

نظرات حول السفن الحربية الجزائرية في العهد العثماني
(دراسة هستوريو جغرافية)

أ. حليم سرحان
جامعة المسيلة - الجزائر

مقدمة:

كان الصراع المرير الذي نشب في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط بعد سقوط الأندلس خلال حرب الاسترداد سنة (897هـ / 1492م) هاجساً مخيفاً أقض مضاجع الإخوة بربروس مرغماً أيامهم على الإسراع في بناء أسطول ضخم قوامه المسطحات المائية لدفع التخرشات التي حاقت بهم جراء الاعتداءات والغارات البحرية المتكررة التي كان يقوم الكاردينال فرانسيسكو خمينيث دي سيسنيروس بتنفيذها بإيعاز من الملكة إيزابيلا الكاثوليكية التي أُنسبت يميناً معظمة أنه لن يهدأ لها بال حتى تقضي على الإسلام وأساطيله في هذا الحوض نهائياً.

لما كان الأسطول الجزائري الدرع الواقي للعالم الإسلامي ورأس الحربة المشهورة في وجه الإمبراطورية الإسبانية التي قادت الحروب الصليبية البحرية ضد المسلمين، لزمنا أن نعرف ما هو الأسطول؟ وما هي مراحل تطوره في الجزائر أثناء العهد العثماني؟ وما هي أهم وحداته ومميزاته؟ فيما يلي:

أ- تعريف الأسطول:

يذكر اليعقوبي بأن «الأسطول كلمة رومية، سمة للمراكب الحربية مجتمعة»⁽¹⁾، ويذهب المقريزي إلى القول أن هذه اللفظة غير عربية⁽²⁾، وهي غير مذكورة في الصحاح ولا في معجم الفيروز أبادي، أما الزبيدي فيعتبرها من العربية وهي المركب الحربي المعد لقتال الكفار في البحر⁽³⁾.

وقد أطلق على مجموع السفن أسطول وهو لفظ يوناني (STOLOS) نقل إلى العربية⁽⁴⁾، ويقال له أحيانا عمارة،⁽⁵⁾ كما يطلق لفظ أسطول على مجموعة السفن أيا كان نوعها ويطلق

على سفينة حربية واحدة، كما أنه يعني السفن التي يسافر فيها للقتال، أما الإسبان فيطلقون عليه الأرمادة (ARMADA) ⁽⁶⁾، ويعرف عند العثمانيين بالدونانمة ⁽⁷⁾، كما اطلقت كلمة (FLOTTE) بالفرنسية. إضافة إلى هذه التعاريف يمكننا القول مسيطرة لابن خلدون أن قيادة الأسطول تعد من «مراتب الدولة وخططها في ملك المغرب وإفريقية، ومروؤسة لصاحب السيف وتحت حكمه في كثير من الأحوال» ⁽⁸⁾. وقسم الأسطول إلى سفن سفيرية لنقل الخيل والعدد والأزواد، وسفن قتالية مخصصة للمقاتلين والأسلحة والذخائر، أما الأسطولي فهو المحارب بحرا بينما الجندي هو المحارب برا وقائد السفينة سمي الناخودا أو ناخوده وهي فارسية الأصل، وقد أشاد أحد الشعراء بالأسطول قائلاً ⁽⁹⁾:

غدوت على الميمون صباحا ولما

غدا المركب الميمون تحت المظفر

أطل بعطفه ومر كأنا

تشوف من هادي حصان مشهر

يسوق أسطولا كان سفينة

سحائب صيف من جهام ومطر

ب- تطور الأسطول الجزائري في العهد العثماني:

إن الأسطول الجزائري يستحق الإعجاب فعلا لأنه لم يقصر خدمته على الدفاع عن البلاد وحماية ثغورها فحسب بل تعدى ذلك، فحينما كان يصل إلى بحر اسلاندا أو شطوط إنجلترا، أو بحر الشمال، أو المانش، أو المحيط الأطلسي غازيا، كان ينال الإعجاب والاستحسان أيضا، فضلا عن البحر الأبيض المتوسط الذي كان بحيرته دون منافس، حيث انبرى إلى الدفاع عن السلم والأمن الدوليين وتحطيم شوكة القرصنة الأوروبية كما وقف إلى جنب الدولة العثمانية في عدة مواقع بحرية ⁽¹⁰⁾.

لا جرم أن الأسطول الجزائري بدأ ينمو منذ مجيء الإخوة بربروس على ظهر الأمواج تلبية لنداء السكان ⁽¹¹⁾، ونشير في هذا الصدد إلى الدور الذي لعبه خير الدين بربروس في الاستيلاء على أكثر من ست وثلاثين سفينة إسبانية ضمت إلى القطع البحرية العاملة، وقد أحصى ديفوكس عدد وحدات الأسطول بحمس وأربعين سفينة في سنة (916هـ-1510م)، وبحلول سنة (937هـ-

نظرات حول السفن الحربية الجزائرية في العهد العثماني
(دراسة هستوريوغرافية)

1531م) أصبحت ستين سفينة، أما في سنة (960هـ - 1553م) فقد خرج صالح باشا⁽¹²⁾ بجوالي أربعين قطعة بحرية لغزو البرتغال، كما أنه هزم أسطولا صغيرا مكونا من 30 سفينة لتحرير وهران من يد الإسبان سنة (963هـ - 1556م) ولما حاولت الأساطيل المغربية مهاجمة وهران سنة (964هـ - 1557م)، انبرى لها حسن باشا، بتجهيز أربعين سفينة⁽¹³⁾. أما في سنة (971هـ - 1563م) فبلغت القطع الراسية في الميناء اثنين وثلاثين قطعة أغلبها شواني ولا بد من القول أن الأسطول تطور وأزدهر حتى أصبح يتكون من 60 سفينة شاركت جميعها في معركة ليبانت سنة (979هـ - 1571م) إلى جانب الدولة العثمانية⁽¹⁴⁾.

