

udstedelse er der et resumé af omstændighederne ved udstedelsen, samtidig omtale og korte biografier over de ialt 415 kendte udstedere. Alt er rigt illustreret, og man mærker, der er kælet for detaljerne. Skønt kataloget kun omfatter det egentlige Danmark, og Hertugdømmerne og Norge er summarisk behandlet på grundlag af anden litteratur, er der dog nedfældet et meget stort arbejde i dette værk, som tydeligvis er et labour of love.

Anmelderen skal gøre sin kritiske pligt og påpege en enkelt fejl (det er forkert i billedteksten til illustrationen på side 12 at kalde en enkelt træfning under Københavns belejring 1807 for Slaget på Reden), klage over et noget klodset engelsk resumé, og slutteligt fra bjerget påpege, at hele fænomenet lokal og privat seddeludstedelse behandles meget isoleret. Det er historikerens sædvanlige klage over numismatikernes arbejde, heraf kælenavnet nussemismatikere, men det har jo netop ikke været forfatterens hensigt at skrive en dansk økonomisk historie. Efter endt læsning kan man kun sige, han til fulde har opfyldt sit erklærede mål, nemlig at fremstille en smuk bog med et meget fyldestgørende katalog over de private sedler og deres udstedere under Englandskrigen.

Dan H. Andersen

JØRGEN FINK: *Butik og værksted. Erhvervslivet i stationsbyerne 1840-1940*. Selskabet for Stationsbyforskning, 1992. 326 s., ill.

Jeg hører til blandt de, som i efterhånden flere år har fulgt udgivelserne fra først Stationsbyprojektet under Statens humanistiske Forskningsråd, og senere fra Selskabet for Stationsbyforskning. Stationsbyprojektets og Stationsbyselskabets undersøgelser er uomtvisteligt af høj forskningsmæssig kvalitet, nationalt, regionalt og lokalhistorisk betragtet. En væsentlig anke mod disse undersøgelser er dog, at Stationsbyprojektet burde have brugt flere kræfter på at definere stationsbybegrebet mere systematisk og præcist, dels fordi stationsbyen faktisk var og er projektets egentlige forskningsobjekt, og dels fordi denne manglende definition til tider har fået noget nær bizarre konsekvenser for projektets undersøgelser. Denne mere præcise definition har man kort sagt ofte savnet i de senere års danske stationsbyforskning; uagtet der naturligvis er tale om en vanskelig opgave. På den ene side vil en for stram definition afskære visse lokaliteter fra at blive gjort til genstand for undersøgelse, mens på den anden side en for bred definition vil inddrage byer, der principielt intet har med stationsbyer at gøre. Særligt det sidste har vist sig at være tilfældet. En omfattende og målrettet historiografisk analyse af dansk stationsbyforskning, fra de tidligste bidrag i 1935 til og med Stationsbyprojektet og -selskabets publikationer, kunne bidrage til en mere præcis definition og afklaring af stationsbybegrebet, bl.a. ved at relatere de forskellige undersøgelser til hinanden. En sådan analyse er imidlertid endnu ikke publiceret.

Ud over publikationer som antologien »Stationsbyen. Rapport fra et seminar om stationsbyens historie 1840-1940« (1980), Vigand Dann Rasmussens »Nørre-jyske Jernbanebyer« (1981) og tidsskriftet »Nyt fra Stationsbyen« nr. 1-13 (1982-88), har Stationsbyprojektet og Selskabet for Stationsbyforskning indtil videre

udgivet tre store undersøgelser. I 1987 udkom Niels Peter Stillings »De nye byer. Stationsbyernes befolkningsforhold og erhvervsudvikling 1840-1940«. Ligeledes i 1987 kom Margit Baad Pedersens »Stationsbyliv. Karise 1840-1940«, som var Stationsbyprojektets etnologiske delprojekt, og i 1992 kom så Jørgen Finks bog »Butik og værksted. Erhvervslivet i stationsbyerne 1840-1940«.

Netop med hensyn til begrebsdefinition, bestemmelsen af en stationsby, er Stationsbyprojektets hidtil største udgivelse særdeles problematisk. Det drejer sig om Niels Peter Stillings »De nye byer«. I sit på mange måder imponerende arbejde inddrager Stilling, i modsætning til Baad Petersen, flere byer i sin undersøgelse, i hvilken den centrale problemstilling er, hvorledes befolkningsforholdene afspejlede sig i den enkelte bys udvikling og funktion. Niels Peter Stilling slår sig indledningsvis til tåls med en foreløbig definition af sit analyseobjekt. Først på side 147, i den 579 sider store bog, når Stilling frem til sin centrale definition, der primært er baseret på statistisk-kvantitative forhold, og som i øvrigt på ingen måde knytter an til jernbane eller station. Den begrebsmæssige afklaring, der burde være en del af udgangspunktet for en sådan undersøgelse, bliver ikke søgt etableret fra starten, hvorfor analysen da også hurtigt kører af sporet. Stillings manglende opbygning af et adækvat, teoretisk begrebsapparat får konkrete konsekvenser for undersøgelsen, idet Stilling også må inddrage byer uden jernbaneforbindelse; d.v.s. byer, der ikke kan betegnes som stationsbyer.

Stillings bog, og ikke mindst dens teoretiske begrebsramme, affødte i 1988 en indædt og til tider noget lavtflyvende debat i »Fortid og Nutid«, uden at denne debat dog kunne bidrage til en afklaring. Der var snarere tale om en teoretisk og begrebsmæssig skyttegravskrig.

