

النقل البحري وعلاقته بترسيخ هيبة الدولة وقوة اقتصادها: دراسة تاريخية حول أسطول الجزائر العثمانية، ودوره في الحفاظ على مكانتها بالبحر أم وإنعاش اقتصادها.

The maritime transportation and its relation with imposing the prestige of the state and the power of its economy: a historical study about the fleet of the Ottoman Algeria and its role in the preservation of its maritime status in the Mediterranean and boosting its economy

صغير عبلة

جامعة أحمد بن بلة وهران¹ (الجزائر)، seghierabla46@gmail.com

تاريخ الإرسال: 2023/03/30 تاريخ القبول: 2024/01/10 تاريخ النشر: 2024/03/28

ملخص: تتناول هذه الدراسة موضوع النقل البحري، وعلاقته بترسيخ هيبة الدولة، وقوة اقتصادها وفق منظور تاريخي، حيث قمننا بإسقاط ذلك على الأسطول بالجزائر خلال العهد العثماني، والجدير بالذكر أن هذه الحركة –أي النقل البحري– ليست وليدة اليوم بل هي نتاج تجارب تاريخية سابقة في المجال، وكدليل على ذلك فإن أغلب الحضارات القديمة المؤسسة على ضفاف البحر الأبيض المتوسط قد اعتمدت على النقل البحري في عدة ميادين، وقد تابعت شعوبه مسارها البحري فيه عبر مختلف العصور، والحقب الزمنية وصولاً إلى يومنا هذا، ولعل الجزائر من أهم البلدان التي جاب أسطولها عباب البحر الأبيض المتوسط، خاصة في الفترة الحديثة أو ما يعرف تاريخياً "بالعهد العثماني"، رافعا راية الجهاد في سبيل الله ففرض لها مكانة هامة بهذا البحر، ووفر لها عوائد ساهمت هي الأخرى في ازدهار، ورخاء الحياة الاقتصادية بها، وهو ما توضحه لنا هذه الدراسة التاريخية التي تهدف إلى إبراز دور الأسطول في الحفاظ على مكانة الإيالة الجزائرية، وانهاش اقتصادها.

الكلمات المفتاحية: النقل؛ الجزائر العثمانية؛ الأسطول؛ البحرية.

Abstract: This study sheds light on the topic of the maritime transportation and its relation with imposing the prestige of the state and the power of its economy from a historical perspective. We projected this on the fleet in Algeria during the Ottoman era. It is worth mentioning that this movement –i.e. the maritime transportation– is not new because it is the outcome of previous historical experiences in the field. As a proof of this, most of the ancient civilizations that emerged on the banks of the Mediterranean relied on the maritime transportation in many fields. The peoples of the Mediterranean have followed the maritime path through time till today. Algeria is among the most important states whose fleet navigated through the Mediterranean mainly in the modern period, or what is known as “the Ottoman era” raising the flag of Jihad for the sake of God. Consequently, it imposed an important position in this Sea and provided many revenues that contributed to the blossom and welfare of the economic life as shown in this historical study that aims at showing the role of the fleet in preserving the status of the Algerian regency and the blossom of its economy

Keywords: transportation; the Ottoman Algeria; flue; maritime.

المؤلف المرسل: صغير عبلة، الإيميل: seghierabla46@gmail.com

تعتبر شبكة النقل والمواصلات أحد مظاهر تطور الدول ورفيها، نظرا لدورها الفعال في فك العزلة بين المجتمعات، وتنشيط عجلة الاقتصاد بها، ومما لا شك فيه أن مؤسسة النقل البحري قد كان لها جزءا من هذا الدور، حيث اعتمدت شعوب العالم منذ القدم على السفن، والأساطيل البحرية في مبادلاتها التجارية، ومعاملاتها الاقتصادية، بالإضافة إلى التنقلات العادية بين الضفاف البحرية، وكمثال على ذلك فقد شهد البحر الأبيض المتوسط نشاطا تجاريا مكثفا خاصة في عهد الفينيقيين، الذين راحوا يجوبون عبابه شرقا، وغربا محملين بنفائس السلع التجارية، وأوجدوا لهم مكانا في الضفة الجنوبية منه مؤسسين ما يعرف بالحضارة البونيقية الناتجة عن تمازج الفينيقيين مع السكان الأصليين للشمال الإفريقي.

وبالتقدم زمنيا إلى الفترة الحديثة وبالجزائر تحديدا -والتي كانت آنذاك إيالة عثمانية- نجد أن مؤسسة البحرية بما قد لعبت دورا هاما في المبادلات التجارية، وفي رفع راية الجزائر، وإبراز هبتها في حوض البحر الأبيض المتوسط، وهذا بفضل أسطولها الذي اكتسى الطابع العسكري الحربي آنذاك نظرا للظروف السياسية التي شهدتها منطقة البحر الأبيض المتوسط، والصراع التقليدي القائم بين القوة النصرانية في الضفة الشمالية، والإسلامية في الضفة الجنوبية منه، حيث لم يمنع ذلك الإيالة من ممارسة النشاط التجاري، وعقد المعاهدات مع العديد من الدول الواقعة على الضفة الشمالية من هذا البحر، ناهيك عن الدور الإنساني، والواجب الديني الذي قام به رياس الجزائر اتجاه مسلمي الأندلس على إثر سقوط غرناطة عام 1492م، والإشكالية المطروحة في هذا الصدد:

إلى أي مدى ساهم الأسطول الجزائري في الحفاظ على هبة الإيالة في حوض البحر الأبيض المتوسط، وفي ازدهار الحياة الاقتصادية بها، وفيما تجلّى ذلك؟

وللإجابة على التساؤل المطروح أعلاه كان من الضروري أولا الإحاطة تاريخيا بالمؤسسة البحرية، إذ لا يمكن الفصل بينها وبين الأسطول، والانتقال بعد ذلك للحديث عن دور الأسطول في حفظ مكانة الجزائر، وتنشيط اقتصادها، واعتمادنا في ذلك على المنهج التاريخي القائم على السرد، والوصف، والمقارنة.

النقل البحري وعلاقته بترسيخ هيبة الدولة وقوة اقتصادها: دراسة تاريخية حول أسطول الجزائر العثمانية ودوره في الحفاظ على مكانتها بالبحر أم. وإنعاش اقتصادها

2. البحرية:

شكلت البحرية الركيزة الأساسية التي ساهمت في توطيد الحكم العثماني بالجزائر، حيث قامت بحماية الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط من التحرشات الأوروبية، وعملت بشكل متواز مع الجيش الإنكشاري بالرغم من تضارب مصالحهم أحيانا، فبينما كان هذا الأخير يقبض الحكم بقبضة من حديد في البر، عملت هي على إبراز مكانة الجزائر وهبتها على المستوى البحري.

