

الرقم التسلسلي.....

رقم التسجيل:.....

دور الموانئ الجزائرية في التجارة الخارجية خلال العهد العثماني (1519-1830م) ميناء مدينة الجزائر أنموذجا

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر أكاديمي في التاريخ

تخصص: تاريخ الجزائر الحديث.

إشراف الأستاذ الدكتور:

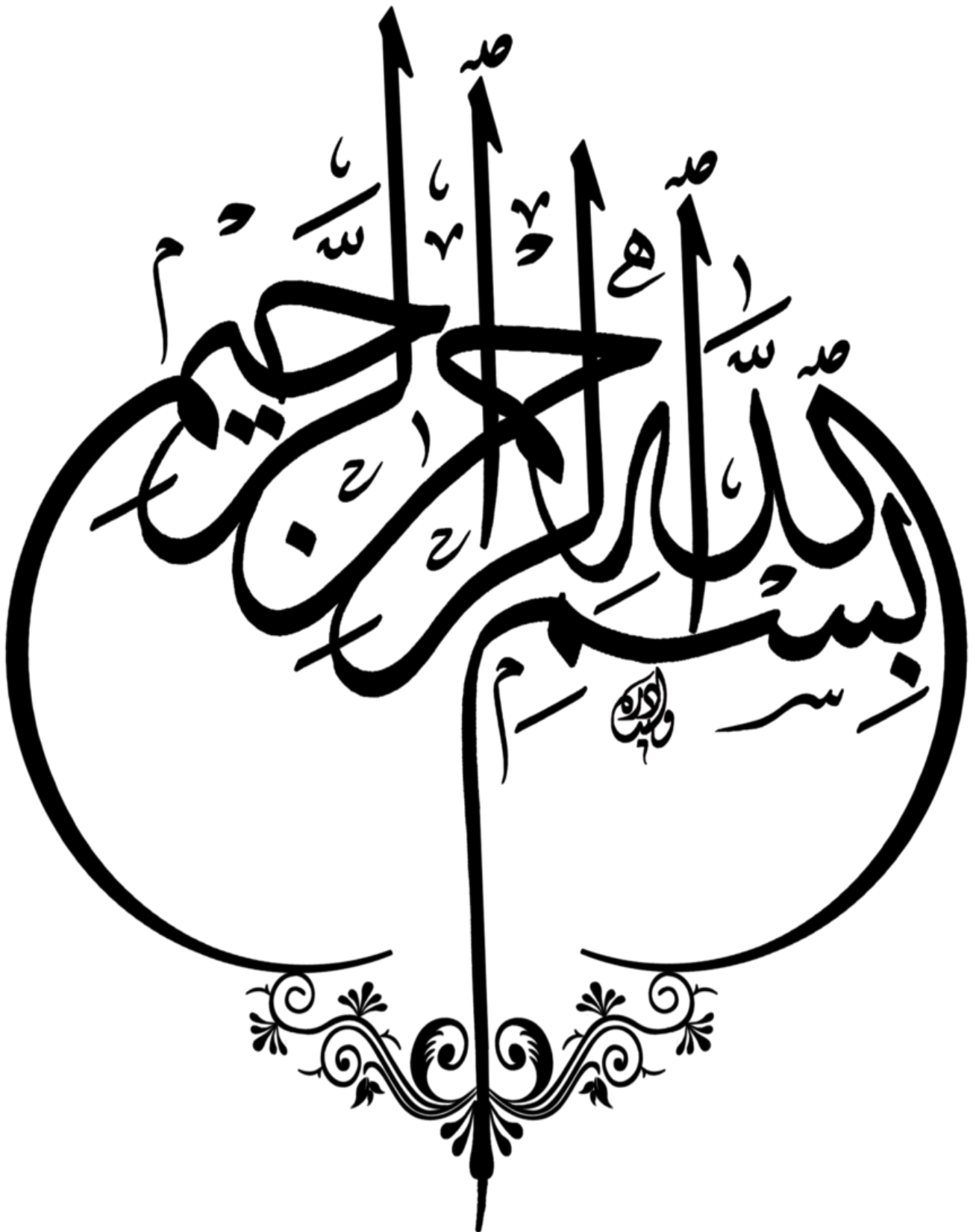
إعداد الطالبة:

- أبو بكر الصديق حميدي

- نادية زهير

أمام لجنة المناقشة المكونة من السادة الأساتذة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الجامعة	الصفة
لخضر بولطيف	أستاذ مساعد	جامعة المسيلة	رئيساً
أبو بكر الصديق حميدي	أستاذ التعليم العالي	جامعة المسيلة	مشرفاً ومقرراً
عبد الحلیم مرجي	أستاذ مساعد	جامعة المسيلة	مناقشا



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر وعرفان

استجابة لقول الرسول صل الله عليه وسلم: « من لم يشكر الناس لم يشكر الله»، أتقدم بالشكر الجزيل الى كل أساتذتنا في مشوارنا الدراسي وأخص بالشكر أساتذنا الفاضل المشرف على هذا البحث الأستاذ: حميدي ابو بكر الصديق على توجيهه ومرافقته لنا طيلة فترة إعداد هذا العمل فله منا وافر الثناء وخالص الدعاء دون أن ننسى أساتذتنا الفاضلة العياضي على نصائحها الجميلة طيلة هذا المشوار والشكر موصول للأستاذ أحمد بوناحي على إرشاده لنا طيلة الطريق كذلك أتقدم بالشكر لأعضاء اللجنة المناقشة ولجميع أساتذة قسم التاريخ.

الطالبة: زهير نادية.

إِهْدَاء

ماسلكنا البدايات الا بتيسيره.
وما بلغنا النهايات إلا بتوفيقه.
وما حققتنا الغايات الا بفضلته.
فالحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات.
اهدي تخرجي إلى نفسي الطموحة التي لم تخذلني ابدا.
إلى من علمني العطاء بدون انتظار.
إلى من احمل اسمه بكل افتخار إلى من كلله الله بالهيبة والوقار والدي العزيز
إلى حبيبتي وقرّة عيني إلى النور الذي أنار دربي أُمي.
إلى من شددت عضدي بهم اخوتي.
إلى ضلعي الثابت مروة إلى كل أفراد عائلتي وصديقاتي
اهديكم ثمرة نجاحي الذي لطالما تمنيته راجية من الله عز وجل ان ينفعي بما علمني
وان يعلمني ما أجهل ويجعله حجة لي لا علي.

الطالبة: زهير نادية.

قائمة المختصرات:

أ- بالعربية:

ط	الطبعة
ط.خ	طبعة خاصة
د.ط	دون طبعة
د.ت	دون تاريخ
د.و.م.ج	الديوان الوطني للمطبوعات الجامعية
ص	الصفحة
ج	الجزء
تر	ترجمة
تح	تحقيق
ع	عدد
مج	المجلد
م	ميلادي
هـ	هجري
ص ص	صفحات متتالية

ب- الأجنبية:

P	Page
PP	Page continues
Op.Cit	Opéro Citato
Ibid	Ibidem

مقدمتہ

مقدمة

شكلت البحرية الجزائرية خلال العهد العثماني احدى الدعائم الأساسية لقوة الدولة ومكانتها في البحر الأبيض المتوسط، حيث لعبت دورا مهما في الدفاع عن السواحل وتأمين الطرق البحرية، وقد ارتبط هذا الدور ارتباطا وثيقا بالموانئ الجزائرية التي مثلت نقطة اتصال استراتيجية وهمزة وصل بين الجزائر و العالم الخارجي في مجالات عدة، ليس من الناحية العسكرية فقط بل كذلك في مجالات التجارة واستقبال السفن وتبادل السلع ومن هذه الموانئ يبرز ميناء مدينة الجزائر كمحور رئيسي في الشبكة البحرية للبلاد، نظر لموقعه المتميز ودوره المركزي في الحركة البحرية والاقتصادية وفي تعزيز التجارة الاقليمية والدولية.

دوافع اختيار الموضوع:

إن دوافع اختيارنا لموضوع الدراسة يعود إلى مشارب ودوافع عديدة، ذاتية وموضوعية أهمها:

- الميول الذاتي لدراسة تاريخ الجزائر في الفترة العثمانية وخاصة فيما يتعلق بالجانب الاقتصادي.

- اثناء المكتبة الجامعية بدراسة أكاديمية تكون مرجعا لدراسات أخرى.

- الأهمية الاستراتيجية للموانئ الجزائرية، وعلى وجه الخصوص ميناء مدينة الجزائر ودوره في دعم التجارة الخارجية وربط الجزائر بالأسواق العالمية.

- أهمية ميناء مدينة الجزائر خلال العهد العثماني كمركز تجاري، حيث كان يستقبل السفن من مختلف جهات البحر الأبيض المتوسط.

الدراسات السابقة:

- فهم لفورا، ميناء مدينة الجزائر ودوره الاقتصادي في العهد العثماني (ق10_11هـ/16_17م)، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث، جامعة الجزائر2، 2011_2012م،
- مصطفى زروالي، أسامة العربي، ميناء مدينة الجزائر ودورها الاقتصادي خلال العهد العثماني من القرن السادس عشر إلى القرن الثامن عشر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في التاريخ، جامعة يحي فارس المدية، 2019-2020م.
- سميرة رزاق، وداد فريحة، النشاط الاقتصادي للموانئ الجزائرية خلال عهد الدايات (1671-1830م)، جامعة غرداية، 2017-2018م.

الإطار الزمني والمكاني للدراسة:

تمثل فترة الدراسة في فترة بداية التواجد العثماني في الجزائر إلى غاية الاحتلال الفرنسي (1518-1830م)، أي من القرن السادس عشر إلى غاية القرن التاسع عشر ميلادي، أما الإطار المكاني فيتمثل في مدينة الجزائر.

إشكالية الموضوع:

استدعت الضرورة العلمية والمنهجية أن يُستشكل الموضوع بصورة رئيسة كالتالي: ما مدى مساهمة ميناء مدينة الجزائر في تنشيط التجارة الخارجية للجزائر خلال العهد العثماني؟

وتندرج ضمن هذه الإشكالية مجموعة من الأسئلة الفرعية:

- ماهي أهم الموانئ الجزائرية؟ وما هي أهم هياكل تسييرها؟
- فيما تتجلى منشآت ميناء مدينة الجزائر وتنظيماته؟

- ما هو الدور الاقتصادي لميناء مدينة الجزائر؟

مناهج البحث:

استلزم موضوع الدراسة تتبع المنهج التاريخي الوصفي للوقوف على أهم الأحداث التاريخية المتعلقة بالموانئ الجزائرية و هياكل تسييرها مع الاستعانة بالمنهج الاحصائي في جرد و احصاء حجم المبادلات التجارية (الصادرات والواردات)، مع توظيف المنهج التحليلي في تتبع تزايد وتراجع نشاط البحرية الجزائرية.

خطة الدراسة:

لمعالجة الاشكالية والإجابة عن التساؤلات الفرعية المندرجة منها قمنا بتقسيم موضوع الدراسة إلى مقدمة وثلاثة فصول ومجموعة من الملاحق التي توثق ما جاءت به فصول البحث.

جاء الفصل الأول: بعنوان واقع الموانئ الجزائرية قبيل الوجود العثماني، تطرقنا في المبحث الأول إلى أهم الموانئ الجزائرية وتناولنا في ذلك مجموعة من الموانئ (ميناء مدينة الجزائر، ميناء وهران، ميناء بجاية)، والمبحث الثاني تحدثنا فيه عن هياكل وتجهيز السفن فتطرقنا إلى دور صناعة السفن وأنواعها وتعدادها.

أما الفصل الثاني: فعنوانه مرافق ميناء مدينة الجزائر وتنظيمه والذي وقفنا فيه على أهم مرافق ميناء المدينة من أبواب وأبراج دفاعية وختمناه بتنظيم الميناء وتناولنا فيه ديوان البحرية وطاقم السفينة وطائفة رياس البحر.

أما الفصل الثالث: كان تحت عنوان الحركة التجارية لميناء مدينة الجزائر اشتمل هذا الفصل على أهم المبادلات التجارية مع الدول الأوربية، كما تناولنا فيه

النظام الجمركي والعوائد المالية للميناء، فتحدثنا عن الغنائم البحرية والإتاوات والهدايا والأسرى.

أهم المصادر والمراجع المعتمدة في الدراسة:

أما بالنسبة للمصادر والمراجع التي اعتمدنا عليها في هذه الدراسة على سبيل المثال لا الحصر مايلي:

1- المصادر: عدنا إلى العديد من المصادر العربية والأجنبية ذات الصلة بالموضوع ومن أهمها:

أ- المصادر العربية:

- حسن بن محمد الوزان، وصف افريقيا، ج2، والذي قدم لنا وصفا جيدا لموانئ المدن الجزائرية.

- ويليام شالر، في كتابه مذكرات وليام شالر قنصل أمريكا في الجزائر 1816-1824م.

- كاتكارت، مذكرات كاتكارت قنصل أمريكا في المغرب، إذ قدم لنا وصفا مهما لبعض منشآت ميناء مدينة الجزائر.

ب- المصادر الاجنبية:

- Laugier de Tassy, J. Ph. Histoire du Royaume d'Alger avec l'État présent de son gouvernement, de ses forces de Terre et de Mer, de ses revenus, police, justice, politique et commerce, Henri du Sauzet, Amsterdam, 1725 ; réédité par les Éditions Loysel, Paris, 1992.

- Haëdo, D. de, La vie à Alger les années 1600. Topographie et histoire générale d'Alger, trad. par Monnereau et Berbrugger, Éditions Grand-Alger Livres, Alger, 2004.
- Venture de Paradis, J.M. Tunis et Alger au XVIIIe siècle, présentation de J. Cuoq, Sindbad, Paris, 1985.

2- المراجع:

استعنا في دراستنا على جملة من المراجع ومن اهمها نذكر:

اعتمدنا على كتاب يحي بوعزيز، الموجز في التاريخ، ج2، هلايلي حنفي بنية الحيش الجزائري، اضافة الى كتب أخرى أخذنا منها ما يهم موضوعنا منها كتاب محمد العربي الزيري، التجارة الخارجية في الشرق الجزائري، وكذلك كتاب صالح عباد، الجزائر خلال الحكم التركي، دون ان ننسى كتاب بدر الدين بلقاضي ومصطفى بن حموش، تاريخ وعمران القصبية من خلال مخطوط البير ديفولكس وكذلك اعتمدنا على بعض الاعمال والدراسات الأكاديمية المختصة التي استفدنا منها كثيرا مثل فهم لقوارة، ميناء مدينة الجزائر ودوره الاقتصادي في العهد العثماني (16-17م)، لخضر درياسة، المدفعية الجزائرية في العهد العثماني إضافة الى مقال حلیم سرحان، صناعة السفن الحربية في الجزائر خلال العهد العثماني.

صعوبات البحث :

أثناء اعدادي لهذه الرسالة واجهتني مجموعة من الصعوبات من بينها:

- واجهت صعوبة في ترجمة بعض المصادر والمراجع باللغة الفرنسية نظرا لعدم إلمامي الكافي بهذه اللغة مما تطلب جهدا ووقتا اضافيا لفهم المحتوى.

- سيطرت علي مشاعر الخوف والقلق والتوتر خلال مراحل متعددة من العمل على البحث خاصة في البداية بسبب الخوف من التجربة الاولى في إنجاز عمل اكاديمي بهذا الحجم والأهمية.
- واجهت صعوبة في فهم وتطبيق المنهجية البحثية بشكل دقيق نظرا لكون هذه تجربتي الأولى في إعداد بحث علمي متكامل.
- واجهت صعوبة في الحصول على بعض الكتب والمراجع المهمة حيث لم تكن متوفرة بشكل مجاني ما شكل عائقا أمام الاطلاع على المواضيع ذات صلة بالموضوع.

الفصل الأول

الفصل الأول: واقع الموانئ الجزائرية قبيل العهد العثماني

➤ المبحث الأول: أهم الموانئ الجزائرية قبيل العهد العثماني

- أولاً: ميناء مدينة الجزائر
- ثانياً: ميناء مدينة عنابة
- ثالثاً: ميناء مدينة وهران
- رابعاً: ميناء مدينة بجاية

➤ المبحث الثاني: هياكل تجهيز السفن

- أولاً: دور صناعة السفن
- ثانياً: مواد وعتاد صناعة السفن
- ثالثاً: أنواع السفن الجزائرية

المبحث الأول: أهم الموانئ الجزائرية قبيل العهد العثماني:

أولاً: ميناء مدينة الجزائر:

أسست مدينة الجزائر على يد بلكين بن زيري وكان يُطلق عليها جزائر بني مزغنة نسبة إلى قبيلة صنهاجية كانت تقطن بها ولوجود جزر صغيرة على مقربة من الموقع الذي بنيت به¹. قال عنها ابن حوقل: "...وجزائر بني مزغناي مدينة عليها سور على سيف البحر أيضا وفيها أسواق كثيرة ولها عيون على البحر طيبة وشيربهم منها... واكثر أموالهم للمواشي من البقر والغنم... ولهم من العسل ما يجهز عنهم والسمن والتين ما يجهز ويجلب إلى القيروان وغيرها ولها جزيرة في البحر على رمية سهم منها تحاذيها فإن نزل بهم عدو لجأوا إليها فكانوا في منفعة وأمن مما يحذرونه ويخافونه..."².

