

صناعة السفن في الجزائر أيام الأتراك

(ق . 16 - 19)

بقلم د / بلحميسي

كانت البحرية الجزائرية - مثل التي واجهتها انذاك -
تتركب من وحدات عديدة ومختلفة الاصناف ، منها الفخمة
ومنها المتواضعة وذلك حسب المهام الموكولة اليها. وان كان عدد
من السفن قد أخذ عنوه من يد الاعداء (والحرب دامت قرونا)
او اشتراه اصحابه من الخارج او جاء هيه من سلاطين وملوك
المسلمين لدعم الجهاد ، فان أغلبية السفن صنعت محليا لتزايد
الحاجة وفك الحضر المضروب ورفع التحدي. ولا بد ان يعول على
النفس من أراد المشاركة في ملحمة الابيض المتوسط. ولذا
انجبت اليد الجزائرية مجموعه متنوعه من حيث الهندسه
البحرية والحمولة والقوة والسرعة مما يشهد عاى مستوى تقني
فائق وخبره وحنكه قلما كانت توجد انذاك في العدد من
الاساطيل.

وقد عول حكام البلاد على امكانياتهم المادية والبشرية
لكسب هذا السلاح الناجع في عالم طغى عليه العنف وساد فيه
التعصب وفشت فيه الاطماع التوسعية والنعرات الدينية. غير
ان الصنائه البحريه لم تكن يوما امرا هينا ولا يقدم عليها بلد
الابحل مشاكل عويصه . فكيف وأين وبماذا ولاي غرض وبأي
مال تنجز السفن ؟.

1 - التصور :

كان للمسؤولين عن البحرية نظرة واضحة وافكار
محددة وهدف بين جعلهم ينجزون ماقاموا به فكانوا في حاجة
الى قطع بحرية تختلف عما تصنع البلدان الغربية المحتكرة
للتجارة والتوسع. فهم يفضلون الات حرب للمراقبة والغزو
البحري المهاجم ولذا تمسكوا بعاملين أساسيين :

أ - عامل السرعة في البحر.

كانت الاولوية للوحدات السريعة القادرة على الكر
والفر ، وحدات هجومية تفاجئ العدو وتباغته فلا يمكنه افلات.
والميزه هذه خاضعه لشرط آخر. فالتغلب على مقاومه الماء يزيد
بالدهن . فكان هيكل المركب الخارجي يطلى بالشحم والقطران

حتى يصير الغلاف أملس ومصقولا يسهل الإختراق.

يروى عن الاميرال الانكليزي ناربروك (Narberouc) وقد قدم الجزائر لتحرير الشواطئ بغية الاستيلاء على بعض السفن انه فشل في مهمته اذ لم يستطع القبض عليها ولا إلحاق الاضرار بها بسبب خفتها وسرعتها وجودة أشرعتها التي انقذتها. (1)

ب - عامل الخفة .

وبما ان السرعة لا يحصل عليها بمركب ثقيل مثقل ، اعتنى الصناع عناية خاصة بخفة المراكب لان الغرض - كما أسلفنا - هو الهجوم لا النقل. فاجتنبوا الوحدات الفخمة المجهزه التي تسير ببطئ وتتحرك في المعارك بمشقه. فالمطابو ب إذا الطواعيه الكامله التي لا تقبل الحموله المضايقه كالمدفعيه والذخيره والامتعده والمؤن والاثاث (2) فالمركب المفضل عندهم ماكتفى بالضروري وتجنب الزوائد.

ولهذا الغرض أعطوا الاسبقية للغليوطه والغلييره والشباك. فالاولى صغيره الحجم خفيفه الوزن تسير وكأنها تطير ، تداعب الامواج وتسخر منها ، طاقه سيرها المجاذيف حيناً والأشرعة حيناً آخر. واما الغلييره فحدث ولا حرج فمميزتها الخاصه عديده : طول لا يتعدى 34 مترا وعرض لا

يفوت 20 ، صاريان أو ثلاثه ، مدفع واحد في الامام تطفو وتعلو وغيرها تصفعه الامواج.

وعندما تقدم فن الصناعة وتطور اسلوب الملاحة برز نوع آخر من السفن وهو الشباك في مطلع القرن الثامن عشر بعدما أصبح للغلييره خصوم ونقاد وخرج العدو الى البحر بأنماط جديد فعيب على الغلييره ضعف سلاحها ، واستعمالها بين مارس واكتوبر فقط وعدم صمودها للزوابع وصعوبه الحصول على الجذافين . وجاء عصر الشباك الذي يلبي رغبات الملاحة الحديثه ويقوم بالهجومات الخاطفه ...

