

B O G A N M E L D E L S E R

Helge Seip: Kommunenes økonomi. Forlaget Tiden, Oslo 1949. 183 sider. Pris 7,50 n. kr.

Hensigten med bogen er at give et tværsnit af den økonomiske udvikling, der er foregået i de norske kommuner, siden Norge blev egen stat igen i 1814.

Der gives først en oversigt over den historiske udvikling af den kommunale virksomhed, således som den har fået form efter de økonomiske forhold i samfundet. Den nuværende kommunale virksomhed drøftes herefter på baggrund af den eksisterende kommuneordning, der er tydelig præget af samfundsforholdene for mere end 100 år siden. Endelig behandles forholdet mellem statens og kommunernes finanser.

Undersøgelsen gør ikke krav på at opfylde behovet for en videnskabelig behandling af emnet, men det synes at være lykkedes forfatteren at give en objektiv og letfattelig fremstilling af de kommunaløkonomiske problemer i Norge. I Norge udfylder bogen savnet af en mere samlet oversigt om kommunernes økonomi.

En tilsvarende undersøgelse for de danske kommuner er overhovedet ikke foretaget, og man læser med begærlighed denne bog, fordi lighedspunkterne i norsk og dansk kommunaludvikling medfører, at bogen også giver et grundlag for bedømmelsen af de danske kommunaløkonomiske problemer.

I Danmark er en løsning af spørgsmålet om en ændring af kommuneinddelingen, svarende til den tekniske og økonomiske udvikling, ikke mindre vigtig end i Norge. Endelig trænger spørgsmålet om en samordning af statens og kommunernes finanspolitik til undersøgelse.

Man kunne have ønsket, at den historiske oversigt over kommunernes økonomi havde lagt hovedvægten på at beskrive virkningerne på den kommunale virksomhed af den af sta-

ten og på anden måde tilstræbte udligning af kommunernes økonomi.

Oluf Ingvarsen.

Aage Aagesen: Geografiske studier over jernbanerne i Danmark (Summary in English). Udgivet af Det kongelige danske geografiske selskab, kulturgeografiske skrifter. I kommission hos H. Hagerups boghandel, København 1949. 240 sider. Pris: 15.00 kr.

Formålet med den geografiske undersøgelse: at nå til en videnskabelig forståelse af sammenhængen mellem de kulturgeografiske forholds (menneskene, byggeri, bydannelser, samfærdselsmidler etc.) udbredelse samt afhængighed af og indflydelse på de naturgeografiske forhold, ses tydeligt af bogens inddeling.

Først behandles de natur- og kulturgeografiske forholds indflydelse på anlæg og drift af danske jernbaner. Dernæst gives en beskrivelse af udviklingen af Danmarks jernbanelinien. Endelig følger et afsnit om de natur- og kulturgeografiske virkninger af Danmarks jernbanelinien. Til disse undersøgelser slutter sig til sidst nogle specialundersøgelser af godstransportens størrelse og vej samt af jernbanerne som oplands- og baglandsbestemende faktorer.

Det er navnlig bogens afsnit IV om de kulturgeografiske virkninger af jernbanerne samt afsnit V om jernbanetransporternes geografi, der vil have interesse for økonomer og statistikere.

Jernbanebygningens store epoke i Danmark strækker sig fra 1847, da den første jernbanelinie fra København til Roskilde åbnedes, og indtil omkring 1880, da Danmark i hovedsagen var udbygget med det nuværende net af hovedbaner. I den følgende periode indtil århundredskiftet fuldstændiggøres dette net,

B O G A N M E L D E L S E R

Helge Seip: Kommunenes økonomi. Forlaget Tiden, Oslo 1949. 183 sider. Pris 7,50 n. kr.

Hensigten med bogen er at give et tværsnit af den økonomiske udvikling, der er foregået i de norske kommuner, siden Norge blev egen stat igen i 1814.

