

الفصل الثاني

وسائل الدفع الاقتصادي لتجارة الهانزا

- 1- وسائل تأمين التجار وحمايتهم في رحلاتهم التجارية.
- 2- تنافس مدن الهانزا على المكاسب التجارية وتأمين السفن.
- 3- الوسائل التي اتخذها تجار الهانزا للحفاظ على الامتيازات التجارية.
- 4- المستودعات والمحطات التجارية للهانزا.

obbeikanda.com

الفصل الثاني

وسائل الدفع الاقتصادي لتجارة الهانزا

1- وسائل تأمين التجار وحمايتهم في رحلاتهم التجارية:

وجد التجار الألمان أنفسهم في حاجة إلى التجمع معاً من أجل تأمين تجارتهم وتحقيق الحماية لرحلاتهم التجارية. خاصة مع ما كانت تعاني منه ألمانيا آنذاك من الفوضى؛ لذا أخذ التجار الألمان ينتظمون- على خلاف المدن التي ينتمون إليها- في هيئة اتحادات تجارية كبيرة لحماية مصالحهم التجارية وسط مظاهر الفوضى السياسية التي عمت ألمانيا في الشطر الأخير من العصور الوسطى⁽¹⁾.

ففي أواخر القرن الثالث عشر الميلادي أضحى ملوك ألمانيا من الضعف حتى أنهم عجزوا عن السيطرة على الأمراء، فتألف من المدن الإمبراطورية "المشهورة بالمدن الحرة" اتحادات من أجل الحماية المتبادلة، فتألف اتحاد الهانزا، من مجموعة من المدن بشمال ألمانيا تحت زعامة لوبيك، لحمل الأمراء على حماية التجار وإنشاء سفن حربية لمقاومة القرصنة، ولإقامة المستودعات التجارية، ومن أشهر هذه المحلات، المحلة المعروفة في لندن London، باسم Steelyard (دار القبان). واتخذت العصبة تدابير مع سائر المدن الحرة في جميع أنحاء ألمانيا، فصارت الطرق البرية تربط ألمانيا وإيطاليا، واستأثرت بمعظم تجارة إيطاليا والشمال⁽²⁾.

إذاً فمنذ الأيام الأولى كان اسم الهانزا Hanse، قد تم إطلاقه على اتحادات التجار المسافرين إلى بلدان أجنبية. ومن ثم فإن الهانزا الفلمنكية في لندن كانت اتحاداً من التجار الذين وفدوا من مختلف المدن الفلمنكية، ونظموا رحلات منتظمة إلى إنجلترا. وقد كان أعضاء الاتحاد يدفعون رسوماً كانت تسمى أيضاً بهانزا Hanse. وكان الهدف من هذه الاتحادات يتمثل في توفير حماية جماعية في الأراضي الأجنبية ومن أجل حماية الامتيازات التجارية، ومن أجل مراقبة الحقوق التجارية التي في أيديهم⁽³⁾.

(1) سعيد عاشور، تاريخ أوروبا، ج 1، ص 96.

(2) السيد الباز العربي، الحضارة والنظم، ص ص 129-130.

(3) Postan, the Cambridge, economic History of Europe, Vol. III, P. 111. =

لذلك نستطيع أن نؤكد على أن أكثر ما كانت تعاني منه أوروبا في العصور الوسطى هو الافتقار إلى الأمن، الأمر الذي جعل التجار يعانون من ذلك طوال تلك العصور؛ وإذا كان الإمبراطور الحليون قد التزموا بحفظ الأمن وإقرار السلام في كونياتهم، وبسطوا رعايتهم تلك على التجار، فإنهم بذلك لم يفعلوا أكثر من أنهم واصلوا سياسة الدولة التي اغتصبوا سلطتها⁽¹⁾. وقد مارسوا هذا السلطان حتى قبل عودة الإحياء التجاري، فقد أصدر شارلمان Charlemagne⁽²⁾. القرارات التي ترضى الحجاج والتجار، من اليهود والمسيحيين، وسار خلفاؤه على نهجه. يضاف إلى ذلك أن الأمراء حرصوا على أن يجتذبوا إلى أقاليمهم أعداداً كبيرة من التجار، فأثروا بها النشاط وكانوا عاملاً في ازدياد الموارد المتحصلة من رسوم الأسواق. فاتخذ الكونتات التدابير اللازمة لمناهضة قطاع الطرق، وسهروا على سلامة الأسواق وتأمين طرق المواصلات، فازداد النشاط التجاري في القرن الحادي عشر؛ بفضل توافر الأمن والطمأنينة، فأمرت الكنيسة بالتصدي للصوص، وقطاع الطرق، وأسهم في حماية التجار ما جرى في القرن العاشر الميلادي من ابتكار نظام هدنة الله⁽³⁾.

- See Also: Bjork, Three Hansa towns, P.298. =

- Lloyd, England and the German Hanse, PP.13-49.

(1) السيد الباز العريني، الحضارة والنظم، ص 168.

(2) شارلمان (151-199هـ/768-814م): ولد شارلمان حسب رواية اينهارد Einhard، حوالي عام 126هـ/743م، ونشأ هو وأخوه كارلومان نشأة الملوك في بيت أبيهم بين القصير Pippin، وتوجا في حياة أبيهما، وقد توج إمبراطوراً للرومان عام 184هـ/800م، على يد البابا ليو الثالث وقد حكم أوروبا ما يقرب من ستة وأربعين سنة، عن ذلك انظر:

- Einhard, the life of Charlemagne, Thenth. Ed. Michigan, 1975.

- The Monk of Sant Gall. the life of Charlemagne, Trans by A. J. Grant, London, 1926.

- Eastan (S.), The ERA of Charlemagne, New York, 1961.

- Lamb (H.), Charlemagne, London, 1963.

- Painter (S.), Forward of the life of Charlemagne, New York, 1975.

- Pirenne (H.), Mohamed and Charlemagne, New York, 1939.

- Kleinclausz (A.), Charlemagne, Paris, 1934.

(3) السيد الباز العريني، الحضارة والنظم، ص 168-169.

- هدنة الله وسلام الله: كان الغرض منها الدعوة للسلام بين المسيحيين وأول من تولى الفكرة وليم الكبير دوق جيين في المجلس الذي اجتمع في بوابتيه عام 1000م، وتقرر الالتجاء إلى التحكيم والقضاء لا إلى السلاح لحل المنازعات. وكل من يخرج على ذلك يقطع من الكنيسة. وتواترت محاولات الحد من الحروب في =

على الرغم من أن ما ذكرناه يتعلق بالحياة التجارية منذ القرن التاسع الميلادي؛ إلا أن نفس هذه الأساليب والطرق ظلت متبعة طوال فترة العصور الوسطى، إذ ظل الأمراء والملوك والأباطرة يسبغون حمايتهم على التجار تحقيقاً للمكاسب لهم ولأقاليهم. كما أن التجار أنفسهم أدركوا أهمية مثل هذه الحماية التي يسبغها الأمراء والملوك عليهم من أجل تجنب العديد من الأخطار التي كانوا يتعرضون لها. من أجل تجنب بعض الأخطار التي كانوا يتعرضون لها في أسفارهم فكانوا يسافرون إما في جماعات أو في قوافل أو أنهم كانوا يسعون للحصول على امتيازات خاصة بهم لتسيير تجارتهم.

ومن جهة أخرى فإن حفظ الأمن وتحقيق السلام كان مسئولية الملوك والأمراء خاصة على الطرق التي تمر بأمالكهم أو في الأسواق التي تقع تحت إشرافهم ففي إنجلترا على سبيل المثال نجد أن من مسئوليات الملك تشمل ضمان توريد الطعام وتنظيم الموازين والمقاييس والعملة وحفظ السلام وكل هذه الأمور جميعها كانت تحت إشرافه مباشرة⁽¹⁾.

ومن أمثلة ما قام به الأباطرة من تدعيم للأمن داخل الأسواق قيام الإمبراطور فردريك بريناروسا، في عام 562هـ/ 1166م بمنح الحرية لكل التجار داخل معارض آخن Aachen⁽²⁾،

= أوقات كثيرة سميت هدنة الله وشملت الأيام الدينية والأعياد ثم أصبحت أياماً في الأسبوع. كأن هدنة الله أصبحت مستقرة في أيام كثيرة، منع فيها القتال. عن ذلك انظر:

- Hefel, Leclere, Histoire des Concilse', Vol. II, London, P. 129.

(1) Britenell (R. H.), **English Markets and Royal Administration Before 1200**, in: the economic history Review, New Series, Vol. 31, No. 2, May, 1978, P. 188.

(2) كانت آخن Aachen (أكس لاشايل Aix- al- Chapelle)، تتميز بكونها موقعاً ملكياً، بسبب المجد الذي تمتعت به من ناحية، ولأنها كانت بمثابة المقر المقدس للإمبراطور شارلمان Charlemagne، الأمر الذي كان وحدة كافيًا، وحاسماً لتفضيلها، إلى جانب أنها كانت بمثابة المقر الملكي حيث توج فيه الكثير من الأباطرة الرومان الأوائل، لذا فقد كانت تفوق كل المقاطعات والمدن في تميزها التاريخي والسياسي، وبناءً على ذلك وافق الإمبراطور على منح المدينة حق إقامة معرضين هناك مثل الملوك السابقين، واستجابة إلى نصيحة التجار، وحتى تكون معارض آخن Aachen ذاتة الصيت.
عن ذلك انظر:

- Menadier (J.), Die Aachener Mnuzen, Berlin, 1913, A. D. 1166, P. 58.

- Menadier (J.), "**Urkunden und Akten zur Aachener Munzgeschichte**", Zeitschrift Fur Numismatik, XXXI, 1914, PP. 275-276.

وغيرها إعفائهم كذلك من كل الرسوم طوال ذلك العام، مع منحهم حرية شراء وبيع البضائع حسب رغبتهم.

وكان لا يسمح لأي تاجر أو شخص باستدعاء أي تاجر إلى المحكمة لعدم تسديده لما عليه من دين أو لأي عمل قام به قبل افتتاح المعرض أو أثنائه، أما في حالة حدوث فعل يؤدي إلى إثارة الفوضى أثناء فترة المعرض فمن الممكن عرضه على المحكمة آنذاك⁽¹⁾. مع الحرص على السلام داخلها، لذا فإن كل من يأتي أو يقيم أو يغادر هذه المعارض يتمتع بالسلام في أملاكه وشخصه⁽²⁾.

يتضح من هذه الوثيقة مدى حرص الإمبراطور فردريك على تحقيق الأمن والسلام داخل هذه المعارض وأمثالها حيث كان يراعي عدم تعرض أحد للأذى والضرر حتى ولو كان بسبب دين عليه.

وقد أدرك التجار مدى أهمية مثل هذه المنح والبراءات من الملوك والأباطرة وما تحققه لهم من تأمين وحماية في رحلاتهم التجارية خاصة مع ما كانت تتضمنه من امتيازات وإلغاء لبعض القوانين التي كانت تعوق نشاطهم التجاري كذلك.

ومن ذلك ما قام به الإمبراطور فردريك برباروسا Frederick Barbarossa أيضاً، من إلغاء بعض القوانين الظالمة التي كانت تعوق التعاملات التجارية داخل السوق مثل بعض النظم القديمة المتبعة بين سكان آخن، ومنها أن أي شخص يتعرض للاتهام ظلماً أو افتراءً ولا يستطيع أن يقدم ما يثبت براءته أو ما يدافع به عن نفسه يتعرض للاتهام ظلماً أو افتراءً ولا يستطيع أن يكون ممتلكات زراعية متواضعة والتي يحصلها من الأرض، وإن لم يتم بتنفيذ ذلك مباشرة يقع تحت طائلة العقاب، وتفرض عليه غرامة. لذا فقد أدان الإمبراطور فردريك هذا القانون الجائر تماماً، وبمقتضى المرسوم الصادر من سلطته الملكية قرر أن يباح لكل شخص في مدينة آخن الملكية بأن يدافع عن نفسه ضد أي اتهام، إذ أنه مهما كان سبب أو نوع الاتهام، فقد سمح له أن يقدم دفاعه عن أي إدانة أو اتهام مهما كان صغيراً، سواء أكان ذلك يخص عبادة أو سترة أو قطعة فراء أو قميص أو

(1) Menadier, Dre Achener Munzen, A. D. 1166, P. 58.

(2) Menadier, Dre Achener Munzen, A. D. 1166, P. 58.

أي صنف من الملابس التي يعرضها أو التي تكون متعلقة بأي شيء يستر جسده⁽¹⁾. وبهذا الحق الجديد الممنوح لهم فإنهم تمكنوا من الدفاع عن أنفسهم ضد أي تهممة أو اعتداء يتعرضوا له دون انتهاك لحقوقهم؛ بل إن الإمبراطور فردريك لم يكتف بإصدار مثل هذه القرارات فحسب؛ وإنما وضع عقوبات صارمة على مخترقيها فأصدر قراراً بأن كل من يعارض هذه القرارات الإمبراطورية أو من يتجرأ على التصدي لها يقع تحت طائلة العقوبة، ويجبر على دفع مائة جنيه من الذهب إلى الخزانة الإمبراطورية⁽²⁾. الأمر الذي يجعلنا ندرك مدى الصعوبات التي عانى التجار منها وكيف أنهم أمام هذه الصعوبات والأخطار تكاتفوا معاً من أجل التخلص منها وتقليل مخاطرها وكونوا جبهة واحدة للمطالبة بحقوقهم التجارية والامتيازات التي تمكنهم من تحقيق الأمن لهم ولتجارهم وتحقيق الربح، لذلك اضطرت المدن إلى التحالف والتكتل فيما بينها لتحقيق هذه المطالب مثلما حدث بين هامبورج Hamburg ولوبيك Lübeck، عندما عقد الاثنان اتفاقاً للحماية في عام 639هـ/1241م، ينص على مقاومة اللصوص الذين قد يتعرضوا لمواطني أي من البلدين، على طول الطريق الممتد من منبع النهر الذي يسمى تريفا Trave، وحتى مصبه في البحر إلى هامبورج، ومن على طول الإلب، وحتى البحر بغض النظر عن التكاليف أو النفقات التي تنفق للقضاء على هؤلاء اللصوص وعلى البلدين التحالف لتحقيق الهدف⁽³⁾.

وبناءً على ذلك نستطيع أن نؤكد على أن مدن الهانزا أدركت أهمية التحالف فيما بينها من أجل تحقيق الأمن والحماية لتجارهم والقدرة على المطالبة بالامتيازات كذلك. وقد فطن تجار هذه المدن منذ سنوات بعيدة- حتى قبل أن يتحدوا فيما بينهم- إلى ضرورة الحصول على الحماية لهم ولمصالحهم التجارية خاصة في الخارج. من ذلك ما قام به تجار كولونيا من السعي لدى ملوك إنجلترا من أجل تأمين تجارتهم ورجالهم هناك. حيث قام هنري الثاني Henry II (1154-1189م)، ملك إنجلترا بوضع تجار كولونيا تحت حمايته في عام 552هـ/1157م، إذ أصدر أوامره إلى القضاة

(1) Emperor Frederick Barbarossa Establishes two Fairs at Aachen, January, 9, 1166, in: Menadier, Urkunden und Aachener Munzeschichte, XXXI, PP. 275-276.

(2) Menadier, Urkunden und Aachener, XXXI, PP. 275-276.

(3) Keutgen, Urkunden zur Stutischen Verfassungsgeschichte, A. D. 1241, P. 521.

اتحاد الهانزا وأثره على الحياة الاقتصادية والاجتماعية في أوروبا
في القرنين الرابع عشر والخامس عشر الميلاديين

وجميع مسئولو إنجلترا بضرورة قيامهم بتوفير الحراسة والحماية للتجار والمواطنين من أهل كولونيا حيث أعلن أنهم خاصته وأصدقائه وحذرهم من تطبيق نصوص القانون على كل من يخالفه بشدة⁽¹⁾.
على أن مثل هذه الوثائق لم تكتف فقط بتحقيق الحماية لمثل هؤلاء التجار وإنما تعدت هذا الأمر بتخليصهم من بعض الضرائب.

إذ مما يلفت النظر في أحوال أوروبا العصور الوسطى هو كثرة الضرائب والمكوس التي فرضت على التجار وعلى حركة مرورهم عبر الطرق، وربما كان ذلك ما دفع الملك هنري الثاني على أن يؤكد على موظفيه ضرورة الاكتفاء بأخذ الرسوم القانونية من تجار كولونيا فقط دون زيادة⁽²⁾.

وفي إطار سعي التجار للحصول على الإعفاءات الضريبية والجمارك نظراً لأن ذلك شكل أمراً مهماً لهم، نجد أن الملك ريتشارد الأول (Richard I 1189-1199م) قد قام بتحرير مواطني كولونيا وبضائعهم من الضريبة التي تساوي اثنين من الصولدي Solidi والتي اعتادوا على دفعها إلى مقر النقابة في لندن، ومن جميع الرسوم والمتطلبات التي تتعلق بمدينة لندن وجميع البلاد في إنجلترا. كما تم منحهم أيضاً حرية الذهاب والإياب داخل إنجلترا وأن يشتروا ويبيعوا في المعارض في مدينة لندن وفي أي مكان آخر داخل المملكة⁽³⁾.

