

dende i de kapitalrige Lande; det anbefales at benytte Folkeforbundets Mellekomst, hvortil dog maa bemærkes, at ikke mindst Folkeforbundslaanene til Sydøsteuropa har paaført Obligationsejerne svære Tab. Som den sidste og vigtigste Betingelse for et internationalt økonomisk Opsving anfører Forfatteren en politisk Afspænding, særlig paa Rustningsomraadet.

Forfatteren slutter med at udtale Forventningen om, at Nedgangen vil kunne standses og afløses af Opgang, inden vi naar den Afgrund, imod hvilken Verden styrer, saafremt Fornuften bukker under.

Kaj Müller.

J. H. CLAPHAM: *An Economic History of Modern Britain. I. The Early Railway Age 1820—1850. Second Edition.* (Cambridge 1930. 623 S.).
 II. *Free Trade and Steel 1850—1886.* (Cambridge 1932. 554 S.).

Første Del af ovennævnte Værk udkom oprindeligt 1926. Den anden kun lidet forandrede Udgave kom 1930. Nu da Fortsættelsen er udgivet, kan der formentlig her i Tidsskriftet være Grund til at anmelde ogsaa første Del og i det hele at omtale Claphams Forfatterskab. Professor Hechscher, der med Hensyn til økonomisk Historieskrivning er ret kræsen og kritisk (se hans Afhandling om Økonomi og Historie i Bogen „Økonomi och historia“ 1922) har i sin sidste Bog „Industrialismen“ kaldt første Del af Claphams her anmeldte Værk et grundlæggende Arbejde og anvendt det som Hovedkilde til Fremstilling af den industrielle Revolution i England. Og den nu foreliggende anden Del synes ikke at staa tilbage for Forgængeren.

Anmelderen blev først opmærksom paa Clapham gennem hans Bog „The Economic Development of France and Germany 1815—1914“, der udkom 1921. Ofte faar man bedst kastet Lys over Forholdene og Udviklingen i et Land af en Ud-lænding, naar denne, samtidig med at han altid har sit eget Lands Sammenligningsmaalestok parat, forstaa virkelig at trænge ind i det fremmede Lands Forhold. Claphams Bog om Englands to vigtigste Konkurrenter paa Europas Fastland viser disse Egenskaber hos sin Forfatter. Man giver sig ham trygt i Vold, ligesom man giver sig Brentano trygt i Vold, naar man skal forstaa det samme Tidsrum i Englands økonomiske Historie. For Resten spiller allerede i denne Bog Begrebet „Jernbanernes Tidsalder“ en betydelig Rolle for Clapham. F. Eks.

dende i de kapitalrige Lande; det anbefales at benytte Folkeforbundets Mellekomst, hvortil dog maa bemærkes, at ikke mindst Folkeforbundslaanene til Sydøsteuropa har paaført Obligationsejerne svære Tab. Som den sidste og vigtigste Betingelse for et internationalt økonomisk Opsving anfører Forfatteren en politisk Afspænding, særlig paa Rustningsomraadet.

Forfatteren slutter med at udtale Forventningen om, at Nedgangen vil kunne standses og afløses af Opgang, inden vi naar den Afgrund, imod hvilken Verden styrer, saafremt Fornuften bukker under.

Kaj Müller.

J. H. CLAPHAM: *An Economic History of Modern Britain. I. The Early Railway Age 1820—1850. Second Edition.* (Cambridge 1930. 623 S.).
 II. *Free Trade and Steel 1850—1886.* (Cambridge 1932. 554 S.).

Første Del af ovennævnte Værk udkom oprindeligt 1926. Den anden kun lidet forandrede Udgave kom 1930. Nu da Fortsættelsen er udgivet, kan der formentlig her i Tidsskriftet være Grund til at anmelde ogsaa første Del og i det hele at omtale Claphams Forfatterskab. Professor Hechscher, der med Hensyn til økonomisk Historieskrivning er ret kræsen og kritisk (se hans Afhandling om Økonomi og Historie i Bogen „Økonomi och historia“ 1922) har i sin sidste Bog „Industrialismen“ kaldt første Del af Claphams her anmeldte Værk et grundlæggende Arbejde og anvendt det som Hovedkilde til Fremstilling af den industrielle Revolution i England. Og den nu foreliggende anden Del synes ikke at staa tilbage for Forgængeren.

