

bøger skrevet for den almindelige læser viser i høj grad, at han selv har evne til at arbejde efter denne linie. Det var at ønske, at han også fik lejlighed til at gøre det i en bredere og mere dybtgående fremstilling af national-økonomiens hovedproblemer.

Niels Banke.

Even Marstrand: England i det 20. Aarhundrede. Politisk, økonomisk, socialt. Martins Forlag 1948. 374 Sider, Kr. 8,00.

Socialpolitisk Forening har udgivet en meget nyttig bog af Even Marstrand om England. Det er en samfundsbeskrivelse lagt op på samme måde som den, vi for vort eget lands vedkommende kender fra faget »Danmarks Statistik«, samt nogle udbyggede kapitler om engelsk politisk historie i det 20. århundrede og den engelske stats- og kommuneforfatning. En sådan beskrivelse af et omfattende emne kan, når det skal gøres på en begrænset plads, vanskelig undgå at virke noget tørt. Marstrands bog er heller ikke morsom, selv om de historisk politiske afsnit med små biografier af de ledende politiske personligheder gør fremstillingen mere levende end en almindelig beskrivende statistik.

En anden vanskelighed ved en samfundsbeskrivelse, der skal give en mangfoldighed af fakta fra forskellige områder af samfundslivet, er at fastholde den sammenhæng, der er i den økonomiske udvikling. Marstrand har forsøgt at overvinde dette, dels ved et særligt afsnit om svingningerne i det økonomiske liv og dels et afsnit om Englands økonomiske politik. Det ville have været en fordel, om der var gjort mere ud af disse afsnit.

Som helhed giver dog bogens første fire afsnit en grundig skildring af det engelske samfund, som baggrund for de sidste aktuelle kapitler om den anden verdenskrig og tiden derefter, hvor fremstillingen er ført helt op til foråret 1948. Her behandles både Beveridgeplanen, efterkrigstidens sociallovgivning og det sejrende Englands økonomiske vanskeligheder. Med hensyn til de sidste problemer savner man en à jour-føring af den betalingsbalance, som er behandlet for tiden op til krigen, samt den forskydning af den engelske

kapitalbalance, som har fundet sted fra 1939 til nu.

Det er måske noget fordringsfuldt at stille yderligere krav til en bog, der som helhed netop imponerer ved det store arbejde, som ligger bag ved dens fremstilling; men om det, der er, er der kun godt at sige. Dens mange oplysninger vil forøge vor mulighed for at vinde forøget kendskab til et land, som har overordentlig stor betydning for vore egne forhold. Den vil sikkert blive anvendt som håndbog for lærere i alle grene af samfundskunskaberne, og det var at ønske, om Socialpolitisk Forening kunne fremskaffe tilsvarende fremstillinger om andre lande, der har betydning for dansk økonomi.

Niels Banke.

P. P. Sveistrup: Trafikvæsenets Driftsøkonomi set fra Forbrugernes Synspunkt. Nyt Nordisk Forlag 1948. 323 Sider, Kr. 16,00.

Lektor Sveistrup har med ovennævnte bog udsendt 2. bind af sin trafikøkonomiske trilogi, af hvilken 1. bind var en gennemgang af de enkelte trafikmidlers driftsøkonomi, mens det bebudede 3. bind vil give en deduktiv, teoretisk fremstilling af trafikøkonomien.

Den foreliggende 2. del afhjælper et afgjort savn. Siden prof. Bircks trafikøkonomi fra 1931 har der ikke fra økonomisk hold været givet en samlet dansk fremstilling af disse spørgsmål, og de mange interessante undersøgelser og konklusioner, som er fremkommet fra tekniker-side, har understreget nødvendigheden af, at trafikproblemerne også angribes af fagøkonomer.

Det bedste ved Sveistrups nye bog er dens mange tankevækkende problemstillinger og dens meget omfattende kildestudier og -angivelser. Ved at betragte trafikproblemerne fra efterspørgselssiden opnår forf. at optrække perspektiver og nå til konklusioner, som i høj grad har praktisk interesse, og ikke sjældent står i skarp modstrid med synspunkter fra anden side. Meget af stoffet er således velegnet til at vække diskussion i tekniske, administrative og politiske kredse — selv om forf.s forsigtige ydre form til tider

bøger skrevet for den almindelige læser viser i høj grad, at han selv har evne til at arbejde efter denne linie. Det var at ønske, at han også fik lejlighed til at gøre det i en bredere og mere dybtgående fremstilling af national-økonomiens hovedproblemer.

