

صناعة السفن الحربية في الجزائر خلال العهد العثماني
دراسة مستمدة من النصوص التاريخية والوثائق

د/حليم سرحان

جامعة محمد بوضياف-المسيلة-

مقدمة:

مما لا شك فيه أن المخطوطات والمحفوظات الأرشيفية أمدتنا بمعلومات قيمة لا يمكن الطعن في صحتها تفيد أن العثمانيين الأتراك أبلوا بلاء حسنا في انبعاث النشاط الملاحي عبر كافة موانئ الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط الواقع تحت حكم المسلمين منذ مطلع سنة (920هـ/1514م)، حيث تأججت لديهم الرغبة في بناء سفن حربية لغزو العدو المتربص بهم الدوائر فكانت عمائر تشحن بالسلاح والمقاتلة وهي ذات جودة عالية لا تقل أهمية عما كان يصنع في دور الصناعة الأوروبية لتلك الفترة الزمنية⁽¹⁾. وجاء هذا الأمر نتيجة ارتباط خير الدين بروس بالدولة العلية سنة (924هـ/1518م) فأصبحت الجزائر تحت لوائها ومن ولاياتها العربية الكبرى في شمال إفريقيا⁽²⁾. إذ أكسبها الوضع الجديد نوع من الحماية المعنوية ودرأ عنها الكثير من الأخطار التي حاقت بها جراء تكالب الإسبان على سواحلها خاصة بعد سقوط غرناطة آخر المعاقل الإسلامية في الأندلس⁽³⁾. وتبع لهذا الأمر الخطير الذي غلب على الساحة السياسية المتوسطية كان لزاما على السلطة المركزية بمدينة الجزائر إزاء هذه التحولات الإستراتيجية وتغير موازين القوى لصالح الكتلة التي يسيروها فرناندو وإيزابيلا الكاثوليكين ألا تبقى مكتوفة الأيدي تتفرج على الصراع الدائر فوق ركع مسرح الأحداث قبالة سواحلها بل أن لها أن تسارع إلى الميدان وأن توجه اهتمامها نحو الصناعات البحرية، وتلقي بثقلها في هذا المضمار وإلا سوف تلقى مصيرها المحتوم تحت أقدام القطيع الإسباني الذي يحارب تحت راية الصليب، فمن أجل ذلك شرعت في بناء أسطولها المهيب على يد الإخوة بروس بتأييد معنوي ومادي غير مشروط من لدن السلطان العثماني⁽⁴⁾.

أولا_ صناعة السفن:

كانت صناعة السفن الحربية تحتل المرتبة الأولى في قائمة الصنائع بأوجاق الجزائر وتلقى الرعاية التامة من السلاطين والأمراء الأتراك، فحتى أمهر الصناع والتقنيين والمهندسين الأسرى من مختلف الأعراق والقوميات الذين يريدون الحصول على المال لفداء أنفسهم وانعتاقهم من الرق ونير العبودية والتخلص من عنجهية العساكر الإنكشارية كانوا يتوقدون حماسة ويسارعون دون كلل أو مل للإبحار أحسن الوحدات البحرية من ناحية الهندسة والتصميم المحمولة والقوة والسرعة الأمر الذي يؤكد المستوى التقني العالي لديهم الناتج عن الخبرة الطويلة في هذا المجال الصناعي⁽⁵⁾. وقد اعتمد الحكام على إمكانياتهم المادية والبشرية لامتلاك هذا السلاح الضروري لتوظيفه في بحر متأجج طغى عليه العنف وساد فيه التعصب الديني وانتشرت فيه الأطماع التوسعية زيادة على انتشار أعمال القرصنة التي لم تسلم منها أي دولة كانت حاضرة البحر في ذلك الزمن و تفاقم ظاهرة التخرشات التي حاقت بالبلاد جراء نشاط حركة الاسترداد وتكالب ملوك الإسبان على سواحلها واحتلال مدنها الكبرى عنوة بإيعاز من الكاردينال الشنيع فرنتشيسكو خمينيث دي سيسنيروس الذي بارك ازهاق الأرواح وارتكاب أبشع الجرائم باسم الكنيسة الكاثوليكية التي يتحرك بأوامرها مقترفا مجازر إنسانية لا تغتفر في حق أهالي مدن وهران وبجاية وتلمسان دون شفقة أو رحمة⁽⁶⁾. إذن بالنظر إلى مثل هذه الحوادث المريعة التي سلطت على رقاب الأبرياء في عقر دارهم فبماذا ياترى وكيف وأين ولأي غرض كانت تبنى السفن الحربية الجزائرية على عهد السيادة العثمانية؟ هذا ما سنحاول الإجابة عنه فيما يلي:

1_ مواد الإنشاء:

اعتمدت دور الصناعة والترسانة الحربية بأوجاق الجزائر على المواد المحلية في بناء أسطولها مثل أخشاب أشجار الأرز والصنوبر والبلوط التي تكثر أغراسها في بعض المناطق بضواحي شرشال وبجاية وجيجل علاوة على الدور الكبير الذي أدته مصلحة الكراسطة بتوفير وضمان مختلف أنواع المواد الإنشائية الضرورية وجلبها من القالة وعنابة واحتكرت هذا العمل لزمين طويل بفعل عقد الامتياز الذي تحصلت عليه من الأتراك⁽⁷⁾. كما غطت الدولة العثمانية جانباً من النقصو الاحتياج المسجل أحيانا عن عدم كفايتها من بعض المستلزمات من جهة وصعوبة نقلها وارتفاع أثمانها وتأثرها العميق ربما بالظروف الاجتماعية والملاسات السياسية في