Anmelderen blev først opmærksom paa Clapham gennem hans Bog „The Economic Development of France and Germany 1815—1914“, der udkom 1921. Ofte faar man bedst kastet Lys over Forholdene og Udviklingen i et Land af en Ud-lænding, naar denne, samtidig med at han altid har sit eget Lands Sammenligningsmaalestok parat, forstaa virkelig at trænge ind i det fremmede Lands Forhold. Claphams Bog om Englands to vigtigste Konkurrenter paa Europas Fastland viser disse Egenskaber hos sin Forfatter. Man giver sig ham trygt i Vold, ligesom man giver sig Brentano trygt i Vold, naar man skal forstaa det samme Tidsrum i Englands økonomiske Historie. For Resten spiller allerede i denne Bog Begrebet „Jernbanernes Tidsalder“ en betydelig Rolle for Clapham. F. Eks.

inddeler han for nogle Erhvervs Vedkommende hele Aarhundredet i Tiden før og under Jernbanernes Tidsalder.

Men skønt denne Claphams første Bog er ikke blot nyttig, men ogsaa mange Steder fornøjelig, vilde den dog næppe kunne kaldes grundlæggende. Naar dette Udtryk derimod kan anvendes om hans Fremstilling af Englands økonomiske Historie, er det i en dobbelt Mening. Dels vil den, hvis Hovedinteresse er den dybere Indtrængen i engelske Forhold, her kunne hente meget nyt Stof og faa meget kendt Stof sat i ny Belysning. Og dels vil den, der sysler med økonomisk Historie i det hele, kunne lære adskilligt med Hensyn til Fremgangsmaade og Tilrettelægning af Stoffet. Jeg tænker, at Heckscher ikke mindst tænker paa dette sidste.

Det er lykkedes Clapham i høj Grad at følge de Grundsætninger, som han har opstillet i sin Artikel om økonomisk Historie som Disciplin (i „Encyclopaedia of the Social Sciences“ Bind V). Han siger der bl. a.: „Enhver økonomisk Historiker burde imidlertid have erhvervet sig, hvad man kunde kalde den statistiske Sans, den Vane at fremsætte de Spørgsmaal med Hensyn til en hvilken som helst Institution, Politik, Gruppe eller Bevægelse: hvor stor? hvor langvarig? hvor ofte? hvor repræsentativ?“ Det velgørende ved Claphams Fremstilling er blandt andet, at man hele Tiden føler, at han ikke har nøjedes med flittigt at indsamle det foreliggende Stof, men han har stadig spurgt sig frem, til han kunde fremstille Forholdene, netop som de var. Ikke mindst har han spurgt: hvor repræsentativt er dette Forhold? Siden Marx' Dage er man vant til at lade Tekstilindustrien, navnlig Bomuldsindustrien repræsentere den engelske Industri i Begyndelsen af det nittende Aarhundrede og ud fra den give et Billede af den sociale Elendighed. Men Clapham spørger: hvor repræsentativ? I den nævnte Artikel anfører han, at mange Fremstillinger glemmer, at det i 1830 dog kun var 1 af hver 80 Indbyggere i Storbritannien og Irland, der arbejdede i en Bomuldsfabrik. I sin egen Fremstilling af Englands økonomiske Historie taber Clapham ikke dette af Syne; samtidig med at han i første Del lader Tekstilindustriens Forhold komme fuldt til deres Ret, glemmer han ikke de andre Industrier, og f. Eks. S. 548—559 giver han en Fremstilling af Lønforholdene 1830—1850, der paa Grundlag af Bowleys og andres Undersøgelser viser de meget store Forskelle i Arbejdernes Stilling.

