

## جهود إيالات الحوض الغربي للمتوسط في تأمين مجالها البحري

خلال القرنين 17 و 18م

The efforts of the ottoman regencies in the western basin of  
Mediterranean in securing their maritime domain during the  
17th and 18th centuries ad

سرفي حامر<sup>1</sup>، ورجي فاطمة<sup>2</sup>

جامعة معسكر، مخبر البحوث الاجتماعية والتاريخية معسكر

<sup>1</sup> ameur.chergui@univ-mascara.dz

<sup>2</sup> fatima.drai@univ-mascara.dz

تاريخ الإرسال: 2021/05/05 تاريخ القبول: 2022/04/14 تاريخ النشر: 2022/06/15

المخلص باللغة العربية:

تأثر النشاط البحري في المتوسط بشكل كبير بذلك الصراع الذي كان حاصلًا بين ضفتيه خاصة خلال العصر الحديث الذي شهد التوسع الكبير للرأسمالية التجارية وما صاحب ذلك من نزعة توسعية قادتها إسبانيا والبرتغال ثم تبنتها باقي الدول الأوروبية، وقد تحمّل العالم الإسلامي مهمة الوقوف أمام هذا الخطر الاستعماري الأوروبي. إن هذا الصراع البحري انعكس سلبًا على مصالح كل الأطراف المطلة عليه خاصة في العالم الإسلامي.

بالإضافة إلى الأخطار الناتجة عن الصدام العسكري بين مختلف القوى البحرية في المتوسط، فإن النشاط البحري بصفة عامة كانت تواجهه أخطار عديدة، فكانت السفن تتعرض لهجمات القراصنة وما يصحب ذلك من الأسر، والغرق أو الحاجة إلى الصيانة والتزود بالموونة، كما أنّ الشريط الساحلي كان عرضة للأخطار القادمة من البحر كالسفن المهاجمة والسفن الحاملة للأوبئة وكذا السفن اللاجئة التي تكون بحاجة إلى المساعدة، وأمام هذه التحديات كلها فقد بذلت إيالات المغاربية جهودًا كبيرة لتأمين نشاطها البحري، سواء بصفة فردية أو جماعية، وهذا ما سوف نوضّحه في هذه الورقة البحثية.

◆ المؤلف المرسل

الكلمات المفتاحية: الإيالات المغاربية؛ القرصنة المتوسطية؛ النشاط البحري؛ إيالة الجزائر؛ إيالة تونس؛ إيالة طرابلس الغرب.

**Abstract:** The maritime activity in the Mediterranean was greatly affected by this conflict between its shores, especially in the modern era that witnessed the great expansion of commercial capitalism, And the accompanying tendency of expansionism that was led by Spain and Portugal and then adopted by the rest of the European countries, and the Islamic world has endured the task of standing up to this expansion, which was of a colonial tendency. This conflict has negatively affected the interests of all parties bordering it, especially the Islamic world. The dangers faced by the maritime activity varied, so the ships faced several dangers, such as being attacked by pirates and the consequent of being captured and drowning or the need for maintenance and supplies,

The coastal strip was vulnerable to the dangers coming from the sea, such as naval attacks and the Epidemics coming from the it, as well as refugee ships Etc. Faced with all these challenges, the Maghreb regencies made great efforts to secure their maritime activity, whether individually or collectively, and this is what we will explain in this research paper.

**Keywords:** the Maghreb regencies; Cooperat ; Maritime security; the regencie of Tunisia; regencie of Tripoli.

#### مقدمة:

شكل البحر الأبيض المتوسط أهمية اقتصادية كبيرة بالنسبة لإيالات الحوض الغربي للمتوسط التي بذلت جهودا كبيرة في تأمين مجالها ونشاطها البحريين، متحملة جزءا كبيرا من ذلك الصراع الحضاري بين الشرق الإسلامي والغرب المسيحي خاصة وأن هذه المرحلة تميزت بنزعة صليبية معادية للإسلام صاحبها النمو السريع للرأسمالية التجارية وللقرصنة، وقد بذلت كل الدول المطلة على المتوسط مجهودات جبارة لحماية نشاطها البحري، سواء بالاعتماد على الامكانيات الذاتية وذلك بالاهتمام بالقوة البحرية وإنشاء المحطات التجارية والعسكرية على طول السواحل، و تحصين الشريط الساحلي، وكذا عن طريق توقيع المعاهدات مع مختلف الأطراف الفاعلة في المتوسط لحماية سفنها من ما قد تتعرض له من أخطار. ونظرا لوقوع الدول المغاربية في خط المواجهة الأمامي مع القوى الأوروبية فإن نشاطها البحري كان أكثر عرضة للتهديدات الأوروبية، وسوف نحاول

من خلال هذا المقال تفسير مدى وعي هذه الإيالات بمفهوم أمنها البحري، وماهي استراتيجياتها في تحقيق ذلك؟

ولقد تنوعت الكيفيات التي تعاملت معها الإيالات مع هذه الأخطار، لكن المميز فيها هو ذلك التشابه في الأساليب التي اتبعتها هذه الإيالات لضمان أمن نشاطها البحري، فكيف أمنت هذه الإيالات نشاطها البحري؟

### 1. أهمية القوة البحرية في تأمين السواحل:

إن ضمان أمن النشاط البحري من أي تهديدات له صلة وثيقة بالقوة العسكرية البحرية ومدى استعدادها للتدخل لتحقيق الأمن وفرضه، وهذا ما نلمسه لدى الإيالات الثلاثة التي كانت حريصة على جاهزية قوتها والاهتمام بتفوقها البحري، وفي هذا الشأن تبرز لنا الجزائر كقوة بحرية استطاعت إن تفرض نفسها على الأساطيل الأوروبية، حيث قدر الأب دان Dane عدد القطع الحربية الجزائرية بـ 70 قطعة سنة 1630م، إلا أن هذه القوة سوف تقلص تدريجيا لتصبح في حدود 12 أو 13 قطعة في أواخر القرن 18م<sup>1</sup>. على النقيض من البحرية المغربية فإن البحارة الجزائريون مارسوا نشاطهم ليس فقط في المتوسط وإنما بلغ نشاطهم المحيط الأطلسي، فحسب ما ورد في إحدى الرسائل الأمريكية التي جاء فيها: "لقد كتبت لكم بالأمس عن الهدنة التي وقعتها البرتغال مع الجزائر، وعن إبحار ثمان من السفن الجزائرية إلى المحيط الأطلنطي..."<sup>2</sup>.

البحرية التونسية هي الأخرى كان لها نشاط هام في المتوسط حيث تطور تعدادها تدريجيا إذ كان عددها سنة 1634م حوالي 14 سفينة<sup>3</sup> ليصبح تعدادها سنة 1798م حوالي 98 سفينة مجهزة بـ 1052 مدفع<sup>4</sup>، أما البحرية الطرابلسية فإنها لم تكن تتشكل سوى من 11 قطعة سنة 1637م ليصبح عددها 26 قطعة في عهد يوسف باشا<sup>5</sup>.

1 Moulay Belhamissi, Marine et Marines D'Alger 1518 -1830, T 1, B N A, 1986 , P 94.

2 منصور عمر الشتيوي، حرب القرصنة بين دول المغرب العربي والولايات المتحدة، مؤسسة الفرجاني، طرابلس ليبيا، ط1، 1970، ص 56.

3 Moulay Belhamissi, Op.cit., P 99.

4 ليلي زغودود، البحرية التونسية في القرن 1782-181، أطروحة دكتوراه، جامعة تونس، 2014، ص 251.

