

رياس البحر (*)

جون وولف، ترجمة أبي القاسم سعد الله

البحارة أو القراصنة: ما الفرق الذي كان بينهما؟ ان القرصان هو الشخص الذي كان حرا في النهب، ولا يعترف بأي سلطة فوق ارادته الخاصة. فقد كان يهاجم ، بدون تمييز، سفن أية دولة. وكان هدفه الوحيد هو النهب، ولكن رياس البحر، كانوا أشخاصا موكلين من غيرهم للقيام بهذه المهنة. ولم يشنوا حربا الا على أعداء أميرهم أو ربهم. وكانت مهمة سفينة رياس البحر، مثل مهمة سفينة القرصان، عبارة عن القيام بعملية مغامرة أكثر مما هي مهمة للصالح العام، غير أن رياس البحر كان يقوم بمهمة تعطي طابع الشرعية لنشاطه، ثم أنه كان يتصرف في غنائمه بطريقة ينظمها الأمير التابع له. وفي القرن السادس عشر وأوائل السابع عشر، حين كان الهلال يقف في وجه الصليب في البحر الأبيض وأحواض نهر الدانوب، كان البحارة يجارون إما باسم الصليب واما باسم الجهاد. فهؤلاء فرسان القديس يوحنا نصّبوا أنفسهم في جزيرة مالطة، وفرسان القديس ستيفان في توسكانيا، بينما كان البحارة الخواص من المسيحيين قد جندوا من قبل خلفاء الملك الاسباني وكذلك أمير مالطة وانطلقوا الى شرقي البحر الأبيض للاستيلاء على السفن التجارية وركابها وربانها. وقد جعلوا البحر غير آمن على الحجاج المسلمين بالإضافة الى التجار الذين يعبرون

(*) هذا فصل من الكتاب الذي ألفه البروفيسور جون وولف John B. Wolf بعنوان (ساحل الشمال الافريقي: الجزائر في العهد العثماني. 1500 - 1830) - نيويورك، 1979. وهو الكتاب الذي قام بترجمته أبو القاسم سعد الله بعنوان (الجزائر وأوروبا: 1500 - 1830) وسصدر قريبا عن المؤسسة الوطنية للكتاب.

مياه المشرق، وكانوا على يقين من أن الله كان يبارك أعمالهم. ونفس الشيء يقال عن البحارة الذين انطلقوا من شمال افريقية والبلقان، والمشرق والذين كانوا يفترضون التجارة المسيحية ويتلفون مظاهر الحياة على السواحل المسيحية. وكل من الانجيل والقرآن يحرم القرصنة، وكلاهما يبارك الحرب المقدسة، ويبدو أن الهه المسيحيين واله المسلمين يوافقان على أعمال البحارة - القرصنة لأن الثورة قد انتهت عليهم كالمطر في هذه الدنيا، بالإضافة الى حصولهم على وعود الخلاص في الآخرة. وفي آخر القرن السادس عشر، عندما دخلت السفن المسماة بالمدورة ذات الأشعة الطويلة وهي الـ (Bertones) من الشمال - عندما دخلت تلك السفن البحر، أضيف تعصب وشبه أوروبا البروتستانتية الى تعصب وشبه الشعوب الكاثوليكية والاسلامية في حوض البحر الأبيض، وأصبح أحيانا من الصعب عندئذ أن تميز ما اذا كان المهاجمون يقومون بمهمة البحارة أو يلعبون دور القرصان. ورغم أنهم قد يخفون نشاطهم تحت راية الدين أو راية أميرهم، فان كثيرا منهم، في الواقع، كانوا مجرد قرصنة رافضين لأي قانون غير ارادتهم الخاصة. ونحن في هذا المجال لا يهمننا سوى نشاط وسلوك أولئك الرجال الذين رفعوا راية الجزائر المؤلفة من علم أخضر مرصع بالنجوم، ولكن يجب علينا أن لا ننسى أنهم لم يكونوا سوى جزء من حروب القرصنة التي جعلت البحر الأبيض محفوفًا بالأخطار على كل من المسيحيين والمسلمين على حد سواء. وعندما نفكر في البداية في أوائل البحارة المسلمين تقفز الى أذهاننا صورة عروج راييس، أو خير الدين بربروس، أو درغوث، أولئك الذين قادوا أساطيل مؤلفة من عشرة الى خمسة وعشرين سفينة من نوع الغليطة، والأبريق، والزوارق (fusts) والغاليات، حتى أن موكبهم البحري كان يغطي جزءا عريضا من البحر وكان يمكنهم أن يعترضوا طريق أية سفينة قد تحاول الهرب من شباكهم. غير أن البحارة الأوائل الذين نعنيهم بالدراسة الآن كانوا رجالا لا تعني أسماؤهم سوى القليل بالنسبة لمسيرة التاريخ وحتى بالنسبة لتواريخ جماعتهم الخاصة. إنهم أولئك المهاجرون من الأندلس الذين رفضوا اعتناق المسيحية. وقد عرفنا أنهم عندما وصلوا الى مراسي شمال افريقية أول مرة لم يجدوا الكثير مما يمكنهم عمله لمعاشهم. وكان بعضهم قد وجد مكانا في دورة الحياة الاقتصادية المحدودة على الساحل: فقد كان بإمكانهم أن ينشئوا ورشات لصناعة الأسلحة، والأقمشة، والمصنوعات الجلدية، أو

غيرها من المواد التي كانوا يصنعونها بالأندلس. وكان بعضهم قد أصبحوا مرتزقة في خدمة سلاطين مراکش أو فاس، وبعضهم انطلق الى البحر كبحارة راغبين في الثأر لانفسهم من مضطهديهم السابقين. وفي القرن السادس عشر كان هؤلاء يبحرون بسفن⁽¹⁾ من نوع الفرقاطة تشبه تلك التي كانوا يعرفونها في الأندلس، وهي سفن مسلحة بستة الى عشرة مقاعد تجديف، وبمجاديف يجدف بها نفس الرجال الذين يجاربون. وكانت ضحاياهم هي مراكب الصيد الصغيرة، والزوارق الساحلية الصغيرة، والسفن التجارية غير الهامة التي تحمل الحبوب، والخمور، والفواكه، والأقمشة من مرسى ساحلي الى آخر.

وقد رأينا أن غاراتهم لم تتسبب في ردود فعل قوية من جانب الملوك الكاثوليكين الى العقد الأول من القرن السادس عشر حين استولت الأساطيل الاسبانية على موانئ ساحل الشمال الافريقي وأنشأت مقيمات أو بينيون Pènon في الموانئ الهامة من فاليز Valez (بادس) الى طرابلس لكي تراقب «القرصنة»، ان هذه المقيمات ربما منعت البحارة الصغار من الحاق أضرار كبيرة بالتجارة الاسبانية لأن المدافع الاسبانية منعتهم من استعمال أحسن الموانئ على الساحل. وربما كان بإمكانهم أسر صياد سمك أو الاستيلاء على زورق صغير أو حتى الاغارة على احدى القرى، ولكنهم قد لا يشكلون خطرا كبيرا على المصالح التجارية الاسبانية الهامة. وحتى بعد أن انضم البحارة المشرقيون الى الجهاد على رأس سفن أقوى من السابقة، فان هذه الفرقاطات الصغيرة لم تكن سوى مزعجات لحكام الممالك الاسبانية. ويخبرنا هايدو أنه عندما أصبح هؤلاء البحارة الذين لا أهمية لهم، أغنياء، انتقلوا من فرقاطاتهم الصغيرة الى السفن من نوع الابريق، وحتى الى نوع الغليطات، لكن قائمته هو الخاصة بالرياس الذين كانوا موجودين أثناء زمانه، تكذب هذا الادعاء، ذلك أنه لم يكن هناك سوى عدد قليل من الثغرين أو المدججيس Moudajares (وهم الـ Moors المغاربة*) من أندولوسيا، وبلنسية، وكتلانيا) بين الرياس الذين قادوا السفن الحربية الهامة للجزائر.

ولكن عندما ظهر البحارة المشاركة في وسط وغرب البحر حدثت تطورات جديدة. ذلك أن هؤلاء الرجال قد جاءوا بسفن أكبر حجما وكذلك ابريقيات وزوارق ذات عشرة الى ستة عشر مقعدا للتجديف، وكانت أكثر تسليحا، كما كانوا