Måske Jørgen Fink har haft erfaringerne fra denne debat og fra de tidligere publikationer i tankerne, da han i 1992 udgav »Butik og værksted«, der blandt andet med hensyn til indledende begrebsafklaring adskiller sig fra Stillings bog. Det skal her bemærkes, at Fink ikke anfører debatten fra »Fortid og Nutid« i sin litteraturliste, men at han i en note til indledningen og i sit bilag 1 gør opmærksom på, at hans definition af Stationsbyen afviger fra Niels Peter Stillings.

Jørgen Finks ærinde er nationaløkonomisk orienteret, forstået på den måde, at formålet med bogen er at belyse stationsbyerhvervslivet i sammenhæng med udviklingen i købstæderne og landbruget. Dette gøres ved hjælp af regionale undersøgelser, der danner udgangspunkt for mere dybtgående punktundersøgelser, eller lokalundersøgelser, om man vil. De udvalgte lokaliteter repræsenterer de tre stationsbytyper, som Fink definerer i bogens første dele.

Jørgen Fink præsenterer altså i sine indledende overvejelser en regelret begrebsbestemmelse i sondringen mellem forskellige bytyper, d.v.s. i afgrænsningen af undersøgelsens analyseobjekt. Han opererer med et bysystem bestående af fire hovedgrupper, nemlig hovedstaden, købstæderne, stationsbyerne og landsbyerne. Stationsbygruppen underinddeles endvidere i tre grupper: for det første industri- og institutionsbyer med over 700 indbyggere, for det andet oplandsbyer med mellem 750 og 450 indbyggere, der i øvrigt betegnes som typiske stationsbyer, og endelig for det tredje de rurale byer, som havde mellem 450 og 225 indbyggere. I lighed med Aage Aagesen, en af de tidlige bidragydere til dansk stationsbyforskning med bogen »Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark« (1949), argumenterer Jørgen Fink endvidere for, at jernbanens linieføring sammenholdt med afstanden til den nærmeste købstad, var den

lokaliserende faktor; d.v.s., at jernbanen var bestemmende for, hvor stationsbyen blev placeret. Således fastholder Jørgen Fink den nødvendige forbindelse mellem jernbane og stationsby, hvilket man som omtalt ikke altid har gjort i Stationsbyprojektets og -selskabets publikationer, med ofte ganske besynderlige følger.

Skønt Jørgen Finks undersøgelse af erhvervslivet i stationsbyerne principielt er koncentreret om den nationaløkonomiske side af emnet, mens den driftsøkonomiske side, d.v.s. det lokale stationsbyerhvervsliv, kun i begrænset omfang er gjort til genstand for undersøgelse – et forhold, der fremhæves i bogens forord – så rummer Finks bog alligevel også regionale og lokale analyser, der i høj grad er anvendelige i det lokalhistoriske arbejde – og i sig selv udtryk for et sådant. Dette forhold må siges at være en af Stationsbyprojektets og Stationsbyselskabets gennemgående fortjenester. Også de arbejder, der teoretisk og begrebsmæssigt har slagside, rummer fortrinlige lokalhistoriske elementer, der bringes til offentlighedens kendskab efter meget omfattende og grundige undersøgelser.

At der også i Finks statistisk baserede bilag, i oversigten over de danske stationsbyer, forekommer byer med station, som retteligt tilhører landsbygruppen – f.eks. Vester Hassing i Vendsyssel – og i samme bilag savnes typiske stationsbyer – som f.eks. Solbjerg i Himmerland, der dog anføres i bemærkningerne til bilaget – er for så vidt mindre væsentligt. Centralt blandt Finks fortjenester står, at han har defineret og afgrænset sit analyseobjekt, han har bestemt stationsbyen som begreb som udgangspunkt for undersøgelsen.

Henrik Gjøde Nielsen

BRIAN BOND (ed.): The Great War and British Military History. Clarendon Press, Oxford. 1991. 330 sider. £ 40.

Kun få historiske emner når ud over kredsen af faghistorikere og særligt interesserede for at blive til brede offentlige kontroverser. Besættelsestiden er et oplagt dansk eksempel som nazismen i Tyskland og borgerkrigen og Vietnam i USA.

Første verdenskrigs ofre er stadig det store britiske traume. Det ses af de stadige nyudgivelser af såvel egentlig historisk forskning som litteratur, spille- og dokumentarfilm, men især i den efterfølgende debat i medierne. Paul Fussell's bog fra 1975 »The great War and Modern Memory« behandlede skønlitteratur med ringe hensyn til historikernes resultater, og megen litteratur findes om krigens årsager, men vi har savnet et historiografisk bidrag om selve krigen.

Nu er hullet imidlertid blevet lukket på bedste vis med de 11 velskrevne og velargumenterede bidrag i Brian Bonds bog, som er hele sin, ret høje, pris værd. Man ser, at militærhistorie ikke mere blot er bidragsyderne pensionerede oberster, der mekanisk følger hærenes manøvrer hid og did. Alle er akademikere med stor og anerkendt videnskabelig produktion om emnet. Redaktøren har, via halvårlige møder igennem tre år, skabt et godt hold med klare opgaver, især om vestfrontproblemer, hvilket ikke kan kritiseres, omend elleve områder mere måske kunne tænkes. Men faktisk er der kun i de 3 Mellelmøst-afsnit et vist overlap mellem kapitlet om Palæstinafelttoget og det fig. om T.E. Lawrence of Arabia, af hhv. Jonathan Newell og Brian Holden Reid. Derimod kan E. M. Spears fine Gallipoli-artikel næppe undværes.