

fatteren gaar over til de egentlige Hovedafsnit om Kalkulationsmetoder og Kalkulationsgrundlag. I denne Opbygning er jeg ikke helt enig med Forfatteren, idet det forekommer mig, at man paa en lidt uheldig Maade sammenblander en Række Ting, der i og for sig ikke har noget direkte med Kalkulationsmetoder at gøre. Det gælder de under Afsnit VII C, Tillægskalkulation, anførte Kapitler om *Fordeling af indirekte Omkostninger paa Omkostningssteder* og *Fordelingen af indirekte Omkostninger fra Omkostningssteder til Omkostningsbærere*. Disse Fordelinger foretages jo ogsaa i industrielle Virksomheder, der ikke benytter Tillægskalkulation. Efter min Opfattelse havde det været bedre at benytte den Schmalenbachske Disposition: Omkostningsarter, Omkostningssteder, Omkostningsbærere og da under Omkostningssteder uden Hensyn til de forskellige Former for Kalkulationsmetoder at vise Indholdet af »Debet og Kreditsiden« paa de respektive Konti for Hoved- og Hjælpeafdelinger inden for Produktion og Salg. Hele Omraadet *Omkostningssteder*, synes at svømme noget ud i Skares Bog. Af denne Grund savner man ligeledes en klar og overskuelig Gennemgang af de almindeligt forekommende Former for Kalkulationsdifferencer, der er af saa væsentlig Betydning, men som her gemmer sig rundt omkring i Fremstillingen.

Afsnittet om *Fastsættelsen af Kalkulationsgrundlaget* bygger i det væsentlige paa S. I. S. Kommissionens Bog: *Enhetliga Principper för självkostnadsberäkningar*. Man undres i denne Forbindelse, og forøvrigt ogsaa ved Gennemlæsningen af det sidste Hovedafsnit: *Om Bogføringens Opbygning, Kontoplaner* over, at den norske Standard overhovedet ikke omtales. Selvom man naturligvis altid vil kunne diskutere Punkter i et saadant Arbejde, finder en udenforstaaende Læser det mærkeligt, at Skare ikke har omtalt det norske Forslag til Kontoplaner, der dog er ganske værdifuldt. Under Gennemgangen af Kontoplaner omtales nemlig alene Schmalenbachs Arbejde samt den tyske Pligtkontoramme af 1937 og det af Sveriges Mekaniska Verksteders Förening ved Professor R. Kristensson fremlagte Forslag til svensk Normalkontoplan for Industri. Men der foreligger maaske særlige Grunde for at undlade en Omtale af det norske Forslag?

Handelskandidat Skare har med den foreliggende Bog sikkert givet Praktikere i Norge et udmærket Grundlag til Brug ved Arbejdet med Tilrettelæggelse af Industriens interne Regnskabsvæsen, og det kan tilføjes, at ogsaa danske Regnskabsfolk med Udbytte kan give sig i Lag med denne Bog.

Palle Hansen.

Johannes Humlum: Oversøiske Transportproblemer. Handelshøjskolen i København, Erhvervsgeografiske Skrifter 1. Einar Harcks Forlag. 1943. 112 Sider. 6 Fig. og 6 Tavler.

Denne Bog bestaar af to selvstændige Afsnit, der dog tilsammen udgør en Helhed. 1. Afsnit, »Verdenshandelens maritime Hovedveje«, har været trykt før, i 1941. Det vil være bekendt, at denne Afhandling dels bragte en regionalt ordnet Redegørelse for samtlige Fragtruter kvantitativt bedømt, dels en Analyse af, hvilke Varegrupper, der var repræsenteret i Fragterne, det hele fremstillet paa Baggrund af de erhvervsgeografiske Forhold, der er Transporternes Forudsætninger.

fatteren gaar over til de egentlige Hovedafsnit om Kalkulationsmetoder og Kalkulationsgrundlag. I denne Opbygning er jeg ikke helt enig med Forfatteren, idet det forekommer mig, at man paa en lidt uheldig Maade sammenblander en Række Ting, der i og for sig ikke har noget direkte med Kalkulationsmetoder at gøre. Det gælder de under Afsnit VII C, Tillægskalkulation, anførte Kapitler om *Fordeling af indirekte Omkostninger paa Omkostningssteder* og *Fordelingen af indirekte Omkostninger fra Omkostningssteder til Omkostningsbærere*. Disse Fordelinger foretages jo ogsaa i industrielle Virksomheder, der ikke benytter Tillægskalkulation. Efter min Opfattelse havde det været bedre at benytte den Schmalenbachske Disposition: Omkostningsarter, Omkostningssteder, Omkostningsbærere og da under Omkostningssteder uden Hensyn til de forskellige Former for Kalkulationsmetoder at vise Indholdet af »Debet og Kreditsiden« paa de respektive Konti for Hoved- og Hjælpeafdelinger inden for Produktion og Salg. Hele Omraadet *Omkostningssteder*, synes at svømme noget ud i Skares Bog. Af denne Grund savner man ligeledes en klar og overskuelig Gennemgang af de almindeligt forekommende Former for Kalkulationsdifferencer, der er af saa væsentlig Betydning, men som her gemmer sig rundt omkring i Fremstillingen.