تقع مدينة الجزائر بين خطي طول 10° شرق و 30.8° غرب غرينيتش وخطي عرض 19° و 37° شمال خط الاستواء على امتداد 2000 كلم وبمساحة إجمالية 381741 كلم²، يحدها شمالا البحر الأبيض المتوسط وغربا مملكة فاس وشرقا تونس³، وقد شهدت المدينة ازدهارا واسعا بفضل موقعها الجغرافي

¹ محمد بن أحمد أبي راس الناصر، عجائب الأسفار ولطائف الأخبار، تق وتح: محمد غانم، ج2، الجزائر د.ت، ص23.

² القسم بن حوقل النصيبي، صورة الأرض، دار مكتبة الحياة للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، 1996م ص ص 77-78.

³ ج.أو. هابنسترايت، رحلة العالم الألماني إلى الجزائر وتونس وطرابلس (1145هـ-1732م)، تر وتع وتق: ناصر الدين سعيدوني، دار الغرب الإسلامي، تونس، د.ت، ص25.

على شاطئ البحر مما أدى إلى سهولة التجارة فيها والدليل على ذلك وجود قيسارية وهي حارة مخصصة للتجار الأوربيين¹.

يعتبر ميناء مدينة الجزائر من أهم موانئ الإيالة يقع في الضفة الغربية من خليج الجزائر (ينظر الملحق 1) وفي نقطة الوسط بين ميناء القالة في الشرق بالقرب من الحدود الجزائرية التونسية وبناء الغزوات بالقرب من الحدود الجزائرية المغربية وهو بذلك يخدم الإقليم الشرقي والغربي وهو أقرب الموانئ لميناء مارسيليا بفرنسا حيث يمكن لسفنها أن ترسو به في أقل من يوم وليلة ويذكر البكري بقوله: "...ومرساها مأمون له عين عذبه يقصد إليه أهل السفن من إفريقية والأندلس وغيرها..."².

وكان له شأن كبير إذ كانت ترسو به السفن الإيطالية للتجارة وحين تعرضت السواحل الجزائرية للهجمات الإسبانية في مطلع القرن العاشر الهجري السادس عشر ميلادي أصبحت خاضعة لحكم الملك الإسباني بيدرو نافارو وأمر ببناء قلعة الصخرة "البينيون"³، لمراقبتها وعندما حررها خير الدين من أيدي

¹ - كورين شوفاليه، الثلاثون سنة الأولى لقيام دولة مدينة الجزائر 1510-1540م، تر: جمال حمادنة ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007م، ص12.

² - أبي عبيد البكري، المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب، دار الكتاب الإسلامي، القاهرة، مصر، د.ت. ص66.

³ - البينيون: كلمة إسبانية تعني صخرة عالية"، ويعتقد أن سبب التسمية عائد إلى بناء الحصن على قاعدة صخرية أكثر من كونه ناجم عن شكله المميز، كان هذا الحصن بمثابة خطر حقيقي على مدينة الجزائر، حيث كان يستطيع أن يأوي مئتين وخمسين رجلا تقريبا، كما يقع على بعد ثلاثمائة متر فقط منها وكان في مقدور أفراد حاميته ضرب المدينة بالمدفعية في أي وقت. ينظر: أمين محرز، (موقع أثري مغمور من معالم الجزائر القديمة : كوثنون إيكوسيم، الذي حلت محله ترسانة خير الدين)، المجلة الجزائرية للدراسات العثمانية والبحر المتوسط، مج1، ع1، ديسمبر 2021م، ص ص 44-45.

الإسبان حاصر القلعة وهدمها عام 1529م، وأخذ أنقاضها لبناء ميناء مدينة الجزائر الجديد ووضع له تحصينات جديدة تحميه من هجمات الدول المسيحية¹.

ثانيا: ميناء مدينة عنابة²:

تعتبر مدينة عنابة إحدى المدن الجزائرية المطلّة على البحر الأبيض المتوسط، أنشأها الرومان قديما وتقع على مسافة 180 ميلا شرق قسنطينة³، لها موقع جغرافي استراتيجي جعلها تلعب دورا مهما في تاريخ الجزائر القديم والحديث حيث أنها كانت مرفأ للأساطيل التجارية والحربية، فهي أقرب شواطئ إفريقيا لكافلياري بسردينيا⁴.

ولا تكتمل أهمية موقع مدينة عنابة إلا إذا تعرفنا على مينائها البحري الذي يقع في الضفة الغربية للمدينة ويخدم الإقليم الشرقي للجزائر أيضا وهو ميناء فينيقي قديم كان يعرف بميناء هيبون⁵.

¹ - محمد بن أبي الراس الناصري، المصدر السابق، ص24.

² - مدينة عنابة، من أهم المدن الجزائرية تقع إلى الشمال الشرقي من قسنطينة ب16 كلم، يعود تأسيسها للفنيقيين، وبعد ذلك أصبحت تابعة لأملاك قرطاج، تحول موقعها في الفترة الإسلامية بالقرب من نهر سيبوس فعرفت المدينة ببونة الحديثة وأثناء الصراع الإسباني العثماني في القرن 16م حررها العثمانيون سنة 1534م وتحولت كقاعدة عسكرية لبابلك الشرق. ينظر: ج.أو. هابنسترايت، المصدر السابق، ص ص 81-82.

³ - حسن بن محمد الوزان الفاسي، وصف إفريقيا، تر: محمد حجي، محمد الأخضر، ج2، ط2، دار الغرب الإسلامي، بيروت، لبنان، 1983م، ص61.

⁴ - المهدي بوعبدلي، تاريخ المدن، جمع وإعداد: عبد الرحمان دويب، ط1، عالم المعرفة للنشر والتوزيع الجزائر، 2013م، ص347.

⁵ - عبد القادر حليمي، جغرافية الجزائر الطبيعية-بشرية-اقتصادية، ط2، مطبعة الإنشاء، دمشق، سوريا 1968م، ص276.

ويحتل الميناء موقعا استراتيجيا هاما حيث يقع بين سلسلتين جبليتين هما جبال إيدوغ ورأس الحارس التي كانت بمثابة حصن تحميانه من الرياح الغربية والشمالية، وعليه فأهمية موقعه كونه يقع بالقرب من موانئ نشطة إفريقيا مثل سكيكدة وقرطاجة وأوربيّة كميناء سردينيا وصقلية¹، كما يعتبر ميناء عنابة ثاني ميناء بعد ميناء مدينة الجزائر من حيث وزن ما يمر به من سلع وصادراته أكبر من وارداته وهو أول ميناء في تصدير المعادن².

ثالثا: ميناء مدينة وهران:

تقع مدينة وهران على مسافة 54 ميلا في الشمال الشرقي من مدينة تلمسان³، ذكرها ابن حوقل في كتابه صورة الأرض بقوله: "... وهران مدينة محدثة لها سور وهي لطيفة وسورها من تراب طابية وماءها من عين ماء جارية بها وغلاتها من القمح والشعير والمواشي عندهم كثيرة، ولمدينة وهران مرسى في غاية السلامة والصون من كل ريح، فقد كنفته الجبال وله مدخل آمن وعليها سور..."⁴

وقد كانت وهران ميناء رئيسيا للتجار الأوربيين خصوصا من أراغون وميورقة، حيث أبرمت أول معاهدة تجارية بين وهران ومملكة أراغون سنة 1286م وتجددت هذه العلاقات سنة 1339م، وتضمنت تجارة الحبوب وضمان إقامة الأوربيين داخل المدينة ومنعت الاعتداء على السفن، وقد كانت

¹ - شافية شارن، عنابة، الميناء والمدينة (هيبون)، أعمال الملتقى الدولي الموانئ الجزائرية عبر العصور "سلما وحريا"، جامعة الجزائر 2، 07-08 ديسمبر 2009م، ص 310.

² - عبد القادر حليمي، المرجع السابق، ص 276.

³ - وليام شالر، مذكرات وليام شالر قنصل أمريكا في الجزائر (1816-1824)، تع وتع وتق: اسماعيل العربي، د.ط، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1982م، ص 35.

⁴ - القسم بن حوقل النصيبي، المصدر السابق، ص ص 78-79.

تصدر الحبوب والأسلحة والشّمع، وبرزت وهران كأحد أهم موانئ التصدير نحو الأندلس ومملكة أراغون، بالمقابل تستورد الملح والأقمشة والأكسية البيضاء والقطن¹.

يمتد ميناؤها على مسافة 24 هكتار ويصل عمق مرساها إلى 20 مترا² ويعد أول ميناء في تصدير الخمور والقمح والحلفاء والأغنام والصّوف وذلك راجع إلى ازدهار النشاط الزراعي والحيواني في إقليم وهران حيث يعتبر هذا الأخير أول إقليم جزائري في إنتاج الكروم والحبوب وتربية الحيوانات³.

كما شهدت نشاطا تجاريا واسعا حيث كان ميناؤها يصدر أهم المواد المتمثلة في ريش النعام، جلود الأبقار والأغنام، الخضر، وغزل النسيج، ودباغة الجلود وكان هذا الميناء مقصدا لتجار كبريات المدن الأوربية مثل: البندقية وجنوة والقطلونين ليستوردوا المنتجات التي تعرض في الميناء وبيع سلعهم التي كانوا يجلبونها مثل: الأقمشة، الأسلحة، الزجاجيات، أدوات الحرز والعطور وغيرها⁴.

كما يعتبر ميناؤها أكثر الموانئ حصانة لاحتوائها على منشآت دفاعية أبرزها:

¹ - محمد حسن، المرسى الكبير بوهران ودوره في الملاحة المتوسطية من النشأة إلى الاحتلال الإسباني(1904هـ-1509م)، أعمال الملتقى الدولي الموانئ الجزائرية عبر العصور سلما وحرما، المرجع السابق، ص609-611.

² - محمد العربي الزبيري، التجارة الخارجية للشرق الجزائري، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر 1972م، ص66.

³ - عبد القادر حليمي، المرجع السابق، ص ص 273-274.

⁴ - يحي بوعزيز، مدينة وهران عبر التاريخ، ويليه تلمسان عاصمة الغرب الاوسط، ويليه المساجد العتيقة في الغرب الجزائري، طبعة خاصة، عالم المعرفة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009م، ص 39.

برج القصر الأحمر: يقع شرق المدينة مقابل برج العيون والبرج الجديد، بناه أبو الحسن علي بن عثمان عام 1348م، ويعتبر من أكبر الأبراج لما يحتويه من بطاريات وحصون¹، بحيث يشتمل على حوالي عشرة حصون في الداخل وحصنين في الخارج، اتخذه الإسبان مقرا لحكمهم بعد احتلالهم للمدينة.

برج العيون: تم بناؤه عام 1509م يقع في الجنوب الشرقي للمدينة على الضفة الشرقية وعرف عندهم ببرج فرناندو وتعرض لعدة هجمات من الجزائريين عام 1516م، ثم هدم وأعاد الإسبان تجديده وتدعيمه بحصون من الجهة الجنوبية الغربية والشرقية نظرا لأهميته في الدفاع عن المدينة ومينائها².

رابعا: ميناء مدينة بجاية:

مدينة بجاية مدينة عتيقة تأسست على يد الفنيقيين وسموها صلدة، احتلها الرومان واطلقوا عليها اسم صلداي وخربها بعد ذلك الوندال والبربر إلى أن جدها ناصر الحمادي ودعاها الناصرية ثم سميت بجاية باسم قبيلة بربرية تقطن حولها وأولى بها عناية خاصة وقد ورثت بجاية حضارة قلعة بني حماد واتسع عمرانها بعد أن أصبحت عاصمة لسلطتهم واستمرت أهميتها طوال حكم الموحيدين ثم الحفصيين إلى أن احتلها الإسبان وخربوها واسترجعها صالح رابيس سنة 1555م³.

ويذكر حسن الوزان: "...مدينة عتيقة بناها الرومان في منحدر جبل شاهق على ساحل البحر المتوسط، تحيط به أسوار عالية متينة... ودورها

¹ - لخضر درياسة، المدفعية الجزائرية في العهد العثماني، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة الجزائر، 1989-1990م، ص ص 150-151.

² - لخضر درياسة، مرجع سابق، ص 146.

³ - أحمد توفيق المدني، كتاب الجزائر، المطبعة العربية، الجزائر، 1350هـ، ص ص 196-197.

كلها جميلة وبها وفيها جوامع كافية ومدارس يكثر فيها الطلبة وأساتذة الفقه والعلوم بالإضافة إلى الفنادق ومارتيئات...¹، وتقع المدينة على خط الزوال 45 درجة (غرنييتش) وخط العرض 36-45 وسط خليج في غاية الجمال تكتنفه جبال قورايا التي يبلغ ارتفاعها 600 متر أما عرضه فهو 28 ميلا وعمقه 8 أمتار، الذي جعل بجاية ذات مراسي من أحسن مراسي البحر المتوسط وأكثر ضمانا لراحة السفن ومأمّن من زواج الشمال والغرب².

ويتوفر ميناء بجاية على ثلاثة أماكن طبيعية صالحة لرسو السفن وهي: **مرسى سيدي يحيى**: نسبه الى ضريح سيدي يحيى الذي كان يشرف على خليج ومن المدينة وهو مرسى آمن في كل فصول السنة، إذ يمكن الرسو فيه في كل الظروف الجوية.

مرسى المدينة: وهو الميناء الفعلي للمدينة، ويقع أمام المدينة.

أما المرسى الثالث فنجد الى الغرب وهو صغير ملائم لإقامة ورشات لبناء السفن قد كان سكان المدينة يمارسون أنشطته تجارية عديده واهم ما كانوا يتاجرون به المحارس والفؤوس والمناجل وغير ذلك من الادوات الخاصة بالفلاحة التي يقومون بصناعتها بأنفسهم، كما كانوا يقومون بشراء كميات كبيره من زيت الزيتون والشّمع من القبائل التي تقطن في القرى المتواجدة بالجبال التي تحيط بالمدينة وقد كان يصدر منها إلى أوروبا والشرق، وتستورد بعض السلع مثل الملح والحبوب ولا سيما القمح³.

¹ - حسن الوزان، المصدر السابق، ص 50.

² - أحمد توفيق المدني، حرب الثلاثمائة سنة بين الجزائر وإسبانيا 1492-1792م، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، د. ت، ص 125.

³ - مباركي نادية، المرجع السابق، ص ص 542-544.

المبحث الثاني: هياكل تجهيز السفن:

أولاً: دور صناعة السفن:

بحلول القرن السادس عشر ميلادي أصبحت مدينة الجزائر تتوفر على أحواض لصناعة السفن يمكنها صنع الغيلوطة ذات 22 مقعدا للتجديف وبمرور سنوات قليلة أصبحت المراكب والزوارق وغيرها من السفن الصغيرة تصنع أيضا في المراسي الجزائرية¹، حيث كانت المراسي الجزائرية تتوفر على ترسانات مجهزة لصنع السفن والقوارب وأهمها شرشال، جيجل، عنابة، بجاية، تنس، ودلس حيث كان يتم صنع سفن تتجاوز حمولتها 400 طن في مرسى الجزائر، وفي الجزائر لوحدها كان يوجد مصنعان لصناعة السفن، في باب الوادي لصناعة السفن الكبيرة وباب عزون للسفن الصغيرة².

ترسانة باب عزون: هو حوض مستدير الشكل يصل قطره إلى حوالي 80 مترا ويبعد عن الرصيف بمسافة 30 قدم، لم يكن لها مخرج إلى المدينة وإنما كانت تفتح على البحر بواسطة بوابتين كبيرتين وتوقفت الصناعة فيها وأصبحت تقام في الميناء وتحولت إلى مخزن توضع فيه قوارب الصيادين وشباكهم توجد هذه الترسانة الآن بعد امتداد مدينة الجزائر في المكان المعروف بساحة الشهداء³.

¹ - عائشة غطاس وأخريات، الدولة الجزائرية الحديثة ومؤسساتها، منشورات المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية وثورة أول نوفمبر 1954م، الجزائر، د.ت، ص 99.

² - عمار عمورة، الجزائر بوابة التاريخ، الجزائر خاصة ما قبل التاريخ إلى 1962م، ج 2، دار المعرفة للطباعة والنشر، د.ت، ص 124.

³ - بدر الدين بلقاضي، مصطفى حموش، تاريخ وعمران القصبية من خلال ألبير ديفولكس، موفم للنشر الجزائر، 2007م، ص 70.

ترسانة باب الواد: تقع داخل الميناء بجوار رصيف السفن قبالة باب الواد كانت في البداية عبارة عن شاطئ صغير ثم حول إلى ترسانة لصناعة السفن الكبيرة¹.