ولعل أهمية مثل هذه الامتيازات التي حصل عليها تجار كولونيا داخل إنجلترا تظهر بصورة واضحة خاصة لتجارة الهانزا، نظراً لأن كولونيا كانت تمثل أقدم أعضاء الرابطة الهانزية وبسبب موقع المدينة المتميز، شرق مناطق صناعة الثياب الفلمنكية، الأمر الذي أهلها للمشاركة في تجارة الهانزا الجنوبية مع الإيطاليين وتجارة الهانزا الشمالية مع الإنجليز بما في ذلك تجارة الصوف المزدهرة⁽⁴⁾.

(1) Protection of the Men of Cologen at London, in: Lappenberg, Urkundliche Geschichte, Part II, A. D. 1157, P.3.

(2) Lappenberg, urkundliche Geschichte, Part II, A. D. 1157, P. 3.

(3) Tax Privileges of the Men of Cologne In England, in: Lappenberg, Urkundlich Geschichte, Part II, A. D. 1194, P. 5.

- قد تعددت مثل هذه الإعفاءات في أوروبا العصور الوسطى؛ مثلما أعفى وليام William كونت الفلاندرز Flanders كل مواطني الفلاندرز من الجمارك حيث قرر أنه لن يطلب منهم شيئاً من رسوم Scot، أو Taille، أو قروض إجبارية. عن ذلك انظر:

- A Charter for the Town of St. Omer, In: Kemble (J. M.), the Saxons in England, London, 1876, Vol. II, A. D. 1127, P. 528.

(4) Quesenbery, the Institutional Success of the German Hansa, P. 12.

برهن تجار الهانزا Hanse في إنجلترا على حرصهم على تنمية اتحادهم. فقد اشتغلوا بالتجارة هناك لمدة عقود قبل نشأة الهانزا، ومن ثم فإن تجار كولونيا أمنوا الحقوق التجارية الأولى ذات الأهمية الكبيرة مع ملوك الإنجليز. وبتأسيس لوبيك، في عام 1158م، فإن سكان شمال ألمانيا بالبلطيق تجرءوا على العمل بالتجارة مع إنجلترا وفي ذلك الوقت سعوا إلى امتيازات تجارية خاصة مثل التي حصل عليها تجار كولونيا⁽¹⁾. الأمر الذي يجعلنا ندرك أهمية الدور الذي لعبه تجار كولونيا بالنسبة للهانزا، خاصة فيما يتعلق بتجارتهما داخل إنجلترا خاصة أن لندن، كان يوجد بها أحد المحطات التجارية Kontores المهمة الخاصة بالهانزا في الخارج.

وفيما يتعلق بمصلحة التجار الإنجليز فإنه من خلال عملية الاتحاد تم تطوير مفهوم الهانزا الألمانية الموحدة لأول مرة. وعندما اعترض التجار الإنجليز غير المستفيدين من هذه المزايا على المعاملة الخاصة للأجانب، قام تجار ألمانيا بتكوين جبهة موحدة تحت مسمى الهانزا Hanse وطالبوا جميعاً بحماية المزايا الملكية التاريخية التي حصلوا عليها. وقد صادق الملوك الإنجليز مباشرة على هذه الوحدة وساموهم جميعاً. وحيث أن إنجلترا كانت شريكاً كبيراً في تجارة الطريق الشمالي العظيم وأيضاً في تخومها الجنوبية فإن الامتيازات الأولى التي حصلت عليها كولونيا، كان لها أهميتها الحيوية في نمو الهانزا⁽²⁾. الأمر الذي يجعلنا نؤكد على أن تجار مدن الهانزا، قد وقفوا يداً واحدة من أجل الدفاع عن مكاسبهم التجارية التي حصلوا عليها في الخارج من خلال الامتيازات التي حصلوا عليها وأنهم تصدوا لكل المحاولات التي كانت تحاول الحد من هذه الامتيازات بكل حزم كما سيتضح لنا فيما بعد.

وبنفس الدرجة من الإصرار والحماسة فإن المدن قامت بتقديم مطالبها في الوقت المناسب

(1) Quesenbery, the Institutional Success of the German Hansa, P. 12.

(2) Quesenbery, the Institutional Success of the German Hansa, P. 12.

- وقد أخذ التجار الألمان يحصلون على امتيازات في كافة الدول التي تاجرت فيها ومعها مثلما حدث في نونفجورود عن ذلك انظر:

- Sartorius, Urkundliche Geschichte, Vol. II, A. D. 1229, P. 29.

لتوفير الحماية لمواطنيها في تجارتهم، تلك التجارة التي تعد قوام الحياة لجميع المدن. ففي السابق كان التجار الألمان، يظهرون في الأسواق الخارجية على أنهم "رجال الإمبراطور"، لكن الآن لم يعد للأباطرة قوة كبيرة لإعادة حقوق التجار الألمان إليهم ومن ثم طالب التجار بتوفير مزيد من الحماية. وقد تماثل هذا المطلب في كل مدينة من المدن⁽¹⁾.

فمئات وآلاف المعاهدات وخطابات الحريات تشهد على حقيقة أن هذه المدن كانت على علم بواجباتها تجاه مواطنيها ولم تأل جهداً في هذا الصدد⁽²⁾. وفي بعض الأحيان كانت هذه الخطابات تكتب باسم الأمير والذي كانت تدفع إليه الأموال نقداً للحصول على توقيعه، لكن بمرور الوقت اتجهت المدن تدريجياً نحو الاستقلال التام، وعلى ذلك فقد انتشرت شبكة من العقود الدبلوماسية والتجارية من فرنسا، وحتى مقاطعات سمولنسك Smolensk الروسية⁽³⁾، وفي جميع أنحاء القارة وقد لاقت هذه الشبكة دعماً كبيراً من المدن وتم توسيعها فيما بعد⁽⁴⁾.

2- تنافس مدن الهانزا على المكاسب التجارية وتأمين السفن:

تنافست مدن الهانزا من أجل المحافظة على مكاسبها التجارية وتأمين السفن، لذا فإن أول شيء تم مطالبته أمراء الأقاليم به هو حماية الأشخاص والممتلكات من قطاع الطرق الذين يقيمون في كل قلعة من القلاع تحت قيادة بعض اللصوص المعروفين؛ وأيضاً الحماية من الحقوق القاسية لتحطم السفن وإنقاذها وقد أعلنوا أن جميع البضائع هي ملك للسيد الإقطاعي⁽⁵⁾. إذ كان التجار الذين يسافرون بحراً معرضين للنهب وخاصة في الطرق المهجورة المخيفة. فإذا غرقت إحدى السفن

(1) Zimmern, the Hansa towns, PP. 92-93.

(2) من ذلك ما حصل عليه أهل لوبيك من بيرجر Birger، دون السويد- الذي تولى حكم السويد في عام 1248م - الذي أعلن استعداده لتوقيع السلام معهم وتهيئة الظروف من أجل الاتصال المتبادل بحرية، وذلك في عامي 1250 - 1251م. عن ذلك انظر:

- Asfchenfeldt (ed.), urkundenbuch der stadt Lübeck, Erster theil, P.156.

(3) سمولنسك Smolensk: تقع سمولنسك غرب جمهورية روسيا الاتحادية على نهر الدنيبر Dnioper، وهي واحدة من أقدم المدن الروسية. عن ذلك انظر:

- The New Encyclopedia, Vol. IV, P.293.

(4) Zimmern, the Hansa towns, P. 93.

(5) Zimmern, the Hansa towns, P. 93.

فإن عمال الموانئ كانوا يقومون بالاستيلاء على ما يلقيه ويقذفه البحر⁽¹⁾. لذا فقد قامت الدول بتعديل مثل هذه الممارسات التي تتعارض مع التقدم الاقتصادي، فكان السيد يعتبر من حقه كل ما يلقيه البحر إلى الشاطئ من حطام السفن الغارقة، لكن ذلك تعدل وتغير وفق معاهدات⁽²⁾. من ذلك قيام الملك هنري الثاني Henry II ملك إنجلترا في عام 572هـ / 1176م بإلغاء ذلك الحق ومنح التجار عموماً وتجار ألمانيا خاصة تجار لوبيك Lübeck، حق الحصول على البضائع الخاصة بهم والمشحونة على متن السفن التي تغرق على الشواطئ. حتى لا تسلب هذه البضائع من أصحابها الحقيقيين ساعة الخطر وهو ما كان يعرف بـ "حطام السفن"⁽³⁾.

مما سبق يتضح لنا أهمية مثل هذه المعاهدات والوثائق التي حصلت عليها مدن الهانزا، من أجل التخلص من هذا الخطر الذي كان يهدد تجارتها، وأيضاً مدى ما عانت منه من جراء هذا القانون السائد في أوروبا آنذاك والمسمى بحق حطام السفينة ومدى ما تكبدته من مشاق من أجل التخلص منه حتى على الرغم مما حصلت عليه من حقوق بذلك وما سنته من القوانين، فعلى سبيل المثال، أصبحت المدينة مسئولة إذا تعرضت سفينة غير سليمة لأحد التجار للغرق أو للسرقة بسرق

(1) Duruy, Histoire de Moyen Age, P. 355.

(2) بيرين، تاريخ أوروبا، ص ص 94-95.

(3) Grant of Freedom from Wreck to Men of Lübeck by Henry II, in: Sartorius, Urkundlich Geschichte, Vol. II, A. D. 1176, P. 8.

- قد تم إلغاء استخدام الحق في الاستيلاء على حطام السفينة الغارقة وعلى حمولتها في إيطاليا وقطالونيا Catalonia، وفرنسا، وإنجلترا، وذلك لأن هذا الأمر يتنافى مع القانون وتم تقييد الأعمال الانتقامية كذلك. عن ذلك انظر:

- Boissonnade, Life and work, PP. 173-174.

- إن الأخطار التي كانت تؤدي إلى غرق كثير من السفن على طول الساحل الإنجليزي قد أثارت كثيراً من الجدل القانوني، إذ أن القانون الإنجليزي كان ينص على حق من يعثر على أي حطام لسفينة بملكيتها التامة؛ إلا في حالة نجاة أحد الركاب أو إحدى القطط (حيث كان يطلب من كل التجار حمل بعض القطط معهم لقتل الفئران). ولذلك فإن سكان المناطق الساحلية كانت لديهم نزعة قوية في ألا يدعوا إنساناً أو قطرة ينجون بحياتها من حطام السفينة. عن ذلك انظر:

- بيشوب، تاريخ أوروبا، ص 213.

- قد حصلت لوبيك على حق التحرر من حقوق الشاطئ في العديد من المدن. عن ذلك انظر:

- Asfchenfeldt (ed.), urkundenbuch der stadt Lübeck, Erster theil, PP.25-26,155.

بضاعته في المجال الخاص بالمدينة، فإن الجميع كانوا يتعاونون معاً من أجل استرداد السلع وتحقيق الأمن والسلامة.

على أن تنفيذ ذلك لم يكن بالمهمة السهلة دائماً للمدن. فكان لا بد أن يتم الاتحاد معاً مع الأخذ في الاعتبار الحقيقة الثابتة والمعروفة لدى الجميع حتى وقت قريب وهي أن حطام السفن والمطروحات هي حقوقهم المشروعة⁽¹⁾.

لذا فإن المدن كانت دائماً ما تطالب بإعادة ممتلكاتها المسلوقة بناء على المعاهدات القائمة مثلما فعلت لوبيك عام 686هـ/ 1287م⁽²⁾، وهو الأمر الذي تكرر مراراً من جانب مدن الهانزا Hanse.

حصلت المدن الألمانية على ذلك بإرادتها و تصميمها، ومن يخالف ذلك كان يتعرض لدفع غرامة للاتحاد، أو يقصي منه وهو الأمر الذي استخدمته العصابة عدة مرات، ولم يقف الأمر عند هذا الحد وإنما كان يتم توقيع أقصى العقوبة والتي لم تكن قدراً من المال فقط، ولكن في كثير من الأحيان كان يتم الحجج إلى بعض المزارات المقدسة البعيدة، لمحو وصمة العار عن المدينة المعتدية⁽³⁾ الأمر الذي يجعلنا ندرك أهمية الدور الذي لعبته لوبيك، من أجل الحصول على هذه الامتيازات والحقوق والحفاظ عليها. حتى أنه في منتصف أواخر القرن الثالث عشر الميلادي؛ فإنها وكذلك المدن الوندية Wendish الأخرى أصبحت قادرة على تأمين إعفائهم من الرسوم المحلية المنظمة لحطام سفن البحر في المدن الإسكندنافية، وحقهم في الحصول على حطام السفن الذي يتم إنقاذه من البحر⁽⁴⁾.

تمكن تجار هامبورج من التمتع بالحقوق التجارية عند قدومهم إلى السويد- والعكس بالعكس- وكانت لوبيك صاحبة الفضل في الحصول على هذه الحقوق التي نفذت بالفعل هناك؛ وقد تمثلت هذه الحقوق في حماية حركة المرور إلى جانب الإعفاء من الرسوم الجمركية، وكذلك قانون ملكية الشاطئ؛ بحيث يسمح لأصحاب السفن المحطمة بامتلاك أو الحفاظ على حطام السفينة

(1) Zimmern, the Hansa towns, P. 28.

(2) Zimmern, the Hansa towns, PP. 28-29.

(3) Zimmern, the Hansa towns, P. 29.

(4) Postan, the Cambridge economic history of Europe, Vol. III, PP. 386-387.

الخاصة بهم، بل وحتى إنقاذ أنفسهم، وأن تبقى آمنة لتؤول إلى ورثتهم في حال موتهم، والذي إذا تركوه فكان يصبح ملكاً للخزينة الملكية وحررت التجار من المسؤولية عن الجرائم التي تقع من جانبهم لأنها تصبح وكيلة للحفاظ على السلع؛ بل إن ربان السفينة أصبح المسئول عن إعادة أولئك البحارة على السفينة أو إعادة سلعهم إلى أقاربهم أو المواطنين من ذويهم عند رجوعه إلى هامبورج، مقابل حصة من هذه الامتيازات.

أكدت هامبورج، في عام 674هـ / 1275م، هذه الامتيازات، كما أنها سعت للحصول على المزيد منها. ومنذ نهاية القرن الثالث عشر الميلادي، أصبح يؤدي حق السفينة الخاصة بلوبيك عبر الفلاندرز، بالإضافة إلى المنطقة الممتدة من مضيق جوتلاند إلى ريفال Raval، وكانت سفن ريفال بالفعل منذ ذلك الوقت تشق طريقها وتقوم برحلاتها من ريفال إلى الأجزاء الغربية. ولقد وصلت شحنات الحبوب الروسية إلى الفلاندرز بهذه الطريقة. وفي جميع هذه الجهات التجارية وصلت الحبوب والسلع عن طريق روسيا والتي أمكن نقلها عبر هامبورج ولوبيك⁽¹⁾.

الأمر الذي يؤكد على أهمية الطريق التجاري بين هامبورج ولوبيك وكذلك أهمية الاتحاد فيما بينهما؛ خاصة مع رغبتهما في الحصول على المزيد من الامتيازات للمحافظة على ما حصلوا عليه من امتيازات سابقة⁽²⁾.

سعت هامبورج، إلى إبرام عقود مع المدن الساحلية لتشجيعها على زيادة حركة الملاحة والتزامها بتأمين حركة المرور فيما بينهما. وقد كان الوصول إلى الضفة الغربية للإلب أقل بالفعل في النصف الأول من القرن الثالث عشر الميلادي، وكانت الأمور تسير بصورة ودية نسبياً.

(1) Kiesselbach, Die Wirtschaftlichen Grundlag en der deutschen Hanse, P. 48.

- سعت لوبيك وهامبورج إلى الحصول على امتيازات في كافة المدن التي تاجرت فيها، من ذلك ما حصلت عليه في هولندا عام 1243م، خاصة فيما يتعلق بالأمن. انظر:

- Asfchenfeldt (ed.), urkundenbuch der stad Lübeck, Erster theil, P.99.

(2) نظراً للتحالف القائم فيما بين لوبيك وهامبورج فإن كل منهما كانت تقوم بالإعلام عن التغيرات الضرورية فيما يتعلق بنقل البضائع أو الأجور أو غيرها من الأمور الضرورية فيما بين عامي (1256-1261م). عن ذلك انظر:

- Asfchenfeldt (ed.), urkundenbuch der stad Lübeck, Erster theil, PP.239-240.

ويرجع ذلك إلى المعاهدة التي عقدها هامبورج عام 636هـ/1238م حتى تتمكن من ممارسة الإبحار فيما وراء الإلب مع تمتعها بالأمن⁽¹⁾ وقدمت وعود خادعة لهامبورج، بخصوص حطام السفن؛ وهي أنه في حالة تحطم سفينة أحد مواطنيها على الساحل، فإنهم يطالبون بإعادة البضاعة، خاصة أن الكثير ممن هم على السفينة لا يزالون على قيد الحياة ومحتجزون ومن الممكن إنقاذ متعلقاتهم وسلعهم سليمة وغير منقوصة.

