

سفينة الشبّاك.

اعتبارات جديدة تتعلق بأصلها وخصائصها وانتشار استخدامها

The xebec. New considerations related to its origin,
characteristics and widespread use

محرز أمين

جامعة الجيلالي بونعامة - خميس مليانة

البريد الإلكتروني : a.mahrez@univ-dbk.m.dz

ملخص:

يعدّ الشبّاك من النماذج البحرية القليلة التي بوسعنا التباهي بأنه تمّ تطويرها في ترسانات إيالة الجزائر. و يبقى الأمر اللافت للانتباه فيما يخصّ هذه السفينة، التي اعتبرها الأوروبيون إحدى سفن القرصنة، إن لم نقل سفينة قرصنة الدول البربرية (États Barbaresques) بامتياز، أنّ أصلها وظروف إنشائها لا يزالان يكتنفهما الغموض، نتيجة تضارب رؤى المختصّين في هذا الصدد.

لأجل ذلك، نسعى من خلال دراستنا إلى تسليط الضوء على أصول الشبّاك و الأسباب التي جعلته يتطوّر إلى الشكل الرشيق والخفيف للغاية، الذي سيّخذّه آخر المطاف في غضون القرن الثامن عشر، جاعلاً منه مركبا استثنائيا من حيث سرعة الإبحار وقابلية المناورة والقدرة على الإفلات في ذات الآن.

و تلك الخصائص التي ميّزتها عن باقي سفن ذلك الوقت، ستكفل اعتمادها من قبل بحريات عدّة دول أوروبية حتّى أواسط القرن التاسع عشر، على اعتبار أنّها كانت من أحسن مراكب البحر الأبيض المتوسط المخصّصة للحرب.

الكلمات المفتاحية:

الشبّاك ؛ البحر الأبيض المتوسط ؛ القرصنة ؛ البحرية الجزائرية ؛ صناعة السفن.

Abstract:

The Xebec (Chebec) is one of the few marine models that we can boast of having been developed in the arsenals of the Eyalet of Algiers. The remarkable thing about this ship, which Europeans

considered one of the corsairships, if not the Barbary States privateering ship par excellence, remains that its origin and the circumstances of its creation are still shrouded in mystery, as a result of the conflicting visions of specialists in this regard.

For this reason, we seek through our study to shed light on its origins and the reasons that made it develop into the very agile and light form, which it would eventually take in the course of the XVIIIth century, and making it an exceptional boat in terms of sailing speed, maneuverability and the ability to escape at the same time ; these characteristics that distinguished it from the rest of the ships of that time, would ensure its adoption by the navies of several European countries until the middle of the XIXth century, given that it was one of the best ships in the Mediterranean Sea intended for war.

Keywords:

Xebec; Mediterranean Sea; Privateering; Algerian Navy; Shipbuilding.

التوطئة:



"تُطارَد الأيائل بالكلاب السلوقية و ليس بكلاب الدزواس ؛ فإذا كانت هذه الأخيرة جيّدة لحراسة المنازل و الدفاع عنها، فالأولى أفضل للجري في السهول" (خير الدين بربروس).



« On force les cerfs avec des lévriers et non avec des molosses ; si ceux-ci sont bons pour garder et défendre les maisons, les premiers sont meilleurs pour courir dans les plaines » (Khaïreddine Barberousse).

يلخص لنا هذا القول المنسوب إلى مؤسس الجزائر الحديثة، خير الدين بربروس، الفلسفة التي اتبعها متولوا البحرية الجزائرية من بعده في صناعة السفن؛ إذ كان السر وراء النجاح الذي وصلت إليه عمليات القرصنة لدى الجزائريين استعمالهم لطرز سفن أصغر وأكثر رشاقة من نظيرتها الأوروبية وحتى العثمانية، بحيث كانت تتميز بخفّتها وقدراتها العالية على المناورة. ونضرب على ذلك مثلاً سفن القادرغة أو الشيني (Galère)، وهي سفن تجديفية كبيرة - رغم أنّها قد تحمل صارياً أو اثنين - و يتراوح طولها من 35 إلى 50 متراً كونها تضمّ أزيد من 21 صفّ مجدّفين، علماً أنّ نسبة الطول إلى العرض هي سبعة إلى واحد على وجه التقريب¹¹⁴. ففيما كانت الشواني الأوروبية ذات صاريين مزوّدة بعدد أكبر من قطع المدفعية و مثقلة بالذخيرة والمؤن و المعدات المتنوعة إلى جانب وجود مكثف للزخارف على بدنّها، و لا سيّما المقصورة ذات العلو المفرط في مؤخّرتها - ممّا كان يفضي بالتأكيد إلى تقليل سرعتها - كانت السفن الجزائرية من نفس الطراز صغيرة الحجم نسبياً، ذات صاري واحد فقط، و مسلّحة بمدفع واحد إلى ثلاث مدافع متنقّلة كحجّ أقصى، كما كانت تخلو من مقصورة أو بالأحرى مصطبة أمامية. و علاوةً على ذلك، لم يكن المركب الجزائري

¹¹⁴ JAL (Augustin) : Glossaire nautique. Répertoire polyglotte des termes de marine anciens et modernes, Vol. I, Paris, Firmin Didot Frères, 1848, p. 745.

يحمل إلا ما هو ضروري، لأنّ الرايس كان يضع نصب عينيه الخفة و السرعة كعاملين أساسيين للتوفيق في مهمّاته المتمثلة عادةً في مطاردة سفن الأعداء و الإفلات بسهولة من برائن القادرغات المسيحية الأكبر و الأفضل تسليحاً¹¹⁵.

و تحضرنا بهذا الخصوص شهادة أندريه ثفيه (André Thevet) "جغرافي" ملك فرنسا، الذي ذكر في كتابه (La Cosmographie universelle) الصادر سنة 1575م: "ما أعرفه خبراً، كوني شهادته مرتين مع البنادقة و مرة واحدة مع الفرنسيين و الراغوزيين [نسبة إلى مدينة راغوزة بإقليم دالماسيا، دوبروفنيك حالياً] هي الجراة التي يقبل بها أولئك القراصنة الأفارقة، الذين بقادرغة واحدة لا يخشون مهاجمة سفينتين كبيرتين للمسيحيين، و ليس ذلك عندما تكون الرياح قويّة و الجو مضطرباً، و لكن حينما يكون لطيفاً و البحر هادئ، بالنظر إلى أنّ السفينة لا يسعها أن تبجر، في الوقت الذي تحوم القادرغة أو الغليوطة بشكلٍ سلس حولها بواسطة المجاديف، مطلقاً عليها نيران مدفعيتها من كلّ جانب"¹¹⁶.

