

التجارة الألمانية والقرصنة في غربي البحر المتوسط إشكالياتها وعقبات تطويرها 1830 – 1761

عبد الرؤوف سنّو
أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر
الجامعة اللبنانية

أعدت أعمال القرصنة الحالية المثيرة للجدل أمام سواحل الصومال ضد السفن التجارية الذاكرة التاريخية إلى ما كان يحصل من قرصنة في العصور الوسطى والحديثة قبالة سواحل شمال إفريقيا، وفي وسط البحر المتوسط ضد السفن التجارية، أطلقت عليه القوى المحلية تسمية "الجهاد البحري" ضد القوى "الصليبية" والاستعمارية، فيما استخدم الأوروبيون تعبير (Corsaire)، ومعناه في اللاتينية "لصوص البحر"، الذي أصبح مرادفاً لكلمة "القراصنة"، لكنه اختص بوصف العرب والبربر وشتات الأندلس وسواهم من البحارة المسلمين تحديداً.¹ في المقابل، يرفض البعض توصيف القرصنة باللصوصية، معتبراً أنها وسيلة مشروعّة من وسائل الجهاد، فيما اللصوصية نوع من السرقة والنهب.² وقد أطلق الأوروبيون، كذلك، على الساحل الممتد من طرابلس إلى المغرب الأقصى تسمية "ساحل البربر" أو "ساحل البربرية". ووصف الراهب الفرنسي بيار دان (Pierre Dan) في كتاب له شعوب تلك المنطقة بـ "الأكثر همجية من بين جميع الناس".³

كانت القرصنة العربية أو الإسلامية تطاول الساحل الأوروبي الجنوبي المطل على البحر المتوسط،⁴ وفي بعض الأحيان أعالي المحيط الأطلسي، وصولاً إلى القناة الإنكليزية الفاصلة ما بين الجزر البريطانية واليابسة الأوروبية.⁵ ويذكر كريزي أن قراصنة الجزائر، وهم الأكثر مهارة وتسليحاً وامتلاكاً للمراكب، تمكنوا في إحدى المرات من الهبوط على اليابسة في أيرلندا ونهب البلدات وحمل الأسرى معهم. ويضيف، أنهم وصلوا إلى أيسلندا وإسكندنافيا.⁶ وقد تناولت مصادر عديدة مسألة أسر الأوروبيين على أيدي قراصنة نيابات شمال إفريقيا وطرق معاملتهم.⁷

تعود القرصنة في البحر المتوسط إلى العصور القديمة، ولم تقتصر على سكان شمال إفريقيا، بل مارسها فرسان القديس يوحنا انطلاقاً من رودس ومالطة، وكذلك أوروبيون ضد بعضهم البعض، وضد السفن الإسلامية. فكان الأوروبيون حتى القرن الرابع عشر أسياذ المتوسط يعيشون من نهب البضائع ومن تجارة الرقيق.⁸ ويرى الباحث الإيطالي سلفاتور بونو في كتابه الصادر حديثاً، أن القرصنة كانت أداة إستراتيجية وسياسية للدول الأوروبية وللحكام المسلمين.⁹ أما ازدهارها في غربي البحر المتوسط ووسطه، فيعود إلى القرن الخامس عشر، بوصول قراصنة أتراك (عروج وخير الدين) إلى المغرب الأوسط والأدنى نشطوا من خلال أعمال القرصنة ما بين

طرابلس شرقاً والجزائر غرباً لحساب الدولة العثمانية في إطار صراعها مع إسبانيا والدويلات الإيطالية بداية، وفي ما بعد لحسابهم الخاص، ما أدخلهم في منازعات مستمرة مع الدول البحرية الأوروبية.¹⁰ كما أسهم طرد عشرات الآلاف من المسلمين من الأندلس في نهاية القرن الخامس عشر بهدف تصفية الوجود الإسلامي هناك، إلى امتحان البحارة منهم القرصنة ومهاجمة السفن التجارية الأجنبية والاستيلاء عليها أو على حمولتها وأسر ملاحها، أو فرض الأتاوى عليها.¹¹ دخلت القرصنة والحركة التجارية بذلك من خلال المنهوبات والأتاوى في صلب اقتصادات نيابات شمال إفريقيا، استثماراً وعائدات، بعدما تحولت إلى قطاع "إنتاجي" وحيد، وأسهمت في تنشيط الحركة التجارية من خلال بيع المنهوبات أو فرض الفدية على الأسرى أو استعبادهم.¹² وقدرت بعض المصادر عدد الأسرى الأوروبيين لدى الجزائر وحدها في النصف الأول من القرن السابع عشر بعشرين ألفاً.¹³ وبالغ أحد الباحثين الأميركيين في عدد المسيحيين الأوروبيين الذين وقعوا في الأسر واستعبدوا من قبل دويلات شمال إفريقيا بين عامي 1530 و1780، بما يزيد على مليون نسمة.¹⁴

وفي كل الأحوال، لا يمكن فهم أعمال القرصنة في المتوسط بعيداً عن الصراع بين العثمانيين والقوى الأوروبية في غربي ذلك البحر، وحركة الاستعمار البرتغالي والإسباني لسواحل شمال إفريقيا، وحتى الصراعات بين دول أوروبا، حيث كان التنافس يجعل بعضها خصوصاً بريطانيا وهولندا، يتغاضى عن القرصنة ويتقرب إلى روادها في شمال إفريقيا، بهدف جعل الملاحة مفتوحة أمام سفنه،¹⁵ أو إلحاق الضرر بتجارة الدول الأخرى.¹⁶

ومع انتهاء الحروب الأوروبية وعقد مؤتمر فيينا عام 1815، أظهرت أوروبا اهتماماً متزايداً بحرية الملاحة في حوض المتوسط. فظهرت مشروعات للقضاء على القرصنة والاستيلاء على شمال إفريقيا، قابلتها محاولات فاشلة لمولاي عبد الرحمن في المغرب الأقصى للحد من القرصنة.¹⁷ وفي آخر الأمر، تمكنت فرنسا في عام 1830 من القضاء على القرصنة في المتوسط في سياق احتلالها للجزائر. فانفتح البحر أمام الدول البحرية من دون عائق.

إننا نطرح الفرضية، بأن بروسيا والدول الألمانية الأخرى، لم تكن مهتمة بالتجارة المباشرة مع البحر المتوسط خشية الاصطدام بالقرصنة، وبسبب عدم رغبتها في دفع الأتاوى لهم، وكذلك في اعتقادها أن التجارة من أميركا الجنوبية أكثر ربحاً.

1- مدخل

لعبت الجغرافيا والبيئة دوراً بارزاً في التطور التاريخي والاقتصادي للشعوب. فربط المؤرخ الفرنسي فرناند برويدل (Fernand Braudel) ما بين المجال والاقتصاد، ورأى أن من يتحكم بالبحر المتوسط هو من يتحكم بالثروة.¹⁸ من هنا، كان هذا البحر الموجه الأساسي لتاريخ المنطقة واللاعب الأساسي فيها، والشريان الحيوي للدول والإمبراطوريات الاستعمارية، والجسر الذي يربط بين الشرق والغرب، والممر الطبيعي إلى آسيا وإفريقيا، وملنقى الأديان السماوية وازدهار حضارات المنطقة وثقافتها ولغاتها وطرق تجارتها.¹⁹ وقد لعب الاقتصاد القائم على المجال البحري دوراً مهماً في صعود الممالك والإمبراطوريات في المتوسط وأفولها. ففي القرنين التاسع والعاشر الميلاديين، فرض المسلمون سيطرة كاملة على البحر المذكور. وبعد حروب الفرنجة (الصليبية)، انتقلت السيطرة عليه إلى المدن الإيطالية، واستمرت حتى نهاية القرن السادس

عشر. فعملت هذه على إيصال السلع الشرقية إلى الحواضر الأوروبية، وعقدت في الوقت نفسه، اتفاقات تجارية مع نيابات شمال إفريقيا.²⁰

وفي إطار إقامة إمبراطوريات شرقية، احتل البرتغاليون والأسبان نقاطاً على ساحل شمال إفريقيا وعلى المحيط الأطلسي خلال القرنين الخامس عشر والسادس عشر، فيما مدّ الأولون كذلك سيطرتهم إلى المحيط الهندي والخليج العربي خلال القرن الأخير وسواحل شرق إفريقيا.

وبفعل الاكتشافات الجغرافية، بهدف غزو أسواق الشرق الأقصى والقضاء على الوساطة العربية والإسلامية في التجارة الشرقية، تحول الثقل الاقتصادي إلى المحيط الأطلسي، من دون أن يفقد المتوسط دوره في الحياة الاقتصادية للدول المطلة عليه، وخاصة الدولة العثمانية التي أصبح حوض المتوسط فضاءها الجغرافي السياسي منذ مطلع القرن السادس عشر. لكن معركة ليبانتو البحرية عام 1571، وإلحاق الهزيمة بالأسطول العثماني، شكلت مؤشراً على تفوق البحرية الأوروبية في المتوسط، ما جعل العثمانيين يقيمون توازناً من خلال دعم قراصنة أتراك في المتوسط ضد الأوروبيين، وخاصة الإسبان منهم. وخلال القرن السابع عشر، تغلغل الهولنديون إلى المتوسط والخليج العربي والمحيط الهندي، ولحق بهم البريطانيون، الذين سجلوا علامة فارقة باحتلالهم طنجة بين عامي 1662 و1684، وجبل طارق عام 1704، وجزيرة مالطة عام 1800، لتثبيت هيمنة شبه كاملة على بوابة المتوسط ووسطه.²¹ وباحتكارها المكانة الأولى في الهند منذ عام 1757، أخذ البحر المتوسط يشكل الطريق الأقصر لبريطانيا إلى القارة الهندية، ما جعلها تخشى من انفتاحه على المحيط الهندي لمنافسيها وخصومها، وعلى رأسهم فرنسا التي حاولت فاشلة أن تقطع طريق بريطانيا إلى الهند من خلال احتلالها مصر عام 1798.