وفي عام 699هـ/1299م، حصل سكان هامبورج من يوهان وألبرت Johann und Albrecht Von Sachsen دون سكسونيا على حق الإبحار عبر الإلب دون التعرض لأذى. والحقيقة أنهم كانوا يرغبون أساساً في تأكيد القانون الحالي، بما في ذلك ما حصلت عليه هامبورج ولوبيك في منتصف القرن الثالث عشر الميلادي، بشأن حق تسجيل السفينة منذ عام 692هـ/1294م، والذي يشير بالفعل إلى قانون إنقاذ السفينة الذي يعد امتيازاً سبق ذكره في معاهدة عام 636هـ/1238م. والتي تم تنفيذها دون عوائق أو دفع ضرائب، وذلك وفقاً للأسس التي يحددها امتياز 699هـ/1299م لهامبورج⁽²⁾.

وفي المناطق الساحلية الأخرى فإن أدواقها أكدوا على أهمية الاحتفاظ بالحقوق الخاصة بالبضائع، ولكن أضافوا أنه لا بد من منح عمال الإغاثة واحد على عشرين من قيمة البضائع مقابل قيامهم بالإنقاذ أما الأجور فلا بد أن تساوي ثلث قيمة البضائع، وذلك عند العثور عليها في البحيرة أو مدفوعة إلى الشاطئ إذ لا بد من تطبيق إجراءات أمنية مشددة عليها ويتم الحفاظ عليها لمدة سنة ويوم حتى يأتي صاحبها⁽³⁾.

كانت هامبورج، تسعى دائماً إلى توقيع اتفاقيات لحماية سفنها من القرصنة والاعتصاب. وفي عام 685هـ/1286م قامت هي ومجموعة من التجار الآخرين الذين انضموا إليها من أجل الحصول على امتياز لهم، من قبل رئيس أساقفة بريمن، لإقامة منارة دائمة، بحيث يتمكنوا من

(1) Kiesselbach, Die Wirtschaftlichen Grundlag en der deutschen Hanse, P. 128.

(2) Kiesselbach, Die Wirtschaftlichen Grundlag en der deutschen Hanse, PP. 128- 129.

(3) Kiesselbach, Die Wirtschaftlichen Grundlag en der deutschen Hanse, P. 129.

الإبحار ليلاً. مع ضرورة توفير الحجر والخشب اللازم لبنائها لتكون واسعة وأن يسمح لهم كذلك بإعدادها من الحجارة وأن تبنى كذلك منارات أخرى في المسارات المخصصة للفلاندرز⁽¹⁾.

يتضح لنا مما سبق أهمية النقل البحري في نقل السلع خاصة مع بلاد الشمال في اتجاه الفلاندرز حيث سعت هامبورج جاهدة هي ولوبيك وغيرها من مدن الهانزا من أجل الحصول على امتيازات للحماية والتأمين عبر كل الطرق فإلى جانب احتفاظهم بامتيازاتهم القديمة سعوا دائماً إلى الحصول على المزيد منها. خاصة أن الطريق البحري كان مفتوحاً لنقل البضائع الثقيلة والمنتجات السلعية لأنه السبيل الوحيد إلى الغرب⁽²⁾.

كان لتقدم التقنية على صعيد النقل البحري دور مهم في تأمين هذا النقل، فحتى القرن الثاني عشر، كانت السفن تحكم بواسطة المجاديف الجانبية، وفي بداية القرن الثالث عشر، أضيفت قطعة خشبية ثقيلة وتم تثبيتها في مؤخرة السفينة، فساعدت على التحكم فيها بأمان أكثر. وهذه الخشبة هي سُكان (دفة) السفينة التي توضع خلف القسم الغائص في الماء من هيكل السفينة. يضاف إلى ذلك أن استعمال الشراع اللاتيني⁽³⁾، وهو اختراع إسلامي في الواقع، جعل السفينة أكثر سهولة في الاستعمال أيضاً. وهذا الشراع الذي يمكن توجيهه، في كل الاتجاهات، يساعد على السير ضد الرياح يمنه ويسره، وحتى الملاحة ضد الرياح. وأمكن بناء سفن أضخم وأكثر سرعة⁽⁴⁾.

(1) Kiesselbach, Die wirtschaftlichen Grundlag en der deutschen Hanse, PP. 129-130.

(2) Kiesselbach, Die wirtschaftlichen Grundlag en der deutschen Hanse, P. 130.

(3) أحدث استخدام شراع السفن المعروفة بالشراع اللاتيني في البحر المتوسط، أثراً ليس في بحار الجنوب فحسب؛ وإنما أيضاً في البحر المتوسط - فيما بعد - فأسهم ذلك في تقليل مخاطر الملاحة = وتأمين السفن وحياة ملاحيتها وتجارها، إلى جانب ظهور دورة ملاحية تجارية جديدة ومواسم منتظمة على مدار السنة. فانتظمت الملاحة ودخلت تجارة البحر المتوسط مرحلة جديدة، لم تعد التجارة فيها تجارة ساحلية كما كان الحال من قبل، عندما كانت المراكب تسير في محاذة الساحل وعلى مقربة منه تجنباً لكل ما ينذر من مخاطر. عن ذلك انظر:

- صبحي لبيب، سياسة مصر التجارية في عصري الأيوبيين والمماليك، المجلة التاريخية المصرية، المجلدان 28، 29، 1981-1982م، ص 121.

(4) نور الدين حاطوم، تاريخ العصر الوسيط، ج2، ص ص 14-15.

وفي الوقت نفسه تعلم ملاحو البحر المتوسط بسرعة استخدام وسائل مخترعة في الشرق، مثل البوصلة⁽¹⁾، والإسطرلاب. وفي آخر القرن الثالث عشر ظهرت الخارطت البحرية الأولى⁽²⁾. وأصبحت الملاحة أكثر أمناً. ولم تتوقف في الفصول الرديئة، حتى أن السفن الضخمة أمكنها الابتعاد عن السواحل ولم تكن مضطرة إلى اللجوء إليها والرسو فيها أثناء الليل، وفي عام 676هـ/1277م، اجتازت سفينة طويلة جنوبي جبل طارق ووصلت مباشرة إلى ميناء بروج Bruges. وفتح على هذا النحو خطأً للملاحة الكبرى. وفي الحقيقة، لقد انتشر هذا التقدم ببطء، بقيت الرحلات البحرية مفعمة بالصدف. ولكن النقل تكاثف بعد أن أصبح أقل كلفة⁽³⁾. وقد ازدادت التنمية الاقتصادية بسبب الثورة الألمانية في صناعة السفن والتي تمثلت في الكوج Cog⁽⁴⁾.

= - قد قدمت التكنولوجيا العون للتجارة البحرية حديثة العهد إذ حلت الدفة المثبتة في القائم الخلفي للسفينة محل الكتلة الخشبية المعلقة في الجانب الأيمن، مما ساعد على تشييد السفن الكبيرة ذات الأشعة العريضة. كما غدا متاحاً استخدام الخرائط أو الرسوم البيانية للموانئ. أما البوصلة فقد غدت شائعة الاستعمال في القرن الثالث عشر الميلادي وكذلك الاسطرلاب وآلة ذات الربع التي تم استخدامها في مرحلة لاحقة، مما شجع ربانة السفن على التوغل في البحار. عن ذلك انظر:

- بيشوب، تاريخ أوروبا، ص 211.

(1) عرف الإيطاليون البوصلة منذ أواخر القرن الثاني عشر الميلادي؛ إلا أنهم لم يستخدموها في البحر المتوسط إلا في النصف الثاني من القرن الثالث عشر. وأحدث استخدام البوصلة تطوراً كبيراً في عالم الملاحة والتجارة في الحوض الشرقي للبحر المتوسط بالنسبة إلى المدن الإيطالية التجارية. عن ذلك انظر:
- عادل زيتون، العلاقات الاقتصادية بين الشرق والغرب في العصور الوسطى (بحث في النشاط التجاري للجمهوريات الإيطالية في الحوض الشرقي للبحر المتوسط ق 13-14م)، ط1، دار دمشق، 1980م، ص 60.

(2) قد وضع الإيطاليون والقطلان الخرائط البحرية الأولى، التي رسموها وفقاً لخبرتهم الطويلة في الملاحة، ومع ذلك فقد ظلت الملاحة مرتبطة بحركة الرياح واتجاهاتها خلال شهور معينة. عن ذلك انظر:

- Boissonnade, Life and work, P. 174.

(3) نور الدين حاظوم، تاريخ العصر الوسيط، ج 2، ص 15.

(4) الكوج Cog: يرجع تاريخ الكوج الهانزي إلى عام 1380م، حيث تم اكتشافه في مرفأ برمن Bremen Harbor في عام 1962م، ويبلغ طوله 70 قدماً واتساعه 21 قدماً وتقدر سعته بنحو 130 طناً. عن ذلك انظر:

ومنذ بداية القرن الثالث عشر فإن مكاتب التجارة الألمانية والمستعمرون الألمان ثبتوا أقدامهم في المدن غير الألمانية الواقعة في البلطيق وعلى الساحل الغربي لاسكندنافيا. ومنذ ذلك الحين فإن المدن الهانزية- التي يحكمها التجار حسب المصالح التجارية- تبنت سياسة التوسع لتأمين التجارة وتأمين الطرق التجارية. فقد كان للمدن الهانزية التي تترأسها لوبيك، هدفاً عاماً هو الحصول على امتيازات لمواطنيها تمكنهم من التجارة في جميع الأقطار بحيث تساويهم قدر الإمكان بتجار تلك البلاد الأصليين. وبالطبع فإنهم حاولوا تأمين حقوقهم المستقلة على وجه الخصوص في الأسواق المركزية الواقعة على طريق التجارة بين نوفجورود Novgorod وبروج Bruges. وأهم شيء في هذا الصدد تمثل في معرض سكانيا Scania في سكانور Skanor.

فلقد تمكن فالديمار المنتصر Waldemar the Victorious في عام 598هـ/ 1201م من إخضاع مدينة لوبيك، عن طريق سجن تجارها في هذا المعرض. لكن سقوط إمبراطورية فالديمار بعد معركة بوخوفد Bonhoved، عام 625هـ/ 1227م، كانت مقدمة للاستقلال السياسي للوبيك واستمراراً لسياستها التجارية فلقد سمح هذا الملك لمواطني لوبيك بعقد اجتماعهم الرسمي وتطبيق قانونها في سوق سكانور Skanor⁽¹⁾.

على أن التنظيم الهانزي للطرق البحرية ووسائله يعد تحسناً مهماً يفوق تقنيات الشحن السابقة. ويلاحظ بوستان Postan، أن التجارة البرية في العصور الوسطى كانت مخوفة بالمخاطر وكانت تكلفتها عالية وهذا يرجع إلى الرسوم الضريبية المتعددة. ومن ثم فإن النقل البحري يُعد وسيلة اقتصادية عن غيره.

إن أفضل الطرق التجارية البحرية المنظمة الممتدة إلى مسافة كبيرة على الطرق البرية المتقطعة المتحكم فيها يظهر من خلال عقد دراسة مبسطة لجغرافية طريق الهانزا⁽²⁾، فالطرق المائية لبحر البلطيق وبحر الشمال تشكل بنية تحتية طبيعية للتجارة. وفي حين أن التقلبات المناخية. في

= - Quesenbery, the Institutional Success, P. 32.

(1) Postan, the Cambridge economic history of Europe, Vol. III, P. 386.

(2) عن الطرق التجارية للعصبة الهانزية. انظر:

- A Hand- Book for Travellers in Denmark, Norway, Sweden and Russia, London, 1839.

فصل الشتاء والقرصنة المستمرة فرضت مشكلات معينة؛ إلا أن هذه المشكلات لم تكن مشكلات مستعصية فقد أسفرت جهود تقليل غرق السفن في منع الإبحار في بحر البلطيق في عام 1403هـ/1403م، بين عيد القديس مارتن St. Martin (في 11 نوفمبر) وعيد القديس بطرس St. Peter (في 22 فبراير). وقد تم تقليل مخاطر القرصنة عن طريق إبحار السفن في قوافل أو مراكب⁽¹⁾.

وقد ظهرت في أوروبا عموماً وثائق التأمين البحرية لضمان قيمة السفن والحمولة. بينما تكفلت الحكومات بشن الحرب ضد القرصنة التي ظلت نشطة أحياناً ولكنها كانت متقطعة ومتغيرة الكفاءة⁽²⁾. وقد ساعد على انتشار التجارة كذلك ما طرأ من تحسن في بناء السفن فضلاً عن إقامة المنارات في المدن الساحلية لإرشاد السفن، وأصبح لكثير من هذه المدن أحواض واسعة للرسو. وقد تواجدت في المدن البحرية السفن الصغيرة إلى جانب السفن الكبيرة، إذ كانت تبلغ حمولة بعضها حوالي ثلاثين طناً. وكان في مقدورها لصغر حجمها وقلة حمولتها أن تسير لمسافات بعيدة في الأنهار. هذا فضلاً عن السفن التي اجتازت البحار من ميناء إلى آخر ولهذا أصبحت المدن الساحلية ثغوراً مزدهرة⁽³⁾.

وعلى الرغم من كافة المحاولات التي بذلتها مدن الهانزا من أجل تأمين سفنها خلال حركة الملاحة والإبحار، إلا أنها ظلت تتعرض كذلك لبعض حوادث السطو على سفنها وأعمال القرصنة عند الإبحار في الإلب. فكانت هناك عدة شكاوى من هامبورج Hamburg ولوبيك Lübeck، في عام 743هـ/1342م من جراء تعرض سفنهم لأعمال السطو والقرصنة في الإلب. وقد تجددت شكاوى لوبيك مرة أخرى مما جعلنا نرى هامبورج ولوبيك وجميع مدن الاتحاد

(1) Quesenbery, the Institutional Success of the German Hanse, P. 47.

(2) Boissonnade, Life and work, PP. 173-174.

(3) Boissonnade, Life and work, P. 174.

- قد أصبح هناك اهتمام كبير في أوروبا من أجل تحسين إمكانيات الموانئ خاصة في المدن البحرية، من أمثلة ذلك ما بذله الملك جيمس الأول James I (610-675هـ/1213-1276م) من جهود لتحسين

إمكانيات الشحن في برشلونه Barcelona، ولحماية مصالح البحارة. عن ذلك انظر:

- Capmant, A. de, Memorias Sobre La Marina, Comercio, y Artes de la Antigua Ciudad de Barcelona, Vol. II, Medrid, 1779-92, A. D. 1243, P. 18.

في عام 758هـ/ 1356 تتكاتف معاً من أجل محاربة اللصوص والتخلص من أعمال القرصنة⁽¹⁾. وقد قام دون سكسونيا Saxony في عام 759هـ/ 1357م، بتنظيم وتحسين المنارة، من أجل حمايتها، لذا أصدر تحذيرات من إقامة مبان أخرى بالقرب من المنارة، حتى تكون ظاهرة وواضحة من جميع الجوانب حتى يتمكنوا من رؤيتها والوصول إليها⁽²⁾.

الأمر الذي يجعلنا نؤكد على أهمية التحالف الذي تم بين كل من هامبورج ولوبيك من أجل الدفاع والحماية المتبادلة ومن أجل السعي إلى الحصول على الامتيازات من الدوقات والكونتات لحماية التجارة.

وعلى الرغم من التطور التكنولوجي لرابطة الهانزا في النقل البحري والذي ذكرناه من قبل؛ إلا أن الميزة القوية للكوج Kogge، لا يمكن المغالاة فيها. فالأصل الدقيق للكوج مشكوك فيه ومن المحتمل أنها كانت سابقة لتاريخ الهانزا، لكن هذا التصميم الحديث للسفن أوجد لها مكاناً في تجارة البلطيق. ويؤكد دولينجر Dollinger، تأكيداً كبيراً على هذه الأفضلية ويستنتج أنه "لما لا يقل عن مائتي عام فإن السفن الألمانية كانت متأقلمة مع الظروف الجديدة للتجارة عن غيرها من سفن منافسيها". وفي الوقت الذي أفل فيه نجم الكوج وبرز نجم السفن الكبيرة ذات السعة العالية خاصة سفن الهولك Hulk، فإن المميزات التكنولوجية الهانزية قد تبخرت هي الأخرى. ومع ذلك فعلي مدار سنين عديدة فإن الهانزا استغلت هذه السفن الاستغلال الأمثل كما استغلت المجاري المائية في تقديم خدمات قيمة في التجارة لأغلب أوروبا الشمالية⁽³⁾. الأمر الذي يجعلنا ندرك أهمية التقدم التكنولوجي الذي حازته مدن الهانزا، والذي مكنها من ممارسة الإبحار بصورة آمنة إلى حد

(1) Kiesselbach, Die Wirtschaftlichen Grundlag en der deutschen Hanse, PP. 234-235.