و الجدير بالإشارة أنّ تلك المواصفات التي أوردناها أنّها جعلت الكثير من الأوروبيين المعاصرين يعتبرون تلك القادرغات الجزائرية بمثابة غليوطات كبيرة بعد أن التبس عليهم الأمر. و للعلم، فالغليوطة لم تكن تختلف كثيراً خلال القرن السادس عشر و السابع عشر عن القادرغة شكلاً، حيث كان الفارق في الحجم و الأبعاد، كون الأولى لا تضم سوى 14 إلى 19 صفّ مجدّفين¹¹⁷.

كانت القادرغة إبان القرن السادس عشر تشكّل أهمّ قطع الأسطول الجزائري، ففي سنة 1581م، ذكر الأسير البرتغالي أنطونيو دي سوزا (Antonio de Sosa)، الذي انتحل عمله الراهب الإسباني ديبغو دي هايدو (Diego de Haëdo)، أنّ الجزائريين

¹¹⁵ BELHAMISSI (Moulay) : *Marine et marins d'Alger (1518-1830)*, T. 1, Alger, Bibliothèque Nationale d'Algérie, 1996, pp. 100-101.

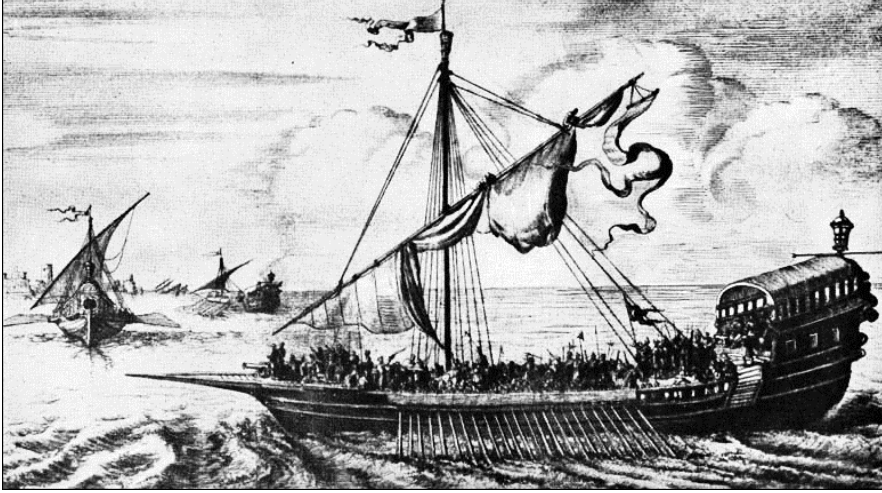
جودي (إسماعيل): *الصناعة العسكرية في الجزائر في العهد العثماني 1518-1830*، ماجستير في التاريخ الحديث، جامعة الجزائر، 2009، ص. 180.

¹¹⁶ THEVET (André) : *La Cosmographie Universelle d'André Thevet*, t. 1, Paris, Guillaume Chaudiere, 1575, p. 227.

¹¹⁷ MAZIANE (Leïla) : *Salé et ses corsaires (1666-1727). Un port de course marocain au XVII^e siècle*, Caen, Publications des Universités de Rouen et du Havre, 2007, p. 127.

جودي (إسماعيل): المرجع السابق، ص. 183.

كانوا يمتلكون نحو 27 سفينة حربية من هذا الطراز، إلى جانب 8 غليوبات و من 20 إلى 25 فرقاطة و بركانطي (سفن شراعية و تجديفية ضمت من 8 إلى 13 صفّ مجدّفين)¹¹⁸.



قادرغة جزائرية على الأرجح، ذات 24 صفّ تجديف.

1- ظروف ظهور الشبّاك

من خلال تتبّع المعلومات التي رصدناها في المصادر التاريخية، تبيّن لنا بشكل ملحوظ تناقص أعداد القادرغات و كذا الغليوبات ابتداءً من أواخر القرن السادس عشر، و يمكن تفسير هذا التحوّل البطيء، لكن الثابت الذي طرأ على البحرية الجزائرية بعدة عوامل تأتي في مقدّمها نقائص السفن الحربية المذكورة، و التي يمكننا إجمالها في :

-احتياجها للتزوّد بالماء كلّ 7 إلى 10 أيام على الأكثر، نظرًا إلى حجم طواقمها و مقاتلها و مجدّفيها، الذين كانوا يعدّون بالمئات ؛ و هذا بحدّ ذاته كان يشكّل خطرًا لا

¹¹⁸HAËDO (Diego de) : *Topographie et Histoire générale d'Alger*, traduit de l'espagnol par le Dr. Monneret et A. Berbrugger, Paris, Éditions Bouchène, 1998, pp. 99-102 ; CAMAMIS (George) : *Estudios sobre el cautiverio en el Siglo de Oro*, Madrid, Gredos, 1977, pp. 124-150 ; DÍAZ-TOLEDO (Aurelio Vargas) : « Dos nuevos documentos de Antonio de Sosa que prueban ser autor de la Topographia e Historia General de Argel: el manuscrito Add. 28366 de la British Library », *Anales Cervantinos*, vol. 63, 2021, pp. 15-52.

يمكن التغاضي عنه، و لا سيّما في المناطق المعادية¹¹⁹.

-تكلفة بنائها العالية بسبب حجمها الكبير، فاقمها احتياجها إلى أعمال صيانة دورية (التي كانت تمسّ بالأخصّ بدن السفينة : النجارة، الكشط، الحرق، التشحيم، التزفيت، القلفطة، إلخ) لا تقلّ كلفةً للحفاظ على جهوزيتها ؛ دون أن ننسى الإشارة إلى أنّ الغابات الجزائرية كانت لا توفّر غالباً الأخشاب اللازمة لصنع "الكرينة" التي قد يبلغ طولها حوالي 40 متر، و الصاري (23 متر) و المجاديف (9 أمتار).