بيئة غير مستقرة نسبيا من جهة أخرى، زيادة على عدم أخذ الرسوم الجمركية على البضائع التي يحملها الجزائريون⁽⁸⁾. فكانت تأتيها بين الفينة والفينة أخشاب الأناضول وجبال أزمير بتركيا، واسكندرونة، وحديد البلقان. ويلاحظ أن هولندا رغم ممانعة الدول الأوروبية لها ورغم إصدار مراسيم صارمة تمنع التجار الأوروبيين كافة من التعامل مع دور الصناعة الجزائرية وتحذرهم من تزويدها بمنتجات وتجهيزات بحرية عسكرية إلا أنها كانت لا تكثر بتاتا بقوانين الحظر المفروضة وما فتئت "تحمّل إلى الجزائر الصواري والحبال والبارود والقار والجاذيف والأخشاب، وأيضا مدافع البرونز الخاصة بممرات القوادس ولو وجدو فرصة أكبر للربح لأقدم الهولنديون حتى على بيع سفنهم الخاصة بكامل تجهيزاتها على أن يؤدي دعمهم هذا للبحارة الجزائريين إلى الإضرار بأعدائهم الإسبان"، وسيستمر الاستفادة من تلك المواعلي امتداد عقود من القرن (17/11م) مساندة لحتوى تقرير سفير البندقية بفرنسا جيوبو تيسا سالفوغو⁽⁹⁾. فضلا عن إبرام جملة من الاتفاقيات والمعاهدات والصفقات التجارية بالتراضي مع بعض الدول الأوروبية مثل الدانمارك والسويد وجنوة وليفونر ونابولي ثمع أمريكا لاحقا وكان هذا الأمر يتمحى في ظل قوانين الحظر سارية المفعول المصادق عليها من قبل تلك الدول جميعها⁽¹⁰⁾. إذا كيف كانت تمارس هذه الصناعة في خضم هذه الأجواء الملبدة في الأفق، وما هي الطريقة المثلى المتبعة في بناء أجدود المراكب الحربية بالجزائر؟ هذا ما سوف نحاول الإجابة عنه فيما يلي:

2_ مراحل الصناعة:

اللافت للانتباه أن مراحل صناعة السفن التي يتبعها الصناع في أوجاق الجزائر هي ذاتها المستعملة في ترسانات البحر الأبيض المتوسط لا تكاد تختلف عنها قيد أمثلة، ومن القواعد المرعية التي يلزم إتباعها في بناء السفن المسمرة خاصة كما هو الحال هنا أن تصمم على هيئة الحوت وهذا ما سنوضحه فيما يلي:

أ_ تركيب القاعدة:

يشرع معلم السفن في بداية عمله بوضع دعائم خشبية لحمل القاعدة التي تكون مربعة التقطيع وفقا لمخطط يتم تحديده بحسب الحاجة ووظيفة المركبة الحربية المعدة للإنجاز ويكون ذلك على امتداد طول أرضية الورشة أو الساحة، وهي بمثابة المصطبة التي تبني فوقها أقفاص السفن، وينبغي لهذه القطع الخشبية أن تكون ذات مقاسات موحدة قد يستعمل منها ست أو سبع قطع بما يناسب عمود الصالب أو الهراب الذي يعد القاعدة الأساسية في

البناء يتراوح طوله ما بين 40 و50م، ثم يركب سيف الماء تحت هذه القطعة الرئيسية وغالبا ما كان يغطى بصفائح النحاس للحفاظ على الخشب من التعفن وحمايته من دود الماء وطول هذه الخشبة يساوي طول الهراب على أقل تقدير حتى يحصل الانسجام فيما بينها⁽¹¹⁾.

ب_ بناء الهيكل:

يتطلب بناء هيكل السفينة رسم أدق التفاصيل الخاصة بصلوع جسم السفينة الذي يصمم على هيئة قفص صدر الدجاجة، وفي غياب التخطيط السابق لعملية البناء يحسن استعمال القالب وهو عبارة عن صلوع مؤقتة توصل بالقاعدة بحيث يمكن استخدام الألواح على طول الجسم حتى يتم تشكيل القفص المراد صنعه والحصول على الانحناءات اللازمة لتسهيل تبطين السفينة بالألواح التآزير داخليا وخارجيا ثم يتم صقل تلك الصلوع وتركيبها في أماكنها المناسبة حتى تسهل عملية تركيب الدر للاحقا. ويلاحظ أن هياكل السفن في البحر الأبيض المتوسط كانت تصنع من خشب الصنوبر الذي يتحمل مقاومة عاديات الزمن⁽¹²⁾.

ت_ إعداد السطح:

هذه الخطوة تشبه إلى حد بعيد عملية إعداد أسطح المنازل فبعد تركيب الدعائم الأساسية وتشكيل السقف يكون العمل جاهزا لتثبيت الألواح البانية للسطح فوقها ويتطلب ذلك عناية كبيرة، على أن تكون هذه الألواح متوازية من المقدمة حتى المؤخرة فكل لوح يتناسب مع الذي يأتي فوقه مثل البنيان المرصوص. ثم توضع ألواح الخزانات من الداخل. وقد دفع تطور فن القتال البحري الصانع إلى ابتكار نماذج جديدة ومبتكرة مثل اهتمامهم إلى تزويد السفن الحربية بساحتين فأكثر قصد تمكين البحارة من مناجزة العدو عند التحامهم به في أعالي البحار⁽¹³⁾. أما بخصوص المقاعد فكانت تصنع بوضع ألواح مصقولة مهيئة وفقا لعرض السفن يتم تثبيتها بواسطة سندات خشبية صغيرة عند أطرافها في الجوانب الداخلية للهيكل العام وتوصل مع بعضها بالمسامير حتى تصبح قطعة واحدة. وينبغي ترك فراغات لتحرك البحارة في الخلف وفي المقدمة والمقاعد هي التي تحدد الطاقم المشرف وعدد المقاتلين بالإضافة إلى المحذفين. كما كانت فتحات المجاذيف تصنع بطريقة دائرية باستعمال حلقات من معدن النحاس أو الحديد لتسهيل عملية التحذيف⁽¹⁴⁾. أما فتحات المدفعية فتتجزع على جانبي جدران البدن في الأعلى وفقا لما يقتضيه مجال الرمي. وعندما يتم إعداد السطح يقوم بعض النجارين حول السفينة بإعداد السكان زيادة على الخشبة التي تتركب في أعلى الدفة فتعمل