5 أحمد سعيد الطويل، البحرية الطرابلسية في عهد يوسف باشا القرمنالي، لبنان: دار الكتب الجديدة المتحدة، ط1، 2002، ص 49 - 143.

ولسنا بصدد البحث في تطور أساطيل الإيالات الثلاثة، وإنما لتسليط الضوء على مدى فعالية وجاهزية هذه البحرية في مواجهة الأخطار وتأمين النشاط البحري لهذه الإيالات بصفة عامة، فلو أخذنا على سبيل المثال البحرية الطرابلسية فقد قمت في الفترة الممتدة ما بين 1754 إلى 1773م بما يقارب 243 حملة بحرية<sup>6</sup> بمتوسط 12 حملة خلال السنة، أما البحرية التونسية فقد قامت خلال الفترة ما بين 1764 إلى 1800 بحوالي 215 حملة بحرية<sup>7</sup>، ومما لا شك فيه أنّ مثل هذه الحملات كانت سببا في كفّ أذى القراصنة الأوروبيين وملاحقة المعتدين منهم، فعلى سبيل المثال لا الحصر أنه في سنة 1742م قامت سفن نابلي بأسر أحد السفن البحرية الطرابلسية بالرغم من وجود معاهدة بين الطرفين فكان ردّ باشا طرابلس أن أمر مراكبه بمهاجمة سفن نابلي واستمر الوضع إلى غاية سنة 1744م إذ أجبرت نابلي على تجديد المعاهدة مع الطرابلسيين<sup>8</sup>، إن الأحداث المشابهة لما وقع للسفينة الطرابلسية كثيرة جدا وفي كل مرة كانت هذه الإيالات لا تتردد في استعمال قوتها لصيانة أمن رعاياها، وليس في حادثة قتل الوفد الجزائري سنة 1620 إلا مثال آخر حول مدى قدرة الإيالات على استعمال قوتها بغرض تأمين مصالحها.

البحرية التونسية كان لها دور هي الأخرى في حماية الإيالة ففي سنة 1625م جرت معركة بحرية بين ستة سفن تونسية وخمسة سفن مالطية انتهت بانتصار التونسيين وأسرههم لسفينتين مالطيتين وجدو على متنها 500 مسلم<sup>9</sup>.

وبفضل هذه البحرية تمكنت الإيالات إلى حدّ كبير من تأمين نشاطها البحري والتأكيد على سيادتها وهذا ما نلمسه في عدد المعاهدات الكبير مع الدول الأوروبية التي كانت تتسابق على شراء السلم وتجنب صراع معها، لما لذلك من آثار على تجارة هذه الدول.

ولم تكن الإيالات تخاطر بإرسال كل قطعها البحرية إلى عرض البحر، بل كانت تحتفظ ببعض القطع لحماية الموانئ من الهجمات المفاجئة، ففي عهد يوسف باشا القرمالي خصصت سفينتين لحماية ميناء طرابلس ليلا، ولما اندلعت الحرب بين تونس والبنديقية سنة 1787م، هاجمت سفن البنادقة مدينة سفاقص لكنها انهزمت وانسحبت

6 نفسه، ص 74.

7 ليلي زغدود، المرجع السابق، ص 50.

8 أحمد سعيد الطويل، المرجع السابق، ص 69.

9 محمود مقديش، المصدر السابق، مج 2، ص 93.

حينها قرر باشا تونس بأن يجعل في المدينة سفن حربية (أنشولات) للدفاع عنها إذا ما عاود البنادقة الهجوم على المدينة<sup>10</sup>.

كما اهتمت هذه الإيالات بتحسين المدن الساحلية وبناء الابراج المتقدمة، ففي تونس نجد عدة قلاع تشرف على البحر ففي طبرقة نجد قلعتين، أما في بنزرت فقد كانت المدينة يحيط بها سور مثلث الشكل به عدة قلاع منها برج الطابونة، وبرج السلاسل هذا الأخير الذي كانت توضع به السلاسل لغلق القناة المؤدية إلى ميناء المدينة أمام السفن، وكانت هذه الأبراج مزودة بالمدفعية اللازمة لحماية المدينة، أما مدينة تونس فقد كان بها سور يحميها به عدة قلاع مثل برج أحمد رايس وأبراج الوسطاني وبرج الزاوة، أما ميناء حلق الوادي فقد كان تحت حماية خط طويل من المدافع به قلعة تضم حامية معتبرة، وكانت السفن الحربية مجبرة على أن تبقى بعيدة في عرض البحر<sup>11</sup>. وهو الحال نفسه الذي نجده جل المدن الساحلية التونسية مثل سوسة وسفاقس، وتزداد أهمية هذه التحصينات حسب أهمية المدينة ونشاطها. وقد كانت لهذه التحصينات فعالية جيدة في صدّ الأخطار ففي عهد الداوي أسطى مراد<sup>12</sup> قام بإنشاء برج في غار الملح وبنى مدينة هناك استوطنها جمع من الأندلس، وبذلك انقطع خطر النصارى عن المنطقة<sup>13</sup>.

ولم يكن الوضع مختلفا في طرابلس الغرب التي حرص حكامها على تحصين مدنهم الساحلية، فالآنسة تولي Miss Tully تصف في مذكراتها مدينة طرابلس قائلة: "كانت طرابلس وما زالت محاطة بسور قوي مدهش وابراج هي الآن في حالة سيئة" ولم تخفي هذه السيدة مساعي حكام الإيالة في ترميم هذه الأبراج<sup>14</sup>، كما كانت كل من مدينة بنغازي ودرنة محصنتين<sup>15</sup> في وجه الهجمات البحرية.

وقد كانت هذه التحصينات جد فعالة في صدّ عدوان السفن الأوروبية وافشال مخططاتهم، ففي أواخر أوت 1682 رمت البحرية الفرنسية مدينة الجزائر بمئتي قذيفة دون

10 محمود مقديش، المصدر السابق، مج2، ص 227.

11 أرنست بليسيه، المصدر السابق، ص 35-39-46.

12 هو مراد داي ابن عبد الله تولى حكم تونس بعد وفات يوسف داي سنة 1637م، في حدود سنة 1640م. لمزيد يُنظر: محمود مقديش، المصدر السابق، مج2، ص 95.

13 محمود مقديش، المصدر السابق، مج2، ص 95.

14 المس تولي، عشر أعوام في طرابلس 1783 - 1793، تر: عبد الجليل الطاهر، دار ليبيا للنشر والتوزيع، بنغازي، 1967، ص 70.

15 نيكولاوي إبلتتش بروشين، تر: عماد حاتم، تاريخ ليبيا من منتصف القرن السادس عشر حتى مطلع القرن العشرين، دار الكتاب الجديد المتحدة، بيروت، لبنان، ط2، 2001، ص 64.

أن تتسبب في خسائر كبيرة للمدينة، وذلك بسبب أن السفن الفرنسية كانت تقصف المدينة من مكان بعيد خوفا من أن تصيبها طلقات المدفعية الجزائرية<sup>16</sup>.

## 2. استراتيجية المسافة البحرية الأمانة لحماية السواحل:

ويتمثل ذلك في تحديد المجال البحري لهذه الإيلات وهو المجال الذي يُمنع فيه على البحرية الأوروبية من أن تقوم بأي أعمال حربية داخله سواء ضد السفن التابعة لهذه الإيلات أو ضد سفن تابعة لقوى أوروبية أخرى معادية، ففي معاهد سنة 1155هـ (حوالي 1742م) بين تونس وفرنسا تم تحديد هذه المسافة بقدر رمية مدفع بعد أن كانت حوالي 30 ميلا<sup>17</sup>، فضمن هذه المسافة يمنع على القراصنة الفرنسيين الاعتداء على أي سفينة داخل هذه المسافة، إن هذا البند مماثل لما تم الاتفاق عليه بين إيالة طرابلس الغرب وإسبانيا في معاهدة 1784 / 09 / 10 والتي تضمنت بندا ينص على عدم الاعتداء على أي سفينة ضمن مسافة لا تقل عن عشرة أشواط من شواطئ البلدين<sup>18</sup>.