1.2. التركيبة البشرية للبحرية:

شملت البحرية الجزائرية خليطا من الأجناس، يوحدتها الجهاد في سبيل الله، إذ نجد بين أفرادها الأعلاج الأوروبيون، البحارة المسلمون الوافدون من المشرق الإسلامي، بالإضافة إلى العنصر الأندلسي، والعنصر المحلي، وهذا ما أكسبها قوة وتطورا في المجال التقني (غطاس، 2007، صفحة 95)، وإن كان بعض الباحثين يرجع انضمام العنصر الأول لصفوفها لأسباب مادية بالدرجة الأولى، كالاستفادة من الأرباح، والثروات الناتجة عن حركة الجهاد البحري باعتبارهم كانوا مجرد أشخاص عاديين محتقرين في بلدانهم، ومحرومين من الارتقاء في المناصب العليا، فلم يجدوا سبيلا آخر غير للالتحاق بالبحرية الجزائرية بهدف لوصول لأعلى المناصب. (هلايلي، 2007، صفحة 47)

ومهما كانت دوافع انضمام الأعلاج إلى صفوف البحرية الجزائرية، إلا أن انضمامهم كان نعمة عليها نظرا لمعرفتهم بسواحل البحر. أم. (شويتام، 2009، صفحة 170)، خصوصا أن معظمهم ينتمون إلى الدول الواقعة على ضفافه كالدويلات الإيطالية، فمن بين 36 ريس للسفن الجزائرية كان هناك 22 علجا سنة 1581م (Boyer, 1985, p. 97)، وهذا ما يفسر الرحلات الطويلة التي كان يقوم بها الأسطول الجزائري (Devoulx., 1869, p. 363)، وفي عام 1620 تم إلقاء القبض على 4 سفن جزائرية، كانت كلها تحت قيادة رياس أعلاج باستثناء واحدة فقط، وفي السنة الموالية تم إلقاء القبض أيضا على 3 سفن جزائرية تحمل على متنها طاقماً بحرياً مكوناً من 80 رجلا من بينهم 14 مسيحي (Belhamissi, 1996, p. 116).

صغير عبلة

ومن أشهر الرياس الأعلاج خلال القرن المذكور نجد الرئيس علي بشين الإيطالي الأصل الذي أصبح ما بين سنتي 1641 و1645م سيد الطائفة دون منازع، والرجل النافذ في مدينة الجزائر، حيث تمكن من إرجاع الباشا مبعوث السلطان العثماني بفضل ثروته الضخمة، والمتمثلة في قصرين فاخرين بالمدينة، والآلاف من الأسرى (هلايلي، 2007، صفحة 48)، من ضمنهم الأسير الفرنسي دارندا حيث يذكر هذا الأخير في مغامرات أسره أنه كان يمكث في سجن علي بشين رفقة 550 عبدا مسيحيا من مختلف أنحاء أوروبا، ومن مختلف طبقات المجتمع حيث يوجد بينهم الجراحون والخياطون وحتى اللصوص (Latifa, 2004, pp. 148, 151).

استمر تواجد الأعلاج بالبحرية إلى أواخر العهد العثماني بالرغم من تراجع النشاط البحري، ففي عهد الداوي مصطفى باشا (1797-1807م) كانت البحرية الجزائرية تعج بمئات الأعلاج (Belhamissi, 1996, p. 116)، ويذكر بفايفر في عشرينيات القرن 19م أن قائد السفينة التي قامت بأسره كان علجا أو مارقا كما يسميه (بفايفر، 2009، صفحة 6)، وكان لهؤلاء الأعلاج فضل كبير في إدخال أنواع جديدة من السفن ضمن الأسطول الجزائري، ففي القرن 17م قام البحارة الفلمنكي سيمون دانسا (Simoun Dansa) بتدريب الجزائريين كيفية الإبحار على متن السفن المستديرة، (Boyer, 1985, p. 98) وفي فترة الانتعاش التي شهدتها البحرية الجزائرية مع الرئيس حميدو في أواخر العهد العثماني، قام إسباني ببناء حراقة تولى قيادتها الرئيس المذكور، وأخرى للرئيس علي طاطار، (دوفال، الصفحات 57-58) هذا ما جعل بعض المؤرخين الأوروبيين يرجعون سبب كفاءة البحرية الجزائرية إلى انضمام العنصر الأوروبي لصفوفها، سواء من الأعلاج أو الأسرى فهذا فاليار مثلا أثناء حديثه عن وضعية البحرية في نهاية القرن 18م يقول أنها لا تضم سوى بعض السفن الصغيرة وبأن الجزائريين ليس بإمكانهم صناعة مدفع واحد بدون مساعدة الأسرى أو الأعلاج. (Ph.Vallière, 1974, p. 41).

النقل البحري وعلاقته بترسيخ هيبة الدولة وقوة اقتصادها: دراسة تاريخية حول أسطول الجزائر العثمانية ودوره في الحفاظ على مكانتها بالبحر أم. وإنعاش اقتصادها

وقد ساهم العنصر المحلي أيضا بتوفير السفن، حيث تذكر المصادر أن الدولة كانت توفر جزءا قليلا منها بينما يعود الجزء الأكبر ملكية الرّياس، والخواص (Shaw, p. 111) الذين كانوا يجهزونها من أموالهم الخاصة، حتى أصبح تجهيز المراكب حرفة، وموردا للاستزاق، وأحد أنواع التجارة الذائعة في مدينة الجزائر قبل القرن 18م، ولذلك نجد أن معظم العائلات الثرية في مدينة الجزائر تنحدر من قدماء مجهزي المراكب، كما شكل هذا العنصر مع كل من الأندلسيين، والمشاركة العمود الفقري للقوة البحرية حيث قاموا بدور فعال في الحروب التي خاضوها مع الأوروبيين قبل التحاق الجزائر بالدولة العثمانية (غطاس، 2007، صفحة 95).