وأبى المسؤولون الا ان تكون للغلييره وللشباك مميزات خاصة تعرف بها عن غيرها. فعندما تفاقم الوضع في البحر واشتدت الازمة بين فرنسا والايالة وتعددت النزاعات بدعوى ان السفن الجزائريه تشبه سفن مدينه سلا بالمغرب ولذا كانت عرضة للقراصنه الفرنسيين أفاد داي شعبان لويس الرابع عشر بان " قوالب السفن الجزائريه ومقاييسها معروفه لدى العالم كله وعلى بعد يوم كله " (3)

وكتب الفرنسي فانتور دي باردي (Venture de Paradis) في أواخر الثامن عشر ان المراكب الجزائريه المخصصه للغزو البحري تعرف لسعة اشرعتها ثم انها كلها

قطعه واحدة (à pille) وبدون مصطبة (sans hune) (4).

2 - الورشات :

رغم الصعوبات الكثيرة مثل قلة المواد الاولى والتموين باستمرار والظروف التي لا تسمح الا قليلا فان العشرات من السفن انجزت بورشات العاصمة. فبلد مظل على البحر ومهدد دوما لا يتخلى عن صناعه سفنه بل يضاعف الجهود لتحقيق ماأمكن . وساروا على هذا العزم الى ان استولى المحتل سنة 1830 على البلاد والعباد. وقسم العمل قسمين. فلورشه باب الوادي إنجاز الوحدات الكبيرة ولنظريتها بباب عزون القطع الاقل حجما. وصل ذات يوم الى الجزائر مبعوث خاص لجمهورية البندقية (Venise) يدعى روساليم (Rosalem) واقام بالعاصمة سنتين (1753 - 1754) راجيا ابرام صلح بين البلدين فقال في اماكن العمل : " هناك ساحة فسيحة نحو الشمال تكفي لصنع ثمانية من كبار المراكب تحميها من كل جهة مبان معتبرة وحصون مسلحة بالمداغ البرونزية ومن العيار الضخم " (5) ووسط هذا الجهاز الامني مستودعات ومخازن وأجهزه وكأنها خلايا نحل. وخارج باب الوادي وعلى يمين المار مبنى هام يتألف

من أروقه مقببه ومتعانقه ترتكز من جهة البحر على برج
الروبيه (Fort des Immondices) وهناك يعمل نفر من
الاسرى النصارى المختصون في النجارة والحداة

والحبالة وبجانبيهم جماعة من الاهالي ومن الاندلسيين اهل
الخبرة و"والصنعه". وفي معمل آخر أجنحه للاشرعة او الحبال
والعتاد المطلوب للاصلاح والترميم. وعلى طول السور الاسفل
للمدينه مخزن يضم الذخائر والقنابل لان المكان هذا اكثر امنا
من مباني المرسى التي تتعرض باستمرار لغارات اساطيل
النصرانية.

3 - المواد الأولية :

كانت المراكب التجارية والحربية خشبيه. فالخشب اذا
هو المادة الاساسيه كما ونوعا فمن اقدم على صناعه سفنه يجب
:- يحل مشكل التموين لا سيما اذا كان الطلب مرتفعا
والاستهلاك في تزايد. فهناك امكانيات محلية غير انها لاتكفي
...

في بدايه الامر كان النجارون يتزودون من غابات
شرشال ثم لفتو انظارهم نحو بجايه غير ان الوضع السياسي
والحوادث المحليه عرقلت مرارا وصول الخشب الى العاصمة.
وماكل الخشب صالح. فلا بد من استعمال أجود اشجار

البلوط والصنوبر والعثور عليها بكثرة من مشاكل هذا النشاط.

وحتى يتسنى التموين بصفه منتظمه وبأثمان معقوله أبرمت الحكومه مع الشخصيات المحليه من اهل النفوذ الديني والجاه القبلي اتفاقيات استفاد منها كل من الطرفين. ولعبت العائلات المرابطية دورا ايجابيا مقابل امتيازات ماديه (6) فتعهد آل مقران بمجانته بقطع الأشجار وارسالها بمعدل الاستهلاك وحسب المقاييس المحددة مسبقا. وكانت مصلحة تعرف بالكراسطة تنشط ببجايه حيث مركز الفرز والشحن(7) ثم انظمت كل من جيجل والقل في العملية.

