

---

# صنعت و امپراتوری

---

تاریخ اقتصادی و اجتماعی بریتانیا  
از انقلاب صنعتی تا دهه‌ی ۱۹۶۰

اریک هابسبام

مترجم

عبدالله کوثری



نستروا  
تهران  
۱۳۹۸

## فهرست

۷	..... سخن مترجم	
۹	..... پیش‌گفتار	
۱۳	..... مقدمه	
۲۵	..... بریتانیا در ۱۷۵۰	۱
۳۹	..... منشأ انقلاب صنعتی	۲
۶۳	..... انقلاب صنعتی ۱۷۸۰-۱۸۴۰	۳
۸۹	..... ره‌آوردهای انسانی انقلاب صنعتی ۱۷۵۰-۱۸۵۰	۴
۱۱۱	..... کشاورزی ۱۷۵۰-۱۸۵۰	۵
۱۲۵	..... صنعتی‌شدن: مرحله‌ی دوم ۱۸۴۰-۱۸۹۵	۶
۱۵۳	..... بریتانیا در اقتصاد جهان	۷
۱۷۵	..... سطح زندگی ۱۸۵۰-۱۹۱۴	۸
۱۹۷	..... آغاز سقوط	۹
۲۲۳	..... زمین ۱۸۵۰-۱۹۶۰	۱۰
۲۳۷	..... بریتانیا در دوره‌ی میان دو جنگ	۱۱
۲۵۷	..... حکومت و اقتصاد	۱۲
۲۸۵	..... رونق طولانی	۱۳
۳۱۳	..... جامعه‌ی بریتانیا از ۱۹۱۴ به بعد	۱۴
۳۳۷	..... بریتانیای دیگر	۱۵
۳۵۹	..... نتیجه	
۳۶۹	..... نمودارها	
۴۱۱	..... کتاب‌های پیشنهادی	
۴۱۹	..... واژه‌نامه	
۴۳۱	..... نمایه	

## بریتانیا در ۱۷۵۰

آنچه ناظر امروزی می‌بیند الزاماً حقیقت نیست، اما مورخ به مسئولیت خود بر این نکته چشم می‌پوشد. بریتانیا، یا بهتر بگوییم انگلستان، در قرن هجدهم کشوری بود که بسیاری به آن چشم دوخته بودند و اگر بخواهیم به آنچه از زمان انقلاب صنعتی بر این کشور گذشته است آگاه شویم می‌توانیم آن را از دریچه‌ی چشم بسیار مشتاقان خارجی کنجکاو ببینیم که همواره در پی آموختن، و عموماً ستودن، بودند و در قیاس با شرایط کنونی چنان فراغتی داشتند که پیرامون خود را به دقت بنگرند. مسافری که در حوالی سال ۱۷۵۰ بعد از سفری غیر قابل پیش‌بینی و اغلب دراز (مثلاً سفری سی و چند ساعته از هلند) در دوور<sup>۱</sup> یا هارویچ<sup>۲</sup> پای بر خاک می‌نهاد، بهتر این می‌بود که شب را در یکی از مسافرخانه‌های گرانقیمت اما بسیار راحت انگلیسی، که همواره نظر مساعد او را جلب می‌کرد، بگذراند. روز بعد این مسافر پس از پیمودن ۸۰ کیلومتر با دلیجان به راجستر<sup>۳</sup> یا چلمزفورد<sup>۴</sup> می‌رسید. شب را در آن شهر سر می‌کرد و ظهر روز بعد وارد لندن می‌شد. سفری این‌چنین نیازمند فراغت بود. سفر فقرا – پیاده یا بر قایق‌هایی که در نزدیکی ساحل سفر می‌کردند – ارزان‌تر و کندتر، یا ارزان‌تر و خطیرتر بود. پس از گذشت چند سال دلیجان‌های پستی جدید که تندروتر بودند مسافر را به فاصله‌ی صبح و شامی از لندن به

1. Dover    2. Harwich    3. Rochester    4. Chelmsford

پورتس موث<sup>۱</sup> و در شصت و دو ساعت از لندن به ادینبورگ می‌بردند. اما در ۱۷۵۰ او می‌بایست برای سفر اخیر ده تا دوازده روز وقت بگذارد.