وبالحديث عن الجهود المبذولة من طرف الأندلسيين في سبيل إنعاش البحرية الجزائرية، يجدر بنا الرجوع إلى مطلع القرن 16م؛ فعلى إثر سقوط آخر معاقل الإسلام بالبلاد الأوروبية عام 1492م، ظهرت حركة هجرة أو توافد أندلسي على سواحل الشمال الإفريقي بما في ذلك سواحل الجزائر، وكان لهؤلاء الوافدين تأثير إيجابي على بحرية الإيالة بعدما انضم إلى صفوفها عدد كبير منهم لمواجهة التحرشات الإسبانية (شويتام، 2009، صفحة 145)، وتذكر مصادر القرن 16م أن 500 أندلسي من غرناطة، والأراغون، وبلنسيا انضموا إلى صفوف الجيش الذي قاده عروج أثناء فتحه لمدينة تنس عام 1517م (Haedo, 1881, p. 26)، كما كان لهؤلاء مهارة فائقة في إقامة التحصينات، إذ نجد إحدى البطاريات بميناء الجزائر أخذت اسمها منهم فأصبحت معروفة بـ"بطارية الأندلسيين"، إلا أن جزءا كبيرا منها تعرض للهدم بسبب أشغال البناء التي قامت بها السلطات الاستعمارية عام 1867م. (A.Devoulx, 1869, p. 342).

ضف إلى ذلك فقد كان لهم خبرة في مجال صناعة، وإعداد السفن مما ساعد في تنوع وكثرة السفن، وتوسع ورشات العمل بكل من تنس، وبجاية (شويتام، 2009، صفحة 146)، وشرشال، وقد كانت هذه الأخيرة مكونة أساسا من العمال الأندلسيين الوافدين من بلنسيا، والأراغون، وغرناطة (Belhamissi, 1996, p. 66)، ومهما كان فإن هذه التركيبة البشرية للبحرية الجزائرية ظلت

صغير عبلة

تشكل قوة كبيرة في الإيالة، وضمت عددا كبيرا من الضباط في أواخر القرن 18م، كما ظلت تتمتع بالحماية واستمرت في وظيفتها مع الحفاظ على سفن الأسطول، بالرغم من تقلص دورها في الشؤون الحكومية، هذا وظل نشاط البحرية الجزائرية في المرتبة الأولى مقارنة بنظيراتها من بحريات الشمال الإفريقي حسبما أفادت به بعض المصادر المعاشية لتلك الفترة. (Anonyme, 1785, pp. 108-109)

2.2. صناعة السفن والترسانة:

أولت الحكومة الجزائرية عناية فائقة بمادة الخشب المخصصة لصناعة المراكب، وترجم ذلك في بنود المعاهدات المبرمة مع دول أوروبا الشمالية التي نصت على تقديم الخشب، واللوازم البحرية كالصواري، والحبال، والأشعة، (شويتام، 2009، صفحة 47) كما كانت الجزائر تزخر بغابات كثيفة تستمد منها أفضل أنواع الخشب المستخدم في الصناعات البحرية (Nante, 1830, p. 36) وفرتها في بادئ الأمر من غابات شرشال الغنية بأشجار البلوط، والصنوبر، وفي منتصف القرن 17م أبرمت الحكومة اتفاقيات مع الشخصيات المحلية بيجاية لتضمن التمويل بشكل منتظم مقابل أرباح معينة، فاستفاد آل مقران بمجانة من هذا الامتياز، كما نشطت مصلحة الكراسطة بيجاية حيث مركز الفرز، والشحن، ثم انضمت جيجل، والقل إلى العملية (Belhamissi, 1996, p. 65)، واستغلت أيضا غابات القل الغنية بأشجار البلوط، وغابات القالة التي تحتوي على نوعية من الأخشاب القابلة للتقوس، والإنحاء، والملائمة لصنع أقفاص السفن، (غطاس، 2007، صفحة 100) كما استخدمت الأخشاب المأخوذة من أشجار البلوط المتواجد بنواحي قسنطينة، والمعروف باسم (les chênes de zeens) التي تساعد في بناء السفن الحربية نظراً لطولها، وضخامة حجمها، بالإضافة إلى أشجار الدردار، والأرز، والفلين، ونظرا لندرة هذه المادة بالجزائر اقترحت هذه الأخيرة على الجزائر عام 1817م مبلغا قدره 200 ألف فرنك مقابل أن تحصل على حق اقتطاعها من غابات بني صالح، والقالة، والسيبوس (Belhamissi, 1996, pp. 65-66).

النقل البحري وعلاقته بترسيخ هيبة الدولة وقوة اقتصادها: دراسة تاريخية حول أسطول الجزائر العثمانية ودوره في الحفاظ على مكانتها بالبحر أم. وإنعاش اقتصادها

أما بالنسبة للترسانة فكانت هناك واحدة بساحل باب الوادي مخصصة لصناعة السفن الكبيرة، والأخرى بباب عزون (غطاس، 2007، صفحة 99)، وهي عبارة عن حوض مستدير يبلغ قطره حوالي 80م، تبعد عن الرصيف بحوالي 300م (Devoulx, 1876, p. 251)، بالإضافة إلى ترسانة شرشال المتخصصة في صناعة سفن الفرقاطة، والبرغانطي، وكانت هناك ترسانة أقل شأنًا بميناء الأزقاق المجاور لمدينة عنابة تصنع فيها السفن البسيطة من نوع الشبق، والمسطحات، وبعض القوارب التجارية، هذا ولم تتوقف صناعة السفن بالجزائر حتى في أسوأ أيامها (غطاس، 2007، صفحة 100)، وإضافة إلى السفن المصنعة محليا قادت الدولة العثمانية بعض الهدايا للإيالة في شكل سفن ويشير فاليار أثناء تعدادها للقطع البحرية الجزائرية إلى حراقة، وفرقاطة كانتا قد قُدمتا كهديّة من الباب العالي للجزائر (Ph.Valliére, 1974, p. 40)، كما كانوا يكملون متطلباتهم من الغنائم البحرية، ومن السفن المخطمة بإعادة بناءها من جديد (Anonyme, 1785, p. 109).

أما فيما يتعلق بأسماء السفن فاعتاد الجزائريون على إطلاق أسماء ملاكهم عليها، أو عبارات تحمل معاني النصر، وأحيانا كانت تأخذ اسمها من البلد الأصلي الذي تنتمي إليه، أو من شكلها، أو اسم حيوان ما لذلك نجد عدة أسماء نذكر منها: الفرقاطة الأمريكية، البرتغالية، المنصورة، الغزال، الأسد الأبيض، الزهرة الذهبية... إلخ (Devoulx., 1869, p. 387).

