

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

VELIKA BRITANIJA V OBDOBJU INDUSTRIALIZACIJE

Ljubljana, januar 2017

BORUT GERKMAN

IZJAVA O AVTORSTVU

Podpisani Borut Gerkman, študent Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, avtor predloženega dela z naslovom Velika Britanija v obdobju industrializacije, pripravljenega v sodelovanju s svetovalcem red. prof. dr. Andrejem Sušjanom.

IZJAVLJAM

1. da sem predloženo delo pripravil samostojno;
2. da je tiskana oblika predloženega dela istovetna njegovi elektronski obliki;
3. da je besedilo predloženega dela jezikovno korektno in tehnično pripravljeno v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, kar pomeni, da sem poskrbel, da so dela in mnenja drugih avtorjev oziroma avtoric, ki jih uporabljam oziroma navajam v besedilu, citirana oziroma povzeta v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani;
4. da se zavedam, da je plagiatstvo – predstavljanje tujih del (v pisni ali grafični obliki) kot mojih lastnih – kaznivo po Kazenskem zakoniku Republike Slovenije;
5. da se zavedam posledic, ki bi jih na osnovi predloženega dela dokazano plagiatstvo lahko predstavljalo za moj status na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani v skladu z relevantnim pravilnikom;
6. da sem pridobil vsa potrebna dovoljenja za uporabo podatkov in avtorskih del v predloženem delu in jih v njem jasno označil;
7. da sem pri pripravi predloženega dela ravnal v skladu z etičnimi načeli in, kjer je to potrebno, za raziskavo pridobil soglasje etične komisije;
8. da soglašam, da se elektronska oblika predloženega dela uporabi za preverjanje podobnosti vsebine z drugimi deli s programsko opremo za preverjanje podobnosti vsebine, ki je povezana s študijskim informacijskim sistemom članice;
9. da na Univerzo v Ljubljani neodplačno, neizključno, prostorsko in časovno neomejeno prenašam pravico shranitve predloženega dela v elektronski obliki, pravico reproduciranja ter pravico dajanja predloženega dela na voljo javnosti na svetovnem spletu preko Repozitorija Univerze v Ljubljani;
10. da hkrati z objavo predloženega dela dovoljujem objavo svojih osebnih podatkov, ki so navedeni v njem in v tej izjavi.

V Ljubljani, 30. januarja 2017

Podpis študenta: _____

KAZALO

UVOD	1
1 DOGODKI IN OKOLIŠČINE PRED PRVO INDUSTRIJSKO REVOLUCIJO V VELIKI BRITANIJI	2
1.1 Razmere v Evropi ob koncu merkantilizma	2
1.2 Rivalstvo med Veliko Britanijo in Nizozemsko.....	2
1.3 Zakaj je do industrijske revolucije prišlo ravno v Veliki Britaniji?	4
2 ZAČETEK PREVLADE VELIKE BRITANIJE NA EVROPSKEM IN SVETOVNEM TRGU – OBDOBJE OD LETA 1775 DO LETA 1830.....	5
2.1 Izum parnega stroja	6
2.2 Nov vir energije	7
2.3 Vpeljava parnega stroja v gospodarstvo.....	7
2.3.1 Transport	7
2.3.2 Tekstilna industrija.....	8
2.3.3 Rudarstvo	9
2.4 Prehod od založništva (»putting-out system«) na manufakturno proizvodnjo.....	10
3 GOSPODARSKI RAZVOJ VELIKE BRITANIJE – OBDOBJE PO LETU 1840 ...	11
3.1 Druga industrijska revolucija.....	11
3.2 Trgovina	13
3.3 Kmetijstvo	15
3.4 Vzpostavitev prometne infrastrukture – gradnja železniškega omrežja.....	16
3.5 Bančništvo in finance	18
3.5.1 Angleška centralna banka, njen razvoj in opis delovanja v 19. stoletju	19
3.5.2 Zlati standard.....	21
4 VPLIV INDUSTRIALIZACIJE NA DEMOGRAFIJO	22
4.1 Življenjski pogoji.....	23
4.2 Migracije.....	24
SKLEP	24
LITERATURA IN VIRI	26

KAZALO TABEL

Tabela 1: Izvoz Velike Britanije v milijonih funtov	15
Tabela 2: Britanski izvoz železa, jekla in strojev za gradnjo železnic (v tisoč tonah).....	17
Tabela 3: Zaloga zlata centralnih bank leta 1913.....	21
Tabela 4: Število prebivalcev glede na mesto (v tisoč).....	23

KAZALO SLIK

Slika 1: Povprečni uvoz surovega bombaža od leta 1776 do leta 1830 v tonah	9
Slika 2: Odstotni delež zaposlenih po panogah v Veliki Britaniji	12
Slika 3: Izvoz Velike Britanije po svetu.....	14
Slika 4: Razširjenost železniškega omrežja v Angliji in Walesu	18

UVOD

V diplomskem delu predstavljam Veliko Britanijo skozi obdobje industrializacije. Osredotočim se zlasti na 19. stoletje, saj je bilo to obdobje največjih in najhitrejših tehnoloških sprememb. Takrat so izumili in pozneje skozi čas še izpopolnili mnoge tehnološke procese in produkte, ki so ljudem olajšali in izboljšali vsakodnevno življenje.

V prvem delu se osredotočim na obdobje pred industrializacijo Velike Britanije. Na kratko opišem merkantilizem, ki je bil prevladujoča ekonomska doktrina v takratnih razvitih evropskih državah. Predstavim tudi Nizozemsko, ki je bila največji tekmelec Velike Britanije za evropsko prevlado. Naštejem nekaj prednosti, ki jih je imela Velika Britanija pred drugimi državami.

Jedro diplomskega dela predstavljata drugo in tretje poglavje. Drugo poglavje se nanaša na obdobje od leta 1770, ko je bil izumljen parni stroj, do leta 1840. Poudarek je na novem viru energije in vpeljavi parnega stroja v različne gospodarske panoge. Podam opis treh glavnih panog takratnega časa in vpliv, ki ga je imel parni stroj na njih. Obenem pojasnim prehod na manufakturno proizvodnjo in delitev dela v proizvodnji.

V tretjem poglavju, ki zajema obdobje po letu 1840, opisujem različne gospodarske panoge in njihov razvoj. Predstavim trgovino, kmetijstvo, razvoj prometne infrastrukture, finance. Podatke podkrepim s prikazom v tabelah in slikah.

V zadnjem poglavju se osredotočim na vpliv, ki ga je imela industrializacija na demografijo Velike Britanije. Opišem življenjske pogoje in standard ljudi v obdobju industrializacije ter razložim, kako so se ti skozi čas izboljševali. Osredinim sem na migracije, ki so bile zelo množičen pojav tistega časa: vplivale so na poselitev in demografsko sliko Velike Britanije.

1 DOGODKI IN OKOLIŠČINE PRED PRVO INDUSTRIJSKO REVOLUCIJO V VELIKI BRITANJI

1.1 Razmere v Evropi ob koncu merkantilizma

V obdobju pred prvo industrijsko revolucijo je bilo za večino evropskih držav značilno, da so spodbujale zunanjo trgovino, zlasti izvoz. Glavna oblika bogastva za posamezno državo je bilo kopičenje dragocenih kovin, predvsem zlata. Do zlata so prišli tako, da so izvažali svoje blago v druge države ali pa preko kolonij. Zgoraj navedene značilnosti opisujejo doktrino, ki se imenuje merkantilizem. Izraz se je pojavil šele ob koncu tega obdobja, prvi ga je uporabil Adam Smith. Braudel (1991a, str. 55) je zapisal: »Merkantilizem je namreč predvsem način varovanja samega sebe. Knez ali država, ki ukrepata merkantilistično, naj gre že za olajšavo ali omejitve, se resda sicer uklanjata modi, še bolj se pa obenem zavedata lastne podrejenosti.«

Osrednji cilj merkantilistične države je bilo kopičenje in držanje plačilnih sredstev. Zato je država morala imeti presežek v plačilni bilanci ali v proizvodnji zlata in srebra. Da bi udejanjili te cilje, je moral biti uvoz omejen, izvoz pa je bilo treba povečati. Uvoz so zmanjšali s sistemom prepovedi in obdavčitev, izvoz so povečali s subvencijami. Te so pospešile proizvodnjo dobrin, ki so lahko zamenjale uvožene dobrine ali pa so jih prodali na tujih trgih. Izgubo deviz je bilo treba omejiti s prepovedjo izvoza dragocenih kovin. Kot vmesni cilj naj bi okrepili vojsko. Kmetijska politika naj bi bila upravljana tako, da bi zagotavljala vpoklic potrebnega števila vojakov iz vrst kmetijskega prebivalstva, medtem ko naj bi industrijska politika povečala resurse, ki naj bi bili na razpolago državi.

V tem času je večina ljudi živela na podeželju in prevladovalo je kmečko prebivalstvo. Kmetje so večino pridelka porabili zase, le malo za trg, zato je bila tudi mednarodna trgovina s kmetijskimi izdelki zelo majhna. Najnaprednejši državi na področju kmetijstva sta bili Velika Britanija in Nizozemska, ki sta prevladovali že v 16. stoletju. Uporabljali sta nove krmilne rastline, nova orodja ter opuščali triletno kolobarjenje. Značilna je bila tudi rast prebivalstva. Začelo se je razvijati področje financ, ustanovljene so bile že prve banke. Obenem so se začele pojavljati prve borze, in sicer najprej v Italiji, nato v Amsterdamu.

1.2 Rivalstvo med Veliko Britanijo in Nizozemsko

Nizozemska in Velika Britanija sta bili v 17. stoletju največji tekmici za prevlado v Evropi tako na kopnem kot na zemlji. Začeli sta ustanovljati velike trgovske družbe, katerih glavni pomen je bilo trgovanje s svojimi kolonijami. V začetku je bilo središče svetovne trgovine v Amsterdamu, pozneje v drugi polovici 17. stoletja pa je to vlogo prevzel London. V svojih kolonijah sta gojili začimbe, kavo, tobak in jih uvažali domov v matične države. Obenem so v kolonije izvažali svoje industrijske izdelke. Velik del zaslužka je med drugim

predstavljala trgovina s sužnji. Te so izvažali iz Afrike in jih prodajali v Ameriko za delo na plantažah. Dobičke, ki so jih dosegli s trgovino, so vlagali v razvoj domačih manufaktur (Prunk, 2015, str. 40–41).

Nizozemci so imeli v 17. stoletju najmočnejšo mornarico na svetu, njihove ladje so bile po vseh sredozemskih pristaniščih. »Resnično orodje holandske veličine je ladjevje, ki je tolikšno kot vsa druga evropska ladjevja skupaj.« (Braudel, 1991a, str. 224). Tako močna mornarica je glavni razlog, da je imela Nizozemska v 17. stoletju večji promet, kakor sta ga imeli Velika Britanija in Francija skupaj. Nizozemska prevlada v Evropi je trajala 120 let. Začela se je okoli leta 1615 in je trajala približno do leta 1740. Glavni mehanizem za ustvarjanje dobičkov je bila amsterdamska borza, s pomočjo katere so nezaposleni kapital preusmerjali v nove trgovske posle (Arrighi, 2009, str. 127). Kakor je navedel Braudel (1989, str. 63): »Nizozemci so prihajali do dobičkov vedno po istem postopku: za gotovino ali s predujmom so kupovali blago od proizvajalcev, nato so blago uskladiščili in počakali, nemalokrat tudi sami povzročili, da je tečaj zrasel in nato blago drago prodali.«

Razloge za ekspanzijo nizozemskega trgovskega sistema z regionalne ravni na globalno je bilo videti v treh medsebojno povezanih politikah. Cilj prve politike je bil Amsterdam pretvoriti v osrednje skladišče evropske in svetovne trgovine.