على توجيهها يمينا وشمالا. وبخصوص عجلة القيادة فبواسطتها يتحرك السكان إلى الوجهة المحددة ثم يلي ذلك إعداد المنخس أو المهماز المصنوع من البرونز أو النحاس لأداء دوره في تحطيم سفن الخصم. كما يراعى تحديد فتحة المرساة في المقدمة بوضع حلقة معدنية (15).

ث_ القلْفطة:

تنتهي مراحل بناء السفن بقلْفطة التبتين الخارجي بدقة، وذلك بتشطيب أولي للزوائد الخشبية باستعمال المسحج وأدوات الكشط ثم تملأ الشقوق بالزفت والشحم بواسطة المسحة وبعدها تمر طبقة من القطران الذي لا يفيد فقط في سد الثغرات وحماية الألواح من الرطوبة بل يحميها أيضا من عين المعيان فضلا عن تعليق حذوة الفرس في المقدمة أو بوضع بصمات يد ملطخة بالقطران على بدن السفن للغرض ذاته (16). وفي آخر مرحلة يتم تغطية التبتين الخارجي بمحلول مخفف من النفط البحري أو بخليط الشمع والنفط معا قصد الحفاظ على الدهان من أشعة الشمس كما يستعان ببعض المساحيق المعدنية المذابة في عملية تحضير الطلاء المخلوطة بصفار البيض المنقوع في النبيذ أو في الغراء المستخلص من السمك أو رق الغزال وبالتسخين نحصل على اللون المطلوب إلا أن هذه العملية بطيئة ومكلفة الشيء الذي يستدعي جلب الطلاءات من الدول الأوروبية والأمريكية.

ثانيا_ قطع السفن:

نتيجة تعرض السفن لهجمات القراصنة فإنها كانت تنجز بناء على ذلك بحيث يمكن حمايتها ولهذا أصبح التشابه واضحا بين السفن التجارية والحربية الأمر الذي جعلها تحتوي على ظهر مقسم إلى ثلاثة أجزاء: ساحة للقتال، ويرج للمراقبة، ثم وسط السفينة وعلى الجانبين متسع لعبور بحارة التجديف والمقاتلين. أما قطع السفن فأهمها ما يلي:

1_ الهيكل:

يمثل الجزء الخارجي للسفن ويكون عادة مصمم من خشب أشجار الصنوبر، وفي كثير من الأحيان يغطى الصنوبر بطبقة من خشب البلوط لكي تتحمل السفن عملية الشد والجذب إلى الشاطئ والموانئ (17).

2_ مقدمة السفينة ومؤخرتها:

مقدمة أو جَوْجُو الإنسان والطائر والسفينة، وفي حديث علي كرم الله وجهه: "فكأنني أنظر إلى مسجدها كجَوْجُو سفينة أو نعامة جائمة أو جَوْجُو طائر في لجة بحر" (18)، وقولهم شقت السفينة الماء بجَوْجُوها من الجواز وقد قيل في تفسير الكلمة أن معناها صدر السفينة وقال الشاعر في شأنها:

يكب الخلية ذات القلاع * * * وقد كاد جَوْجُوها ينحطم

3_ السكان:

اشتقاق السكان من أنها تسكن به عن الحركة والاضطراب وهو الكوثل، والخيسفوجة وهو ذنب السفينة أو الدفة موجه السفينة وكان للسفينة في العالم القديم والوسيط دفتان جانبيتان أو أكثر حتى إذا مالت السفينة على جانب استعملت دفة الجانب الآخر واستعماله ضروري في السفن الشراعية وليس ضروريا في السفن المجدافية ويمكن تمييز السكان عن بقية المجداف بطوله وعرضه (19). والسكان كلمة هندية وأصلها سكانجي وهو قطعة خشبية توضع بمقاييس خاصة فنية، ومكان السكان يقع في مؤخرة السفينة من الخارج.

4_ جوف السفينة:

يقع جوف السفينة في الأسفل ونعثر به على الجمرة وهي الموضع الذي يجتمع فيه الماء الراشح، والسلفية مقعد الريان في السفينة وكانت التجهيزات التمويينية تخزن هناك (20). وبعض السفن مزودة بالقمرات وهي غرف خشبية مخصصة للطاقم ينزل إليها بواسطة سلام، يراعى في تصميمها الطول والعرض العام، كما يطلق بطن السفينة على الداخل. ويقال خن قدام وخن وراء وخن كلمة تعني المكان الذي توضع فيه الحمولة فالأول يقع في الثلث الأول والثاني في الوسط وأحيانا في المؤخرة.

5_ المرساة:

المرساة أو الأنجور أو المخطاف من الأجزاء الهامة في مقدمة السفن، ويقال للشبيء الثقيل: "هو أثقل من أنجر" والكلمة من أصل عراقي ويتم صنعه بأن تؤخذ خشبات فيخالف بينها وبين رؤوسها وتشد أوساطها في موضع واحد ثم يفرغ بينها رصاص فتصير كأنها صخرة ورؤوس الخشب نانتة تشد بها الحبال ترسل في الماء فإذا رسيت السفينة أقامت (21).

