الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة ابن خلدون –تيارت–

كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية

قسم العلوم الإنسانية

فرع التاريخ

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر تخصص تاريخ المغرب العربي الحديث و المعاصر الموسومة ب:

البحرية المغربية خلال الفترة الحديثة 1011ه-1311ه/1603م-1894م

إعداد الطالبين:

بن صابر رابح

سعداني رابح

إشراف الأستاذ:

بوعناني العربي

لجنة المناقشة:

الأستاذ: خنفار الحبيب	مناقشا
الدكتورة: لزغم فوزية	رئيسا
الأستاذ: بوعناني العربي	مشرفا و مقررا

السنة الجامعية:2015-2016

بسم الله الرحمن الرحيم

شكر وعرفان

بسم الله الرحمن الرحيم

<<وقل اعملوا فسير الله عملكم ورسوله و المؤمنون >>.

الحمد لله الذي بفضله تتم الصالحات و بعونه تم انجاز هذا العمل.

نسأله التوفيق لأنه أعاننا على انجازه ووفقنا إلى إتمامه فله الحمد كما ينبغي لجلال وجهه وعظيم سلطانه.

بهذه المناسبة لا يسعنا إلا أن نتوجه بالشكر الجزيل إلى كل من ساعدنا في انجاز هذه المذكرة و نخص بالذكر الأستاذ المشرف بوعناني العربي الذي خصنا بنصائح و توجيهات قيمة طوال مرحلة العمل.

كما نتقدم بشكرنا الخالص إلى كل من الأستاذة الكريمة لزغم فوزية و إلى كل أساتذة جامعة ابن خلدون كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية الذين ساهموا في تكويننا في مرحلتي الليسانس و الماستر

وفي الأخير اللهم نسألك العفو و العافية و التوفيق و الرضا.

إهداء

إلى الوالدين الكريمين حفظهما الله اللذان لطالما ساندني و شجعاني ووقفا بجانبي طيلة مسيرتي الدراسية.

إلى عائلتي

إلى كل أصدقائي الذين أمدوني بالدعم المعنوي و كانوا خير سند لي.

إلى كل من ساندني ووقف بجانبي و لم تذكرهم كلماتي.

بن صابر رابح

إهداء

أهدي ثمرة هذا الجهد العملي إلى اعز و أحب الناس إلى قلبي أمي الحبيبة

إلى أبي العزيز الذي لم يبخل علي بشيء

إلى من نشأت و ترعرعت معهم إخوتي و أخواتي

إلى كل الأهل و الأقارب

إلى كل زملائي و زميلاتي في فرع التاريخ و الفروع الأخرى

سعداني رابح

-المختصرات باللغة العربية:

تح : تحقيق

تر: ترجمة

ج:جزء

تع: تعليق

ص: صفحة

ص ص: صفحات متعددة

ط: طبعة

م: ميلادي

-المختصرات باللغة الفرنسية:

P : page

مقدمة

في خضم التيه و الحيرة التي تنتاب كل باحث مبتدئ حول اختيار موضوع البحث ، استقر رأينا في النهاية على دراسة موضوعٍ نتناول فيه إحدى الجوانب الهامة الخاصة بالمجال البحري للمغرب خلال الفترة الحديثة ، و نقصد هنا موضوع البحرية المغربية التي كانت محوراً للعديد من الدراسات الأجنبية التي حاولت تشويها و تجريدها من محتواها الإيجابي من خلال تصوير نشاطها على انه نشاط قرصنة هدف من خلالها المغاربة على طول الفترة الحديثة إلى تعزيزه من أجل الحصول على مكاسب اقتصادية كبيرة.

و المتتبع لفعل البحر عبر تاريخ المغرب يقف على الأهمية التي اكتسباها المجال البحري في صيرورته التاريخية ، و ذلك لما يتمتع به المغرب الأقصى من موقع جغرافي متميز يشرف على ممر مائي حيوي و يطل على جهتيه الشمالية و الغربية على بحرين مهمين هما البحر الأبيض المتوسط و المحيط الأطلسي ، كما أن شواطئه تقترب من الشواطئ المتوسطية الأوربية قربا وثيقا جعل من المغرب موقعاً استراتجيا كبيراً .

و يعد موضوع البحرية المغربية خلال الفترة الحديثة من المواضيع العديدة التي لم تستحوذ على اهتمام المؤرخين المحدثين الذين و إن كانوا تطرقوا إلى هذا الموضوع فإن ذلك التطرق لم يكن بشكل كاف و مفصل ، و لعل هذا النقص الحاصل في دراسة هذا الموضوع هو ما دفعنا إلى خوض غمار هذه الدراسة لنيل شهادة الماستر في تخصص تاريخ المغرب العربي الحديث و المعاصر تحت عنوان"البحرية المغربية خلال الفترة الحديثة "1603م-1894م".

و الحقيقة أن دوافع اختيارنا لهذا الموضوع كثيرة يتقدمها أهمية موضوع البحرية المغربية في حد ذاته لما كان لها من تأثير واضح على علاقات المغرب الخارجية طيلة الفترة الحديثة ، إلى جانب عدم وجود دراسة أكاديمية-في حدود علمنا-تناولت هذا الموضوع طيلة الفترة الحديثة من تاريخ المغرب ، كما أن الفترة الحديثة من تاريخ المغرب لم تحظ بقسط وافر من الدراسة و

العناية فأردنا المساهمة و لو بالقليل من خلال تطرقنا لهذا الموضوع الذي تشرفنا باقتراحه و لقي قبولا من قبل الأستاذ المشرف و بذلك تشجعنا لخوض غمار هذه الدراسة .

وفيما يتعلق بالإطار الزماني لهذه الدراسة فقد حددناه ما بين سنتي 1603م و 1894م ، و قد وقع اختيارنا على السنة الأولى باعتبارها بداية بزوغ النشاط البحري المغربي الحديث ، أما سنة 1894م فيعود اختيارنا لها باعتبارها السنة التي تمثل بداية نهاية الفترة الحديثة للمغرب الأقصى كما أنها تمثل أيضا وفاة أخر السلاطين العلويين اهتماما بالجانب البحري.

و الإشكالية المراد معالجتها في هذا الصدد هي:

-بماذا تميزت البحرية المغربية خلال الفترة الحديثة ؟

و تنبثق عن هذه الإشكالية مجموعة من التساؤلات الفرعية وهي كالتالي:

-ما هي أولى بوادر الاهتمام الرسمي المغربي بالبحرية المغربية خلال الفترة الحديثة ؟

-ما هو الدور الذي لعبه الأندلسيون في ازدهار النشاط البحري المغربي بسلا وما هي مراحل هذا النشاط ؟

-كيف كانت نظرة السلاطين العلويين إلى البحرية المغربية و ما هي أهم مجهوداتهم في سبيل إنعاشها ؟

-ما هو تأثير البحرية المغربية على العلاقات الخارجية للمغرب خلال الفترة الحديثة ؟

وقصد الإجابة على الإشكالية المطروحة عالجنا الموضوع وفق المنهجية التالية: مقدمة، مدخل مرفق بثلاثة فصول و خاتمة ذيلنها بمجموعة من الملاحق إضافةً إلى القائمة البيلوغرافية وفهرس الموضوعات

تطرقنا في المدخل إلى وضعية البحرية المغربية قبل فترة الدراسة في الفترة الممتدة من 1549م إلى 1603م و هي فترة الحكم السعدي ، حيث تناولنا الاهتمام السعدي بتملك أسطول حربي و عن أسباب ذلك الاهتمام و الظروف التي صاحبته ، كما تطرقنا إلى أبرز مجهودات السلاطين السعديين في سبيل استنهاض كفاءة الأسطول المغربي مع ذكر أهم العوامل و الحواجز التي حالت دون ذلك.

أما الفصل الأول فقد جاء تحت عنوان البحرية المغربية خلال عهد قراصنة سلا من 1603م إلى 1668م ، و قد احتوى على أربعة مباحث حيث تضمن المبحث الأول الهجرات الأندلسية إلى مدينة سلا و دورها في ازدهار النشاط البحري بها ، و تطرقنا في المبحث الثاني إلى هياكل الأسطول السلاوي من أنواع السفن و الطواقم البشرية المكلفة بتسييرها ، و المبحث الثالث استعرضنا فيه أهم الاستراتجيات التي كان بحارة الأسطول السلاوي يتبعونها في عملياتهم البحرية بالإضافة إلى مجال نشاطهم البحري ، و المبحث الرابع تناولنا فيه مراحل النشاط البحري السلاوي خلال الفترة المذكورة.

وجاء الفصل الثاني بعنوان البحرية المغربية خلال العصر العلوي الأول من 1668م إلى 1792م و تضمن بدوره ثلاثة مباحث ، تناولنا في المبحث الأول وضعية الأسطول المغربي في عهد المولى الرشيد (1668م-1672م) ، و المبحث الثاني تحدثنا فيه استعدادات المولى إسماعيل البحرية خلال فترة حكمه (1672م-1727م) وعن أثر نشاط الأسطول المغربي في عهده على العلاقات الخارجية للمغرب ، و المبحث الثالث استعرضنا فيه مجهودات أهم السلاطين العلويين اهتماما بالبحر و هو المولى محمد بن عبد الله (1757م-1792م) مع التطرق إلى ردود الفعل الأوروبية اتجاه نشاط الأسطول المغربي.

و خصصنا الفصل الثالث من هذه المذكرة للتطرق لدراسة البحرية المغربية خلال العصر العلوي الثاني 1792م- 1894م و قد احتوى أيضا على ثلاثة مباحث ، المبحث الأول وضحنا فه

مظاهر اهتمام المولى سليمان بالأسطول في بداية عهده (1792م-1822م) و الأسباب و المؤثرات التي أدت به بعد ذلك إلى اتخاذ قرار تصفية الأسطول ، أما المبحث الثاني تناولنا فيه مجهودات السلطان عبد الرحمن بن هشام في سبيل إعادة الأسطول المغربي إلى نشاطه(1822م-1856م) و عن اثر ذلك النشاط في العلاقات الخارجية للمغرب ، و المبحث الثالث استعرضنا فيه مجهودات السلطان الحسن الأول في اقتناء سفن جديدة تدعيما للأسطول المغربي (1873م-1894م) ، وختمنا دراستنا هذه بخاتمة تناولنا فيها ابرز النتائج التي توصلنا إليها.

كما اقتضى البحث في هذا الموضوع الاعتماد على بيبلوغرافيا متنوعة باللغتين العربية و الأجنبية ، فالنسبة للمصادر نذكر منها على وجه الخصوص كتاب **تاريخ الضعيف** لمؤلفه محمد الضعيف الرباطي الذي أفادنا بشكل كبير في معرفة الاعتناء الكبير للمولى محمد بن عبد الله بالأسطول و رياسه ، بالإضافة إلى كتاب **البستان الظريف في دولة أولاد مولاي الشريف** لصاحبه أبو القاسم الزياني الذي أفادنا هو الأخر بدوره في معرفة اهتمامات المولى عبد الله البحرية بالإضافة إلى معرفة أهم السفارات و البعثات التي أرسلها السلطان المذكور إلى الدول الأوروبية من اجل الحصول على الوسائل اللازمة و الضرورية لتطوير بنيات الأسطول المغربي ، و تكمن أهمية المصدران السابقان في كون المؤلفين قد عصرا فترة حكم المولى محمد بن عبد الله بل و نجد بأن أبو القاسم الزياني كان أحد القادة العسكريين المقربين من السلطان محمد بن عبد الله ، كما اعتمدنا على مصدر أخر و هو **إتحاف أعلام الناس بجمال أخبار حاضرة مكناس** لمؤلفه عبد الرحمن بن زيدان الذي قدم لنا معلومات هامة عن الاستعداد البحري لكل من السلطان محمد بن عبد الله و السلطان عبد الرحمن بن هشام و السلطان الحسن الأول ، كما أفادنا هذا المصدر أيضاً في الإطلاع على وثائق و ظهائر سلطانية خاصة بالجانب البحري.