Cilj druge politike je bilo boljše obvladovanje likvidnosti od njihovih predhodnikov, s čimer jim je uspelo preusmeriti trgovanje z blagom iz drugih središč v Amsterdam. Na ta način so prehiteli konkurenco in uspešno izkoriščali naraščajoče povpraševanje po denarju med proizvajalci. Tako so pridobili dobave po nizkih cenah v zameno za gotovino ali vnaprejšnje plačilo. Boljšo likvidnost so dosegli z ustanovitvijo prve neprekinjeno delujoče borze vrednostnih papirjev. Amsterdamska borza se je razlikovala od drugih po svojem obsegu, razširjenosti, tekočnosti, špekulacijah in lahkotnosti prenosov. To je Amsterdamu omogočilo, da je postal ne samo središče svetovne trgovine, ampak tudi osrednji denarni in kapitalski trg evropskega gospodarskega sveta.

Tretji dejavnik, ki je dopolnjeval in podpiral politike, ki so pripomogle k preoblikovanju Amsterdama v središče svetovne trgovine in denarnišva, pa je ustanovitev velikih delniških družb. Tem družbam je nizozemska vlada podelila koncesijo za trgovanje in suverene pravice na obsežnih prekomorskih trgovinskih območjih. Od teh družb so pričakovali, da bodo ustvarjale dobičke, izplačevale dividende ter se ukvarjale z vojaškimi in državotvornimi dejavnostmi v korist nizozemske vlade. V tem obdobju je bila ustanovljena tudi Nizozemska vzhodnoindijska družba, ki je svoje pooblastilo dobila leta 1602. Pooblaščen družbe so služile tudi kot sredstvo, preko katerega so nizozemski kapitalisti uvedli neposredne povezave med amsterdamskimi trgovskimi središči in proizvajalci z vseh koncev sveta. Na ta način so centralizirali pomembne trgovske

transakcije v Amsterdamu, kar jim je omogočilo večji nadzor nad usmerjanjem in črpanjem dobičkov iz neravnotežij v svetovni trgovini.

1.3 Zakaj je do industrijske revolucije prišlo ravno v Veliki Britaniji?

Da se je industrijska revolucija začela v Veliki Britaniji, obstaja kar nekaj razlogov. V 16. stoletju v industrijskem pogledu ni prav nič izstopala. Še več – celo zaostajala je za Italijo, Nizozemsko, Nemčijo in Francijo. Dobro stoletje pozneje se je položaj že spreobrnil. Velika Britanija si je hitro opomogla in takšen ritem ter hitrost sprememb, ki so si sledile, srečamo le še ob koncu 18. in na začetku 19. stoletja. Postala je prva industrijska dežela v Evropi in to mesto tudi obdržala (Braudel 1991b, str. 216). Od konca 17. stoletja se je hitro razvijalo kmetijstvo, povečala se je produktivnost in s tem količina pridelkov. Večja produktivnost v kmetijstvu je povzročila več presežne delovne sile, ki so jo lahko uporabili v rastoči in razvijajoči se industrijski panogi. Prednost Velike Britanije je bila tudi v tem, da večja mestna industrijska središča niso bila preveč oddaljena od pristanišč. Veliko tedanjih novosti si je izposodila od drugih držav. Prinesli so jih tuji delavci, ki so prihajali iz Nemčije in drugih evropskih držav. Vse te novosti so hitro pograbili, jih vpeljali v svojo proizvodnjo in širili dalje po državi. Večalo se je število podjetij, širila so se tovarniška poslopja, posledično je bilo zaposlenih več delavcev.

Dobro razvito so imeli strukturo cest, rečnih ter rečno-morskih prekopov, kar je omogočalo poceni in učinkovit prevoz. Imeli so najbolj razvito notranjo trgovino, na katero je vplivala močna demografska rast, ki je bila v 16. stoletju 60-odstotna. Od začetka 18. stoletja se je uveljavila tudi v zunanji trgovini. Iz ameriških kolonij so poceni uvažali bombaž, ki je postajal vse bolj uporabna in iskana surovina. Med drugim je bila tehtna prednost Anglije, da so imeli na voljo dve pomembni surovini za industrijski razvoj; premog in železovo rudo. »Marsikaj od naštetih stvari so imele tudi druge evropske države, toda v Angliji so se vse te stvari znašle skupaj. Toda tudi vse to skupaj ne bi zadoščalo, če Velika Britanija ne bi imela svojega ljudstva, z njegovo posebno miselnostjo in usmerjenostjo. Ta angleška miselnost se je prav posebno, mnogo bolj kot na celini, oblikovala skupaj z Newtonovim eksperimentalnim praktičnim duhom, ki je pripravljen poskusiti nastale probleme rešiti na nov način.« (Prunk, 2015, str. 86). Posebni oziroma drugačni so bili po še eni karakteristiki, to je podjetnost. Glede na prebivalce celinske Evrope so imeli drugačen odnos do denarja, podjetništva in posesti. Svoje premoženje so nalagali v trgovska podjetja in manufakture, nato pa v industrijo. Nagrada za tveganje, ki so ga pri tem sprejeli, so bili visoki dobički.

K nerazpršenosti kmetijskih zemljišč je pripomoglo dedno pravo, ki je prvorojencem plemiškega rodu dajalo plemiški naslov in združeno očetovo posest. Preostali otroci so bili tako prisiljeni, da si poiščejo in uredijo življenje drugje; največkrat v mestih, kjer so dobili državne službe, ali pa so se ukvarjali s katero od pridobitnih dejavnosti. Bili so tudi mnogo

bolj fleksibilni glede napredovanja oziroma nazadovanja v družbeni hierarhiji. Mnogi so se iz nižjega razreda povzpeli v najvišjega, spet drugi so iz plemiških vrst nazadovali v višji ali srednji meščanski razred. Med industrijsko revolucijo je nastal nov družbeni razred – razred industrijskih podjetnikov. Predstavniki novega razreda so prihajala iz povsem različnih družbenih slojev, tudi iz najnižjega, če so si uspeli pridobiti kapital za uveljavitev in financiranje svojih iznajdb (Prunk, 2015, str. 88).

Skozi vso 18. stoletje in tudi že predtem so Britanci preizkušali in izboljševali najrazličnejše proizvodnje postopke. Takrat so s svojo inovativnostjo in iznajdljivostjo sprovedli številne tehnične iznajdbe. Med pomembnejše in najbolj množično uporabljene spadajo:

- Stroj za sejanje, ki ga je leta 1701 izumil Jethro Tull. Stroj je odlagal semena v ravni liniji na točno določeni razdalji.
- Požarni izhod, ki ga je leta 1748 iznašel Daniel Maseres.
- Nova pomembna procesa v železarski industriji, izumil ju je Henry Cort. Leta 1783 je izumil valjanje, leto pozneje pa še pudlanje. Pri valjanju je šlo za preoblikovanje železa ali katere druge kovine v tanjše oblike, pri pudlanje pa za proces pridobivanja jekla iz surovega železa v napol staljenem stanju.
- Mehanične statve, ki jih je poganjal parni stroj; leta 1787 jih je izumil Edmund Cartwright.
- Plinska svetilka iz leta 1792, iznašel jo je William Murdoch.
- Stroj za odstranjevanje semen iz bombaža, katerega izumitelj je bil Eli Whitney leta 1793. Človek, ki je delal na tem stroju en dan, je odstranil toliko semen iz bombaža, kot ga je prej ena oseba odstranila v dveh mesecih.

2 ZAČETEK PREVLADE VELIKE BRITANIJE NA EVROPSKEM IN SVETOVNEM TRGU - OBDOBJE OD LETA 1775 DO LETA 1830

Začetek britanskega imperija je temeljil na hitrem razvoju tehnologije in novih strojev, obilju naravnih virov in delovne sile, novih proizvodnih procesih ter organizaciji dela. Delo je postalo mnogo bolj organizirano, potekalo je v vse večjih proizvodnih obratih in tovarnah z veliko zaposlenimi delavci. Braudel (1991a, str. 66) je zapisal: »Anglija, ob koncu 18. stoletja v središču gospodarstva, je dežela, kjer mezdno delavstvo prenika obenem na podeželje in v mestne dejavnosti.« Od 16. do 18. stoletja so bile v ospredju produktne inovacije, med industrijsko revolucijo od sredine 18. stoletja do zgodnjega 19. stoletja pa so v ospredje prišle procesne inovacije. Britanci so se čedalje bolj zanašali na uvoz surovin. Hrano so kupovali od držav, ki so je imele več ali so imele boljšo zemljo (zato so jo lahko proizvajale ceneje od Britancev). Za plačilo uvoza so izvažali

proizvedene dobrine in tudi minerale, ki so služili kot gnojila (Mokyr, 2011, str. 18).

Če primerjamo britansko gospodarstvo skozi stoletje, se je strukturno precej bolj spremenilo v obdobju 1750–1850 kakor pa v stoletju prej, 1650–1750 (Mathias, 1969, str. 2). Gospodarska rast Velike Britanije je do leta 1750 znašala približno od 0,2 do 0,3 odstotka na letni ravni. Po taki stopnji rasti se je dohodek na prebivalca podvojil komaj na vsakih 250 do 300 let (Mokyr, 2011, str. 18–19). Britanski sistemski cikel akumulacije se je razlikoval od drugih v dveh prvinah. Prva se je nanašala na imperializem, druga pa na sistem proste trgovine britanskega režima vladanja in akumulacije (Arrighi, 2009, str. 148). Velika Britanija je imela nadzor nad evropskimi trgi in tudi drugje po svetu. Zagotavljala ji ga je njena vojaška moč, ki je v tedanjem času bila izjemna. Tudi evropske vojne v obdobju 1793–1795 so Veliki Britaniji pomagale in jo tako rekoč »prisilile«, da se je polastila sveta, medtem ko sta bili Nizozemska in Francija izločeni iz svetovne igre (Braudel, 1991b, str. 246–250).

2.1 Izum parnega stroja

Predhodnik parnega stroja, ki ga je leta 1776 izumil Watt, je bila Newcomenova vodna črpalka, s katero so črpali vodo iz rudnikov. To je bil prvi parni stroj, ki so ga množično uporabljali v industriji. Uporabljali so ga zlasti v rudarstvu, saj drugje zaradi svoje velikosti ni bil najbolj primeren. Bil je precej neučinkovit in je za svoje delovanje porabljal veliko energije. Zato ni presenetljivo, da je bil v uporabi večinoma samo v rudarstvu, kjer je bilo premoga, ki je bil potreben za njegovo delovanje v izobilju. Pozneje je Smeaton Newcomenov stroj še izboljšal in ga okoli leta 1770 razvil tako dobro, da možnosti za izboljšave skorajda ni bilo več. Toda ta stroj je deloval zgolj kot črpalka in se ga ni dalo uporabiti v druge namene.

