

أنواع السفن في البحرية الجزائرية من القرن السادس عشر إلى القرن التاسع عشر

**Types of vessels adopted in the Algerian Navy between
the sixteenth and nineteenth centuries**

نعيمة بوحمشوش
جامعة الجزائر 02 (الجزائر)
bouhamchouhenaima@yahoo.fr

المعلومات المقال	الملخص:
تاريخ الارسال: 2022/03/28 تاريخ القبول: 2022/05/09	بعد انضمام الجزائر إلى الخلافة العثمانية في 1519 سعت إلى بذل جهود عسكرية بالتعاون مع العثمانيين، وأمام تزايد التحرشات والهجمات البحرية الأوروبية ضدها اهتمت بتطوير بحريتها. وبحكم موقعها الاستراتيجي المقابل لأوروبا، تحولت الجزائر إلى قاعدة متقدمة للعالم الإسلامي، مما حث عليها الاهتمام بتحسينها وأسطولها. وما دامت القدرة التنافسية للسفينة تضمن سيادة البحرية وتؤمن الحدود، ركز الجزائريون على بناء السفن وتسليحها، مما جعل السفينة الجزائرية تتميز عن غيرها بمواصفات خاصة. وقد عرفت كل مرحلة من المراحل استخدام نوع من السفن وفق ما تقتضيه الأوضاع الإقليمية بغرب المتوسط، بحيث انتقلت من السفن الناشطة في البحر الأبيض المتوسط إلى السفن القادرة على الخوض في مساهم المحيط الأطلسي. وفي هذه الدراسة تناولنا أهم أنواع السفن التي اعتمدها البحرية الجزائرية من القرن السادس عشر إلى القرن التاسع عشر وقوتها النارية والظروف المتحكمة في استعمال مختلف أنواع السفن.
الكلمات المفتاحية: ✓ البحرية الجزائرية ✓ دار الصناعة ✓ الأسطول ✓ الوحدات الرئيسية والوحدات الثانوية	Abstract: After joining the Ottoman Caliphate in 1519, Algeria sought make military efforts in cooperation with the Ottomans and before the increase of European harassment and naval attacks against it, it took care of the development of its navy. Because of its strategic loction in front of Europe, Algeria has become an advanced base for the Islamic world, making it necessary to take care of its fortifications and its fleet. As long as the competitiveness of the ship guaranteed maritime sovereignty and secure borders, Algerians focused on the construction and armament of vessels, making the Algerian ship unique with special characteristics.
Article info Received: 28/03/2022 Accepted: 09/05/2022 Key words: ✓ Algerian navy ✓ Industrial home ✓ Fleet ✓ Principal and secondary units	

بحلول القرن السادس عشر، اختل التوازن بشكل خطير بين ضفتي البحر الأبيض المتوسط، فصارت سواحل ضفته الجنوبية عرضة للهجمات الإسبانية التي نتج عنها احتلال عدّة نقاط منها. وقد حمل هذا الوضع الجزائريين للبحث عن قوة حليفة تمكنهم من استرجاع توازنهم وتحرير سواحلهم، وبانضمامها إلى الدولة العثمانية انخرطت الجزائر في الصراع الإسلامي المسيحي في البحر الأبيض المتوسط وتحولت إلى قاعدة متقدمة للدفاع عن نفسها وعن الممتلكات العثمانية. وقد أدت دورًا رائدًا لما يزيد عن ثلاثة قرون وأولت اهتماما خاصا بالأسطول وبكل ما يتعلق به من إنشاء الترسانات وبناء السفن وتسليحها واعتماد قوانين تنظيمية صارمة. وبما أن السفينة كانت تُعدّ السلاح الأول في السّجال الذي دار في البحر الأبيض المتوسط من القرن السادس عشر إلى القرن التاسع عشر فإن الجزائر اعتمدت عدّة أنواع من السفن حسب المراحل وحسب طبيعة المواجهة التي كان يقتضيها الصراع. فما هي أنواع السفن المستعملة من طرف البحرية الجزائرية؟ وما مواصفاتها وقوتها النارية؟ وكيف تطورت بين القرنين السادس عشر والتاسع عشر؟ وما دوافع ذلك؟

1. الترسانات والمواد المستخدمة

كانت الوضعية الإقليمية والدولية الخطيرة في مستهل القرن السادس عشر تستلزم امتلاك جيوش متمرّسة وعتاد كافي وأسلحة تنافسية، ومن هذا المنطلق كان على البحرية الجزائرية صناعة سفنها وأسلحتها وعتادها، وقد ظلّ الخطر قائمًا في القرون الموالية. وقد اجتهدت الجزائر في صناعة سفنها وتأمين مستلزماتها، كما لجأت في بعض الأحيان إلى مصادر خارجية.

1.1. المصادر المحلية

في نهاية العشرية الثالثة من القرن السادس عشر، وبمجرد تحرير البنيون في 1529 من الإسبان أصبحت مدينة الجزائر تتوفر على أحواض لصناعة السفن يمكنها صنع غليونيات ذات اثنين وعشرين مقعدًا للتجديف. وبمرور سنوات قليلة أصبحت المراكب والزوارق وغيرها من السفن تُصنع في المراسي الجزائرية الأخرى (وولف، 1986، ص 192). وقد ذكر صاحب الزهرة النائرة أن حسن آغا أنشأ بعد انتقال خير الدين إلى إسطنبول 31 غليونية (التلمساني، 1967، ص 15). فميناء خير الدين لم يكن موجّهًا لأن يكون ملجأ للسفن فقط وإنما ترسانة لصناعتها أيضا.

وقد اهتمّ حكّام الجزائر اهتمامًا خاصًا بصناعة السفن حتى أنها صارت تمتاز عن باقي السفن الأخرى بمواني المتوسط بالخفة والسرعة وكان أغلبها يصنع في ترسانات الجزائر حيث كانت السفن الكبيرة تصنع بساحل باب الوادي في حين تنشأ السفن الأقل كبرًا بساحل باب عزون (Laye, 1951, p28). وبالإضافة إلى هاتين الترسانتين كانت توجد ترسانة قريبة بحوالي 20 فرسخًا (Devoulx, 1876, p 251)، وهي ترسانة شرشال التي تبنى فيها السفن من نوع الفرقاطة والبرغانتى التي تحتوي بين 8 و 18 مقعدًا والتي كان يصنعها الأندلسيون (Haedo, 1870, p51). كما يوجد قرب مدينة عنابة ترسانة لصناعة سفن

أصغر من التي تُصنع في الجزائر وتنتشأ فيها سفن الشبك والمسطحات وبعض القوارب التجارية (سعيدوني، 1976، ص96). كما اشتهرت مدينة جيجل كذلك بصناعة السفن الصغيرة (درياس، 1990، ص 194).

أما فيما يخص المواد الأولية التي كانت تستعمل لصناعة هذه السفن فقد كانت خلال القرن السادس عشر تنقل الأخشاب التي كانت تمتاز بها غابات شرشال (Haedo, 1870, p 88). وعندما نفذت في حوالي منتصف القرن السابع عشر أصبح يؤتى بالأخشاب من غابات بجاية وقد نشأ عن هذه العملية نظام الكراسته بين بجاية وجيجل والقل (Belhamissi, 1983, p50). وكانت غابات القل الغنية بأشجار البلوط الأخضر تمول ترسانات الإيالة بالأخشاب الضرورية لصناعة السفن (La Praimaudaie, 1860, p 262). وكانت غابات اليدوغ وبني صالح والقالة وضواحي السيبوس تمولها بالأخشاب والراتنج خاصة (سعيدوني، 1976، ص99). وقد امتازت أخشاب غابات القالة بملاءمتها لصنع أقفاص السفن لقابليتها للانحناء والتقوس (La Praimaudaie, 1860, p 243).

