



تاريخ الاستلام: 2025/05/18 تاريخ القبول: 2025/07/17

الملخص:

تُعّالج هذه الدّراسة حالة البحرية الجزائرية، فيما بين القرنين السّادس عشر والتّاسع عشر، حيث سنعرض فيه تعداد سفن الأسطول الجزائري، والمراحل المختلفة التي مر بها، بداية بالنشأة والتطور، ثمّ القوّة والازدهار، فمرحلة الضّعف والتّراجع، وأخيرا مرحلة الانهيار والسقوط.

كما يتطرّق لأبرز العوامل المحلية والدّولية المؤثرة في ضعف نشاط الأسطول الجزائري في الفترة الحديثة.

الكلمات المفتاحية:

الأسطول، البحرية، السفن، الجزائر.

Abstract:

This study examines The state of the Algerian navy between The sixteenth and nineteenth centuries. We will address, repeatedly, its origins and development, followed by its strength and prosperity, Then The phase of weakness and decline, and finally its collapse and downfall.

additionally, We will explore the primary factors that contributed to the decline of the Algerian fleet's activities.

Keywords:

Fleet, navy, ships, Algerian.

أوضاع الأسطول العسكري الجزائري بين سنتي 1518 و 1830

Conditions of the Algerian military Fleet between 1518 And 1830

زغار محمد مختار / المركز الوطني
للدّراسات والبحث في التّاريخ العسكري
الجزائري

(الجزائر)

idinzeghar1830@gmail.com

المؤلف المرسل:



مقدمة:

اعتبرت الجزائر من المدن المتوسطية القليلة التي ربطت مصيرها طيلة ثلاثة قرون بالنشاط البحري والذي اصطلح على تسميته بالجهاد والقرصنة، ومنذ البداية تأسست الدولة خلال القرن السادس عشر واعتمدت على قوة بحريتها وأسطولها، من خلال خبرة بحارتها المحليين، أو الوافدون من الأعلاج، والمشاركة والأندلسيون، ودور ترسانتها العامرة التي قدمت السند الكبير لنشاطها البحري، دون إغفال الظروف الدولية والمحلية التي عرفت الجزائر، والتغير الهام للحركة البحرية بين دول ضفتي المتوسط طيلة الفترة الحديثة. وعليه، سنحاول الكشف عن تأثير نشاطها البحري على تعداد سفنها فيما بين القرنين السادس عشر والتاسع عشر، ومعرفة أهم مراحل تطوّر الأسطول الجزائري، وماهي العوامل المؤثرة على نشاطه، ومن أجل ذلك طرحنا مجموعة من التساؤلات تساعدنا الإجابة عنها في فهم نشاط الأسطول الجزائري ومحاولة حصر تعداد سفنه طيلة هذه الفترة:

ماهي مراحل تطوّر الأسطول الجزائري؟

وكيف كان نشاطه البحري طيلة الفترة المحددة؟

وهل يمكننا حصر تعداد قطعه الحربية بدقة؟ أم هو تعداد نسبي فقط؟

وما أبرز العوامل الداخلية والخارجية المؤثرة على نشاطه؟

1. نشأة الأسطول الجزائري ومراحل تطوّره

منذ البداية، كان الأسطول هو أحد الأدوات الأساسية التي بنيت عليها الدولة، ولأسباب متعددة فإنّ معلوماتنا عن هذا الأسطول قليلة في هذه الفترة، أي بداية القرن السادس عشر، بينما تتزايد في الفترات التي تليها، أي ما بين نهاية القرن السادس عشر وبداية القرن التاسع عشر.

أ. مرحلة التطوّر النشأة (1518-1599)

منذ بداية القرن السادس عشر، وحتى سنة 1599، نلاحظ أنّ تعداد الأسطول الجزائري كان في تزايد منتظم ممّا لفت انتباه الدول الأوروبية، وبعض دول الجوار، والتي اهتمت بإرسال البعثات الدبلوماسية والجواسيس، والتشجيع على كتابة المذكرات التي تخصّ الجزائر، سننطلق لتقدير قوة الأسطول الجزائري في هذه الفترة التي اعتبرت العصر الذهبي للبحرية الجزائرية¹.

بداية بكتاب الغزوات الذي ذكر أنّ الجزائر كانت تملك تسع سفن حربية عند وصول خير الدين والذي كان خمس عشرة سفينة، وقام بصنع ثماني سفن أخرى²، وهذا نفس ما ذهب إليه حاجي خليفة في تحفة الكبار أنّ خير الدين جهّز خمسا وثلاثين سفينة، منها ثماني عشرة سفينة من الجزائر³.



بينما ذكر صاحب الزهرة النائرة أنّ حسن أغا قد أنشأ إحدى وثلاثين غليوناً، بعد انتقال خير الدين من الجزائر، فاشتدّت بذلك وطأته على أهل إسبانيا⁴، وهذا تماماً ما أكّده حاجي خليفة بقوله: "...أعدّ حسن أغا ثلاثين سفينة حربية جيّدة التّسليح في الجزائر..."⁵.

اعتمد البير دوفو (*Albert Devoulx*) على بعض الوثائق الفرنسية، وذكر أنّ الأسطول الجزائري كان يضم ستين سفينة سنة 1530، إذا ألحقنا به في الحقيقة سفن البحارة المستقلين⁶، بينما ذكر هايدو أنّ البيلرباي صالح رايس قد خرج من مدينة الجزائر في جوان سنة 1553⁷، على رأس حملة بحرية إلى جزيرة مايوركا بأسطول تعداده أربعين سفينة شراعية بين كبيرة وصغيرة⁸، ونفس المصدر يذكر أنّ صالح رايس جهّز لحملته على وهران ثلاثين سفينة شراعية كبيرة سنة 1556، وفي سنة 1563 أرسل حسن باشا اثنتين وثلاثين سفينة كبيرة، وعددا معتبرا من السفن الصّغيرة في الحملة الثانية على وهران والمرسى الكبير⁹، وأورد دو غرامون (*DE Grammont Henri- Dalmas*) أنّه في سنة 1568 شوهدت أربعين غليوناً جزائرية أمام سواحل ألمرية (*Almeria*) الإسبانية¹⁰.

وما بين سنتي 1560 و1571، ازدادت قوّة البحرية الجزائرية مع ازدياد نشاط الجهاد البحري في المتوسط، ففي ماي 1564، جاء في تقرير إخباري من مرسليليا إلى فيليب الثاني (*Philipe 2*) الذي علّق عليه بخط يديه: "... أنّه خرجت مبحرة من ميناء مدينة الجزائر تعدادها خمسون سفينة من الجزائر، وستّ عشرة سفينة من عنابة، وثلاثون سفينة من طرابلس الغرب، وأربع سفن من بادس..."¹¹، وفي معركة ليبانتو (*Lépanto*) الشهيرة قاد البيلرباي علج علي خمسين سفينة حربية مكونة من عشرين قادس، وثلاثين سفينة مختلفة الأحجام¹²، أي بعد أربعين سنة صار تعداد السفن الجزائرية خمسين غليوناً وقادس، دون نسيان مجموعة معتبرة من السفن، والزّوارق الصّغيرة¹³.

وفي سنة 1581، يعطي هايدو قائمة مفصّلة مع أسماء الرّياس لكلّ سفينة وعدد مقاعد التّجديف، حيث احتوت القائمة على ستّة وثلاثين قادسا، وغليوناً في مدينة الجزائر وحدها، وهو يحصي أسطول مدينة شرشال، والموانئ الجزائرية الواقعة بين مدينة الجزائر وشرشال بعشرين إلى خمس وعشرين فرقاطة¹⁴، وهو نفس الرّقم المقدّم من طرف دو غرامون تقريبا، حيث ذكر أنّ الأسطول الجزائري تألف بين سنتي 1580 و1581، من خمسة وثلاثين قادسا - ذكر أنّه يعتبر أداة للحرب من الطّراز الأوّل - وخمس وعشرين بريغنتين دون احتساب الفرقاطات وعدد كبير من الزّوارق الكبيرة جيّدة التّسليح¹⁵.

لكننا نلاحظ أنّ هذه الأرقام أعلى ممّا قدّمه المخبران الإسبانيان من تنظيم مالطا لنفيديوسي وبوصيو (*Lanfeducci Et Bosio*) في تقريرهما المؤرخ في 1 سبتمبر 1587، اللّذان كانت مهمّتهما تقدير القوّة البحرية للأسطول الجزائري سنة 1587، حيث جاء في تقريرهما ما يلي: "... يوجد في مدينة الجزائر أكثر من



عشرين سفينة تجديف مجهزة كلّها للقرصنة، بغض النظر عن البريغتين وعددها تقريبا مساوي للسفن الأخرى...¹⁶، أي ما يقدر بأربعين إلى خمسين سفينة في المجموع، لذلك يجب علينا أخذ هذا التقرير بعين الاعتبار كونه يعكس معلومات دقيقة سيعتمد عليها في الحروب القادمة ضدّ الجزائر، بحيث يشير دو غرامون إلى أنّ الأسطول الجزائري في معظم فترات القرن السادس عشر كان قادرا على شنّ حروب بحرية مع أساطيل تضم من ثلاثين إلى أربعين سفينة غالير يكاد لا أحد يستطيع أن يقاقلها وينتصر عليها¹⁷.

ما يمكن القول عن البحرية الجزائرية في هذه الفترة، أنّها امتلكت أسطولا يحصر جهوده في الغزو البحري، ويشارك دائما في العمليات الكبرى التي ينظمها الأسطول العثماني، قد عرف أوج ازدهاره في هذه السنوات، أمّا عن عدد السفن فالتقديرات متفاوتة من ثلاثين إلى مائة سفينة أو أكثر، لكن العدد التقريبي المحتمل حسبما ورد سابقا يمكن حصره فيما بين الستين إلى الثمانين سفينة، وقد يصل لمائة سفينة في بعض السنوات.

وصحيح أنّ أكثر السفن كانت شراعية أخف من القوادم التي كانت تسود في الفترة السابقة، لكن نميّز ظهور نوع جديد من السفن الشراعية التي دخلت الخدمة في الأسطول الجزائري وهي ظاهرة عامّة مرتبطة باتجاه الأساطيل الأوروبية وخوض غمار المحيطات.

وإذا ما حصرنا نظرنا في الاعتبار العددي للسفن فإنّ الأسطول الجزائري كان في هذه الفترة يحتلّ مكانة كبيرة، فيما بين سنتي 1529-1599، حيث اعتبر من أقوى تشكيلات الأسطول العثماني حسب مختلف الشهود، ومنهم المؤرخ والمبعوث السعدي التامغوتي¹⁸ الذي وصف الأسطول الجزائري وقوة رياسته في سفارته الشهيرة قائلا: "... الجزائر عامرة كثيرة الأسواق، كثيرة الجند حصينة، ومرساها عامر بالسفن، ورياسها موصفون بالشجاعة، وقوة الجأش ونفوذ البصيرة في البحر، يقهرون النصارى في بلادهم، فهم أفضل من رياس القسطنطينية بكثير، وأعظم هيئة وأكثر رعا في قلوب العدو، فبلادهم لذلك أفضل من جميع بلاد إفريقية، وأعمروا أكثر تجارة لذلك يسمونها إسطنبول الصغرى..."¹⁹.

ب. مرحلة القوة والازدهار (العصر الذهبي 1600-1692)

تعد المعلومات التي سنقدمها في هذه الفترة مجرد خطوط عريضة لتعيين مسار الأسطول الجزائري طيلة القرن السابع عشر، أو بالأحرى ما بين سنتي 1600 و1692، ويشير السير فيشر (Sir Ficher) إلى تقرير سفير البندقية في إسبانيا مؤرخا في جوان 1616، جاء فيه: "... أنّ الجزائريين علموا بأن بعض الدول الغربية تهيأ للهجوم عليهم فجمعوا ثلاثين ألف مقاتل وأربع وثمانين سفينة كبرى للتصدي لهذا الهجوم..."²⁰، وفي نفس السنة، يذكر سفير إنكلترا في إسبانيا في رسالة بعثها لدوق بوكينهام (Duc Buckingham) جاء فيها: "... إن جرأة وقوة البحارة الباربارسك بلغت درجة لم يسبق لها مثيل فيما تسببه من الحزن والأسى والانهيار



النّفسى داخل القصر الملكي الإسباني، إذ يشمل أسطولهم على أربعين سفينة شراعية لها مائتين إلى أربعمئة طونو، وسفينتهم الأميرالية لها خمسمئة طونو، وهذا الأسطول موزع على تشكيلتين إحداهما من ثماني عشرة سفينة في عرض مياه مالقة غير بعيد عن المدينة، والأخرى في نواحي رأس سنتاماريا الواقع بين لشبونة وإشبيلية...²¹.