3.2 موظفو البحرية:

ضمت البحرية عددا من الموظفين يسهرون على إدارة، وتسيير شؤونها ولعل من أبرزهم ما يلي:

2.3.1 وكيل الحرج: وهو المسؤول الأول عن كل الشؤون البحرية.

2.3.2 قائد الميناء: أو ريس البحرية كما يسميه الدكتور شو، يعين هذا الموظف في منصبه من قبل

الداي، وغالبا ما يتم اختياره من بين الأشخاص الأكبر سنا، وممن تتوفر فيهم الأخلاق الحسنة، والسلوك

الحميد (Shaw, p. 98)، وكان يحظى بتقدير كبير، وتمثل وظيفته في جمع المعلومات الخاصة بكل

السفن المتجهة نحو الميناء، وعرضها على الداي (Anonyme, 1785, p. 44)، وإيصال أوامره إلى

صغير عبلة

قادة السفن، كما كانت له صلاحيات تفتيش المراكب الأجنبية قبل مغادرتها الميناء للتأكد من عدم حملها لأي أسير (Shaw, p. 98)، والإشراف على الأمور المتعلقة بالبحارة، ومعالجة المسائل الخاصة بهم، وتطبيق الأحكام الصادرة في حقهم بعد عرض تقريره على الداي (Anonyme, 1785, p. 44).

3.3.2 الأدميرال: يعد من أبرز ضباط البحرية باعتباره القائد الأعلى للأسطول عند خروجه إلى عرض البحر (هلايلي، 2007، صفحة 53)، يتميز عن غيره من ضباط البحرية بالحنكة، والكفاءة (Shaw, p. 99)، مما حول له الحصول على ثقة الداي الذي أعطاه صلاحيات النظر في شؤون البحرية، وترأس ديوانها بمقره الموجود بكشك عند رصيف الأميرالية (أقوارة، صفحة 108)، غير أن دوفو له رأي آخر في هذا الموظف، وكافة الموظفين في الطاقم البحري إذ يرى أنه كان من غير الضروري أن يحوز المرء على ثقافة واسعة ليصبح قبطانا، وذلك لعدم اهتمام الجزائريين بالتعليم، وبالتالي قيادة أسطولهم لا تستثنى من هذه القاعدة التي تميزت بها جميع البلدان الإسلامية، ويرجع سر هذه المكانة إلى أسلوب الخشونة، فبقدر ما يكون المرء خشنا بقدر ما يشتهر بالقوة (دوفال، الصفحات 16-17).

4.3.2 ورديان باشي: من أبرز الموظفين في البحرية، فهو المشرف على تنظيم الأعمال التي يقوم بها الخدم في الميناء، والمشكلين من الأسرى الأوروبيين في غالب الأحيان (Paradis, 1783, p. 153).

5.3.2 الرياس: شكل الرياس هيئة قوية في الإيالة (Shaw, p. 99)، فكان لكل واحد منهم الحرية المطلقة في سفينته، وسلطة تشبه السلطة التي يتمتع بها الباي في إقليمه، يحظى الرياس باحترام كبير جدا نظرا للغنائم التي تجلبها سفنهم للخزينة، فكانوا يتسلحون كيفما شاءوا، ويبحرون وقتما شاءوا، لكن بمجرد إبحارهم مع الأدميرال يخضعون لطاعته (Anonyme, 1785, p. 44)، وقد شهدت البحرية الجزائرية في الفترة الأخيرة من الحكم العثماني نشاطا مكثفا بفضل هؤلاء الرياس الشجعان الذين أرجعوا لها المكانة التي كانت عليها أيام مجدها خلال القرنين 16 و17 م لفترة قصيرة، فاستطاعوا أسر العديد من السفن الغربية بما فيها الأمريكية.

النقل البحري وعلاقته بترسيخ هيبة الدولة وقوة اقتصادها: دراسة تاريخية حول أسطول الجزائر العثمانية ودوره في الحفاظ على مكانتها بالبحر أم. وإنعاش اقتصادها

بالإضافة إلى هؤلاء الموظفين هناك عدد آخر على متن السفينة منهم : الباش طوبجي أو رئيس المدفعيين، الخوجة أو الكاتب، سندان ريس أو قائد الزوارق، الدماجي: رئيس النوتية، الطباخين، النجارين، الجلافة (Devoulx A. , 1852, p. 43) الذين يقومون بسد حوز السفن بالزفت أو بمادة عازلة (غطاس، 2007، صفحة 105)، الخزناجي أو المسؤول عن مخزن البارود، والمتفجرات، وكيل الحرج المسؤول عن المعاشات، اليركانجي وهو المكلف بتركيب الأشرعة، اليكنجي مكلف بالإدارة العسكرية، العمبرجي المكلف بحراسة مخزن المؤن وتوزيعها، ريس العسة أو قائد النوباجية، الريس الثانوي، الباش ريس، ريس الطريق أو قائد الغنائم لا يقوم بأي عمل على متن السفينة وتقتصر مهمته على أخذ السفن المسلوقة (Devoulx., 1869, pp. 387-388)، وقد أولت البحرية اهتماما بالجانب الصحي ولذلك كان طاقم السفينة يضم هيئة طبية يمثلها الباش جراح، أو الجراح، ويذكر الأب دان (Dan) أنه من المسيحيين أو الأعلاج وكان من بين المستفيدين من نصف الغنيمة (P.Dan, 1649, p. 301).

4.2. تقديرات المصادر الغربية للقوة البحرية الجزائرية في أواخر العهد العثماني:

نظرا لحالة الرعب التي بثها الأسطول الجزائري في نفوس الأوروبيين، والمسيحيين انعكس ذلك على كتاباتهم، التي تكاد لا تخلو من الحديث عن مغامرات رياس البحر الجزائريين، وأسطولهم، وتعداد قطعه، موفرة بذلك لحركة الجوسسة الفرنسية مادة أولية لتحقيق مشروع احتلال الجزائر الذي نادى إليه نابليون، ومن بين المصادر التي تطرقت للموضوع نجد فونتير دوبرادي الذي قدر قطع الأسطول الجزائري في أواخر القرن 18م بحوالي 11 قطعة منها 6 زوارق شرعية، تحمل حوالي 26 أو 30 مدفعا، 3 مراكب شرعية، مركبين شرعيين حربيين، 5 منها تابعة للملكية البايك أما الباقي فهو ملك للداي، والعامّة، بالإضافة إلى سفينتين شرعيتين صغيرتين ذات مجاديف تابعيتين لباي الغرب (Paradis, 1783, p. 144)، ولا يختلف عنه ابن بلده القنصل فاليار كثيرا فيذكر أنها كانت مكونة من 12 قطعة بما فيها سفينة باي الغرب أيضا، غير أن ملاحظاته كانت دقيقة مقارنة بالمصدر السابق من حيث التسليح، فيذكر