منذ التحدي الفرنسي لهيمنتها في الخليج العربي وفي طريق الهند، خاضت بريطانيا "حروباً" ضد القرصنة، وتمكنت بين عامي 1798 و1820 من القضاء على المقاومة البحرية العربية المتمثلة بـ "القواسم"، تحت شعار "حرية التجارة"، وكذلك على تجارة عُمان في الخليج العربي والمحيط الهندي وساحل إفريقيا الشرقي، وفرضت على المنطقة ما سُمي بـ "السلم البريطاني".²²

خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، حافظت كل من بريطانيا وفرنسا على علاقات تجارية متقدمة مع الدولة العثمانية وولاياتها، وخاصة في حوض البحر المتوسط. ولا يعود ذلك إلى القوة الاقتصادية والصناعية للدولتين فحسب، ولا إلى عقود الأمان (الامتيازات الأجنبية) التي سهلت تغلغل صناعاتهما في أراضي الدولة العثمانية، بل إلى تمكنهما من حماية تجارتها من القرصنة بواسطة أساطيل كل منهما الحربية، أو من خلال التقرب إلى قراصنة شمال إفريقيا بعقد السلام معهم. ولمرور تجارتها وسفنها في المتوسط، أرغمت النمسا والدنمارك والبنديقية وإسبانيا والولايات المتحدة على دفع الإتاوات إلى نيابات القراصنة.²³ وخلال الأعوام 1682 و1683 و1688، قصفت البوارج الفرنسية مدينة الجزائر رداً على أسر عدد من رعاياها. وفي 1783 و1784، قصف الإسبان بدورهم الجزائر. وفعل الأميركيون الشيء نفسه ضد طرابلس عامي 1805 و1815 من أجل تحرير أسراهم، وتحت شعار "حرية التجارة".²⁴ أما الدول الألمانية، فلم تستطيع تطوير تجارتها المباشرة مع المنطقة عبر البحر المتوسط حتى الثلاثينيات من القرن التاسع عشر، ولهذا أسبابه التي سنعالجها في الورقات التالية.

2- انعكاس التشردم السياسي على التجارة الألمانية مع الشرق

حتى عام 1871، لم تعرف ألمانيا الوحدة السياسية. فبعد الحروب الدينية في أوروبا، وحرب الثلاثين عاماً (1618 - 1648)، تكرر تقسيم مملكة ألمانيا إلى قرابة 360 دولة صغيرة ودوقية أو قصر أو مدينة، أو حتى إمارة كنيسة، ما جعل الوضع يتميز بازدواجية السلطة لفترة طويلة: حكم مركزي ممثلاً بالملك وأمراء طامحون للاستقلال عنه. وفاقم الوضع، الصراع الحاد على الهيمنة في ألمانيا بين أسرة هوهنزولرن (Hohenzollern) البروتستانتية في بروسيا، وأسرة هابسبورغ (Habsburg) الكاثوليكية في النمسا، التي سبقت بروسيا في النهوض بقرنين من الزمن²⁵، ما جعلهما تفشلان في التصدي لسياسة بونابرت في التوسع على حسابهما منذ مطلع القرن التاسع عشر. من هنا، افتقدت ألمانيا القوة السياسية والقرار السياسي للانفتاح المباشر على أسواق الشرق.

خلال العصور الوسطى والحديثة، اتسمت التجارة الألمانية مع البحر المتوسط بأنها كانت تجري عبر الوسطاء من يهود وإيطاليين ويونانيين، وفي ما بعد هولنديين. فشكل هؤلاء حلقة الاتصال بين ألمانيا ومنطقة حوض المتوسط، بينما عمل عرب ومسلمون حتى القرن السادس عشر ووسطاء للسلع الشرقية التي كانت تصل إلى أسواق ألمانيا. فكان التبادل التجاري الألماني مع الشرق يسلك طريقين برّيين: عبر فارس والعراق وشمال سورية، ومن هناك بحراً إلى المرافئ الإيطالية، فشمال البلاد إلى ألمانيا عبر ممرات الألب²⁶، أو عبر آسيا الصغرى والأستانة واليونان والبحر الأدرياتيكي، ومنه إلى شمال إيطاليا وصولاً إلى جنوب ألمانيا. كما وجد طريق ثالث للتجارة الشرقية في ما بعد، إلى عدن ومنها عبر البحر الأحمر، ومن هناك براً إلى ساحل البحر المتوسط، وصولاً إلى مرافئ إيطالية أو فرنسية مطلة على ذلك البحر، ثم سلوك طريق البرّ إلى ألمانيا. وقد تحدث فالكه عن طريق آخر لوصول سلع الشرق إلى الأسواق الألمانية، فذكر أن منتجاته كانت تستورد عبر بلدان البحر المتوسط إلى اليونان، فصقلية فنبولي ومنها إلى أعالي إيطاليا، ومن ثم إلى ألمانيا²⁷.

وأبرز الصناعات الألمانية التي كانت تسوق في الشرق: الألبسة الخفيفة، ومنسوجات صوفية وكتانية، وخردوات وأدوات طبخ ونحاسيات وفضيات وزجاجيات²⁸. وفي المقابل، استورد الألمان الأقطان التركية والحريير والمصارين والفاكهة المجففة والبهارات. وتذكر المصادر أن التجارة بين البندقية وألمانيا كانت في مطلع القرن السادس عشر في ازدهار كامل، ما لبثت أن تحولت إلى راغوسا²⁹.

وفي خطوة لتطوير التجارة الألمانية مع الشرق، تأسست في رافنسبورغ (Ravensburg) عام 1380 شركة تجارية، احتكرت التجارة بين ألمانيا والمتوسط حتى عام 1580³⁰. وخلال القرن الخامس عشر، وجد في الأستانة وكلاء تجاريون وتجار ألمان³¹. كما استقر في الشرق منذ نهاية القرن السادس عشر التاجر هانز أولريش كرافت (Hans Ulrich Kraft) من أولم (Ulm)³². وفي عام 1570، تمكنت شركتان في أوغسبورغ (Augustburg) من أن تسوقا منتجاتهما بشكل غير منتظم في مرافئ مارسيليا وطرابلس لبنان والإسكندرية وقبرص³³. كما لعب نهر الدانوب دوراً مهماً في تجارة جنوب ألمانيا مع الشرق، حيث تمكنت بيوتات تجارية ألمانية من إيصال سلعها عبره إلى فيينا فالأستانة، ومن هناك إلى سمرنة وساحل آسيا الصغرى على المتوسط، وإن بأحجام صغيرة³⁴. إشارة إلى تحوّل مدينة لايبزيغ (Leipzig) إلى "مستودع" للسلع الشرقية التي كانت

تأتيها عبر وسطاء. فشهدت معارضها الموسمية عروضاً للقطن الخام وخيوط الغزل من سمرنة.³⁵ وفي الربع الأول من القرن السابع عشر، كانت السلع الألمانية تباع في سورية بوساطة بيوتات تجارية غير ألمانية.³⁶

وبدورها، لم تتمكن مدن الهنزا (Hansestädte) من تطوير تجارة مباشرة مع المتوسط خلال القرنين الخامس عشر والسادس عشر، على الرغم من أن سفنها تمكنت قبل أواخر القرن الأخير من عبور مضيق جبل طارق والتردد إلى مرافئ المتوسط؛ فكانت تباع منتجاتها من النحاسيات والأقمشة الكتانية والأسماك المجففة، وتشتري منتجات شرقية، منها النبيذ والتوابل والزيوت والفواكه المجففة.³⁷ لكن المنافسة الهولندية في أسواق البحر المتوسط، حدثت من انتعاش التجارة الألمانية. وواجهت هولندا بدورها منافسة من قبل دول أوروبية أخرى، وخاصة من النمسا، ومن بريطانيا وفرنسا خلال القرن الثامن عشر.

بناءً على ما سبق، لا يمكن وصف التجارة الألمانية مع المتوسط بأنها تجارة مباشرة، في ضوء غياب اتصال بحري مباشر بينها وبين مرافئها، واضطرار المصانع الألمانية نتيجة ذلك إلى تصدير سلعتها على متن السفن الأجنبية عبر موانئ دول أجنبية أو أراضيها. وكان هذا يستلزم تفريغ السلع وإعادة تحميلها غير مرة، ما يكلفها رسوماً ومصاريف إضافية باهظة، ويصيبها بأضرار بالغة، ويفقدها بالتالي القدرة على المنافسة في الأسواق الشرقية.³⁸ واللافت، أن حجم العلاقات التجارية غير المباشرة بين الدول الألمانية والبحر المتوسط، جعل ألمانيا لا تهتم بإقامة تمثيل تجاري لها وقنصلي في مدن المنطقة. من هنا، بدأت بروسيا، المملكة الألمانية الكبيرة، في سياق تطور صناعتها، تقوم بخطوات مع الباب العالي من أجل تعزيز تجارتها.