6_ الصاري:

يسميه ربابنة السفن في بحر الصين وغيره من البحر الحيشي الدولي، ويطلق عليه في البحر الأبيض المتوسط الصاري. كان في أول الأمر يصنع من جذوع النخل ومن هنا سمي بالدقل. ويعتبر الجهاز الرئيسي في السفن يتكون من جزئين يلتقيان عند القمة ثم أصبح من جزء واحد فقط، حيث يوضع الجزء السميك منه على سطح السفن ويثبت على جانبيه بدعائم وينتهي الصاري في القمة وحجمه حسب حجم السفن وكلما كان الصاري كبيرا تعددت الحبال التي تثبته، ويوضع على الصاري لوح خشبي يعرف بالقرية. ويتم وضعه عادة في وسط السفن (22).

7_ الدوقل:

خشبة طويلة تشد في وسط السفن يمد عليها الشراع، وهي قرية الصاري المعروف بالأردمون يختار من أشجار الصنوبر يتميز بالطول والسماك والالتواء والرقعة عند الأطراف فتتخذ هذه القطعة موضع أفقي في السفن تحمل الشراع وتوضع على الصاري (23).

8_ الشراع:

الشراع هو القلع وجمعه قلاع، ويسمى الجلول وواحداهما جل، يقال أقلعت السفينة أي جعلت لها قلاعا والمقلعة من السفن العظيمة وقد أحسن الشاعر حينما قال في شأنها:

مواخر في سواء اليم مقلعة * * * إذا علوا ظهر موج ثمت أئحدروا

وتعتبر القلاع قلب السفن النابض فعليها يقع العبء الأكبر في شقها عباب البحر، وكانت تصنع من التيل المكون من خليط ألياف البردي وأعشاب وألياف الكتان (24). وكانت أشرعة البحر الأبيض المتوسط تبطن بالجلد لإعطائها المتانة الكافية حتى لا تتمزق عند هبوب الرياح العاتية. ويلاحظ أن الأشرعة المربعة استعملت عند الرياح الآتية من الورا، والأشرعة اللاتنية المثلثة لمقاومة الرياح المعاكسة (25).

9_ المجذاف:

يقال جذف الملاح جدفا بالمجذاف وهي خشبة في رأسها لوح عريض يدفع السفن بها، وهو مشتق من قولهم جذف الطائر إذا كان مقصوصا فرأيته إذا طار كأنه يرد بجناحيه إلى الخلف. وهو الآلة المميزة للملاحة في البحر الأبيض المتوسط نظرا لهدوئه النسبي وهو من القطع الهامة في السفن، ومن أجل ذلك كان ترتيب المجاذيف ووضوعها في صفوف مناسبة من أهم الأمور التي ينبغي مراعاتها في بناء السفن (26). ويذكر أن الدولة العثمانية كانت

تزود البحرية الجزائرية بالمجاديف من فترة طويلة⁽²⁷⁾، حيث تسلمت هذه الأخيرة في سنة (1784/هـ1198م) ما لا يقل عن 452 مجذافا.

ثالثا_ أنواع الوحدات الحربية:

لقد تنوعت سفن الجزائر المحروسة تبعا للظروف و لتغيرات التي عرفتها البلاد، وعرفها العصر نفسه في مجال هندسة الصناعات الحربية، فالبعض منها كان يصنع محليا والبعض الآخر يشتري من الخارج أو يصادر ويغنم في البحر عن طريق باب الجهاد، أو يقدم لها في شكل هدايا أو إتاوات من البلدان الأوروبية والأمريكية، ومن الدولة العثمانية هدايا خالصة وذلك ضمن المعاهدات والاتفاقيات الثنائية زيادة على أن البحرية الجزائرية عرفت سفن عديدة ومتنوعة طيلة الحكم العثماني حسب الحاجة والوظيفة المقررة لها⁽²⁸⁾، نذكر أهمها فيما يلي:

1_ الوحدات الرئيسية:

_ البريكتي:

أطلق عليها العثمانيون اسم بركندة، وهي نوع من سفن الغزو تستعمل عادة في القرصنة تكون أصغر حجما من الغليوطة وشبيهة بها في شكلها تحمل شراعا واحدا، ولها من ثمانية إلى ستة عشر مقعدا للمجذفين، وقد تميزت بمجاديفها بالطول والدقة الأمر الذي يساعد على سرعة حركتها، ففي القرن (9/هـ15م) ومطلع القرن (10/هـ16م) عرفت البريكتي في دور الصناعة المتوسطة بطولها الذي يبلغ 16.89م، وعرضها 3.08م، وعمقها 0.90م، وفي الفترة ذاتها اشتهرت البريكتي ذات المجذفين الاثنى عشر بحيث يجلس على كل مقعد مجذبان اثنان وقد بلغت في الطول 18.19م، وفي العرض 2.92م واحتفظت بالعمق السابق. وهناك من يذكر بأن اسمها القليعة وهي ذات صاريين وحمولتها تصل إلى 150طن، لكن البعض يؤكد أن حمولتها تتراوح بين 200، و800طن. أما عدد بحارتها فتتراوح بين 70 و100 بحار⁽²⁹⁾، فضلا عن أنها كانت تحمل على ظهرها ما بين عشرة وعشرين مدفعا، ويلاحظ أنها كانت عرضة في المؤخرة نسبيا مقارنة بمقدمتها، وأشرعتها مربعة عدا الشراع الكبير.

_ البريك:

تأتي في المرتبة الثالثة من حيث الأهمية بعد الفرقاطو القراويط، وهي سفينة حربية شراعية ذات صاريين وأشرعتها مربعة مركبة على أربعة أجزاء تسع 200بحار، وتكون أقل حمولة من الفرقاطة التي قدرت حمولتها ما بين 150 و300طن في الأنواع الكبرى، 70طن في

الصفري وبلغ طولها حتى 34.12م، وعرضها 9م، وعمقها 4.60م، وتسمى عند بعض المؤرخين إبريق وبريجة، تحمل على ظهرها ما بين ستة عشر وثمانية عشر مدفعا⁽³⁰⁾.