Niels Banke.

Even Marstrand: England i det 20. Aarhundrede. Politisk, økonomisk, socialt. Martins Forlag 1948. 374 Sider, Kr. 8,00.

Socialpolitisk Forening har udgivet en meget nyttig bog af Even Marstrand om England. Det er en samfundsbeskrivelse lagt op på samme måde som den, vi for vort eget lands vedkommende kender fra faget »Danmarks Statistik«, samt nogle udbyggede kapitler om engelsk politisk historie i det 20. århundrede og den engelske stats- og kommuneforfatning. En sådan beskrivelse af et omfattende emne kan, når det skal gøres på en begrænset plads, vanskelig undgå at virke noget tørt. Marstrands bog er heller ikke morsom, selv om de historisk politiske afsnit med små biografier af de ledende politiske personligheder gør fremstillingen mere levende end en almindelig beskrivende statistik.

En anden vanskelighed ved en samfundsbeskrivelse, der skal give en mangfoldighed af fakta fra forskellige områder af samfundslivet, er at fastholde den sammenhæng, der er i den økonomiske udvikling. Marstrand har forsøgt at overvinde dette, dels ved et særligt afsnit om svingningerne i det økonomiske liv og dels et afsnit om Englands økonomiske politik. Det ville have været en fordel, om der var gjort mere ud af disse afsnit.

Som helhed giver dog bogens første fire afsnit en grundig skildring af det engelske samfund, som baggrund for de sidste aktuelle kapitler om den anden verdenskrig og tiden derefter, hvor fremstillingen er ført helt op til foråret 1948. Her behandles både Beveridgeplanen, efterkrigstidens sociallovgivning og det sejrende Englands økonomiske vanskeligheder. Med hensyn til de sidste problemer savner man en à jour-føring af den betalingsbalance, som er behandlet for tiden op til krigen, samt den forskydning af den engelske

kapitalbalance, som har fundet sted fra 1939 til nu.

Det er måske noget fordringsfuldt at stille yderligere krav til en bog, der som helhed netop imponerer ved det store arbejde, som ligger bag ved dens fremstilling; men om det, der er, er der kun godt at sige. Dens mange oplysninger vil forøge vor mulighed for at vinde forøget kendskab til et land, som har overordentlig stor betydning for vore egne forhold. Den vil sikkert blive anvendt som håndbog for lærere i alle grene af samfundskunskaberne, og det var at ønske, om Socialpolitisk Forening kunne fremskaffe tilsvarende fremstillinger om andre lande, der har betydning for dansk økonomi.

Niels Banke.

P. P. Sveistrup: Trafikvæsenets Driftsøkonomi set fra Forbrugernes Synspunkt. Nyt Nordisk Forlag 1948. 323 Sider, Kr. 16,00.

Lektor Sveistrup har med ovennævnte bog udsendt 2. bind af sin trafikøkonomiske trilogi, af hvilken 1. bind var en gennemgang af de enkelte trafikmidlers driftsøkonomi, mens det bebudede 3. bind vil give en deduktiv, teoretisk fremstilling af trafikøkonomien.

Den foreliggende 2. del afhjælper et afgjort savn. Siden prof. Bircks trafikøkonomi fra 1931 har der ikke fra økonomisk hold været givet en samlet dansk fremstilling af disse spørgsmål, og de mange interessante undersøgelser og konklusioner, som er fremkommet fra tekniker-side, har understreget nødvendigheden af, at trafikproblemerne også angribes af fagøkonomer.

Det bedste ved Sveistrups nye bog er dens mange tankevækkende problemstillinger og dens meget omfattende kildestudier og -angivelser. Ved at betragte trafikproblemerne fra efterspørgselssiden opnår forf. at optrække perspektiver og nå til konklusioner, som i høj grad har praktisk interesse, og ikke sjældent står i skarp modstrid med synspunkter fra anden side. Meget af stoffet er således velegnet til at vække diskussion i tekniske, administrative og politiske kredse — selv om forf.s forsigtige ydre form til tider

neddæmper skarpheden (og klarheden) i hans synspunkter.