يشرح أندرسون (Anderson) ملابسات هذه الرّسالة، ويبيّن أنّ الجزائريين تبنا منذ بداية القرن السابع عشر السّفن الشّراعية ذات القلوع المربعة²²، وتخلوا عن القوادس والغليوطات، ويضيف بأنّ الأسطول الذي يتحدث عنه السّفير الإنكليزي في هذه الرّسالة ليس مجموع سفن الأسطول الجزائري بل هو الأسطول المرابط في الشّواطئ الإسبانية والبرتغالية²³، وهذا ما أشار إليه الرّحالة الهولندي كورنوليس بيجنّاكر (Cornelis Pijnacker)²⁴، أنّه مع بداية القرن السابع عشر استبدل رياس البحر الجزائريون القوادس الخاصّة بهم، بالمراكب الشّراعية والتي كانوا يفضلونها في قوافل وهي السّفن التي كانت مناسبة وحركة الرّياح، والتي تسمح لهم بسهولة اللّحاق بالسّفن التّجارية والمناورة في مواجهة السّفن الحربية المعادية²⁵، ويبدو لنا أنّه من المفيد أنّ نذكر شهادات أخرى تمكن المقابلة بينهما من الاقتراب من الصّورة العامّة التّقريبية لتعداد وقوّة الأسطول الجزائري في هذه الفترة.

أورد دي غرامون تقريراً مؤرخاً في سنة 1621، جاء فيه: "...إنهم يُجهزون عددا من السّفن قد يبلغ مائة سفينة مع ستّة آلاف مقاتل..."²⁶، ويضيف أنّ الأسطول الجزائري قد استولى ما بين سنتي 1613-1621، على حوالي تسعمئة وستّ وثلاثين سفينة، بحيث استولى الرّئيس دانسر وحده على أربعين سفينة في ظرف ثلاث سنوات، كما سجّل دخول عدد ما بين أربع إلى خمس سفن يوميا لميناء الجزائر في نفس الفترة²⁷.

وفي رسالة ثالثة من المبعوث العثماني إلى الجزائر، سليمان شاوش مؤرخة في 10 نوفمبر 1623، يقول فيها: "...لقد خرج من هذه المدينة في يوم 11 من هذا الشّهر القمري واحد وستّون سفينة ذهبت للغزو..."²⁸، وفي نفس السّنة نجد السّير توماس روي (Sir Thomas Roe) (ممثّل المصالح الإنكليزية في قرن الدّهب)²⁹، يعطي رقما أكثر احتمالا عن وجود خمسا وسبعين سفينة شراعية، وعددا من الزّوارق³⁰.

بينما يذكر القنصل الهولندي في الجزائر ويجنانت دو كايسر (De Keyser Wijnant) (1617-1626)، أنّه من الصّعب تحديد أهميّة الأسطول الخاصّ، أو عدد السّفن، والبحارة، لكنّه قد أبلغ حكومته في تقريره عن مغادرة خمسين سفينة حربية ميناء الجزائر³¹، وكتب كذلك عن خروج مجموعة من البحارة الجزائريين بقوله: "... أنّه في سنة 1626، عندما كانت قوّة الأسطول الجزائري في ذروتها خرج ثمانون بحارا من ميناء الجزائر كدفعة أولى، ثمّ مائة وعشرون بحارا غادروا ميناء وطنهم كدفعة ثانية..."³².



وحسب الأسير البرتغالي ماسكاريناس (*Joao Carvalho Mascarenhas*) الذي قضى ما بين سنتي 1621 و1627 في الجزائر، أنّ أسطولها كان يضمّ ثمانين سفينة حربية، بالإضافة إلى ستّ غاليرات، وأربع بريغتين، والعديد من الصّات والتّرتان، والبولاكر³³، ويضيف قائلاً: "... أنّ هذا العدد كان قابلاً للزيادة والتّقصان حسب الوضع في البلاد، فمثلاً في سنة 1625 شاهدت تحطم أربعين سفين جزائرية في الميناء بسبب الرّياح القوية، وأنّه في غضون أربعة وعشرين يوماً من تلك الحادثة، تمكن الرّياس الجزائريون من الاستيلاء على ثلاث وعشرين سفينة من فرنسا، البرتغال، إسبانيا، والجمهريات الإيطالية، ومن جهات أخرى ..."³⁴.

ذكر الأب بيار دان (*Pierre Dan*)، أنّه أبصر سنة 1630 سبعين سفينة حربية في ميناء الجزائر، مع مجموعة من السّفن التّجارية³⁵، وصرّح قائلاً: "... بأن لأهل الجزائر نحو مائة واثنا عشر سفينة منها سبعون سفينة في مدينة الجزائر من البولاكر، والقوارب الكبرى..."³⁶، ويضيف "... بأن هذه السّفن لكلّ واحدة منها ما بين خمس وعشرين إلى خمسين مدفعاً..."³⁷، ويقول كذلك: "... في السّابع من أوت سنة 1634، رأيت أسطولاً مكوناً من ثمان وعشرين سفينة حربية تغادر ميناء الجزائر نحو الغرب، وهي أجمل وأفضل السّفن المسلّحة التي رأيتهما... وبعد حوالي ثمانية أيام غادر سرب آخر مكوّن من خمس سفن متّجهة نحو الشّرق ..."³⁸.

ويشير نفس المصدر أنّه في سنة 1634، لم تعد الجزائر تملك سوى أربع سفن شراعية ذات أربعة وعشرين مقعداً، مع سفينة حربية ذات خمسة عشر مقعداً، وثمانين فرقاطات ذات ستّة مقاعد³⁹، وهذا دليل على تباين تعداد الأسطول الجزائري بين سنة وأخرى، وهذا راجع لنشاطه البحري المستمر، وكثرة معاركه البحرية سواء في البحر المتوسط، أو في المحيط الأطلسي.

أمّا نايت (*Knigut*) الذي كان أسيراً في الجزائر بين سنتي 1631 و1638، فقد كتب في سنة 1640، ما يلي: "... في سنة 1631، كانت لهم تسعين سفينة من كلّ الأنواع لكن بعد ثلاث سنوات لم يبق لهم أكثر من ثلاثين سفينة، ... واليوم يقصد سنة 1640 -لهم ثمانين سفينة بعضها يحمل أربعون مدفعاً..."⁴⁰. نرى من خلال هذه الأمثلة أنّ تعداد الأسطول لم يكن مستقراً، وعرف تقلبات كثيرة، ولكن الفكرة العامّة التي قدمها برودال (*Braudel*) تتطابق عموماً مع المعطيات المستقاة من المصادر التي كانت على اختلافها تتفق في الصّورة العامّة التي تقدمها عن الأسطول الجزائري خلال هذه الفترة⁴¹، ومما جاء في مذكرة رسمية قدّمتها البحرية الفرنسية في ديسمبر 1631، أنّ ستّ وأربعين سفينة حربية من أقوى وأحسن السّفن الجزائرية ترابط مع بعض القوادس في مياه البحر المتوسط⁴².



وفي الأخير يقول دارندا (*D'Aranda*): "... رأيت في صيف سنة 1641، أن خمس وستين سفينة حربية، وأربعة قوادس كلّها كانت مجهزة للحرب، وقد حملت كلّ واحدة منها عددا من الجنود النظاميين..."⁴³، إذا كانت أرقام دارندا صحيحة، فمعنى ذلك أن القدرة على إعادة تجهيز عدد كبير من السفن بعد كارثة كبيرة كان ساري المفعول في الجزائر التي تعرّض أسطولها لهزيمة ساحقة في موقعة دغويت (*Duguit*) سنة 1638، أين استولت البندقية على ستّ عشرة سفينة جزائرية من نوع قادس وسفینتان من نوع بريغنتين وحرّرت ثلاثة آلاف وستّمائة أسير نصراني، دون نسيان حادثة تحطم إحدى عشرة سفينة جزائرية في الميناء بسبب هبوب الرياح سنة 1621⁴⁴، لذلك هل يمكن الوصول لنتائج تقديرية عن هذه الفترة؟.

ويذكر صاحب كتاب الزهرة النائرة، أنّه خلال سنوات 1659-1662 كان للجزائر اثنتين وأربعين سفينة كبرى (وربما قصد بها بوارج الخطّ ذات طابق واحد)⁴⁵، بينما يقول دابر (*Dapper*) أنّه في سنة 1659، كانت البحرية الجزائرية مجهزة باثنتين وعشرين إلى ثلاث وعشرين بارجة ذات ثلاثين إلى أربعين مدفعا كانت كلّ منها تحمل ما بين ثلاثين إلى خمسة وثلاثين مدفعا، وتحمل من ثلاثمائة إلى أربعمائة بحارا⁴⁶.

وجاء في رسالة من الأميرال الهولندي دورويتر (*De Ruyter*)، يقول فيها أنّه في سنة 1662، كان للجزائر خمس عشرة فرقاطة جيدة التجهيز، وأربع فرقاطات بصدد الإنشاء، وثلاث مازالت جديدة تماما⁴⁷، وورد في مذكرة أرسلت إلى كولبير (*Colbert*) عن سنة 1666، أن الجزائر تمتلك ثلاثين بارجة حربية، وبعض القوادس⁴⁸.

أما عن سنوات 1667-1676، كما هو مسجّل في كلّ سنة على التّوالي في السّجلات الرّسمية بالجزائر⁴⁹ أنّها كانت تملك من ستّ وعشرين إلى ثلاثين بارجة، وهذا حسب دوفو، والفارس لوران دارفيو (*Le Chevalier Laurent D'Avrieux*)، الذي سجّل سنة 1676، وجود ثلاثين سفينة حربية مختلفة الأنواع، ومتفاوتة الأحجام، كان أكبرها يتكون من خمسين قطعة مدفعية، وتتناقص القطع الأخرى إلى عشرة أو اثنا عشر مدفعا، مع احتفاظهم بثلاث سفن من نوع الغالير في ميناء المدينة⁵⁰.

صرّح السيّر دانكر (*Sir Dancour*) أنّه كان للجزائر اثنتين وعشرين بارجة حربية منها عشرة في حالة جيدة الصّنع حسنة التّسليح، خفيفة عليها ما بين أربعين إلى خمسين مدفعا، مع ما لا يقلّ عن ثلاثمائة شخص في السفن الكبرى، وهذا بين سنتي 1680 و1681⁵¹.

أما عن سنة 1686، فيذكر القنصل بيول (*Piolle*) بدوره أنّه سجّل وجود إحدى وعشرين سفينة حربية رفقة مجموعة من الزّوارق، وإحدى عشرة بريغنتين، وسبع فرقاطات، ومجموعة زوارق تجارية كلّها في ميناء الجزائر⁵².



وجاء في تقرير فرنسي عن بحرية الجزائر ما بين سنتي 1686 و1688، أنّ المدينة تملك بارجة أميرالية ذات طابقين فيهما أربعين مدفعا، وعشرين مدفعا رامية حجارة، وبارجتين كبيرتين من طابقين لكلّ منهما خمسة وأربعين مدفعا، واثنيتي عشرة بارجة ذات طابقين في كلّ منها نحو ثلاثين مدفعا، وعشرة مدافع حجرية، وعشر بوارج ذات طابق واحد مجهزة من أربعة عشر إلى عشرين مدفعا⁵³، ونفس العدد بالنسبة للمدافع الحجرية، وكلّ هذا مجموعه ستّ وعشرين بارجة، وخمسة بوارج قيد الإنجاز، منها اثنتان من خمسين مدفعا، واثنيتان من ذوات ثلاثين مدفعا، وواحدة لها عشرون مدفعا، وللجزائر أيضا ثلاثة قوادس وسبع صنادل، وإحدى عشرة بريغنتين، و خمس عشرة إلى ستّ عشرة سفينة صغيرة⁵⁴.