وكان بالقطاع القسنطيني نوع من الصنوبر لا يوجد الا في الجزائر يدعى الزان وهو شجر ضخم القامه صلب الخشب غليظ ينبت بكثرة في قبائل بني صالح جنوب عنابه وقد عبر احد كبار النجارين بمدينة طولون (Tolon) سنة 1846 بأنه يضاهي أحسن مافي ايطاليا وفي روسيا (8) وكانت القالة هي الأخرى بالغابات الغنيه بالدهن النباتي الصالح للصناعة البحريه وقد كثر فيها الفلين والمربك والدردار والمران والأرز والملاز المقوس المطلوب لأتفاس السفن (9) ولندره الزان وجودته الفائقة اقترح الانكليز سنة 1817 على الداي مبلغ

2 000 000 فرنك ان هو سمح بقطع كمية من أشجار بني

صالح والقاله إلى نهر سيبوز.

ولم يكن ساحل العاصمة فقيرا فغاباته الى وقت قريب
جدا مغطاه بما ينفع ويفيد وقدرنا اليها الديات مرارا عندما
واجهتهم صعوبات في شرق البلاد . وكانت القطع تحمل على
الدواب الى اماكن معينة قبل ابحارها نحو العاصمة وحتى اذا
وصلت البضاعة الى الورشة فحصت وفرزت حسب الاستعمال.
ولكل قطعه من السفينه خشبها فبعضها للأقسام الغاطسة
والمقوسة لصدر السفينه او لجوانب الهيكل وعارضه الدعم
التي تربط جدران المركب والعشرات من القطع للعشرات من
الغايات ...

ورغم الجهود لم يكن الخشب الصالح لبناء الهيكل
وجهاز الصواري كافيا فالطلب اكثر من العرض وهناك أنواع
من الخشب نادرة لكن لا يستغني عنها مثل الجوز.
غير ان الاستيراد مستحيل لان الخشب وقتئذ مادة
استراتيجية والمراسيم البابويه وقرارات ملوك المسيحييه
بالمرصاد والجميع يسعى لخلق صناعة تهدد اساطيلهم وعلى
سبيل المثال هذا أمر من ملك فرنسا صدر سنة 1688
يقول « يمنع جلالة الملك منعا باتا رعاياه من حمل أو إرسال

بطريقه مباشره اولا أسلحة للكفرة (Infidèles) أو مدافع أو بارودا أو بنادق أو ملحا خشبا أو أدوات تستعمل في الحرب أو في تجهيز الجنود ... والمخالفة تعرض لمصادره البضائع وحجز السفن الناقله لها « (10)

وكانت اسبانيا تبذل قصار جهدها لمنع الجزائر من الحصول على الخشب أمله بذلك احداث نقص وخنق الصناعه البحرية.

وكانت القبائل المجاوره لغابات جيجل وبجايه تتعاون مع الاحكومه المركزيه حيناً وتعرقل احيانا فتمنع قطع الأشجار وإرسال الخشب فيصيب دار الصناعه فتور او توقف كامل.

وكان لابد من القضاء على هذه الظواهر و التغلب على الحواجز بالوسائل التالية : أولها غنائم البحر. فائثناء العمليات يضع الغزاه أيديهم على غنائم عديده منها حمولات ألواح الصناعه هم في أشد الحاجه إليها.

فهذا القنصل فان دان برويغ (Van Den Broegh) المقيم بليفورن يقول في مراسلة " في 3 سبتمبر عاد إلى الجزائر ثلاثه مراكب جهاديه كانت ما بين 4 الى 12 اوت غنمت قرب شواطئ فرنسا مركبين هولنديين و مركبا من هانبورغ (Hambourg) مشحونا باخشاب البلوط الغليظه و سلع اخرى

من اللوح المستعمل في صناعة السفن وهذه الشحنة اكثر
اعتبارا لدى الاتراك منها لو كانت حريرا" (11)
وجاء في سجل الغنائم البحريه بعض التفاصيل حول
«كنز» اللواح :

- الحصول على الواح من جبل طارق اتى بها ارناؤط إبراهيم
رايس في 10 ذي القعدة 1170 هـ (20 افريل 1766) و قيمتها
3430 فرنك و 12 سانتيم.

- الاستيلاء على خشب للنجارة البحريه قام به شبك علي
خوجه بقيادة أحمد رايس في 9 ذي الحجه 1180 (8 مايو
1767).

و بلغت قيمة الغنيمة التي حققها شبك علي خوجه في 20
شوال 1182 (27 فيفري 1769) 1666 فرنك .

