المجلة الجزائرية للدراسات العثمانية والبحر المتوسط
المجلد: 1 العدد: 1 ديسمبر 2021 ص ص 33-60
ر ت م د (ISSN): 2800-1184
تاريخ الإرسال (2021/03/26) تاريخ القبول (2021/9/2) تاريخ النشر (2021/12/29)

موقع أثري مغمور من معالم الجزائر القديمة :
كوثون إيكوسيم، الذي حلت محله ترسانة خير الدين*
A Submerged Archeological Site of Ancient Algiers: the Kothon of Eikosim which was Replaced by Khayr al-Dîn's Arsenal

محرز أمين
جامعة الجيلالي بونعامة، خميس مليانة
البريد الإلكتروني : a.mahrez@univ-dbkm.dz

ملخص :

تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على معلمين أثريين شبه مجهولين من معالم مدينة الجزائر القديمة : أحدهما عبارة عن حوض مينائي يعرف عند الآثاريين بال"كوثون"، و تم إنشاؤه من قبل الفينيقيين لدى تشييدهم لأسوار إيكوسيم (الاسم الأول للمدينة)؛ أما الآخر، فهو دار صناعة سفن عرفت باسم من أقامها، ترسانة خير الدين.

و لقد ارتأينا القيام بهذا البحث المقتضب نوعا ما بخصوص هذين المعلمين لأن أولهما مجهول تماما، و الثاني يكاد يكون كذلك، و كونهما أيضا يتشاطران عدة قواسم مشتركة لعل أهمها أنهما شغلا نفس الموقع على الواجهة البحرية للبلدة، و لكن فصل بين تاريخ بنائهما فارق زمني يعادل أو يربو عن الألفي سنة، فضلا على أنه كان لهما بالأساس التوجه ذاته، ألا و هي الصناعة البحرية.

الكلمات المفتاحية :

كوثون؛ الفينيقيين؛ الصناعة البحرية؛ ترسانة؛ الجزائر العثمانية.

---

* شكلت مسودة هذا المقال موضوع مداخلة يوم 23 فبراير 2021 بمناسبة اليوم الوطني للقصبة، في المتحف العمومي الوطني البحري بأقبية رصيف خير الدين.

Abstract:

The aim of this study is to shed light on two almost unknown ancient sites in the city of Algiers: one of them is a harbour basin designated by archaeologists as Cothon, and which was created by the Phoenicians when they built the walls of Ikosim (the ancient name of the city); the other site is a shipyard called the 'Arsenal of Khayr al-Dîn', named after the man who ordered its construction, the famous Khayr al-Dîn Barbarossa.

We undertook this research on these two sites because the first is completely unknown, and the second almost as much. Moreover, they share many common denominators, perhaps the most important of which is that they occupied the same location on the city's waterfront. It should be noted, however, that the gap between their construction dates is equal to or greater than two thousand years and the fact that both port establishments had essentially the same orientation, i.e. maritime construction.

Keywords:
Cothon; Phoenicians; Shipbuilding; Shipyard; Regency of Algiers.

1. توطئة :

1.1- نبذة تاريخية عن التوسع الفينيقي في غرب المتوسط :

يتفق علماء الآثار و التاريخ أن الفينيقيين هم أول من استوطنوا موقع الجزائر، في فترة ما أواسط الألفية الأولى قبل الميلاد، كما سنرى لاحقا. و لقد عرف عن الفينيقيين أنهم شعب ملاحين و تجار بامتياز، انطلقوا من مدنهم (جبيل - صيدون - صور - بيروت) الواقعة على ساحل بلاد الشام - بلاد كنعان[1] قديما - إبان الألفية

[1] الجدير بالذكر أن القديس أوغسطين لما استجوب فلاحين بونيقيين - يعني من أحفاد الفينيقيين - بنواحي بونة (Hippone قديما) عن هويتهم، أجابوه بأنهم يعتبرون أنفسهم كنعانيين ! انظر في هذا الصدد : **ديكريه (فرانسوا)** : *قرطاجة أو امبراطورية البحر*، ترجمة عز الدين أحمد عزو، دمشق، الأهالي للطباعة و النشر و التوزيع، 1996، ص. 17.

- GSELL (Stéphane) : *Histoire ancienne de l'Afrique du Nord*, T. 1, Paris, Librairie Hachette, 1913, p. 341.

الثانية ليجوبوا أنحاء البحر المتوسط، من أجل ممارسة نشاطهم المفضل : التجارة البحرية.

في حدود القرن الثاني عشر قبل الميلاد، كان الفينيقيون قد تجاوزوا بشكل شبه أكيد مضيق جبل طارق، حيث أسسوا لاحقا مستعمرة ليكسوس - بالقرب من العرائش الحالية - على ساحل المغرب الأطلسي، و كذا قادس الواقعة في بلاد ترشيش (Tartessos) الغنية بالفضة، جنوب غرب إسبانيا[2]؛ و كانت الطرق الملاحية التي سلكها الفينيقيون في الحوض الغربي للمتوسط تنقسم إلى طريقين رئيسيين هما : طريق المساحلة (الملاحة الساحلية) المحاذي لسواحل بلاد المغرب، و طريق الجزر المار بصقلية، سردينيا و البليار[3].

و نميل إلى الاعتقاد، بناء على عدة عوامل تأتي في مقدمتها بساطة تقنيات الملاحة وقتئذ، بأن الطريق الأول المذكور آنفا كان أقدمهما استخداما؛ و لقد تطلبت المساحلة من الفينيقيين أن ينشئوا تدريجيا على نقاط مختارة من الضفة الجنوبية للبحر المتوسط محطات كانت تبعد عن بعضها البعض مسافة تتراوح بشكل عام بين 25 و 45 كيلومتر[4].

و كان الفينيقيون يتحرون في اختيار تلك المحطات - التي اشتهرت بـ"الإسكلات الفينيقية" - اعتبارات عديدة، من أهمها : الموقع المتوسط بين محطتين قريبتين، مرسى طبيعي آمن نسبيا - في حمى جزيرة أو رأس أو مصب نهري -، وجود أجوان (خلجان

---

[2] **ناير (مختار)** : *التجارة البحرية في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط في العصور القديمة (من الفينيقيين إلى الاحتلال الروماني)*، دكتوراه علوم في التاريخ القديم، جامعة وهران 1، 2018، ص ص. 26-29 ؛ **ديكريه** : المرجع السابق، ، ص ص. 48-50.

[3] انظر في هذا الصدد : **كونتنو (ج.)** : *الحضارة الفينيقية*، ترجمة محمد عبد الهادي شعيرة، القاهرة، شركة مركز كتب الشرق الأوسط، 1948، ص. 312 ؛ **مازيل (جان)** : *تاريخ الحضارة الفينيقية الكنعانية*، ترجمة ربا الخش، اللاذقية، 1998، ص ص. 185-186.

- **SALAMA (Pierre)** : « Sites commerciaux antiques sur le littoral de l'Algérois », *Mélanges de l'École française de Rome. Antiquité*, T. 118, n°2, 2006, p. 528.

[4] **LE GLAY (Marcel)** : « À la recherché d'Icosium », *Antiquités africaines*, 2, 1968, p. 8.

صغيرة) في الجوار، و تواجد مصدر للماء العذب؛ كما يمكننا أن نضيف عامل لاحق هو توفر المناطق الخلفية على موارد و منتجات قيمة قابلة للمقايضة[5].

2.1- إيكوسيم[6] : عوامل اختيار الموقع

الاعتبارات الآنفة الذكر هي مجمل ما حمل الفينيقيين على اختيار تلك النقطة بالذات - و نقصد بها موقع المركز التاريخي لعاصمتنا، أي حدود القصبة و واجهتها البحرية لنكون أكثر تحديدا - في خليج الجزائر لإقامة إسكلة[7]؛ و تلك الاعتبارات يمكن أن نلخصها في النقاط التالية :

- المسافة بين الموقع الفينيقي روسقونيا (رأس تامنفوست حاليا)، الواقع على طرف خليج الجزائر الشرقي، و موقع تفساد (تيپازة حاليا) تربو عن الثمانين كيلومترا؛ و هذا ما أوجب وجود إسكلة تتوسطهما، سيكون موقعها بالأحرى في نقطة قريبة من الطرف الغربي للخليج المذكور[8].
- وجود مرسى طبيعي في الموقع، يتمثل في حوض شبه منحرف ينفتح جهة الجنوب و تحده جزيرة صغيرة[9] شرقا، و سلسلة من الصخور شمالا تصل نوعا ما الجزيرة

---

[5] **SALAMA** : *op. cit.*, pp. 528-529 ; **LE GLAY** : *Ibid.* ; **CARAYON (Nicolas)** : « Note sur l'organisation spatiale des agglomérations insulaires phéniciennes et puniques », *Méditerranée*, 117, 2011, pp. 111-112.

