

معاهدات السلام بين مملكتي السويد والدانمارك، وإيالة الجزائر ودورها في تطور التجارة الإسكندنافية في المتوسط: 1729م-1830م.

Peace treaties of Sweden and Denmark with Algiers and their role in the development of Scandinavian trade in the Mediterranean: circa 1729-1830.

أمينة حمودي¹، عبد الهادي رجائي سالمي²

¹ جامعة الجزائر 2 (الجزائر)، eminephd12@yahoo.fr

² جامعة الجزائر 2 (الجزائر)، abdelhadi.radjai.salmi@gmail.com

تاريخ الارسال: 2020/06/06 تاريخ القبول: 2020/10/22 تاريخ النشر: 2021/01/15

ملخص:

لعبت سياسة الحياد الذي انتهجتها كلا من مملكتي السويد والدانمارك في الحروب الأوروبية التي شهدتها القرن الثامن عشر دورا محوريا في توسع تجارتها البحرية إلى منطقة البحر الأبيض المتوسط، وذلك لاستغلالهما تضرر الأساطيل التجارية للدول الأوروبية المتحاربة واستحواذهما على حصصها في التجارة البحرية مع المتوسط. غير أنّ سياسة الحياد لم تكن العامل الوحيد في تطور التجارة الاسكندنافية، فقط لعبت معاهدات السلام مع الجزائر وباقي الايالات المغاربية دورا هاما في تأمين الخطوط التجارية البحرية للسويد والدانمارك، مما أنتج زيادة كبيرة في أعداد سفنهما المتاجرة مع الدول المتوسطية. يهدف هذا المقال إلى اظهار الفوائد الاقتصادية التي اكتسبتها الدول الاسكندنافية بعد معاهداتها مع الجزائر، وكيف ساهمت نفس المعاهدات في جعل هاته الدول من اللاعبين الرئيسيين في اقتصاد النقل البحري التجاري في القرن 18م. الكلمات المفتاحية: إيالة الجزائر، السويد، الدانمارك، معاهدات السلام، التجارة البحرية.

Abstract:

It is a fact that Swedish and Dano-Norwegian neutrality in eighteenth century's European wars had played a pivotal role in the expansion of their maritime trade in the Mediterranean. This neutrality had enabled Sweden and Denmark to exploit the vacuum belligerents' had left, thus, increasing their shares in the profitable Mediterranean trade. The policy of neutrality, however, was not the only factor contributing to the rise of Scandinavian trade in the Mediterranean in that the peace and commerce treaties with Algiers and other Maghreb states had played a significant role in securing trade routes, which resulted in more Swedish and Dano-Norwegian merchant ships entering the Mediterranean.

This paper tends to manifest the commercial benefits the kingdoms of Sweden and Denmark-Norway had enjoyed following their treaties with the Ottoman regency of Algiers in 1729 and 1746 respectively. Moreover, it shows how peace with Algiers was crucial to Scandinavian Mediterranean trade to the point that it was regarded as a boon to their trade.

Key words: The regency of Algiers, Sweden, Denmark-Norway, peace treaties, maritime Trade.

مقدمة

تعود أولى اتصالات الاسكندنافيين بالجزائريين في المتوسط إلى القرن 17م باحتكاك الجزائريين بالسفن الإسكندنافية القادمة لغايات مختلفة أهمها التجارة مع الدول المتوسطية، حيث كان الملح السلعة الرئيسية التي كانت مطلوبة بشدة في الموانئ الشمالية¹. فمثلا كانت السفن السويدية تأتي إلى الموانئ البرتغالية (ستوبال Setubal و لشبونة Lisbon) بالمعدات البحرية، وتقتني في المقابل الملح البرتغالي ذو النوعية الجيدة. وقد تعزز هذا النشاط بين البلدين بعد معاهدة التجارة التي جمعتها سنة 1641م وكذلك بعد الخطوات التي اتخذتها السلطات السويدية للقضاء على الاعتماد على السفن التجارية الأجنبية، ففي النصف الأول من القرن 17م، كانت التجارة الخارجية للمملكة تعتمد بشكل كبير على الأسطول التجاري الهولندي، لكن نتيجة للسياسة الماركنتيلية التي اتبعتها الحكومة، أصبحت التجارة في السبعينات والثمانينات من القرن 17م جدّ مستقرة مع جنوب أوروبا²، وغدت الأساطيل التجارية السويدية تنطلق خريفا من ستوكهولم في قوافل تحمل الألواح الخشبية، القطران وقضبان الحديد والأسلحة، وتعود محملة بالملح. وتعتبر سفن الملح هذه من أكبر سفن الأسطول التجاري السويدي، فقد بلغ عددها في تلك الفترة حوالي 20 سفين³.

لكن مع نهاية القرن 17م، ارتفع سعر الملح البرتغالي بقرار ملكي بنسبة 265%، ممّا أجبر التجار السويديين على عبور مضيق جبل طارق للبحث عن أماكن جديدة في حوض المتوسط لاقتنائه، فوصلوا بذلك إلى مينائي إيبزا (Ibiza) و لاماتا (La matta)⁴ الإسبانيين والموانئ الإيطالية، بل حتى ميناء إزمير (Smyrna) العثماني. وبذلك دخلوا في دائرة الصراع الذي كان لا يزال قائما بين العالم الإسلامي المتمثل في القراصنة المغاربة، والعالم المسيحي المتمثل بالقراصنة المالطيين والإسبان والإيطاليين⁵.

على عكس السويد، لم تكن مملكة الدانمارك-النرويج منضوية بقوة في تجارة البحر المتوسط، كما لم يكن بإمكانها أن تنافس السفن الهولندية والإنجليزية أو حتى سفن المدن الألمانية. ولم تكن الحروب المتعددة التي خاضتها الدانمارك السبب في هذا الضعف، بل يعود ذلك لعدم تطوير الدولة لصناعاتها البحرية، ولنقص البعد الماركنتيلي عند الساسة في النصف الأول من القرن 17م. لهذا لم تتطور التجارة الدانماركية مع المتوسط إلا في العقد الأخير من نفس القرن، عندما بقيت هذه الأخيرة وجارتها السويد على الحياد أثناء انشغال باقي الدول الأوروبية بحروب تلك الفترة⁶.