Der gives først en oversigt over den historiske udvikling af den kommunale virksomhed, således som den har fået form efter de økonomiske forhold i samfundet. Den nuværende kommunale virksomhed drøftes herefter på baggrund af den eksisterende kommuneordning, der er tydelig præget af samfundsforholdene for mere end 100 år siden. Endelig behandles forholdet mellem statens og kommunernes finanser.

Undersøgelsen gør ikke krav på at opfylde behovet for en videnskabelig behandling af emnet, men det synes at være lykkedes forfatteren at give en objektiv og letfattelig fremstilling af de kommunaløkonomiske problemer i Norge. I Norge udfylder bogen savnet af en mere samlet oversigt om kommunernes økonomi.

En tilsvarende undersøgelse for de danske kommuner er overhovedet ikke foretaget, og man læser med begærlighed denne bog, fordi lighedspunkterne i norsk og dansk kommunaludvikling medfører, at bogen også giver et grundlag for bedømmelsen af de danske kommunaløkonomiske problemer.

I Danmark er en løsning af spørgsmålet om en ændring af kommuneinddelingen, svarende til den tekniske og økonomiske udvikling, ikke mindre vigtig end i Norge. Endelig trænger spørgsmålet om en samordning af statens og kommunernes finanspolitik til undersøgelse.

Man kunne have ønsket, at den historiske oversigt over kommunernes økonomi havde lagt hovedvægten på at beskrive virkningerne på den kommunale virksomhed af den af sta-

ten og på anden måde tilstræbte udligning af kommunernes økonomi.

Oluf Ingvarsen.

Aage Aagesen: Geografiske studier over jernbanerne i Danmark (Summary in English). Udgivet af Det kongelige danske geografiske selskab, kulturgeografiske skrifter. I kommission hos H. Hagerups boghandel, København 1949. 240 sider. Pris: 15.00 kr.

Formålet med den geografiske undersøgelse: at nå til en videnskabelig forståelse af sammenhængen mellem de kulturgeografiske forholds (menneskene, byggeri, bydannelser, samfærdselsmidler etc.) udbredelse samt afhængighed af og indflydelse på de naturgeografiske forhold, ses tydeligt af bogens inddeling.

Først behandles de natur- og kulturgeografiske forholds indflydelse på anlæg og drift af danske jernbaner. Dernæst gives en beskrivelse af udviklingen af Danmarks jernbanelinien. Endelig følger et afsnit om de natur- og kulturgeografiske virkninger af Danmarks jernbanelinien. Til disse undersøgelser slutter sig til sidst nogle specialundersøgelser af godstransportens størrelse og vej samt af jernbanerne som oplands- og baglandsbestemende faktorer.

Det er navnlig bogens afsnit IV om de kulturgeografiske virkninger af jernbanerne samt afsnit V om jernbanetransporternes geografi, der vil have interesse for økonomer og statistikere.

Jernbanebygningens store epoke i Danmark strækker sig fra 1847, da den første jernbanelinie fra København til Roskilde åbnedes, og indtil omkring 1880, da Danmark i hovedsagen var udbygget med det nuværende net af hovedbaner. I den følgende periode indtil århundredskiftet fuldstændiggøres dette net,

navnlig med færgef forbindelser, og i perioden indtil 1920 suppleres hovednettet med sekundær- og oplandsbaner. Efter 1920 ebber jernbanebyggeriet ud, og den videre trafikudvikling på landjorden domineres helt af bilerne.

Jernbanebyggeriets epoke falder sammen med den industrielle revolution i Danmark, og det vil være vanskeligt at afgøre, i hvor høj grad man kan betragte specielt jernbanerne som årsagen til de store befolknings- og erhvervsmæssige forandringer i geografisk og anden henseende i denne periode. Jernbanerne er de »external economies«, der betinger, at den industrielle produktion bliver mindre afhængig af geografisk beliggenhed, og som er forudsætningen for at kunne udnytte de »internal economies« f. eks. stordriften, som den tekniske udvikling og specialiseringen har skabt basis for.

Aage Aagesen fremhæver, at det er en mængde forskellige faktorer, der har præget befolknings- og erhvervsforandringerne i jernbanebygningens periode, men viser jernbanernes specifikke betydning for befolkningsforskydninger og -agglomerationer.