وبالعودة إلى أهم المعاهدات الجزائرية مع مختلف القوى الأوروبية، لأن الجزائر قد تطرقت لموضوع المسافة الأمانة، بالرغم من أن كل من فرنسا والبنديقية قد ألزموها البحارة الجزائريين على أن لا يهاجموا أي سفينة تكون ضمن مسافة 10 فراسخ عن الشواطئ الفرنسية، و 30 ميلا عن شواطئ البنديقية<sup>19</sup>، وربما إغفال حكام الجزائر لهذه النقطة راجع لثقتهم بأن أسطولهم البحري قادر على توفير الحماية الكافية لشواطئ وموانئ الإيالة لذلك لم تكن هناك حاجة للاتفاق على ذلك.

إلا أننا نجد أنه في المعاهدة الجزائرية الإسبانية الموقعة في تاريخ 1785م أن الجزائر قد فرضت على السفن الإسبانية الحصول على ترخيص إذ ما هي توجهت إلى الموانئ الجزائرية من غير ميناء الجزائر حيث تم الاتفاق على أنه: "لا يمكن للسفن الإسبانية التوجه إلى الموانئ الجزائرية لغرض تفريغ أو شحن حمولتها إلا برخصة من حكومة الجزائر

---

16 أحمد توفيق المدني، حرب الثلاثمائة سنة بين الجزائر وإسبانيا 1492 - 1792، دار البصائر، الجزائر، ط3، 2009، ص 398.

17 أوت، السلسلة الأرشيفية H، الصندوق 205، الملف 63، الوثيقة 2.

18 ميكال دي ايبالسا، "معاهدة السلم الأولى الإسبانية الليبية"، المجلة التاريخية المغربية، عد: 17-18، سنة جانفي 1980، تونس، ص 56.

19 جمال قنان، نصوص ووثائق في تاريخ الجزائر الحديث 1500-1830، دار الرائد للكتاب، الجزائر، 2010، ص 157، 149.

كما هو معمول به مع جميع الدول الأخرى<sup>20</sup> والظاهر من نص هذا البند أن هذا الإجراء كان معمولاً به مع باقي القوى الأوروبية، وعلى الرغم من أننا لا نملك معلومات أخرى حول هذه الرخصة غير ما ذكر في هذه المعاهدة، لكن من ما لا شك فيه أن الغاية من هذه الرخصة هو التأكيد على سيادة السلطة المركزية على سواحل وموانئ الإيالة وكذا حماية تلك السواحل من أي هجمات معادية، والأهم من ذلك هو منع أي شكل من أشكال التجارة التي يمكن أن تحصل بين السفن الأجنبية وبين الإسبان في وهران، فكانت هذه الرخصة تسمح بالتعرف على وجهة تلك السفن وأغراضها.

### 3. حماية الإيالات من تفشي الأوبئة:

شكلت الأوبئة واحدة من التحديات التي كانت تهدد الدولة، وذلك راجع لسرعة انتشار الأمراض وصعوبة التحكم فيها، هذا فضلاً عن أن انتشار الوباء كان يحصد مات الأرواح يومياً وهو ما كان يهدد الإيالات بعدة مشاكل: كالتراجع الديمغرافي وتعطل جوانب كبيرة من الحياة الاقتصادية وغيرها...، لذلك نجد أن هذه الإيالات تعاملت مع المصادر الناقلة للأوبئة بنوع من الحزم والشدة معتبرة إيها تهديد يهز استقرارها، لذلك كانت تفرض الحجر الصحي على كل من يشتبه به بأنه ناقل للمرض. ففي إيالة تونس نجد أن حكامها كانوا يعزلون كل من كان به الطاعون حتى يقضي أربعين يوماً في الحجر، فإن مات منهم أحد خلال هذه المدة أعادوا فرض مدة حجر ثانية عليهم لمدة أربعين يوماً آخر<sup>21</sup>. وفي مدينة بنزرت قد حوّل أحد الحصون التي تحمي ميناء المدينة وهو "البرج الأوسط" إلى مركز للحجر الصحي لكل من يشتبه بحمله للطاعون، كما نجد جزيرة شيكلي التي كانت هي الأخرى مركزاً للحجر الصحي في مدينة تونس<sup>22</sup>، وهو الأمر نفسه الذي كان متبعاً في إيالة طرابلس حيث تذكر لنا الأنسة "توللي" "MissTully" ما شاهدته داخل الإيالة حيث رفض حكامها السماح لسفينة فرنسية الرسو في الميناء بالرغم من تواجد عدد كبير من الاتراك على ظهرها وذلك بسبب تفشي الطاعون بين ركبها<sup>23</sup>، وفي حادثة مشابهة وقعت سنة 1788م في مدينة بنغازي حيث وصلت سفينة من القسطنطينية وقد

20 جمال قنان، المرجع السابق، ص 271.

21 محمود مقديش، المصدر السابق، مج 2، ص 217.

22 صالح بن الهادي العماري، "وثيقة عن المركب البندقي المقل لبضائع التونسيين من الاسكندرية وتفشي وباء الطاعون وحرقة سنة 1781"، المجلة التاريخية العربية للدراسات العثمانية، عدد 51-52، سنة 2015، ص 274.

23 المس توللي، المصدر السابق، ص 160.

تفشى على ظهرها الطاعون، فرفض بك بنغازي السماح لها بالرسو في الميناء، لكن الأهالي عصوا الحاكم وأصرّوا على تفريغ شحنة السفينة غير أبيهين بما تفشى فيها من طاعون<sup>24</sup>.

إن القيام بالتدابير الاحترازية لمواجهة الأوبئة كان موجودا عند بعض حكام الجزائر، حيث كانوا يرفضون رسو السفن التي يُشتبه بأنها ناقلة للأوبئة، ففي سنة 1781م رفض الداوي محمد بن عثمان خوجة السماح لسفينة فرنسية قادمة من مرسيليا بالدخول إلى ميناء الجزائر لاشتباه إصابة طاقمها بالوباء، لكن هذه السفينة وبسبب تواطئ بعض الأشخاص سوف تفرغ حمولتها في ميناء عنابة مما سوف يؤدي إلى انتشار الوباء في شرق الإيالة. وفي عهد صالح باي نجده يفرض طوقا على المناطق القريبة من تونس لمنع انتقال الوباء منها إلى شرق الإيالة، كما أصدر أوامره للقبايل القريبة من الحدود التونسية أن تمتنع عن التعامل مع القبائل التونسية خوفا من انتقال العدوى، وفي سنة 1786م رفض داوي الجزائر استقبال عائلات تونسية اشتبه في إصابتهم بالوباء<sup>25</sup>.

الملاحظ أنّ تطبيق هذه الإجراءات الاحترازية التي اتخذتها هذه الإيالات كانت مرتبطة كثيرا بشخصية الحكام واختلفت من فترة إلى أخرى، ومدى استعداد السكان للتعاون مع مثل هذه الإجراءات، فكثيرا ما كان يحدث تهاون في التعامل مع هذه الأخطار ما ترتب عنه تفشي الأوبئة داخل الإيالات.

