

ske snarere sin ret til at tage stilling til – spørgsmålet om tidspunkt og indhold. Han konkluderer, at Colonial Office ikke formåede at kontrollere udviklingen på dette væsentlige punkt. Det besad kun få reelle magtmidler; og det ønskede ikke at anvende dem over for kolonierne. Formelt fastholdt det princippet om, at tildeling af »responsible government« måtte forudsætte, at vedkommende koloni havde nået en vis politisk og økonomisk modning. Reelt var hastigheden og omfanget af den engelske regerings indrømmelser imidlertid ikke afhængig af en sådan vurdering, men derimod af den styrke, med hvilken den enkelte koloni formåede at gøre sine ønsker gældende i London.

Forfatteren må derfor konkludere, at »no one 'ran' the British Empire«. Der var tværtimod tale om en intim vekselvirkning imellem London og samtlige kolonier; en lang række faktorer inden for og uden for imperiet påvirkede beslutningsprocessen; og tilsammen betingede de den fundamentale omdannelse af imperiet, der fandt sted inden for mindre end fyrretyve år, og hvorved kolonierne fra at være overvejende guvernørstyrede områder udvikledes til selvstændige politiske og økonomiske enheder med dominionstatus.

I to ekskursioner demonstrerer forfatteren til slut mangfoldigheden i den politiske beslutningsproces. I et case study over forsøgene på at etablere en telegraf-forbindelse til Indien i årene 1855-1861 analyserer han interaktionen imellem så forskellige institutioner som Foreign Office, India Office, War Office, Colonial Office, the Treasury og Admiralitetet; og han understreger her the Treasury's dominerende indflydelse. I en analyse af annektionen af Lagos i Vestafrika i 1861 påviser han overbevisende farerne ved en for snæver geografisk afgrænsning af et undersøgelsesobjekt. I dette tilfælde ville en indsnævring af problemet til aksen London-Lagos have tilsløret det forhold, at annektsionen repræsenterede en foreløbig kulmination på en engelsk-fransk konflikt om franske vestindiske plantageejeres adgang til at importere billig arbejdskraft fra Britisk Indien.

British Colonial Administration er et centralt værk om et centralt emne. Dets store værdi ligger ikke alene i at bane vej gennem, hvad der tidligere har været et vildnis, men også i at pege på en række væsentlige, endnu uløste problemer. Anmelderen kan kun tilslutte sig en anden – og mere kyndig – læsers vurdering: »This is a masterful work, one of great importance, conceived with intelligence, designed with care, and brought to conclusion with grace.«

OLE FELDBÆK

SVERKER OREDSSON: Järnvägarna och det allmänna. Svensk järnvägspolitik fram till 1890. Bibliotheca Historica Lundensis XXIV. Lund, Glerups, 1969. 336 s. 1 kortbilag.

Jernbanehistorie har været på mode i det seneste tiår i en lang række lande. Væsentlige aspekter af især den økonomiske betydning af de store jernbaneanlæg i det 19. århundrede er blevet belyst gennem omfattende monografier, et forhold der ikke mindst må ses på baggrund af den interesse, der inden for økonomisk teori har været for at få et nærmere kendskab til, hvorledes investeringer i infrastrukturen påvirker den økonomiske udviklings forløb.

Herhjemme har denne tendens ikke hidtil sat sig spor i større undersøgelser,

men i Lund har en gruppe historikere undersøgt det svenske jernbanebyggeri. Flere studier over de økonomiske og finansielle forhold er publiceret i tidsskriftet *Economy and History*, og med Sverker Oredssons bog har man nu tillige en meget detaljeret undersøgelse af de politiske problemer omkring jernbaneanlæggene og jernbanedriften, problemer, der på ingen måde er mindre end de økonomiske.

Oredssons bog falder i to skarpt adskilte afsnit, et kronologisk og et tematisk.

Den kronologiske del, der omfatter ca. $\frac{2}{3}$ af bogen, følger – efter en kortfattet oversigt over parallelle problemstillinger i udlandet – den offentlige debat og lovgivning i perioden 1845–90. I det mindste for en ikke-svensk læser virker denne del unødigt detaljeret, og alene de sammenfatninger, der sættes ind imellem, gør det muligt at følge de hovedlinier, som forfatteren ønsker at trække frem. Hovedvægten søges lagt på diskussionen om, hvilken finansieringsform der skulle anvendes ved byggeriet, og om driften skulle forestås af offentlige myndigheder eller ved private. Afgørelsen af, hvilke af disse synspunkter der skulle være bestemmende for byggeriet, synes kun i ringe omfang at have været bestemt af økonomisk-teoretiske synspunkter, idet der kun på et enkelt tidspunkt fremkom et indlæg i debatten, der har en sådan originalitet, at det i dag virker væsentligt, nemlig A. E. v. Sydows lille skrift fra 1840 med titlen *Publika arbetens nytta och nödvändighet*, hvor en række af de synspunkter, der i dag finder anvendelse på bedømmelsen af samfundsrentabiliteten af offentlige investeringer i u-lande, er meget eksplicit fremstillet. Det er imidlertid karakteristisk, at denne tidlige undersøgelse konkluderer med at anbefale kanal- og vejanlæg i stedet for jernbaner.

