



64 *Gods på vej, - forsyningskæder, teknologi, regulering - vejtransportens Danmarkshistorie, forlaget Kulturbøger, 1518 sider, ill. s.h., isbn 13: 9788788327397, isbn 10: 8788327396, bd. 1-3, 2016, vejl. pris DKK. 960,-*

Den yderst produktive etnolog Jørgen Burchardt har leveret et mere end 1500 sider stort værk i hovedsagen om transport på vej. Vejtransporten har han tidligere behandlet i *En Bushistorie* (2005), *Lige ud ad landevejen* (2006) og *Lydpotter, arbejde og ledelse* (2008) og fortsætter nu med det voluminøse trebindsværk, der er tænkt som et oversigtsværk over vejtransporten på linje med jernbanens trebindsværk (1997) og søfartens syvbindsværk (1997-2001). Begge udgivelser har dog flere forfattere og et udstyr af en helt anden standard.

Værket repræsenterer et imponerende stykke arbejde og en stor detailviden, men forfatterens valgte tilgang til emnet er problematisk for værket, der som helhed fremstår rodet og ufokuseret.

Jørgen Burchardt har sat sig for at skrive godstransportens historie på vejene, men breder sig langt ud over dette emne – måske også for langt. Jernbanehistorien og vejtransporten er tæt knyttet i et stort transportsystem hvor også skibstransporten hører med. Men nu er det vejtransporten, der er emnet. I indledningen skriver forfatteren, at det var målet at beskæftige sig med vejtransporten fra begyndelsen, men at det efterhånden blev udvidet til at handle om transport i

Danmark – også i andre sektorer (Jernbane, skibe og fly – og sågar fysisk infrastruktur som rørlægning?). Bogens titel *Gods på Vej*. Vejtransportens danmarkshistorie lover bare noget andet, og det er et af problemerne med værket, at der ikke er en problemformulering og en klarere fokusering på emnet, som kunne have været styrende for fremstillingen. Det er karakteristisk for bogen, at der nok er for mange sidespor, som forfølges.

På den anden side er der fokus på den korte periode 1950-80, da vejtransporten for alvor udviklede sig, og mener forfatteren, var et væsentligt element i skabelsen af det højteknologiske samfund. Forfatteren mener, at hvis der nogensinde var tale om en teknologisk revolution, var det i den valgte periode – og at det højteknologiske samfund var en realitet i 1980. Det kan vel diskuteres, og i hvert fald bør det nok defineres – om end det jo ikke er bogens egentlige ærinde. Hvornår er noget højteknologisk? Computerisering og robotisering var vel kun i sin indledende fase, og at vognmænd i perioden gik over til at skulle registrere kørsel er vel ikke nok til at kvalificere begrebet. Måske skal vi på den anden side af årtusindskiftet før det giver mening? Det var i hvert fald først i 2005 at Ministeriet for Videnskab, Teknologi og udvikling oprettede en højteknologifond for at berede vejen frem mod det højteknologiske samfund. (Ifølge Peter Maskell var 26% af store landes produktion højteknologisk i 1992 – 11% i de nordiske lande (Erhvervsfremmestyrelsen)).

Udgangspunktet for værket, finder vi ud af i bind tre, er, at forfatteren opfatter historieskrivning som det at "beskæftige sig med det særegne og de specifikke årsagsforklaringer til unikke begivenheder". Denne opfattelse er vist diskutabel og sat noget på spidsen. Burchardt karakteriserer sin forskning som: kildeorienteret og baseret på hermeneutisk (fortolkende) metode kombineret med andre samfundsvidenskabelige metoder og modeller. Han vil finde generelle mønstre i udviklingen ved at sammenligne forskellige geografiske områder og tidsperioder. Burchardt anvender en strukturel antropologisk tilgang: feltarbejde med sideløbende/efterfølgende historiske studier – en intuitiv og fænomenologisk tilgang: beskrive og ikke fortolke – så dukker det videnskabelige mønster op af sig selv. Der opremses en række kendte teknologihistoriske tilgange som stiafhængighed, internalisme/eksternalisme, LTS (store teknologiske systemer), ANT (aktør-netværks-teori), SCOT (social konstruktion af tekniske systemer) og innovationsteorier uden det nødvendigvis er helt klart hvad de anvendes til. Burchardt skriver, at han anvender empirisk-holistisk kundskabsstilegnelse – en kvalitativ tilgang, hvor idealet er ikke at være forudindtaget via videnskabelig litteratur, men at udvikle teorier når der er skabt overblik og indsigt i emneområdet.