3- محاولات متعثرة لتعزيز التجارة الألمانية في المتوسط

خلال القرن الثامن عشر، قامت دول ألمانية بخطوات لتعزيز تجارتها مع الدولة العثمانية. ففي عام 1728، دخلت بروسيا بدعم هولندي في مفاوضات مع الباب العالي من أجل عقد اتفاق تجارة وصدقة، يضمن لها ملاحه حرة في غربي المتوسط. لكنها لم تحقق نجاحاً. ولكي لا يسبب إخراجاً للنمسا، رفض ملك بروسيا فريدريش الثاني عام 1740 نصائح وزرائه بتوسيط فرنسا من أجل تكرار المحاولة.³⁹ كان على بروسيا، رغم تنافسها مع النمسا، أن تراعيها كدولة جرمانية كبيرة. لكن الملك عاد وقرر، بسبب تردي علاقاته بفيينا عشية حرب السبع سنوات (1756-1763)،⁴⁰ أن يرسل الملازم هوده (Haude) إلى البلاط العثماني كمستشار تجاري باسم مستعار هو كارل أدولف فون ركسين (Karl Adolf von Rexin)، الذي انحصرت مهمته في التعرف إلى الدولة العثمانية عن قرب، ودراسة دستورها ونظامها ومؤسساتها وجيشها وبحريتها، وفوق كل شيء الاستعلام حول إمكانية عقد اتفاق تجاري معها أو حلف عسكري، يجعل الدولة العثمانية تدخل الحرب ضد النمسا وروسيا.⁴¹ لكن الدولة العثمانية لم تجد في حينه مصلحة لها في التورط في المسائل الأوروبية.⁴²

وعلى الرغم من فشل مهمته السياسية، تمكن ركسين من عقد "اتفاق صدقة وملاحه" بين بلاده والدولة العثمانية، وأن تُعامل بروسيا، بموجب الاتفاق، بشكل مساوٍ للدول الأوروبية الأخرى، من ناحية التجارة والملاحه في أراضي الدولة العثمانية ومياهها.⁴³ وفي السنوات التالية على عقد الاتفاق المذكور، لم يدخر ملك بروسيا وسعاً في سبيل ترويج تجارة بلاده مع الشرق، فافتتح

قنصليات في الآستانة وسمرنة.⁴⁴ وبعد صلح سستوفا (Sistova) بين النمسا والدولة العثمانية عام 1792، نما مرفأ تريست النمساوي، ما جعل التجارة الألمانية تستخدمه، بسبب القرصنة أمام سواحل شمال إفريقيا، لتعزيز تجارتها غير المباشرة مع الشرق.⁴⁵ من ناحية أخرى، إن فشل المانيا في تطوير تجارتها المباشرة مع المتوسط، يعود إلى عوامل عديدة أخرى.

يعود فشل ألمانيا في تطوير تجارتها مع الشرق، إلى تأخر صناعتها نسبياً عن غيرها من الدول الأوروبية الرئيسية، وإلى تمزق السوق الداخلية الألمانية وانعكاسه على السوق الخارجية، وغياب نظام جمركي ألماني عام وعملة موحدة، وقوانين حماية جمركية. كذلك، ألحقت الحروب في شمالي القارة الأوروبية خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر بالأضرار بالتجارة الألمانية، مصحوبة بالحصار القاري عند انتهاء القرن الأخير. ويصف الباحث بوندي الصادرات الألمانية في مطلع القرن التاسع عشر بأنها كانت تحتفظ بنمط إقطاعي وحرفي وزراعي، وعاجزة عن المنافسة.⁴⁶

كما أن افتقار الدويلات الألمانية إلى أسطول بحري يحمي سفنها التجارية في البحر المتوسط من القرصنة، كان له تأثيرات سلبية في مجال تطوير التجارة الألمانية المباشرة عبر المتوسط. فبعد معركة ليبانتو عام 1571، سرى الاعتقاد في ألمانيا أن الملاحة قد انفتحت مع الحوض الشرقي للمتوسط، وأصبحت آمنة. لكن تبين بعد سنوات قليلة، أن قرصنة شمال إفريقيا قد استعادوا نشاطهم السابق، ما جعل دول أوروبية تحمي أسطولها التجاري بواسطة سفنها الحربية.⁴⁷ وبالنسبة إلى الدول الألمانية، التي لم تكن تملك أساطيل حربية في المتوسط، أو لا تريد أن تحمي تجارتها بالقوة العسكرية، فقد تعرضت سفنها، التي كانت تتجرأ على دخول المتوسط، إلى هجمات القرصنة وإلى نهب محتوياتها.

بناءً عليه، اعتُبر المتوسط مجالاً خطراً على الملاحة الألمانية. فكان باستطاعة سفن ألمانية قليلة جداً أن تتردد من وقت إلى آخر إلى الشمال الغربي من المتوسط على مقربة من الساحل الأوروبي وصولاً إلى البندقية. وقد تحدثت غرفة التجارة في زاكسن (Sachsen) عام 1666 عن رسو سفن من هامبرغ (Hamburg) في مرفأ طرابلس اللباني،⁴⁸ ما يحمل على الاعتقاد بأن السفن الألمانية قد تمكنت بالفعل من تجنب القرصنة، أو أنها دفعت الأتاوى لهم للسماح لها بالمرور.

وبازدهار القرصنة خلال القرن السابع عشر، وتحديداً منذ عام 1673، لم يعد باستطاعة السفن الألمانية الوصول إلى أبعد من جنوا. وفي العقد الأخير من القرن المذكور، تراجع عدد السفن الألمانية المبحرة في حوض البحر المتوسط، ما جعل الهيئات التجارية الألمانية أمام خيارين: إما المخاطرة بإرسال سفنها إلى المتوسط، أو الامتناع عن التجارة تحت أعلامها. وكان الخيار الأول مكلفاً. فبين عامي 1718 و1729، اضطرت البحرية في هامبرغ إلى دفع 189 ألف مارك ملكي إتاوات من أجل إطلاق سراح بحارة ألمان أسروا على أيدي قرصنة شمال إفريقيا.⁴⁹ سببت هذه الحوادث توقف تجارة هامبرغ المباشرة في المتوسط حتى نهاية القرن الثامن عشر، بعدما رفض تجارها دفع إتاوات إلى سلطان المغرب.⁵⁰ هذا الوضع، اضطر الدول البحرية الألمانية إلى تسليم تجارتها إلى هولندا، التي كانت قد عقدت اتفاق صلح مع القرصنة. وبعد عام 1740، لم يعد الألمان يبحرون في المتوسط تحت علمهم. وتبين أن بروسيا، الدولة الألمانية الكبيرة، غير قادرة بدورها على حماية سفنها التجارية، في حين كان بإمكان فرنسا وبريطانيا وإسبانيا الرد بقوة على هجمات القرصنة. أما دول أخرى، كالسويد والدنمارك وهولندا والنرويج والولايات المتحدة

الأميركية، فاشترت سلامة سفنها التجارية نسبياً بأتاوات مالية وهدايا كانت تدفعها سنوياً إلى نيابات شمال إفريقيا.⁵¹

إزاء مخاطر الملاحة في المتوسط أمام السفن الألمانية من ناحية، والإصرار على المشاركة في التجارة مع الشرق من ناحية أخرى، أبدى الملك فريدريش الكبير خلال مفاوضاته مع الدولة العثمانية عام 1761 رغبته بأن يأخذ الباب العالي على عاتقه حماية السفن البروسية قبالة سواحل شمال إفريقيا. لكن الباب العالي لم يستجب للطلب البروسي، إما بسبب عدم تقديره لبروسيا كدولة أوروبية كبيرة، أو لعجزه عن ممارسة الضغط على القراصنة. إلى ذلك، لم تؤد موافقة الملك البروسي عام 1784 على تعيين الفرنسي كايي (Caillé)، وكيل سلطان المغرب مولاي محمد بن عبد الله لدى الدول الأوروبية، قنصلاً له في المغرب، إلى تحسين العلاقات بين بروسيا والمغرب، لرفض بروسيا دفع الإتاوات.⁵²

4- مفاوضات ألمانية فاشلة مع نيابات شمال إفريقيا

مرة أخرى، كان على البروسيين الانتظار حتى تجديد الاتفاق التجاري مع الدولة العثمانية عام 1790، حين حصلوا على وعد من الباب العالي بضمان سلامة ملاحتهم في المتوسط، وأن يقوم، بموجب المادة الثانية من الاتفاق، بالوساطة بين بروسيا ونيابات الجزائر وتونس وطرابلس لعقد "اتفاقات خاصة"،⁵³ تضمن للمملكة الألمانية تجارة حرة في المتوسط من دون إزعاج أو التعرض لسفنها.⁵⁴ لكن الاستناد إلى "وعد" لم يكن كافياً، ذلك أن نيابات شمال إفريقيا كانت تعترف شكلاً بالحكم العثماني. وفي عدد من الحالات، كان الباب العالي يتلقى جزءاً من هذه الإتاوات بصورة غير مباشرة. ففي عام 1784، أمّد سلطان المغرب محمد الثالث بن عبد الله السلطان العثماني عبد الحميد الأول بمليون فرنك دعماً له في حربه "ضد الكفرة".⁵⁵