[6] فيما يخص مدلول هذه الكلمة الفينيقية، انظر ادناه.

[7] في هذا الصدد، يجدر بنا التنويه أن طبوغرافية أو تضاريس الموقع كانت مختلفة قليلا قبل ثلاثة آلاف سنة عما هي عليه حاليا، بفعل التبدل المناخي الذي أفضى إلى ارتفاع مستوى البحر عدة دسيمترات، و مختلف عوامل الحث (البحري و الريحي و غيرها)، و كذا التغيرات التي تمخضت عن النشاط البشري (anthropisation).

[8] **LE GLAY**: *op. cit.*, pp. 8 & 10.

[9] تلك الجزيرة التي عرفت في المصادر الإسلامية القديمة باسم [ا]سطفلة أو اصطفلة - يمكن افتراض أن هذه التسمية ما هي إلا تحريف للكلمة اللاتينية isola، التي تعني ببساطة "جزيرة" - و أيضا باسم جزيرة بني مزغنا، انقسمت خلال الألفية الأخيرة إلى الأربعة جزيرات، التي عرفت في الفترة المعاصرة بجزيرات الأميرالية.

انظر في هذا الصدد : **البكري (أبي عبيد)** : *المغرب في ذكر بلاد إفريقية و المغرب، و هو جزء من كتاب المسالك و الممالك*، القاهرة، دار الكتاب الإسلامي، 1957، ص. 82 ؛ **الاصطخري (ابن إسحاق إبراهيم بن محمد الكرخي)** : *المسالك و الممالك*، تحقيق و مراجعة محمد جابر عبد العال و الحسيني محمد

السابقة بالبر الرئيسي - الواقع غربا - فيما يشبه الرصيف أو البرزخ[10]. و لم يكن هذا المرسى آمن خلال العواصف البحرية، إلا في جوار الجزيرة بصفة نسبية؛ أما باقي نقاطه، فكانت معرضة للرياح القوية - و لا سيما الشمالية منها - و لتلاطم أمواج البحر، و هذا ما جعله بوجه عام مرسا يمكن القول رديئا[11].

- من بين الأمور التي شكلت عامل جذب بالنسبة للفينيقيين وجود الماء بوفرة، حيث كانت هناك عيون تنبع قرب المرسى وردت الإشارة إليها عند ابن حوقل و أبو الفدا[12]، إحداها بلا أدنى شك عين باب الجزيرة؛ و هذا ناهيك عن عيون عديدة كانت متواجدة في حيز المدينة القديمة[13]. بالإضافة إلى العيون، كانت توجد عدة وديان يصب بعضها عند المرسى أو قريبا منه، و نذكر منها : واد المغاسل بباب الواد، و واد ميزاب في باب ناحية باب عزون، و بينهما واد صغير بلا إسم ينحدر هو و روافده عبر أعالي المدينة (الجبل) شرق باب الجديد و يصب غير بعيد من باب البحر[14].

شفيق غربال، القاهرة، الهيئة العامة لقصور الثقافة، د.ت، ص. 34 ؛ **لقوارة (فهيم)** : *ميناء مدينة الجزائر و دوره الاقتصادي في العهد العثماني (ق. 10-11 هـ/16-17 م)*، ماجستير في التاريخ الحديث، جامعة الجزائر 2، 2012، ص ص. 11-12.

- **BERBRUGGER (Adrien)** : *Le Pégnon d'Alger, ou les origines du gouvernement turc en Algérie*, Alger, Imprimerie d'A. Bourget, 1860, pp. 5-6 ; **LESPES (René)** : *Alger, Étude de Géographie et d'Histoire urbaines*, Paris, Librairie Félix Alcan, 1930, p. 109.

[10] عقب فتح حصن البنيون في سنة 1529م، سيقوم خير الدين "بربروس" بردم الفرجات الموجودة بين تلك السلسلة من الصخور، و يقيم بذلك الرصيف الذي دعي باسمه، في إطار إنشائه لميناء الجزائر. انظر : **لقوارة**، المرجع السابق، ص ص. 27-32.

[11] **البكري**، المصدر السابق، ص. 82. - **LESPES** : *op. cit.*, p. 109.

[12] **ابن حوقل (أبي القاسم النصيبي)** : *المسالك و الممالك*، ليدن، مطبعة بريل، 1872، ص. 52.

- **ABOU'LFEDA** : *Description des pays du Maghreb*, publ. Par Ch. Solvet, Alger, Imprimerie du gouvernement, pp. 16-19.

[13] نذكر من هذه العيون على سبيل المثال : عين الشيخ حسين - عين العطش - عين الجديدة - عين الساباط - عين المزوقة. انظر:

- **MISSOUM (Sakina)** : *Alger à l'époque ottomane. La Médina et la maison traditionnelle*, Édisud – INAS, s.p.

[14] **TAHARI (Habib)** : « D'Alger et d'ailleurs. Histoire naturelle d'une morphologie urbaine », *Vies des villes*, 1, janvier 2005, pp. 34-37.

- لقد خفف من رداءة المرسى الطبيعي، وجود شاطئ رملي ناحية باب الواد - عرف منذ الفترة الوسيطة بالرميلة -، و كذا جون يمكن أن تأوي إليه السفن ناحية باب عزون -عرف من قبل الأوروبيين خلال الفترة الحديثة بـ palmera (كلمة إسبانية تعني "نخلة")، لتواجد عدد من أشجار النخيل عند تلك النقطة الساحلية-[15]. و الأهم من هذين الموقعين الساحليين -كما سنرى- جون صغير كان عبارة عن مصب الواد دون إسم، و يشكل الموضع الذي شغله باب البحر طرفه الشمالي[16]؛ و عليه، فإنه مثل بشكل مؤكد امتدادا أو ملحقا للمرسى الطبيعي، و الموقع المستقبلي لحوض مينائي.

2. كوثون إيكوسيم : تعريفه - تاريخه و دو افع بنائه - مصير الكوثون خلال الحقب التاريخية التالية

1.2- تعريف الكوثون :

الكوثون[17]، هو عبارة عن منشأة مينائية ابتدعها الفينيقيون و نظرائهم القرطاجيين لوضع مراكبهم في مأمن من الهجمات البحرية المعادية و العواصف البحرية الشديدة على

---

[15] **LESPES** : *op. cit.*, p. 110.

[16] **TAHARI (Habib)** : « Alger : l'exutoire naturel de la Place des Martyrs. D'Alger et d'ailleurs (L'île d'Al-Djazaïr) », *Vies des villes*, 13, décembre 2009, pp. 32-34.

[17] كوثون كلمة ذات أصل غير مؤكد، فالبعض من المختصين ربطها بالكلمة اليونانية κώθων التي تعني حرفيا "إناء دائري" - و هي الأصل الذي اشتقت منه اللفظة العثمانية قوطي، المثبتة في اللهجة الدزيرية -، و البعض الآخر قربها من الجذر السامي العربي القديم قطع، كون تلك المسطحات المائية تقتطع نوعا ما من اليابسة أو لكونها تحفر غالبا في أرضية صخرية بتقنيتي النحت أو الشق، اللتان ترادفان لغويا القطع -على الأقل في اللغة العربية الكلاسيكية- :

- **CARAYON (Nicolas)** : « Le cothon ou port artificiel creusé. Essai de définition », *Méditerranée*, 104, 2005, pp. 5-7 ; **BEN CHENEB (Mohamed)** : *Mots turks et persans conservés dans le parler Algérien*, Publications du cinquantenaire de l'université d'Alger, 2012, p. 70.

و فيما يخصنا، سنتجاسر إلى طرح فرضية أن يكون لفظ كوثون مشتقا بالأحرى من لفظة فينيقية مركبة من [محز] قطن QaṬaNu [MaḤaZu]، التي يعني شقها الأول "مرسى" و الثاني "صغير" :

- **TOMBACK (Richard S.)**: *A comparative semitic lexicon of the Phoenician and Punic languages*, Missoula, Scholars Press for The Society of Biblical Literature, 1978, pp. 169 & 287 ; **KRAHMALKOV (Charles R.)**: *Phoenician-Punic dictionary*, Leuven, Peeters, 2000, pp. 274 & 426.