هم أفضل تدريبا على فنون الحرب البحرية. فكانوا يفهمون استعمال المدفعية والقربينات بالإضافة الى استعمال القوس والنشاب والصلب سريع الانكسار. ومن جهة أخرى فانه كان هؤلاء قائد مثل عروج الذي اجتمعت فيه الشجاعة والمهارة كما أظهر ذلك في مهنته مبكرا حين أسر سفينتين كبيرتين من سفن البابوية. وحين ازداد عروج ثروة، أضاف هو واخوته سفنا أكبر حجما الى اسطولهم : غليوبات ذات العشرين والاثنت والعشرين مجدافا التي لها من القوة بحيث تضاهي كبريات سفن أسطول جنوه، أو صقلية. وقد سبق لنا أن لاحظنا أنه كلما انتشرت سمعته نحو المشرق، جلبت رجالا آخرين جسورين أيضا للانضمام اليه. وكثير من هؤلاء كانوا مثل عروج نفسه، قد عملوا بعض الوقت في مجاديف السفن المسيحية (فرسان القديس يوحنا) حيث تعلموا عن الحرب البحرية، وهناك آخرون منهم كانوا قد تدربوا ككتاب لعروج واخوته. ولعل بعض الرياس الأوائل كانوا من الأعلاج. فنحن لا نملك شواهد يعتد بها حول معظم الرجال الذين رافقوا عروج. أو حتى خير الدين في البداية. ومن يستطيع أن يعرف من أين جاء هؤلاء البحارة أوائل القرن السادس عشر؟ ان حياة المشاهير منهم محفوفة بضباب الأسطورة، وعبادة البطل، أو الكراهية وذلك حسب المصدر الذي ترجع اليه، ولذلك فانه لا يمكن ايجاد تقدير حقيقي عن أصولهم. غير أنه أواخر القرن السادس عشر، عندما كان هايدو في مدينة الجزائر، كان الأعلاج يشكلون حوالي ثلثي الشخصيات القيادية في أسطول البحارة - القراصنة. فن جملة ستة وثلاثين رايسا يقودون السفن بأكثر من خمسة عشر مجدافا، كان اثنان وعشرون منهم من الأعلاج. وان نظرة فاحصة اليهم تؤكد ان كثيرا منهم قد أصبحوا أعلاجاً وهم أطفال. وهذا يبرهن على وجود بعض الرياس الأعلاج. غير أن آخرين كانوا مثل عروج علي الشهير، الذي كان مسترقا في سفينة وأصبح مسلما أثناء نضجه الجسماني، لكي يكون قادرا على الثأر لنفسه من تركي كان قد أهانه. غير أن معظم الرجال الذين شاهدتهم هايدو، ودان في مدينة الجزائر كانوا خليطا دوليا ترجع أصولهم الى الأسطورة والخرافة. ونحن نعلم أن الأعلاج، بينما انحدروا من جميع أنحاء أوروبا الغربية، كانوا في الغالب من حوض البحر الأبيض المتوسط. ومن جهة أخرى فان أولئك الرياس الذين ولدوا مسلمين كانوا قد جاءوا من مصر، وألبانيا، وأناضوليا، ومن جزر شرقي البحر الأبيض. وقليل منهم فقط كانوا منحدرين من الأصل العرقي

التركي اننا لا نعلم كم من السفن كان يضم أسطول البحارة - القراصنة خلال القرن السادس عشر في فترة معينة من الزمن. فهذا عروج بدأ بثلاثة أو أربعة زوارق صغار. وبحلول سنة 1510 وجدنا عنده من تسعة الى أحد عشر زورقا وسفيتين من نوع الابريق له ولاخوته، بالإضافة الى عدد آخر بين ستة وثمانية سفن تعود الى الرياس الذين جاءوا لوضع أنفسهم تحت قيادته. وكان له أيضا بعض المدفعية ولكنها كانت مدفعية ضئيلة الفاعلية ولذلك لم تستطع أن تطيح بمجدران مقيمة ببجاية ولا مدينة الجزائر. ولكن بعد حوالي عشرين سنة، وبالضبط سنة 1529 حين كان خير الدين يملك مدفعية ثقيلة استطاعت أن تستولي على مقيمة مدينة الجزائر، ذهبت التقاليد تقول بأن خير الدين كان يقود ثماني عشرة غليوطة قوية بالإضافة الى عدد من السفن الأصغر حجما. وخلال الأربعة عقود الموالية، عندما كان الأسطول الجزائري عاملا كجزء من الأسطول العثماني (أي بين 1535-1578) كان شق البحارة - القراصنة من الاسطول يتألف من حوالي خمس عشرة غليوطة، ومن عدد آخر من الغاليات الصغيرة، ولكن خلال نفس الفترة كانت هناك أيضا موجة من المغيرين على التجارة يعملون خارج مدينة الجزائر وغيرها من المراسي الخاضعة لحاكم (بايلارباي) شمال افريقية. وما دام بعض هذه السفن يملكه البايارباي نفسه، وبعضها لغيره من الرياس، وليس لحكومة الايالة ولا للسلطان - فانه ليس من الواضح لنا كيف كان مالكو هذه السفن يحصلون على تعويضاتهم ما داموا يبحرون مع المؤسسة البحرية العثمانية نفسها. وهذا عالج علي الذي قاد شق البحارة - القراصنة من الأسطول العثماني في معركة ليبانتو، لم ينج فقط من رعب المعركة، وفي يده علم المعركة الأكبر لفرسان القديس يوحنا (مالطة)، ولكن أجزى أيضا بأعلى رتبة في البحرية العثمانية. ومن المحتمل أنه هو ورياسه قد دفعت لهم أيضا أجور جيدة على خدماتهم. وبعد وفاة عروج علي لم تتدهور قطعة أسطول البحارة - القراصنة. فهذا هايدو يخبرنا أنها كانت سنة 1581، تحتوي على ستة وثلاثين غليوطة وسفينة ابريق بالإضافة الى عدد كبير من السفن الصغيرة، ولكن هذه الأرقام ليست غير قابلة للطعن، ذلك أن كثيرا من السفن الصغيرة وأيضا السفن الكبيرة أحيانا، كانت تحتفظها السفن الحربية الاسبانية أو المالطية، وجميعها كانت تعاني من معاكسة الرياح، ورداءة الطقس، والتدهور الطبيعي.

ان أسطول البحارة - القرصان خلال القرن السادس عشر كان يتألف من غليوبات مدفوعة بالمجاديف ومن سفن ابريقية ومن فرقاطات ومن أخرى تسمى الشبكيات أو الزيبكات أو غيرها - من السفن الأصغر حجماً⁽²⁾. وقد استمر استعمال هذه السفن التي تقودها المجاديف، الى نهاية القرن الثامن عشر، ولكن بنهاية القرن السابع عشر أصبحت لا تشكل الا جزءاً قليلاً من الأسطول الجزائري، ذلك أن الأروبيين الشماليين بدأوا، منذ سنة 1600، يدرّبون الجزائريين على استعمال نوع السفن المسماة بالبرتون (Bertone) وغيرها من أنواع السفن المعروفة بالمستديرة التي أخذت أوروبا في تطويرها.

وهكذا، فإن الأب دان لم يذكر، في العقد الرابع من القرن السابع عشر، سوى غليوطتين (أربع وعشرون واثان وعشرون مجدافاً) و ابريقية واحدة ذات خمسة عشر مجدافاً، وثمانى فرقاطات صغيرة (ذات خمسة أو ستة مجاديف). ولكن حسابه كان خطأً، لأن البندقيين (أهل البندقية) عندما فاجأوا، بعد سنوات قليلة، الاسطول الجزائري والتونسي عند فالونا Valona على الساحل الاسباني، أسروا أربعاً وأغرقوا اثني عشر بين غليوبات و ابريقيات. ونحن لا ندرى كم من هذه كان للجزائر، ولكن القطعة التونسية من الأسطول كانت صغيرة، ويقال ان الحسائر التي تكبدها القائد الجزائري كانت كبيرة. ان البحارة - القرصنة الجزائريين استمروا في استعمال الغليوبات والسفن الصغيرة التي تدفعها المجاديف، ولكن عددها وحجمها أخذ في التناقص. ففي القرن الثامن عشر كان أكبرها الغليوطة ذات الثمانى عشر مجدافاً بينما معظمها لم يكن عنده سوى عشرة مجاديف. ويبدو من الواضح أن هذه السفن كان يقودها ورثة التقاليد المبكرة لجماعة البحارة - القرصنة الجزائريين، ونعني بهم نسل أولئك اللاجئين من الأندلس الذين ركبوا البحر لأخذ الثار. فقد كانوا يتصيدون الزوارق الصغيرة ومراكب الصيد التي لا تستطيع الوقوف أمام سفنهم ذات المدفع الواحد وحتى الثلاثة مدافع أو تمتع الانكشارية من الطلوع لظهر المراكب حين يحيط البحارة - القرصنة بضحيّتهم. أما الرياس الخطرون فهم أولئك الذين كانوا يقودون السفن ذات الأشعة والتي كانت تحمل من عشرين الى اربعين مدفعاً.

ان ذلك القسيس الطيب (دان) قد يكون أخطأ في عدد السفن التي تقودها

المجاديف، ولكن تقديره لوجود حوالي سبعين سفينة مسلحة تسليحاً قويا تقودها المجاديف يتفق تماماً مع الأرقام التي ذكرها قنصلاً انكلترا وفرنسا (في الجزائر) والسفير الانكليزي في اسبانيا. وخلال العقد التالي، أي عشرية الأربعين من القرن السابع عشر، ربما يكون أسطول البحارة - القرصنة قد وصل الى أقصى تطوره، فقد كان الجزائريون عندئذ يجوبون البحر الأبيض، من البحر الادرياتيكي الى مضائق جبل طارق، بل انهم اجتازوه الى المحيط الأطلسي واتخذوا من جزر الكناري منطلقاً في اتجاه شواطئ الصيد لنيوفاوند لاند Newfoundland. وقد نزلوا أراضي ايرلاندا وانكلترا والدنمارك والبرتغال واسبانيا وأخذوا منها الأسرى والغنائم. لقد أصبح الأسطول الجزائري عندئذ بعيداً كل البعد في حجمه عن تلك القطعة الصغيرة من السفن التي أحضرها عروج في فاتح القرن السابق.