وكانت هناك ترسانة بالقرب من ميناء مدينة الجزائر هي ترسانة شرشال حيث تصنع بها السفن من نوع الفرقاطة والبرغانتى ذات 13 إلى 18 مقعدا والتي كان يصنعها الأندلسيون، ويوجد بميناء الأزقاق المجاور لساحل مدينة عنابة ترسانة لصناعة السفن تصنع فيها سوى السفن الصغيرة².

ومنذ القرن السابع عشر ميلادي اقتصر مرسى الجزائر بصناعة السفن مستديرة المقدمة القادرة على الإبحار في أعالي البحار وهذا إن دلّ على شيء فإنه يدل على ما توصلت إليه البحرية الجزائرية بالتقدم في صناعة السفن وذلك راجع إلى التقنيات التي قدمها للبحرية الفلامندي سيمون دانسا (simon Dancer)³. إضافة إلى أن معظم الصناع والعمال والمهندسين من الأعلاج والأرقاء الذين تعلموا صناعتهم في الضفة الشمالية من البحر الابيض المتوسط⁴.

¹ - عائشة عطاس، المرجع السابق، ص 100.

² - المرجع نفسه، ص 100.

³ - سيمون دانسر: هولندي من دورديخت، قد قدم إلى مدينة الجزائر من مرسيليا، حيث كان قد اتخذ مقر إقامة وتزوج وانهمك في تجارة بناء السفن. وليس واضحا دافعه للارتداد واتخاذ القرصنة عملا في الحياة، ولكن خلال ثلاث سنوات من قدومه أصبح رابح وقائدا في الطائفة وأخذ اسم دالي رابح. ينظر: وليم سبنسر، الجزائر في عهد رياس البحر، تع وتق: عبد القادر زبديّة، دار القصة للنشر، الجزائر، 2006م، ص170.

⁴ - جون. ب. وولف، الجزائر وأوروبا 1500-1830م، تر وتع: أبو القاسم سعد الله، طبعة خاصة، عالم المعرفة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009م، ص192.

إلا أنّ صناعة السفن ما لبثت أنّ ضعفت وذلك راجع لاعتمادها على اليد العاملة الأجنبية من أسرى وإشراف الفنيين الأجانب عليها زيادة على ذلك انقطاع التجهيزات البحرية التي كانت تمدها بها الدول الإسكندنافية في نطاق الإتّوات والهدايا كالحبال والأشربة وعدم استغلال الموارد المتوفرة بالبلاد كالحديد والأخشاب وغيرها¹.

ثانيا: مواد وعتاد صناعة السفن:

كان الخشب الذي تصنع به السفن يجلب إلى مدينة الجزائر من المناطق الغابية المحيطة بعنابة مثل غابات ابن صالح وسيبوس والقالة حيث امتازت هذه الأخشاب بجودة أنواعها وملائمتها لصناعة السفن البحرية، ما جعل الانجليز يحرصون على الحصول على امتيازات تسمح لهم بقطع الأشجار والاستفادة منها مقابل رسم سنوي يقدر بـ 200 ألف فرنك سنويا².

حيث تتلقى دار صناعة السفن بمدينة الجزائر كميات هائلة من الأخشاب والمواد اللازمة لبناء وتجهيز السفن حيث كانت قادرة على تجهيز السفن على مختلف أنواعها وأحجامها³، وبعض الأخشاب كان يجلب من شرشال وغيرها من الموانئ الصغيرة في شمال إفريقيا وباقي الأخشاب تأخذ من السفن التي تؤخذ

¹ ناصر الدين سعيدوني، المهدي بوعبدلي، الجزائر في التاريخ العهد العثماني، ج4، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1984م، ص66.

² ناصر الدين سعيدوني، "الحياة الاقتصادية بعنابة أثناء العهد العثماني"، مجلة الأصالة، ع34-35 جويلية 1976م، ص93.

³ وليام شالر، المصدر السابق، ص62.

كغنائم بحرية، حيث يقومون بتفكيكها مع الحفاظ على الخشب والهيكل وتستعمل مرة أخرى في صناعة سفن جيدة وبسعر زهيد¹.

ثالثا: أنواع السفن الجزائرية:

1- الشباك:

سفينة مزدوجة الدفع كثير بالأشرعة والمجاديف تحتوي على 30 مجدافا وتحمل ما بين 12 إلى 13 مدفعا تتراوح حمولتها ما بين 150 إلى 200 طن محملة بطاقم من 30 إلى 200 رجل²، وتتوزع أشرعته على ثلاثة صواري³، حيث الصاري الأمامي في المقدمة مائل نحو الأمام والصاري الكبير في الوسط والأخير قرب المقود⁴ (ينظر الملحق 2)، ومن مميزاته القدرة على اللّف والدوران عكس اتجاه الرّيح بفضل مساحة أشرعتها التي تبلغ حوالي 800 متر مربع وهو ما جعله أسرع السفن مقارنة بالسفن الأخرى⁵.

¹- Laugier de Tassy, J. Ph. **Histoire du Royaume d'Alger avec l'État présent de son gouvernement, de ses forces de Terre et de Mer, de ses revenus, police, justice, politique et commerce**, Henri du Sauzet, Amsterdam, 1725 ; réédité par les Éditions Loysel, Paris, 1992, p261.

²- يحيى بو عزيز، الموجز في تاريخ الجزائر، ج2، ط2، د.م.ج، الجزائر، 1999م، ص170.

³- الصاري: يعتبر الجزء الرئيسي للسفن يتكون من جزئين يلتقيان عند القمه ثم اصبح من جزء واحد يوضع الجزء السميك منه على سطح السفن ويثبت على جانبيه وحجمه يكون حسب حجم السفينة. ينظر: حليم سرحان، "صناعة السفن الحربية خلال العهد العثماني دراسة مستمدة من النصوص التاريخية والوثائق"، **المجلة التاريخية الجزائرية**، ع05، جامعة المسيلة، ديسمبر 2017م، ص81.

⁴- روبي كواندرو، قراصنة سلا، تر: محمد حمود، مكتبة ومطبعة الأمنية، المغرب، 1991م، ص82.

⁵- أمين محرز، "سفينة الشباك اعتبارات جديدة تتعلق بأصلها وخصائصها وانتشار استخدامها"، **المجلة الجزائرية للدراسات العثمانية والبحر المتوسط**، مج3، ع01، جامعة خميس مليانة، الجزائر، جوان 2023م، ص50.

2- الفرقاطة:

من السفن الحربية الخفيفة متوسطة الحجم استعملها الأوروبيون والعثمانيون في البحر الأبيض المتوسط منذ أوائل القرن السابع عشر تحتوي على 50 او 60 مدفعا وتقوم أيضا بصفة الحراسة والمراقبة¹، يبلغ طولها حوالي 50 مترا وعرضها 8 متر وعمقها 2 متر حمولتها تتراوح ما بين 400 و500 طن وعدد مجاديفها 18 مجدافا في كلا الجانبين وبها شرع واحد².

3- الغراب:

هي من أقدم أنواع السفن الحربية كانت معروفة عن القرطاجيين والرومان وبقيت حتى أيام الدولة العثمانية ولم يتغير شكلها³، وسميت بهذا الاسم لأن مقدمة هيكلها كانت على شكل رأس غراب، وهي من المراكب الحربية مزدوجة الدفع تسير بالأشعة والمجاديف يحمل الكبير منها 180 مجدافا والصغير أقل من 100 مجداف ويحمل 200 مقاتل⁴.

ومن خصائصه أنه مزود بعمود من الخشب يهبط على مركب العدو ويمر على ظهر الجند فيقاتلون بالأساليب البرية من مهامه الاستطلاع والاستكشاف والغزو ويستعمل في بعض الظروف الاستثنائية في نقل البضائع لضمان

¹- درويش النخيلي، السفن الإسلامية على حروف المعجم، ط2، دار المعارف، مصر، 1979م، ص 115.

²- حليم سرحان، المرجع السابق، ص 80.

³- عبد الفتاح عبادة، سفن الأسطول الإسلامي وأنواعها ومعداتنا في الإسلام، مطبعة الهلال، مصر 1913م، ص 07.

⁴- درويش النخيلي، المرجع السابق، ص ص 104-105.

حمايتها وهو من السفن ذات التسليح المتوسط واستعملت في الجزائر في حدود عام 1761م¹.

4- الشيني: (الشينيات):

من المراكب مزدوجة الدفع تسير بالأشعة والمجاديف يتراوح عدد مقاعدها ما بين 24 و 28 مقعدا ولكل مقعد منها مجدافان ويعمل على كل مجداف أربعة إلى خمسة رجال، تتميز بكونها سريعة الحركة طويلة وسهلة التوجيه بها صارية واحدة وتحتوي السفينة على فتحات لتمرير المجاديف التي تمنحها سرعة إضافية عند الانسحاب².

رابعا: تعداد السفن:

يعتبر القرن السابع عشر العصر الذهبي البحرية الجزائرية وهذا بالنظر إلى عدد قطع الأسطول البحري الجزائري وقوته من جهة وحجم الغنائم البحرية من جهة أخرى³ حيث عرفت عدد قطع الأسطول الجزائري تطورا سريعا بلاغ ذروته في النصف الأول من القرن السادس عشر في عهد خير الدين بربروس وفي عام 1529م تمكن خيرالدين من الاستيلاء على حصن البينيون وهو قلعة بناها الإسبان عام 1516م على تله مقابل المدينة حيث استخدم في هذه الحملة 45 سفينة شراعية كبيرة ومراكب شراعية صغيرة وقوارب كبيرة محملة بعدد كبير من البحارة حيث كانت هذه السفن تمثل الأسطول الجزائري آنذاك⁴.

¹ - درويش النخيلي، المرجع السابق، ص ص 106، 111.

² - عائشة عطاس وأخريات، الدولة الجزائرية...، المرجع السابق، ص 98.

³ - فهيم لفوارة، ميناء مدينة الجزائر ودوره الاقتصادي في العهد العثماني (ق10-11هـ/16-17م)،

رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث، جامعة الجزائر 2، 2011-2012م، ص 90.

⁴ - Devoulx, A. "La marine de la régence d'Alger", in R.A., 13 (1869), p. 389

وزادت قوة الأسطول تدريجيا على امتداد الغرب في إطار الصراع العثماني الإسباني حيث في عام 1571م شارك علي باشا في معركة ليبانت بأسطول مكون من 60 سفينة حربية¹، وفي سنة 1581م بلغ حوالي 35 سفينة من نوع قادرغة وبين 20 و 25 فرقاطة مع عدد كبير من القوارب وقد بلغ الأسطول أقصاه خلال القرن السابع عشر ففي سنتي 1620-1621م بلغ عدد السفن 80 سفينة كبيرة و 100 سفينة صغيرة².

جدول احصائي لعدد السفن لسنوات مختلفة من القرنين السابع والثامن عشر

ملاديين³.

السنة	عدد السفن
1634	600
1686	55 وأكثر
1687	40 وأكثر
1724	25
1734	14
1799	12

بدأ الأسطول يضعف مع بداية القرن الثامن عشر وتناقصت وحداته شيئا

فشيئا⁴.

¹ - عمار عمورة، المرجع السابق، ص 125.

² - Devoulx, A. Op.cit.p 390.

³ - علي خلاصي، الجيش الجزائري في العصر الحديث، ط1، دار الحضارة للطباعة والنشر والتوزيع الجزائر 2007م، ص ص 172-173.

⁴ - هلايلي حنفي، بنية الجيش الجزائري خلال العهد العثماني، ط1، دار الهدى، الجزائر، 2007م، ص 61.

الفصل الثاني

الفصل الثاني مرافق ميناء مدينة الجزائر وتنظيمه

➤ المبحث الأول: مرافق ميناء مدينة الجزائر

- أولاً: الأبواب
- ثانياً: المنشآت الدفاعية
- ثالثاً: المخازن

➤ المبحث الثاني: تنظيم ميناء مدينة الجزائر

- أولاً: ديوان البحرية (إدارة الميناء)
- ثانياً: طاقم السفينة

➤ المبحث الثالث: طائفة رياس البحر

- أولاً: التعريف بطائفة رياس البحر
- ثانياً: أشهر رياس البحر
- ثالثاً: دور طائفة رياس البحر

المبحث الأول: مرافق ميناء مدينة الجزائر¹:

أولاً: الأبواب:

1- باب الجزيرة (الجهاد):

يقع شرق المدينة ويتجه نحو الجزر الأربعة القديمة التي تم ربطها في عهد خير الدين، وكان يدخل ويخرج كل من له صلة بالبحر سواء الصيادين أو التجار أو البحارة المجاهدين، لهذا كان عامر بالحركة طول اليوم، وكان هذا الباب أشد الأبواب متانة ومنعة لإطلاله على البحر وتجاوره عدّة حصون بها سفرات الإنكشارية مزودة بمدافع².

عُرف عند الأوروبيين باسم باب المول ثم باب الجمارك ثم باب البحريّة (لامارين)، أما الجزائريون فيعرفونه باسمين باب الجهاد والثاني باب الجزيرة ويعتبر هذا الباب الرابطة الوحيدة بين المدينة والميناء، وكان به ديوان به قاعة يقعد فيها البواب الذي كان يراقب حركة المرور طوال اليوم من الشروق إلى الغروب³.

2- باب الديوانة (باب الجمرك):

يقع على بعد حوالي 40 متر من دار الصنّاعة الصّغرى ويفتح مباشرة على البحر⁴، وسمي باسم باب الجمرك نسبة إلى مبنى هناك خارجها تفتش بقربه السلّع

¹ - (ينظر الملحق 3)

² - عبد القادر حلّيمي، جغرافية الجزائر، طبيعية، بشرية اقتصادية، ط2، مطبعة الإنشاء، سوريا، 1968م ص ص 233-234.

³ - بدر الدين بلقاضي، مصطفى بن حموش، تاريخ وعمران قصبه الجزائر من خلال مخطوط ألبير ديفولكس موقم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2007م، ص ص 74-75.

⁴ - فهيم الفوارة، المرجع السابق، ص49.

التي كان يوردها التجار المسيحيون للمدينة، أما بالنسبة للسلع التي كان يستوردها الأندلسيون والأتراك فقد كانت تنزل في الميناء، وكان الصيادون يدخلون في الليل عبر هذا الباب بما يحطونه من صيد ويخرجون منه في الصباح الباكر¹.

3- باب البحر:

وسمي أيضا باب صيادي السمك ويقع في الجنوب الغربي من الميناء ووضعت له تحصينات للدفاع عليه تكون من صفين من المدافع التي تسيطر على مدخل الميناء والطريق الذي تمر أمامه².

ثانيا: المنشآت الدفاعية:

1- أبراج الجزيرة:

1-1 برج الفنار:

يقع برج الفنار عند نهاية رصيف خير الدين من الجهة الشماليّة الشرقيّة وفي الجهة الغربيّة للبرج الجديد فوق أكبر صخرة من الصخور الأربعة المشكّلة للجزيرة المقابلة لمدينة الجزائر³، وقد بناه الإسبان أيام كانوا يحتلون الجزيرة وعندما سقطت الصخرتان تحت حكم خير الدين بربروس (ينظر الملحق 4)، ترك واحدة ودمر الأخرى واستعمل حطامها لبناء الرصيف، أما الأولى فقد أصبحت جزء من برج

¹- بدر الدين بلقاضي، مصطفى بن حموش، المرجع السابق، ص71.

²- جيمس كاتكارت، مذكرات أسير الداوي كاتكارت قنصل امريكا في المغرب، تر وتع: إسماعيل العربي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، د.ت، ص75.

³- جميلة جلال، "برج الفنار بميناء مدينه الجزائر القديمة الأميرالية حاليا دراسة أثرية معمارية فنية"، مجلة

آفاق علمية، مج13، ع5، أكتوبر 2020م، ص117

الفنار ويوجد تحته سرداب يستخدم مستودعا للبارود وبه خزان ماء كبير ومخزن به كمية كبيرة من القذائف المدفعية بمختلف الأنواع والأحجام¹.

وكانت إحدى قاعاته مقر للطوبجية وعلى رأسهم الباشطابجي²، والذي كان يتم تعيينه بطريقة استثنائية وليس بالأقدمية وإنما حسب الكفاءة، ومهمته الإشراف على الكتيبة المدفعية ومفاتيح مخازن البارود، ونظرا لأهميته فقد كان مقرا لعسكر المدفعية ومكان اجتماعاتهم وقد كانت كتيبة المدفعيين مكونة من 15 عسكريا تتغير كل بداية ربيع³.

1-2 برج السردين:

سمي نسبة إلى السمكتين اللتين كانت موجودتان في مدخل الباب، يضم 18 فتحه نارية وحسب السكان الأصليين فقد كان يضم 30 فتحة للمدفعية موزعة على طابقين، تم بناؤه من طرف أحمد باشا سنة 1667-1669م، ثم تم إعادة بناءه من طرف عثمان باشا⁴ سنة 1776-1777م⁵.

