

افغانستان آزاد – آزاد افغانستان

AA-AA

چو کشور نپاشد تن من مباد بدین بوم و بر زنده یک تن مباد
همه سر به سر تن به کشتن دهیم از آن به که کشور به دشمن دهیم

www.afgazad.com

afgazad@gmail.com

Social

اجتماعی

نویسنده: زنده یاد احمد قاسمی – بازتاب و ارسال: همایون اوریا
۱۳ فبروری ۲۰۲۳

جامعه شناسی

(۱۸)

۲۷. از مشخصات قرن ۱۷

سازمان گمرکی – سازمان گمرکی فرانسه طوری بود که برقرار کردن آمار صحیح تجارتی را مشکل می کرد. سرزمین فرانسه نظر به تقسیماتی که در سابق داشت به چهار قسمت شده بود و طرز اداره هر قسمت با قسمت های دیگر مختلف بود.

۱ – در دور پنج ولایت بزرگ یک خط پستی و گمرکی کشیده بودند و از مال التجاره هاری که به حدود آنها وارد و یا از آن حدود خارج می شد گمرک اخذ می کردند ولی حمل و نقل کالا در داخل این پنج ولایت گمرک نداشت و فقط حقوق راهداری از آنها گرفته می شد.

۲ – عده ای دیگر از ولایات را ولایات خارجی می نامیدند. در این ولایات غالب حقوق قدیمه راهداری و همچنین تعرفه های داخلی که مزاحم حمل و نقل بود اخذ می شد و هر کالائی که از این ولایات به ولایات پنجگانه مذکور صادر و یا از آن ولایات وارد می گردید، حق گمرکی می پرداخت.

۳ – یک دسته دیگر ولایاتی بودند که می توانستند با خارج از فرانسه آزادانه تجارت بکنند اما در موقعی که کالای خود را از سائر ولایات فرانسه می گذراندند، می بایست حقوق گمرکی بپردازند.

۴ – پنج بندر آزاد هم بودند که آزادانه با خارجه تجارت می کردند و مال التجاره های آنها فقط وقتی تحت کنترل در می آمد که از سرزمین آزاد آنها خارج می شد.

اولین مرتبه در زمان لوئی ۱۵ در صدد الغاء این تقسیمات که مانع تجارت آزاد می شد، برآمدند و وزرای لوئی ۱۴ هم کوشش زیادی در این راه کردند، اما چون این تقسیمات در اثر مقتضیات دوره فئودالیت و طبق منافع سینیور ها به وجود آمده بود، کوشش های مذکور نتیجه مؤثری نداد.

حقوق راهداری و سائر عوارض سینیوری – در فصل های گذشته گفتیم که در زمان رومی ها حقوق راهداری برای تعمیر جاده ها گرفته می شد. در دوره فئودالیت اخذ حقوق راهداری باقی ماند. ولی مورد مصرف آن از بین رفت، به این معنی که سینیور ها هر کدام در قلمرو خود شان حقوق راهداری می گرفتند، ولی به جای این که آن را برای نگهداری جاده ها بکار ببرند، به مصرف تجمل خود شان می رساندند. پادشاهان فرانسه چندین مرتبه در صدد برآمدند

که این حقوق راهداری را لغو کنند و حتی چندین فرمان در این باره صادر کردند، اما از عهده سینیور ها برنیامدند، مثلاً در نیمه قرن ۱۶ هنوز قریب ۱۰۰، ۱۲۰ محل باج گیری بر روی رود لوار که راه بزرگ مرکزی فرانسه محسوب می شد، موجود بود و مثلاً یک کشتی نمک که از " نانت " به " نور " می رفت، می بایست ۴ برابر ارزش اصلی خودش را به عنوان حقوق راهداری بپردازد.

پادشاهان فرانسه برای این که از عوارض گرفتن سینیور ها جلوگیری کنند، اصولاً در صدد برآمدند که بعضی از شهر ها را بخرند، ولی در این موارد سینیورها به قدری مبالغ گزاف مطالبه می کردند که غالباً خزانه پادشاه از عهده پرداخت آن بر نمی آمد، چنان که یکی از سینیور ها فقط برای یک شهر ۶۰۰۰۰۰ لیون مطالبه کرد.

پادشاهان فرانسه برای این که وحدت اقتصادی به آن کشور بدهند از اوایل قرن ۱۷ در صدد چند اقدام برآمدند:

۱ - آسان ساختن روابط تجاری به این وسیله که سد های داخلی را که باقیمانده رژیم فئودالیت بوده و فرانسه را منقسم می ساخت، از میان بردارند.