ونحن نملك معلومات طيبة أكثر عن هذا الأسطول الجزائري، بعد 660 - . عندما أمر حكام بريطانيا وفرنسا قناصلهم بتقديم تجربة عن الأعداء المحتملين حينما فكروا في ارسال أسطول بحري ضد الجزائر. ولكن هذه التجريدات القنصلية تواجه بعض المشاكل. فالفرنسيون كانوا دائماً تقريباً يقدرّون عدد الرجال على ظهر أية سفينة بشكل أضخم مما فعل الانكليز، كما أنهم والانكليز لا يتفقون دائماً على عدد المدافع التي تحملها كل سفينة، وهناك مشكل آخر جاء من كون الأروبيين يصرون على تسمية السفن الجزائرية بالصورة التي على الجزء الخلفي من ظهرها. وهذه الطريقة تولدت عنها قائمة من الأسماء البراقة: الأسد، الرثان، شجرة البرتقال، النجوم السبعة، شجرة الصنوبر، الوردة الحمراء، الشمس الذهبية، وما شابهها. ان هذه الأسماء لم تكن هي التي كان الجزائريون يستعملونها، وهناك بعض الدلائل على أن السفينة الواحدة قد تحمل صوراً مختلفة وفي أوقات مختلفة، وهناك مشكل آخر جاء من تعيين السفن بعدد المدافع التي تحملها ولكن عادة بدون الإشارة الى قوة هذه المدافع. وهكذا فانه من الصعب الحكم على قوة الطلقات النارية لهذه السفن التي كانت على هذا الترتيب: عشرون، ثلاثون، أو ستون مدفعاً. ونحن نعلم أن الربانة الانكليز كانوا يملكون معلومات أدق، ذلك ان الحملات الانكليزية ضد الجزائر كانت في العادة لا تشمل سفناً أكبر من السفن المسماة درجة ثالثة. وهذا يساعد على القول بأن معظم المدافع كانت من نوع الخمسة أو الستة مهارييس. ولدينا احصاء

يعود الى سنة 1663 يقول بأن الاسطول كان يحتوي على أكثر من خمسمائة مدفع ولكن ليس فيه أكثر من عشرين من نوع التسعة مهاريس أو أثقل. ومن جهة أخرى فاننا لا نعلم ما نسبة المدافع الجزائرية التي كانت من نوع البرونز (Fonte) وما نسبة نوع الحديد فيها، وعلى كل حال فان النوع الأول كان هو المفضل. كما ان تقارير القناصل قبل 1737 لا تذكر دائما قوائم عدد البيريات (3) على السفن. ولكن توجد دلائل جيدة على أن عدد هذه الأسلحة الخفيفة كان الى منتصف القرن الثامن عشر على الأقل، يفوق عدد المدافع.

ان قوائم القناصل الفرنسيين عن الحمولة الفعلية للسفن البحرية (الجزائرية) خلال السنوات التالية لتاريخ 1737 تقدم لنا معلومات ثمينة حول حجم السفن وكذلك حول تسليحها. ذلك أن معظم السفن كانت عند الانطلاق تحمل أقل من ستة عشر مدفعا. ولا نجد سفنا تحمل أكثر من ثلاثين مدفعا الا حوالي منتصف القرن. وبالإضافة الى ذلك فان السفن التي كانت تحمل بين الستة عشر والثلاثين مدفعا كانت دائما تقريبا من نوع السفن الشراعية الكبيرة (الكرافيل) والشيبكات، وبعد ذلك كانت من نوع الفرقاطة، وكل السفن كانت ذات هيكل مسطح وأملس، ومن اثنين الى ثلاثة صواري لكي تقوم بالحد الأقصى من الابحار. وخلال منتصف القرن الثامن عشر، ثم خلال الحروب العظمى (الأوروبية) بين 1792-1815، حصلت ايلة الجزائر على سفن قليلة حمولتها من خمسين الى ستين مدفعا. ومن الواضح أن واحدة من هذه، وهي (الدانزيك Dantzik) ذات الثماني والخمسين مدفعا، كانت إما وقع الاستيلاء عليها واما جاءت كهدية، ولكن سفينة (الغزال) ذات الخمسين مدفعا وكذلك (القصر) ذات الخمسين مدفعا أيضا قد صنعتا في الجزائر نفسها. ومن الغريب أن هذه السفن كانت اما ضاعت أو تقاعدت بعد سنوات قليلة فقط من الخدمة، بينما بقيت الشيبكات ذات الستة عشر الى الثلاثين مدفعا في حالة استعمال لسنوات طويلة. وهناك حقيقة أخرى تظهر من هذه التقارير القنصلية، وهي أن السفن الصغيرة والمدفوعة بالمجاديف - ومعظمها لا يتجاوز اثني عشر مقعدا للتجديف - قد بقيت أيضا في الاستعمال خلال كل القرن الثامن عشر. وغالبا لا نجد سوى غلياطين لها ستة عشر أو ثمانية عشر مقعدا للتجديف، ومن أربعة الى ستة سفن أصغر حجما، وبعضها لا يوجد فيه سوى عدد قليل من مقاعد

التجديف لا يتجاوز الستة. وكانت قوة طلقها النارية ضعيفة، ومن الواضح أن الهدف منها لم يكن مواجهة السفن الحربية أو سفنا تجارية مسلحة تسليحا جيدا، لقد كانت فقط هي السفن الكلاسيكية «للقراصنة» و«البحارة» التي شهدها البحر الأبيض خلال مئات السنين (4).

وإذا كان تسليح سفن البحارة - القراصنة ضعيفا نسبيا، فان عدد الرجال الذين كانوا عليها كان دائما كبيرا. وقد جرت العادة أن السفينة ذات الطاقة من عشرين الى أربعين مدفعا تحمل عليها من ثلاثمائة الى أربعمائة وخمسين رجلا - وأحيانا أكثر من ذلك. وكان «البحارة» في العادة من الانكشارية الذين سجلوا أنفسهم للخروج في الحملة للحصول على سهم نقدي من الغنيمة. كما كانت السفن تحمل عادة عددا من الرجال القادرين على قيادة سفينة مأسورة والرجوع بها الى الجزائر، بالإضافة الى بحارة آخرين للمساعدة على ادارة مثل هذه السفينة. وهناك عدة مناسبات، لم يكن فيها لدى البحارة العدد الكافي من الرجال للعودة بسفينة مأسورة، وكان البحارة المسيحيون فيها قد أجبروا على المساعدة في ادارة السفينة ثم تغلب هؤلاء الأرقاء المسيحيون على أسرهم و«أنقذوا» أنفسهم وكذلك سفينتهم. وان مثل هذه «الحوادث» علمت دروسا في الحذر وأظهرت الحاجة الى طاقم كبير. ولكن أكبر عدد على أية سفينة بحرية كان يتألف من الانكشارية الذين كانوا يحملون سيفا قصيرا أو مسدسا، ويساعدهم زملاؤهم بالبنادق أو مقاذف الحجارة، وكانوا على استعداد للصعود على أية سفينة يمكن أن تقاومهم. ومعظم التجار (الأوروبيين) الذين لا يمكنهم الهروب من البحارة - القراصنة كانوا من الحكمة بحيث لا يسمحون لهذه الحالة (أي المقاومة) أن تحدث، ذلك أنها اذا حدثت تكون المحاربة بشعة قاسية. ان أولئك الذين عاشوا بعد صعود البحارة - القراصنة الجزائريين الى سفنهم لم ينسوا أبدا تجربتهم معهم.

وكل ما قلناه يقود الى هذا الاستنتاج الذي من الطبيعي أن نتوقعه، وهو أن الأسطول الجزائري كان قد بني من أجل الغارة على السفن التجارية وليس من أجل مواجهة السفن الحربية الأخرى. ولا نجد الا سنوات قليلة بين 1600 و 1830 كان فيها لدى الجزائريين سفن تحمل أكثر من أربعين مدفعا. أما السفن الجزائرية التقليدية فقد كانت هي السفن الشراعية الكبيرة (الكرافيل) أو الشيبكات ذات الثماني عشر

الى الثلاثين مدفعا. ان هذه السفن كانت أكثر قابلية للحركة والعمل من نوع الفرقاطة التي كانت هي النوع التقليدي خلال القرن الثامن عشر للبحارة الخواص الأروبيين العاملين في موانئ الهافر ودانكيرك، وليفربول، أو بوسطن. وعندما استعملت هذه السفن المغيرة (الكرافيل، أو الشبكة) كسفن حربية، تكبد منها الجزائريون في الغالب خسائر فادحة. وهناك أمثلة على ذلك. ففي عشرية الثمانينات من القرن السابع عشر، عندما أجبر الأتراك على التقهقير من فيينا، تألف تحالف مقدس جديد لمواجهة العثمانيين في الدانوب وموريا، وكان الحلف يتألف من الامبراطور الروماني المقدس، ومن البندقية، وبولندا، وروسيا. وقد طلب الباب العالي المساعدة، وأجاب الجزائريون بارسالهم كل سفنهم الحربية تقريبا مع صنعهم لخمس سفن أخرى، اثنتان ذواتا أربعين مدفعا. وواحدة ذات ثلاثين مدفعا. وواحدة ذات أربعة وعشرين، وأخيرا واحدة ذات ستة عشر مدفعا. وعندما دخلوا (الجزائريون) في معركة مع البنادقة (الفينيشيين)، كانت خسائرهم كبيرة جدا. بما في ذلك أضخم سفنهم. وقد رأى القنصل الانكليزي في ذلك «النهاية المعروفة لكل المقتنيات غير الشرعية!». وهناك مثال آخر حدث في أوائل القرن التاسع عشر عندما حدثت ثورة اليونانيين ضد الباب العالي فان الوحدات الجزائرية قد أرسلت الى البحر الابيحي، ولكنها خسرت أيضا خسارة معتبرة.