* المؤلف المرسل.

ومع ذلك، فقد حاول الاتحاد الدانماركي-النرويجي حماية سفنه وسواحله من القراصنة الجزائريين والمغاربة بإرسال عماراته البحرية إلى الأطلسي لمنعهم من التغلغل إلى الشمال، أو أخذ المراكب التجارية الدانماركية قرب المتوسط. ففي سنة 1638م، وصلت السفينتان الحريبتان Lindormen و Gabriel إلى شمال الأطلسي ومعهما أوامر بالإبحار مرارا حول جزر الفارو (Faroe) وأيسلاندا (Iceland) لمنع القراصنة من التعرض للسفن أو الرعايا الدانماركيين، ومرة أخرى أرسلت المملكة سنة 1687م أسطولا من ستة سفن حربية إلى الأطلسي في مهمة لمراقبة القراصنة المسلمين ومنعهم من أسر السفن الدانماركية⁷. وبفضل هذه الإجراءات تمكنت البحرية الدانو-نرويجية من تحقيق بعض النجاح ضد القراصنة الجزائريين، حيث استطاع المركبان الحريان St. franciskus و Geldylowes waaben المنطلقان من النرويج أن يهزما في معركة بحرية سفينة جزائرية ويأسراها قرب الساحل البرتغالي بتاريخ 23 ماي 1672م، وعلى إثر هذا الانتصار، كافئ حاكم النرويج رباني السفينتين بمنحهما سيفين فضيين تكريما لهما⁸.

كما اتبعت السويد التي كانت تملك أسطولا تجاريا معتبرا في القرن 17م أسلوب المواكبة، والمواكبة تقضي بأن تنطلق السفن التجارية في قافلة واحدة تُواكبها مراكب حربية لكي تتعاون كلها على الدفاع في حالة هجوم قراصنة عليها، وقد كان هذا الإجراء شائعا بين الدول البحرية الأوروبية، ليس الشمالية فقط بل حتى المتوسطية أيضا⁹. ووفقا للقانون البحري السويدي، كل السفن التجارية المبحرة إلى البرتغال أو إسبانيا يجب عليها أن تنتظم في قوافل. وبدخول المراكب السويدية إلى عمق المتوسط نتيجة ارتفاع أسعار الملح، أصبت الحاجة إلى المواكبة أمرا ملحا، ففي سنة 1695م تلقت السفن الحربية أوامر بمرافقة القوافل التجارية عبر مضيق جبل طارق إلى الساحل الشرقي لإسبانيا، وإلى وجهات أخرى في حوض المتوسط¹⁰. غير أنّ أسلوب المواكبة مكلف، كما أنه يضيق وقتا ثميناً لأن السفن يجب أن تنتظر حتى يكتمل نصاب المراكب اللازمة لانطلاق القافلة، مما سبب خسائر كبيرة للتجار.

ورغم التطور الكبير الذي عرفته البحرية الدانو-نرويجية في القرن 18م، ورغم الإجراءات التي قامت بها المملكة لتأمين تجارتها كإرسال سفنها الحربية إلى المياه الدافئة ومحاولة تقليل فرص بقاء تجارتها في الأسر بافتدائهم عبر صناديق فدية الأسرى، إلا أن سفنها وتجارتها ظلوا عرضة لهجمات القراصنة. وهو ما حصل تقريبا مع السويد التي ارتأت الوصول إلى تفاهم مع الجزائر لتأمين تجارتها وتجارتها المتوسطية بعد تضررها طويلا بسبب القرصنة. فالقراصنة الجزائريون والمغاربة لم يهددوا الأمن القومي للسويد بل هددوا أمنها الاقتصادي¹¹، فكان الحل هو معاهدة سلام لتأمين جانبهم وفتح أبواب المتوسط للتوسع التجاري.

1- معاهدات السلام وتطور التجارة الاسكندنافية في المتوسط:

بعد محاولة فاشلة في القرن 17م لعقد سلام مع الجزائر¹²، توصلت مملكة السويد إلى عقد معاهدة سلام وتجارة مع الجزائر في 17 رمضان 1141هـ/ 15 أفريل 1729م¹³. وما يلاحظ هنا أنّ ما ساعدها على التفاوض وعقد السلام مع الجزائر هو وساطة الدولة العثمانية التي كانت في حلف مع السويد في بداية القرن 18م ضدّ عدوها المشترك روسيا¹⁴. لاحقاً، ساعدتها هذه الوساطة على التوسع التجاري في المتوسط خاصة بعد تدخّل الباب العالي لدى الايالات المغاربية المتبقية، وطلبه منها عقد معاهدات مع السويد.

لم تتغيّر دوافع تطوير السويد لأساطيلها أو لفتحها خطوطاً تجارية إلى المياه الدافئة، فهي نفسها منذ أواخر القرن 17م. ويمكن استقصاء حيوية المتوسط بالنسبة للسويد إذا علمنا أن ثلث إجمالي الصادرات السويدية كانت إلى هذه المنطقة¹⁵. فبالإضافة لبناء بحرية سويدية قويّة وتجارة متمرسين لاستدعائهم في حالة نشوب حرب¹⁶، كانت غايتها من هذه التجارة البحث عن أسواق جديدة لمنتجاتها المختلفة على غرار النحاس والحديد الذي يُعتبر أهم صادرات السويد (يُنظر الجدول 1). كذلك صدّرت السويد الألواح الخشبية التي تطورت كمياتها من 30 ألف رزمة سنة 1750م لتصل إلى 80 ألف رزمة في منتصف العقد السابع من نفس القرن، والقنّب والكتّان المطلوبان بشدة في صناعة الحبال، والزفت والقطران اللّذان كانا يستخرجان من فنلندا التي أضحت أهم مُنتج لهاتين المادتين في العالم، فقد تطور تصدير القطران ليلبغ 180 ألف برميل في حدود سنة 1800م بعدما كان أقل من 50 ألف برميل سنة 1740م، نفس الشيء بالنسبة للزفت الذي تصاعدت كمياته المصدرة إلى أوروبا الجنوبية لتفوق حدود 20 ألف برميل بعدما كانت 10 آلاف 1740م¹⁷، (يُنظر الجدول 2).