سرسبزی و پاکیزگی و غنای ظاهری روستاها و نیز رفاه ظاهری کشاورزان، این مسافر را به ناگاه تحت تأثیر قرار می‌داد. کنت کایل مانزگ<sup>۲</sup>، اهل هانور، در سال ۱۷۶۱ درباره‌ی اسکس<sup>۳</sup> چنین می‌نویسد: «تمامی این کشور به باغی شباهت دارد که از آن به‌خوبی نگاهداری می‌شود.»<sup>۴</sup> و این قولی است که اغلب سیاحان بر آن بودند. از آنجا که سیاحانی که به انگلستان می‌آمدند تنها به گشت و گذار در جنوب و مناطق میانی این کشور بسنده می‌کردند، این تصویر چندان دقیق نبود، اما تفاوتی که اینان در قیاس با اغلب قسمت‌های قاره‌ی اروپا می‌یافتند واقعی بود. این مسافران، بدون استثنا، مسحور وسعت عظیم لندن می‌شدند و حق با ایشان بود، چرا که این شهر با جمعیتی نزدیک به سه چهارم میلیون، با فاصله‌ای بسیار بزرگ‌ترین شهر دنیای مسیحیت و شاید دو برابر نزدیک‌ترین رقیبش یعنی پاریس بود. لندن بی‌تردید شهری زیبا نبود و غمزدگی و ملال‌انگیزی آن سخت در چشم خارجیانی می‌زد. آبه لو بلان در ۱۷۴۷ چنین می‌نویسد: «بعد از دیدن ایتالیا، در بناهای لندن چیزی نمی‌یابید که در دیدنش چندان لذتی باشد. این شهر تنها به خاطر عظمتش به‌راستی شگفت‌انگیز است.» (اما او نیز چون دیگران از «زیبایی روستاها و کوشش‌هایی که برای بهسازی زمین‌ها به عمل می‌آمد و غنای مراتع و گله‌های بی‌شماری که این مراتع را پوشیده بود و فراوانی و پاکیزگی حکمفرما بر کوچک‌ترین دهکده‌ها» شگفت‌زده بود.)<sup>۵</sup> لندن شهر پاکیزه و روشنی نیز نبود، هرچند که بهتر از مراکز صنعتی چون بیرمنگام بود، که در آن «چنان می‌نماید که مردم میان چهاردیواری‌ها آنچنان درگیر کسب و کار خویشند که کم‌تر توجهی به نمای شهر دارند. خیابان‌ها سنگفرش نیست و چراغی در آنها نمی‌سوزد.»<sup>۶</sup>

هیچ شهر انگلستان حتی اندکی با لندن قابل قیاس نبود، اگرچه بندرها و مراکز

بازرگانی و صنعتی شهرستان‌ها برخلاف قرن هفدهم، با شتاب و به‌گونه‌ای محسوس توانگرتر و مرفه‌تر می‌شدند. هیچ شهر دیگر انگلستان پنجاه‌هزار سکنه نداشت. هیچ‌یک از این شهرها چنان نبود که توجه مسافری را که سودای داد و ستد به سر نداشت، جلب کند، هرچند اگر او در سال ۱۷۵۰ به لیورپول (که گذار دلیجان‌های لندن هنوز بدان نیفتاده بود) سفر می‌کرد، بی‌تردید از هیاوو و ازدحام این شهر که رشدی شتابان داشت، یکه می‌خورد. شهری که چون بریستول<sup>۱</sup> و گلاسکو<sup>۲</sup>، به‌طور عمده به تجارت برده و محصولات مستعمرات – شکر، چای، توتون و به‌گونه‌ای روزافزون پنبه – متکی بود. شهرهای بندری قرن هجدهم به تأسیسات جدید و محکم بنادر خود و زیبایی بی‌پیرایه‌ی ساختمان‌های عمومی مباحثات می‌کردند. این تأسیسات و بناها برای مسافری که وارد شهر می‌شد «چشم‌اندازی دلپذیر از مادرشهر» فراچشم می‌نهاد.<sup>۳</sup> اما آن دسته از ساکنان شهر که از این زیبایی و وقار چندان بهره‌ای نمی‌بردند، سیمای خشن و درنده‌خوی بندر را می‌دیدند، محلاتی انباشته از میخانه‌ها و روسپانی چشم‌انتظار جاشوانی که از کشتی‌ها بیرون می‌ریختند یا چندان در آن حول و حوش پرسه می‌زدند که دلان به‌سوی مناطق دوردست در کشتی بنشانندشان یا مأموران سربازگیری پادشاه برای خدمت در نیروی دریایی جلبشان کنند. همچنان‌که هرکس می‌دانست، این کشتی‌ها و تجارت خارجی جانمایه‌ی بریتانیا بود و نیروی دریایی، نیرومندترین سلاحش. در حوالی نیمه‌ی قرن هجدهم این کشور نزدیک به شش‌هزار کشتی بازرگانی با ظرفیتی نزدیک به نیم میلیون تن داشت و این چندین مرتبه بیش‌تر از ظرفیت ناوگان فرانسه، رقیب اصلی آن بود. در سال ۱۷۰۰ این ناوگان نزدیک به یک‌دهم سرمایه‌گذاری ثابت (غیر از مستغلات) را تشکیل می‌داد و صد‌هزار جاشوی آن تقریباً بزرگ‌ترین بخش کارگران غیرکشاورزی به شمار می‌آمدند.

در نیمه‌ی قرن هجدهم، سیاح خارجی شاید توجه نسبتاً کمی به کارخانه‌ها و معادن معطوف می‌داشت، هرچند که به هر حال تحت تأثیر کیفیت (اما نه ذوق و سلیقه‌ی) صنعتگری بریتانیایی قرار می‌گرفت و به نیروی ابتکاری که با کار و صنعت این کشور آمیخته بود پی می‌برد. بریتانیایی‌ها همان زمان نیز به داشتن ماشین‌هایی شهره بودند که به گفته‌ی آبه لو بلان «کارایی انسان را با کاهش کار او

1. Portsmouth 2. Kielmansegge 3. Essex

4. *Diary of a Journey to England 1761-2* (London, 1902), p. 18.

5. L'Abbé le Blanc, *Letters on the English and French Nations* (London, 1747) Vol. I, p. 177.

6. *A Tour through England, Wales and part of Ireland made during the summer of 1791*, (London, 1793), p. 373.

1. Bristol 2. Glasgow 3. *ibid.*, p. 354.