ولقد سبقت الإشارة الى أن البحرية الجزائرية كانت عبارة عن «مشروع خاص» في معظم تاريخها. ذلك أن السفن كانت مملوكة من قبل الرياس أو الأغنياء الذين يملكون النقود بالمدينة اما باعتبارهم أفرادا واما باعتبارهم منظمة من ملاكي السفن، وهم الذين كانوا يستثمرون نقودهم. وربما يكون الداوي أو الباشا من الملاك أيضا، على أنه في هذه الحالة يصبح ملكا باسمه الخاص كفرد يستثمر أمواله وليس باسمه كمثل للدولة. وكان لكل من الباشا والآغا والداوي والديوان وسائل معينة للسيطرة على البحرية، وتمثل في تنظيم المشاركة في الفوائد، ومنح الرخص، ومحاولة اجبار الرياس على احترام المعاهدات، ومطالبة ملاك السفن بتعويض أية سفينة قد تكون فقدت لسبب من الأسباب. وقد يفرض هؤلاء المسؤولون على الرياس أن يذهبوا لنجدة السلطان - بعد 1650 - على أساس أن يدفع الباب العالي معونة. كما أن الرياس تعتبر حكومة الايالة مسؤولين على السفن في البحر. واذ

فشل الرياس في الحصول على غنيمة بسبب الجبن أو بسبب سوء التصرف، فان الداوي أو الباشا يمكنه أن يأمر بعقوبته، عقوبة قد تشمل الجلد. واذ فقد سفينة من السفن كان عليه أن يتقدم بتفسير مرضي لذلك، ولا يعني من ذلك أحد، حتى أن رايسا مشهورا مثل الرياس حميدو، كان قد واجه المحاكمة ولم ينجح الا بعد أن جاء بخريطة تبين أن الموقع الذي فقد فيه سفينته بسبب عاصفة كبيرة كان حقاً موقعا مناسباً للرسو. ولو لم يتقدم بذلك البيان لكان من المحتمل أن يواجه عقوبة صارمة. وقد تغير هذا النوع من التملك خلال القرن الثامن عشر. ذلك أن حكومة الداوي أصبحت أكثر استقرارا، وتدرجيا كان الدايليك (أو الداوي ووزراؤه) قد تولي ملكية معظم سفن البحارة - القراصنة ووضعها في يد وزير البحرية. وخلال سنة 1717 لم تكن الجمهورية (إيالة الجزائر) تملك سوى سفينة واحدة من مجموع تسع عشرة سفينة كانت في الخدمة (باستثناء السفن الصغيرة ذات الدفع بالمجاديف)، ولكن بنهاية هذا القرن (الثامن عشر) أصبح كل الأسطول تقريبا مملوكا للدايليك، أي الداوي «ووزراؤه» لقد كان الأسطول كله تحت سيطرة وزير البحرية.

وهناك أسباب كثيرة لهذا التحول، ولكن أكثرها أهمية هو تدهور الأرباح من الحملات البحرية. ذلك أنه بعد حرب الخلافة الاسبانية، وبعد أن أصبح الانكليز متمركزين بقوة في البحر الأبيض، جبل طارق، وخليج فيكو Vico، وجزيرة ماهون، وبعد أن حصن الفرنسيون قواعدهم في طولون ومرسيليا بعد ذلك كله أصبح الهجوم على التجارة الانكليزية أو الفرنسية غير آمن، بينما اشترى الهولنديون والدول الأوروبية الأخرى التجارية حصانهم من الهجوم بدفع أتاوة في شكل نقود أو معدات حربية. بل حتى جمهورية الولايات المتحدة الأمريكية الشابة وقعت معاهدة سنة 1795 تنص على دفع إتاوة خاصة للجزائر. ان هذه الأمور لم تترك للرياس القراصنة الفرصة لأسر السفن. وبدون شك فانه كنتيجة مباشرة لذلك، ومع تدهور كبير في نوعية الرجال الذين يحسنون القيادة، ولم يعد يظهر أمام الجزائر الا عدد قليل من الاعلاج القادرين على قيادة السفن البحرية، وما دام الأتراك لم يطوروا بحرية تجازية ذات أهمية، فان عددا قليلا فقط من أهالي الايالة قد دربوا على القيادة. ومن الطبيعي أنه أمام هذا الوضع فان رأس المال الخاص قد استثمر في الحملات البحرية عملية مربحة بشكل مغر. ويبدو أن الداوي وحكومته لم يجدوا صعوبة كبيرة في

السيطرة التامة على الأسطول. ولكن دعنا نرجع الى الحديث عن مشاكل البحارة - القراصنة في العهود البطولية من نشاطهم.

فن أين جاء البحارة - القراصنة بسفنهم؟ ان عروج واخوته ومن المحتمل أيضا اغلب مساعديه ، قد أبحروا على سفن مصنوعة في المشرق ، ونفس الشيء قد يكون صحيحا أيضا بالنسبة لمعظم السفن التي كانت في حوزة خير الدين عندما استولى على المقيمة الاسبانية في مرسى الجزائر. غير أنه بحلول منتصف القرن السادس عشر أصبح في مدينة الجزائر أحواض لصنع السفن يمكنها صنع الغلطة ذات الاثني والعشرين مقعدا للتجديف. وبمرور سنوات قليلة أصبحت المراكب والزوارق وغيرها من السفن الصغيرة تصنع أيضا في المراسي الجزائرية الأخرى. ومثل السفن الحربية في عصر من العصور فان السفن الضخمة تعكس أفضل ما توصل اليه المجتمع من تقدم تقني، غير أننا في هذه الحالة نلاحظ أن «المجتمع» كان أروبيا أكثر منه جزائريا. ان نظرة فاحصة الى واقع بناء السفن تدلنا على أن كبار الصناع ، والعمال ، وربما حتى مهندسي السفن كانوا اما أعلاجاً أو أرقاء قد تعلموا صناعتهم على الضفة الشمالية من البحر الأبيض. وليس هذا في الحقيقة محل عجب. ذلك أن الأتراك وسكان شمال افريقية لم يكونوا عادة شعوبا جوية للبحر، وكان الانكشارية يجندون غالبا من عائلات الفلاحين لا من عائلات الصيادين، ولكن الرجال الذين كانوا يقعون في الأسر اثر الغارات على الأراضي وعلى التجارة المسيحية كانوا تقريبا جميعا أبناء لأباء يعملون في البحر. اننا نعلم أنه كان للرايس دور في طريقة بناء السفن لانه كان يعلم ما تحتاجه سفينة البحار - القرصان. وفي هذه الحالة أيضا تبدو أهمية الأعلاج من جديد ، لاننا قد عرفنا ما يثير العجب وهو أن نسبة كبيرة من الرايس كانوا من الأعلاج.

ان جزءا من الخشب الذي كانت تصنع منه السفن كان يجلب الى مدينة الجزائر من بجاية وشرشال وغيرها من الموانئ الصغيرة في شمال افريقية حيث يتوفر الخشب. وكان الباقي «ينقذ» من السفن التي تؤخذ كغنائم والتي ليست صالحة للاستعمال في الغارات (الغزوات) ، ولكن كان لها من اللوح ما هو جاهز لبناء السفن. أما الأشرعة والحبال والطلاء والقطران وغيرها من الضروريات فقد كانت تتأتى من أماكن عديدة. وقد جاء لاجئو الأندلس بمهارات كثيرة كانت نافعة ،

وكذلك استمر المشرق في تقديم الحاجات البحرية والعسكرية. وبعد التقارب الفرنسي - العثماني خلال القرن السادس عشر، كان التجار الفرنسيون يهربون، بل حتى يوردون تلك الأجهزة الى مراسي شمال افريقية في تحد مكشوف لاوامر البابا التي تحرم ذلك، كما أن التجار الانكليز والهولانديين كانوا يتنافسون خلال القرن السابع عشر، في ممارسة هذه التجارة (مع شمال افريقية) وبعد منتصف القرن السابع عشر عقدت معاهدات مع الهولانديين وكثير من الامارات الصغيرة أو الدويلات - المدن، تنص على تقديم «هدايا» من نوع الصواري والأشرعة وكور المدافع، والمدافع، والحبال وغيرها، كالبضائع، في مقابل الحاية من الهجوم. واذا صحت تقارير القناصل ، فان الصواري كانت تشكل أكبر مشكلة: ذلك أنه لم يكن يوجد مساحات كبيرة من الغابات في شمال افريقية يمكنها أن تقدم تموينات مناسبة من الصواري، ولذلك فانه كان على المعنين أو يستوردوها من المشرق أو من جهات أروبية. وقد جاءت المدافع في البداية من المشرق ثم وردها الفرنسيون والهولانديون، وأخيرا فانه بمساعدة الفرنسيين ، أنشئت في مدينة الجزائر مصاهر لصب المدافع مما وفر هذا النوع من السلاح.

