

汉译世界学术名著丛书

现代英国经济史

上卷

第二分册

〔英〕克拉潘 著



014059764

F156.19

04

V1-2

汉译世界学术名著丛书

现代英国经济史

上卷

早期铁路时代

1820—1850年

第二分册

〔英〕克拉潘 著

姚曾虞 译



商务印书馆



北航

C1746939

F156.19

04

V1-2



北航

C1746939

图书在版编目(CIP)数据

现代英国经济史.上卷/(英)克拉潘著;姚曾虞译.—
北京:商务印书馆,1964.9(2014.7重印)

(汉译世界学术名著丛书)

ISBN 978-7-100-02401-3

I.①现… II.①克…②姚… III.①经济史—英
国—现代 IV.①F156.195

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 217945 号

所有权利保留。

未经许可,不得以任何方式使用。

汉译世界学术名著丛书

现代英国经济史

上卷

早期铁路时代

1820—1850 年

(全两册)

[英]克拉潘 著

姚曾虞 译

商务印书馆出版

(北京王府井大街 36 号 邮政编码 100710)

商务印书馆发行

北京市艺辉印刷有限公司印刷

ISBN 978-7-100-02401-3

1964年9月第1版

开本 850×1168 1/32

2014年7月北京第5次印刷

印张 27¹/₄

插页3

定价: 70.00元

目 录

第二编 早期铁路时代

第九章 铁路和铁路政策..... 517

机车的胜利

早期铁路财政

1836—1837 年的突飞猛进

第二次筑路潮

赫德逊和大合并

电报

铁路和运河:客运和货运

铁路、驿路和驿路运输

铁路雇佣:铁路工人和工作干部:承包商、分包商和工资支付办法

国家和铁路:调查、辩论和立法:格拉德斯通、皮尔和达尔浩希

第十章 铁、煤、蒸汽和工程学..... 576

铁的产量:苏格兰铁工业:铁路的影响

铁工业中的企业单位

煤的产量

采矿工程的进步:深井

起重和通风设备

轮船和铁路

蒸汽动力:纺织业方面

其它工业方面

农业方面

机械工程和机器制造

工程企业的规模

第十一章 农业..... 609

农业组织上缓慢的变革:农场的规模

农业工人的数目和寄宿的人数

圈地

物价和农业方面的进步

施肥和排水

农业机械

落后状况和铁路

农村的社会条件:新济贫法

高工资地区和低工资地区

关闭教区和开放教区

农业工帮

农村房屋

份地和马铃薯地

铁路激起的波澜

第十二章 海外贸易和商业政策..... 644

自由贸易论辩和贸易扩张

英国制造品和欧洲贸易政策

英国制造品和远方各大陆

铁、铁制品和煤的出口

机器的出口

东印度和中国贸易：东印度公司

人的出口

资本的出口

贸易政策：自由贸易纲领

辉格党和皮尔

航海法

自由贸易和船舶

第十三章 银行、物价和货币市场 685

金本位和物价

英格兰银行的黄金政策

股份银行及其发行

三十年代的财政压力：美国的影响

银行和货币的改革计划

银行特许条例

苏格兰和威尔士的银行立法

铁路狂和马铃薯荒

黄金的移动和 1847 年的危机

危机以后

第十四章 英国工业区的生活和劳工…………… 723

英国的都市化

城镇的卫生状况

卫生调查

1848 年的公共卫生条例

城市的过分拥挤情形

城市和工业人口的劳动收入:建筑业

 印染和其它技术行业

 工程学和棉纺织

 手织机织工

 针织机织工

 煤矿工

生活费和工业工资的一般倾向…………… 730

实物工资制及其对实际工资的影响

儿童劳动收入和童工

已婚未婚等妇女的劳动

学徒制

劳动立法:工厂运动:矿场中的妇女:扫烟囱的儿童

反济贫运动和宪章运动

苏格兰济贫法和 1845 年条例	
友谊会方面的进步	
职工会方面的进步	
合作社的创始	