وفي سنة (1012هـ - 1612م) قدر عدد السفن العاملة بجوالي سبعين من مختلف الأنواع والأحجام،⁽¹⁵⁾ أما في سنة (1024هـ - 1624م) فبمكّن الحديث عن مائتي قطعة، وبحلول سنة (1034هـ / 1624م) فاقت القطع مائة وستين زيادة على الزوارق والقوارب الصغيرة⁽¹⁶⁾، ويجبرنا الأب دان عن أكثر من سبعين سفينة شرعية في سنة (1045هـ / 1635م)⁽¹⁷⁾، واستنادا إلى الإحصائيات البحرية يمكن تتبع تطور الأسطول الجزائري من حيث عدد سفنه خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر الميلاديين فيما يلي:

سنة الإحصاء	عدد السفن	نوعها	بلد الصنع	عدد المدافع	عدد البحارة
1150هـ/1737م	17	حربية	متنوع	227	-
1166هـ/1752م	08	-	-	136	-
1179هـ/1764م	10	-	-	53	-
1186هـ/1772م	07	-	-	70	-
1193هـ/1778م	18	-	-	252	-
1216هـ/1801م	05	-	-	100	-

على أن عدد السفن أخذ يتراجع ابتداء من سنة (1231هـ - 1815م)⁽¹⁸⁾، كما يلاحظ استغناؤها عن قاذفات الحجارة التي لم تعد لها أية فائدة مقابل تطور البحرية الأوروبية والأمريكية، كما تقلص عدد المدافع في السفينة الواحدة عن ذي قبل حيث أصبح عددها يتراوح بين ست وثلاث وعشرين مدفعا، وهو قليل بالنسبة لما كانت تحمله نظيراتها الأوروبية في نفس الفترة، ويمكن أن نفسر هذا الانحسار والتقلص بالعوامل التالية:

- 1- الخسائر الفادحة في العدة والعدد نتيجة للهجمات الإسبانية على مدينة الجزائر خلال سنوات (1190 هـ - 1775م)، (1198 هـ - 1783م)، (1199 هـ - 1784م) التي ألحقت أضرارا بالغة بالأسطول⁽¹⁹⁾.
- 2- حملة اللورد أكسموث على مدينة الجزائر سنة (1232 هـ / 1816م) الذي حطم بالكامل تقريبا، السفن التي كانت راسية في الميناء، ولم ينج من هذه الغارة سوى قطعتان كانتا بوهران⁽²⁰⁾.
- 3- وقوف الجزائر إلى جانب الأسطول العثماني في حروبه ضد روسيا من جهة واليونان من جهة أخرى، كما كان للسلم مع إسبانيا دور في تأزم حركة الجهاد البحري ذلك أن رياس البحر وربانبة السفن لم يعودوا يهاجمون الشواطئ الإسبانية، علاوة على أن نابلي جهزت سفنها التجارية مثل ما فعلت مالطا، ثم أخذ البرتغال على عاتقه مراقبة المياه الإقليمية المجاورة له، فلم يبق أمام رياس البحر سوى سواحل إيطاليا، كما أخذ الجنويون يتجددون ضدهم، الأمر الذي أفضى إلى تراجع العمل في البحر والتوجه نحو الزراعة والإهتمام بها أكثر⁽²¹⁾.
- 4- تطور الأساطيل الأوروبية أثناء القرن الثامن عشر نتيجة للثورة الصناعية، وقد توج هذا التطور بإنشاء السفن البخارية سنة (1222 هـ - 1807م)، الأمر الذي جعل البحرية الجزائرية بين بحري الرحي ما لم تدخل معترك هذه الثورة الصناعية⁽²²⁾.
غير أن الجزائريين تمكنوا بعد هذا من إعادة تكوين أسطولهم وذلك بشراء السفن وبناء قطع جديدة، أو بالاستفادة من الوحدات التي قدمها إليهم الباب العالي،⁽²³⁾ وسلطان المغرب الأقصى، وباشا طرابلس. وعلى اثر ذلك استعاد الأسطول الحربي الجزائري بعض العافية حيث أصبح قويا نوعا ما وفعالا يستطيع القيام بالمهام التي يكلف بها⁽²⁴⁾.
وفيما عدا هذه السفن كانت في أحواض البناء الجزائرية في طريق الانحياز ثلاث سكونات، ينتظر أن ينتهي العمل فيها ثم تنزل إلى البحر، بالإضافة إلى خمسة وثلاثين زورقا حريا من الحجم العادي⁽²⁴⁾. وقد أصيب الأسطول الجزائري من جديد بنكبة قصمت ظهره خلال معركة نافرين في بحر إيجه بسواحل اليونان سنة (1243 هـ - 1827م) وهو إلى جنب الأسطول العثماني⁽²⁵⁾، ثم كان الحصار البحري الذي ضربته الأساطيل الفرنسية على

السواحل الجزائرية في نفس السنة، ومن أجل ذلك لم تواجه الحملة الفرنسية ضد الجزائر سنة (1246هـ - 1830م) أي مقاومة بحرية لأنه لم يعد هناك سوى عشرين سفينة من نوع شباك وأحدى عشرة أخرى كانت عاطبة، حتى قيل آنذاك أن الأسطول الجزائري لم يكن شيئا يذكر منذ مطلع القرن التاسع عشر، مقارنة بالأسطول الفرنسي المتوجه إلى حصار البلد الذي بلغت قطعه المائة⁽²⁶⁾. وهناك ملاحظة مهمة لا بد من الإشارة إليها مفادها أن الجزائر ضحت بالأسطول التجاري لحساب الأسطول الحربي ولم تهتم به إلا نادرا نتيجة للصراع الدائر في البحر الأبيض المتوسط، حتى أنها استعانت بالخارج في هذا المجال⁽²⁷⁾. وينبغي التذكير هنا أن الحكومة الجزائرية كانت تستخدم في أسطولها الحربي بصفة دائمة نحو ثلاثة آلاف بحار، ولكنه في إمكانها، عند الضرورة، لا سيما في زمن الحروب، رفع هذا العدد إلى ستة آلاف بحار⁽²⁸⁾.

ج- أنواع قطع الأسطول الجزائري:

لقد أصبح الأسطول الجزائري في العهد العثماني أكثر قوة واعدادا من الفترات السابقة، نتيجة لزيادة عدد سفنه ورفع كفاءتها فضلا عن تطويرها فكان يضم بين صفوفه السفن المجهزة للقتال وأخرى لنقل غنائم البحر وثالثة للدفاع عن المدن والثغور والتصدي للأساطيل المعادية، علاوة على حراسة الموانئ، وعلى الرغم من أن المعلومات المتوفرة لدينا عن هذه السفن يشوبها الغموض كما أنها غير محددة، نتيجة لعدم دقة المصطلحات التي كانت تسمى بها السفن العاملة، وحسب المعلومات المستقاة من السفراء والقناصل ورجال الدين والتجار والجواسيس وأضرابهم فإن هذه المصطلحات المختلفة كانت تطلق على السفن الحربية والتجارية على حد سواء، ولذلك فإن السفن ذات الميزات المختلفة كانت تقع تحت عدد من التسميات العامة مؤدية إلى عدم الوضوح في كثير من الأحيان لاسيما إذا أخذ في الاعتبار عدم تخصص هؤلاء جميعا في المادة البحرية من سفن وملاحة، فالوثائق التي بحوزتنا مع ندرتها لاتولي البحرية أهمية كبيرة تمشي ودورها الفعال في أحداث المنطقة إذ لم نتمكن من العثور على التقارير والسجلات الخاصة بالسفن⁽²⁹⁾. هذه السجلات التي أشار إليها بعض الرحالة والتجار والقناصل والأسرى الأوروبيون من أمثال كاتكرت وفتنوردي بارادي ودفوكس ومن سار على دربهم، وحتى النصوص التاريخية الأخرى المعاصرة لهذه الفترات من يوميات ومذكرات وغيرها، لا توفر مادة تاريخية واسعة تغطي هذا الموضوع، وعلى ضوء المعلومات المستخلصة من هذه المؤلفات يمكن القول