Watt je natančno proučeval Newcomenovo črpalko in tako dobil vrsto idej, kako bi jo lahko izboljšal in uporabil še v druge namene. Za izboljšave in razvoj je potreboval kapital, ki mu ga je omogočil John Roebuck. Ko je ta bankrotiral, je njegovo vlogo prevzel Matthew Boulton. Slednji je bil ključen mož pri razvoju parnega stroja. Wattu je finančno omogočil, da nadaljuje svoje delo in ga seznanil z najboljšimi kovači tistega časa, ki jih je potreboval pri razvijanju. Watt in Boulton sta tako postala uspešna partnerja naslednjih 25 let. Prvi delujoči parni stroj, ki ga je leta 1776 predstavil javnosti, je bila črpalka; izčrpavala je vodo iz rudnikov. Povpraševanje po izboljšanih parnih strojih se je močno povečevalo. Izdelovati so jih začeli iz železa in jekla. Po približno treh desetletjih so Wattov parni stroj uporabljali skoraj v vseh proizvodnjah. Te črpalke so bile zelo velike, tudi do 7 metrov. Leta 1800 se je Watt upokojil in partnerstvo z Boultonom se je končalo.

2.2 Nov vir energije

Pred uporabo premoga je v industriji, tudi zasebno, denimo ogrevanje hiš, prednjačil les. Vendar je les zaradi večje uporabe postajal čedalje redkejši naravni vir, povpraševanje po njem pa je še naprej znatno naraščalo. Njegova cena se je zviševala. Zaradi redkosti in visoke cene so bili Britanci prisiljeni poiskati nove rešitve – našli so jih v premogu. Lotili so se obsežnega pridobivanja premoga. Leta 1700 so ga izkopali približno 2,5 milijona ton, do leta 1800 10 milijonov ton in do leta 1829 že 16 milijonov ton letno. Količina izkopanega premoga se je potem še povečevala. Ob koncu 18. stoletja je bil najpomembnejši vir industrijske energije. V Evropi (razen v Rusiji) je pokrival 95 odstotkov industrijskih potreb po energiji (Hobsbawm, 2012, str. 30). Bližje ko je bil porabnik premoga njegovemu nahajališču, kjer so ga izkopavali, nižja je bila njegova cena. Premog je bil glavno pogonsko sredstvo parnih strojev, ki so jih uporabljali v številnih industrijah, denimo v rudarstvu, tekstilni industriji, lončarstvu, železniškem transportu, vodnem transportu. Uporaba parnega stroja in njegova vpeljava v proizvodnjo je povzročila, da je para postala zelo pomembno pogonsko sredstvo.

Pred parnim strojem je pomemben vir energije bila voda, zato so se proizvodni obrati širili v okolici, kjer je bila ta prisotna. Pogosto so bili proizvodni obrati na področjih, ki so bila daleč stran od večjih naselij in daleč od območij, kjer so bila pristanišča, kamor so prihajale surovine. Pred izumom parnega stroja so se morali ljudje preseljevati na območja, kjer je bila prisotna voda kot pogonsko sredstvo, pozneje pa so lahko tovarne gradili ne glede na bližino vode. Do leta 1850 je 90 odstotkov bombažnih predilnic poganjal parni stroj (Mathias, 1969, str. 133).

Po letu 1800 je vodna para kot pogonsko in delovno sredstvo zamenjala ljudi, živali, veter in vodo povsod, kjer je bilo to ekonomsko primerno in možno. Do leta 1838 je bombažna industrija uporabljala 46 tisoč konjskih moči, osnovanih na vodni pari, od tega 17 tisoč konjskih moči v tekstilni industriji. Skupaj je do leta 1850 v industriji volne in bombaža poraba narasla na 100 tisoč konjskih moči (Hartwell, 1965, str. 17).

2.3 Vpeljava parnega stroja v gospodarstvo

2.3.1 Transport

Prve parne lokomotive so se pojavile okoli leta 1830, prvi parniki na morju pa še pozneje. Iznajdba parnih lokomotiv in velikih ladij je spodbudila mednarodno trgovino. Uporaba in vpeljava pare v ladijski transport je bila dolgotrajen proces; počasnejši, kot so si strokovnjaki v takratnem obdobju predstavljali. Na rekah so se parniki začeli pojavljati že v začetku 19. stoletja. Leta 1819 je bila SS Savannah prva ladja, ki je s pomočjo pare uspešno preplula Atlantski ocean. V tistem obdobju so še vedno prevladovale jadrnice z

vgrajenim pomožnim motorjem, ki je koristil v brezvetrju. Kar nekaj časa je trajalo, do leta 1860, da so se začeli parniki množično uporabljati na odprtih morjih. Uporaba pare kot energije pa ni bila edina vidna sprememba na tem področju. Za gradnjo ladij so poleg lesa, ki je takrat prevladoval, začeli uporabljati železo in nato jeklo. Z uporabo novih materialov sta se spremenila velikost in videz ladij. Začeli so graditi vse daljše ladje, ki jih prej niso mogli; les namreč ni omogočal gradnje zelo dolgih plovil. Poleg tega je bil pozitiven vpliv novih ladij še krajši čas potovanj.

V 18. stoletju so začeli množično graditi kanale, ki so bili primarno namenjeni prevozu premoga. Prvi kanali so bili narejeni v pokrajini Lancashire leta 1757 in leta 1761 v mestu Manchester; oba sta bila narejena za potrebe prevoza premoga. Do leta 1850 je bilo po vsej Veliki Britaniji že več kot 6.440 kilometrov kanalov, ki so povezovali glavna industrijska mesta z nahajališči premoga in drugimi pristanišči. Od tega je bilo skoraj 4.830 kilometrov kanalov zgrajenih že pred letom 1800. Kanali so bili ustvarjeni za velike in počasi premikajoče se tovore ter so večinoma služili lokalnemu transportu. Povprečna dolžina prevoza je bila okoli 42 kilometrov ali manj. S prihodom železnic se je gradnja kanalov, ki so bili v množični uporabi, zelo upočasnila in zatem povsem ustavila.

Železnice so bile veliko bolj praktične od kanalov. Bile so hitrejše in uporabne v vseh letnih časih. Kanali so pozimi ob nizkih temperaturah zamrznili in onemogočali transport. Poleg hitrejšega potovanja so železnice omogočale tudi cenejši in bolj udoben prevoz potnikov. Ljudem so omogočale in jih tudi prepeljale na kraje, ki jim prej niso bili dostopni. Prva parna lokomotiva je začela voziti leta 1825. Do leta 1830 je bilo v Veliki Britaniji manj kot 200 kilometrov železniških prog. Do leta 1850 se je ta številka izrazito povečala na 9.800 kilometrov prog. Gradnja železniške infrastrukture je bila tudi znaten finančni zalogaj. Britanske železnice so bile financirane preko obveznic, ki so bile prodane širši javnosti (Mokyr, 2011, str. 238).

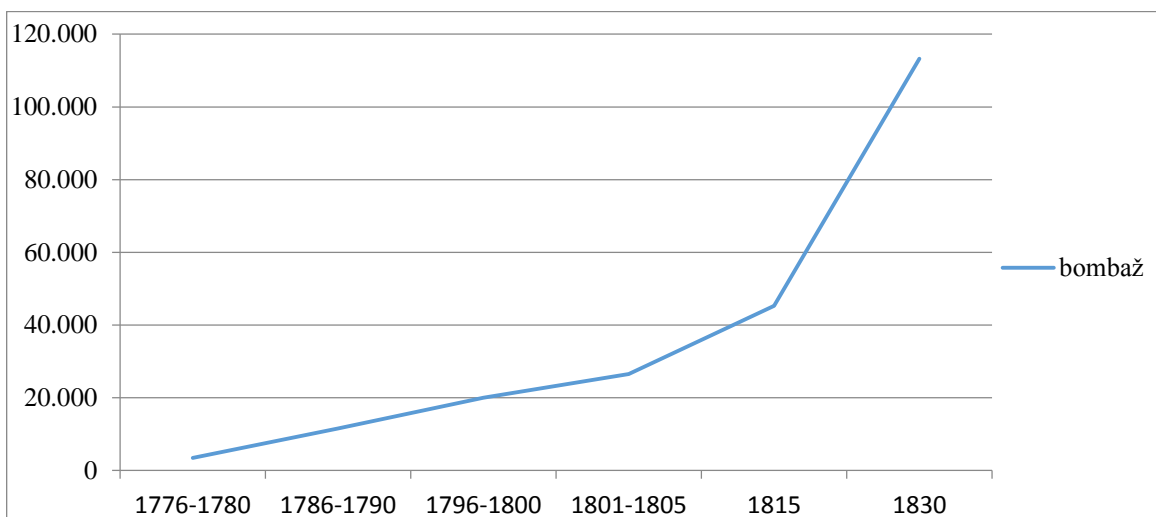
2.3.2 Tekstilna industrija

Z večanjem populacije in širjenjem britanskega imperija je nastajal vse večji trg za bombažno industrijo. Povečevalo se je povpraševanje po tekstilnih izdelkih. Produkcija se je v obdobju 1760–1827 povečala za več kot 20-krat. Obenem se je močno povečal tudi izvoz, kar je dalo bombažni industriji še dodaten zagon. Bombaž je okoli leta 1800 predstavljal četrtno vsega britanskega izvoza, nato se je ta delež v izvozu povečal. Poceni blago iz Velike Britanije je na celini in drugih čezmorskih trgih izrinilo vso konkurenco. K tako hitremu napredku so pripomogle inovacije, ki jih je bilo v 18. stoletju kar nekaj. Najpomembnejši sta bili nov izboljššan predilni stroj (angl. *jenny*), ki ga je izumil James Hargreaves, in mehanične statve, ki jih je leta 1787 iznašel Edmund Cartwright. Po letu 1776, ko je Watt izpopolnil parni stroj, so ga začeli uporabljati za pogon predilnih in tekstilnih naprav. Nove stroje so začeli množično proizvajati in jih nameščati, uporabljati v

tovarnah. Leta 1769 je bila ustanovljena prva strojna predilnica bombaža. Kljub izboljšavam in novostim v tekstilni industriji je bil proces z ročnega predenja na strojno precej dolgotrajen. Do okoli leta 1840 zamenjava ročnih statev s strojnimi ni nujno pomenila večjih dobičkov. Zaradi tekmovalnosti, primerjave s stroji in večje brezposelnosti so se tkalske mezde precej znižale. Zato so bile ročne statve kratek čas še vedno primerljive in konkurenčne strojnim.

Okoli leta 1820, torej še preden so v tkalstvu povsem zagospodarili stroji, je bila bombažna industrija že največja porabnica pare. Razvoj bombažne industrije je sovpadal z rastjo nekaterih mest. Eden takšnih primerov je bilo mesto Manchester na severozahodu Anglije. V mestu je bilo v zlatih časih preko 100 tovarn. To so bila velika 5- do 6-nadstropna gospodarska poslopja z visokimi dimniki, izrazitimi v mestu. V posamezni tovarni je bilo zaposlenih tudi preko tisoč delavcev. Na Sliki 1 je prikazan uvoz surovega bombaža od leta 1776 do leta 1830. V dobrih petdesetih letih se je uvoz nenehno povečeval, največji porast pa je bil v letih od 1815 do 1830, ko se je povečal s 45.000 na skoraj 120.000 ton.

