

| JØRGEN BURCHARDT: *Gods på vej. Vejtransportens danmarkshistorie. Forsyningskæder, teknologi, regulering*, I-III, Forlaget Kulturbøger. Danmarks Tekniske Museum, Helsingør 2017, 1.518 s., 960 kr.

Det er et i enhver henseende stort værk, Jørgen Burchardt har udgivet. Stort i omfang og stort i anslag. Hensigten er dels at beskrive den danske vejtransports udvikling, dels at give et indblik i, hvad forfatteren kalder en industriel revolution i perioden 1950-80, hvor transportbehovet steg voldsomt, og hvor udviklingen hen imod et højteknologisk samfund gav anledning til betydelige både reguleringsmæssige, uddannelsesmæssige og teknologiske forandringer.

Værket er dermed langt mere end blot historisk. Burchardt trækker på statistik, økonomi, sociologi, kulturstudier og ingeniørvidenskab. Værket er baseret på en deskriptiv empirisk-holistisk tilgang, som ser på emnet i sin helhed, og som ikke bygger på en forud fastlagt teori, men derimod søger at lade teorien udvikle sig undervejs i undersøgelsen. Dermed har værket ikke en samlet tese, som afprøves på materialet, og som munder ud i en samlet konklusion. Emnets omfang taget i betragtning kan en sådan tilgang være forståelig, men den giver også en række rent praktiske ulemper for læseren, for fremstillingen bliver dermed så bred, så dyb og så lang, at det kan være vanskeligt at følge de mange røde tråde igennem de 1.500 sider.

De tre bind er inddelt, så første bind præsenterer de lange linjer og den teknologiske infrastrukturens udvikling inden for jernbanen, skibstrafikken og lastvogntrafikken. Vi hører om hjælpefunktioner som havne, lagre, værksteder, containere og emballage, ligesom lastvognens tekniske udvikling gennemgås i detaljer. Den tekniske infrastruktur, herunder vejbygningens udvikling, skildres omhyggeligt. Bind 2 gennemgår konkrete eksempler på transporten i forsyningskæderne inden for bl.a. aviser, brændsel, øl, korn og foderstoffer, fødevarer af alle slags samt flyttegods. Bindet gennemgår også organisationen og reguleringen af transporten med speditører, fragtmænd, regelsæt, lovgivning og udviklingen inden for styringen af transporten. Bindet indeholder endvidere en mængde cases om FDB's distribution, mejerierne, slagterbranchen, chaufførernes arbejdsforhold, transporten af byggelementer og lokaliseringen af industri. Bind 3 runder værket af med en sammenfatning, 58 sider engelsk resumé, 65 sider metodiske overvejelser og 139 sider noter, litteraturliste og tabeller.

Fremstillingens vekslen mellem overordnede linjer og analytiske nedslag i udvalgte begivenheder giver variation, men detaljerigdommen er stor, og sidehistorier og tekniske detaljer gør, at man for forståelsens skyld nøje skal afpasse læsehastigheden efter forholdene. Informationsmængden er ligeledes af et betragteligt omfang, og ud over

historikere vil læsere med interesser inden for både skibsfart, jernbanehistorie, erhvervshistorie og automobilhistorie have stort udbytte af værket. Meget af teksten omhandler tekniske beskrivelser og faglige diskussioner, men den teknisk mindre kyndige læser kører aldrig fast i fagjargon. Formidlingsmæssigt er vi i gode hænder.

I teoriasnittet afviser Burchardt, at der kan peges på pludselige revolutioner i periodens udvikling. Han begrundet det ikke nøjere, men man kunne med god ret indvende, at inden for vejtransporten var opfindelsen af luftfyldte dæk til lastvogne selve grundlaget for den videre udvikling. Selv med helt moderne veje ville den vejbarne godstransport næppe have udviklet sig i samme grad i årene efter 2. Verdenskrig, hvis lastvognene stadig kørte på jernhjul eller massive ringe. Teoriasnittet redegør grundigt for de anvendte teorier, og både deres styrker og svagheder bliver indgående diskuteret. Kildematerialet og statistikken gør forfatteren meget ud af at fremlægge, da det statistiske materiale for vejtransport ikke er konsistent igennem perioden. Således fandtes der frem til 1950 ingen officielle tal for vejtransportens omfang, så forfatteren har for perioden 1908-50 søgt at rekonstruere dem ved hjælp af landets forbrug af benzin. I ikke færre end 65 punkter oplister forfatteren problemer med det statistiske materiale inden for både vej-, jernbane- og skibstransporten.

Fejl og mangler er så små, at vi skal helt ud i småtingsafdelingens fjerneste hjørne for at finde undtagelser fra Burchardts omhu for detaljen. At han på s. 67 afbilder en Mercedes-Benz fra 1920 uagtet, at Daimler og Benz først efter deres fusion i 1926 anvendte dobbeltnavnet, må være en lapsus. Burchardt henviser (præcist) til et væld af fagtidsskrifter, brancheblade og specialartikler, og litteraturlisten er derfor et sandt skatkammer for den, der søger videre oplysninger.

Man har vel af økonomiske årsager fravalgt offset til fordel for digitalprint og garnhæftning til fordel for almindelig linning, og det er mere, end hvad de kraftige bøger kan klare, også selvom de er monteret i stift bind. Allerede efter første gennembladrning løsner siderne sig, og hele bogblokken løsriver sig fra bindet. Det er synd, og det er uheldigt for et værk, som i høj grad fortjener at finde mangeårig anvendelse som opslags- og referenceværk.

*Martin Lindø Westergaard*

| PETER GARDE: *Stephan Hurwitz. Professor, kriminalist, ombudsmand*, Aarhus Universitetsforlag, Aarhus 2018, 676 s., 399,95 kr.

Stephan Hurwitz (1901-1981) var professor i straffe- og procesret ved Københavns Universitet og Danmarks første ombudsmand. I Peter