أن البحرية الجزائرية عرفت سفنا عديدة ومتنوعة بحسب الحاجة والمهام الموكولة إليها⁽³⁰⁾، ستقتصر على ذكر أربعة منها فيما يلي:

01- الجفن: Vaisseau

الجفن وجمعها جفان وأحجان، وحفون⁽³¹⁾، فالمعاجم تعطينا معناها كقصة⁽³²⁾، وهي كلمة لا تذكرها المعاجم العربية القديمة باسم سفينة، ويظهر أن الكلمة تستعمل في المغرب والأندلس وجزر البحر الأبيض المتوسط التي وقعت تحت تأثيرها مثل مالطا حيث يصفونها بأنها سفينة كبيرة وكذلك في الجزائر وتونس⁽³³⁾، وهي سفينة حربية بطيئة الحركة لكبر حجمها وكانت تستعمل في بحار الهند وأنباره وقد ذكرها ابن بطوطة في رحلته إلى الهند فقال: « وركبت النهر في مركب يشبه أحجان بلادنا الغزوية، إلا أن الجدافين يجذفون فيه قياما، وجميعهم في وسط المركب، والركاب في المقدم والمؤخر، ويظلمون على المركب ثيابا تصنع من نبات ببلادهم يشبه الكتان⁽³⁴⁾»، وهي نوع من السفن أشبه بالقصة فهي إذن سفينة دائرية، استخدمت في أوروبا الشمالية منذ القرن (5هـ - 11م) وفي البحر المتوسط سنة (615هـ - 1218م) وكانت من أشهر المراكب البحرية في العصور الوسطى، وبقيت كذلك حتى القرن (9هـ - 15م)، وبها صار ذو قلع مربع، ثم أضيف لها صار آخر ذو قلع مربع في المؤخرة، ثم أضيف الأردمون وكان يعلوه قلع لاتيني، وقد قدرت حملتها بمائتي طن، أما أحجان جنوة لتلك الفترة فوصلت إلى ألف وخمسمائة طن، أما عدد بحارتها فيصل حتى المائة⁽³⁵⁾، ويخبرنا مؤلف كتاب غزوات عروج، أن بربروس قبل مجيئه إلى الجزائر صنع جفنا على حسب ما اقترحه وأودع فيه شيئا من عدة الخشب التي تصنع منها الأحجان وشيئا من المجاذيف وسافر إلى جربة فرفع تلك العدة إلى الجزيرة وعرضها للبيع، ثم أن خير الدين باشا اشترى جفنا آخر وشحنه بتلك العدة والمجاذيف. ثم أن الأخوين صنعا جفنين آخرين للغزو على عادتتهما⁽³⁶⁾، وهذا إن دل على شيء فإنما يدل على أن عروجا وخير الدين كانا أول من صنعا هذا النوع من السفن بتونس أولا ثم في الجزائر لاحقا.

أما القرصان الهولندي سيمون دانسا فقد ساهم في تطوير هذا النوع من السفن، حيث جعل الأحجان أكثر استدارة ومثانة عن ذي قبل، الأمر الذي ساعد على ازدهار البحرية التي سارعت إلى نجدة المهاجرين الأندلسيين المطرودين من اسبانيا من طرف فيليب الثالث في سنة (1018هـ - 1609م)⁽³⁷⁾، ويلاحظ أن الجزائر تمكنت من صنع خمسين جفنا في سنة واحدة،

فبعضها يحمل خمسين مدفعا، والبعض الآخر يحمل أربعين مدفعا والآخر ذو ثلاثين مدفعا وهذا خلال سنة (1137هـ - 1724م) وكان ذلك على عهد كرد عبدي باشا⁽³⁸⁾، أما في سنة (1145هـ - 1732م) فتراجع عدد الأجناف إلى ستة حيث كانت تحمل على متنها ما بين 36 و50 مدفعا، على أن الأجناف خلال الثلث الأول من القرن الثامن عشر وصلت مرات عديدة إلى المحيط من أجل الغزو، ويمكن الإشارة إلى أن هذا العدد تقلص إلى اثنين حيث يحمل الواحد منها أربعين مدفعا⁽³⁹⁾، والآخر أربعاً وأربعين مدفعا وهذا خلال سنة (1154هـ - 1741م) على عهد إبراهيم باشا وفي سنة (1158هـ - 1745م)، أصبح تحت تصرف الأسطول جفن واحد يحمل أربعين مدفعا وهو الملقب بالأسد،⁽⁴⁰⁾ وقد ارتفع عدد المدافع على ظهر الأجناف المصنعة بالجزائر إلى ثمانية وخمسين مدفعا خلال سنة (1163هـ - 1750م) على عهد محمد بكير باشا⁽⁴¹⁾، وعلى أيام حسن باشا⁽⁴²⁾، أي في حدود سنة (1207هـ - 1793م) تم إنشاء سبعة أجناف، وفي إحدى الطلعات البحرية تمكنت هذه المراكب من الاستيلاء على عشرين مركبا من مراكب الهولنديين ورجعوا للجزائر بهذه الغنائم، ونفس الشيء يمكن قوله بالنسبة للسنة الموالية، ذلك أن هذه الأجناف أخذت مراكب عديدة للهولنديين، بها السكر والقهوة، كما وجهت في السنة اللاحقة سبعة أجناف أخرى لنفس الغرض،⁽⁴³⁾ واستمرت تستعمل في البحرية حتى مجيء الفرنسيين على الأرجح.