#### 4. منع تهريب الأسرى من الموانئ:

كانت عمليات فرار الأسرى الأوروبيين إلى السفن الأوروبية الراسية في الموانئ واحدة من المشاكل التي واجهتها الإيالات، التي تعاملت مع الأمر بالزام قناصل الدول على إجبار قباطنة السفن التي يلتجئ إليها الأسرى على ردّهم، ولعل إيالة الجزائر وبحكم ضخامة عدد الأسرى الأوروبيين فيها عانت كثيرا من هذه الظاهرة، لذلك نجدها تصرّ على هذه النقطة في جل معاهداتها مع مختلف القوى الأوروبية.

ففي معاهدة الجزائرية الهولندية الموقعة سنة 1668م نصت على أنه في حالة فرار أي أسير إلى سفينة هولندية راسية بأحد موانئ الجزائر فإن القنصل الهولندي ملزم بدفع فدية الأسير الذي فرّ وبنفس السعر الذي يبيع به في أول مرة<sup>26</sup>، أما في المعاهدة الجزائرية

24 نفسه، ص 289.

25 خير الدين سعدي، المجاعات والأوبئة في الجزائر خلال العهد العثماني (1700 - 1830)، أطروحة دكتوراه، جامعة 08 ماي قالمية، 2018 / 2019، ص 249 - 250. (غير منشورة)

26 خير الدين سعدي، المرجع السابق، ص 122.

السويدية فقد أُلزمت السويد بإرجاع أي أسير يفر إلى أحد السفن التابعة لها<sup>27</sup>، وإن كان هذا هو المعمول به في حالة فرار الأسرى، فإننا نجد أن طرابلس الغرب تنازلت عن ذلك في معاهدتها مع إنجلترا الموقعة في عام 1751م والتي نصّت في بندها الثالث أنه في حالة لجوء وفرار أحد الأسرى إلى السفن الإنجليزية فليس من حق حكومة طرابلس طلب إرجاعه<sup>28</sup>، وهنا يظهر لنا مدى ضعف وخضوع طرابلس الغرب لإملاءات الانجليز وذلك بسبب فارق القوة بين الطرفين، لكن هذا الموقف قد تغير في المعاهدة الطرابلسية مع البندقية سنة 1764م والتي نصت في بندها الحادي عشر موضوع فرار الأسرى لسفن البندقية وهي راسية في ميناء طرابلس فإنه يُردّ في الحال<sup>29</sup>.

##### 5. التنسيق الجزائري التونسي لتأمين المجال البحري التونسي:

لقد حاولت الإيالات أن توحد جهودها من أجل تأمين سواحلها، ولعل حادثة تحرير جزيرة طبرقة خير مثال على ذلك. ففي سنة 1709 أرسل داي الجزائر إلى باي تونس يُعلمه بنيته غزو جزيرة طبرقة بكل قواته، ويطلب منه الإذن بالسماح لقواته العبور عبر إقليم الإيالة، إلا أنّ باي تونس تخوف من هذه الحملة وأخبر الداي بأنّه يعتزم القيام بذلك بنفسه<sup>30</sup>. إن هذه الحادثة تكشف لنا عن طبيعة العلاقة التي كانت سائدة بين الطرفين خلال هذه الفترة التي يمكن أن نقول عنها أنها اتسمت بالحدز والتخوف، وعلى الرغم من ذلك فإن الطرف الجزائري أظهر قدرا كبيرا من الاحترام لسيادة الطرف التونسي بل واستقلالته في اتخاذ القرارات، بل إن ردّ باي تونس والذي كان ضمينا رافضا لطلب الداي لم يترتب عنه القطيعة بين الطرفين، بل تميزت العلاقات بينهما بالسلام لفترات متعاقبة، وفي ذلك ردّ على بعض المؤرخين التونسيين الذين اعتبروا أنّ الجزائر كان لها أطماع في جزيرة طبرقة مثلها مثل فرنسا، وفي ذلك مغالطة تاريخية كبيرة<sup>31</sup>، وذلك لأسباب عديدة منها أنّ الجزائر لم تقم بأي تحرك عسكري نحو جزيرة طبرقة في الوقت

27 نفسه، ص 209.

28 محمد الهادي عبد الله أبو عجيبة، النشاط الليبي في البحر المتوسط في عهد الأسرة القرمنالية 1711-1835، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي، ط1، 1997، ص 229.

29 نفسه، ص 335.

30 Eugène Plantet, Correspondance des Beys de Tunis et des consuls de Frances avec la cour 1577-1830, T:2, éd : Félix Alcan, Paris, 1899, P41 .

31 فاطمة بن سليمان، "ملاحظات حول حدود البلاد التونسية خلال العهد العثماني" ضمن: أعمال الندوة الوطنية للتاريخ العسكري حول التخوم بالبلاد التونسية عبر العصور، يومي 3 و 4 جوان 2014، طبع بشركة أوربيس، تونس، جوان 2016، ص 76.

الذي كان بمقدورها فعل ذلك، خاصة وأن الطرف الجزائري كان أقوى من الطرف التونسي. بل إن الجزائر سوف تشجع باي تونس على استرجاع الجزيرة في سنة 1741.

في سنة 1741م سوف يكتشف باي تونس علي باشا وجود اتصالات بين الفرنسيين وأسرة لومليني الجنوبية التي كانت حاصلة على امتياز إستغلال جزيرة طبرقة، وكانت هذه الاتصالات حول رغبة الفرنسيين في شراء الجزيرة من الأسرة الجنوبية وبالتالي توسيع نشاطهم في تونس<sup>32</sup>. ونظرا لخطورة الأمر وما قد يترتب عنه من تزايد النفوذ الفرنسي في المنطقة قام باي تونس باطلاع داي الجزائر بشأن هذه الاتصالات، فكان ردّ الداي بمنع حصول ذلك، وفعلا وجّه الباي حملة بقيادة ابنه انتهت بالسيطرة على جزيرة طبرقة في شهر جوان 1741م تلاها بعد ذلك تدمير المركز التجاري الذي كان يستغله الفرنسيون المسمى بتاتمكرت (الرأس الأسود)<sup>33</sup>، وهذا ما يجعلنا نقول بأن باي تونس ما كان ليدخل المركز التجاري لطبرقة و يخرب الرأس الأسود ويقضي على الأطماع الفرنسية لولا تيقنه من أن الجزائر كانت تقف إلى جانبه، في المقابل كانت فرنسا تعوّل على نشوب حرب بين تونس والجزائر حتى يسهل عليها استرجاع المركزين التجاريين إلا أنّ ذلك لم يحدث، بل أن الإيالاتين توصلتا إلى إتفاق سلام في شهر جويلية 1742م توعد بموجبه باي تونس بدفع 2000 بياستر لداي الجزائر، وبالرغم من أنّنا لا نعلم شروط هذا الاتفاق إلاّ أنّه من المؤكد قد جاء في وقت جدّ حساس ميزه قيام فرنسا بتوجيه حملة بحرية لاسترجاع طبرقة إلاّ أنّها فشلت وذلك في 04 جويلية 1742<sup>34</sup>.

لقد كان لهذا الاتفاق الجزائري التونسي أثر في تطور الصراع بين تونس وفرنسا وهو ما نلمسه في الرسالة التي أرسلها القنصل الفرنسي بتونس المؤرخة في 1 أوت 1742 حيث نبه حكومته إلى عدم الدخول في صراع مع الإيالاتين لأنّ ذلك سوف يكون له عواقب وخيمة على فرنسا<sup>35</sup>، وبذلك تفرغ التونسيون لمواجهة الأخطار الفرنسية المحدقة بهم، ووفق ما جاء في رسالة فرنسية مؤرخة في 13 أفريل 1742 فإن باي تونس دعا داي الجزائر

---

32 Desfontaines, fragments d'un voyage dans les régences de Tunis et d'Alger fait de 1783 a 1788, publ. par m. Dureau de la Malle, P 249.