وبعد قليل على تجديد الاتفاق التجاري عام 1790، بعث ميليتز (Militiz)، المبعوث البروسي في الأستانة، إلى حكومته يقول إن الباب العالي لا يستطيع أن يفعل شيئاً بموجب الاتفاق المذكور لضمان ملاحه حرة للسفن البروسية في المتوسط، وأن الحكومة العثمانية تعتبر أن غالبية التجارة البروسية مع المنطقة تجري عبر مرفأ تريست، وبالتالي على بروسيا أن تصل إلى اتفاق مع نيابات شمال إفريقيا إذا ما أردت ملاحه أمانة لسفنها في المتوسط.⁵⁶ وسرعان ما تلقى ميليتز التعليمات للتفاوض مع القراصنة، وقام الباب العالي بالإجراءات اللازمة لذلك. وعندما رفع المبعوث البروسي تقريره إلى حكومته، وجد كارل أوغست فون شتروينسي (Carl August von Struensee)، المستشار المالي للملك ومدير التجارة البحرية البروسية، إن مبلغ 60 ألف تالر (Thaler)⁵⁷، الذي يطلبه القراصنة من أجل عقد الاتفاق، مرتفع جداً، وليس في صالح الملاحة البروسية في المتوسط، خاصة أن عدد السفن البروسية التي كانت تستخدم البحر المذكور لا يزيد عن 30 سفينة.⁵⁸ بناءً عليه، قررت بروسيا التخلي عن المفاوضات مع القراصنة.

وبسبب حروب نابوليون في أوروبا، وإحاقه الهزيمة ببروسيا، وصلت الملاحة البروسية عموماً في السنوات التالية إلى حالة من الشلل. ولكن، بعد مؤتمر فيينا عام 1815، توقعت الدوائر البروسية بقرب حصول انتعاش للتجارة الألمانية. ومرة جديدة، وجدت السفن التجارية البروسية نفسها في مواجهة قراصنة البحر المتوسط، ليس قبالة ساحل شمال إفريقيا، وإنما قبالة السواحل الإسبانية. فكان القراصنة على علم بتحركات السفن البروسية من خلال عملاء لهم في كثير من

المرافئ الأوروبية التي كانت تسلكها قبل الوصول إلى مضيف جبل طارق. ولم تعد المسألة تنحصر بالسفن التجارية البروسية، وإنما بسفن مدن الهنزا أيضاً. فبعد تطور حركة التجارة بين مدن الهنزا والبرتغال في نهاية القرن الثامن عشر، أخذت السفن الألمانية تتعرض لغارات القراصنة، ما حتم على مدن الهنزا دفع الإتاوات إلى سلطان المغرب.⁵⁹

وبعد مؤتمر فيينا عام 1815، لم تفلح بروسيا ومدن الهنزا، كل على انفراد، في عقد اتفاقات مع نيابات شمال إفريقيا بوساطة الباب العالي، ولا في إقناع الدول الأوروبية في تجهيز حملة بحرية مشتركة للقضاء على القرصنة غربي المتوسط. وكانت النقاشات حول القرصنة خلال مؤتمرات فيينا، ولندن عام 1816، وأخن على 1818، قد خرجت من دون نتائج عملية. وفي الوقت نفسه، حث مجلس الشيوخ في مدن الهنزا بريطانيا على القضاء على القرصنة، لكن من دون أن تحرك الأخيرة ساكناً. كما لم تتوصل القوى الأوروبية إلى اتفاق في ما بينها حول فاعلية حملة بحرية ضد القرصنة.⁶⁰ والسبب في ذلك يعود إلى أن أساطيل الملاحة وشركات التأمين الأوروبية كانت تتقاضى رسوماً عالية جراء شحن السلع الألمانية والتأمين عليها.⁶¹ حتى شحن السلع الألمانية على متن سفن أجنبية، لم يحل مشكلة التجارة الألمانية، كما كان يشتبه الألمان، لأن أجور الشحن والتأمين المرتفعة أضعفت من قدرة البضائع الألمانية على منافسة غيرها من منتجات الدول الأخرى في أسواق المتوسط.⁶² كما لم يكن ممكناً القيام بشحن بحري مباشر رخيص من هامبرغ وبريمن إلى الأستانة، أو إلى مرافئ الليفانت تحت العلم الألماني.⁶³

بناءً على ما سبق، طرحت دوائر تجارية بروسية على السلطات المختصة عام 1817 إمكانية قيام الدولة بحماية السفن التجارية وبالتالي منافسة الدول الأخرى. لكن السلطات المذكورة لم تستجب للاقتراح.⁶⁴ وعلى ما يبدو، فإن تجرؤ سفن القراصنة على مهاجمة السفن الألمانية أمام مرافئ مدن الهنزا، من دون أن تتمكن البحرية الألمانية من التصدي لها، أثر على سعر صرف العملة الألمانية أمام الجنيه الإسترليني.⁶⁵ وهذا ما حمل بعض التجار الألمان على الهجرة إلى السويد، ووضع سفنهم تحت حمايتها، للاستفادة من اتفاقات الدولة الأخيرة مع قراصنة البحر المتوسط.

وأسوة بمدن الهنزا، وقفت بروسيا بدورها عاجزة على فعل أي شيء. فلم تفعل بريطانيا ولا النمسا شيئاً لحل أزمة التجارة الألمانية. وفي خطوة جريئة، تقدمت دوائر تجارية في فرانكفورت باقتراح أن "تقوم ألمانيا بمساعدة نفسها بنفسها... فالألمان يعرفون كيف يصنعون السفن ويسلحونها".⁶⁶ وكان معنى ذلك، إنشاء أسطول من خفر السواحل يرافق السفن التجارية للدفاع عنها، كما كانت تفعل بعض الدول الأوروبية. فكانت السفن التجارية البريطانية والهولندية مسلحة تسليحاً ثقيلاً لمواجهة سفن القراصنة.⁶⁷ وفي ضوء التشرذم السياسي وعدم وجود سوق اقتصادية موحدة في ألمانيا، لم ير هذا الاقتراح النور. لكنه، وجد صدى إيجابياً لدى بعض الهيئات التجارية التي رأت أن يتم تجهيز سفن الشحن بمدفعية قادرة على الدفاع عن نفسها. وفي ضوء صغر حجم سفن الشحن البروسية عموماً من جهة، وثقل وزن المدافع التي عليها أن تتسلح بها، والطاغم العسكري المؤلف من 80 عنصراً المولج بالدفاع عن سفينة الشحن من جهة أخرى، أصبح على السفينة الواحدة أن تقل من حمولتها ما بين 300 طن و400 طن. فكان هذا سبباً كافياً للتخلي عن تلك الفكرة.⁶⁸

وعندما لم يعد هناك مفرّ من التفاوض مع القرصنة، أرسل وزير المالية البارون هاينريش فون بولو (Graf Heinrich von Bülow) مبعوثاً إلى البلاط المغربي للتفاوض على مبلغ يدفع لمرة واحدة إلى القرصنة قدره 30 ألف قرش عثماني. وحتى هذا الحلّ، لم يجد غالبية تدعّمه في وزارة التجارة البروسية، ما جعل رئيس الوزراء الألماني كارل أوغست فون هاردنبرغ (Karl August von Hardenberg) يدعو في حزيران 1821 إلى اجتماع لوزارتي التجارة والخارجية، حيث جرى الاستماع إلى مذكرة من خمس عشرة نقطة بعنوان: "وسائل ضمان العلم البروسي في البحر المتوسط". وأبان الاجتماع وجود خيارات عدة أمام المجتمعين، منها: عقد تحالف مع المغرب؛ شراء "جوزات مرور" للسفن التجارية البروسية من نيابات شمال إفريقيا؛ إرسال سفير إلى دويلات القرصنة للعمل على التوصل إلى السلام معها لمرة واحدة.⁶⁹

وبالنسبة إلى عقد اتفاقات سلام مع النيابات، رأى بولو وجوب أن تكون هدنة وليس سلاماً، واعتبار "كل الأموال التي ستصرف على شراء جوزات المرور لضمان سلامة السفن البروسية ... مالا مهدوراً، لأنها لا يمكنها أن تضمن سلامة السفن البروسية ضد القرصنة بالشكل المأمول".⁷⁰ وبالنسبة إلى ما يتطلبه شراء السلام من القرصنة من خلال دفعة مالية لمرة واحدة، توقع المرء أن تصل التكاليف إلى نحو 180 ألف تالر، كما يبيّنه الجدول.⁷¹ ووفق توقعات أخرى، بلغت تكلفة أولى اتفاقات السلام مع القرصنة حوالي 400.000 قرش، ما جعل المجتمعين يرون أن ذلك "يمس الكرامة البروسية".⁷²

دفعة أولى لشراء السلام لمرة واحدة (قرش عثماني)	
25.000	المغرب
18.000	الجزائر
12.000	تونس
5.000	ليبيا
تكلفة إرسال قناصل وقائمين بالأعمال وسكرتارية وهدايا سنوية وعند تغير القناصل	
16.000	المغرب
4.000	الجزائر
16.000	تونس
8.000	ليبيا
20.800	مصاريف طارئة
124.800	المجموع