وقبض شبك بقياده يوسف رايس ورايس واخر لأستا
باشى بزعامه سليمان رايس على مركبين نايولطين محملين
بالخشب المخصص لصناعه السفن سنه 1212 (1797) ما
قيمه 5386 فرنك (12) و يوجد البحر احيانا عند هيجانه بما
تحب انفس ارباب الصنائه فتحمل الامواج و كأنها الحليف
الوفي - الى ورشات العاصمه قسطا كبيرا من الاخشاب . يقول
القنصل الفرنسي فاليار (Vallière) : « ألقى البحر هذه

الايام على هذه الشواطئ نحو التسعين قطعه خشب شجر
التنوب قيمه الواحده 10 سكاكين و يقال ان الفيضانات قد
رمت بها من طرطوش و اغلبها مطبوع عليه مما يدفع على
التاويل بانها لملك اسبانيا و تستعمل هذه الاخشاب لصنع
شباك جديد ... «(13)

غير ان الاحتياج لاينتهي و الصناعه أكلة الخشب فكان
المسؤولون يضطرون احيانا الى تفكيك الوحدات القديمه
الباليه فتحمل للساحه و تكسر و يسترد كل ما يصلح لبناء
مركب جديد و باقل التكاليف (14).

ويذكر ابن ميمون في الثغر الجماني حادثه تبقى عبرة
في حسن التدبير: وقد ظفر المسلمون ببعض الفلك التي
كسروها للكفره مما كانوا يقاتلون فيه فصنعوا مثلها
واستكثروا منها (15)

وليس الاسترجاع بالامر الهين فالعملية تحتاج إلى
خبره ومهاره شهد بهما اكثر من ملاحظ أجنبي (16) يقول
بعضهم متحدثا عن الجزائريين «فهم اصحاب براعه فائقه في
تجزء المراكب وفصل قطعها والاحتفاظ بخشبها وحديدها
وعتادها وتحويل الكل الى وحدات تخدم مصالحهم. (17)
وسجلت الكتب بعض العمليات من هذا النوع ففي عام 1751

حطم المركب المدعو "الغزال" لعجزه على الملاحة وفي 1752 كررت العملية على شباك لنفس السبب وكذا الامر بالنسبة للمركب المسمى "الاسد" والكرافيل المسماه "العقاب" وقد اعجب القنصل الفرنسي (Dubois Thainville) بالجزائر بتحويل عدد من المراكب التي "شاخت" إلى وحدات بكل البراعة والاقتصاد»(18)

ولا تضيع مسامير او مرساه او ادوات الملاحة او أشرعة و صوار ... فلا يتلف شيء.

4 - دار النحاس :

لقد ذكرنا ان جلّ مراكب الجزائر حربية و أن وُجدت بعض الوحدات تنشط على السواحل فهي مسلحة و لهذا الغرض انشئ قرب المرسى مسبك يدعى دار النحاس و كان قرب باب الوادي يُشغّل امهر التقنيين و الحرفيين و قال من أدركه إنه مبنى واسع يبلغ طوله ثلاثين مترا وعلواً معتبراً يحتوي على قرن متقن البناء.

جعلوا قالباً للرصاص في حفرة أمام مصب المعدن و نصبوا رافع الاثقال فوق تلك الحفرة لنزع القطعه المذوبه ولثقبها. وفي الجهة المقابلة لدار النحاس أنشئت معامل بعتادها وعدتها من قوالب مختلفه وحاملات المدافع وأفران

وكانت الجوسسه الاسبانيه تهتم بصفة خاصة بما يجري في الجزائر وخاصة الوضع العسكري. فهذا " حاكم " هنين لويقو فاليوخو (Luigo de Valléjo) يخبر حكومته في 13 مارس 1534 إن المعلومات التي وصلتته من مخبريه القادمين من مدينه الجزائر تفيدان مركبين تجاريين فرنسيين قدأرسيا بالميناء وإن أغلب حمولتها بارود ومعادن لصنع المدافع وإن أسيرين فرنسيين يشتغلان بتذويب هذه المعادن وهاهم الجزائريون صنعوا 12 أو 14 مدفعا جيدا.

وبدار النحاس أنجز سنة 1542 المدفع الشهير المعروف بابامرزوق إحتفالا بإتمام بناء " المول " الرابط بين البنيون (Penon) والمدينه. (20) ومن بين الاجانب الذين ساهمو في صناعه المدافع دوبون (Dupont) الأب والابن وقد أرسلوا من فرنسا بطلب من الداوي محمد بن عثمان الذي إعترف لهما بعد النتائج المرضيه بالكفاءه والمهاره.