Et andet Punkt, hvor det er Clapham om at gøre at faa det rette Forhold frem, er ved Sammenligningen mellem England

og andre Lande. Han citerer i første Del ret flittigt en Tysker Heinrich Meidinger, der udgav en Bog om Rejser i Storbritannien og Irland i 1828, og en Franskmand Baron Dupin. Og skønt de ikke finder alt i England i Orden, er der dog meget, de beundrer. Dette giver ogsaa Clapham selv Anledning til at drage Sammenligninger, der trods al Elendighed i England peger paa endnu værre Forhold i visse Dele af Tyskland og Frankrig. I anden Del er denne Belysning udefra vel mindre fremtrædende, men til Gengæld giver Englands større og større Indfletning i Verdensøkonomien Forfatteren selv Anledning til at trække Paralleller.

Bogen om England i 1820—1850 falder iøvrigt i to Hovedafsnit, hvoraf det første og største behandler Storbritannien (Britain) paa Tærskelen til Jernbanernes Tidsalder, medens det andet bærer samme Titel som hele Bogen: Begyndelsen af Jernbanernes Tidsalder, og behandler Udviklingen 1830—50. Naar det første Hovedafsnit bliver det største, hænger det sammen med, at det langt fra udelukkende, som man kunde formode, behandler Tyverne, men i Overensstemmelse med Forfatterens Advarsel mod en alt for stiv Periodeinddeling (i den omtalte Artikel i *Encyclopaedia*) over alt griber saa langt tilbage, som det er nødvendigt for at stille den Tilstand, der var kommet til at herske i England efter Napoleonskrigene, i Belysning. I Overensstemmelse med et andet Udsagn i den nævnte Artikel, „at den økonomiske Historie, som den hidtil er blevet skrevet, meget oftere har lidt under Forsømmelse ikke blot af geografisk Beskrivelse, men ogsaa af væsentlige geografiske Betragtninger, end den er faret vild ved at optage for meget Geografi“, anvender han ogsaa de første 50 Sider til en Beskrivelse af Landets Udseende, og baade her og i det følgende kan man kun, naar man har et ret udførligt Kort over de britiske Øer, helt følge med. I øvrigt findes der i første Afsnit Kapitler om Befolkningen, Samfærdselsmidlerne, Landbrugets Organisation, Industriens Organisation, Handlens Organisation, om Penge, Bankvæsen og Assurance m. v. og om Statens økonomiske Aktivitet. I andet Afsnit handler Kapitlerne om Jernbanerne, om Jern, Kul, Damp og Maskinindustri, om Landbruget, om Handel og Handelspolitik, om Banker, Priser og Pengemarkedet, og endelig om Liv og Arbejde i det industrielle Storbritannien. Det sidste bringer paa en vis Maade, hvad man kan kalde social Historie, men i Modsætning f. Eks. til Brentanos Fremstilling af Englands økonomiske Udvikling dvæles der kun lidt ved Institutioner og

Personer og mere iøjnespringende Begivenheder. Chartismen nævnes saaledes kun ganske kort. Det er helt igennem en kvantitativ Analyse, Clapham har villet foretage, men dette er ogsaa her lykkedes ham bedre end nogen anden.

Nylig kom saa anden Del. Den bringer Fremstillingen frem til Midten af Firserne, til en Tid, der i England er politisk bevæget (Home Rule) og økonomisk stillestaaende (først efter den kommer bl. a. Lønnen atter i Opgang efter Halvfjerdsernes Depression), men Forfatteren gør for Resten ikke nærmere Rede for, hvorfor han vælger dette Skæringspunkt. Hovedsagen er, at vi takket være Forfatterens myreflittige Indsamling af Data og hans anskuelige Fremstilling vinder mange nye Indblik i, hvad der udviklede sig i England i denne Tid. Noget af Bogens rige Indhold skal antydes.

Den særlige Titel paa dette Bind kunde vel ikke være valgt knappere og mere talende, end sket er: Frihandel og Staal. Ja, dette er Frihandelens Periode. Vi faar i Bogen et levende Indtryk af, hvordan England paa den Tid, hvor Overgangen til Frihandel sker, tumler sig som Fisken i Vandet i Følelsen af sin Overlegenhed, og hvordan Varerne i stærkt stigende Omfang strømmer til og fra det Land, der har slaet sine Porte op paa vidt Gab. Blot en saadan Talrække for den ind- og ud-gaaende Tonnage mellem England og fremmede Lande (altsaa med Udelukkelse af Kystfart og Fart mellem England og Irland) som følgende er talende (S. 211): 1847 14,3 Mill., 1860 24,7 Mill., 1870 36,6 Mill., 1880 58,7 Mill., 1890 74,3 Mill. Men Bogen giver paa mange andre Maader et Indtryk af, hvordan England under Frihandelens Flag, baade som givende og tagende, kommer i større Afhængighed af Udlandet.