عند وصولها للترسانة كانت الأخشاب تُصنّف حسب أجزاء السفينة الموجهة لها: الخشب الخاص بهيكل السفينة، وقطع مقوسة لصدر السفينة، ومكان السكان، وجزء خاص ببناء جوانب هيكل السفينة والدعائم، والألواح الرابطة بين جانبي السفينة والتي تُمتنّ تبطين قعر السفينة، الصواري، الروافد والألواح. كل هذه القطع كانت تصنع من قبل تقنيين متخصصين محليين وأجانب (Belhamissi, 1983, p50).

كانت ترسانات الجزائر لا تتوقف عن إنشاء السفن حتى في أصعب الأوقات مما جعل القنصل الأمريكي شالر يقول: "إن مقدرة الجزائريين على تجهيز الأساطيل وتسليحها للقتال لا تفوقها مقدرة أي شعب آخر في العالم" (شالر، 1982، ص 63). إذ كان يكفي صنّاع السفن أن يجدوا الخشب الجديد الذي كان يؤتى به من بجاية لصناعة قعر السفينة. أما داخلها والجزء الذي يكون فوق الماء فيصنع من الأجزاء المفككة من السفن التي يغنمها البحارة والتي يفككونها بعناية كبيرة للحفاظ على الخشب والهيكل وينشؤون بهذا سفن جيّدة ويثمن رخيص (Laugier de Tassy , 1725, p 261).

وكانت ترسانات الجزائر في أغلب الأحيان تُعج بالسفن فقد ذكر كاثكارت أنّه كان بحوض بناء السفن بارجة وسفينة حربية شراعية ذات صاريين وغلبيطة وأربعون زورقاً حربياً. ثم يعلّق على ذلك بالقول: "هذا أكبر عدد رأيته في حياتي للسفن التي يجري بناؤها وإصلاحها في نفس الوقت والحوض ممتلئ بحيث لم يعد يوجد فيه مكان لسفينة واحدة أخرى" (كاثكارت، 1982، ص76).

كان إنشاء السفن في ترسانات الجزائر لا ينقطع مهما كانت الظروف بحيث إذا دمرت سفينة أو أُخذت يتوجب على القائمين على السفن شراء أو إنشاء سفينة أخرى بنفس المواصفات ونفس القوة، لذا فإن عدد السفن البحرية الجزائرية لا يجب أن يتضاءل بل بالعكس يجب أن يتزايد كلما سمحت الظروف بذلك (Laugier de Tassy, 1725, p 336) لأن الجزائر كانت ثغر والأخطار كبيرة ومتعددة الجوانب تقتضي حالة التأهب الدائمة.

وقد ذكرت تقارير الكُتّاب والجواسيس وغيرهم ما كانت تزخر به الترسانات الجزائرية من نشاط، إذ يذكر روساليم مبعوث البندقية الذي أقام بالجزائر في سنوات 1753 و1754 وجود ساحة فسيحة تكفي لصنع 8 مراكب كبيرة تحميها من كل جهة مباني وحصون مسلحة بالمدافع البرونزية من العيار الضخم (Sacerdoci, 1952, p80) ويذكر الزهّار أنّه في 1770 أنشأ الداوي محمد بن عثمان باشا (1766-1791) 8 مراكب جهادية (الزهّار، 1980، ص25) وفي 1796 أنشأ الداوي حسن باشا (1791-1798) سفينتين من نوع برغانتي واحدة ذات 24 مدفع والثانية ذات 36 مدفع وسفينتين من نوع بلاندره أي بريك بكل واحدة 24 مدفع (الزهّار، 1980، ص67). أمّا الداوي مصطفى باشا (1798-1805)، فقد أنشأ فرقاطتين كبيرتين واحدة بعد الأخرى ولما أنّهما أنشأ مائتين من اللّجور وبعد اتمامها أنشأ سفينتين بلاندره ويقول أنّه اجتمع لديه خمسمائة رايس (الزهّار، 1980، ص80). وبعد حملة اللورد اكسموث ضد الجزائر في 1816 ضاعفت الترسانات جهودها وتمكّنت من تعويض جزء ممّا فقدته (الزهّار، 1980، ص80).

1.1.1. مدافع السفن

كان مصنع المدافع يسمّى "دار النحاس" ويبدو أنّه يعود إلى القرن السادس عشر، في الفترة التي سبقت تحرير البنيون حيث يذكر صاحب الغزوات أنّ خير الدين بريروس لما عزم على تحريره في 1529، اشترى ما يحتاج إليه من المدافع إضافة إلى ما كان قد صنّع من البارود والمدافع في الجزائر (مجهول، 1934، ص67).

وتقع دار النحاس قرب باب الوادي تشتمل على فرن واحد مشيّد جيّدًا. وكان القالب الذي توضع فيه السبائك موضوع في حفرة أمام الفتحة التي تُفرغ منها المادة المنصهرة. وتوجد فوقها رافعة لسحب القطعة الثقيلة، ليتم بعد ذلك ثقبه. ولتحقيق ذلك توضع القطعة بطريقة عمودية في آلة تتشكّل من عدّة عجلات متماسكة تصل إلى علو 20 مترًا (Klein, 2003, p 105). وقد صنّع في دار النحاس عدد كبير من المدافع منها المدفع المشهور "بابا مرزوق"، الذي صنّع في 1542. والذي كان من البرونز يبلغ طوله 6.25 متر ومداه 4800 متر. والذي وضع فوق رصيف الميناء سنة 1560 (Belhamissi, 1990, p56).

وإلى جانب المصنع على الجانب الآخر من الطريق توجد معامل القوالب والقنابل وكان بعضها من العيار الكبير. كما أن هناك عدة مصاهر للحديد والأفران التي كانت تصنع فيها القذائف (Klein, 2003, p 105). والملاحظ أن هذه الأخيرة كانت تصنع بكميات كبيرة إلى حد لم تعد تستوعبها المخازن المعدة لها والواقعة خارج باب الوادي (Klein, 2003, p 105).

وكانت البحرية الجزائرية تستعمل إلى جانب المدافع المعدنية المدافع الحجرية. وتمتاز المدافع الحجرية والتي ترمي قذائف من الحجارة بكونها قصيرة الطول واسعة الفم وضيقة في موضع البارود وهي نافعة في السفن وتحدث خسائر كبيرة في سفن الأعداء وهي مفيدة جدًا لحصار الحصون (إبراهيم بن أحمد غانم بن محمد، 2013، ص12).

كانت المدافع الحجرية مستعملة منذ القرن السادس عشر بحيث يتحدث صاحب مخطوط العز والمنافع عن استعمالها من قبل صالح رايس لتحرير بجاية (إبراهيم بن أحمد غانم بن محمد، 2013، ص12) وقد استعملت خلال القرن السابع عشر وكان خلال القرن الثامن عشر عددها يفوق عدد المدافع الأخرى في بعض السنوات مثل سنوات 1737 إلى 1741 وفي 1744، غير أنه ابتداءً من 1745 بدأ عددها يتضاءل وأصبحت البحرية الجزائرية تعتمد المدافع البرونزية وفي سنة 1794 استغني عنها نهائياً (Devoulx, 1869, pp 420-396).

2.1.1. الذخيرة

أولت الجزائر أهمية كبرى لصناعة البارود وأنشأت له مصانع متعددة سواء في مدينة الجزائر أو في البياليك وكانت المواد التي يتطلبها هي الملح والكبريت والفحم. وإذا كان الملح والفحم ينتج محلياً فإن نقص مادة الكبريت حمل الجزائريين على استيراده من أوروبا من خلال صفقات تجارية أو عن طريق التهريب، وذلك لحظره من قبل البابوات (Belhamissi, 1990, p78) وكان البارود يصنع في مصنع بارود الجزائر وفي مصنع القصبية ومصنع باب الوادي الحديث العهد بالنسبة للسابقين بحيث أنشئ في 1815 (Berbrugger, 1858-1859, p137). كما كان يُصنع كذلك في مستغانم وتلمسان وبلاد القبائل (Belhamissi, 1990, p78) وقسنطينة، إضافة إلى المصانع الخاصة المنتشرة عبر الدشور والواحات والقصور (درياس، 1990، صص 47-49).

