

## جواز السفر البحري الجزائري: سبيل الدول الشمالية الأوربية للولوج الآمن إلى

### البحر الأبيض المتوسط

أ/ عبد الهادي رجائي سالمي: جامعة مرمرة-اسطنبول

أ/ عماد عطوي: جامعة صباح الدين زعيم-اسطنبول

الملخص:

أدى إبرام معاهدة السلام بين الجزائر ونظيرتها السويد سنة 1729 و الدانمارك سنة 1746 إلى إصدار الجواز البحري الجزائري الذي نصت عليه احد المواد الموثقة في تلك الاتفاقيتين، حيث يتضمن إعطاء رخصة الإبحار لربانة أو بحري السفن التي تكون تابعة للممالك الإسكندنافية، بغية تسهيل الإبحار الحر والتجارة في حوض البحر الأبيض المتوسط مما أدى إلى ازدهار تجارة الإسكندنافية الذين كانوا محايدين بالنظر لأغلب الأوربيين في حروب القرن 18م. فهذه الورقة تركز على الخطوات التي كانت تتبعها الجزائر لإصدار هذا الجواز، وتلقي الضوء على الإجراءات التي عملتها بغية التفريق بين أنواع الجوازات التي كانت تمنح للدول الاسكندنافية فيما بينها وبين باقي الجوازات البحرية التي كانت تمنح لدول أخرى لتتمكن من الإبحار في حوض المتوسط. ولهذا فان هذا المقال يقوم بتعريف هذا الجواز البحري، ويفيه إصداره، وشروط حيازته.

الكلمات المفتاحية: جواز السفر البحري، البحر الأبيض المتوسط، الممالك الاسكندنافية.

### Summary:

When the Swedo-Algerian peace treaty of 1729 and the Dano-Algerian peace treaty of 1746 took place, one of their articles stood for issuing the so-called "Algerian sea-pass", to give Scandinavian shipmasters a permission to prove that their ships or cargos belong to either Scandinavian (Sweden and Denmark-Norway) kings, or Scandinavian subjects. Such action gave these ships a freedom to easily set sail into the Mediterranean Sea and trade-safely with its countries regardless of the

Algerian corsairs' presence in the basin. As a result, Swedish and Danish trade knew some booms, especially when these two kingdoms maintained their neutrality toward the major European wars of the 18<sup>th</sup> century. This paper, comes to shed light and focus on the Algerian sea-pass, by asserting on processes that Algeria stepped up to issue the sea-pass document, as the paper shows differentiations of Scandinavian countries' Sea-passes from other countries had such kind of permission that were allowing them to set sail into the basin. Therefore, this article treats the nature of Algerian sea-pass, the way being issued and it finally tackles the number of the required conditions for countries to get it.

**key words:**

Maritime Passport, The Mediterranean Sea, The Scandinavian Kingdoms.

**مقدمة**

لا زالت تفتقر العديد من الدراسات التاريخية حول الحقبة الجزائرية الحديثة إلى المصادر التي توثق أهم العلاقات الجزائرية بالدول الأوروبية بصفة عامة، والإسكندنافية بصفة خاصة. ذلك أن اغلب الدراسات والكتابات ركزت بشكل خاص على العلاقات بمنظورها العام في جوانب سياسية واقتصادية واجتماعية... الخ بالجانب الأوربي المقابل لشمال إفريقيا. إذ بالكاد أن نجد دراسات تتناول ولو بصفة عامة علاقة الجزائر ببعض الدول الإسكندنافية التي كانت سباقة في إلحاحها لإبرام معاهدات تتيح لها الإبحار وولوج الحوض المتوسط من جهة، والسماح لها بالتجارة مع الجزائر وغيرها من دول المتوسط.

كانت مملكة السويد أول دولة إسكندنافية تربط علاقاتها بالجزائر، فبعد محاولات عديدة من هذه الأخيرة، وافق حكام الجزائر على تأسيس علاقات سلمية معها سنة 1142هـ / 1729م، ثم مع مملكة الدانمارك-النرويج سنة 1159هـ / 1746م. على أثر هذه المعاهدات غدت السفن والبحارة الإسكندنافيون يبحرون بأمان في حوض المتوسط. غير أن هذا الأمر أجبر الجزائر على أن تجد سبيلا أو وسيلة للتمييز بين المراكب السويدية والدانو-نرويجية المسموح لها بالولوج الى المتوسط من تلك التي تعود الى دول لا تربطها اتفاقات مع الجزائر،

فكان الحلّ على أثر ذلك إنشاء مصلحة خاصة تهتم بإصدار جواز سفر جزائري يُثبت أن ملكية المركب تعود لمملكة السويد أو مملكة الدانمارك، أو لرعاياهما. فما هو هذا الجواز؟ وكيف يتم إصداره؟، وماهي شروط حيازته؟

## 1- جواز السفر البحري الجزائري الصادر عن السلطات السويدية

أشارت معاهدة 1729م في بندها الرابع إلى لزوم إثبات السفينة السويدية هويتها بحملها وثيقة خاصة تصدر عن غرفة التجارة الملكية أو الأميرالية السويدية (1) عُرفت هذه الوثيقة بجواز السفر البحري الجزائري (Algiereske Sjöpass) (2)، كان هذا الجواز بمثابة "وثيقة مرور" تثبت أن السفينة تعود ملكيتها للسويد في حالة تفتيشها من طرف رياس البحر الجزائريين. ففي الثاني عشر من جانفي 1730م، أعلن الملك السويدي في بيان رسمي له عن إنشاء مصلحة تعمل تحت إشراف غرفة التجارة السويدية لإنشاء جواز السفر البحري الجزائري، ونُشرت على إثر ذلك القواعد والتعليمات الخاصة بالجواز في المدن والموانئ حتى يتسنى للجميع الاطلاع عليها (3). وتبعاً لذلك، وجب على كلّ سفينة مبحرة جنوب رأس فانستير (أقصى شمال غرب إسبانيا) حمل هذه الوثيقة (4).