附录 希伯林教授的生活费指数·····	809
译名对照表·····	813
图表	
依据国会条例进行的英格兰敞地圈围图·····	34
1785—1850 年农业工资和生活费一般趋势图 ·····	180
1830 年英格兰煤田及其供应区域图 ·····	325
1800—1855 年铁产量增长图 ·····	577
1770—1856 年煤产量增长图 ·····	585
克尔德制 1850 年英格兰地图·····	634
1815—1850 年未制铁材料出口增长图 ·····	653
1790—1850 年工业工资一般趋势图 ·····	758

第二编 早期铁路时代

为全身精力之冲的炽热的脉搏，沿着贯穿于我国周身的铁的血管跳动着，流淌着，一小时比一小时更热，一小时比一小时更快。全部精力都通过这些脉络而集中到一个个中央城市；狭窄的铁桥跨过像绿色海洋一样的乡间而把我们抛回城门口愈益密集的人群之中。

约翰·罗斯金，《建筑学的七盏明灯》

(Ruskin, J., *The Seven Lamps of Architecture*), 1847 年

总督。英国人的船舶像飞虫一样地蜂拥云集；他们的印花布覆盖了全世界……整个印度只不过是商人总账上的一个户头而已，那些商人的货栈里堆满了古代帝王的宝座！——呜呜而来！呜呜而去！完全靠了舵轮！——嘶嘶而来！嘶嘶而去！完全靠了蒸汽。

金累克，《爱欧琴》(*Eothen*), 1845 年

外邦報務應早 錄二第

我于前報中，曾述及此項前事，其詳見全武
一小時小一，曾兩度，曾各錄其詳，其詳見全武
一小時小一，曾兩度，曾各錄其詳，其詳見全武
一小時小一，曾兩度，曾各錄其詳，其詳見全武
一小時小一，曾兩度，曾各錄其詳，其詳見全武
一小時小一，曾兩度，曾各錄其詳，其詳見全武
一小時小一，曾兩度，曾各錄其詳，其詳見全武
一小時小一，曾兩度，曾各錄其詳，其詳見全武

（譯自：《新華日報》，1947年）

（譯自：《新華日報》，1947年）

（譯自：《新華日報》，1947年）

，曾于前報中，曾述及此項前事，其詳見全武
一小時小一，曾兩度，曾各錄其詳，其詳見全武
一小時小一，曾兩度，曾各錄其詳，其詳見全武
一小時小一，曾兩度，曾各錄其詳，其詳見全武
一小時小一，曾兩度，曾各錄其詳，其詳見全武
一小時小一，曾兩度，曾各錄其詳，其詳見全武
一小時小一，曾兩度，曾各錄其詳，其詳見全武
一小時小一，曾兩度，曾各錄其詳，其詳見全武

（譯自：《新華日報》，1947年）

第九章 铁路和铁路政策

381

机车的胜利是得来不易的；就它的早期形式而言，也完全不应该取得胜利。在 1828 年年底曼彻斯特—利物浦铁路已经施工很久之后，牵引问题还没有解决。发起人邀请了两位外界专家进行查报，一位是伦敦人，另一位是中原的工程师。报告并没有提出肯定的建议。这两位顾问人员认为，如果要立刻对这条铁路尽量加以利用，最经济的办法是采用定置机器和缆绳。“但是董事们如权衡环境，要和需求成比例地逐步发展运输力，那么我们就建议在全线上一般地使用机车，”^①而在两个斜坡上用定置机器。斯蒂芬逊极力主张采取后一项代替办法；因为这两位外界人士已经承认机车比定置机器有更大的改进余地。因而有 1829 年 10 月雨山的机车比赛和斯蒂芬逊的凯旋。翌年在《加洛韦蒸汽机论》那部当代标准教科书上出现了一篇论机车前途的悲观记述，这显然是以雨山比赛以前的资料为依据的。斯托克顿和达林敦铁路的董事们在他们的 1827 年报告书中，指出如何“对这个问题加以缜密研究的结果……发现用机车牵引比用马力牵引可节省经费百分之三十。”何

① 参阅斯迈尔斯：《工程师传》，第 3 卷，注 258。资料是取自《出纳员亨利·布思先生的利物浦·曼彻斯特铁路……报告书》(An Account of the Liverpool and Manchester Railway... by Hy. Booth ESQ. Treasurer)(1830 年)。

止百分之三十而已,加洛韦这样写道,^①在一条为运煤而建筑的铁路上,燃料的成本将是微不足道的!