أما المراجع فقد اعتمدنا على العديد من الكتب التي كانت قد تناولت موضوع بحثنا هذا و نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع**

عشر لحسن أميلي و الذي ساعدنا كثيراً في تتبع مميزات النشاط البحري المغربي طيلة القرن السابع عشر ، بالإضافة إلى كتاب **سلا و رباط الفتح أسطولهما و قرصنتهما الجهادية** لجعفر بن أحمد الناصري ، وهو كتاب غاية في الأهمية باعتبار المؤلف سليل المؤلف المغربي المعروف السلاوي و كذا اعتماده على مصادر الخزانة الناصرية بسلا ، بالإضافة إلى كتاب **قراصنة سلا** لمؤلفه روجي كواندرو و الذي يمكننا أن نقول عنه بأنه قد أفادنا في موضوعنا هذا بشكل كبير نظراً للمعلومات التفصيلية التي قدمها حول النشاط البحري السلاوي ، و الملاحظ أن صاحب هذا الكتاب قد عالج موضوع الجهاد البحري بسلا من زاويةٍ ضيقة محاولاً إبرازه كعمل منافي للأخلاق و اعتباره عملاً وحشياً و لم يعالج الموضوع في إطاره الموضوعي ، و يبرز هذا التوجه من خلال تداوله لمصطلح القراصنة البربريين ، إضافةً إلى ما سبق فقد قدمت الباحثة المغربية ليلى مزيان معلومات جد مهمة حول النشاط البحري لقراصنة سلا كما تطرقت باقتضاب إلى علاقتهم ببعض البحارة المسلمين من مراكز أخرى كالجزائر و تونس و تطوان حيث تناولت الباحثة الدور الجهادي الذي لعبه قراصنة سلا بالتعاون مع أتراك الجزائر في دراستها الموسومة

salé et ses corsaires 1666-1727 un port de la course marocain au XVIIe siècle

وقد اعتمدنا في بحثنا هذا على المنهج التاريخي التحليلي و السردي الأنسب لسرد الحقائق ووصفها.

و خلال إنجازنا لهذه الدراسة اعترضتنا مجموعة من الصعوبات تمثلت أساساً في نقص الخبرة في ميدان البحث العلمي بالإضافة إلى عدم وجود مصادر متنوعة تتعرض لموضوع البحث بأدق تفاصيله.

المدخل:البحرية المغربية خلال العهد السعدي1549م-1603م

وجب علينا في بداية هذا البحث أن نخصص جزءا منه للحديث عن علاقة الدولة السعدية بالبحر ، حيث كان من نتائج معركة وادي المخازن 1578م أنها مكنت المغرب من كسر السدود التي كانت تحول دون اتصاله بالخارج و فسحت له المجال لتنمية علاقاته التجارية مع عدد من الدول الأوروبية ، لكن لم تكن لديه ملاحة حقيقة معززة بأسطول في مستوى أساطيل الدول الأوروبية المعاصرة ، فكانت السفن الأوروبية هي التي تقوم في غالبية الأحيان بنقل البضاعة التجارية سواء عند التصدير أو الاستيراد ، فهل معنى ذلك أن السعديين لم يعيروا أي التفات لتأسيس بحرية مدنية أو عسكرية ؟ و إن كان هناك اهتمام فما هي أبراز مميزاته ؟

-أولا:اهتمامات السلاطين السعديين بالأسطول:

بعد أن تمكن السعديون من التغلب على الوطاسيين و اعتلاء عرش المغرب عام 1549م [1] ، اهتموا بإعادة بناء البحرية التي لم يبق لها وجود منذ عهد السلطان أبي الحسن المريني (1331م-1349م) [2]، و هذا الإهتمام السعدي بتملك أسطول حربي تزامن مع هيمنة الأساطيل الأوروبية و اجتهاد الأساطيل الأيبيرية في منع المغاربة من ركوب البحر و إبعادهم عن الساحل

[1]- تميزت أوضاع المغرب الأقصى في بداية القرن 16 بوجود سلطة مركزية ضعيفة مشتتة و هي السلطة الوطاسية ، التي لم تكن قادرة على توحيد البلاد و على الوقوف في وجه الغزو البرتغالي المتزايد كما لم تكن قادرة أيضا على ردع نفوذ الزوايا التي أصبحت تتولى مهمة تأطير الجهاد ضد المحتلين ، هذه الظروف ساهمت في ظهور السعديين كقيادة جديدة للمغرب تجاوبت معها مختلف فئات الشعب المغربي خاصة و أن هذه القيادة حملت شعار توحيد البلاد و تحرير المناطق المحتلة و الجهاد ضد النصارى ، و قد دخل السعديون نتيجة ذلك في صراع مرير مع الوطاسيين تخللته العديد من المعارك كالمعركة التي وقعت عام 1536م بمنطقة بوعقبة و التي انتهت بهزيمة الوطاسيين ، بالإضافة إلى معركة درنة التي وقعت عام 1545م و التي شهدت أيضا هزيمة الجيش الوطاسي و أسر السلطان و ابنه ، و هذا الانتصار مهد للسعديين دخول فاس عام 1549م ، ينظر : عبد الكريم كريم ، **المغرب في عهد الدولة السعدية: دراسة تحليلية لأهم التطورات السياسية و مختلف المظاهر الحضارية**، ط3، منشورات جمعية المؤرخين المغاربة، الرباط، المملكة المغربية، 2006، ص ص:45 – 68.

[2]- العربي الصقلي، **مذكرات من التراث المغربي، من تثمين الدولة إلى المخاطر**، ج3، الرباط، المغرب الأقصى، 1985، ص:259.

، و ذلك عن طريق إحتلال أهم الموانئ[1] و ضرب و تخريب مصبات الأنهار و الموانئ الصغيرة و تشديد الخناق على التجار الأوروبيين و منعهم من نقل أي شيء له علاقة بالملاحة البحرية إلى المغاربة [2].

وفيما يلي نوضح اهتمامات السلاطين السعديين بالأسطول البحري:

1-السلطان محمد الشيخ: يعتبر السلطان محمد الشيخ[3] أول السلاطين السعديين اهتماما بالأسطول، و يعود له الفضل أساسا في تأسيس النواة الأولى للأسطول السعدي، و كان هذا السلطان يهدف من وراء هذه الخطوة إلى تحقيق هدفين هما:

- مد يد المساعدة إلى مسلمي الأندلس الذين كانوا مازالوا في تلك الفترة مستقرين بكثرة في الأندلس [4].

[1]-حيث احتلت البرتغال كل من تطوان سنة 1401م ،سبتة 1415م، القصر الكبير 1458م ، أنفا 1465م ، طنجة 1471م ، أصيلا م1479 ، مازكان 1502م ، أغادير 1505م ، أسفي م1508 ، أزمور 1513م ، الجديدة 1514م ،العرائش 1505م ،المعمورة 1515م ، بالإضافة إلى حصن فونتي بالجنوب ، أما الإسبان فكان من نصيبهم مليلة 1497م ، غساسنة 1504م ، حجر بادس م1508 ، بالإضافة إلى سبتة 1580م ، و لم يبق من المدن المغربية الساحلية الغير المحتلة سوى مدينة سلا ، ينظر: عبد اللطيف الخطيب ، **تاريخ حملة البرتغال على المغرب في المصادر البرتغالية** ، ضمن مجلة دعوة الحق ، العدد 4 ، السنة 7 ، تصدرها وزارة عموم الأوقاف ، الرباط ، المملكة المغربية ، 1964 ، ص:25-28 ، عبد الحق المريني ، **الجيش المغربي عبر التاريخ** ، ط5 ،مطبعة المعارف الجديدة ،الرباط ، المغرب ، 1997 ، ص:67 .

[2]- محمد المهناوي ، **المغاربة و البحر خلال القرن 16** ، أعمال ندوة البحر في تاريخ المغرب ، تنسيق رقية بلمقدام ، منشورات كلية الآداب و العلوم الإنسانية ، المحمدية ، ص: 20.

[3]- محمد الشيخ : هو الابن الثاني لمؤسس الدولة السعدية القائم بأمر الله ، و لد عام 1488م ، خلع شقيقه الأعرج و تولى السلطة مكانه إلى غاية اغتياله من طرف الأتراك عام 1557م ، ينظر إبراهيم حركات ، **المغرب عبر التاريخ** ، ج2 ، نشر و توزيع دار الرشاد الحديثة ، الدر البيضاء ، 2000 ، ص:246.

[4]- العربي الصقلي، المرجع السابق، ص: 259.

- استرجاع المراسي المغربية المحتلة[1]، فقد تبين للسلطان محمد الشيخ و مساعديه أن تحرير الثغور المغربية يقتضي بالضرورة حصارا بريا و بحريا لمنع وصول الأقوات و العتاد و الرجال إلى الثغر المحاصر [2].

و قد تجلت أولى مظاهر اهتمام محمد الشيخ بالأسطول في إقامته لمراكز تشييد السفن ، و من ذلك إقامته لورشين كبيرين لبناء السفن أحدهما أقامه ببادس في الريف بالقرب من غابات البلوط و الصنوبر ، و الأخر بسلا [3] التي كانت تحتوي على أوراش بحرية قد أصابها التعطيل فأمر السلطان بإعادة إحياءها و خرجت منها فيما بين 1549م-1550م أربعة مراكب كبرى من نوع الغليوطات ، و لم تقتصر جهود السلطان على هذا الموقع بل اهتم كذلك ببادس التي صنعت بها أربع غليوطات[4] ، كما أمر ببناء السفن بالعرائش التي رُكبت بها ثمان سفن من نوع الغليوطات و ثلاث سفن أخرى من نوع أخر ، و قد تم كل ذلك فيما بين 1549م-1550م ، و كانت الظروف مواتية لنجاح تلك السياسة البحرية بتوفير الكفاءات الأجنبية اللازمة لها ، فقد نتج عن السلم الموقع بين العثمانيين و هنغاريا منذ صيف 1547م لمدة خمس سنوات تسريح عدد كبير من البحارة الذين جذبتهم الرواتب المغرية التي كان المغرب يعرضها ، و بالفعل التجأ إلى المغرب حوالي ألف من البحارة و الجنود الأتراك ، كما اعتمد المغرب كثيرا على كفاءة الأعلاج المسيحيين في هذا الباب و قدمت الدولة كل الإغراءات الممكنة لدفعهم إلى الإقبال على المغرب و الاستقرار به قصد الاستفادة من خبراتهم [5] .

---

[1]- العربي الصقلي، المرجع السابق، ص: 260.

[2]- أحمد بوشارب ، **وثائق و دراسات عن الغزو البرتغالي و نتائجه** ، ط1 ، دار الأمان ، الرباط ، المغرب ، 1997 ، ص:97.

[3]- عبد الحق المريني ، المرجع السابق ، ص: 63.

[4]-أحمد بوشارب ، المرجع السابق ، ص: 98.

[5]- المرجع نفسه ، ص:98.

و ما يثبت اهتمام محمد الشيخ بالأسطول أيضا هو ما تضمنته تلك الرسالة الموجهة من قائد مازكان (مدينة مغربية ساحلية) إلى ملك البرتغال في 13 ماي 1556م من معلومات تتحدث عن أوامر من السلطان المذكور بإنشاء مركبين بسلا ليرتفع عدد الوحدات البحرية بها إلى ثلاثة مراكب[1] ، كما توجد رسالة أخرى تتحدث عن استعداد محمد الشيخ لصنع مراكب بمدينة فاس و نقلها عبر نهر سبو إلى المعمورة[2].