- عن مشكلة القرصنة ومواجهتها في نهاية العصور الوسطى. انظر:

- Mehler, The Perception and Interpretation of Hanseatic, PP.94-96.

- Lloyd, England and the German Hanse, PP.173-234.

(2) Kiesselbach, Die Wirtschaftlichen Grundlag en der deutschen Hanse, P. 236.

(3) Quesenbery, The Institutional Success of the German Hanse, PP. 47- 48.

- عن تطور السفن الهانزية. انظر:

- Gaimster, A Parallel history: The Archaeology of Hanseatic urban, P.412.

بعيد فتمكنت بذلك من تأمين تجارها وحمايتهم في رحلاتهم التجارية إلى جانب ما قدمته بالنسبة لتجارة أوروبا عموماً.

وإلى جانب النقل البحري تم ممارسة نوع آخر من النقل في أوروبا بجانب هذا النقل والذي يتمثل في النقل النهري الذي كان أكثر تفضيلاً عن النقل البري نظراً لما اعترضه من صعوبات قد أصبحت القوارب والناقلات النهرية على درجة من الكثرة استلزمت قيام موانئ نهرية. ونقابات لعمال النقل المائي في كثير من مدن فرنسا وإيطاليا وألمانيا التي تقع على أنهارها الكبرى، وإن لم يسلم النقل النهري هو الآخر من عدة عقبات أهمها تجمد مياه الأنهار في فصل الشتاء، وأخطار الفيضانات في الربيع، وقلة عمق مجاري الأنهار⁽¹⁾. مثلما حدث في السهل الفلمنكي، حيث كانت تجري مياه الأهوسة ببطء شديد، فكان من الممكن حفر قنوات تغذيها الأنهار تجعلها صالحة للاتصال.

يرجع تاريخ أقدم هذه القنوات إلى القرن الثاني عشر الميلادي، لكن عددها ازداد في القرن الثالث عشر الميلادي لدرجة كبيرة تشهد على النشاط التجاري في ذلك الإقليم⁽²⁾ إذ ضمناً للملاحة التي كانت قائمة فيها بالفعل وبشكل دائم، تم بناء سدود وحواجز من مسافة إلى أخرى في مجرى المياه. وكانت تسمح مثل هذه السدود بعبور السفن والبواخر الداخلة والخارجة من الأنهار وكان ذلك يتم بطريقتين مختلفتين، إحداها عن طريق إنشاء محطات المياه (Overdrach أو Overdragh)⁽³⁾. والأخرى موانئ المياه (Portaequae)⁽⁴⁾.

(1) سعيد عاشور، تاريخ أوروبا، ج2، ص108.

(2) بيرين، تاريخ أوروبا، ص92.

(3) هي عبارة عن بناء خشبي بمثابة سد أو حاجز مجرى مياه النهر، ويتم وضعها في الجانب الأعلى من النهر وفي الجانب الأسفل تكون على شكل حدور وانحدار. ويتم وضع رحوية، أي آلة على شكل بكرة عمودية ضخمة تساعد في سحب وجر الزوارق إلى البر أو الشاطئ.

وأقدم المنشآت من ذلك النوع وجدت منذ القرن الثاني عشر الميلادي. عن ذلك انظر:

- Pirenne (H.), **Les Overdraches et les Portes d' eau en Flander au XIII Siecle**, in essays in Medieval History, Presented to Tomes-Frederich Tout, Manchester, 1925, P. 139.

(4) يتم إنشائها على هيئة سد أو حاجز يقام بواسطة ألواح من الخشب السميك والمركبة فوق بعضها البعض، وملتصقة في نهايتها في بناء هائل أو ضخمة، ويتم إنشاء ملفاف (أي آلة لرفع الأثقال) فوق هذا البناء

وكانت التكاليف اللازمة لإنشاء مثل هذه القنوات، في بعض الأحيان تقع على عاتق المدن، وفي بعض الأحيان الأخرى على عاتق التجار⁽¹⁾.

ويأتي أهمية الاستشهاد هنا بمثل هذه القنوات التي تم تشييدها في السهل الفلمنكي، نظراً لأن الفلاندرز كانت أحد المراكز التجارية المهمة التي تاجرت معها وعبرها مدن الهانزا، إلى جانب أن العصبية الهانزية قد أقامت هناك أحد محطاتها التجارية الأربع المهمة ألا وهي محطة بروج Bruges أحد أهم موانئ الفلاندرز تجارياً وأكثر الموانئ التي بنيت في الشمال أماناً وأحسنها إدارة في جميع أوروبا⁽²⁾. الأمر الذي يجعلنا نؤكد على أن مثل هذه القنوات كانت مهمة جداً لحركة النقل التجاري في القرنين الثاني عشر والثالث عشر الميلاديين وما بعدها كذلك بالنسبة للتجار عموماً وللتجار الألمان بصفة خاصة أيضاً.

على أن الطرق النهرية عموماً لم تكن تسلم من فرض مكوس مثل تلك المفروضة على الطرق البرية، ولكن الأمراء الذين حرصوا على جمع هذه المكوس لم يهتموا بالمحافظة على سلامة مجرى النهر وتأمينه، الأمر الذي دفع تجار المدن النهرية إلى تأليف اتحادات لجمع هذه الضرائب واستغلالها في تطهير مجاري الأنهار وبناء أحواض السفن⁽³⁾. كما كان يتم استخدام أبراج الكنائس وأبراج حراستها لتبين للمبحرين في البحار قرب الوصول إلى اليابسة، وفي بعض الأحيان كانت توقد نيران فوق تلك الأبراج لتستخدم كمنارات. وبعد تفريغ السفن كانت تسحب عادة إلى الشواطئ لعمل الإصلاحات اللازمة⁽⁴⁾.

هكذا كان يتم العمل في أوروبا العصور الوسطى من أجل تأمين التجار وحمايتهم في

الضخم، والذي يكون على شكل قبة أعلى السد، وكانت هذه الآلة تساعد في رفع الألواح الخشبية بما يتناسب مع مرور السفن، وكان يتم سحب هذه الألواح من خلال التيار الهوائي أو يتم رفعها من خلال الجبال التي يتم جرهما بواسطة الرجال والخيول. مع الحرص على تحديد أيام فتحها بعناية تجنباً للحوادث. عن ذلك انظر:

- Pirenne, les Overdraghés et les Portes d' eau en Flander, P. 140.

(1) بيرين، تاريخ أوروبا، ص 92.

(2) بيرين، تاريخ أوروبا، ص 93.

(3) سعيد عاشور، تاريخ أوروبا، ج 2، ص 108.

(4) بيرين، تاريخ أوروبا، ص 93.

رحلاتهم التجارية من خلال تأمين الحركة الملاحية بقدر الإمكان ومحاولتهم بشتى الطرق التخلص من أخطار القرصنة التي كانوا عرضة لها بين الحين والآخر، إما بتوقيع الاتفاقيات مع الكونتات والأمراء من أجل إصباح الحماية عليهم أو من خلال التكايف معاً لمواجهة أعمال السطو والقرصنة كذلك. إلى جانب المطالب السابقة التي طالبت بها المدن من أجل توفير الحماية لمواطنيها في تجارتهم، فإنها طالبت كذلك بإطلاق سراح الذين صدر بحقهم السجن بسبب الديون وغيرها من الخنح الواقعة في دائرة اختصاص المدينة وأن يتم التعامل معها من قبلها فقط؛ وأيضاً تقديم العون في الحصول على سداد الدين الخارجي، والتحرر مما يسمى باسم "أحكام الله" والمتمثلة في التعذيب، والمشى على الحديد المحمي؛ بالإضافة إلى تنظيم وتقليل الضرائب المحلية والمكوس والمفروضة على السفن المحملة وغير المحملة، ووزن السلع؛ والتصريح بتقطيع الأخشاب لإصلاح السفن، والخلاصة أنها تشمل جميع التصاريح الضرورية التي تضي سهولة وربحاً على التبادل المشترك بين المدن والأمم⁽¹⁾.

لعل أكثر ما نجده يتكرر في كثير من مطالب المدن هو تخفيض الضرائب مما يعطي صورة واضحة عن كثرة الضرائب والمكوس التي فرضت على التجار وعلى مرورهم عبر الطرق في أوروبا العصور الوسطى، وربما كان ذلك ما دفع الملك هنري الثاني Henry II، في عام 552هـ/ 1157م، أن يؤكد على موظفيه ضرورة الاكتفاء بأخذ الرسوم القانونية من تجار كولونيا Cologne فحسب دون زيادة⁽²⁾.

لم يقتصر الأمر في أوروبا على بقاء المكوس المعتادة؛ وإنما زاد عليها فرض رسوم جديدة عرفت باسم Teloneum، أو مكوس السوق إلى جانب ضرائب المرور التي شكلت عبئاً على التجار خاصة أنه لم يستفد من هذه الضريبة في إصلاح الطرق أو تجديد بناء الجسور⁽³⁾. ومن هنا كانت الحاجة ملحة وضرورية لأن يقوم الملوك بإصدار القرارات التي توجب إلغاء الضرائب والمكوس الجائرة المفروضة على التجار عبر الطرق أو داخل الأسواق، وتقنين تلك

(1) Zimmern, the Hansa towns, P. 93.

(2) Protection of the Men of Cologne at London, in: Lappenberg, Urkundliche Geschichte, Part II, A. D. 1157, P.3.

(3) بيرين، تاريخ أوروبا، ص 89.

الضرائب وضعها في صورة مقبولة داخل نطاق طبيعي، ذلك لأن التجار كانوا معرضين لفقد بضائعهم داخل الأسواق نفسها في حالة حدوث الوفاة أو ما شابه ذلك من مرض أو عجز، لذا فقد تم إصدار قوانين تعيد تلك البضائع للورثة. من ذلك ما قام به الملك فالديمار Waldemer لمواطني لوبيك، في عام 600هـ / 1203م⁽¹⁾.

وليس من شك في أهمية مثل هذه الامتيازات التي حصلت عليها لوبيك بشأن تسيير تجارتها خاصة أنها كانت تترأس مدن الهانزا ككل لذا فإن أي إعفاء ضريبي كانت تحصل عليه كان على جانب كبير من الأهمية لها ولجميع مدن الهانزا كذلك. وفي هذه الوثيقة نفسها قام الملك فالديمار بإعطاء مواطني لوبيك الحق في عدم دفع ضريبة The lony "على الصادر والوارد" على البضائع التي يأتي بها التجار إلى شاطئ المدينة وذلك إذا كان يمتلك محلاً أو سفينة أو حوضاً للسفن في السوق ذاته. ولا يحاكم مطلقاً داخل السوق؛ إلا إذا اقترفت فعلة نكراء ضد النساء أو قام بإخفاء بضائع وراء ظهره أو حبس أحد خلف الأبواب بدون سند قانوني أو سبب مقنع⁽²⁾.

ومن الامتيازات المهمة التي قام بها كذلك السماح لأي شخص يشتري من السوق أن يحمل السلعة التي اشتراها بحرية وأن يغادر دون أن يمنعه أحد. بل إن كل فرد يمتلك محلاً داخل السوق يمكنه أن ينقل ملكيته إلى ورثته بشرط موافقة الملك الحاكم للمدينة التي بها السوق⁽³⁾.

وليس من شك في أن هذه الامتيازات كانت تحمل في طياتها تأمين وحماية التجار في رحلاتهم التجارية خاصة أنهم كانوا يجرزونها في الخارج. إلى جانب أن لوبيك سعت جاهدة من أجل التحالف والتكاتف الدفاعي بينها وبين مدن الهانزا الأخرى من أجل التمكّن من الحصول على مثل هذه الامتيازات التي تكفل لهم الأمن والحماية.

تمكنت مدينة هامبورج Hamburg، في النصف الأول من القرن الرابع عشر الميلادي، من القيام بدور الوساطة في حركة النقل العظيم للتجارة الفلمنكية وتجارة دول البلطيق، وهو الدور

(1) Grant of Market Privileges to Lübeck by king Waldemar, in: Sartorius, Urkundliche Geschichte, Vol. II, A. D. 1203, P. 12.

(2) Sartorius, Urkundliche Geschichte, Vol. II, A. D. 1203, P. 12.

(3) Sartorius, Urkundliche Geschichte, Vol. II, A. D. 1203, P. 12.

- See Also: Asfchenfeldt (ed.), urkundenbuch der stadt Lübeck, Erster theil, PP.20-21.

الذي لعبته منذ القرن الثالث عشر؛ إلا أن تجارة النقل الخاصة بالسلع كانت أساساً في أيدي التجار الأجنب، وخاصة لوبيك. وقد سعى تجار هامبورج جاهدين قبل كل شيء، للتحالف مع لوبيك من أجل الوصول إلى الممر المائي للفلاندرز وذلك لحماية أنفسهم. وكثيراً ما تعكس عقود تلك الفترة كذلك، كيفية سعي هامبورج ولوبيك إلى عقد هذه العقود وتنفيذ ما فيها من اجل حماية تجارهما⁽¹⁾.

إذ نستطيع أن نؤكد مرة أخرى هنا على أهمية التحالف الذي تم بين المدينتين في عام 639هـ/1241م من أجل الحماية. والذي تبعه اتفاقات وتحالفات أخرى، ففي 20 نوفمبر 704هـ/1304م اتفق الطرفان على إقامة حراسة مسلحة مشتركة على الطريق وذلك حتى عيد الفصح في عام 706هـ/1306م. ونظراً لرغبتهما في توفير الحماية المسلحة للمدينة بشكل مستمر، لذلك قامت كل من لوبيك وهامبورج بفرض قدر من المال لتوفير الحماية، وقررتا "أنه لا بد أن يتم تسيير عشر عربات معاً وإذا كانوا أقل من عشرة يصبح استثناءً؛ وهذا هو شرط السفر، مع ضرورة تقسيم الإيرادات وأن يتم وضع النفقات غير المتوقعة في الحسبان، ويتم توزيع المال على حد سواء، وفي حالة الضرر، بسبب مهاجمة الرجال المسلحين، فإنه يتعين على كل مدينة المشاركة في الحماية". وقد تم هذا العقد في عام 706هـ/ أبريل 1306م مع استمراره لمدة أربع سنوات⁽²⁾.

وفي عام 709هـ/1309م، تم تجديد العقد مرة أخرى وأضافوا أن أي شخص وعد بتوفير الحماية مع السماح لشخص واحد أو أكثر بالسفر قبل أيام أو بعد رحيل القافلة، مع قطار البضائع، فإن عليهم مسئولية الحماية الخاصة لسفرهم بدون حراسة في الرحلة؛ ولكن في مثل هذه الحالة، فإن أي أمير أو صاحب مال عليه أن يقسم على حمايته ويعد على ذلك ويقوم بتحقيقه⁽³⁾. وهكذا أخذت المدن الألمانية وعلى رأسها لوبيك تسعى جاهدة من أجل تأمين تجارها وتجارتها في الخارج، ففي عام 650هـ/1252م توجهت إلى الحكومة الفلمنكية من أجل اقتراح

(1) Kiesselbach, Die Wirtschaftlichen Grundlag en der deutschen Hanse, P. 204.

(2) Kiesselbach, Die Wirtschaftlichen Grundlag en der deutschen Hanse, PP. 204-205.

(3) Kiesselbach, Die Wirtschaftlichen Grundlag en der deutschen Hanse, P. 205.

إنشاء مؤسسة دائمة للتجارة الألمانية مستقبلاً داخل البلد، وقد تمكنت من الاتصال بروج المنفذ الرئيسي للتجارة عبر الفلاندرز.

وأيضاً فإن التجار من المدن الأخرى وبعضهم من الألمان، كانوا يعملون بنجاح في بلدان أجنبية، من أجل تعزيز وضمان تجارتهم عن طريق الحصول على الامتيازات بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، وعلى نطاق أوسع كان يتم الاتصال بين التجار من العديد من المدن، بل وأحياناً بتوجيهات وبدعم من مدّتهم؛ إذا كانت هناك صعوبات تحدث لهم في الخارج⁽¹⁾.

ظلت لوبيك تسعى من أجل الحصول على الحماية لتجارها في سفرهم وتم لهم الحصول بعد ذلك وعلى المدى الطويل على تدابير لحماية الطريق التي لم تكن موجودة من قبل. ففي عام 1324/هـ 725م نجدها تحصل هي وهامبورج على وعد بتأمين القوافل على الطريق بينهما؛ إذ تم لهم توفير عدد من الرجال والخدم لمصاحبة قطارات البضائع، من أجل التأمين والحصول على الحماية خاصة. وفي عام 1327/هـ 728م تم تسجيل قافلة تسعي بين لوبيك وهامبورج بعد الحصول على السلام والوعد بعدم السطو، وقد كانت هذه القافلة تحمل مجموعة من السلع منها الفراء والشمع والقماش⁽²⁾.