¹ - جيمس كاتكارت، المصدر السابق، ص 69.

² - الباشطابجي: وهو الضابط الاعلى للمدفعية ويشرف على صيانة المدافع واستعمالها في الحرب. ينظر: يحيى بوعزيز، المرجع السابق، ص 173.

³ - بدر الدين بلقاضي، مصطفى بن حموش، المرجع السابق، ص ص 88-89.

⁴ - محمد عثمان باشا: من أشهر دايات الجزائر، أوصى له علي باشا بوصباغ بالحكم قبل وفاته ببيع بالحكم في 03 فيفري 1766م، كان يحب الجهاد فوُجعت في زمانه حروب كثيرة، منها ثلاث حروب مع الإسبان ينظر: الحاج أحمد الشريف الزهار، مذكرات الحاج أحمد الشريف الزهار، تح: أحمد توفيق المدني، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1974م، ص 25.

⁵ - لخضر درياسة، المرجع السابق، ص ص 123-125.

وحسب قول جميلة جلال حول هذا البرج ونقلًا منها عن لويس لاکوست (lacoste): "يلاصق برج السردين برج ما بين ويغطي جزءًا منه من الخلف وبواسطته يتواصل الخط الدفاعي من الناحية الخارجية كان مدخله عبارة عن منحدر يتقدمه القبو الجنوبي يؤدي هذا المدخل من جهة إلى الطابق السفلي ذات الفتحات المدفعية ومن جهة إلى الطابق العلوي حيث فتحات المدفعية، أي أنه يحتوي على طابقين من الفتحات النارية ذات 32 فتحة مدفعية وما يميز الطابق الأرضي السفلي أنه عبارة عن مخازن"¹.

3-1 برج القومان (الحوال):

سمي هكذا كونه مرتبط السفن وملتقى الحبال أنشأه عمر باشا سنة 1814م يضم 30 قطعة حربية موزعة على طابقين يشرف عليه باشطابجي تقيم في فرقه عسكريه من 15 رجلا من الانكشاريين وتتغير في فصل الربيع من كل سنة².

4-1 برج راس المول:

سمي نسبة إلى الموضع الذي يحتله في نهاية الرصيف الكبير للميناء على يمين مدخل الميناء مباشرة خلف برج "القومان"، ويعرف كذلك باسم برج الحاج علي باشا آخر من قام بتجديده، يرجع تاريخ إنشائه إلى عهد الحاج مصطفى باشا (1700-1705م)، وتم تجديد عمارته سنة (1708-1709م) خلال فترة حكم فاتح وهران الداوي محمد بكداش (1707-1710م)، وذلك بناء على الكتابتين

¹ جميلة جلال، معالم بأميرالية الجزائر من العهد العثماني (دراسة أثرية تحليلية فنية)، أطروحة مقدمه لنيل

شهادة الدكتوراه، جامعة الجزائر 2، 2020-2021م، ص 99.

² بدر الدين بلقاضي، مصطفى بن حموش، المرجع السابق، ص 93.

التأسيسيتين للبرج، وجاء نصهما بالخط العربي من نوع النسخ المغربي، ونفذتا بطريقة الحفر الغائر ثم ملئت بالرصاص¹.

يضم هذا البرج 14 فتحة للمدفعيّة موزعة على طابقين لحماية الميناء وكان به حامية تتغير كل سنة في فصل الربيع².

2- الأبراج البرية:

1-2 حصن البحر (برج باب البحر):

يسمى أيضا برج باب البحر، قام ببنائه حسن باشا يشرف عليه باشطابجي يعين لمدى الحياة له طابقان من المدافع ذات العيار الثقيل يبلغ عددها 36 قطعة وله بابان أحدهما يفتح في طابقه السفلي على البحر والثاني يقع على مستوى الطابق العلوي ويفتح على المدينة³.

2-2 برج المول أو برج الجمرك:

سمي نسبة إلى مبنى هناك تفتش فيه السلع التي كان يجلبها التجار المسيحيون للمدينة يعرف بمبنى الجمارك⁴.

¹ - محفوظ بوطبة، أطلس العمارة العسكرية بالجزائر في العهد العثماني من خلال المصادر المادية والكتابية أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة الجزائر 2، 2017-2018م، ص 179.

² - سعيد بوزرينة، التحصينات العسكرية المؤرخة بالكتابات الأثرية خلال العهد العثماني أبراج مدينة الجزائر أنموذج، مجلة دراسات أثرية، ع8، جامعة الجزائر 2، نوفمبر 2014م، ص 418.

³ - بدر الدين بلفاضي، مصطفى بن حموش، المرجع السابق، ص 70.

⁴ - جيمس كاتكارت، المصدر السابق، ص 69.

ثالثا: المخازن:

1- مخازن رصيف خير الدين:

سميت نسبة إلى رصيف خير الدين الذي بنيت عليه وتقع بين مدينة الجزائر و برج لفنار¹، تستخدم هذه المخازن لحفظ السلع والعتاد البحري والمؤن وتنقسم إلى قسمين قسم شمالي شرقي وقسم جنوبي غربي يمتد القسم الاول بمحاذاة جناح أمير البحر ويتكون من ثلاثة قاعات مستطيلة الشكل ذات نوافذ صغيرة وتم تشييد هذه المخازن بأسلوب هندسي يضمن متانة البناء والغرض منها تخزين الحبال ومعدات السفن وفيما يخص المخازن الجنوبية فخصصت لتخزين مختلف انواع السلع والعتاد حيث كانت هذه المخازن تضم المؤونة مثل القمح الزيت اضافة الى الحبال وكل ما يتعلق بعتاد السفن ماجعلها جزءا اساسيا من المنشآت البحرية خاصة في حالة الطوارئ والاستعداد للمعارك².

¹ - جميلة جلال، المرجع السابق، ص

² - فيهم لقوارة، المرجع السابق، ص ص 56-57.

المبحث الثاني: تنظيم ميناء مدينة الجزائر:

أولاً: ديوان البحريّة (ادارة الميناء):

ومن اختصاصاته تطبيق العدالة على جميع أفراد البحريّة التي تصدر عنهم تصرفات تخل بالقوانين، كما كان يبيث في المسائل المتعلقة بنشاط الطائفة وبالخصوص تقرير مصير الغنائم والأسرى، حيث يقوم بمراقبة السفن وحمولتها والتّعرف على هويتها وهوية ركبها وما إذا كانت تابعة لدولة في حالة حرب مع الجزائر أو لا تربطها بالجزائر معاهدة، بالإضافة إلى ذلك كان ديوان البحريّة يستشار قبل إقرار السلم والحرب مع أي دولة، كما كان يجتمع كلما دعت الحاجة إلى ذلك ويتّراسه القبطان ريس وتصدر أحكامه بعد أخذ رأي الأغلبية¹.

ويتكون الديوان من كبار موظفي الدولة فمنهم من يشغل مناصب رئيسيّة وأخرى ثانويّة:

1- المناصب الرئيسيّة:

1-1 القبطان ريس:

ويسمى أيضا "القبودان" بفتح القاف وضم الباء ومعناه قبطان أو أمير البحر²، ويعد من أبرز ضباط البحريّة الجزائريّة وهو القائد الأعلى للأسطول عند خروجه إلى عرض البحر.

¹- أمين محرز، الجزائر في عهد الأغوات (1659-1671م)، د.ط، البصائر الجديدة للنشر والتوزيع، الجزائر د.ت، ص39.

²- نور الدين عبد القادر، صفحات من تاريخ مدينة الجزائر من أقدم عصورها إلى انتهاء العهد التركي، دار الحضارة، الجزائر، د.ت، ص77.

1-2 قائد المرسى:

وهو المسؤول عن أمن الميناء وشرطته¹ ومراقبة المراكب التجارية والحربية الداخلة والخارجة من الميناء²، يتم اختياره من الرّياس ذوي الخبرة بالشؤون البحرية³، ومن وظائفه أيضا الاهتمام بالأخبار الدولية التي ينقلها أصحاب السفن القادمين إلى الجزائر إضافة إلى استلام الرسائل المبعوثة للباشا أو وزرائه⁴، وكانت له سفينة خاصة يجوب بها المياه الإقليمية لمدينة الجزائر لتفقد شواطئها ومراقبة السفن والتّعرف على هويتها وطبيعة مهامها⁵.

1-3 وكيل حرج البحريّة:

تطلق هذه التسمية على من يتولى وزارة البحريّة⁶ ويشرف على دار صناعة السفن وورشة البناء والإصلاح⁷، يعمل تحت اشرافه اثنتا عشر بولكباشيا مكلفين بحراسة المخازن وتموينات الأسطول، وقد تمكن بفضلهم من إحكام قبضته على أقوى مؤسسة عسكرية بحريّة خلال العهد العثمانيّ وهي طائفة رياس البحر⁸.

¹ - هلايلي حنيفي، بنية الجيش الجزائري خلال العهد العثمانيّ، ط1، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع الجزائر، 2007م، ص53.

² - يحي بوعزيز، الموجز...، المرجع السابق، ص174.

³ - هلايلي حنيفي، بنية الجيش...، المرجع السابق، ص81.

⁴ - هلايلي حنيفي، "التنظيم العسكري للبحريّة الجزائريّة في العهد العثمانيّ"، مجلة جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، ع24، جامعة الأمير عبد القادر، 2007م، ص264.

⁵ - هلايلي حنيفي، بنية الجيش...، مرجع سابق، ص54.

⁶ - حمدان خوجة، المرأة، تق وتع وتح، محمد العربي الزبيري، منشورات Anep، الجزائر، د.ت، ص80.

⁷ - يحي بوعزيز، الموجز...، مرجع سابق، ص174.

⁸ - هلايلي حنيفي، بنية الجيش...، مرجع سابق، ص51.

يعتبر وكيل الحرج المسؤول عن كل ما يتعلق بالقضايا الخارجية للجزائر ويُعرف كذلك بوكيل حرج باب الجزيرة (باب الميناء)، كما يعرف أيضا بوزير البحريّة، والوزير المكلف بالعلاقات مع القوى الأوربيّة، ويقع تحت إشرافه كل ما يتصل بشؤون البحريّة والغزو البحري والعلاقات الخارجية¹، وتحت أوامره اثني عشر بولوك باشا يراقبون المحلّات المعدة لعتاد تجهيز السّفن²، كما يخضع لسلّطته القبطان باشا وقائد الميناء والحراس ورياس البحر.

وقد ارتبطت مكانة وكيل الحرج بنشاط الغزو البحريّ، ففي ثلاثينيات القرن السّابع عشر وهو العصر الذهبي للقرصنة كان وكيل الحرج أحد أبرز الموظفين السّامين وبعد تراجع الغزو البحريّ فقد مكانته³، كما كان وكيل الحرج يراقب النشاط البحري ويشرف على أعمال التّرسانة البحريّة وينظر في توزيع الغنائم، ويتصل في بعض الأحيان بقناصل ومبعوثيّ الدّول الأوربيّة، وبالرغم أهمية وكيل الحرج وإشرافه على الأمور البحريّة، إلا أن ما مكانته ضعفت بين وزراء الدّاي إثر ضعف القرصنة واشتداد الضّغط الأوروبيّ على الجزائر وتزايد نفوذ آغا العرب والخزناجي⁴.

أما فيما يخصّ صلاحياته، فقد تنامت منذ أواخر القرن 18م، فهو إلى جانب اهتمامه بالشؤون البحريّة المختلفة أصبح يتّراس ديوان البحريّة الذي كان من بين

¹ عبد الهادي رجائي سالمي، الدبلوماسية الجزائرية في العهد العثماني 1518-1830م، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة الجزائر 2، 2019-2020م، ص ص 256-257.

² حمدان خوجة، المرأة، المصدر، ص 80.

³ عائشة غطاس، الدّولة الجزائريّة الحديثة...، المرجع السابق، ص 119.

⁴ ناصر الدين سعيدوني، المهدي بوعبدلي، الجزائر في التاريخ...، المرجع السابق، ص 17.

مهامه الفصل في القضايا والنزاعات التي تحدث في البحر بين الجزائريين وبين الدول الأخرى بحضور القناصل الأجانب المعتمدين في البلاد، كما كان من مهامه أيضا متابعة علاقات الجزائر مع الدول الأجنبية أي بمثابة وزير للخارجية¹.

2- المناصب الثانوية:

1-2 خوجة الغنائم:

هو المسؤول عن جرد وبيع الغنائم² وتقسيمها بين المستحقين لها مع مراعاة نصيب الحكومة منها³.

2-2 خوجة الجمارك:

يسمى أيضا بخوجة القمرق يستلم رسوم البضائع التي تصل إلى المرسى من الدول الإسلامية وتدفع هذه الرسوم في قصر الحكومة بحضور الخزناجي⁴.

3-2 الوردبان باشي:

بمثابة الناظر العام لسجون الأسرى في مدينة الجزائر، وكان من مهامه الوقوف على استعدادات السفن الموجهة للخروج إلى البحر وتوزيع عدد من المجدفين والملاحين والأسرى على متنها⁵، كما يشرف أيضا على الأعمال التي يقوم بها الخدم في الميناء وأغلب هؤلاء الخدم أسرى أوربيون⁶.

¹ - عبد الهادي رجائي سالمي، المرجع السابق، ص 257.

² - أمين محرز، المرجع السابق، ص 40.

³ - ناصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية...، المرجع السابق، ص 179.

⁴ - نفسه، ص 179.

⁵ - أمين محرز، مرجع سابق، ص 40.

⁶ - هلايلي حنيفي، بنية الجيش...، المرجع السابق، ص 55.

2-3 خوجة قائد المرسى:

هو الكاتب وتكمن مهمته في تسجيل كل شيء مما يدخل ويخرج من الميناء¹.

ثانيا: طاقم السفينة:

كانت السفن الجزائرية تضم طاقما يتكون من ثلاث مجموعات رئيسية:

1- مجموعة قيادية:

وتضم هيئة ضباط السفينة الرئيس ، قبطان السفينة، الباش ريس مساعده ريس الغنيمية، ناظر الطاقم، الجوجة، كاتب الرئيس، رياس الطريق المكفون بالغنائم وباش دمانجي نجي مدير الدفة والورديان باشي ناضر الأسرى²، وتضم أيضا باش جراح ، طبيب المركب - الإمام الذي يتولى امامة التجارة والصلاة والدعاية³

2- مجموعة قتالية:

تضم بعض وحدات الإنكشارية يشرف عليهم آغا برتبة بولكباشي، إلى جانب طوبجية يتولى المدفعية يشرف عليها باش طوبجي⁴.

3- مجموعة المناورة:

تضم ربانة السفينة، وهم البرنانجي والفارده كابو والبريناجي وهم من يتولي أمر الأشرعة في السفن ثلاثية الصواري والدمانجي صلاح الدفة، وصندل ريس ريس القارب، والمسترداش، البحار، واللفاظ، والعنبرجي مسؤول مخزن المؤن

¹ - يحي بوعزيز، المرجع السابق، ص174.

² - أمين محرز، المرجع السابق، ص36.

³ - يحي بوعزيز، المرجع السابق، ص173.

⁴ - أمين محرز، المرجع السابق، ص37.

الخرناجي مسؤول من الذخيرة، ووكيل الحرج مسؤول عن التموين، وكان أغلب هؤلاء البحارة من الأعلاج والأسرى المسيحيين¹.

¹ - علي خلاصي، المرجع السابق، ص ص 180، 181.

المبحث الثالث: طائفة رياس البحر:

أولاً: التعريف بطائفة رياس البحر:

كانت البحريّة هي القوة الأولى التي اعتمد عليها الأتراك العثمانيون في بسط نفوذهم في البلاد والدفاع عنها تشكلت في البداية من القراصنة الذين التحقوا إلى جانب الأخوين عروج وخير الدين بربروس من المشرق، ويعد أن انطوت الجزائر تحت الحماية العثمانية أولى حكامها الأوائل اهتماما بالغاً في تعزيز نشاط البحريّة وتنظيمه فأنشأت لهذا الغرض طائفة رياس البحر، والتي اتخذت من مرسى مدينة الجزائر قاعدة لها، ومع تزايد نشاط البحريّة شكلت الطائفة المحرك الأساسي للإيالة مساهمًا بشكل كبير في ثرائها¹.

وكانت هذه الطائفة غنية ومختلفة المشارب يوحدتها الجهاد في سبيل الله وتكونت من خليط من العناصر المحليّة بالإضافة إلى أعلاج أوربا الذين أسلموا وانضموا إلى البحريّة الجزائريّة، يضاف اليهم بحارة من المشرق الاسلامي²، وتجدر الإشارة إلى أن الطائفة لم تقتصر على هؤلاء فقط بل كانت تستقبل في صفوفها الاندلسيين والبلديّة وهم عناصر البرانية من الذين لهم كفاءة عالية في الغزو البحري³.

¹ - أمين محرز، المرجع السابق، ص 35.

² - عائشة غطاس وأخريات، الدولة الجزائرية...، المرجع السابق، ص 95.

