

*Maghreb, Svédország és a nemzetközi kereskedelem**

Mezri BADIRA
Tuniszi Egyetem

Svédország a XVIII. század első felében nyitott konzulátusokat a Maghreb-országokban.¹ Arra törekedett, hogy konfliktusait megszüntesse az észak-afrikai országokkal, és baráti kapcsolatokat alakítson ki velük. Milyen szerepet játszott a kapcsolatok kialakításában a skandináv országok nemzetközi kereskedelme? A cikkben erre a kérdésre próbálunk választ adni.

A Maghreb-országokban állomásozó svéd konzulok jelentései a XVIII. század elejétől megemlítik, hogy az észak-afrikai országok Svédországból főként az alábbi árucikkeket importálják: fát, vasat, puskaport, szurkot, ágyút, deszkát, vitorlavásznat. Svédországba pedig főleg sót exportálnak. Mivel a Maghreb-országoknak ekkor nincs kereskedelmi flottája, a svédek kifizetendő üzletet látnak hajóik kölcsönzésében: ezek a hajók mindkét irányba szállítottak és jelentős nyereségre tettek szert.²

A XVIII. század elejétől Svédország szerződéseket köt a Maghreb-államokkal. A szerződések a két fél közötti kereskedelmi kapcsolatok fontosságát bizonyítják. Az ellenségeskedések megszüntetését rögzítő első cikkely után általában mintegy húsz más cikkely kimondottan a kereskedelmi érdekekkel foglalkozik:

- a kereskedelem szabadságának deklarálása,
 - a két nemzet hajóit érintő kölcsönös biztonság garantálása,
 - a svéd kereskedőknek szabad adásvételi lehetőség minden észak-afrikai kikötőben úgy, hogy csak 3% vámot kell fizetni az áruk be- és kivitelekor,
 - azok a svéd hajók, amelyek nem rakodnak ki eladásra szánt árut, nem fizetnek semmilyen vámot és szükségleteiket is vámfizetés nélkül szerezhetik be,
 - Tripoli és Tunisz köteles sót exportálni Svédországba.
- Ezenkívül a szerződések tartalmaznak még a Maghreb-országokban élő svéd kereskedőkre vonatkozó kedvezményeket.³

Az abszolút királyság korszakának lezárultával (1720 körül) a hajózás és a kereskedelem kérdései mind nagyobb szerepet játszottak a svéd politikai életben. A *Rikstagban* (parlament) 1723 körül vita folyt az ország kialakítandó gazdaságpolitikájáról. A központi kérdés az volt, hogy hogyan ellensúlyozzák a svéd kereskedők érdekeit sértő angol hajózási és kereskedelmi törvényeket. Ezt egyrészt a hajózási politika reformjával kívánták elérni, másrészt pedig úgy, hogy a külkereskedelem, a kereskedelmi flotta tranzitjogainak növelése révén ösztönözzék a nemzeti manufaktúrák termelését.

A viták eredményeként született meg 1724-ben a "produktplakat", amely hasonlóan az angol hajózási törvényekhez, megtiltotta az árubehozatalt olyan külföldi hajóknak,

* *Revue d'histoire maghrébine*, 7-8. szám (1977). Kissé rövidített változat.

¹ 1729-ben Algírban, 1736-ban Tuniszban, 1741-ben Tripoliban s végül 1763-ban Tangerben.

² Riksarkivet (Stockholmi Nemzeti Levéltár), Kommerskollegium, Huvudarkinet, Skrivelser fran Konsuler (1651-1919) Algir, 8-11. kötet 1730-1905; Tunisz 468-470. kötet 1737-1906; Tanger 640-641. kötet 1768-1904; Tripoli 467. kötet 1741-1893.