Denne tilgang får konsekvenser for fremstillingen, der sine steder kan have karakter af alt godt fra havet. De manglende forskningsspørgsmål og den

deskriptive tilgang leder ofte forfatteren på afveje i forhold til hovedemnet – hvorfor have gennemgange af jernbaneskibs- og flytransport og hvorfor skal vi helt ud til transport gennem rør, når det nu er et værk om transport på vej?

De tre bind har forskellig struktur. Det første bind søger at skabe et overblik, det andet er tematisk orienteret (med eksempler) og det sidste rummer sammenfatninger og teoretiske/metodiske overvejelser.

Første bind består af tre kapitler indledende med den tidlige transporthistorie om tiden før bilen. Her berettes bl.a. om veje, vognmænd og de første mekaniserede køretøjer. Andet kapitel om den nyere historie vil skabe et overblik over transportarbejdet 1900-2015 og rummer underafsnit om skibsfart, vejtransport, infrastruktur, jernbane og fly. Det største kapitel Teknisk infrastruktur fylder mere end halvdelen af bindet. Også her fylder de andre transportmidler meget. Samlet har jernbaner, skibsfart, fly og rør fået tildelt mindst godt 75 sider i kapitlet foruden nogle tidligere afsnit der i højere grad relaterer til lastbilkørslen. De centrale og mest omfangsrige afsnit rummer emner som vejenes, lastbilteknologiens og lagrenes udvikling, og de forskellige hjælpemidler som gaffeltrucks, containere og paller.

Et relevant afsnit om lastbilernes betydning for havnene og søfarten peger på at lastbiler overtog de mindre coasteres transport og medvirkede til at havne og skibe blev større, men der er mange afs-

tikkere til mindre relevante oplysninger: hvorfor skal vi høre om dampmuddermaskiner og deres kapacitet i Limfjorden og ved Hals Barre i 1865 og 1883 eller en gennemgang af opbygningen af dokhavnen i Esbjerg – uden det er begrundet i eller relateret til lastbilerne? Vi hører også om dampfærger, og jernbanefærger. Det bliver først relevant for bogen, da det begynder at handle om lastbiler og den relaterede færgefart – og overgangen fra jernbanefærger til at statsbanerne også kunne medbringe biler. (Forfatteren peger på at det skete o. 1930, men et nævnt forbud mod lastbiler over 2 ton i 1921 peger længere bagud i tid).

I modsætning til afsnittet om havne og skibsfart, der har et overordnet transporthistorisk sigte, er afsnittet om vejtransport meget mere fokuseret på den teknologiske udvikling af lastbilen.

Den valgte intuitive tilgang betyder at kvalitative eksempler (f.eks. fokus på Århus havn i havneafsnittet og Oliefabrikens anskaffelse af Mack-lastbiler i vejafsnittet) fylder meget – og selvom de måske er repræsentative for udviklingen, så er der ikke argumenteret herfor – og læseren kan komme i tvivl. En måske mindre relevant sidebemærkning om at Mack-bilerne er bevaret på bl.a. Teknisk Museum, understreger mistanken om, at metoden, hvor der tages udgangspunkt i en begivenhed, en genstand, et mere eller mindre tilfældigt fund, kan være problematisk at bygge en generel historie op på. Og måske mere problematisk end det

som Burchardt kalder en forforståelse, som angiveligt bør undgås, da den kan give forskeren blinde vinkler. Er Mack'en en repræsentativ historie eller er den sjov fordi den findes bevaret?

Bindet rummer en række kapitler med emnerne: Eksempler på transport i forskellige forsyningskæder, Organisation, Den gennemregulerede transport samt fem cases: FDBs distribution, Tankvognes afhentning af mælk, Svineslagteriernes eksporttransport, Transport af byggeelementer og Lokalisering 1950-90.

Bindet indledes med et kort afsnit, hvori det hedder: "I de følgende afsnit fortælles lidt om de mange forskellige distributionsformer..." – og det er helt karakteristisk for værket som helhed. Vi får en masse små fortællinger, nærmest som opslag i et leksikon, der ikke har en argumenteret begrundelse for væsentlighed eller sammenhæng. Det er lidt uklart hvilke kriterier, der er grundlaget i udvalget, og hvilken systematik, der er anvendt. Hvis formålet med de mange eksempler (på knap 80 sider) er at vise mangfoldigheden i forskellige forsyningskæder, er målet så rigeligt nået – det kunne måske også være gjort systematisk og med mere klare analyser, der kunne tilvejebringe en kategorisering af forskellige typer eller karakteristika, som kunne øge forståelsen for emnet.