السنة	مجموع صادرات الحديد السويدي	أوروبا الجنوبية وفرنسا	النسبة المئوية لمجموع الصادرات	البرتغال	اسبانيا	فرنسا	موانئ متوسطية أخرى	المشرق
28-1725	255.000							
34-1730	267.000							
39-1738	302.000	29.000	10%					
44-1740	310.000	44.000	14%	26.000	800	6.500	8.700	1.200
49-1745	317.000	32.000	10%	15.700	200	4.000	10.800	1.300
54-1750	302.000	37.000	12%	18.100	1.000	7.200	8.700	700
59-1755	302.000	30.000	10%	15.700	1.400	3.700	7.100	
64-1760	330.000	33.000	10%	18.100	1.800	3.400	8.700	

69-1765	309.000	39.000	12.5%	19.500	2.600	8.400	8.000
74-1770	317.000	61.000	19.5%	21.100	2.500	23.800	13.800
79-1775	332.000	71.000	21.5%	24.900	1.800	22.000	22.600
84-1780	337.000	96.000	29%	39.500	3.500	38.800	13.300
89-1785	379.000	121.000	32%	25.900	2.900	72.100	18.900
94-1790	380.000	88.000	23%	31.700	2.500	26.900	23.200
99-1795	324.000	66.000	20%	28.900	3.800	12.300	14.000

الجدول 1. تجارة الحديد السويدية إلى جنوب أوروبا 1725-1799م

(بباوند السفن⁽¹⁸⁾)⁽¹⁹⁾.

السنة	مجموع صادرات القطران السويدي	قطران إلى أوروبا الجنوبية وفرنسا	نصيب أوروبا الجنوبية بالنسب المئوية	مجموع صادرات الزفت السويدي	زفت إلى أوروبا الجنوبية	نصيب أوروبا الجنوبية بالنسب المئوية
40-1738	43.400	8.100	19%	11.400	4.800	42%
50-1741	65.100	11.000	17%	12.100	4.200	35%
60-1751	83.000	12.600	15%	16.900	6.700	40%
70-1761	88.700	16.800	19%	15.700	5.400	34%
80-1771	100.500	28.000	28%	20.200	7.900	39%
90-1781	124.500	34.700	28%	23.900	10.800	45%
00-1791	134.000	30.200	22%	23.000	8.800	38%
08-1801	142.300	22.100	16%	20.300	5.600	27%

(أوروبا الجنوبية تتضمن: فرنسا، إسبانيا، البرتغال، إيطاليا ونواحي أخرى من المتوسط)

الجدول 2. صادرات السويد من القطران و الزفت إلى أوروبا الجنوبية

1740/1738م - 1808/1801م (بالبراميل⁽²⁰⁾)⁽²¹⁾.

أمّا فيما يخص واردات السويد من المتوسط في القرن 18م فأهمّها كما ذكرنا سابقا الملح الذي يُعتبر سلعة استراتيجية للسويد⁽²²⁾، وأهم محفّز لتوجّرها الجنوب أوروبي ابتداءً من النصف الثاني للقرن 17م. بل يزعم البعض بأنه كان أحد الأسباب الرئيسية في اقرار قانون الملاحة السويدي سنة 1724م، والدافع الأساسي في تأسيس شركة مخازن الملح (Saltkontoret) سنة 1750م لتوفير تموين كافي من الملح. وتبعاً لذلك، فقد تصاعدت المعدّلات السنوية ل وارداته لتبلغ حدود 300 ألف برميل سنة 1800م، أي ضعف معدل سنة 1740م الذي كان 150 ألف برميل، نصف هذه الواردات كان من البرتغال والنصف الثاني تشاظرته الموانئ المتوسطية. أما عن سبب الطلب على هذه الكميات الكبيرة من الملح، فهو ضرورته الملحّة في صناعة تحفيف سمك الرنكة وتبخيره،

ففي سبعينات وثمانينات القرن 18م، بلغ حجم الملح المخصّص لهذه الصناعة ثلث الواردات الكلية، أي من 70 ألف إلى 90 ألف برميل، أغلب هذه الكميات كانت تتجه إلى ميناء (Gothenburg) الذي غدى عاصمة هذه الصناعة في السويد²³.

