sposób pewnej kontroli wyników otrzymanych przy badaniu zmienności rozmiarów produkcji i przewozów w zależności od ceny przewozów.

Zmienność ta winna być tem mniejsza, im mniejsza część ogólnej ilości sprzedawanej towarów przewożona jest badanym środkiem przewozowym. Zmniejszenie udziału badanych transportów w produkcji powinno więc iść w parze z identycznym zmniejszeniem się zmienności produkcji i przewozów względem stawek przewozowych.

Abstract

Włodzimierz Hagemeyer: The Elasticity of Demand for Transport Services

The relation between the price of transports and the amount of transported goods has not, up to the present, been statistically examined. All attempts hitherto undertaken of a statistical meas-

uring of the elasticity of demand were concerned with consumptive goods, while the attempts at examining quantitatively the demand for factors of production (e. g. the curve of demand for iron calculated by H. L. Moore) give rather doubtful results. An analysis of the theoretical foundations of the problem and a definition which would permit of their numerical treatment, seems necessary. Transports are a factor of production complementary in relation to other factors of production, because together with them they give goods ready for use. They cannot, however, be replaced by other factors of production — at least, if we confine ourselves to an examination of short periods. In long periods an increase in the cost of transport may bring about a change of the location of production and induce the producer to pay, in the new place, a higher price for other factors of production, in order to save on the cost of transportation. This process, however, must last a longer time. If we wish to present the behaviour of the producers and of the purchasers immediately after the cost of transportation has been changed (this being the proper significance of the curve of demand) we accept the territorial distribution of industry as stable, hence results their possibility of substituting transportation by other factors of production. Consequently substitution can be effected only between different kinds of transportation.

A demand for transportation services is the result of the possibility of replacing transportations which are under examination, by transportations of a different kind, i. e. the result of the elasticity of the mutual substitution of these transportations, as well, as to the effect of changes in the cost of transportation on the price of the transported goods and on their sale. The elasticity of the substitution of various kinds of transportation can be easily enough grasped statistically, the whole difficulty therefore lies in the finding of a method of calculating the second component of the elasticity of demand for transportations, i. e. the effect on the rôle of transported goods through changes in their price.

To read this dependence from statistical data is relatively easy, when we examine transports of only one good (then it is enough to base ourself on an examination of the elasticity of the demand for a given good and of the elasticity of its supply), but

the difficulties increase, when we examine the general volume of transportations e. g. railway transportations. Statistical data derived from various periods are a very fallacious foundation for drawing conclusions, as we cannot distinguish between the effect of the changes of the tariff and the effect of other factors, nor do conditions exist, which would allow of an examination of the dependence: the cost of transportation — the volume of transportations, in isolation from other changes in economic life, because a change of the volume of transportations, caused by a change of the rate of transport, can be brought about only through changes of the sales of all goods.

This dependence may be, however, grasped at one moment, in isolation from all troubling factors. For we can observe the amounts of transportations to various distances, and consequently at various rates, in the same period; and hence draw conclusions as to the reaction of the market on the changes of the rates. Of course, the quantities of the transported goods at various distances result not only from a higher cost of transportation to greater and greater distances. It would really be so, if the whole area under examination, had in each point a uniform demand for all goods, i. e. if the consumption of these goods were distributed uniformly over the whole area. Errors resulting from the unreality of our hypotheses, though undoubtedly considerable if we take into consideration the sale of one single good (for the predictions of purchasers for a certain definite good and their number, are different in different parts of an area under examination), disappear, when we consider the total amount of all transported goods, produced at very many points of an area and transported to various distances. A condition necessary for the application of this method of calculating the elasticity of the demand for transportations, is the absence of any obstacles whatsoever in the transportation of goods within a given area.

W. H.

STATEMENT

Włodzimierz Hagenmeyer is not known to me personally. I have read, however, his paper on Demand Curve in Transportation. He succeeds in outlining in a clear and convincing way a new and original approach to the problem. The solution which he suggests seems to be correct if all the qualifications which the author himself is careful to mention are kept in mind. I have the impression of an original, careful and promising mind.

(Signed): JACOB MARSHAK

New York, N. Y.

February 14, 1941

Copy.

Personal Declaration

of his Excellency

Professor Dr. Francesco Crestano,

Member of the Royal Academy of Italy.