حد سواء. و كان يتم إنشاء الكوثون من خلال حفر أحواض داخلية في البر، تكون في أغلب الأحيان مسورة لدواع دفاعية أو لتلعب دور كاسر أمواج؛ و من ثم، يتم وصلها بالبحر عن طريق قناة[18].

و لقد كانت أبرز الأمثلة عن "الكوثونات" في البحر المتوسط مينائي قرطاجة الاصطناعيين : الميناء العسكري ذي الشكل الدائري المرتبط بالميناء التجاري ذي الشكل المستطيل[19]؛ أما بقية الكوثونات التي أحصاها الدارسون و علماء الآثار، فكانت أكثر تواضعا و عددها محدود[20].

2.2- تاريخ و دو افع بنائه :

لمعرفة زمن بناء كوثون إيكوسيم أو الأصح لمعرفة الفترة التقريبية التي أنشئ فيها، يتوجب علينا أن نخوض في تاريخ تأسيس الإسكلة الفينيقية : بالرجوع إلى الشواهد الأثرية، يعتبر بئر حي البحرية الذي اكتشف سنة 1952م عند حفر أساسات مبنى الخزينة العمومية أحد أهمها و أقدمها، إذ أن العلماء استطاعوا استخراج قطع فخارية منه تعود إلى القرن الثالث قبل الميلاد -أي في عز الفترة القرطاجية- حتى عمق 14 متر و نصف[21]؛ و إذا علمنا أن البئر المذكور يزيد عمقه بقليل عن 19,75 متر، فنستنبط من ذلك أن الخمسة أو الستة أمتار الأعمق -التي لم يتوصل إليها بسبب انغمارها بالماء- كانت تحوي بلا ريب أقدم المخلفات الأثرية، قدرنا بأنها قد تعود إلى أبعد من حدود القرن الخامس قبل الميلاد.

و المزية التي نستشفها من هذا التأريخ المفترض موافقتها لزمن رحلة حنون القرطاجي، التي كانت إحدى أهدافها الرئيسية توطين آلاف البونيقيين في مستوطنات تتموقع في نقاط مختارة على امتداد ساحل المغرب الأطلسي[22]؛ و عليه، يحق لنا

---

[18]**CARAYON (Nicolas)**, **ARNAUD (Pascal)**, **GARCIA CASACUBERTA (Núria)** and **KEAY (Simon J.)** : « Kothon, cothon et ports creusés », *Mélanges de l'École française de Rome – Antiquité*, 129-1, 2017, pp. 255-266.

[19] **ديكريه** : المرجع السابق، ص ص. 71-73 ؛ **كونتنو** : المرجع السابق، ص. 311. انظر الصورة ①.

[20]**CARAYON** : « Le cothon… », *op. cit.*, pp. 6-7.
انظر في هذا الصدد الصورة ② الملحقة بآخر هذا المقال.

[21]**LE GLAY** : *op. cit.*, pp. 14-16.

[22]**PAPPA (Eleftheria)** : « Reflections on the earliest Phoenician presence in North-West Africa », *Talanta*, XL-XLI, 2008-2009, p. 55 ; **SÉNAC (R.)** : « Le

الافتراض بأنه لما أقر مجلس شيوخ قرطاجة تسيير تلك الحملة البحرية (ما بين الربع الأخير من القرن السادس و أوائل القرن الخامس قبل الميلاد)، لقد كانت إيكوسيم -و نظيراتها من الإسكلات الواقعة على الضفة الجنوبية للمتوسط- قد تأسست منذ زمن.

المفارقة أن أقدم إشارة تاريخية عن إيكوسيم تعود إلى منتصف القرن الرابع قبل الميلاد في شهادة الإغريقي سكيلاكس الزائف بكتابه Periplus (الرحلة البحرية)، حيث ذكرها تحت اسم "جزيرة آكيون"[23] -علما بأن *νοικA* تعني حرفيا باليونانية "ساحل، ضفة"-؛ و هذه التسمية يقابلها الإسم الفينيقي للإسكلة ايكسم yksm′ - و تجدر الإشارة إلى أن اللفظ مركب من اي "جزيرة" و كس في صيغة الجمع، التي لعلها تعني "البومة السمراء (البورورو ؟)" أو "غراب الليل (الواق الأوراسي؟)"-، و الذي أعطانا ايكوزيون *Ἰνοισόκ* و ايكوزيوم Icosium في المصادر الإغريقية و اللاتينية اللاحقة[24].

و بناء على ما سبق ذكره، يمكننا الخلوص إلى أن جزيرة إيكوسيم (اسطفلة) شكلت أول موطئ قدم للفينيقيين قبالة البر الرئيسي خلال القرن السابع أو السادس قبل الميلاد على أدنى تقدير؛ و نميل إلى ترجيح أن ضيق مساحة الجزيرة من جهة و تنامي الأهمية التجارية للإسكلة دفعت المستوطنين إلى الإنتقال إلى البر في وقت مبكر، حيث قاموا ببناء نواة ما سيصبح سريعا بلدة إيكوسيم الليبوفينيقية.

---

périple du Carthaginois Hannon », *Bulletin de l'Association Guillaume Budé : Lettres d'humanités*, 25, décembre 1966, pp. 510-538 ; **EUZENNAT (Maurice)** : « Le périple d'Hannon », *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 138e année, n° 2, 1994, pp. 559-580.

[23]The Periplous of Pseudo-Skylax : An Interim Translation, by Graham Shipley, 2002, connection on 21 February 2021, URL : http://www.ancientportsantiques.com/wp-content/uploads/Documents/AUTHORS/Scylax-GB2002.pdf.

[24]**CARAYON (Nicolas)** : *Les ports phéniciens et puniques. Géomorphologie et infrastructures*, Vol. I, Doctorat en Sciences de l'Antiquité – Archéologie, Université Strasbourg II 6 Marc Bloch, 2008, p. 187 ; **LE GLAY** : *op. cit.*, p. 14.

- **سلاطنية (عبد المالك)** : *المستوطنات الفينيقية البونية في الحوض الغربي للبحر المتوسط*، دكتوراه العلوم في التاريخ القديم، جامعة منتوري – قسنطينة، د.ت.، ص. 180.

و لأسباب أمنية، توجب على السكان إحاطة بلدتهم الصغيرة بسور متين يحميهم من هجمات قبائل الدواخل و من خطر القراصنة اليونانيين على حد سواء[25]؛ و في هذا الصدد، يذكر سكيلاكس المذكور في الفقرة 111 من رحلته : " *Ακιον νῆσος πόλις καί λιμήν*"، و هو ما يمكن أن نترجمه بـ"**أكيون، جزيرة و مدينة بها مرفأ في متناول اليد**"؛ و هذا يؤكد من جهة وجود مدينة مسورة وقتذاك، كما يؤكد من جهة أخرى وجود المرفأ، الذي تثبته جزرية المنشأة[26].

حاذى الليبوفينيقيون - أو الإيكوسيميون إن أمكننا تسميتهم هكذا - لدى بنائهم سور المدينة (حوالي القرن الرابع قبل الميلاد) على الواجهة البحرية الجرف الصخري الذي كان يرتفع ما يربو عن العشرة أمتار عن الشط؛ و عليه، فإنهم لما وصلوا إلى محيط الجون الصغير -الذي سبق لنا الإشارة إليه أعلاه- الواقع عند طرف باب البحر (جنوب شرق ساحة الشهداء حاليا) اغتنموا بحذاقة خصائص الموقع و انحرفوا بالسور بشكل منكسر : كانت النتيجة إنشاء حوض مينائي داخلي أو كوثون، الذي تم بعد عمليتي كرو حواف الجون من الرمل و الحصبة المترسبة[27].

