

prisniveauet variere ligefremt proportionalt med forandringer i aflønningsniveauet, og ved konstant aflønningsniveau vil prisniveauet bevæge sig omvendt proportionalt med ændringer i produktionseffektiviteten. Det er en sammenhæng af betydelig teoretisk interesse«.

I motsetning til forfatterne er jeg ikke overbevist om at de konklusioner som kan trekkes av denne formelen alene, er av så betydelig teoretisk interesse, fordi det her dreier seg om en eneste rent *definisjonsmessig* sammenheng mellom tre størrelser. I sin liste over muligheter har de forøvrig glemte å føye til: »Ved konstant prisnivå vil avlønningsnivået variere proporsjonalt med endringer i produktiviteten og ved konstant produktivitet vil avlønningsnivået variere proporsjonalt med endringer i prisnivået«.

Det er således mange muligheter å velge mellom og slutningen er derfor nokså triviell, fordi en fremdeles savner teorien. I det etterfølgende forsøker forfatterne å forfølge problemet forsåvidt som de mener at produktiviteten (e) blir bestemt av det tekniske nivå og beskjeftigelsesgraden. Derved har de imidlertid bare skjøvet problemet et skritt tilbake og dermed oppgir de forfølgelsen.

I neste avsnitt (Prisnivå og priskalkulasjon) nevner de i en bisetning at de forutsetter bruttonationalproduktet (Y) lik en konstant, og dermed begynner teorien å ta form i allfall hvis en også forutsetter at enten L eller P kan fikseres. Noen »god« teori blir det dog neppe. Det som imidlertid er hovedsaken er at behandlingen er så upresis at det blir rum for mange misforståelser, deriblandt kanskje denne anmeldelsen. Overfor studentene vil den sannsynligvis virke slik at de flinke får mange vanskeligheter, mens de dårlige faller for fristelsen til å tro at det som tilfeldigvis står på høyre side av definisjonslikningen (5) er årsak og det som står på venstre side er virkning.

Enkelte av disse eksemplene kan kanskje virke bagatellmessige, men de er dessverre typiske for fremstillingen i boken. De er trukket frem i denne anmeldelsen som et forsøk på å öve positiv kritikk og som et bidrag til å stimulere forfatterne til å hvesse kniven ved de kommende utgaver. Læreböcker av denne karakter har en tendens til å bli »institusjoner«, og med det gode grunnlaget disse tre unge forfatterne har lagt er det ingen grunn til å tro at denne blir en unntakelse fra regelen.

Ole Myrvoll.

Olle Rimér: Materialhantering. Enhetslaster, transporter, lokalplanering. Förlagsaktiebolaget Affärsekonomi. Stockholm 1951. 133 sider. Sv. kr. 11,50.

Tidsskriftet Affärsekonomi bragte i årene 1949—51 en række artikler af Olle Rimér under fællestitlen »Hur svenska industriföretag löser sina transportproblem«. Disse artikler er samlet i den foreliggende bog, og resultatet er blevet et udmærket lille skrift, hvor de fleste af de transportproblemer, industrien byder på, belyses såvel rent teoretisk som ved hjælp af praktiske eksempler. De 127 illustrationer er gennemgående af en høj standard og er hentet fra Sveriges største og bedst organiserede industriforetagender.

prisniveauet variere ligefremt proportionalt med forandringer i aflønningsniveauet, og ved konstant aflønningsniveau vil prisniveauet bevæge sig omvendt proportionalt med ændringer i produktionseffektiviteten. Det er en sammenhæng af betydelig teoretisk interesse«.

I motsetning til forfatterne er jeg ikke overbevist om at de konklusioner som kan trekkes av denne formelen alene, er av så betydelig teoretisk interesse, fordi det her dreier seg om en eneste rent *definisjonsmessig* sammenheng mellom tre størrelser. I sin liste over muligheter har de forøvrig glemte å føye til: »Ved konstant prisnivå vil avlønningsnivået variere proporsjonalt med endringer i produktiviteten og ved konstant produktivitet vil avlønningsnivået variere proporsjonalt med endringer i prisnivået«.

Det er således mange muligheter å velge mellom og slutningen er derfor nokså triviell, fordi en fremdeles savner teorien. I det etterfølgende forsøker forfatterne å forfølge problemet forsåvidt som de mener at produktiviteten (e) blir bestemt av det tekniske nivå og beskjeftigelsesgraden. Derved har de imidlertid bare skjøvet problemet et skritt tilbake og dermed oppgir de forfølgelsen.