ـ الجفن:

سفينة حربية بطيئة الحركة لكبر حجمها وهي أشبه ما تكون بالقصعة لاستدارتها بما صار ذو شرع مربع، ثم أضيف لها صار ثان ذوو شرع مربع في المؤخرة، وأضيف لها لاحقا الأردمون الذي يعلوه شرع لاتيبي، قدرت حمولتها ب200طن، أما عدد بحارتها يصل إلى المائة، ويشير صاحب كتاب غزوات عروج أن الأخوين بربوس صنعا جفنا للغزو على عداتهما قبل مجيئهم إلى الجزائر. وقد ساهم القرصان الهولندي سيمون دانسا في تطوير هذا النوع من المراكب وإدخال تعديلات عليها حيث جعلها أكثر استدارة ومناعة عن ذي قبل⁽³¹⁾.

ـ الحارقة:

مركب حربي كبير يدعى سفينة النار ويأتي بعد الشواني من حيث الأهمية يملأ بالمواد الحارقة والمنجنيقات، وأدوات القتال لإطلاقها على سفن العدو بوجه عام فيقال لها "حارقة نبط أو حارقة بارود". وقد أحسن أحد الشعراء في قوله بشأنها:

ذات هذب من المجاذيف حاك * * * هذب باك لدمعه إسعاد

حمم فوقها من البيض نار * * * كل من أرسلت عليه رماد

تتسع الحارقة لألف بحار ومن بينهم طبعاً أولئك الذين يرمون بالنفط، والنار الإغريقية. ومما يستحق الذكر أن البحرية الجزائرية لم تعدم الحراريق على مدار الوجود العثماني على الرغم من أن النصوص الموثقة لا تشير صراحة إلى ذلك إلا فيما ندر. ويستدل على هذا الأمر ما ذكره الجديري حول صنع سفينة النار في الجزائر أو ما ورد عند حمدان خوجة بخصوص إرسال الدولة العلية إلى مصطفى باشا هدية ثمينة متمثلة في بعض الحراقات⁽³²⁾.

ـ السكونة:

سقونا مركب ذو شرعين أو أكثر وهو تعبير غير معروف في الغرب الإسلامي مستعار من اسم ميناء إسقونا بإيطاليا كما ذهب إليه كثير من مؤرخي البحرية وعلى رأسهم الباحث الفرنسي جال. والسكونة من السفن المستخدمة في البحر الأبيض المتوسط للأغراض الحربية والتجارية وخفر السواحل. تبلغ حمولتها ما بين ثلاثين ومائتين وخمسين طناً، وكان بعضها مبطناً بالنحاس لتأخير تعفن الخشب الناجم عن الديدان المائية، حيث كانوا

يستخدمون القطران في السابق. وكان عدد مدافعها يصل إلى أربعة وعشرين مدفعا، وهي ذات كثافة نارية عالية نسبيا، وتتميز بالخفة والسرعة. وأول ما صنعت السكونة في الجزائر كان في سنة (1798م/1213هـ) على عهد مصطفى باشا⁽³³⁾.

_ الشباك:

أصل الكلمة إيطالية وليست تركية ويبدو أن أول استخدام لسفينة الشباك هو كما يدل عليه اسمها للصيد، والشبكة لفضة للدلالة على الخيوط المستعملة لصيد السمك، وهو ينتمي لعائلة السفن الحربية له مقدمة ممتدة وجؤجؤا ينتهي بهماز، أما مؤخرته فتقوم على أرضية خارجية مكونة من خشبة بين جناحين، جاعلة المتراس ممتدا ومحاطا بممر 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. وتتكون الشباك في العادة من ثلاثة أشعة، غير أن بعضها كان يقاد بأشعة مربعة على صاريات تكون قطعة واحدة، أي أنها مكونة من ثلاثة قطع، أما الصاري الأخير فيحمل عادة قلعا لاتينيا. تتراوح حولة الشباك بين 200 و400 طن، وطول يبلغ 40،40م، وعرض 10،50م، وعمق أقل من 3،80م هذا إلى جانب عدد البحارة قد يصل إلى مائتي بحار على القطعة الواحدة⁽³⁴⁾.

_ الغليون:

يقال غاليون جمع غاليات، وغلايين وغلائن وهي سفينة شرعية كبيرة، شاع استعمالها في الفترة ما بين القرنين (12-10هـ/16-18م) وهي معربة عن الإسبانية. ظهر هذا النوع كمركب حربي كبير في أواخر القرن الخامس عشر، وكان يشكل إحدى قطع الأساطيل العثمانية والأوروبية في البحر الأبيض المتوسط لها أربعة صوار وليس بها مجاذيف تحتوي على ساحتين للقتال في المقدمة والمؤخرة. وأن البرتغاليين هم أول من اخترع الغاليون واستعملوه في الهجوم على ميناء حلق الواد بتونس سنة (942هـ/1535م)، وقد بلغ طوله ثلاثين مترا وعمق لا يتعدى عشرة أمتار. وللغاليون أشعة أمامية أقل ارتفاعا من السفن الأخرى وشرع خلفي مرتفع فكل واحد من الصاريين الرئيسي في الوسط والأمامي يحمل شرعيتين أو ثلاثة أشعة في حين أن الصاري الميزني الخلفي يحمل شرعا واحدا أو شرعيتين

فأشركة الصاري الكبير والميزني مربعة الشكل أما الأخرى فلاتينية. بلغت حمولته مائة وخمسين طنا للسفينة الواحدة. وقد يحمل مائة مدفع وأكثر من ألف بحار (35).