Tilsvarende er de fem cases glimrende eksempler på aspekter af emnet (nu mere udvidet end i bindets første kapitel), men hvorfor er de valgt? FDB repræsenterer den største sektor: detail-

handelens lastbiltransport og et ændret transportsystem, mælk tankvognene er også et eksempel på en radikal ændring af et transportsystem ligesom eksporten af bacon i containere. Transporten af betonelementer er et eksempel på en ændret produktionsform, hvor transport spiller en central rolle. Casen om lokalisering handler ikke så meget om godstransport, som om transport af mennesker/pendling og udflytning af industri til nye arealer. Transport med lastbil spillede en stærk rolle heri – det hører vi bare ikke så meget om i kapitlet. Om der er tale om en case eller snarere et mere generelt kapitel er måske også usikkert.

Det sidste bind indeholder intet mindre end en afslutning, en afrunding og en sammenfatning, før et engelsk resumé og dernæst et 65 sider langt appendiks der rummer overvejelser om metode og teori bag bogen. Sidste del rummer billedfortegnelse, ca. 50 siders slutnoter (noter samlet bagest i bind tre er altid upraktisk), tabelfortegnelse, en meget omfattende litteraturliste (85 sider, som, må vi forme, er resultatet af den bibliometriske analyse, og derfor tilnærmelsesvis fuldstændig?), efterfulgt af et stikordsregister samt forkortelser.

I bindets kapitel 8 – afslutning (hvor der er en yderligere forvirrende opdeling i underafsnit) gennemgås først den udenlandske siden den danske forskning – ganske i tråd med intensionerne om at klistre forskningen på efter undersøgelsen. Det virker dog bagvendt. Først findes et afsnit om forskning i udlandet, så et

afsnit om logistik og styring af forsyningskæder, så stiafhængighed, firmastøtte, lære af nogle cases, der er indflettet og dernæst et afsnit om dansk forskning. Begrebet logistik foldes ud og der opstilles en historik, som fører frem til forsyningskæder eller "supply chain management", som Burchardt lægger stor vægt på. Ingen tvivl om, at transport af gods på vej indgår i forsyningskæder, men et af problemerne for afgrænsningen af værket er, at Burchardt ikke har besluttet sig for, om det er vejtransport eller generel transport og distribution af gods, der er emnet. I forsyningskæderne dukker jo netop også oliereolerne og jernbanerne op. Det bliver også pludselig vigtigt for forfatteren at opføre hvor populært det har været at forske i emnet (flere grafer illustrerer dette) – bl.a. nok fordi Burchardt har forelsket sig i den bibliometriske metode..

I gennemgangen af den danske forskning er der afsnit om søfarts-, jernbane- og flyhistorie, hvis relevans er svær at øjne.

Så følger tre små selvstændige kapitler (alle kapitel 9?) at dømme efter typografien i kapiteloverskrifterne: Opfordring til mere dansk transporthistorie, Forsyningskæder og Det højteknologiske samfund – men måske er det disse, der tilsammen udgør den nævnte afrunding (som det fremgår af indholdsfortegnelsen). Kapitel 10 er sammenfatningen, kapitel 11 det engelske resumé og så følger kapitel 12, som er en del af appendiks – hvilket også er usædvanligt.

Generelt havde det store arbejde fortjent en grundig redaktion, som kunne

have bragt sammenhæng i de små encyklopædiske historier, fået luget ud i de mindre relevante sidehistorier og fået struktureret værket. Så havde vi også undgået uklarheden i forholdet mellem kapitler og afsnit: måske var teori-afsnittet alligevel tiltænkt en plads først i værket – det er skrevet, som om det var et indledende kapitel i en afhandling – "...jeg vil trække på hans teori..." selvom vi er 1200 sider inde i værket. Forfatteren er selv i tvivl: i kapitel 12, Studiets teori og metode, i afsnittet: Casestudier, indledes med: "I dette kapitel vender jeg mig lidt fra teori for at ...". Illustrationerne kunne også have fortjent en bedre skæbne – både fotos og grafer, der ofte er svære at læse. En redaktør ville også kunne have luget ud i sproglige klodsetheder som "Udviklingen i en af landets..., fortæller lidt om udviklingen".

En mere skarp opdeling af de emner og vinkler, som bogen faktisk kommer omkring, kunne have hjulpet på overskueligheden. Især når hovedformålet (som vi lidt pludseligt præsenteres for på side 1031) er "at fortælle om den strukturelle udvikling i samfundet..."

Som sagt repræsenterer værket et imponerende arbejde og en stor detailviden, om end en redaktør havde været anbefalelsesværdig – måske kunne vi have nøjedes med et enkelt bind?

*René Schrøder Christensen*