I kartogrammer fremstilles forketallets ændringer i landets forskellige sogne i perioderne 1860—80, 1880—1901, 1901—21 og 1921—35. Til sammenligning er på hvert kartogram indtegnet jernbanenettet ved periodens slutning. Det viser sig, at der i den første og sidste periode ikke tilsyneladende er nogen forbindelse mellem jernbanesystemet og befolkningsbevægelserne. I perioden 1880—1921 iagttages imidlertid, hvorledes jernbanerne har samlet menneskene omkring de trafikalt begunstigede punkter: stationsbyerne. Jernbanerne har trukket forskellen mellem trafikalt vel og dårligt beliggende steder skarpere op end før, og de jernbanenære egne viser pletvise formindskelser og forøgelse af befolkningen.

Aage Aagesen undersøger nærmere disse befolkningsagglomerationer i stationsbyerne, og disse undersøgelser bestyrker den antagelse, at den udprægede lokale karakter af befolkningsforskydningerne på den tid sikkert er forklaringen på, at man omkring stationsbyerne ofte finder områder med aftagende eller langsomt tiltagende befolkning midt i en egn, hvor befolkningen i øvrigt udviser jævn vækst. I de mere isolerede egne, f. eks. Midt- og Vestjyl-

land iagttages en jævn og stor befolkningstilvækst. Hedeselskabets virksomhed har virket fremmende for opdyrkningen, og landbruget har kunnet fastholde befolkningstilvæksten.

Undersøgelserne af stationsbyerne og øvrige bymæssige bebyggelses opståen og udvikling har ikke direkte kunnet udføres ved hjælp af den officielle befolkningsstatistik, fordi denne statistiks afgrænsning af de bymæssige bebyggelser ikke er sammenfaldende med, hvad man ud fra geografiske synspunkter må forstå ved bymæssige bebyggelser.

Aage Aagesens undersøgelse af stationsbyernes vækst udmunder i, at »jernbanernes bydannende evne er aftaget stærkt i dette århundrede, dels fordi behovet for nye bydannelse var ved at være dækket, dels fordi biltrafikken efterhånden optrådte som modvægt«.

Anmelderen er tilbøjelig til at tro, at det snarere er de anvendte geografiske metoder, der er utilstrækkelige til at vise jernbanernes indflydelse på bydannelsen i vor tid.

Selvfølgelig bliver det vanskeligere at udskille jernbanernes indflydelse i det hele taget, når de ikke mere er så domineende blandt transportmidlerne.

Endvidere er den geografiske metodes begrænsning, når det gælder undersøgelser af de aktuelle forskydninger i sociale og økonomiske forhold, en følge af den omstændighed, at områderne for samfundsliv og økonomi i vor tid er mindre bestemt af geografiske forhold end tidligere. F. eks. vil man ved hjælp af en geografisk metode formentlig bedre være i stand til at iagttage befolkningsforskydninger, når disse er af mere lokal karakter. Stationsbyudviklingen hører hjemme i en tid, hvor vandringerne — som nævnt af forfatteren — var af udpræget lokal karakter. Udviklingen mod stigende arbejdsdeling, rekruttering af nye erhverv, teknisk og økonomisk stordrift, der følger selvstændige sociale, økonomiske og tekniske love, sprænger rammerne for stationsbyudviklingen, og i vor tid bliver storbyudviklingen med vandring over længere afstande den dominerende for befolkningsudviklingen. Hvorvidt jernbanernes »bydannende evne« er blevet mindre under denne udvikling kan næppe afgøres så enkelt, som forfatteren angiver.

I afsnit V behandler forfatteren de enkelte

baneliniers trafik i 1938/39. Desværre foreligger der ikke specifikationer af person- og godsbeholdning. Endelig undersøges de enkelte hovedgrupper af varer. Transporterne er indtegnet på kartogrammer med streger, hvis tykkelse angiver transporterens størrelse, og som giver et detaljeret billede af transportvejene. Disse oplysninger refererer sig ligeledes til året 1938/39.