الفرقاطة:

سفينة مدرعة مسلحة خفيفة الحركة من عائلة السفن المجدافية واحدها فرقاطة وجمعها فرقاط وفراطات. استعملت في أساطيل البحر الأبيض المتوسط منذ العصور الوسطى. طويلة ومقدمتها دقيقة انسيابية الشكل، قليلة العرض يبلغ طولها نحو 50م، وعرضها 8م، وعمقها 2م، وأن أول ما استعملت الفرجاطة في البحر المتوسط كان في فترة القرن (9/15م)، وهي ذات ثلاثة صواريخ تحمل بين 40 و60مدفعا. وحمولتها بين 400 و500طن، وأن عدد المجداف بها يبلغ اثني عشر مجدافا على كل جانب من جانبيها وتحمل شراعها واحدا وهي سريعة جدا (36).

_ الغراب:

جمعها أغربة وغريان، وغرابين. وهي سفينة تسير بالشراع والمجداف والكبير منها به 180مجدافا، والصغير به أقل من 100 مجداف، ويحمل الغراب مائتي مقاتل وربما سميت غرابا لأنها تدهن باللون الأسود، ومن مهامها الاستطلاع والكشف. ومن خصائصها أنها كانت مزودة بجسر من الخشب يهبط على مركب العدو ويمر على ظهره الجنود فيقاتلون بالأساليب البرية. وقال أحد الشعراء في حقها:

وركبت بحر الروم وهو كحيلة * * * والموج تحسبه جيادا تركض

وكم من غراب للقطيفة أسود * * * فيه يطير به جناح أبيض

الغراب من السفن ذات التسليح المتوسط والسريعة نسبيا والتي استعملت في الأسطول الجزائري في حدود سنة (1761/1175هـ)م (37).

2_ الوحدات الثانوية:

وتشمل هذه المجموعة عددا معتبرا من السفن وهي من ملحقات الأسطول الحربي التي تستخدم في الأغراض المختلفة بما يتناسب وحجمها الصغير وإمكاناتها المحدودة، مقارنة بالوحدات الأكبر حجما وتضم الأنواع التالية:

_ الزورق:

من ملحقات الأسطول الجزائري جمعها زوارق وزواريق، وهي "سفينة صغيرة أو قارب صغير"، فمنذ سنة (1201هـ/1786م) أصبح الجزائريون يصنعون زوارقهم الحربية في خندق جاف غير بعيد من أسوار المدينة

وهي غير مزودة بالأشعة ومفتوحة تصلح للدفاع وليس للهجوم، ويجزنا كاتكارت أنه رأى أربعين زورقا حريبا في حوض بناء السفن التابع للبحرية. وهذه الزوارق تشد حبالها بعد إتمام بنائها غير بعيد من السفن الحربية الكبيرة التي ترسو في الميناء. وكانت تستخدم في حالة السلم لاستقبال السفن العائدة وإرشادها إلى المرفأ حيث ترسو كما كانت قبل إقلاعها⁽³⁸⁾.

_ السنبوق:

زورق صغير، تكتب صنوبوق، وتجمع على صنابق، وسنابق وهو مركب مفتوح تماما، يحمل ما بين 80 و180 طن ضيق ودقيق في المقدمة وعريض في المؤخرة، ويحتوي على صار واحد يحط عليه شراع لاتيني كبير جدا⁽³⁹⁾.

_ الفلوكة:

يقال فلوكة وفلوقة تذكر وتؤنثه، تنتمي إلى مجموعة الزوارق الصغيرة وأصلها من الفلك وتجمع على فلائك. من ملحقات السفن الكبيرة التي لا تستطيع الوصول إلى الشواطئ مباشرة تسير بالقلوع والمخاديف تنتمي إلى عائلة الشواني على الرغم من حجمها كانت منتشرة في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط بداية من القرن (10هـ/16م)⁽⁴⁰⁾. وقال الشاعر فيها:

جوافل في السراب كما استقلت * * * فلوك البحر زال بها الشرير

_ الصندل:

صنف ضمن القوارب الصغيرة ذات مدفع واحد فقط، ويمكن أن يحمل على ظهره مالا يقلعن ثمانية بحارة. أما طوله فيبلغ 12م، وعرضه 2.85م، وعمقه 1م. تقدر حمولته 15طن، أشار إليه الباحث دفوكس ضمن قائمة السفن في الأسطول الحربي الجزائري سنة (1227هـ/1811م). يستخدم عادة في إنزال البحارة إلى البر أو نقلهم من الميناء إلى المراكب الكبرى⁽⁴¹⁾.

_ القارب:

من ملحقات الأسطول التي يعول عليها في القتال، وهو زورق صغير يستخدمه بحارة السفن الكبيرة لتسهيل أعمالهم اليومية فيطلق عليه قارب الخدمة، لا يتعدى طوله 10م، وعرضه 2م، يتسع 12 بحارا، يحمل صارتين واحدة أمامية مائلة على قلع لاتيني وصار في الوسط يحمل قلعا مربعا. ومن مميزاته أنه سريع الدوران الأمر الذي يمكنه مهاجمة سفن العدو (42).