كما نلاحظ تباينا كبيرا بين سنة وأخرى في تعداد الأسطول الجزائري في هذه المرحلة، فمثلا في أكتوبر سنة 1687، جاء في تقرير إنجليزي قام بترجمته نفس المرسلين الذين صاغوا التقرير السابق الذّكر عن الجزائر وفيه أنّها تملك اثنتان وثلاثين سفينة، منها بارجة لها أربعة وستّون مدفعا ولكلّ منها على التّوالي أربعون، وستّة وأربعون، وثمانية وأربعون مدفعا، وما بين عشرة إلى ثلاثين مدفعا، وستّ بريغنتين، وستّ صنادل⁵⁵، وطرطانات، وثلاثة قوادس، وهناك أربع بوارج مجهزة بستّ وعشرين، إلى اثنتين وثلاثين مدفعا بصدد الإنشاء⁵⁶.

وفي نفس السّنة، نجد الدّوق قرافو (*Duc Greffo*) يقدّم جدولا عن وجود ثلاثين سفينة حربية تحمل من ثمانية عشر إلى أربعة وتسعين مدفعا، وستّ بوارج⁵⁷، بينما يعطي السّير دانكر⁵⁸ في نفس الفترة رقم اثنتين وعشرين سفينة حربية جيّدة التّجهيز وتحمل كلّ منها أربعين إلى خمسين مدفعا، وعلى متنها ما لا يقلّ عن ثلاثين بحارا، وفي تقرير آخر ورد عن (حالة بوارج البحر) في سنة 1688، ذكر فيه: "... أنّ للجزائر تسع عشرة بارجة، من ستّة وثلاثين إلى أربعة وستّين مدفعا..." وأضاف كذلك: "... هنالك الآن سفن في البحر من أجل القرصنة (الجهاد البحري) إلى جانب هذه التّسع عشرة بارجة، هناك ثلاثة قوادس وخمس صنادل، وسبع بريغنتين، في الجملة هي أربعة وثلاثين سفينة للحرب..."⁵⁹.

وفي تقرير فرنسي مؤرّخ سنة 1692، أنّ الجزائر كان لها في البحر من السّفن ما بلغ خمس وأربعين بارجة حربية، وستّ غليوبات، و سفينتا بريغنتين، ولها الآن ثمان وعشرون بارجة حربية⁶⁰، بينما يضيف دو لأكروا (*De La Croix*) في نفس السّنة كانت للجزائر عشرين بريغنتين، وثلاثة قوادس ويقول هذا الأخير عن البحرية الجزائرية في مقارنة مع الدّول المغاربية ما يلي: "... في كلّ جمهوريات بارباريا - يقصد بها الدّول المغاربية - الجزائري في الصّف الأوّل من حيث قوّة رجالها، وقوّة أموالها، وقوّة سفنها الحربية وشهرتها، أمّا البقية فكانوا محدودين في كلّ شيء، لا يمكنهم اللّحاق بالجزائر..."⁶¹، وانطلاقا من مختلف الإحصاءات، يمكن القول أنّ الأسطول الجزائري تمكن بفضل قوّته من بسط نفوذه على غرب البحر المتوسط وعلى شواطئ الأطلس الإفريقي حتّى إنجلترا⁶².



ج. مرحلة الضعف والتراجع (1692-1815).

تميّزت هذه الفترة بتكيف الأسطول الجزائري مع الظروف العالمية الجديدة، واتجاه ملكية السفن إلى الملكية العامة بدل ملكية الدولة، وتقلص عالم الرياس، الذي أصبح أكثر هم من الرياس المحليين، كما أن الوثائق والمصادر حول هذه الفترة متوفرة، وأكثر وضوحاً من سابقتها. فمثلاً نجد دراسة البير دوفو عن البحرية الجزائرية في هذه الفترة أي طيلة القرن الثامن عشر وبداية القرن التاسع عشر، والذي أورد قائمة بالسفن الجزائرية ونشاطها، استقاها دوفو من ملفات جوازات البحرية التي كانت القنصلية الفرنسية تسلّمها لرياس البحر الجزائريين.⁶³

ورد في دفتر التّشريفات أنّ الجزائر جهّزت في حربها ضدّ مملكة فاس مراكش، في شهر رجب سنة 1103هـ/1692م، ما يقارب من اثنتين وعشرين سفينة حربية⁶⁴، وتقريباً نفس العدد جهّزته في حربها ضدّ إيالة تونس سنة 1105هـ/1694م⁶⁵، وكان في مقدورها تخصيص سرب أو سربين من سفن الأسطول في عدّة مهامّ، مثل السرب المكوّن من عشرة سفن، والذي غادر الجزائر نحو إسطنبول سنة 1693⁶⁶.

فيما يخص العقد الأوّل من القرن الثامن عشر (1700-1732) فإنّ مراسلات القنصلية الفرنسية تشير إلى وجود عشرة سفن خرجت للقرصنة من ميناء الجزائر⁶⁷، بينما بقيت مجموعات أخرى في الميناء لتقديم النّجّادات للقوّات البحرية الجزائرية الموجهة للحرب ضدّ إيالة تونس، والدولة العلوية في الغرب، بينما بقيت ثماني سفن في المشرق العربي، وخرجت في يوم آخر إحدى عشرة سفينة للغزو، حيث زادت نسبة نجاح ضربات البحارة الجزائريين الموجهة على الفلامنك (هولندا) والإسبان، والبرتغاليين.⁶⁸

كما أورد مولاي بلحميسي جدولاً عن حالة البحرية الجزائرية بداية القرن الثامن عشر في كتابه البحرية جاء فيه، أنّ للجزائر تسع عشرة سفينة حربية تحمل خمسمائة وأربعة وأربعين مدفعاً من مختلف العيارات⁶⁹. وعن تدهور نشاط القرصنة الجزائرية وانخفاض تعداد السفن في سنة 1720 يقول دو غرامون: "... إن الميناء الذي كانت تخرج منه سنة 1620 في وقت موسم القرصنة أكثر من ثلاثمائة رايس منهم ثمانين

يقودون سفناً كبيرة، أصبح سنة 1725 شبه مهجور، يضم حوالي عشرين سفينة مسلحة بخمسة وعشرين إلى خمسين مدفعاً، وبعد أربعة وأربعين عاماً لم يبق منه سوى سبع عشرة سفينة مسلحة بثلاثة إلى ستّة وعشرين مدفعاً ..."⁷⁰.

وفي ذات السياق، وضع لوجي دو تاسي (Laugier De Tassy) قائمة مفصّلة عن السفن الجزائرية ما بين سنتي 1724 و1725، وأسماء رياستها، وعدد المدافع، وأحجام العيارات فيها⁷¹، والتي احتوت على سفينة



أميرالية كبيرة من نوع فلوت، وأربع وعشرين سفينة لها ما بين ثمانية إلى اثنين وخمسين مدفعا من نوع كارافيل، بولاكر، غالير وغيرها⁷².

ويضيف دوتاسي كذلك، إلى أن سبب ضعف الأسطول الجزائري في هذه الفترة كان نتيجة للتحالفات والاتفاقيات الأوروبية التي أثرت سلبا في نشاطه، خاصة مع نهاية القرن الثامن عشر، وبداية القرن التاسع عشر، حيث صارت خسائرها في تزايد مستمر، ونشاطها في ركود دائم، وكان الخواصّ يجهزون نحو عشرين سفينة متباينة الأهمية ومجموعة من السفن ذات ثلاث قلاع، وحوالي اثنتي عشرة سفينة بمجاديف، ولا يرجع منها سوى نصف العدد، وقد أغرقت نحو ستين سفينة من مختلف موانئ الجزائر⁷³، وقدر عدد القتلى والأسرى في هذه السفن حوالي عشرة آلاف دون ذكر الخسائر الأخرى⁷⁴.

وفي نفس الفترة، يشير الطبيب والرحالة الفرنسي جون أندري بيسونال (*Geon André Peyssonnel*) إلى امتلاك الجزائريين لأربع وعشرين سفينة بعضها مجهز بخمسين مدفع والبعض الآخر بثلاثين مدفع، وسفن أخرى تضم مجموعة بنادق، علاوة على ذلك كانوا يملكون عدة سفن من نوع غليوطات⁷⁵، كما اعتمد الجزائريون على قانون بحري خاص بهم مفاده "أنّ الدولة لا يمكنها أن تقلص من قوّتها البحرية"، بحيث كان يتم الشروع في بناء السفن الجديدة فور أسر أو فقدان أو تلف سفينة ما بنفس القوة والتجهيزات الحربية⁷⁶.

ذكر توماس شاو (*Thomas SHAW*) أثناء إقامته في الجزائر ما بين سنتي 1720 و1732، أنّ الإيالة كانت تملك نصف دزينة⁷⁷ من السفن الكبرى تحمل ما بين ستّة وثلاثين إلى خمسين مدفعا، إذا استثنينا البريغتين⁷⁸، وكان يرتفع العدد إلى عشرين سفينة ما بين كبيرة وصغيرة، ويجب ألا يكون أقل من ذلك، ومنها سفينتان ذوات خمسين إلى اثنين وخمسين مدفعا، وستّ فرقاطات ذات ثمانية وثلاثين مدفعا إلى أربعة وأربعين مدفعا⁷⁹.

وخلال سنوات 1734 و1742، فإنّ سجلات البحرية حسب دوفو سجّلت وجود أربع سفن شباك وغليوطتان، وثمانية عشرة سفينة من نوع آخر، لكلّ منها أربعة وعشرين إلى أربعين مدفعا⁸⁰، وحسب تقرير سفير البندقية نيكولاس روزاليم (*Nicolas Rosalem*) نجد ما يقارب من تسع وعشرين سفينة أخرى بين سنتي 1753 و1755⁸¹.

بينما نلاحظ تغييرات في نشاط البحرية الجزائرية وتعداد السفن فيها فيما بين سنتي 1756 و1795، فمثلا ينتقل عدد السفن الحربية من اثنتين وأربعين سفينة تحمل خمسمائة وثمانية وسبعون مدفعا سنة 1756، إلى ستّ وعشرين سفينة تحمل ثلاثمائة مدفع سنة 1763⁸².



بينما سجّل الأسير التّرويجي نيل موص (*Neil Moss*) أثناء فترة تواجده في الجزائر ما بين سنتي 1769 و1772، وجود اثنتين وعشرين سفينة من نوع شباك ذات أربعة وثلاثين مدفعا، وطاقما مؤلفا من مائتين وثمانين رجلا، وفرقاطتان، وستّ سفن من نوع غالير، وسبع إلى ثماني سفن من نوع غليوطة مقنبلة، ومجموعة سفن من نوع الشّالوب والبريك⁸³.

ونجد إشارة أخرى لتعداد الأسطول الجزائري، قدّمها العميد الروسي ماتفي غريغوريفيتش (*Matvey Grigorevith*) أثناء إقامته بالجزائر سنة 1777، حيث يقول: "... لم يكن الجزائريون يمتلكون سفنا كبيرة، لكنهم يمتلكون أسطولا كبيرا يتكون من سفينتين من ذوات أربعة وأربعين مدفعا، وأربع فرقاطات تحمل ما بين ثمانية عشر إلى اثنين وثلاثين مدفعا، وستّ سفن شباك لها اثنين إلى ثلاثين مدفعا، وأربع قوادم كبيرة، وستّ صغيرة، وعددا من الزّوارق الحربية..."⁸⁴.

يذكر الزّهار أنّ تعداد الأسطول الجزائري ما بين سنتي 1783 و1784، كان يقدر بثمانية مراكب منها فرقاطة كبيرة، وبريغتين ذات أربعة وعشرين مدفعا، وستّ شطيات، ومجموعة معتبرة من الزّوارق الحربية من نوع الشّقف، وحوالي خمسمائة سفينة لنجور⁸⁵.

