

Fogels fantastier – en kommentar til Kærgård og Henriksen

Professor Hans Preben Perregaard

Professor Niels Kærgård og lektor Ingrid Henriksen har i »Økonomi og Politik« nr. 1 fra i år skrevet en artikel om cliometrien og nobelprisen i Økonomi. Artiklen indeholder en henvisning til et indlæg, jeg havde i Morgenavisen Jyllands-posten den 27. oktober 1993, hvori jeg udtrykker min harme over, at Robert W. Fogel og Douglas C. North fik nobelprisen i Økonomi. Sammen med en række andre kritikere anklages jeg for:

1. ikke at have nogen dybere forståelse for cliometrien,
2. ikke at have forståelse for, hvorfor valget af North og Fogel var naturligt, samt
3. ikke at vide, hvordan Nobelpriskomiteen traditionelt uddeler priser.

Dette skal ikke stå uimodsagt, men inden jeg tilbage viser disse påstande, må jeg understrege, at Kærgård og Henriksen ikke læser deres avis ordentligt. Centralt i mit indlæg i Jyllandsposten var min påstand om, at den engelske økonom Phyllis Deane burde have haft prisen. Det forbigår Kærgård og Henriksen totalt.

Lad mig starte med den tredje påstand. Den kan hurtigt tilbagevises. I min bog »Vidensteori for økonomer – en introduktion«, Forlaget Systime 1992, side 93 – 95 giver jeg

en redegørelse for Nobelpriskomiteens arbejde, der er mere omfattende end den Kærgård og Henriksen giver. Den første påstand er også hurtigt af klaret. Jeg har bestemt ikke samme viden om cliometrien som Kærgård, der jo har skrevet disputats inden for denne genre. Men hvornår er det blevet stakken af læste og skrevne bøger og ikke argumenternes kvalitet, der rationelt afgør en tvist?

Tilbage er der så den egentlige påstand: at valget af North og Fogel var naturligt. I sin bog »Railroads and American Economic Growth« fra 1964 forsøger Fogel at påvise, at jernbanernes betydning for væksten i amerikansk økonomi i forrige århundrede har været overvurderet. Fogel opstiller en kontrafaktisk hypotese, idet han antager, at man i 1890 i stedet for jernbaner havde foretaget en udbygning af det amerikanske kanal- og vejnet. Ud fra en lang række antagelser og beregninger kommer Fogel frem til, at besparelsen for godstransport med bane højst udgjorde et par procent af BNP. Min kritik af Fogel går på to planer. For det første anvendelsen af kontrafaktiske hypoteser. En meningsfuld beregning må forudsætte, at den kontrafaktiske verden har en vis sandsynlighed og realisme. Det kan den, hvis den kun partielt adskiller sig fra den rigtige verden.

F.eks. kunne man forstille sig, at en dansk cliometriker ønsker at undersøge betydning af det danske vækstforløb i dette århundrede, hvis A.P. Møller ikke var blevet født. Den overfor omtalte forudsætning er ikke opfyldt hos Fogel. Jernbanerne var i 1890 en meget gennemgribende del af amerikansk økonomi. Fogel forudsætter raskt væk, at de ikke eksisterede i USA på dette tidspunkt. Men hvad så med jernbanerne i England, Tyskland, Rusland og resten af verden? De må da – hvad Fogel ikke gør – rimeligvis også abstraheres væk. Uden jernbaner overhovedet var kornprisfaldet og dermed krisen fra 1875 til 1895 måske udeblevet. I Danmark var der så ikke sket en overgang fra vegetabilsk til animalsk produktion. Sådan kan man fortsætte i det uendelige og det vil ses, hvordan Fogels kontrafaktiske verden udvikler sig til en ren fantasiverden.

Hermed kommer jeg til det andet kritikpunkt. Antag at vi trods indvendingen overfor alligevel ønsker at foretage en beregning på besparelsen ved bane fremfor vandtransport. Beregningen vil da forløbe således:

1. Omkostningerne ved at benytte jernbane i USA i 1890 var ca. det halve af alternativet (vandtransport) ligesom jernbanerne stod for halvdelen af godstransporten.
2. Godstransporten udgjorde dengang ca. 10% af BNP.
3. Besparelsen ved brug af bane kan opgøres til $0,5 \times 0,5 \times 0,10 = 2,5\%$ af BNP. (McCloskey side 116)

Dette regnestykke ville, som Donald McCloskey siger, have fyldt en halv side i American Economic Review. Ingen ville have bemærket det og Fogel ville ikke være blevet berømt.

Jeg mener, at Fogel er en fantast. Kun ud fra den betragtning, at mange økonomer er fasci-

nerede af sådanne typer, var det naturligt, at han fik Nobelprisen. Prøv engang at sammenligne hjernespidet i »Railroads and American Economic Growth« med Deane og Cole's bundsolide »British Economic Growth 1688 – 1959« og vurder selv, hvilken bog, der er bedst.

Mit forslag går på, at man skulle have dropet Fogel og ladet Deane få prisen sammen med North. Det ville dertil have set godt ud, hvis en kvinde havde fået en nobelpris i Økonomi. Joan Robinson blev jo, som Kærgård og Henriksen rigtigt nævner, snydt for sin.

Litteratur

- Clausen, H.P.: »Hvad er historie«, Berlingske Leksikon Bibliotek, København 1974.
- Deane, Phyllis & Cole, W.A.: »British Economic Growth 1688 – 1959«, Cambridge Universitet Press 1962.
- Elster, Jon: »Nytt perspektiv på økonomisk historie«, Pax Forlag, Oslo 1971.
- Fogel, Robert W.: »Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History«, Baltimore 1964.
- Lee, C.H.: »The Quantitative Approach to Economic History«, Martin Robertson & Co., London 1977.
- McCloskey, Donald: »The Rhetoric of Economics«, The University of Wisconsin Press, 1986.
- Mogensen, Gunnar Viby: »Historie og økonomi«, Akademisk Forlag 1987.
- North, D.C.: »Structure and Change in Economic History«, Norton & Company, London 1981.
- Perregaard, Henrik Preden: »Videnskabsteori for økonomer – en introduktion«, Forlaget Systime 1992.