ومن القرن السادس عشر الى الثامن عشر هناك ملاحظة مشتركة حول سفن البحارة - القراصنة الجزائرية وهي أن الغلطات وكذلك السفن ذات الأشرعة الطويلة انما صنعت لتكون سريعة وسهلة القيادة وذات مرونة في توجيهها. وبذلك يمكنها أن تلحق بالتجار المسيحيين أو يمكنها الهروب من السفن الحربية المسيحية^(s). وأن الطريقة الوحيدة السهلة لضرب سفن البحارة - القراصنة «الجزائريين» هو ضبطها في المراسي وتحطيمها هناك. لقد كانت هذه السفن دائما تصنع بطريقة تجعل هيكلها مسطحا وغير غائر قدر الامكان وأملس، وبدون زخارف غير ضرورية، وبناء على نماذج السفن ذات المرونة والسلاسة في القيادة. وكان جوف هذه السفن غالبا ممسوحا، وكانت دائما في أحسن حالة تليق بالسفن. وكانت السفن الشراعية الكبيرة التي صممت على نموذج سفينة الشباق Chabbak العربية، والفرقاطة التي أصبحت تقريبا هي وحدها «المقياس» كسفينة للخوارج خلال القرن الثامن عشر والتي كانت قد شكلت على طراز الفريغاطة (Fregata) الايطالية، وغيرها مثل السفن الابريقية - كلها كانت قد صممت من نماذج السفن الصغيرة التي تطورت

خلال عهود سابقة، بعضها من سفن ذات مجاديف وبعضها من سفن ذات أشرعة. وكانت السفن التي لها أشرعة طويلة مسلحة في العادة بثمانية عشر الى أربعين مدفعا ذات طاقة ضعيفة نسبيا. ولكن أثناء عهود كثيرة، وجدنا عندما كانت الحرب العامة في أوروبا قائمة: 1688 - 1715 ، 1744 - 1763، 1793 - 1814 - وجدنا الجزائريين يملكون سفنا حربية ذات خمسين وستين مدفعا. وبعض هذه السفن صنعت في الجزائر نفسها. ولكن عددا منها كان قد احتجز من البرتغاليين والبولنديين (دانزيق Danzig) ، والبنادقة⁽⁶⁾. ولكن هذه السفن لم تكن كلها مفيدة للغارة على التجارة كفائدة السفن الصغيرة ذات المرونة في القيادة مثل الشبيكات أو الشراعية الكبيرة. وهناك خاصية أخرى لهذه السفن، وهي تتعلق بالمساحة المخصصة للبضائع. ذلك أن البحارة - القراصنة كانوا لا يحملون الا الحد الأدنى من المؤونة، وبالمقارنة مع السفن الحربية الأوروبية، لا وجود فيها لمساحة يمكن للربان أن يهرب فيها بضاعة للبيع. فليس من العجب أن هؤلاء المهاجمين نالوا سمعة كبحارة ممتازين حتى ولو كانت قدرتهم على «تفادي» معركة مع طرف آخر في الدرجة الثالثة أو الرابعة الى حد ما أقل فعالية.

وعندما تكون السفينة جاهزة للخروج من أحواض بناء السفن الجزائرية يقام لها احتفال: فكل فرد، من كبير المهندسين الى أدنى عامل من الأرقاء، يشارك في مأدبة من الكسكسي ولحم الخروف وهو الطعام المعتاد في ذلك الوقت، ويرافق ذلك دقات الطبول وعزف المزامير والقاء الخطب. وعندما تكون السفينة مستعدة للبحار، يرفع رئيسها علمه ويبدأ كتابه في تسجيل أسماء المتطوعين الذين سيبحرون معه وكذلك أسماء الطاقم. فإذا كانت السفينة من نوع الغليون فان الأرقاء يكونون من نصيب الرياس، وبناء السفينة، والداي، بل حتى لكبار الخاصة الذين «أجروهم» للرحلة. وهناك طقوس خاصة تتصل بمغادرة وعودة البحارة - القراصنة. وما دام القرآن لا يبيح القرصنة، فان كل مظهر ممكن من مظاهر التقوى كان ضروريا وخصوصا بعد أن أصبحت «قداسة» الغزوات البحرية، منذ وقت بعيد، مظهرا ضعيفا من النشاط العام. وكان الريس يشاور في العادة مرابطه المفضل، ليخبره ما اذا كانت البشائر تدل على الخير والبركة وليطلب منه المساعدة الروحية. وكان دم الخروف يراق على مقدمة السفينة للتذكير بأن الغزوة انما كانت باسم لجهاد لقتال

المسيحين. وعندما تبحر السفينة خارج الميناء مارة بزاوية أو قبر أشهر المرابطين، تخفض الأعلام ويطلب الريس منه الدعاء الصالح. وحينما تعود السفينة منتصرة وهي تبحر السفن المحتجزة أو تقودها بالأشرعة وعليها أعلامها منكسة، تنطلق المدافع بالطلقات، سواء من السفينة المنتصرة نفسها أو من المرسى أو الرصيف البحري (المول)، تحية لها. ثم يمر المنتصرون في استعراض عبر المدينة وسط ضجيج الطبول والمزامير، مع أسراهم الجدد وغنائمهم، وذلك لتقديم أنفسهم للباشا أو الداى. ويخبرنا المسيحيون الذين كتبوا حول هذه الأنشطة عن الخرافات الغليظة التي كان يمارسها هؤلاء الرياس الشبهين بالقراصنة. ولقد كانوا بالتأكيد على حق في ذلك لأن البحر في تلك السنين كان ما يزال عموما غير مفهوم، وكانت سفنهم ضعيفة أمام رعب أجهائهم. ولذلك كان المسيحيون والمسلمون على السواء يطلبون من الههم ومن أوليائهم الحماية ويرسلون بدعائهم وبخورهم نحو السماء شكرا له على نعمائه.

وإذا دخل الرياس البحر فانه هو الذي يقود. ولا يهم ما اذا كان من الزوج أو من سكان الجزائر الأصليين فان كلمته هي العليا. والآغا، الذي هو في مرتبة عليا في نظام الانكشارية أو الرقيق، الذي هو في أسفل درجات السلم الاجتماعي، كلاهما سواء في وجوب احترام سلطة الرياس. ويتضمن ترتيب المسؤوليات على ظهر السفينة. القائد الثاني (أو نائب الرياس)، والربان، والملاح، والجراح، والكاتب الذي يحفظ دفتر السفينة ويجرد الغنائم، ثم قيم الباب، ومجموعة من البحارة لادارة الأشرعة، بما في ذلك واحد برتبة آغا ونائب له لقيادة المتطوعين، وكبير المدفعين ومساعديه للإشراف على المدافع. وعندما أصبحت السفن ذات الأشرعة الطويلة تحمل عشرين أو أكثر من المدافع، كان الرجال المسؤولون على اطلاقها قد لعبوا دورا أكبرين طاقتها. وهناك أخبار كثيرة تروي لنا أن البحارة كانوا من الاعلاج أو الأرقاء، بل أن عددا من المعاهدات مع الدول البحرية كانت تحتوي على بند يمنع اجبار الرقيق الفرنسي أو الانكليزي من تولي دور البحار، وهو الأمر الذي يدل على أن ذلك لم يكن غير معمول به. وربما كان الأعلاج والأرقاء أكثر تجربة في البحر من أبناء الفلاحين بأناضوليا أو سورية الذين كانوا ضمن الانكشارية. لقد كان هؤلاء (جنود المشرق) متطوعين. يسجلون أنفسهم في الغزوة متوقعين الحصول على سهم من غنيمة النقود الى جانب الاشخاص الآخرين في السفينة⁽⁷⁾.

وكانت سفن البحارة - القرصان لا تحمل من المؤونة سوى الشيء الضروري للغاية. وكان الأرقاء والمتطوعون على ظهر السفن من نوع القادس (الغاليات Galleys) يطعمون البسكوت والخل والزيت، ولكن كان يسمح للمتطوعين بتزكية ذلك باحضارهم زادا خاصا بهم في حقائبهم مثل الفواكه المجففة والجبن وغيرها. وكان طاقم السفن الشراعية يطعم أيضا تقريبا نفس الطعام الذي يعطى للأرقاء في السفن (الغاليات)، ولكن يسمح لهم أيضا، كما هو الحال مع المتطوعين، باحضار طعام خاص بهم معهم. وكان المتطوعون في (الغاليات) ينامون على نفس الدكات (الأبنك) التي ينام عليها الأرقاء، ولكن كان مسموحا لهم بالتحرك بحرية أكثر عندما تكون السفينة في الاجار او في حالة رسو. وكان الانكشارية في كل من السفن الغالية والشراعية، مسلحين بالسيوف الحدياء والخناجر، أما الرماح والأسلحة النارية والسهام والأقواس فقد كانت محفوظة في غرفة خاصة مغلقة ولا تعطى الا عندما يضيق البحار - القرصان الخناق على ضحيته أو كان عليه أن يجارب عدوا مسلحا. وكان الرياس يتفادون، عن حكمة وبقدر الامكان، الدخول في المعارك التي قد تؤدي الى تحطيم سفنهم أو تخفيض من عدد طاقمهم⁽⁸⁾ وكانوا كثيرا ما يرفعون أعلام الدول الشمالية (الاسكندنافية) الى أن يبلغوا مرحلة التضييق الكافي على ضحيتهم بحيث لا يمكنها المقاومة. وعندما يكون عليهم أن يدخلوا في معركة فانهم يقتربون من الهدف على أصوات المزامير، وضجيج الأسلحة، وصعيق المدافع ونيران مقاذف الحجارة، وصيحات: «استسلموا أيها الكلاب، استسلموا!» ومعظم المعارك لا تدوم طويلا. وفي كثير من الأحيان، عندما تكون الضحية مبحرة بالقرب من الشاطئ - كما كان الحال في معظم السير البحري في البحر الأبيض - فان طاقم السفينة كان، بكل بساطة، يغطس في البحر، لينقذ نفسه من الأسى. وتمتلئ تقارير القناصل الفرنسيين بحكايات السفن التي جيء بها الى الميناء بدون طاقم؛ واذ ما احتجزت السفينة في المحيط الأطلسي، فان المظنون هو أن الطاقم كان قد أعدم، أما اذا حدث ذلك في البحر الأبيض فان الاعتقاد القريب من اليقين هو أن الطاقم قد فر بواسطة السباحة الى شاطئ النجاة. ومهما كان ما حدث، فان جميع الأخبار التي عرفنا تؤكد، بدون أي مكان للعجب ان الشعوب العاملة في البحر خلال تلك القرون الأولى، كانت تخشى البحارة - القرصان كما كانت تخشى الشيطان، بل لعلها

تخشاهم أكثر منه ما دام بعضهم قد رأوا البحارة - القرصنة في ميدان العمل، وآخرون منهم حملوا كأرقاء الى المغرب العربي (The Maghrib) بينما عدد قليل فقط تمكنوا من رؤية ملك جهنم (الشيطان).