Since 1936 I know Dr. Gotthard Günther personally and I knew his philosophical and his scientific work before that. To my judgement he is one of the most intelligent and cultured young German philosophers. I have always been fond of him for the sake of the idealism equally shown in his doctrine and his life; it made me consider him to be worthy of unlimited esteem. Dr. Günther deserves protection and welcome, wherever he is introduced. He will always live up to his noble character, to his good reputation, to his scientific and social dignity.

In testimony of which I sign

(Francesco Crestano)

COPY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
Department of Economics

August 24, 1940

Mr. Alvin Johnson
Director, New School for Social Research
66 W. Twelfth Street
New York City

Dear Mr. Johnson:

Dr. Henri Bloch has asked me to give you my opinion of Dr. Wlodzimierz Hagemeyer of the University of Cracow. Dr. Hagemeyer is one of the very best, if not the best, among the younger generation of Polish economists and statisticians. He was educated at the University of Cracow, and later at the London School of Economics where he was on a Rockefeller Fellowship. In Cracow he was first a student of mine, and later became my successor as a Research Assistant, and finally a Lecturer. He also was Secretary of the Economic Institute of the Polish Academy of Sciences, which was subsidized by the Rockefeller Foundation. In this capacity he was co-editor of the "Studja Ekonomiczne" ("Economic Studies") published by this Institute. In this paper he has published most of his articles on different problems of economic theory and econometrics. Some of his articles are in English and thus available for critical appraisal.

From 1937 he was assistant to the chair of Political Economy at the University of Cracow. His position included the task of giving a seminar in Economic Theory together with Professor Krzyzanowski. He was also charged with giving certain courses, but I do not know what courses he gave. He was to become "Privatdozent" last year, but I do not know whether he obtained the title or whether the procedure was interrupted by the war. I think, however, that the data given here should be sufficient to make him eligible under the immigration laws. I am sending by separate mail a paper of his which, however, is written in Polish, but an English summary is added. Mr. Hagemeyer's age is between 28 and 30.

I am sure that Dr. Hagemeyer would be an excellent acquisition for the New School, as well as for any other institution.

Yours very sincerely,

(Signed): OSCAR LANGE

The University of Chicago

Department of Economics

August 24, 1940

Mr. Alvin Johnson
Director, New School
for Social Research
66 W. Twelfth Street
New York City

Dear Mr. Johnson:

Dr. Henri Bloch has asked me to give you my opinion of Dr. Wlodzimierz Hagemeyer of the University of Cracow. Dr. Hagemeyer is one of the very best, if not the best, among the younger generation of Polish economists and statisticians. He was educated at the University of Cracow, and later at the London School of Economics where he was on a Rockefeller Fellowship. In Cracow he was first a student of mine, and later became my successor as a Research Assistant, and finally a Lecturer. He also was Secretary of the Economic Institute of the Polish Academy of Sciences, which was subsidized by the Rockefeller Foundation. In this capacity he was co-editor of the "Studja Ekonomiczne" ("Economic Studies") published by this Institute. In this paper he has published most of his articles on different problems of economic theory and econometrics. Some of his articles are in English and thus available for critical appraisal. If I find any of his articles in English in my library I shall send them to you. You may also obtain information about Dr. Hagemeyer from Mr. Kittredge of the Rockefeller Foundation, who was his supervisor during his studies in England, and also supervised the Institute of which Dr. Hagemeyer was the Secretary. I expect that Dr. Marschak may know Hagemeyer, or at least his work. Mr. Hagemeyer's age is between 28 and 30.

I am sure that Dr. Hagemeyer would be an excellent acquisition for the New School, as well as for any other institution. Dr. Hagemeyer is at present in Hungary, and his address is: Budapest IX, Vilmos, Csaszar 7 pensio, "Windsor!"

In about two weeks I expect one of the leading Polish sociologists, Dr. Alexander Hertz, to arrive in this country. Dr. Hertz is a first rate sociologist whose main work was done in the field of political sociology. He published (unfortunately in Polish) a number of extremely interesting studies on the sociology of the political party in a totalitarian or autoitarian state. He was teaching in Wilno and was also very active as

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

Johnson -- 2

a journalist. After the Polish debacle he was editing a Polish Democratic paper in Paris. He escaped via Spain and obtained a transit visa for one month. He has a visa to Haiti, but I do not know what he can do there. It would be excellent if it would be possible to retain him in this country, since he is a scholar of great distinction. I have some of his Polish works (among them a book on the sociology of the theatre) which I can send you if you want them.