وعلى النقيض من السويد، كانت الدانمارك مُقصّات بفعالية من التجارة مع المتوسط في النصف الأول من القرن 18م، لأنّها عكس السويد لم تعقد السلم مع الدول المغاربية في هذه المرحلة، لكن بين سنتي 1746م²⁴ و1753م، تغيّر الحال بعد توقيع مملكة الدانمارك-النرويج معاهدات سلام مع هذه الدول مكّنتها من ضمان الدخول الآمن لسفنها غير المسلحة إلى المتوسط. ونتيجة لهذا، وصل عدد رحلات سفنها إلى أكثر من 15 ألف رحلة بين عامي 1747 و1807م²⁵. وعلى غرار جارقتها السويد، فقد استوردت المملكة الملح من المتوسط، غير أنّ صادراتها كانت قليلة حيث تركّزت على الأخشاب النرويجية المنخفضة الثمن²⁶، والسّمك بدرجة أقل²⁷. رغم هذا، تمكّنت الدانمارك من التفوق على السويد من حيث حجم الأسطول الذي أرسلته إلى حوض المتوسط، لتلعب دور الناقل بين الدول المتنازعة. ساعدها في ذلك انخفاض أجور بحارتها، والنسبة الجيدة للحمولة إلى عدد طاقم السفينة، ثم الموقع الجغرافي الاستراتيجي الذي أعطاهها أفضلية في الطريق التجارية بين البلطيق والمتوسط²⁸. بيد أنّ أبرز عامل لهذا التوسع هو الحياد، فاعتماد سياسة الحياد من صانعي القرار في كوبنهاغن مكّن السفن الدانو-نرويجية من البحار بفعالية بينما كانت أساطيل الدول الأخرى تتعرض للعرقلة (مصادرة، تأخير بداعي التفتيش) أثناء فترات النزاعات خاصة الحروب الكبرى التي عرفها النصف الثاني من القرن 18م²⁹.

لم تكن التجارة الدانماركية المتوسطية ذات شأن كبير قبل معاهدة 1746م مع الجزائر بسبب الخوف ممّا يمكن أن تتعرض له المراكب التجارية الدانماركية من طرف القراصنة المغاربة. فالهدف الرئيسي من توقيع هذه المعاهدة كان اقتصاديا بحتا، بمعنى آخر إنقاص تكاليف فدية الأسرى وتكاليف مواكبة السفن التجارية، وضمان أمن الأساطيل التجارية الدانماركية المتّجهة إلى المياه الجنوبية³⁰.

وبعد توقيع المعاهدة مع الجزائر ثم مع باقي الدول الشمال إفريقية، أخذ عدد السفن العابرة لرأس فانستير³¹ في الازدياد بنسق تصاعدي، وبالتالي ازدياد الطلب على جواز السفر الجزائري³². ففي عام 1750م، لم يدخل المتوسط سوى 98 مركبا دانماركيا-نرويجيا، ليرتفع العدد إلى 184 سنة 1760م، ثم 245 سنة 1780م، ليربو عن 779 مركبا حاملا للجواز الجزائري سنة 1794م، أي سبعة أضعاف ما كان عليه عام 1750م³³، حتى غدت الوجهة المتوسطية أهم وجهة اقتصادية للدانمارك قبل كل الوجهات الأخرى كآسيا وجزر الهند الغربية وإفريقيا³⁴. ولإعطاء صورة أوضح عن الفوائد الجمة التي جنتها الدانمارك من التجارة المتوسطية بعد أن

استطاعت كسب ودّ الجزائر، يكفي أن نذكر تقرير غرفة التجارة والاقتصاد الدانماركية لوزير الخارجية برنشتورف Bernstorff سنة 1798م، تذكر الغرفة في هذا التقرير أنه في العشرين سنة الأخيرة (1778-1798م) أي بعد تجديد السلم مع الجزائر سنة 1772م، ربح الدانمارك 16 مليون ريكس دولار من الملاحه في المتوسط، "مصدر ثراء حقيقي"، مع حوالي 500 مركب دانماركي-نرويجي ناشط في الحوض و 4500 بحار يقتاتون من الإبحار إلى المتوسط، ضف إلى ذلك عدد كبير من الحرفيين الذين يستفيدون من الأعمال المتعلقة بهذه التجارة³⁵.

وقد استفاد كلا الطرفين من السلام، حيث وفّرت الإتّاتوات الدانماركية ما يلزم الجزائر من معدّات الحرب والإنشاءات البحرية بمبالغ تقارب نفس مداخيل الاستيلاء على السفن في البحر³⁶، في حين استفادت الدانمارك من السلام الذي التزمت به الجزائر مقابل ذلك. ويزعم البعض أنّ الضرائب والهدايا كانت مفروضة على الدانمارك حتى غدت عبئا على غرفتها التجارية، لكنّ قولاً كهذا يجانب الصواب، فلم تمثل الهدايا شيئاً كثيراً إذا ما قارناها بالفوائد الجمة التي جنتها المملكة من التجارة في المتوسط، فمثلاً، كانت كلفة الإتّاتوات أقل بكثير من إرسال سفن حربية إلى المياه الجنوبية لحماية الأساطيل التجارية الدانماركية-النرويجية، كما أن محاولة تنظيم السفن التجارية في مواكب لحمايتها يسبب خسائر فادحة نتيجة التأخير وضيق الوقت³⁷. بل إنّ الدراسات الحديثة بيّنت أنّ قيمة الضرائب والهدايا التي دفعتهما الدانمارك لدول شمال إفريقيا مجتمعة في تسعينات القرن 18م لم تساو سوى 15% من المداخيل الصافية للتجارة الدانماركية المتوسطة³⁸.