ولكن ظهور القوة البحرية للإنكليز والفرنسيين، وحتى الهولانديين جعلت أسر المواطنين من هذه الشعوب أمرا محفوفا بالخطر، ولذلك فان المعاهدات مع ادارة الجزائر نصت على حمل جوازات سفر من هذا النوع أو ذلك. وهذا يعني وجود جماعة تصعد على ظهر السفينة للمراقبة وفحص قائمة المسافرين وبضاعة السفينة الموقوفة في عرض البحر. وما دام كثير من البحارة - القرصنة، بل معظمهم، لا يقدرتون على قراءة اللغات الاروية، فان الطريقة المعتادة هي مقارنة عدد الخطوط، وطول الخطوط في جواز السفر بناء على النسخة التي يعطيها لهم القنصل في الجزائر. ولكن هذه الطريقة لا ترضي دائما البحارة - القرصنة؛ فقد كان من حقهم أن يأخذوا المسافرين الذين هم مواطنون لأعدائهم كأرقاء كما يأخذون بضاعتهم على أنها مهربة اذا استطاعوا أن يثبتوا أنهم فعلا كانوا أعداء وأن بضاعتهم بضاعة عدو. والشرط الوحيد هو أن البحار - القرصان عليه أن يدفع ثمن شحن البضاعة التي صادرها، وقد كان هناك نتائج سيئة لهذا؛ فالبحار - القرصان قد يحاول اجبار الطاقم على تعيين المسافرين الأعداء، وسيبذل البحارة - القرصنة قصارى جهدهم، بما في ذلك استعمال العنف، للبرهنة على أن الحمولة كانت في الواقع حمولة يملكها العدو. وكل من البحارة - القرصنة والقناصل الأوروبيين في الجزائر عانوا كثيرا من هذا الصراع. ذلك أن رجال البحر كانوا كثيرا ما يتهمون البحارة - القرصنة بالعنف واستعمال التعذيب، والضرب وما شابه ذلك. بينما كان البحارة - القرصنة يصرون على أن قباطنة السفن (الأروبية) كانوا يخفون الحقيقة. وكان الحكام الانكليز والفرنسيون يشعرون أن شرف أعلامهم كان محل اهانة، ولكن الحل لم يكن سهلا. وهناك مشكلة أخرى؛ ذلك أن البحارة - القرصنة كانوا غالبا ما يرفعون أعلاما ليست لهم، وقد كان الأمر كذلك أيضا بالنسبة لقرصنة مدينة سالال⁽⁹⁾ وأن القبطان العنيد لم يكن يرغب في الانتظار الى أن يكون الأوان قد فات ليقرر ما اذا كانت السفينة المقترية منه من الجزائر أو من سالال، وغالبا ما يحدث أنه عندما يأمل القبطان في تحقيق النجاح يطلق النار على القرصان، وكان هذا التصرف ممنوعا طبقا

للمعاهدة، ولو لم يبعد التاجر باطلاق النار على البحار - القرصان، لكلفت عملية الدفاع القبطان وطاقه حريتهم وسفيتهم.

ولقد سبق لنا الحديث عن بعض أشهر رياس القرن السادس عشر البطوليين، مثل عروج، وخير الدين، ودرغوث، وعلج علي. ان هؤلاء الرجال وأصدقاءهم ومساعدتهم هم الذين أنشأوا ايلات الجزائر وتونس وطرابلس كجماعات من البحارة - القراصنة، وأعطوها أشكالها السياسية والعسكرية الخاصة بها. ولكن القيادة الحقيقية لأسراب سفن البحارة - القراصنة، كانت في العادة في أيدي رجال أقل شهرة من أولئك الذين أصبحوا بايلاربايات والباشوات أمراء البحر في خدمة السلطان. وأشهر هؤلاء جميعا هو مراد راييس (المعروف باسم Morato Arraus) وهو علج ألباني كان في البداية قد خدم في البحر تحت قيادة قارة علي، ثم ترقى الى قيادة قطعة من الأسطول تحت قيادة علج علي أثناء حصار مالطة. وكان أسرته لسفينة صقلية وعليها دوق تيرانوفا Terranova، القائد العسكري العام لصقلية، ثم أسرته، بعيد ذلك بقليل، لسفينة بابوية - جعلته بطلا بين أنداده. ولكن مغامرته الأكثر جرأة كانت قيادته لقطعة من الأسطول تتكون من أربعة غليوبات والعبور بها مضيق جبل طارق والذهاب الى سالا. وهناك انضم اليه ثلاثة من الضباط القراصنة ثم توجه الى جزر الكناري. وقد نهب البحارة - القراصنة لانزروت Lanzarote، وأسروا زوجة وابنة الحاكم، كما أسروا مئات الأفراد الأقل أهمية. وبعد جولة حول تلك الجزر، وبعد عدد من الانزالات على الشاطئ لجمع غنائم أكثر وكذلك جمع الأسرى - قاموا برفع علم الدخول في المحادثات وسمحوا بتقديم الغذاء لأسراهم الأكثر أهمية. أما بقية الأسرى فقد حملوهم الى الجزائر أو سالا كأرقاء. وقد حاول الاسبان، الذين علموا مقدما بعودتهم، أن يكمنوا لهم في مضيق جبل طارق، ولكن مراد راييس استطاع بنجاح أن يتفادى أسطول دان مرتان دي باديللا De Padilla أثناء عاصفة، وعاد بقطعة أسطوله الى الجزائر. لقد كانت غزوة جريئة حقا، وتتضح جرأتها أكثر من كون سفينة الغليوطة لم تكن في الحقيقة صالحة لمياه المحيط الأطلسي. ان المسيحيين يحبون الاعتقاد في أن الله عاقب مراد راييس بوفاة ابنه قبيل عودته منتصرا، ولكن القصة كما جاءت في الشهادات التي قدمت عن تلك الغزوة أمام محاكم التفتيش (الاسبانية) قد لا تكون كلها صحيحة.

وهناك رياس آخرون كانوا أقل حظا. ذلك أن البحار - القرصان اذا أسر من قبل الاسبان، لا أمل له في الفداء. فهو اذا كان علجا سيشنق أو يحرق، كما جرت العادة. وأحيانا فان راييسا مثل مصطفي أرمود (Arnaud)، الذي كان في أحد سجون نابولي مدة عشرون سنة، استطاع الرياس الذين كانوا معه، وعددهم أربعة عشر راييسا، أن يحرروا أنفسهم (سنة 1591) ربما بمساعدة زملاء لهم تسربوا الى نابولي متخفين في زي بحارة مسيحيين. فقد استطاعوا الهروب من السجن وسرقوا سفينة صغيرة واستولوا على أخرى أكبر منها، وأبحروا متوجهين الى بنزرت. لقد كان عملهم الباهر نادرا جدا لدرجة أنه دخل التقاليد الشعبية.

وكثير من ضباط البحرية الأعلاج كانت لهم مهن معينة. وسوف نرى أن سيمون دانسر Danser لم يعد آمنا الى البلاد المسيحية الا ليخلق مشاكل جديدة بهديته الى دوق دي غيز De Guisa، وهي الهدية المتمثلة في المدفعين اللذين تملكهما الايالة الجزائرية. وقد وجد سليمان راييس، الذي كان من لاروشيل La Rochelle، الخلاص والفرصة لمواصلة مهنته بأن أصبح فارسا من فرسان القديس يوحنا (مالطا). وحصل القراصنة الانكليزي؛ وارد Ward، وسامسون Samson، وادوارد Edward، على حق العيش في بدخ بالجزائر بغنائمهم وبتعليم الرياس الآخرين قيادة السفن الطويلة التي تستطيع بسهولة أن تتجاسر على دخول المحيط الأطلسي⁽¹⁰⁾.