33 عمار بن خروف، المرجع السابق، ص 120.

34 De grammont, correspondance des consuls d'Alger (1690 - 1742), ED : Assala Culture, Alger, 2013, P 292- 293.

35 Eugène Plantet, Op.cit, correspondance.... de Tunis, T:2, , P352 .

إلى الدخول إلى في الحرب إلى جانبه ضدّ فرنسا<sup>36</sup> ولا توضح لنا المراسلات الموقف الجزائري بخصوص ذلك، إن هذا التقارب الجزائري التونسي سوف يدفع الفرنسيين إلى توقيع معاهدة سلام مع تونس بتاريخ 9 نوفمبر 1742 لإنهاء الصراع.

#### 6. ضمان أمن وسلامة السفن:

حماية السفن من المسائل التي اهتمت بها الإيالات، خاصة وأن هذا العصر تميز بالنشاط الكبير لأعمال القرصنة، لذلك تضمنت المعاهدات المختلفة التي وقعتها هذه الإيالات مع القوى الأوروبية على نصوص تعلقت بالضمان المتبادل لأمن السفن وسلامتها، سواء أثناء إبحارها، أو أثناء لجوئها إلى الموانئ سواء إذا كانت فارة من سفن معادية أو بحاجة إلى الصيانة وغير ذلك.

كانت السفن تتعرض لخطر مهاجمتها من قبل القرصنة الأوروبيين وما قد يترتب عن ذلك من وقوعها في الأسر أو إغراقها، وبسبب تكرار مثل هذه الحالات فإن الإيالات ومن خلال معاهداتها مع القوى الأوروبية سعت إلى منع تكرار ذلك، ففي المعاهدة المؤتمة بين الجزائر وفرنسا تضمنت في بندها السابع ما ينص على عدم التعرض إلى السفن البحرية التابعة للدولتين والتي تكون مزودة بالجوازات المتفق عليها، وتطرق نفس البند إلى كيفية تفتيش السفن حيث يسمح لشخصين فقط بالصعود على متن السفن لتفتيشها<sup>37</sup>.

أما مع السويد فقد نصت المعاهدة في بندها الثالث أن لا يتم عرقلة السفن التابعة للدولتين وأن لا يتم تفتيشهما أو مضايقتهما من طرف الجانبين، ونلاحظ هنا أن الجزائر تنازلت عن جزئ من رقابتها على السفن عندما ألزمت نفسها بهذا البند الذي يحرمها من تفتيش السفن السويدية، خاصة وأن نفس البند يوضح أكثر هذه النقطة عندما يضيف أن كل الأشخاص الذين يكونون على متن هذه السفن لا يمكن التعرض لهم من كلا الطرفين، وهو نفس ما تم الاتفاق عليه مع الدنمارك سنة 1746م ثم مع البندقية<sup>38</sup>، ومثل هذه البنود ساهمت بشكل كبير في تقليص سيادة البحرية الجزائرية على المتوسط.

لكن في المعاهدة الجزائرية الاسبانية لسنة 1785م فقد أكدت على أحقية بحارة الجزائر في تفتيش السفن الاسبانية<sup>39</sup>، إن قضية تفتيش السفن كانت من النقاط التي تم

36 De grammont, Op.cit. correspondance... ,P 289.

37 جمال قنان، المرجع السابق، ص 156.

38 نفسه، ص 209، 222، 247.

39 نفسه، ص 269.

الاتفاق عليها في المعاهدة الطرابلسية الإنجليزية الموقعة سنة 1755م التي أشارت في بندها الثالث على حق السفن الطرابلسية في تفتيش السفن الإنجليزية<sup>40</sup> دون الإشارة إلى ما إذا كانت السفن الإنجليزية تتمتع بنفس الحق، لكن طرابلس الغرب سوف تنازل عن هذا الحق في المعاهدة التي وقعتها مع إمارة البندقية سنة 1764م حيث نصت المعاهدة في بندها الرابع على أنه لا يجوز للجانبين تفتيش سفن الجانب الآخر<sup>41</sup>.

وفي سنة 1155هـ (حوالي 1742م) تضمنت المعاهدة التونسية الفرنسية الكيفية التي تتم بها تفتيش السفن من كلا الجانبين حيث يسمح لشخصين فقط غير مسلحين بالصعود إلى السفينة للتحقق من جوازات السفر<sup>42</sup>.

الملاحظ أن هذه الإيالات اهتمت بشكل كبير بتأمين السفن أثناء إبحارها لتجنب وقوعها في الأسر وما قد يترتب جراء ذلك من أسرى وتعطل تجارة الرعية، كما كانت حريصة على تفتيش سفن باقي الدول الأوروبية هذا الحرص هو في الحقيقة نابع من تخوف هذه الإيالات من أن لا تلتزم القوى الأوروبية بما يتم الاتفاق عليه في المعاهدات، فكان هذا التفتيش من أجل التأكد من خلو السفن الأوروبية من أسرى مسلمين، وكذا التحقق من صحة جوازات السفر التي يحملها ركاب السفينة. كما أن هذا التفتيش كان يسمح للإيالات التأكد من أن السفينة لا تحمل الأعداء، لأنه كثيرا ما كانت السفن المعادية تستتر تحت علم دولة صديقة لهذه الإيالات لتجنب وقوعها في الأسر، وهذا ما نلمسه في الرسالة التي بعث بها داي الجزائر إبراهيم خوجة إلى ملك فرنسا سنة 1686م التي أشار فيها إلى وجود مراكب اسبانية كانت تتخفى تحت الراية الفرنسية حيث تقوم بنقل بعض الرعايا الفرنسيين لكي تتذرع بكون السفن فرنسية<sup>43</sup>.

لكن لاحظنا كيف أن هذه الإيالات كانت تنازل عن حقها في تفتيش السفن، وهو ما كان يمس بسيطرة وسيادة هذه الإيالات على المتوسط، وهذا التنازل كان مرتبطا في أغلب الأحيان بضعفها ما يجعلها تخضع لإملاءات القوى الأوروبية.

وكما أن السفن تتعرض للأسر، فإنها كانت تتعرض لهجمات من طرف قوى معادية للإيالات أو تتعرض كوارث طبيعية تلحق أضرارا بها قد تصل إلى حد الغرق، كل هذه الاخطار كانت الإيالات على دراية بها، فعملت على ضمان توفير الحماية لسفنها سواء أثناء

40محمد الهادي عبد الله أبو عجيبة، المرجع السابق، ص 229.

41نفسه، ص 341.

42أوت، السلسلة الأرشيفية H، الصندوق 205، الملف 63، الوثيقة 2.

43جمال قنان، المرجع السابق، ص 151.

تعرضها لهجمات من قبل السفن المعادية، أو أثناء حاجتها للمساعدة، وهذا ما نجده في الكثير من المعاهدات بين الإيالات والقوى الأوروبية.