2.1. المصادر الخارجية

كما أسلفنا كان جزء من السفن ومستلزماتها يُصنع في الجزائر، غير أنه لخطورة المرحلة وحرب الاستنزاف التي كانت تشنها دول غربية ضدها والهجمات المتكررة عليها كانت تلجأ الجزائر إلى اعتماد مصادر متعدّدة. فبالإضافة إلى المصدر المحلي كانت تحصل على السفن ومستلزمات الأسطول عن طريق الهدايا أو المعاهدات والاتفاقيات مع الدول الأوروبية أو الشراء أو الغنائم.

1.2.1. هدايا الدولة العثمانية والبلدان الإسلامية

كانت الدولة العثمانية ترسل دورياً ردّاً على الهدية السنوية التي كانت ترسلها الجزائر، سفناً أو مستلزمات بناء السفن أو مدافع أو ذخيرة، ففي 1706 أرسل الباب العالي حاملات المدافع، و3030 رطلاً من الحديد و500 قذيفة، وفي 1748 أرسل 4 مدافع حديدية و6 أرطال من القذائف و4 مدافع هاون كبيرة و400 قنبلة وغيرها (Belhamissi, 1983, p53). وفي 1759 أرسل الباب العالي بواسطة سفينة هولندية مدفعي هاون من عيار 200 ومدفعين من عيار 100 ومدفعي نحاس من عيار 32 ومدفعي نحاس من عيار 24، و19 صاري كبير و38 صاري صغير و250 مجذاف صغير و250 عود للحمالين و22 عوداً لدقة السفن و60 عجلة للمدافع و200 مجذاف كبير و1577 قنبلة للمدافع ومائة قنطار من العلك اليابس (المدني، 1986، صص 150-151).

أنواع السفن في البحرية الجزائرية من القرن السادس عشر إلى القرن التاسع عشر

وفي 1784 أرسل الباب العالي 500 قنطار نحاس و18 عودًا مثلثًا لصواري المؤخرة و6 صواري كبيرة و104 قواعد للمدافع و500 قنطار من أسلاك الحديد و200 قنطار من الزيت و452 مجذاف و205 أعواد للحمالين و538 قنطار من البارود و200 قنطار من العلك (المدني، 1986، ص 152).

وفي عهد الداوي علي باشا (1809-1814) أرسل الباب العالي سفينة كريبط هدية للجزائر (الزهار، 1980، ص 106).

وعندما تعرّضت الجزائر لحملة اللورد إكسموث في 1816 تضرر أسطولها، غير أنّها ما فتئت أن أعادت بناءه عن طريق انشاء بعض السفن وشراء البعض الآخر. كما حصلت على سفن حربية من الباب العالي وسلطان المغرب الأقصى وباشا طرابلس، فقد أهدى السلطان محمود الثاني 3 سفن من نوع فرقاطة و2 من نوع كوربيط ومدافع وآلات حربية. وأهدى ملك المغرب سفينة كوربيط وبلادرة وأهدى حاكم طرابلس بلاكرة (الزهار، 1980، ص 127) قناعةً منهم بالدور الذي كانت تؤديه بحرية الجزائر في الدفاع عن المنطقة والدولة العثمانية حتى في أخطر مراحل تاريخها، ومثال على ذلك أنه مباشرة بعد حملة إكسموث في 1816م وما ترتب عنها من خسائر أرسلت بحرية الجزائر 5 سفن لحماية درنة وبن غازي من اعتداءات الروم المتمردين على الدولة العثمانية ومطاردة سفنهم حتى الاستيلاء عليها (خط همايون، رقم 22554A، 1238هـ).

1.2.2. الإتاوات

كانت الجزائر عندما تعقد معاهدات سلام مع الدول الأوروبية تشترط أن تكون الضريبة على شكل مستلزمات الأسطول، فقد قدّمت مثلًا هولندا من بين ما قدّمت في 1680، 8 مدافع و500 برميل بارود و5000 قذيفة. وقدّمت الدانمارك في 1746، 20 مدفع من حديد ذو قذائف تزن 20 رطلاً و20 أخرى تزن قذائفها 12 رطلاً و8000 قذيفة من العيارين و4 مدافع هاون من الحديد و4000 قنبلة تزن 100 و150 رطلاً وبارود وغيره (Belhamissi, 1983, p51). وفي 1729 قدّمت السويد 40 مدفعًا و50 صاري (Van Krieken, 2002, p 109) وفي ديسمبر 1746 قدّمت هولندا للجزائر 70 دعامة من خشب البلوط لإنشاء سفينة ذات 60 مدفعًا، 500 سبيكة من الرصاص، 5000 قذيفة ذات عيار 8 و12، 1000 كيس من مسحوق بارود المدافع، 800 قنطار من الحبال و300 قطعة من خشب البلوط من 6 إلى 9 بوصة، و300 قطعة من قماش الأشرعة (Torbjörn Ødegaard, 2006, 97).

1.3.2. الشراء

كانت الحكومة الجزائرية تلجأ إلى شراء ما يلزمها عند الحاجة، ففي 1778 مثلًا اشترت من الانجليز المقيمين في جبل طارق 50 مدفعًا من حديد، 28 منها من عيار 12 يزن كل واحد منها 22 قنطارًا و6 مدافع من عيار 6 يزن كل واحد قنطارًا و16 مدفعًا من عيار 8. كما اشترت 3 مخاطف سفن ودفعت ثمن ذلك قمحًا (المدني، 1986، ص ص 157-158)، كما اشترى يحي آغا اسقونة من ليفورن في 1825 (الزهار، 1980، ص 154).

4.2.1. الغنائم

كان بحارة الجزائر يحصلون على بعض السفن ومستلزمات الأسطول من الغزو البحري. ففي 1767 استولى اليريس مورالي أحمد على سفينة تحمل خشب خاص ببناء هيكل السفن (Devoulx, 1871, p155) وفي 1769 غنم أحد اليريس سفينة تحمل الملح والخشب لبناء السفن (Devoulx, 1871, p159). وفي 1813 غنم بحارة الجزائر من اليونانيين الثائرين على الدولة العثمانية أكثر من 20 مركبا منها ثلاثة كرابيط جُهزت بالمدافع عند عودتهم للجزائر وصارت من جملة السفن الجهاديين (الزهار، 1980، ص 109). هذا إضافة إلى الغنائم التي كانت تتركها الدول الغربية بعد حملاتها الفاشلة ضد الجزائر.

2. أنواع السفن المستعملة وقوتها النارية

إن مفتاح التفوق البحري يكمن في السفينة، والسيادة البحرية لا تكون إلا من نصيب الأمة التي يستطيع أسطولها المقاتل أن يدحر أعداءه (دبليو، 1982، ص 14). وتتوقف فعالية الاسطول على شكل سفنه وعدد ونوعية المدافع التي يحملها لذا اهتم الجزائريون اهتماما كبيرا بالسفن وغيروا أشكالها حسب ما تقتضيه مستجدات ساحات الصراع الدولية واجتهدوا في تسليحها بأنواع المدافع. وتحدث الوثائق العثمانية عن الأنواع التي كانت تستعمل في الجزائر والتي تتمثل في الشينيات والغليوبات والفرقاطات (M.D n° 14, H. 603, p 423) وچكدرركمي "سفينة ذات أشرعة ومجاديف" (M.D n°21, H.526, p220.) والباشترادات (M.D n°10, H.14.) والأسفونات (خط همايون، رقم 34365) والبريكات (خط همايون، رقم 34365) وغيرها.

1.2. أنواع سفن الأسطول خلال القرن السادس عشر

كان القرن السادس عشر قرنًا مفصليا في مصير البحر الأبيض المتوسط والبلدان المطلة عليه، حيث شهد صراعا كبيرا بين الغرب المسيحي الذي كان يتوق لاحتلال ضفته الجنوبية والكتلة الإسلامية العثمانية التي انضمت إليها الجزائر وصارت قاعدة متقدمة لها، ولتتمكن من الاضطلاع بدورها "كدار جهاد" سعت إلى إنشاء السفن الحربية وتطويرها. ويمكن تصنيفها إلى سفن رئيسية وأخرى ثانوية.