كما نلمس حرص المسئولين المغاربة على عهد محمد الشيخ على الاستفادة من الكفاءات الأوروبية في ميدان الملاحة و الاستفادة أيضا من بعض الآلات و الوسائل البحرية من خلال مَحْضَر محاكمة البرتغالي الملقب بالألكان خلال سنة 1554م بتهمة التجارة بالمغرب و بيع سلعة محرمة هناك ، فقد مَثل شخص أمام محكمة تفتيش لشبونة يوم 24 أفريل م1554 و ذكر بعد أدائه القسم أنه شاهد المتهم المذكور أمام دار قائد أسفي يمسك بخارطة بحرية ليعلمهما (يشير إلى القائد و مسلم أخر)شؤون البحر ذاكرا لهما أن بتلك الرياح يمكنهما الذهاب إلى قادس و بالأخرى إلى الجزر الخالدات [3].

ومَثل مُبلغ أخر أمام المحققين يوم 9 ماي 1554م و ذكر أنه رأى "الألكان" المذكور يسلم لقائد أسفي مرساة حديدية و صاريةْ مركب كانت داخل سفينته أمر القائد بوضعهما بالشاطئ ، كما توصل القائد كذلك بمجداف أخر ، و أشار نفس المُبلغ إلى أن المتهم كان يذهب إلى الشاطئ ليعلم الملاحة لمسلم كان يريد أن يصبح رئيس مركب و ذلك اعتمادا على خريطةٍ بحرية كان يمسكها بيده ، و يعلق عليها بقوله في هذه الجهة قادس و على تلك الجزر الخالدات

[1]- حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر ميلادي**، ط1، دار أبي الرقراق للطباعة والنشر، الرباط، 2006، ص:68.

[2]- المرجع نفسه ، ص:67.

[3]- احمد بوشارب ، المرجع السابق ، ص:98.

، و قد اعترف المتهم نفسه أنه كان فعلا يعلم المغاربة طريقة استعمال الخرائط البحرية و أن القائد المذكور أقترح عليه الإقامة بأسفي و الإشراف على النشاط البحري بها[1] .

هذه الاعترافات و الأقْوَال تجعلنا نرى بوضوح الرغبة الأكيدة للمسئولين المغاربة للعودة إلى البحر و الاهتمام بشؤون الأسطول و محاولة الوصول إلى المستوى الذي كانت عليه أوروبا آنذاك فيما يخص تقنيات صنع السفن و طرق و وسائل الملاحة بأعالي البحار و رسم الخرائط و قياس موقع السفينة بالنسبة لخطوط الطول و العرض و غير ذلك.

و قد مكن نجاح محمد الشيخ في انتزاع عدة منافذ أطلسية من يد البرتغاليين من التوفر على قواعد هامة و متعددة لتجميع سفن الأسطول[2] ، و تعتبر العرائش و سلا و تطوان أهم قواعد تجميع السفن على عهد محمد الشيخ.

2-السلطان عبد الله الغالب : بعد مقتل السلطان محمد الشيخ عام 1557م على يد الأتراك الذين دبروا عملية اغتياله ، خلفه ابنه السلطان عبد الله الغالب[3] الذي استمر على نهج أبيه في الاهتمام بإنشاء السفن و بناءها تدعيما للأسطول ، حيث نجد بعض الإشارات التي تدل على ذلك من بينها وثيقة تتحدث عن تعين عبد الله الغالب لأحد قواده على سلا بهمة محددة و هي إنشاء السفن و الاستعداد لتنظيم الجهاد البحري[4].

[1]- احمد بوشارب ، المرجع السابق ، ص ص: 98-99.

[2]- حسن أميلي، المرجع السابق، ص:67.

[3]-ولد عبد الله الغالب بن محمد الشيخ بتارودانت سنة 933ه ، خلف والده على الحكم سنة 1557م ، من أبرز إنجازاته فتح شفشاون سنة 1567م ، توفي عام 1573م بعدما أصيب بمرض الضيقة ، دفن بمقبرة السعديين بمراكش ، ينظر : إبراهيم حركات ، المرجع السابق ، ص:253.

[4]-حسن أميلي، المرجع السابق، ص:74.

و قد بلغت عدد وحدات الأسطول السعدي على عهد عبد الله الغالب 40 سفينة حربية من كل الأشكال[1] ، كما نُفذت في عهد السلطان المذكور العديد من العمليات البحرية الناجحة حيث كانت الجزر الخالدات أهم منطقة مستهدفة من طرف البحارة المغاربة ، ففي سبتمبر 1569م هاجم العلج كلفاط تلك الجزر على رأس عشرة قوادس كانت تحمل 600 بحار غنموا أكثر من 200 أسير ، و في سبتمبر من سنة م1571 غادر احد الرياس المغاربة المدعو الدغالي سلا على رأس سبعة قوادس كان على متنها 400 بحار غنموا أكثر من 100 شخص[2].

3-السلطان محمد المتوكل: أما في عهد السلطان محمد المتوكل[3] فلا نجد أي نصوص تدل على اهتمام هذا الأخير بالأسطول ، بل على العكس من ذلك نجد أنّ هذا السلطان لم يجد مانعا في التنازل للبرتغاليين عن بعض الموانئ المغربية التي تعتبر مراكز هامة لتجميع سفن الأسطول مقابل إرجاعه إلى الحكم ، و هذا ما يشير إليه "المؤرخ المجهول" بقوله: "و قالوا لمولاي محمد (المتوكل) نحن خارجون و أنت معنا، فان ظفرنا بالبلاد فلا قسم لنا معك فيه إلا السواحل و ما دونها فهو لك، فانعم لهم بذلك و تعاهدوا عليه. "[4].

و أبرز حدث وقع في عهد محمد المتوكل و يخص الجانب البحري ، هو تلك المعاهدة التي ابرمها المغرب مع انجلترا عام 1576م و التي نصت على التزام محمد المتوكل السعدي بعدم تعرض بحارة المغرب بسوء للسفن الانجليزية ، و تذكر هذه المعاهدة في الأخير قائد الثغور

---

[1]- عبد الحق المريني ، المرجع السابق ، ص: 87.

[2]- أحمد بوشارب ، **قراصنة المحيط الأطلسي** ، مطبعة okad ، 1998 ، ص: 10.

[3]- محمد المتوكل: ابن عبد الله الغالب، تولى السلطة بعد وفاة أبيه مابين 1573م-1576م، ثم خلع بعد ذلك من طرف الأتراك و نصبوا مكانه عبد المالك المعتصم، توفي غريقا بمعركة وادي المخازن سنة 1578م، ينظر: إبراهيم حركات، المرجع السابق، ص 256.

[4]-مؤلف مجهول ، **تاريخ الدولة السعدية التكمدارتية** ، تق و تح:عبد الرحيم بنحادة ، ط1 ، دار تينمل للطباعة و النشر ، مراكش ، 1994 ، ص: 59.

المغربية المشرف على خطة الجهاد البحري من قبل السعديين و هو الباشا "احمد بن علي بن عبد الله" [1]، و قد بلغ تعداد سفن الأسطول السعدي على عهد المتوكل 40 وحدة بحرية [2].

4-السلطان عبد المالك السعدي: بعد خلع السلطان محمد المتوكل عن عرش المغرب خلفه عبد المالك السعدي، الذي اهتم بالأسطول وحاول تدعيمه بإنشاء سفن جديدة و هذا ما ذكره المؤرخ المجهول عندما قال: "أمر بإنشاء السفن في العرائش و سلا و صار أهل الأندلس يسافرون في البحر مع أهل المغرب و ضيقوا بالنصارى"[3] ، و قد كان اغلب بحارة أسطوله من الجنود المسيحيين الأسرى و من الأندلسيين[4] ، كما كشف المؤرخ المجهول عن سبب اهتمام السلطان المذكور بأمور البحر و الاهتمام المسيحي بذلك فقال على لسانهم: "و كان للنصارى عند وصوله إليهم تدبير عظيم على مولاي عبد المالك ، فقال بعضهم لبعض إن هذا السلطان رأى مملكة الترك ورأى منافع البحر ، فأول ما أمر به إنشاء السفن و إذا كملت له العمارة(الأسطول) يقطع إلى بلادنا مع أهل الأندلس و هم اقرب إلينا من غيرهم في الرأي و لا يشتعلوا إلا بنا لا محالة و نحن ندبر على ملكنا قبل أن يصح سلطانه و يتمكن أمره ، و أول التدبير عندنا أن تخرجوا و تتمكنوا من السواحل و تحتووا عليه و تقاتلوه في بلاده و أرضه"[5].

[1]- محمد حجي، **الأسطول المغربي أيام العلويين**، ضمن مجلة دعوة الحق، العدد 4، السنة 12، تصدرها وزارة عموم الأوقاف و الشؤون الإسلامية، الرباط، المملكة المغربية، 1969، ص:103.

[2]- أحمد بوشارب ، **وثائق و دراسات** ... ، المرجع السابق، ص:100.

[3]-مؤلف مجهول ، المصدر السابق، ص:53.

[4]- عبد الحق المريني ، المرجع السابق ، ص:63.

[5]- مؤلف مجهول ، المصدر السابق ، ص:59.

5-السلطان أحمد المنصور: بعد وفاة السلطان عبد المالك السعدي خلفه أخوه أحمد المنصور الذهبي[1] الذي أدى نجاحه في تثبيت سلطانه داخليا إلى التطلع لتنفيذ حلم أسلافه المتمثل في تمكين الدولة من أسطول بحري قوي ، مدفوعا في ذلك بالدور الهام الذي كانت القوات الملاحية تلعبه في ترجيح الثقل السياسي لمختلف القوات المعاصرة [2]، و مستغلا انهزم الإسبان في الارمادا و تحطم القسم الأعظم من الأسطول الاسباني و مستغلا أيضا انشغال العثمانيين بحروبهم في أوروبا الشرقية[3].

و قد أورد الفشتالي في مؤلفه مناهل الصفا نصوصا تدل على اهتمام السلطان أحمد المنصور بجانب الأسطول فقال:" و هو اليوم أيده الله لهذا العهد بصدد الإكثار من الأساطيل رغبة في الجهاد و الاستظهار على عدو الدين"[4] ، و قال في موضع أخر :" ثم صرف همته أيده الله إلى اتخاذ الأسطول برباط سلا... فتعددت مراكبه "[5].

و في إطار الاهتمام بالأسطول اجتهد السلطان احمد المنصور في البحث عن المواد المطلوبة لصناعة السفن مستغلا تقرّب القوات الطامعة إلى الاستحواذ على السوق المغربية تصديرا و استيراد رابطاً مثلا تصدير ملح البارود المحلي بمقايضته بخشب الإنشاء ، و قد وجد في الحليف الانجليزي الطرف الأكثر تقبلا لهذه الشروط و الذي كان يبذل الجهود المكثفة لإرضاء السلطان

[1]- احمد المنصور: ابن محمد الشيخ ، من أكبر ملوك الدولة السعدية ، يلقب بالمنصور لانتصاره في معركة وادي المخازن ، و يلقب بالذهبي بعد عودته من السودان محملا بقناطير من الذهب ، ولد بفاس سنة 1547م ، تولى الحكم سنة 1578م إلى غاية وفاته في عام 1603م ، ينظر : إبراهيم حركات ، المرجع السابق ، ص:262.

[2]- حسن أميلي، المرجع السابق، ص: 74.

[3]- عبد الكريم كريم ، المرجع السابق ، ص:243.

[4]-أبي فارس عبد العزيز الفشتالي ، **مناهل الصفا في مآثر موالينا الشرفا** ، تح: عبد الكريم كريم ، مطبوعات وزارة الأوقاف و الشؤون الإسلامية و الثقافة ، ص: 197.