³ Riksarkivet, Konzulátok; Tunis 2. k. Ld. még: *B. Boethus: Sveriges traktater mes frammande magter*. 8. k. 1723-1771. Stockholm, 1915.

amelyek nem az áruszállító országé vagy gyarmataié voltak. Az 1722-es liberális döntésekkel együtt a törvény jelentősen támogatta a svéd kereskedelmi flottát, mert neki biztosította a hazai tonnatartalom forgalmának nagyobb részét. A "produktplakatot" a svéd hajózási politika legradikálisabb reformjának, a merkantilizmus gyümölcésének lehet tekinteni. Egyik első eredménye az Ostindiska Kompaniet (Kelet-Indiai Társaság) megalapítása volt. A Társaság gyümölcöző kereskedelmet bonyolít le Kínával, fejleszti a svéd kereskedelmi flottát, növeli a kereskedelmi forgalmat a mediterrán országokkal.⁴ Ebben az időben a Földközi-tengert, a nemzetközi kereskedelem életbe vágóan fontos útvonalát, az észak-afrikaiak uralják. Adófizetésre kötelezik az európai országokat és az Egyesül Államokat, amelyek csak így tudják garantálni mediterrán kereskedelmük biztonságát.

A Rikstag tisztában volt a svéd kereskedelmi flottát a Földközi-tengeren zavaró tényezővel, ezért "baráti és kereskedelmi békeszerződés"-tervezetet készít el 1723-ban, és elfogadásra javasolja a Maghreb-országoknak.⁵ A szerződést Algír 1729-ben, Tunisz 1736-ban, Tripoli 1741-ben, Marokkó 1763-ban írta alá. Azért, hogy a baráti és békés kapcsolatok fennmaradjanak, Svédország közel száz év alatt a négy maghrebi hatalomnak 9 millió 334 ezer riksdalert fizetett, azaz több mint 37 millió svéd koronát.⁶ Megalapították a Királyi Hajózási Bizottságot, hogy intézze az adóügyeket, irányítsa a konzulátusokat és ügyeljen a Maghrebbel kötött béke fenntartására. Ennek a bizottságnak a kiadásai az említett száz év alatt meghaladták a 23 millió riksdalert. Ezenkívül a Maghreb-országok még komoly ajándékokat is kaptak Svédországtól, főleg fegyvert és haditengerészeti felszereléseket. Fölmerül a kérdés: azért áldozott ilyen jelentős összegeket Svédország, mert nemzetközi kereskedelmének érdeke így kívánta?

Többé-kevésbé kielégítő választ kaphatunk az először itt közölt *A Királyi Hajózási Bizottság története* c. dokumentumból.⁷ Kutatásaink folyamán bukkantunk rá a stockholmi levéltárban. Emlékirat formában, dátum és szerző megjelölése nélkül svéd, francia, angol és olasz nyelven készült.

A Királyi Hajózási Bizottság története

Az 1723-as országgyűlésen minden import- és exportcikkre "rendkívüli adó" címen adót szavaztak meg, azért, hogy hozzájáruljanak azokhoz a költségekhez, amelyek a svéd kereskedelem megvédéséhez szükségesek a maghrebi kalózok és hajótulajdonosok ellen a Földközi-tengeren.

1724-ben létrehozták a Királyi Hajózási Bizottságot, hogy kezelje és felhasználja a cikkeket az összegeket. A Bizottságot, hogy a lehető leggyorsabban felfegyverezhesse a szükséges hajókat, Götteborgba telepítették. A Bizottság tagjait, amint ez minden intézménnyel kapcsolatban szokás volt a "szabadság korának" nevezett időszakban, a

⁴ Erről az új svéd gazdaságpolitikáról ld.: E. F. Heckscher: *Den Svenska handersjöfartens ekonomiska historia sedan Gustav Vasa*. Uppsala, 1940., S. Högberg: *Svensk medelhovsfart ooh Sveriges handel med Portugal under Napoleontiden*. *Forum naval*, 19-20. sz. 16-42. old., S. Carlsson: *Svensk Historia* 2. k. Stockholm, 1970.

⁵ B. Boethus: i. m. 115. old.