وبعد عشرة سنوات من زيارة العميد ماتفي للجزائر أي سنة 1788، نجد فانتور دو باردي (*Venture De Paradis*) يشير إلى امتلاك الجزائر لثماني سفن من نوع شباك، ومجموعة قوارب حربية ذات ثمانية عشر إلى ثلاثين مدفعا مختلفة العيارات، وسفینتان نصف غالير، بالإضافة إلى مجموعة من الغليوطات⁸⁶، بينما انخفض عدد السّفن مع نهاية السّنة، ففي شهر نوفمبر أحصى دو بارادي ستّة قوارب حربية مجهزة بمدافع مختلفة الأحجام، وسفينة نصف غالير، وثلاث غليوطات⁸⁷، ففي هذا الشّهر لم تعد أغلب السّفن الجزائرية للميناء، والتي فقدت في معارك بحرية، الأمر الذي حتمّ على الدّاي طلب صناعة مجموعة جديدة من السّفن على وجه السّرعة⁸⁸.

وفي السّنات التّالية لم يبق سوى عشرة سفن تحمل ثلاثة وخمسين مدفعا، وبقي العدد في تنازل وتصاعد ما بين أربع وعشرين سفينة إلى خمس سفن، ثمّ أربع عشرة سفينة، في أواسط القرن الثّامن عشر، ليرتفع العدد فيما بين سنتي 1784 و1800 لحدود سبع وعشرين سفينة، بأربعمئة وسبعة وثمانين مدفعا، وأشار دوغرامون لوجود عشرين غليوطة، وسفينة شالوب، وما بين سبعة وستّين إلى مائة زورق حربي تعرف بالّلنجور، وستّ من الشّباك، ومجموعة قواطع في سنة 1784⁸⁹.

ويضيف الزّهار أنّ الأسطول الجزائري تشكل فيما بين سنتي 1801 و1812 على النّحو التّالي:

■ سنة 1801-1802 تشكل من: أربع فرقاطات كبيرة، ومائتي لنجور؛



▪ سنة 1810 تشكل من: سفينتين من نوع بلاندر، وكريطين، وثلاث فرقاطات، وثلاث بريغتين، ومجموعة من سفن اللنجور منها أربع كبيرة؛

▪ سنة 1812 تشكل من: مجموع أربع وستين مركبا ما بين لنجورات وسفن كبيرة⁹⁰.

ويعود التباين في تعداد السفن الجزائرية لنقص وتزايد نشاط البحرية بسبب الأزمات الاقتصادية، أو الحملات العسكرية الأوروبية على الجزائر كالحلمة الدانو نرويجية، وحملتي الدون بارسيلو الإسباني (Don Barcelo)، أو الكوارث الطبيعية كالزلازل والطاعون⁹¹، وفي نفس الفترة كذلك زاد الصراع بين إيالة تونس والجزائر خاصة في عهد البايات الذين أرادوا الوقوف الندد للند في وجه دايات الجزائر⁹²، حيث ذكر التّشريفات أنّ الرئيس حميدو كلف بقيادة العمليات البحرية ضدّهم وقاد سنة 1811، أسطولا مكوّنا من ستّ سفن حربية، وأربعة زوارق، وفرقاطته الشّهيرة⁹³.

د. مرحلة الانهيار والسقوط (1815-1830).

عرف العالم في هذه الفترة صراعا محتدما بين القوى الأوروبية المتمثلة في فرنسا، بريطانيا وروسيا لتقسيم أراضي الدولة العثمانية فيما بينها، والذي أطلق عليه المؤرخون اسم "المسألة الشرقية"، والتي عرفت عدّة مراحل ووقائع، ومن أحداثها الحملة الفرنسية على مصر سنة 1798، والتي أثّرت على نشاط البحرية الجزائرية في البحر المتوسط⁹⁴.

دون إغفال المساعدات العسكرية البحرية التي كان يقدّمها الأسطول الجزائري، للدولة العثمانية في حروبها المتكررة، حيث شاركت البحرية الجزائرية مع الأسطول العثماني في بداية القرن التاسع عشر في كلّ من: حرب استقلال اليونان⁹⁵، والحرب ضدّ روسيا⁹⁶ وما نتج عنه، الأمر الذي ساهم في إضعاف قوّتها البحرية كما سنراه لاحقا.

بعد نهاية حروب نابليون في أوروبا عملت الدّول الكبرى في بداية القرن التاسع عشر جاهدة على وضع حد "للمسألة الجزائرية"، والتي عرفت بـ "قضية القرصنة البارباريسك أو المغاربة"، والتي عرفها الجزائريون باسم "الجهاد البحري" في حوض البحر المتوسط، و تحت ذريعة الحرب على القرصنة والمتاجرة بالرقيق عقدت الدّول الأوروبية الخمس الكبرى آنذاك (فرنسا، بريطانيا، روسيا، النمسا وبروسيا)، ثلاثة مؤتمرات الأوّل في فيينا (Vienne) سنة 1815، والثاني عبارة عن لقاءات في لندن (Londres) سنة 1816 والثالث عرف باسم ايكس لاشابيل (Aix-La Chapelle) سنة 1818، وتمثّلت قرارات المؤتمرات الثلاثة فيما يلي: ضرورة محاربة نشاط البحرية الجزائرية؛ ومحاصرتها؛ ثمّ القضاء عليها نهائيا⁹⁷.

وهذا ما تجسّد في الواقع، حيث شنت إنجلترا حملتين بحريتين على الجزائر بداية بحملة ايكسماوث (Exmouth) سنة 1816، وحملة هاري نيل (Harry Neal) سنة 1824، والتي خسرت فيها الجزائر خمس



فرقاطات، وأربع طرادات، وثلاثين زورقا حربيا⁹⁸، ولم يتبق لها سوى ثلاث فرقاطات، وكورفيت، وبلاندره وبولاكر، وأغلبها قدمت كهدايا من طرف الباب العالي والدول المغاربية حسب ما أشار إليه الزّهار⁹⁹، لتقوم فرنسا بضرب حصار على الجزائر دام ثلاث سنوات (1827-1830)¹⁰⁰، أين قضت على نشاطها البحري نهائيا، بعدما دمرت أسطولها المكون من إحدى عشرة سفينة (منها فرقاطة ذات ثمانية عشر مدفعا، وأربع طرادات ذا عشرين مدفعا، وستة مراكب شراعية مكونة من ست وأربعين إلى ثمانين عشرة قطعة مدفعية منها كورفيت، وبريك¹⁰¹، دون إغفال السفينتين مفتاح الجهاد، ورهبة اللّتين كانتا في الإسكندرية، واللّتين منعهما باشا مصر من اللّحاق بالجزائر)¹⁰².

وفي نفس الصّد يشير دوغرامون أنّ الأسطول الجزائري تشكّل سنة 1827، من فرقاطة، وأربع كورفيتات، وست سفن شراعية¹⁰³.

ومن أجل توضيح عدد السفن، وتأثير نشاط البحرية الجزائرية بالأوضاع الدّولية ما بين سنتي 1802 و1830، أوردنا جدولا اعتمدنا فيه على مجموعة تقارير البير دفو¹⁰⁴.

السنة	عدد السفن ونوعها	عدد المدافع
1802	30 / قريبطات-بريك/ فرقاطات/ الشّباك- 60 قارب صغير مسلح شقف/ لنجور 150 سفينة شراعية.	ما بين 12-44 مدفع
1809	ما بين 8-21. سفينة	10 مدافع رامية حجارة
1816	تدمير 9 سفن	10 مدافع رامية حجارة
1818	تدمير 11 سفينة	252 مدفع
1820	تدمير 14 سفينة	320 مدفع
1821	تدمير 15 سفينة	368 مدفع
1827	تدمير 16 سفينة	398 مدفع
1830	14 من نوع كريبط/ الغولييت/ فرقاطة/ 30 قارب	10 مدافع رامية حجارة 30 مدفع

ممّا يلاحظ أنّ نشاط البحرية الجزائرية ظلّ مستمرا رغم الطّروف المحيطة به، وصار تعداد سفنه في تنازل وصعود، بل وكان في إمكان الجزائر أن ترسل عدّة أسراب من السفن الحربية في مهمّات مختلفة لمناطق كثيرة¹⁰⁵، والتي سنوردها في الجدول التّالي من خلال دفتر التّشريفات فيما بين سنتي 1811 و1824¹⁰⁶.



السنة	نوع المهمة	مكان المهمة	عدد السفن ونوعها	قادة السفن
1811	استطلاعية.	البحر المتوسط.	سفينتان من نوع غليوطة.	الرئيس أحمد الحداد الرئيس بن الحاج سعد.
1812	مهاجمة السفن الدانماركية الأمريكية، والسويدية والهولندية.	المحيط الأطلسي.	ثلاث سفن بريك/شباك/بريغ.	أحمد رايس.
1812	التجوال في المحيط.	/	سفينتان. فرقاطة / بريغ.	الرئيس محمد الهبار. الرئيس تهولاك حسين
1812	/	/	فرقاطتان.	الرئيس حاج سليمان. الرئيس حاج حسن.
1812	مهاجمة السفن الأمريكية.	/	ثمانى سفن أغلبها فرقاطات.	الرئيس حميدو الرئيس الحداد الرئيس الميالي رايس قارة رايس صالح رايس الطاهر أحمد رايس.
1812	لا توجد معلومات.	/	غليوطة.	لا توجد معلومات.
1812	لا توجد معلومات.	/	تسع سفن كبيرة وصغيرة.	لا توجد معلومات.
1820	المشاركة في حرب المورة.	البحر المتوسط	عشرة سفن/ فرقاطة مفتاح الجهاد/ وثلاثة سفن كورفيت /أربعة سفن بريك /غليوطة.	الحاج علي غرناوط ساري عسكر، ومجموعة رياس منهم الرئيس أحمد الحداد.



1823	معركة ضدّ سفن اسبانية.	/	مجموعة سفن.	القبطان حسن.
1824	المشاركة في حرب المورة.	/	ثمانى سفن.	القبطان مصطفى باشالي رايس.

2/ العوامل المؤثرة في ضعف نشاط الأسطول الجزائري

أ. الأوضاع الدّولية.

تعدّ الظروف الدّولية الجديدة في بداية القرن الثّامن عشر، والتي اصطلح على تسميتها بـ "بداية التّقارب الأوروبي"¹⁰⁷، في البحر المتوسط والمحيط الأطلسي، واللّذان يعتبران ميدان نشاط البحرية الجزائرية، عالما صارت تسيطر عليه الدّول الأوروبيّة، وهذا بفضل القوانين الجديدة والعلاقات الدّولية المنفجرة، بين الدّول الكبرى (فرنسا، إنجلترا، روسيا والنّمسا)، والتي أملت قوانين وتنظيمات جعلتها تتحكم في زمام الأمور، وفي هذه الأوضاع لم تعد الجزائر قوّة بحرية كبيرة، فالاتفاق بين هذه الدّول سينتج عنه ضرب مصالح الجزائر في البحر المتوسط، والتّضييق على نشاطها البحري، بينما تنافس تلك الدّول فيما بينها سيسمح باستمرار نشاط البحرية الجزائرية¹⁰⁸.

دخل الفرنسيون والإنجليز في القرن الثّامن عشر في مرحلة سلم شبه دائم في إطار المسألة الشّرقية، وصار الجزء الأكبر من نشاط البحرية الجزائرية ضدّ الدّول المعادية الإسبان، والإمارات الإيطالية (جنوة، والبندقية، ونابولي) ومالطة، ودول الشّمال الدّانمارك، والسّويد... الخ¹⁰⁹.

نتيجة لهذا صار نشاط البحرية الجزائرية أكثر انتظاما من السّابق وصارت سفنها تمارس القرصنة والجهاد البحري مع احترام المواثيق الدّولية، والأعراف البحرية التي سطرها دول أوروبا، ومما سهّل هذا النّشاط هو استقرار نظام الحكم في الجزائر بداية من سنة 1711 ولغاية سنة 1805، وهذا ما نتج عنه انخفاض هائل في الغنائم البحرية والأسرى، وحسب دفتر التّشريفات لم يعد يتجاوز عدد الأسرى ألفين وفي حالات نادرة ثلاثة آلاف¹¹⁰.

يذكر فان كريكن (*Van Krieken*)، أنّ الجزائر دخلت في حرب مع هولندا وتوسكانة بين سنتي 1755 و1765، وكان عليها أن تواجه تحالف أوروبيّ ضمّ كلّ من الهولنديين، وقراصنة مالطة، والبرتغاليين كلّهم بقيادة إنجلترا والتي أغلقت موانئ ماهون وجبل طارق أمام القراصنة الجزائريين، وعبئ الهولنديون، والإسبان والبرتغاليون، والنّابوليون وقراصنة مالطة جهودا متضافرة ضدّ الجزائر وأصبحت القوافل البحرية الأوروبيّة محروسة بانتظام من طرف أساطيل الدّول المتحالفة لهذا السّبب كثرت خسائر السّفن الجزائرية¹¹¹.