۲ - حمایت صنایع ملی به این وسیله که سد هایی در مرز فرانسه برقرار کرده، مانع از رقابت خارجی بشوند.

۳ - افزودن طلا و نقره کشور به این وسیله که میزان صادرات را از میزان واردات بالاتر ببرند.

اما در قسمت اول موفقیت زیادی نکردند و با آن که کلبر وزیر لوئی ۱۴ بسیاری از گمرکات داخلی و حقوق راهداری را لغو کرد، ملکدار های بزرگ بعد از او مقرراتش را که به ضرر خود شان تشخیص می دادند، لغو نمودند.

احصائیه کوچکی از مردم و بدبختی های آنها - نظر به این که ترقی صنعت و تجارت باعث می شد که تمرکزی در سازمان سیاسی کشور ها داده شود، دولت های اروپا به تمرکز نزدیک می شدند و برای بسط اقتصاد ملی خود شان مجبور به تسخیر بازار های تازه و تعیین سرحد های جدید بودند. از این جهت جنگ های متمادی و خونینی میان فرانسه و المان و اسپانیا و غیره روی داد. مخارج این جنگ ها بر توده فقیر تحمیل می شد و تلفات آنها هم بر توده فقیر وارد می آمد. تحمیلات غیر قانونی و عوارض دیگری که سینیور ها می گرفتند، بر این ها افزوده می گشت. آزاد شدن سرف ها که به هوای کارخانجات آواره می شدند و در راه ها به گدائی و راهزنی می پرداختند، مزید بر علت بود. تمام این عوامل دست به هم داده، یک ملت فقیر به وجود آورد که در نیمه دوم قرن ۱۷، ۳۱۸۰۵ نفر گدا داشت.

برای این که درست معلوم شود که مالیات های دولت در زمان لوئی چقدر کمرشکن شده بود، تذکر می دهیم که مخارج دولت که در سال ۱۷۰۰ بالغ ۱۱۶ میلیون لیور بود، در سال ۱۷۱۱ به ۱۶۴ میلیون لیور بالغ شد، بیشتر از دو برابر گردید.

علاوه بر مصائب دیگر، طاعونی هم در سال ۱۷۱۵ در حیوانات اهلی افتاده و تلفات خیلی سنگین وارد کرد. این همه بلیه ها باعث گشت که از جمعیت مملکت خیلی کم شد و به طوری که نوشته اند، ملت فرانسه از ۱۷۰۰ تا ۱۷۰۷ از ۴۰۰ هزار تا ۵۰۰ هزار تلفات داد و تلفات وی از تاریخ مذکور تا ۱۷۱۵ قاعدتاً می بایست خیلی بیشتر از این ها بوده باشد.

۲۸. از مشخصات قرن ۱۸

حقوق راهداری و بیگاری: لوئی ۱۴ در سال های آخر سلطنتش فرمانی برای حفظ و نگهداشت جاده ها وضع کرد و نگاهداشت آنها را به عهده مالکان اطراف واگذاشت، اما فقر عمومی اجازه نداد که این نقشه عملی شود. در زمان لوئی ۱۵ این کار را به وسیله بیگاری انجام دادند. کسانی که بیشتر از همه از جاده ها فایده می بردند، تجار بودند که می

خواستند کالا های خود شان را حمل و نقل کنند و بنا بر این، قاعدتاً می بایست مخارج تعمیر جاده ها به وسیله آنها پرداخته می شد. اما زورگویی هیئت حاکمه آن زمان حکم می کرد که این بار هم بدوش مردم فقیر گذاشته شود.

بیگاری فقط بر اشخاص مالیات دهنده که از ۱۶ تا ۶۰ سال داشتند و در شهرهای غیر آزاد یا در دهات ساکن بودند، تحمیل می شد. اعضای کلیسا، نجباء و نوکر های آنها، بورژوا های شهر های آزاد، اشخاصی که به یک عنوانی با حاکم شهر وابستگی داشتند، از بیگاری معاف بودند. مدت بیگاری ۳۰ روز در سال بود. بیگاری دهنده می بایست افزار های کار و حیوانات بارکش و گاری های خود شان و در حقیقت تمام مایملک خود شان را همراه بیاورند. از این جا قیاس کنید چه ظلمی بر آنها وارد می آمد و چطور بی خانمان می شدند. کار اجحاف به جائی رسید که بورژوا ها برای ساختن خیابان های شهر ها نیز از دهاتی ها استفاده می کردند.