-حاجتها إلى ما بين 200 و 300 مجدّف (أي 4 إلى 6 مجدّفين لكلّ مجداف) من الأسرى الأوروبيين، الذين كان اقتناؤهم باهضاً كما كانوا يمثلون مصدر تهديد أكيد، خصوصاً خلال المواجهات. و يكفي أن ننوّه بأنّ أكبر معركة بحرية في العصور الحديثة، معركة ليبانتو (1571م)، كان أحد أسباب هزيمة العثمانيين فيها أمام الحلف المسيحي هي البلبلة الناجمة عن امتناع الأسرى المجدّفين عن التجديف، و في بعض الحالات وصل الأمر ببعض جماعاتهم إلى كسر قيودهم و الانقضاض على طواقم البحّارة و المقاتلين.

-محدودية مجال المناورة زمنياً، إذ كانت جماعة المجدّفين ليس باستطاعتها العمل بأقصى طاقتها إلّا بحدود ساعة واحدة، و بضع مرّات يومياً فقط تتخلّلها فترات استراحة¹²⁰.

-اعتماد البحريات الأوروبية بشكل متزايد على السفن الدائرية -سمّيت كذلك لأنّ نسبة الطول إلى العرض تساوي 1 إلى 3 أو 4- مثل الغلايين (جمع غليون) و البواج الأكثر ملاءمة للإبحار في البحار و المحيطات حتّى خلال فصل الشتاء، في حين كانت القادرغات بالأساس لا تقوى على مجابهة العواصف بسبب قلة ارتفاع بدنّها فوق مستوى سطح البحر، ممّا اضطرّها إلى البقاء "مسمّرة" في ميناء الجزائر ابتداءً من شهر أكتوبر إلى غاية أبريل تقريباً. و نذكر مثلاً عن ذلك، مصير عشرات القادرغات المشاركة في حملة شارلكان (Charles Quint) على مدينة الجزائر (1541م)، خلال العاصفة الهوجاء التي ساقتها "العناية الإلهية".

-ضعف مدفعية القادرغات : فما يمكن أن يصنع مدفعين أو ثلاثة مدافع إزاء السفن

¹¹⁹MAZIANE (Leïla) : *op. cit.*, p. 126.

¹²⁰*Ibid.*

الدائرية الأوروبية، التي تزيد عددها و أضى عدد مدفعيتها يعدّ بالعشرات، بحيث لا يمكن اقتحامها بسهولة¹²¹ ؛ و يمكن أن نضيف إلى ما سبق قلّة نسبة مقاتلي القادرغة (من سبعين إلى قرابة المائة فرد)، بالمقارنة مع نسبة المجدفين فيها.

و بناءً على ما ذكر، سعى القائمون على شؤون البحرية إلى تطوير حثيث لقطع الأسطول الجزائري، من خلال محاولة مسيطرة تطوّر البحريات الأوروبية ؛ و تجلّى ذلك بالمقام الأوّل عبر اعتماد تقنية السفن المستديرة.

و أفاد الجزائريون بهذا الخصوص من وفود مكثّف للأوروبيين للجزائر مع بدايات القرن، بعضهم مثل القبطان الفلامنكي سيمون دانزيغر الشهير بسيمون دانسر (Siemen Danziger alias Simon Danser) طواعيةً لمزاولة نشاط القرصنة انطلاقاً من ميناء الجزائر على رأس طواقم سفنه (1606-1609م)¹²²، و البعض الآخر بصفة أسرى مختصّين في مجال بناء السفن، أو مطرودين على غرار جموع المورسكيين الذين أُلقت بهم السفن على السواحل المغاربية خلال السنوات (1609-1614م).

و بتبيّن الجزائريين لتلك السفن، التي كان يدعوها الأتراك إجمالاً غليونات، سهل عليهم مواجهة أهوال المحيط الأطلسي طوال السنة تقريباً، و ترقّب السفن الإيبيرية الغنية التي كانت تسلك طرق الهند و الأمريكيتين.

بيد أنّ اعتماد تلك السفن لم يكن وحده وراء النجاح الذي حقّقته البحرية الجزائرية خلال العقود الأولى من القرن السابع عشر، إذ ظهر إلى الوجود طراز جديد من سفن الحرب و القرصنة، لم ينتبه له بادئ الأمر الأوروبيون ربّما لكونه ذو أبعاد متواضعة مقارنةً بالبوارج و القادرغات المهيبة، التي عادةً ما كانت تثير الانتباه بضخامتها: هذا الطراز دعي ببساطة "الشبّاك".

2- أصل الشبّاك

تعزو أغلب الكتابات البحرية أصل هذه السفينة إلى مركب أندلسي يحمل نفس

¹²¹ جودي (إسماعيل): المرجع السابق، ص. 181.

¹²² انظر: المرجع نفسه، ص ص. 174-178.

الاسم، "شَبَاك"؛ وذلك دون أن تورد أية مواصفات أو معلومات يمكن أن نتخذها أساساً لعمل مقارنة بين المركب المذكور و سَمِيهِ المَخَصَّص للقرصنة. المعلومة الوحيدة التي تناقلتها بناءً على مقارنة اشتقاقية (يعني أَنَّ اللفظ شَبَاك مشتق من شبكة)، هي كونه على الأرجح قارب صيد¹²³.

لقد أتاح لنا البحث التوصل إلى أَنَّ الشَبَاك المذكور، الذي لا تزال نماذج له موجودة إلى حدّ اليوم بجنوب إسبانيا (إقليم أندلوسيا) تحت اسم Jábega¹²⁴، كان عبارة عن قارب صيد صغير لا سارية له و دَفَّتُهُ عبارة عن مقذاف، يتراوح طوله بين 7 و 8,5 مترو يحركه من 3 إلى 6 زوج من المجذفين¹²⁵؛ وكان هذا الشَبَاك مَخَصَّص في الأصل لصيد أسراب السمك مثل التونة و السردين و الأنشوفة، التي تتطلب الإحاطة بها و حصرها في شبكة يناهز طولها مائة باع تحمل نفس الإسم باللهجة الإسبانية (Jábega) السرعة في التنفيذ.