وقد تجدد هذا الاتفاق في عام 1328/هـ 729م، حتى الفترة الممتدة إلى 11 نوفمبر من نفس العام. وفي السنوات التالية تجدد هذا التحالف، مرة أخرى في عام 739/هـ 1338م، وقعت لوبيك وهامبورج وروستوك وفسيمار اتفاق سلام مع دوقات سكسونيا، وكونت هولشتاين، وعدد آخر من الكونتات⁽³⁾. كما كانت لوبيك المسلحة لها الحق في التعامل مع البارونات السارقين. وقد تم في عام 750/هـ 1349م إبرام معاهدة سلام جديدة بين دوقات سكسونيا والفرز من هو لشتاين وهامبورج والثلاثة وقعوها في لوبيك في نفس العام⁽⁴⁾. على أنه على الرغم من كافة هذه

(1) Daenell, Die Blütezeit Der Deutschen Hanse, PP. 8-9.

(2) Kiesselbach, Die Wirtschaftlichen Grundlag en der deutschen Hanse, P. 206.

(3) عن هذا الاتفاق انظر:

- Asfchenfeldt (ed.), urkundenbuch der stadt Lübeck, Zweitr theil, PP.619-621.

(4) Kiesselbach, Die Wirtschaftlichen Grundlag en der deutschen Hanse, P. 206.

العقود والوعود من أجل تأمين الطريق بين هامبورج ولوبيك؛ إلا أن التجار ظلوا يتعرضوا لبعض حوادث السطو على قوافلهم التجارية من وقت لآخر.

على أن ما سبق يوضح لنا الطريقة التي سارت عليها المدن الهانزية لتسيير التجارة، ولجعل تجار الهانزا هم المتحكمين وأصحاب السيادة في تسييرها. ومع تزايد الصعوبات والمنافسة المتزايدة، في داخل البلدان الأجنبية بذلوا جهودهم من أجل تحقيق المكاسب التجارية وتأمين حركة السفن.

3- الوسائل التي اتخذها تجار الهانزا للحفاظ على الامتيازات التجارية:

قام التجار الألمان بدعوة المدن لإعادة التمثيل لتجارهم. وجعل مهمة المدن الهانزية الرئيسية هي الحفاظ على الموقف الذي حققه التجار في الخارج أو على الامتيازات التي حصلوا عليها هناك. وتمت السيطرة النهائية لهم بتمكنهم من الدفاع والاحتكار كذلك. فحققت بذلك المصالح التجارية وتحوّلت من تحكّم التجارة الألمانية في البلدان الأجنبية وانتقلت كلية إلى مجلس المدينة، حيث تم وضع خطة العمل بالكامل، فأمكن بذلك تحقيق سياسة تجارية قوية.

إن هذا التحول إلى الطاقة الإيجابية رفع التجارة الألمانية المتدنية إلى حد كبير جداً. وكانت لوبيك هي التي تزعمت ذلك، فقد قامت في البداية بتوحيد المجتمع الحضري لتحقيق التوسع في دستور الاتحاد، وكانت هذه الحركة تهدف إلى الصالح العام لا الخاص، وكان ذلك هو سر قوتها⁽¹⁾.

سعى الألمان للحصول على امتيازات للسفر تتيح لهم حرية الحركة عبر الطرق إلى جانب التأمين على قوافلهم خاصة في الخارج وعبر المدن المهمة لتجارهم مثل نوفجورود، فنجد في امتياز السفر من عام 700-701هـ/ 1300-1301م، أن الألمان وهم في طريقهم من بلدة ليفونيا Livland، إلى نوفجورود، كانوا يسرون تحت سيادة الروس، ومن ناحية أخرى، فإن المفاوضات كانت تتم بين الألمان ونوفجورود، من أجل تسهيل التجارة، وانتهت بالسماح للألمان بالسفر إلى نوفجورود دون عائق، ومنحهم الامتياز الذي صدر من دوق نوفجورود أندرياس الكسندر

- عن التنافس الهانزي على الامتيازات داخل إنجلترا فيما بين 1400-1437م. انظر:

- Lloyd, England and the German Hanse, PP.109-172.

(1) Daenell, Die Blütezeit Der Deutschen Hanse, PP. 37-38.

- كانت لوبيك بمثابة "الملكة" للرابطة الهانزية عن دورها التجاري. انظر:

- Rotz, The Lübeck Uprising of 1408, PP.1-2.

Andreas Alexandrovie، ونص على: "أنه قد حان الوقت لإعطاء كل من يوحنا وايت Johann Witte وإيفان بيلي Ivan Bely من لوبيك، وآدم Adam من شاطئ المنطقة القوطية، وهنري هولشتين Heinrich Holste، والأخوة من ريجا Riga، وجميع التجار ممن يتحدثون اللاتينية، الحق في العبور عبر بلادنا إذ تم إعطائهم ثلاث طرق برية للعبور إلى جانب طريق رابع عبر الأنهار. وينبغي للضيف أن يأتي إلى بلادنا دون أن يتعرض لأي أذى فهو في رعاية الله وأمير نوفجورود"⁽¹⁾.

يتضح لنا مدى أهمية مثل هذه الامتيازات من أجل تأمين التجارة الهانزية الخارجية، خاصة أن نوفجورود كانت أحد المحطات الأربع الهانزية الخارجية وكانت الجهات المؤثرة في القدرة الهانزية لإقناع الجمهور بقيمتها تتمثل في المحطات.

فقد كانت تنظم النقاط الحدودية من أجل تأمين النشاط التجاري لأنها مؤسسات ذات صفة قانونية. وفي الوقت الذي تنوعت فيه المصالح الهانزية من أجل الحفاظ على المرافق التجارية في العديد من المدن الخارجية، كانت هناك أربع مؤسسات ذات أهمية تعرف جميعها بالمحطات. ويستشهد دولينجر Dollinger بأسباب إستراتيجية متعلقة بإنشاء هذه النقاط الحدودية في نوفجورود وبيرجن وبروج ولندن وهذه الأسباب تتمثل في أنها كانت جميعها مراكز تجارية كبيرة بعيدة عن مدن الهانزا الألمانية، حيث كان بإمكان تجار الهانزا شراء كميات كبيرة من المنتجات التي كان عليها طلباً كبيراً، وكانت السلطات المحلية على استعداد لمنح امتيازات تجارية خاصة. فقد اشترى الجلود الروسية والأخشاب من نوفجورود والسّمك من بيرجن والثياب من بروج والصوف بداية من لندن وقد تثنى لهم ذلك من خلال الامتيازات التجارية التي حصلوا عليها والتي فاقت الامتيازات الممنوحة لغيرهم من التجار. وهذه الامتيازات خولتهم الحق في الحفاظ على الأسعار من خلال تجارة بيع الجملة والبيع بالتجزئة مع المنتجين المضيفين ومن خلال التجارة مع التجار الأجانب في الدول المضيفة (إذ المشاركة في مباشرة التجارة للبيع بالتجزئة مع التجار المحليين والأجانب كانت تعد امتيازات استثنائية لمدة عقود) والحفاظ على التعاون المشترك من خلال الحق الحصري في الحفاظ

(1) Goetz (L. K.), Abhandlungen des Hamburgischen Kolonia Linstituts, Band. XXXVII, Hamburg, 1916, P.167.

على عضويتهم⁽¹⁾.

ومن هذه الامتيازات الخاصة بمنحهم الحق في البيع بالتجزئة ما قام به الملك فالديمار Waldemar، عام 600هـ/1203م، من منح مواطني لوبيك، داخل أسواق Skanor و Falsterbo، الحق في بيع بضائعهم جملة وتجزئة وشراء ما يوجد للبيع هناك⁽²⁾.

وتظهر أهمية مثل هذه الامتيازات بصورة خاصة في هذا الأمر لأن التجار الأجانب كان يفرض عليهم البيع بالجملة دون التجزئة حيث كانوا يجعلون البيع بالتجزئة للتجار المحليين حماية لهم من المنافسة الأجنبية، ففي أوروبا كانت النقابات تسمح للتاجر الأجنبي بدخول مدينتها وأن يبيع في سوقها؛ إلا أنها قيدته في عملية البيع فمنعته من البيع بالتجزئة. ففرضت عليه إذا أحضر أقمشة مصبوغة أن يبيعها جملة واحدة، وأجبرته إذا أحضر فلغلاً أو كموناً أو زنجبيلاً أو حجر الشب أو صمغ الرتينج أو البخور، ألا يبيع أقل من خمسة عشر رطلاً في المرة الواحدة.

كما منعه من تقطيع الأقمشة الحريرية أو الصوفية أو المنسوجات الكتانية وإنما عليه أن يبيعها جملة واحدة ككل، وفرضت عليه كذلك إذا أحضر شمعاً ألا يبيع منه أقل من الربع⁽³⁾. الأمر الذي يجعلنا نؤكد مرة أخرى على أهمية امتيازات البيع بالتجزئة التي حصل عليها التجار الألمان في الخارج تحت قيادة لوبيك Lübeck.

ويتمثل جزء من القيمة الهانزية في الشراء والدفع لإدوارد الثالث Edward III⁽⁴⁾. (728-779هـ/1327-1377م)، الذي كان صديقاً للهانزا بسبب أنه كان مديناً لهم - كما

(1) Quesenbery, the Institutional Success of the German Hansa, PP. 48-49.

(2) Sartorius, Urkundliche Geschichte, Vol. II, A. D. 1203, P. 12.

(3) Thorpe, Ancient Laws and Instituted of England, A. D. 1115, P. 462.

(4) إدوارد الثالث: تولى بعد أبيه إدوارد الثاني عام 1327م، كان فارساً ذا شخصية جذابة. وعلى الرغم من أنه يختلف عن أبيه كثيراً في أسلوب حياته؛ إلا أن عهده الطويل امتاز بأهمية كبرى في التاريخ الإنجليزي سواء في التطور السياسي الداخلي أم الخارجي. وكانت أهم الأحداث التي شهدتها ذلك العهد قيام حرب المائة عام؛ على أنه لم يتبق لإدوارد الثالث من أملاكه في القارة عند نهاية حكمه سوى موانئ كاليه وبرست وبأسيون وبوردو، فضلاً عما كان لهذه الحرب من نتائج داخلية خطيرة بالنسبة لإنجلترا. عن ذلك انظر: سعيد عاشور، تاريخ أوروبا، ج 1، ص 482.

كان مديناً لغيرهم- بتمويل نفقات حرب المائة عام⁽¹⁾. ويقدم دولينجر إحصاءاً للقروض النقدية التي دفعتها الهانزا لملك إنجلترا بما يتراوح ما بين 739هـ، 743هـ/ 1338م، 1342م، والتي تزيد قيمتها عن خمسين ألف جنيه. وليس من قبيل المفاجأة أن تكون الامتيازات التجارية التي حصلت عليها الهانزا قد ازدادت بسبب هذه التسويات المالية متضمنة التفات في ضرائب الصادرات والتي تم تفعيلها في نهاية القرن الرابع عشر الميلادي⁽²⁾.

كانت هذه الامتيازات التجارية وما نتج عنها من نصيب تجاري كبير هو ما استدعى من دول الهانزا أن تدافع عنها. وقد قاموا بهذا على أحسن وجه، من خلال استخدام الأدوات الإستراتيجية للتفاوض، ومن خلال تعليق التجارة أيضاً، بل والحرب إذا لزم الأمر ذلك.

وقد تطورت المحطات الأربع بشكل تلقائي في المناطق الحساسة وكان ذلك لأسباب مهمة. إلى جانب العمل في التجارة فإن المؤسسات الهانزية النائية قامت بتيسير العلاقات الدبلوماسية مع الدول المضيفة. في الوقت الذي برهن فيه جميع الأربعة على أهميتها في تعزيز الأهداف المؤسسية، فالدبلوماسية الهانزية والمؤامرة ظهرا بشكل قوي في محطتي لندن وبروج⁽³⁾.

ومن الممكن إرجاع الجهود الدبلوماسية مع الإنجليز إلى الحقوق التي منحها ريتشارد الأول Richard I، في عام 591هـ/1194م لتجار كولونيا Cologne.

(1) حرب المائة عام (1338-1453م) اصطلاح المؤرخون على إطلاق هذا الاسم على الفصل الأخير من فصول النزاع بين إنجلترا وفرنسا في العصور الوسطى. وحرب المائة عام هذه كانت عدة حروب متقطعة. تخللها فترات طويلة قامت بين مملكتي إنجلترا وفرنسا، واستغرقت مائة عام من 1338-1453م أو ما يزيد قليلاً. وقد اعتاد المؤرخون أن يقسموها إلى ثلاث مراحل، وذلك لتسهيل دراستها وتمييزها؛ المرحلة الأولى تمتد بين سنتي 1337-1380م، وأهم حوادثها انتصار الإنجليز عند كريسي Crècy واستيلاؤهم على كالية ثم انتصارهم عند بواتيه وما كان من ثورة = باريس ومعاهدة بريتاني. أما المرحلة الثانية فتمتد من سنة 1380م حتى سنة 1415م وتمتاز بمسحة عامة من الهدوء والسلام. وأخيراً تأتي المرحلة الثالثة بين سنتي 1415-1453م وفيها تجددت الحرب على يد هنري الخامس ملك إنجلترا، حتى انتهى الأمر بطرد الإنجليز نهائياً من صلب القارة. عن ذلك انظر:

- سعيد عاشور، تاريخ أوروبا، ج 1، ص 491-492؛ نظير سعداوي، تاريخ إنجلترا، ص 130.

(2) Quesenbery, the Institutional Success of the German Hansa, P. 49.

(3) Quesenbery, the Institutional Success of the German Hansa, P. 50.

وقد بدأ الاعتراف بالهانزا المتحدة يتطور في أواسط القرن الثالث عشر الميلادي وفي عام 680هـ/1281م، تفاوض إدوارد الأول Edward I⁽¹⁾. (671-707هـ/1272-1307م) مع الهانزيين كمنظمة جماعية. وفي عام 703هـ/1303م كان للدبلوماسيين الهانزيين دوراً مؤثراً في حماية الامتيازات التجارية التي منحها إدوارد Edward (والمطبقة على جميع التجار الأجانب) في مقابل الرسوم الجمركية الإضافية على الواردات والصادرات. وعندما ألغى إدوارد الثاني Edward II⁽²⁾. (707-728هـ/1307-1327م) هذا الامتياز في عام 711هـ/1311م، فإن الهانزا نجحت بمفردها في التفاوض على استعادة الاعتراف بحقوقها الممنوحة لها مسبقاً في ميثاق عام 659هـ/1260م، وهي حقوق تفوق حقوق غيرها من المدن. وقد تم استعادة حقوق عام 659هـ/1260م رسمياً في عام 717هـ/1317م، ورغم اعتراضات التجار الإنجليز (المواطنين)، فقد قام إدوارد الثاني بإقرار منح أسلافه ومنحها لهم بصفة أبدية. وهذا الإجراء الملكي أوجد غموضاً من قبل التجار الألمان فيما يتعلق بالعضوية في الهانزا Hansa، ومن ثم أصبح

(1) إدوارد الأول: تولى الحكم وهو في السابعة والثلاثين من عمره، فكان رجلاً ناضجاً واسع التجربة، على قسط وافر من التعليم يجمع بين القوة وحب العدالة والرغبة في الإصلاح، مما جعله يحتل مكاناً بارزاً في التاريخ الإنجليزي، فضلاً عن أن إصلاحاته أثرت تأثيراً عميقاً في مستقبل إنجلترا. وقد اعتلى إدوارد الأول العرش عقب عودته من حملة صليبية، وكان يأمل في القيام بجملة أخرى جديدة؛ ولكن الظروف الخارجية والداخلية التي أحاطت به حالت دون إمكان تحقيق هذه الأمنية. ذلك أن إدوارد الأول عمل على تحقيق الوحدة بين مختلف أجزاء الجزر البريطانية ليجعل منها دولة واحدة مترابطة. وكان أكبر نجاح أحرزه في هذه الخطة هو ضم إمارة ويلز بعد أن غدت خطراً كبيراً تحت حكم آخر أمراءها ليلولين الكبير Lelwellyn. عن ذلك انظر: سعيد عاشور، تاريخ أوروبا، ج1، صص 478-479.

(2) إدوارد الثاني: كان ضعيفاً مولعاً بصحبة الأراذل حتى صار أداة عمياء في أيدي ندمائه. وعندئذ احتج أعضاء البرلمان على سوء حكومته وقبضوا على جافستور ندم الملك وقتلوه سنة 1310م. وفي ذلك الوقت كان روبرت بروس قد طرد الإنجليز تقريباً من اسكتلند، مما جعل إدوارد الثاني يصالح البارونات ويتجه على رأس جيش كبير إلى اسكتلند لإخماد ثورتها، ولكنه منى بهزيمة كبيرة في بوتيه 1314م عند بانوكبورن Bannockburn، وفر عائداً إلى بلاده، وبذلك استردت اسكتلند حريتها. ويبدو أن إدوارد الثاني لم يتعظ من هذه الأحداث، فاستأنف حياته الفاسدة مما أوقع البلاد في فوضى كبيرة انتهت بأن عزله البرلمان وأعدمه سراً في عام 1327م. عن ذلك انظر: سعيد عاشور، تاريخ أوروبا، ج1، صص 482.