1.1.2. الوحدات الرئيسية

كان الأسطول الجزائري يشتمل على وحدات أساسية تمثلت في:

1.1.1.2. سفن الشيني

وهي طويلة وقليلة الارتفاع، يمكنها الخروج إلى أعالي البحار من الربيع إلى الخريف، تسير بالأشرعة وعند اللزوم بالمجاديف (Gsell, 1927, p 180) وقد كانت تصنع محليا (Haedo, 1870, p414). وامتازت هذه السفن بكونها سريعة الحركة، سهولة التوجيه، ذات صاري واحد، ويتراوح عدد مقاعدها ما بين 24 و 28، لكل مقعد مجدافين، يقوم على كل مجداف أربعة أو خمسة رجال (Coulet de Gard, 1980, p 90). وفي مؤخرة الشيني كان يوضع أحيانا مدفع قلبرينة Couleuvrine يستعمل للمطاردة. وكانت ميزاتها الهجومية تجعلها مخيفة بحيث كانت تطارد سفن الأعداء وتهاجمها بسهولة وتنسحب بسهولة لأن شكلها الضيق يمكنها من اختراق

استثنائي لمياه البحر (Belhamissi, 1996, pp 100-101) ونظرا لاستوائها وعدم ارتفاعها فإنها كانت عرضة لأن تتبلل بالأمواج بمجرد أن يضطرب البحر (Grammont, 1884, p18). كان ينزع منها غالبا طرف المؤخرة، أمّا من الأمام فلم يكن هناك سوى مدفع المقدمة وبها فتحات نشرت في هيكلها لتمرير المجاذيف التي تمنحها سرعة إضافية عند المتابعة أو الانسحاب (Coulet de Gard, 1980, p 90). وقد جعلتها خفتها تنزلق فوق الماء حتى شَبَّهها البعض بالعصافير لحركتها السريعة واندفاعها المفاجئ نحو أهدافها (Grammont, 1884, p18).

2.1.1.2. الغليوطات أو الطاردات

تختلف عن الشينيات فيما يخص الشكل إلا أنها أصغر وأسرع أثناء تحركاتها، خصوصا عندما تستعمل المجاذيف (Haedo, 1881, p518). ويبدو أنه كان يتم إنشاء عدداً كبيراً من هذه الغليوطات الكبيرة محلياً، وهي لا تمتلك درابزون ولا الصاري الأمامي (Haedo, 1870, p518)، بل كانت تقتصر على صاري واحد وكانت أكبر من الغليوطات المسيحية (Jal, 1848, p760)، وكان الجزائريون يفضلونها. وتشتمل على 23 إلى 27 مقعداً ويحرك كل مجذاف رجلان أو ثلاثة (Coulet, 1980, p92)، وهي لا تحمل إلا المدافع الصغيرة الحجم (Jal, 1848, p760). وقد استعملت خلال القرون السادس عشر والسابع عشر والثامن عشر غير أننا لم نعد نجد لها ذكراً ابتداءً من عام 1808 (Devoulx, 1869, pp384-420) بحيث يبدو أن البحرية الجزائرية قد استغنت عنها أمام الزخم الكبير من أنواع السفن التي ظهرت والتي كانت أكثر فاعلية.

3.1.1.2. الشرايعيات أو البرغانتي

كانت أصغر حجماً من الغليوطات لكن لها نفس الشكل وتستعمل مجاذيف طويلة ورفيعة، وهي سهلة الاستعمال، سريعة التحرك (Haedo, 1870, p518) وبها من 6 إلى 16 مقعداً في كل مقعد رجل أو اثنين. وتمتاز مجاذيفها بأنها طويلة ورفيعة، مما يسهل استعمالها ويجعلها سريعة جداً. وكان البرغانتي يصل إلى 56 قدم أي 18,19 متر وعرضه 9 أقدام، أي 2,92 م وعمقه 3 أقدام، أي 97 سم (Jal, 1848, p342).

2.1.2. الوحدات الثانوية

بالإضافة إلى السفن السابق ذكرها هناك أنواع أخرى استعملها الجزائريون وهي أصغر وتتمثل في الفرقاطات والفلوكات:

1.2.1.2. الفرقاطات

تتوفر على 6 إلى 12 مقعد ولكل مجذاف رجل واحد، وهي سفينة حربية صغيرة وخفيفة تحمل مدفعاً أو اثنين.

2.2.1.2. الفلوكات

وهي سفن طويلة خفيفة ضيقة بها من 3 إلى 5 مقاعد ولكل مجذاف رجل أو اثنين (Coulet de Gard, 1980, p92)، وكانت تستعمل كنوع من الزوارق الملحقة بالأساطيل الحربية لإنزال الجنود إلى السفن

(النخيلي، 1974، ص117). وقد أثبتت كل هذه السفن قدرتها وقوتها عند المشاركة إلى جانب الدولة العثمانية في الحروب الكبرى في المتوسط وفي تقديم العون لمسلمي الأندلس أثناء ثورة البشارت. إن النفوق الذي حققته سفن البحرية الجزائرية جعلت هايدو Haedo يتحدث عنها بما يلي: "كان البحارة يخرجون إلى البحر في الشتاء والربيع بدون خوف ويجوبون البحر الأبيض المتوسط من الشرق إلى الغرب ويسخرون من سفننا التي يبقى طواقمها في تلك الأثناء في الموانئ المسيحية فهم متأكدون للغاية أن غليوطاتهم المنظمة جيداً والخفيفة لن تتمكن السفن المسيحية الثقيلة من مطاردتها" (Haedo, 1870, p92).

ويواصل شهادته بالقول إنهم كانوا يولون أهمية كبيرة للنظافة والنظام وتنظيم سفنهم وترتيب ما بها لضمان سهولة الحركة على متنها. لهذا السبب لا يسمح ببقاء السيوف والأسلحة الأخرى معلقة على سطح السفينة وإنما توضع أسفلها (Haedo, 1870, pp 93-94).

وقد قدر عدد قطع الأسطول الجزائري في 1581 بـ 35 غليوطة اثنتان ذات 24 مقعداً، 12 ذات 22 مقعداً، 7 ذات 20 مقعداً، 8 ذات 18 مقعداً، و 3 ذات 15 مقعداً وواحدة ذات 29 مقعد وواحدة ذات 28 مقعداً وواحدة ذات 23 مقعداً. في حين يصل تعداد البرغانتى والفرقاطات ما بين 20 و 25 قطعة منتشرة بين الجزائر وشرشال (Haedo, 1870, pp 98-99-101)، غير أن ما لاحظناه هو أن كل من كتبوا عن سفن القرن السادس عشر لم يتناولوا قوتها النارية.

ويبدو أن الجزائريين امتلكوا كذلك خلال القرن السادس عشر، إضافة إلى ما ذكرنا، السفن المستديرة أي الغليون، غير أنها لم تكن واسعة الاستعمال، إذ يذكر Boyer نقلاً عن Tenenti بأن حسن بن خير الدين باشا كان يملك سفينة مستديرة ذات 60 مدفعاً. كما كان الرابيس سيقالة Cigala يملك واحدة كذلك ذات 22 مدفعاً وقد استخدمت في معركة ليبانت عام 1571 (Boyer, 1985, p97).