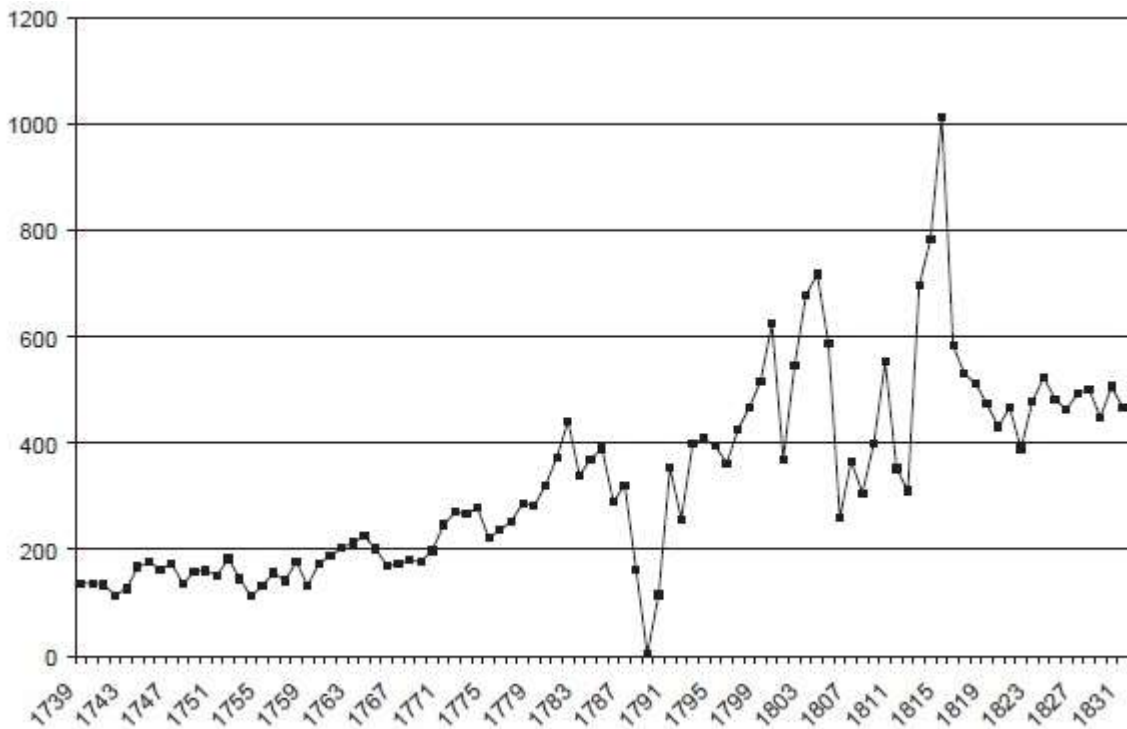
2- دور النزاعات مع الجزائر في تدهور التجارة الاسكندنافية:

استمرت العلاقات بين الجزائر والسويد على أحسن حال في أغلب فترات القرن 18م، لكن مع نهاية ثمانينات وبداية تسعينات نفس القرن، بدأت الأمور بين البلدين بالتأزم خاصة سنة 1789م، والسبب الوحيد لعدم إعلان الجزائر الحرب على السويد في هذه السنة هو الوفاق الذي كان يجمع السويد بالدولة العثمانية³⁹، لكن مع وفاة الداوي محمد عثمان باشا⁴⁰ سنة 1791م واستخلافه بحسن باشا (1791-1798م)⁴¹، أعلن هذا الأخير الحرب على السويد في نفس سنة توليه الحكم (1206هـ/1791م)⁴²، لأنها حسب لم تتقيّد ببندو المعاهدة ولم ترسل هدايا لاثقة للجزائر. وفي الثاني من أكتوبر، أعطى الداوي القنصل السويدي براندل Brandel مهلة ستة أيام لمغادرة الجزائر⁴³. وبالفعل أبحر هذا الأخير تلقاء لفورنه ومن هناك أسرع بإخطار القناصل السويديين في المتوسط بإعلان الجزائر الحرب على السويد لكي يُعلموا بدورهم السفن السويدية بذلك. ونتيجة لفطنة براندل، تمكن قنصل السويد في جبل طارق روبرت أندرسون Robert Anderson من إرسال مركب

للإبحار جيئة وذهابا في مضيق جبل طارق بهدف تحذير السفن السويدية من الدخول إلى المتوسط، ولحسن حظ السويديين كان القنصل مصيبا فيما أقدم عليه، لأن القراصنة الجزائريين لم يتمكنوا من أسر ولو سفينة سويدية واحدة⁴⁴.

في السنة التالية (1792)، أُعفي براندل من مهامه مؤقتا لأنه فقد ثقة المسؤولين الجزائريين، فاعتمدت السلطات السويدية ماثياس سيولديبراند Sjölderbrand محله. وأول مهمة كُلف بها القنصل الجديد هي تحديد السلام مع الجزائر بأسرع ما يمكن لأن مكانة العلم السويدي صارت محل شك، كما أنّ التجارة السويدية في حدّ ذاتها تعطلت كثيرا بسبب تهديد الرّياس الجزائريين. وهو ما حدث فعلا، حيث جُدد السلام في 25 ماي 1792م⁴⁵.

نلاحظ في (المنحنى 1.) انخفاضاً حاداً لأعداد الجوازات البحرية الجزائرية في سنة 1791م، مردّ هذا الانخفاض هو الحرب الروسية السويدية الثانية 1788-1790م، والقطيعة الجزائرية السويدية 1791-1792م التي جعلت التجار يعزفون عن التوجه إلى المياه الجنوبية⁴⁶. كما نلاحظ نفس الانخفاض سنة 1814م، ولو لم يكن بنفس حدّة انخفاض 1791م، حيث تراجعت أعداد جوازات السفر وبالتالي السفن السويدية المتجهة إلى المتوسط نتيجة القطيعة القصيرة التي حدثت مع الجزائر في نفس السنة، والتي كُلفت السويد 7 سفن تجارية⁴⁷. فلم يكن الحياد السبب الوحيد في ازدهار واستقرار التجارة السويدية المتوسطية، بل حتى الحرب والسلم مع الجزائر وباقي الإيالات المغاربية لعبا دورا حيويا في هذا الازدهار.



المنحنى 2. جوازات السفر البحرية الجزائرية الصادرة عن السويد 1739-1831م⁽⁴⁸⁾.