With best regards.

Yours very sincerely,

Oscar Lange

Oscar Lange
Associate Professor of
Economics
Former Lecturer at the
University of Cracow
and the Polish Free
University in Warsaw

OL:j

August 26, 1940

Dear Mr. Lange:

Thank you for your letter about
Professors Hagemeyer and Hertz. I
shall be glad to see him when he comes
through New York.

Sincerely,

Alvin Johnson
Director

AJ:EW

Mr. Oscar Lange
Department of Economics
University of Chicago
Chicago, Illinois

September 8, 1940

Dear Dr. Lange:

Can you inform me in greater detail with respect to the teaching career of Dr. W. Hagemeyer? He is obviously a good research person, but under the law we can not do anything for him unless he has had a teaching career. I would appreciate any data you could send me.

Sincerely yours,

Alvin Johnson
Director

Professor Oscar Lange
University of Chicago
Chicago, Illinois

September 4, 1940

Dear Abraham:

I am going to take immediate use of you to ask you whether you can supply any information about a young economist named Wladzimierz Hagemajer.

He has written in Polish, was an editor of the *Studia Ekonomiczne* and was a research assistant at the University of Cracow. Could you supply additional information with respect to the items checked on the enclosed card?

Thanks very much for your help.

Cordially,

Herbert Solow

HS:EW

Enclosure

Dr. A. Yarmolinsky
Slavonic Division
New York Public Library
Forty-second Street
New York, New York

The University of Chicago

Department of Economics

September 5, 1940

~~65~~
extracts
1 of 2

Mr. Alvin Johnson
Director
New School for Social Research
66 W. Twelfth Street
New York City

Dear Mr. Johnson:

The details of Dr. Hagemeyer's teaching career are as follows:

1
From 1937 he was Assistant to the chair of Political Economy at the University of Cracow. His position included the task of giving a seminar in Economic Theory together with Professor Krzyzanowski. He was also charged with giving certain courses, but I do not know what courses he gave. He was to become "Prvatdozent" last year, but I do not know whether he obtained the title or whether the procedure was interrupted by the war. I think, however, that the data given here should be sufficient to make him eligible under the immigration laws. I am sending, by separate mail, a paper of his which, however, is written in Polish, but an English summary is added.

2
Unfortunately, there is little information I am able to give you about Mr. R. Imgarten. All I know about him is that he is a physicist and I remember having once read a popular book of his. I think, however, that Dr. Tarski and Professor J. Neyman (University of California) will be able to give you the desired information. Should any information come to my attention, I shall promptly transmit it.

Yours sincerely,

Oscar Lange

Oscar Lange

OL:j

3
P.S. I just received a letter from Dr. R. Taubenschlag, Professor of Roman Law at the University of Cracow. He is now in Portugal, and asks about possibilities of his coming to the United States. He is a papyrologist of international fame. He is in contact with Professor Westerman of the Institute of Papyrology at Columbia University. I should very much appreciate it if you could find out whether something could be done in his behalf.

O.I.

COPY

The University of Chicago
Department of Economics
September 5, 1940

Dear Mr. Johnson:

The details of Dr. Hagemeyer's teaching career are as follows:

insert

From 1937 he was assistant to the chair of Political Economy at the University of Cracow. His position included the task of giving a seminar in Economic Theory together with Professor Krzyzanowski. He was also charged with giving certain courses, but I do not know what courses he gave. He was to become "Privatdozent" last year, but I do not know whether he obtained the title or whether the procedure was interrupted by the war. I think, however, that the data given here should be sufficient to make him eligible under the immigration laws. I am sending, by separate mail, a paper of his which, however, is written in Polish, but an English summary is added.

...
....

Yours sincerely,

OSCAR LANGE

The New York Public Library

Astor, Lenox and Tilden Foundations

FIFTH AVENUE & 42ND STREET

New York, September 6, 1940

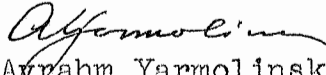
Mr. Herbert Solow
The New School for Social Research
66 West 12th Street
New York, New York

Dear Herbert:

I notice a paper by Hagemeyer on "Elasticity of Demand for Transport Service" in the first volume of *Studja Ekonomiczne*, the review of which he was ~~also~~ an editor. Aside from that we have no information here about him.