بعد توقّف الحروب الكبرى بالبحر الأبيض المتوسط، وعقد الدولة العثمانية معاهدة سلم مع اسبانيا في 1578م وانسحابها من غرب البحر المتوسط للاهتمام بحروبها مع الصفويين التي دامت من 1578م إلى 1590م، تباينت السياسة الخارجية لكل من الدولة العثمانية والجزائر، ففي الوقت الذي هادنت فيه الدولة العثمانية اسبانيا بقيت الجزائر تعتبر اسبانيا عدوا لها بحيث كانت ما تزال تحتل وهران والمرسى الكبير. وقد فسح هذا الوضع المجال أمام نوع آخر من الحروب تمثلت في حرب استنزاف متبادلة بين الجزائر واسبانيا، فارتأت الجزائر أن تضرب اقتصاد هذه الأخيرة لتتمكن من اضعافها وبالتالي استرجاع القاعدتين المحتلتين. ومادام شريان الاقتصاد الاسباني يتمثل في خيريات العالم الجديد فقد اعتمدت الجزائر سفن قادرة على خوض المحيطات. كما أن ما حمل الجزائريين على اعتماد هذا النوع من السفن دخول قوى أجنبية إلى البحر الأبيض المتوسط تمثلت في بحارة دول الشمال خاصة الانجليز والهولنديين الذين تسللوا في نهاية القرن السادس عشر تحت طائلة

الإتجار، ونشب بينهما صراع كبير انتهى بالقضاء على الوجود الهولندي في النصف الثاني من القرن السابع عشر (Noushi,2004,pp105-119).

2.2. أنواع سفن الأسطول خلال القرن السابع عشر

أمام تزايد القوى الأوروبية غير المتوسطية في البحر الأبيض المتوسط واستعمال هذه الأخيرة لقراصنتها، كان لزاما على بحرية الجزائر حماية نفسها من العناصر الجديدة ومتابعتها في المتوسط وخارجه بالوصول إلى عقر دارها لردعها. وقد استلزم هذا اعتماد سفن قادرة على خوض مياه المحيط وهي السفن المستديرة، فقد أغار الهولندي لمبير فيرور Verhoer Lambert على الجزائر في 1622 كما أغار عليها الهولندي رويتر Ruyter في 1660 (مولود قاسم، 2008، ص 115). أما الهجومات الإنجليزية خلال القرن السابع عشر فقد تمثلت في حملة بلاك Blake في 1654 وحملة رويبر سبراغ Spraaq على بجاية في 1662 (مولود قاسم، 2008، ص 184).

ويبدو أن اعتماد هذا النوع من السفن التي تسير بشرع مربع يقع فوق الشراع الثاني في البحرية الجزائرية شكّل ثورة حقيقية، إذ سمح لها بتوسيع نطاق مراقبتها بحيث لم تعد تكتفي بالعمل في البحر الأبيض المتوسط بل عبرت مضيق جبل طارق ووسعت مجالها إلى المحيط الأطلسي وتمكن بعض الرياس كمراد رايس وسليمان رايس وغيرهما من الوصول إلى بحر المانش ومهاجمة أيسلندا وإيرلندا (Van Krieken, 2002, p 19).

ويظهر التغيير الذي وقع في نوعية البواخر الجزائرية في القرن السابع عشر من خلال إحصاء الأب دان Lepère Dan لقطع الأسطول في 1634 والذي قدره بـ 4 شينيات وبرغانتى ذا 15 مقعد و8 فرقاطات ذات 5 إلى 6 مقاعد بينما عدد السفن المستديرة كان كبيراً بحيث قدره بـ 70 سفينة مستديرة وبولاكرات وسفن كبيرة يحمل بعضها 25 مدفعاً وأخرى ذات 35 إلى 40 مدفع من مختلف الأحجام. ويذكر دان أنه رأى 28 من هذه السفن خارجة من الجزائر في 7 أوت 1634، فكانت "الأجمل والأكثر تسليحا مما يمكن أن يرى المرء" (Dan,01646,0p317). ومما يجدر ذكره أن البحرية الجزائرية تفوقت في بناء واستعمال هذا النوع من السفن مما جعل الدولة العثمانية التي ضعف اسطولها في نهاية القرن السابع عشر - لكونها حافظت على الأنواع القديمة من السفن - تلجأ إلى رياس الجزائر الذين أصبحوا رواد في إنشاء هذا النوع من السفن واستعمالها، وكان ذلك في 1682م في عهد السلطان محمد الربع والصدر الأعظم ميرزيفونلو قاره مصطفى باشا (Uzunçarşılı,01984,0p497).

وقد زاد عدد السفن المستديرة في الأسطول العثماني مما سمح له بأخذ جزيرة كيوس Chios من جديد وهزيمة الأسطول البندقي. وهذا الانتصار يعود الفضل فيه إلى داي الجزائر السابق القبطان ميزومورطو حسين باشا (1682-1688) قائد السفن المستديرة الذي ذهب من الجزائر والتحق بالبحرية العثمانية، حيث عُيّن بعد ذلك ونظراً لتميزه قبطان باشا للأسطول العثماني في 1695م. وقد شرع في اصلاح هذا الأسطول ورفع عدد السفن المستديرة به (Uzunçarşılı, 1984, p497).

1.2.2. الوحدات الرئيسية

اعتمدت البحرية الجزائرية خلال القرن السابع عشر ثمانية أنواع من السفن منها التي كانت مستعملة من قبل خلال القرن السادس عشر كالشيني والبرغاتي والفرقاطة ومنها الجديدة مثل:

1.1.2.2. البولاكر

وهي سفينة شراعية تسير بالأشرعة المربعة والمثلثة الزوايا وبعضها تحمل أشرعة مستطيلة وهي نادراً ما تحتوي على مجاذيف (Jal,1848,p1193).

2.1.2.2. الكرافيل

وهي سفينة شراعية أطرافها عالية تسمح لها بخوض عباب مياه المحيط الأطلسي وهي سفينة حربية من عائلة السفن المستديرة يتراوح طولها بين 34 و36 قدم، أي 11,04م و 11,69 م وعرضها 13 قدم أي بين 3,89م و4,22م وعمقها من 5 إلى 6 أقدام أي من 1,62 م إلى 1,94 (Jal,1848,p420). وتشتمل على عدة صواري تحمل أشرعة مثلثة ومربعة وهي قادرة على الإبحار طول السنة وبإمكانها مواجهة العواصف البحرية (Jal,1848,p420).

3.1.2.2. سفن الغراب أو الكريبط

وهي سفن حربية خفيفة وسريعة وبها ثلاثة صواري تحمل أشرعة مربعة (Jal, 1848, pp528-529) وهي سفينة حربية أصغر من الفرقاطة، وهي شبيهة بها في الشكل ومجموع الصواري والأشرعة.

4.1.2.2. الشبك

وهو من عائلة سفن الشيني ويمتاز بكون عنقه (أي عنق السفينة) بارز جدا ومقدمة السفينة مسلحة بقاطع طويل يستعمل طرفه لوضع شراع مثلث للصارى الأمامي. ويمتلك عادة ثلاثة صواري تحمل أشرعة مثلثة (Jal,1848,p449) ويمكنه كذلك استعمال المجاذيف وكان يُستعمل في مياه البحر الأبيض المتوسط. وهو مسلح بـ 12 إلى 30 مدفعاً كما أنه سهل التوجيه وسريع جداً (Belhamissi, 1996, p 102).

2.2.2. الوحدات الثانوية

اعتمد الجزائريون كذلك سفن الشطية (Saëtte) التي تطورت خلال القرن السابع عشر لتصبح سفينة كبيرة لا تستعمل المجاذيف إلا بصفة استثنائية وتحمل أشرعة مثلثة ومربعة (Devoulx, 1869, pp 391-392). كما استعملت نصف الشيني حيث يذكر ذلك تقرير يعود إلى 1686 (Turbet Delof, 1970, pp 215-216) وهو شيني مصغر يحمل عدداً من المجذفين أقل من الشيني وهو سهل التحرك يتسلل بسهولة بين الصفوف خلال المواجهات البحرية.

3.2. أنواع سفن الأسطول خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر

أما خلال القرن الثامن عشر وبداية التاسع عشر اعتمدت البحرية الجزائرية أنواع متعددة من السفن. فبالنسبة لبداية القرن الثامن عشر أشار لوجي دي تاسي الذي أقام في الجزائر في 1724 إلى وجود سفن الكرافيل والشيني

والبولواكر، وعدد 24 سفينة يتراوح عدد مدافعها بين 10 و52 تصل عياراتها إلى 12، 8، 6، و4 أرتال والملاحظ أن 11 منها مصنوعة في الجزائر (Laugier de Tassy, 1725, p265).