وفي نفس السياق، يشير الأسير والشاعر الإيطالي فيليبو بانانتي (*Filippo Pananti*) سنة 1813 إلى استياء حكومة الجزائر من التغيرات السياسية في أوروبا، والمتمثلة في اتحاد إيطاليا مع الإمبراطورية الفرنسية، حيث ضيق عليهم هذا الاتحاد مجال نشاطهم البحري¹¹²، وفي ذلك يقول: "...وعلمت أن الرئيس الكبير صرح قائلاً: كيف تغيرت الأمور؟ في الماضي، كان عدد السفن المعادية يبحر، ويتم أسرها، وكان البحر بالنسبة لنا جوهرة حقيقة، اليوم لم يعد سوى صحراء، لم يعد له قيمة..."¹¹³.

وورد في مذكرة جزائرية موجهة إلى الحكومة البريطانية ما يلي: "تريدون إجبارنا على عدم وجود عدو واحد"¹¹⁴، ومعناه أن حكومة الجزائر كانت تودّ إجبار مملكة إنجلترا على عدم إبرام الصلح مع معظم أعدائها لذلك كانوا غير راضيين عنها وعن فرنسا، وكما كان يُقال في المثل الشعبي القديم في الجزائر: "إذا كانت الجزائر في سلام مع الجميع فسيموت شعبها جوعاً"¹¹⁵.

ساهمت بعض العوامل التقنية في تدهور الأسطول الجزائري خلال القرن الثامن عشر، وهو التحوّل المستمر في استعمال السفن الصغيرة من نوع الشبكات، والتي تميّزت بضعف قدرتها النارية والتي تراوحت ما بين عشرين وثلاثين مدفعاً فقط، مقارنة بالسفن الأوروبية والأمريكية الحديثة، والتي أصبحت كبيرة الحجم كأنها قلاع تجري فوق الماء بقدرة نارية تصل لمائة وعشرين مدفعاً، لا يمكن للسفن الجزائرية أن تدخل معها في مواجهة مباشرة¹¹⁶.

ب. الأوضاع الداخلية.

عرفت الجزائر أواخر القرن الثامن عشر تحولات خطيرة شملت العديد من القطاعات والميادين السياسية، الاجتماعية، الصحية والعسكرية، بالرغم من تسجيل بعض محاولات الإصلاح من طرف الدايّات أمثال محمد بن عثمان باشا، إلا أن نتائجها كانت محدودة سواء على الصعيد الداخلي أو الخارجي، إذ تزايدت الأطماع الأوروبية والحملات العسكرية المتوالية على الجزائر، وعرفت هذه الأوضاع بروز عاملين أساسيين هما: التحوّلات السياسية والاقتصادية، والحملات المتوالية على البلاد.

1. التحوّلات السياسية والاقتصادية.

شهدت إيالة الجزائر في العهد العثماني فترات من الفوضى والاضطرابات والتي ارتبطت دوماً بعدم الاستقرار السياسي الذي أثر سلباً على الحالة العامة للبلاد، خصوصاً على نشاط البحرية الجزائرية نهاية القرن الثامن عشر إذا ما عدنا لنهاية القرن السابع عشر، وبداية القرن الثامن عشر فإننا نلاحظ بداية تغيير اهتمامات حكام تلك الفترة الذين اتجهوا للأفاق البرية بدل الأفاق البحرية حسب تعبير منور مروش¹¹⁷، وهذا ما أسفر عن تغيير الحركة التجارية في البلاد وتناقص نشاط البحرية والمنخرطين فيها من الرّياس، وتضاءلت معه مداخل البحر وغنائمه.



اهتمّ حكام الجزائر بين سنتي 1700 و1808، إلى تحقيق هدفين أساسيين هما، تنفيذ مشروع مغاربي حيث فرضت عليهم الظروف المغاربية هذا الواقع من خلال اصطدامهم مع تونس وطرابلس الغرب في أكتوبر من سنة 1700¹¹⁸، وتصديهم للحملة التوسعية في الغرب بقيادة سلطان مملكة فاس مولاي إسماعيل (1672-1727) سنة 1701¹¹⁹.

أما الهدف الثاني، فكان اقتصادي تمثل في تغيير اهتمامات التجار الجزائريين الذين كانوا يستثمرون أموالهم فيما سبق في شراء ملكية السفن، والذين صاروا يتاجرون في المواد غير المتوفرة في البلاد من خلال استيرادها من الخارج مقابل تصدير القمح والذي صار من أبرز النشاطات التي أولاهها الدّيات اهتماما كبيرا كمصدر دخل بديل عن الحرب البحرية، فتجارته قليلة التكاليف وبلا مخاطر¹²⁰.

ومن أسباب ضعف الأسطول الجزائري، تناقص نسب الخشب الموجه لصناعة السفن واختلال نظام الكرسية¹²¹ المكلف بتزويد الترسانات بالمادة الأساسية في صناعة المراكب، كما أنّ المناجم لم تعد مستغلة صناعيا بالقدر اللازم مع تناقص الأسرى الذين تم اقتنائهم من طرف قناصلهم، وفق الاتفاقيات الجزائرية المبرمة مع دولهم¹²²، والذين كانوا يقومون بأعمال السخرة والتجديف في السفن الحربية، وهذا ما أثر سلبا في نشاط البحرية الجزائرية نهاية القرن الثامن¹²³، دون إغفال دور الأوبئة التي ضربت الجزائر طيلة القرن الثامن عشر، والتي كان سببها النشاط البحري الذي نقلت سفنه الطّاعون من موانئ الشرق خاصة بين سنتي 1713 و1805¹²⁴.

بالرغم من هذه الظروف الصعبة التي شهدتها الجزائر غير أنّها تمكنت من الحفاظ على استقرارها وعلى سيادتها غير أنّ الأمور ستعرف منحنى آخر مع نهاية القرن الثامن عشر وبداية القرن التاسع عشر¹²⁵.

2. نفقات الحملات المتوالية

تعرّضت المدن الساحلية الجزائرية في الفترة الممتدة ما بين سنتي 1634 و 1792، إلى مجموعة من الحملات البحرية الأوروبية، وحربين لاسترداد مدينة وهران، والمرسى الكبير من الإسبان ومجموعة من المناوشات المتكررة مع الدول المغاربية (تونس، طرابلس الغرب، ومملكة فاس)، الأمر الذي أضّر كثيرا بالبحرية الجزائرية من الناحية البشرية والمادية، والمعنوية والتي كانت تحارب على عدة جبهات¹²⁶، وحسب مولاي بلحميسي فإنّ عدد البحارة الجزائريين كان في تراجع مستمر بين سنتي 1738 و1772، حيث لم يتجاوز عددهم خمسة آلاف وثلاثمائة بحارا سنة 1769¹²⁷، ونفس الشيء بالنسبة لتعداد السفن التي كانت في تناقص رهيب إذ لم تتعد ستّ بواخر سنة 1738¹²⁸.

تذكر المصادر الجزائرية أنّ الجزائر سجّلت في حملة أوريلي *O'reilly* دمارا كبيرا حيث هدم حوالي ثلاثمائة منزل واستشهد ما يقارب ثلاثمائة مدني، ومائة جندي، والملفت للنظر أنّه بعد مرور سنة واحدة تمكّنت



إيالة الجزائر من إعادة ترميم المباني والحصون المدمرة¹²⁹، وأنشأ الداي بن عثمان حوالي خمسمائة سفينة لنجون، واشترى البارود من هولندا¹³⁰، والأكد أن أعمال الصيانة والترميم لم تكن لتنجز بهذه السرعة لولا ضخ أموال كبيرة من خزينة الدولة دون نسيان توقف التجارة بسبب الحصار الذي كانت تضربه تلك الأساطيل على الجزائر والذي كان يدوم لشهور في كثير من المرات.

شكلت البحرية الجزائرية طرفا مهما في نزاعات الدولة العثمانية ضد الدول الأوروبية، بعدما شاركت بصفة دورية في أغلب الحروب التي خاضتها، الأمر الذي نتج عنه خسائر معتبرة في العدة والعتاد والرجال¹³¹، وفي كل مرة كانت تخسر مجموعة من سفنها إما غرقا أو تقع غنيمة في يد العدو، فمن خمس إلى عشرين سفينة كانت تبحر لا تعود أبدا رغم بعض تعويضات الدولة العثمانية لها، كما أن حروب الدولة العثمانية المتكررة مع القوى الغربية أثّر سلبا على الأسطول الجزائري، الذي أضحي مطاردا من قبل كل دول أوروبا باعتباره حليفا للعثمانيين¹³².

ربما تمكن الدايّات في تلك الفترة من تأمين العتاد الحربي المتطور إما عن طريق شرائه بأثمان باهظة جدا من الدول الأوروبية¹³³، أو تحصل عليه عن طريق هدايا القناصل مقابل شراء السلم معها¹³⁴، وبفضل هذا العتاد تمكنوا من استرداد وهران، وخوض غمار الحرب البحرية ضد الأوروبيين، لكن كان الثمن مرتفعا جدا وهو إقبال كاهل الدولة وإفراغ خزينتها، الأمر الذي أثر على المداخل البحرية التي كانت تضخها القرصنة سابقا والتي تدهورت لدرجة لم تعرفها من قبل¹³⁵، إذ تغير تعبير مراسلات القناصل الفرنسيين في الجزائر حول نشاط البحرية الجزائرية وتكررت العبارات التالية: (عودة غير مثمرة فيما وراء جبل طارق سنة 1701 - قرصنة غير مثمرة - خرجة غير مثمرة لرياس جزائريين خرجوا للغزو - إفلاس مالي للدولة الجزائرية - وفشل عمليات البحرية الأخيرة)¹³⁶.

ومن بين الأمثلة التي توضح هذه النفقات أن الجزائر اشترت من أمريكا بارجة بتجهيزاتها بلغت حوالي 98379 دولار، وبارجة ثانية تحمل أربعة وثلاثين مدفعا بملغ 70350 دولار، وسفينة بريك كبيرة بـ 40268، ورابعة بمبلغ 22853، وبلغ عدد السفن التي اقتنتها الجزائر من أمريكا سنة 1790 حوالي ثماني سفن قدرت بـ 376375 دولار حسب ما أورده المؤرخ الجزائري منور مروش¹³⁷.

ج. الاتفاقيات والمعاهدات الدولية

عقدت الجزائر العديد من الاتفاقيات التجارية والمعاهدات السلمية مع دول أوروبا، والتي أدت لتضيق ميادين نشاط بحريتها في المتوسط والمحيط الأطلسي، وحسب دانيال بانزاك (Daniel Panzac) فإن الجزائريين لا يهاجمون سوى سفن الدول التي لا تدخل في هذه الاتفاقيات وتعتبرها سفن معادية¹³⁸، وعليه صارت الجزائر تتحلى بسلوك دبلوماسي فيه تقييد كبير لنشاطها البحري¹³⁹.



واشتربت الجزائر في بنود الاتفاقيات المبرمة مع مختلف الدول الأوروبية في نهاية القرن الثامن عشر مبالغ كبيرة، تعويضاً لنقص إيراداتها الناتجة عن إيقاف نشاطها البحري ضدّ سفن الدول التي أبرمت معها الصّح، والتي كانت تدفع تلك المبالغ عند عقد الاتفاق التّهاّي، وعند تجديده مرّة أخرى، وكذا تقدّم هدايا جدّ معتبرة للدّاي وحاشيته من عتاد، أو تحف نادرة وغيرها، وكانت تدفع مرّة أو مرّتين في السّنة، وعرفت هذه المبالغ المالية بالإتاوة والجزية عند الغربيين وسماه دانيال بانزاك "بالابتزاز المالي" الذي كان يؤخذ باعتبار موقف الدّولة ووضعيتها¹⁴⁰.