[5]-المصدر نفسه ، ص:204.

لدرجة بلغت أنه لحظة الإحساس بالعجز عن تسديدها انفرادياً كان يسعى إلى طلب المساعدة الهولندية في هذا الصدد [1].

كما قام احمد المنصور بصفة خاصة بإحياء دار صناعة السفن الموحدية بالرباط و سلا و استجلب لها من أوروبا كل ما تحتاج إليه من أدوات و مواد حديثة بل و اشترى سفنا انجليزية جاهزة لتعزيز الأسطول المغربي الذي جعل مقر قيادته بالعرائش ، و توفرت له عناصر التجديف في السفن الكبرى من رقيق السودان [2].

كما ارتأى المنصور ضرورة الاستفادة من الخبرات الأجنبية تصنيعا و تصديرا ساعياً لدى الملكة الانجليزية ليزابيث الأولى سنة 1589م من أجل السماح له باستيراد المجاديف و باستقطاب النجارين و صناع السفن و كافة المواد الأخرى التي يحتاجها من انجلترا [3]، كما عمل المنصور على تحصين بعض الموانئ المغربية الصالحة لرسوا سفن الأسطول الذي كان يضم أنواعا مختلفة من السفن من بينها الشواني و القطائع[4] ، كما لم يَغفل المنصور عن الجانب التنظيمي للأسطول و أسند قيادته إلى الرايس إبراهيم الشطو هذا ما وضحه الفشتالي عندما قال:" و عقد على رياسته لرجل من أهل المغرب يدعى الرايس إبراهيم الشط ، المثل المضروب في الشجاعة و المعرفة بأحوال البحار و الحصون ، و كتب له بذلك أيده الله تقليده الشريف من إنشاء الكاتب أبي عبد الله محمد بن أحمد بن عيسى"[5]، وواصل الفشتالي كلامه و ذكر بأن الرايس

[1]- حسن أميلي، المرجع السابق، ص:70.

[2]- محمد حجي، **التطورات التي عرفها المغرب في عهد السعديين** ، مجلة دعوة الحق، العدد 5، السنة 21، تصدرها وزارة الأوقاف و الشؤون الإسلامية، الرباط، المملكة المغربية، 1980، ص:80.

[3]- حسن أميلي، المرجع السابق، ص:71.

[4]- عبد الكريم كريم، المرجع السابق، ص:244.

[5]- عبد العزيز الفشتالي ، المصدر السابق ، ص:197.

شعبان قد خلف الرايس إبراهيم الشط فقال:" فهو اليوم (الرايس شعبان) قبطان الأسطول الأمامي الجهادي و رئيس الجماعة من رؤساء المراكب الجهادية و القطائع البحرية"[1].

أما إذا تحدثنا عن تعداد سفن الأسطول السعدي على عهد احمد المنصور فحسب رسالة إسبانية موجهة من حاكم سبتة إلى فيليب الثاني في 16 غشت 1588م ، فقد كان يتكون من سبع غليوطات أو ثمان كان تقوم بين الفنية و الأخرى بترخيص من السلطان بغارات على شواطئ اسبانيا ، كما تشير الرسالة في الوقت ذاته إلى سهولة التخلص من هذه السفن نظراً لتميزها بالبطء و برداءة التسيير [2]، و قد كان أهم هجوم بحري عرفه عهد أحمد المنصور هو ذاك الذي نظمه الرايس "شعبان" بأمر من السلطان يوم 16 غشت 1593م ضد جزيرة"Fuerteventura" ، و يبدو مما أورده الفشتالي أن جاليةً مهمة من تلك الجزيرة تكونت بالمغرب كانت نسبة كبيرة منها في خدمة السلطان و مقربيه[3].

كما شارك الأسطول السعدي في حملة السودان حيث كانت مهمته تنحصر في إرغام سكان حوض النيجر على الدخول في طاعة الدولة السعدية[4] بالإضافة إلى نقل آلات الحرب و القتال عبر نهر النيجر و ذلك نظراً لصعوبة نقلها عن طريق البر[5].

ثانيا–عوامل فشل إعادة إحياء الأسطول المغربي خلال العهد السعدي:

بالرغم من محاولات السلاطين السعديين خلق نواةً بحرية جديدة إلا هناك مجموعة من العوامل حالت دون ذلك و جعلت من حلم إنشاء أسطول حربي مغربي يتبخر خاصة بعد وفاة أحمد المنصور و ما تلا ذلك من فتن و اضطرابات ، و هذه العوامل نبينها كالأتي:

[1]– عبد العزيز الفشتالي ، المصدر السابق ، ص:205.

[2]– حسن أميلي، المرجع السابق، ص:71.

[3]– أحمد بوشارب ، **قراصنة المحيط** ... ، المرجع السابق، ص:10.

[4]– عبد الحق المريني ، المرجع السابق ، ص:63.

[5]– عبد الكريم كريم، المرجع السابق، ص:244.

1-عوامل طبيعية: تتمثل في ثلاثة عوائق عَاكَسَتْ النشاط البحري بالمغرب و هي:

صعوبة الإبحار بالساحل المغربي الذي يتميز بعنف أمواجه و قلة المرافئ الطبيعية به (العائق الأول) بالإضافة إلى ضعف و قلة الغطاء النباتي الغابوي بالمغرب(العائق الثاني) ، و هذا الأمر عاق كثيرا انتعاش النشاط البحري ، و لإعطاء فكرة عن هذه القلة (قلة الغطاء النباتي) نشير إلى أن أوراش سلا كانت في عهد محمد الشيخ السعدي تعتمد على خشب ضواحي بادس الذي كانت البغال تجره على امتداد مسافة طويلة و صعبة ، و يبدو من خلال الأوصاف التي وصلتنا من مطلع القرن السادس عشر أن ذلك الغطاء النباتي المحدود قد تراجع خلال القرون اللاحقة و لتغطية النقص في مادة الخشب لجأ الأشراف السعديون إلى الاستيراد ، و تشير محاكم التفتيش إلى الكميات التي جلبها بحار و تجار أوروبيون إلى أكادير و كانت الأثمان جد مرتفعة و تسمح بربح يتجاوز 1000 % ، غير أن هذا الخشب كان يستعمل في ميدان صناعة السكر و لا توجد أي إشارات تدل على استعماله في ميدان الملاحة ، أما العائق الأخير فيتمثل في قلة الأنهار القابلة للملاحة و انعدام القنوات التي يمكن أن تعمق التقاليد الملاحية داخل المغرب[1].

2-عوامل سياسية : لم يكن الحكام السعديون يتوفرون على الوقت اللازم للانكباب بشكل جدي و دائم على موضوع الأسطول المغربي ، فقد كانت فترات الحكم قصيرة انشغل السلاطين خلالها بإبعاد الخطر العثماني و مراقبة المسيحيين و إخماد الثورات الداخلية و القضاء على الأمراء المعارضين ، ففترة الاستقرار و الازدهار النسبي للدولة السعدية لم تدم إلا خمسين سنة من 1549م إلى 1603م لتسقط بعدها في مرحلة طويلة من الوهن و الضعف ، و حتى المرحلة الأولى لم تخلو من فتن و حروب كما حدث في عهد المتوكل و المعتصم بل و حتى

[1]- أحمد بوشارب ، **وثائق و دراسات** ... ، المرجع السابق، ص. ص: 100-101.

خلال عصر المنصور نفسه ، الأمر الذي لم يكن يسمح للسلاطين بالاهتمام بالقدر الكافي بموضوع الأسطول[1] .

ثم هناك مسألة أخرى ربما شغلت المغاربة عن البحر و هي تفضيلهم للعلاقة مع بلاد السودان على النشاط البحري ، و معلوم أن السعديين أولوا الصحراء و بلاد السودان أهمية قصوى حتى أنهم تحكموا في العديد من المناطق منها توات و تيكورارين ، فوفرة ما كنت الطرق الصحراوية تضمنه للمغرب من أموال و ذهب جعلت الاهتمام بالبحر الذي كانت الظروف الطبيعية و السياسية لا تساعد عليه ثانويا فقط[2].

3-عوامل خارجية: لقد كانت أوروبا حريصة على تضييق الخناق على المغرب و حرمانه من الاستفادة من سواحله و ذلك بمنع تزويده بالمواد التي تسمح له بالعودة إلى البحر و إحياء أسطوله ، و قد عارضت الدول المسيحية و حتى التي كانت تدعي التحالف مع المغرب تزويده بالسفن التي كان يطلبها ، و يجب كذلك ألا ننسى أن تزايد النشاط البحري مع مطلع القرن السادس عشر جعل أعداد مهمة من بحارة المغرب تسقط في الأسر و بذلك فقد المغرب نسبة مهمة من الكفاءات البحرية التي كان يتوفر عليها[3].

[1]- أحمد بوشارب ، **وثائق و دراسات** ... ، المرجع السابق، ص:102.

[2]- المرجع نفسه ، ص:103.

[3]- نفسه ، ص:103.

الفصل الأول: البحرية المغربية خلال عهد قراصنة سلا1603م-1668م

-المبحث الأول:الهجرات الأندلسية و دورها في ازدهار النشاط البحري بسلا

-المبحث الثاني : هياكل الأسطول السلاوي

-المبحث الثالث:استراتجيات الهجوم و مجال العمل

-المبحث الرابع: مراحل النشاط البحري السلاوي

لقد عرف المغرب الأقصى في بداية القرن 17م أزمة كبيرة اتسمت بالانحلال السياسي و معاناة البلاد من اللامركزية في الحكم ، بحيث انه بعد وفاة أحمد المنصور السعدي عام 1603م وقع بين أبناءه صراع على الحكم ، تسبب في انقسم المغرب إلى وحدات سياسية متناحرة و أصبح حاله كحال ملوك الطوائف الذين قال فيهم ابن الخطيب :

وقام بكل بقعة مليك.....وصاح فوق كل غصن ديك

وكان لهذه الأزمة السياسية أثر سلبي على النشاط البحري للمغرب ، بحيث تراجع اهتمام السعديين بالأمور البحرية و بالأسطول بشكل خاص ، هذا ناهيك عن ظهور بعض العمليات البحرية القرصنية كنشاط حر لا يخضع للإشراف السعدي ، وازداد الأمر سوءا بحرمان الاحتلال الاسباني من مرفأين هامين كان من الممكن اتخذهما كقواعد بحرية تستخدم في الرد على التحرشات الاسبانية البرتغالية و نقصد هنا العرائش و المعمورة.

إلا أن النشاط البحري المغربي و عوضا عن الانكماش و التراجع بسبب الظروف المذكورة عرف إشعاعا كبيرا كان مصدره مدينة الرباط أو سلا كما يسميها الأوروبيون ، حيث تكون في هذه الأخيرة خلال القرن 17م أسطول بحري قام بالعديد من العمليات البحرية التي كان لها صدى كبير عل المستوى الدولي ، فما هي عوامل تشكل هذه القوة البحرية ؟ وفيما تمثلت مقومات وهياكل هذه القوة ؟ وما هي ردود الفعل الأوروبية اتجاهها ؟.

-المبحث الأول : الهجرات الأندلسية ودورها في ازدهار النشاط البحري بسلا.

1-الاستقرار الأندلسي بمصب أبي الرقراق (سلا) :

منذ مطلع القرن السادس عشر استقبلت دول الشمال الإفريقي العديد من المهاجرين الأندلسيين الذين طردوا أو فروا من اسبانيا نتيجة سياسة الاضطهاد العنيفة التي انتهجها الملوك الإسبان ضدهم ، وقد كان للمغرب من هؤلاء المهجرين نصيب مهم اختلفت المصادر التاريخية في تحديد عدده ، فالمصادر الأندلسية تقدره بنحو 60 ألف مهاجر ، فيما تقدره المصادر الإسبانية بنحو 40 ألف مهاجر[1]، وقد تعرض بعض أولئك المهجرين إلى انتهاكات وتجاوزات على يد بعض الأعراب نتيجة الاضطرابات السياسية التي كان يعرفها المغرب الأقصى في تلك الفترة[2] وهو ما أشار إليه المقري بوضوح عندما قال:" فخرجت ألوف بفاس وألوف بتلمسان من وهران ، ... فتسلط عليهم الأعراب ومن لا يخشى الله في الطرقات ونهبوا أموالهم ، و هذا ببلاد فاس وتلمسان ، ونجا القليل من هذه المعرة "[3].