وصناعه السفن لا تكمل بإتمام الهيكل أو إعداد المدافع فلا بد من الذخائر الحربيه لان الحاله الطبييعيه في البحر أنذاك هي الحرب. فلايتصور عجز أو نقص في هذا الميدان.

لقد أقدم خيرالدين سنة 1529 على فك البنيون من الاصبان

بعد محاولات عديده لم يكتب لها النجاح. ولما أعاد الكرة « لم يجد عنده من البارود مايقوم بذلك لتوزيعه في الحروب المتقدمه فأمر "المعلمين" بصنعه (21) والعنايه بالذخيرته الحربيه كالعنايه بالسفن.

لقد بعث جاسوس من مالطه إلى الجزائر في القرن 16 يدعى بوسيو (Bossio) فلاحظ ان الذخائر مثل البارود والرصاص ومواد أخرى موجوده متوفره بكثرتهم وتحت حراسه مشدده في مخازن القصبه.

5 - عادات وتقاليده :

من أهم الحوادث في العاصمه انذاك إتمام سفينه. وبمجرد إنهاء الاعمال تقام الافراح في العاصمه وينزل الناس إلى المرسى لمعاينه المراسم والمشاركه في الحفل وقد افادنا الراهب الاسباني الاب هايدو (Haëdo) بما شاهده من التقاليد والإجراءات.

يبدأ صاحب المركب الجديد بتسليم هدايا لمجموعة الصناع ويتقاضى " معلم السفّانين " بـجُؤ واحد على كل مجذاف من مجاذيف السفينه ومائة ريال على "المنتوج" أو "المولود" وعلى راييس المركب الجديد أن يدفع ماته ريال أخرى للمعلم (22) وان يطعم العمال والاسرى الذين جاءوا لإنزال السفينه

إلى الماء وعندما يقترب مقدم هذه من السائل يشرع في حفل آخر. يتقدم الرايس نحو المركب وينحر شاتين أو ثلاثا من الغنم فيتدفق الدم حاميا غزيرا وترمى المواشي في البحر فيحمر الماء وعنئذ يطلق من أحد أبراج العاصمة طلقات مدفعيه فتعم الافراح ويسود الابتهاج ...

6 - النتائج :

كان لصمود الجزائريين وعزمهم على كسب بحريه تحميهم وترد ضربات اعدائهم نتائج أذهلت بلد ان النصرانيه واثارت قلقهم وحركت هلعهم. فما اكثر السفن التي صنعها ابناء هذا البلد (23) وقد تغلبوا على الصعاب وكدوا وجدوا بدون هواده. وكان العمل متواصلا فما ينهون مشروعا حتى يقدمون على آخر.

جاء في تقرير للقنصل الفرنسي بيول (Piolle) واصفا نشاط الورشه بالمرسى مايلى : في 1686 خمس سفن على رافده القص (La quille) إثنان لكل واحدة خمسون مدفعا واثنان كل منهما ثلاثون والخامسه تحمل عشرين. وفي نفس السنه برمج مركب كبير وثلاث غلييرات (Galères) وسبعه زواق واحد عشر مركبا شرايعيا يضاف اليها خمس عشره قطعه تجاريه. وقد أشار الدوق دي قرايتون

(De Graiton) في أكتوبر 1687 ان أربع وحدات ذات 26

إلى 30 مدفعاً هي بصدد

الانجاز. (24) وكان الشغل الشاغل للقنصل والمبعوثين

والجواسيس تتبع هذا النشاط بدقه.

يروى القنصل الفرنسي دي كيرسي (De Kersey) قصه طريفه

تبرز عناد الاجداد و ثمار الاجتهاد فقال : "أغار الاسبان على

الجزائر سنة 1783 ومن بين سفنهم نحو الستين زورقا حربيا

(chaloupes canonnières) ولم يكن للجزائريين انذاك سوى

مدافع الحصون وبعض المراكب الهشة لصدّ العدوان ... (وبما

ان العدو لم يحصل على طائل يذكر) أغار من جديد سنة 1784

فوجد لمواجهة حوالي ستين زورقا حربيا جديدا صنع في ظرف

عام واحد فكانت الدهشة كبيره والمفاجأة جسيمة . يقول

مؤرخنا ابن سحنون : "فلما عاد الكفرة من العام المقبل وجدوا

المسلمين قد استعدوا لهم اتم العدة فلما خرجوا بفلكهم تلك

للقتال تلقوهم بمثلها عند المحلّ الذي أرسوا به فقاتلوهم أشدّ

القتال ... " وصاروا متى رأوهم خرجوا للقتال تلقوهم في أثناء

البحر وشغلوهم بأنفسهم ... وتجاسر الناس على قتالهم ...