ومن أبرز الدول التي دفعت الإتاوات نجد أمريكا، إسبانيا، فرنسا، جنوة والبندقية¹⁴¹، كما هو مبين في الجدول أدناه، والذي سنبرز فيه قيمة الإتاوات المقدّمة من طرف مختلف الدول الأوروبية مقابل الصّح مع مملكة الجزائر:

العدد	الدّولة المتفق معها.	تاريخ المعاهدة.	قيمة الإتاوة بـ: القرش الإسباني / السّلطاني الجزائري / الدّولار الأمريكي / الفرنك الفرنسي.
01	البندقية.	1763. 1769-1768.	40000 سلطاني. 2000000 قرش إسباني ¹⁴² .
02	فرنسا	نهاية القرن الثّامن عشر	مليون فرنك فرنسي ¹⁴³ .
03	الدّانمارك	1772	75000 قرش إسباني ¹⁴⁴ .
04	السّويد	1729	//
05	هامبورغ ¹⁴⁵	1751	//
06	بروسيا	//	//
07	البرتغال	//	مليون قرش إسباني ¹⁴⁶ .
08	نابولي	//	//
09	جنوة	//	//
10	توسكانا ¹⁴⁷	1748	//
11	سردينيا ¹⁴⁸	1816	//
12	التمّسا	1727	//
13	المجر	1749	//

يبدو جليا أنّ هدف الدّول الأوروبيّة من خلال هذه المدفوعات التي تعرف بالإتاوات، لم يكن سوى ثمن شراء السّلم والأمن لنشاطها البحري في المتوسط، ولتجنّب الضّرر التي طالما ألحقته بها البحرية الجزائرية، وبذلك لجأت هذه الدّول إلى عقد الاتفاقيات مع إيالة الجزائر، هذه الأخيرة كانت في تلك الفترة قد دخلت مرحلة الضّعف جراء الحملات المتوالية على مدنها البحرية.

والسّيء المؤكد أنّ هذه الإيرادات قد كثرت في العقدين الأخيرين من القرن الثامن عشر، ممّا جعل أحد القناصل الفرنسيين يعلّق قائلا: "لم يسبق أن تدفقت الأموال على الجزائر بهذا الشّكل الذي تدفقت به الآن..."، وكانت إسبانيا أكثر الدّول التي دفعت للجزائر مقابل شراء أمن ملاحتها في البحر المتوسط، ثمّ تليها البندقية، جنوة، فرنسا وأخيرا أمريكا. ومن خلال ما سبق، يمكن أن نستخلص أن هذه التّقديمات المالية أو الإتاوات لم تكن سوى وسيلة لتوطيد حضور هذه الدّول تجاريا في الجزائر تمهيدا للهيمنة السّياسة والاقتصادية مستقبلا.

الخاتمة

في الأخير، يمكننا القول أنّ الأسطول الجزائري عرف تطوّرًا نسبيا مع بداية القرن السادس عشر، أو ما عرف بمرحلة النّشأة على يد الإخوة بربروسة، ثمّ ازدهارا طيلة القرن السابع عشر، ومنتصف القرن الثامن عشر مع توافد الرّياس من بلاد الشّمال وتطوير تقنيات بحرية جديدة، وهذا ما اصطلح على تسميته بالقرن الدّهبي للقرصنة الجزائرية، ثمّ تلاه تراجع رهيبا نظرا لاجتماع مجموعة أسباب وظروف داخلية وخارجية أدّت لتراجع هذا النّشاط وتدهوره في النّصف الثّاني من القرن الثامن عشر، وبداية القرن التاسع عشر أين زال واندثر تحت الضّربات المتكرّرة للأساطيل الغربية، وهو ما عرف بمرحلة السّقوط والزّوال.

أمّا عن تعداد الأسطول الجزائري فإنّه من غير الممكن تحديد قطعه الحربية بشكل قاطع، لأنّه عرف اضطرابا كبيرا فتارة يتزايد عدد السّفن فيه، فتجد سفن حربية مصنعة في الجزائر، وتارة جاءت عن طريق الغزو، وثالثة قدمت كهدية من الباب العالي، وبعض الدّول المغاربية، أو كتعويضات تقدّمها الدّول الأوروبيّة وأمريكا، ليصل العدد لمائة قطعة حربية، وفي كثير من الأوقات كان يتناقص عدد قطع الأسطول متأثرا بالضّربات العسكرية الغربية، والمعارك البحرية المتفرقة في البحر المتوسط والمحيط الأطلسي، ويصل تعدادها كلّيا إلى سبع قطع، أو جراء كوارث طبيعية كالرياح والحرائق، ولكن من الملاحظ أنّ الجزائريين كانوا يقومون بصنع سفنهم ورفع تعدادها بعد أية كارثة. وعليه، لا يمكننا حصر تعداد قطع الأسطول الجزائري وتبقى الأرقام المقدمة سابقا في المتن مجرد أرقام نسبية غير حصرية.

أمّا عن العوامل المؤثرة على نشاط البحرية الجزائرية، فقد تعدّدت فالداخلية منها مثل: التّحوّلات السّياسية والاقتصادية التي عرفت الجزائر خاصّة أواخر عهد الدّايات؛ النّفقات المالية من أجل التّصدي



للحملات العسكرية الأوروبية المتوالية على مدنها، وما ألحقته بالخرينة من عجز؛ الاتفاقيات والمعاهدات الدولية حيث عقدت الجزائر العديد من الاتفاقيات التجارية والمعاهدات السلمية مع دول أوروبا، والتي أدت لتضييق ميادين نشاط بحريتها في المتوسط والمحيط الأطلسي.

والخارجية التي تمثلت في الأوضاع الدولية الجديدة، الثورة الصناعية، وانفراج الأزمات الأوروبية في بداية القرن الثامن عشر، والتي اصطلح على تسميتها بـ "بداية التقارب الأوروبي"، في البحر المتوسط والمحيط الأطلسي، واللذان يعتبران ميدان نشاط البحرية الجزائرية، والذي صارت تسيطر عليه الدول الأوروبية وهذا بفضل القوانين الجديدة والعلاقات الدولية المنفرجة، بين الدول الكبرى (فرنسا، إنجلترا، روسيا والنمسا) والتي أملت قوانين وتنظيمات جعلتها تتحكم في زمام الأمور، وفي هذه الأوضاع لم تعد الجزائر قوة بحرية معتبرة. وعلى العموم فإنه من الصواب أن نقول بأن قوة البحرية الجزائرية طيلة الفترة العثمانية كان لا يستهان بها، حيث اعتبر الأسطول الجزائري كابوس الدول الأوروبية، وموانئه معقل رياس البحر، الذين رفعوا شعار الجهاد البحري، والذين ردّدوا وبكل فخر أن أسطولهم لا يفوقه في القوة سوى أسطول بريطانيا العظمى. وفي ذلك يقول القنصل الأمريكي في الجزائر وليام شالر مؤكدا ما سبق: "... إن الجزائريين كانوا في أوج القوة والاعتبار، وكانت أعظم الدول البحرية تخطب ودّهم، وقد كانوا يفخرون بكبرياء بأن قوتهم البحرية لا تفوقها إلا قوة بريطانيا العظمى..."

الملاحق

ملحق رقم (1) يمثل جدولا يبين تعداد الأسطول الجزائري ما بين سنتي 1518-1830.

من إنجاز الباحث معتمدا على مصادر المقال.

1/ سنتي 1518 و 1599



السنة	عدد السفن	نوع السفن
1518	35	غليوطات، قوارب حربية أخرى
1530	60	/
1553	40	/
1556	30	/
1563	32	/
1564	66	/
1571	50	غليوطات، قوادس، قوارب حربية.
1581	62	غليوطات، قوادس، فرقاطات، بريغنتين. زوارق كبيرة.
1586	40	غليوطات، قوارب حربية أخرى.
1587	50	غليوطات، قوادس، فرقاطات، بريغنتين. زوارق كبيرة.
1599	ما بين 50 و60	/
2/ سنتي 1600 و1692		
1616	84	سفن شراعية كبيرة، زوارق حربية متنوعة
1621	100	/
1623	ما بين 61 و75	/
1626	ما بين 50 و120	/
1627	80	سفن شراعية كبيرة، غاليوطات، بريغنتين، الصّات، والتّرتان، والبولاكر.
1630	120	/
1631	90	/
1634	32	/
1640	80	/
1641	69	/
1659	23	بارجة.
1662	22	/
1666	ما بين 30 و40	بارجة، قوادس
1667-1676	33	بارجة، غليوطات
1680-1681	22	/



فرقاطات، زوارق حربية.	39	1686
سفن شراعية كبيرة، غاليوطات، بريغنتين، الصّات، والتّرتان، والبولّاكر. الصّندل، بوارج، قوادس، زوارق حربية.	64	1688-1687
/	92	1692
1815-1692/3		
سفن شراعية كبيرة، الشّباك، غاليوطات، غليوطات مقنبلة، بريغنتين، الصّات، والتّرتان، والبولّاكر، الصّندل، بوارج، قوادس كبيرة وصغيرة، فلوت، كارافيل، الشّالوب، البريك، الغالير، زوارق حربية.	44	1693
/	/	1694
/	ما بين 20 إلى 44	1700 و 1732
/	ما بين 18 إلى 22	1734 و 1742
/	ما بين 20 إلى 29	1753 و 1755
/	ما بين 26 إلى 42	1756 و 1768
/	ما بين 30 إلى 50	1769 و 1772
غليوطتان، أربع فرقاطات، أربعة شباك، أربع قوادس كبيرة، وستة صغيرة، زوارق حربية، فرقاطتان.	22	1777
فرقاطة، شباك، بريغنتين، شطيات، زوارق حربية من نوع الشّقف، اللّنجور.	8 سفن كبيرة 500 زورق حربي لنجور	1783 و 1784
شباك، نصف غالير، غليوطات، زوارق حربية شقف ولنجور.	ما بين 10 إلى 25 و أكثر من 100 لنجور	1788
غليوطة، شالوب، زورق حربي اللّنجور، الشّباك، وقواطع.	27 وما بين 67	1789 و 1800

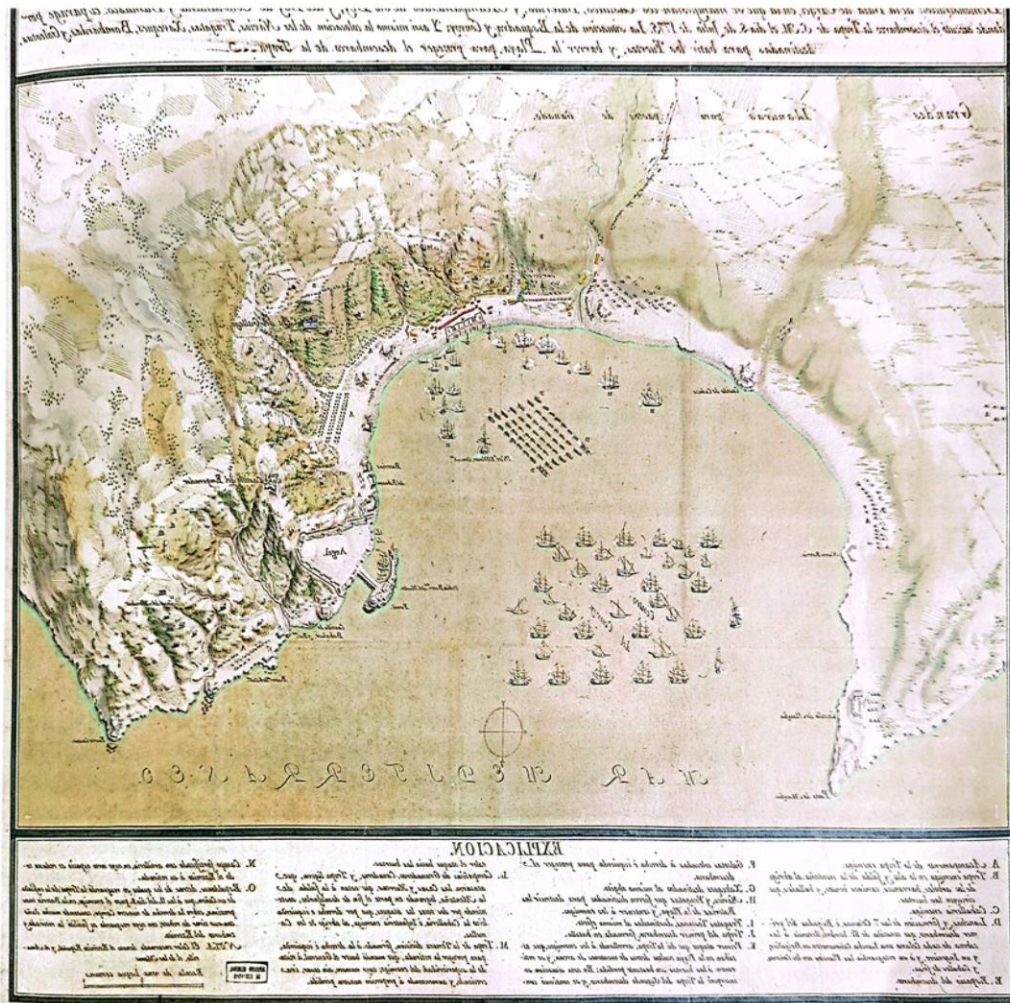


	إلى 100 لنجور	
فرقاطات، لنجور.	4 سفن و 200 لنجور	1801 و 1802
بلاندره، وكريبط، بريغنتين، فرقاطات، لنجور كبيرة وصغيرة	8 سفن ولنجورات	1810
/	11	1811
1830-1815 / 4		
زورق حربي، بولاكر، فرقاطة، طرادات، كورفيت، بلاندره،	12 سفينة و 30 زورق حربي	1816 قبل حملة ايسكماوث
بولاكر، كورفيت، بلاندره.	3	1816 بعد حملة ايسكماوث
فرقاطة، طرادات، مراكب شراعية، كورفيت بريك، فرقاطات	11	ما بين حملة هاري نيل والحصار الفرنسي 1824 و 1830