En svaghed ved bogen er det derimod, at man nu og da savner plan over fremstillingen og over det righoldige kildemateriale anvendelse. Kildestudierne synes ikke altid ganske afrundede; en del af det udenlandske talmateriale er lovlig forældet og tilsyneladende lidt tilfældigt udvalgt. — Naturligvis skyldes dette for en stor del netop vanskelighederne ved under og straks efter 2. verdenskrig at opspore de fornødne udenlandske værker og tidsskriftsartikler. Forf. er endvidere for forsigtig til at samle trådene fra de forskellige kilder og give en samlet bedømmelse af, hvad hans materiale om et konkret bysamfund eller land indebærer; derved får behandlingen til tider karakter af et lidt springende referat.

I overskuelighed og letlæselighed ville bogen have vundet, hvis nogle af afsnittene var opdelt i underafsnit med egne titler, og hvis en større del af talmaterialet var samlet i tabeller, oversigter og grafiske fremstillinger (f. eks. over befolkningstilvækst, trafiktakster, passagerantal) i stedet for at være strøet rundt i teksten, så det tit kan være svært at finde dem igen, når man senere vil vende tilbage til guldkornene.

Illustrationerne er gennemgående gode; men man kunne måske have ønsket dem suppleret med nogle originale og spændende, da der faktisk er materiale hertil i bogens oplysninger.

Bogens svagheder kommer stærkest frem i dens 3 første afsnit, som omhandler *bytrafikken* (herunder forstads- og omegnstrafik). Forf. kommer ind på trafikproblemer i en lang række *udenlandske byer*, men til gengæld er behandlingen for det meste så kort, at man ikke kan danne sig noget samlet billede af byens trafikforhold: Berlin er således behandlet på knap 1 side, New York ca. 1½ side. En mere udtømmende behandling er dog givet af trafikken i London og Stockholm. Talmaterialet fra de udenlandske storbyer er på nogle områder kun ført frem til 1920'erne (jfr. f. eks. side 11, 14 og 25) og sjældent længere end til slutningen af 1930'erne, ligesom en forholdsmæssig stor del af den citerede litteratur er af vel gammel dato.

Derfor mangler sommetider netop de oplysninger, som ville illustrere afslutningen af en udvikling (f. eks. udskiftningen af Paris' sporveje med busser) eller virkningerne af en reform. Man savner således en mere indgående omtale og vurdering af London Transport's virksomhed efter dens oprettelse 1933 og af trafikkoordineringen i Paris (gennemført fra 1942, provisorisk reorganiseret 1945), som overhovedet ikke nævnes. Disse planøkonomiske eksperimenter er af så meget større interesse, som forf. netop principielt anbefaler, at man går den vej.

En tilsvarende mangel føler man i det senere afsnit om *landtrafikmidlernes koordinering i udlandet*, hvor omtalen af trafikens regulering i Schweiz og Norge stopper op på et sådant punkt, at læseren føler sig ladt i stikken, lige når han venter at få svaret på, hvordan de gennemførte foranstaltninger i praksis har fungeret. Dette afsnit har for øvrigt fået et fyldigt supplement i lektor Sveistrups artikel i dette tidsskrift (1948, nr. 1—2) om transport-nationaliseringen i England 1947.

Behandlingen af *bytrafikken i Danmark* er ført bedre à jour og indeholder iøvrigt mange interessant oplysninger, herunder en morsom belysning af trafikpolitiske synspunkter gennem citater fra borgerrepræsentationens forhandlinger m. m. Men diskussionen af spørgsmålene sporvej kontra bus, Nørrebrogades belastning, bolig — arbejdspladstrafikken m. m. er saa kort, at man kun lige får lugtet til problemerne. Det gælder også behandlingen af den meget aktuelle debat om fremtidige undergrundsbaner i København.

I omtalen af *trafikpolitikken i byer* med omkring 1 mill. indbyggere — altså af særlig betydning for København — understreger Sveistrup becosteligheden af et vidt udbygget net af undergrundsbaner, hvis forrentning kræver en meget stor trafikmængde. I stedet tager han kraftigt til orde for en spredning af trafikken i myldretiderne gennem aftrapning af arbejdstidernes begyndelse og ophør, en foranstaltning, der med stort held er gennemført bl. a. i Washington, og som har den åbenlyse fordel, at den ikke indebærer omfattende og becostelige nyanlæg. De enkelte trafikmidlers særlige fortrin og ulemper dis-

kutures med understregning af de konkrete lokale forholds betydning (i forbifarten må spørges, hvad det egentlig vil sige, at en sporgvognspassager optager »1,6 Gange mindre Gadeplads end en Autobustrafikant« s. 108).

