

navien, viser sig i behandlingen af Filosofiske Skäl för Demokratien ikke på sin sædvanlige højde. Emnet er overmåde fristende, og bidraget indeholder adskillige tilløb til analyser af stor principiel rækkevidde, men det er, som om Hedenius ikke har magtet på begrænset plads at koncentrere, hvad han åbenbart har at sige. — Blandt medarbejderne savner man den altid originale Nordmand Johan Vogt, hvis »Tanker om Politik» (1947) vidner om, at han i en diskussion om demokratiet kunne have fremsat et indlæg, det havde været værd at høre på.

Der er emner, man savner i denne bogens anden del. Demokratisk kulturpolitik fx. er ikke udtømt med skolen (H. Arvidson), ungdomsopdragelsen (Hal Koch) og religionen (Hal Koch). Der kunne i dag være adskillig anledning til — netop overfor et bredt publikum — at fremhæve demokratiets forhold til den videnskabelige forskning og forskningsfrihedens betydning for demokratiet. Det ellers meget indgående sagregister indeholder ikke stikordene forskning, videnskab, universitet, ikke engang almindelig kulturpolitik. Mellem kirke, skole og ungdomsopdragelse på den ene — forskningen på den anden side ligger der noget for demokratiet aldeles afgørende, nemlig den (desværre kun så kaldte) borgerlige oplysning, og dette emne dækkes kun ufuldstændigt gennem H. Tingstens — fortræffelige — afhandling om den demokratiske presse. M. h. t. pressens rolle i demokratiet kunne der iøvrigt have været anledning til et supplerende afsnit om den i mellemtiden i kraft satte, i sin art enestående svenske presselov. Demokratiets forhold til planøkonomien er temperamentfuldt, men altfor ordknap behandlet af W. Keilhau, og det lille afsnit om dirigeret økonomi i M. Bonows forudgående artikel Demokrati och Ekonomi er ikke noget tilstrækkeligt supplement dertil, især, da det begrænser sig til synspunktet »fuld beskæftigelse». Emnet planøkonomi er for tiden — og vil gennem nogen tid fremefter — være af så central betydning i demokratisk debat, at det nok havde fortjent en bredere og mere alsidig behandling. — Endelig savner man ganske en fremstilling af socialpolitikken. Også her kan der henvises

til registret, hvor dette stikord optræder en eneste gang, og når man slår det pågældende sted, s. 432 op, læser man dér under en omtale af skatteprogression og indkomstudjævning følgende sætninger: »Härmed försvaras även den oformliga understödspolitiken. Man tar oproportionerliga belöpp från fåtallet och ger åt de många utan att begära något annat til gengäld än deras röster». Det er alt, bogen har at sige om socialpolitikken, som almindeligvis anses for at være en af nordisk demokratis mest karakteristiske foreteelser. Kunne man ikke have bedt F. Zeuthen, K. J. Philip eller Jørgen Dich om en ledig behandling af socialpolitikken i de nordiske lande? — Forfatteren til det her citerede bidrag om Sjukdom och Hälsa inom Demokratien er Johan Hansson, bogens svenske forlægger. Har det, må man spørge, været bydende nødvendigt at lade ham komme til orde som medarbejder med et så uigennemtænkt og dilettantisk bidrag, der ligger langt under værkets niveau iøvrigt? Også omkring retsstatsideologien — hvis man ønskede den repræsenteret — måtte det have været muligt at finde en mere habil pen.

Tyngden af de her fremførte indvendinger opvejes mangfoldigt af bogens gode sider. En række bidrag er fortrinlige — foruden de allerede nævnte vil jeg fremhæve E. Lindgrens om administrationen og det ganske korte men indholdstunge af Chr. A. R. Christensen om Det kompliserte Samfunn og Demokratiet. For at sikre bogens planlagte engelske udgave den repræsentative virkning, den tilsigter, ville det være så meget mere ønskeligt i denne engelske udgave at undgå de nævnte svagheder.

Typografisk og illustratørisk er værket en præstation, som vi kan være bekendt.

Th. Geiger.

Wilfred Owen: Automotive Transportation. Trends and Problems. Brookings Institution, Washington DC 1949. 148 sider. Pris: 2 \$

Denne lille Bog er delt i to Dele: »Background of the problem» og »Possibilities for the future».

I første Del gives en Redegørelse for den

navien, viser sig i behandlingen af Filosofiske Skäl för Demokratien ikke på sin sædvanlige højde. Emnet er overmåde fristende, og bidraget indeholder adskillige tilløb til analyser af stor principiel rækkevidde, men det er, som om Hedenius ikke har magtet på begrænset plads at koncentrere, hvad han åbenbart har at sige. — Blandt medarbejderne savner man den altid originale Nordmand Johan Vogt, hvis »Tanker om Politik» (1947) vidner om, at han i en diskussion om demokratiet kunne have fremsat et indlæg, det havde været værd at høre på.