ملحق رقم (2) يمثل خريطة إسبانية لمدينة وميناء الجزائر، رسمت في نهاية القرن الثامن عشر (1771)، فيها توضيح للتشكيل القتالي لبعض قطع الأسطول الجزائري، من خلال كتاب: ميكال دو بلازا، وخوان باتا فيلار، الخطط والخرائط الإسبانية للجزائر في القرنين السادس عشر والثامن عشر.

Mikel De Epalza et Juan Bata Vilar, **Planos Y Mapas Hispánicos De Argelia Siglos XVI-XVIII**





Plano de la piaz de la papie et de los alrededores de Argel (1775). Plan de la piaz de la papie et de los alrededores de Argel (1775). Cartographe no 470.

ملحق رقم (3) يمثل جدولاً لأنواع السفن الجزائرية، وقادتها، وحمولتها، وتجهيزاتها الحربية، في بداية القرن الثامن عشر، من خلال كتاب لوجي دوتاسي *Laugier De Tassy*.

اسم السفينة	رئيس السفينة	عدد المدافع	العيار	مكان الصنع
النافورة سفينة الدايك	الأمير بكير رايس	52	8.6.12	الجزائر 1722
شجرة البرتقال الكبيرة	محمود رايس / مصطفى رايس	50	8.6.12	الجزائر 1722
الغزالة الكبيرة	حاجي هالي رايس المدعو دانزيغ	40	8.6.12	الجزائر 1721
الشمس الذهبية	محمد رايس المدعو اللحية السوداء	44	8.6.12	الجزائر 1717
عباد الشمس	مصطفى رايس بن صبايحي	44	4.6.8	الجزائر 1713
الحصان الأبيض	سليمان رايس البرتغالي	38	4.6.8	الجزائر 1714
الوردة الحمراء	بكير رايس خوجة	38	4.6.8	الجزائر 1719
الأسد الأبيض	مصطفى رايس شاكماجي	32	4.6.8	الجزائر 1708
الجوهرة	حسان رايس	32	4.6.8	الجزائر 1719
الثروة	أحمد رايس	32	4.6.8	الجزائر 1706
نصف القمر	سليمان رايس البانتيليري	32	4.6.8	الجزائر 1706
الغزالات الصغيرة	محمد رايس كازاس	26	4.6.8	هولندا
الأرنب	حسين رايس	26	4.6	إيطاليا
الكرافيل الجنوبية	هالي رايس السيفيلانو	22	4.6	الجزائر
الغالير	محمود رايس	22	4.6	انجلترا
بوابة نيتون	مصطفى رايس شريف	16	4.6	هولندا
غالير فلوت بورتو الدايك	محمد غياث	16	4.6	هولندا
الكرافيل الإنجليزية	صراف رايس القايد	16	4.6	انجلترا
لا ماري	عبد القادر رايس	14	4.6	هولندا
الوردة الذهبية	مصطفى رايس كارتيرو	10	4.6	إيطاليا
مدينة ماتارون	نوتولا رايس	14	4.6	كاتالونيا
الكرافيل الصغيرة	نيمس رايس	12	4	انجلترا
البولاكر	حاجي موسى رايس	14	4.6	إيطاليا
الغابار	عثمان رايس	10	4	البرتغال



- ¹ أنظر الملحق رقم (1) يمثل جدولاً يوضح تعداد الأسطول الجزائري ما بين سنتي 1518-1830.
- ² مؤلف مجهول، غزوات عروج وخير الدين، تج. تق نور الدين عبد القادر، رودوسي قدور، الجزائر 1934، ص 99.
- ³ حاجي خليفة كاتب جلي، تحفة الكبار في أسفار البحار، تج. وتر. محمد وتسليم حرب، دار البشير، 2017، ص 100.
- ⁴ محمد بن رقية التلمساني، الزهرة النائرة فيما جرى في الجزائر حين أغارت عليها جنود الكفرة، ضبطه خير الدين سعيدي الجزائري، أوراق ثقافية للنشر، الجزائر، ص 111.
- ⁵ حاجي خليفة، المصدر السابق، ص 122.
- ⁶ Albert, Devoulx. " La Marine De la Régence d'Alger ", in Revue Africaine, V13, Année 1869, p358.
- ⁷ فراي ديبغو دو هايدو، تاريخ ملوك الجزائر، تر. أبو لؤي عبد العزيز الأعلى، دار الهدى، الجزائر، 2013، ص 100.
- ⁸ للمزيد أنظر:
- هنري دالماس دو غرامون، تاريخ الجزائر تحت الحكم التركي 1515-1830، تر. تع. لخضر بوطبة، دار كوكب العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2024، ص ص 115-117.
- ⁹ هايدو، المصدر السابق، ص 108 و ص 146.
- ¹⁰ دوغرامون، المرجع السابق، ص 142.
- ¹¹ Fernande Braudel, **La Méditerranée Et Le Monde Méditerranéen à L'époque De Philippe 2**, Armand Colin, Paris, 1982, Tom 2, p 205.
- ¹² دوغرامون، المرجع السابق، ص 152.
- ¹³ أرزقي شويتام، دراسات ووثائق في تاريخ الجزائر العسكري والسياسي، الفترة العثمانية، دار الكتاب العربي، الجزائر، 2010، ص 50.
- ¹⁴ Haedo Diego De, **Topographie Et Histoire Générale d'Alger**, Trad. Par Dr Fred Romano, édition EL chihabe, Alger, 2017, pp 99.102.
- ¹⁵ دوغرامون، المرجع السابق، ص 85.
- ¹⁶ Anfreducci, Et Bosio, "Rapport Maritime, Militer Et Politique, Sue La Cote D'Afrique De Puis Le Nil Jusqu'à Cherchell ", in Revue Africaine, V66, Année 1925, p p 540-545.
- ¹⁷ دوغرامون، المرجع السابق، ص 82.
- ¹⁸ علي بن محمد التامغروتي، عالم ورحالة مغربي كان سفيراً في البلاط السعودي خلال عهد أحمد المنصور الذهبي (1579-1603)، وله كتاب بعنوان " النّفحة المسكية في السفارة التركية " يتحدث فيها عن إقامته في الجزائر سنة 1584، توفي سنة 1595. انظر:
- مولاي بلحميسي، الجزائر من خلال الرحالة المغاربة في العهد العثماني، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1982، ص ص 60-61.
- ¹⁹ علي بن محمد التامغروتي، النّفحة المسكية في السفارة التركية 1589، تج. محمد الصّالحي، دار الفارس، المغرب، 2007، ص 159.
- ²⁰ المنور مروش، دراسات عن الجزائر في العهد العثماني القرصنة الأساطير والواقع، ج 2، دار القصبة، الجزائر، 2009، ص 229.



²¹ Gosse Philip, **Histoire De La Piraterie**, Trad, Par P.Teillac, Paris, Payot, 1933, p72. نقلا عن منور مروش

²² القلوع، يقصد بها أشعة السفن.

²³ مروش، المرجع السابق، ص 230.229.

²⁴ كورنوليس بيجناكر (**Cornelis Pijnacker**)، هو رحالة هولندي قام برحلتين للإيالة الجزائر وتونس وصولا لطرابلس وبعض المدن المغاربية الأخرى، حيث دون ملاحظاته في كتاب عنوانه "وصف تاريخي لمدن تونس الجزائر ومدن أخرى في بارباريا سنة 1626"، بالهولندية وترجم لعدة لغات منها للفرنسية والذي سنعتمده في كتابنا هذا.

²⁵ Cornelis Pijnacker, **Description Historique Des Villes De Tennis, D'Alger, Et D'autres Se Trouvant Barbarie (1626)**, Int .Ann. Gérard Van Krieken, Trad., Marie –Agnès, ENAG Edition, Alger, 2015, p 5.

²⁶ Grammont Henri- Dalmas De, Relations Entre La France Et La Régence D'Alger Au XVII 1606-1628, In Revu Africain, Année 1879, V 25, pp. 26.33

²⁷ دوغرامون المرجع السابق، ص 202-201.

²⁸ De Grammont, op, cit, V23, p107.

²⁹ قرن الذهب هو خليج إسطنبول.

³⁰ Braudel, op, cit, p207.

³¹ Pijnacker, op, cit, p6.

³² Ibidem.

³³ جاو كارفالو ماسكاريناس، مذكرات الأسير البرتغالي جواو ماسكاريناس في مدينة الجزائر 1621-1627، تر. تع. لخضر بوطبة، دار كوكب العلوم للنشر والتوزيع والطباعة، الجزائر، 2024، ص 94-95.

³⁴ نفسه، ص 96.

³⁵ بيار دان، تاريخ بارباريا وقراصنتها، تر. تع. لخضر بوطبة، دار كوكب العلوم للنشر والتوزيع والطباعة، الجزائر، 2024، ص 209.

³⁶ نفسه.

³⁷ نفسه.

³⁸ نفسه.

³⁹ نفسه، ص 200.

⁴⁰ Knigut .Frensis, **A Relation Of Seven Years Slavery Under The Turks Of Algeriere**, In The Osborne, A collection Of Voyages, Tom 2, Londres, 1745, p485. نقلا عن منور مروش.

⁴¹ مروش، المرجع السابق، ص 229.

⁴² نفسه، ص 230.

⁴³ Aranda Emanuel D', **Les Captifs D'Alger**, Jean- Paul Roher, Paris, 1997, p 102.

⁴⁴ ماسكاريناس، المصدر السابق، ص 96.

⁴⁵ ابن رقية، المصدر السابق، ص 32.

⁴⁶ Moulay Belhamissi. **Marine Et Marins d'Alger (1518.1830) Les Navires Et Les Hommes**. B.N d'Algérie. Algérie. 1996. T 1, p94.

⁴⁷ Ibidem.

⁴⁸ مروش، المرجع السابق، ص 233.



⁴⁹ DEVOULX, La Marine..., op,cit, pp 391-392.

⁵⁰ شوفالييه دارفيو، مذكرات شوفالييه دارفيو قنصل فرنسا في الجزائر 1673-1674، تر.ع. لخضر بوطبة، دار الباحث للنشر والإشهار، الجزائر، 2023، ص 146.

⁵¹ Belhamissi, op, cit, p94.

⁵² Ibidem.

⁵³ مروش، المرجع السابق، ص ص 232-233.

⁵⁴ نفسه، ص 234.

⁵⁵ الصّندل أو السّندل أو القارب، أصل الكلمة فارسي (sandal) و (barque) كانت تطلق على السفن الصغيرة السريعة الحركة التي تحمل ثلاثين مدفعا، لكن مدلول الكلمة أنا ذاك يختلف عن مدلولها اليوم.