02- الشباك: Chébec

شباك وجمعها شبكات وشبايك، وأصل الكلمة إيطالي (Sciabeco)، واسمها في الإسبانية (Jabeque)، والفرنسية (Chébec)، و (Schebecke) ويبدو أن أول استخدام لسفينة الشباك هو كما يدل عليه اسمها للصيد، والشبكة خيوط مضفورة تستعمل للصيد،⁽⁴⁴⁾ وهو ينتمي لعائلة السفن الحربية، ويبدو أن له مقدمة ممتدة وجوّجوا ينتهي بمهاز، أما مؤخرته فتقوم على أرضية خارجية مكونة من خشبة بين جناحين جاعلة المتراس ممتدا ومحاطا بمر وهو يتألف من ثلاثة صوار ففي المقدمة يوجد الصاري الأمامي مائلا جدا نحو الأمام، وفي الوسط يوجد الصاري الكبير وأما صاري المؤخرة فيوجد بالقرب من السكان، الذي يحمل في بعض الأحيان مصطبة صغيرة⁽⁴⁵⁾، وتتكون الشبايك في العادة من ثلاثة أشرعة، غير أن بعضها كان يقاد بأشرعة مربعة على صاريات تكون قطعة واحدة، أي أنها مكونة من ثلاثة قطع أما الصاري الأخير فيحمل عادة قلعا لاتينيا، وقد أحسن دوزي عندما قال بأنها: « سفينة حربية صغيرة الحجم تستعمل في البحر المتوسط »،⁽⁴⁶⁾

تحمل ثلاثين مجدافا وهي من السفن المصنعة في ترسانة الجزائر وطرابلس قبل القرن (12هـ - 18م) لأنها من المراكب البحرية التي عرفتها العرب في العصور الوسطى⁽⁴⁷⁾، والجدير بالذكر أن البرتغاليين استخدموها في القرن (9هـ - 15م)⁽⁴⁸⁾، وكان يوجد عدة قطع من هذا النوع في الأسطول الجزائري، تتراوح حمولتها بين 200 و400 طن ويبلغ طولها إلى 40.40 م وعرضها 10.50 م وعمقها أقل من 3.80 م، وهناك التي يبلغ طولها 30.60 م وعرضها 8.1 م ويحمل الشباك من 14 مدفعا حتى 29 مدفعا⁽⁴⁹⁾، هذا إلى جانب عدد من البحارة قد يصل إلى مائتي 200 بحار على القطعة الواحدة⁽⁵⁰⁾.

وقد كتب جون لامب، أول مبعوث أمريكي في الجزائر خلال سنة (1199هـ - 1786م) إلى الرئيس جيفرسون رسالة جاء فيها: « إن عدد سفن الغزو ذات الثلاث صواري التي تملكها الجزائر في ذلك الحين لا يزيد عن تسع سفن، في الوقت الذي لا تملك أمريكا سوى عشر سفن حربية كبيرة تحمل ما بين 8 و36 مدفعا، وأكبر هذه السفن تحمل 400 بحارا وهكذا فنازلا»⁽⁵¹⁾.

وحسب دفوكس فقد بلغ عدد الشبابك في نفس الفترة سبع قطع⁽⁵²⁾، وهي أرقام متقاربة جدا مع ما قدمه المبعوث الأمريكي، وقد تراجع عدد الشبابك المستخدمة في الأسطول الجزائري حتى بلغ اثنين يحملان بين أربعة وعشرة مدافع خلال سنة (1243هـ - 1827م)⁽⁵³⁾، وقد تميز هذا النوع من السفن بالخفة والسرعة وذلك باستعمال القلوع اللاتينية، أما في العواصف فيستخدم القلوع الصغيرة، الأمر الذي يجعل هذه المراكب تتماسك على ظهر الأمواج، ومن أجل ذلك كانت دائما ضمن تشكيلات سفن الغزو، حيث يعتمد عليها في مهاجمة سفن العدو والدخول بها في سهولة إلى المناطق الضيقة⁽⁵⁴⁾ علاوة على أنها كانت من أهم سفن القرصنة في بحريات الدول الأوروبية، حيث كانوا يصنعون نماذج صغيرة ويزودونها بالمدفعية⁽⁵⁵⁾، ويقال أن البحريات الأوروبية استغنت عن هذا النوع غير أن استعماله استمر في الأسطول الجزائري حتى فترة متأخرة من الحكم العثماني كما قدمناه.

03- الشخنورة: Polacre

مفردها شخنور، وشختر، وشخنورة، وجمعها شخاتير، وتسمى أيضا بلاكرة (Polacre) في الفرنسية⁽⁵⁶⁾، وهي من السفن الشراعية، عرفها العرب في العصر الإسلامي واستخدمها العثمانيون في أسطولهم لنقل مؤن الجيش⁽⁵⁷⁾، كما أنها من الحجم الصغير وتحمل ثلاثة صواري ذات قلوب مربعة

الشكل، لكنها أقل شأنًا من الشواني⁽⁵⁸⁾، وقد ذكرها المقرئبي ضمن وحدات الأسطول الفاطمي⁽⁵⁹⁾، ويذكر ديرون ورجرون أنها من السفن المستعملة في البحر الأبيض المتوسط منذ العصور القديمة، حيث كانت توجه للأغراض التجارية ولم يكن يعول عليها في الحروب⁽⁶⁰⁾، وأشار ابن حادوش في رحلته أنه ركب بلاكرة فرنسية اكتراها أحد التجار الجزائريين لحمل بضاعته من ساحل المغرب الأقصى وكان ربانها من أهل جنوة أصلاً، وهو يسمى بوب، ويضيف بأنه كان لديه بضاعة أخذها من أحد أعيان المغرب، وأنه اشترط عليه أن لا يدفع عليها مكساً⁽⁶¹⁾، ويستدل من هذا القول أنها كانت فعلاً تستعمل للأغراض التجارية البحتة وكان ذلك خلال سنة (1157هـ - 1744م)، وقد نظم الرحالة الجزائري بهذه المناسبة قصيدة تقتطف منها⁽⁶²⁾:

كان بي غول من الراح فاحش

أو المس من شدة البحر لا الخمر

كان به فوق السفينة جودي

وينزل حتى يطمع الغفو في القعر

ويجبسنا الريح المعطل تارة

وتدفعنا حتى نزيد على الطير

أما بعض المؤرخين وعلى رأسهم ديفوكس فيضم الشختورة إلى عائلة المسطحات والشبابك، وهم على درجة من الصواب إلى حد ما، طالما أن هناك خلطا في المصطلحات وفي التعاريف التي لم تضبط بدقة، فضلا عن عدم اختصاص كل من تطرق إلى هذا النوع من السفن بالدراسة على أن البعض يرى بأن الشختورة شرعية ذات ثلاثة صوار عليها قلع مربع الشكل وبإمكانها أن تحمل أربع مائة طن وهو الكلام الأكثر صوابا واتفاقا مع ما ذهب إليه المؤرخون. يجمل بنا القول أن ترسانة الجزائر صنعت هذا النوع من السفن على عهد علي باشا بوصباع بداية من سنة (1174هـ - 1760م)⁽⁶³⁾، ويقول ديفوكس أن أحد شبابك الأسطول الجزائري أعار على بلاكرة فرنسية في عرض البحر تدعى القديس أنطوان (St- Antoine) يقودها جان أتيان غارسان (Jean-etienne garcin). كانت محملة بالقهوة والجلود، وهي في طريقها نحو مارسيليا، وقد تمكن غزاة البحر من الاستيلاء عليها⁽⁶⁴⁾، وربما أصبحت هذه السفينة تابعة للبحرية الجزائرية بداية من سنة (1177هـ - 1763م). كما أصبحت بحوزة الأسطول شختورة عليها ثمانية عشر مدفعا، ثم الاستيلاء عليها في سواحل جنوة سنة (1208هـ-1793م)⁽⁶⁵⁾، وصنعت أربع شخاتير في غضون سنة (1213هـ-1798م)، تحمل على ظهرها ما بين ستة مدافع واثنين وعشرين مدفعا ويمكن أن نقول الشيء نفسه عن سنتي (1214هـ-1799م) و (1215هـ-1800م)⁽⁶⁶⁾، ومنذ هذا الوقت استعملت الشختورة في نقل الحبوب وخاصة في الدول الأوروبية⁽⁶⁷⁾، وبقيت الترسانة الجزائرية تصنع كل سنة بين ثلاث وأربع وحدات كما كانت تدخل وحدات منها إلى الأسطول عن طريق الغنجة مثل ما حدث للشختورة اليونانية سنة (1227هـ-1811م). وقد تحصلت الجزائر على هدية من باي طرابلس يوسف باشا القرمانلي⁽⁶⁸⁾، تمثلت في شختورتين ذواتي ثمانية عشر مدفعا وكان ذلك في سنة (1233هـ-1817م)⁽⁶⁹⁾، أما في سنة (1241هـ-1825م) فأحصى شالر شختورتين كما قدمناه⁽⁷⁰⁾، وخلال الحصار المضروب على الموانئ الجزائرية أحصى قائد الأساطيل الفرنسية خمس شخاتير ذوات ثلاثة صوار تحمل كل واحدة على ظهرها عشرين مدفعا⁽⁷¹⁾

04- الشطية: Saëtte

نجدها في اللغة العربية، بلفظ شطي أو شيطي شيطية أو شطية، وجمعها شياطي وشطيات وهي تنحدر من اللاتينية (Sagitta)⁽⁷²⁾ والإيطالية (Saettia)، والإسبانية

(Saétya) والفرنسية (Saétte) ⁽⁷³⁾، ويذكر كندرمان بأنها سفينة ذات صوار مجهزة بمنجنيق للأغراض الحربية أو التجارية أو للصيد والنقل وهي قوية وكانت تستخدم في البحر الأبيض المتوسط في القرون الوسطى ⁽⁷⁴⁾، ثم يضيف بأنها كانت أولا ذات أبعاد صغيرة لكنها سرية جدا في السفر والمناورة، وعليها ثمانون مجدافا ومن محامها التعرف على الموانئ وجلب الأخبار إلى السفن، لا سيما القراقرير والغربان وهي من المراكب التي تسير بالقرب من الشواطئ ⁽⁷⁵⁾، وهناك من يقول أنها تحتوي على حوالي خمسين أو ستين مجدافا ⁽⁷⁶⁾، كما أنها من أهم الشرايعات ذات الصاريتين ⁽⁷⁷⁾، في البحر المتوسط خلال القرن (11هـ-17م)، والجدير بالذكر أنه في نهاية هذه الفترة طرأ عليها تحسن، وأصبحت طويلة قليلا، وكانت تحركها القلوع اللاتينية، وكانت مجهزة للكشف والاستطلاع، وفي القرن (12هـ-18م) استعملها الإسبان لنقل الأسلحة وتزويد السفن الضخمة، ⁽⁷⁸⁾ وقبل أن تأخذ هذا المنحى كانت أشرعتها ممزوجة بين المربعة واللاتينية فالشياطي الكبيرة لها قلع لاتيني يرفع على الأردمون أما القلوع الصغيرة فترفع على الصاري الوسطي المعروف عند الأوروبيين بالميزان.

تتراوح حمولتها بين 100 و150 طن ويبلغ طولها أكثر من 22.50م وعرضها 8.50م وعمقها 1.50م ويمكنها أن تحمل أربعة وثلاثين مدفعا ⁽⁷⁹⁾، أما تجارتها فلا يتجاوز عددهم 130 على اعتبار عدد المجاذيف والطاقم العامل على ظهرها، ومهما يكن من شيء فإن الشطية كانت تقوم بحراسة سفن الشحن لاسيما في أوروبا كما كانت تحول إلى سفن تجارية أيام السلم، ⁽⁸⁰⁾ ويظهر من خلال البحث الذي قدمه دفوكس عن البحرية الجزائرية في العهد العثماني، أن الأسطول الحربي استعمل أعدادا معتبرة من الشطيات لحماية الشواطئ بداية من سنة (1085هـ-1674م) ⁽⁸¹⁾. ويستدل على ذلك أيضا بأن الباي محمد عثمان باشا ⁽⁸²⁾ وجه خمس سفن حربية كبيرة إلى القسنطينية بقيادة الحاج سليمان قبطان ميناء الجزائر سابقا، حتى تنظم إلى أسطول السلطان وتستخدم في الحرب ضد روسيا، ومن ضمنها شطية مسلحة بثمانية وعشرين مدفعا وأخرى بستة وثلاثين مدفعا وثالثة مسلحة باثنين وعشرين مدفعا، وأخرى بستة وثلاثين مدفعا وثالثة مسلحة باثنين وعشرين مدفعا، وكان ذلك في سنة (1204هـ-1789م) ⁽⁸³⁾.

لقد كان محمد عثمان باشا محبا للجهاد وكان استعداده دائما للحرب، وكان مغرما بتجهيز السفن للغزو، ويذكر الزهار أن من جملة استعداد هذا الباشا أنه أنشأ ثمانية مراكب حربية منها ستة شياطي ⁽⁸⁴⁾، كما كانت الشطية من السفن الحربية التي تغلبت على الفرقاطة اليونانية في الحروب التي

خاضها الباب العالي وإلى جانبه الأسطول الجزائري⁽⁸⁵⁾، ويضيف الزهار أن الجزائريين على عهد مصطفى باشا⁽⁸⁶⁾، «قاموا بغزو نابوليطن وقد تلاقوا مع فرقاطة ووقع بينهم القتال ثلاثة أيام دون انقطاع لقلعة الريح، وفي اليوم الرابع افترقوا سالمين، وألقى الله الرعب في قلوب العدو فما قدروا عليهم». أما سفن الغزو فكانت ثلاثة واحدة منها شطية ذلك في سنة (1213هـ- 1798م)⁽⁸⁷⁾، ومنذ هذا التاريخ استغنت الأساطيل الجزائرية بصفة نهائية عن خدمات الشياطي حتى أن دفوكس لم يذكرها في حديثه عن أنواع السفن العاملة حتى بداية الاحتلال الفرنسي وهي آخر مرة تظهر فيها على مسرح الأحداث.