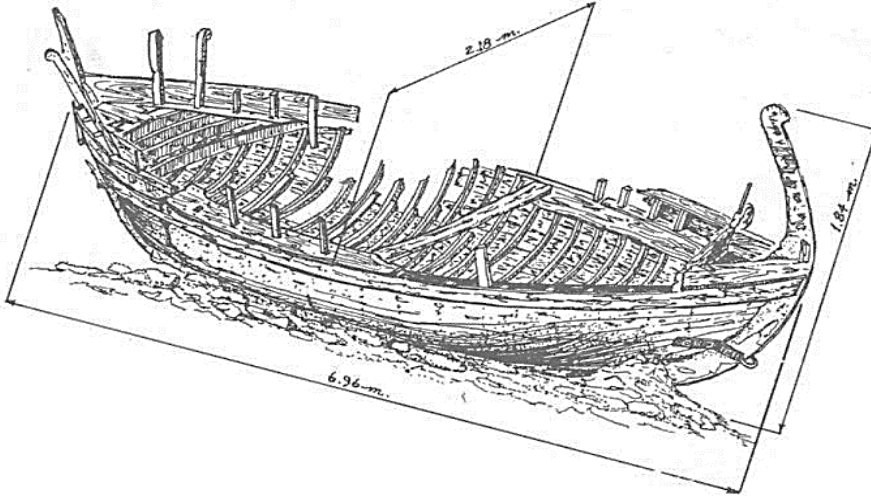
و يعود هذا القارب -الذي نورد صورةً نموذجية له أدناه- على الأقل إلى القرن العاشر الميلادي، أي إبان الخلافة الأموية بالأندلس، إذ رصدنا أقدم إشارة له في مذكرات الأمير عبد الله بن بلقين، آخر ملوك بني زيري بغرناطة (469-483هـ)، المسماة بكتاب التبيان، حيث استخدم كوسيلة لتهريب ابن صاحب المرية من قبضة قوّات المرابطين: "...و تحيل أبوه في انطلاقه، حتّى انصرف إليه فارّاً من المرابط[ي]؛ اختلسه من موضعه رجلٌ له شَبَاك، قذف به في البحر حتّى سلّم [و في قراءة أخرى - سلّم-] إلى والده"¹²⁶.

¹²³ JAL (Augustin) : *op. cit.*, pp. 449 & 638-639.

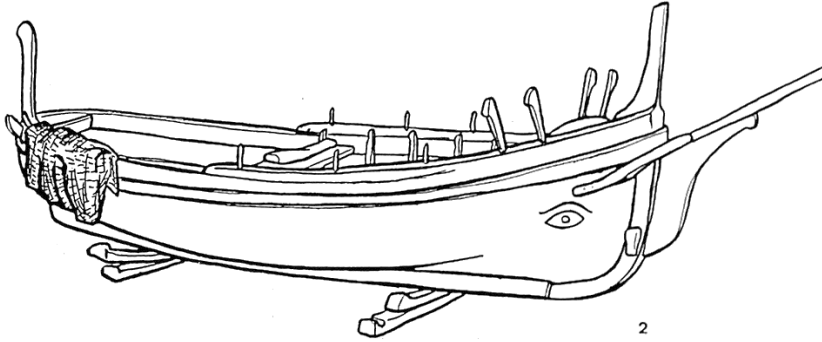
¹²⁴ BURLET (René) : *Dictionnaire d'Histoire maritime*, collection Robert Laffont, éditions Bouquins, 2002, pp. 337-338.

¹²⁵ PORTILLO STREMPER (Pablo) : « La Barca de Jábega como Bien de Interés Cultural », *Cuadernos del Rebalaje*, 1, Julio 2015, p. 7.

¹²⁶ بن بلقين (عبد الله) : مذكرات الأمير عبد الله، آخر ملوك بني زيري بغرناطة (469-483) المسماة بكتاب التبيان، نشر و تحقيق إ. ليفي بروفنسال، القاهرة، دار المعارف، 1955، ص. 167.



رسم لحطام قارب الشبّاك تظهر فيه أبعاده المتواضعة¹²⁷.



رسم نموذجي لقارب شبّاك لا يزال في الخدمة بنواحي مدينة مالقة¹²⁸.

و بحسب ما تبدّى لنا من الصعب رؤية الكثير من أوجه الشبه أو الخصائص
البنائية المشتركة بين قارب الصيد و سفينة القرصنة، باستثناء طرف الحيزوم في

¹²⁷ نقلاً عن :

<https://litoraldegranada.ugr.es/hombre-y-litoral/el-arte-de-jabega/>

تمّ الاطلاع على الموقع بتاريخ 2022/09/12 على الساعة 08:27.

¹²⁸ تمّ تحميل الصورة من موقع Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico (المعهد الأندلسي

للموروث التاريخي) :

<https://repositorio.iaph.es/handle/11532/158741>

مقدّمة القارب. و بناءً على ذلك، حتّى لو افترضنا أنّ المهاجرين الأندلسيين (المورسكيين) قاموا بمضاعفة أبعاد المركب، كي يصل إلى حجم أدنى يتيح لهم خوض البحر به بقصد القرصنة ؛ فإنّه كان ليفتقد للكثير من الخصائص، على غرار جهاز الأشرعة و المؤخّرة المميّزة للشبّاك كما يظهر في الصورة التالية.



تصوير نموذجي لسفينة شبّاك ذات 24 مدفع.

يجب أن نوجّه أنظارنا صوب المشرق كي تكتمل لنا صورة النموذج الأوّلي، الّذي اعتمد عليه معلّمو السفن الجزائريين لتطويع هيكل الشبّاك ؛ و الدليل الّذي سيقودنا إلى ذاك المركب الغامض هو مؤخّرة السفينة الّتي تتميّز بوجود امتداد لجانبي السفينة، بحيث يحصران سطحًا مستويًا بارزًا : ذاك المركب يدعى السنبوك. إنّهُ سفينة صغيرة إلى متوسّطة الحجم ذات صارٍ واحد كانت منتشرة في العراق و الخليج العربي و بحر العرب و خليج عمان و سواحل اليمن و الحجاز منذ القرن التاسع ميلادي¹²⁹؛ و اتّسع نطاق استعمالها خلال القرن الرابع عشر ليشمل شرق حوض البحر الأبيض المتوسط.

¹²⁹ النخيلي (درويش): السفن الإسلامية على حروف المعجم، الإسكندرية، جامعة الإسكندرية،

1974، ص ص. 70-71.

و قد تعدّدت أبعاد السنبوك أو السنبوق بحسب طبيعة استخدامه : فمن مركب نقلي صغير بأنهار العراق، أو لصيد اللؤلؤ في الخليج يتّسع إلى ما بين 50 و 180 طن، نصل تصاعدياً إلى سفينة ذات حجم محترم بإزاحة تناهز 300 طن و طول يربو عن 40 متراً، و تستعمل في الأسفار الطويلة بالمحيط الهندي¹³⁰.