إن الأوصاف القليلة[28] التي بالإمكان تأكيدها بخصوص كوثون إيكوسيم هو انحصاره بين ثنايا أسوار المدينة، بحيث اتخذ شكلا شبه منحرف وافق إلى حد ما

---

[25] بهذا الخصوص، بوسعنا أن ننقل ما ذكره فرانسوا ديكريه بشأن قرطاجة و نطابقه على إيكوسيم : "لقد كان أول ما يبحث عنه الفينيقيون، حينما يشيدون مركزا ما، أن يراعوا في بنائه عناصر الحيطة و الأمن، و ذلك بتعزيز الدفاعات الطبيعية للموقع الذي تم اختياره. و مع أننا نجهل طبيعة الأعمال التمهيدية التي قام بها المستوطنون الأوائل النازلون في المدينة الجديدة، فمن المؤكد وجود سور كان يحيط بكتلة المدينة الأولية، مما سمح للسكان بمقاومة أية هجمات محتملة... كما سمح لهم، في الوقت نفسه، بالبقاء مجتمعين أمام المرفأ، بحيث كانت السفن تمثل لهم الملاذ الأخير." : **ديكريه** : المرجع السابق، ص.67.

[26] **CARAYON** : *Les ports…*, *op. cit.*, p. 187.

انظر أيضا : نفسه، ص.31.

[27] انظر في هذا الصدد : - *Id.,* pp. 644-654.

[28] في الواقع، بسبب التحولات التي طرأت على الموقع منذ إنشائه، بالإضافة إلى نقص المعطيات الأثرية التي بحوزتنا، لا يمكننا أن نجزم أي شيء بخصوص الحالة الأصلية التي كان عليها كوثون إيكوسيم خلال الحقبة الليبوفينيقية (القرطاجية) ؛ و عليه، فإننا نجهل إن كان يشتمل على منحدرات كانت تتم بها عمليات صناعة و صيانة السفن.

نطاق الجون الذي بني على أرضيته؛ و كذا -على غرار باق الكوثونات الفينيقية و القرطاجية المماثلة في الهيئة و الاتساع- وجود منشأة مرصوفة (جدار بحري أو رصيف) تضيق مدخل الحوض، كانت بمثابة كاسر أمواج. و كون الموقع لم تطرأ عليه تغيرات جذرية منذ إنشائه، فإنه يتسنى لنا التقدير بأن مساحة ذاك الحوض الداخلي، الذي كانت تلجأ إليه المراكب إبان نهاية فصل الخريف و الشتاء، ناهزت قرابة الثلاثة آلاف متر مربع.

3.2- مصير الكوثون خلال الحقب التاريخية التالية :

خلال حقبة النفوذ الروماني التي تلت سقوط قرطاجة سنة 146 ق.م.، ليس هناك شك في أن الكوثون بقي يستخدم كمرفأ داخلي للمدينة، على الأقل حتى العقود الأخيرة من هيمنتهم على مقاطعة موريطانيا القيصرية (371-429م)[29]؛ غير أنه سرعان ما دخلت إيكوزيوم بعدئذ في فترة من الإنحطاط و التقهقر لم يسعفها لا تثبيت البيزنطيين سيطرتهم على امتداد سواحل المنطقة و لا الفتح الإسلامي الذي شمل بلاد المغرب أوائل القرن الثامن، بحسب الشواهد الأثرية التي أماط علماء الآثار عنها اللثام مؤخرا خلال حفرياتهم بساحة الشهداء، و التي أظهرت بشكل جلي انكماش النسيج العمراني داخل المدينة[30].

و نعتقد أنه خلال تلك الفترة الطويلة من الإهمال و تقلص النشاط الاقتصادي الحاد أدت عوامل الحث البحري و تراكم الرمال و الحصباء في الكوثون إلى تحوله تدريجيا إلى حوض ضحل يقطع الشريط الرملي الضيق الذي يشكل الشط؛ و رغم ذلك حافظ الموقع على ميزته البحرية حتى الفترة الحديثة، إذ صار حيزا يغلب عليه نشاط الصيادين، كما كان يرتاده من حين لآخر صغار التجار الذين يمتهنون نقل سلعهم

[29] يمثل التاريخ الأول من الفترة المذكورة ثورة فيرمس بن نبل ضد الوجود الروماني، و الثاني غزو الوندالي جيسريك للمنطقة. انظر :

- **LE GLAY** : *op. cit.*, p. 52 ; **MERCIER (Ernest)** : *Histoire de l'Afrique septentrionale (Berbérie) depuis les temps les plus reculés jusqu'à la conquête française (1830)*, T. 1, Paris, Ernest Leroux, 1888, pp. 133-134 & 143-144.

[30] **SOUQ (François)** & **STITI (Kemal)** : « Fouilles récentes à Alger », *Les nouvelles de l'archéologie*, 124, 2011, pp. 44-48.

بالمساحلة، حيث كانوا جميعهم يضعون قواربهم فيه بعد جرها، ثم ينفذون إلى الأسواق الواقعة بقلب مدينة الجزائر عبر باب البحر المجاور لأجل بيع منتوجهم.

رغم بحثنا في العديد من المصادر التاريخية، لم نرصد سوى إشارة واحدة للموقع قبل أن تطرأ عليه تغييرات جذرية على يد الأتراك العثمانيين؛ و لقد وردت تلك الإشارة في رسالة لأحد ضباط حامية البنيون[31] الإسبانية موجهة للقائد دييگو دي ڤيرا، و مؤرخة في 27 أغسطس 1516م[32]، حيث استخدم للتعبير عنها مصطلح las atarazanas، الذي يعني حرفيا "أحواض بناء السفن"[33]. و وقتئذ، لم يكن قد مضى على قدوم عروج و خير الدين إلى الجزائر سوى أربعة أشهر على وجه التقريب؛ و هي مدة غير كافية -يجدر التنويه- ليضطلعا بأية أعمال بناء ذات أهمية في المدينة المذكورة.

على كل، يسمح لنا ذلك بمعرفة أن موقع "الترسانة" استخدم بشكل شبه مؤكد، خلال القرون الوسطى المتأخرة، لصناعة السفن. و لو أننا نستدل من صيغة الجمع المستخدمة أنه كان يوجد أكثر من حوض بناء، إلا أن ذلك يجب أن لا يجعلنا نعتقد بأنه كان نشاطا رئيسيا، بل جانبيا على أكثر تقدير؛ فالجزائر حتى ذلك الوقت لم تكن قد اشتهرت بكونها مدينة ذات توجه بحري، كما أن المراكب المصنوعة كانت في الغالب متواضعة الحجم، تراوحت زنتها بين الصغيرة و المتوسطة.

3. ترسانة خير الدين : تعريفها - تاريخها و دوافع بنائها - مصير الترسانة خلال الحقبة الإستعمارية

1.3- تعريف الترسانة :

الترسانة لفظة عثمانية الأصل اشتقت من الكلمة العربية المركبة دار الصناعة[34]، و كانت عبارة عن حوض أو ورشة صنع المراكب و السفن توجد عادة على مقربة من

[31] فيما يخص الظروف التي أدت إلى احتلال الإسبان للجزيرات المقابلة للمدينة، أنظر أدناه.

[32] Apéndice de documentos, *Memorial Histórico Español*, vol. VI, Madrid, Imprenta de la real academia de la historia, 1853, pp. 457-458.

[33] **ENGELMANN (W. H.)** : *Glossaire des mots espagnols et portugais dérivés de l'arabe*, Leyde, E. J. Brill, 1861, p. 64.

[34] **BARBIER DE MEYNARD (A.-C.)** : *Dictionnaire turc-français*, Vol. 1, Paris, Ernest Leroux, 1881, pp. 456-457.

البحر ليسر إيصال المواد الخام إليها و سهولة إنزال السفن إلى البحر؛ و كانت الترسانات تضطلع أيضا بمهام صيانة و إصلاح المراكب لتمكينها من الإبحار مستوفية لأتم شروط السلامة و الأهلية.

2.3- ترسانة خير الدين : ظروف و دوافع بنائها

يرتبط إنشاء الترسانة المذكورة بشكل وثيق بالأحداث الغنية التي ميزت السنوات الأولى من الوجود العثماني في البلاد الجزائرية؛ و لأجل ذلك، ارتأينا أن ننتقي فيما يلي من الأحداث ما نعتقد أنه يقترن أو يعلل إقدام خير الدين على بناء تلك المنشأة :

عجل سقوط إمارة غرناطة، آخر معاقل الأندلس في سنة 1492م، بانطلاق الحملات الإسبانية نحو المدن الساحلية لبلاد المغرب لاحتلالها؛ و لتجنب المصير الذي حل بمرسى الكبير في 1505م، و بوهران في 1509م، و بجاية بعد أقل من سنة، آثر أعيان مدينة الجزائر -على غرار مدن أخرى مثل مستغانم و تنس- إعلان ولائهم للملك الإسباني فرناندو الثاني، و نصت إحدى بنود اتفاق التبعية الذي عقدوه أواخر يناير 1510م على تسليم الجزيرات الصخرية (الجزائر) التي سبق لنا الإشارة إليها لبناء قلعة عليها تراقب المدينة و مرساها الطبيعي، قلعة دعيت بالبنيون[35].