“这些机车久已在基林华斯见诸使用了,”他继续写道;但是“尽管发明家斯蒂芬逊先生尽了最大的努力……而在纽卡斯耳和卡来尔之间拟建的铁路上仍决定不使用任何机车一事,却是人们对它们的功用抱怀疑态度的一个再好不过的证明。”

382 他是想到了1829年5月22日奉英皇批准的那项有关该路的法案。第六款无疑是禁止机车的使用,“在那华斯堡、科尔比堡或〔列举出来的六七位绅士的〕大府第的视野以内,”这条铁路甚至连安置机器都不准使用。无疑这是一个迫不得已的让步。发起人未见得愿有使用机车的自由,但是却没有任何证据证明他们当时就有意加以使用。^② 他们的铁路在竣工之后不会有多少大斜坡的,因为甚至老乔治,照早期铁路界对他的称呼,也很多年来都没有为他的机车设计过一个大斜坡。他在1836年对设菲尔德的人们说,他们只能让机车通过罗瑟勒姆驶入他们的城镇,既不越过也不穿过他们的山坡。^③

① 《加洛韦蒸汽机论》(*Galloway on the Steam Engine*),1830年第4版,第334页。〔对早期机车评论受到了沃伦的《一百年来机车的建造》(*Warren, J. G. H., A Century of Locomotive Building*)(1923年版)一书的攻击。〕

② 汤林森:《东北铁路》,第198页。

③ 斯特里敦:《米德兰铁路史》(*Stretton, C. S., The History of the Midland Railway*)(1901年版),第88页。

当 1834 年卡来尔线已经有一段将近完工并须订购铁轨的时候,董事们还在商量马匹的问题。如果用马的话,那么普鲁德豪·赫斯和海克斯安姆之间的那段一英里路程的单轨铁路,就需要四条岔路;如果用机车的话,只要一条岔路就够用了,仅仅这一英里就可以节省大约七百镑。^① 尼古拉斯·伍德是他们的委员会委员之一,他所著的《铁路实践论》这时已问世有十年之久,并且铁路发展的每一步迈进都是以他为内行的代言人。最后他们决定要求国会删除原条例中取缔机车的条款;并且对于结果感到那样的有信心,竟立刻从罗伯特·斯蒂芬逊公司、霍索恩公司——这两家都是纽卡斯耳的公司——和利物浦的爱德华·伯里公司各订购了一部机车。要求经国会照准,于是在 1835 年 3 月 9 日,斯蒂芬逊公司的“迅捷号”机车把“远征号”、“社交号”和“希望号”等客车、霍桑公司的“彗星号”机车把“疾行号”、“实业号”和“运输号”等客车分别从布赖顿拖曳到海克斯安姆。^② 自此而后,也就再不大听说新公共铁路上有马力牵引了。熟铁护轮轨也同样地奠定了基础。^③ 这时熟铁护轮轨不独在最初获得专利权的贝德林顿进行生产,而且383在南威尔士也取得了很大的成就。“迅捷号”从道莱斯和埃布—佛尔所制造的重四十二磅一码的铁轨上驶入海克斯安姆,在道莱斯和埃布—佛尔的生产成本已经低廉到足可经得起这段长程运输的程度了。三年之后,在 1838 年 6 月,机车正从护轮铁轨上驶往卡