سنبوك بالخليج العربي مخصّص لصيد اللؤلؤ.

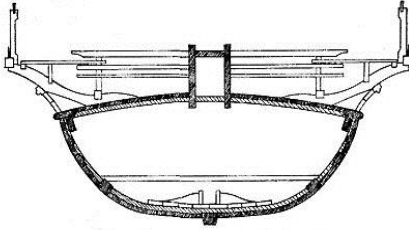
و المميّز في السنبوك هو وجود امتدادين على جانبي المؤخّرة، بحيث أشبهه العرب بشكل سنبك الخيل –و هو دونما شكّ أصل تسمية السفينة-، بالإضافة إلى مقدّمة مدبّبة¹³¹، تماماً مثلما هو موجود في سفينة الشبّاك الجزائرية ؛ و بناءً على الاعتبارين الأخيرين، فإنّه بوسعنا الافتراض بأنّ البحارة الجزائريين تعرّفوا على السفينة المذكورة بارتياحهم لموانئ مصر أو الساحل الشامي أو اغتنموها ببساطة من يوناني الممتلكات البندقية ببحر إيجة.

AGIUS (Dionisius A.) : *Classic Ships of Islam. From Mesopotamia to the Indian Ocean*, Brill, Leiden-Boston, 2008, pp. 310-314.

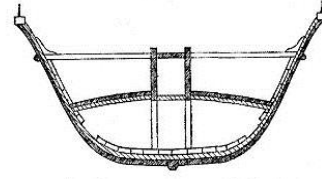
¹³¹ عبد القوي عثمان (شوقي) : *تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة العثمانية (904-41هـ-1498-661م)*، الكويت، المجلس الوطني للثقافة و الفنون و الآداب، سلسلة عالم المعرفة، يوليو 1990، ص. 106.

و فيما يخصنا، فإننا نميل إلى الافتراض الثاني، لا سيما أنّ السفينة المذكورة كانت تعرف عند الأتراك باسم سونبكي (Sunbeki)، و أنّ أحد أقدم الإشارات إلى سفينة الشبّاك بالجزائر وردت في مراسلة فرنسية مؤرّخة في سنة 1706 على الشكل "sambeki d'Alger"¹³²؛ و الجدير بالذكر أنّ اللفظ العثماني اشتقّه الإيطاليون أيضاً على الشكل Zambeco، كمرادف للكلمة "Sciabeco" "شبّاك"¹³³ و في اللغة المالطية، نجد كذلك الصيغة Xambekk.

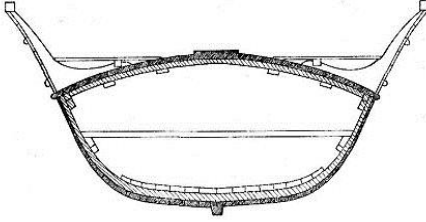
و لا يمكن أن تكتمل الصورة بشأن أصول الشبّاك، دون التنويه بأنّ بدن تلك السفينة كانت تحمل الكثير من التماثلات مع القادرغات و الغليوطات : أمّا جهاز الأشرعة المثلثة الشكل، فهو دارج لما كان يستخدمه الجزائريون و غيرهم من المغاربة بالنسبة لمراكبهم الشراعية مثل الشطّية و الفلوكة.



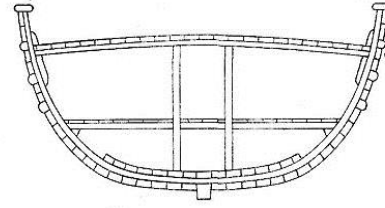
المقطع العرضي لسفينة قادرغة



المقطع العرضي لسفينة غليوطة



المقطع العرضي لشبّاك جزائري



المقطع العرضي لسفينة شبّاك أوروبية

المقاطع العرضية لبعض السفن المتوسطية¹³⁴.

¹³² GRAMMONT (Henri Delmas de) : *Correspondance des consuls d'Alger* (1690-1742), Alger, Adolphe Jourdan, 1890, p. 113.

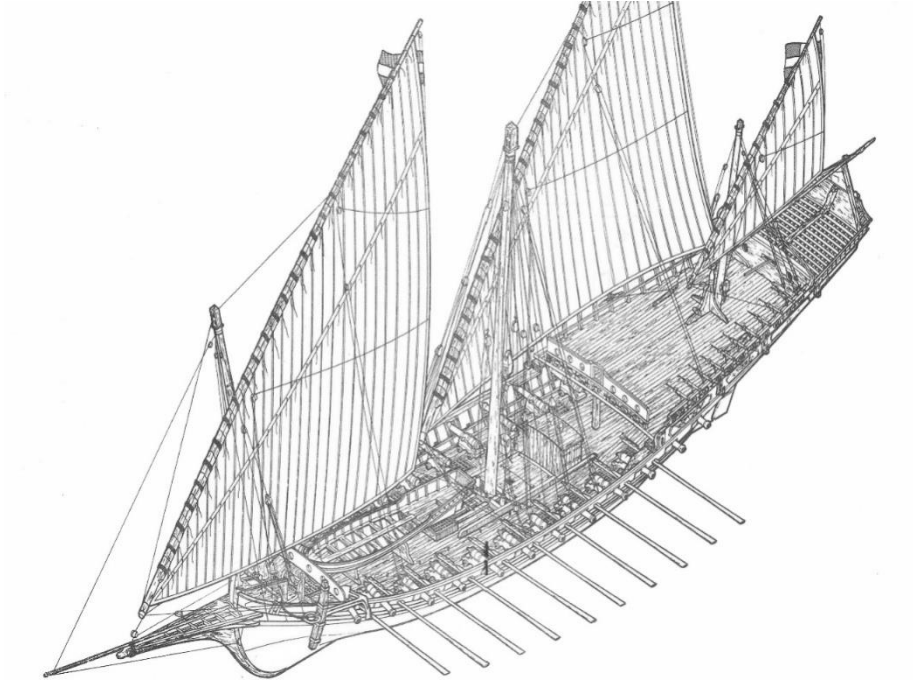
¹³³ JAL (Augustin) : *op. cit.*, p. 449.

¹³⁴ MONDFELD (W.) : *Die Schebecke und andere Schiffstypen des Mittelmeerraumes*, 2.Aufl., Leipzig, VEB Hinstorff Verlag Rostock, 1980, S. 27.