لكن، عندما بلغهم نبأ موت الملك في 1516م، رأى الجزائريون أنهم في حل من الإتفاق المبرم مع الإسبان، غير أن عدم قدرتهم على مواجهة الحامية المسلحة بالمدفعية و المتحصنة في قلعة البنيون[36] ألجأتهم إلى طلب العون من الأخوين التركيين عروج و خير الدين، اللذان كانا قد استقرا حديثا ببلدة جيجل بعد أن حرراها من الإحتلال الجنوي.

- **صابان (سهيل)** : *المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية التاريخية*، الرياض، مكتبة الملك فهد الوطنية، 1421هـ/2000م، ص. 73.

[35] peñon : كلمة إسبانية تعني "صخرة عالية"، فيما تحمل piñón القريبة لفظا مدلول "إطار دائري مسنن" ؛ و نعتقد أن سبب التسمية عائد إلى بناء الحصن على قاعدة صخرية أكثر من كونه ناجم عن شكله المميز :

- *Gran diccionario Español Francés – Francés Español*, 2e éd., Paris, Larousse-Bordas, 1998, p. 513.

[36] كان البنيون، الذي يستطيع أن يأوي مئتين و خمسين رجلا تقريبا، يشكل تهديدا مستمرا لمدينة الجزائر، كونه يقع على بعد ثلاثمائة متر فقط منها؛ و كان في مقدور أفراد حاميته ضرب المدينة

بسبب ضعف مدفعيتهما -التي بلغت ثمانية عشر قطعة لا غير- إزاء استحكامات البنيون، باء القصف الذي سلطه الريسين على الحصن بالفشل. و ترتب عن ذلك توجيه الإسبان لحملة من أجل احتلال الجزائر في مطلع أكتوبر 1516م[37]؛ و لئن انتهت تلك المحاولة بالهزيمة، غير أنها أبرزت الحاجة إلى تعزيز الاستحكامات و سد الثغرات التي يمكن للعدو من النفاذ عبرها إلى المدينة.

لقد كان عروج قد قام، في هذا الصدد، بترميم المقاطع التي تهدد بالتداعي من أسوار المدينة؛ كما أعاد حفر الخندق المحيط بها، لكن الكثير كان مازال ينتظر أن ينفذ لتأمين حصانتها. و عندما استشهد هذا الأخير مع ثلة من جنوده بنواحي تلمسان الغربية على يد الإسبان أوائل أكتوبر 1518م[38]، عكف أخوه خير الدين على اتخاذ جميع الاحتياطات التي تستوجب التعجيل، تحسبا لهجوم أكثر من محتمل. و هو ما حدث فعلا بعد بضعة أشهر، حيث تمكن بشكل إعجازي من دحر الإسبان خلال الحملة الثانية التي شنوها في أغسطس 1519م[39].

بالمدفعية في أي وقت. و لقد وصف الوزان (ليون الإفريقي) هذه الوضعية بقوله أنه كانت تنطلق من القلعة "قذائف المدفعية تصل إلى اليابسة، بل و تمر فوقها، من سور إلى سور". انظر : **الحسن بن محمد الوزان الفاسي** : *وصف إفريقيا*، ترجمة محمد حجي و محمد الأخضر، ج. 2، ط. 2، بيروت، دار الغرب الإسلامي، 1983، ص. 38.

[37] **LOPEZ DE GOMARA (F.)** : *Crónica de los Barbarrojas*, *Memorial Histórico Español*, vol. VI, Madrid, Imprenta de la real academia de la historia, 1853, p. 369 ; **PELLISSIER (E.)** : « Mémoires historiques et géographiques sur l'Algérie », in : *Exploration scientifique de l'Algérie pendant les années 1840, 1841, 1842*, Paris, Imprimerie Royale, 1844, pp. 27-28 ; **BERBRUGGER** : *op. cit.*, pp. 30-31.

- *مذكرات خير الدين بربروس*، ترجمة محمد دراج، الجزائر، الأصالة للنشر و التوزيع، 2010، ص ص. 77-79؛ **المدني (أحمد توفيق)** : *حرب الثلاثمائة سنة بين الجزائر و إسبانيا، 1492–1792*، الجزائر، ش.و.ن.ت.، 1968، ص. 181-183.

[38] **التر (عزيز سامح)** : *الأتراك العثمانيون في أفريقيا الشمالية*، ترجمة د. محمود علي عامر، بيروت، دار النهضة العربية، 1989، ص. 69، هـ 1.

[39] *كتاب غزوات عروج و خير الدين*، تعليق نور الدين عبد القادر، الجزائر، المطبعة الثعالبية و المكتبة الأدبية، 1934، ص. 36؛ **التر (عزيز سامح)** : المرجع السابق، ص ص. 76-77.

- *Chroniques de la régence d'Alger traduites d'un manuscrit arabe intitulé El-zohrat el-nayerat*, trad. d'A. Rousseau, Alger, Imprimerie du gouvernement, 1841, pp. 59-67.

لا شك أن خير الدين كان يفكر جديا في الوسائل الكفيلة من أجل التخلص من حصن البنيون الإسباني، الذي كان لا يزال يشكل تهديدا على مرمى حجر قبالة المدينة، إلا أن قلة إمكاناته و قواته المستنزفة اضطرته إلى تأجيل العملية إلى وقت أنسب. صحيح أنه تلقى تعزيزا قدر بآلاف الجنود من السلطان سليم في بداية ربيع 1520م، بيد أن الظرف لم يسعفه لمباشرة المشروع المزمع، بسبب ثورة ابن بلقاضي المتحالف مع سلطان تونس الحفصي ضده؛ و هي الثورة التي ستضطره إلى ترك الجزائر بشكل مؤقت و الإستقرار قرابة خمس سنوات (1522-1526م) بموطئ قدم الأتراك الأول في البلاد، جيجل.

بعد أن أخمد ثورة ابن بلقاضي و مد نفوذه على البلاد الممتدة من عنابة شرقا إلى تلمسان غربا، قرر خير الدين أن الوقت قد حان للتخلص نهائيا من قلعة البنيون؛ و كانت خطته المزمعة تقتضي بأن يسلط قصفا مدفعيا مركزا عليها يضعضع أسوارها، و يتبعه بهجوم بحري من عدة جهات يخترق الثغرات المستحدثة[40].

و في إطار التحضيرات للعملية المزمعة، وجه خير الدين اهتمامه إلى تعزيز نقاط مختارة مواجهة للقلعة بقطع مدفعية، و كانت في مقدمتها طبانة الأندلس[41] التي تتحكم في باب الدزيرة؛ أما الترسانة التي تقع -كما أسلفنا ذكره- بجوار باب البحر، فبسبب قدم المنشأة و عدم ملاءمة بنيانها لنصب المدافع، فإنه ارتأى أن يعيد بناءها على أسس متينة، لا سيما أنها كانت تشكل ثغرة محتملة، يمكن للأعداء أن يستغلوها للولوج إلى قلب المدينة لو تفطنوا لقلة متانة سورها. و هكذا بدأت أعمال البناء في الترسانة، التي ستعرف في وقت لاحق بترسانة خير الدين، في حدود سنة 1527م على أقرب ترجيح؛ و انتهت الأشغال بها دونما شك خلال الأشهر الأولى من سنة 1529م، أي فترة قصيرة قبل بدء عملية القصف، التي ستكلل بعد هجوم خاطف يوم 28 مايو بسقوط البنيون و تطهير الجزيرة من الوجود الإسباني[42].

---

[40] **BERBRUGGER** : *op. cit.*, pp. 91-97.

[41] **بلقاضي (بدرالدين) و بن حموش (مصطفى)** : *تاريخ و عمران قصبة الجزائر من خلال مخطوط ألبير ديفولكس*، الجزائر، موفم للنشر، 2007، ص. 74.