The "Note on the New School Plan for Bringing in Refugee Scholars" which you enclosed in your letter, makes quite clear what you are trying to do.

As ever,


Abraham Yarmolinsky
Chief of the Slavonic Division

AY:VG

September 9, 1940

Dear Avraham:

Thank you for the material
about Hagenejer:

Sincerely,

Herbert Solow

HS:EW

Dr. Avraham Yarmolinsky
Slavonic Division
New York Public Library
Fifth Avenue and 42nd Street
New York, New York

September 19, 1940

Dear Professor Lange:

Thank you for your letter of September 8 and the information on Hageneyer.

As for Taubenschlag, I invited him to join our Faculty, addressing him in Southern France. I have repeated the offer, addressing him in Portugal.

Sincerely yours,

Alvin Johnson
Director.

Professor Oscar Lange
University of Chicago
Chicago, Illinois.

THE NEW SCHOOL
FOR SOCIAL RESEARCH
66 W TWELFTH ST NEW YORK

September 13, 1940

Dear Professor Lange:

I am returning to you the paper
by W. L. Hagemeyer. Thank you for
letting me see it.

Sincerely yours,

A handwritten signature in cursive script that reads "Alvin Johnson".

Alvin Johnson
Director

Professor Oscar Lange
University of Chicago
Chicago, Illinois

Enclosure

Cambridge, Sept 13, '40

(As from
3902 Speyer Drive Parkway, N.Y.,
where I shall arrive Sunday night)

Dear Mrs. Handinger,

I don't think I have ever read anything by Dr. Hazenmayer — not consciously at any rate. But, Professor Oscar Lange (University of Chicago, Dept. of Economics), Hazenmayer's countryman, holds a high opinion of him. Personally I should value Lange's judgement as reliable.

Please find enclosed the original list of dates which I have obtained from London and which was compiled by Helen Maxmiller (my former assistant in Oxford) and D. Champemone (of King's College, Cambridge); ~~both~~ they have both followed Singer's career rather closely. You will see that they give "1938 — to date" as the period of his lectureship.

I am writing ~~to~~ them again to make this crucial point ~~of~~ well fixed. Will you also kindly ask ^{Adolf} Löwe when you write to him next? Singer belongs to the same University and

Department will love. Is the matter
not very urgent? I believe it is.

Yours sincerely

J. Marschak.

P.S. The position of Meclasi
(whose job at \$1250 expires
end of February) is not
unlike that of Yacovson +
Bicinstock, I believe; although,
of course, a limit must be
set somewhere.

Has Mrs. Ludwig Leckmann
(London) been informed
of this negative decision?

COPY

EXTRACT FROM A LETTER TO DR. JOHNSON FROM DR. TRACY B. KITTREDGE

The Rockefeller Foundation
49 West 49th Street, New York

October 7, 1940

Dear Dr. Johnson:

.

Wlodzimierz Hagemeyer; 32 years of age. He was mobilized in the Polish army last September, was in a German prison camp during most of October, and was then sent back to Cracow as he was a lecturer in economics there. At the time that most of the Cracow University staff had been sent to a concentration camp Hagemeyer succeeded in escaping and crossed on foot into Hungary. Until May he was in Budapest and had requested aid from the Rockefeller Foundation to permit him to continue economic research either in England or in the United States. He was probably the ablest of the younger Polish economists, having been a pupil of Krzyzanowski and Heydel. His work as a fellow of the Foundation was done chiefly in England where he achieved an unusually brilliant record both at the London School of Economics and at Cambridge. Professor R. Keynes thought highly of his promise. His work is well known to Professor Oskar Lange, now at the University of Chicago, who had been one of Hagemeyer's teachers in Cracow.

Sincerely yours,

(Signed): TRACY B. KITTREDGE

Dr. Alvin Johnson
Director
The New School for Social Research
66 West 12th Street
New York City

October 29, 1940

Dear Dr. Woytinsky:

One of the cases we are looking into is that of W. Hagemeyer, the Polish economist and statistician, who has latterly been in Hungary and England. I wonder whether you know enough about him to send us an appraisal of his work, or whether you could suggest the names of other scholars in this country who could do so.

Sincerely yours,

Alvin Johnson
Director.

Dr. W. S. Woytinsky
726 Jackson Place
Washington, D. C.