ان أكثر البحارة - القراصنة ثروة وشهرة، ذلك الذي ذرع طولا وعرضا أكبر عهود الأنشطة الجزائرية (حوالي 1630 - 1660) هو بدون شك، علي بتشينين. لقد التقينا به في فصول أخرى من هذا الكتاب ولكنه يستحق اهتماما أكثر مما يمكننا اعطاؤه. كان بتشينين من ايطاليا، وبعضهم قال: انه كان بندقيا (من البندقية). اسمه بتشينينو Piccinio. وصل الى الجزائر يقود سفينة قرصنة كان قد أبحر بها من البحر الأدرياتيكي. وقد اعتنق الاسلام وسرعان ما صعد الى المصاف العليا من طائفة الرياس لجرأته وشجاعته. وقد جعلته غنائمه غنيا، واستثمر أمواله في سفن أخرى للقرصنة حتى ان اسطوله هو الخاص أورثه لقب أمير البحر في الجزائر. كان علي بتشينين يملك قصرين في مدينة الجزائر، وفيللا (حوشا) في الضواحي، وعدة آلاف من الأرقاء، والجواهر، وأواني من الذهب والفضة، وثروة طائلة من البضائع المختلفة. وقد بنى حماما عاما عظيم الضخامة كما بنى مسجدا كبيرا في الجزائر هدية لهذه

المدينة. وكان له حرسه الشخصي مؤلفا من المشاة والخيالة وكان جنده في أغلبه من رجال قبيلة كوكو الذين أصبح سلطانهم والدا لزوجته. وخلال الثلاثينات من القرن السابع عشر كان القساوسة العاملون على فدية الأسرى يتعاملون معه هو. كما تشير كتاباتهم من الجزائر، أكثر مما كانوا يتعاملون مع الباشا. باعتباره هو الحاكم الحقيقي للمدينة. وقد أطلق عليه فرانسيس نايت F. Knight الذي كان أحد أرقائه. لقب «الطاغية» الأعظم الذي لا يحترم أحدا حتى ولو كان السلطان نفسه. ولكن ليس كل أرقائه قد نظروا الى حالهم على أنه حال «بائس للغاية» أو الى سيدهم على أنه طاغية. فهناك قصة تقول ان أحد المتعصبين المسلمين أراد دخول الجنة بقتل أحد المسيحيين. فتوسل الى بتشين لينحده هذه المزية بقتل أحد أرقائه. وقد وافق البحار - القرصان (بتشين) ولكنه أعطى لشاب قوي العضلات سيفاً ثم استدعى الرجل الذي توسل اليه، لمبارزته في الحقل، وعندما هرب ذلك الرجل المتوسل ضحك منه علي بتشين الى حد الفهقهة. وهناك رقيق آخر أعاد جوهرة كان قد «وجدها» ولكن علي بتشين لاحظ غباوته في أنه لم يغتنم فرصة الحصول على حريته بها!

ولعله كان لعل بتشين طموح في الاستيلاء على الايالة. فتحالفه مع سلطان كوكو، وحراسه البالغون مئات من الجنود. وبجربته الخاصة. وعلاقته مع زعماء الكراغلة - كلها تشير الى طموحه السياسي. وكان قد هزم هزيمة كبيرة في فالونا Valona حيث خسر ثماني سفن من نوع الغاليات (وقد حصل نايت على حريته منه أثناء هذه المعركة، لأنه كان مسترقا على احدى السفن التي أسرت) وألفين من الأرقاء. وبعد سنوات قليلة عندما خطط السلطان لهجوما على مالطة. رفض علي بتشين السماح للقوات البحرية الجزائرية بالمشاركة الا بعد دفع السلطان للمعونة مقدما. وقد أرسل السلطان شاوشا (أي مبعوثا عنه) الى مدينة الجزائر لجلب رأس علي بتشين. ولكن كان علي الشاوش نفسه والباشا أن يهربا الى أحد المساجد فرارا من أتباع أمير البحر - القرصان (يقصد بتشين). وأمام هذا الوضع رفض الباشا دفع أجور الانكشارية فطلب هؤلاء من علي بتشين أن يدفع هو أجورهم. ويبدو أن بتشين لم يكن قد أعد بعد رجاله للانقلاب. ففر الى بلاد صهره. سلطان كوكو. بينما الانكشارية نهبت منازلها التي في المدينة بالإضافة الى الحي اليهودي. فإذا حدث بعد ذلك؟ من الواضح أن الباب العالي خشي من عودة علي بتشين الى الجزائر على

رأس جيش من رجال زاوية، ولذلك أرسل اليه النقود، والعفو، والتشريفات التي كادت تجعله هو الباشا. ولكنه عندما رجع الى الجزائر رفقة شاوش السلطان سرعان ما مرض ومات. وكادت جنازته لفخامتها أن تكون جنازة ملكية، ومع ذلك فان الكثير شكوا في أنه قد يكون مات مسموما بأمر السلطان..

وهناك رايس آخر وهو بكير باشا، الذي ظهر في الأوراق القانونية للقديس فانسان دي بول De Paul والذي اشتهر بشراسته وبادمانه على الخمر. وبقسوته وسلوكه الانتقامي، وبسوء معاملته لأرقائه. وبتعذيب وضرب أولئك الذين لا يعجبونه. أو على الأقل ذلك هو السجل الذي تركه الآخرون عنه ووصل اليها. وان الكاتب الذي روى لنا أخباره يبدو مسرورا باعلانه ان سفينة بكير باشا قد تحطمت. وأنه في تلك اللحظة التي اعتقد فيها أنه قد نجا، ضربته موجة بقطعة من الخشب وفيها حديدة قاطعة ملوية: «لقد استعمل الخشب والحديد والماء لقتل المسيحيين. واستعمل الله الخشب والحديد والماء لقتله هو. وعندما مات ارتمت على جثته جماعة من الغربان - ولعلها كانت جماعة من الشياطين المتخفية - ولكنها لم تمس الجثث الأخرى التي كانت موجودة بأعداد كبيرة على الشاطئ.» ومن الواضح أن كثيرا من الرياس القراصنة كان لهم سمعة سيئة في العالم المسيحي - ولعل بعض ذلك كان عن جدارة⁽¹¹⁾.

وربما كان آخر الضباط العظام للحجارة القراصنة هو الرايس حميدو الذي استغرق نشاطه عهد الثورة الفرنسية و نابليون. وهو - خلافا لمعظم البحارة - القراصنة الناجحين، لم يكن علجا ولا تركيا، لقد كان ابنا لخياط جزائري. وتوجه الى البحر كشاب عامل في غرفة السفينة. ثم أنه عن طريق الذكاء والشجاعة كون نفسه حتى وصل الى رتبة ضابط وأخيرا حصل على رتبة أمير البحر على جميع الأسطول الجزائري. وكان له في مهنته أيام له وأيام عليه. فقد خسر مرة سفينة من نوع الشبكية يملكها الداى نفسه، ووقف ذات مرة على الجانب الخاسر في محاولة سياسية فاشلة. ولكن الحظ كان معه في كل مرة. ولذلك استطاع أن يخرج سالما من كل اختبار. وكانت أكبر عملية أسرقام بها هي تلك التي استولى فيها على الفرقاطة البرتغالية التي أصبح اسمها بعد ذلك (البرتغالية) - البرتغيزا - وعندما انضمت اليها السفينة المسماة (الأمريكية) - الميريكانا⁽¹²⁾. وكذلك سفينته هو الخاصة. أصبح

لديه قطعة من الأسطول تتألف من ثلاث سفن من نوع الفرقاطة ذات أربع وأربعين مدفعا، وكانت هذه القطعة في الواقع من أخطر قطع الأسطول البحري الجزائري منذ أكثر من نصف قرن. وكانت غنائمه وأسراه الذين حصل عليهم بعد انزاله البحارة على سواحل البرتغال، وصقلية، ونابولي، وجزر البحر الأبيض، قد جعلته يملك ثروة طائلة ويصبح محل احترام وتقدير. ويجمع الكتاب على أن الرايس حميدو كان يتمتع بالوسامة وكذلك بالذكاء والشجاعة. وكان محظوظا لأن نشاطه تصادف مع الفوضى التي عرفتها فترة الثورة الفرنسية وحروب نابليون حين كان من الصعب على الدول البحرية أن تحافظ على النظام، ولكن يبدو أنه كان رجلا يتمتع بعبقريّة عظيمة وانه كان سترك بصماته (على الأحداث) مهما كانت الأحوال. ولكن نهايته كانت سريعة، سنة 1815. ذلك أن جمهورية الولايات المتحدة الوليدة كانت لها معاهدة مع الجزائر موقعة سنة 1795 تدفع بمقتضاها الولايات المتحدة إتاوة في مقابل سلامة سفنها. ولكن عندما رفض توماس جيفرسون الاستمرار في دفع الإتاوة أصبحت التجارة الأمريكية تمثل غنائم سميّة. وما دامت الولايات المتحدة ليس لها عندئذ بحرية جاهزة. فان الجزائريين لم يحافظوا الا جزئيا على المفاوضات. وهكذا فانه بمجرد ما أنهت معاهدة غانت Ghent الحرب المبيدة مع بريطانيا، سارع الرئيس جيمس ماديسون بارسال قطعة من الأسطول تحت قيادة الضابط (الكومودور) ستيفان ديكاتور S. Decatur الى البحر الأبيض لمعاينة «القرصنة». وقد التقى الأمريكيون قرب رأس غات Cape de Gatt . بفرقاطة جزائرية تحمل العلم الانكليزي. وكان الأمريكيون يحملون أيضا العلم الانكليزي الى أن أصبحوا قاب قوسين من ضحيتهم. وخلال المعركة التي نشبت أجهزت السفينة الجزائرية على الضرب. ولكن الرايس حميدو الذي كان عليها أصيب بقذيفة مدفع قوية فشطرته شطرين. ولم يحدث بعد ذلك أبدا أن ظهر بخار - قرصان بطل. ففي السنة الموالية (1816) أودى هجوم اللورد اكسموث Exmouth على مدينة الجزائر الى ضرب المؤسسة البحرية الجزائرية ضربة قاضية.