I neste avsnitt (Prisnivå og priskalkulasjon) nevner de i en bisetning at de forutsetter bruttonationalproduktet (Y) lik en konstant, og dermed begynner teorien å ta form i allfall hvis en også forutsetter at enten L eller P kan fikseres. Noen »god« teori blir det dog neppe. Det som imidlertid er hovedsaken er at behandlingen er så upresis at det blir rum for mange misforståelser, deriblandt kanskje denne anmeldelsen. Overfor studentene vil den sannsynligvis virke slik at de flinke får mange vanskeligheter, mens de dårlige faller for fristelsen til å tro at det som tilfeldigvis står på høyre side av definisjonslikningen (5) er årsak og det som står på venstre side er virkning.

Enkelte av disse eksemplene kan kanskje virke bagatellmessige, men de er dessverre typiske for fremstillingen i boken. De er trukket frem i denne anmeldelsen som et forsøk på å öve positiv kritikk og som et bidrag til å stimulere forfatterne til å hvesse kniven ved de kommende utgaver. Læreböcker av denne karakter har en tendens til å bli »institusjoner«, og med det gode grunnlaget disse tre unge forfatterne har lagt er det ingen grunn til å tro at denne blir en unntakelse fra regelen.

Ole Myrvoll.

Olle Rimér: Materialhantering. Enhetslaster, transporter, lokalplanering. Förlagsaktiebolaget Affärsekonomi. Stockholm 1951. 133 sider. Sv. kr. 11,50.

Tidsskriftet Affärsekonomi bragte i årene 1949—51 en række artikler af Olle Rimér under fællestitlen »Hur svenska industriföretag löser sina transportproblem«. Disse artikler er samlet i den foreliggende bog, og resultatet er blevet et udmærket lille skrift, hvor de fleste af de transportproblemer, industrien byder på, belyses såvel rent teoretisk som ved hjælp af praktiske eksempler. De 127 illustrationer er gennemgående af en høj standard og er hentet fra Sveriges største og bedst organiserede industriforetagender.

Bogen indeholder følgende kapitler:

1. *Transportarbetets förenkling*. Kapitlet giver et interessant billede af håndterings- og transportomkostningerne i relation til arbejdslønnen og redegør endvidere for fremgangsmåden ved udarbejdelse af analyser, ligesom der gives retningslinier for, hvilke transportredskaber man kan anvende til løsning af de forskellige opgaver. Endvidere gennemgås forskellige metoder til lokaleplanlægning i form af tegninger, skabeloner og modeller.

2. *Lokalplanering — transportplanering*. I afsnittet gennemgås, hvordan transportudgifterne og lokalernes indretning er afhængig af virksomhedens art, og hvordan man nærmere kan studere disse forhold. Der peges samtidig på nødvendigheden af, at man gør arbejdspladsernes indretning og placering til genstand for omhyggelige undersøgelser, inden man fastlægger den endelige udformning.

3. *Fabriksbyggnaden som produktionsfaktor*. De overvejelser, man må gøre sig, når man planlægger ombygninger eller nybyggeri, behandles. Herunder omtales etplansbyggeri kontra etagebyggeri.

4. *Fasta transportanordningar*. Forfatteren fortæller om de forskellige typer på faste transportmidler, og kapitlet afsluttes med en grundig gennemgang af den nye Ford fabrik i Stockholm.

5. *Enhetslaster — gaffeltruckar*. Hele dette kapitel er en gennemgang af en transportanalyse foretaget hos AB. Svenska Metallverken. Kapitlet er meget interessant, idet det omhandler flere forskellige forslag til en løsning af opgaven og stiller disse op mod hinanden. Anden del af kapitlet gennemgår en lignende undersøgelse foretaget hos S.K.F., Katrineholmsverken (omhandler hovedsagelig transporter på et støberi).

6. *Samordning av olika transportmedel genom följdriktig lokalplanering*. Efter en mere generel gennemgang af problemet gennemgås EOL-bolagets kontors- og lagerbyggnad, hvor der i 1948 ekspederedes 7 mill. kg varer (fordelt på 12.000 forskellige lagerartikler) af et personale på 47 personer, hvoraf de 27 arbejdede på kontoret, 14 på lageret og 6 som chauffører.

7. *Bristen på arbetskraft framtvinger mekanisering av transportarbetet*. Her startes med en gennemgang af de forskellige metoder, der kan anvendes for at imødegå manglen på arbejdskraft. Derefter gennemgås et eksempel fra et teglværk, hvor man foretog en gennemgribende mekanisering.

8. *Transportarbetets organisation — några praktiska synpunkter*. I dette kapitel behandles: transportafdelingens omkostninger, transportarbejdets organisation, transportarbejdets planlægning og ledelse (herunder omtales effektivisering af transportarbejdet ved hjælp af radiotelefoni). Kapitlet afsluttes med 3 eksempler.

9. *Litteratur*. Forfatteren slutter sin bog med en gennemgang af forskellig udenlandsk litteratur.

Alt i alt en bog, som varmt kan anbefales enhver, der beskæftiger sig med problemer vedrørende transportorganisation.

G. Allan Jensen.