December 4, 1940

Dear Professor Bloch:

Thank you very much for your letter of December 2nd about Kagemeyer and for your suggestions about possible sources of information.

Sincerely yours,

Alvin Johnson
Director.

Professor Henry Simon Bloch
The University of Chicago
Chicago, Illinois

Thanks

Committee on Social Security
of the
Social Science Research Council

CONSTITUENT ORGANIZATIONS
OF THE COUNCIL

- AMERICAN ANTHROPOLOGICAL ASSOCIATION
- AMERICAN ECONOMIC ASSOCIATION
- AMERICAN HISTORICAL ASSOCIATION
- AMERICAN POLITICAL SCIENCE ASSOCIATION
- AMERICAN PSYCHOLOGICAL ASSOCIATION
- AMERICAN SOCIOLOGICAL SOCIETY
- AMERICAN STATISTICAL ASSOCIATION

COMMITTEE MEMBERS

- J. DOUGLAS BROWN, CHAIRMAN, PRINCETON UNIVERSITY
- CHESTER I. BARNARD, NEW JERSEY BELL TELEPHONE COMPANY
- MARION B. FOLSOM, EASTMAN KODAK COMPANY
- GEORGE M. HARRISON, BROTHERHOOD OF RAILWAY AND STEAMSHIP CLERKS
- SHELBY M. HARRISON, RUSSELL SAGE FOUNDATION
- FRED K. HOEHLER, AMERICAN PUBLIC WELFARE ASSOCIATION
- DOROTHY C. KAHN, AMERICAN ASSOCIATION OF SOCIAL WORKERS
- C. A. KULP, UNIVERSITY OF PENNSYLVANIA
- M. A. LINTON, PROVIDENT MUTUAL LIFE INSURANCE COMPANY
- LLOYD M. SHORT, UNIVERSITY OF MINNESOTA
- SUMNER H. SLICHTER, HARVARD UNIVERSITY

PAUL WEBBINK, DIRECTOR
726 JACKSON PLACE, N. W.
WASHINGTON, D. C.

November 5, 1940

Dr. Alvin Johnson, Director
The New School for Social Research
66 W. Twelfth Street
New York City, N. Y.

Dear Dr. Johnson:

I do not remember having heard of W. Hagemeyer or having read his printed works. Neither was I able to find any person here who might give you the required information. Maybe Professor Oskar Lange, of the University of Chicago, would know something about him.

Sincerely yours,

W. S. Woytinsky

W. S. Woytinsky

WW:AL

November 12, 1940

Dear Dr. Woytinsky:

Thank you for your letter of November
the fifth about W. Hagensjer.

Sincerely,

Alvin Johnson
Director

Dr. W. S. Woytinsky
Committee of Social Security
726 Jackson Place, N. W.
Washington, D. C.

November 29, 1940

Dear Professor Bloch:

I was told that you know the Polish economist, W. Hagemajer.

Would you be so kind as to write me an appraisal of his work? Thank you so much for your cooperation.

Sincerely,

Alvin Johnson
Director

Professor Henri-Simon Bloch
University of Chicago
Chicago, Illinois

December 5, 1940

Dear Dr. Lange:

Thank you so much for your information on Dr. Hagemeyer and your suggestions as to the further sources of appraisal. We will follow them up.

As to Dr. Hertz: Though I share your high regard for him, unfortunately I cannot be of help to him. Our plan cannot include scholars who have already reached this country. He should apply to the Emergency Committee in Aid of Displaced Foreign Scholars at 2 West 45th Street, New York City, which is undertaking the work of placement of foreign scholars who are in this country.

Sincerely,

Alvin Johnson
Director

Dr. Oscar Lange
University of Chicago
Department of Economics
Chicago, Illinois

The University of Chicago

Department of Economics

Dr. Alvin Johnson
New School for Social Research
New York City, N.Y.

Dec. 2, 1940

Dear Dr. Johnson,

I thank you for your notes of November 29. Although I mentioned Hagemer in one of my letters, I am sorry not to be able to give you an authoritative appraisal of his work. I have never met him personally and I know him only by reputation. Professor Lange told me about him. He has a very high opinion of Mr. Hagemer and he will certainly be glad to give you all the necessary information.