Med henblik på »1 mill.-byerne« kunne man ønske, at forf. også havde diskuteret tanken om at aflaste den eller de få særlig overbelastede hovedtrafikårer ved at etablere hurtigsporgvognslinier, som i yderdistriktet føres ad udfaldsgader i egen vejbane og i inderdistriktet i tunnel under den radialgade, de skal aflaste. Også de byplanmæssige konsekvenser af en zonetakst for sporveje og busser, der favoriserer lokale citydannelser og modvirker trafikstrømmene mellem de fjerneste yderkvarterer og centrum, kunne man ønske lidt nærmere diskuteret.

Afsnittene om *byernes oplands trafik* og *fjerntrafikken og statsbanerne* omhandler danske forhold. De er fortræffeligt underbygget af citater fra rigsdagsforhandlinger og offentlige betænkninger og er skrevet i et særdeles veloplagt og levende sprog. Ud fra egne- og landsplanbetragtninger kritiseres snævre rentabilitetssynspunkter over for trafikantlæg saavel som sådan konkurrence, som fører til overinvestering på de mest profitable trafikforbindelser, hvorved nogle transportbehov forsømmes, mens andre stilles overfor et rigeligt udbud, der i sidste instans — gennem opretholdelse af en betydelig uudnyttet trafikkapacitet — også kommer forbrugerne som helhed til skade.

Særlig kritiseres den uregulerede vognmandskørsel som samfundsmæssig uøkonomisk og ødelæggende for en rationel fragtruteplan, og forf. foreslår at lade amtsrådene administrere den lokale jernbane- og rutebiltrafik samt vognmandskørselen (gennem koncessioner herpå), således at lokalbaner, rutebilforbindelser og bil-fragtruter for en by og dens opland kan organiseres som en helhed.

I betragtning af den (berettigede) hårde kritik Sveistrup retter mod, at skibsfarten ikke var repræsenteret i trafikkommissionen af 1936, kan man måske synes, at han selv behandler den lidt stedmoderligt i den omtale, den får på 3—4 sider i afsnittet om fjerntrafikken, selv om han udtrykkelig minder om, at den også må holdes i erindring

ved betragtning af konkurrencen mellem jernbaner og automobilkørsel.

Også afsnittet om *hastighedstrafik* er det en fornøjelse at læse. Udskillelsen af hastighedstrafik — på tværs af trafikmidlernes art — er en frugtbar synsmåde, fordi trafikflyvning da ikke betragtes isoleret, men i nøje sammenhæng med de andre trafiktydelser, der kan tilfredsstille den efterspørgsel, som lægger stærk vægt på hastigheden. Sveistrup påviser at flyvetrafikken på visse felter er — og især forventes at blive — bedre i stand til på økonomisk måde at tilfredsstille kravene til hurtig transport end landtrafikmidlerne. Da meromkostningerne ved muliggørelse af særlig hurtige forbindelser efter forf.s mening bør udsondres i en særlig kalkyle og ikke belastes den almindelige trafik, konkluderer han, at man må være varsom med at bekoste autostradaer og gigantiske broanlæg (Storebæltsbroen!) til fordel for en lille gruppe af trafikanter, der måske i løbet af kort tid vil vise sig bedre at kunne betjenes med rute-flyvere og »luft-taxaer«.

I det *afsluttende afsnit* kommer Sveistrup ind på de interessante problemer, som hans principielle, trafikplanøkonomiske synspunkter rejser. Han har ingen tiltro til, at den frie konkurrence mellem virksomheder og mellem trafikmidler kan regulere trafikudbudet på en måde, forbrugerne kan være tjent med. I stedet anbefaler han en planøkonomisk organisering af de store trafikinvesteringer — særlig nu overfor de store opgaver, trafikvæsenets reorganisering og modernisering stiller efter 2. verdenskrigs afslutning — samt koordinering af trafikens ledelse i »decentraliserede trafikmonopoler«, hvis arbejdsområde bestemmes af efterspørgslens art (lokaltrafik — oplands trafik — fjerntrafik) i stedet for, at hvert trafikmiddel (jernbaner, rutebiler, sporveje o. s. v.) har sin ledelse, eller endog flere konkurrerende ledelser. Særlig fremhæves vigtigheden af en koordineret trafikledelse for Stor-københavn.