① 汤林森,前引书,第 262 页。

② 汤林森,前引书,第 263 页。

③ 本卷,第 91 页。

来尔,差不多从东部一直驶至西海。^①

到这时,新型铁路已经克服了一切内行方面的反对:工程师们已经改变或正在改变他们的主张,他们的队伍正迅速地充实起来为新铁路服务,但是在财政方面,专家们却仍不无怀疑,可是总的说来,多少令人诧异的是,为了追求在大多数场合下既遥遥无期又不优厚的利润而投出的资本竟是那样现成。荒唐的募股计划是那样之多;具体计划的执行又有那样多无可避免的不确定因素;对于工程问题既有那样多茫无所知的公众;而在利害关系方面以至于非利害关系方面又有那样多有系统的反对,那么自 1835 年以来,一个公司接着一个公司的募股计划的顺利成功,初看起来就不免令人惊奇了。直到 1835 年为止,已完工的铁路并没有为机车的实际运用积累了多少经验。在斯托克顿—达林敦铁路和利物浦—曼彻斯特铁路之外,1830 年又增建了坎特伯里—惠次特布尔那条短短的“牡蛎”线,但主要是靠定置机器运转的;^②在 1832 年(根据 1830 年条例)又增加了累斯特—斯文宁敦煤炭线,即后来米德兰铁路系最老的一段。^③接着在 1834 年 9 月有了利兹—塞耳比线——一条没有明显目标的二十英里长的路线。伦敦—伯明翰铁路这条大联络线——从利物浦—曼彻斯特铁路上的牛顿—里—威洛斯到伯明翰——和伦敦—格林威治铁路已经在 1833 年取得了它们的条例;伦敦—南安普敦铁路已经在 1834 年奉到核准;大西铁路在 1834—1835 年正在打通国会这一关,另外还有很多发起计

① 汤林森,前引书,第 314—318 页。

② 《英格兰的铁路》(*The Railways of England*)(1839 年版),第 97 页。

③ 斯特里敦,前引书,第 1 章。

划也已公布于世。^① 投资与否的决定必然是主要奠定在希望上,但是有很多政论家却专以打击这种希望为务。《铁路欺骗性的败露:证明曼彻斯特—利物浦铁路从没有付过百分之一的净利;伯明翰、布里斯托尔、南安普敦、温索尔和其他铁路不但现在是,而且一定永远是纯粹欺人的骗局的事实和论证》是一部内容充实,且颇不可轻视的小册子,它在 1834 年一年之中就发行了两版。^② 384

利物浦—曼彻斯特铁路的早期财政的确是令人不解的。条例限制公司股息不得超过百分之十。在“业务逐渐发达”之后,它立刻达到了这个数字,^③并且在 1837 年的上半年,就已经付出了四十多万镑的股息。但是它时时都在取得发行新股票和更大量举债的权力:在 1837 年它试图从国库贷款委员会取得一笔四十万镑的贷款,^④并愿作为它的财政收入第一笔负担来考虑。在每一阶段上概算的各个项目都有很大的超额,董事们对于“他们所有的超额开支报告书都啧有烦言”。^⑤ 在另一方面,如果像某些评论家所断定的那样,以这种隐蔽方式分配给股东的一部分新股票就是超过

① 《对主要铁路的几项一般的评论……附笔者对作为投资的铁路的意见》(*A few general observations on the principal railways... with the author's opinion upon them as investments*) (伦敦和利物浦,1838 年版)中对于这段时期作了一个很好的总结。另参阅杰克曼:《现代英国的运输》,第 2 卷,第 563 页。

② 搅炼法发明家的儿子考尔德所著。在斯迈尔斯,前引书,第 3 卷,第 303 页;杰克曼,前引书,第 2 卷,第 531 页注;和塞康:《大西铁路史》(*Sekon, G. A., A History of the Great Western Railway*) (1895 年版),第 5 页中所以很轻蔑地提到这个小册子,是由于自信对事情有所了解。