Slika 1: Povprečni uvoz surovega bombaža od leta 1776 do leta 1830 v tonah



Vir: R. M. Hartwell, The industrial revolution in England, 1965, str. 16.

2.3.3 Rudarstvo

Tehtno vlogo je parni stroj odigral tudi v rudarstvu pri izkopavanju premoga. Na začetku so kmetje delali le občasno in izkopavali premog zgolj na površini. Z večjo uporabo strojev, ki so delovali na paro, so dela potekala brez premora, jaški so se zarežali tudi do 100 metrov globoko. Prvi parni stroji so bili precej neučinkoviti in so jih uporabljali samo v bližini rudnikov. Glavni vir energije za njegovo delovanje (premog) je bil namreč takoj na voljo. Pozneje je njihova uporaba v rudarstvu omogočila hitro rast panoge in možnost večjega izkopa premoga. Izkop se je zelo povečal, razlog je bil v naraščajočem

povpraševanju. Produktivnost se v tej panogi po letu 1710 in do sredine 19. stoletja ni vidneje povečala v primerjavi z drugimi gospodarskimi panogami. Rudarstvo je imelo precej pasivno vlogo pri gospodarskem razvoju Velike Britanije. Za razvoj rudarstva so bili bistveni trije dejavniki; dobro usposobljeni inženirji, iznajdba črpalke in železni tiri, po katerih so prevažali premog. Z njegovim razvojem se je posledično začela razvijati tudi geologija, saj je poznavanje strukture tal imelo pozitivne učinke na rudarstvo. Vpeljava nove tehnologije je vplivala tudi na cene, ki so se znižale. Mokyr (2011, str. 296) je menil, da industrijska revolucija ni razlog za nizke cene premoga, temveč so nizke cene samo posledica te.

2.4 Prehod od založništva (»putting-out system«) na manufakturno proizvodnjo

Pod izrazom založništvo oz. »putting-out system« razumemo način proizvodnje, ki je bil razširjen po Evropi. Obrtniki s podeželja so doma izdelovali končne izdelke ali polizdelke. Pri delu jim je pogosto pomagala kar cela družina. Poleg obrtniške dejavnosti so se za svoje preživetje ukvarjali tudi s kmetijstvom, v posesti so imeli njive in nekaj živine. Surovine, največkrat volna in bombaž, so dobivali od mestnih trgovcev, ki so njihove izdelke nato odkupovali. Tak sistem dela je združeval podeželje in mesto. Ljudem s podeželja je poleg obrtniške dejavnosti še vedno omogočal, da so se ukvarjali s kmetijstvom. Kot je poudaril Braudel (1991b, str. 269), so si ta rob delovne sile »pogosto pridržale tudi manufakture, ki so bile prva zgostitev delovne sile, prvi poskus gospodarstva v velikem merilu: največkrat so še zmerom ostajale povezane s pomembnim deležem dela na domu«.

Tako imenovane družinske delavnice so se dolgo obdržale v bombažni industriji, delovale so še 50 let po vpeljavi novih tehnologij. Zaradi večjega povpraševanja po ročnih tkalcih so v začetku 19. stoletja mnogi opustili kmečko dejavnost in začeli delati kot polno zaposleni mezdni delavci. Dobra polovica med njimi so bili otroci. Ti so se pri delu v tovarnah pridružili svojim staršem, zato so podjetja pogosto najemala kar cele družine namesto posameznikov. Z razvojem tehnologije v tekstilni industriji se je spreminjalo tudi povpraševanje po različnih profilih delavcev. V večini primerov je to pomenilo še več zaposlovanja otrok, ki so bili pri določenih delih precej hitrejši in zato pri delodajalcih bolj zaželeni od odraslih. Nadomeščanje otrok in vpeljava novih strojev sta pripeljala do velikih odpuščanj in nižjih mezd v tej panogi. Tovrsten sistem dela je v Veliki Britaniji veljal do sredine 19. stoletja (Braudel, 1991b, str. 268–271). V tem okviru je šlo za začetke delitve dela in prehod na manufakturno proizvodnjo.

To področje je proučeval škotski intelektualec in filozof Adam Smith. V svojem delu Bogastvo narodov, ki je izšlo leta 1776, je slednje opisal na primeru izdelovanja krojaških bucik. Delavec, ki ni vaje poklica in je nevešč uporabljati stroje, bi izdelal le eno buciko

na dan. Če pa pri izdelovanju bucik sodeluje več delavcev, se število proizvedenih bucik na delavca poveča. Smith je pri svojem opisu razdelil proizvodnjo bucik na 18 procesov. V kolektivu desetih delavcev, pri čemer nekateri opravljajo tudi po 2 ali 3 procese, je število proizvedenih bucik dnevno celo več kot 40 tisoč. Smith (2010, str. 14) je zapisal:

»Ta veliki porast storilnosti, ki ga z delitvijo dela zmore doseči isto število ljudi, povzročajo tri različne okoliščine: prvič, večja spretnost vsakega posameznega delavca; drugič, prihranek časa [...]; in končno, iznajdbe velikega števila strojev, ki lajšajo in krajšajo delo ter omogočajo, da delo številnih ljudi opravlja en sam človek.«

Proces delitve dela je potekal v različnih gospodarskih panogah, rezultat pa je bila bistveno večja proizvodnja učinkovitost. Večja proizvodnja je povzročila večjo menjavo, posledično so pridobili več trgov. S poglobljanjem delitve dela so nastajali vedno novi poklici in dejavnosti. Zaradi večje proizvodnje so nastajali presežki, ki jih je bilo treba zamenjevati. Zato je Smith delitev dela povezoval tudi z nastankom uporabe denarja.

3 GOSPODARSKI RAZVOJ VELIKE BRITANIJE - OBDOBJE PO LETU 1840

3.1 Druga industrijska revolucija

Največ novih odkritij je tako imenovana tehnološka revolucija prinesla na treh področjih: v kemični industriji, proizvodnji energije in železarsko-jeklarski industriji. To obdobje so zaznamovali mnogi izumi, ki so povsem spremenili tok sodobne zgodovine. Proti koncu 19. stoletja sta se začela uveljavljati nova vira energije; elektrika in petrolej. Alfred Nobel je leta 1860 izumil dinamit. Leta 1869 je bil izdelan generator, ki ga je poganjal parni stroj, in je lahko proizvajal več elektrike, ki je bila tudi cenejša. Edison je iznašel žarnico. Leta 1871 je Despres zgradil transformator, s katerim je bilo mogoče prenesti električno energijo na daljše razdalje. Tako so električno energijo imeli v hišah, stanovanjih in na mestnih ulicah. Sredi 19. stoletja so iznašli telegraf, po letu 1876 pa se je začel uveljavljati telefon. Začeli so industrijsko proizvodnjo avtomobilov z motorji na notranje izgorevanje.

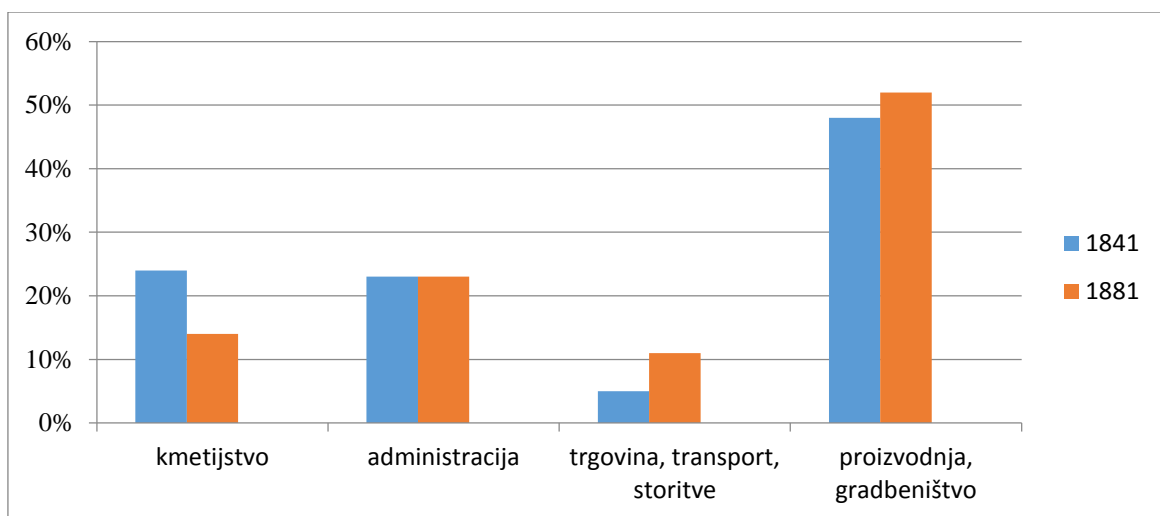
Kljub vsem novim iznajdbam je bila parna energija še vedno prevladujoč vir energije v evropski industriji in transportu. Uvajanju tehnoloških novosti so bili bolj naklonjeni v časih gospodarske stagnacije kot pa v obdobjih gospodarske rasti. Bili so mnenja, da je mogoče s tehnološkimi novostmi doseči znižanje proizvodnih stroškov in zaustaviti padanje profitov. Zaradi tega je bilo največ tehnoloških odkritij v obdobju ekonomske krize, to je v obdobju 1873–1895.

Veliko in hitro rast industrijske proizvodnje so omogočile nove tehnologije. Za to stopnjo rasti sta značilna združevanje industrijskih podjetij in koncentracija proizvodnje.

Najhitrejša koncentracija je bila značilna za železarsko industrijo, tudi za rudarstvo in kemično industrijo, ki sta bili v razcvetu. Za tako rast industrije je v veliki meri zaslužna boljša prometna infrastruktura. Največji pomen je imel razvoj železnice. Za njen razvoj so bile zelo važne tehnične izboljšave, tudi investicije. Po železnicah so prevažali vse več tovara, nadvse pomemben je postal še potniški promet. Leta 1855 je izboljšana lokomotiva, ki jo je zasnoval Dobl, na poskusnih vožnjah dosegla hitrost 100 kilometrov na uro, povprečna hitrost hitrih vlakov pa je bila okoli 55 kilometrov na uro. Lokomotive so postajale čedalje težje in močnejše, s čimer se je povečala njihova vlečna teža. Nekatere so tehtale tudi več kot 100 ton. Hitri vlaki so okoli leta 1880 vozili s povprečno hitrostjo 70 do 80 kilometrov na uro. Večje hitrosti je omogočal nov zavorni sistem na zračni tlak.

Prunk (2015, str. 197) je zapisal: »Gradnja železniške mreže v drugi polovici 19. stoletja je bila kazalnik gospodarskega razvoja države, proizvodnja lokomotiv pa kar merilo tehnične ravni neke države.« Pospešena gradnja železnic je omogočila hiter razvoj več panog. Za gradnjo železnic je bilo potrebnega veliko železa, kar je omogočalo hiter razvoj železarske industrije. Posledično je naraščalo povpraševanje po premogu, s čimer se je razvijalo premogovništvo. Z gradnjo železniških prog se je razvijalo tudi gradbeništvo, gradili so mostove in viadukte. Ti so predstavljali velik inženirski dosežek tistega časa.