ويذكر تقرير أحد الجواسيس الفرنسيين مؤرخ في ماي 1752 وجود 7 سفن كبيرة في ميناء الجزائر منها 4 فرقاطات تحمل بين 24 و52 مدفع وكريبط ذا 22 مدفع وكرافيل ذات 34 مدفع وزورق، إضافة إلى 10 أشباك تحمل بين 14 و2 و4 مدفع و5 غليوبات (Archives des affaires étrangères, carton B, III, p 202).

أما عن فترة نهاية القرن الثامن عشر وبداية التاسع عشر فنملك ثلاث شهادات إحداها للأوروبي الدبلوماسي الجاسوس فونتور دو بارادي Venture de Paradis الذي أقام بالجزائر من 1788 إلى 1790، والأخرى لأمركي كان أسيراً بمدينة الجزائر في سنوات 1788-1796 ثم أصبح قنصلاً للولايات المتحدة فيما بعد. والثالثة لأحمد الشريف الزهار نقيب أشرف مدينة الجزائر الذي تضمّنت مذكراته الفترة ما بين 1754 و1830.

ففي حين يذكر بارادي Paradis أن تعداد الأسطول الجزائري بلغ 6 سفن ذات 26 إلى 30 مدفع و3 أشباك تحمل بين 18 إلى 22 مدفع و2 نصف شيني (Venture de Paradis, 2006, p68).

يقدم الأسير الأمركي كاتكارت وصفاً أكثر تفصيلاً عن تعداد الأسطول الجزائري وقوته النارية إذ يذكر أنه: "في 1786 وبحوض بناء السفن التابع للبحرية كانت توجد بارجة وسفينة حربية شراعية ذات صاربين وغليوطة وأربعون زورقاً حربياً وبضيف: "هذا أكبر عدد رأيته في حياتي للسفن التي يجري بناؤها وإصلاحها في نفس الوقت، والحوض ممتلئ بحيث لم يعد يوجد فيه مكان لسفينة واحدة أخرى" (كاتكارت، 1982، ص 76).

كما يشير إلى أنه في 17 يوليو 1789 وبسبب الحرب الدائرة بين الدولة العثمانية وروسيا أرسل الداوي 5 سفن حربية كبيرة إلى إسطنبول بقيادة الحاج سليمان قبطان ميناء الجزائر السابق، وذلك لكي تنضم إلى أسطول السلطان للمساهمة في الحرب ضد روسيا. وأن إحدى هذه السفن ثلاثية الصواري مسلحة بـ 34 مدفع، وشطية مسلحة بـ 28 مدفع وأخرى بـ 36 مدفع وثلاثة مسلحة بـ 22 مدفع وسفينة من النوع المسمى "جافيك" مسلحة بـ 24 مدفع (كاتكارت، 1982، ص 89) ثم يواصل إعطاء قائمة لما تمتلك بحرية الجزائر من قطع أخرى والتي تتمثل في 3 لومونات و14 زورقاً حربياً إضافة إلى 40 زورقاً آخر غير صالح للاستعمال ويقوم النجارون بإصلاحها (كاتكارت، 1982، ص 89).

أما نقيب الأشرف "أحمد الشريف الزهار" فيعطينا معلومات في غاية الدقة باعتباره من أهل المدينة ومطلع على معظم ما يتعلق بالميدان السياسي والعسكري للجزائر والمنطقة بكاملها. إذ يذكر أنه من بين السفن التي كانت تعتمد عليها الجزائر في منتصف القرن الثامن عشر سفن الغراب وهي مراكب تسير بالمجاديف وعددها 24 مجذاف على كل واحد 4 رجال وليس لها شراع وبها مدافع كبيرة (الزهار، 1980، ص 16). كما

يذكر أن أول من صنع سفن اللّنجور - نوع من السفن الحربية الخفيفة التي تحمل المدافع - هو الداوي محمد باشا المجاهد (1766-1791) (الزهار، 1980، ص24) ويعزز هذا القول فونتير دو بارادي إذ يذكر أنه عند اعتداء الاسبان على مدينة الجزائر في 1783 تمكّن الجزائريون من إعطاب إحدى سفنهم وعند استيلائهم عليها نقلوا شكلها وصنعوا في الحال سفناً مثلها مكنتهم من منع الحملة الإسبانية لسنة 1784 من الاقتراب من المدينة أو إلحاق الضرر بها (Venture de Paradis, 2006, p230) ويقدم الزهار رقماً للّنجور الذي أمر الداوي بصنعه وهو 500 قطعة ورغم أن العدد يبدو ضخماً إلا أن الذي نلاحظه هو أن النجّارين من أهل البلد كانوا يعملون مع نجّاري الترسانة وتمكّنوا قبل تمام السنة من إتمام ما طلب منهم (الزهار، 1980، ص32) وتبرز لنا هذه الحادثة سعي بحارة الجزائر إلى امتلاك نفس سلاح العدو.

ومن السفن التي امتلكتها بحرية الجزائر خلال القرن الثامن عشر كذلك الفرقاطات التي استمروا في استعمالها مع تطويرها أكثر والبرغانتية بحيث أنشأ الداوي محمد باشا (1766-1791) فرقاطة كبيرة وبرغانتية كبير يحمل 24 مدفعاً و6 شطيات (الزهار، 1980، ص25).

ويمكننا أن نعدد 20 نوع من السفن خلال القرن الثامن عشر تسعة منها سبق استعمالها في القرن السابق وهي الشيني والغليوطة والبرغانتية والكارافيل والكوربيط والشبك والفرقاطة والشطية والبولاكر. أما بقية الأنواع فهي تخص القرن الثامن عشر وتنقسم إلى وحدات رئيسية وأخرى ثانوية.

1.3.2. الوحدات الرئيسية

1.1.3.2. البريك أو القلعية

وهي سفينة شراعية ذات صاريان أو ثلاثة، يمتاز بالسرعة وسهولة الاستعمال. وهو من عائلة السفن المستديرة، غير أنه يأتي بعد البارجة والفرقاطة والكوربيط. ويمكن للبريك أن يحمل 20 مدفعاً منها 18 ذات عيار 24 واثنتان ذات عيار 18 ويصل طوله إلى 34,12 م وعرضه 9 أمتار وعمقه 4,60 م. أما البريك الذي يحمل 16 مدفعاً فيصل طوله إلى 29,28 م وعرضه 8,74 م وعمقه 4,35 م (Jal, 1848, 341).

2.1.3.2. البريك أو القلعية البارجة الحربية Vaisseau

بارجة شراعية كبيرة موجهة للحرب أساساً وهي متميزة بحجمها وتسليحها.

3.1.3.2. الصيادة أو سفونة Goelette

وهي سفينة خفيفة ذات صاريان وأشرعة مربعة تمتاز بالسرعة وسهولة توجيهها (Jal, 1848, p787)، ويبدو أنها بدأت تستعمل منذ 1798. (Devouix, 1869, p413).

2.3.2. الوحدات الثانوية

1.2.3.2. الصندل Gabarra

وهو مركب ذا طابق يستعمل من صاري إلى ثلاثة تحمل بين 10 و20 مدفع.

2.2.3.2. شطية Pinque

وهو مركب مؤخره مرتفع مثل الكارافيل به ثلاثة صواري تحمل أشرعة لاتنية مثلثة يمكن تعويضها بأشرعة مربعة. (Jal, 1848, p1176) وهي مختلفة عن شطية القرن السابع عشر.

3.2.3.2. قارب Senau

وهو مركب ذا صاريان وأشرعة مربعة وصاربه الكبير محكم بصاري ثاني ملاصق له يمنحه متانة أكثر (Jal, 1848, p 1341).

4.2.3.2. الفلك

وهو مركب شراعي ذا صاري أو اثنين ويحمل شرع شبه منحرف.