وصارت تلك الايام عند المسلمين كأنها مواسم ونزهه ... (25)

وسجّل أحمد الشريف الزهاري مذكرته من بين مآثر

الداي محمد باشا انه بنى عدة أبراج وصنع اللنجور (وهي سفن خفيفه وسريعه توقف العدو عن بعد حتى لا يقترب الشاطئ) وقاتل به الجنيول وقبل صنع اللنجور كانت البومه تنزل على البلاد وتهدم الديار (26).

وهذه الزوارق الحربيه التي شاركت في قتال 1784 صنعت على عجل ومن الخشب "الأخضر" غير اليابس ولم يسمح الوقت بانتظار وصول خشب ، وإخبار الحمله كل يوم من إسبانيا فبادر المسؤولون بقطع الاشجار من الغابات المجاوره للعاصمه.

وقد تفاوت الباشوات والدايات في الشخصيه وأسلوب الحكم ولكنهم تساوا في مبدأ واحد وهو الإهتمام المتواصل والعزم الدائم على تعزيز الاسطول مهما كان الثمن. وإن ضاع مركب أو تحطم أو قدم وبلي عوّض بدون تردد او انتظاره و سار كل حاكم على هذا الدرب الى النهايه. ويذكران الفرنسيين عندما دخلوا العاصمه في 1830 وجدوا في ورشه البحريه فرقاطه كانت على وشك الإتمام ولم يمنع الحصار المضروب على العاصمه منذ 1827 من رفع التحدي. وتزودوا بما يحتاجون إليه عنوه أو مقايضه أو صفقه

وكانت الجوده والاتقان من ميزات ما صنعت "دار الجهاد"

فهذا الراهب المتعصب الاب دان (Dan) يشاهد بعينه - سنه 1634 - خروج مجموعه من السفن "الاكثر جمالا والامتن سلاحا" كانها نسور ... وكأنها ملكات البحر ... بينما سفن البلدان الاخرى "حبيسه الرياح" ... وهذا القنصل الفرنسي دارفيو (D'Arvieux) يشهد للجزائرين بالقدرة العجيبه والسرعة الفائقه في تسليح المراكب أو في تجريدها من السلاح وهذا القنصل لومار (Lemaire) يخبر بإبحار سفينه تدعى "القصر" حامله لاثنين وخمسين مدفعا وسبعمائيه نوتي وقد تم إنجازها سنه 1750 .

وكانت صناعه السفن شغل العام والخاص فكانت النساء يبعن حليهن لامرين : مفاداه الاسرى المسلمين وتشجيع بناء السفن.

ولقد اصاب من كتب هذا التقرير الفرنسي "هذه الدوله (الجزائر) من أقوى دول ساحل إفريقيا والقضاء عليها أصعب ... تملك أكبر عدد السفن في البحر وهي الاكثر تدريبا على الحرب والجزائر (المدينه) أمتن تحصينا من مدن البلدان الاخرى".

1 - Archives nationales(A.N) Paris,quai d'orsay,
Mémoires et documents, t, 12. Alger(1604-1719).

2 - على ان قدره الهجوميه تكون بالسلاح الخفيف والجنود.

3 - Lettre du 23 juin 1695. Plantet, corespondance, -
I , 470.

4 - Alger au XVIIIe s. p.40

5 - Sacerdoti(A) " La mission à Alger du consul
de Venise Nicolas Rosalem (1753-54), R.A 1950,
p.80.

6 - ثلاث عائلات ذات جاه ونفوذ تقاسمت منطقه القبائل :

أولاد سي شريف أمزيان (ايلوله).

أولاد ابن علي شريف (شراطه).

أولاد سي محمد امقران (بجايه).

وفيما يتعلق بالامتيازات الضرائبيه والمنافع الاخرى انظر
الوثيقتين بالعربيه بتاريخ 1093 (1682) و 1114 (1702)
وقد نشرهما فيرو بالمجله الافريقيه 1868 ص 384 - 385.
7 - معاهده 1720 بين الداي و مقران (بني عباس) تعطي
تفاصيل حول الموضوع.

Baudicour(L.) La colonisation de l'Algérie, - 8

Paris, 1856, P.53.