³ - أمين محرز، مرجع السابق، ص 36.

ثانيا: أشهر رياس البحر:

1- خير الدين بربروس:

يعد من ابرز شخصيات التاريخ العثمانيّ ويعد المؤسس الحقيقيّ لإيالة الجزائر، ومنظم القوة البحريّة العثمانيّة في القرن السّادس، ولد ببلدة مدلي اليونانيّة من أب تركيّ يدعى يعقوب، أول من لقبه بربروس هم الإسبان بسبب لحيته الحمراء اشتغل بالقرصنة برفقة إخوته وبرهن على شجاعته في مواجهة سفن العدو المسيحيّ، وغنم الكثير من الغنائم، وطرد الإسبان من قلعة البنيون وخاض معارك ضد الاسبان في كل من الجزائر وتونس، وحد البلاد ونظم إدارتها وحرر مدينتي القل وعنابة من أيدي الاسبان¹.

استدعاه سليمان القانوني ليتولى مهام القائد الأعلى للأسطول العثمانيّ وبقي محافظا على منصبه كبايلرباي في الجزائر إلى أن توفي في اسطنبول عام 1544م².

2- الريس عروج:

ولد بمدينة مدلي الابن الثاني من أبناء يعقوب وأخ خير الدين، كان مولعا بركوب الخيل، وقع في الاسر في يد فرسان رودس واستطاع الفرار منهم بعد أن عمل في تجديف في مراكب العدو، وكان معروفا بسمعته الطيبة لدى الجميع³.

¹ - عمار عمورة، الجزائر بوابة التاريخ...، المرجع السابق، ص 101.

² - أحمد توفيق المدني، حرب الثلاثمائة سنة...، المرجع السابق، ص ص 228-229.

³ - خير الدين بربروس، مذكرات خيرالدين بربروس، تر: محمد دراج، دار الأصاله للنشر والتوزيع، ص ص 21-29.

3- علي بيتشين:

من أشهر رياس القرن السابع عشر، من أصل إيطالي ويدعى بيتشينو اعتنق الإسلام وانخرط في طائفة الرياس بالجزائر ونال صيتا كبيرا ومالا كثيرا وكان رجلا ماهرا في شؤون الملاحة¹، استثمر أمواله في امتلاك السفن حتى أصبح له أسطول خاص به أورثه لقب أمير البحر².

4- الريس حميدو:

ولد حميدو بمدينة الجزائر سنة 1184هـ / 1770م، من أصول جزائرية، كان اسم والده علي، عندما بلغ حميدو سن العاشرة أو اثنتا عشر من العمر، أخذه والده لتعلم الخياطة، ولكنه غالبا ما كان يهجر ورشة الخياطة، ليقصد بعض الرياس العائدين من الرحلات الخطيرة للإصغاء إليهم، وهم يقصون مغامراتهم مع العدو ونظرا لكره حميدو للكفار، وتعطشه الشديد للجهاد، قرر حميدو ترك مهنة الخياطة ليشغل بحار، على متن سفينة أحد الرياسة، ويذكر أن الريس حميدو، عمل ضمن بحرية بايلك الغرب، بعد شهرة التي نالها الريس حميدو، قام الداوي حسن باشا (1791-1798م)، الذي تقلد منصب وكيل الحرج، قبل أن يصبح دايا، باستقدام الريس حميدو، إدراكا منه لما سيقدمه هذا الأخير للبحرية الجزائرية، وأسند له قيادة سفينة من نوع سنبك، وقد حقق من خلالها الريس حميدو غنائم معتبرة³.

¹ نور الدين عبد القادر، المرجع السابق، ص 87-88.

² جون. ب. وولف، المرجع السابق، ص 202.

³ فتيحة صحراوي رياس البحر بمدينة الجزائر خلال العهد العثماني - دراسة اجتماعية - (1009-

1246هـ/1600-1830م)، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة الجزائر 2، 2022-2023م،

ص 181.

ثالثا: دور طائفة رياس البحر:

1- داخليا:

عرفت طائفة الرياس أوج قوتها خلال القرن السادس عشر، حيث استطاعت السيطرة على المجال السياسي من خلال بروز البايلربايات في المجال الاقليمي والمجال المتوسطي ككل، مثل خير الدين والعلي وتزايد نفوذهم بفعل أرباح الجهاد البحري.

أما في المجال المالي والاجتماعي فقط كان لهم دور في تخفيف عبء الضرائب على سكان المدن والأرياف بفضل زيادة مصادر الدخل البحري، كما تسبب النشاط البحري في رفاهية المدن وزاد في غنى الحضر وتجميع ثروة طائفة في أيدي البحارة والتجار، وعليه فقط شكل الطائفة رياس البحر متنفسا للدولة والأهالي إبان فترات قوتها¹.

2- خارجيا:

عرفت بحرية الجزائر خلال الفترة العثمانية مرحلتين متباينتين في علاقتهما مع الدولة العثمانية مرحلة تحالف ومرحلة صراع فخلال الفترة الاولى كانت المصالح مشتركة بين طائفة رياس البحر والدولة العثمانية اذ كان الخطر المشترك يتمثل في الخطر الاسباني لذا تضافرت الجهود للقضاء عليه وأدى تطور العلاقات الدولية واحتدام الصراع بين الدولة العثمانية واسبانيا الى حدوث سلسلة من الحروب منها معركة شارلكان 1542، ثم حصار مالطا 1565 التي كانت تشكل خطرا على المصالح الإسلامية والاخفاق في فتحها ثم معركة ليبانت 1571 وفي سنة 1574

¹ - عائشة غطاس وأخريات، الدولة الجزائرية الحديثة...، المرجع السابق، ص ص 101-102.

فتحت تونس وضمت للدولة العثمانية، وبهذا أصبح كل الساحل الشمال الافريقي يعترف بسيادة الدولة العثمانية¹.

واقترنت اسبانيا بضرورة عقد معاهدة صلح معهامع الدولة العثمانية في 1580 ووجدت في سنوات 1581-1584-1587، بعد عقد المعاهدات مع اسبانيا توجهت اهتمامات الدولة العثمانية نحو منحى آخر ولم تعد مصالحها مشتركة وطائفة رياس البحر، استمرت الحروب بين الجزائر واسبانيا لتحرير السواحل الجزائرية وانتهجت طائفة رياس البحر استراتيجية جديدة في مواجهتها لاسبانيا تتمثل في شنها حرب اسنزاف لمحاولة الخاق الضرر بها اقتصاديا وعسكريا. غير ان الدول الأوروبية لم ترض بهذا النشاط لذا عرضت الجزائر للعديد من الهجمات لمحاولة الاستيلاء عليها من هولندا والدتمارك وغيرها انا بالنسبة للدولة العثمانية فقد بقي اعتمادها على لقوة البحرية الجزائرية غير ان مساعدة طائفة الرياس لها اصبحت مشروطة خاصة بعد معركة فالونا سنة 1638 والتي تكبدت فيها خسائر كبيرة².

¹ - المرجع نفسه، ص ص 103-104.

² - عائشة غطاس وأخريات، الدولة الجزائرية الحديثة...، المرجع السابق، ص ص 103-104.

الفصل الثالث

الفصل الثالث الحركة التجارية لميناء مدينة الجزائر

➤ المبحث الأول: المبادلات التجارية بين الجزائر والدول الأوربية

• أولا: الصادرات

• ثانيا: الواردات

➤ المبحث الثاني: النظام الجمركي

• أولا : الرسوم الجمركية

➤ المبحث الثالث: العوائد المالية للميناء

• أولا: الغنائم البحرية

• ثانيا: الهدايا والإتاوات

• ثالثا: الأسرى

المبحث الأول: المبادلات التجارية بين الجزائر والدول الأوربية:

أولا: الصادرات:

لقد كانت الجزائر تصدر الكثير من المنتجات للدول الأوربية وأغلب هذه المنتجات زراعية وبحرية.

1- المرجان¹:

شكل المرجان فرعا من فروع التجارة الدولية ما جعله يحظى باهتمام جل التجار الأوربيين، فرنسيون، إيطاليون سردينيون وجنوبون²، وتعد السواحل الجزائرية ولاسيما الشرقية منها من أغنى السواحل بمادة المرجان، ونظرا لأهميته الاقتصادية حرصت الشركات الفرنسية منذ نشأتها على احتكار صيده مقابل دفع الشركة الملكية الإفريقية 100 ألف ليرة وصندوقين من أجمل أنواع المرجان للخرينة الجزائرية³، وكانت الشركة الملكية الإفريقية تحتكر تجارة صيد المرجان على الساحل الجزائري حيث تستعمل من 40 إلى 50 مركبا وتستخرج سنويا ما بين

¹ - المرجان: يعرفه القدامى على أنه شجرة ذات عروق وأغصان وليست لها أوراق، ويعرفونه في العصور الوسطى على أنه نبات يشبه الأشجار، وحديثا يعتبر الغصن الحي من الأشجار هو تجمع لحيوانات متحدة وملتحمة فيما بينها، يوجد في الأعماق تتراوح ما بين 25 و200 مترا ويكبر بسرعة و يبلغ ارتفاعه في بعض الأحيان حوالي 50 سنتيمترا. ينظر: محمد العربي الزبيري، المرجع السابق، ص ص 85-86.

² - عائشة غطاس، العلاقات الجزائرية الفرنسية خلال القرن السابع عشر (1619-1694م)، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الجزائر، 1984-1985م، ص 105.

³ - رحمونة بلبل، العلاقات التجارية لإيالة الجزائر مع بعض موانئ البحر المتوسط مرسيليا ليفرون (1700-1812)، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث، جامعة الجزائر، 2001-2002م، ص 109-110.

100 و 120 مركبا ترسلها إلى معامل مرسيليا والتي كانت تدفع كل سنة حوالي 100 ألف فرنك لعمالها¹.

ومع بداية القرن الثامن عشر تمكنت ليفرونة من السيطرة على هذه الصناعة ويعود ذلك إلى تراجع صيد المرجان في شرق الإيالة وخاصة في عهد شركة الهند الشرقيّة، فعند بيعه في المزاد العلنيّ بأسواق مرسيليا كان التّجار المرسيليون يبيعونه بدورهم إلى الإيطاليين وقد اشتهرت ليفرونة بمهارة اليد العاملة في هذا المجال².

وتجدر الإشارة إلى أنّ صيد المرجان لا يتواصل لسنة كاملة، بل يقتصر على الفترة الممتدة من شهر مارس إلى شهر سبتمبر وهي الفترة التي يكون فيها البحر هادئ، وبخصوص الكميات المستخرجة فهي تراوح ما بين 20 و 25 قنطار سنويا كحد أدنى لكل سفينة وتبلغ الكمية الاجمالية 1000 قنطار سنويا³.

2- الجلود:

تعد من أهم صادرات الإيالة إذ شكّلت عنصرا من أهم عناصر التّجارة، ويعود ذلك إلى عدة عوامل من بينها كثرة الأراضي الزراعيّة الخصبة والشّاسعة والمراعيّ التي تكثّر فيها أنواع المواشيّ وخاصة البقر، إضافة إلى وفرة الثروة الحيوانيّة وتعتبر مدينة القل أولى المناطق في إنتاج الجلود⁴، وكانت مرسيليا أكبر زبون

¹ - محمد العربي الزبيري، المرجع السابق، ص ص 86-87.

² - بليل رحمونة، المرجع السابق، ص ص 96-97.

³ - عائشة غطاس، المرجع السابق، ص ص 106-107.

⁴ - محمد العربي الزبيري، المرجع السابق، ص ص 97-98.

لجلود الجزائر فقد كان يصدر إليها ما قيمته 100 ألف جنيه سنويا¹، وفي ماي 1818م خرجت من ميناء الجزائر إلى ليفورنة 24800 قطعة جلد مملحة².

3- الشمع:

يعد من المواد الأساسية نظرا لحاجة السكان له، حيث يستعمل في الإنارة وخاصة في إنارة المسجد ولم يسمح بتصديرها إلا في اطار محدود لندرتها³، كانت تجنّى الشموع في فصل الربيع من كل سنة وتباع إلى المؤسسات الفرنسية أو تصدر إلى تونس، وتعتبر مدينة القل أكبر المدن المنتجة للشمع حيث تبيع لفرنسا 100 قنطار سنويا، وظلت المؤسسات الفرنسية تستورد الشمع بكمية تقدر بحوالي 880 قنطار سنويا⁴، ويخرج من موانئ المملكة باتجاه مرسيليا وليفرونه وجنوة 600 قنطار من الشمع بسعر 30 دولار للقنطار⁵.

4- الصوف:

يعد من أهم الصادرات وزنا وقيمة تنتج منه كميات كبيرة في بايلك التيطري وصفه شالر بأنه كان أجود الأنواع في العالم وبياع بأثمان مرتفعة دون تنظيف في أسواق فرنسا وإيطاليا، إذ بلغت قيمة القنطار منه ضعف قيمة القنطار لبقية الأصواف في العالم، وبلغ وزن ما صدرته الجزائر سنة 1789م إلى أوروبا حوالي

¹ - صالح عباد، المرجع السابق، ص ص 339.

² - بليل رحمونة، المرجع السابق، ص 98.

³ - عائشة غطاس، المرجع السابق، ص 122.

⁴ - محمد العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 100.

⁵ - وليام شالر، المصدر السابق، ص 103.

20 ألف قنطار منها حوالي 08 آلاف قنطار خرجت من ميناء مدينة الجزائر إلى مارسيليا وليفورن بإيطاليا¹.

ويباع إما بدون تنظيف أو مشط (مغزول)، وكان الطلب عليه في تزايد مستمر من قبل التجار الأوروبيين، حيث تم توجيه سفينة نحو ليفورن محملة بـ 576 شكاره من الصوف يزن 1905,15 قنطار وسعر القنطار 29 دورو². والجدول التالي يمثل:

البضائع المصدرة سنة 1822م	قيمتها بالدولار الإسباني
من موانئ المملكة باتجاه مارسيليا وليفورن وجنوة 100000 قنطار من الصوف بسعر 8 دولار.	160000
10000 قنطار من الجلود بسعر 8 دولار للقنطار	80000
600 قنطار من الجلود بسعر 30 دولار للقنطار	18000
ريش النعام ومنتجات أخرى قليلة القيمة	15000
المجموع	273000

الصادرات وقيمتها من موانئ مملكة الجزائر إلى موانئ مارسيليا وليفورن³.

¹ - عبد القادر حليمي، المرجع السابق، 306.

² - بليل رحمونة، المرجع السابق، ص 99.

³ - عزالدين بلعدي، "التجارة الخارجية للجزائر أواخر العهد العثماني"، مجلة الدراسات التاريخية والأثرية مج3، ع01، المركز الجامعي تيبازة، أبريل 2023م، ص 110.

5- الحبوب:

5-1 القمح:

يعتبر من المواد الأساسية التي تقوم عليها معيشة السكان ويخضع القمح لعدة عوامل كطبيعة الأرض وطبيعة المناخ¹، حيث لعبت مادة القمح دورا هاما في الدورة التجارية المتوسطية، بحيث يعتبر المحرك بتجارة إيالة الجزائر باتجاه أوروبا² ولاسيما القمح الصلب المشهور في الأسواق الإيطالية، ويفضله التجار على جميع أنواع القمح الأخرى بسبب جودته في صناعة الماكرونة³.

والذي تنافست عليه مختلف الأطراف الأوربية بهدف احتكار تجارته سواء في شرق إيالة أو غربها، ويعد الشرق الجزائري أكبر المناطق في إنتاج الحبوب، اذ يصدر منه كميات ضخمة إلى مختلف المقاطعات في جنوب أوروبا وخاصة مناطق الوسط الفرنسي، حيث كانت الشركة الملكية الإفريقية تعتبر تجارة موانئ الشرق الجزائري من اختصاصها وأصبحت تتحكم في أسعار الصادرات الجزائرية⁴ وكانت حركة البيع والشراء للقمح خاضعة لأخذ ترخيص من الداي حيث لا يصدر إلا بإذنه.

5-2 الشعير:

ويعد أهم أنواع الحبوب بعد القمح حيث ساهم في توفير الغذاء خاصة في سنوات المجاعة وقلة الانتاج.

¹ - عائشة غطاس، المرجع السابق، ص 114.

² - بليل رحمونة، المرجع السابق، ص 104.

³ - وليام شالر، المصدر السابق، ص 29.

⁴ - محمد العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 92.

السنوات	1742	1743	1744	1786
كمية الحمولة	13123	13352	10480	20300
القيمة	195000	200000	157000	243000

يمثل الجدول الكميات التي خرجت من ميناء الجزائر باتجاه مارسيليا¹.

ثانيا: الواردات:

يمكن تصنيف الواردات إلى ثلاثة اصناف:

1- المواد الأولية:

وهي البضائع التي كانت تستعمل في صناعة السفن مثل الحبال والحديد والأخشاب والمعدات الحربية من قذائف وبارود وفولاذ ومدافع وأسلحه متنوعة² إضافة إلى الآلات الحديدية والأدوات الفولاذية كالسلاسل ومراسي السفن³.