Slika 2: Odstotni delež zaposlenih po panogah v Veliki Britaniji



Vir: P. Mathias, The first industrial nation, an economic history in Britain 1700–1914, 1969, str. 263.

Na Sliki 2 so prikazani podatki o deležu zaposlenih po panogah v Veliki Britaniji (Mathias, 1969, str. 263). Iz grafa je razvidno, da je do največjega padca zaposlenosti prišlo v kmetijstvu, največjo rast pa so beležili v storitvenih in transportnih dejavnostih. Največ ljudi je bilo skozi 19. stoletje zaposlenih v proizvodnji in gradbeništvu. Prednjačile so industrija železa, bombaža in premoga.

V obdobju od leta 1780 do leta 1800 se je število bombažnih vreten povečalo z 2 milijona na 4 milijone, do sredine 19. stoletja pa že na 21 milijonov. Do leta 1830 je bombažna industrija zaposlovala 0,5 milijona ljudi, od katerih je bila polovica zaposlena v tovarnah. Izvozili so več kot 400 milijonov metrov tkanine in 29 tisoč ton sukanca, kar je predstavljalo kar okoli 50 odstotkov vse proizvodnje v industriji in 40 odstotkov od celotne vrednosti britanskega izvoza. Rast tovarn je bila v obeh primerih tako v železarski kakor v bombažni industriji odvisna od premoga in prometnih povezav. Velika Britanija je glede porabe premoga med evropskimi državami precej izstopala. Premog je postal prva surovina v njeni zgodovini, ki se je merila v tonah.

Proti koncu 19. stoletja se je britansko gospodarstvo začelo »ohlajati«. Industrializirati so se začele tudi druge države. Še vedno je bila najrazvitejša država v svetu, vendar njena prednost pred drugimi ni bila več tako izrazita. Njeno gospodarstvo je sicer raslo, a ne tako hitro kot denimo nemško in ameriško. Ti dve državi sta jo zatem prehiteli, zelo pa so se ji približale še nekatere druge države.

3.2 Trgovina

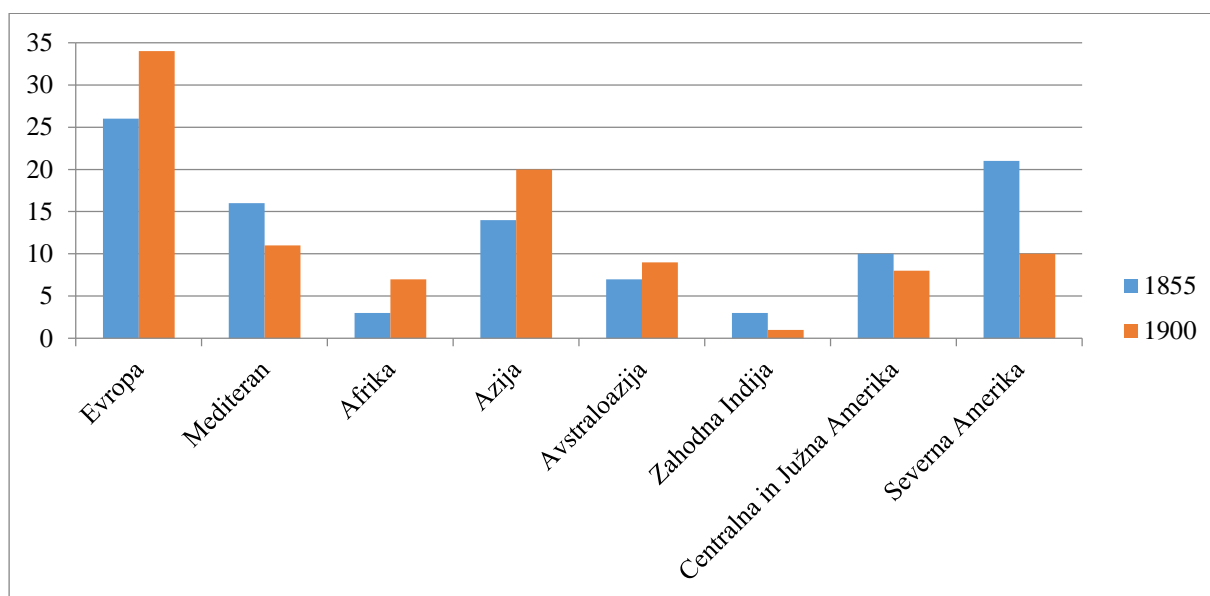
Odprtost britanskega gospodarstva je prispevala k največji menjavi na svetu. Raztezalo se je od antilskih morij do Indije, Kitajske, Južne Amerike, afriških obrežij in vse do Avstralije. V letih od 1876 do 1915 je povečala svoja kolonialna ozemlja še za približno 6,5 milijona kvadratnih kilometrov. V znatno pomoč so ji bile njene že obstoječe kolonije, preko katerih je lažje nadzirala različna območja kopnega in morja. Britanske ladijske posadke so si na kolonialnih ozemljih lahko napolnile zaloge hrane in premoga (Hobsbawm, 2012, str. 82). Za rast trgovine, ne samo britanske, temveč tudi evropske, so bili pomembni ukrepi, ki so jih sprejele države, ter naklonjenost ekonomski liberalizaciji. Na začetku druge polovice 19. stoletja so v Veliki Britaniji in po drugih evropskih državah odpravili zakon proti oderuštvi; med drugim je bil odpravljen strog vladni nadzor nad rudniki. Olajšano je bilo ustanavljanje poslovnih družb. Velika Britanija je po letu 1846 povsem opustila protekcionizem, ohranila je le carine. Hobsbawm je poudaril (2011, str. 43):

»Prav gotovo je obsežni proces liberalizacije spodbudil zasebno podjetništvo, liberalizacija trgovine pa je okrepila gospodarsko ekspanzijo, čeprav ne smemo pozabiti, da je bil marsikateri formalni proces liberalizacije povsem nepotreben. Nekatere vrste svobodnega mednarodnega gibanja, ki so danes nadzorovane, še zlasti kapitala in delovne sile, torej tudi migracije, so bile leta 1848 v razvitem svetu nekaj tako samoumevnega, da so jih komaj omenjali.«

V letih od 1800 do 1840 se je svetovna trgovina skoraj podvojila. Od leta 1850 pa do leta 1870 je narasla za 260 odstotkov (Hobsbawm, 2011, str. 39). Britanski izvoz je bil v letih od 1846 do 1850 blizu 150 milijonov funtov letno, kar je skoraj 4-krat toliko kot na začetku stoletja. Za takšno rast izvoza je bila najbolj zaslužna tekstilna industrija.

Trgovinski presežek je bil v tem obdobju okoli 70 milijonov funtov (Mathias, 1969, str. 303–305). Veliko vlogo pri rasti britanske trgovine so imele tudi tehnološke spremembe. Iznajdba telegrafa je izrazito izboljšala in spremenila trgovino na velike razdalje. Čas od trenutka, ko je bilo naročilo odposlano, do trenutka, ko je prispelo blago do naslovnika, se je opazno skrajšal.

Slika 3: Izvoz Velike Britanije po svetu



Vir: P. Mathias, *The first industrial nation, an economic history in Britain 1700–1914*, 1969, str. 414.

Na Sliki 3 je prikazan britanski izvoz po različnih sklopih držav in celinah, izražen v odstotkih. Razvidno je, da je do največjih nihanj prišlo v trgovini z Evropo in Severno Ameriko. Če se je Veliki Britaniji v primerjavi s Severno Ameriko izvoz zmanjšal za okoli 10 odstotnih točk, se ji je v primerjavi z Evropo za približno podoben delež povečal. Severna Amerika in Evropa ter tudi Azija so bile najpomembnejše britanske trgovinske partnerice v 19. stoletju. Najmanj so trgovali z Afriko in zahodno Indijo.

Za Veliko Britanijo v 19. stoletju velja, da je imela zelo močno ladjevje; imeli so največjo floto na svetu. Leta 1890 so prepeljali več tovora kot celi svet skupaj (glede na težo). Poleg ladjedelništva so cveteli tudi posli, ki so bili povezani s to panogo. Velike dohodke so imela finančna in trgovska podjetja. Večino tovora, ki je bil prepeljan z britanskim ladjevjem – ne glede na to, v katerih morjih so ladje plule – je bilo zavarovanega pri britanskih zavarovalnicah. V drugi polovici 19. stoletja so ladje na parni pogon zamenjale ladje, ki so plule s pomočjo vetra. Če je bila še okoli leta 1850 večina tovora prepeljanega s tako imenovanimi jarnicami, se je to povsem spremenilo na začetku 20. stoletja, ko so prevladovali parniki. Nekatere države so po letu 1870 uvedle carine. S tem so zaščitile domače proizvajalce pred cenejšim britanskim blagom (Mathias, 1969, str. 316).

Tabela 1: Izvoz Velike Britanije v milijonih funtov

	Tekstil	Bombaž	Železo in jeklo	Premog
1850	60	35	15	/
1860	100	55	25	5
1870	115	70	35	10
1880	105	75	35	15
1890	100	65	30	20
1900	130	95	50	30

Vir: P. Mathias, The first industrial nation, an economic history in Britain 1700–1914, 1969, str. 311.

V zadnjih letih 19. stoletja Britanci niso več tako dominirali kot še nekaj desetletij pred tem. Leta 1886 so jih Američani prehiteli v proizvodnji jekla. Leta 1910 je Velika Britanija v plačilni bilanci z ZDA beležila 50 milijonov funtov primanjkljaja, s celinsko Evropo pa 45 milijonov funtov.

3.3 Kmetijstvo

Okoli leta 1700 se je v primerjavi z drugimi narodi le še tretjina Britancev preživljala s kmetijstvom. To pomeni, da so bili precej produktivnejši od preostalih narodov; za primerjavo, britanski kmet je v tem obdobju pridelal enkrat več od francoskega (Mokyr, 2011, str. 194). Velikost kmetij, ki so bile ograjene, se je od 18. stoletja dalje precej povečala. Velikim posestim je koristila tudi takratna zakonodaja. V praksi je bila ukoreninjena pravica prvorojenstva med zemljiškim plemstvom, kar je bil glavni razlog, da posesti niso bile razdrobljene kakor denimo v Franciji, kjer je na razdrobljenost vplivala Napoleonova zakonodaja (Braudel, 1991b, str. 230–231).

V primerjavi z drugimi gospodarskimi panogami je kmetijstvo s tehnološkega vidika nekoliko zaostajalo. Do okoli leta 1830 so kose, srpi in cepci bili orodje za vsakodnevno uporabo. Ta enostavna orodja so začeli nadomeščati z novejšimi in naprednejšimi orodji šele v drugi polovici 19. stoletja. V tem obdobju je v uporabo prišel sejalnik, konjsko mlatilnico je nadomestila parna. Uporabljati so začeli tudi trikotni plug, ki je omogočal oranje z dvema konjema in enim človekom. Kljub nekoliko zapoznelemu tehnološkemu razvoju je kmetijstvo v tem obdobju raslo in dosegalo boljše rezultate kot v preteklosti. Ti so bili posledica novih oblik izrabe tal, večkratnega oranja, kolobarjenja in gnojenja zemlje (Braudel, 1991b, str. 225–226). Žetveni stroj so izumili in patentirali v Veliki Britaniji že okoli leta 1820, vendar do leta 1850 ni imel velikega učinka na tedanje kmetijstvo. Niso ga namreč nikjer oglaševali in ljudje niso mogli vedeti, da obstaja.