كما لم يكن يُسمح لأي ربّان بأن يحمل الجواز الذي يمكنه من الإبحار إلّا إذا كان سويدياً أو كان أجنبياً تعدت إقامته في السويد ثلاثة سنوات. وللحصول عليه يُقسم مالك السفينة اليمين بأنه المالك الوحيد لها، وأنّ الجواز لن يُستعمل إلا على هذه السفينة، ثم يدفع ثمناً معيناً مقابل الجواز حسب حمولة سفينته، بعد ذلك تُرسل الوثائق من مقر الحاكم إلى غرفة التجارة التي تُصدر بدورها جواز السفر (5)، ثم يُقسّم الجواز بخط مُتموّج إلى شطرين، يُرسل الشطر الأوّل كنسخة إلى الجزائر، ويُحتفظ بالثاني على متن السفينة لكي يُظهره القبطان أثناء تفتيش السفينة من طرف الريّاس الجزائريين للتأكد من هويتها (6).

تمنح صلاحية الجواز الجزائري رحلة واحدة فقط، وإذا تغير أي شيء بخصوص السفينة كتغيير ربّانها أو صاحبها، كان يجب إبلاغ غرفة التجارة على الفور لتحديث المعلومات على الجواز. وعند عودة السفينة من رحلتها ينبغي على الربان أن يعيد جواز السفر لغرفة التجارة

في مدة لا تفوق ثمانية أيام إن كان الميناء في ستوكهولم، أمّا إن كان الميناء خارج العاصمة، يُمنح الرّبّان مهلة 14 يوماً ليسلم الجواز لحاكم المقاطعة الذي بدوره يرسله إلى غرفة التجارة. وتُطبّق نفس الإجراءات الصارمة إذا ما بيعت السفينة في بلد أجنبي أو إذا ما غرقت<sup>(7)</sup>، حيث يجب حفظ الجواز البحري وإرساله إلى أقرب قنصلية سويدية لترسله هي الأخرى إلى ستوكهولم. وابتداءً من سنة 1765م، تغيّر اسم هذا الجواز بعد حذف مصطلح "الجزائري"<sup>(8)</sup> منه، وأصبح يُعرف بالجواز البحري فقط، حيث استمرت غرفة التجارة في بإصداره إلى سنة 1831م<sup>(9)</sup>، أي إلى ما بعد استيلاء الفرنسيين على الجزائر.

كانت القوانين صارمة إذا ما أساء ربايين السفن أو أصحابها استعمال الجواز البحري الجزائري: فكانت تترتب عقوبة الإعدام على من زور الوثيقة. وإذا ما أعطى المالك معلومات خاطئة عن سفينته في جواز السفر، أو أرسل سفينته للإبحار دونه، يُعاقب بدفع غرامات مالية كبيرة. أما إذا أسرت سفينة لا تحمل جواز السفر فإن القبطان - في حالة ما إذا عاد - يُعاقب بالسجن لمدة شهر.

حتى لو لم تؤسر السفينة، وعلمت السلطات أنها أبحرت إلى المياه الجنوبية دون جواز سفرٍ يمكنها من الولوج إلى حوض المتوسط، كانت السلطات تُفرض غرامات مالية على الرّبّان<sup>(10)</sup>، لأن مثل هذا العمل لا يهدد السفينة وطاقمها فقط، بل يهدّد السلام كله مع الجزائر<sup>(11)</sup>. كل هذه الإجراءات تبين لنا أهمية الجواز البحري الجزائري بالنسبة للسلطات السويدية، وحيويته الكبيرة التي تعتمد عليها التجارة البحرية السويدية في المتوسط<sup>(12)</sup>.

لم يكن جواز السفر ابتكاراً سويدياً أو إجراءً كانت السويد هي الرائدة فيه، بل كان تقليداً لما سبقها من جوازات السفر التي تُصدرها دول أوروبا الشمالية. بمجرد عقدها معاهدات سلام مع الجزائر. فقد سبقت هولندا السويد بحوالي قرن كامل من الزمن فيما يخص هذا الإجراء، حيث تضمّنت معاهدتها للسلم و التجارة مع الجزائر لسنة 1622م بُندا بمنح سفنها التجارية حرية الإبحار في المتوسط شرط إظهار جواز السفر البحري<sup>(13)</sup> (Zeebrieven)<sup>(14)</sup>.

بعد ذلك حذت حذوها إنجلترا التي ابتداء من توقيعها للمعاهدة مع الجزائر سنة 1662م، شرعت أميراليتها في إصدار جوازات سفر أطلق عليها اسم "التراخيص المتوسطية" (Mediterranean passes) لصالح السفن الإنجليزية المتجهة إلى المياه الجنوبية لحمايتها من هجمات القراصنة المغاربة، وتثبت هذا القرار خاصة بعد معاهدة 1682م ليستمر إصدار الجواز حتى القرن 19م (1843م)<sup>(15)</sup>.

ضم الجواز مجموعة من المعلومات شملت كل ما يتعلق بالسفينة وحمولتها وطاقمها، حيث كان بمثابة بطاقة تعريف لها، تسجل كل هذه المعلومات في دفتر يُحفظ في غرفة التجارة يسمى "سجل الجوازات البحرية الجزائرية". وبالإضافة للمعلومات المذكورة في الجواز البحري نجد في السجل التفاصيل المتعلقة بالرحلة التجارية بدءاً باسم السفينة وحمولتها، قبطانها، مالك السفينة، مرسى السفينة، اتجاه الرحلة وتاريخ إصدار وإرجاع جواز السفر<sup>(16)</sup>.