د- مميزات السفن الحربية الجزائرية :

من خلال العرض السابق لبعض سفن الأسطول الجزائري ومراكبه، يمكننا القول بأن الحكام استطاعوا بناء بحرية على النمط الحديث، مستفيدين قدر الإمكان من التحسينات التي طرأت على قطع الأسطول الحربي على الصعيد العالمي، حيث اهتم الأسطول بإدخال مثلث الصواري ذي القلوع المربعة المركبة التي توفر مجالا أوسع في أحكام وضبط نسبة القلوع إلى قوة الريح، ويلاحظ سيطرة السفن ذوات الصاريين مثل البريك والقريبة والغليوطة ذات الأشعة المفتوحة على البحرية الجزائرية، وهي نفس السفن المستخدمة في الأساطيل الحربية الأوروبية، مع مراعاة الصبغة المحلية في كل قطعة من القطع⁽⁸⁸⁾. وقد تميزت وحدات الأسطول التي تم تصنيعها في الجزائر بما يلي:

1- المناورة السريعة :

كانت الأولوية للقطع السريعة والمسلحة القادرة على الكر والفر، في أي وقت لمجابهة أي احتمال طاريء هجومي أو دفاعي، وقابليتها لمباغتة العدو حتى لا يمكنه الإفلات، وهذه الميزة خاضعة لشروط ضروري لا بد من توفره لمقاومة الماء وهذا باستخدام الدهن الجيد، فكان هيكل السفينة الخارجي يطلى بالشحم والقطران حتى يصير الغلاف أملس ومصقولا، الأمر الذي جعل السفن الجزائرية تسخر غير ماهرة من الأساطيل الأوروبية وتغيير وجهتهم فجأة حسب هواهم ويرجع شارل أندري جوليان تفوق هذه السفن لا إلى ملاءمة سفنهم ومراكبهم الشراعية فحسب بل إلى مهارة الجدافين وانضباطهم الحازم⁽⁸⁹⁾، ويعزو الأدميرال ناربروك (Narberouc)⁽⁹⁰⁾، فشل محمته في الاستيلاء على بعض السفن الجزائرية إلى خفتها وسرعتها وجودة أشرعتها التي أُنقذتها وقد أحسن

الأب دان صنعا عندما وصفها بالنسور المحلقة بأجنحتها البيضاء، التي تسبق الريح في سيرها على ظهر الأمواج⁽⁹¹⁾.

2- خفة الحركة:

حتى تكون السفن سريعة الحركة، اعتنى الصناع بخفتها، لأن الغرض هو الهجوم والدفاع لا النقل، حيث اجتنب هؤلاء بناء الوحدات الفخمة المجهزة التي تسير ببطء شديد وتتحرك في المعارك بمشقة.

فالرجو إذا الطواعية الكاملة التي لا تقبل الحمولة الزائدة كالمدفعية والذخيرة والأمتعة والأثاث⁽⁹²⁾، والمؤن، فالركب المفضل عند البحارة ما كفى بالضرورة وتجنب الزوائد، من أجل ذلك كانت الأسبقية للغلينة والشونة والشباك، فالأولى صغيرة الحجم خفيفة الوزن تسير وكأنها تطير، تسيرها المجاذيف حيناً، والقولوع حيناً آخر، أما الشونة الجزائرية فامتازت عن مثيلاتها الأوروبية بطول لا يتعدى 34م وعرض لا يتجاوز 20 م بها صاريان أو ثلاثة، ومدفع واحد فقط في المقدمة، تمرق كالسهم فوق الماء⁽⁹³⁾. وفي مطلع القرن (12هـ-18م) تم صنع الشباك، بعدما تراجع دور الشونة نتيجة لضعف أدائها حتى أنها أصبحت لا تصمد في وجه الزواج من جهة وثانياً انحسار عدد الأسرى المجذفين الأمر الذي صعب الحصول عليهم حيث أثر ذلك سلباً على عملها ضمن وحدات الأسطول، وحل محلها كما قدمناه الشباك الأكثر قدرة على الملاحظة وسرعة الحركة في الهجومات والمناورات الحربية ولا يتم هذا إلا باستعمال السلاح الخفيف، ويستدل على أن للسفن الجزائرية مميزات خاصة بها، من خلال ما قاله الداى شعبان⁽⁹⁴⁾، لملك فرنسا لويس الرابع عشر بأن: «قوالب السفن الجزائرية ومقاييسها معروفة لدى العالم كله»⁽⁹⁵⁾.

وقد أفادنا فانتور دي بارادي أواخر القرن (12هـ-18م) أن السفن الجزائرية تعرف من قلوبها الواسعة، وهي قطعة واحدة كالحوت وبدون مصطبة⁽⁹⁶⁾. وكانت السفن المستوردة من الخارج أو المأسورة تخضع لهذه التعديلات التي ترفع من كفاءتها كما حرص على أن تكون نظيفة وتهيئة مراكبهم درجة جعلتهم لا يفكرون في غير ذلك وكانوا حريصين خاصة على إتقان عملية رصف البضائع لاكتساب القدرة على الانسحاب والمراوغة، وأخيراً كان ممنوعاً على أيهم وإن كان ابن الباشا نفسه أن يغير مكانه أو يتحرك من بقعته⁽⁹⁷⁾. هذا فضلاً عن صيانتها بصورة مستمرة، كما كانت تترك مساحة واسعة على ظهرها، لكي توفر حرية الحركة للبحارة والتقليل من ثقل السفينة، وكذلك المؤن الضرورية

لطاقم السفينة من ناحية أخرى، وللمقاتلين الذين يوجدون على متنها، كانت محدودة للغاية، حيث تكفي لمدة شهرين تقريبا، وعلى هذا الأساس كانت سفن الأسطول الجزائري لا تحمل على ظهرها إلا الضروري كما قدمناه، ولا جرم أن نتيجة الحفة والسرعة التي حافظت عليها البحرية الجزائرية أعطتها ميزة فريدة على نظيراتها في الأساطيل المعادية المثقلة بالعدد والعدة، التي تعد غير ضرورية، كصناديق الملابس للبحارة والخزائن الخاصة بهم، وهذا ما أكسبها النجاح الباهر الذي حققته طيلة ثلاثمائة سنة ونيف في حوض البحر الأبيض المتوسط.