_ الشقف:

يقال شقف وشكف سفينة ملكية ذات تركيب أوروبي، تحتوي على غرفة خلفية للسلطان تدعى القبة، وهي من الزوارق الخفيفة كانت تستخدم في المجال التجاري وحتى ضمن مراكب الغزو لنقل الغنائم. ورد ذكر هذا النوع من توابع الأسطول على عهد محمد عثمان باشا في قول الزهار: "وتقاتل المسلمون مع الاسبان، مقدار ساعتين وكان الحاج محمد القبطان معهم أثناء القتال في زورق، ومعه زوارق صغار من غير مدافع تدعى الشكايف يرسلها القبطان وقت القتال" (43). بعد هذا ما هي إذن أهم الخصائص والمميزات التي طبعت السفن الجزائرية في ظل الحكم العثماني؟

رابعا_ مميزات السفن الجزائرية:

من خلال العرض السابق لبعض سفن الأسطول الحربي الجزائري ومراكبه، يمكننا القول بأن الحكام العثمانيين الأتراك استطاعوا بناء بحرية قوية على النمط الحديث، مستفيدين قدر الإمكان من التحسينات الهندسية 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 والفرقاطة والغاليون ذات الأشعة المفتوحة على البحرية الجزائرية، وهي السفن ذاتها المستخدمة في الأساطيل الحربية الأوروبية، مع مراعاة الصبغة المحلية في كل قطعة من القطع. وقد تميزت وحدات الأسطول التي تم تصنيعها في الجزائر بالخصائص التالية:

1_ المناورة السريعة:

كانت الأولوية للقطع السريعة والمسلحة القادرة على الكر والفر، في أي وقت لمهاجمة أي احتمال طاريء هجومي أو دفاعي، وقابليتها لمباغثة العدو حتى لا يمكنه الإفلات، وهذه الميزة خاضعة لشرط ضروري لا بد من توفره لمقاومة الماء وهذا باستخدام الدهن الجيد،

فكان هيكل السفينة الخارجي يطلى بالشحم والقطران كما مر بنا قبل حين حتى يصير الغلاف أملس ومصقولاً، الأمر الذي جعل السفن الجزائرية تسخر غير ماهرة من الأساطيل الأوروبية وتغيير وجهتهم فجأة حسب هواهم وأنها كانت تتبحر عليهم بمؤخرة مراكبهم، ويرجع شارل أندري جوليان تفوق هذه السفن لا إلى ملائمة سفنهم ومراكبهم الشراعية فحسب بل إلى مهارة الجدافين وانضباطهم الحازم، ويعزو الأدميرال ناربروك فشل مهمته في الاستيلاء على بعض السفن الجزائرية إلى خفتها وسرعتها وجودتها أشرعتها التي أنقذتها وقد أحسن الأب دان صنعا عندما وصفها بالنسور المحلقة بأجنحتها البيضاء، التي تسبق الريح في سيرها على ظهر الأمواج⁽⁴⁴⁾.

2_ خفة الحركة:

حتى تكون السفن سريعة الحركة، اعتنى الصناع بخفتها، لأن الغرض هو الهجوم والدفاع لا النقل، فالمرجو إذا الطواعية الكاملة التي لا تقبل الحمولة الزائدة كالمدمعية والذخيرة والأمتعة، فالمركب المفضل عند البحارة ما اكتفى بالضروري وتجنب الزوائد، ويستدل على أن للسفن الجزائرية مميزات خاصة بها وذلك من خلال ما قاله الداوي شعبان لملك فرنسا لويس الرابع عشر بأن: «قوالب السفن الجزائرية ومقاييسها معروفة لدى العالم كله» وهذا يدل على ما أشرنا إليه في مستهل هذه الدراسة⁽⁴⁵⁾.

وقد أفادنا فانثور دي بارادي أواخر القرن (12هـ - 18م) أن السفن الجزائرية تعرف من قلعها الواسعة، وهي قطعة واحدة كالحوت وبدون مصطبة. وكانت السفن المستوردة من الخارج أو المأسورة تخضع لهذه التعديلات التي ترفع من كفاءتها كما حرص على أن تكون نظيفة وأن تهيئة مراكبهم بلغت درجة جعلتهم لا يفكرون في غير ذلك وكانوا حريصين على إتقان عملية رصف البضائع لاكتساب القدرة على الانسحاب والمراوغة، وأخيراً كان ممنوعاً على أي واحد من البحارة حتى إن كان ابن الباشا نفسه أن يغير مكانه أو يتحرك من بقعته. هذا فضلاً عن صيانتها باستمرار، 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 تقريباً، وعلى هذا الأساس كانت سفن الأسطول الجزائري لا تحمل على ظهرها إلا الضروري

كما قدمناه، وهذا ما أكسبها النجاح الباهر الذي حققته طيلة ثلاثمائة سنة ونيف في حوض البحر الأبيض المتوسط⁽⁴⁶⁾.

خاتمة:

بناء على ما تقدم يمكن الإشارة إلى أن الأسطول الجزائري مر عبر تلك الفترة (920-1246هـ/1514-1830م) بعدة مراحل، واكب خلالها التطور العلمي الذي حدث في مجال صناعة السفن فيما أكثر المراكب التي صنعت في هذا البلد، من مختلف الأشكال والأحجام، وينبغي أن نذكر هنا أن الباشوات والدايات تساوا جميعا في مبدأ واحد وهو الاهتمام المتواصل والعزم 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، والكثير 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.

الهوامش:

- 1_ الجديري: الزهرة النائرة فيما جرى في الجزائر حين أغارت عليها جنود الكفرة، مخطوط منشور في مجلة تاريخ وحضارة المغرب، العدد 03، كلية الآداب، الجزائر، 1967، ص، 14.
- 2_ ابن ميمون: التحفة المرضية في الدولة البكداشية في بلاد الجزائر المحمية، تقدم وتحقيق محمد بن عبد الكريم، ش.و.ن.ت، الجزائر 1981، ص، 42.
- 3_ مجهول: نبذة العصر في أخبار انقضاء ملوك بني نصر، مخطوط محفوظ بالمكتبة الوطنية بالرباط _ الخزانة العامة للكتب والوثائق سابقا_ ضمن مجموع تحت رقم: 28/ د، علبة رقم: 7، الرباط، المملكة المغربية، ورقة من 1 إلى 7.
- 4_ رسالة رقم: 55، المحفوظة ضمن المجموعة 3190 الأرشيفية بتاريخ 1162-1245هـ/ 1748-1830، بالمكتبة الوطنية بالجزائر، للمزيد ينظر: مؤلف مجهول: كتاب غزوات عروج وخير الدين، اعتنى بتصحيحه وتعليق حواشيه نورالدين عبد القادر، مكتبة رودوسي، الجزائر، 1934، ص ص، 12-15.
- 5_ Haedo : **Topographie et Histoire générale d'Alger**, revue Africaine volume 14, Bastide éditeur, Alger, 1870., p, 490.
- 6_ الجديري: المصدر السابق، ص ص، 14-17.