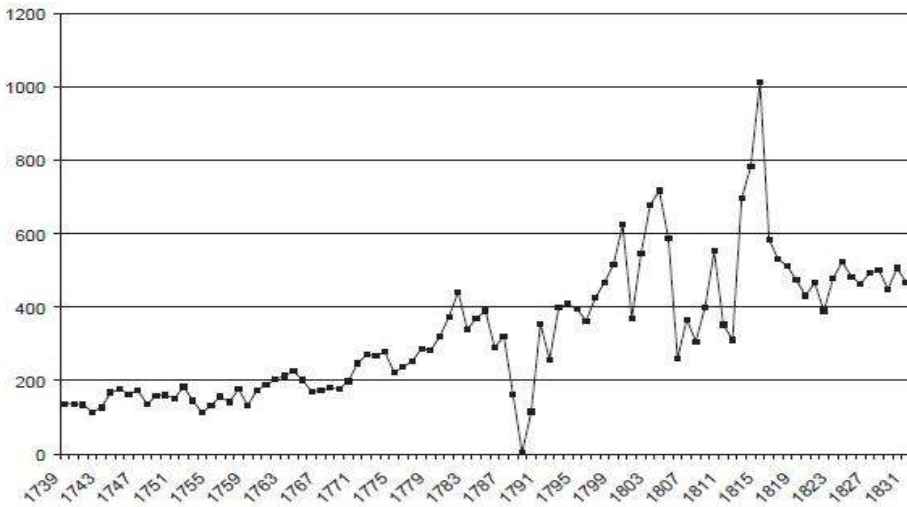
فالسجل لا يوفر لنا معلومات مفصلة عن رحلات السفن السويدية إلى المتوسط فقط، بل يُساعدنا أيضاً على رسم صورة للتجارة السويدية العابرة للمحيطات خاصة مع المتوسط والهند الشرقية بتوفيره لنا أعداداً دقيقة للأساطيل المنطلقة من السويد والعائدة إليها، ويمكننا أن نحصي من السجل 30546 جواز سفر أصدرته الغرفة التجارية بين سنتي 1739 و1831م تحتوي على معلومات عن أكثر من 30 ألف رحلة جنوب رأس فانستير، بمعدل 300 رحلة سنوياً<sup>(17)</sup>.

من هنا نلاحظ أن معاهدات السلام بين السويد من جهة، والجزائر ثم باقي الدول المغاربية من جهة أخرى لعبت دوراً هاماً في ازدهار التجارة السويدية، خاصة مع المتوسط وأوروبا الجنوبية. فإصدار جواز السفر الجزائري ضمن أمن الأساطيل السويدية مما أدى إلى تطور تجارتها وازدياد عدد التجار الراغبين في العمل في المتوسط، ونتيجة لذلك ارتفعت أعداد جوازات السفر الجزائرية الصادرة عن غرفة التجارة السويدية وهو الأمر الذي نراه جلياً في (المنحنى البياني1)، فبعد أن أصدرت السويد 136 جوازاً فقط سنة 1739م، ارتفع هذا العدد ليكون 1000 جواز مع نهاية الحروب النابوليونية سنة 1815م.

هذا الصعود مرده استفاضة السويد من حيادها في الحروب الأوروبية ومن علاقتها السلمية مع الدول المغاربية، حيث نلاحظ أن أغلب الارتفاع في بيانات المنحنى البياني سببه فترات الحروب كحرب السنوات السبع التي ناهزت جوازات السفر فيها 225 نسخة سنة 1764م بعدما كانت 132 فقط سنة 1755م، وموقف السويد المحايد من حرب الاستقلال الأمريكية التي كان نتيجة في تسهيل الرحلات إلى المتوسط من 222 سنة 1775م إلى 441 عام 1782م.

كما نلاحظ في المنحنى أيضا انخفاضا حادا في سنة 1791م، كان سبب هذا الانخفاض هو الحرب الروسية السويدية الثانية 1788-1790م<sup>(18)</sup>، فهناك قراءتان محتملتان في ذلك، فقد تكون قطعة جزائرية للسويد 1791-1792م كما أيضا قد يكون الانخفاض في إصدار نسخ الجوازات ناتج عن تسهيل الجزائر عملية الإبحار والتجارة للسويديين دون الطلب منهم اقتناء الجوازات البحرية الجزائرية إلى المياه الجنوبية.

فلم يكن الحياد أثناء النزاعات الدولية السبب الوحيد في ازدهار واستقرار التجارة السويدية المتوسطة، بل حتى العلاقات مع الجزائر وباقي الإيالات المغاربية لعبت دورا حيويا في هذا الازدهار.



المنحنى البياني 1. جوازات السفر البحرية الجزائرية الصادرة عن السويد 1739-1831م<sup>(19)</sup>.

حسب البند الرابع من معاهدة السلام الجزائرية السويدية، عندما تلتقي مراكب الرّياس الجزائريين بسفن السويد في غير المياه الإقليمية لهذه الأخيرة، لا يُفترض بالرياس الجزائريين أن يُرسلوا إلّا زورقا واحدا على متنه (ضابطان اثنان)<sup>(20)</sup> فقط لتفتيش السفينة السويدية والتحقق من جوازها، و عندما تظهر السفينة السويدية جواز سفرها الصّادر عن الأُميرالية السويدية أو غرفة التجارة، فيتحتّم على الزورق السابق ذكره أن يعود مباشرة إلى مركب الرّياس و أن يترك السفينة السويدية تكمل رحلتها، ونفس الشيء تماما تقوم به المراكب الحربية السويدية عند ملاقاتها سفن جزائرية في عرض البحر<sup>(21)</sup>. لكن في بعض الأحيان تحدث التباسات بين القراصنة الجزائريين والسفن السويدية أو الأوروبية نتيجة عدم تأكد هؤلاء من ما إذا كان القراصنة القادمون جزائريون أم سلاويون، ذلك أن قراصنة سلا كانوا على غرار الجزائريين يرفعون أعلاما مزيفة حتى اللحظة الأخيرة<sup>(22)</sup> لكي يستفيدوا من عنصر المفاجأة.