124.800 قرش = 178.533 تالر

هكذا، انتهى الاجتماع من دون التوصل إلى سياسة محددة تجاه القرصنة. وكانت النتيجة المباشرة لذلك، استمرار تراجع حجم الأسطول التجاري البروسي من ألف سفينة في عام 1807 وإجمالي حمولتها حوالي 100 ألف طن، إلى 732 سفينة وإجمالي حمولتها حوالي 77 ألف طن في عام 1818، وأخيراً، إلى 629 سفينة بإجمالي حمولة 63 ألف طن في عام 1823.⁷³ بناءً على ذلك، رأى البارون بولو أنه لا يمكن إنعاش التجارة الألمانية من دون قيام الدولة بتأمين طرق تجارة وأسواق جديدة، وعقد اتفاقات سلام مع نيابات شمال إفريقيا. واعتبر أن المنتجات الألمانية من الأقمشة والكتان والخردوات والأدوات الحديدية والفولاذية تجد تسويقاً جيداً في المتوسط

والليفانت. وعلى عكس ما خلص إليه اجتماع سابق، فإن عقد اتفاق سلام مع القراصنة، من وجهة نظر بولو، لا يؤدي كرامة الدولة البروسية. وفي هذا المعنى، صرح ملك بروسيا، فريدريش وليم الثالث، في 16 كانون الثاني 1825 بأنه لا يمانع في عقد السلام مع نيابات شمال إفريقيا، إذا كان هذا يخرج التجارة الألمانية والأسطول التجاري الألماني من حالة الركود اللتين تعانیهما. فكلف وزير المالية كرستيان فون روتر (Christian von Rother) والجنرال جي. في. فون فيتسليبين (J. W. von Witzleben) بأن يدرسا معاً، الأول في شأن تأمين الأموال لعقد الاتفاقات والمسائل التجارية، والثاني للأخذ في الاعتبار المصالح العسكرية البروسية، وأن يقدموا اقتراحاً حول مدى فائدة شراء السلام من القراصنة للمصالح الألمانية.⁷⁴

وبالاستناد إلى دراسة روتر وفيتسليبين، ناقش مجلس الوزراء البروسي في أيار 1825 ثلاث مسائل: إلى أي مدى يفيد عقد اتفاقات سلام التجارة الألمانية؛ كيفية تأمين المبالغ لعقد الاتفاقات؛ التفصي عما إذا كانت الملاحة والتجارة البروسيتين مع الدول الأميركية تدرّ الفوائد نفسها لتلك مع المتوسط؟ وخلص المجلس إلى أن حسنات الاتفاقات ستكون في المرحلة الأولى أقل فائدة من استخدام الطريق البري عبر تريست وجنوا، وعبر برودي (Brody) والأستانة إلى المراكز التجارية في الليفانت. لكن، ما أن يدرك التجار أهمية التجارة المباشرة مع المتوسط، وبشكل خاص توفير تكاليف الشحن المرتفعة واختبار المكاسب التي يمكن أن يمكن أن يجنوها جراء التجارة المباشرة، حتى يتحولوا إلى تجارة المتوسط.⁷⁵ ورأى المجتمعون أن دفع 200 ألف تالر دفعة أولى إلى القراصنة، وبعد ذلك مبلغاً مقطوعاً عبارة عن 100 ألف تالر سنوياً، يمكن القبول به. أما عن كيفية تحصيل هذا المبلغ، فيكون بداية من ضريبة العَلم، وبعد ذلك من السفن العاملة في المتوسط، كما هو الحال في السويد والدنمارك. أما في ما يتعلق بالتجارة مع أميركا، رأى المجتمعون أن المنتجات البروسية شبيهة بتلك الأميركية ولا يمكن أن تحقق أرباحاً عالية، في حين أن التجارة مع أميركا الجنوبية مربحة جداً، على عكس الملاحة البروسية إلى تلك القارة.⁷⁶

وعندما لم يحقق بولو وفريق من المختصين بأحوال الشرق نجاحاً في تأمين المبلغ، اقترحا أن يتم تأمين الدفعة الأولى منه وقدرها 200 ألف تالر، والدفعة السنوية الأولى وقدرها 100 ألف تالر، من مصادر حكومية. وسوّع بولو وجهة نظره "بأن دفع هذه المبالغ ليس ضرورة ملزمة من أجل ضمان التجارة الألمانية والحفاظ عليها وعلى الرحلات البحرية الألمانية فحسب، بل وسيلة فعالة من أجل النهوض بها وتوسيعها".⁷⁷

إزاء المواقف المتناقضة حيال الاتفاق مع نيابات شمال إفريقيا، ظل ملك بروسيا متردداً في اتخاذ قراره، وذلك بسبب الكلفة المالية العالية للمشروع. من هنا، طلب إلى مجلس الوزراء أن يجتمع في مطلع يونيو لدراسة المسألة من جديد.⁷⁸ وبعد اجتماعات عديدة، تميّزت بميل إلى عقد الاتفاقات مع نيابات شمال إفريقيا، فضّل الوزير روتر سؤال التجار البارزين وأصحاب سفن الشحن "عما إذا كانوا يرغبون في شراء سلامة الملاحة مع المتوسط، ومدى استعدادهم لتغطية هذه التكاليف"⁷⁹

رداً على ذلك، اعتبرت الهيئة التجارية في ستتين (Stettin) أن ما ستجنيه السفن البروسية جراء عملها في المتوسط، لن يقلل من أرباحها، وأن كلفة شراء السلام من القراصنة ستكون ما يزيد بقليل عن 2 تالر عن كل طن من حمولة السفن. وتوقعت دوائر تجارية أخرى أن تصل الأرباح إلى حوالي 12 مليون مارك سنوياً.⁸⁰ وكما في ستتين، رحبت الدوائر التجارية في دانزبغ

(Danzig) بالملاحة في المتوسط، في حين حذرت الدوائر التجارية في كونيغسبرغ (Königsberg) بأن المتوسط محتكر من قبل الأساطيل السويدية والدنماركية والإنكليزية والأميركية والهولندية، ما يجعل المنافسة الألمانية معدومة.⁸¹ وعلى المنوال نفسه، رأت الدوائر التجارية في ألبرفلد (Elberfeld) أن الملاحة البحرية مع المتوسط ليست ذات أهمية قصوى، وأن المصانع الألمانية مكتفية باستخدام الطرق البرية إلى المتوسط؛ فطالبت بالتركيز على أسواق للتجارة البروسية مع أميركا الجنوبية، لأنها تدر ربحاً أكثر. من هنا، رفضت الهيئة المذكورة إنفاق الأموال على اتفاقات مع القراصنة، لأن الفوائد ستكون محدودة جداً. ووفق رأيها، فإن عدد سفن الأسطول التجاري البروسي وحمولته غير كافية لتحقيق أرباح عالية وتغطية التكاليف المالية لشراء السلام من نيابات شمال إفريقيا.⁸² هذا الرأي، وجد من يدحضه في برسلاو (Breslau)، إذ رأت دوائرها التجارية أن طريق التجارة البري، عبر لايبزيغ وفيينا أو تريست، لا يتمتع بالأهمية، وأن الجزء الأكبر من تجارة شلسين (Schlessin) تتراجع عبر الطرق المذكور. وفي المقابل، يمكن للملاحة في المتوسط وفي الليفانت، إلى مصر وسمرنة والأستانة واليونان، أن تحقق أرباحاً مرتفعة. فيمكن للأقمشة الصوفية والمنتجات الحديدية والفولاذية أن تثبت نفسها.⁸³ وتوقع بينز (Jebens)، كبير المستشارين الماليين في دانزيغ، بأن تتمكن السفن التجارية البروسية من منافسة مثيلتها الدنماركية والسويدية والهولندية.⁸⁴

هكذا، أفقدت التوقعات السلبية لمستقبل التجارة الألمانية مع المتوسط وزير المالية روتر حماسته بالنسبة إلى عقد اتفاقات مع القراصنة، إذ رأى أن الملاحة البروسية في المتوسط لن تفيد المنتجات الصناعية الألمانية، خاصة أن السفن الألمانية تعود في الغالب من المتوسط فارغة الحمولة. واعتبر روتر أن كل اتفاق مع نيابات شمال إفريقيا "سيكون غير ثابت من دون حماية الأسطول الحربي، ويؤدي إلى إذلالات كبيرة من كل الأنواع".⁸⁵

هكذا، تلاشت كل التوقعات بإمكان النهوض بالتجارة الألمانية مع المتوسط. ولكن، بعد أن أغار القراصنة في صيف 1826 على سفينتين ألمانيتين قبالة سواحل المغرب، رأت مدن الهنزا ضرورة التنسيق مع بروسيا. فوضع تونيس (Tonnies)، أحد مديري شركة التأمين في هامبرغ، مذكرة في سبتمبر 1826 بعنوان: "وصف تاريخي للعلاقات التجارية لنيابات شمال إفريقيا بالدول الأوروبية والولايات المتحدة الأميركية".⁸⁶ فاقترح تشكيل مجموعة من مدن الهنزا وبروسيا للتفاوض مجتمعة مع المغرب ونيابات طرابلس وتونس والجزائر من أجل ضمان ملاحه حرة في المتوسط وفي المحيط الأطلسي خارج مضيق جبل طارق، على أن توزع التكلفة المالية لاتفاقات السلام على الدول الألمانية المنخرطة في العصبه. ورأى تونيس أن 800 سفينة ألمانية سوف تستخدم المتوسط، بحيث يترتب 100 تالر على السفينة الواحدة جراء عقد الاتفاقات مع القراصنة برعاية الباب العالي. ووجد تونيس أن السفينة الواحدة ستحقق في المقابل ربحاً قدره 2.500 تالر في الرحلة الواحدة، ما يجعل 400 سفينة بروسية تحقق مليون تالر ربحاً جراء الشحن.⁸⁷