خاتمة:

بناء على ما تقدم يمكن الإشارة إلى أن الأسطول الجزائري مر عبر تلك الفترة (920 - 1246هـ / 1514 - 1830م) بعدة مراحل، وأكب خلالها التطور العلمي الذي حدث في مجال صناعة السفن فما أكثر المراكب التي صنعت في هذا البلد، من مختلف الأشكال والأحجام، وينبغي أن نذكر هنا أن الباشوات والدايات تساوا جميعا في مبدأ واحد وهو العزم الدائم على تعزيز الأسطول وتزويده بمختلف القطع البحرية، وأن ضاع مركب في عرض البحر أو تحطم أو قدم وبلي عوض بدون تردد أو انتظار وسار كل من تولى مقاليد الحكم في تلك الفترة على هذا الدرب حتى آخر المطاف، ويقال أن الفرنسيين عندما احتلوا مدينة الجزائر في سنة (1246هـ / 1830م) عثروا في دار الصناعة على فرقاطة كانت على وشك الإتمام، وكانت الجودة والإتقان من مميزات ما صنعت الترسانة الجزائرية، والكتير يشهد للبحارة الجزائريين بالقدرة العجيبة والسرعة الفائقة في تسليح السفن أو في تجريفها من السلاح، حتى أن السفن المذكورة فاقت نظيرتها في الدول الأوروبية من حيث التقنية وهندسة الإنشاء.

قائمة الهوامش:

- 1) المسعودي: مروج الذهب ومعادن الجوهر، ج1، دار الأندلس، بيروت، لبنان، 1965، ص، 216.
- 2) المقرئبي: المواعظ والإعتبار بذكر الخطط والآثار، ج3، منشورات دار العرفان، الشياح، لبنان، د.ت.ص.103.
- 3) الزبيدي: تاج العروس من جواهر القاموس، تحقيق عبد الستار فراج، ج1، لجنة وزارة الإرشاد والأنباء، الكويت، 1965، ص، 7174.
- 4) جرحي زيدان: تاريخ التمدن الإسلامي، ج1، دار مكتبة الحياة، بيروت، لبنان، د، ت.ص،

نظرات حول السفن الحربية الجزائرية في العهد العثماني
(دراسة هستوريوغرافية)

- 5) الحديري: الزهرة النائرة فيما جرى في الجزائر حين أغارت عليها جنود الكفرة، تقلد سليم بابا عمر، نشر مجلة تاريخ وحضارة المغرب، العدد 03، كلية الآداب، الجزائر، 1967، ص.6.
- 6) الكافي محمد البشير: قاموس المصطلحات البحرية، عربي فرنسي، المؤسسة العربية للدراسة والنشر، بيروت، لبنان، 1981، ص.12.
- 7) بالحميسي مولاي: البحر والعرب في التاريخ والأدب، منشورات الوكالة الوطنية للنشر والإشهار، الجزائر، 2005. ص.12.
- 8) ابن خلدون: المقدمة، تحقيق خليل شحادة، دار الفكر، دمشق، سوريا. 2004. ص.253.
- 9) سعاد ماهر: البحرية في مصر آثارها الباقية، وزارة الثقافة، دار الكتاب العربي، القاهرة، مصر، د.ت، ص.271.
- 10) مولود قاسم نايت بلقاسم: شخصية الجزائر وهيبتها العالمية قبل 1830، ج1، دار البعث للطباعة، قسنطينة، 1985، ص.74.
- 11) الناصري: عجائب الأسفار ولطائف الأخبار، تقدم وتحقيق، محمد غالم، ج1، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، الجزائر، 2005. ص.49. أنظر: Dhina Amar : Hommes d'état Hommes de Guerre, entreprise national du livre, Alger, 1992. pp133-141.
- 12) صالح رايس: ظلت حياته يكتنفها الغموض، حكم الجزائر في الفترة (959-963هـ / 1552-1556م) راجع:
- Haédo diego : Histoire des rois d'Alger, traduit par de grammont, édition, grand Alger du lieue. Alger.2004.pp.91-103.
- 13) Devoulx Albert ; La marine de la régence d'Alger, Revue Africaine, libraire- éditeur, Alger.1869.p.390.
- 14) Haédo diego ; Topographie et Histoire general d'Alger, G.A.L.Alger 2004.pp. 18-19.
- 15) Haédo-diego ; op .cit.pp-18-19 .
- 17) DAN –pierre ; Histoire de Barbarie et de ses Corsaires, Tome03 , second édition, pierre Racolet, paris , 1664 . p. 7.
- 18) وليام شالر: مذكرات قنصل أمريكا في الجزائر [1816-1824].
- تعريب وتعليق وتقدم إسماعيل العربي، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1982، ص ص . 61-62.
- 19) Belhamissi -Moulay ; Histoire de la marine Algerienne (1516- 1830), E.N.A.L. Alger, 1986.p.64.
- صالح عباد: الجزائر خلال الحكم التركي، 1514-1830، الطبعة الثالثة، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2011. ص ص، 320-327.

- 20) Klein –Henri ; Feuillets d'eldjezair, L.chaix éditeur Alger, 1937.p.158.
- صالح عباد: المرجع السابق، ص ص، 320-327.
- 21) Venture de paradis ; Alger au 18 siècle (1788-1790), présentation et notes par rebahi Abderrahmane, éditions, G.A.L. Alger.2006. pp 21-39, 41-73.
- 22) وليام شالر: المصدر السابق. ص. 62.
- 23) الباب العالي: اسم أطلق في العصر العثماني على المقر الرسمي لرئاسة الوزارة في اسطنبول بداية من عام (1130هـ/1718م).
- 24) وليام شالر: المصدر السابق.
- 25) وليام شالر: المصدر السابق ص ص.69-70.
- 26) ناصر الدين سعيدوني: «معركة نافرين 1827» مجلة الدراسات التاريخية، عدد 06 معهد التاريخ، جامعة الجزائر، 1992. ص، 79.
- 27) Rozet et carette ; Algerie, 2° édition, éditions Bouslama. Tunis, 1980.p . 259.
- 28) Belhamissi –Moulay . op . cit .p .31
- 29) وليام شالر: المصدر السابق، ص، 62.
- 30) Devoulx (A.) . op.cit.pp 384-385.
- 31) Belhamissi (M.) ; op.cit.p.59.
- 32) الرازي : مختار الصحاح، غني بترتيبه محمود خاطريك، ط 5، المطبعة الأميرية، القاهرة، 1916، ص، 106.
- 33) نفسه.
- 34) هانس كندرمان: مصطلح السفينة عند العرب، ترجمة نجم عبد الله مصطفى، شركة أبو ظبي للطباعة والنشر، الإمارات العربية المتحدة، 2002.ص.69
- 35) ابن بطوطة: تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، ج2، موفم للنشر، وحدة رعاية للطباعة والنشر، الجزائر، 1990، ص.14
- 36) Duron et Rougeron ; Encyclopedie des Bateux, éditions de la coutille , Milan , 1978.p.166.
- 37) مؤلف مجهول : كتاب غزوات عروج وخير الدين، تعليق نور الدين عبد القادر، المطبعة الثعالبية، الجزائر، 1934.ص.14.
- 38) Devoulx (A.) ; op.cit.p.390.