La Primandaie(Elie de), le commerce... - 9

A.N. Aff.Etr. B.113 f° 273. - 10

A.N. Aff.Etr. Mémoires et documents - 11

Alger, Lettre n°13 (1720-1789).

Revue Africaine, pp. 153, 155, 159 et 370 - 12

Archives chambre de commerce de Marseille, - 13

série I. 1369 .Lettre du 29

15 - الثغر الجماني في إبتسام الثغر الوهراني ص 261 .

Le Roy, Etat du gouvernement du royaume - 16

d'Alger, pp. 98-99.

A.N Affaires Etrangères. Collection Saint - 17

Priest, série correspondance secondaire,

Registre 127 , Barbarie, Alger .

AN. Aff. Etr. A et D. t14 (1790-1827) - 18

19 - كان الراهب والقنصل لوفاشي (LeVacher) في رساله

للغرفه التجاريه بمرسيليه يزعم ان الجزائريين لا يملكون من

المدفعيه إلا ما استولوا عليه في البحر.

20 - قصه هذا المدفع وخذ ماته و نهايته في كتابي.

Alger, La ville aux mille canons, Alger, 1990.

21 - غزوات عروج و خير الدين ص 67 .

Devoulx (A) tachrifât P . 82 - 22

Devoulx (A) "La Marine de la régence d'Alger" - 23

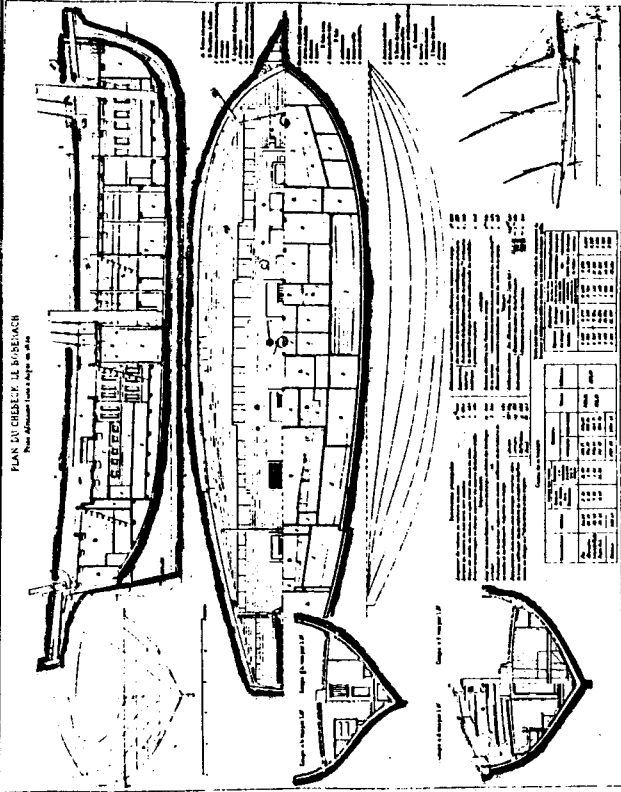
R.A. 1865, P. 386.

Klein, Feuilletts d'el djazaïr, vol.6, 1913. - 24

P. 85.

25 - الثغر الجماني .. ص 261 - 262 .