⁶ J. H. Kreüger: *Sveriges förhallanden till barbaresk staterna Afrika*. 2. k. Stockholm 1856., 45. old. A koronára történt átszámítást Söderberg közigazdász végezte a század elején.

⁷ Riksarkivet, Konsulater i Tunis 10. k.

király és a Rikstag közösen nevezte ki. 1724-ben a Királyi Hajózási Bizottság elnökévé báró Ornfelt admirálist nevezték ki.

A Bizottság az első utasítást 1728. március 4-én kapta. Létrehozása előtt Svédország kereskedelme a Földközi-tengeren sokkal szerényebb volt. Az odairányított hajókat pedig nagy ágyúkkal és egyéb fegyverekkel szerelték fel, sőt lőszeresládákat is tároltak, hogy szükség esetén felrobbanthassák a hajókat. Mindezek a berendezések igen nagy helyet foglaltak el, és olyan magas kiadásokat jelentettek, amelyeket a kereskedelem már nem volt képes elviselni.

1667-ben, XI. Károly uralkodása idején tettek néhány próbálkozást arra, hogy békeszerződést kössenek a barbárai államokkal. Ez a következőképpen történt: a svéd korona Phoenix nevű hajóját a tengerészekkel együtt átengedte egy Azevada nevű portugál zsidónak, akit tehetsége miatt Hollandia ajánlott. A király megparancsolta Azevadának, hogy menjen a hajóival Salée-ba, Algírba, Tuniszba, Tripoliba és tárgyaljon az ottani kormányokkal, s érje el a békeszerződés megkötését úgy, hogy minden szerződésben legyen 20 cikkely. Tartalmának lényege pedig a következő legyen: ezután egyetlen svéd se legyen rabszolga, és minden svéd hajó szabadon közlekedhessen. A barbárai országokban található svéd rabszolgákat kiváltják, de váltságdíjuk nem lehet több 300 kemény piasztérnél fejenként.

Az utasítások szerint Azevada köteles volt tanácsot kérni Eosander államtitkártól, aki később Liljeroth néven nemesi rangot kapott.

Azevadának 80 ezer riksdalért ígérték, ha néhány szerződést köt barbárai államokkal, de sajnos küldetése nem járt sikerrel. Egyetlen szerződést sem kötött.

Ekkor XI. Károly, hogy megbosszulja a barbárai államok kalózkációt a keresztények, különösen pedig a svédek ellen, úgy határozott, hogy titkos társaságot hoz létre, amely az anyakirálynőből és az állam legfőbb tisztségviselőiből áll, és az lesz a célja, hogy irgalom nélkül kiraboljon és megkaparintson minden hajót, amelyen muzulmán vagy török zászló leng.⁸

A Királyi Hajózási Bizottság első gondja az volt, hogy hajókat küldjön a Földközi-tengerre a svéd kereskedelem védelmére. A másik gondja pedig az, hogy újból megkísérelje szerződések kötését a barbárai államokkal.

1730. január 13-án rendezték a török útlevelekkel kapcsolatos kérdéseket, mivel ilyen útlevéllel minden távoli tengerre tartó svéd hajónak rendelkeznie kellett.⁹ Végül is Tunisszal 1736-ban, Tripolival 1741-ben, Marokkóval 1763-ban kötöttek békét. Ahhoz, hogy mindezeket a szerződéseket megkössék, megtartsák, hogy megmaradjon a hajózás a Földközi-tengeren, és végül, hogy fizethessék az ottani kikötőkben lévő konzulátusokat, a Királyi Hajózási Bizottság minden jövedelmi forrását befektette, és ráadásul több, mint fél millió riksdalerral adós maradt, pedig a rendkívüli adó megduplázódott. Végül már arra kényszerültek, hogy a templomokban végezzenek gyűjtést "pénzalap a barbárok által fogva tartott svédek kiváltására" elnevezéssel.