I understand that Hagemer was a Rockefeller fellow and I believe that Mr. Kittredge would be able to produce files concerning him. The type of work in which Hagemer specialized is similar to Professor Marschak's field of specialization. *Prof. Marschak* is certainly familiar with his writings.

I am ~~very~~ happy to learn about Salomon's appointment.

Very sincerely yours,

Henry Simon Bloch
Henry Simon Bloch

Research-Assistant in Government Finance

The University of Chicago

Department of Economics

December 3, 1940

Mr. Alvin Johnson
Director, New School
for Social Research
66 West Twelfth Street
New York City

Dear Mr. Johnson:

In reply to your letter of November 28th, I would suggest the following sources of appraisal of Hagemeyer.

(1) Mr. Tracy B. Kittredge, who supervised his work as a fellow of the Rockefeller Foundation, and also supervised the activities of the Economic Institute in Cracow, of which Hagemeyer was the Secretary.

(2) Professor Jacob Marschak, who certainly must be familiar with his published works, and probably has met him personally.

(3) Mr. A. P. Lerner, formerly Lecturer at the London School of Economics, and now at the Department of Economics of the University of Kansas City.

In addition, I think his articles published in the "Economic Studies" (publication of the Economic Institute in Cracow) might be submitted for appraisal to persons like Prof. Schumpeter, Prof. Leontieff, etc. who have been working in similar fields.

Two months ago I also wrote you about Dr. Alexander Hertz, who is one of the leading Polish sociologists. His main work was done in the field of political sociology. He published a number of extremely interesting studies on the sociology of the political party in a totalitarian and autolitarian state. He also published books on "The Great Sociologists," "The Sociology of the Theatre," and other subjects. At present his main field of interest is in the national problems of Europe, with particular reference to the question of a European Federation. Dr. Hertz is ~~at present in the United States and lives in New York.~~ His address is c/o Dr. L. Reichel, Welfare Island. Dr. Hertz has also taught at the University of Wilno. I should like to recommend him as one of the most eminent social scientists of whom I know.

Yours sincerely,

Oscar Lange

Oscar Lange

*can be gotten from
Prof. F. Znaniecki,
702 S. Lynn St.,
Champaign, Ill.*

Dr. Włodzimierz Hagemeyer

Dr. Hagemeyer is one of the very best, if not the best, among the younger generation of Polish economists and statisticians. He was educated at the University of Cracow, and later at the London School of Economics where he was on a Rockefeller Fellowship. In Cracow he was first a student of mine, later became my successor as a Research Assistant, and finally became a Lecturer. He also was Secretary of the Economic Institute of the Polish Academy of Sciences, which was subsidized by the Rockefeller Foundation. In this capacity he was co-editor of the "Studja Ekonomiczna" ("Economic Studies") which was published by the Institute. In this paper he has published most of his articles on different problems of economic theory and econometrics. Some of his articles are in English, and are thus available for critical appraisal.

From 1937 he was Assistant to the chair of Political Economy at the University of Cracow. His position included the task of giving a seminar in Economic Theory together with Professor Krzyzanowski. He was also charged with giving certain courses, but I do not know which these were. He was to become "Prvatdozent" last year, but I do not know whether he obtained the title or whether the procedure was interrupted by the war.

Oscar Lange
University of Chicago

January 2, 1941

Dear Professor Schumpeter:

May I ask you whether you know the articles of Wlodzimierz Hagemer, the Polish economist, which have been translated into English? If so, could you give me an appraisal of these writings. I would be very grateful for it.

Sincerely,

Alvin Johnson
Director

Professor Joseph A. Schumpeter
Harvard University
Department of Economics
Cambridge, Massachusetts

Thank ~~you~~

JOSEPH A. SCHUMPETER
Windy Hill
Taconic, Connecticut

65
Jan 8, '11

Dear Johnson,

I know one article by
Hagemeyer and the English abstract
of another, both of which impressed
me favorably though not strikingly.
I should say that he is a competent
theorist. Professor ^{O. Y.} Lange will have
know all about him (Univ. of
Chicago). Sorry that you were

not at New Orleans. Was
quite pleasant. Begging N.Y.!

Cordially

Josh Hays

C O P Y

Joseph A. Schumpeter
Windy Hill
Taconic, Connecticut.

Jan. 8, '41

Dear Johnson:

I know one article by Hagemer and the English abstract of another, both of which impressed me favorably though not strikingly. I should say that he is a competent theorist. Professor O. Lange will however know all about him (Univ. of Chicago).