هذه الظروف الصعبة جعلت الأندلسيين يتجهون نحو المناطق البعيدة عن الاضطراب السياسي خاصة الساحلية منها كمصب أبي الرقراق[4] ، الذي عرف أكبر هجرة أندلسية إليه بعد صدور

---

[1]- محمد رزوق ، **الأندلسيون وهجراتهم إلى المغرب خلال القرنين 16 و 17** ، ط3 ، إفريقيا الشرق ، الدر البيضاء ، 1998 ، ص: 130 .

[2]- حسن أميلي ، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق: رد فعل أندلسي ، ضمن أعمال ندوة: المغرب و إسبانيا خلال القرن السابع عشر** ، تنسيق محمد صالحي ، ط1 ، منشورات كلية الآداب و العلوم الإنسانية بالرباط ، مطبعة النجاح الجديدة ، الدار البيضاء ، 1997 ، ص: 14.

[3]-أحمد بن المقري التلمساني ، **نفح الطيب من غصن الأندلس الرطيب** ، تح:الدكتور إحسان عباس ، المجلد الرابع ، دار صادر بيروت ، 1968 ، ص: 528 .

[4]-حسن أميلي ، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق: رد فعل أندلسي** ، المرجع السابق ، ص: 14 .

قرار الملك الاسباني فليب الثاني القاضي بالطرد والتهجير النهائي للأندلسيين [1] ، و قد تحدث المقري عن هذا التزوح الأندلسي إلى سلا[2] فقال:" و سكنوا سلا و كان منهم من الجهاد في البحر ما هو مشهور الآن ، و حصنوا القلعة و بنوا فيها القصور و الدور و الحمامات ، و هم الآن بها لهذا الحال "[3]، و لم يكن هؤلاء الوافدون على المصب (سلا) متجانسين وكانوا ينقسمون إلى فئتين مختلفتين هما:

أ–الهورناتشيون: وهم الأندلسيون المهجرون من منطقة "إكسترامادور""exstramadeur" ، وقد أطلق عليهم اسم مدينتهم " هورناتشو"[4] ، ويتميز هؤلاء بإخلاصهم لعقيدتهم الإسلامية ومعرفتهم باللغة العربية[5] واحتفاظهم بألقابهم الإسلامية [6] ، وقد كان لهم بإسبانيا قبل تهجيرهم منها العديد من الامتيازات التي منحت لهم كامتياز حمل السلاح مقابل دفع 30 ألف دوقة سنويا [7] ، و لم تكن المصادر الاسبانية تخصهم إلا بالنعوت القبيحة إذ كانت تصفهم

1–عبد الإله الفاسي ، **تطور علاقات العدوتين (الرباط – سلا) بالبحر من القرن 17م إلى القرن 19م** ، ضمن أعمال ندوة البحر في تاريخ المغرب ، تنسيق رقية بلمقدام ، منشورات كلية الآداب و العلوم الإنسانية بالمحمدية ، المغرب ، ص:225.

2 –تقع سلا على الضفة اليمنى لنهر أبي الرقراق مقابلة للرباط ، يرجع تاريخ بناءها إلى عصر بني يفرن ، اتسع عمرانها في عهد الموحدين ، و بعد سقوط الأندلس هاجرت إليها جالية أندلسية كبيرة ، ينظر : عبد الرحمن ابن زيدان ، **إتحاف أعلام الناس بجمال أخبار حاضرة مكناس** ، ج3 ، تح: علي عمر ، ط1 ، الناشر: مكتبة الثقافة الدينية ، القاهرة ، 2008 ، ص ص:151-153.

3– أحمد المقري، المصدر السابق، ص:528.

4– هورناتشو : مدينة تقع بإقليم بطليموس في جنوب غرب اسبانيا بين اشبيلية ومارده ، بعيدة عن الأولى بنحو 170 كلم شمالا ، وعن الثانية بنحو 50 كلم جنوبا .

5– كينيث بروان ، **موجز تاريخ سلا 1000م-1800م** ، تر:محمد حبيدة ، أناس لعلو ، ط1 ، منشورات أمل ، الدار البيضاء ، 2001 ، ص:61.

6–محمد حجي ، **الزاوية الدلائية و دورها الديني و العلمي و السياسي** ، ط2 ، مطبعة النجاح الجديدة ، الدار البيضاء ، 1988 ، ص: 185.

7– روجي كواندرو ، **قراصنة سلا** ، تر: محمد حمود ، نشر المعهد الجامعي للبحث العلمي جامعة محمد الخامس ، مطبعة الأمنية ، 1991 ، ص: 32 .

بقطاع الطرق واللصوص وبمزوري النقود والمتآمرين مع الأجانب ، وللتخلص منهم سمحت لهم السلطات الإسبانية جميعا باستثناء أبنائهم الذين كانوا دون السابعة بمغادرة البلاد وبحمل جميع أملاكهم معهم ، وقد سمح لهم السلطان السعدي زيدان بن أحمد المنصور بالاستقرار بمصب أبي الرقراق (سلا) ، واختاروا الضفة اليسرى منه وبالضبط القصبة التي شرعوا بمجرد استقرارهم فيها بإصلاح دورها وترميمها وتحصينها [1].

ب-المورسكيون[2]: وهم الفئة الأندلسية الثانية التي هاجرت إلى مصب أبي الرقراق بعد الهورناتشيون ، ويتميزون بعاداتهم وتقاليدهم الممتزجة بين المظاهر الكاثوليكية الإسبانية والشعور بالانتماء إلى العالم الإسلامي[3] ، وقد اضطر هؤلاء المورسكيون بمقتضى قرارات الملك الاسباني فيليب الثاني إلى التخلي عن جميع ممتلكاتهم بإسبانيا ووصلوا إلى المغرب حسب تعبير المؤرخ الفرنسي روجي كواندرو محرومين من كل "مورّد وشديدي التطلع للانتقام من الإسبانيين وإعادة تكوين ثرواتهم الضائعة" [4] ، وقد كان أفراد هذه الفئة أيضا متلقّبين بأسماء أعجمية جاهلين اللغة العربية يتكلمون اللغة الإسبانية ، ويتراوح عددهم مابين 6000 شخص

[1]-أحمد بوشارب ، **قراصنة المحيط** ... ، المرجع السابق، ص: 12.

[2] -المورسكيون : تسمية أطلقت سنة 1499م على كل من هو عربي مسلم ، استعملت رسمياً في محاكم التفتيش بإسبانيا عام 1520م ، ثم شاع مصطلح المورسكيون عند المسلمين بعد ذلك ، كما يطلق هذا المصطلح على المسلمين الذين بقوا في الأندلس تحت وطأة السلطة النصرانية ، أخذت كلمة المورسكيين من الكلمة الإسبانية moriscos التي تعني المسلمين أو المسلمين المقهورين ، ينظر : مهدية طيبي ، **مقاربة للوضع الاجتماعي و الاقتصادي لأهل الأندلس بمدينة الجزائر من خلال محاكم التفتيش القرن 17-18م** ، مذكرة لنيل شهادة الماجيستر في التاريخ الحديث ، إشراف : موساوي فلة ، جامعة الجزائر2 ، السنة الجامعية 2008-2009 ، ص:15.

[3]-حسن أميلي ، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق: رد فعل أندلسي** ، المرجع السابق ، ص 16 .

[4]-روجي كواندرو ، المرجع السابق ، ص: 33 .

شكلوا القوة العددية الأكبر في مصب أبي الرقراق[1] ، و قد كانوا قد استقروا في ضفته اليسرى بجوار مواطنيهم الهورناتشيون [2].

وهكذا استقر هؤلاء الأندلسيون على اختلافهم كما ذكرنا أعلاه بالضفة اليسرى بمصب أبي الرقراق بترحيب من السلطان السعدي زيدان بن أحمد المنصور ، الذي ولّى عليهم قائده عبد العزيز الزعروري وجعلهم يتمتعون بنفس امتيازات أعيان المنطقة وتخلى لهم عن مداخيل المرسى "إعانة لهم وإصلاحا لحالهم" [3] ، غير أن هذه العلاقة الحسنة لم تستمر طويلا وسرعان ما تدهورت عندما أمر السلطان زيدان الأندلسيين بتجنيد ألف رجل منهم لإخضاع فتنة وقعت بدرعه[4]، وهو الأمر الذي رفضه الأندلسيون الذين أقرّوا بعد ذلك للسلطان السعدي بأنهم لا يعترفون به ولا بأي ملك آخر واعتبروا أنفسهم حكاما مستقلين لا يخضعون لأي سلطة.

و فعلا انفصل الأندلسيون عن السلطة السعدية عام 1627م و بدؤوا بتنظيم أنفسهم على غرار ما كانوا عليه بإسبانيا ، بحيث أصبحت السلطة في يد حاكمٍ أو قائد ينتخب لمدة سنة من قبل ديوان مكون من 16 عضو[5] ، و هذا الديوان لا يهتم إلا بالقضايا الحربية و الدبلوماسية ، أما القضايا الأخرى فيعين لها من يفصل فيها كقضايا العدالة مثلا[6] ، و كان مقّر هذا الديوان بالقصبة التي كانت تحت سيطرة الهورناتشيون الذين كانوا يمثلون غالبية أعضاء الديوان

---

[1]- أحمد بوشارب ، **قراصنة المحيط** ... ، المرجع السابق، ص: 12.

[2]– أبو عبد الله محمد بوجندار ، **مقدمة الفتح من تاريخ رباط الفتح** ، تق: عبد العزيز الخمليشي ، ط1 ، مطبعة الأمنية ، الرباط ، 2012 ، ص: 40 .

[3]–جعفر بن احمد الناصري ، **سلا و رباط الفتح أسطولهما و قرصنتهما الجهادية** ، تح: أحمد بن جعفر الناصري ، ج2 ، مطبعة المعارف الجديدة ، الرباط ، المملكة المغربية ، 2006 ، ص: 205.

[4]– محمد رزوق ، المرجع السابق ، ص:190.

[5]– عبد العزيز عبد الله، **التطور الحضاري بمصب أبي الرقراق**، مجلة المناهل، العدد 10، السنة 4، مطبعة فضالة، المغرب، 1977، ص:104.

[6] – محمد رزوق ، المرجع السابق ، ص: 191.

، أما الفئة الأندلسية الأخرى و نقصد هنا الأندلسيون المنصّرون فقد اعتبروا من الأنصار فقط و حرموا من المشاركة السياسة بالرغم من أنهم كانوا يشكلون الأغلبية.

و قد حاول السلطان السعدي زيدان إرغام الأندلسيين على الدخول من جديد في طاعته ، فأرسل إليهم محلة قوية لمحاصرة المدينة لكنّ هذا الحصار ظل بدون نتائج مشجعة بسبب المساعدة التي تلقاها الأندلسيون من إحدى الشخصيات الجهادية التي كانت قد ظهرت في تلك الفترة و نقصد هنا محمد العياشي [1] ، الذي كان قد استقر بسلا القديمة (الضفة اليمنى لمصب أبي الرقراق) داعيا فيها إلى محاربة الإسبان و البرتغاليين الذين كانوا قد استولوا على أغلب المنافذ البحرية المغربية سواءً تلك المطلة على حوض البحر الأبيض المتوسط أو المحيط الأطلسي.