[42] انظر في هذا الصدد : **لقوارة** : المرجع السابق، ص ص. 28-30.

3.3- ترسانة خير الدين : نبذة عن أوصافها و تاريخها

كانت المنشأة الجديدة تشغل حيز الكوثون القديم، و لقد اتخذت شكلا شبه منحرف تقريبا، كان يبلغ قطره نحو ستين مترا[43]؛ و كانت تضم طبقتين متفاوتتي الإرتفاع تحملهما أعمدة متينة رباعية المقطع، بحيث كان الطابق الأسفل الذي يربو ارتفاعه عن الستة أمتار يضم أحواض بناء السفن، فيما استخدم الطابق الأعلى الأقل ارتفاعا (حوالي أربعة أمتار) لتخزين مختلف أنواع العتاد و الأخشاب على الأرجح.

و نميل إلى افتراض بأن "المعلم" -أي المهندس-، الذي عهد إليه بناء الترسانة، استغل بعضا من مداميك المنشأة الأصلية كأساسات للأسوار الرئيسية؛ و من ذلك أنه لزيادة ثخانة سور الواجهة البحرية استخدم المدماك القديم كسور داخلي، و قرض بضعة أمتار من الشط لإقامة أساسات السور الخارجي، بحيث صارت واجهة الترسانة ناتئة عن أسوار المدينة بشكل بارز، مثلما يظهر في التصاوير التي رسمها الأوروبيون لمدينة الجزائر خلال الفترة الحديثة[44]. و كانت مدعاة تلك "التوسعة" هي إنشاء بنية تحتية متينة يمكنها تحمل نصب قطع مدفعية ثقيلة عليها و وطأة القصف المدفعي المضاد في ذات الآن.

كانت ترسانة خير الدين تنفتح على البحر عبر بوابتين كبيرتين مقببتين في قاع السور، و تم الحرص على أن لا يكون لها أي منفذ مباشر إلى المدينة لدواع أمنية جلية[45]؛ و كانت تستخدم إحدى البوابتين لإخراج السفن، في حين تستعمل الأخرى

---

[43] **HAËDO (Diego de)** : « Topographie et histoire générale d'Alger », *Revue Africaine*, 14, 1870, p. 420 ; **DEVOULX (A.)** : « Alger, étude archéologique et topographique sur cette ville », *Revue Africaine*, 20, 1876, p. 251.

[44] **ESQUER (G.)** : *Iconographie historique de l'Algérie depuis le XVI^e siècle jusqu'à 1871*, 1^er vol., Paris, Librairie Plon, 1929, Pl. XX & XXXIII ;
EPALZA (M. de) & **VILAR (J. B.)** : *Planos y mapas hispánicos de Argelia (siglos XVI-XVIII)*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1988, p. 324.

[45] **بلقاضي و بن حموش** : المرجع السابق، ص. 69.

يقدم الأسير البرتغالي ماسكارينياس وصفا عن ترسانة خير الدين نرى أنه من المفيد إيراده بهذا الصدد : "عندما نحاذي هذا السور من جهته البحرية...، نجد... قوسين عاليين جدا : أحدهما مسدود بسواري و أوتاد بارتفاع نصف رمح، و الآخر لديه باب أو بالأحرى مصبعة (حاجز مشبك) يتم غلقها بسلسلة حديدية. وراءها، توجد ساحة عرضها مائة قدم داخلة في المدينة، دون أن يكون لديها اتصال عبر أي منفذ معها. ثمالك يتم بناء القادرغات، و تحط قوارب الصيد، لكن مع أخذ الكثير من

لدخول و خروج العاملين بدار الصناعة، و الذين كانوا يلتحقون بمقر عملهم بواسطة مراكب خفيفة[46]. و كانت تشغل الحيز الواقع بين البوابتين بناية صغيرة مخصصة لإقامة "معلم السفاين" و الصناع، الذين كانوا يشرفون على صناعة الغليوطات و الأصناف الأخرى من السفن ذات المجاذيف[47].

و خلال الفترة الممتدة من اكتمال بنية ميناء الجزائر سنة 1531م حتى نكسة أفلونة -حيث فقدت الجزائر ثمانية قادرغات (سفن كبيرة ذات مجاذيف)- سنة 1638م، و التي يمكن اعتبارها العصر الذهبي لذلك النوع من السفن، عرفت الترسانة نشاطا منقطع النظير، حيث تذكر بعض المصادر أنه كانت توجد "باستمرار تقريبا، تحت أسوار الجزائر، من أربعة إلى ستة أبدان سفن في طور البناء؛ مما كان يشغل نحو مائة باني و قلفاط و نجار و عامل"[48].

و تجدر الإشارة إلى أنه بسبب ضيق الترسانة نسبيا كانت توجد ثلاث مواقع أخرى ملحقة بها لبناء السفن و المراكب : شاطئ الرميلة بباب الواد و بعض الخلجان بالقرب من باب عزون، حيث كانت تصنع المراكب الصغيرة، بالإضافة إلى الركن الشمالي الشرقي من المرسى، بين برجي الفنار و راس المول، بالنسبة للسفن الأكبر[49]. و مع التخلي التدريجي عن السفن ذات المجاذيف لصالح السفن الدائرية أو من نوع الشباك خلال

الاحتياطات : فعلاوة أنها توضع بمعزل وراء الشبكة، فإنه يتم ربطها الواحدة مع الأخرى بسلاسل حديدية، و توضع إضافة إلى ذلك حراسة من المور (الأهالي) لمنع الأسرى المسيحيين من أن يقوموا بسرقتها خلال الليل." :

- **MASCARENHAS (J.)** : *Esclave à Alger. Récit de captivité de João Mascarenhas (1621-1626)*, Paris, Éditions Chandeigne, 1993, p. 79.

[46]**DEVOULX** : *op. cit.*, p. 251 ; **LACOSTE (L.)** : « La marine algérienne sous les Turcs, l'amirauté d'Alger à travers l'histoire », *Revue Maritime*, 1930, pp. 475-476.

[47]**HAËDO** : *op. cit.*, p. 420 ; **DEVOULX** : *op. cit.*, p. 251.

[48] نقلا عن :

- **SHUVAL (T.)** : *La ville d'Alger vers la fin du XVIII^e siècle. Population et cadre urbain*, Paris, Editions CNRS, 1998, p. 131.

[49]**BELHAMISSI (M.)** : *Histoire de la marine algérienne (1516-1830)*, 2ème éd., Alger, ENAL, 1986, p. 50 ; **PANZAC (D.)** : *Les corsaires barbaresques : la fin d'une épopée (1800-1820)*, Éditions du CNRS, 2000, pp. 47-48 ; **MAHREZ (A.)** : « La karasta ou industrie du bois en Algérie à l'époque ottomane (1519-1830) », *Revue Alhikma des études historiques*, 9, 1er semestre 2017, p. 332.

النصف الثاني من القرن السابع عشر، بدأ اهتمام السلطات البحرية يقل شيئا فشيئا لترسانة خير الدين، التي باتت تعرف بالصندوق أو دار الصناعة الصغرى[50]. و لقد تترجم ذلك بتناقص وتيرة صناعة السفن فيها خلال القرن الثامن عشر و انتقال الأولوية للترسانة الكبرى الواقعة على الشط الغربي للـ"دزيرة"، حيث أنشئت مشاغل صناعة الحبال و القلاع و مخازن مختلفة للعتاد البحري[51].

و نستبين ذلك التفاوت بين الترسانتين فيما أورده كاثكارت في أواخر القرن الثامن عشر، حيث أشار إلى ترسانة خير الدين بقوله :"**و أمام البوابة** -يقصد باب البحر- يقع حوض يقوم فيه الأفراد ببناء قوارب الصيد و الغليوطات الصغيرة و بعض السفن التي تسير بالمجادف، بل و السفن الحربية أيضا"[52(5)]؛ أما فيما يخص الترسانة الكبرى بالمرسى، فقد ذكر أنه "...في حوض بناء السفن التابع للبحرية، و هو طويل الشكل، توجد بارجة و سفينة حربية شراعية ذات صاريتين و غليوطة و أربعون زورقا حربيا؛ و هذا أكبر عدد رأيته في حياتي للسفن التي يجري بناؤها و إصلاحها في نفس **الوقت، و الحوض ممتلئ بحيث لم يعد يوجد فيه مكان لسفينة واحدة أخرى**"[53].