5.2.3.2. اللنجور

زوارق الإنقاذ استعملت بعد الحملة الاسبانية على الجزائر في 1783 وصارت البحرية الجزائرية بعدها تعتمد على بكثرة لحماية الميناء والخروج في مهمات بحرية. (Jal, 1848, p 555). وهي تسير بالأشرعة والمجاديف كتابعة لسفينة كبيرة وهي تحمل مدفع في المقدمة وآخر في المؤخرة وأحيانا بنادق على الجوانب (Jal, 1848, p453).

6.2.3.2. بوقرة Cutter

وهو مركب شراعي صغير قصير وعريض في الوسط والأمام وضيق في الخلف ذا صاري واحد به شرع مستطيل سريع وسهل الاستعمال ويحمل بين 6 و8 مدافع خفيفة. وفي الأمام يضع أشرعة مثلثة الزوايا (Jal, 1848, p555).

7.2.3.2. طرطان

سفينة ذات صاري واحد شكلها مستطيل مثل الشبك وتحمل شرع مثلث (Jal, 1848, p1432)

8.2.3.2. قاذفة القنابل "بومباردة"

هي سفينة صغيرة مستعملة في البحر الأبيض المتوسط بها صاري كبير يحمل أشرعة مربعة وصاري في الخلف به شرع واحد مثلث. وفي مقدمة هذه السفينة يوجد شرعان آخران أحدهما كبير مثلث الزوايا والآخر صغير، وتمتاز بسرعة المناورة (Jal, 1848, p306).

وبحلول القرن التاسع عشر تزايدت الأخطار في البحر الأبيض المتوسط ولجأت القوى الأوروبية إلى عقد المؤتمرات والتحالف فيما بينها للقضاء على كل ما يعيق أطماعها ومصالحها. وقد حاولت الجزائر مواكبة الوضع والوقوف في وجه القوى الأجنبية عن البحر الأبيض المتوسط، إذ كانت تخرج مجموعات من السفن لمواجهة السفن الدخيلة عن المتوسط. ففي 1812 مثلا أرسلت ثلاث سفن حربية إلى المحيط الأطلسي لمواجهة السفن الأمريكية والهولندية والسويدية والدانماركية (Tachrifat, 1852, p28).

كما واصلت الجزائر بناء السفن وتسليحها مركزة خصوصا على الفرقاطات والكوربيط والبريك، إذ ذكر القبطان الحاج علي سر عسكر سفاين الجزائر في تقرير قدّمه للسلطان في 1238هـ/ 1822م إنشاء فرقاطة "مفتاح الجهاد" بالجزائر وهي تستوعب 62 مدفعًا يقودها القبطان حاج علي وفرقاطة سميت "بلحوسي" تتسع لـ 50 مدفعًا تحت قيادة عمر البدرومي وفرقاطة الثالثة تسمى "غولت جيلان" وتحمل 16 مدفعًا وقبطانها حسن (خط همايون، رقم 22557، 1238هـ). كما ذكر سفن من نوع الصيادة الموجودة بالجزائر (خط همايون، رقم 22557، 1238هـ).

وفي تقرير مؤرخ في 1240هـ/ 1824م ذكر قبطان أوجاق جزائر الغرب مغادرة 8 سفن جزائرية ميناء الجزائر متوجهة نحو ميناء نافارين لمؤازرة الدولة العثمانية وتتمثل في فرقاطتين وسفينتين من نوع كربيط واثنين من نوع بريك واثنين من نوع اسقونة أو صيادة (خط همايون، رقم 34365، 1240هـ) والملاحظ أنه في 1825 بعد حملة هاري نيل على الجزائر التي وقعت في 1824 والجهد الحربي للجزائر إلى جانب الدولة العثمانية في حرب استقلال اليونان صار تعداد الأسطول الجزائري 3 بوارج ذات 36، 50، 62 مدفعًا، حراقتان ذات 36 و 48 مدفعًا، سفينتان ذات 3 صواري بها 16 و 18 مدفع وبولاكر مربعة الأشعة ذات 20 مدفعًا وسفينة ثلاثية الصواري بها 10 مدافع (شالر، 1982، ص 62).

خاتمة

أولت البحرية الجزائرية أهمية كبرى لبناء الأسطول وتطويره وتسليحه طيلة الفترة الممتدة من القرن السادس عشر إلى القرن التاسع عشر حتى يتمكن من الدفاع عن الجزائر وعن ممتلكات الدولة العثمانية. وقد مكّنه ذلك من تبوء مكانة مرموقة في غرب البحر الأبيض المتوسط.

وقد اعتمدت الجزائر عدّة أنواع من السفن وصل تعدادها إلى حوالي 20 نوع خلال الفترة المدروسة، وقد كانت لها مواصفات تتماشى مع كل فترة من الفترات التي استعملتها فيها. فخلال القرن السادس عشر استعملت البحرية الجزائرية سفن الشيني والغليوطات والبرغانتى والفرقاطات وهي سفن خفيفة تسير بالمجاديف والأشعة. وقد أثبتت قوتها وقدرتها على المناورة عند مشاركتها في الحروب الكبرى التي خاضتها الدولة العثمانية في البحر الأبيض المتوسط، وفي مهاجمة الشواطئ المعادية، وفي تقديم العون لمسلمي الأندلس.

وبنهاية القرن السادس عشر وحلول السابع عشر تدخل عاملان هامان حملا البحرية الجزائرية على وجوب استعمال نوع جديد من السفن -السفن المستديرة- وهما:

انسحاب الدولة العثمانية من غرب البحر الأبيض المتوسط وانتهاء الحروب العالمية الكبرى فسح المجال لحرب استنزاف لا هوادة فيها ضد اسبانيا لاسترجاع الجيوب المحتلة وذلك بضرب شريان اقتصادها (المرتبط بالعالم الجديد).

شهدت نهاية القرن السادس عشر والقرن السابع عشر دخول بحارة أجانب إلى البحر الأبيض المتوسط يتمثلون في بحارة دول الشمال، والذين كانوا يشكلون خطرًا على الضفة الجنوبية للمتوسط، وقد أغار عدد منهم

أنواع السفن في البحرية الجزائرية من القرن السادس عشر إلى القرن التاسع عشر

على السواحل الجزائرية، مما استوجب امتلاك الجزائر للسفن المستديرة القادرة على خوض مياه المحيط لمتابعة قراصنة دول الشمال والوصول إلى عقر دارهم وتنفيذ عمليات هجومية ضدهم لردعهم عن القيام بأعمال عدائية ضد الجزائر.

وكانت هذه السفن المستديرة مرتفعة عن سطح الماء، بها طابق أو اثنين وتسير بالأشعة المربعة أو المثلثة أو حتى ذات شكل شبه منحرف وقد مكنتهم من القيام بعمليات في المحيط بسهولة وبكل أريحية. وخلال القرن الثامن عشر ازدادت الأطماع الأوروبية ونضجت أكثر مشاريعهم خصوصاً مع ضعف الدولة العثمانية وبداية المسألة الشرقية. كما التحقت بالقوى الخارجة عن المتوسط بحرية الولايات المتحدة الأمريكية في أواخر القرن الثامن عشر. وقد عملت البحرية الجزائرية على تعزيز قوتها بأنواع جديدة من السفن لعل أهمها البريك والنجور والغراب وغيرها. وقد استعملتها للدفاع عن السواحل الجزائرية ومواجهة الأعداء في المحيط الأطلسي، إضافة إلى مساهمتها إلى جانب الدولة العثمانية في حروبها ضد روسيا.

وبحلول القرن التاسع عشر، ازداد الضغط الغربي وعُقدت التحالفات والاتفاقيات (فيينا 1815، اكس لا شابيل 1818) التي أضرت بالجزائر واصلت بحرية الجزائر عملها على الجبهات الثلاث: جبهة المحيط الأطلسي وجبهة غرب البحر الأبيض المتوسط وجبهة شرق البحر الأبيض المتوسط لمساعدة الدولة العثمانية في الدفاع عن وحدتها ومنع التفكك الذي تعمل عليه القوى الأوروبية، وقد اعتمدت نفس السفن تقريبا التي استعملت في القرن السابق.