7_ Féraud : **exploitation des Forêts de La Karasta dans La Kabylie orientale sous la domination Turque**, revue Africaine volume 12, Bastide éditeur, Alger, 1868.,pp, 378-390.

8_ رسالة رقم: 41 المحفوظة ضمن المجموعة 3190 الأرشيفية بتاريخ 1246هـ/1830م بالمكتبة الوطنية بالجزائر. للمزيد ينظر:

Braudel : **La méditerranée et Le monde méditerranéen à L'époque de philipe2**, tome1, éd Armand colin, Paris, 1987.,p133,

9_ La Coste : **La Marine Algérienne sous Les Turcs**, société d'éditions géographiques maritimes et coloniales, Paris, 1931.pp, 15-16.

10_ Belhamissi : **Histoire de La marine Algérienne (1516-1830)**, e.n.a.l. Alger, 1986.pp, 50-53.

11_ Brunot : **La mer dans les Traditions et industries indigènes à Rabat et Salé**, Paris, 1921. p,301.

12_ Trabelsi : « **Contribution à L'étude des Techniques de constructions Navales musulmanes et méditerranéennes** » in actes du 13° congres (ic mo),Tunis, 1981.p, 72.

13_ مؤلف مجهول: كتاب غزوات عروج، ص، 12.

14_ مفيد أحمد: **تاريخ البحر وملاحمه**، ج1، دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر، دمشق، 1990، ص، 153.

15_ Pinera : « **La construccion naval en España Durante el siglo 18** », Revue Historia naval, n°79, I.H.YC. N.A.E., 2002., pp, 17-33.

16_ مفيد أحمد: **المرجع السابق**، ص، 154-157.

17_ عبد الفتاح عبادة: **كتاب سفن الأسطول الإسلامي وأنواعا ومعداتها في الإسلام**، مطبعة الهلال، مصر، 1913، ص، 22.

18_ نفسه.

19_ نفسه.

20_ ابن سيدة: **المخصص**، تحقيق لجنة التراث العربي، ج3، منشورات دار الأفاق الجديدة، بيروت، لبنان، د.ت.، ص، 26.

21_ هانس كندرمان: **مصطلح السفينة عند العرب**، ترجمة نجم عبد الله مصطفى، شركة أبوظبي للطباعة و النشر، الإمارات العربية المتحدة، 2002. ص، ص، 5-10.

22_ المسعودي: **مروج الذهب و معادن الجواهر**، تحقيق أسعد داغر، ج2، دار الأندلس، بيروت، لبنان، 196، ص، 205.

23_ ابن سيدة: **المصدر السابق**، ج3، ص، 24.

24_ المسعودي: **المصدر السابق**، ج1، ص، 139.

25_ Paris : « **Voile Latine, Voile arabe, Voile mystérieuse** », Hesperis, 1°-2° trimestre, Librairie La rose, Paris, 1949., p, 69-70.

26_ ابن سيدة: **المصدر السابق**، ص، ج3، ص، 28.

27_ دفتر مهم رقم: 06، صحيفة 174، حكم رقم: 373 مسجل بتاريخ: 10-04-976هـ، الأرشيف الوطني الجزائري.

28_ Belhamissi: **op.cit.**, p, 59.

29_ درويش النخيلي: **السفن الإسلامية على حروف المعجم**، مطبعة جامعة الإسكندرية، 1974، ص، ص، 1-3.

30_ هانس كندرمان: **المرجع السابق**، ص، 40.

31_ مؤلف مجهول: **كتاب غزوات عروج**، ص، 14، للمزيد ينظر: هانس كندرمان: **المرجع السابق**، ص، 69.

- 32_ حمدان حوجة: المرأة، تعريب العربي الزبيدي، منشورات الوكالة الوطنية للنشر والإشهار، الجزائر، 2006، ص ص، 95-96.
ينظر: الجديري: المصدر السابق، ص، 32.
- 33_ وليام شارل: مذكرات قنصل أمريكا في الجزائر 1816-1824، تعريب وتعليق إسماعيل العربي، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1982. ص ص، 69-70.
- 34_ درويش النخيلي: المرجع السابق، ص، 74.
- 35_ هانسكندرمان: المرجع السابق، ص، 199.
- 36_ درويش النخيلي: المرجع السابق، ص، 115.
- 37_ عبد الفتاح عبادة: المرجع السابق، ص، 26.
- 38_ هانس كندرمان: المرجع السابق، ص، 119-120.
- 39_ عبد الفتاح عبادة: المرجع السابق، ص، 13.
- 40_ هانس كندرمان: المرجع السابق، ص، 203.
- 41_ درويش النخيلي: المرجع السابق، ص، 87.
- 42_ هانس كندرمان: المرجع السابق، ص ص، 209-211.
- 43_ نفسه، ص ص، 148-149.
- 44_ بالحيمسي مولاي: " صناعة السفن في الجزائر أيام الأتراك (ق16-19م)", مجلة آثار، العدد04، الجزائر، 1995، ص، 49.
- 45_ نفسه، ص ص، 48-50.
- 46_ venture de paradis :Alger au 18° siècle (1788-1790) , G.A.L. , Alger, 2006. , p,68.