فمن هذه الالتباسات ما حدث بتاريخ 30 أكتوبر 1748م، عندما أسر قرصانان جزائريان سفينة فرنسية قادمة من العالم الجديد محمّلة بسمك الغادس المحفّف وزيت الأسماك، والسبب هو أن الربان الفرنسي لم يسمح للرّياس الجزائري بالصعود إلى السفينة ويُظهر جواز سفره، بل أكثر من ذلك، فقد أطلق النار على الجزائريين فقتل بعض الجنود وجرح 25 آخرين، وبناء على سوء المعاملة التي تعرّضوا لها، صعد الجزائريون إلى المركب الفرنسي وقاموا بمذبحة في حق كل من وجدوه، ولم يُبقوا إلّا على الربان الذي اقتادوه وسفينته إلى الجزائر كغنيمة حرب. وفي دفاعه عن نفسه، ادّعى الرّبّان الفرنسي أنه لم يكن يعلم أن الجزائريين يملكون ذلك النوع من السفن الذي ظنّها سفينة من سلا التي كانت في حرب مع فرنسا<sup>(23)</sup>.

وقد تكرّر نفس الأمر مع سفينة فرنسية أخرى في بداية ديسمبر من نفس السنة بعد رفض ربان السفينة الفرنسية السماح للرّياس بالصعود إلى السفينة للتحقق من جوازها لأن الليل كان قد جن، وبناء على هذا تنازع الطرفان مما أدى بالرّياس إلى قتل الربان الفرنسي ومساعدته. وردّ الفرنسيون بقتل بعض العرب والأترّك، لكن عكس المرة السابقة، حكم الداي

في هذه الحادثة بأن تُسلم السفينة وطاقمها لقنصل فرنسا مع دفع مبلغ 500 دو كا ذهبية لكي يتمكن المركب من إكمال رحلته<sup>(24)</sup>.

وحتى السفن السويدية كانت لها بعض الحوادث مع الرياس الجزائريين نتيجة عدم التيقن من أهم حقاً من محروسة الجزائر، وهو الأمر الذي دفع السلطات الجزائرية وعلى رأسها الداى إلى تقديم شكاوى لدى القنصل السويدي براندل (Brandel) مع نهاية عام 1762م وبداية 1763م، خاصة بعد تلقي ثلاثة قراصنة جزائريين طلقات مدفعية من سفن سويدية حاولوا تفتيشها، ثم تعرّض قرصان جزائري آخر لطلقات مدفعية متعاقبة من سفينة سويدية بعشرة مدافع بعدما رفع الراية ليُعرّف عن هويته.

وقد أخطر براندل البلاط السويدي بهذه التطوّرات وأشعره بمدى الاستياء الذي يعمّ نفوس السلطات الجزائرية بهذا الخصوص، كما حذّر ملكه من أن حوادث مثل هذه يمكن أن تُنتج قطيعة مع الجزائر مما سيسبّب نهاية مأساوية للتجارة والملاحة السويديتين. على أثر ذلك كتب براندل للقنصل السويدي في مارسيليا بوتيني (Butini) مُكلِّفاً إياه بإعلام الربانة السويديين الذين يمرّون على مارسيليا بتنفيذ أوامر الملك بدقة فيما يخص السماح للرّياس بالصعود إلى السفينة لتفتيشها بعد التأكد من أنّهم رفعوا العلم الجزائري، وأن يُعطوا الرّياس كل الوقت الذي يحتاجونه لتفتيش السفينة ومراقبة جوازها. ويضيف قائلاً أنّه "إذا ما شرع القباطنة السويديون في إطلاق النار على كل سفينة شكّوا في أنّها تابعة لسلطان الجزائر، دون أن يتأكدوا أوّلاً من رايتهما، فلن يدوم السلام طويلاً مع الجزائر"<sup>(25)</sup>.

بالإضافة إلى سوء التفاهم الذي يحصل بين الرياس الجزائريين والسفن الأوروبية بسبب الارتباب، فكثير من المشاكل تحدث أيضاً عند صعود الضباط الجزائريين لتفتيش السفينة، وهو الإجراء الذي كان متّبعاً منذ زمن بعيد مع الهولنديين والانجليز ولفرنسيين، وبما أن معظم الرياس لا يقدرون على قراءة اللغات الأوروبية، فالطريقة التي اتبعوها لمراقبة هذه الجوازات هي مقارنة الخطوط وطولها وعددها بناءً على النسخة التي يعطيها لهم القنصل في الجزائر<sup>(26)</sup>، فإذا لم تتوافق الأسطر أو لم يتطابق الخط المتموج الذي يفصل بين شطري الجواز، أعلن بأن



جواز السفر مزور ويتم احتجاز السفينة بعدها<sup>(27)</sup>. أمر مشابه ادّعه راييس جزائري بعد أسر السفينة الفرنسية (Charles François) في 8 أكتوبر 1717م وهي قادمة من جزر المارتينيك قائلاً أن الجواز لم يستوف الشروط الضرورية<sup>(28)</sup>.

غير أنه على الرغم من صحّة الجواز في أغلب الأحيان، إلّا أن المفتشين كانوا يحاولون عادة إثبات أن الطاقم أو الحمولة أو الجواز غير مطابقين للمعايير كي يتمكنوا من مصادرة كل شيء خاصة إذا كانت الحمولة ثمينة، ثم الادعاء أمام القناصل والداي أن الربان كان يكذب عليهم ويخفي الحقيقة، فقد أحضر قرصان جزائري سفينة هولندية محملة بالسكر والجلود والألواح الخشبية إلى الجزائر مُتّهما قبطانها بحمله جوازا جدّ قصير، لكن الربان أجاب أمام القنصل الهولندي والسلطات الجزائرية أن هذا الجواز لم يكن على هذه الحال، مدعياً أن الراييس الجزائري هو الذي مزّقه ورمى بنصفه الآخر لكي يثبت حجته لاحقاً<sup>(29)</sup>.