الهوامش

- (1) انه يجب عدم الخلط بين سفينة الفرقاطة المدفوعة بالمجاديف، وفرقاطة القرن الثامن عشر التي كانت تحمل من عشرين الى أربعين مدفعا وكانت مجهزة بالشرع، ويبدو أن النوع الأول كان هو النموذج لهيكل النوع الأخير.
- (2) ترجما لكلمة Moors هنا بالمغاربة وليس بالحضر، لان المؤلف يتحدث عن بعض أصل سكان الأندلس. ونلاحظ أن المؤلف يستعمل كلمة (الاندلس) للجزء وليس للكلمة كما هو الشائع عندنا نحن العرب المسلمين.
- (3) سبق أن نبهنا الى أن المؤلف يميل، مع هايدو، الى أن أصول الرياس أوروبية - مسيحية. ولعل المؤلف يشير بالأطفال الى ما كان يأخذه العثمانيون من أطفال المسيحيين في البلقان لتربيتهم تربية اسلامية.
- (4) ان اسماء انواع السفن كثيرا ما تؤدي الى سوء الفهم. ذلك أن بعضها، مثل الشبيكات، والكرافل، والفرقاطة، كانت في الأصل سفنا صغيرة تدفع بالمجاديف. ولكن في القرنين السابع عشر والثامن عشر أصبح هيكلها نموذجا للسفن الشراعية ذات الحجم الأضخم. ولذلك فان الأنواع الثلاثة المذكورة سابقا حولت الى سفن حاملة لثلاثين مدفعا أو أكثر، واثنتين أو ثلاثة من الصواري الطويلة، والأشعة العريضة.
- (5) يدل الاسم على أن البيريه يقذف صخرة موجهة. والبيريه البحري كان عادة يرفع على قضبان السفينة وكان يستعمل لرد المهاجمين الصاعدين الى ظهر السفينة أو مسح ما على ظهر سفينة العدو. وبحلول القرن السابع عشر حل البيريه من النوع الحديدي محل النوع الصخري.
- (6) تحتوي الأرشيفات القنصلية الفرنسية بمدينة الجزائر على قوائم السفن البحرية - القرصانية التي طلبت الترخيص ونسخا من جوازات السفر التي كان من المفروض أن يحملها التجار الفرنسيون ليتفادوا الأسر. وإن توثيق سنوات 1737-1827 تبدو عليه الضحالة نوعا ما، ولكن مع ذلك يحتوي على عدد السفن المقلعة كل سنة، وعادة ما يذكر أيضا نوع السفينة وعدد المدافع التي تحملها ولذلك فان بعض المعلومات القديمة يمكن استخراجها منها. انظر البيري ديفوكس «بحرية الأيالة الجزائرية» في المجلة الافريقية، عدد 77، ص 384 - 420.
- (7) لقد كتب المتصرف في طولون الى كولبير قائلا: «إن الخطأ ليس في سفننا لأنها لا تبحر بالجودة التي تبحر بها سفن القرصنة التركية، ولكن الفرق أن سفننا محملة بالمدافع والذخيرة والأمتعة. وبدلا من ذلك فإن هؤلاء البربر Barbarians يستعملون المدفعية الخفيفة ولا يحملون سوى مؤونة ستة أو ثمانية أسابيع، وليس لهم أمتعة. ولذلك فإن الضباط الفرنسيين، رغم انهم على أحسن ما يرام لا يستطيعون المنافسة مع هؤلاء اللصوص» أنظر ديلابر Delarbra (تورفيل Tourville) ص 13.
- (8) وهناك سفينة جزائرية من نوع الفرقاطة كانت هدية (اتاوة) من جمهورية الولايات المتحدة الأمريكية الشابة. وكان الجزائريون يرغبون في شراء واحدة أخرى على الأقل، ولكن الرئيس جيفرسون أوقف الصفقة.
- (9) ان سلم تقسيم الغنائم بعد الحملة يوضح لنا عددا من المسائل. ففي سنوات الثلاثين من القرن السابع عشر كان الباشا يأخذ 12 في المائة بمدينة الجزائر. وعشرة بالمائة في تونس. وواحد في المائة لإصلاح الرصيف البحري (المول). وواحد في المائة للمرابط، والباقي وهو من 88 الى 86 في المائة يذهب نصفه الى ملاك السفن، والنصف الآخر الى طاقم السفينة وجنودها. ويأخذ الرياس من هذا النصف الثاني بين عشرة واثني عشر سهما، والآغا ثلاثة أسهم، والانكشارية سهمين لكل واحد منهم، ورئيس المدفيعين ثلاثة أسهم، وغيره من المدفيعين سهمين، والريان ثلاثة أسهم، والملاح ثلاثة أسهم، وربيب الأشعة ثلاثة أسهم، وقيم الباب سامين، والجراح ثلاثة أسهم، والبحارة سهمين، وإذا كان على ظهر السفينة رجال من أهل البلاد (الجزائريين) فلا يعطون إلا سهم

واحد «لأنهم أناس لا يمكن الاعتماد عليهم كثيرا». وإذا كان بين هؤلاء الناس أرقاء فإن السيد مالك الرقيق هو الذي يأخذ أسهمهم ، وأحيانا يعطى . جزءا للرقيق. (أنظر الأب دان ص 265 - 266) ، ويتفق هذا التقسيم الذي جاء به مع ما أورده الكتاب الآخرون تقريبا. أنظر أيضا البير ديفوكس (سجل غنائم البحرية) في المجلة الافريقية عدد 15، ص 70-77 وعدد 16 ، ص 146-159.

(8) ولكنهم لم يكونوا دائما حكام في ذلك. فقد كتب القنصل الانكليزي مارتن في نوفمبر 1675. بأن ولد الداى قد رقي الى رتبة أمير البحر (أميرال) وأعطى قيادة سفينة جديدة ، اسمها «الحصان الذهبي». ولما خرج في غزوته رفقة خمسة آخرين من البحارة - القرصان مع سفنهم) التقى برجل حرب برتغالي وضيق عليه الخناق طلبا للحرب. وقد استطاع البرتغالي أن يفر من الأسر ولكن خلال المعركة قتل حوالي أربعائة رجل من الأتراك والجزائريين وسبب أضرار كبيرة للسفن ولذلك عزل ولد الداى من منصبه وسمي مكانه الرئيس كناري (Canary) برتبة أمير البحر أنظر : Pro. sp. 71-1 Fol. 89.

(9) كانت سالا «جمهورية قرصنة» تقع على الساحل المراكشي. كانت تحكم من قبل جماعة من أربعة عشر قبطانا، ولها رئيس برتبة أمير البحر (أميرال). وكانت الجماعة فيها مؤلفة من رجال البحر البولنديين والانكليز فقط تقريبا. وكانت سفنها عاملة في كل البحر الأبيض وشمال المحيط الأطلسي خلال كل القرن السابع عشر وجزء من الثامن عشر. أنظر انطونيو دي أرماس (De Armas) (القرصنة والهجمات) الجزء الثالث. ص 1 و ص 59 وغيرها. وهناك كتابات أخرى عن جماعة سالا. وكثير من المراجع المعاصرة عن أنشطتها.

(10) لقد رأينا أن كثيرا من الرياس ومساعديهم كانوا من الأعلاج . وأن مصيرهم كان مظلما اذا ما ألقي القبض عليهم. ففي البحر كانوا عادة يشاركون مصير العالج الانكليزي قائد السفينة المسماة (هافون: نصف القمر = قمر 14) التي أسرتها السفينة الانكليزية (سفير) : الياقوتة الزرقاء في صيف 1681. فقد كان قد شق على الفور (أنظر كلاوز Clowes ، البحرية الملكية ج 2 ص 457) وكانت محاكم التفتيش في كل من ايطاليا واسبانيا تحرق الأعلاج حرقا. ولا تستطيع أي معاهدة أن توقف هذا لأنها «لا تطيع الملك. ولا يمكن لحدوده أن تنقيد.... بمعاهدة» (أنظر مارسيل ايميريت M. Emirite : تجارة بحرية شمال افريقية في القرن الثامن عشر في الكراسيات التونسية - رقم 3 ص 364) فلا غرابة اذن أن الرياس الأعلاج كانوا لا يرغبون في أن يصبحوا ضباطا لسفن تجارية قد ترسو بهم في ميناء أروبي.

(11) A. N. K., 1334, No. 6

(12) كانت هذه السفينة «هدية» من جمهورية الولايات المتحدة الشابة.

ملاح من الحياة الاقتصادية

في المغرب في عهد السعديين

عمر بن خروف

شهد المغرب الأقصى في مطلع القرن 10 هـ/16 م قيام أسرة حاكمة جديدة فيه، ألا وهي أسرة الاشراف السعديين، التي استمرت في الحكم حتى سنة 1659⁽¹⁾ وقد كان المغرب عند قيام هذا الأسرة يعيش في أزمة سياسية واقتصادية ؛ حيث كان مجزأ الى وحدات سياسية صغيرة متناحرة⁽²⁾، كل واحدة عاجزة عن توحيد كل أجزائه تحت سلطتها، وعن مقاومة الغزو الخارجي البرتغالي والاسباني الذي استهدف المغرب، واستفحل في النصف الثاني من القرن 9 هـ/15 م ومطلع القرن العاشر الهجري السادس عشر الميلادي، مستغلا التجزؤ والانقسام والتفتت الذي آل اليه المغرب. وهكذا احتل البرتغاليون معظم المدن الواقعة على الساحل الأطلسي، وعلى مضيق جبل طارق⁽³⁾، بينما احتل الاسبان مليلة. وحجر بادس، وغساسة على الساحل المتوسطي⁽⁴⁾، بحيث لم يبق بيد المغاربة من المنافذ البحرية المفتوحة على الخارج سوى سلا على المحيط الأطلسي وتطوان على البحر المتوسط. وأخذ البرتغاليون والاسبان يشنون حملات متوالية على المناطق الداخلية المجاورة لقواعدهم ، ويتوغلون أحيانا الى أعماق بعيدة قد تصل الى مئة كلم، وهم ينهبون ، ويسلبون، ويقتلون ويأسرون، حتى أقفرت أو كادت تقفر كل المناطق التي تقع على مقربة من القواعد البرتغالية والاسبانية الا من بعض عملائهم، واضطرت أحوال