صغير عبلة

أنها كانت مجهزة وفق التشكيلة التالية: فرقاطتين مسلحتين ب32،44 مدفع، 3 غاليوبات ب12، 8، 4 مقاعد مسلحة 2 إلى 4 مدافع، حراقتين مسلحتين واحدة ب26 مدفع والثانية ب30 مدفع، قارب ب32 مدفع، 3 سفن من نوع الشباك الأولى مسلحة ب16 مدفع، والثانية ب26، والثالثة ب32 مدفع، بريك قيد الإنجاز في الترسانة ب24 مدفع (Ph.Valliére, 1974, p. 40)

لم تكن المصادر الأمريكية بعيدة عن هذه التقديرات إذ يذكر جون لامب (J. LAMP) في تقريره المتعلق بالبحرية الجزائرية والمؤرخ في 10 ماي 1786م أنها كانت مكونة من 9 سفن من نوع شباك تتراوح مدافعها من 8 إلى 36 تحمل أكبرها 400 شخصا، أما تقرير كاتبه فقدرها ب8 سفن منها سفينة ذات 34 مدفع وسفينتين ذات 32 مدفع، وواحدة ذات 26 مدفع، وأخرى ذات 24 مدفع، و4 سفن من نوع شباك ب24، 20، 18، 10 مدافع (تابليت، 2013، صفحة 246)، كما يذكر فيتز سيمونس (F. Simons) مستندا على البيانات الواردة في المصادر الأمريكية أن البحرية الجزائرية في عام 1789م كانت تضم 10 سفن منها 9 سفن قرصانية ثلاثية الصواري تتراوح مدافعها من 36 إلى 10، وسفينة ذات 40 مدفع قيد البناء، لكن معظمها غير صالح للاستعمال (تابليت، 2013، الصفحات 54-55).

أما بالنسبة للقرن 19م فيذكر الضابط بوتان (Boutin) في تقريره أن عدد السفن كان يفوق 76 قطعة من مختلف الأنواع، ومسلحة على النحو التالي: 3 سفن من نوع الفرقاطة واحدة مسلحة ب44 مدفع، والثانية ب46 والثالثة ب50، 7 سفن من نوع الشباك، ملسحة ب32، 18 مدفعا، 3 سفن من نوع بولاكر مسلحة ب22، 10 مدفع، 10 حراقات بالإضافة إلى 50 حراقة قديمة مخصصة للدفاع عن الميناء، وغاليوبتين، وعدد من السفن القرصانية تحمل ما بين 4 و6 مدافع. (Bergaud, 1950, p. 271)، وحسبما جاء في التقرير الأخير لقبطان سفينة الحصار الضابط كولي (Collet)، فإن القوة البحرية للإيالة كانت مشكلة من 11 قطعة تحمل على ظهرها 3260 رجل وموزعة على النحو التالي: فرقاطة ذات 44 مدفع، حراقة ذات 40 مدفع، 2 بولاكر ب22 مدفع، قاربين صغيرين مزودين ب14

النقل البحري وعلاقته بترسيخ هيبة الدولة وقوة اقتصادها: دراسة تاريخية حول أسطول الجزائر العثمانية ودوره في الحفاظ على مكانتها بالبحر أ.م. وإنعاش اقتصادها.

مدفع، ثلاث غاليوطات بـ 12 مدفعا (Ch.Chatelain, 1828, p. 54) ، والملاحظ أن هذه التقديرات ليست بعيدة عن ما جاء في مصدر يعود لعام 1830م إذ يقدرها على النحو التالي: فرقاطة مسلحة بـ 44 مدفع، حراقة ذات 40 مدفع، 2 بولاكر بـ 22 مدفع، 2 بريك صغير بـ 14 مدفع، 4 غاليوطات ذات 12 مدفع بالإضافة إلى عدد آخر من السفن الحربية المسلحة (Anonyme, 1785, p. 111).

3. دور الأسطول البحري في حفظ مكانة الإيالة الجزائرية وإنعاش اقتصادها:

تمثل ذلك في عدة مظاهر يمكن معالجتها في نقطتين أساسيتين وهما كالتالي:

1.3 الحفاظ على هيبة الجزائر ومكانتها في حوض البحر أ.م. وبين الدول الغربية:

استطاعت الجزائر أن تحفظ لنفسها مكانة مرموقة في حوض البحر أ.م. خلال العهد العثماني بفضل أسطولها القوي، وبجارته الجسورين الذين نشروا الرعب في القارة الأوروبية بفضل نشاطهم المكثف على سواحلها الجنوبية، وأسرههم للعديد من النصارى، بالإضافة إلى نجدة بقايا المسلمين المهجرين قسرا على إثر سقوط غرناطة، واستمرت هذه الحركة في نشاط قرابة القرنين من الزمن (ق 16 و 17م)، وقد وصف السفير المغربي التمغروتي الذي زار الجزائر عام 1578م رياستها بالشجاعة، واليقظة المستمرة وبمعرفتهم الجيدة بأمور البحر، مما جعلهم يهربون الأعداء أثناء المواجهات البحرية، وحسب التمغروتي فهم متفوقون على رياس البحر باسطنبول (هلايلي، 2007، صفحة 50)، كل هذه المعطيات أجبرت الدول الأوروبية إلى السعي ليل رضا باشاوات الجزائر، وحكامها، وجعلتهم يتسابقون لعقد معاهدات السلام والتجارة معها ليتسنى لهم الإبحار بسلام في حوض البحر أ.م.