Til videnskabelig, teknisk og økonomisk undersøgelse af trafikens samfundsmæssige rationalisering efter sådanne linier og gennem standardisering af materiel m. m. gør Sveistrup sig til talsmand for oprettelse af *trafikforskningsinstitutter*. Måske kan den omstæn-

dighed, at man nylig her hjemme har oprettet bygningsforskningsinstituttet, tages som udtryk for, at man i ansvarlige politiske kredse ikke vil stå ganske fremmed overfor den tanke?

Kai Lemberg.

Axel Nielsen: Det statsvidenskabelige Studium i Danmark før 1848. Gyldendal. 1948. 146 sider. Pris: Kr. 9.—.

I anledning af hundredåret for den statsvidenskabelige eksamens oprettelse har Nationalekonomisk Forenings Fond bekostet udgivelsen af et af professor, dr. polit. Axel Nielsen udarbejdet værk om det statsvidenskabelige studiums udvikling i Danmark i tiden før 1848.

Professor Axel Nielsen tager sit udgangspunkt for emnets behandling i årene omkring 1500 tallet, altså i tiden umiddelbart efter Københavns Universitets oprettelse i året 1479. Om noget selvstændigt og egentligt statsvidenskabeligt studium var der på dette tidspunkt selvsagt ikke tale. Såvel her i landet som andetsteds beherskedes de bestående universiteter så fuldstændigt af teologien, et forhold, der må forklares ud fra den katolske kirkes dominerende stilling, denne kirkes forhold til statsmagten, dens påstand om at være gudommens repræsentant her på jorden og det med denne påstand følgende medansvar for det borgerlige livs udvikling og forhold. På baggrund af sådanne anskuelser måtte teologien jo næsten naturnødvendigt blive den førende videnskab og universiteterne rene præsteskoler, hvor alle andre videnskaber i det højeste anerkendtes som hjælpevidenskaber for teologien. Når økonomiske spørgsmål overhovedet kom til behandling på universiteterne, skete det kun i forbindelse med den filosofiske videnskab, der som bekendt deltes i teoretisk og praktisk filosofi; da økonomien jo henførtes til den praktiske filosofi, og da den teoretiske filosofi ansås for den vigtigste af de nævnte to grene af videnskaben, vil det dermed være klart, at den plads, der levedes samfundsspørgsmålenes behandling, var meget begrænset.

Det synspunkt, den katolske kirke havde anlagt på teologien i relation til andre viden-

skaber, gik imidlertid sin opløsning i møde, og det er da også betegnende for udviklingen, at man, da den katolske kirkes magtstilling var brudt og Luthers lære godtaget herhjemme, allerede i året 1539 får oprettet et juridisk fakultet, om end af beskeden omfang, ved siden af det teologiske; der blev altså på dette tidspunkt taget et afgørende skridt mod en virkelig sondring mellem samfundsliv og kirkeligt liv og skabt en begyndende uafhængighed af religion og moral for samfundslivet, alt en naturlig konsekvens af, at kirken nu i modsætning til tidligere var underlagt staten.

- Det stedfundne brud blev naturligt i tidens løb uddybet, og gennem de naturlige anskuelser frigjordes samfundslivet for de hidtidige bånd, og det borgerlige liv forklares nu ud fra den såkaldte samfundskontrakt, den udtalte enighed mellem borgerne om samfundslivets grundlæggende normer.

Den her i meget grove træk gengivne udvikling belyses i den foreliggende bog ved en fremhævelse af de ændringer, der i tidens løb foregik i den filosofiske opfattelse, og belysningen af disse ændringer sker ikke blot ved benyttede citater fra de store ledende ånders arbejder, men også ved citater fra foregangsmændenes disciple, det vil sige de mænd, hvis største fortjeneste er, at de gennem deres virksomhed i skrift og tale har bragt de nye og rige tanker ud i videre kredse og derved i høj grad bidraget til at klarlægge de enkelte tidsafsnits herskende opfattelser.

Jævnside med udredningen af de skiftende anskuelser og af den stadigt stigende betydning, man efterhånden tillagde en mere fyldestgørende behandling af samfundsspørgsmålene, dokumenteres meget nøje, hvorledes det statsvidenskabelige studium muliggøres, først ved at det pålægges snart en jurist, snart en historiker at læse over statsvidenskabelige emner, senere ved ansættelse af skiftende lærere i faget. Overalt viser forfatteren stor omhu med at vedligeholde og påpege forbindelsen mellem åndslivets udvikling og dennes indflydelse på studiets officielle stilling på universitetet.

Skal udviklingen af det statsvidenskabelige studium i vort land grundigt belyses, er det