Der er emner, man savner i denne bogens anden del. Demokratisk kulturpolitik fx. er ikke udtømt med skolen (H. Arvidson), ungdomsopdragelsen (Hal Koch) og religionen (Hal Koch). Der kunne i dag være adskillig anledning til — netop overfor et bredt publikum — at fremhæve demokratiets forhold til den videnskabelige forskning og forskningsfrihedens betydning for demokratiet. Det ellers meget indgående sagregister indeholder ikke stikordene forskning, videnskab, universitet, ikke engang almindelig kulturpolitik. Mellem kirke, skole og ungdomsopdragelse på den ene — forskningen på den anden side ligger der noget for demokratiet aldeles afgørende, nemlig den (desværre kun så kaldte) borgerlige oplysning, og dette emne dækkes kun ufuldstændigt gennem H. Tingstens — fortræffelige — afhandling om den demokratiske presse. M. h. t. pressens rolle i demokratiet kunne der iøvrigt have været anledning til et supplerende afsnit om den i mellemtiden i kraft satte, i sin art enestående svenske presselov. Demokratiets forhold til planøkonomien er temperamentfuldt, men altfor ordknap behandlet af W. Keilhau, og det lille afsnit om dirigeret økonomi i M. Bonows forudgående artikel Demokrati och Ekonomi er ikke noget tilstrækkeligt supplement dertil, især, da det begrænser sig til synspunktet »fuld beskæftigelse». Emnet planøkonomi er for tiden — og vil gennem nogen tid fremefter — være af så central betydning i demokratisk debat, at det nok havde fortjent en bredere og mere alsidig behandling. — Endelig savner man ganske en fremstilling af socialpolitikken. Også her kan der henvises

til registret, hvor dette stikord optræder en eneste gang, og når man slår det pågældende sted, s. 432 op, læser man dér under en omtale af skatteprogression og indkomstudjævning følgende sætninger: »Härmed försvaras även den oformliga understödspolitiken. Man tar oproportionerliga belöpp från fåtallet och ger åt de många utan att begära något annat til gengäld än deras röster». Det er alt, bogen har at sige om socialpolitikken, som almindeligvis anses for at være en af nordisk demokratis mest karakteristiske foreteelser. Kunne man ikke have bedt F. Zeuthen, Kj. Philip eller Jørgen Dich om en ledig behandling af socialpolitikken i de nordiske lande? — Forfatteren til det her citerede bidrag om Sjukdom och Hälsa inom Demokratien er Johan Hansson, bogens svenske forlægger. Har det, må man spørge, været bydende nødvendigt at lade ham komme til orde som medarbejder med et så uigennemtænkt og dilettantisk bidrag, der ligger langt under værkets niveau iøvrigt? Også omkring retsstatsideologien — hvis man ønskede den repræsenteret — måtte det have været muligt at finde en mere habil pen.

Tyngden af de her fremførte indvendinger opvejes mangfoldigt af bogens gode sider. En række bidrag er fortrinlige — foruden de allerede nævnte vil jeg fremhæve E. Lindgrens om administrationen og det ganske korte men indholdstunge af Chr. A. R. Christensen om Det kompliserte Samfunn og Demokratiet. For at sikre bogens planlagte engelske udgave den repræsentative virkning, den tilsigter, ville det være så meget mere ønskeligt i denne engelske udgave at undgå de nævnte svagheder.

Typografisk og illustratørisk er værket en præstation, som vi kan være bekendt.

Th. Geiger.

Wilfred Owen: Automotive Transportation. Trends and Problems. Brookings Institution, Washington DC 1949. 148 sider. Pris: 2 \$

Denne lille Bog er delt i to Dele: »Background of the problem» og »Possibilities for the future».

I første Del gives en Redegørelse for den

stedfundne Udvikling dels af Automobilerne og dels af Vejene. Det paavises for Vognenes Vedkommende, at disse bliver bedre og bedre og stadig billigere at køre med; derved bliver der Mulighed for at Anvendelsesområdet kan blive større. I Afsnittet om Vejene paavises det, at Omkostningerne baade for Benzin, Olie, Gummi og Vedligeholdelse bliver væsentlig mindre ved Kørsel paa gode end paa daarlige Veje, samt at det betyder store samfundsmæssige Omkostninger, hvis der paa de mest befærdede Gader og Veje skal ske et stort Antal Standsninger. Det har derfor været en god Økonomi at ofre meget betydelige Beløb paa Vejudgifter, idet det maa være Formålet at finde Minimum for Bilens Kørselsudgifter plus dens Vejudgifter.

Denne Minimalisering af Udgifter søgte man oprindeligt at opnaa ved en Forbedring af Vejene, Indførelse af bedre Belægninger, Udretning af Sving, men med den voldsomt voksende Trafik har man maattet indføre særlige Automobilveje. Flaskehalsproblemet er for U.S.A.'s Trafik utvivlsomt Byerne, hvilket igen hænger sammen med, at Byerne selv skal vedligeholde deres Gader og det er meget kostbart at foretage væsentlige Udvidelser af Bygaderne.

I andet Afsnit diskuteres Fremtiden. Forfatteren søger paa Grundlag af den nutidige Viden at tegne et Billede af Fremtidens

Vogntype og særlig den Besparelse, som han mener kan opnaas i Vognens Vægt med deraf følgende Mulighed for billigere og hurtigere Kørsel. En saadan Udvikling vil igen kræve meget store Udgifter til Veje og Gader egnet til en yderligere Stigning i Automobiltrafikens Mængde og Hastighed. Dette mener Forfatteren ikke kan opnaas uden en Centralisering af Vejadministrationen. Han nævner som Eksempel at Pennsylvania har 100,000 miles Veje og Gader og anvendes hertil 100 Mill. Dollars om Aaret og fastsætter »Responsibility for highway work is divided among 2626 units of government including in addition to the state itself 66 counties, 1577 townships, 49 cities and 934 boroughs«. Ud fra Kravet om en saadan Centralisation gennemgaas de Ønsker, der maa stilles til Fremtidens Vejnet, hvis man i de kommende Aar skal naa til den Minimalisering af Omkostningerne, som for Forfatteren er det centrale Maal.

Værdien af Owens Bog ligger i den udpræget dynamiske Betragtningssmaade, hvor man Punkt for Punkt ser Omkostningerne som en Funktion af Tiden.

Begrænsningen ligger i, at Forfatteren ikke synes at kende andre Transportmidler end Bilen og at han har meget svært ved at indpasse Automobilens Økonomi i hele det amerikanske Samfunds Økonomi.

P. P. Sveistrup.