2- المواد المصنعة

وتتمثل في الأقمشة الحريرية والكتانية والقطيفة وقد ذكر برادي إلى الجزائر من مارسيليا خمسة أو ست سفن محملة بالشراشف الجميلة من سيدان والأقمشة الرفيعة من ليون والمناديل الحريرية من كتالونيا وتقدر قيمتها ما بين 700 ألف 880 ألف جنيه⁴، ويذكر بوتان في تقريره أن الجزائر سنة 1808م كانت تستورد

¹- بليل رحمونة، المرجع السابق، ص 111.

²- عبد القادر حليمي، المرجع السابق، ص 305.

³- عبد القادر الجيلالي، تاريخ الجزائر العام، ج3، ط7، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994م، ص 497.

4- Venture de Paradis, J.M. Tunis et Alger au XVIIIe siècle, présentation de J. Cuoq, indbad Paris, 1985, p28.

من فرنسا الأقمشة والكتان الهندي الرفيع والأواني المعدنية المنزلية والأقمشة الحريرية والمناديل¹.

3- المواد الغذائية:

وتتمثل في المواد التي لا يتم إنتاجها في الجزائر مثل المنتجات المدارية والاستوائية وتشتمل على السكر والقهوة والتوابل التي يستهلكها السكان في حياتهم اليومية².

جدول(01): يمثل واردات الجزائر من الدول الأوربية في نهاية القرن السادس عشر حسب هايدو³.

البلد المصدر	الواردات
انجلترا	الحديد، الرصاص، القصدير، النحاس، البارود، القماش من جميع الأنواع.
إسبانيا خاصة كتالونيا وفالنسيا	النبيد، الملح، مواد التلوين، أغطية الرأس، العملات النقدية الذهبية والفضية، اللؤلؤ، القرمزية.
فرنسا خاصة مارسيليا	جميع أنواع الأدوات اليدوية السلع القطنية، الحديد الصلب، المسامير نترات الصوديوم، الشب، الكبريت، الملح، كميات كبيرة من البنوق والكستناء، العلكة.
إيطاليا (جنوة، نابولي، صقلية)	الحرير المقزول جميع الألوان، الأقمشة الدمشقية، الساتان المحمل من جميع الأنواع.
إيطاليا (البندقية)	الصناديق، الصابون الأبيض الستائر، حاجيات السكان.

¹ جمال قنان، نصوص ووثائق في تاريخ الجزائر الحديث 1500-1830م، دار الرائد للكتاب، الجزائر 2010م، ص ص 308-309.

² محمد العربي الزبيري، المرجع السابق، ص 102.

³ - Haëdo de Diego, **TOPOGRAPHIE ET HISTOIRE GÉNÉRALE D'ALGER**, traduit de l'espagnol par Dr. Monnerau et A. Berbrugger, Editions Bouchene, Paris, 1870, p104.

جدول (02): يمثل واردات الجزائر خلال سنة 1829م حسب شالر¹.

واردات الجزائر سنة 1829م	قيمتها بالدولار الإسباني
من بريطانيا: منتجات الهند وبريطانيا.	500000
من إسبانيا: الحرير، السكر، القهوة، الفلفل ومنتجات صناعية انجليزية وألمانية.	300000
فرنسا: السكر، القهوة، الفلفل، الصلب الأقمشة، وغيره.	200000
من بلدان المشرق: مادة الحرير الخام.	100000
من إيطاليا وفرنسا أنواع الحرير المغزول المجوهرات الاحجار الكريمة الألماس.	100000
المجموع	1200000

¹ - وليام شالر، المرجع السابق، ص 102.

المبحث الثاني: النظام الجمركي:

اعتبر ميناء مدينة الجزائر خلال العهد العثماني القلب النابض للحياة الاقتصادية لكامل الإيالة، وذلك لدوره الاقتصادي والتجاري، إضافة إلى ما يدره من عائدات مالية جراء الرسوم الجمركية المفروضة على الغنائم البحرية بمختلف أنواعها، حيث كان يأتيه التجار المسيحيون من أوروبا (فرنسا، إيطاليا، إسبانيا وهولندا)، وبلاد المشرق مثل اسطنبول والإسكندرية وغيرها، محملين بمختلف البضائع¹.

ويتكون الميناء من بوابتين تتم فيهما عملية الجمركة، الباب الأول يسمى باب الجمارك حيث يوجد بجانبه مصلحة تضم مكتب وعدة مخازن لحفظ السلع الجمركة التي تخص التجار المسيحيين وعبره تدفع حقوق الجمرك، والباب الثاني يسمى باب الجزيرة وكان مقصدا للتجار المحليين والبحارة وصيادي الأسماك².

أولا : الرسوم الجمركية: وتنقسم إلى قسمين:

1- حقوق الارساء في الميناء:

يختلف مقداره باختلاف جنسية السفن التي ترسو الميناء ويستلمها نيابة عن الدولة قائد المرسى وترجمان وهي تتمثل فيما يلي³:

جنسية السفينة	السفن الجزائرية والعثمانية	سفن الدول المسالمة	سفن الدول المعادية
قيمة الرسم	20 قرش	40 قرش	80 قرش

¹ - فهيم لفوارة، المرجع السابق، ص 107.

² - سمير مشوشة، نظام الجمركة في موانئ ومراسي إيالة الجزائر خلال القرنين (11-12/17-18م)، مجلة

الحوار المتوسطي، مج 11، ع 01، جامعة سيدي بلعباس، مارس 2020م، ص 285.

³ - Laugier De Tassy, Op.Cit, pp 292-293.

وإن كانت هذه النسبة المئوية لا تحترم في كل المناسبات فالواردات التركيبة لا يتجاوز أدائها 4%، كما أن صادرات البلاد فرض عليها أداء نسبي يصل إلى 10% بأمر من عمر باشا بتاريخ فيفري 1817م¹، إلا أن بعض الدول قد استفادت من امتيازات في إيالة الجزائر تمكنت في إطار بنودها من تخفيض قيمتها، مثلا انجلترا استطاعت بعد استرجاع وهران 1792م أن تحصل على تخفيض ملموس فأصبحت لا تدفع عن بضائعها الداخلة للمراسي الجزائرية سوى 5% و2.5% عند الخروج، وحصل الفرنسيون على نفس التفضيل من خلال معاهدة السلام التي وقعها الكونت دوكين في سنة 1718م، وتمتعت شركة حصن فرنسا بحمولة قدرها شحنتين كل سنة (سفينتان كل سنة)².

يضاف إلى الرسوم السابقة رسوم أخرى تدفعها السفن مقابل الاسترشاد بالمنارة، وقدرت قيمتها بـ12 فرنك عن كل سفينة وحقوق المترجمين الملحقين بالسفن الراسية بالميناء، وقدرت بقيمه 10 سيكات يضاف إلى ذلك الهدايا التي يحصل عليها قائد المرسى مثل الهدية الإلزامية المعروفة بحق البشماق والمقدرة ببريلاك، والتي يحصل عليها عند زيارته للسفن الأجنبية واستقباله لقادتها³.

2- الرسوم على البضائع:

كانت هذه الرسوم المدفوعة محددته بمعاهدات السلم والتجارة، حيث أن نسبتها متباينة حسب فترات العلاقات السياسية بين الجزائر والدول التي ينتمي إليها التجار

¹- ناصر الدين سعيدوني، النظام المالي في الجزائر أواخر العهد العثماني (1792 - 1830م)، ط2 البصائر للنشر والتوزيع الجزائر، د.ت ، ص 102.

² - Laugier De Tassy, Op.Cit, pp 292-293.

³- ناصر الدين سعيدوني، النظام المالي...، المرجع السابق، ص 102.

المستوردون، ففي نهاية القرن السادس عشر كانت البضائع الآتية من البلدان المسيحية يفرض عليها رسم يقدر بـ 11% ليرتفع في منتصف القرن السابع عشر إلى 12.5% من قيمة السلع المستوردة وإلزام التجار على دفع 3% من قيمة الأموال التي يحملونها وإجبار البعثات الدينية المخصصة لفدية الأسرى المسيحيين على دفع نفس النسبة¹.

يذكر دي بارادي أنه في السنوات الأخيرة من القرن الثامن عشر أن الواردات كان يدفع عليها 5% بالنسبة للأهالي الأوروبيون المسيحيون و 12% بالنسبة لليهود² ويدفع مقابل البضائع والسلع المستوردة والمصدرة على ظهر السفن والمحددة بـ 12.5% على الواردات و 2% على الصادرات³.

¹ - سمير مشوشة، المرجع السابق، ص 287.

² - صالح عباد، المرجع السابق، ص ص 349-350.

³ - Laugier De Tassy, Op.Cit, pp 292-293.

المبحث الثالث: العوائد الماليّة للميناء:

أولاً: الغنائم البحريّة:

إن المداخل الأساسية لغنائم الجهاد البحري تأتي من ثلاثة مصادر أساسية هي: من حمولات السفن بالغنائم التي تؤخذ من البحر، مبالغ افتداء الأسرى الإتاوات والهدايا التي تدفعها الدول مقابل حماية سفنها، وكانت غنائم الجهاد البحريّ مورد رزق ومصدر ثروة وقوة وعاملاً حاسماً في النشاط الاقتصاديّ الجزائري¹، حيث تتال الدولة من غنائمها حصة تتراوح بين السبع والعشر وتحظى بنسبة 12% من أسعار السفن المحتجزة، وتوضع تحت تصرفها كل الأسلحة المصادرة من عمليات الجهاد باعتبارها غنائم حرب مشروعة كما أنها تتال حظاً وافراً من المبالغ التي تدفع لافتداء الأسرى الأوربيين².

يوضح حمدان خوجة ذلك بقوله: "تجلب الغنائم إلى مدينة الجزائر وتباع للسكان، وتوزع قيمتها حيناً على ذوي الحقوق وتأخذ الخزينة العامة الخمس كنصيب لها وفقاً لما تنص عليه شريعتنا، على أن هذا الخمس لم يكن تاماً أبداً لأن الأشياء الثمينة كانت تؤخذ قبل الاطلاع على الغنائم، وفي كثير من الأحيان تعلم الحكومة بذلك ولكنها تغض الطرف حتى لا تفشل هؤلاء البؤساء الذين يعرضون أنفسهم للموت إما تعصبا الدين وإما رغبة في الحصول على الغنيمة"³.

¹ حنيفي هلايلي، التنظيم العسكري ...، المرجع السابق، ص ص 276-277.

² ناصر الدين سعيدوني، النظام المالي ...، المرجع السابق، ص 106.

³ حمدان خوجة، المرأة تق وتتح وتح، محمد العربي الزبيري، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، الجزائر

2006م، ص 80.

وفيما يلي جدول يوضح غنائم البحريّة الجزائريّة في الفترة (1608-1618م)¹

السنوات	المراكب	الأسرى
1608	42	860
1609	36	632
1610	23	384
1611	20	464
1612	-	-
1613	16	230
1614	35	467
1615	-	-
1616	34	767
1617	26	1763
1618	19	1468
المجموع	251	7035

وقد تراجع مردود غنائم البحر في الفترة الممتدة من 1766-1792م، فلم تعد تزيد من 580-581 فرنك ولم تتجاوز أرباحها طيلة تسعة سنوات 100 ألف فرنك لكن الظروف الدولية التي تميزت بها السنوات الأخيرة من القرن الثامن عشر

¹ - محمد الأمين عطلي، نشاط البحريّة الجزائريّة في القرن السابع عشر وأثره في العلاقات الجزائريّة الفرنسية، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث، جامعة غرداية، 2011-2012م، ص ص

والسنوات الأولى من القرن التاسع عشر التي انشغلت أثناءها الدول الأوربية بالثورة الفرنسية وفتوحات نابليون، ساعدت على انتعاش نشاط البحرية الجزائرية حيث تضاعفت أرباح الجهاد البحري في الفترة الممتدة من 1792م إلى 1800م ثلاث أضعاف¹.

حيث بلغت فوائدها في السنوات 15 الأولى من القرن التاسع عشر (1800-1815م) ثمانية ملايين فرنك ذهبي، ووصلت إلى أعلى نسبة أرباح في سنة 1821م فقدرت الغنائم بـ 21.366.75 فرنك، وأعقبى هذا الانتعاش انهيار النشاط البحري إثر حملة اللورد إكسموث سنة 1816م، تزيّبت عنها خسائر كبيرة قاربت 1.015.625 جنيه استرليني، وكاد ينعدم مردود الجهاد البحري إثر الحصار البحري الفرنسي على السواحل الجزائرية عام 1827م².

ثانيا: الهدايا والإتاوات:

تعتبر البحرية الجزائرية مورد رزق لخزينة الدولة بفضل ما وصلت له من قوة والتي أصبحت على إثرها أغنى خزينة في البحر المتوسط، ومكنتها من فرض سيطرتها على البحار، وفي إطار العلاقات التجارية والتعامل الاقتصادي فرضت الجزائر على الدول الأوروبية وأمريكا دفع إتاوات³ مقابل السماح لها بحرية الملاحة في الحوض الغربي للبحر المتوسط وإعطائهم امتيازات خاصة منها تخفيضات على الرسوم الجمركية.

¹ ناصر الدين سعيدوني، المهدي بوعبدلي، المرجع السابق، ص 29.

² المرجع نفسه، ص ص 29-30.

³ عمار عمورة، المرجع السابق، ص 126.

وتختلف هذه الإتّوات من دولة لأخرى حسب العلاقات التي تربط كل دولة بالجزائر، كما أنه للظروف السّائدة آنذاك تأثير على قيمة الإتّاوة، وعليه سوف نستعرض أهم الإتّوات والهدايا وقيمتها بالنسبة لبعض الدّول:

إسبانيا: كانت تساهم بمبلغ قيمته 96 800 فرنك كإتّاوة سنويّة مقابل حماية مصالحها بالجزائر وإقرار السلم معها، إلى جانب ما تدفعه من تجهيزات حربيّة للجزائر، ففي سنة 1785م أرسلت 2000 قنطار من البارود مقابل معاهدة سلم¹ وفي سنة 1804م زودت الجزائر بـ 09 مدافع من عيار 24 و18مدفع من عيار 18 وفي سنة 1826م أكدت معاهدة السّلم مع الجزائر فألّزمت بدفع 150 ألف فرنك².

إنجلترا: في سنة 1792م أرسلت للجزائر ذخيرة حربيّة تتمثل 4 مدافع مختلفة العيارات، عتاد حربي مكون من الأشرعة والخشب و200 برميل بارود و400 كرة مدفعية إضافة إلى 25 صندوق يحمل البنادق³، وفي سنة 1807م تعهدت بدفع 2675000 فرنك مقابل حصولها على امتيازات بالإضافة إلى تزويد الجزائر بالمدّافع والذخيرة الحربيّة⁴.

سردينيا: في سنة 1746م أرغمت على دفع إتّاوة قدرت بـ 216000 فرنك⁵ وكانت الإتّاوة السنوية لسنة 1816م قدرت بـ 54 ألف فرنك، ففي هذه السّنة

¹ - حنفي هلايلي، التنظيم العسكري ...، المرجع السابق، ص280.

² - صالح عباد، المرجع السابق، ص352.

³ - حنفي هلايلي، بنية الجيش الجزائريّ ...، المرجع السابق، ص73.

⁴ - حنفي هلايلي، التنظيم العسكري ...، المرجع السابق، ص281.

⁵ - عمار عمورة، المرجع السابق، ص127.

تفاوض ملك سردينيا مع داي الجزائر الذي كان تحت ضغط الإنجليز¹ فحصل على إبطال القرصنة والعبودية بشرط أن يقدم هدايا ويدفع فدية تقدر ب 2500 فرنك على كل عبد يحرر².

البندقية: في سنة 1763م فرضت عليها الجزائر إتاوة تقدر ب 5000 ريال وفي سنة 1802م وافق البندقيون على دفع 50 ألف دوكة³، و 5 آلاف دوكة كل سنة وذلك مقابل السماح لها بتسيير 15 سفينة تجارية في البحر المتوسط⁴.

فرنسا كانت تدفع سنة 1790م ما قيمه 37,000 جنيه وفي شهر جوان 1790م قدرت اللزمة التي تدفعها ب 756 ألف فرنك تدفع على ستة أجزاء، وفي سنة 1791م قدم القنصل الفرنسي فالبير هدايا للداي والخزاجي والآغا بمناسبة تعيينهم في وظائفهم الجديدة وقدرت ب 2000 ريال بوجو، وفي سنة 1816م ألزمت بدفع 200 ألف فرنك⁵.

هولندا: تدعمت العلاقات بين الجزائر وهولندا بتاريخ 12 مارس 1711م حين أرسلت المفاوضات اليهودي كومين من ليفورنة لاعطاء نفس جديد للعلاقات بين البلدين، وبالمناسبة زودت هولندا الجزائر ب 8 مدافع نحاسية، 16 مدفع جديد و 300 بندقية، إضافة إلى كميات من البارود ومعدات حربية، وفي سنة 1757م تم

¹ - حنيفي هلايلي، التنظيم العسكري ...، المرجع السابق، ص 281.