و كان سكان القصبة أو الهورناتشيون قد استبدوا بالحكم المطلق[2] فارضين أنفسهم على الأندلسيين المنصّرين الذين رفضوا هذا الوضع و طالبوا بالمشاركة السياسية و باقتسام الامتيازات الاقتصادية ، و اشتعلت بسبب هذا الخلاف حرب دامية بين الفئتين الأندلسيتين أوائل سنة 1630م ساند فيها العياشي الجانب الهورناتشي[3] ، و استمر الخلاف بينهم عدة شهور إلى أن تم عقد الصلح بين الطرفين بواسطة إنجليزية تمثلت في شخص القنصل هاريسون في ماي 1630م ، و قد نص عقد الصلح المبرم بين الطرفين على ما يلي[4] :

---

[1]- هو أبو عبد الله محمد بن أحمد الملكي الزياني المعروف بالعياشي ، أصله من ناحية سلا ، ولد سنة 980 ه-1573 ، نذر نفسه لجهاد النصارى في الثغور المغربية ، أُختلف في سبب تسميته بالعياشي ، فمنهم من قال: نسبة إلى قبيلة أيت عياش ، ومن منهم من قال نسبة إلى معركة عياشة التي انتصر فيها ، قتل عام 1641 ، للمزيد من الإطلاع ينظر : إبراهيم حركات ، **جمهوريات أبي الرقراق** ، ضمن مجلة دعوة الحق المغربية ، العدد 3 ، تصدرها وزارة عموم الأوقاف ، المغرب ، جانفي 1965 ، ص: 85.

[2]- جعفر بن أحمد الناصري، المرجع السابق، ص:220.

[3]- محمد رزوق ، المرجع السابق ، ص: 193.

[4]- المرجع نفسه ، ص: 194.

-ينتخب المورسكيون قائداً يستقر بالقصبة إلى جانب القائد الذي يُنتخب من طرف الهورناتشيون.

-يجتمع الديوان بالقصبة و يضم 16 عضو ينتخبون بالتساوي من طرف الفئتين الأندلسيتين (8 أعضاء من المورسكيون -8 أعضاء من الهورناتشيون).

-يكون للفئتين نصيب متساوي في غنائم الجهاد البحري و مداخيل الجمارك.

و بعقد هذا الاتفاق تكونت بمصب أبي الرقراق ثلاثة كيانات سياسةٍ مستقلةٍ عرفت عند الأوروبيين بجمهوريات أبي الرقراق و هي[1]:

-الهورناتشيون بالقصبة .

-المورسكيون بالرباط.

-العياشي بسلا القديمة.

و هكذا أل الأمر بالفئتين الأندلسيتين إلى إتباع نظام الازدواجية في الحكم الذي لم يؤدي حسب الدكتور محمد رزوق إلى أي نتائج إيجابية و لم يستطع حسبهُ الوصول قط إلى مستوى السلام الحقيقي بين الطرفين[2] ، حيث تجددت الحرب من جديد بينهما تمكن خلالها المورسكيون من اقتحام القصبة و طرد الهورناتشيون منها الذين أُرغم بعضهم على الهجرة إلى الجزائر و تونس ، فيما التجأ بعضهم الأخر إلى سلا القديمة محتمين بسلطة العياشي[3] الذي ضرب حصار على الموريسكيين في ماي 1637م طالبهم من خلاله بإعادة الهورناتشيون إلى الديوان ، و هو الطلب الذي لم يلقى أي استجابة تذكر من طرف سكان الرباط ، فوجه

[1]- عبد الإله الفاسي ، المرجع السابق ، ص:226

[2] -محمد رزوق ، المرجع السابق ، ص:195

[3]- أحمد بوشارب ، **قراصنة المحيط** ... ، المرجع السابق، ص: 15

العياشي مدافعه لضرب المدينة و تمكن من تحقيق انتصار كبير على الموريسكيين[1] الذين راحوا يبحثون بعد هذه الخسارة عن مساند لهم يساندهم في حربهم ضد العياشي ، فاهتدوا إلى الاستنجاد بالدلائيين بقيادة محمد الحاج الدلائي [2] الذين دخلوا مع العياشي في حرب شرسة قُتل فيها هذا الأخير عام 1641م.[3]

و تمكن بعد ذلك الدلائيون من إحكام سيطرتهم على مدن المصب الثلاثة التي أصبحت تحت الإشراف المباشر لهم ، و قد عرف المصب في عهدهم استقرار حقيقا من 1644م إلى غاية 1660م السنة التي أعلن فيه الأندلسيون رفضهم للسلطة الدلائية ، و استمرت الاضطرابات و الصراعات الداخلية بين كتل المصب إلى غاية استيلاء المولى الرشيد على مصب أبي الرقراق عام 1668م ، لتندمج بذلك سلا في مدار الدولة العلوية.

2- أثرهم في ازدهار النشاط البحري:

ذكرنا في العنصر السابق أن الأندلسيين الذين كانوا قد استقروا بسلا لم يكونوا متجانسين وكانوا ينقسمون إلى فئتين مختلفتين من بينها فئة الهورناتشيون الذين كانوا قد أفلحوا عقب صدور قرار الطرد الأسباني في حقهم ببلوغ مدينة سلا محملين بثرواتهم المالية ظهرين بسبب ذلك بمظهر الأثرياء[4] ، و بواسطة هذه الثروات أراد الهورناتشيون الاستثمار في مجالات اقتصادية مختلفة كالفلاحة و التجارة ، إلا أن الأوضاع السياسة و الاجتماعية المتدهورة في تلك

---

[1]- أحمد بوشارب ، **قراصنة المحيط** ... ، المرجع السابق، ص: 15.

[2]- ولد محمد الحاج الدلائي في مدينة الدلاء عام 997ه-1588م ، مات مسموما ،تزعم الحركة الدلائية ضد السعديين الذين رأى فيهم أنهم لا يصلحون لحكم المغرب الأقصى ، للمزيد من الإطلاع ينظر: محمد بن الطيب القادري ، **نشر المثاني لأهل القرن الحادي عشر و الثاني** ، تح: محمد حجي ، ج3 ، ط1 ، دار الغرب الإسلامي ، بيروت ، ص:107.

[3]- أحمد بن خالد الناصري ، **الإستقصا لأخبار دول المغرب الأقصى** ، تح و تع: جعفر الناصري ، محمد الناصري ، ج6 ، دار الكتاب ، الدار البيضاء ، 1997 ، ص:90.

[4]- حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص: 83.

الفترة حالت دون ذلك[1] ، فوجهوا أنظارهم نحو الاستثمار في المجال البحري الذي اعتبروه ميدانا اقتصاديا مربحا من جهة ومن جهة أخرى الميدان الأكثر ملائمة لرد اعتبارهم و الانتقام من الإسبان الذين تسببوا في المحن التي عانوا منها ومن تغريبهم و مصادرة أملاكهم و الإلقاء بهم في غياهب سجون محاكم التفتيش.

وانطلاقا من هذه الدوافع بادر الهورناتشيون إلى تجهيز السفن الحربية و تنشيط مواسم و آليات الجهاد البحري ، كما قاموا بإعادة ترميم السفن المسيحية المأسورة و بناء معمل أو ورش بحري لصناعة السفن في منطقة حسان صنعوا فيه العديد من السفن ، كما سعوا في نفس الوقت إلى ضمان مساعدة الأجانب لتسليح أسطولهم[2] خاصة هولندا التي كانت تعتبر في تلك الفترة أعظم الدول البحرية [3].

وقد ربط المؤرخ الفرنسي كواندرو في مؤلفه قراصنة سلا الإشعاع البحري الكبير الذي عرفته مدينة سلا بالدور التجهيزي و التمويلي الذي اضطلع به الهورناتشيون فقال:

"وبوصولهم للمغرب وجيوبهم ملأى بالنقود الذهبية صاروا لتوهم المنعشين الكبار للقرصنة ، و كان دورهم يتمثل في تجهيز سفن القرصنة حيث اتخذوا منها نشاطهم الرئيسي ، وفي هذا السبيل كانوا يقومون بإصلاح السفن المسيحية المأسورة و يمضون عروضا لأوراش البناء المحلية و يبحثون بجميع الوسائل عن تأمين المساعدة الأجنبية لتجهيز أسطولهم بل و تسلم سفن مجهزة بكاملها"[4].

و كان الاستثمار في العمليات البحرية حكراً على الهورناتشيون الذين كانوا يسهمون كل حسب ادخاره و ما توفر لديه ، وكان المستثمرون يلجئون إلى الاقتراض من اليهود في حالة إذا

---

[1]-أحمد بوشارب ، **قراصنة المحيط** ... ، المرجع السابق ، ص:16.

[2]- محمد رزوق ، المرجع السابق ، ص:216.

[3]- محمد حجي ، **الزاوية الدلائية** ... ، المرجع السابق، ص:189.

[4]-روجي كواندرو ، المرجع السابق ، ص:48.

لم يتوفر لديهم ما يكفي لتغطية مصاريف عملياتهم[1] ، كما كان من واجب المجهز سواء منفردا أو مشتركا مع غيره أن يُدبر حاجيات السفينة من لوازم و أسلحة حربية كالبارود و كرو المدافع بالإضافة للمواد الغذائية و المعدات المختلفة[2] هذا فضلا عن انتقاء الرياس و البحارة المهارة للسفينة المجهزة.

و لم تكن مساهمة الأندلسيين (الحديث هنا لا يقتصر فقط على الهورناتشيون و إنما أيضا على بقية العناصر الأندلسية الأخرى) في تطوير النشاط البحري مقتصرة فقط على التجهيز و التمويل المالي فحسب ، و إنما أيضا بالكفاءات البشرية و التقنية التي تميز بها بعضهم الذين كانوا مشهورين بمهارتهم العسكرية و تفوقهم في صناعة و استعمال مختلف الأسلحة حتى الثقيلة منها ، فنجدهم مثلا في سنة 1629م يؤكدون للملك الانجليزي شارل الأول عدم حاجتهم إلى قطع مدفعية كان قد اقترح عليهم إمدادهم بها و ذلك لتوفرهم عل سباك أندلسي نجح في إصلاح قطعهم القديمة و صنع أخرى جديدة[3].

كما كانت مجموعة منهم على دراية ببعض الحرف و الصناعات التي مكنتهم من صيانة ما يفسد من سفنهم ، و هذه المهارات أو الكفاءات جعلتهم يشكلون قوةً ضاربةً على متن السفن كما جعلتهم أيضا يضطلعون بالأدوار القيادية في الحملات البحرية ، فمن الرياس السلاويين المذكورة أسماءهم في النصف الأول من القرن السابع عشر شكل الأندلسيون نصف العدد[4] ، و هذا الأمر إن دّل على شيء فإنما يدل على المساهمة الكبيرة للجالية الأندلسية في ازدهار النشاط البحري بسلا.

ومهما كان الأمر فإنه لم يكن بإمكان الأندلسيين وحدهم القيام بعمليات بحرية جريئة بدون مساعدة من الأعلاج الأوربيين المتخصصين في الملاحة البحرية و الذين كانوا قد اسروا أثناء عمليات الجهاد البحري[5] ، و قد كان هؤلاء الأعلاج حسب كوندارو "يمونون أسطول قراصنة سلا بالتقنيين الضروريين و اللازمين لتطوير كفاءة الأسطول" ، و في هذا الشأن يذكر

---

[1]-أحمد بوشارب ، **قراصنة المحيط** ... ، المرجع السابق ، ص:16.

[2]- روجي كواندرو ، المرجع السابق ، ص ص:48-49.

[3]- حسن أميلي ، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق: رد فعل أندلسي** ، المرجع السابق ، ص:19.