⁵⁶ مروش، المرجع السابق، ص 234.

⁵⁷ Belhamissi, op, cit, p94.

⁵⁸ Ibidem

⁵⁹ Ibidem

⁶⁰ Ibid, p95.

⁶¹ Ibidem .

⁶² أبو القاسم سعد الله، أبحاث وآراء في تاريخ الجزائر، ج 1. عالم المعرفة، الجزائر، 2009، ص 248.

⁶³ DEVOULX, La Marine..., op,cit, p p 348-420.

⁶⁴ Albert. DEVOULX, *Tachrifat recueil de l'ancienne régence d'Alger*, l'imprimante du gouvernement, Alger, 1852, pp 8-9.

⁶⁵ Ibid. p 9.

⁶⁶ Ibid. p26.

⁶⁷ أنظر الملحق رقم (2) يمثل خريطة إسبانية لمدينة وميناء الجزائر، رسمت في نهاية القرن الثامن عشر (1771)، فيها توضيح للتشكيل القتالي لبعض قطع الأسطول الجزائري.

⁶⁸ مروش، المرجع السابق، ص 400.

⁶⁹ Belhamissi, op,cit, p 109.

⁷⁰ دوغرامون، المرجع السابق، ص 309.

⁷¹ أنظر الملحق رقم (3) يمثل جدولا لأنواع السفن الجزائرية، وقادتها، وحمولتها، وتجهيزاتها الحربية من خلال كتاب لوجي دوتاسي.

⁷² Laugier De Tassy, *Histoire Du Royaume D'Alger*, Amsterdam .H, Du Sauzet, 1725, p p 158-159

⁷³ De Tassy, op, cit, p156.

⁷⁴ مروش، المرجع السابق، ص 445.

⁷⁵ جون أندري بيسونال، رحلة إلى إيالة الجزائر، تر.ع. لخضر بوطبة، دار كوكب العلوم للنشر والتوزيع والطباعة، الجزائر، 2023، ص 119، ص 163.

⁷⁶ نفسه.

⁷⁷ دزينة سفن، يقصد بها العدد ستّة لتصبح ستّة سفن.

⁷⁸ توماس شاو، رحلة إلى إيالة الجزائر، تر.ع. لخضر بوطبة، دار الباحث للنشر والإشهار، الجزائر، 2022، ص 119.

⁷⁹ شاو، المصدر السابق، ص 119.

⁸⁰ DEVOULX, La Marine..., op,cit,, p423.



⁸¹A. Sacerdoti, "La Mission à Alger De Consul De Venise Nicolas Rosalem 1753-1754", in Revue Africaine, V96, Année 1952, pp 82-80.

⁸² مروش، المرجع السابق، ص ص 402-403.

⁸³ نيل موص، مذكرات الأسير الترويجي نيل موص في مدينة الجزائر 1769-1772، تر. وت. لخضر بوطبة، دار الباحث للنشر والإشهار، الجزائر، 2023، ص ص 57-75.

⁸⁴ ماتفي غريغوريفيتش كوكوفتسوف، أخبار موثوقة عن الجزائر (أول رحلة روسية موثقة عن الجزائر)، تر وت. وت. محمد رشيد مهدي، ط 1، دار الوعي ل للنشر والتوزيع، الجزائر، 2024، ص 94.

⁸⁵ أحمد شريف الزّهار، مذكرات الحاج أحمد شريف الزّهار نقيب أشرف الجزائر، عالم المعرفة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص ص 39-52.

⁸⁶ فانتور دو بارادي، الجزائر خلال القرن الثامن عشر، تر. وت. لخضر بوطبة، دار الباحث للنشر والإشهار، الجزائر، 2023، ص 18 و ص 59.

⁸⁷ نفسه، ص ص 60-67.

⁸⁸ نفسه.

⁸⁹ دوغرامون، المرجع السابق، ص 410 و ص 414-415.

⁹⁰ الزّهار، المصدر السابق، ص ص 104-134.

⁹¹ مروش، المرجع السابق، ص ص 402-403.

⁹² أحمد ابن أبي الضياف، إتحاف أهل الزّمان بأخبار ملوك تونس وعهد الأمان، مرتع، أحمد الطويلي، مج 3، الدار التونسية للنشر، تونس، 1979، ص ص 36-38.

⁹³ Devoulx, TACHRIFAT ..., op cit, p9.

⁹⁴ نمر طه ياسين، تاريخ العرب الحديث والمعاصر، ط 1، دار الفكر، عمان، 2010، ص 46.

⁹⁵ التّر عزيز سامح، الأتراك العثمانيون في إفريقيا الشمالية، تر. محمود علي عامر، دار النهضة العربية، ط 1، بيروت، 1989، ص 539.

⁹⁶ خليفة حمّاش، الجزائر والحرب اليونانية العثمانية 1821-1827، قراءة جديدة في رواية مشاركة الأسطول الجزائري وتحطمه في معركة نافارين 1827، ط 3، مؤسسة حسين راس الجبل للنشر والتوزيع، قسنطينة، الجزائر، 2021، ص 52.

⁹⁷ محمد حلوان وكريم ولد نبيه، "موقف المؤتمرات الدولية من النشاط البحري لإيالاتي الجزائر وطرابلس الغرب 1815-1818"، المجلة المغربية للدراسات التاريخية والاجتماعية، جامعة سيدي بلعباس، الجزائر، مجلد: 12، العدد: 01، جويلية 2020، ص 201.

⁹⁸ Devoulx, TACHRIFAT ..., op cit, p 13.

⁹⁹ الزّهار، المصدر السابق، ص ص 156-158.

¹⁰⁰ حلوان، المرجع السابق، ص 202.

¹⁰¹ Devoulx, TACHRIFAT ..., op cit, p17.

¹⁰² حمّاش، المرجع السابق، ص 52.

¹⁰³ دوغرامون، المرجع السابق، ص 475.



¹⁰⁴ DEVOULX, La Marine..., op,cit, pp348-420.

¹⁰⁵ للمزيد حول نشاط البحرية الجزائرية فيما بين سنتي 1806 و1812 أنظر:

بروغتون إليزابيث بلانكلي، ست سنوات من الإقامة في الجزائر 1806-1812، تر.تق.تح. محمد الأمين بوحلوفة، ابن النديم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2024، دار الروافد الثقافية - ناشرون، لبنان، 2024، ص ص 31-51.

¹⁰⁶ Devoulx, TACHRIFAT ..., op cit, p p 26-30,

¹⁰⁷ مروش، مرجع السابق، ص 373.

¹⁰⁸ نفسه.

¹⁰⁹ نفسه، ص 374.

¹¹⁰ Devoulx, TACHRIFAT ..., op cit, p p86-99.

¹¹¹ Gérard Van Krieken, **Corsaires et marchands, les relations entre Alger et les Pays Bas 1604-1830**, Paris, 2002, p 110.

¹¹² فيليبو بانانتي، قصة الأسير الإيطالي فيليبو بانانتي في مدينة الجزائر 1813، تر. لخضر بوطبة، دار كوكب العلوم للنشر والتوزيع والطباعة، الجزائر، 2024، ص 356.

¹¹³ نفسه.

¹¹⁴ نفسه.

¹¹⁵ نفسه، ص 357.

¹¹⁶ وولف جون بابتيست، الجزائر وأوروبا 1500-1830، تر. أبو القاسم سعد الله، م وك، الجزائر، 1986، ص ص 392-393.

¹¹⁷ نفسه، ص 375.

¹¹⁸ جاء ذكر حوادث هذه الحرب مع مملكة فاس ومراكش، وتونس، والإسبان في وهران، في وثيقة بالمكتبة الوطنية الجزائرية في المجموعتين 3190 و3205، تحت رقم 53، والتي جاء فيها ما يلي: "رسالة من حسين باشا إلى سليم الثالث سنة 1206هـ/1792-1719م حول الحرب بين الجزائر وإسبانيا في وهران وهجوم سلطان فاس مولاي إسماعيل على الأراضي الجزائرية من الناحية الغربية، ومراد باي تونس من الناحية الشرقية، واستشارة العلماء في كيفية الرد على الهجومين".

¹¹⁹ محمد بوشنافي، "الدّاي مصطفى باشا وعصره 1798-1805"، مجلة عصور الجديدة، العدد: 7-8، مكتبة الرّشاد للطباعة، الجزائر، 2003، ص 159.

¹²⁰ مروش، مرجع السابق، ص 376.

¹²¹ الكرسته، وبالتركية الحديثة *Kàrasté*، لفظ عثمانى يقصد به ألواح الخشب المستعمل في صناعة السفن في الجزائر، وهو الاسم الذي أطلق على نظام تمويني بالخشب، والذي أوجده خير الدين باشا في المنفى بجيجل (1525-1522)، وكان يشمل المنطقة الممتدة من بجاية حتى القل، لضمان توفير الكميات المناسبة من الأخشاب لبناء السفن البحرية في الجزائر. للمزيد انظر:

Amin Mahrez, *La Karasta ou Industrie Du Bois en Algérie à L'époque Ottomane (1516-1830)*, revue *Al Hikma des études historique* 9.1 semestre 2017, p p 331-341.

Mohamed Ben Cheneb, **Mots Turks Et Persans Dans Le Parler Algérien**, Thala éditions, Alger, 2014, p69.

¹²² ناصر الدّين سعيدوني، والشّيخ المهدي بوعبدلي، الجزائر في التّاريخ "العهد العثماني"، الجزائر، م وك، د. ت، ص 40.

¹²³ علي خلاصي، الجيش الجزائري في العصر الحديث، دار الحضارة، الجزائر، 2007، ص 178.



- ¹²⁴ فلة قشاعي، الصّحة والسّكان في الجزائر أثناء العهد العثماني وأوائل الاحتلال الفرنسي (1518-1871)، أطروحة دكتوراه دولة في التّاريخ الحديث والمعاصر، جامعة الجزائر 2، 2003-2004، ص ص 88-89.
- ¹²⁵ مبارك شودار، "لمحة عن الأوضاع السّياسية للجزائر أواخر العهد العثماني"، مجلّة العلوم الإسلامية والحضارة، العدد: 04، ديسمبر 2016، ص ص 225-226.
- ¹²⁶ بن جبور، مرجع السّابق، ص 123.
- ¹²⁷ مولاي بلحميسي، "صفحات من تاريخ العلاقات الجزائرية الإسبانية معاهدة 1786م بين الجزائر وإسبانيا"، مجلّة ت ح غ، عدد، كلية الآداب، الجزائر، 1974، ص 165.
- ¹²⁸ أبو راس التّاصري، عجائب الأسفار ولطائف الأخبار، ج 2، تق وتحمّد غالم، منشورات CRASCO، الجزائر، د ت، ص 11.
- ¹²⁹ الزّهار، المصدر السّابق، ص 45.
- ¹³⁰ نفسه، ص 45.
- ¹³¹ مروش، المرجع السّابق، ص 328.
- ¹³² نفسه، ص 329.
- ¹³³ ماتفي، المصدر السّابق، ص 95 و ص ص 104-105.
- ¹³⁴ نفسه.
- ¹³⁵ مروش، المرجع السّابق، ص ص 375-376.
- ¹³⁶ نفسه، ص ص 408-409.
- ¹³⁷ نفسه.
- ¹³⁸ Daniel Panzac, *les corsaires barbaresques la fin d'une épopée 1800-1820*, CNRS, Paris, 1999, p95.
- ¹³⁹ مروش، المرجع السّابق، ص 380.
- ¹⁴⁰ Panzac, op cit, p100.
- ¹⁴¹ Sacerdoti A, "Venise et les régences d'Alger, Tunis et tripoli 1699-1764", in *Revue Africaine*, V101, Année 1957, p 294
- ¹⁴² Ibid., p 250.
- ¹⁴³ Esquer, op cit, p 105.
- ¹⁴⁴ Van Krieken, op cit, pp123-124.
- ¹⁴⁵ تابليت، المرجع السّابق، ص 245.
- ¹⁴⁶ نفسه، ص 179.
- ¹⁴⁷ نفسه، ص 245.
- ¹⁴⁸ نفسه، ص ص 229-231.