² - صالح عباد، المرجع السابق، ص 352.

³ - دوكة: اسم أطلقه العثمانيون على فلورنسا، وقيل هو نقد ذهب مضروب في البندقية قديما، وهي محرفة لكلمة دوكاتو الإيطالية، ويزن من 10 إلى 12 فرنك. ينظر: سهيل صابان، المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية، د.ط، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، السعودية، 2000م، ص 75.

⁴ - حنيفي هلايلي، بنية الجيش...، المرجع السابق، ص 75.

⁵ - حنيفي هلايلي، التنظيم العسكري ...، المرجع السابق، ص 281.

توقيع معاهده يتم بموجبها دفع إتاوة للجزائر ودفع اللّزمة المقدرة ب125 ألف فرنك¹.

الولايات المتحدة الأمريكية: في سنة 1783م، كانت الولايات المتّحدة الأمريكيّة تدفع للجزائر 100 ألف دولار سنويا، وفي سنة 1794م وافق الدّاي حسين على أن تقدم الو.م.أ الضريبة على شكل عتاد وأجهزة بحريّة وأن تقدم الهدايا مرة كل سنتين والمقدرة بنحو 279,500 دولار، وفي شهر سبتمبر 1795م وافق الدّاي الدخول في مفاوضات مع و.م.أ حيث تم توقيع معاهدة السلم مع المبعوث جوزيف دونالدسون وبموجبه إلّتزمت الو.م.أ بدفع 642,500 دولار نقدا للجزائر بالإضافة لضريبة سنويّة قدرها 21600 دولار تدفع على شكل عتاد حربيّ وأجهزة بحريّة².

ثالثا: الأسرى:

كان عدد الأسرى المسيحيّين بمدينة الجزائر خلال القرن السادس عشر ميلادي لا يقل عن 25 ألف أسير، وقد ذكرت بعض المصادر أن عدد الأسرى بلغ في بعض الفترات نسبة 25% من مجموع سكان مدينة الجزائر، أي ما يقدر بـ 35 ألف منهم 900 أسير كانوا في حوزة علي بتشين الذي استخدم 300 منهم على متن السفن الخاصة به³.

وقد تطلب افتداء الأسرى أموالا ضخمة تحصلت عليها الخزينة الجزائريّة من قناصل ومبعوثين لدى الدّول الأوربيّة ومن البعثات الدّينيّة، حيث كان الواجب

¹ - حنفي هلايلي، بنية الجيش...، المرجع السابق، ص73.

² - المرجع نفسه، ص74.

³ - ناصر الدين سعيدوني، المهدي بوعبدلي، المرجع السابق، ص29.

الأساسي للقنصل هو الافتداء المباشر للأسرى المقبوض عليهم من أبناء وطنهم ويساعدهم في ذلك أعضاء من السلك الديني، فمع وصول القنصل أو المبعوث إلى مدينة الجزائر يقدم نفسه لسلطات الميناء مصرحا بالمبلغ المالي الذي يحمله معه ثم يدفع 3.5% منه كضريبة من واجب الميناء، بالإضافة إلى ذلك يقدم مبلغا مماثل في شكل هدايا للداي وإلى ممثل الديوان¹.

أما قيمة الفدية فكانت تحدد من قبل الداوي²، فإسبانيا مثلا كانت ملزمة بدفع 60 ألف قرش سنويا مقابل إطلاق سراح رعاياها المحتجزين بالجزائر³، وبسبب النشاط البحري المكثف كانت مدينة الجزائر في القرن السابع عشر ميلادي تعج بأعداد هائلة منهم⁴.

كان هؤلاء الأسرى موزعون بين مصالح البايلك وسكان المدينة، وجلهم كان يتوجب عليه أن يقضي الليل في سجون البايلك التي أنشئت خصيصا لهذا الغرض منذ سنة 1607م، وكان أغلب هؤلاء الأسرى يطلق سراحهم مقابل فدية معينة وبعضهم يعتنق الإسلام حيث اعتنق منهم حوالي 3000 الإسلام في سنة 1634م من مجموع 25,000 أسير ومنهم من اندمج مع السكان وأصبح عنصرا فعالا في المجتمع، أما الاعمال التي كانوا يقومون بها فهي تتوزع على الخدمات الاجتماعية والاقتصادية داخل المدينة وعلى أعمال الفلاحة بفحص المدينة⁵.

¹ - وليم سبنسر، المصدر السابق، ص 158.

² - جون ب وولف، المرجع السابق، ص 110.

³ - ناصر الدين سعيدوني، المهدي بوعبدلي، المرجع السابق، ص 29.

⁴ - وليم سبنسر، المصدر السابق، ص 158.

⁵ - ناصر الدين سعيدوني، ورقات جزائرية دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر في العهد العثماني، ط2، دار

البصائر للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009م، ص 137.

انما نحن

خاتمة:

انطلاقا من معاينتنا واستقراءنا لما توفر لدينا من مصادر ومراجع تخصص تاريخ الجزائر الحديث، فيما تعلق بدور الموانئ الجزائرية في التجارة الخارجية خلال العهد العثماني (1519-1830م) ميناء مدينة الجزائر أنموذجا، خلصنا إلى مجموعة من النقاط الأساسية التي تمخضت عن هذه الدراسة والموضوع:

- عدت الموانئ الجزائرية بحكم موقعها الاستراتيجي ودورها في النشاط التجاري من بين أهم المحطات التجارية التي دفعت بالاقتصاد الجزائري بالإضافة إلى ذلك تمثل أهم المراكز التجارية التي يعتمد عليها في تنشيط حركة التجارة إذ أدت حيوية الموانئ هذه إلى تنشيط التجارة الخارجية مع بلدان عديدة افريقية ومتوسطية.

- قامت الورشات الجزائرية ببناء أنواع متعددة من السفن المتداولة لدى البحرية الأوروبية مع الإلتزام بالمواصفات المحلية والجودة والكفاءة مما جعلها تضاهي أفضل السفن الامر الذي جعلها قوة بحرية يحسب لها ألف حساب خاصة في الحوض الغربي للبحر المتوسط.

- بدأت صناعة السفن تتراجع نتيجة تراجع حركة الجهاد البحري وتراجع الموارد وازداد الوضع سوءا مع فرض الحصار الفرنسي على الجزائر واندثرت تقريبا سنة 1830م.

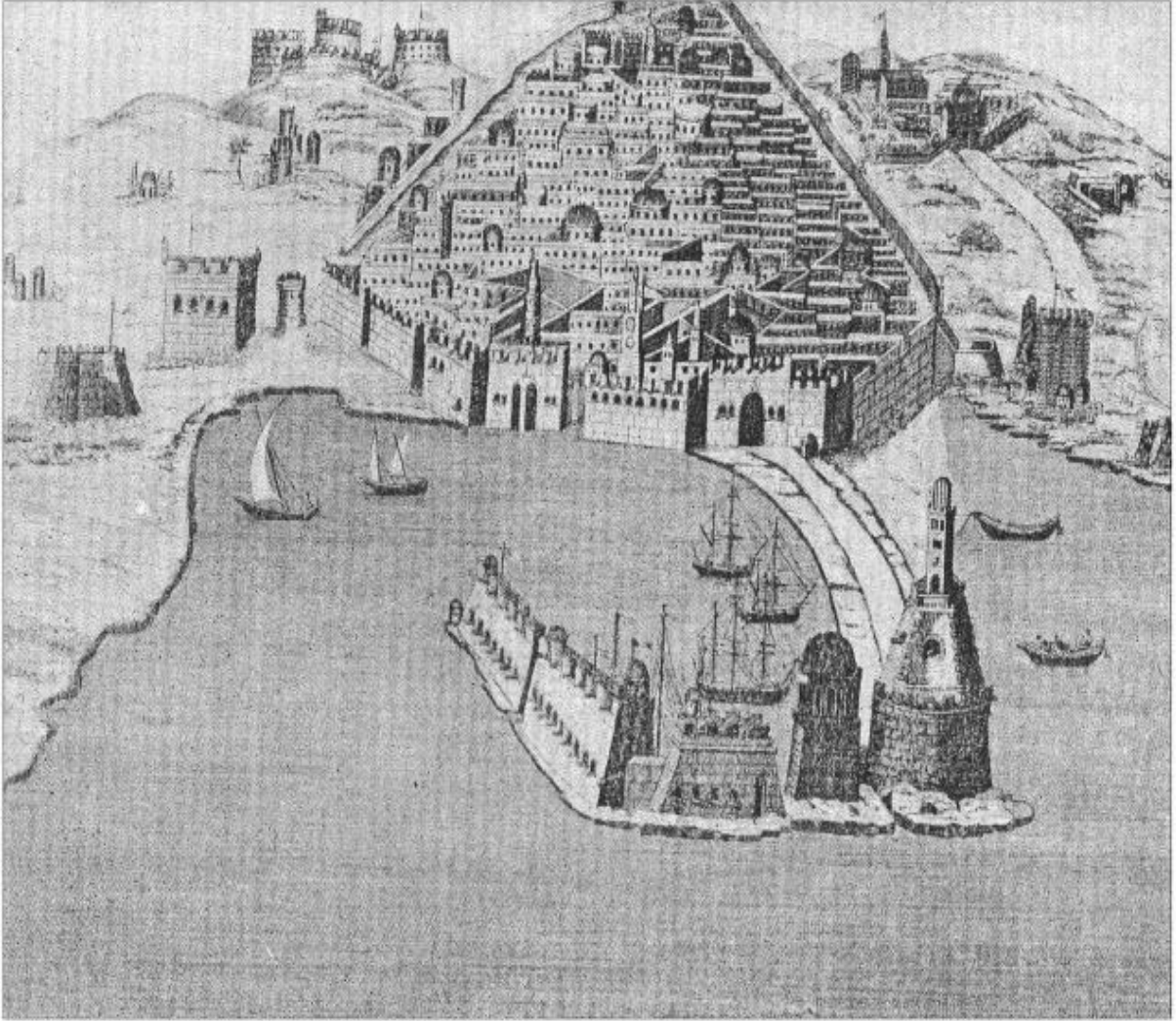
- أولى العثمانيون اهتماما كبيرا بتحسين مدينة الجزائر وميناءها وتجهيزها بأبراج وحصون تحميها من الخطر الخارجي والتي كانت تتوزع على طول الميناء لغرض دفاعي.

- تنوعت المبادلات التجارية وتوسعت لتشمل صادرات وواردات مع دول أجنبية عديدة مما منحها مكانة اقتصادية مرموقة.

- شملت الصادرات مواد ذات أهمية وخاصة الحبوب وأما الواردات ف أغلبها مواد كمالية
- كان النظام الجمركي لا يهتم بمقدار الحمولة بل يعطي الأولوية والأهمية للحماية الجمركية إلى أنه كان معرض لبعض التغيرات بضغط من الدول الأجنبية
- شهد القرن السادس عشر تطورا كبيرا في قوة الاسطول وحجم غنائه حيث يعتبر هذا الاخير مصدر ثروة وما يتعلق به من فداء أسرى وإتاوات وهدايا.

الاحق

الملحق رقم 01 : ميناء ومدينة الجزائر في سنة 1650م¹.



¹ فيهم الفوارة، المرجع السابق، ص141.

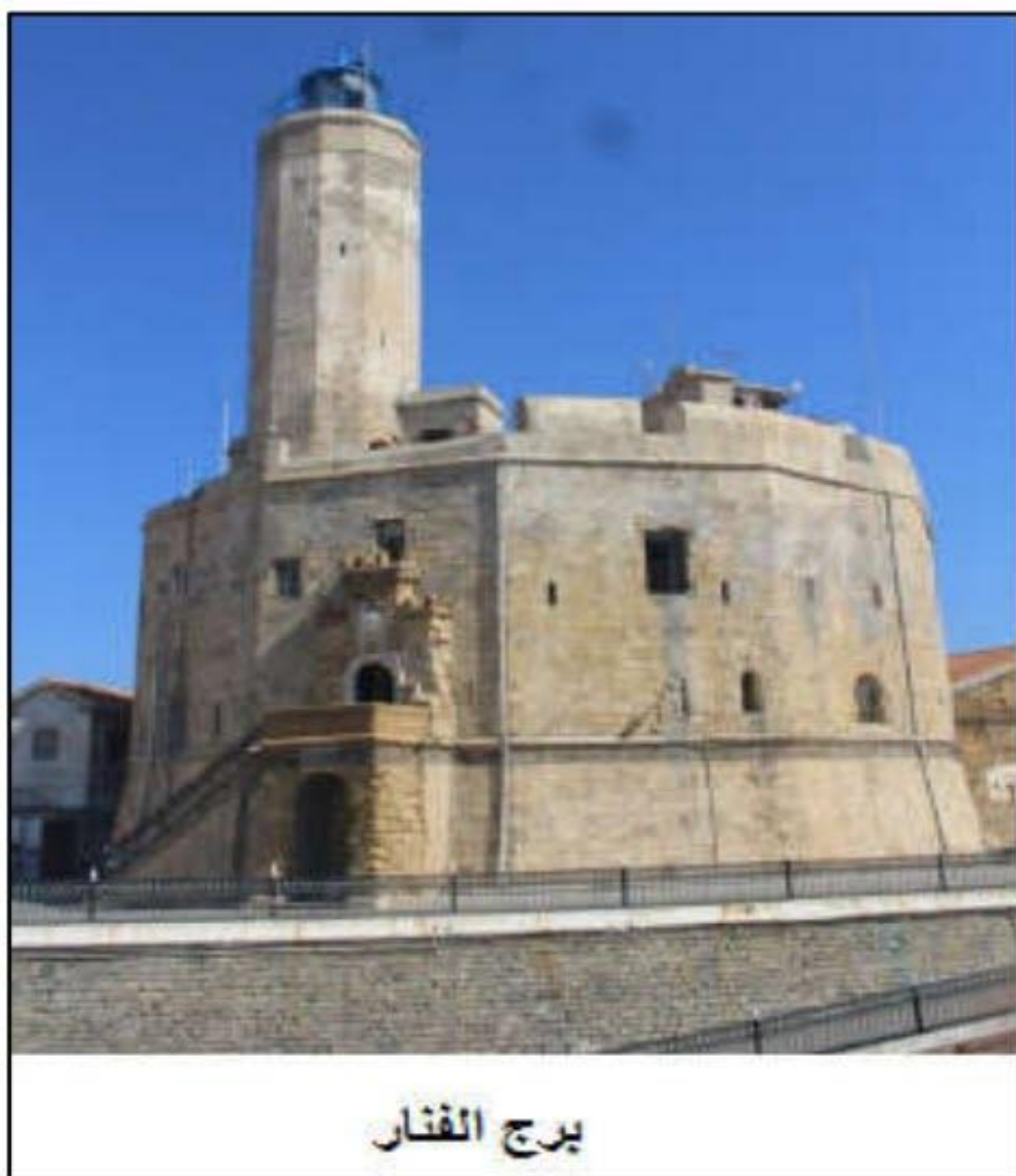
الملحق رقم 02: تصوير نموذجي لسفينة شبّاك ذات 24 مدفع¹.



تصوير نموذجي لسفينة شبّاك ذات 24 مدفع.

¹ أمين محرز، سفينة الشبّاك.. المرجع السابق، ص46.

الملحق رقم 04: برج الفنار¹.



¹ - جميلة جلال، برج الفنار..، المرجع السابق، ص117.

قائمة المصانف والمراجع

المصادر والمراجع:

مصادر باللغة العربية:

1. أبي الراس الناصر محمد بن أحمد، عجائب الأسفار ولطائف الأخبار، تق وتتح: محمد غانم، ج2، الجزائر د.ت.
2. البكري أبي عبيد، المغرب في ذكر بلاد إفريقيا والمغرب، دار الكتاب الإسلامي، القاهرة، مصر، د.ت.
3. الزهار أحمد الشريف: مذكرات الحاج أحمد الشريف الزهار، تحقيق: أحمد توفيق المدني، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1974م.
4. النصيبي القسم بن حوقل، صورة الأرض، دار مكتبة الحياة للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، 1996م.
5. الوزان حسن بن محمد الفاسي، وصف إفريقيا، تر: محمد حجي، محمد الأخضر، ج2، ط2، دار الغرب الإسلامي، بيروت، لبنان، 1983م.
6. خوجة حمدان، المرأة تق وتتح وتتح، محمد العربي الزبيري، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، الجزائر 2006م.
7. سبنسر وليم، الجزائر في عهد رياس البحر، تع وتتح: عبد القادر زبانية، دار القصة للنشر، الجزائر، 2006م.
8. شالر وليم، مذكرات وليم شالر قنصل أمريكا في الجزائر (1816-1824)، تع وتتح وتتح: اسماعيل العربي، د.ط، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع الجزائر، 1982م.
9. شوفاليه كورين، الثلاثون سنة الأولى لقيام دولة مدينة الجزائر 1510-1540م، تر: جمال حمادنة ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007م.