ولم يسلم السويديون أيضاً من هذه الادعاءات، فقد أسر الجزائريون سفينة سويدية في 3 أوت 1748م بعد اتهامها بعدم حمل جواز سفر، بيد أن الأيرالية الجزائرية أقرّت صحة حجّة الربان السويدي بعد الاستماع إلى الطرفين المتنازعين، ودفعت له 300 دوكا ذهبية أي ما يعادل حوالي 600 ريكس دولار<sup>(30)</sup>، ليبحر الربان إلى ليفورنه لينتظر هناك وصول جواز بحري جديد<sup>(31)</sup>. وعلى إثر حوادث كهذه، شدّد الدايات في مرات كثيرة أمام الرياس الجزائريين على ضرورة احترام المعاهدات مع الأوروبيين. فقد حث الدايات والبحارة الجزائريين في 14 نوفمبر 1748م بعد حادثة السفينة السويدية السابقة على عدم إجبار أي سفينة على استعمال زورقها للقدوم إلى السفن الجزائرية وإظهار جواز سفرها، بل على العكس من ذلك الرياس هم المحبسون على الذهاب إلى السفينة المراد تفتيشها بقاربهم الذي يجب أن يكون على متنه ضابط واحد ورجلان فقط من الطاقم، وأنهم إذا ما طبّقوا هذه الأوامر، يمكن تجنّب كثير من الشكاوى التي يتقدم بها القناصل الأوروبيون ورعاياهم<sup>(32)</sup>.

بالجانب الآخر، لم يكن السويديون بريئون دائماً من هذه التهم، بل كان منهم من يُزور الجواز البحري الجزائري ليتجنّب دفع ثمنه. ففي مارس 1757م، تلقى قنصل مارسيليا السابق

ذكره بوتيني (Butini) رسالة من أحد الرابنة السويديين من جنوه يُخطره فيها بظهور سفينة مشبوهة في هذا الميناء تحمل العلم السويدي بقيادة ربّان يُدعى فينغرن (Wengren)، والمهمّ هنا هو أن هذه السفينة كانت تحمل جوازا مزوّرا، كما أنّها لم تكن مصنوعة في السويد بل في إنجلترا، وحتى مالكي السفينة لم يكونوا سويديين بل جنوبيين. وقد فزع القنصل بوتيني من هذا الانتهاك للعلم السويدي وارتعب بشدة من الخطر الذي يمكن أن يصيب التجارة السويدية إذا ما قبض على هذه السفينة من طرف قراصنة جزائريين، وعلى الفور أرسل بوتيني رسائل إلى القناصل الآخرين في المتوسط وإلى غرفة التجارة لتحذيرهم من هذا الأمر<sup>(33)</sup>.

كما أن الجزائريين لم يكونوا عدائين دائما، بل كانوا كثيرا ما يحترمون اتفاقات السلام مع القوى الأخرى رغم رغبتهم الملحة في أسر السفن و اتخاذ الأسرى، حيث أنّهم لما أسروا في عام 1761م سفينة دانو-نرويجية كانت تبحر من البرتغال إلى تشيفيتا فيتسيا<sup>(34)</sup> وعلى متنها 150 من رجال الدين اليسوعيين، اعتقد الجميع في السفينة أن الجزائريين سيضعونهم في الأغلال، غير أنّ ذلك لم يحدث فقد تم إطلاق سراح السفينة، وسُمح لها بأن تواصل طريقها إلى إيطاليا، "إن الجزائريون كانوا يحترمون حقّا مبدأ السفينة المدنية و الحمولة الحرّة"<sup>(35)</sup>.

## 2- جواز السفر البحري الجزائري الصادر عن الدانمارك

بيّن البند الرابع من معاهدة السلام والتجارة الجزائرية الدانماركية لسنة 1746م بوضوح ضرورة إظهار السفن الدانماركية للجواز البحري الجزائري (Algierske Söpas) في حالة تفتيشها من طرف رياس جزائريين، هذا الجواز أخذ شكل سابقه السويدي والهولندي<sup>(36)</sup>. وفي الأول من ماي 1747م، أعلن بقرار ملكي عن تأسيس مصلحة الجوازات البحرية الجزائرية التي تُحفظ في سجلاتها كل المعلومات حول الجوازات التي تم بيعها للتجار، وبما أنّه مطابق للجواز الذي تصدره السويد، فإن نسق إصداره كان نفسه أيضا.

أولا يُسلم المالك للسلطات وثائق تثبت بأن السفينة وما عليها ملك لرعايا دانماركيين، بعد ذلك يُقسم اليمين على أن ما قاله صحيح وأنه لن يستعمل الجواز في غير محله، ثم يدفع مالك السفينة 50 ريكس دولار<sup>(37)</sup> لصندوق العبيد (Slavekasse)<sup>(38)</sup> لكي يستطيع

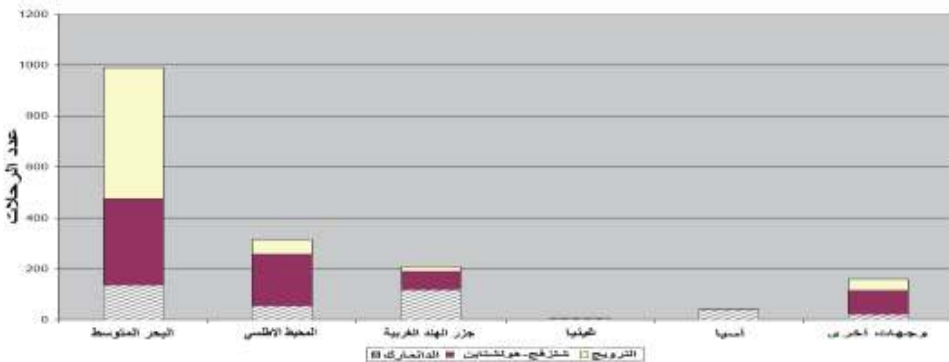
الحصول على جوازه، بالإضافة لـ 2 ريكس دولار لنسخة الجواز في حدّ ذاتها<sup>(39)</sup>. بعد هذا الإجراء يمكن لغرفة التجارة في كورنباغن أن تصدر الجواز الذي يُقطع بخط متموج إلى نصفين، فأخذ ربان السفينة النصف الأول معه على متن سفينته، بينما يُرسل الآخر إلى الجزائر لكي يوزعه القنصل (ربّما مع نسخ أخرى) على الرياس<sup>(40)</sup>. أمّا عن المعلومات التي يتضمنها الجواز فهي على التوالي: 1. رقم الجواز، 2. اسم السفينة، 3. اسم الربان، 4. اسم مالك السفينة، 5. المرسى المسجل فيه السفينة، 6. حجم حمولة السفينة بالأطنان التجارية، 7. التاريخ الذي أقسم فيه المالك بأنه لا حصص لأجانب في السفينة 8. تاريخ إصدار الجواز، 9. تاريخ إرجاع الجواز<sup>(41)</sup>.