و نخلص من كلّ ما سبق ذكره إلى أنّ الشبّاك يعود الفضل في إنشائه لمعلّي سفائن جزائريين، بالنظر إلى المؤثرات المحليّة و الأندلسية و التركية المشرقية الّتي ساهمت في بلورة شكل السفينة و أجزائها الرئيسية، خلال النصف الأوّل من القرن السابع عشر.

و لا يسعنا أن نختم هذا العنصر دون التنويه إلى أنّ أغلب المصادر الأوروبية لم تعطِ بالاً إلى السفينة الجديدة، و ظلّت لمدّة طويلة -بعضها حتّى بداية القرن التّالي- تنعتّها بأسماء مغايرة مثل قرييلة، و فرقاطة ذات مجاديف، و شطيّة، و غيرها ؛ و نعتقد أنّ ذلك ما ساهم بشكلٍ كبير في أن يحفّ بدايات الشبّاك و تطوّر نماذجها الأولى اللّبس و الكثير من الغموض في غياب تامّ للمخلّفات الأثرية، ما خلا بعض اللوحات و الرسوم التخطيطية.

3- خصائص الشبّاك



رسم تخطيطي مفصّل لسفينة شبّاك.

كان الشبّاك مزدوج الدفع، حيث كان يعتمد على الأشرعة و المجاديف بحسب الظروف. كان جهاز أشرعته يتوزّع على ثلاثة صواري : كان صاري المقدّمة يتميّز بميلان ملحوظ إلى الأمام، وكان الصاري الأوسط هو الكبير، بينما كان صاري المؤخّرة قصير جدًّا و يوجد على مقربة من الدقّة¹³⁵ ؛ و كانت الأشرعة كما أسلفنا مثلثية الشكل، و مفرطة في الكبر، بحيث كانت قد تصل مساحتها إلى حوالي 800 متر مرّيع في الشبّاكات الحربية الكبرى، الّتي تبلغ إزاحتها 300 أو 350 طن و طولها يقارب 40 متر ؛ و هو ما جعلها تكتسب سرعة لا مثيل لها مقارنة بالسفن الأخرى. و لإعطاء مثال عن ذلك، احتسب المهندس البحري الإسباني خورخ خوان إي سانتاسيليا أنّ في الظروف المثلى كان الشبّاك المنصوب الأشرعة عندما يهبّ الريح بسرعة س، بإمكانه أن يكتسب سرعة عظمى أكبر من س بمقدار 63 % ؛ و بالمقارنة كانت بارجة ذات 60 مدفعًا مزوّدة بحوالي 1640 متر مرّيع من الأشرعة سرعتها العظمى تناهز 74 % من السرعة س فقط¹³⁶.

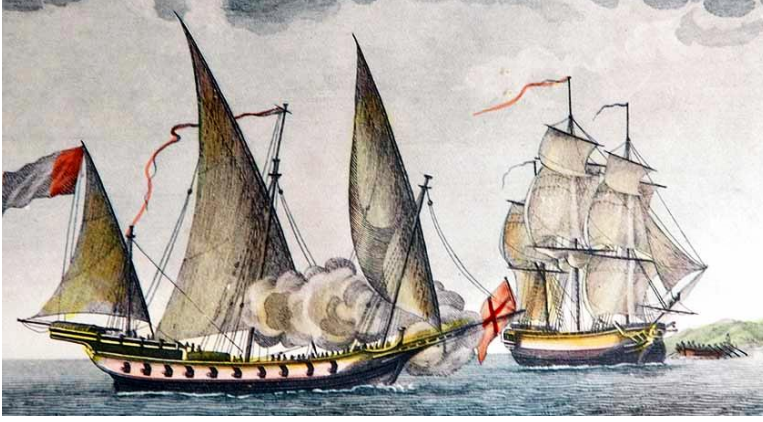
و تتمتع الشبّاك بميزة أخرى بفضل ترتيب و مساحة أشرعته هي إمكانية اللفّ و الدوران أو الذبذبة (loffer)، أي السير بشكلٍ ملتوٍ عكس اتّجاه الريح تقريبًا ؛ و هو ما كان يعرب عنه البحّارة الجزائريون في وقتٍ مضى بالعبرة الاصطلاحية "فورصا (كذا) في عين الريح"، أي أسرع بالمركب عكس اتّجاه الريح.

و كانت قدرة الشبّاك العالية للمناورة، تتيح له الإفلات من سفن الأعداء بطريقةٍ لطالما أثارت الإعجاب، فعلى سبيل المثال، تردّدت في أنحاء أوروبا أخبار بسالة شبّاك "بربري" نجا من النيران المتتالية لستة بوارج من أسطول الأميرال برويكس (Amiral Bruix) سنة 1799م، و الّذي كان سينفذ بجلده لولا أنّ بارجة جديدة عادت من مهمّة استطلاع و قطعت له طريق التراجع¹³⁷.

¹³⁵ كواندرو (روجي) : قراصنة سلا، ترجمة محمد حمود، الرباط، مطبعة و مكتبة الأمنية، 1991، ص. 82.

¹³⁶ JUANY SANTACILIA (Georges) : Examen maritime, théorique et pratique, ou Traité de Mécanique, appliqué à la construction et à la manœuvre des Vaisseaux & autres Bâtiments, traduit de l'espagnol par M. Levêque, t. 1, Nantes, Augustin-Jean Malassis, 1783, pp. 40-41.

¹³⁷ BONNEFOUX (baron [Joseph] de) : Manœuvrier complet. Traité des manœuvres de Mer à bord des bâtiments à voiles, 2^{ème} éd., Paris, Arthus Bertrand, 1866, p. 349.



رسم تصويري لشبّاك جزائري يهاجم سفينة تجارية جنوية، و يظهر في الخلفية طاقمها يحاول الفرار على متن قارب للوصول إلى شاطئ النجاة القريب.