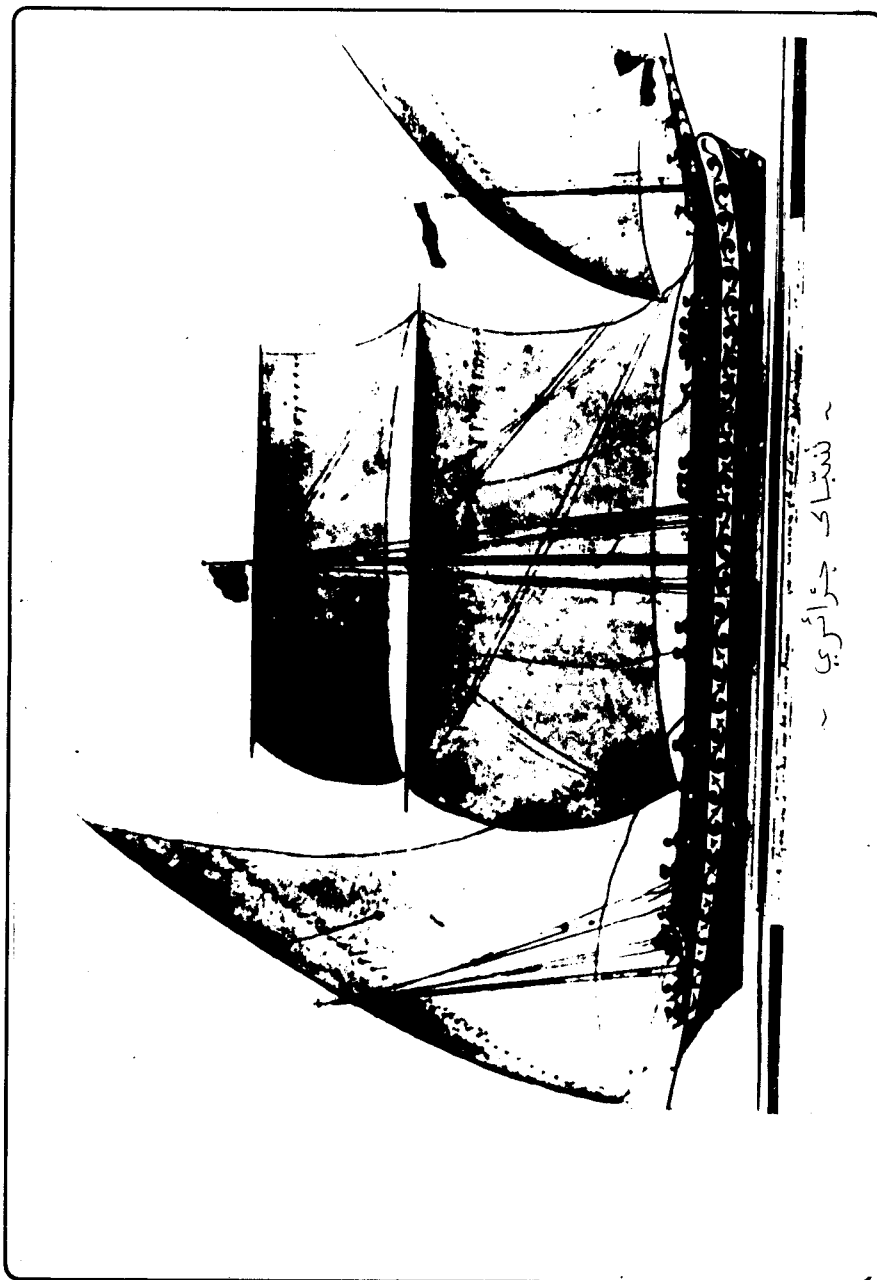
26 - الشريف الزهار ، مذكرات ... ص 24 .



تصاميم الشباك الجزائري "البربراش" والذي استولى عليه
الفرنسيون سنة 1830.



- غلبيركة جزائرية -

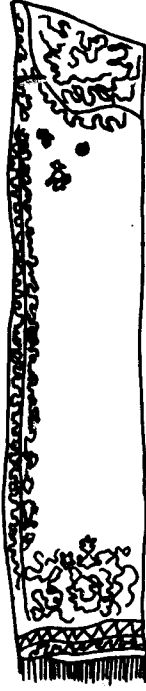
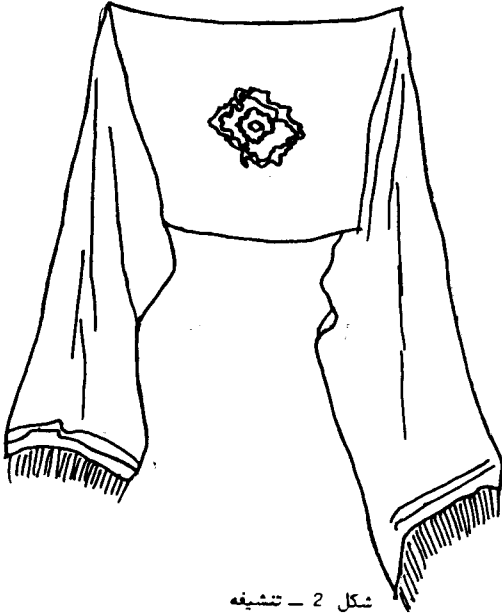


~ لنگای جزائری ~

قائمة مفصله للاسطول الجزائري

سنه 1718 م

- يبين العمود السادس نسبة الصناعة المحلية وهي المتفوقه
- تبين الملاحظه في أسفل الوثيقه إستمراريه الانتاج بناء على القوانين المطبقة على أرباب السفن.



شكل 1 - بنيقه

شكل 2 - تشيفه

(كلاهما عن متحف الآثار القديمه والفن الا - لامي - الجزائر)