و خلال العقود الأخيرة من العهد العثماني، تأكدت أكثر فأكثر نزعة السلطات إلى التخلي عن الترسانة الصغرى لصالح الصيادين؛ و هو ما توصلنا إليه من خلال الكم الهائل من الترسبات الرملية و الحصوية المتراكمة التي سدت البوابتين و أبعدت عنهما خط الساحل بمسافة تربو عن عشرة أو اثنا عشرة مترا، كما هو ظاهر في التصويرين الملحقين رقم 6 و 7[54].

---

[50] انظر : سجلات البايلك، الأرشيف الوطني الجزائري، الرصيد العثماني، رقم 67، علبة 11-ب، وو. 5-6 ؛ **لقوارة** : المرجع السابق، ص. 52.

[51] **EMERIT (M.)** : « Un document inédit sur Alger au XVII^e siècle », *A.I.E.O.*, 17, 1959, p. 242.

[52] **كاثكارت (جيمس لياندر)** : *مذكرات أسير الداي كاثكارت، قنصل أمريكا في المغرب*، ترجمة إسماعيل العربي، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 1982، ص. 76.

[53] **كاثكارت** : المصدر السابق، ص. 76.

[54] خلال حملة اللورد إكسموث على الجزائر في أواخر أغسطس 1816م، تعرضت الترسانة لأضرار كبيرة بسبب وقوعها في مرمى القصف المشترك للبوارج الهولندية و الإنكليزية، التي تموقعت قرب مدخل الميناء؛ و نرجح أن قسما من الترسبات بعين المكان هي في الواقع أنقاض من مخلفات الهجوم

و بعد سقوط الجزائر تحت الهيمنة الفرنسية في سنة 1830م، لم ير الأسياد الجدد للبلاد في المنشأة أية أهمية تستوجب أن يضعوا يدهم عليها، و لأجل ذلك فإنهم تركوها للنشاط الصيدي الأهلي مهلة بضع سنوات؛ و لكنهم عندما أرادوا بمقتضى التهيئة العمرانية لساحة الحكومة (الاسم القديم لساحة الشهداء خلال الحقبة الاستعمارية) شق طريق بمحاذاة الواجهة البحرية سنة 1836م، فإنهم لم يتوانوا عن تسوير الترسانة، و بذلك احتجبت عن الأنظار و انمحت بعد زمن من الذاكرة الشعبية لسكان العاصمة، ليعاد اكتشافها من جديد قبل سنوات بمناسبة الحفريات، التي رافقت أعمال حفر و بناء محطة قطار الأنفاق بالساحة الآنفة الذكر[55].

المذكور. و الجدير بالذكر أن أعمال الترميم التي استمرت حتى السنوات الأولى من عهد الداي حسين تكللت بإعادة بناء بطارية مدفعية (برج باب البحر) بأعلى المنشأة أكثر متانة و كبرا من سابقتها. انظر في هذا الصدد التصوير رقم 7.

[55] انظر : - **SOUQ** & **STITI** : *op. cit.*, p. 46.

موقع أثري مغمور من معالم الجزائر القديمة :
كوثون إيكوسيم، الذي حلت محله ترسانة خير الدين

① على اليمين، **صورة جوية لموقع قرطاجة حاليا** في الجمهورية التونسية، حيث تظهر بوضوح معالم الكوثون الدائري ذو الاستخدامات العسكرية، الذي تتوسطه جزيرة الأميرالية؛ و الحوض الظاهر بالأعلى هو ما تبقى من الكوثون المستطيل المخصص لرسو المراكب التجارية. على اليسار، **صورة افتراضية لما كان عليه نفس الموقع خلال القرن الثالث قبل الميلاد.**

② **صورة للكوثون مستطيل الشكل لجزيرة موتيه (Motyé) الو اقعة غرب صقلية**
يظهر في أسفل الصورة من جهة اليمين قسم من القناة التي كانت تربط الحوض بالبحر.

③ **جزر مرسى الجزائر قبل الاحتلال الإسباني**. المصدر :

- Imbert, A. *L'Amirauté d'Alger*, Alger, Imp Typo-lithographique S. Léon, 1908, p. 24.

④ **حملة شارلكان على مدينة الجزائر (1541)، كما رسمها أحد الإيطاليين**. هذا الرسم العائد لأواسط القرن السادس عشر، ينفرد بتصوير الترسانة بطابق واحد و يغطيها سقف من القرميد. فهل كان ذلك شكل الترسانة قبل أن يعيد خير الدين بناءها؟ يصعب قول ذلك.

موقع أثري مغمور من معالم الجزائر القديمة :
كوثون إيكوسيم، الذي حلت محله ترسانة خير الدين

⑤ **البنية الحضرية المجاورة لترسانة خير الدين** (الثلث الأخير من القرن السابع عشر-الثلث الأول من القرن التاسع عشر)

المصدر : بلقاضي و بن حموش، المرجع السابق، ص ص. 69-73.

- **MISSOUM** : *op. cit.*, Fig. 20.

⑥ **صورة تعود للسنوات الأولى من الإحتلال يظهر فيها قسم من الواجهة البحرية لمدينة الجزائر على مستوى باب البحر و قاع السور** (أعلى الباب المذكور و بجانبه يرتفع الجامع الجديد، الذي تربع على المساحة المحاذية بانحراف لترسانة خير الدين)

⑦ **صورة تظهر جانبا من نشاط الصيادين و قواربهم على الشط المجاور لإحدى بوابتي الترسانة** لاحظ الحجارة المتناثرة هنا و هناك على الشط، و التي جعلتنا نفترض أنها تعود لمخلفات هجوم اكسموث

⑧ **صور مختلفة لأقبية ترسانة خير الدين**، التي تم دمجها حاليا كفضاء متحفي في محطة قطار أنفاق ساحة الشهداء (الجزائر العاصمة)

قائمة المصادر و المراجع :

-**الاصطخري (ابن إسحاق إبراهيم بن محمد الكرخي)** : *المسالك و الممالك*، تحقيق و مراجعة محمد جابر عبد العال و الحسيني محمد شفيق غربال، القاهرة، الهيئة العامة لقصور الثقافة، د.ت.

-**التر (عزيز سامح)** :*الأتراك العثمانيون في أفريقيا الشمالية*، ترجمة د. محمود علي عامر، بيروت، دار النهضة العربية، 1989م.

-*مذكرات خير الدين بربروس*، ترجمة محمد دراج، الجزائر، الأصالة للنشر و التوزيع، 2010م.

-**البكري (أبي عبيد)** : *المغرب في ذكر بلاد إفريقية و المغرب، و هو جزء من كتاب المسالك و الممالك*، القاهرة، دار الكتاب الإسلامي، 1957م.

-**بلقاضي (بدر الدين) و بن حموش (مصطفى)** : *تاريخ و عمران قصبة الجزائر من خلال مخطوط ألبير ديفولكس*، موفم للنشر، الجزائر، 2007م.

-**ابن حوقل (أبي القاسم النصيبي)** :*المسالك و الممالك*، ليدن، مطبعة بريل، 1872م.

-**ديكريه (فرانسوا)** : *قرطاجة أو امبراطورية البحر*، ترجمة عز الدين أحمد عزو، دمشق، الأهالي للطباعة و النشر و التوزيع، 1996م.

-*سجلات البايلك*، الأرشيف الوطني الجزائري، الرصيد العثماني، رقم 67، علبة 11-ب.

-**سلاطنية (عبد المالك)** : *المستوطنات الفينيقية البونية في الحوض الغربي للبحر المتوسط*، دكتوراه العلوم في التاريخ القديم، جامعة منتوري – قسنطينة، د.ت.

-**صابان (سهيل)** : *المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية التاريخية*، الرياض، مكتبة الملك فهد الوطنية، 1421هـ/2000م.

-**كاثكارت (جيمس لياندر)** : *مذكرات أسير الداي كاثكارت، قنصل أمريكا في المغرب*، ترجمة إسماعيل العربي، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 1982م.

-**كونتنو (ج.)** : *الحضارة الفينيقية*، ترجمة محمد عبد الهادي شعيرة، القاهرة، شركة مركز كتب الشرق الأوسط، 1948م.

-**لقوارة (فهيم)** : *ميناء مدينة الجزائر و دوره الاقتصادي في العهد العثماني (ق. 10-11هـ/16-17م)*، ماجستير في التاريخ الحديث، جامعة الجزائر 2، 2012م.