10. كاتشارت جيمس، مذكرات أسير الداى كاتشارت قنصل امريكا في المغرب تر وتع: إسماعيل العربي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، د.ت.
11. كواندرو روبي، قراصنة سلا، تر: محمد حمود، مكتبه ومطبعة الأمنية المغرب، 1991م.
12. هابنسترايت ج.أو، رحلة العالم الألماني إلى الجزائر وتونس وطرابلس (1145هـ-1732م)، تر وتع وتق: ناصر الدين سعيدوني، دار الغرب الإسلامي، تونس، د.ت.

مصادر باللغة الأجنبية.

- 1- Devoux, A. "La marine de la régence d'Alger", in R.A., 13 (1869).
- 2- Diego de Haëdo, **TOPOGRAPHIE ET HISTOIRE GÉNÉRALE D'ALGER**, traduit de l'espagnol par Dr. Monnereau et A. Berbrugger, Editions Bouchene, Paris, 1870
- 3- Laugier de Tassy, J. Ph. **Histoire du Royaume d'Alger avec l'État présent de son gouvernement, de ses forces de Terre et de Mer, de ses revenus, police, justice, politique et commerce**, Henri du Sauzet, Amsterdam, 1725 ; réédité par les Éditions Loysel, Paris, 1992.
- 4- Paradis de Venture, **J.M. Tunis et Alger au XVIIIe siècle**, présentation de J. Cuoq, indbad Paris, 1985

المراجع :

1. بلقاضي بدر الدين ، مصطفى بن حموش، تاريخ وعمران قصبه الجزائر من خلال مخطوط ألبير ديفولكس موقم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2007م.

2. بوعبدلي المهدي، تاريخ المدن، جمع وإعداد: عبد الرحمان دويب، ط1، عالم المعرفة للنشر والتوزيع الجزائر، 2013م.
3. بوعزيز يحيى، مدينة وهران عبر التاريخ، ويليه تلمسان عاصمة الغرب الاوسط، ويليه المساجد العتيقة في الغرب الجزائري، طبعة خاصة، عالم المعرفة للنشر والتوزيع، الجزائر،
4. بوعزيز يحيى، الموجز في تاريخ الجزائر، ج1، ط2، د.م.ج، الجزائر، 1999م.
5. بوعزيز يحيى، الموجز في تاريخ الجزائر، ج2، ط2، د.و.م.ج، الجزائر، 1999م.
6. الجيلالي عبد القادر، تاريخ الجزائر العام، ج3، ط7، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994م.
7. حليمي عبد القادر، جغرافية الجزائر طبيعية-بشرية-اقتصادية، ط2، مطبعة الإنشاء، دمشق، سوريا 1968م.
8. حنيفة هلايلي، بنية الجيش الجزائري خلال العهد العثماني، ط1، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع الجزائر، 2007م.
9. خلاصي علي، الجيش الجزائري في العصر الحديث، ط1، دار الحضارة للطباعة والنشر والتوزيع الجزائر 2007م.
10. الزبيري محمد العربي، التجارة الخارجية للشرق الجزائري، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر 1972م.
11. سعيدوني ناصر الدين، المهدي بوعبدلي، الجزائر في التاريخ العهد العثماني، ج4، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1984م.

12. سعيدوني ناصر الدين، النظام المالي في الجزائر أواخر العهد العثماني (1792 - 1830م)، ط2 البصائر للنشر والتوزيع الجزائر، د.ت
13. سعيدوني ناصر الدين، ورقات جزائرية دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر في العهد العثماني، ط2، دار البصائر للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009م.
14. عبادة عبد الفتاح، سفن الأسطول الإسلامي وأنواعها ومعداتها في الإسلام، مطبعة الهلال، مصر 1913م.
15. عبد القادر نور الدين، صفحات من تاريخ مدينة الجزائر من أقدم عصورها إلى انتهاء العهد التركي، دار الحضارة، الجزائر، د.ت.
16. عمورة عمار، الجزائر بوابة التاريخ، الجزائر خاصة ما قبل التاريخ إلى 1962م، ج2، دار المعرفة للطباعة والنشر، د.ت.
17. غطاس عائشة وأخريات، الدولة الجزائرية الحديثة ومؤسساتها، منشورات المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية وثورة أول نوفمبر 1954م، الجزائر، د.ت.
18. قنان جمال، نصوص ووثائق في تاريخ الجزائر الحديث 1500-1830م، دار الرائد للكتاب، الجزائر 2010م.
19. محرز أمين، الجزائر في عهد الأغوات (1659-1671م)، د.ط، البصائر الجديدة للنشر والتوزيع، الجزائر د.ت.
20. المدني أحمد توفيق، حرب الثلاثمائة سنة بين الجزائر وإسبانيا 1492-1792م، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، د. ت.
21. المدني أحمد توفيق، كتاب الجزائر، المطبعة العربية، الجزائر، 1350هـ.

22. النخيلي درويش، السفن الإسلامية على حروف المعجم، ط2، دار المعارف، مصر، 1979م.

23. وولف جون. ب، الجزائر وأوروبا 1500-1830م، تر وتغ: أبو القاسم سعد الله، طبعة خاصة، عالم المعرفة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009م.

الأطاريح والرسائل الجامعية:

الدكتوراه:

1. بوطبة محفوظ، أطلس العمارة العسكرية بالجزائر في العهد العثماني من خلال المصادر المادية والكتابية أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة الجزائر، 2017-2018م.

2. جلال جميلة، معالم بأميرالية الجزائر من العهد العثماني (دراسة أثرية تحليلية فنية)، أطروحة مقدمه لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة الجزائر، 2020-2021م.

3. سالمى عبد الهادي رجائي، الدبلوماسية الجزائرية في العهد العثماني 1518-1830م، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة الجزائر، 2019-2020م.

4. صحراوي فتيحة، رياس البحر بمدينة الجزائر خلال العهد العثماني - دراسة اجتماعية - (1009-1246هـ/1600-1830م)، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة الجزائر، 2022-2023م.

5. درياسة لخضر، المدفعية الجزائرية في العهد العثماني، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة الجزائر، 1989-1990م.

الماجستير:

1. بليل رحمونة، العلاقات التجاريّة لإيالة الجزائر مع بعض موانئ البحر المتوسط مرسييا ليفرون (1700 - 1812)، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث، جامعة الجزائر، 2001-2002م.
2. عطلي محمد الأمين، نشاط البحريّة الجزائرية في القرن السابع عشر وأثره في العلاقات الجزائريّة الفرنسية، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث، جامعة غرداية، 2011-2012م.
3. غطاس عائشة، العلاقات الجزائريّة الفرنسية خلال القرن السابع عشر (1619-1694م)، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الجزائر 1984-1985م.
4. لفوارة فهم، ميناء مدينة الجزائر ودوره الاقتصادي في العهد العثماني (ق10-11هـ/16-17م)، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث، جامعة الجزائر 2، 2011-2012م.

المجلات والدوريات:

1. بلعيدي عزالدين، "التجارة الخارجية للجزائر أواخر العهد العثماني"، مجلة الدراسات التاريخية والأثرية، مج3، ع01، المركز الجامعي تيبازة، أفريل 2023م.
2. بوزرينة سعيد، التحصينات العسكريّة المؤرخة بالكتابات الأثرية خلال العهد العثمانيّ أبراج مدينة الجزائر أنموذجا، مجلة دراسات أثرية، ع8، جامعة الجزائر 2، نوفمبر 2014م.
3. جلال جميلة، "برج الفنار بميناء مدينه الجزائر القديمة الأيرالية حاليا دراسة أثرية معمارية فنية"، مجلة آفاق علمية، مج13، ع5، أكتوبر 2020م.

4. حنيفي هلايلي، "التنظيم العسكري للبحريّة الجزائريّة في العهد العثماني"، مجلة جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، ع24، جامعة الأمير عبد القادر، 2007م.
5. سرحان حليم، "صناعة السفن الحربية خلال العهد العثماني دراسة مستمدة من النصوص التاريخية والوثائق"، المجلة التاريخية الجزائرية، ع05، جامعة المسيلة، ديسمبر 2017م.
6. سعيدوني ناصر الدين، "الحياة الاقتصادية بعنابة أثناء العهد العثماني"، مجلة الأصالة، ع34-35، جويلية 1976م.
7. محرز أمين، "سفينة الشباك اعتبارات جديدة تتعلق بأصلها وخصائصها وانتشار استخدامها"، المجلة الجزائرية للدراسات العثمانية والبحر المتوسط، مج3، ع01، جامعة خميس مليانة، الجزائر، جوان 2023م.
8. محرز أمين، "موقع أثري مغمور من معالم الجزائر القديمة : كوثنون إيكوسيم، الذي حلت محله ترسانة خير الدين"، المجلة الجزائرية للدراسات العثمانية والبحر المتوسط، مج1، ع1، ديسمبر 2021م.
9. مشوشة سمير، نظام الجمركة في موانئ ومراسي إيالة الجزائر خلال القرنين (11-12/17-18م)، مجلة الحوار المتوسطي، مج11، ع01، جامعة سيدي بلعباس، مارس 2020م.

مداخلات :

1. شارن شافية، عنابة، الميناء والمدينة (هيبون)، أعمال الملتقى الدولي الموانئ الجزائرية عبر العصور "سلما وحرابا"، جامعة الجزائر2، 07-08 ديسمبر 2009م.

المعاجم:

- 1- صابان سهيل، المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية، د.ط، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، السعودية، 2000م.

فہرِسِ المحتویات

المحتويات	
	➤ الشكر والعرفان
	➤ الإهداء
	➤ مقدمة
08	الفصل الأول واقع الموانئ الجزائرية قبيل العهد العثماني
08	➤ المبحث الأول: أهم الموانئ الجزائرية قبيل العهد العثماني
08	• أولاً: ميناء مدينة الجزائر
10	• ثانياً: ميناء مدينة عنابة
11	• ثالثاً: ميناء مدينة وهران
13	• رابعاً: ميناء مدينة بجاية
15	➤ المبحث الثاني: هياكل تجهيز السفن
15	• أولاً: دور صناعة السفن
17	• ثانياً: مواد وعتاد صناعة السفن
18	• ثالثاً: أنواع السفن الجزائرية
24	الفصل الثاني مرافق ميناء مدينة الجزائر وتنظيمه
24	➤ المبحث الأول: مرافق ميناء مدينة الجزائر
24	• أولاً: الأبواب

25	• ثانيا: المنشآت الدفاعية
29	➤ المبحث الثاني: تنظيم ميناء مدينة الجزائر
30	• أولا: ديوان البحرية (ادارة الميناء)
30	• ثانيا: طاقم السفينة
34	• ثالثا: المخازن
36	➤ المبحث الثالث: طائفة رياس البحر
36	• أولا: التعريف بطائفة رياس البحر
37	• ثانيا: أشهر رياس البحر
39	• ثالثا: دور طائفة رياس البحر
43	الفصل الثالث الحركة التجارية لميناء مدينة الجزائر
43	➤ المبحث الأول: المبادلات التجارية بين الجزائر والدول الأوربية
43	• أولا: الصادرات
48	• ثانيا: الواردات
51	➤ المبحث الثاني: النظام الجمركي
51	• أولا : الرسوم الجمركية
54	➤ المبحث الثالث: العوائد المالية للميناء
54	• أولا: الغنائم البحرية
56	• ثانيا: الهدايا والإتاوات

59	• ثالثا: الأسرى
62	➤ خاتمة:
65	➤ قائمة الملاحق:
70	➤ المصادر والمراجع:
79	➤ فهرس المحتويات:

الملخص:

لعب ميناء مدينة الجزائر خلال العهد العثماني (1519-1830م)، دور بالغ الأهمية في التجارة الخارجية للمنطقة، بحيث لم يكن هذا الميناء مجرد نقطة عبور للبضائع، بل كان مراكز حيوية للتبادل التجاري، والقوة البحرية، ونقطة وصل رئيسية تربط شمال إفريقيا بأوروبا والمشرق العربي، تنوعت الواردات إلى ميناء الجزائر لتشمل الأقمشة، التوابل، السلع المصنعة، المعادن، والحبوب. في المقابل، صدرت الجزائر عبر هذا الميناء منتجاتها المحلية كالصوف، الجلود، الشموع، الزيوت، وبعض المنتجات الزراعية. خضعت التجارة في الميناء لتنظيم دقيق من قبل السلطات العثمانية في الجزائر. فُرضت رسوم جمركية على الواردات والصادرات، مما أسهم في تعزيز إيرادات الخزينة. كما فُرضت رقابة صارمة على جودة البضائع والأسعار لضمان استقرار السوق.

الكلمات المفتاحية: الميناء- السفن- التجارة- الصادرات- الواردات- الجمركة.

Summary:

The port of Algiers played a highly significant role in the region's foreign trade during the Ottoman era (1519–1830); This sea port was not merely a transit point for goods but a vital center for trade exchange, naval power, and a main link connecting North Africa with Europe and the Arab East. Imports to the port of Algiers included textiles, spices, manufactured goods, metals, and grains. In return, Algeria exported its local products through this port, such as wool, leather, candles, oils, and some agricultural products. Trade at the port was strictly regulated by the Ottoman authorities in Algiers. Customs duties were imposed on imports and exports, contributing to the treasury's revenues. Strict control was also enforced on the quality of goods and pricing to ensure market stability.

Keywords: port – ships – trade – exports – imports – customs



الجامعة الجزائرية
الإنسانية والاجتماعية
FACULTY OF HUMANITIES
AND SOCIAL SCIENCES

Faculty of Humanities and Social Sciences
Vice-Chancellorship of the College for Studies and
Student Affairs

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
People's Democratic Republic of Algeria
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

Ministry of Higher Education and Scientific Research
جامعة محمد بوضياف بالمسيلة
University Mohamed Boudiaf of M'sila



كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية
تجهة العادة للدراسات والمسائل المرتبطة بالثقة
الرقم: 2024/

تصريح شرفي خاص بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية لإنجاز بحث

أنا الممضي (ة) أدناه :

السيد(ة): زهير نادية

الصفة(طالب, استاذ باحث, باحث دائم): طالبة سنة 2 ماستر

الحامل لبطاقة التعريف الوطنية رقم: 211000187

الصادرة بتاريخ: 2024/10/24 عن دائرة : مقرة

المسجل(ة) بكلية: العلوم الإنسانية والاجتماعية قسم: التاريخ

تخصص: تاريخ الجزائر الحديث تحت رقم التسجيل: 202035070118

والمكلف بإنجاز أعمال بحث(منكرة التخرج منكرة ماستر منكرة ماجستير أطروحة دكتوراه)

عنوانها: دور الموانئ الجزائرية في التجارة الخارجية خلال العهد العثماني

- ميناء مدينة الجزائر أنموذجا

أصرح بشرفي بانني التزم بالمعايير العلمية والمنهجية ومعايير الاخلاقيات المهنية والنزاهة الاكاديمية المطلوبة في
إنجاز البحث المذكور اعلاه

المسيلة في: 09_06_2024

اعضاء المعنى (ة):

Zahir

المراجع: القرار الوزاري رقم 933 المؤرخ في: 2016-07-28 المعند للقواعد المتعلقة بالوقاية من الرقعات العلمية ومكافحتها.



كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية
جامعة محمد بوضياف بالمسيلة
FACULTY OF HUMANITIES
AND SOCIAL SCIENCES

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
People's Democratic Republic of Algeria
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
Ministry of Higher Education and Scientific Research
جامعة محمد بوضياف بالمسيلة
University Mohamed Boudiaf of M'sila



جامعة محمد بوضياف - المسيلة
University Mohamed Boudiaf - M'sila

Faculty of Humanities and Social Sciences
*Vice-Chancellorship of the College for Studies and
Student Affairs*

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية
تجاه العادة للدراسات والمسائل المرتبطة بالطلبة

وثيقة ايداع مذكرة ماستر

الموضوع: دور الموانئ الجزائرية في التجارة الخارجية خلال العهد العثماني – ميناء مدينة الجزائر أمونجا

إعداد الطلبة:
1- زهير نادية
رقم التسجيل: 202035070118

القسم: التاريخ الشعبة: التخصص: تاريخ الجزائر الحديث
إشراف: حميدي أبو بكر الصديق الرتبة: أستاذ

أقر بأنني تابعت العمل المذكور أعلاه في جلسات إشرافية طويلة الموسم الجامعي: 2024-2025 وأسمح بإيداعه على مستوى إدارة القسم للمناقشة والتقييم.

موافقة وإمضاء الاستاذ(ة) المشرف(ة):

رئيس فريق الاختصاص



Web site : <http://virtuelcampus.univ-msila.dz/facshs/> الموقع الإلكتروني
Face book : <https://www.facebook.com/FacshsUnivMsila/> الفيسبوك
Téléphone : 041 96 96 9644 الهاتف