أمّا الدانمارك، فقد أُجبرت حوالي 400 من مراكبها التجارية المخصّصة للمتوسط على البقاء في موانئها خلال سنوات حرب 1769-1772 مع الجزائر. ونتيجة لذلك فقد الملاك مداخيلهم، وبقي كثير من البحارة العاملين على متن هذه السفن دون عمل حتى اضطر كثير منهم للبحث عن وظائف أخرى على متن السفن الهولندية والسويدية⁴⁹. هذه الأخيرة (السويد) استفادت أيضا من الحرب على الدانمارك واستطاعت أن تعوّض سفنها في المتوسط. ولعلّ أحسن شهادة على خسائر الدانمارك في حربها مع الجزائر هو ما ذكره الباحث الدانماركي أندرسون Dan H. Andersen من أنّ تكاليف الحرب الدانماركية الجزائرية وصلت إلى 1,5 مليون ريكس دولار، من ضمنها تكلفة التسلح وخسائر الملاك والتجار وقيمة السفن المأسورة، دون أن نحتسب الـ 500 بحارا الذين قضوا نتيجة الأمراض التي فتكت بالأسطول الدانماركي الذي أرسل لقصف مدينة الجزائر⁵⁰.

3- هل تأسست روابط تجارية بين الجزائر والدول الاسكندنافية؟

رغم العلاقة الطيبة نسبيا التي جمعت الجزائر والسويد في القرن 18م، ورغم أنّ البند الثاني من معاهدة السلام بينهما يسمح لكل السفن والتجار السويديين بالتجارة بحرية في الموانئ الجزائرية دون التعرض لهم بأذى⁵¹، لم يحدث بينهما تعاون حقيقي خاصة في المجال التجاري، رغم أنّ السلطات السويدية كانت تخطط لتطوير تجارة مع شمال إفريقيا خاصة فيما يتعلق بالمعدات البحرية. والسبب حسب القنصل السويدي جورج لوجي هو "أنّ تفكير الجزائريين⁵² كان مُنصبا كليا على النهب والقرصنة، كما أنّهم لا يُشجعون أنفسهم أو أي شخص آخر يحاول أن يؤسس تجارة خاصة..."⁵³، ويضيف لوجي في رسالة إلى غرفة التجارة السويدية بتاريخ 13 أكتوبر 1738م: "لا أجد طريقة أخرى تكون فيها الجزائر مفيدة للسويد أفضل من حفاظنا على السلم معها، فالسّلم مع الجزائر يمنح سفننا الحرية في الابحار بأمان إلى السواحل البرتغالية والاسبانية وباقي موانئ المتوسط..."⁵⁴. إنّ القراصنة الجزائريون والمغاربة لم يهدّدوا الأمن القومي للسويد، بل هدّدوا أمنها الاقتصادي⁵⁵.

نفس الشيء بالنسبة للدانمارك، فرغم أنّ المعاهدة بين الجزائر والدانمارك حدّدت الرسوم الجمركية المفروضة على السفن التابعة لرعايا الملك التي ترسو بموانئ الجزائر بـ 5%، ورغم أنّها أعفت بعض المنتجات كالعتاد الحربي والرصاص ومسحوق البارود وكل ما يخص صناعة السفن من الرسوم الجمركية، إلا أنّ التجارة بين البلدين لم ترق إلى ذلك المستوى الذي كان بين الدانمارك والدول المتوسطية الأخرى. نستشف ذلك من حقيقة أنّ القنصل الدانماركي في الجزائر كان الوحيد من بين كل القناصل الدانماركيين في العالم الذي يتلقّى راتب من السلطات في كوبنهاغن، بالتحديد من غرفة التجارة والاقتصاد⁵⁶. فوفقا للنظام القنصلي الدانو-نرويجي، لم يكن للقنصل المقيم

في مركزٍ ساحلي ما الحق في الاستفادة من أي نوع من الأجور أو العلاوات. الفكرة من وراء ذلك هي دفع القنصل إلى السعي لاستغلال كل ما يمكن أن يوفره منصبه، خاصة الرسوم المضروبة على السفن الدانماركية الداخلة للميناء الذي يقيم فيه. لذا كان من مصلحة القنصل السهر على تطوير تجارة البلد الذي يمثلها، فكلما زادت أعداد السفن المتاجرة في ميناء إقامته، زادت مداخيله الخاصة. غير أنّ هذا الأمر لا ينطبق على الجزائر، مردّ ذلك هو عدم وجود آفاق تجارة حقيقية في الجزائر، حيث أصبح دور القنصل الرئيسي هناك هو المحافظة على السلم من أجل استمرار تجارة بلده في المتوسط.

وقد اقتصر التبادل التجاري بين الجزائر من جهة، والسويد والدانمارك من جهة أخرى على الاتاوات التي تقدّمها الدول الاسكندنافية على شكل هدايا ومعدات بحرية، وحيوانات برية وهدايا رمزية من طرف الجزائر. فالمعدّات التي قدمتها السويد والدانمارك كانت ذات فائدة كبيرة للبحرية الجزائرية، أمّا الهدايا التي قدّمها الداي فاكنت طابعا رمزيا فقط. فحسب شيفرة الرموز المعروفة في تلك الفترة، رمزت الحيوانات البرية (خاصة الأسود) لكرامة الداي وهيبته، بينما كُتّست المدفوعات السويدية والدانماركية وضعيتها كدول ضعيفة دافعة لإتاواتٍ لحاكمٍ مسلم⁵⁷ (مقاربة سياسية). وقد رفض الأوروبيون وجهة النظر الجزائرية هذه، حيث قدّموا تفسيراً آخر لهذه الإتاوات معتبرين أنّها مجرد تبادل لهدايا بين أطراف متساوية، وعارضوا فكرة أنّ لها دلالة ضمنية لخضوع الأوروبيين لنظام سياسي إسلامي. وبقي الجدل حول هذه القضية بين الطرفين حتى مرحلة متأخرة من عمر الإيالة⁵⁸.