ففي المعاهدة التونسية الفرنسية الموقعة في 1155هـ (حوالي 1742م) تضمنت في بندها الرابع أنه: "إذا كانت مركب الفرنسي في مرسى مملكة تونس وكان لهم عدو قرصان من أي جنس كان وقصدهم بالأخذ أو بالمضرب يحموهم أهل ذلك المرسى بضرب المدفع من ذلك العدو (كذا) عدوهم بعد قلع وسير سفينة الفرنسيين ليومين لتكون تلك السفينة مأمونة من خوف ذلك العدو ولأهل سفان تونس كذلك إذ يكونوا في مراسي مملكة فرنسا يكونوا على هذا المنوال في الحماية والرعاية"<sup>44</sup>، إنَّ هذا البند شديد الوضوح فهو ينصّ على حماية السفن التونسية من هجمات القراصنة في حالة ما إذا كانت راسية في الموانئ الفرنسية، وهو نفس البند الذي نجده في المعاهدة المئوية بين الجزائر وفرنسا الذي أكد على أن حماية السفن تكون على عاتق قائد الميناء الذي يجب عليه حماية السفن بقوة السلاح وأن يُلزم السفن المعادية بأن تسمح لسفينة أحد الطرفين للخروج من الميناء وترك الوقت الكافي لها للابتعاد، ولن يُسمح للسفن المعادية بمطاردتها<sup>45</sup>، نفس الشروط قد تمّ الاتفاق عليها بين كل من طرابلس الغرب وفرنسا أثناء توقيعها لمعاهدة سنة 1720<sup>46</sup>.

وكان الفرق أو التعرض للأضرار والأعطاب من الأخطار التي تواجهها مختلف السفن، لذلك فإن الإيالات المغاربية لم تهمل هذا الجانب، وهذا ما نجده في الكثير من المعاهدات، ففي المعاهدة التونسية الفرنسية الموقعة سنة 1155هـ (حوالي 1742م) تضمنت في البند السابع ما يشير إلى أنه في حالة تواجد السفن التونسية بمقربة من الشواطئ الفرنسية وتعرضها لرياح شديد ولأخطار البحر فيقدم لها العون اللازم من أهل المكان القريب من تلك السفينة، وأنه: "وإذا غرق المركب في البحر وطلعوه من البحر ووضعوه في البرّ ما يُعطى عليه لا جمرك ولا عوايد أجرة الرجال الذين خدموا في تظليع (هكذا) الأشياء... وكذا أهل تونس إذا وقع عليهم هذا الحال في مملكة فرنسا يجوزون على هذا المنوال المحرر"<sup>47</sup>، والواضح أنّ هذه الضمانات هي متبادلة بين الفرنسيين والتونسيين.

44 أوت، السلسلة الأرشيفية H، الصندوق 205، الملف 63، الوثيقة 2.

45 جمال قنان، المرجع السابق، ص 156.

46 ROUARD DE CARD, Traités De La France Avec Les Pays De l'Afrique Du Nord Algérie, Tunisie, Tripolitaine, Maroc, Éditeur : A. Pédone, PARIS, 1906, p 257.

47 أوت، السلسلة الأرشيفية H، الصندوق 205، الملف 63، الوثيقة 2.

لما نقوم بالبحث في كيفية تعامل السلطة في طرابلس الغرب مع مثل هذه الأخطار التي تواجه سفنها (الغرق، الحاجة إلى الصيانة) نجد أن مثل تلك الضمانات كانت مقدمة من الجانب الطرابلسي فقط، سواء في المعاهدات مع فرنسا الموقعة في سنوات 1720 و 1785 و 1801، إذ نصت هذه المعاهدات إلى ما يجب للسلطات الطرابلسية أن تقدمه من مساعدات للسفن الفرنسية في حالة الغرق أو تعرضها لهجمات الأعداء<sup>48</sup>، دون الإشارة إلى ما إذا كانت السفن الليبية تتمتع بنفس الضمانات، نفس الملاحظة نجدها واردة في المعاهدة الطرابلسية الإنجليزية الموقعة سنة 1755م<sup>49</sup> وربما أن غياب مثل هذه الضمانات في المعاهدة مع إنجلترا راجع ربما إلى أن السفن الطرابلسية لم تكن تبصر إلى الموانئ الإنجليزية، أما في المعاهدة الطرابلسية مع إمارة البندقية نلاحظ وجود اتفاق مشترك حول تقديم المساعدات اللازمة لسفن الجانبين عند الحاجة إن كانت متواجدة بالقرب من شواطئ الطرفين<sup>50</sup>.

أما في ما يتعلق بالجزائر فنجد أنها لم تعر أي اهتمام لمثل هذه الضمانات التي كانت غائبة في معاهداتها مع كل من السويد والدنمارك وهولندا (1662) وإنجلترا (1662)، في حين نجد أن هذه الضمانات المتعلقة بحماية السفن وتقديم المساعدة لها كانت حاضرة بشكل ملفت في المعاهدة الجزائرية الفرنسية الموقعة في سنة 1689 والتي نصت على أن: "كل السفن الحربية والتجارية الفرنسية والجزائرية، سوف تتلقى بالمثل في موانئ ومراسي المملكتين، وسوف يتم تقديم لها كل أشكال النجدة والمساعدة عند الضرورة"<sup>51</sup>، والملفة في هذا البند وهو كيفية صياغته إذ نلاحظ وجود تكافؤ بين الطرفين الفرنسي والجزائري، وهو ما لم يكن حاضرا في الكثير من المعاهدات التي وقعتها الإيالات وباقي القوى الأوروبية، إذ لاحظنا أن البنود يتم صياغتها انطلاقا من ضمان أمن وسلامة السفن الأوروبية بالتفصيل ثم يتم الاكتفاء بتعميم تلك الضمانات على سفن الإيالة الموقعة على المعاهدة، وذلك على الشكل التالي: "وكذلك أهل تونس إذا وقع عليهم هذا الحال في مملكة فرنسا يحوزون على هذا المنوال المحرر"، وهذا يبين لنا مدى حرص الطرف الفرنسي في تحديد نوع الخطر الذي ممكن أن تتعرض له سفنهم والكيفية التي يتوجب على الطرف التونسي أن يتعامل بها من أجل ضمان سلامة تلك السفن، وكأن المعاهدة والتي هي في الحقيقة نوع من الاتفاق المرضي للطرفين حيث يتم صياغة بنودها

48 ROUARD DE CARD, Traités ..., Op.Cit., P 248, 258, 280.

49 محمد الهادي عبد الله أبو عجيلة، المرجع السابق، ص 232.

50 نفسه، ص 334.

51 ROUARD DE CARD, Traités ..., Op.Cit., P 54.

بشكل ثنائي، أصبحت عبارة عن شروط جاهزة يتم صياغتها مسبقا ليتم عرضها على حكام الإيالات الذين يكتفون (في أحيان كثيرة) في إضافة تعديلات صغيرة، دون مراعات ما قد يترتب عن إهمالهم التفصيل في البنود التي تضمن أمن سفنهم.

لكننا نجد أنّ هذه الضمانات كانت حاضرة بشكل ملفف في المعاهدة الجزائرية الاسبانية الموقعة سنة 1785 التي نصت على أنّه: "يُسمح للمراكب الجزائر بالرسو في جميع موانئ اسبانيا في حلة اضطرارها إلى ذلك بسبب زوبعة أو إصلاح عطب أو هربا من الأعداء وتقدم لها جميع المساعدات التي هي في حاجة إليها بالسعر الجاري"<sup>52</sup>.