كانت أغلب السفن المستعملة طيلة الفترة ما بين القرنين السادس عشر والتاسع عشر تصنع وتسليح في ترسانات الجزائر وجزء آخر يؤخذ كغنائم من القوى البحرية الأوروبية وكان جزء يأتيها كهدايا من الأطراف الصديقة والحليفة ويأتيها جزء آخر بمقتضى المعاهدات والاتفاقيات وعن طريق الشراء. وكانت بحرية الجزائر تستعمل مدافع برونزية وأخرى حجرية على متن سفنها، وقد تعددت أحجامها، وفي حوالي 1794 استغنت عن المدافع الحجرية وعوضتها بالبرونزية.

تمكنت إذن البحرية الجزائرية من خلال اعتمادها على السفن الملائمة لكل فترة، وتسليحها حسب ما تقتضيه ظروف الحرب، من الوقوف سداً منيعاً في وجه المخططات الغربية الصليبية سواء في غرب المتوسط أو شرقه أو المحيط الأطلسي.

الببليوغرافيا:

- 1- الأرشيف الوطني الجزائري، الرصيد العثماني، خط همايون، رقم 34365، خط همايون، رقم 22554 A.
- 2- بن محمد، إبراهيم بن أحمد غانم، (2013)، العز والمنافع للمجاهدين في سبيل الله بآلات الحروب والمدافع، ترجمة: بن قاسم الحجري الأندلسي، الجزائر، مخطوط بالمكتبة الوطنية بالجزائر تحت رقم 1511.
- 3- التلمساني، ابن رقية، (1967)، "الزهرة النائرة فيما جرى في الجزائر حين أغارت عليها جنود الكفرة"، نشر: سليم بابا عمر، مجلة تاريخ وحضارة المغرب، ع3، 32-02.

- 4- دلبليو، ل. مارتن، (1982)، **البحر في الاستراتيجية الحديثة**، ترجمة: العقيد البحري المتقاعد عبد الكريم الحاج عناد، بيروت، المؤسسة العربية للدراسات والنشر.
- 5- درياس، لخضر، (1990)، **المدفعية الجزائرية في العهد العثماني**، (رسالة دكتوراه)، الجزائر، جامعة الجزائر -2.
- 6- سعيدوني، ناصر الدين، (1976)، **"الحياة الاقتصادية بعنابة أثناء العهد العثماني"**، مجلة الأصالة، عدد 34-35.
- 7- شالر، وليم، (1982)، **مذكرات قنصل أمريكا في الجزائر 1816-1824**، تعريب وتعليق وتقديم: إسماعيل العربي، الجزائر، ش. و. ن. ت.
- 8- كاتكارت، جيمس ليندر، (1982)، **مذكرات أسير الداوي كاتكارت قنصل أمريكا في المغرب**، ترجمة: إسماعيل العربي، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية.
- 9- مجهول، (1934)، **غزوات عروج وخير الدين**، تحقيق عبد القادر نور الدين، ط1، الجزائر، مطبعة الثعالبية.
- 10- المدني، أحمد توفيق، (1986)، **محمد عثمان باشا داي الجزائر 1766-1791 سيرته، حروبه، أعماله، نظام الدولة والحياة العامة في عهده**، الجزائر، المؤسسة الوطنية للكتاب.
- 11- النخيلي، درويش، (1974)، **السفن الإسلامية على حروف العجم**، الاسكندرية، مطابع الأهرام التجارية.
- 12- وولف، جون.ب، (1986)، **الجزائر وأوروبا 1500-1830م**، ترجمة: أبو القاسم سعد الله، الجزائر، المؤسسة الوطنية للكتاب.
- 13- Archives des affaires étrangères, France, carton B, III, p 202
- 14- Başbakanlık Osmanlı Devlet arşivleri: Mühimme Defteri n°10, H.14 n ; M. D n°12, H.15 ; M. D n°14, H. 603, p 423. ; M. D n°21 H.526, p220.
- 15- Belhamissi, Moulay, (1983), **Histoire de la marine algérienne (1516-1830)**, Alger, enal.
- 16- Belhamissi, Moulay, (1990), **Alger la ville aux mille canons**, Alger, enal.
- 17- Belhamissi, Moulay, (1996), **Marine et marins d'Alger (1518-1830)**, T1, Alger, bibliothèque nationale d'Algérie.
- 18- Berbrugger, A, (1859) : "Les casernes des janissaires à Alger", Revue Africaine, n°3, pp 132-138.
- 19- Boyer, Pierre, (1985) : "Les renégats et la marine de la régence d'Alger", Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée, T1, pp 93-106.
- 20- Coulet de Gard. R, (1980) : **La course et la piraterie en méditerranée**, Paris, édité par France empire.
- 21- Dan, Pierre, (1646), **Histoire de la barbarie et de ses corsaires**, 2 ed, Paris, Pierre Rocolet imprimeur et librairie ordinaire du roi.
- 22- Devoulx, Albert, (1871), "Alger études archéologiques et topographiques sur cette ville aux époques romaines (écosium), arabe (Djezair Beni-Mezrana) Turque (El Djezair)", Revue Africaine, T20, pp 243-256.
- 23- Devoulx, Albert, (1869), "La marine de la régence d'Alger", Revue Africaine, T13, pp 384-420.
- 24- Grammont, Henri Delmas de (1884), "Etudes algériennes la course l'esclavage et la rédemption", Revue Historique, pp 01-42.
- 25- Gsell. S, Marçais. G, Yver. G, (1927), **Histoire d'Algérie**, Paris, ancienne librairie Turne.

- 26- Haedo, F. Diego de, (1870), “**Topographie et histoire générale d’Alger**”, Traduit de l’espagnol par Dr. Monnereau et A. Berbrugger, Revue Africaine, t15, pp 41–69.
- 27- Jal. A, (1848): **Glossaire nautique, Répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes**, Paris, Firmin Didot frères, imprimerie de l’institut de France.
- 28- Klein, Henri, (2003), **Feuillets d’El Djazair**, Alger, Ed du Tell.
- 29- Laugier de Tassy, (1725), **Histoire du royaume d’Alger avec l’état de son gouvernement, de ses forces de terre et de mer et de ses revenus, police, justice politique et commerce**, Amersterdam, Henri de sauzet.
- 30- Laye, Yves, (1951), **Le port d’Alger, Alger**, université d’Alger, faculté de droit.
- 31- Noushi, André, (2004), “**Iles et stratégie en méditerranée**” Cahier de la méditerranée (en ligne) 68, pp 105–119, consulté le 05 janvier 2022.
- 32- Sacerdoci, A, (1952), “**La mission à Alger du consul de Venise Nicolas Rosalem (1753–1754)**”, Revue Africaine, T96, pp 64–104.
- 33- Tachrifat, (1852) : **Recueil de notes historiques sur l’administration de l’ancienne Régence d’Alger**, par Devoux. A, Alger, imprimerie du gouvernement.
- 34- Torbjørn Ødegaard, (2006), **Les correspondances de Ludolf Hammeken le premier consul Dano-Norvégien à Alger 1746–1751**, Alger, Enag-editions.
- 35- Turbet Delof, Guy, (1970), “**Noms de navires algériens au XVII siècle**” in Revue internationale d’onomastique, pp 213–219.
- 36- Uzunçarşılı, Ismail Hakkı, (1984) **Osmanlı Devletinin merkez ve Bahriye Teşkilatı**, Ankara, Türk Tarih kurumu basimevi.
- 37- Van Krieken, Gerard, (2002), **Corsaires et marchands. Les relations entre Alger et les Pays bas 1604–1830**, France, ed Bouchene.
- 38- Venture de Paradis. M, (2006), **Alger au XVIIIème siècle (1788–1790), mémoires, notes et observations d’un diplomate-espion**, présentation et notes par Abderrahmane Rebahi, Alger, éd Grad Alger livres.