وعلى الرغم من الحملة الفرنسية على الجزائر سنة 1830، والتزام كل من تونس والمغرب بوقف أعمال القرصنة خيفة من أن يُصيبهما ما أصاب الجزائر، إلّا أن إصدار الجواز الجزائري قد استمر بغض النظر عن احتجاج التجّار ومُلاك السفن بأن الخطر على السفن قد زال، وبالتالي لا فائدة ترجى من الجواز البحري بعد تلك السنة. وتبعاً لهذه الاحتجاجات، أصدرت الدانمارك في 9 جويلية 1831م قانوناً جديداً يخفض كلفة الجواز الجزائري، تبعه بعد ذلك قرار ملكي في 1 جويلية 1840م يجعل عملية حمل الجواز البحري عملية اختيارية على مسؤولية المالك والربان. وعلى الفور بدأت نتائج هذه القرارات بالظهور، وأخذت أعداد الجوازات الصادرة بالتضاؤل شيئاً فشيئاً، فبعد أن كانت 261 نسخة عام 1839م، أصبحت 139 جوازاً سنة 1840م، ثم 6 جوازات فقط سنة 1844م، لينعدم إصدار الجوازات بعد هذه السنة<sup>(42)</sup>.

ولم تكن التجارة الدانماركية المتوسطة ذات شأن كبير قبل معاهدة 1746م بسبب الخوف من ما يمكن أن تتعرض له المراكب التجارية الدانماركية من طرف القراصنة المغربية. فاهدف الرئيسي من توقيع هذه المعاهدة كان اقتصادياً بحتاً، بمعنى آخر كان نهجاً نحو إنقاص تكاليف فدية الأسرى وتكاليف مواكبة السفن التجارية، وضمن أمن الأساطيل التجارية الدانماركية المتّجهة إلى المياه الجنوبية<sup>(43)</sup>.

وبعد توقيع المعاهدة مع الجزائر ثم مع باقي دول شمال إفريقيا، أخذ عدد السفن العابرة لرأس فانستير في الازدياد بنسق تصاعدي، وبالتالي ازدياد الطلب على جواز السفر الجزائري. ففي عام 1750م، دخل 98 مركبا دانماركيا- نرويجيا المتوسط، ليرتفع العدد بعد ذلك إلى 184 سنة 1760م، ثم 245 سنة 1780م، ليزيد عن 779 مركبا حاملا للجواز الجزائري سنة 1794م، أي سبعة أضعاف ما كان عليه عام 1750م<sup>(44)</sup>، حتى غدت الوجهة المتوسطية أهم وجهة اقتصادية للدانمارك قبل كل الجهات الأخرى كآسيا وجزر الهند الغربية وإفريقيا (أنظر الرسم البياني).

ولإعطاء صورة أوضح عن الفوائد الكبيرة 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، حيث تذكر الغرفة في هذا التقرير أنه في العشرين سنة الأخيرة (1778-1798م) أي بعد تجديد السلم مع الجزائر سنة 1772م، ربحت الدانمارك 16 مليون ريكس دولار من الملاحة في المتوسط، مع حوالي 500 مركب دانماركي-نرويجي ناشط في الحوض و 450 بحار يقاتون من الإبحار إلى المتوسط، ضف إلى ذلك عدد كبير من الحرفيين الذين يستفيدون من الأعمال المتعلقة بهذه التجارة<sup>(45)</sup>.



الرسم البياني. مجموع وجهات السفن التجارية الدانماركية في سنوات 1788، 1798 و 1806م من خلال جواز السفر البحري الجزائري<sup>(46)</sup>.