Kmetijstvo je postalo bolj intenzivno tako z vidika zemlje kakor tudi kapitala. To je posledično pomenilo, da je bilo zaposlenih manj delavcev na en hektar zemlje. Obseg obdelovalnih površin se je povečeval, zaposlenih pa je bilo še vedno približno enako število ljudi (Mokyr, 2011, str. 201). Delež zaposlenih v kmetijstvu se je do leta 1851 odstotkovno močno zmanjšal, to je s 35 odstotkov zaposlene delovne sile v letu 1801 na 22 odstotkov do leta 1851. V istem obdobju je upadel tudi delež v bruto domačem proizvodu, ki ga je predstavljalo kmetijstvo, in sicer z 32 odstotkov na le še 20 odstotkov.

V primerjavi s preostalimi evropskimi državami je bila Velika Britanija v tem pogledu posebna. Za lažjo primerjavo, v Franciji je leta 1856 delež delovne sile, zaposlene v kmetijstvu, znašal 53 odstotkov, delež kmetijstva v bruto domačem proizvodu pa je bil leta 1850 37 odstotkov (Mokyr, 2011, str. 515). Toda manjši delež ni posledica manjšega pridelka, temveč so druge gospodarske panoge v tem obdobju rasle precej hitreje od kmetijstva in povečevale svoj delež v bruto domačem proizvodu Velike Britanije. Proizvodnja hrane se je še vedno povečevala – tudi morala se je, če so želeli preprečiti lakoto. Število prebivalcev se je vidno povečalo. Do leta 1850 je kmetijstvo še vedno predstavljalo največje samostojno britansko industrijsko panogo, v kateri je število zaposlenih naraščalo. Do leta 1840 je bil uvoz hrane dokaj skromen, zatem se je začel naglo povečevati (Hartwell, 1965, str. 19).

Izboljšave v kmetijstvu so povzročile višje rente. Do sredine 19. stoletja je bilo 6 od 7 kmetijskih površin v Veliki Britaniji obdelanih s strani najemnikov in le 1 od 7 s strani lastnikov zemlje (Mokyr, 2011, str. 216). Pomembno vlogo v zgodovini kmetijstva so imeli tudi žitni zakoni, ki so bili v veljavi od leta 1815 do leta 1846. Predstavljali so zakonsko omejitev žit. Tako so zaščitili domače proizvajalce pred tujo konkurenco. Uvoz so omejili z visokimi carinami. Zaradi carin je žito postalo dražje in vse težje dostopno revnejšim slojem prebivalstva. Angleški ekonomist David Ricardo je bil oster nasprotnik žitnih zakonov. Menil je, da preprečujejo gospodarski napredek dežele ter privilegirajo zemljiške lastnike. Po odpravi žitnih zakonov so cene žit v drugi polovici 19. stoletja precej upadle.

3.4 Vzpostavitev prometne infrastrukture - gradnja železniškega omrežja

Transport je postal zelo pomemben del gospodarstva Velike Britanije že v 18. stoletju. Pravi razcvet je doživel v 19. stoletju, in sicer z razvojem železniškega omrežja po vsej državi. Po letu 1835 je postajala pomembnost železnic čedalje večja. Njen hiter razvoj in razširitev je do leta 1850 povsem izpodrinil kočije, ki so bile pred tem dolgo časa glavno prevozno sredstvo ljudi. Poleg kočij je usahnil tudi promet po kanalih, ki so s prihodom železnic postajali neprofitabilni. Promet po kanalih je popolnoma upadel šele v 20. stoletju s prihodom tovornjakov.

Prva večja razširitev železniških prog je nastala v letih od 1840 do 1850, ko je bilo zgrajenih okoli 8.050 kilometrov železniških prog. Toda večje investicije in večja zaposlenost, ki je bila potrebna za gradnjo in vzdrževanje železnic, sta sledili šele po letu 1850. Do leta 1880 je bilo zgrajenih približno 28.980 kilometrov železniških tirov, do leta 1900 pa že 35.420 kilometrov. Vse večja železniška mreža je imela mnogo pozitivnih učinkov. Najvidnejši med njimi so bili zagotovo nižji stroški transporta in širjenje ekonomske aktivnosti. Leta 1850 so lokomotive na letni ravni porabile za en milijon ton premoga, kar je predstavljalo le okoli 2 odstotka letne proizvodnje premoga Velike Britanije.

Tabela 2: Britanski izvoz železa, jekla in strojev za gradnjo železnic (v tisoč tonah)

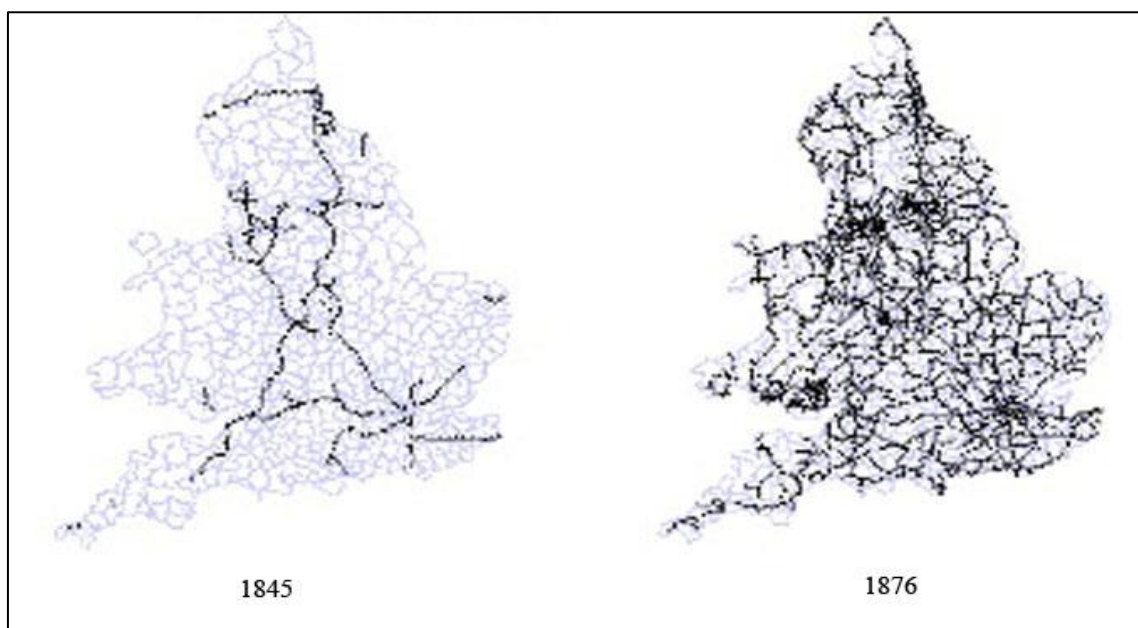
Obdobje	Železo in jeklo za tirste	Stroji	Obdobje
1845–1849	1.291	4,9	1846–1850
1850–1854	2.846	8,6	
1856–1860	2.333	17,7	
1861–1865	2.067	22,7	
1866–1870	3.809	24,9	
1870–1875	4.040	44,1	

Vir: E. Hobsbawn, Čas kapitala: 1848–1875, 2011, str. 45.

Gradnja železnic je imela velik vpliv na gospodarsko strukturo. Železnice so bistveno skrajšale čas potovanja (tudi do 75 odstotkov), znižali so se transportni stroški. Obenem se je razširila prometna mreža, tudi v območja, kjer ni bilo kanalov. Povečala se je tudi mobilnost delavcev.

Kot je zapisal Braudel (1991b, str. 260), »ni treba biti ne vem kakšen strokovnjak za ugotovitev, da je hitrejši promet zagotovo pospešil celoten razmah Anglije«. Še danes je med rastjo in prevoznimi zmogljivostmi tesna povezava. Hitrost zvez zadeva tudi naročila in podatke, zaradi česar je za poslovni svet nepogrešljiva. Na svojem vrhuncu so železnice zaposlovale prav toliko ljudi kot celotna bombažna industrija tistega časa. V železnice je bilo skozi celotno 19. stoletje investirane največ denarja. Gradnja železnic je bila zelo draga. Stroški gradnje so bili okoli 40.000 funtov za miljo železniške proge, kar je 3- do 4-krat več, kot so znašali v Severni Ameriki ali na celinski Evropi. Razlogov za tako visoke stroške je več, eden glavnih pa je razgibanost ozemlja, še posebej na severu Anglije in v Walesu (Mathias, 1969, str. 282–283).

Slika 4: Razširjenost železniškega omrežja v Angliji in Walesu



Vir: M. R. Schwartz, *Railways and population change in industrializing England*, 1999.

3.5 Bančništvo in finance

Začetki sodobnega bančništva sovpadajo z ustanovitvijo angleške centralne banke (angl. *Bank of England*). Nekatere največje britanske banke, na trgu prisotne še danes, so bile ustanovljene v 18. in 19. stoletju. Njihova vloga je bila na začetku precej drugačna, kot je danes, vendar se je skozi čas močno spreminjala. Banke so bile na začetku manjše in bolj razdrobljene. Velike količine denarja in kreditov, ki so bile potrebne v času razcveta, so zagotovili s strani hitro rastočega števila bank v Londonu in po državi. Toda banke so zagotovile le malo dolgoročnega kapitala, ki je bil potreben za kmetijstvo, transport in industrijo. Najprej so se razvile z namenom zbiranja depozitov in posojanja denarja. Po letu 1760 je izrazito rast bank povzročilo naraščajoče povpraševanje po kratkoročnih kreditih za industrijo, za medregionalne in mednarodne transakcije denarja ter gotovino v obliki bankovcev. Okoli leta 1750 je bilo izven Londona samo okoli 12 bank. Ta številka se je do leta 1784 podeseterila. Leta 1797 je bilo 290 bank, do leta 1800 370 in leta 1810 že okoli 650, po nekaterih ocenah pa celo 780 (Mathias, 1969, str. 169). Pozneje v 19. stoletju so z združitvami manjših bank nastale večje. Večje banke so prevzemale manjše. Tako se je število bank, ki so ostale prisotne v Britaniji, močno zmanjšalo.

V tem obdobju je nastalo pomanjkanje kapitala, ki bi omogočal še hitrejši industrijski razvoj. Banke niso ustvarjale kapitala, ampak so spodbujale kroženje kapitala v pravo smer. V Veliki Britaniji podjetniki niso dobili skoraj nič od države. Tudi kanali in železnice so bili financirani večinoma z zasebnimi investicijami. Za primerjavo, v Franciji

je država plačala 25 odstotkov stroškov gradnje železniške linije. V Britaniji so denar za gradnjo kanalov, železnic, cest in mostov dobili iz štirih virov. Ti viri so bili: osebne investicije, finančni posredniki in zasebni krediti, mednarodni denarni tokovi in vladna pomoč.