بناءً على ما سبق، بعث روتر بتوصيات تونيس إلى كل من وزير الداخلية فريدريش فون شوكمان (Friedrich von Schuckmann)، ووزير الخارجية كريستيان فون برنستروف (Christian von Bernstorff) لسؤالهما عن رأيهما. فسارع الأول إلى تحذير روتر من أن دخول بروسيا في السلام مع نيابات شمال إفريقيا، إلى جانب مدن الهنزا، قد يكون مكلفاً، في ما لو تورطت هذه الأخيرة، التي لا تملك أسطولاً حربياً، في صراعات مع القراصنة.⁸⁸ أما وزير الخارجية البروسي، فرفض المشروع، لأن تونيس لم يستطع أن يقنع بروسيا بفوائد شراء السلام

من القراصنة مشاركة مع مدن الهنزا. من هنا، لم تستطع بروسيا أن تحسم أمرها في عقد السلام مع نيابات شمال إفريقيا، منفردة أو مع مدن الهنزا.

وأثناء الارتباك الحاصل في بروسيا وفي دول شمال ألمانيا جراء عدم التوصل إلى قرار حاسم، استمرت أعمال القرصنة في المتوسط ضد السفن الألمانية، ما جعل الحكومات الألمانية تطالب الباب العالي بتعويضات مالية عما يلحق بسفنها التجارية. وعلى ما يبدو، كانت الحكومات الألمانية تستند في شأن التعويض إلى البند السابع من معاهدة جاسي لعام 1792، والمادة الثانية عشر من معاهدة بوخارست لعام 1812، والتي بموجبها تعهد الباب العالي بأن يدفع تعويضات إلى روسيا جراء اعتداءات قرصنة الجزائر وتونس وطرابلس على سفنها وبحارتها وحمولتها.⁸⁹ وفيما لم تحرك الحكومة العثمانية ساكناً تجاه التعويض على السفن الألمانية المعتدى عليها، لم تستجب بريطانيا إلى دعوات دول الهنزا لمساعدتها ضد القرصنة. كانت المنافسة التجارية بين الدول الأوروبية تمنع تشكيل جبهة موحدة لمقارعة القرصنة.⁹⁰

وبعد صلح أدرنة في سبتمبر 1829، واحتلال فرنسا للجزائر في تموز من العام التالي، بدأت أفاق جديدة تفتح أمام التجارة الألمانية مع المتوسط، بعدما أجبرت طرابلس وتونس على الامتناع عن القرصنة البحرية.⁹¹ فأدت مقررات صلح أدرنة في 14 كانون الأول 1829 إلى انفتاح البحر الأسود أمام الملاحة البروسية، فضمنت رحلات آمنة إلى المتوسط. بناءً عليه، أخذت الحكومة البروسية تدعم الملاحة التجارية إلى المتوسط. وفي عام 1833، صدر قانون بروسي لمدة خمس سنوات ساوى بين العاملين على سفن الشحن الألمانية إلى المتوسط وبين الذين يؤدون الخدمة العسكرية.⁹² ومنذ ذلك الحين، لم تعد رحلات السفن الألمانية إلى المتوسط تتعرض للإزعاج، بحيث وصل عدد السفن البروسية في عام 1831 إلى 662 سفينة بحمولة زادت عن 154 ألف طن.⁹³

5- استنتاج

كانت الأوضاع الاقتصادية في شمال إفريقيا من ناحية، والصراع بين الإسلام والمسيحية ورواسبه التاريخية، وحركة الاستعمار في المتوسط الغربي من ناحية أخرى، وراء اعتماد القرصنة من قبل دويلات شمال إفريقيا. ولم تكن القرصنة شيئاً جديداً ابتدعه عرب شمال إفريقيا، بل كان سمة العصور الوسطى، مارسها الأوروبيون ضد بعضهم البعض لأسباب اقتصادية وسياسية. ومما لا شك فيه، أن التشرذم السياسي في ألمانيا، خلال مرحلة الدراسة، لعب دوراً مهماً في عدم بلورة سياسة اقتصادية وتجارية موحدة للدول الألمانية، وخصوصاً، ما يتعلق بالعقبات التي واجهت الملاحة الألمانية في البحر المتوسط. إن دولاً أوروبية عديدة واجهت الموقف الألماني نفسه، لكنها امتلكت الوحدة السياسية وبالتالي القرار السياسي لتأمين مصالحها التجارية في المنطقة بطريقة مختلفة عن الألمان. من هنا، قامت فرضية البحث بأن بروسيا والدول الألمانية الأخرى، لم تكن مهتمة بالتجارة المباشرة مع البحر المتوسط خشية الاصطدام بالقرصنة، بسبب عدم رغبتها في دفع الأتاوى إليهم، وكذلك اعتقادها أن التجارة من أميركا الجنوبية هي أكثر فائدة.

عندما أدركت بروسيا، المملكة الألمانية الكبيرة، بعد تردد طويل، أهمية تأمين سلامة تجارتها في المتوسط، كانت أمام خيارين: إما دفع "الإتاوة" إلى نيابات شمال إفريقيا، وإما حماية أسطولها التجاري بالقوة العسكرية. لكن دفع الإتاوات إلى القرصنة من خلال اتفاقات معهم برعاية الباب العالي، لم يحصل على إجماع رسمي، بسبب تكلفته المرتفعة، واعتباره يمسّ بالكرامة

الألمانية. وعندما تبين أن نفوذ الباب العالي على دويلات القرصنة ضعيف التأثير، كان على المنتجات الألمانية استخدام مسار بركة ونهرية غير مباشرة عبر شمال إيطاليا أو الدانوب أو جبال الألب أو فيينا أو تريست للوصول إلى أسواق البحر المتوسط. لكن كثرة المصاريف والرسوم والوسطاء، أفقدها القدرة على المنافسة. أما استخدام الأسطول الحربي لحماية السفن التجارية من هجمات القراصنة، كما كانت تفعل بريطانيا وفرنسا، والولايات المتحدة في الربع الأول من القرن التاسع عشر، على سبيل المثال، فلم يكن في حساب الدولة البروسية، خشية الانزلاق في علميات عسكرية مع نيابات شمال إفريقيا. من هنا، كانت السلع الألمانية تصل إلى أسواق الشرق على متن سفن تجارية أجنبية، بعدما تكون قد سلكت طرقاً عدة وأفرغت وأعيد تحميلها في أكثر من ميناء. وكان هذا يضعف من قدراتها على منافسة المنتجات الأوروبية في الأسواق الشرقية، ويفقدها هويتها، حيث كانت تحتسب في كثير من الأحيان سلعة تابعة لجنسية سفن الشحن.

بناءً عليه، وقعت الدول الألمانية في إشكالية صعبة: كيف يمكن تطوير تبادلها التجاري مع البحر المتوسط، في حين لا تستطيع تأمين عبور سالم لسفنها إلى المنطقة؟ وقد تبين أن بعض الدوائر التجارية رأت أن التجارة الألمانية مع أميركا الجنوبية أكثر أمناً وربحاً من تلك المباشرة مع مناطق حوض المتوسط. من هنا، ظلت التجارة الألمانية مع المتوسط غير مباشرة، على الرغم من تأسيس "الاتحاد الجمركي" عام 1834.

ومع دخول ألمانيا إلى النسق العالمي في عهد الإمبراطور وليم الثاني، وما يستلزمه ذلك من تنافس إمبريالي، بالتزامن مع نهوض الاقتصاد والصناعة الألمانيين والحاجة إلى أسواق خارجية، أصبح "الاندفاع نحو الشرق" (Drang nach Osten) حاجة ملحة للإمبريالية الألمانية. من هنا جاء افتتاح "خطوط الملاحة الألمانية مع الليفانت" (Deutsche-Levante-Linie) عام 1889، وحصول ألمانيا عام 1903 على امتياز لبناء سكة حديد بغداد. فشكل المشروع الأول نقطة تحول في العلاقات التجارية الألمانية مع الشرق. أما المشروع الثاني، فلم يكن مشروعاً فنياً اقتصادياً فحسب، بل سياسياً إستراتيجياً وعاملاً حاسماً في تجسيد إستراتيجية ألمانيا الشرقية البرية.⁹⁴