بإمكان الجميع المشاركة⁽¹⁾.

وإذا كانت الجهود الدبلوماسية الهانزية قد ظهرت في أفضل حالاتها في إنجلترا؛ إلا أنه في بروج Bruges، تم استخدام وسائل أخرى في الدفاع عن التجارة. فقد كانت مؤسسة بروج مؤسسة فريدة. وقد تم انتخاب عضوي مجلس محلي في بروج من العضوية الثلاثية كممثلين للمصالح المتكثلة، على طول خطوط لوبيك، وسكسونيا، وكولونيا، وبروسيا، وجوتلاند، وليفونيا، والتي تختلف بشكل واضح وكبير عن الانحياز إلى لندن. وهناك شيء آخر مختلف في لوبيك وهو غياب المرفق الدائم (حيث أن الهانزا حافظت على جميع المحطات الأخرى). وربما يرجع هذا إلى تأثير وسيلة الدفاع المفضلة التي تطبقها علي الفلاندرز، وهو تعليق التجارة. ورغم المفاوضات المستمرة مع الكونتات الفلمنكيين ودوقات البرجنديين Burgundian dukes؛ فإن الهانزا وجدت في تعليق التجارة مع الفلاندرز فائدة كبيرة ونقل محطة بروج إلى مكان آخر. وقد كان هذا العمل المتحد مفيداً للهانزا، لأنهم كانوا قادرين على مواصلة تجارتهم الحيوية في مكان جديد في الوقت الذي يطبقون فيه الحظر التجاري الفوري على صناعة الثياب في بروج المعتمدة عليهم. ومن الواضح أن الخطة المعمول بها كانت ناجحة منذ الحظر الأول الذي طبق في عام 679هـ/1280م، حيث قامت الهانزا بعمل تعليق للتجارة ضد الفلمنك بما لا يقل عن خمس مرات، وكانوا دائماً ما يعيدون الخطة إلى بروج بعد تأمين الامتيازات التي ييغونها.

وفي الحقيقة فإن تعليق التجارة كان يعد وسيلة أساسية للهانزا. ويشير دولينجر إلى أن "هذا السلاح الاقتصادي كان هو السلاح الأقوى في ترسانتها الحربية لفترة طويلة" فقد تم استخدام هذا السلاح ضد العديد من الشركاء التجاريين من بينهم بولندا، ونوفجورود، والنرويج، وإنجلترا، والفلاندرز، وغيرهم في أوقات مختلفة في أثناء القرن الثالث عشر والرابع عشر والخامس عشر. ومن خلال التحكم في السلع الرئيسية، فإن الهانزيين كانوا قادرين على الحفاظ على امتيازاتهم وعلى حماية هيمنتهم التجارية⁽²⁾.

يتضح لنا مما سبق أن أهم سبب من أسباب قيام الهانزا كان تأمين الطرق وتحقيق

(1) Quesenbery, the Institutional Success of the German Hansa, PP. 49- 50.
(2) Quesenbery, the Institutional Success of the German Hansa, PP. 50- 52.

العدالة وتأمين التجار وحمائيتهم في رحلاتهم التجارية لذا أخذت هذه المدن في الاتحاد معاً من أجل تحقيق ذلك الغرض. وقد نجحت هذه المدن في تحقيق ذلك من خلال الحصول على الامتيازات من الملوك والأمراء وسعت جاهدة كذلك لمواجهة كل من تسول له نفسه أن ينتقص من امتيازاتها التي حصلت عليها إما بالتفاوض أو ببذل الأموال أو بالمقاطعة وكلها أسلحة أثبتت نجاحها وكفاءتها في تحقيق أهدافها على أكمل وجه.

بالإضافة إلى أن مراسيم العصبة الهانزية (659-663هـ/1260-1264م)، قد كفلت الحماية للتجار كذلك في حالة الحرب من ذلك أنها نصت على أنه إذا نشبت حرب في البلاد، فلا يجوز لمدينة أن تنزل الأذى برعايا وتجار المدن الأخرى النازلين فيها- سواء في أشخاصهم أو بضائعهم- وإنما تقوم بحمايتهم⁽¹⁾.

وهو ما يؤكد على ما ذكرناه من قبل أن العصبة سعت جاهدة لتأمين التجار وحمائيتهم بشتى الطرق ولم تأل جهداً من أجل ذلك.

4- المستودعات والمحطات التجارية للهانزا:

قام التجار الألمان الذين لم تتح لهم الفرصة لتقوية نفوذهم في ميدان السياسة بالاتجاه إلى ميدان آخر أكثر نفعاً وأوفر ربحاً، فتركوا الملوك والأباطرة يكافحون الأمراء ورجال الكنيسة وينازعونهم السلطان، وانصرفوا نحو دعم نشاطهم الاقتصادي الذي أكسبهم قوة خطيرة في نهاية الأمر⁽²⁾. وقد مكنتهم تلك القوة من إقامة مستودعات تجارية لتنظيم وحماية إنتاجهم وأموالهم المستثمرة. وقد أسهمت مختلف المدن الألمانية وبخاصة في الشمال في ذلك النشاط التجاري منذ القرنين الثاني عشر والثالث عشر الميلاديين، فانصرف تجار مدن الشمال الغربي- وعلى رأسها كولونيا نحو الغرب واتخذوا من بروج Bruges بالفلاندرز Flanders، ولندن بإنجلترا مراكز أساسية لعمليات التبادل التجاري. في حين اتجه تجار مدن الشمال الشرقي- وعلى رأسها هامبورج ولوبيك- شرقاً وأسسوا مراكز تجارية لعملياتهم في نوفجورود Novgorod بروسيا Russia، وبيرجن Bergen بالنرويج ووتن Witten بالسويد وويزي Wisby بجزيرة جوتلاند

(1) انظر: مراسيم العصبة الهانزية (1260-1264م) في: سعيد عاشور، تاريخ أوروبا، ج1، ص745.

(2) سعيد عاشور، تاريخ أوروبا، ج1، ص595.

Gothland بالبحر البلطي Baltic⁽¹⁾.

ولقد عملت العصابة في مختلف المدن الأجنبية على إقامة المصانع، والمجلات، والنزل أو الفنادق، والكنائس أو دور العبادة⁽²⁾. ففي كل دولة من الدول الأجنبية فإن مواطني الهانزا كان لهم بها مكان دائم للإقامة وهو ما يعرف باسم المحطة التجارية، لذلك حصلوا مبكراً على نوع من الاستقلال الذي مكنتهم من تطبيق الأحكام القضائية حسب قوانينهم المحلية على مواطني بلادهم. فقد كان يحاكم المخالفين وفقاً للقوانين الهانزية، أما "التاجر العادي" فإنه كان يلقي العون والدعم ضد الأجانب من الذين يسكن ويتاجر معهم.

عرفت هذه المدن التي اتسمت بالدهاء جيداً كيفية تقدير قيمة مثل هذه المستوطنات الأجنبية، ومن الجدير بالذكر أنهم لم يمنحوا حقوق متبادلة. وفي اعتراف الأجانب أنهم حاولوا عبثاً إيجاد مستوطنات مماثلة في أملاك أو ممتلكات الهانزا؛ وقد رفضت المدن دائماً وبمهارة مثل هذه الطلبات. وبالتالي ففي كولونيا Cologne، لم يكن يسمح للتجار الأجانب بالإقامة أكثر من ستة أسابيع متصلة، وهذا لثلاث مرات في السنة فحسب، وعلى ذلك يكون المجموع ثمانية عشر أسبوعاً فقط من المجموع الكلي وقد نفذت لوائح أو قوانين مماثلة؛ بل وتعد أكثر تقييداً في مدن أخرى⁽³⁾.

ازدهرت مدن ألمانية كثيرة، مثل فريبورج Freiburg، خاصة بسبب موقعها على الطريق الرئيسي الذي يمر عبر الغابة السوداء Black Forests، من نهر الراين Rhine إلى نهر الدانوب Danube منذ نشأتها والحريات التي اتخذتها في الأصل كانت مستقاة من مدينة كولونيا، وقامت بنقلها كذلك إلى العديد من المدن الجديدة الأخرى في جنوب ألمانيا، لاسيما كولمار Colmer، وبيرن Bern.

كان هناك عدد من المؤسسات المماثلة في القرن الثاني عشر في مدن الشرق الأكثر نفوذاً

(1) سعيد عاشور، تاريخ أوروبا، ج 1، ص 596.

(2) Myers, Mediaeval and Modern History, P. 156.

- عن مراكز العصابة الهانزية الخارجية. انظر:

- Mehler, The Perception Interpretation of Hanseatic, PP.90-91.

(3) Zimmern, the Hanse towns, PP. 93-95.

من أهمها Munich ولوبيك Lübeck، إذ كانت السمة البارزة من سمات التقدم الألماني إلى البلاد السلافية Slavie هو إنشاء المستوطنات المستمرة من أجل التداول وذلك على غرار ما ظهر بالفعل في الغرب⁽¹⁾.

نزلت في أجزاء متفرقة على شواطئ البحر المتوسط جاليات من التجار الإيطاليين في القرن الحادي عشر، فلما تزايدت هذه المستعمرات في القرن الثالث عشر تكونت للإيطاليين شبكة قوية من المراكز التجارية. والواقع أن مدن البندقية Venice، وجنوه Genoa، وبيزا Pisa، هي التي قامت بالدور القيادي في إنشاء هذه المستعمرات التجارية، وهذه المحلات (المستعمرات) الصغيرة التي احتلت ساحة صغيرة بداخل المدن في الشرق، لم تلبث أن ازداد حجمها وعظمت أهميتها⁽²⁾.

إذاً فإن هذا النظام كان هو النظام المتبع في أوروبا العصور الوسطى حيث كانت المدن التجارية تسعى إلى إقامة مستوطنات أو مستعمرات لها في المراكز التجارية الخارجية والتي كانت بمثابة مستودعات تجارية لها تقوم من خلالها بتنظيم تجارتها وحماية أموالها المستثمرة في الخارج خاصة مع ما حصلت عليه داخل هذه المستعمرات من امتيازات كبيرة مكنتها من الحصول على الحماية وأن تتمتع بحقوق مماثلة لأهل البلاد الأصليين.

وترجع أهمية مثل هذه المستودعات التجارية في كونهم كانوا يحتاجون إليها في تخزين بضائعهم خاصة عند حضور المعارض والأسواق التجارية الكبرى التي كانت تقام في أوروبا العصور الوسطى لتجارة الجملة بصفة أساسية، حيث كانت تعقد بصفة سنوية⁽³⁾. واتسمت بالسمه الدولية كذلك واستمرت في انعقادها لعدة أيام أو حتى لعدة أسابيع، وليس من شك في أن تعاملاتها كانت على نحو رئيس في البضائع التي لا يمكن الحصول عليها محلياً⁽⁴⁾. وكان الناس يأتون إليها في أعداد كبيرة من أماكن بعيدة⁽⁵⁾ بهدف ممارسة البيع والشراء على نطاق واسع وعادة ما كان قدومهم إلى مكان انعقادها يسبق بدء السوق بقرابة أسبوع أو ثمانية أيام. وهي فترة الإعداد حيث يصل

(1) Stephenson, Medieval History Europe, P. 315.

(2) السيد الباز العريبي، الحضارة والنظم الأوروبية، ص 119-120.

(3) Jarrett, Bede, O. P., Social theories of the Middle Ages, P. 164.

(4) Cave, Coulson, A Source Book, P. 112.

(5) Jarrett, Bede, O. P., Social theories of the Middle Ages, P. 164.

التجار ببضائعهم ليقوموا بتفريغها وتنظيم معروضاتهم⁽¹⁾. لذا فقد كانوا في حاجة إلى مراكز أو مقار ليقيموا فيها وليخزنوا بضائعهم وليمارسوا فيها عمليات البيع والشراء بحرية دون أي تدخل خارجي أو إعاقة لنشاطهم التجاري. خاصة لطول فترة إقامتهم والتي قد تمتد إلى عدة شهور تنتهي بانتهاء المعرض.

وتتمثل أهمية مثل هذه المستودعات والمقار - التجارية الخارجية - بالنسبة للألمان في أنهم كانوا يسافرون إلى هذه البلاد بهدف التجارة ثم يعودون باستمرار إلى مدتهم الرئيسية للحصول على احتياجاتهم، وقد ارتبط معظمهم - بطبيعة الحال - ارتباطاً وثيقاً بمصلحة بلدهم ومن هنا جاءت فكرة إقامة المحطات التجارية الخارجية من أجل رعاية مصالح مدتهم التجارية⁽²⁾.

وبالفعل أصبح في إنجلترا في القرن الثالث عشر الميلادي، أماكن معروفة باسم التجار الألمان وأصبحت هذه الأماكن خاصة لتجمع التجار الألمان ولسفنهم كذلك. وأصبح هناك مكاتب ألمانية منتشرة لهم. وكذلك وصلت سفن سكان هامبورج أحياناً إلى بعض هذه الأماكن، بالإضافة إلى مجموعات أخرى من كولونيا، ولوبيك، تواجدت جنباً إلى جنب مع مرافقة مواكب أخرى من مدن أخرى وأخيراً نرى مجموعة أخرى تنضم إليهم ويصبحوا أعضاء في الاتحاد الألماني مع جوتلاندا وأخيراً حدث الاتحاد مع جوتلاندا في إنجلترا. وبالفعل كون، ثلاثة من تجار جوتلاندا الاتحاد السابق مع رفاقهم في إنجلترا⁽³⁾.

وليس أدل على أهمية مثل هذه المكاتب بالنسبة للألمان من حضور هذه المجموعات من التجار الألمان من مختلف المدن الألمانية من أجل رعاية أموالهم المستثمرة وحماية إنتاجهم في إنجلترا ومن أجل ذلك اتحدوا حتى يتمكنوا من توفير مثل هذه الحماية بالفعل.

كانت العصبية الهانزية في إنجلترا مختلفة، وهذا واضح بالفعل، إذ كان بداية اندماجها قد حدث في القرن الثالث عشر حتى أصبحت رابطة متحدة بالاندماج مع بعضهم البعض. وكان

(1) Thompson (J. W.), Johnson (E. N.), Medieval Europe 300-1500, New York, 1965, P. 567.

- عن الأسواق السنوية. انظر: زينب أبو الأنوار، أسواق وتجارة أوروبا، ص 110-153.

(2) Kiesselbach, Die Wirtschaftlichen Grundlag en der deutschen Hanse, P. 247.

(3) Kiesselbach, Die Wirtschaftlichen Grundlag, P. 67.

الاتحاد من قبل يضم فقط أولئك الذين ينتمون إلى Gildhalle كولونيا في لندن London، ولقد نصت القواعد أو القوانين على ضرورة أن يكون هناك منزلاً مشتركاً للاجتماع حتى حدودوا مبنى دائم للاتحاد يجتمع فيه الأعضاء وتمارس فيه الأعمال⁽¹⁾. الأمر الذي يظهر أهمية مثل هذه الأماكن للتجار حتى يديروا منها أعمالهم التجارية خلال الفترة التي يقيمون فيها في هذا البلد وخلال فترات انعقاد المعارض كذلك. لذا توافرت العديد منها داخل الأسواق التي سكنها التجار الأجانب القادمين إليها من مختلف المدن الأوربية؛ ويطلعنا الأستاذ بيرين على أنه أصبح يوجد في أسواق تروي Troyes (التابعة لشامبني Champagne)⁽²⁾. منازل ألمانية خاصة بهم وأسواق كذلك⁽³⁾. وهو ما شهدته الأسواق الأوربية في العصور الوسطى، إذ يتضح لنا من التفاوض الذي دار بين الملك الفرنسي لويس الحادي عشر Louis XI⁽⁴⁾ (866 - 888هـ / 1461 - 1483م)، والتجار القادمين لحضور معارض ليون Lyons⁽⁵⁾ في عام 872هـ / 1467م، بشأن تغيير مواعيد انعقادها حتى لا تتعارض مع معارض

(1) Kiesselbach, Die Wirtschaftlichen Grundlag, P. 72.

- لمزيد من التفاصيل عن Gildhall الألمانية في لندن. انظر:

- Die Gildhalle der Deutshen, in: Lappenberg, Urkundlich Geschichte, PP. 56-58.

(2) كانت لأسواق شامبني مكانة خاصة في التجارة الدولية، مع احتفاظها بالسمة العصرية، وقد ظلت محتفظة بتميزها عن الأسواق الأخرى حتى القرن الرابع عشر الميلادي. عن أسواق شامبني انظر:

- Bourquelot, Etudes Surles Foires de Champagne, Paris, 1865.

- Bassermann, Die Champagne Tubingen rmessen, 1911.=

- = Pirenne (H.), un Conflit entre le magistrat Prois et les grades des Foires des Champagne, in: Bulletin de la Commission Royal d'histoire de, Belgium, T.IXXXVI, 1922.