V obdobju industrijskega razcveta se je spremenil tudi pomen bank. Angleška centralna banka je prva začela izdajati denar. Sprva so bili to samo bankovci, večji od 10 funtov, potem pa so začeli izdajati tudi bankovce nižjih vrednosti. Pred tem so bili kot plačilno in menjalno sredstvo v obtoku kovanci različnih žlahtnih kovin, prevladovala sta zlato in srebro. Ljudje so uporabljali različne načine, da bi zlate in srebrne kovance odkrušili in tako pridobili nekaj žlahtne kovine zase. Takšne odkrušene kovance pa so še naprej uporabljali kot plačilno sredstvo. To je bil zelo pogost pojav tedanjega časa. Poleg razvijajočega se bančnega sektorja sta se razvijala zavarovalništvo in trg obveznic. Zavarovati je bilo mogoče osebe za primer smrti, zgradbe za primer požara in ladijske nesreče.

3.5.1 Angleška centralna banka, njen razvoj in opis delovanja v 19. stoletju

Velika Britanija je hrepenela po globalnem ekonomskem sistemu, ki je bil organiziran okoli britanske industrije, financ in ekonomske filozofije »laissez-faire«. Osnovna dejavnost britanske zunanje politike je postalo kreiranje oziroma ustvarjanje svetovne tržne ekonomije, ki je bila osnovana na prosti trgovini, svobodnem gibanju kapitala in enotnem monetarnem sistemu. Britanska moč je pomagala ustvariti odprt in stabilen monetarni trgovinski sistem (Gallarotti, 1995, str. 87).

Nobena samostojna institucija v Londonu ni imela večje moči na vpliv kreditiranja v Londonu kot angleška centralna banka. Kakor pozneje večina drugih evropskih centralnih bank je bila pravzaprav načrtovana oziroma določena za reševanje posebnih fiskalnih problemov. Ustanovljena je bila za zagotavljanje likvidnosti države. Posojanje državi je bil samo del njenih glavnih dolžnosti. Pri tem pa ne velja zanemariti vpliva britanske oblasti na njeno delovanje (Gallarotti, 1995, str. 93–94). Ustanovljena leta 1694 kot dogovor med kraljem Vilijemom III., ki je bil takrat na oblasti, in skupino londonskih trgovcev. Trgovci so kralju ponudili posojilo v višini 1,2 milijona funtov, ki jih je potreboval, da je lahko financiral vojno s Francijo. V zameno je trgovcem dovolil ustanovitev podjetja, ki je imelo monopol nad izdajanjem bankovcev.

David Graeber (2014, str. 508) je zapisal: »To je bila prva neodvisna centralna državna banka, postala pa je klirinška hiša za medsebojne dolgove manjših bank; listine so se brž razvile v prvo nacionalno papirno valuto v Evropi.« Funkcije in cilji angleške centralne banke so bili različni in so se skozi čas spreminjali.

Glavne funkcije angleške centralne banke so bile:

- stabiliziranje cen okoli zelenega nivoja cen,
- nadzor nad sistemom kreditov,
- posojanje denarja finančnemu sistemu kot posojilodajalec v skrajni sili,
- nadzor nad izdajanjem bankovcev,
- izdajanje bankovcev in vzdrževanje konvertibilnosti.

Nacionalne centralne banke, ki so bile uspešne pri vzdrževanju konvertibilnosti, so ali povečale presežne zlate rezerve ali so si izposojale v daljšem časovnem obdobju. Angleška centralna banka ni naredila nič od tega. Zato niti ni presenetljivo, da se je tako pogosto izogibala ukrepom za stabiliziranje britanskega in svetovnega gospodarstva (Gallarotti, 1995, str. 112–113).

Operacije in posegi odprtega trga, kot jih poznamo danes, se niso izvajali in uporabljali do leta 1860. Angleška centralna banka ni prevladovala v britanskem monetarnem sistemu, vendar je vseeno lahko stabilizirala mednarodni sistem s stabiliziranjem britanskih financ. Tovrsten tip mednarodne hegemonije bi zahteval manj prevladujoč vpliv nad britanskim finančnim sistemom, kakor bi pričakovali v primeru močne hegemonije. Kot minimalen vpliv velja šteti, da je banka lahko spodbujala posebna kratka in dolgoročna stanja v britanskem sistemu brez popolnega upravljanja finančnih trgov. Stalne kritike od monetarnih elit in finančnih medijev so postale še močnejše v obdobju rasti in napredka. Druge centralne banke (francoska, nemška in ruska) so namreč ukrepale tako, da so zavarovale in podprle svoje rezerve zlata. Angleška centralna banka je dogajanje samo opazovala. Večje banke v Londonu so izgubile zaupanje vanjo kot centralno banko, in sicer zaradi njenega upiranja, da bi imela večje količine zlatih rezerv (Gallarotti, 1995, str. 124).

Igrala je precej pasivno vlogo glede na položaj, ki ga je imela. Zanja je prej veljalo, da je izposojevalec kot pa posojilodajalec v skrajni sili. Ko je potrebovala denar, ji je pogosto na pomoč priskočila centralna banka Francije. London ni imel zadostne količine zlata, da bi zadovoljil potrebe Velike Britanije. Občutljivost angleške centralne banke je bila izpostavljena z rastočo integracijo in kompleksnostjo mednarodnega monetarnega sistema, ko sta hitrost in obseg finančnih transakcij pomembno naraščali v poznem 19. stoletju. Na domači ravni jo je rast britanskih financ naredila bolj občutljivo glede na razvoj njenega lastnega trga. Imela je nadvse nizke rezerve, najnižje v primerjavi z razvitimi državami. Centralna banka Francije je imela kar 4-krat večje zlate rezerve.

Angleška centralna banka je vztrajala pri nečem, kar bi lahko poimenovali lažni blišč skozi obdobje zlatega standarda, kar je tudi razlog, da je mednarodni sistem pod zlatim standardom dejansko ostal stabilen. Lahko bi rekli, da je zlati standard bil stabilen iz

enakih razlogov, kot je angleška centralna banka ostala solventna: nobeden ni bil nikoli posamično testiran ali preizkušen v obdobju zlatega standarda (Gallarotti, 1995, str. 130).

Tabela 3: Zaloga zlata centralnih bank leta 1913

Centralna banka	V milijonih dolarjev
Anglija	164,9
Francija	678,9
Nemčija	278,7
Združene države Amerike	1.290,4
Avstro-Ogrska	251,4
Italija	265,4
Rusija	786,2
Kanada	115,4

Vir: G. M. Gallarotti, The anatomy of an international monetary regime: The classical gold standard, 1995, str. 135.

3.5.2 Zlati standard

Obdobje klasičnega zlatega standarda se je začelo leta 1870. Takrat se je nekaj držav odločilo, da prodajo ali kupijo zlato po fiksni ceni. To obdobje se je končalo leta 1913 (Bordo, 1989, str. 165).

Kot vodilni trgovski in finančni igralec v mednarodni ekonomiji bi imeli britanski trgovci in finančniki znatne koristi od standardizacije in poenotenja sistema. Transakcijski stroški bi se znižali, menjalni tečaj bi bil verjetno bolj stabilen, če bi se države povezale z isto kovino. Čeprav Britanija ni veliko prispevala k vzpostavitvi takega sistema, bi bilo pogubno za njene trgovinske in finančne interese, če ne bi bila znotraj takega sistema. Če bi se ta standardizacija izpeljala in bi Velika Britanija ostala zunaj sistema, bi bila izolirana od preostalega sveta. Bilo bi zelo nevarno, da bi dovolila svojim tekmecem kakršne koli prednosti (Gallarotti, 1995, str. 98).

Na drugi strani pa sta velikanski obseg britanskega investiranja v tujino in njena trgovska mornarica še okrepila osrednje mesto te dežele v svetovnem gospodarstvu. Slednje se je vrtelo okoli Londona in je temeljilo na funtu šterlingu. Na mednarodnem kapitalnem trgu je Velika Britanija ostala izrazito prevladujoča (Hobsbawm, 2012, str. 62–63). Leta 1914 so Francija, Nemčija, Združene države Amerike in preostale evropske države imele v lasti 56 odstotkov vseh čezmorskih investicij, zgolj Velika Britanija pa jih je imela 44 odstotkov. Leta 1914 je bila britanska trgovska mornarica sama za 12 odstotkov večja od vseh trgovskih mornaric drugih evropskih držav skupaj (Hobsbawm, 2012, str. 63).

4 VPLIV INDUSTRIALIZACIJE NA DEMOGRAFIJO

Industrijska revolucija je prinesla mnogo pozitivnih učinkov na prebivalstvo. Namesto ljudi so fizično zahtevna dela opravljali stroji. Vendar so se spremembe kazale počasi in postopoma. Vsakodnevni fizični napori brez daljšega počitka so imeli negativen učinek na zdravje in počutje ljudi. Delavniki so bili zelo dolgi: delalo se je tudi od 14 do 18 ur dnevno za nizko plačo, ki je komaj omogočala preživetje. Delati je bilo treba ob sobotah in nedeljah. Zaradi spretnosti in manjših okončin so bili zelo zaželena delovna sila tudi otroci, mlajši od 10 let. Otroke iz sirotišnic so pošiljali v tovarne kot vajence. Zaradi dolgih delavnikov in slabih pogojev v tovarnah so ljudje pogosto zboleli, zdravstvene težave pa so s starostjo delavcev samo naraščale (Engels, 1848, str. 176).

Delavci so morali delati, kolikor so od njih zahtevali njihovi delodajalci; kakšnih posebnih pravic in zakonov v prid delavcem v tistem času še ni bilo. Prvi sindikati so se pojavili šele v prvi polovici 19. stoletja. Tudi razvoj na drugih področjih, kot sta medicina in farmacija, so močno izboljšali zdravstveno stanje v družbi. Zdravniki so odkrivali nove bolezni in iznašli oziroma ugotovili, kako jih uspešno zdraviti. Povprečna življenjska doba ljudi je bila v drugi polovici 19. stoletja še vedno precej nizka; od 43 do 45 let v večini razvitih področij, v Nemčiji celo pod 40 let, v Skandinaviji pa od 48 do 50 let (Hobsbawm, 2012, str. 34). Zmanjševala se je tudi umrljivost dojenčkov, ki je bila zaradi slabih zdravstvenih in higienskih standardov močno prisotna.

Rast prebivalstva je močno vplivala na podobo, obliko in strukturo mest. Za tretjo četrtino 19. stoletja je značilna rast mestnih nepremičninskih in gradbenih poslov. Hiše na dragih lokacijah so rasle vse višje, kar je povzročilo iznajdbo dvigala. V osemdesetih letih 19. stoletja so se pojavili tudi prvi nebotičniki (Mathias, 1969, str. 252). Delež Evropejcev razvitega področja, kamor spada tudi Velika Britanija, ki so živeli v mestih, je od leta 1850 do leta 1910 je narasel s 14 odstotkov na 41. Okoli 80 odstotkov ljudi je živelo v mestih z več kot 20.000 prebivalci, od tega več kakor polovica v velikih mestih z več kot 100.000 prebivalci, in tam oblikovalo velikanski bazen potencialnih kupcev (Hobsbawm, 2012, str. 60).