ورغم تراجع نشاط الأسطول الجزائري خلال القرنين 18 و 19م مقارنة بما سبق، لم يمنع ذلك من حفظه لمكانتها، وتخوف الأوروبيين منه، وحرصهم على عقد معاهدات معها تحسبا لأي ظرف طارئ قد يضر بمصالحهم، والملاحظ على هذه المعاهدات أنها غالبا ما كانت تصب في صالح الجزائر التي كانت تعقدها وفقا لما يخدمها، وهو ما سجلته المصادر الأوروبية في حد ذاتها إذ نجد في إحدى الرسائل التي

صغير عبلة

بعثها الأب الفرنسي باتولت (BATAULT) -الذي أقام في الجزائر لمدة من أجل تحرير الأسرى المسيحيين المتواجدين بها- إلى أخيه أنه في عام 1724 م اشترط الداى من أجل تجديد معاهدة السلام مع الهولنديين تقديم 50 سارية، 14 مدفع ب 12 عيار، 6مدافع من البرونز و8 من الحديد، 14000 كرة، 1000 قنطارا من الذخيرة، 5000 بندقية، 5000 مسدس، 15 حبلا كبيرا بطول 120 للواحد (Batault, 1880, p. 56)، واستمرت الإيالة حتى أواخر أيامها في الاستفادة من اليد الفنية الأوروبية للاعتناء بأسطولها، ففي عام 1815م قامت فرنسا بإرسال مختص في صناعة السفن إلى الجزائر، كما كان على دولة السويد أن تقدم رجالا مختصين في صناعة الذخيرة، ويذكر القبطان الإنجليزي كروكر (Croker) أنه شاهد نائب القنصل الإسباني يشتغل في الترسانة إلى جانب العبيد المسيحيين (Gil, 1816, p. 7).

وفي 23 أكتوبر 1792 قامت إحدى السفن الجزائرية بإلقاء القبض على سفينة أمريكية، وتم أسر طاقمها، وعرضه على الداى الذي أخذ حصته بعد ذلك وجه العدد الباقي للعمل بالبحرية، والأشغال العامة، وقد أثار هذا التصرف سخط جاكسون (Jackson) الذي دون أحداث هذه الواقعة واصفا طاقم السفينة الجزائرية بالجشع قائلا أنهم هاجموا السفينة بكل سرعة، وحشع يصيحون ويهتفون بينما لم يبد طاقم السفينة الأمريكية أية مقاومة، بعد ذلك شرع القراصنة الجزائريون بتجريد طاقمها بهمجية، وانهمال معظمهم على أمريكي وسلبوه ثيابه، ثم نهبوا السفينة، وأمروا طاقمها بالنزول إلى القارب فتمت العملية تحت الضرب، والركل (Jakson, 1817, p. 336) ، وفي نفس السياق نجد رسالة بعثها نابليون إلى داي الجزائر بتاريخ 15 جويلية 1802م يتشكي فيها من نشاط القراصنة الجزائريين ضد رعاياه، إذ يقول أن أحد رياس الجزائر اعتدى على ضابط فرنسي بالقرب من ميناء تونس، ويقصد بذلك الرئيس علي طاطار، وأن قراصنة الجزائر ألقوا القبض على سفينتين فرنسيتين من نوع بريك، كما قبضوا على عمارة نابوليتانية كانت تحت حكمه، وطالب الداى بتسريح 150 أسير فرنسي كانوا مقيدين في سجون الجزائر، وباحترام العلمين الفرنسي والإيطالي كون هذا الأخير كان تحت حكمه (Testa, p. 442) .

النقل البحري وعلاقته بترسيخ هيبة الدولة وقوة اقتصادها: دراسة تاريخية حول أسطول الجزائر العثمانية ودوره في الحفاظ على مكانتها بالبحر أم. وإنعاش اقتصادها

وصل نشاط البحرية الجزائرية إلى البحر المحيط بفضل رياسها، إذ يذكر دفتر التشريفات أنه في تاريخ 20 شعبان 1227هـ الموافق لـ 1812م تم تجهيز عمارتين حرييتين للإبحار في المحيط بقيادة كل من الرئيس محمد الحبار، والرئيس تولاق حساين (Devoulx A. , 1852, p. 41)، وكان الرئيس حميدو من أبرز الرياس حيث ذاع صيته في هذه المرحلة، وأرجع للبحرية الجزائرية مكانتها القديمة خلال السنوات الأخيرة من القرن 18 والخمسة عشر سنة الأولى من القرن 19م، واستطاع أن يصل إلى المحيط الأطلسي وجزر البليار، وانتشرت أخباره بين الدول الأوروبية كما حمل العديد من الأسرى، والغنائم من شواطئهما، وكان له الفضل في انتعاش البحرية الجزائرية سنين بعدما فقدت مجدها وبدأت في التراجع مع بداية القرن 18م، واستمر هذا النشاط إلى أن لقي الرئيس حميدو حتفه.

2.3. انتعاش الحياة الاقتصادية بالإيالة:

ساهم الأسطول الجزائري في تنشيط الحياة الاقتصادية بالإيالة، وامتلاء خزينتها من خلال الغنائم التي كان يعود بها الرياس بعد رحلاتهم الطويلة في البحر، وكانت هذه الغنائم في فترات انتعاش البحرية من أضخم المداحيل التي تعود إلى لخزينة العامة، وتنوعت ما بين سفن، وبضائع، وحتى الأسرى الذين استفادت الإيالة من عملية بيعهم، وافتدائهم، بالإضافة إلى استغلالهم في مختلف النشاطات الاقتصادية، وتسخيرهم في الأعمال الشاقة مقابل إيواءهم في حمامات البايك، متخلصة بذلك من الأعباء المالية، وحسبما ورد في أحد المصادر المؤرخة في بداية القرن 18م فقد تمكن رياس البحر الجزائريين من إلقاء القبض على 74 سفينة و1907 أسير مسيحي، الأمر الذي جعل الحكومة تشجع هذا النشاط سعياً منها للكسب، والريح الكبيرين (François Camelin, 1721, p. 106)، وترك لنا سجل الغنائم البحرية ملاحظات عديدة حول الغنائم الناتجة عن العمليات التي قام بها الرياس، ومن ذلك نشاط الرئيس حميدو الذي قام في 8 ماي عام 1802م بالقبض على فرقاطة برتغالية ضُمت فيما بعد إلى الأسطول الجزائري تحت اسم "البرتغيزا" (Albert, 1872, p. 72)، وقام بتاريخ 24 فيفري 1804م بالقبض على سفينة نابوليتانية محملة بالملح، واقتاد طاقمها المكون من 60 مسيحي كأسرى إلى الجزائر، كما غنم

صغير عبلة

قنطارا و67رطلا من المرجان، ومبلغا نقديا قدره595دورو، منها51دورو نابوليتاني، والباقي من عملات مختلفة (Albert, 1872, p. 76).