Afsnittet om *Fastsættelsen af Kalkulationsgrundlaget* bygger i det væsentlige paa S. I. S. Kommissionens Bog: *Enhetliga Principper för självkostnadsberäkningar*. Man undres i denne Forbindelse, og forøvrigt ogsaa ved Gennemlæsningen af det sidste Hovedafsnit: *Om Bogføringens Opbygning, Kontoplaner* over, at den norske Standard overhovedet ikke omtales. Selvom man naturligvis altid vil kunne diskutere Punkter i et saadant Arbejde, finder en udenforstaaende Læser det mærkeligt, at Skare ikke har omtalt det norske Forslag til Kontoplaner, der dog er ganske værdifuldt. Under Gennemgangen af Kontoplaner omtales nemlig alene Schmalenbachs Arbejde samt den tyske Pligtkontoramme af 1937 og det af Sveriges Mekaniska Verksteders Förening ved Professor R. Kristensson fremlagte Forslag til svensk Normalkontoplan for Industri. Men der foreligger maaske særlige Grunde for at undlade en Omtale af det norske Forslag?

Handelskandidat Skare har med den foreliggende Bog sikkert givet Praktikere i Norge et udmærket Grundlag til Brug ved Arbejdet med Tilrettelæggelse af Industriens interne Regnskabsvæsen, og det kan tilføjes, at ogsaa danske Regnskabsfolk med Udbytte kan give sig i Lag med denne Bog.

Palle Hansen.

Johannes Humlum: Oversøiske Transportproblemer. Handelshøjskolen i København, Erhvervsgeografiske Skrifter 1. Einar Harcks Forlag. 1943. 112 Sider. 6 Fig. og 6 Tavler.

Denne Bog bestaar af to selvstændige Afsnit, der dog tilsammen udgør en Helhed. 1. Afsnit, »Verdenshandelens maritime Hovedveje«, har været trykt før, i 1941. Det vil være bekendt, at denne Afhandling dels bragte en regionalt ordnet Redegørelse for samtlige Fragtruter kvantitativt bedømt, dels en Analyse af, hvilke Varegrupper, der var repræsenteret i Fragterne, det hele fremstillet paa Baggrund af de erhvervsgeografiske Forhold, der er Transporternes Forudsætninger.

Kortet over de vigtigste transoceanske Rutebaand giver i skematiseret Form Kvintessensen af disse Undersøgelser, — det er et Kort, der utvivlsomt hurtigt vil finde Vej til kommende Haandbøger og Leksika. Med Tydelighed fremgaar det, at Atlanterhavet i overvældende Grad er det stærkest trafikerede Ocean; Vesteuropa er, sammenlignet med Jordens øvrige Tætbygder, et dominerende Samlingssted for Rutebaand. For mange vil det sikkert være en Overraskelse, at Forbindelsen Sydamerika—Europa for Fødevarer- og Raastoftransporternes Vedkommende overgaar Ruterne gennem den nordlige Atlant. Det er især Majs- og Petroleumsfragterne, der tæller med.

I 2. Afsnit, »De maritime Transportkrav for en Række af Verdenshandelens vigtigste Raastoffer«, — et Afsnit, der udgør langt den overvejende Del af Bogen, — forelægger Forfatteren Resultatet af fortsatte Studier over samme Emne, men efter ny Metodik. I denne Afhandling undersøges de Transportkrav, der paa forskellige Ruter stilles af følgende 14 Raastoffer: Majs, Hvede, Ris, Bomuld, Sukker, Jordnødder, Kopra, Kautsjuk, Uld, Træ, Masse, Fosfat, Benzin og Raajern. Disse Varer udgør tilsammen ca. $\frac{1}{2}$ af den transporterede Mængde, og der bebudes en fremtidig Undersøgelse af Kul- og Malmtransporterne, der udgør over en Trediedel af Verdenseksporten.

Forfatteren er Geograf, og det mærkes hurtigt, at geografisk Arbejdsmaade: Konstatation af Udbredelsesforhold som Grundlag for Udredelse af Aarsagssammenhæng i Forbindelse med kartografisk Fremstilling, ved Løsning af Opgaver som nærværende giver rigt Udbytte. Skildringen bliver derigennem ikke alene en Optælling af faktiske Transportpræstationer, men en Beskrivelse, der tillige forklarer Fænomenerne ud fra deres Forudsætninger af geografisk, geopolitisk, teknisk og handelspolitisk Art.

Afsnittet om Sukkertransporterne, f. Eks., indledes saaledes med en kort Omtale af Produktionen: Sukkerplanterne — Roen og Røret — deres Vækstbetingelser og Udbredelse. Det konstateres statistisk, at Roesukkeret praktisk talt forbruges i Produktionsomraaderne, medens Rørsukkeret fra de mange tropiske Vækstlokaliteter indgaar i Verdenshandelen. Hermed er Grundlaget givet for Forstaaelse af Sukkerets mangfoldige Transportveje til Hovedkonsumstederne: U. S. A., Europa og Japan.