Hitra rast mest in napredna gradnja sta prinesli tudi mnogo izboljšav. Mesta so dobivala sanitarno ureditev, razsvetljavo in komunalne objekte. Ljudje, ki so se preseljevali iz revnih podeželskih območij, so kaj hitro opustili stare običaje in se navadili na nov način življenja v mestih. Pojavljati so se začele tudi prve veleblagovnice. Veleblagovnice so nastale kot posledica nove distribucije dobrin. Sodobne množične proizvodnje in množične potrošniške ekonomije še ni bilo oziroma še ni bila tako razvita (Hobsbawm, 2012, str. 35). Spremembe kakovosti življenja povprečnega prebivalca Velike Britanije so bile v primerjavi z začetkom in koncem 19. stoletja precejšnje.

Tabela 4: Število prebivalcev glede na mesto (v tisoč)

	1801	1821	1841	1861	1881	1901
Birmingham	71	102	202	351	546	760
Glasgow	77	147	287	443	673	904
Liverpool	82	138	299	472	627	685
Manchester	75	135	252	399	502	645
London	1.117	1.600	2.239	3.227	4.770	6.586

Vir: P. Mathias, *The first industrial nation, an economic history in Britain 1700–1914*, 1969, str. 451.

4.1 Življenjski pogoji

Plače so bile višje in izplačila so bila bolj redna v tovarnah v mestih kot pa v kmetijstvu na podeželju. Življenjski pogoji na podeželju so bili zelo slabi, higiena pa na zelo nizki ravni. Zato so se ljudje začeli izseljevati iz obubožanih območij in šli iskat boljšo prihodnost v mesta. Visoke rasti prebivalstva ne velja pripisovati zgolj priseljevanju ljudi iz podeželja, za tako hitro rast obstajajo še drugi razlogi. Glavni razlog je gospodarski in ekonomski razvoj regij in mest. Ne samo da je z gospodarskim razvojem posameznih regij naraščalo povpraševanje po novi delovni sili, tudi standard življenja teh ljudi v mestih se je izboljševal.

Toda vse vendarle ni bilo tako pozitivno. Vsako nekoliko večje mesto je imelo eno ali več slabih četrti, kot jih je poimenoval Engels (1848, str. 52). Te četrti so sestavljale nekajnadstropne hiše, nekatere so imele tudi kleti. V teh hišah je živelo veliko družin. 6- do 7-članska družina se je pogosto stiskala v eni sobi. Ceste v okolici so bile netlakovane, umazane in polne odpadkov. Ker ni bilo odtočnih jarkov, so nastajale mlakuže, iz katerih se je širil neprijeten vonj. Poleg prostorske stiske je imelo življenje v mestih še druge slabe strani. V vzpenjajočih se industrijskih mestih so bili vrtovi redki in posesti zelo majhne. Zato so morali ljudje vse, kar so potrebovali, kupiti v trgovinah. Poleg življenjskih potrebščin je bilo treba plačevati najemnino. Dohodki od dela dostikrat niso zadoščali za pokritje vseh stroškov, zato se prenekateri živeli v revščini in pomanjkanju.

V primerjavi s prejšnjim načinom življenja, ki so ga živeli ti ljudje na podeželju, denar ni igral tako pomembne in edinstvene vloge. Z večjimi in bolj rednimi dohodki, s katerimi so se napajale tradicionalne potrošniške navade v industrijskih skupnostih ljudi, so nastajali tudi čedalje večji socialni problemi. Mnogi so denar zapravljali za alkoholne pijače in druge nezdrave razvade. Samo življenje v mestu se je izkazalo za bolj smrtonosno kot delo samo. Varčevanje, gospodarnost, treznost so postali novi socialni imperativi, ki so jih poskušali vcepiti v glave delavskemu razredu preko vseh do tedaj znanih komunikacijskih kanalov. Socialni mehanizmi in institucije so rasli in se razvijali spontano kot odgovor na

družbene potrebe. Prijateljska združenja so se preoblikovala v institucije, ki so utelešale te vrednote. Izvirale so iz trgovinskih združenj in klubov, ki so bili začetniki sindikatov, in so bili splošno razširjeni v mestnih ter rokodelskih zaposlitvah v 18. stoletju (Mathias, 1969, str. 207–209).

4.2 Migracije

Kot je v knjigi Čas kapitala navedel Hobsbawm, je v letih od 1846 do 1875 iz Evrope odšlo preko 9 milijonov ljudi, največ v Združene države Amerike. To je bilo 4-krat več, kot je bilo leta 1851 prebivalcev Londona. V vseh petdesetih letih pred tem se jih je izselilo le približno milijon in pol. Premiki prebivalstva so povezani z industrializacijo, saj je sodobni gospodarski razvoj sveta zahteval obsežne premike ljudi, ki jih je z novimi in izboljšanimi prometnimi sredstvi tehnično olajšal in pocenil, enako pa je svetu seveda omogočil preskrbo veliko večjega števila prebivalcev. V letih od 1846 do 1850 je Evropo vsako leto zapustilo povprečno več kot četrt milijona ljudi. Ne glede na to, kako velikanske so bile te migracije, pa so bile po poznejših merilih še vedno skromne. V osemdesetih letih 19. stoletja je tako vsako leto emigriralo povprečno od 700.000 do 800.000 Evropejcev, po letu 1900 pa povprečno od enega milijona do enega milijona in četrt na leto.

Med leti 1851 in 1880 je Britansko otočje zapustilo približno 5,3 milijona ljudi (3,5 milijona jih je odšlo v Združene države Amerike, en milijon v Avstralijo, pol milijona v Kanado), kar je bila daleč največja skupina čezoceanskih izseljencev na svetu (Hobsbawm, 2011, str. 232). Med migranti so bili večinoma ljudje s podeželja, saj je v tistem obdobju večina ljudi živela na podeželju. Posledica teh migracij pa je bilo izkoreninjanje prebivalcev podeželja in naraščanje mestnega prebivalstva (Hobsbawm, 2011, str. 239).

Migracije so potekale tudi znotraj Velike Britanije. Zaradi lakote se je v prvi polovici 19. stoletja izselilo veliko Ircev. Preselili so se v večja industrijska mesta v Angliji in na Škotsko. Leta 1851 je bila ena desetina prebivalcev Manchestra in ena šestina prebivalcev Liverpoola Ircev. Zaposlovali so se v tekstilni industriji, gradbeništvu in mornarici (Mathias, 1969, str. 199).

SKLEP

Obdobje industrializacije velja za enega najhitreje razvijajočih se obdobj v ekonomski zgodovini. Velika Britanija se je iz povprečno razvite evropske države razvila v najmodnejšo državo v regiji in svetu. Obseg sprememb je bil tako velik in hiter, kot ga v zgodovini še ni bilo. Na začetku 18. stoletja so ljudje potovali s konjskimi vpregami in čolni na vesla, ob koncu 19. stoletja pa so potovali z vlaki in pozneje tudi že z avtomobili. Živali so skoraj na vseh področjih zamenjali stroji. Kakovost življenja ljudi se je bistveno

povečala. Podaljšala se je tudi življenjska doba. Težka in zahtevna dela so namesto ljudi opravljali stroji.

Britanci so med prvimi opustili merkantilizem in odprli svoje gospodarstvo svetu. Zaradi svoje geografske lege so imeli dobro razvito ladjevje. Doma so imeli potrebna naravna bogastva in surovine, ki so jih potrebovali za gospodarski zagon. Dodaten in pomemben vir surovin so črpali iz svojih kolonij po svetu. S tehnološkim razvojem so nastale velike spremembe tudi v organizaciji samega dela. Iz lokalnih manufaktur so zrasli veliki proizvodni obrati, ki so zaposlovali precej večje število ljudi. Z odpiranjem tovarn po vsej državi je naraščalo povpraševanje po delovni sili. Z razvojem parnega stroja in njegovo vpeljavo v različne veje gospodarstva so tovarne lahko gradili vsepovsod. Prej tega niso mogli, ker je bila voda pomembno pogonsko sredstvo in so proizvodne obrate odpirali le v bližini rek. Razvoj parnikov in železniške infrastrukture je bistveno spremenil tudi način potovanja ljudi. Čas potovanj se je zelo skrajšal.

V obdobju industrializacije so bili položeni temelji sodobnega bančnega sistema. Ustanovljena je bila angleška centralna banka. Po njenem vzoru so bile ustanovljene še druge centralne banke. Finančni trgi so se v tem obdobju močno spremenili. V 18. stoletju in tudi že prej so bile ustanovljene nekatere komercialne banke, ki so na trgu še danes. Uporabljeni se je začel papirnati denar, ki je nadomestil kovance. Ti so bili največkrat iz srebra in zlata.

Velika Britanija je postala prva industrijska država na svetu, vendar se je v industrijskem smislu tudi prva postarala. Ob koncu 19. stoletja so jo začele dohitevati in celo prehitovati nekatere druge države. Nemčija in Združene države Amerike sta ji bili najbližji zasledovalki in sta jo tudi prvi prehiteli. Čeprav je izgubila primat v svetu, je za seboj pustila velik pečat. Eden izmed največjih je gotovo angleški jezik, ki se je uveljavil kot svetovni jezik.

LITERATURA IN VIRI

1. Arrighi, G. (2009). *Dolgo dvajseto stoletje; kapitalizem, denar in moč*. Ljubljana: Sophia.
2. Bank of England. (b.l.) About the Bank. Najdeno 28. septembra 2016 na spletnem naslovu <http://www.bankofengland.co.uk/about/Pages/history/default.aspx>
3. Bordo, M. D. (1989). Stability under the gold standard in practice. V A. H. Meltzer & S. Robinson (ur.), *Money, history, and international finance; essays in honor of Anna J. Schwartz* (str. 163–202). Chicago: University of Chicago press.
4. Braudel, F. (1989). *Igre menjave I*. Ljubljana: ŠKUC.
5. Braudel, F. (1991a). *Čas sveta I*. Ljubljana: ŠKUC.
6. Braudel, F. (1991b). *Čas sveta II*. Ljubljana: ŠKUC.
7. Engels, F. (1848). *Položaj delavskega razreda v Angliji*. Ljubljana: Cankarjeva založba.
8. Gallarotti, G. M. (1995). *The anatomy of an international monetary regime: The classical gold standard, 1880–1914*. New York: Oxford university press.
9. Graeber, D. (2014). *Dolg: prvih 5000 let dolžništva*. Ljubljana: založba/*cf.
10. Hartwell, R. M. (1965). *The industrial revolution in England*. London: Cox and Wyman Ltd.
11. Hobsbawm, E. (2011). *Čas kapitala: 1848–1875*. Ljubljana: Sophia.
12. Hobsbawm, E. (2012). *Čas imperija*. Ljubljana: Sophia.
13. Mathias, P. (1969). *The first industrial nation, an economic history in Britain 1700–1914*. London: Methuen & Co Ltd.
14. Mokyr, J. (2011). *The enlightened economy*. London: Penguin Books Ltd.
15. Prunk, J. (2015). *Zgodovina Evrope v dobi racionalistične civilizacije 1775–2015*. Ljubljana: Cankarjeva založba.
16. Schwartz, M. R. (1999, 22. junij). *Railways and population change in industrializing England*. Najdeno 15. novembra 2015 na spletnem naslovu https://www.mtholyoke.edu/courses/rschwartz/rail/intro_hist_gis.htm
17. Smith, A. (2010). *Bogastvo Narodov*. Ljubljana: Studia humanitatis.