Og det er Staalets Tidsalder. Englands Overmagt som jernproducerende og jernforarbejdende var blevet naaet i den første Halvdel af det nittende Arhundrede. Nu blev Jernet i voksende Omfang til Staal ved Hjælp af de Opfindelser til Frembringelse af Staal i store Masser, som for største Delen blev gjort i England: Bessemers Konverter i Halvtredserne, Siemens-Martin-Ovnen i Tredserne, Thomas' basiske Metode ved Slutningen af Halvfjerdserne. Jernskinnerne bliver til Staalskinner, den begyndende Jernskibsbygning bliver snart til Staalskibsbygning. Udviklingen paa dette Omraade er skildret særdeles levende i Kapitel III. Men ligesom man i det første Bind af Værket fik et stærkt Korrektiv til den almindelige Opfattelse med Hensyn til Tekstilindustriens dominerende økonomiske og sociale Betydning i Begyndelsen af Aarhundredet, saaledes her med Hen-

syn til de nye Staaltilvirkningsmetoders Indtrængen. Den gamle haandværksmæssige Pudling holdt sig i meget stort Omfang til ind i Firserne. I de første Aar af dette Tiaar frembragtes aarlig $2\frac{3}{4}$ Mill. Tons Staal ved denne Metode, og der var i 1884 i Storbritannien 4600 Puddelovne. Samtidig synes Produktionen ved de nyere Metoder ikke synderlig at have oversteget 2 Mill. Tons. (S. 52 og S. 58). Men man skimter ogsaa her som flere Steder i Værket, hvordan denne engelske Vedhængen ved det engang indarbejdede virker med til, at det industrielle Hege-
moni er ved at gaa over til de mindre traditionsbundne Konkurrenter, U. S. A. og Tyskland.

Paa Værkets øvrige fyldige Indhold kan jeg ikke her gaa ind. Man ser nye Industrier opstaa (Gummiindustrien, Cementindustrien), man følger Udviklingen i Handelen, i Landbruget og i Transportmidlerne saa vel som i Industrien. I det første Kapitel stilles Storbritannien paa sin Plads mellem Nationerne ved Midten af Aarhundredet. I Slutningskapitlet faar vi en lignende Udsigt over Landets Udseende og Bebyggelse i Firserne, som vi i første Bind fik for Tyverne. Det sociale Stof findes paa forskellige Steder. Fagforeningerne behandles i et Kapitel om Industriens Organisation, som ogsaa indeholder meget Stof til Belysning af Fabrikernes Størrelse, deres Besiddelsesmaade o. s. v. Løn og Arbejdstid og meget andet behandles i det næstsidste Kapitel om Liv og Arbejde i det industrielle Storbritannien. Fabriklovgivningen hører til i et Kapitel om Statens økonomiske Aktivitet, der bl. a. ogsaa behandler Finansernes Udvikling, Sundhedsvæsenet og Fattigvæsenet. Der mangler næppe noget væsentligt Træk i dette levende Billede, paa hvilket vi ser England skride frem gennem det mest straalende Afsnit af sin økonomiske Bane. Bogen er ledsaget af nogle Diagrammer over Udviklingen af Priser, Lønninger o. s. v., nogle Trafikkort og bagi et stort Kort, tegnet paa Grundlag af Folketællingen 1851 og fremvisende den daværende Lokalisering af Erhvervene.

For alle, selv dem, der igennem Aarene atter og atter har beskæftiget sig med Englands økonomiske Historie, er der nyt at hente i Claphams Bog. De to Bind, der nu foreligger, er for omfattende til at være Lærebog, i al Fald her hos os, men de fortjener udstrakt Anvendelse som Læsebog for Socialøkonomer.

Even Marstrand.