چون مأموران حق داشتند که اگر کار در سر موعد انجام داده نشد، آن را به وسیله پولی که از دیر آمدگان می گیرند، تمام کنند. کم کم بیگاری مذکور به صورت مالیاتی درآمد که بر مالیات دهندگان تحمیل می شد.

این بیگاری در سال ۱۷۷۶ ملغی شد و به جای آن یک تعرفه مالیاتی گذاشته شد که می بایست بر کلیه صاحبان اراضی تعلق بگیرد. اما این تعرفه در اثر مخالفت مالکان هیچ وقت عملی نگردید. در آن زمان اگر هم در اثر فشار مصالح عمومی و یا عوامل دیگر، قوانینی به نفع اکثریت وضع می شد، چون کسانی که آن قوانین به ضرر شان بود امور کشور را در دست داشتند، هیچ وقت به مرحله عمل نمی رسید و درست مانند کشور ما بود که تفاوت زیادی میان قوانین و اجرای آنها وجود دارد.

از این جهت، با آن که کلیر وزیر لوئی ۱۴ بسیاری از حقوق راهداری را که مانع تجارت می شد، لغو کرد و قوانین دیگری هم علیه آنها وضع گردید، همچنان به حال خود باقی ماندند.

به سمت آزادی صنعت و تجارت - کلیر صدراعظم لوئی ۱۴ برای این که صنایع داخلی فرانسه را از رقابت صناعت خارجی حفظ بکند، مقرراتی وضع کرد. این مقررات صنعتی و تجارتی روز به روز شدید تر شد و عده آنها به قدری زیاد بود که تولید کننده کوچکی می بایست برای دانستن تکالیف و حقوق خودش یک دوره قانون یاد بگیرد.

دولت به این وسیله می خواست نوع و مبداء مواد اولیه را و همچنین طرز ساخت و اندازه پارچه ها را کنترل کند و جلوی تقلبات را تا حدی بگیرد. اما این مقررات با صنعت قرن ۱۸ که توسعه پیدا کرده، قوی شده بود و دیگر قیم نمی خواست، سازگار در نمی آمد. اما به آن دیگری نمی خواست اجازه بدهد که به تولید محصول انحصاری او مشغول بشود. در این دوره به نظر ها عجیب می آمد که چنین قیودی بر دست و پای تجارت و صنعت بگذارند.

از این جهت، عده ای علیه این محدودیت ها اقدام کردند و سیستم "حمایت طلبی" را در صنعت مورد انتقاد قرار داده فرمول ذیل را درست کردند: "بگذارید بشود. بگذارید بگذارید".

برای این که موضوع درست روشن شود، بعضی از محدودیت های صنعت و تجارت را در قرن ۱۸ ذکر می کنیم:

عده بازار های تجارتی محدود بود و افزایش عده آنها مخالف مقررات بود و بعضی از کالا ها فقط در آنجا ها می بایست به فروش برسد. هر بندر فرانسوی خصوصیات و امتیازاتی داشت به این معنی که کالا های مخصوصی به آن وارد و کالا های مخصوصی از آن صادر می شد. مثلاً شراب بعضی از ممالک می بایست حتماً به بردو وارد بشود. شراب هائی که به مستعمرات می رفت، می بایست حتماً در " بردو " یا " نانت " به کشتی گذاشته بشود. روابط تجارتی فرانسه با مشرق می بایست به توسط بندر مarseille به عمل بیاید... و غیره. چند کمپنی هم تجارت بعضی از کشور ها، مانند هندوستان را به خود شان اختصاص داده بودند و این امر مورد اعتراض شدید بورژوا ها بود و بالاخره هم امتیازات کمپنی هند را در سال ۱۷۶۹ ملغی کردند.

ملاحظه می کنید که در اثر انقلابی که در صنعت و تجارت پیدا شده بود، دیگر آن مقررات قدیمه صدق نمی کرد. حالا مقتضی بود که صنعت و تجارت میدان پیدا کرده و رقابت را در کلیه نقاط دنیا ببرند و خودشان را به اصطلاح از قید "رقیت" بیرون بیاورند. حالا وضعیت ایجاد می کرد که صنعت و تجارت "آزاد" باشد.

ادامه دارد