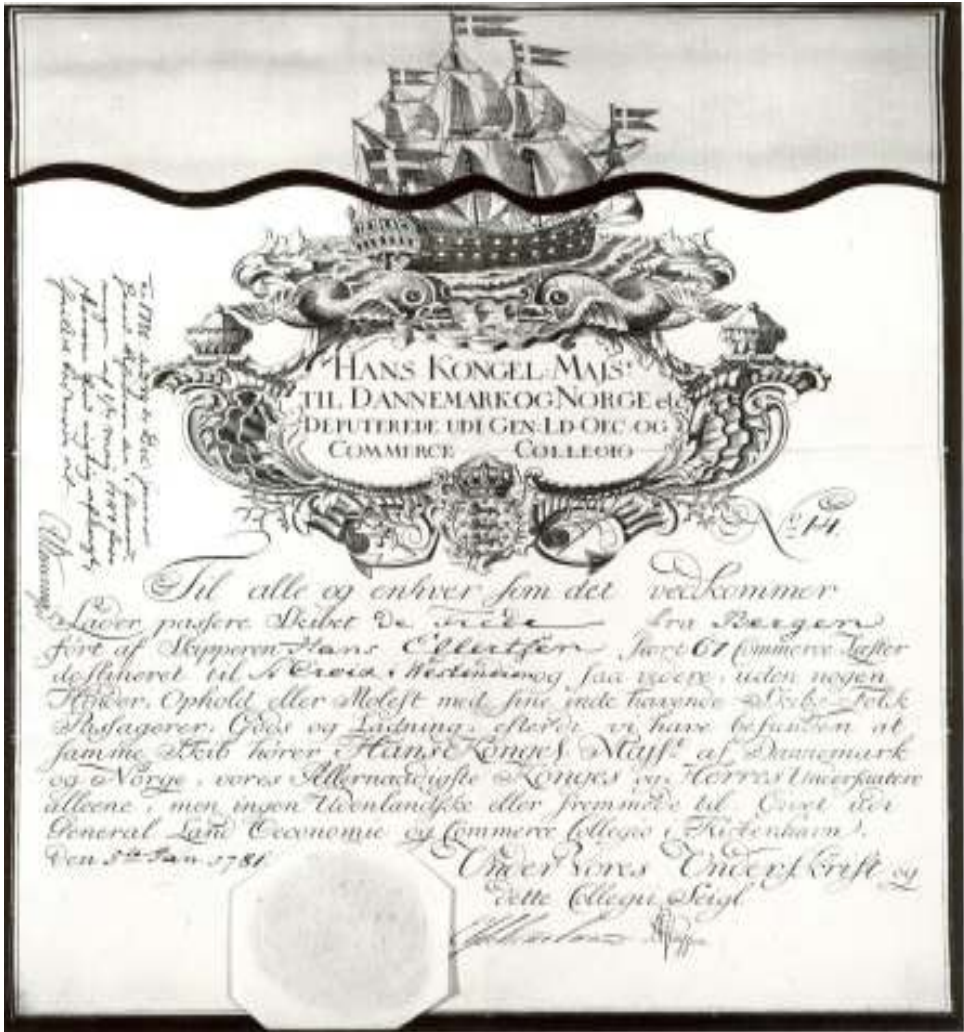
ومن خلال نفس الرسم البياني الذي يعتمد على إحصاءات السجل الذي تُحفظ فيه بيانات الجواز الجزائري، يمكننا استخراج معلومات أدق، ليس فقط عن الوجهات التجارية الدانماركية بل حتى عن المقاطعات التي انطلقت منها السفن. وتبعاً لذلك، نلاحظ أن النرويج كانت تهيمن على أكبر حصة من السوق المتوسطة، تليها المقاطعتان الألمانيتان شليزفج-هولشتاين، ثم الأراضي الدانماركية في حدّ ذاتها. فجواز السفر الجزائري ليس مجرد وثيقة قانونية ينتهي دورها بانتهاء صلاحيتها، بل هو خزّان للمعلومات يُتيح للباحثين المعاصرين تغيير كثير من المفاهيم التي اعتبرت من المسلمات، تماماً كما فعل باحثون اسكندنافيون كيوهانسون (Hans Ch. Johansen) وفلدباك (Ole Feldbaek) وأندرسون (Dan H. Andersen) الذين أثبتوا من خلال دراساتهم لسجلات جواز السفر أنّ الطفرة التي عرفتتها التجارة الدانماركية في النصف الثاني من القرن 18م وبداية 19م لم تكن نتيجة للحياد في الحروب فقط<sup>(47)</sup> بل أيضاً نتيجة للسلم مع الجزائر والدول المغاربية الأخرى.

#### خاتمة:

حقاً إن أهمية جواز السفر البحري الجزائري كانت كبيرة بالنسبة للدول الشمالية، وعليه تعلق آمال القادة الاسكندنافيين للحفاظ على سلام مثمر مع الجزائر، و تجارة مزدهرة في حوض المتوسط، فقد رأينا فيما سبق كيف أن السويديين والدانماركيين و النرويجيين كانوا يحرصون أشد الحرص على تطبيق كل الإجراءات المتعلقة بالجواز البحري، يقينا منهم أن أي خطأ أو سوء تفاهم يمكن أن يقع بينهم وبين الجزائريين سيؤدي لا محالة إلى قطع العلاقات بين الطرفين، بتعبير آخر، انهيار التجارة الاسكندنافية في المتوسط، خاصة تجارة الملح التي تعتبر السبب الرئيسي في إبحار التجار الشماليين إلى المياه الجنوبية.



نسخة أصلية من جواز السفر البحري الجزائري الصادر عن السلطات السويدية من أجل البريك (Sara) بتاريخ 12 جوان 1799م، و نرى بوضوح الخط المتموج الذي يفصل بين القسم الذي يرسل إلى الجزائر، و القسم الذي يحمل الربان معه على متن سفينه. المصدر: L. Müller 2004, p 145



صورة لجواز سفر بحري جزائري صادر عن السلطات الدانماركية بتاريخ 5 جانفي 1781م من أجل السفينة "de Friede" من برغن (النرويج)، يقودها Hans Ellertsen باتجاه سان كروا في جزر الغرب الهندية التابعة للدانمارك، مقياس الوثيقة هو 40×30 سم، وقد كُتِبَ على الجواز أن مالك السفينة أقسم اليمين على أن السفينة والحمولة ملك للدانمارك، وكما هو ملاحظ، فقد قُطِعَ الجواز في جزئه العلوي بخط متموج.

المصدر: E. Gobel 2010, p 171.

## الهوامش:

(1) للاستزادة في بنود معاهدة السلام والتجارة التي جمعت الجزائر بالسويد سنة 1142هـ/1729م، يرجى الرجوع إلى:

- Charles De Martens, Recueil des traites, second edition revue et ogmentee par le Bon . Charles de Martens, T 5, (1791-1795), A gottings, 1826 De Martens Charles, Recueil des . traites, second edition revue et ogmentee par le Bon Charles de Martens, T 5, (1791-1795), A gottings, 1826, pp 316-331.

(2) Leos Müller, "Sweden's neutral trade under Gustav III; the ideal of commercial independence under the predicament of political isolation", University of Helsinki, Finland, 2011, pp 153,154.

(3) Leos Müller, "Swedish shipping in southern Europe and peace treaties with North African States; an Economic security perspective", in: Historical Social Research, N° 134, Vol 35, 2010, p 195.

(4) Leos Müller, Consuls corsairs and commerce; the Swedish consular service and long-distance shipping 1720-1815, Elanders gotab, Stockholm, Sweden, 2004, p 144.

(5) Joachim östlund, "Swedes in Barbary captivity: the political culture of human security; CIRCA 1660-1760", in: Historical Social Research, N° 134, Vol 35, 2010, p 160.

(6) L. Müller, Ibid, p.p 144.145.

(7) J. Östlund 2010 , p 160.