[4]-حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:92 .

[5]-محمد رزوق ، المرجع السابق ، ص: 216 .

المؤرخ المذكور ما كتبه القائد البحري الفرنسي رازيلي إلى الكاردينال ريشليو في عام 1626م في مذكرة قال فيها بكل أسى و حزن:" منذ 24 سنة أُسر أكثر من ثمانية ألاف من أحسن بحارة المملكة و يجدون الآن في إفريقيا يستخدمون كربابنة للسفن الجهادية و يأتون إلى شواطئ فرنسا لأسر أقاربيهم و مواطنيهم "[1].

كما تطرق الأب دان إلى نفس النقطة و ذكر بأن عدد الأوربيون الذين يمارسون القرصنة حسب تعبيره بسلا قد بلغ 300 شخص[2] ، كما عرف النشاط البحري السلاوي انتعاشا كبيرا بالتحاق عدد كبير من قراصنة و بحارة العرائش و المعمورة بقصبة الرباط السلاوية و ذلك بعد الاحتلال الإسباني لهذين المرفأين ، كما قصد العدوتين سلا و رباط الفتح عدد كبير من المغامرين البحارة الذين وفدوا عليها بحثا عن الغنى و قد كان هؤلاء الأوربيون بحارة متمرسين و متعودين على الملاحة بالمحيط الأطلسي.

أما بالنسبة للعنصر المحلي المغاربة فإن ضعف اهتمامهم بالنشاط البحري قد أدى إلى كون مشاركتهم في الجهاد البحري مرتبطة بالعمل العسكري المحض على متن السفن ، حيث منهم كانت تتكون النسبة الأكبر من الطاقم العسكري المكلف بهاجمة سفن الأعداء[3] ،

و خلاصة القول أن الأندلسيين (بمساهمتهم المادية و البشرية) و الأعلاج و المغاربة شكلوا نسيج و تجمع بشري متنوع على متن السفن السلاوية ، و عوض أن يؤدي هذا التنوع إلى بروز تناقضات بفعل الاختلاف العرقي فإننا نجد عكس ذلك تماما بخلقه لوحدات منسجمة نجحت في تأسيس قوة بحرية مغربية بمنطقة أبي الرقراق استطاعت الصمود لفترة زمنية طويلة ناهزت القرن.

---

[1]- روجي كواندرو ، المرجع السابق ، ص:50.

[2]- أحمد بوشارب ، **قراصنة المحيط** ... ، المرجع السابق ، ص:13.

[3]- حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:94.

-المبحث الثاني : هياكل الأسطول السلاوي

استطاعت البحرية المغربية السلاوية فرض نفسها على الساحة الدولية ابتداءً من النصف الأول من القرن السابع عشر أين قامت بالعديد من العمليات البحرية الناجحة التي مكنت بحارتها من الحصول على غنائم كبيرة و متنوعة و هذا بشهادة اغلب المصادر التاريخية ، التي أجمعت على أن هذا النجاح يعود إلى السفن التي كان يتوفر عليها الأسطول السلاوي و إلى البحارة المحترفين الذين كانوا يسيرون تلك السفن ، هذا الأمر يجعلنا و نحن في خضم هذه الحقائق نتسأل عن مميزات و أنواع سفن الأسطول السلاوي و عن حجمه و عن الطواقم البشرية المكلفة بتسيير سفنه ، و هو ما سنأتي بالذكر عليه في هذا العنصر.

1-أنواع سفن الأسطول السلاوي: استخدم البحارة السلاويين أنواعا مختلفة من السفن تتلاءم مع ظروف و معطيات الملاحة البحرية بمصب أبي الرقراق ، ذلك إن ميناء هذا الأخير يتميز بضآلة صلاحيته كمرفأ بحري نظرا للعوائق الطبيعية التي تعترض النشاط الملاحي به[1] ، فهو يتميز بعمق مياهه و محدودية ممراته القابلة للملاحة و انعراجها و تغيير موقعها باستمرار[2] ، بالإضافة إلى وجود ركامات أو حواجز رملية عند مدخل الميناء تحول دون ولوج السفن الكبيرة إلى المرسى ، كما أن هذه الركامات تغير مواضعها باستمرار و ذلك حسب درجات المّد و الجزر و يجب انتظار حدوث تساقطات غزيرة من الأمطار في المناطق الداخلية ووصول مياه قوية على شكل تيارات حتى يصبح المدخل خاليا من هذه الحواجز الرملية[3] ، كما أنّ

[1] - حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:16.
-حول صورة ميناء سلا ، ينظر الملحق رقم 01 ، ص:111.

[2] - أحمد بوشارب ، **قراصنة المحيط** ... ، المرجع السابق ، ص:17.

[3] -نايت قاسي إلياس ، **المغرب الأقصى في اهتمامات السياسة الخارجية البريطانية 1792-1859** ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه علوم في التاريخ الحديث و المعاصر ، إشراف الدكتور: بوعزة بوضرساية ، جامعة الجزائر2 ، 2013-2014 ، ص. ص: 53-54.

مغادرة السفن للمرسى أو دخولها إليه يصبح أمرا مستحيلا في فصل الشتاء بسبب الأمواج القوية التي غالبا ما كانت تتسبب في كثير من الحوادث.

هذه الظرفية الطبيعية فرضت على الرياس السلاويين استعمال مراكب خفيفة و سريعة تمتاز بتسطحها و بقدراتها على الانسلال بدون خطر من خلال مجاري المصب القليلة العمق و المتضمنة كما ذكرنا لاقا صير رملية خطيرة[1] ، و على العموم قد استأثر نوعان من السفن باختيار السلاويين:

أ-سفن شراعية: و هي المجهزة بالصواري و المتميزة بشكلها الدائري ، و كمثال على هده السفن نذكر "السبنك" و "البينك" و "البولاكر" ، و كانت هذه السفن هي المراكب الأساسية و المفضلة للبحارة السلاويين[2] و هذا ما جعل كوندارو يصف الأسطول السلاوي "بأسطول الشراعيات التي تنتمي لعائلة المراكب الدائرية"[3].

ب-سفن ذات مجاديف: و هي من فصيلة القادس و نصف القادس ، كان البحارة السلاويين يقومون بتجهيزها للعمليات البحرية الموجهة على طول الشواطئ و أساسا في منطقة جبل طارق ، و يأتي هذا النوع من السفن في الدرجة الثانية من حيث الاهتمام السلاوي به[4].

و فيما يلي تعريفات لبعض أنواع سفن الأسطول السلاوي :

-**غليوطة galiote** : الغليوطة أو الغليونة ، من المراكب الشراعية الإسبانية ، يطلق عليها في اللغة الإنجليزية galleon ، و في الفرنسية galoite ، و في الايطالية galea [1]، و يتميز هذا

---

[1]- أحمد بوشارب ، **قراصنة المحيط** ... ، المرجع السابق، ص:17.

[2] - حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:104.

[3]- روجي كواندرو ، المرجع السابق ، ص:80.

-حول صورة أنواع سفن الأسطول السلاوي ينظر الملحق رقم02 ، ص:112.

[4]- حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:104.

النوع من السفن باحتوائه على صاريان و حمولة تتراوح مابين 100 إلى 150 طن[2] ، بالإضافة إلى طاقم بشري يتراوح عدده مابين 50 إلى 130 بحار، أما من ناحية التسليح فقد كان يحتوي هذا النوع من السفن في الغالب على مدفعين إلى عشرة مدافع و عدد كبير من المنجقيات[3] ، و يمتاز هذا النوع أيضا بالخفة و السرعة الكبيرة و هذا ما جعل البحارة السلاويين يستعملونه كثيرا في عملياتهم البحرية بالإضافة عمليات مراقبة و حراسة الميناء.

-بينك pinque:سفينة عريضة تحمل ثلاثة صواري لها قاع مسطح و مؤخرة ذات جناحين و منقار طويل من الأمام ، تتميز بحمولة تتراوح مابين 200 إلى 300 طن و طاقم بشري يتكون من 200 بحار و مدافع يتراوح عددها مابين 14 إلى 24 مدفع[4].

-شبك chebek : سفينة صغيرة تنسب إلى عائلة السفن الشراعية الحربية ، يطلق عليها في الايطالية sciabecco ، و في الاسبانية jabeque ، تتميز هذه السفينة بمقدمة ممتدة و جؤجؤ ينتهي بقاطعة على شكل سيف و مؤخرةٍ قائمة على أرضية خارجية مكونة من خشبة بين جناحين جاعلة المتراس ممتدا و محاطا بممر[5] ، أما تصريتها فكانت تتألف من ثلاثة صوار ، في المقدمة صاري أمامي مائل جدا نحو الأمام ، و في الوسط يوجد الصاري الكبير ، أما صاري المؤخرة فيوجد بالقرب من المقود الذي يحمل في بعض الأحيان مصطبة صغيرة[6] ، كما كان هذا النوع من السفن مجهزا بمجاديف بلغ عددها 30[7] و بثلاثة أشراعة فوق هوائيات[1] و

---

[1] - محمد سعيد الطويل ، **تطور صناعة السفن في ولاية طرابلس الغرب** ، ضمن مجلة أفاق الثقافة و التراث ، العدد25-26 ، السنة 7 ، الإمارات العربية المتحدة ، يوليو 1999 ، ص:129.

[2] -حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:106.

[3] - جعفر بن أحمد الناصري ، **سلا و رباط الفتح** ... ، ج5، المرجع السابق، ص:19.

[4] -حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:106.

[5] -محمد سعيد الطويل، المرجع السابق، ص:128.

[6] - روجي كواندرو ، المرجع السابق ، ص:82.

[7] - جعفر بن أحمد الناصري ، **سلا و رباط الفتح** ... ، ج5، المرجع السابق، ص:16.

بمدافع يتراوح عددها مابين 16 إلى 22 مدفع ، إلى جانب طاقم بشري يصل عدده إلى 200 بحار ، و قد كانت حمولة هذا النوع من السفن لا تتجاوز 200 طن[2] ، و قد تميزت الشبابك بالخفة و الرشاقة و السرعة و تماسكها فوق البحر على الرغم من خفتها و لهذا كانت دائما ضمن تشكيلات مراكب الغزو المفضلة لدى البحارة السلاويين.

-كاليرgaléres : نوع من أنواع السفن المستعملة من طرف البحارة السلاويين ، و هذا النوع هو عبارة عن سفينة مزودة بشراع له شكل مثلث ، يبلغ طولها 45 متر و عرضها 50 متر ، تحمل مدافع يتراوح عددها مابين 4 إلى 6 مدافع و طاقم يتكون من 150 بحار و تتراوح حمولتها ما بين 80 إلى 150 طن[3] ، كما أن هده السفينة ذات مجاديف و يختلف عدد المجذيفين فيها بحسب كبرها و عظمتها و قد يصل عدد المجذفين فيها إلى نحو 200 مجذف ، و قد كان هذا النوع من السفن لا يستعمل في الحملات البحرية ذات المسافات البعيدة و إنما يقتصر استعماله فقط في العمليات البحرية التي تنفذ بالقرب من السواحل[4].

-**ترتان tartan** : يطلق على هذا النوع من السفن بالاسبانية tarida ، و بالفرنسية tartane ، و بالانجليزية tartan ، و بالايطالية tartana، و الترتان هو نوع من السفن أو المراكب الحربية الخفيفة المستطيلة الشكل المستخدمة في البحر الأبيض المتوسط[5] ، لها صار واحد و شراع و حبال على شكل أعمدة كما لها شراع مثلث الزوايا في الأمام مربوط في القاطعة[6] ،

[1]- روجي كواندرو ، المرجع السابق ، ص:82.

[2]- جعفر بن أحمد الناصري ، **سلا و رباط الفتح** ... ، ج5، المرجع السابق، ص16.