خلق النشاط البحري أيضا حركة تجارية بين السكان فكان الرياس يبيعون الغنائم في الأسواق بالإضافة إلى الأسرى الذين كانوا يعرضون في سوق البادستان، ولذلك كانت عودة الرياس من البحر مناسبة سعيدة لدى السكان، فبعد وصول السفينة إلى الميناء محملة بالغنائم، تفرغ شحنتها، ثم ينزل الباشا إلى عين المكان ليأخذ نصيبه قبل أن تباع بقية السلع (بلانتيت، 2013، صفحة 28) التي من ضمنها عدد من الأسرى، ويقدر كوكفيتسوف (Kokvtsov) حصة الداى بأسير واحد من بين ثمانية أسرى(8/1)(Emrit, 1975, p. 212)، بعد ذلك يأخذ العدد المتبقي إلى البادستان، الذي هو عبارة عن ممر مغلق المنافذ، طويل المسافة يقوم بداخله السماسرة بتنظيم مسابقة في الجري للمسيحيين كي يتمكن ملاك السفن من التمييز بين من هم ذوي بنية جسمية جيدة، ومن يعانون من إعاقة ما، وكان مالك السفينة يأخذ نصف مبيعاتها، بينما يقسم النصف الآخر لأسهم يأخذ منها النقيب 40، والآغا 30، والضابط 10، والجنود 5 (بلانتيت، 2013، صفحة 28).

وبالرجوع إلى سجلات للغنائم البحرية فنجد أن كل الأطراف المشاركة في عملية جلب الغنيمة لها نصيب منها، حيث كانت تقسم على مجهزي المراكب، والرياس، والبحارة، والداى، وموظفي الميناء، والحمالين، وحتى الأولياء الصالحين بمدينة الجزائر كانت لهم حصة منها؛ ففي عام 1802م قدم الريس حميدو للولي الصالح سيدي عبد الرحمان الثعالبي أسيرا مسيحيا كحصة من الغنيمة، بعدما قبض على سفينة البرتقيزا (Albert, 1872, pp. 71-72)، ويحدد لنا دوبرادي قيمة الحصص التي يتحصل عليها بعض الموظفين من طاقم السفينة ابتداء من الريس كالأتي: الريس 40حصة، مساعدي الريس 3حصة، الملاح 3حصة، البحار الصغير(لا يتجاوز سنه 16سنة) حصة واحدة، قائد الجنود المتطوعين 3حصة، الجندي المتطوع حصة ونصف، الكاتب 3حصة، قائد المدفعية 3حصة، وكيل الخرج 3حصة، مراقب العمال حصتين، المكلف بالإشارة حصتين، الأسرى المسيحيون 3حصة،

النقل البحري وعلاقته بترسيخ هيبة الدولة وقوة اقتصادها: دراسة تاريخية حول أسطول الجزائر العثمانية ودوره في الحفاظ على مكانتها بالبحر أم. وإنعاش اقتصادها

وحسب نفس المصدر فبالإضافة إلى نصيبهم من الغنائم كانت لهم جرايات متفاوتة من موظف لآخر، ولعل الرياس كانوا أكثر حضا من كافة العمال، حيث كانوا يستلمون مبلغا قدره 6ريالات بوجو كل شهرين، أما البحار البسيط الذي ينظم إلى البحرية لفترة محددة فيستلم سلطانيا واحدا لمدة 40 أو 50 يوم من الإبحار، وعند ندرة اليد العاملة ترتفع أجرته إلى سلطانيين (Paradis, 1783, pp. 147,152)، وبناء على هذه المعطيات يمكننا القول بأن النشاط البحري قد شكل مصدر استزاق للعديد من أفراد المجتمع.

ويصف لنا الأسير الإيطالي بنانتي الأجواء المصاحبة لمناسبة عودة رياس البحر بداية من عملية القبض على الغنيمة، فيذكر أنه عند إلقاء القبض على سفينة ما من طرف القراصنة، يقوم الأتراك والمور بنقل السفينة، وأخذ طاقمها إلى سفينة الريس، الذي يعطي الأوامر بأخذ السفينة المقبوض عليها إلى الجزائر، أو لأقرب ميناء، أما إذا قبضت السفينة من طرف ريس معزول في عرض البحر، فيتم سحبها نحو مدينة الجزائر بعد حجب علمها بعلم القرصان، وتطلق ضربات المدفعية كإعلان عن أسرها... وبعد جرد سلعها يقدم للداي باعتباره المالك الشرعي لكل الغنائم حصة تقدر بثمن الغنيمة، وإذا كانت الغنيمة تحتوي على أشياء قابلة للتوزيع توزع على المشاركين في العملية، فيأخذ كل واحد نصيبه حسب المنصب الذي يتقلده، أما الباقي فيباع في الأسواق، ثم يوزع ثمنه نقدا وفقا للقاعدة المعمول بها أيضا، وإذا لم يتمكن التجار من شراء هذه السلع فإن اليهود لا يتوانون عن ذلك، كما كان للأسرى المتواجدين على السفن الجزائرية أيضا نصيب من الغنيمة، حيث كان ينظر إليهم كفأل خير على الرياس عند إلقاء القبض على غنيمة ما... بعد عودة البحارة إلى الميناء يقضون بعض الوقت مع عائلاتهم التي تأتي إلى هناك لرؤيتهم، ثم يمثلون أمام الداوي لأخذ حصصهم... أما الأسرى فيقدم بعضهم إلى الداوي، بينما يشتغل البعض ممن لهم مهارات في الحرف، أو الصنائع لدى أحد الأشخاص، ويصبحون ملكا له، فيأخذون ثلث الربح، ويرجع أسلوب معاملتهم إلى طبيعة الشخص المالك لهم. (Pananti, pp. 488-490).

صغير عبلة

ولعل هذا الوصف يؤكد، ويبرز مدى مساهمة، وفعالية النشاط البحري في تحريك عجلة الاقتصاد بالإيالة، وما تمخض عنه من نشاطات في شتى المجالات كالصناعة، والتجارة، والحرف... إلخ.

4. الخاتمة:

بناء على ما تم ذكره يمكننا أن نخرج بالتائج التالية:

تمكن الأسطول البحري الجزائري إبان الفترة العثمانية من فرض هيبة الجزائر، وحافظ على مكانتها في حوض البحر الأبيض المتوسط فكان يحسب لها ألف حساب، وتجلى ذلك في سعي العديد من الدول الأوروبية لعقد السلم مع الجزائر، وإبرامها لمجموعة من المعاهدات، والاتفاقيات ضمنت بموجبها تزويدها بما تحتاجه من لوازم خاصة بالترسانة، والعتاد الحربي البحري، مقابل السماح لهذه الدول بالعبور في مياه البحر الأبيض المتوسط بسلام.