غير أنّ السويد ومعها الدانمارك وهولندا لم تجدد حرجاً في دفع إتاوات لحكام مسلمين لضعفهم في القرن 18م، ولاعتبارهم إيّاها (أي الإتاوات) مجرد ضرائب للحصول على امتياز العبور إلى المتوسط من أجل تجارتهم⁵⁹ (مقاربة اقتصادية). أمّا السبب الرئيسي الذي لم يجعل الحكام في الدول الشمالية يشعرون بالإهانة من هذه الإتاوات هو أنّها لم تكن تُدفع من خزانة الدولة، بل من طرف الغرف التجارية لهذه الدول. فكلّ ما كان يتعلق بالإيالات المغاربية من أجور القناصل وهدايا وضرائب كانت الغرف التجارية هي المتكفل بها⁶⁰.

خلاصة:

1. كان الهدف الأساسي من توقيع معاهدات السلام مع الجزائر تأمين تجارة الدول الاسكندنافية، وحماية سفنها وبحارتها.
2. كان هدف الجزائر من المعاهدات هو توفير مصدر جديد لمعدات الصناعات البحرية التي كانت حيوية لاستمرار أسطولها البحري.

3. معاهدات السلام مع الجزائر كانت نتيجة طبيعية لمحاولة تأمين التجارة، حيث أنّ المعاهدات لم تكن هدفا في حدّ ذاتها، بل ضرورة من أجل استمرار التجارة في المتوسط.
4. صحيح أنّ الحياد في الحروب منح زخما للتجارة البحرية للدول الاسكندنافية، إلا أنّ المعاهدات مع الجزائر ساهمت كذلك في تطور التجارة السويدية والدانماركية في المتوسط.
5. استفاد الطرفان من المعاهدات بدرجة متفاوتة، فالجزائر حصلت على المعدات التي احتاج إليها أسطولها الحربي (مقاربة سياسية وأمنية)، والدول الاسكندنافية تحصلت على السلام الذي احتاجت إليه تجارتها (مقاربة اقتصادية).

الهوامش:

-
- Joachim östlund, "swedes in Barbary captivity: the political culture of human security, circa ¹ 1660-1760", in: historical social research, (N°134), vol.35, 2010, p 149.
- Leos müller, "Swedish shipping in southern Europe and peace treaties with North African ² states: an economic security perspective", in: historical social research, (N°134), vol.35, 2010, p 191.
- Leos müller, consuls, corsairs and commerce, the Swedish consular service and long-³ distance shipping 1720-1815, Elanders gotab, Stockholm, 2004, p 51.
- ⁴ تقع لاماتا بالقرب من مدينة أليكانت (Alicante) الإسبانية.
- Leos müller, consuls, corsairs and commerce, op.cit. , pp 51-54.⁵
- Magnus ressel, "The north European way of ransoming, explorations into an unknown ⁶ dimension of the early modern welfare state", in: historical social research, (N°134), vol. 34, 2010, p 132.
- Erik Gobel, "The Danish Algerian sea passes 1747-1838", in: Historical Social Research, N° ⁷ 134, Vol 35, 2010, p 166.
- Torbjorn Odegaard, Une paix et amitié perpétuelle, SINAS, Fredrikstad, 2013, p 86.⁸
- ⁹ من هذه الدول: البندقية، فقد أمر مجلس شيوخ البندقية غرفته التجارية سنة 1699م بأن تُقدّم له تقريرا عن امكانية مواكبة السفن التجارية المتجهة إلى الحوض الغربي للمتوسط من أجل مدافعة هجمات القراصنة، أنظر:
- A. Sacerdoti, "Venise et les Régences d'Alger, Tunis et Tripoli (1699-1760)", traduction de Mlle M. despois, in R.A, (N°101), 1957, pp 273,274.
- Müller, consuls, corsairs and commerce, op.cit. , p 55.¹⁰
- L. Müller, "Swedish shipping in southern Europe..." , op.cit. , p 201.¹¹
- ¹² حاولت السويد التفاوض مع الجزائر أول مرة سنة 1668م. ينظر:
- Müller, consuls, corsairs and commerce, op.cit. , p 55.
- Ibid, p 124.¹³
- J. östlund, op.cit. , p 156.¹⁴
- L. Müller, "Sweden's neutral trade ...", op.cit. , p 154.¹⁵
- L. Müller, "Swedish shipping in southern Europe..." , op.cit. , p 196.¹⁶
- L. Müller, consuls corsairs and commerce..., op.cit. , pp 134-137. ¹⁷
- ¹⁸ باوند السفن، وحدة لقياس الأوزان، تستعمل لقياس صادرات الحديد، 1 باوند السفن = 136 كغ.
- L. Müller, consuls corsairs and commerce..., op.cit. , p 135.¹⁹