Cordially,

(Signed): JOSEPH A. SCHUMPETER

THE UNIVERSITY OF KANSAS CITY
KANSAS CITY, MISSOURI

January 11th 1941

Dear Professor Johnson,

I met Dr. Hagemeyer in London about four years ago, and had many discussion with him, both privately and at seminars. I have a very high opinion of him as an economist. Unfortunately most of his written work has been in Polish, which I do not read, but I have no doubt of his ability to do very good work. At the seminar meetings he showed a keen understanding of the latest turns of economic theory, and a critical attitude that was very helpful.

Yours sincerely,

Abba P. Lerner

Abba P. Lerner

Thank & file

ES

January 14, 1941.

Dear Schumpeter:

Thank you very much for your
letter of January 8th concerning Hagemejer.

Cordially,

Alvin Johnson
Director.

Dr. Joseph A. Schumpeter
Windy Hill
Taconic, Connecticut

S T A T E M E N T

Wlodzimierz Hagemeyer is not known to me personally. I have read, however, his paper on Demand Curve in Transportation. He succeeds in outlining in a clear and convincing way a new and original approach to the problem. The solution which he suggests seems to be correct if all the qualifications which the author himself is careful to mention are kept in mind. I have the impression of an original, careful and promising mind.

(Signed): JACOB MARSCHAK

New York, N. Y.

February 14, 1941

Thank

ES

The University of Chicago

Department of Economics

February 19, 1941

Mr. Alvin Johnson
Director, New School
for Social Research
66 West Twelfth Street
New York City

Dear Mr. Johnson:

Professor Leontief is now travelling on a Guggenheim Fellowship, and I don't have his present address. But a letter addressed to him in care of the Guggenheim Foundation should reach him.

Sincerely yours,

Oscar Lange
Oscar Lange *j*

OL:j

February 17, 1941

Dear Professor Lange:

With regard to Wlodimierz Hagemeyer you suggested that I ask Professor Leontieff for his appraisal of Hagemeyer's papers. Would you be so kind as to send me Professor Leontieff's exact address? Thank you very much.

Sincerely yours,

Alvin Johnson
Director.

Professor Oscar Lange
University of Chicago
Chicago, Illinois

February 25, 1941

Dear Professor Leontieff:

We have been looking into the case of Wlodimierz Hagemeyer, the Polish economist and statistician, in connection with our project for bringing over refugee scholars. Dr. Hagemeyer was latterly in Hungary and England. I have been told that you know him, and I would be very grateful to you if you could give me an appraisal of his work and of his scholarly standing in general at your earliest convenience.

Thank you very much for your cooperation.

Sincerely yours,

Alvin Johnson
Director.

Professor Leontieff
c/o The Guggenheim Foundation
24 East 54th Street
New York City

February 25, 1941

Dear Professor Lange: -

Thank you very much for your
letter of February 19th in reply to my
inquiry as to Professor Leontief's address.

Sincerely yours,

Alvin Johnson
Director.

Professor Oscar Lange
The University of Chicago
Chicago, Illinois

Mr. Alvin Johnson
Director,
The New School for
Social Research
66 W 12 St., New York, N.Y.

Thank

Taxco, Gro.
Casa McCoy
Mexico
March 12, 1947

Dear Professor Johnson:

Your letter of February 25 reached me only to-day. I would be very happy to be of assistance to you in your endeavour to bring over refugee scholars, unfortunately however-not having my records with me-I do not seem to remember the name of Dr. Hagemeyer.

May I suggest that Professor Oscar Lange of Chicago might be able to supply you with the desired information.

Sincerely yours,
Wassily Leontief
Wassily Leontief

March 17, 1941

Dear Professor Leontief:

Thank you very much for your
letter of March 12th in reply to my in-
quiry concerning Dr. Hagemeyer.

Sincerely yours,

Alvin Johnson
Director.

Professor Wassily Leontief
Casa McCoy
Taxco, Gro.
Mexico

Unknown
to Lumbel

reply to Kittredge
filed in
Bangum

Marchak's judge-
ment is that
H is a good
man.

file with
Hagencies

to be referred
to Laugo?

Unknown
to Lumbel

reply to Kittredge
filed in
Bourgeois

Archak's judge-
ment is that
H is a good
man.

Letter to Warren