Ved Analysen af de forskellige Sukkertransporters Tonnagekrav demonstreres Begreberne naturlig og kunstig Produktion med Tydelighed. Naar Philippinernes Sukkerekспорт, der udgør 8% af den totale, beslaglægger 22% af Sukkertonnagen, medens Cuba, der leverer $\frac{1}{4}$ af Eksportsukkeret, kun benytter 12% af Sukkerflaaden, saa forstaa man, at den ene Sukkerekспорт kræver Beskyttelse for at kunne bestaa, — et Forhold, der gentager sig for Hawaii's Vedkommende. Det er aabenbart ikke saa meget for at faa Sukker, at Amerikanerne har sat sig disse Steder! Saadan er Bogen fuld af fængslende Stof og giver egentlig meget mere, end Titlen lover, nemlig tillige de nævnte Raastoffers erhvervsgeografiske Forhold set under trafikgeografisk Synsvinkel.

Ikke mindst Interesse knytter der sig til Bogens aktuelle Stof. Man faar saaledes et levende Indtryk af den svenske Lejdetrafiks Betydning, naar man erfarer, at eet stort dansk Skib paa 8—10 Maaneder vilde kunne hjemføre Danmarks Forbrug af Kautsjuk, Bomuld, Kaffe, Kakao, Te og Tobak. Om det blot snart maatte sejle!

Slutningens Ræsonnementer over Krigens Sænkninger og Tonnagekrav, — et Emne, hvorefter der ikke egentlig savnes Læsestof! — behandles her paa det ved Undersøgelsen skabte eksakte Grundlag. Og det er velgørende! De geopolitiske Betragtninger er præget af Forfatterens Nøgternhed og Respekt for facts. Nybygningernes Kapacitet og Hastighed, Krigsruternes Forløb og Konvojerings Indflydelse paa Farten er saa ubestemte Størrelser, at eksakte Beregninger ikke er mulige.

Tabellerne giver Bogen en særlig Værdi som Opslagsværk. Et stort Stof er her samlet og ordnet i sammentrængt Form, saa enhver, der vil arbejde dermed, her har Tallene for Perioden 1936—38 for Transportmængde, Distance, Tonnagekrav i t-Sømil m. m.

Forfatterens pædagogiske Evne, der paa saa mange Maader gør Bogen værdifuld, viser sig maaske ikke mindst i de ledsagende kartografiske Fremstillinger paa Tavlerne. Paa disse er Transporterne af Majs, Bomuld, Sukker, Kautsjuk, Uld og Benzin anskueliggjort paa særdeles instruktiv Vis. Ruter og Rutebaand er paa Verdenskort fremstillet som Striber, hvis Bredde staar i Forhold til Fragtmængden, og hvis Areal saaledes direkte er Udtryk for Tonnagekravet.

Disse Tavler er prægtige Anskuelsesmidler, — de vil blive benyttet ved Undervisning, og de vil gaa igen i Litteraturen. Man kunde have ønsket flere af dem, — men Tid og Penge maa jo tages i Betragtning!

Hvem vil nu have Glæde af at stifte Bekendtskab med denne Bog? For shipping-Folk har den en selvfølgelig Interesse, dels som Opslagsbog, dels fordi den enkelte her vil kunne se sit specielle Arbejdsomraade placeret i en større Sammenhæng. Men Bogen henvender sig til alle merkantilt interesserede og til langt større Kredse endnu, — til alle, der er interesseret i at føle Tidens Puls, og den føles godt paa dette Sted!

For Geografiundervisning i alle Former fra Folkeskolens til Gymnasiets, og specielt for Handelsskolerne, er der Inspiration at hente i denne Bog, som er et Fund for enhver Geografilærer, der ikke vil nøjes med at spise sine Elever af med en Oplysning om, at saa og saa mange Procent af et Lands Befolkning ernærer sig ved Handel og Trafik! Det er Anmelderens Erfaring, at de trafikgeografiske Forhold, der netop ved deres Tilknytning til det praktiske Liv og Dagens Problemer allerlettest fanger Elevernes Interesse, ofte negligeres, — antagelig fordi fortræffelige Bøger, som den heromtalte, hidtil har været sjældne i dansk Faglitteratur.

En Skønhedsfejl maa anholdes! Side 106 skrives der under Omtalen af Tonnagens Udnyttelse, at det almindelige Forhold, 2 Dage i Havn, 3 i Søen giver 40% Udnyttelse. Det maa være 60% — eller ogsaa er Forudsætningerne fejlagtige. For det efterfølgende Ræsonnement faar dette Forhold dog kun ringe Betydning, da der i Forvejen opereres med tillempelede Størrelser af lignende Ubestemthed.

Forfatterens Haab om Bogens praktiske Anvendelighed vil ikke blive gjort til Skamme, — den vil snarere finde Læsere i langt større Kredse end maaske beregnet. Man maa lykønske det Initiativ, der har fremkaldt denne ny Skriftrække, og man glæder sig til kommende Publikationer af denne Art fra Dr. Humlums Haand.

Axel Schou.