إضافة إلى هذه الجهود الفردية، فإن الإيالات كانت تحرص على أن تقوم بأعمال مشتركة فيما بينها من أجل تأمين حركة تنقل السفن، وذلك لأسباب عدة أبرزها شساعة المجال البحري الواجب تأمينه في ضل كثرة القوى الأوروبية التي تشكل خطرا على البحرية الإسلامية، وعلى الرغم من غياب اتفاقيات مكتوبة بين الإيالات بخصوص هذا الشأن إلا أنّ ذلك لا يعني أنها لم تكن مسؤولة إلى حد ما في حماية سفن بعضها البعض، ففي سنة 1170هـ (حوالي 1756م) قام باي تونس بتقديم حق سبعة وثلاثين برنوس للترك الجزائريين الذين تكسر مركبهم على طبرقة<sup>53</sup>، وذلك كشكل من أشكال التضامن معهم لما حلّ بمركبهم من دمار، وهو السلوك ذاته الذي قامت به الجزائر حين لجأت السفينة التونسية "القائدة" إلى مناء بجاية هاربة من ملاحقة السفن المالطية لها، فدافعت عنها حامية بجاية وأرسل الداوي ما تحتاجه السفينة التونسية من لوازم<sup>54</sup>. وفي سنة 1729 لجأت سفينة جزائرية إلى ميناء طرابلس بسبب اضطراب البحر<sup>55</sup>.

#### 7. ضمان أمن وسلامة المبعوثين إلى القوى الأجنبية.

لقد حرصت الإيالات أن تتضمن المعاهدات التي وقعتها مع القوى الأوروبية بنودا تنص على حماية ممثليها لدى مكوثهم في أراضي الدول المستقبلة لهم، وهذا ما تم تسجيله أثناء تنبعنا لمجموعة من المعاهدات التي كانت بين هذه الإيالات والقوى لتأكد لدينا أن هذه الإيالات تحملت مسؤوليتها في ضمان أمن ممثليها في الخارج.

52 جمال قنان، المرجع السابق، ص 270.

53 أوت، الدفتر الجبائي رقم 2144، ص 251.

54 عمار بن خروف، المرجع السابق، ص 79.

55 De grammont, Op.cit. correspondance... ,P 187.

ففي المعاهدة الجزائرية الفرنسية الموقع في 21 مارس 1619 قد تضمنت في بندها التاسع إشارة صريحة إلى أن باشا الجزائر سوف يرسل اثنين من الأعيان للإقامة في مدينة مرسيليا "كما سيحظيان بكل أنواع المعاملة الحسنة"<sup>56</sup>، لكن هذا الشرط لم يكن دائما موفرا ولعل لحادثة قتل الوفد الجزائري الذي كان بقيادة سنان آغا رفقة الأسرى الذين جاء لاستلامهم سنة 1620، قد أثارت سخطا كبيرا لدى الديوان في الجزائر، وكردة فعل قام البحارة الجزائريون بالاستعداد لمهاجمة السفن الفرنسية<sup>57</sup>، كما بعث باشا الجزائر حسين بصهر سنان آغا الشريف محمد لتقصي أخبار الوفد، كما أكد باشا الجزائر على ضرورة استرجاع ممتلكات الوفد بسرعة إلى الجزائر<sup>58</sup>.

لقد أكدت الجزائر في رسائلها العديدة إلى حكام فرنسا على ضرورة حماية ممثلها ورعايتهم وتكريمهم بل وتسهيل مهامهم، بل ذهبت الجزائر إلى ما هو أبعد من ذلك حين طلبت من فرنسا بأن تجعل للأسرى المسلمين مقابر خاصة بهم ليتم دفنهم فيها، بل ودافعت عن حقوق الأسرى الجزائريين المتواجدين في فرنسا<sup>59</sup>، وفي معاهدة السلم المؤتوية مع فرنسا أكدت الجزائر من خلالها على حق الجزائريين المتواجدين في فرنسا في أداء مناسكهم الدينية في منازلهم<sup>60</sup>.

التونسيون كذلك أظهروا قدرا كبيرا من المسؤولية في ضمان أمن رعاياهم خارج الإيالة، فمن خلال معاهداتها مع فرنسا حرصت إيالة تونس على تحرير الأسرى من رعاياها الموجودين في الأراضي الفرنسية<sup>61</sup>،

كما راعت تونس في سياستها مع القوى الأجنبية إلى حد بعيد مصالح سكانها وأمنهم، إذ نلاحظ كيف أثر خوف حمودة باشا على مصير التجار التونسيين الـ 600

---

56جمال قنان، نصوص ووثائق في تاريخ الجزائر الحديث 1500-1830، دار الرائد للكتاب، الجزائر، 2010، ص 81.

57صالح عباد، الجزائر خلال الحكم التركي 1514-1830، دار هومه، الجزائر، ط2، 2007، ص 116.

58 Eugène Plantet, Correspondance ... Alger, Op.cit. , P 86.

59جمال قنان، المرجع السابق، ص 166.

60نفسه، ص 159.

61 ROUARD DE CARD, Traités De La France Avec Les Pays De l'Afrique Du Nord Algérie, Tunisie, Tripolitaine, Maroc, Éditeur : A. Pédone, PARIS, 1906, p p 199-202.

المتواجدين في مصر أثناء تعرضها للغزو الفرنسي عام 1798م<sup>62</sup>، على قراراته ومواقفه من الحملة الفرنسية على مصر.

من جهة أخرى فإن الإيالات قد اعتمدت على قدراتها الذاتية في تأمين مبعوثها الرسميين، سواء بإرسالهم على متن سفن أوروبية، وكان هذا الخيار الأكثر شيوعاً بين الإيالات لتجنب وقوعهم في الأسر من قبل السفن المعادية، ومثال ذلك أنه في جوان 1795 سافر مبعوث حمودة باشا إلى اسطمبول على متن سفينة حربية كبيرة تابعة لدولة السويد "لوقوع الحرب بين تونس وبعض الدول، وشقوفهم مترصدة لمراكب تونس<sup>63</sup>"، وفي سنة 1211هـ (حوالي 1796م) أرسل السلطان العثماني إلى حكام الإيالات الثلاثة وغيرهم من قادة السفن يأمرهم فيها بـ"ضمان أمن السيد علي الذي عين هذه المرة من طرف الدولة العلية -كسفير فوق العادة- لدى فرنسا"، وقد بين هذا الفرمان المخاطر الممكن التعرض لها من قبل القراصنة: "المتواجدة في المياه البحرية وفي السواحل"<sup>64</sup>، ونفهم من خلال الفرمانين أن توفير المرافقة العسكرية كان ضروري لتنقل المبعوثين الرسميين عبر البحر، وكذا أن الإيالات كانت تعمل بشكل جماعي لتوفير الأمن عند الحاجة.

وعلى الرغم من كل هذه المعاهدات والجهود التي بذلتها الإيالات سواء بصفة فردية أو مجتمعة، فإن تأمين المجال البحري والحركة البحرية بقيت محدودة بسبب كثرة القراصنة وعدم احترام الأطراف الأوروبية في كثير من الأحيان لهذه المعاهدات، فكانت هذه الإيالات تلجأ إلى استعمال قوتها البحرية لمواجهة القراصنة الأوروبيين لحماية سفنها، وكذا مهاجمة السفن التجارية الأوروبية للضغط على القوى الأوروبية من أجل إيقاف أعمالها العدائية ضدّ العالم الإسلامي عامة والإيالات المغاربية خاصة.

الخاتمة: من خلال هذا العرض فإننا نلاحظ ان الإيالات المغاربية كانت حريصة على تأمين مجالها البحري باعتباره مصدراً للخطر، وكذا مصدراً مهماً للمداخيل، وعلى الرغم من عدم قدرتنا على الوصول إلى اتفاقيات ومعاهدات التي تنظم العلاقات البحرية بين الإيالات الثلاثة، إلا إن التشابه الكبير في الكيفيات التي اتبعتها الإيالات في ضمان مجالها البحري خاصة في كيفية تعاملها مع القوى الأوروبية يدفعنا إلى الاعتقاد بوجود نوع

---

62 Eugène Plantet ,Correspondance ... Tunis, Op.cit. , P 371.

63 ابن أبي الضياف، المصدر السابق، مج 2، ج 3، ص 28.