- Sayous (A.), Les Operations des banquier Italiens en Italic et aux Foires des Champagne Pen dent le XIII Siecle, in: Revue Historique, T. CLXX, 1932.

(3) تاريخ أوروبا، ص 101.

(4) لويس الحادي عشر: هو ملك فرنسا (1461 - 1483م) تولى خلفاً لشارل السابع.

انظر: سعيد عاشور، تاريخ أوروبا، ج 1، ص 567.

(5) ليون Lyons: هي عاصمة إقليم الرون Rhone، شرق وسط فرنسا، عنها انظر:

- The New Encyclopedia, Vol. VI, P. 417.

جنيف Geneva⁽¹⁾، التي كانت تحت سيطرة أدواق سافوي Savoy⁽²⁾، حتى يدعم علاقاته بهم، إذ أبدى فيه التجار اعتراضهم بسبب ما سيتعرضوا له من خسارة بسبب النقل وإعادة الشحن، وبسبب إيجارات المنازل⁽³⁾.

استاء التجار من الضرر الذي سيلحق بهم لتكبدتهم تكاليف دفع إيجار منازل لإقامتهم في هذه المعارض عند انعقادها، ثم إعادة دفع إيجار آخر للمنازل التي سيسكنونها في جنيف، عند الانتقال إليها، وهو نفس الاعتراض الذي أبداه التجار الأسبان عند سؤالهم عن رأيهم حيث قالوا أن إيجارات المنازل التي يدفعونها ستمثل تكلفة إلى جانب التدهور والخسارة التي ستلحق بهم جراء الذهاب والعودة ببضائعهم من ليون إلى جنيف والعكس⁽⁴⁾. الأمر الذي يظهر مدى أهمية هذه المنازل للتجار الذين حرصوا على استئجارها عند قدومهم إلى الأسواق بهدف الإقامة وتخزين البضائع. لذلك حرص التجار على توفير الأمن والحماية، لهم ولمنزلهم، فقد وجدنا اتحاد كولونيا ينجح في عام 552هـ/1157م في الحصول على امتيازات مهمة في لندن مثل الحماية الملكية لمقره هناك⁽⁵⁾. حيث أعلن الملك هنري الثاني Henry II (1154-1189م) حمايته لمواطني هذه المدينة خاصة مسكنهم في لندن لأنهم تحت الحماية المباشرة للملك. بل وأعلن عن ضرورة تنفيذ هذا الأمر دون فرض أي رسوم أو مصاريف أخرى لم يعتادوا عليها وأن يكتفوا بتحصيل الضريبة القانونية منهم فقط⁽⁶⁾.

وكما حدث عندما منحت مدينة ريجا Riga⁽⁷⁾ منزلاً لتجار لوبيك Lübeck، والذي

(1) جنيف Geneva: هي مدينة في سويسرا، تقع بإقليم يحمل نفس الاسم، ويقع في وادي الرون Rhone. عنها انظر:

- The New Encyclopedia, Vol. IV, P. 465.

(2) سافوي Savoy: تقع بمنطقة جنوب شرق فرنسا، وهي متاخمة للحدود الإيطالية. عنها انظر:

- The New Encyclopedia, Vol. VIII, P. 930.

(3) Lyons April, 1467, in: Lopez (R.), Roymond (I.), Medieval trade in the Mediterranean World, New York, 1955, P.83.

(4) Lopez, Raymond, Medieval Trade, P. 84.

(5) Cave, Coulson, A Source Book, P. 220.

(6) Lappenberg, Urkundliche Geschichte des blansischen, Part II, P.3.

(7) كانت مدينة ريجا Riga، تحت حكم الفرسان التوتون Teutonic، في القرن الثالث عشر الميلادي، وهي جزء من أراضي البلطيق. وفي تلك الفترة كانت قادرة على منح امتيازات للوبيك. عن ذلك انظر: =

اتحاد الهانزا وأثره على الحياة الاقتصادية والاجتماعية في أوروبا
في القرنين الرابع عشر والخامس عشر الميلاديين

أشارت فيه أنه نتيجة للحب الذي يربط بين البلدين والثقة في مواطني المدينة فقد تم منحهم وتمليكهم مبنى كبيراً يقع بالقرب من القلعة داخل أسوار المدينة يتمتعون فيه بجميع الحقوق، ويحصلون على إيراداتهم بحرية كاملة، ويكون ملكاً لهم ولورثتهم من بعدهم⁽¹⁾.

قد شهدت معارض أوروبا العصور الوسطى إقامة العديد من المنازل بها للتجار الأجانب لإقامتهم ولتخزين بضائعهم نظراً لطول الفترة الزمنية الخاصة بالمعرض. حيث شهدت معارض شامبني Champagne، على سبيل المثال، توافد أعداد هائلة من التجار إليها نظراً لما حققه كونتاتها من الأمن والحماية لها ولكل الإيطاليين والفلمنكيين وكانوا هم أصحاب السيادة على أنفسهم، إذ يتجمعون تحت سلطة قناصلهم، ويشيدوا مخازن (أو أقبية كبيرة)، ومباني هائلة تتكون من عدة طوابق عالية؛ بل وكانت لهم أحياء خاصة بهم يديرونها بأنفسهم. كما أقاموا معارض بأعمدة ضخمة تشبه سوق (Souks) أو أسواق (Bazars) الشرق⁽²⁾.

قد زار التجار الألمان عن طريق زوين Zwin⁽³⁾، الأسواق الفلمنكية فزاروا منها على سبيل المثال، سوق ثوروت Thourout، أحد أسواق الفلاندرز الخمس⁽⁴⁾. ولقد قدمت امتيازات للألمان هناك في منتصف القرن الثالث عشر الميلادي، وهو ما يظهر من مسودات لامتياز من كونتيسه الفلاندرز Flanders، وهو ما تحقق بالفعل في معارض الفلاندرز الواقعة على زوين Zwin للتجار الألمان القادمين إليها. وفي نفس الوثيقة تتيح وتعطي لهم الحق صراحة في إقامة

= - Cave, Coulson, A Source Book, P. 232.

(1) Sartorius, Urkundliche Geschichte des Ursprunges der Deutschen Hanse, Vol. II, A. D. 1231, P. 29.

(2) Boissonnade, Life and work, P. 171.

(3) زوين Zwin: تُعد زوين الآن محمية طبيعية على ساحل بحر الشمال، عند الحدود البلجيكية الهولندية.

(4) قد أقيمت أسواق الفلاندرز الخمس في بروج Bruges، وبيرس Ypres، وثوروت Thourout، وميسنا Messine، وليل Lille، عند نهاية الخط الذي يبدأ منها إلى بحر الشمال، وبمحكم هذا الموقع أصبحت مركزاً للنشاط التجاري المزدهر في الشمال، بفضل موانئها وأحمارها المهمة التي مكنتها من الاتصال بشمال أوروبا ووسطها وجنوبها. عن ذلك انظر:

- بيرين، تاريخ أوروبا، ص 100؛ سعيد عاشور، تاريخ أوروبا، ج 2، ص 93.

- لمزيد من التفاصيل عن أسواق الفلاندرز وأهميتها التجارية انظر:

- زينب أبو الأنوار، أسواق وتجار أوروبا، ص 127-139.

مكاتب لهم في زوين وفي المعارض التجارية الفرنسية، ومعارض شامبني وبري ولذا فقد قدموا لزيارتها. وهناك شهادات ووثائق تشهد بأنه منذ نهاية القرن الثالث عشر الميلادي قد زار تجار لوبيك Lübeck؛ المعارض من شامبني وزاروا الفلاندرز كذلك⁽¹⁾.

قد تم التأكيد على أن لوبيك وهامبورج قد تابعتا تقدمهما إلى هناك، على الرغم من عدم وجود أدلة. ولكننا نعرف أن التجار الألمان على الأقل في أوقات لاحقة، زاروا بروج، في أوقات معينة من السنة، وقد أتوا لزيارة المعارض التي عقدت في المناطق المجاورة مثل أنتويرب وبرجن. ولقد شاركت هامبورج بالفعل في التجارة حيث تواجدت في معرض برابانت Brabant. والتي تمكنوا فيها من الحصول على امتياز من دوق اللورين وبرابانت في عام 1256هـ/654م وهو امتياز خاص بحماية التجارة؛ وأن هذه الحماية تمتد لمدة ثلاث أسابيع والتي لا يمكن إلغائها دون إعلام هامبورج، مع ضمان سلامة بضائعهم.

وفي وثيقة أخرى تم الحصول عليها في عام 655هـ/1257م، من الدوق أكد لهم نفس الامتيازات السابقة، مع الوعد بأن هذه الامتيازات سوف تظل قائمة حتى في حالة نشوب نزاع بينه وبين رجال الهولشتاين.

وفي نفس الوقت تكشف وثيقة أخرى أنهم زاروا سوق أنتويرب وتم منحهم امتياز يعطي لهم الحق في الدفع بعملاتهم الخاصة بهم. وفي عام 665هـ/1266م، تم التأكيد "لتجار هامبورج في الحصول على حقوقهم في برابانت Brabant".

قد كان ميناء زوين يسهم في عملية الشحن، قبل أن تتراجع أهميته ومكانته، خاصة فيما يتعلق بالنقل لهامبورج، والذي اعتمد عليه اتحاد هامبورج المحلي. وكان هناك فترة محددة للتجار من هامبورج من أجل ممارسة الملاحة حيث يتم ابتداء الملاحة في الربيع، لذا كان عليهم انتظار هذا الوقت للعودة إلى ديارهم، وأحياناً كان يتم الإبحار خلال فصل الشتاء وإن كان هذا قليلاً، حقيقة أن التاجر الألماني المقيم عند ميناء زوين Zwin اعتبر هذا الميناء مركزاً حقيقياً ومهماً لممارسة عمله، ومن هنا تم مناقشة فكرة إنشاء مستعمرة ألمانية هناك، ليقوم فيها الألمان مع زوجاتهم

(1) Kiesselbach, Die Wirts Chaftlichen Grundlag en der deutschen Hanse, P. 77.

وأطفالهم كمواطنين. وفي هانزا هامبورج في زوين أصبح لديها منظمة منعقدة هناك وأصبحت مستقلة بالنظام المالي كذلك⁽¹⁾.

إذاً فإن هذه الأماكن أو المراكز التي أعدت لإقامة التجار الأجانب داخلها كانت تحت سيطرة هؤلاء التجار إذ أصبحوا هم أصحاب السيادة الحقيقية بها؛ بل وتولى إدارة شئونهم داخلها واحد منها يلقب بقنصل أو رئيس. وهو نفس النظام الذي ساد خلال العصور الوسطى في عالم البحر المتوسط والمتعلق بإقامة مباني خاصة للتجار الأجانب. ففي الفترة الأولى من العصور الوسطى كانت هناك مباني تقام بشكل دائم للتجار الأجانب تؤدي نفس الدور في بلاد البحر المتوسط مثل المعارض الدولية في الأراضي الأوربية.

فتمنح الحماية والامتيازات للتجار وتسهل على السلطة الحاكمة الإشراف على التجار. ففي وصف النزل البيزنطي، الذي يقدم نموذجاً لهذا النوع في عالم البحر المتوسط، نرى أنه لم يسمح للتجار الأجانب بالبقاء في هذا النزل لأكثر من ثلاثة شهور. ومع ذلك فإن تحديد الوقت لم يعمل به في تلك المباني بعد القرن العاشر كما هو الحال في بلاد البحر المتوسط، ولكن غالباً ما كانت هناك قيوداً أخرى⁽²⁾.

ولعل ذلك يشبه ما كانت تقوم به كولونيا فيما يتعلق بإقامة التجار الأجانب حيث حددت مدة الإقامة، كما ذكرنا من قبل.

كانت هناك مدن اتخذها الألمان مأوى ومستودعاً لهم لوقوعها على الطرق التجارية المهمة التي كانوا يتاجرون عبرها، من ذلك، مدينة مارينبرج Marienburg⁽³⁾، التي كانت بمثابة بيت رئيسي للنظام، ومحطة ومقرراً أوقفت أو أقيمت للتجار المسافرين، حيث وجدوا بها الأمان والمأوى.

(1) Kiesselbach, Die Wirtschaftlichen Grundlag en der deutschen Hanse, PP. 77-79.

(2) Lopez, Raymond, Medieval trade, PP. 84-85.

- هناء الراشد، التاريخ السياسي لإمارة قطلونيا، ص445.

(3) مارينبرج Marienburg: مدينة تقع في شمال بولندا في المنطقة الشرقية المطلة على نهر قشستولا Vistula، وتعرف بغير الألمانية بإسم Malbork. عن ذلك انظر:

- The New Encyclopedia, Vol. VI, P.529.

كما أن الفراء تم الحصول عليه بكميات كبيرة من مناطق داخل روسيا لوفرتة بها⁽¹⁾.

وليس من شك في أهمية مثل هذه المراكز التجارية لتجار المدن الهانزية، حتى أنه في حوالي عام 803هـ/1400م كانت لهم مكاتب تجارية في مائة وستين مدينة، إلى جانب الورش الصناعية والبيوتات التجارية المسورة داخل دوقيتهم، كما كانت لهم مخازنهم في كل من لندن، وبروج، وبيرجن، ونوفجورود⁽²⁾. وهي المحطات الأربعة التي تمتعوا فيها بالكثير من الامتيازات التجارية. ففي الجانب الشرقي لطريق التجارة الهانزية في الأراضي الروسية تم تأسيس ساحة القديس بطرس St. Peter's Court⁽³⁾. أحد المحطات التجارية الخارجية التي كانت تستخدم لتخزين البضائع وإقامة التجار وحمائتهم كذلك.

أما فيما يتعلق بمحطة بيرجن Bergen التجارية بالنرويج فإن التجار الألمان كانوا يقيمون في مركز خاص يسمى بـ Deutsche Brilcke، ولكنه لم يكن سياجاً محصناً يتحمل الحصار. وهذا المركز كون وحدة مع رصيفة ومخازنه ومستودعاته.

بعد عام 790هـ/1388م حكم المستعمرة الألمانية في بيرجن عضو مجلس تشريعي يساعده المجلس. فقد كانوا يصدرون تشريعات للأحوال المدنية ليست خاصة بالتجار فحسب، وإنما أيضاً تشمل الحرفيين. ومع ذلك فإن القضايا الجنائية كانت تحال إلى السلطات النرويجية⁽⁴⁾. يتضح لنا مما سبق أن هذه المراكز التجارية كانت تحت سيطرة التجار الألمان حيث كانوا يقومون فيها بإدارة شئون تجارتهم ويمارسون الفصل في المنازعات التجارية وكافة الأحوال المدنية كذلك.

أما فيما يتعلق بلندن فكان المركز الرئيسي لسكان الهانزا متمثلاً في "دار القبان"

(1) Zimmern, the Hanse towns, P. 96.

(2) بيشوب، تاريخ أوروبا، ص 219.

(3) Quesenbery, the Institutional Success, P. 30.

- Postan, the Cambridge, economic History of Europe, Vol. III, P. 112.
لمزيد من التفاصيل عن ساحة القديس بطرس كأحد المحطات التجارية الهانزية المهمة وأهميتها كمركز تجاري انظر: الفصل الرابع: مركز العصابة الهانزية الخارجية في نوفجورود ص ص 238-248.

(4) Postan, the Cambridge, economic History of Europe, Vol. III, P. 112.

- لمزيد من التفاصيل عن مركز العصابة الهانزية الخارجية في بيرجن انظر الفصل الرابع، ص ص 238-227.

(1) Steelyard.

بلغ التجار الألمان من الثراء والاستقرار بنقابتهم (Hans) الخاصة بهم في لندن، وبالغرفة التجارية الخاصة بالعاصمة الإنجليزية نفسها، أن صيغة مختزلة من لفظ إيسترلنج - أي استرليني (Sterling) - صارت علماً على الوحدة الذهبية في النقد الإنجليزي، حتى العصر الحاضر⁽²⁾.
كان التجار الألمان يقيمون في فندق الهانزا Hanse المقام في الغرفة التجارية في لندن ليكونوا قادرين على الحصول على امتيازاتهم والدفاع عن حرية تجارتهم والتفاوض مع الإنجليز كذلك⁽³⁾.

بعد أن توفي إدوارد الثالث في عام 779هـ/1377م، أكد خليفته ريتشارد الثاني Richard II⁽⁴⁾ (779-802هـ/1377-1399م)، في 6 نوفمبر، جميع الامتيازات الخاصة بالهانزا في جميع الأنحاء. وكان هذا الامتياز حجر الزاوية في قانون التجارة الهانزية في إنجلترا⁽⁵⁾، وليس من شك في أهمية مثل هذه الامتيازات التي كان يحصل عليها تجار الهانزا داخل إنجلترا وذلك لتسيير أعمالهم التجارية هناك.

أما فيما يتعلق ببروج Bruges، فقد عاشت أولاً وأخيراً على عملائها الأجانب وكانت

(1) Postan, the Cambridge, economic, Vol. III, P. 113.