Kul og koks er de vigtigste jernbanetransporterede varer her i landet, og disse transportere har fået en særlig indgående behandling, fordi man kan regne med, at disse varer, hvor transportomkostningerne betyder meget i forhold til priserne, vil blive bragt frem til forbrugsstedet ad billigste vej, og de områder, der fra en havn forsynes med kul og koks, kan ventes at svare til havnens opland. At det navnlig er jernbanetransporterne fra de store importhavne, der dominerer billedet for disse varers transportveje, kan forklare ved, at forsendelserne over kortere afstande fortrinsvis besørgeres med bil.

Det ses i det hele taget, at jernbanetransporterne er mest dominerende for de varearter, hvor transportomkostningerne betyder lidt i forhold til varepriserne.

Transporterne af f. eks. kødprodukter går i hovedretning mod Esbjerg (eksport) ad de jyske diagonalbaner: Viborg-Herning-Skjern-Esbjerg og Langaa-Silkeborg-Bramminge-Esbjerg, medens f. eks. transporterne af teglværksprodukter samt papir og pap har retning mod København, hvor der er et særligt stort marked for disse varer.

Inden for de afsnit af bogen, som denne anmeldelse særlig befatter sig med, har forfatteren efter anmelderens mening ydet et værdifuldt bidrag til dansk kulturgeografi. Der er fremdraget og bearbejdet et meget stort materiale, og de fremstillede kartogrammer har givet læseren en nem og klar oversigt over det benyttede statistiske materiale.

På den anden side synes kartogrammerne ikke at kunne give en så nøjagtig oplysning om størrelsesforhold som den tabelmæssige fremstillingsform af statistisk materiale. Det er derfor en mangel, at det store statistiske materiale ikke er blevet udgivet i et særligt tabelbilag til bogen, således at det kunne stå

til rådighed til nærmere granskning og udnyttelse.

Anmelderen er ikke kompetent til at udtale sig om undersøgelsens geografisk-videnskabelige værdi. Man vil imidlertid være tilbøjelig til at mene, at der ved behandlingen af enkelte problemer (f. eks. jernbanernes indflydelse på befolkningsudviklingen) ikke er agtet nok på de økonomiske og sociale sider af udviklingen. Trods denne indvending kan bogen meget stærkt anbefales.

Oluf Ingvarsen.

Gunnar Heckscher: Staten och Organisationerna. Kooperativa förbundets bokförlag, Stockholm 1946. 267 sider. Pris: 7.50 sv. kr.

Efter en lille indledning om de korporative træk i Sveriges samfundsliv i ældre dage og et i få og brede penselstrøg malet billede af de udviklingslinier, der menes at have haft særlig betydning for de store organisationer i nutidens Sverige, giver forfatteren en relativ kort, men oplysende redegørelse for disse, som de fremtræder i dag. Det drejer sig om fagforeningerne, tjenestemændenes og funktionærernes organisationer, arbejdsgivernes, forbrugsorganisationens, landbrugets, handelens og industriens organisationer samt grundejer- og lejerorganisationer.

Dernæst går forfatteren over til nogle sociologiske betragtninger over begrebet »folkerørelse« og over organisationsånd, herunder særlig den solidariske indstilling. Dette afsnit er dog forholdsvis kort og efterfølges af et mere udførligt juridisk afsnit om statens stilling til organisationernes forfatningsproblemer, således som disse har formet sig i Sverige. I de følgende afsnit beskrives — ligeledes for forfatterens hjemland — organisationernes udvikling under den første verdenskrig, i mellemkrigsperioden og under den anden verdenskrig samt endelig i tiden umiddelbart efter denne, idet der dog gøres et par sidespring, som den historiske fremstilling opfordrer til. Nemlig eet, hvor læseren føres over til spørgsmålet om trediemands ret, og et, hvor han stilles overfor de korporative forfatningsideer, som de har udviklet sig i sydligere lande.

Som det vil fremgå af dette referat af bo-