③ 《几项一般的评论……》,第 49 页。

④ 根据乔治三世,第 57 年,第 34 章,“为经营公共工程和渔业”等等而设立的。

⑤ 惠勒:《曼彻斯特的政治、社会和商业史》(1836 年版),第 302 页。

百分之十以上的利润,那么公司的情形自比外界所得而知的要好得多。^①诚然,它在支付贷款利息方面从未有过任何困难。一位谨严而又深悉内情的辩护者在1838年写自利物浦的一封信中虽承认它浪费无度,但是却以“伟大的试验”为词来替这条铁路进行辩护。至于营业费,则因为它的路程既短而它的终点车站同路长相比又是那样不必要的昂贵;因为它不得不为全世界进行机车和其他的试验;因为既经发现十二吨机车的必要就不能不将原为六吨机车设计的一条线路重新铺设;并且因为它有比其他任何铁路都更“讨厌的”斜坡,所以用它“作为其他铁路的标准是不适当的”。董事们承认“这条铁路自1830至1836年的营业费一直约为全部
385 收入的五分之三”,这的确是“一种骇人听闻的情况”;但是这位辩护人看到新机车、车皮和存料都包括在营业费之内,又不禁引以为慰了。^②

在这期间,斯托克顿—达林顿铁路,尽管偶尔有财政上的困难——爱德华·皮斯一度,在1826年,不得不寻求现款来给付工资^③——已经宣布发放股息了,股息在1831年上升到百分之六,并且在上升到百分之八以后,在1834—1835年又回跌到百分之六。^④累斯特—斯文宁敦铁路也“和一般的预料相反,证明是一个很妥当的投资”。^⑤在账面上所看到的1837—1839年这三年的平

① 杰克曼,前引书,第2卷,第530—531页。

② 《几项一般的评论……》,第49页及以下。

③ 汤林森,前引书,第138页。

④ 同上书,第357页。

⑤ 《几项一般的评论……》,第20页。

均利润已经在百分之六以上,而且股票的市价当时已经超过票面价格;^①但是直到 1835—1836 年,外界公众还是不能不以这种“一般的预料”为依据。利兹—塞耳比铁路从来没有很兴隆过。它在最初的半年中(1834—1835)榨取了百分之二又二分之一,在 1836 年仅百分之一又二分之一,1837 年相同,1838 年却一无所获。^②在 1841 年上半年,后来成为东北铁路地区中的那十七家公司的平均股息约仅百分之三又二分之一,虽则这个平均数还是靠了斯托克顿—达林顿铁路的百分之十五和约克—北米德兰铁路的百分之九扯平的。^③直到 1850 年为止,所有现存铁路的总收入——并非股息——从来没有达到过所用资本的百分之八。^④在 1834—1835 年,人人都会认为除运煤线之外,股息的前景殊难乐观,而且运煤线也并无把握。认为公路上的马车道更为可取的人还没有被驳倒。^⑤而且当时还有一种蒸汽汽车(steam-carriage),提倡蒸汽汽车的人直到 1840 年依然非常活跃。乔治·希利比尔从 1829 年将公共马车输入伦敦并于其晚年将维多利亚式灵柩车加以改进,后来又有戈耳兹沃锡·葛尼、查理·丹斯爵士和马西伦尼上校这几位公共蒸汽车的先驱者。托马斯·特耳福德和布莱恩·唐金在 1833

386

① 斯特里敦,前引书,第 30 页。

② 《……铁路交通审查委员会》(S. C. on... Communications by Railway), 1839 年(第 10 卷),询问案第 3874 号:主席戈特的作证。

③ 汤林森,前引书,第 359 页。

④ 拉德纳:《铁路经济》(Lardner, D., *Railway Economy*) (1850 年版),第 281 页。拉德纳所以举出这个概略的数字,因为“只有收入可以准确知道,开支和利润都是但凭揣测的”(第 279 页)。

⑤ 例如费尔贝恩:《铁路政治经济学》(Fairbairn, H., *The Political Economy of Railroads*), 1836 年版。