ازدهار الحياة الاقتصادية بالإيالة نتيجة حركة الجهاد البحري، وكثرة الغنائم البحرية، مما ساهم في تنشيط التجارة كبيع السلع، والأسرى، والاستفادة من مبالغ افتدائهم، واستخدام بعضهم في الحرف، والصناعات المختلفة، واستغلال خبراتهم في عدة مجالات، كما شكل النشاط البحري أحد مصادر الكسب، والرزق للعديد من الأفراد الذين فتحت لهم البحرية أبوابها.

إن الجمع بين الطابع العسكري والمهام الأخرى لسفن الأسطول الجزائري كان ضرورة حتمية مقترنة بالظروف السائدة آنذاك، وهو ما جعل النقل البحري مرتبطا بالأسطول الحربي أو بالاستعانة ببعض البحارة الجزائريين الخواص الذين كانوا يضمون سفنهم على جانب القطع البحرية التابعة للإيالة تلبية لأوامر الحكومة مقابل تقاسم الفوائد الناتجة عن مختلف العمليات البحرية.

5. قائمة المراجع:

1.5. المراجع العربية:

1- أرزقي شويتام. (2009). المجتمع الجزائري وفعالياته خلال العهد العثماني 1830/1519. دار الكتاب العربي. الجزائر.

النقل البحري وعلاقته بترسيخ هيبة الدولة وقوة اقتصادها: دراسة تاريخية حول أسطول الجزائر العثمانية ودوره في الحفاظ على مكانتها بالبحر أم. وإنعاش اقتصادها

- 2- ألبير دوفال. الرئيس حميدو. م. ج. ط. الجزائر.
- 3- أوجان بلانيت. (2013). مراسلات دايات الجزائر مع ملوك ووزراء فرنسا 1700/1579. ج. 1. دار الوعي. الجزائر.
- 4- حنيفي هلايلي. (2007). بنية الجيش الجزائري خلال العهد العثماني. دار الهدى. الجزائر.
- 5- سيمون بفايفر. (2009). مذكرات جزائرية عشية الاحتلال الفرنسي. دار هومة. الجزائر.
- 6- عائشة غطاس. (2007). الدولة الجزائرية الحديثة ومؤسساتها. م. م. و. د. أ. ح. و. ث. أ. ن. الجزائر.
- 7- علي تابلت. (2013). العلاقات الجزائرية الأمريكية 1776، 1830 (المجلد 1). تالة. الجزائر.
- 8- فهميم أفوارة. ميناء الجزائر ودوره الاقتصادي في العهد العثماني خلال القرنين 16/17 م. دار الرشاد. الجزائر.

2.5. المراجع الأجنبية:

- 1-Albert Devoulx. (1852). Tachrifat, recueil de notes historiques sur l'administration de la Regence d'Alger. Alger: I. de Gouvenement.
- 2-Anonyme. (1785). Voyage dans les états Barbaresques dz Marocc Alger Tunis et Tripoli ou lettre d'un captif qui viennent d'etre rachtés par M.M chanoines réguliers de la Sante Trinité. Paris: Libraire de Monsieur.
- 3-Boyer Pierre. (1985). Les rénegats et la marine de la Regznce d'Algrer. R.O.M.M.N.(39).
- 4-C. Ph.Valliére. (1974). l'Algérie en 1781. Toulin: Imprime Nouvelle.
- 5-Ch.Chatelain. (1828). Memoire sur les moyens a employer pour punir Alger et détruire lan piraterie des puissanses Barbaresques. Paris.
- 6-Contremoulins P.M de Nante. (1830). Souvenir d'un officier Français prisonnier en Barbarie pendant les années 1811, 1812, 1813, 1814. Paris.
- 7-D. Haedo. (1881). Histoire des rois d'Alger. Adolph Jourdin. Alger.
- 8-Devoulx. A. (1869). la Marine de la Regence d'Alger. R.A. 13.
- 9-Devoulx. A. (1872). Les registres des prises Maritimes. R.A. 16.
- 10-Devoulx. A. (1869). Les batteires des Andalus à Alger. R.A. 16.
- 11-Devoulx. A. (1876). Alger etude archéologique sur cette ville aux époques Romaines(Icousum) Arabe (Djezair Beni Mezrana, Turque(Eljazair).R. A. 20.
- 12-Dr. Shaw. l'Algérie un siècle avant l'occupation Française 2edition impr de Carthage. Paris.

صغير عبلة

- 13-Elhassar Zeghari Latifa.(2004) .les captifs d'Alger d'après la relation d'Emanuel d'ARANDA JADIS ZSCLAVE à ALGER(17ème siècle .Casbah édition. Alger.
- 14-Emrit. Marcel .Juillet, 1975 .(Description de l'Algérie en 1787 par l'officier russe Kokvtsov .R.H.M.
- 15-G.A. Jakson .(1817) .Algiers, being a complet picture of the Barbary State, goverment, loms, religio, and natural productions . Edwards. London.
- 16-Le Baron I de Testa .Recueil des traités de la porte Ottoman avec les puissances etrangères depuis le premier traitéconclu en 1536 entre Suleyman premier et François1 jusqu'à nos jours) (v1).Archive diplomatique . Paris.
- 17-Leo Bergaud .(1950) .Boutin agent secretde Napoleon 1er et précurseur de l'Algérie Française .Frédéric Chambriand. Paris.
- 18-Moulay Belhamissi .(1996) .Marine et marins d'Alger(1518-1830),les hommes et les navires .(Tom2) .bibliotheque nationl d'Alger. Alger.
- 19-Mr Jackson Mr Mac Gil .(1816) .The creuelities of Algerians pirates .Hat and Turner Printers. London.
- 20-P.Dan .(1649) .Histoire de Barbarie et de ses corsaire des rroyaume et des villes d'Alger, de Tunis de Sale et de Tripoli. Pierre Racolat .Paris.
- 21-Pananti .Relation d'un séjourà Alger. Imprimerie de la Normant. Paris.
- 22-Philémon de la Motte, Joseph Bernard François Camelin .(1721) .Voyage pour la rédemption des captisau Royaume d'Alger fait en 1720 .Paris.
- 23-R.P.Jean Batault .(1880) .Lettres du R.P.J. Batault, missionaire Apostolique à Alger 1735,1736avec notes historiques des rachat des esclaves à cette époque.
- 24-Venture de Paradis .(1783) .Alger et Tunis au 18 èmè siècle .Sindebad. Paris.