De synspunkter, der får afgørende betydning for de politiske beslutninger, synes i højere grad at være øjeblikksbestemte af de skiftende almene politiske forhold, og forfatteren kan derfor også i denne del af afhandlingen vise, hvorledes styrken af statsmagtens engagement svinger op og ned i sidste halvdel af det 19. århundrede med de mest interventionistiske perioder omkring 1860 og 1880.

Den manglende konsistens i argumenterne hos de forskellige politiske aktører kommer betydeligt klarere frem i afhandlingens anden del, hvor forfatteren forsøger en systematisering af forløbet, idet der i skematisk form foretages en analyse opdelt på definitioner, vurderinger, beskrivelser og rekommendationer. Dette skema, der er overtaget fra statskundskaben, er næppe udnyttet fuldt ud, men kan bruges til at vise, hvorledes en række af de argumenter, der på et tidligt tidspunkt toges i anvendelse af tilhængere af statsbaner omkring 1870, uden større modifikationer kan anvendes som begrundelse for en ændret politik, hvis formål er at fremme private baner med offentlige tilskud. Dette gælder således problemet omkring de indirekte samfundsmæssige fordele ved jernbanebyggeri og den udenlandske indflydelse på trafikinvesteringerne.

Bogens afsluttende del samler sig om at afdække synspunkterne hos de forskellige »aktører«, politiske, faglige og regionale interessegrupper, der førte sig frem i jernbanediskussionen. Opbygningen af et nationalt jernbanesystem stillede de vesteuropæiske samfund over for en helt ny type problemer, såvel styringsmæssigt som på grund af investeringernes store omfang målt med den beskedne offentlige sektor. Den måtte derfor både blive et centralt politisk spørgsmål og af væsentlig betydning for den økonomiske udvikling. Med henblik på at belyse

det første af disse aspekter giver Oredssons bog et samlet billede, som man måtte ønske, at der fandtes en lige så dybtgående parallel til i den danske jernbane-historiske litteratur.

HANS CHR. JOHANSEN

SVEND AAGE HANSEN: *Early Industrialization in Denmark*. Københavns Universitets Institut for økonomisk Historie. Publikation nr. 1. Københavns Universitets Fond til Tilvejebringelse af Læremidler. I kommission hos G. E. C. Gads Forlag. København 1970. 77 s. 23,00 kr.

At påvise karakteristiske forskelle med hensyn til f.eks. erhvervsstruktur og de forskellige produktionsfaktorerers produktivitet mellem et typisk ulands- og et typisk industrisamfund er en forholdsvis enkel sag. Derimod stiller det sig vanskeligere, hvis man vil drage en skarp grænse mellem de to grupper af lande, idet det viser sig, at »verdensrangstigen« indeholder alle former for overgange mellem de to typiske former. Helt det samme gør sig gældende, såfremt man ønsker at finde frem til det tidspunkt, hvor et af de nuværende industrilande kan siges at have forladt et mere primitivt økonomisk stadium. Noget klart skel kan det være vanskeligt at påvise. Dette forhold har da også bevirket, at man med skepsis har set på fremstillinger, der søger at skildre overgangen som et pludseligt »take-off«, der kan tidsfæstes til et ganske kort åremål, og med større sympati har modtaget teorier, der indeholder mere gradvise ændringer som det afgørende aspekt og ikke har villet anerkende begreber som »industriel revolution« og »industrielt gennembrud«.

Velkendt i den danske økonomiske historieskrivning er i den forbindelse striden om, hvornår en industrialisering begyndte i det 19. århundrede, hvor såvel 1850-erne som 1870-erne og 1890-erne har været fremhævet af forskellige forfattere. Den foreliggende bog indeholder et nyt bidrag til denne debat, men i modsætning til de fleste tidligere kaster den sig ikke direkte ud i en strid om så vage begreber som gennembrud o.l., men indledes i stedet med en klar tilkendegivelse af, hvad der ønskes målt, hvorved det i højere grad må overlades til læseren, om det materiale, der fremlægges, skal tages til indtægt for et skel eller en akceleration af allerede eksisterende tendenser.

Sit teoretiske udgangspunkt tager Svend Aage Hansen i Rondo Camerons bog fra 1967 om *Banking in the Early Stages of Industrialization*, hvor interessen er samlet om at finde en overgangsperiode med kraftig økonomisk vækst ledsaget af væsentlige ændringer i den økonomiske struktur. Specielt lægges der vægt på at vise ændringer i den egentlige industris produktionsomfang og kapitalintensitet.

Et naturligt udgangspunkt for en sådan undersøgelse må være en opgørelse af de forskellige erhvervs relative bidrag til nationalproduktet. Dette har ikke kunnet gøres på grundlag af tidligere beregninger, idet de tal, der er publiceret af Kjeld Bjerke og Niels Ussing, alene foretager en opdeling på landbrug og andre erhverv, og Svend Aage Hansen har derfor ved inddragelse af meget nyt materiale foretaget en detaljeret opsplnitning af nationalproduktet på enkelt-erhverv. Det er næppe muligt på det foreliggende grundlag fuldt ud at vurdere disse beregningers værdi, men de steder, hvor det er muligt delvist at gå materialet