-**مازيل (جان)** : *تاريخ الحضارة الفينيقية الكنعانية*، ترجمة ربا الخش، اللاذقية، 1998م.

-*كتاب غزوات عروج و خير الدين*، تعليق نور الدين عبد القادر، الجزائر، المطبعة الثعالبية و المكتبة الأدبية، 1934م.

-**المدني (أحمد توفيق)** : *حرب الثلاثمائة سنة بين الجزائر و إسبانيا، 1492-1792*، الجزائر، ش.و.ن.ت.، 1968م.

-**ناير (مختار)** : *التجارة البحرية في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط في العصور القديمة (من الفينيقيين إلى الإحتلال الروماني)*، دكتوراه علوم في التاريخ القديم، جامعة وهران 1، 2018م.

-**الوزان الفاسي (الحسن بن محمد)** : *وصف إفريقيا*، ترجمة محمد حجي و محمد الأخضر، ج. 2، ط. 2، بيروت، دار الغرب الإسلامي، 1983م.

-**ABOU'LFÉDA** : *Description des pays du Maghreb*, publ. Par Ch. Solvet, Alger, Imprimerie du gouvernement.

-Apéndice de documentos, in *Memorial Histórico Español*, vol. VI, Madrid, Imprenta de la real academia de la historia, 1853, 441-539.

-**BARBIER DE MEYNARD (A.-C.)** : *Dictionnaire turc-français*, Vol. 1, Paris, Ernest Leroux, 1881.

-**BELHAMISSI (M.)** : *Histoire de la marine algérienne (1516-1830)*, 2ème éd., Alger, ENAL, 1986.

-**BEN CHENEB (Mohamed)** : *Mots turks et persans conservés dans le parler Algérien*, Publications du cinquantenaire de l'université d'Alger, 2012.

-**BERBRUGGER (Adrien)** : *Le Pégnon d'Alger, ou les origines du gouvernement turc en Algérie*, Alger, Imprimerie d'A. Bourget, 1860.

-**CARAYON (Nicolas)** : « Le cothon ou port artificiel creusé. Essai de définition », *Méditerranée*, 104, 2005, 5-13.

-**CARAYON (Nicolas)** : *Les ports phéniciens et puniques. Géomorphologie et infrastructures*, Vol. I, Doctorat en Sciences de l'Antiquité – Archéologie, Université Strasbourg II 6 Marc Bloch, 2008.

-**CARAYON (Nicolas)** : « Note sur l'organisation spatiale des agglomérations insulaires phéniciennes et puniques », *Méditerranée*, 117, 2011, 111-114.

-**CARAYON (N.)**, **ARNAUD (P.)**, **GARCIA CASACUBERTA (N.)** & **KEAY (S. J.)** : « Kothon, cothon et ports creusés », *Mélanges de l'École française de Rome – Antiquité*, 129-1, 2017, 255-266.
-*Chroniques de la régence d'Alger traduites d'un manuscrit arabe intitulé El-zohrat el-nayerat*, trad. d'A. Rousseau, Alger, Imprimerie du Gouvernement, 1841.
-**DEVOULX (A.)** : « Alger, étude archéologique et topographique sur cette ville », *Revue Africaine*, 20, 1876, 245-256.
-**EMERIT (M.)** : « Un document inédit sur Alger au XVII^{e} siècle », *Annales de l'Institut des Études Orientales*, 17, 1959, 233-242.
-**ENGELMANN (W. H.)** : *Glossaire des mots espagnols et portugais dérivés de l'arabe*, Leyde, E. J. Brill, 1861.
-**DE EPALZA (M.) & VILAR (J.B.)** : *Planos y mapas hispánicos de Argelia (siglos XVI-XVIII)*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1988.
-**ESQUER (G.)** : *Iconographie historique de l'Algérie depuis le XVI^{e} siècle jusqu'à 1871*, 1er vol., Paris, Librairie Plon, 1929.
-**EUZENNAT (Maurice)** : « Le périple d'Hannon », *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 138^{e} année, n° 2, 1994, 559-580.
-**LOPEZ DE GOMARA (F.)** : « Crónica de los Barbarrojas », in *Memorial Histórico Español*, vol. VI, Madrid, Imprenta de la real academia de la historia, 1853, 327-439.
-*Gran diccionario Español Francés – Francés Español*, 2^{e} éd., Paris, Larousse-Bordas, 1998.
-**GSELL (Stéphane)** : *Histoire ancienne de l'Afrique du Nord*, T. 1, Paris, Hachette, 1913.
-**HAËDO (Diego de)** : « Topographie et histoire générale d'Alger », trad. par A. Berbrugger et Dr. Monnereau, *Revue Africaine*, 14, 1870, 414-433.
-**IMBERT (A.)** : *L'Amirauté d'Alger*, Alger, Imp Typo-lithographique S. Léon, 1908.
-**KRAHMALKOV (Charles R.)** : *Phoenician-Punic dictionary*, Leuven, Peeters, 2000.
-**LACOSTE (L.)** : « La marine algérienne sous les Turcs, l'amirauté d'Alger à travers l'histoire », *Revue Maritime*, 1930, 291-309 & 471-514.

-**LE GLAY (Marcel)** : « À la recherché d'Icosium », *Antiquités africaines*, 2, 1968, 7-54.
-**LESPES (René)** : *Alger, Étude de Géographie et d'Histoire urbaines*, Paris, Librairie Félix Alcan, 1930.
-**MAHREZ (A.)** : « La karasta ou industrie du bois en Algérie à l'époque ottomane (1519-1830) », *Revue Alhikma des études historiques***,** 9, 1er semestre 2017, 331-341.
-**MASCARENHAS (J.)** : *Esclave à Alger. Récit de captivité de João Mascarenhas (1621-1626)*, traduit et annoté par Paul Teyssier, Paris, Éditions Chandeigne, 1993.
-**MERCIER (Ernest)** : *Histoire de l'Afrique septentrionale (Berbérie) depuis les temps les plus reculés jusqu'à la conquête française (1830)*, T. 1, Paris, Ernest Leroux, 1888.
-**MISSOUM (Sakina)** : *Alger à l'époque ottomane. La Médina et la maison traditionnelle*, Édisud – INAS, s.p.
-**PANZAC (D.)** : *Les corsaires barbaresques : la fin d'une épopée (1800-1820)*, Éditions du CNRS, 2000.
-**PAPPA (Eleftheria)** : « Reflections on the earliest Phoenician presence in North-West Africa », *Talanta*, XL-XLI, 2008-2009, 53-72.
-**PELLISSIER (E.)** : « Mémoires historiques et géographiques sur l'Algérie », in *Exploration scientifique de l'Algérie pendant les années 1840, 1841, 1842*, Paris, Imprimerie Royale, 1844, 3-120.
-**SALAMA (Pierre)** : « Sites commerciaux antiques sur le littoral de l'Algérois », *Mélanges de l'École française de Rome, Antiquité*, T. 118, n°2, 2006, 527-547.
-**SÉNAC (R.)** : « Le périple du Carthaginois Hannon », *Bulletin de l'Association Guillaume Budé : Lettres d'humanités*, 25, décembre 1966, 510-538.
-**SHUVAL (T.)** : *La ville d'Alger vers la fin du XVIIIe siècle. Population et cadre urbain*, Paris, CNRS Éditions, 1998.
-**SOUQ (François) & STITI (Kemal)** : « Fouilles récentes à Alger », *Les nouvelles de l'archéologie*, 124, 2011, 44-48.
-**TAHARI (Habib)** : « D'Alger et d'ailleurs. Histoire naturelle d'une morphologie urbaine », *Vies des villes*, 1, janvier 2005, 34-38.
-**TAHARI (Habib)** : « Alger : l'exutoire naturel de la Place des Martyrs. D'Alger et d'ailleurs (L'île d'Al-Djazaïr) », *Vies des villes*, 13, décembre 2009, 32-39.

-*The Periplous of Pseudo-Skylax : An Interim Translation*, by Graham Shipley, 2002, connection on 21 February 2021, URL : http://www.ancientportsantiques.com/wp-content/uploads/Documents/AUTHORS/Scylax-GB2002.pdf.
-**TOMBACK (Richard S.)** : *A comparative semitic lexicon of the Phoenician and Punic languages*, Missoula, Scholars Press for The Society of Biblical Literature, 1978.