- لمزيد من التفاصيل عن مركز العصبة الهانزية في لندن انظر الفصل الرابع، ص 206-216.
(2) فيشر، تاريخ أوروبا، ج 1، ص 227.

(3) Daenell, Die Blütezeit Der Deutschen Hanse, P. 49.

(4) ريتشارد الثاني: تولى حكم إنجلترا بعد إدوارد الثالث، كان في العاشرة من عمره فقام بالوصاية عليه وتصريف شؤون البلاد مجلس وصاية من اثني عشر عضواً وكانت عصابات المستأجرين المسلحين واتباع كبار الأمراء قد عكروا صفو الأمن في أواخر أيام إدوارد الثالث. كما استثير الفلاحون بمحاولة إرهابهم بكثير من الالتزامات الإقطاعية القديمة. أما الحكومة فقد دفعته حاجتها إلى الأموال إلى التطرف في جمع الضرائب مما أدى إلى نشوب "الثورة العظمى" سنة 1381م. وكان ريتشارد الثاني جسوراً محباً للسيطرة، حكم إنجلترا في ظروف صعبة حرجة نظراً للخسائر التي أصيبت بها في حروبها مع فرنسا واسكتلندا، فضلاً عن عدم استقرار الأوضاع بسبب المتاعب الداخلية. ولم يلبث أن حدث احتكاك بين ريتشارد والبرلمان عندما رفض الملك الاعتراف بإشراف البرلمان على مصروفاته، ولكنه رجع فاستسلم سنة 1396م. على أن حب السيطرة والرغبة في جمع الأموال دون رقيب جعل الملك يخرج عن جادة الصواب فقبض على كثيرين بغير ذنب وجعل من نفسه دكتاتوراً حتى انتهى الأمر بعزله وقتله سراً سنة 1399م. عن ذلك انظر:

- سعيد عاشور، تاريخ أوروبا، ج 1، ص 484-485.

(5) Daenell, Die Blütezeit Der Deutschen Hanse, P. 49.

اتحاد الهانزا وأثره على الحياة الاقتصادية والاجتماعية في أوروبا
في القرنين الرابع عشر والخامس عشر الميلاديين

الغالبية العظمى من السفن التي ترددت على مينائها تخص ملاك سفن من الخارج، وقد قام سكانها أنفسهم بدور محدود في النشاط التجاري وانحصر في قيامهم بدور الوسيط بين التجار الذين احتشدوا فيها من كل الأنحاء. ومن القرن الثالث عشر فصاعداً، كان لكل من البنادقة، والفلورنسيين، والقطلان، والأسبان، والبريطانيين والهانزا مخازن لهم أو مكاتب محاسبة وعقد صفقات. كانوا هم الذين تكفلوا بالنشاط في هذا الميناء الكبير، الذي خلف أسواق شامبي كمنطقة اتصال بين تجارة الشمال وتجارة الجنوب، باختلاف مؤداه، أن هذا الاتصال بدلاً ما كان مؤقتاً، كما كان في الأسواق، فإنه أصبح الآن دائماً⁽¹⁾.

وعلى عكس الأحوال الموجودة في نوفجورود، وبيرجن، ولندن، فإن تجار الهانزا في بروج، لم يكونوا مقصورين على أماكن معينة بل كانوا يعيشون في المدينة⁽²⁾.

قام تجار الهانزا في بروج بإتمام صفقاتهم التجارية عن طريق أصحاب الحانات والفنادق أو النزل، والذين كانوا يعملون أيضاً كوسطاء تجاريين. ووفقاً لما أورده المؤرخ رادولف هابك Rudolf Hapke، فإن صاحب النزل الفلمنكي، هو أهم شخص يمكن للتاجر مقابلته في رحلته إلى بروج. فصاحب النزل (الخان) لا يوفر له الإقامة فحسب؛ وإنما يؤجر له قبة ليخزن به السلع ودائماً ما كان سرياً في جميع التعاقدات. وإذا لزم الأمر؛ فإنه (أي صاحب النزل) يكفل نزلائه أو يقوم بجميع مستحقاتهم المعلقة بعد مغادرتهم للمدينة. وأمانته كانت لها أهمية عظيمة في حصوله على أفضل الأسعار. وبالطبع فإن الإيطاليين استعانوا بخدمات الوسطاء التجاريين لكن ليس على نفس الدرجة التي كان عليها التجار الألمان. وفي بروج، فإن الوسطاء من أصحاب النزل كانوا ينتمون إلى الطبقة العليا من طبقات المجتمع والتي تأتي بعدها مباشرة طبقة أصحاب الدخول الثابتة (أي أصحاب العقارات والأراضي والسندات) والذين ليس لهم أي انتماء لأي حرفة⁽³⁾.

(1) بيرين، تاريخ أوروبا، ص ص141-142.

(2) Postan, the Cambridge economic History, Vol. III, P. 113.

- لمزيد من التفاصيل عن مراكز العصابة الهانزية الخارجية في بروج انظر الفصل الرابع، ص ص216-227.

(3) Postan, the Cambridge economic History of Europe, Vol. III, PP. 114-115.

وقد كان للألمان العديد من الفنادق في مراكزهم في الخارج والتي كانوا يستخدمونها في الإقامة في تخزين بضائعهم وعرضها كذلك. وكان الفندق Fundua في كثير من الدول الإسلامية، والفندق Fondaco البندقي، وفنادق الألمان تشبه النزل البيزنطي Byzantine mitata في كثير من الأحيان.

وقد سارت الفنادق في الغرب، الخاصة بالتجار، على نفس النظام وذلك في كثير من المدن الألمانية والفرنسية والأسبانية. ويتضح أن التجار الأجانب عاشوا ومارسوا التجارة بحرية في معظم المدن الإيطالية وفي الكثير من بلدان البحر المتوسط في فرنسا وقطالونيا Catalonia⁽¹⁾. مثلهم مثل تجار البلاد الأصلية⁽²⁾. فقد شكلت الفنادق مراكز إقامة التجار الأجانب داخل الأسواق.

اقتبس لفظ الفندق من الكلمة اليونانية Pandokeion، ثم نقلت إلى اللغة الإيطالية لتدل على المبنى الذي أسفله مخازن وأغلاه حجرات لسكنى الأجانب وقد عرف في أسبانيا والبرتغال باسم Fondach or Alhondigaje⁽³⁾. وكان الفندق منشأة تجارية مؤسسة لخدمة التجار الأجانب حيث استخدم في الغرب مثلما استخدم في الشرق⁽⁴⁾. ولعل هذه الفنادق قد أسست على نفس نمط تأسيسها في الشرق⁽⁵⁾.

(1) قطالونيا: تقع في الشمال الشرقي من شبه جزيرة أيبيريا، يتكون إقليم قطالونيا من أربع مقاطعات وهي: برشلونة، وجيرونا، طركونة، ولاردة، وبرشلونة عاصمة الإقليم وهي الميناء الرئيسي لأسبانيا وأكبر مراكزها الصناعية. عن ذلك انظر:

- هناء الراشد، التاريخ السياسي لإمارة قطالونيا، ص 53.

(2) Lopez , Roymond, Medieval trade, P. 85.

(3) نعيم زكي، طرق التجارة، ص 288 حاشية (49).

(4) حيث وجدت الفنادق في مصر والشام كهبة من الحكومة للتجار الأجانب وقد نصت المعاهدات على ذلك، وتستطيع الدولة أن تستردها وقتما تشاء. وكان يشرف على الفندق موظف يعرف بالفنداقى وكنصل الدولة مسئول عن الفندق وعن تسديد رسوم التجار للسلطان ورصد جزء منها للإصلاحات والصيانة للمبنى وقد نص على ذلك أيضاً في المعاهدات. عن ذلك انظر:

- نعيم زكي، طرق التجارة، ص 288-289.

(5) حيث اتسمت فنادقهم في الشرق، خاصة البنادقة، بأنها عبارة عن أبنية مربعة الشكل، ولبعضها أكثر من طابق، وكانت الحوانيت تجتمع في الطابق الأسفل حول الفناء الداخلي، إذ كان لكل فندق حوش داخلي سماوي ويفتح على الطابق الأرضي حيث توجد المخازن، ويستخدم في حزم وتفريغ السلع، أما الدكاكين به فهي مقبية وتستخدم كمخازن كذلك. وتقام فوقها مساكن للتجار حيث وجدت حجرات متعددة لإقامة

لم يقف طموح التجار لخدمة مصالحهم عند ذلك الحد بل سعوا إلى الحصول على أرض خاصة لمقر اتحادهم؛ إذ أن موضوع الحصول على مقر للاتحاد ومكان للسوق يسيطر عليه الاتحاد لم يكن لتكيز النشاط التجاري في المدينة ولكن لممارسة الإشراف عن قرب على المعاملات خاصة على الأجانب الذين منعوا من تجارة التجزئة⁽¹⁾. فقد سعى مواطنو القديس أومير St. Omer، للحصول على هذا الحق من كونت الفلاندرز Flanders، حيث أعلن ثيودور Theodore كونت الفلاندرز، وبموافقة زوجته سيبل Sybil، وابنه فيليب Philip، عن تأييده لمواطني القديس أومير، والوقوف معهم قانونياً في الحصول على أرض في مكان السوق التي سيقام عليه مقر للاتحاد مع ملحقاته والحق في إقامة سوق قرب المقر أو ملحقاته، كما منحهم الحرية بأنه إذا قدم أي شخص لهذا المكان ارتكب مخالفة فإن قاضي الكونت لن يسمح بالقبض عليه في المقر، لكن عندما يعلن القاضي الذنب، فإن رئيس المقر عليه الحضور وتسليم الجاني إلى القاضي في حضور المندوبين. وعلى القاضي أن يعامل المتهم ويقاضيه على حسب حجم جرمه. أيضاً إضافة إلى أن التاجر الأجنبي لا يبيع أو يعرض بضاعته للبيع إلا في المقر أو ملحقاته أو السوق المفتوح. بينما كان للمواطنين فقط حق البيع في السوق وفي المقر إذا أرادوا أو حيثما يريدون، أو حتى في بيوتهم الخاصة⁽²⁾.

إذاً فقد منح التجار الأجانب حق المتاجرة والبيع والشراء داخل مقر الاتحاد وملحقاته وفي الفندق بحرية كاملة كأنها قطعة من وطنهم الأصلي بينما كانت الحرية الأكبر مكفولة للمواطنين، مع عدم إلحاق الأذى بالتجار الأجانب ومحاکمتهم على قدر ما ارتكبوه من جرائم دون ظلم أو اعتداء.

على أن هناك بعض القيود التي وضعت على التجار الأجانب في الفنادق البنديقية، فيما

التجار؛ بينما امتد خارج الفندق حدائق غرست بأشجار من أوطانهم تعطي منظراً بديعاً، كما كانت الحيوانات المستأنسة تجري في الفناء، لذا كان المبنى كله يعتبر قطعة من الوطن الأم يجدون فيه الحرية والأمن والحماية لهم ولسلعهم. عن ذلك انظر:

- نعيم زكي، طرق التجارة، ص 289-290؛ عناف صبره، العلاقات بين الشرق والغرب، ص 239.

(1) A Grat of Land for the Gild- Hall of St. Omer, in: Cave, Coulson, A Source Book, PP. 204-205.

(2) Kemble, the Saxons in England, Vol. II, A. D. 1151, P. 533.

يتعلق بالعرض والبيع، وإن كان هناك مثال على رفع تلك القيود في حالة معينة لأن المدينة رأت في ذلك ميزة لها. ذلك عندما رغب فيليب البدين Philip Gross - وهو تاجر من نورمبرج Nurember⁽¹⁾، مقيم في فندق فرسان التيوتون Teutons⁽²⁾، التابع للبندقية- في نقل كميات كبيرة من الصوف إلى منطقة لومبارديا Lombardy لصالحه ولصالح جماعته ولهذا حصل عن طريق المقايضة على قماش لومباردي مقابل الصوف الذي قام بنقله إلى البندقية وهو ما حقق ربحاً كبيراً لمجلس البندقية Venice ولمواطنيها من التجار ولفيليب Philip نفسه لذلك منح امتيازاً خاصاً وهو أنه عندما يحضر القماش الذي حصل عليه مقابل الصوف إلى البندقية، وبعد أن يتم فرز وتسجيل القماش قطعة قطعة من قبل الموظف المسئول Vicedomini⁽³⁾. بعدها يسمح له بنقله من الفندق إلى المخزن في رياتو Rialto، لأنه له واجهة تسمح بعرض القماش مما يمنح فرصة أفضل لعرضه وبيعه بطريقة أحسن وذلك بعد دفع الرسوم للمجلس؛ بل إن المجلس نفسه سوف يحصل على فائدة من هذا حيث أن الفندق غير مصرح فيه بالعرض. علاوة على ذلك فإن التاجر لا يعتقد أن القماش الجيد يجب أن يحمل إلى الفندق لذلك فإن فيليب طلب من المجلس البندقي نظراً للحقائق السابق ذكرها أن يوافق على أن يدفع الرسوم المقررة وأن يسمح له بالانتقال من الفندق إلى رياتو، حيث يقوم بعرض وبيع القماش كما كان سيفعل في الفندق وذلك بعد الانتهاء من الإجراءات السالفة ويعتبر ذلك منحة خاصة له. ونظراً لأن مطلب فيليب المذكور

(1) نورمبرج: هي مدينة في ولاية Bavaria الألمانية، تقع على نهر Pegnitz ونهر الراين. عنها انظر:

- The New Encyclopaedia, Vol. VII, P. 443.

(2) قد أقام الفرسان التيوتون الفنادق والمراكز في الغرب والشرق لتكون مقراً للألمان، إذ يشير جاك دي فيتري، إلى أنه بعد سقوط بيت المقدس، بدأ المسيحيون في سكنى المدينة، ووفد إليها العديد من الألمان والتيوتون لزيارتها، وهناك صادفوا صعوبة في التحدث بلغتها- حيث سادت اللاتينية والفرنسية القديمة بها- فقام أحد التيوتون- وكان يعيش في المدينة مع زوجته ببناء مضيضة، وذلك على نفقته الخاصة لاستضافة هؤلاء المرضى والفقراء من الألمان. ونتيجة لتردد الكثيرين من أولئك الألمان على منزلة لكي يستطيعوا التحدث باللغة التي يعرفونها، وبموافقة البطريرك اللاتيني قام ببناء كنيسة ملحقة بالمضيضة. عن ذلك انظر:

- حسن عبدالوهاب حسين، تاريخ جماعة الفرسان التيوتون، ص 63.

(3) ال Vicedomini: موظفون يتبعون حكومة البندقية، مسئولون عن الفنادق عن ذلك انظر:

- حاشية (139). - Lopez, Raymond, Medieval Trade, P. 85.

مطلب عادل ومفيد للمجلس وللتجار لذا فقد تم قبوله⁽¹⁾.

كان سوق رياتو Rialto، من أشهر أسواق البندقية Venice، وأهمها لذا فقد حرص التجار من البلدان المختلفة على الإقامة به والحصول على فنادق لهم فيه، من ذلك قيام الألمان بالتواجد داخل الرياتو وإقامة فنادق لهم هناك، ومن قبلهم الأرمن، والتوسكانيين، حتى أصبح لكل جنسية من الجنسيات المختلفة فندقاً في الرياتو⁽²⁾.

يتضح لنا مما سبق أن الألمان حرصوا على إقامة الفنادق في الخارج في كافة المراكز والأماكن التي تاجروا معها من أجل أن يتمكنوا من الإقامة ومن عرض سلعهم بطريقة ملائمة حتى يحققوا الربح المناسب من جراء بيع سلعهم ومن ذلك ما قام به الفرسان التوتون حيث أن التاجر فيليب البدن Philip Gross، كان مقيماً في فندق للفرسان التوتون التابع للبندقية. إذا فإن الفرسان التوتون - أحد الفروع المهمة للعصبة الهانزية - كان لهم فنادق في الخارج لإقامة التجار الألمان ولخدمة مصالحهم التجارية.

ونستطيع أن نؤكد بما لا يدع مجالاً للشك أن التجار الألمان الذين شكلوا العصبة الهانزية وتزعموها في الداخل والخارج نجحوا في إقامة مستودعات تجارية لهم داخل كافة المحطات والمراكز الخارجية التي تاجروا معها سواء كانت فنادق أو حانات أو خانات أو مستودعات لتكون مخازن لبضائعهم وسلعهم ومقراً لتجارهم في فترة إقامتهم هناك حيث أن التجار الألمان كانوا على اتصال دائم بوطنهم الأم فكانوا يذهبون إلى هذه المراكز ثم سرعان ما كانوا يعودون إليه بعد انتهاء أعمالهم. وقد نجحوا من خلال إقامة هذه المستودعات التجارية في تنظيم وحماية إنتاجهم وأموالهم المستثمرة.

(1) Venice, June 19, 1383, in: Lopez, Raymond, Medieval Trade, PP. 85-86.

(2) Valentin (F.), Histoire de Venise, N. D. P. 187.

obbeikandi.com