نظرات حول السفن الحربية الجزائرية في العهد العثماني
(دراسة هستوريوغرافية)

- 39) كرد عبدي باشا: دام حكمه من سنة (1137هـ- 1724م) - (1145هـ- 1732م) للتوسع انظر:-
أحمد توفيق المدني: محمد عثمان باشا داي الجزائر، 1766-1791، سيرته، حروبه، أعماله، نظام الدولة والحياة العامة في عهده، م.و.ك. الجزائر، 1986. ص، 49.
- 40) Devoulx (A.) ; op . cit . pp. 394- 396.
- 41) ibid .p. 398.,voire:Belhamissi Moulay : Alger La ville aux mille canons, entreprise nationale du livre, Alger,1990.pp39-40.
- 42) محمد بكير باشا: مهد السلام مع الدول الأوروبية، للتوسع أنظر: أحمد توفيق المدني: المرجع السابق. ص، 50.
- 43) حسن باشا: أنظر: أحمد توفيق المدني . ص ص، 62.-68.
- 44) الزهار: مذكرات نقيب أشرف الجزائر، تحقيق أحمد توفيق المدني، ط2، ش.و.ن.ت.، الجزائر، 1980. ص. ص. 65.-66.
- 45) هانس كندرماني: المرجع السابق، ص، 141.
- 46) محمد سعيد الطويل: «تطور صناعة السفن في ولاية طرابلس الغرب»، مجلة آفاق الثقافة والتراث، العددان الخامس والعشرون والسادس والعشرون، مركز جمعة الماجد، الإمارات العربية المتحدة، 1999، ص. 128.
- 47) ريناهاارت دوزي: تكملة المعاجم العربية، ج1، مكتبة لبنان، ساحة رياض الصلح بيروت، لبنان، 1968. ص 241.
- 48) محمد سعيد الطويل: المرجع السابق، ص . 129.
- 49) سعاد ماهر: المرجع السابق، ص . 351.
- 50) Duron et Rougeron ; op.cit.p.156.
- 51) chevalier (C.) ; les trente premières années de l'état d'Alger 1510-1541 , o.p.u. Alger.1986.p49.
- 52) راي أروين: العلاقات الدبلوماسية بين دول المغرب والولايات المتحدة، ترجمة إسماعيل العربي، ط2، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1984. ص ص. 26.-27.
- 53) Devoulx (A.) ; op . cit . pp. 405-411.
- 54) ibid .p. 419.
- 55) Duron et rougeron ; op. cit.p.156.
- 56) Belhamissi (M.) ; op.cit.p.60.
- 57) دوزي: المرجع السابق، ج2، ص، 733.
- 58) Belhamissi (M.) ; op.cit.p.61.
- 59) ibid.

نظرات حول السفن الحربية الجزائرية في العهد العثماني
(دراسة هستوريوغرافية)

- 60) المقرئزي: المصدر السابق، ج3، ص، 190.
- 61) Duron et Rougeron ; op. cit.p.428.
- 62) ابن حمادوش: لسان المقال في النبأ عن النسب والحسب والحال، تقدمت وتحقيق وتعليق أبو القاسم سعد الله، المكتبة الوطنية، الجزائر، 1983. ص ص 111-112.
- 63) نفسه. ص.116.
- 64) Devoulx (A.) ; op.cit.p.402.
- 65) Devoulx (A.) ; op.cit.pp.402-403.
- 66) ibid.p.412.
- 67) ibid.p.413.
- 68) Duron et Rougeron ;op.cit.p.48.
- 69) يوسف القرماني: تنسب الأسرة القرمانية إلى مؤسسها « أحمد بن يوسف بن محمود ابن مصطفى القرماني للتوسع انظر:
- محمد سعيد الطويل: البحرية الطرابلسية في عهد يوسف باشا القرماني (1795 - 1832)، دار الكتاب الجديد المتحدة، بيروت، لبنان، 2002. ص، 64.
- 70) Devoulx (A.) ; op.cit.p.417.
- 71) وليام شالر: المصدر السابق، ص ص . 69-70 .
- 72) هانس كندرمان: المرجع السابق، ص، 146.
- 73) Devoulx (A.) ; op.cit.p.417.
- 74) هانس كندرمان: المرجع السابق، ص، 147.
- 75) نفسه.
- 76) سعاد ماهر: المرجع السابق، ص..352.
- 77) ابراهيم حسن سعيد : البحرية في عصر سلاطين المماليك، دار المعارف، مصر، 1983، ص ص، 228-229.
- 78) أوغلي أكمل الدين: الدولة العثمانية تاريخ وحضارة، نقله إلى العربية صالح سعداوي مركز الأبحاث للتاريخ والفنون والثقافة الإسلامية اسطنبول، تركيا، 1999. ص، 420. وبخصوص تطور صناعة السفن في (القرن 17م) أنظر: Pierre Célérier : Histoire de la navigation, presses universitaires de France , Paris, 1956.pp 38-40.
- 79) Devoulx (A.) ; op.cit.p.392.
- 80) Duron et Rougeron ;op.cit.p.51.
- 81) ibid.p.54.
- 82) ibid.p.392.

نظرات حول السفن الحربية الجزائرية في العهد العثماني
(دراسة هستوريوغرافية)

83) ibid.pp.397-409.

84) كاثكارت: مذكرات أسير الداى قنصل أمريكا في المغرب، ترجمة إسماعيل العربي، د.م.ج، الجزائر، 1982، ص..89

85) الزهار: المصدر السابق، ص..25

86) نفسه، ص ..27

87) مصطفى باشا: المعروف بالخزنجي تولى الحكم سنة (1212هـ - 1797م) للتوسع انظر: الزهار: المصدر السابق، ص ص. 71-89 .

88) الزهار: المصدر السابق، ص، 29.

89) مولاي بالحيمسي: « صناعة السفن في الجزائر أيام الأتراك»، مجلة الدراسات الأثرية، العدد 03، معهد الآثار، جامعة الجزائر، 1995. ص 48 وانظر: محمد سعيد الطويل: تطور صناعة السفن... المرجع السابق ص 128.

90) نفسه.

91) مولاي بالحيمسي: صناعة السفن ... المرجع السابق، ص..48

92) DAN (p.) ; op. cit . Tome 01, pp.306-307.

93) idib.

94) مولاي بالحيمسي: المرجع السابق، ص ص. 48.-50

95) الداى شعبان: من رياس البحر وضباط الجيش، للتوسع انظر:

أبو عمران الشيخ وناصر الدين سعيدوني: معجم مشاهير المغاربة، طبع جامعة الجزائر 1995، ص ص

205 - 211.

96) مولاي بالحيمسي: المرجع السابق. ص..50

97) venture de paradis ; op.cit.p.68.

98) Haédo-diego ; op.cit.