A templomokban végzett gyűjtésekből eredő összeg olyan jelentős volt, hogy többlet is maradt, amely a Királyi Hajózási Bizottság kezelésébe került. Ezt látva a király

⁸ A Társaság nagyon rövid életű volt, két hajója és majdnem az összes tőkéje odaveszett a Vörös-tengeren.

⁹ 1739 és 1840 között 29653 útlevelet adtak ki svéd, finn és norvég hajóknak.

rendeletet adott ki, mely szerint a templomok ezentúl évente kötelesek egy bizonyos összeget fizetni a Bizottságnak.

Az 1741-es országgyűlés határozata után őfelsége 1741. október 12-én és 1742. február 8-án elrendelte, hogy a Királyi Hajózási Bizottságot Göteborgból Stockholmba helyezték át. Ekkor új elnököt és új tagokat választottak.

1745-ben hivatalos küldött érkezett Tripoliból Stockholmba. A Fama fregatton történt utazást és az ellátást a Királyi Hajózási Bizottságnak kellett fizetnie, s ez 84 ezer riksdaler adóssággal terhelte meg. Az összeg megszerzése érdekében a Királyi Hajózási Bizottság kénytelen volt tárgyalásokat kezdeni az Admirális bankjával, stockholmi és göteborgi nagykereskedőkkel, de hiába. Végül a stockholmi nagykereskedők késznek mutatkoztak 50 ezer riksdalert folyósítani azzal a feltétellel, hogy az összeg fennmaradó részét, azaz 34 ezer riksdalert a tengerparti és a tranzitjoggal rendelkező városok fizessék ki. Ily módon a Bizottság nehézségeit kissé mérsékelték.

Őfelsége már 1738-ban rendeletet tett közzé egy levantei kereskedelmi társaság megalakítása érdekében és elfogadta a Hajózási Bizottság azon ajánlását, hogy anyagi támogatást nyújtson a levantei konzulok fizetéséhez Szmirnában. 1756-ban ezt a Társaságot feloszlatták és a levantei kereskedelem megnyílt minden svéd kereskedelmi vállalat számára. A Bizottságot pedig arra kötelezték, hogy a feloszlott Társaság részére kártérítésként mintegy 40 ezer riksdalert fizessen.

A Bizottság 1766-ban rendkívüli módon eladósodott, egyrészt az Admirális bankjának, másrészt a közkinctárnak tartozott. Mivel a bank nem csökkenthette követeléseit és a kamatokat az állami járadékalap megsértése nélkül, őfelsége úgy döntött, hogy a koronát illető Királyi Hajózási Bizottság adósságát félmillió riksdaler összegig semmisnek nyilvánítja és leszámítja.

Mivel a Tripoli által többször is kezdeményezett háborúk és a barbárai államokkal kötött békeszerződések fenntartása is rengeteg pénzbe került, a Hajózási Bizottság azt az utasítást kapta, hogy a következő kérdéstről szerezzen meg minden szükséges információt és készítsen jelentést a királynak: vajon tényleg felér-e a svéd kereskedelemnek a Földközi-tengeren szerzett haszna a békeszerződés fenntartására és a barbárai államok szüntelenül fokozódó követeléseire fordított kiadásokkal? A jelentés alapján őfelsége úgy látta, hogy Svédország földközi-tengeri kereskedelme igen fontos,¹⁰ s ezért úgy határozott, hogy az évi költségvetés helyett -amely fedezte a Bizottság kiadásait- ezentúl egy bizonyos összeget kell fizetni minden exportált árucikk után.