الحواشي

- ¹ نبيل شبيب، "القرصنة عبر أمواج التاريخ. من عصر القرصان الجريء.. إلى عصر القرصان الفقير".
<http://www.midadulqalam.info/midad/modules.php?name=News&file=article&sid=1061>
- ² حسن أميلي، "مسألة الجهاد البحري بين القرصنة المشروعة ولصوصية البحر"، ص 109 – 119.
- ³ عنوان الكتاب: *Historie de Barbarie et ses corsairs* راجع في هذا الخصوص حسن أميلي، "تاريخ بارباريا وقرصنتها للراهب ببيير دان". *المجلة التاريخية المغربية*، 106 (2002)، ص 183.
- ⁴ مصطفى عبد الله الغاشي، "البحر الأبيض المتوسط في الإستراتيجية العثمانية" حالة القرن السادس عشر". عبد الرحمن المودن/عبد الرحيم بنحادة (تنسيق)، *العثمانيون والعالم المتوسطي. مقاربات جديدة*، كلية الآداب بالرباط، الرباط 2003، ص 49.
- ⁵ Andreas Rieger, Die Seeaktivitäten der muslimischen Beutefahrer als Bestandteil der staatlichen Flotte während der osmanischen Expansion im Mittelmeer im 15. und 16. Jahrhundert, *Islamkundliche Untersuchungen*, vol. 174, Berlin 1994, pp. 497 – 498.
- ⁶ Edward S. Creasy, *History of the Ottoman Turks. With a New Introduction by Zeine N. Zeine*, Beirut 1961, pp.296 – 297.
- ⁷ من المصادر المعاصرة التي تناولت القرصنة وأسر الأوروبيين: Moulay Belhamissi في مقالته: "Captifs chrétiens en Algérie à l'époque ottomane: histoire ou hystérie?". *Le Maghreb a L'Epoque Ottomane*. Coordonné par Abderrahman El Moudden. Université Mohammad V. Publications de la Faculte des Lettres et Sciences Humaines – Rabat, 1995, pp. 75-84.
- ⁸ Stanley Lane – Poole, *The Barbary Corsairs*, London 1890, pp. 25- 26.
- ⁹ Salvatore Bono, *Piraten und Korsaren im Mittelmeer. Seekrieg, Handel und Sklaverei vom 16. bis 19. Jahrhundert*. Aus dem Italienischen von Achim Wurm (Orig.: *Corsari nel Mediterraneo*), Stuttgart 2009.
- ¹⁰ عبد الكريم رافق، العرب والعثمانيون 1516 – 1916، دمشق 1974، ص 75؛ وقارن بـ: J.E.G. de Montmorency, "Piracy and the Barbary Corsairs". *The Law Quarterly Review*, 33 (1919), pp.136 – 138.
- ¹¹ زهراء النظام، "العثمانيون والصراع المسيحي الإسلامي في غرب المتوسط". عبد الرحمن المودن/عبد الرحيم بنحادة (تنسيق)، *العثمانيون والعالم المتوسطي. مقاربات جديدة*، منشورات كلية الآداب بالرباط، الرباط 2003، ص 62 – 63. ويذكر محمد أميلي، "البحرية العثمانية في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط خلال القرنين 15 و17م. من الريادة إلى التبعية". عبد الرحمن المودن/عبد الرحيم بنحادة (تنسيق)، *العثمانيون والعالم المتوسطي. مقاربات جديدة*، كلية الآداب بالرباط، الرباط 2003، ص 99 – 100، أن السفن الأجنبية المستولى عليها، كانت تدخل على الفور في خدمة أساطيل القرصنة.

¹² زهراء النظام، "العثمانيون والصراع المسيحي الإسلامي في غرب المتوسط"، مرجع سبق ذكره، ص 103؛ الغاشي، مرجع سبق ذكره، ص 49 – 50؛ أميلي، البحرية العثمانية، مرجع سبق ذكره، ص 102 – 103؛ جلال يحيى، المغرب الكبير، ج3، العصور الحديثة وهجوم الاستعمار، بيروت 1981، ص 62. وتضع الباحثة ليلي مزيان في كتابها الصادر حديثاً الدوافع التجارية المرتبطة بالسعي وراء الغنيمة والربح في مقدمة محرقات القرصنة.

Leila Maziane, Salé et ses corsaires (1666-1727). Un port de course marocain au XVIIe siècle, Presses Universitaires de Caen, 2007.

Barbary Corsairs. http://en.wikipedia.org/wiki/Barbary_corsairs#cite_note-EB1911-8 ¹³

Robert C. Davis, Christian Slaves, Muslim Master: White Slavery in the Mediterranean, the Barbary Coast and Italy, 1500 – 1800, New York 2003. ويتضمن الكتاب معلومات عن "الرقيق المسيحي الأبيض"، وأسره وحياتهم واستعبادهم وتشغيلهم.

¹⁴ النظام، مرجع سبق ذكره، ص 107 – 108؛ أميلي، البحرية العثمانية، مرجع سبق ذكره، ص 108-110.

¹⁵ Stanley Lane – Poole, The Barbary Corsairs,, p. 4 .

¹⁶ يحيى، المغرب الكبير، ج3، ص 77.

¹⁷ فرنان بروديل، البحر المتوسط. المجال والتاريخ، ترجمة يوسف شلب الشام، ط2، حمص 2001.

¹⁸ عبد الجليل التميمي، "العثمانيون والبحر المتوسط: الإشكاليات والمقارنات الجديدة". *العثمانيون والعالم المتوسطي. مقاربات جديدة*. تنسيق عبد الرحمن المودن/عبد الرحيم بنحادة، منشورات كلة الآداب بالرباط، الرباط 2003، ص 20.

¹⁹ Stanley Lane-Poole, op. cit, pp. 23 – 24.

²⁰ بروديل، البحر المتوسط، ص 182؛ خالد بن الصغير، "المغرب بين النفوذ البريطاني والألماني خلال القرن التاسع عشر. دراسات في العلاقات البشرية والثقافية والاقتصادية". *المغرب وألمانيا. أعمال الملتقى الجامعي الأول، جامعة محمد الخامس، الرباط 1991*، ص 52.

²¹ حول المصالح البريطانية في الخليج العربي، راجع: عبد الرؤوف سنو، "اتفاقات بريطانيا ومعاهداتها مع إمارات الخليج العربية (1798-1916): فصول من سياسة الهيمنة والتفتيت". *تاريخ العرب والعالم (بيروت)، حلقة أولى 174 (1998)*، ص 40 – 60؛ *حلقة ثانية 175 (1998)*، ص 22-39؛ *حلقة ثالثة: 176 (1998)*، ص 58-78.

²² Lane – Poole, op. cit., pp. 257 – 258.

²³ Lane – Poole, pp. 263, 289 – 290.

²⁴ Peter Zolling, Deutsche Geschichte von 1871 bis zur Gegenwart, Bundeszentrale für politische Bildung, Bonn 2005, p. 13.

²⁵ Hermann Kellenbenz, "Handelsverbindungen zwischen Mitteleuropa und Istanbul über Venedig in der Ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts". *Studi Veneziani*, IX (1967), P. 194.

²⁶ Falke J., Geschichte des deutschen Handels, vol. II., Leipzig 1860, p. 358.

²⁷ Fernand Braudel, La Méditerranée et le monde Méditerranéen a s...époque de Philippe II, I, 4em ed., Paris 1979, pp. 190 – 191; The Cambridge Economic History of Europe, Cambridge 1965; F.Kochwasser/H. Roemer (Eds.). *Araber und Deutsche. Begegnungen in einem Jahrtausend*, Tübingen/Basel 1974, p. 203.

²⁸ P. Masson, Histoire du commerce François dans le Levant au 18e siècle, 2nd ed., New York 1967, p. 393; Frederic C. Lane, "The Mediterranean Spice Trade" *The American Historical Review* , vol. XLV (1939 – 1940), p. 587- 588.

- 30 حول أنشطة الشركة، راجع: A. Schulte, Geschichte der Großen Ravensburger Handelsgesellschaft 1380 bis 1580, 3 vols., Stuttgart/Berlin 1923.
- 31 Kellenbenz, op. cit..
- 32 حول أنشطته وإقامته وأسره، راجع: Klaus Schubring (Bearbeitung), H.U. Krafft- ein schwädischer Kaufmann in Türkischer Gefangenschaft. "Reisen und Gefangenschaft Hans Ulrich Kraffts", Heildenheim 1970.
- 33 Gad J. Bensinger, Palestine in German Thought and Action, 1871 – 1914, Diss. Loyola University Chicago, 1971, p. 3; Ludwig Beutin, Der Deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet bis zu den Napoleonischen Kriegen, Neumünster 1933, pp. 5 – 6; **Mitteilungen des Instituts für Auslandsbeziehungen**, no. ½, 5. Jahrg. 1955, p. 16; Falke, op. cit., p. 131.
- 34 Falke, vo. II., p. 58.
- 35 Falke, II., p 274.
- 36 Braudel, I, p. 569.
- 37 Beutin, op. cit., pp. 2, 24 - 28.
- 38 سنو، المصالح الألمانية في سوريا وفلسطين، ص 253 – 254.
- 39 Karl Lippmann, Die Konsularjurisdiktion im Orient, ihre historische Entwicklung von den frühesten Zeiten bis zur Gegenwart, Leipzig 1898, .p. 82; Rudolf Porsch, Die Beziehungen Friedrichs des Grossen zu Türkei bis zum Beginn und während des siebenjährigen Krieges, Diss. Marburg 1897, 6.
- 40 هي الحرب التي خاضتها بروسيا إلى جانب بريطانيا وكور هانوفر ضد النمسا وفرنسا وروسيا.
- 41 Politische Correspondenz Friedrichs des Grossen, Berlin 1883, vol. 11. Eichel an den Etatsminister Graf Podewils in Berlin. 14. Jan. 1755, p. 15; Eichel an Podewils , 9. Jan. 1755, pp. 7 – 8; Postscriptum zur Instruction vor den Lietenant Haude, Berlin. Jan. 1755, pp. 16 - 17; Berlin. Jan. 18th, 1755, p. 21; see Porsch, op. cit., p. 24; vol. 14th. 1755, pp. 19: Friedrich an von Rexin, Freiburg 23. April 1760, pp. 296 -298, 319 – 321, 332 – 336, 336 – 355.
- 42 Porsch, op. cit., pp. 80 – 81.
- 43 De Martens, Recueil des principaux traités d’alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, de limites, d’échange ect. conclus par les Puissances de l’Europe tant elles qu’avec les Puissances et etats dans d’autres parties du monde, depuis 1760 jusqu’à present, vol. III, Göttingen 1791, pp. 197, 199.
- 44 Beutin, op. cit., p. 106.
- 45 E.W. Eton, a Survey of the Turkish Empire, 3. Ed. 1805. Deutsche Übersetzung von Bergk. Leipzig 1805, p. 441.
- 46 Gerhard Bondi, Deutschlands Aussenhandel 1815 - 1870. Berlin (Ost) 1958, pp. 20, 29 – 32.
- 47 Beutin, op. cit., pp. 36f.
- 48 **Mitteilungen des Instituts für Auslandsbeziehungen**, N ½, 5. Jg., 1955, p. 16.
- 49 Beutin, pp. 37f, 54, 57.
- 50 خالد بن الصغير، المغرب بين النفوذ البريطاني والألماني، مرجع سبق ذكره، ص 53.