4. انتشار استخدام الشبّاك

إنّ الخصائص التي ميّزت الشبّاك عن باقي سفن ذاك الوقت، ستكفل اعتمادها من قبل بحريات عدّة دول أوروبية حتّى أواسط القرن التاسع عشر، على اعتبار أنّها كانت من أحسن مراكب البحر الأبيض المتوسط المخصّصة للحرب. و من غير الإيالات المغاربية الثلاث، دون أن ننسى "جمهورية" سلا البحرية، كانت الدولة الأكثر استخدامًا للشبّاك هي إسبانيا، التي تفتّنت لأهميّة تلك السفينة في وقت مبكر، بسبب نشاط القرصنة الجزائرية المكثّف ضدها. و في منتصف القرن الثامن عشر، كانت الأرمادا ريال، يعني الأسطول الملكي، يضمّ ما لا يقلّ عن 47 شبّاكًا، من ضمنها بضع وحدات تجاوزت إزاحتها 600 طن¹³⁹.

¹³⁹ BURLET (René) : *op. cit.*, pp. 337-338.



¹⁴⁰ مواجهة عنيفة بين شبّاك إسباني و مركبين جزائريين .

أمّا فرنسا، فاعتمدت عددًا من الشبّاكات في بحريتها، عقب تخلّيها عن القادرغات في سنة 1748م ؛ حيث بلغ عدد السفن التي تمّ إطلاقها خلال الخمسينات نحو تسع وحدات. و الجدير بالإشارة أنّه بعد التخلّي التدريجي عن الشبّاك خلال الربع الأوّل من القرن التاسع عشر، كان آخر شبّاك استخدمته البحرية الفرنسية هو الشبّاك بوبراق، الذي غنمه الفرنسيون بميناء الجزائر في يوليو 1830م، حيث بقي في الخدمة أزيد من عقدين، قبل أن يغرق قبالة السواحل الجزائرية.

أمّا بالنسبة للدولة العثمانية، فالمفارقة أنّ الشبّاك (أو سونبكي كما يسمّى عند الأتراك) لم يعرف استخدامًا عسكريًا فعليًا في الأسطول، إلّا بعد تولّي غازي حسن باشا الجزائري القبودانية -أي وزارة البحرية العثمانية- خلال الفترة (1770-1790م)¹⁴¹.

¹⁴⁰ رسمت هذه اللوحة الزيتية مطلع القرن العشرين من قبل الرسّام الإسباني أنجل كورتيليني إي سانشير (Ángel Cortellini y Sánchez)، و حملت عنوان "دون أنطونيو بارسيلو مع شبّاكه الحامل للمراسلات يستسلم لجليوطتين جزائريتين - السنة 1736".

تجدر الملاحظة أنّ العنوان ينطوي على خطأ واضح فيما يخصّ المركبين الجزائريين : صحيح أنّ المركب الموجود على اليمين، و الذي يحاول مهاجمة الشبّاك الإسباني من الخلف قد نرتاب في كونه غليوطه ؛ غير أنّ الذي يهرع للاشتباك على يسار الصورة - ناشرًا أشرعتة الرئيسية على شكل "مقصّ" أو "أذني أرنب" - هو بلا أدنى شكّ شبّاك.

¹⁴¹ SUE (Eugène) : *Histoire de la Marine de tous les peuples depuis l'antiquité*

و دون مبالغة، يمكننا أن نقول أن جميع الدول البحرية الأوروبية (إنكلترا، روسيا، البندقية، الدانمارك، السويد، إلخ)، و حتى الولايات المتحدة الأمريكية، امتلكوا عددًا من الشبّاكات في أساطيلهم الحربية ؛ و هذا ما يعتبر اعترافًا بحقّ بالمميّزات الفريدة لهذا الطراز، الذي رأى النور قبل أربع قرون في ميناء الجزائر.

الخاتمة

يعدّ الشبّاك من النماذج البحرية القليلة التي رأت النور في ترسانات إيالة الجزائر، حيث يعود الفضل في إنشائه لمعلّي سفائن جزائريين، خلال النصف الأول من القرن السابع عشر ؛ و رأينا كيف ساهمت مؤثرات محلية و أندلسية و تركية مشرقية في بلورة شكل السفينة و أجزائها الرئيسية. و اللافت للانتباه فيما يخصّ هذه السفينة هو أنّها جاءت كإجابة للتطوّر الكبير الذي عرفته البحريات الأوروبية باعتماد السفن الدائرية، إبان العقود الأخيرة من القرن السادس عشر، و التي تفوّقت بخصائصها الملاحية على المراكب ذات المجاذيف "التقليدية" مثل القادرغات و الغليوطات، التي كانت تشكّل حتّى ذلك الوقت أساس السفن المتوسطية.

و لقد جمع الشبّاك "الجديد"، على اعتباره سفينة هجينة بين السفن الدائرية و السفن التجديفية، أفضل خصائص الطرازين المذكورين، إذ تميّز بشكل بدني رشيق و خفيف للغاية، جعل منه جهاز أشرعته المفرط في الكبر مقارنةً بأبعاده، مركبا استثنائيًا من حيث سرعة الإبحار و قابلية المناورة و القدرة على الإفلات في جميع الظروف تقريبًا، ما عدا البحر الهائج بسبب نقطة ضعفه الوحيدة : الضعف الهيكلي. و مهما يكن من أمر، تلك الخصائص التي ميّزته عن باقي سفن وقتذاك، ستكفل اعتماده من قبل بحريات عدّة دول أوروبية حتّى أواسط القرن التاسع عشر، على اعتبار أنّه كان -حسب قول مختصّي ذلك العهد- من أحسن مراكب البحر الأبيض المتوسط المخصّصة للحرب و القرصنة.

قائمة المصادر والمراجع:

- الجعماطي (عبد السلام) : دراسات في تاريخ الملاحة البحرية و علوم البحار بالغرب الإسلامي، ط. 1، بيروت، دار الكتب العلمية، 2012.
- العلاف (إبراهيم خليل): "السفن و المراكب في الخليج العربي. قصة كفاح مجيدة"، دورية كان التاريخية، 4، يونيو 2009، 61-68.
- أميلي (حسن): الجهاد البحري بمصّب أبي رقراق خلال القرن السابع عشر الميلادي، الرباط، دار أبي رقراق للطباعة و النشر، 2006.
- بلحميسي (مولاي): "صناعة السفن في الجزائر أيام الأتراك"، مجلة الدراسات الأثرية، 2، 1995، 47-73.
- بوشارب (أحمد): قراصنة المحيط الأطلسي، الرباط، عكاظ، 1998.
- جودي (إسماعيل): الصناعة العسكرية في الجزائر في العهد العثماني 1518-1830، ماجستير في التاريخ الحديث، جامعة الجزائر، 2009.
- بن بلقين (عبد الله): مذكرات الأمير عبد الله، آخر ملوك بني زيري بغرناطة (469-483) المسماة بكتاب التبيان، نشر و تحقيق إ. ليفي بروقنسال، القاهرة، دار المعارف، 1955.
- سرحان (حليم): "نظرات حول السفن الحربية الجزائرية في العهد العثماني (دراسة هستوريوغرافية)"، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، 9، جويلية 2015، 177-195.
- عبادة (عبد الفتاح): كتاب سفن الأسطول الإسلامي و أنواعها و معدّاتها في الإسلام، القاهرة، مطبعة الهلال، 1913.
- عبد القوي عثمان (شوقي): تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة العثمانية (904-41م - 661-1498م)، الكويت، المجلس الوطني للثقافة و الفنون و الآداب، سلسلة عالم المعرفة، يوليو 1990.
- كواندرو (روجي): قراصنة سلا، ترجمة محمد حمود، الرباط، مطبعة و مكتبة الأمنية، 1991.
- النخيلي (درويش) : السفن الإسلامية على حروف المعجم، الإسكندرية، جامعة الإسكندرية، 1974.

- AGIUS (Dionisius A.)**: *Classic Ships of Islam. From Mesopotamia to the Indian Ocean*, Brill, Leiden-Boston, 2008.
- BAUGÉAN [Jean-Jérôme]**: *Recueil de petites marines*, Paris, Ostervald aîné, 1822.
- BELHAMISSI (Moulay)**: *Marine et marins d'Alger (1518-1830)*, t. 1, Alger, Bibliothèque Nationale d'Algérie, 1996.
- BONNEFOUX (baron [Joseph] de)**: *Manœuvrier complet. Traité des manœuvres de Mer à bord des bâtiments à voiles*, 2^{ème} éd., Paris, Arthus Bertrand, 1866.
- BOUDRIOT (Jean) & BERTI (Hubert)**: *Chébec de 24 canons "LE REQUIN" 1750 du constructeur majorquin Joseph Caubet*, Paris, A.N.C.R.E., 1987.
- BOYER (Pierre)**: "Les renégats et la marine de la Régence d'Alger", *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, 39, 1985, 93-106.
- BRUNOT (Louis)**: *La mer dans les traditions et les industries indigènes à Rabat & Salé*, Paris, Éditions Ernest Leroux, 1920.
- BURLET (René)**: *Dictionnaire d'Histoire maritime*, collection Robert Laffont, éditions Bouquins, 2002.
- CAMAMIS (George)**: *Estudios sobre el cautiverio en el Siglo de Oro*, Gredos, Madrid, 1977, 124-150.
- DELHAYE (Marion)**: "Quelques remarques sur la construction française des chébecs entre la fin du XVIII^e et le début du XIX^e siècle", *Archaeonautica*, 14, 1998, 259-262.
- DEVOULX (Albert)**: "La marine de la régence d'Alger", *Revue Africaine*, 13, Septembre 1869, 384-420.
- DÍAZ-TOLEDO (Aurelio Vargaz)**: "Dos nuevos documentos de Antonio de Sosa que prueban ser autor de la Topographia e Historia General de Argel: el manuscrito Add. 28366 de la British Library", *Anales Cervantinos*, vol. 63, 2021, 15-52.
- GRAMMONT (Henri Delmas de)**: *Correspondance des consuls d'Alger (1690-1742)*, Alger, Adolphe Jourdan, 1890.
- HAËDO (Diego de)**: *Topographie et Histoire générale d'Alger*, traduit de l'espagnol par le Dr. Monnereau et A. Berbrugger, Paris, Éditions Bouchène, 1998.

-JAL (Augustin) : *Glossaire nautique. Répertoire polyglotte des termes de marine anciens et modernes*, vol. I, Paris, Firmin Didot Frères, 1848.

-JUAN Y SANTACILIA (Georges) : *Examen maritime, théorique et pratique, ou Traité de Méchanique, appliqué à la construction et à la manœuvre des Vaisseaux & autres Bâtiments*, traduit de l'espagnol par M. Levêque, T. 1, Nantes, Augustin-Jean Malassis, 1783.

-KONSTAM (Angus) : *The Barbary Pirates 15th-17th Centuries*, illustrated by Gerry Embleton, Oxford, Osprey Publishing, 2016.

-MAZIANE (Leïla) : *Salé et ses corsaires (1666-1727). Un port de course marocain au XVII^e siècle*, Caen, Publications des Universités de Rouen et du Havre, 2007.

-MONDFELD (Wolfram) : *Die Schebecke und andere Schiffstypen des Mittelmeerraumes*, 2. Aufl., Leipzig, VEB Hinstorff Verlag Rostock, 1980.

-PORTILLO STREMPPEL (Pablo) : "La Barca de Jábega como Bien de Interés Cultural", *Cuadernos del Rebalaje*, 1, Julio 2015, 7-17.

-ROMME (Charles) : *Dictionnaire de la marine françoise*, La Rochelle, P.L. Chauvet, 1792.

-SCARPELLO (Vincenzo), *Storia e Strategia della Pirateria Barbaresca (Secc. XVI-XIX)*, 2010: www.culturasalentina.it

-SUE (Eugène) : *Histoire de la Marine de tous les peuples depuis l'antiquité jusqu'à nos jours*, Paris, H.-L. Delloye, 1841.

-THEVET (André) : *La Cosmographie Universelle d'André Thevet*, t. 1, Paris, Guillaume Chaudiere, 1575.

-TREDREA (John) & SOZAEV (Eduard): *Russian Warships in the Age of Sail, 1696-1860. Design, Construction, Careers and Fates*, Seaforth Publishing, Barnsley, 2010.

-WINFIELD (Rif) & ROBERTS (Stephen S.) : *French Warships in the Age of Sail, 1786-1861. Design, Construction, Careers and Fates*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2015.

-WINFIELD (Rif) & ROBERTS (Stephen S.) : *French Warships in the Age of Sail, 1626-1786. Design, Construction, Careers and Fates*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2017.

-<https://litoraldegranada.ugr.es/hombre-y-litoral/el-arte-de-jabega/>

تمّ الاطلاع على الموقع بتاريخ 2022/09/12 على الساعة 08:27.

-<https://repositorio.iaph.es/handle/11532/158741>

تمّ الاطلاع على الموقع بتاريخ 2022/09/11 على الساعة 10:19.