1802-ben pedig a hajórakományokkal kapcsolatban hoztak rendeletet. E szerint minden külföldre menő hajónak rakományonként 16 schillinget¹¹ kellett fizetni. A Földközi-tengerre tartó hajók viszont rakományonként egy riksdalert fizettek. Ily módon a Bizottság háromszoros haszonhoz jutott. Ám a Tripolival vívott háborúk, a gyakori katonai expedíciók, a barbárai államoknak adott ajándékok költségei annyira kimerítették a Hajózási Bizottság pénzalapját, hogy 1803-ban engedélyt kapott őfelségétől 300 ezer

¹⁰ A Királyi Hajózási Bizottság jelentése hangsúlyozza hogy a földközi-tengeri svéd kereskedelem igen jövedelmező. Az érvek között különösen a következőket emeli ki: "... Ha csak a söt importálnánk idegen hajókon, a királyság évente legalább egymillió riksdalert veszítene..., és ha megszűnik a svéd kereskedelem a Földközi-tengeren, a svéd iparban és a tengerészetben 15 ezer ember veszíti el a munkahelyét." *J. H. Kreüger*: i. m. 1. k. 31. old.

¹¹ Egy riksdalert 48 schillingre osztottak.

riksdaler kölcsön felvételére a Messrs Averhoff és von Scheven kereskedelmi cég bankjától Hamburgban. Az adósság visszafizetése lassan haladt. Nagyobb részét 1810-ig törlesztik, de 1818-ban még 60 ezer riksdalerrel tartoznak az Averhoff-cégnek.

1812-ben a Bizottság pénzügyi felelőse, M. Abelson maga után hagyva egy kisebb összeget, öngyilkos lett.

Amikor Norvégia csatlakozott Svédországhoz, a norvégok is egy bizonyos összeget fizettek évenként az államnak és a Királyi Hajózási Bizottságnak. Az összeg nagysága a norvég országgyűlés döntései szerint évenként változik. Ez az összeg 1814-ben 50 ezer riksdaler volt, de ma már csak 15 ezer.

Az 1814. december 30-i királyi rendelet egy képviselői helyet és szavazati jogot biztosított Norvégia számára a Királyi Hajózási Bizottságban. 1814-től a két egyesült királyságé lett a bizottság, költségeit a két kormány fedezte.

A Királyi Hajózási Bizottság elsődleges célja az volt, hogy védje a svéd kereskedelmet a kalózok ellen, jóllehet már nincs semmi félnivaló a barbárai államoktól és a kalózaiktól, de más események is előfordulhatnak, amelyek szükségessé tehetik a svéd kereskedelem védelmét, mert ma már ez a kereskedelem a Föld minden pontjára kiterjed.

A tengeri nagyhatalmak közötti háború esetén, még akkor is, ha Svédország semleges marad, nem biztos, hogy a kalózok nem háborgatnák a békés zászlót. S ez arra kényszerítené az államot, hogy hadihajókat szereljen fel a nemzeti lobogó védelmére.

Svédország és Norvégia sok olyan helyen tart konzult, ahol ez nem lenne szükséges, miközben ott, ahol a kereskedelem ezt megkövetelné, nincs konzul. Néhány konzulnak a többiekhez viszonyítva túl magas a fizetése. Ez mind módosítást igényelne, tekintettel a svéd kereskedelem fejlődésére, ezért a Kereskedelmi Kamara most hajtja végre ezeket a változtatásokat. Ezek azonban csak a norvég parlament döntései után lépnek életbe, mivel a konzuloknak szánt fizetéscmeléshez Norvégiának is hozzá kell járulni.

A dokumentum valószínűleg az 1830-as évek elején íródott. Erre utal szerzőjének az a megállapítása, hogy "semmi félnivaló nincs a barbárai államoktól és kalózaiktól". Ugyanis Algír elfoglalása (1830) valamint ugyanebben az évben Franciaország által Tuniszra és Tripolira kényszerített egyenlőtlen szerződések megkötése után Svédország úgy döntött, hogy többé sem adót nem fizet, sem ajándékot nem ad Algírnak, Tunisznak és Tripolinak. Ezt rögzíti az 1830. november 6-i királyi rendelet.¹²

¹² Marokkónak 1845-ig fizetnek adót. A Királyi Hajózási Bizottság 1858-ban szűnik meg, amikor az észak-afrikai svéd konzulátusokat a külügyminisztérium felügyelete alá helyezik.