Politisches Geheimes Staatsarchiv Berlin. (= PGSAB), Die Berathung über die ⁵¹
Zweckmässigkeit eines Friedensschlusses mit den nordafrikanischen Räubstaate behufs
der Sicherstellung der preussischen Flagge im mittelländischen Meere. Rep. 109- a c c
3024, 1825 – 1829. "**Denkschrift über die Mittel zur Sicherstellung der** 3/47, no.
preussischen Flagge im mittelländischen Meere", Bl. 17f.

الجدير بالذكر، أن قسماً كبيراً من تلك الوثائق غير مرقمة. لذا، سنكتفي بذكر رقم الورقة.

⁵² خالد بن الصغير، مرجع سبق ذكره، ص 53.

⁵³ PGSAB, vol. XI, s. 5..

⁵⁴ جاء في المادة المذكورة: La Cour Ottomane s'oblige à laisser aller et venire dans la

Mediterrannée les bâtiments marchands Prussiens avec plleine liberté sous leurs
e pied des autres cours amies les plus favorisées et propres pavillons et patentes sur
àne laisser aucunement molester et infester les dits bâtiments Prussiens de la part des
pour que les dites Régences, selon Régences d'Alger, de Tunis et de Tripolis. Et
Prusse les Régences des l'exigence de leur independence séparées avec la Cour de
susmentionnées doivent être informées et sommées après la conclusion de ce traité".

Alfred Zimmermann, Geschichte der preußisch-deutschen Handelspolitik, نقلاً عن:
Oldenburg/Leipzig 1892, p. 115.

⁵⁵ 9. PGSAB, S..... جاء الدعم المغربي للسلطان العثماني، على ما يبدو، بعد توتر العلاقات بين السلطنة
وروسيا، إثر قيام الأخيرة بضم القرم إليها عام 1783. وبين عامي 1787 و1792، اندلعت الحرب بين
الدولتين بسبب مسألة القرم. انظر: عبد الرؤوف سنو، "العلاقات الروسية العثمانية (1687 – 1878)، الحلقة
الأولى: سياسة الاندفاع نحو المياه الدافئة". **تاريخ العرب والعالم** (بيروت)، 74/74 (1984)، ص 52.

⁵⁶ Carl Brinkmann, Die preußische Handelspolitik vor dem Zollverein und der
Wiederaufbau vor hundert Jahren, Berlin/Leipzig 1922, p. 148.

⁵⁷ التالر هو عملة فضية استعملت في ألمانيا حتى قيام الرايخ الألماني عام 1871، واستبدلت بعد ذلك بالمارك
الإمبراطوري.

⁵⁸ Zimmermann, op. cit., p. 115.

⁵⁹ خالد بن الصغير، مرجع سبق ذكره، ص 54.

⁶⁰ PGSAB, Bl.18f., 20.

⁶¹ المرجع السابق، ورقة 20.

⁶² Zimmermann, op. cit., pp. 119f.

⁶³ Lothar Rathmann, Die Nahostexpansion des deutschen Imperialismus vom Ausgang
des 19. Jahrhunderts bis zum Ende des ersten Weltkrieges. Eine Studie über die
wirtschaftspolitische Komponente der Bagdadbahnpolitik. Unpublished Habil-
Schrift der Karl Marx-Universität Leipzig 1961, vol. I, p. 33.

⁶⁴ Zimmermann, p. 117.

⁶⁵ Brinkmann, op. cit., p. 147.

⁶⁶ Zimmermann, p. 118.

⁶⁷ Rieger, Die Seeaktivitäten, op. cit., p. 496.

⁶⁸ PGSAB, Bl. 17.

⁶⁹ PGSAB, Bl.13.

⁷⁰ PGSAB, Bl. 21.

⁷¹ PGSAB, Bl. 22f..

⁷² PGSAB, s. Bl. 21, 81.

- PGSAB, Bl. 33. 'Brinkmann, op. cit., p. 144. ⁷³
- PGSAB, Friedrich Wilhelm III to Graf Bülow, Jan. 16th, 1825, Bl.2. ⁷⁴
- PGSAB, Memorandum Graf von Bülow, May 5th, 1825, s. 79 – 85; Bülow an ⁷⁵
Friedrich Wilhem III, May 16th, 1825, Bl.. 86.
- PGSAB, Denkschrift Graf Bülow, Jan. 16th, 1825, Bl.. 2. ⁷⁶
- PGSAB, Bülow an den König, Mai 16th, 1825, Bl.. 86. ⁷⁷
- PGSAB, Friedrich Wilhelm III an das Staatsministerium, Juni 1st, 1825, Bl. 94. ⁷⁸
- PGSAB: Handelsministerium an das comptoir zu Stettin, no. 1238, Nov. 25th, 1825; ⁷⁹
an Oberdirektor der Rheinwestindischen Compagnie Becher zu Elberfeld, no. 1246,
Nov. 29th, 1825; an das comptoir der Seehandlung zu Stettin, no. 1269, Nov. 29th, 1825.
- PGSAB, Friedrich Wilhelm an das Staatsministerium, Juni 1st, 1825, Bl. 94. ⁸⁰
- PGSAB, Kaufmannschaft zu Königsberg an das Handelsministerium, no. 22, 25, 27, ⁸¹
Bl. 170.
- PGSAB, Becher in Elberfeld an das Handelsministerium, no. 29, 30, Bl. 172. ⁸²
- PGSAB, Oelsner an das Handelsministerium, no. 53, Bl. 175. ⁸³
- PGSAB, Oberfinanzrat Jebens an das Handelsministerium, no. 36, 37, Bl. 173. ⁸⁴
المرجع السابق، الوريقات 185 – 188. ⁸⁵
- PGSAB, Tonnies an Rother, no. 1348, Sept. 19th, 1826; Rother an Bernstorff, no. ⁸⁶
Merkantilisch-geschichtliche Darstellung: عنوان المذكرة بالألمانية: 1348, Oct. 22nd, 1826.
der Barbareskenstaaten und ihrer Verhältnisse zu den europäischen und Vereinigten
Nordamerikanischen Staaten.
- PGSAB, Tonnies an Rother, no. 1348, Sept 19th, 1826. ⁸⁷
- PGSAB, Rother an Schuckmann und Rother, no. 1507, Nov. 10th/14th, 1826; ⁸⁸
Schuckmann an Rother, no. 1555, Nov. 16th, 1826.
- J.C. Hurewitz, The Middle East and North Africa in World Politics. A Documentary ⁸⁹
Record, vol. I, European Expansion, 1535 – 1914, New Haven and London 1975, pp.1-
8, 196.
- Stanley Lane – Poole, The Barbary Corsairs, London 1890, p. 4. ⁹⁰
- رغم انفتاح البحر المتوسط أمام السفن الأجنبية بعد احتلال فرنسا الجزائر، ظلت دويلات شمال إفريقيا بإمكانها ⁹¹
أن تهاجم السفن في السنوات التالية. فبين عامي 1852 و1854، تعرض مركبان ألمانيان إلى النهب من
ضمن سفن أوروبية أخرى. خالد بن الصغير، مرجع سبق ذكره، ص 54 – 55.
- Zimmermann, p. 129. ⁹²
- Heinrich Rau, Vergleichende Statistik des Handels der deutschen Staaten, Wien ⁹³
1863, pp. 96f.
- حول موضوع الإمبريالية الألمانية في عهد الإمبراطور وليم الثاني، وتحديدًا سياسة الاندفاع نحو الشرق، راجع ⁹⁴
الفصل الأول من كتابي: ألمانيا والإسلام في القرنين التاسع عشر والعشرين، بيروت 2007.