64 أو ج، خط هميون، عدد 12986، تاريخ 1211، تع: فكري طونا.

من التنسيق بينها والذي كان وراء هذا التشابه، وهو ما لمسناه في حرص الإيالات على حماية المصالح البحرية لبعضها البعض عند القدرة.

من جهة أخرى فإن جهود الإيالات في تأمين مجالها البحري وإن كان له نتائج إيجابية خلال القرن 17 م لما تمتعت به هذه الإيالات من قوة بحرية هامة، مكنتها من أن تفرض شروطها على القوى الأوروبية، إلا أنّ هذا الحال لن يستمر طويلا حيث سوف تتراجع القوة البحرية لهذه الإيالات تدريجيا وبشكل مؤثر منذ أواخر النصف الثاني من القرن 18م، وبذلك فقدت هذه الإيالات ذراعها العسكرية في المتوسط مما عرض أمنها البحري خاصة وأمنها واستقلالها بصفة عامة للتهديد والزوال.

- المختصرات:

- أوج: الأرشيف الوطني الجزائري (بئر خادم).
- أوت: الأرشيف الوطني التونسي.

- المراجع:

الأرشيف:

1. أوت، الدفتر الجبائي رقم 2144، ص 251.
  2. أوت، السلسلة الأرشيفية H، الصندوق 205، الملف 63، الوثيقة 2.
  3. أوت، السلسلة الأرشيفية H، الصندوق 205، الملف 63، الوثيقة 2.
  4. أوج، خط هميون، عدد 12986، تاريخ 1211، نع: فكري طونا.
- المصادر المطبوعة:
5. ابن أبي الضياف، إتحاف أهل الزمان بأخبار ملوك تونس و عهد الأمان، تح: لجنة من وزارة الشؤون الثقافية، مج 2، ج3، الدار العربية للكتاب، 1999.
  6. العياشي عبد الله بن محمد، الرحلة العياشية، مج 2، الإمارات العربية المتحدة: دار السويدي للنشر والتوزيع، ط1، 2006.
  7. أرنست بليسيه دي راينو، وصف إيالة تونس، تر: محمد العربي السنوسي، تونس: دار سيناترا، ط1، 2010.
  8. المس تولي، عشرة أعوام في طرابلس 1783 – 1793، تر: عبد الجليل الطاهر، بنغازي: دار ليبيا للنشر والتوزيع، 1967.
  9. محمود مقديش، نزهة الأنظار في عجائب التواريخ والأخبار، تح: علي الزواري وآخرون، مج 2، لبنان: دار الغرب الإسلامي، ط1، 1988.
  10. ميكال دي ايبالسا، معاهدة السلم الأولى الإسبانية الليبية، المجلة التاريخية المغربية، عد: 18-17، تونس، 1980: ص.ص 33-41.

المراجع المطبوعة:

11. أحمد توفيق المدني ، حرب الثلاثمائة سنة بين الجزائر وإسبانيا 1492 - 1792 ، ط3، الجزائر: دار البصائر، 2009.
12. أحمد سعيد الطويل، البحرية الطرابلسية في عهد يوسف باشا القرمنالي، لبنان: دار الكتب الجديدة المتحدة، ط1، 2002.
13. جمال قنان، نصوص ووثائق في تاريخ الجزائر الحديث 1500-1830، الجزائر: دار الراءد للكتاب، 2010.
14. الشتيوي منصور عمر ، حرب القرصنة بين دول المغرب العربي والولايات المتحدة، ليبيا: مؤسسة الفرجاني، ط1، 1970.
15. صالح عباد، الجزائر خلال الحكم التركي 1514-1830، ط 2، الجزائر: دار هومه، ط2، 2007.
16. عمار بن خروف، العلاقات السياسية بين الجزائر وتونس في القرن 18م-12هـ، تيزي وزو، الجزائر: دار الأمل، 2017.
17. محمد الهادي عبد الله أبو عجيلة ( )، النشاط الليبي في البحر المتوسط في عهد الأسرة القرمنالية 1711-1835، بنغازي: منشورات جامعة قاريونس، ط1، 1997.
18. نيكولا إيبلتشت بروشين، تاريخ ليبيا من منتصف القرن السادس عشر حتى مطلع القرن العشرين، تر: عماد حاتم، ط2، لبنان: دار الكتاب الجديد المتحدة، 2001.

الأطروحات الجامعية:

19. ليلي زغدود ، البحرية التونسية في القرن 1782 - 1881، أطروحة دكتوراه، جامعة تونس، تونس، 2014.
20. سعيود ابراهيم ، الاسرى المغاربة في إيطاليا خلال العهد العثماني، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر 2 بوزريعة، قسم التاريخ، 2009-2010.
21. أحمد بوسعيد، ركب الحج الجزائري خلال العهد العثماني 1518-1830، أطروحة دكتوراه، جامعة محمد درارية، أدرار، الجزائر، 2017-2018.
22. خير الدين سعدي (2018 - 2019)، المجاعات والأوبئة في الجزائر خلال العهد العثماني (1700 - 1830)، أطروحة دكتوراه، جامعة 08 ماي قالمه، الجزائر.

المقالات:

23. صالح بن الهادي العماري، وثيقة عن المركب البندقي المقل لبضائع التونسيين من الاسكندرية وتشفي وباء الطاعون وحرقة سنة 1781، المجلة التاريخية العربية للدراسات العثمانية، عد: 51-52، 2015، ص.ص 267 - 292.
24. فاطمة بن سليمان، ملاحظات حول حدود البلاد التونسية خلال العهد العثماني، ضمن: اعمال الندوة الوطنية للتاريخ العسكري حول التخوم بالبلاد التونسية عبر العصور، يومي 3 و 4 جوان 2014، تونس: طبع بشركة أوريبس، 2016.

25. ANNE Brogini, Une activité sous contrôle : l'esclavage à Malte à l'époque moderne, Cahiers de la Méditerranée , Éd : Centre de la Méditerranée moderne et Contemporaine, 2013 , PP49-61.
26. De grammont, correspondance des consuls d'Alger (1690 - 1742), ED : Assala Culture, Alger, 2013.
27. Desfontaines, fragments d'un voyage dans les régences de Tunis et d'Alger fait de 1783 a 1788, Librairie de gide, Paris, 1838.
28. EUGENE Plantet, Correspondance des Beys de Tunis et des consuls de Frances avec la cour 1577-1830, T:2, éd : Félix Alcan, Paris, 1899.
29. MAXIMILIANO Barrio Gozalo, Esclaves musulmans en Espagne au xviiiie siècle, Cahiers de la Méditerranée , Éditeur Centre de la Méditerranée moderne et Contemporaine 2013, PP33 - 48.
30. MOULAY Belhamissi, Course et contre-course en méditerranée ou comment les algériens tombaient en esclavage, Cahiers de la Méditerranée, Éd : Centre de la Méditerranée moderne et Contemporaine, 2002.
31. MOULAY Belhamissi, Marine et Marines D'Alger 1518 - 1830, T 1, B N A, 1986.
32. ROUARD de card, Traités De La France Avec Les Pays De l'Afrique Du Nord Algérie, Tunisie, Tripolitaine, Maroc, Éditeur : A. Pédone, PARIS, 1906.