(8) أصدر الجواز البحري الجزائري من أجل القراصنة الجزائريين، لكن عندما وقعت السويد السلم مع دول شمال إفريقيا الباقية خاصة المغرب عام 1763م، كان لزوما تغيير اسمه لتغيير وازدياد عدد الدول المعنية به.

(9) L. Müller 2004, p 146.

(10) إذا جازف الربان وأبحر دون جواز سفر، فالغرامة المترتبة عن ذلك هي ألف ريكس دولار، نصف هذه الغرامة تذهب لتحرير الأسرى السويديين في شمال إفريقيا، ولمساعدة عائلاتهم في السويد، أنظر:

- Torbjorn Odegaard, Une paix et amitié perpétuelle, SINAS, Fredrikstad, 2013, p 46.

(11) في رسالة بعثها الداوي عبدي باشا إلى ملك السويد في 30 نوفمبر 1728م/1141هـ، بمناسبة موافقة الديوان الجزائري على عقد السلم مع الجزائر، شدّد فيها الداوي على أن الشرط الوحيد للحفاظ على السلم مع الجزائر



هو أن تسلم السويد جواز السفر للرعايا السويديين فقط، وإن حدث غير ذلك، فيمكن أن يُسبب هذا كل أنواع الخلافات التي يمكن أن تحدث بين أمتين. أنظر:

- N.A.R.S.S, Diplomatica Turcica, bihang Algeria, vol 1, doc 30 novembre 1728.

(12) J. Östlund, 2010, p 160.

(13) **Fatma Maameri**, "Ottoman Algeria in western diplomacy history with special emphasise on relations with the United States of America (1776-1816)", These de doctorat d'Etat, University of mentouri, decembre 2008, p 127.

(14) J.S Bromley, Corsairs and navies, The hambledon press, London, 1987, p 436.

(15) David Richardson, Mediterranean Passes in the Public Record Office, Microfilm Academic Publishers, London, 1981, p.p 1.2.

(16) Leos Müller, "Swedish neutrality and shipping in the second half of the eighteenth century", EHS Annual conference, Department of history, Uppsala University, 2006, p 6.

(17) L. Müller 2004, p 147.

(18) Ibid, pp 147,148.

(19) Ibid, p 148.

(20) كان هذان الضابطان في أغلب الأحيان الرايس وكاتبه، أنظر:

- جون. بابتيسست وولف، الجزائر وأوروبا 1500-1830، ترجمة وتعليق: أبو القاسم سعد الله، عالم المعرفة، الجزائر، 2009، ص 423.

(21) أنظر: Charles De Martens 1826. , pp 319-321.

(22) جون. ب وولف، مرجع سابق، ص 423.

(23) N.A.R.C.D, kommercekollegiet tyske sekretariat, Box 367, doc 2 novembre 1748.

(24) N.A.R.C.D, kommercekollegiet tyske sekretariat, Box 367, doc 9 decembre 1748.

(25) N.A.R.S.S, Diplomatica Algerica, vol 15, doc 3 janvier 1763.

(26) Albert Devoulx, "La marine de la régence d'Alger" (le livre), in: R.A, N° 13, 1869, p 4.

(27) J.S Bromley 1987, p 436.

(28) Ibid, p 14.

(29) Venture De Paradis, Alger au XIII<sup>E</sup> siècle, Typographie Adolf Jourdon, Alger, 1898, p. 134.

(30) اعتمدت السويد في القرن 18م ثلاث عملات: ريكس دولار Riksdaler Specie، الدولار الفضي Daler silvermynt والدولار النحاسي Daler Kopparmynt، لكن في سنة 1776م، أطلقت السويد اصلاحا نقديا ألغى الدولار الفضي والدولار النحاسي وأبقى على الركنس دولار فقط كعملة رسمية للمملكة، أنظر: - L. Müller 2004 , pp.71,72

(31) N.A.R.C.D, kommercekollegiet tyske sekretariat, Box 367, doc 21 aout 1748.

(32) N.A.R.C.D, kommercekollegiet tyske sekretariat, Box 367, doc 14 novembre 1748.

(33) L. Müller 2004 , pp 117,118

(34) تشفيتا فيتشيا (Civita viccia)، كانت الميناء الرئيسي لروما ودولة الفاتيكان.

(35) أرزقي شويتام، دراسات ووثائق في تاريخ الجزائر العسكري في الفترة العثمانية 1519-1830، دار الكتاب العربي، الجزائر، 2010، ص 56.

(36) L. Müller 2004 , p 144.

(37) ريكس- دولار، بالإنجليزية rix-dollars، وبالدايماركية Rigsdaler، هي عملة الدانمارك، كانت تساوي 2.85 فرنك في منتصف القرن 19م، أنظر:

- E. Levasseur, L'Europe moins la France Géographie et statistique, CH. Delagrave et C<sup>Le</sup> Libr-Editeurs, Paris, 1871, p 409.

(38) صندوق العبيد، هو مكتب أسسته الدانمارك سنة 1715م لجمع الأموال من أجل تحرير رعاياها الذين أسروا من طرف قراصنة شمال إفريقيا، أنظر:

- Peter Madson, "Danish slaves in Barbary", in: Islam in European literature, University of Copenhagen, (28-02-2014):

<http://complit.ku.dk/islamineuropeanliterature/workingpapers/dokument4>

(39) Erik Gobel, "The Danish Algerian sea passes 1747-1838", in: Historical Social Research, N° 134, Vol 35, 2010, pp 179,180

(40) Torbjorn Odegaard, Une paix et amitié perpétuelle, SINAS, Fredrikstad, 2013, p 46.

- (41) Dan. H Andersen and Hans-Joachim Voth, "the grapes of war neutrality and Mediterranean shipping under Danish flag 1750-1807", discussion papers in Economic and Social history, University of Oxford, N° 18, sep. 1997, p 5.
- (42) E. Gobel 2010 , pp 180,181.
- (43) Ibid , p 177
- (44) T. Odegaard 201 , 46.
- (45) Ibid, p 17.
- (46) E. Gobel 2010 , p183.
- (47) L. Müller 2004 , p153.