- ²⁰ البرميل، وحدة للأحجام تستعمل في تجارة القطران والزفت والملح، 1 برميل = 125.6 لتر.
- L. Müller, consuls corsairs and commerce..., op.cit. , p 138.²¹
- L. Müller, "Swedish shipping in southern Europe..." , op.cit. , p 196.²²
- L. Müller, consuls corsairs and commerce..., op.cit. , p 139.²³
- ²⁴ عقدت مملكة الدانمارك-النرويج أول معاهدة لها مع الجزائر سنة 1746م.
- Andersen Dan. H and Voth Hans-Joachim, "the grapes of war neutrality and ²⁵ Mediterranean shipping under Danish flag 1750-1807", discussion papers in Economic and Social history, University of Oxford, N° 18, sep. 1997, p 4.
- ²⁶ يذكر قنصل الدانمارك في الجزائر لودولف هاميكاف في رسالة إلى غرفة التجارة و الاقتصاد الدانماركية أنه يمكن للدانمارك أن تبيع للجزائر أخشاب الصنوبر النرويجية بسعر أقل بكثير من تلك التي أحضرها قنصل السويد إلى الجزائر من خليج البندقية، يُنظر:
- NA.R.C.D, kommercekollegiet tyske sekretariat, Box 367, doc 19 juin 1751.
- L. Müller, "Swedish neutrality and shipping..." , p 4. ²⁷
- D. H. Andersen and H. J. Voth, op.cit. , p 4.²⁸
- ²⁹ هذه النزاعات هي: حرب السنوات السبع 1756-1763م، حرب الاستقلال الأمريكية 1776-1782م، حروب الثورة الفرنسية 1792-1802م.
- E. Gobel, op.cit. , p 177.³⁰
- ³¹ الفانستير: تعني نهاية الأرض، هي أقصى نقطة في شمال غرب اسبانيا.
- ³² جواز السفر الجزائري هو وثيقة تصدرها غرفة التجارة للدولة المعنية بغرض تعريف سفنها في حالة تفتيشها من طرف قراصنة الجزائر. ينظر:
- عبد الهادي رجائي سالمى، العلاقات الجزائرية الإسكندنافية في الفترة العثمانية 1142-1206هـ/ 1729-1792م، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الجزائر 2 أبو القاسم سعد الله، 2014-2015، ص ص 110، 111.
- T. Odegaard, op.cit. , p 46. ³³
- E. Gobel, op.cit, p 183.³⁴
- T. Odegaard, op.cit., p 17.³⁵
- ³⁶ جون. ب. وولف، الجزائر وأوروبا 1500-1830، ترجمة وتعليق: أبو القاسم سعد الله، عالم المعرفة، الجزائر، 2009، ص 413.
- E. Gobel, op.cit. , p 176.³⁷
- Ibid, p 178.³⁸
- T. Odegaard, op.cit. , p 16.³⁹
- ⁴⁰ جلس على كرسي الحكم في 8 فيفري 1766م وبقي عليه حتى وفاته في 9 أوت 1791م/ 10 ذي الحجة 1805هـ (يذكر أحمد الشريف الزهار أن تولي الداوي محمد عثمان الحكم كان في 21 شعبان 1179هـ/ 8 أفريل 1766م، و وفاته كانت في 13 ذي القعدة 1205م) مستمرا في الحكم مدة 26 سنة وثلاثة أشهر ونصف، شهدت دولته عدة حملات أوروبية كحملات الإسبان والدانماركيين، للاستزادة حول هذا الداوي أنظر:
- Charles Feroud, "Ephémérides d'un secrétaire officiel sous la domination turque à Alger de 1775 à 1805", in: R.A, N° 18, 1874, p 299.
- V. De Paradis, op.cit. , pp 78 et 256.
- أحمد توفيق المدني، مذكرات الحاج أحمد الشريف الزهار نقيب أشرف مدينة الجزائر، عالم المعرفة، الجزائر، 2010، ص ص 130، 79.
- ⁴¹ حول هذا الداوي، يُرجى العودة ل: أحمد توفيق المدني، مرجع سابق، ص 52.
- ⁴² نفسه، ص 82.
- T. Odegaard, op.cit. , p 16.⁴³
- L. Müller, Consuls Corsairs and Commerce ..., op.cit. , pp 126,127. ⁴⁴
- L. Müller, Consuls Corsairs and Commerce ..., op.cit. , p 127.⁴⁵
- Ibid, pp 147,148.⁴⁶

⁴⁷ وليم سينسر، الجزائر في عهد رياس البحر، تعريب و تقديم عبد القادر زبادية، دار القصبة، الجزائر، 2006، ص 190.

L. Müller, Consuls Corsairs and Commerce ..., op.cit. , p 148.⁴⁸

Torbjorn Odegaard, Niels Moss un norvégien a Alger 1769-1772, Moklegaards Trykkeri, ⁴⁹ Fredrikstad, 2007. p 25.

T. Odegaard, Niels Moss un norvégien a Alger, op.cit. , p 28.⁵⁰

J. Östlund, op.cit. , p 156.⁵¹

⁵² يقصد هنا حكام الجزائر.

L. Müller, Consuls Corsairs and Commerce ..., op.cit. , p 121.⁵³

L. Müller, "Swedish shipping in southern Europe..." ,op.cit. , p 195.⁵⁴

L. Müller, "Swedish shipping in southern Europe..." ,op.cit. , p 201.⁵⁵

T. Odegaard, une paix..., op.cit. , p 44.⁵⁶

⁵⁷ تجنّبت الدولتان الأوروبيتان الكبيرتان بريطانيا و فرنسا هذا النوع من الإتّوات لأنه حسبهما إهانة لمكانتهما كقوتين عظيمتين، ولم تقدما للحكام الشمال إفريقيين سوى أعداد قليلة من المدافع و البارود طوعية، وفي مناسبات قليلة، أمّا هداياهما للحكام ومقربيهم فكانت على شكل مجوهرات ومشروبات وحلويات ومعدات تظهر تفوّقهما التكنولوجي كالساعات الميكانيكية والخرائط وما إلى ذلك، أنظر:

- L. Müller, Consuls Corsairs and Commerce ..., op.cit. , pp 124,125.

- Venture De Paradis, "Alger au XVIII^e siècle", in: R.A, N° 41, 1897, pp 90,91.

Fatma Maameri, "Ottoman Algeria in western diplomacy history with special emphasise ⁵⁸ on relations with the United States of America (1776-1816)", These de doctorat d'Etat, University of mentouri, decembre 2008, pp 129,130

⁵⁹ وليم سينسر، مرجع سابق، ص 178.

⁶⁰ يقول الداوي حسن مخاطبا الديوان سنة 1795م: "إن الدول الشمالية قد تعوّدت على دفع الضرائب للجزائر، ولم تكن ترى في دفعها أمرا مهينا أو اجراءً يمس كرامتها، بالنظر إلى أن الغرف التجارية في هذه الدول هي التي تتولى دفع تلك الضرائب وليس خزينة الدولة، بحيث تبدو لها الضريبة ثمنا لامتيازات تتمتع بها تجارتها في البحر، وليس اتاوة مفروضة على أمة..."، ينظر:

- جيمس. ل. كاتكارت، مذكرات قنصل أمريكا في المغرب، ترجمة اسماعيل العربي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1982، ص 193.