[3] - حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:106.

[4] - جعفر أحمد الناصري ، **سلا و رباط الفتح** ... ، ج5، المرجع السابق، ص:14.

[5] - محمد سعيد الطويل ، المرجع السابق ، ص:129.

[6] -روجي كواندرو ، المرجع السابق ، ص:81.

تتراوح حمولتها مابين 200 إلى 300 طن و طاقمها مابين 140 إلى 200 بحار و مدافعها مابين 12 إلى 20 مدفع[1].

-بولاكر polacre : نوع من السفن يشبه سفينة بينك من حيث الشكل و يشبه سفينة الشبك من حيث الأشرعة[2]، يحمل هذا النوع من 2 إلى 3 صواري بشراع واحد ، مسطحة القعر خفيفة سريعة تتراوح حمولتها مابين 200 إلى 300 طن و يصل عدد بحارها إلى نحو 200 بحار و تستطيع حمل ما يتراوح من المدافع مابين 6 إلى 22 مدفع[3].

و فيما يلي يمثل الجدول التالي بصفة تقريبية بقية أنواع السفن السلاوية و مميزاتها[4]:

الجدول رقم01: أنواع سفن الأسطول السلاوي ومميزاتها

النوع	عدد الصواري	الحمولة(طن)	الطاقم	المدافع
Vaisseau	5-3	300	300	100
Flute	2-1	100	140-100	24-8
Patache	3-1	100-70	100	20
Pinasse	2-1	150-100	120	24-12
Saitue	1	50	100	10-4
Senneau	2-1	100-50	100	24-14
Gabarre	2-1	100-80	100	6-2
Barcasse	1	30	50-30	20
Caraque	2-1	100	120-70	10-8
Trapu	2-1	100-80	100	20-10
Fuste	2-1	300-200	150	20
frégate	3-1	200-100	300-150	24-14

[1] -حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:106.

[2]- جعفر بن أحمد الناصري ، **سلا و رباط الفتح** ... ، ج5، المرجع السابق، ص:16.

[3] -حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:106.

[4]- حسن أميلي، المرجع نفسه، ص:106.

2-حجم الأسطول السلاوي:

فيما يتعلق بمسألة حجم الأسطول السلاوي وتطوره فقد طبعته خاصية أساسية تتمثل في تذبذبه الواضح على امتداد طول فترات النشاط البحري السلاوي ، ويعود السبب في ذلك إلى تأثير الأوضاع السياسة و العسكرية التي عرفها مصب أبي الرقراق طيلة النصف الأول من القرن السابع عشر ، ففي سنة 1626م كانت عدد القطع البحرية التي كان يتكون منها الأسطول السلاوي 60 قطعة بحرية[1] ليتراجع هذا العدد إلى النصف في الفترة الممتدة من 1630م إلى 1635م و ذلك بسبب الحرب الأهلية التي نشبت بين الهورناتشيون و الأندلسيين المنصّرين[2] ، ومع عودة الاستقرار السياسي إلى المنطقة مؤقتا ارتقى العدد مجددا ليتراوح مابين 40 إلى 55 قطعة بحرية[3].

و قد نتج عن تجدد الصراع الداخلي بالمصب و الذي كان قائما هذه المرة بين الفقيه العياشي و الأندلسيين ليضاف إليهم بعد ذلك الدلائيون ، تراجع عدد قطع الأسطول السلاوي من جديد حيث بلغ حجمه في حدود منتصف القرن السابع عشر حوالي 20 إلى 25 سفينة ، لينخفض بعد ذلك هذا العدد إلى 5 سفن عام 1656م[4].

[1]- إبراهيم حركات، **جمهوريات أبي الرقراق**، المرجع السابق، ص:87.

[2]-أحمد بوشارب ، **قراصنة المحيط** ... ، المرجع السابق ، ص:19.

[3]- حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:108.

[4] - المرجع نفسه ، ص:108.

و الجدول التالي يوضح تطور عدد قطع الأسطول السلاوي في الفترة الممتدة من 1614م إلى 1668م:

الجدول رقم 02 : تطور حجم الأسطول السلاوي خلال الفترة الممتدة من1614م الى1668م

السنة	عدد السفن	السنة	عدد السفن
1614	1	1637	55-40
1616	1	1647	20
1617	4	1648	24
1622	13	1649	20-19
1625	40-30	1651	6
1626	60	1652	10
1630	30	1653	4
1631	31	1656	5
1635	30	1668	1

3-طواقم السفن: أمّا إذا تحدثنا عن طاقم السفينة فقد كان يتراوح مابين 150 إلى 200 بحار بالنسبة للسفن الكبيرة و 80 بحار بالنسبة لأصغرها[1] ، و قد كان التجهيز البشري النموذجي للسفينة السلاوية ينقسم حسب "كواندرو" إلى أربعة وحدات:

أ-وحدة قيادة السفينة: و كانت تتألف من الرايس المسئول و مساعديه [2]، و يتم اختيارهم بناء على تجربتهم في ميدان الملاحة و لكفاءتهم و قدرتهم على التسيير[3] ، و تتميز هذه الوحدة بأهمية نسبة العلوج فيها إلى جانب الأندلسيين نظرا لخبرتهم و تجربتهم في ميدان القيادة و الملاحة[4].

[1]- حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:90.

[2]-روجي كواندرو ، المرجع السابق ، ص:52.

[3]- أحمد بوشارب ، **قراصنة المحيط** ... ، المرجع السابق ، ص:20.

[4]- حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:91.

ب-وحدة الفريق التقني: كانت كل سفينة تتوفر على ديمانجي ، و يكانجي ، و باش طبجي ، و كاتب ، و معلم تقني و نائبه ، و كانت غالبيتهم من العلوج نظراً لخبرتهم الكبيرة في هذا المضمار أيضا[1] .

ج-وحدة البحارة أو الطاقم: و يتألف غالبية أفراد هذه الوحدة من الأسرى المسيحيين[2] الذين كانوا ينقسمون إلى وحدات عملية موزعة حسب المهام المخصصة لهم ، فمنهم موجهو الأشرعة و الدهانون و الطبجيون ، و كان العدد الأكبر منهم يشكل القوة العضلية الملتصقة بمقاعد المجاديف[3] ، و قد كان هؤلاء الأسرى المسيحيين المشغلين على متن السفن ملكا لأصحاب السفن أو لآخرين يؤجروهم لهم ، و من باب الحيطة و تفادياً لعصيانهم كانت أرجل و أيادي كل أربعة منهم تربط مع بعضها البعض في قضبان حديدية كبيرة تتدلى منها سلاسل و قيود[4].

د-وحدة الطاقم العسكري: و هم المتخصصون في الهجوم على سفن الخصم[5] و يكونون غالبا مدججين بالأسلحة (سيوف -فؤوس- بنادق) و لا يتدخلون البتة في الشؤون العادية للمركب إلا عند لحظة مهاجمة السفينة المنتقاة من طرف الرايس كطريدة[6] ، و كانت هذه الوحدة مكونة أساسا من الأندلسيين و المغاربة الذين لم يكن من السهل عليهم المشاركة في النشاط البحري نتيجة نفرهم الغريزي من البحر[7].

---

[1] - حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:91.

[2] -روجي كواندرو ، المرجع السابق ، ص:52.

[3] - حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:.91

[4] - أحمد بوشارب ، **قراصنة المحيط** ... ، المرجع السابق، ص:20.

[5] - محمد رزوق ، المرجع السابق ، ص:218.

[6] - حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص91.

[7] -محمد رزوق ، المرجع السابق ، ص:218.

-المبحث الثالث : استراتجيات الهجوم ومجال العمل.

1-استراتجيات الهجوم: لم تكن النتائج المحصل عليها من لدّن البحارة السلاويين وليدة تفوقهم التقني على خصومهم ، لقد نتجت في الحقيقة عن كفاءاتهم الشخصية ، و جرأتهم و اقتحامهم للمخاطر و للاستراتجيات التي اعتادوا استعمالها للاستيلاء بدون قتال على غنائمهم ، و أول خطوة كان يقوم بها البحارة السلاويون هو اختيارهم لهدفهم بدقة ، فهم لم يكونوا يهاجمون أعدائهم إلا في حالة التفوق عليهم والتأكد من الانتصار سيكون حليفهم ،[1] وفي هذا الإطار كانوا يختارون السفن المنفردة أو التجارية أو السفن الأقل تسلحا مع ضمان التفوق العددي عليها[2] ، لهذا كانوا يبحرون في مجموعات صغيرة تتكون من مركبين إلى ثلاثة مراكب تتعاون فيما بينها على الغنيمة المستهدفة[3] وهذا الأمر وضحه الأب دان بقوله: " لم يكن القراصنة يهاجمون التجار المسيحيين إلا في حالة تأكدهم من تفوقهم،ذلك أنهم إذا لم يكن عددهم يتجاوز عدد أعدائهم مرتين أو ثلاث، أو على الأقل إذا لم يكونوا عل متن مركب أضخم من مركب أعدائهم فإنهم لم يكونوا يهاجمون إلا نادرا " [4].

وبعد اختيارهم لهدفهم كانوا يتخذون سلسلة من الاستعدادات الأولية تتمثل في معرفة عدد طاقم السفينة المنتقاة ونوعية سلاحها وعدد مدافعها مقارنين كل ذلك بما يتوفرون عليه ، فإن بدا لهم بأن تسليحهم وأطرهم (بحارتهم) غير كاف وأن الظفر غير مؤكد كانوا يعرضون عن تلك السفينة مفضلين عدم الدخول في مغامرة غير محمودة العواقب[5].

---

[1] - أحمد بوشارب ، **قراصنة المحيط** ... ، ص:24.

[2] -محمد رزوق ، المرجع السابق ، ص:221.

[3] - إبراهيم حركات، **المقاومة البحرية في القرن الحادي عشر**، ضمن مجلة دعوة الحق، العدد 8، السنة 15، تصدرها وزارة عموم الأوقاف، المملكة المغربية، مارس1973، ص:117.

[4] - أحمد بوشارب ، **قراصنة المحيط** ... ، ص24.

[5] - حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:140.

أما إذا بدا لهم العكس فإنهم كانوا يبادرون بعد التعرف على موطن السفينة المستهدفة إلى رفع أعلام خادعة[1] وعادة ما كانوا يرفعون الأعلام الإسبانية أو الانجليزية أو الفرنسية[2] أو أعلام دول حليفة للسفينة المستهدفة أولها عقد معها[3] ، وذلك كما ذكرنا قصد التضليل .

كما كان البحارة السلاويون في بعض الأحيان يرتدون ملابس تنكرية في هيئة تجار أو صيادين عاديين واضعين الأمتعة التي تدّل على ذلك بشكل مكشوف على سطح سفينتهم[4]، وحينما تصبح السفينة على مرمى حجر منهم يبدأ علج من جنسية أصحاب السفينة المستهدفة في مخاطبتهم بلغتهم لدفعهم إلى الثقة ، وما إن يتأكد القراصنة من تفوقهم حتى يُعرفوا بأنفسهم ويحثوا الطاقم على تسليم نفسه واعدين أفراده بمعاملة حسنة وبأسى العقوبات في حالة المقاومة ، وغالبا ما تُعطي هذه الإستراتجية أُكلها وتُعفي القراصنة من اللجوء إلى استعمال القوة[5].
وفي حالة ما إذا فضل طاقم السفينة المستهدفة المقاومة يبدأ الطرفان بتبادل القصف المدفعي يجس من خلاله كل منهما كفاءة الآخر رغم ميلان ميزان القوة لفائدة المهاجم ، وأثناء ذلك يحاول هذا الأخير إنهاك خصمه مقترباً بحذر إلى حين الاصطدام بسفينة العدو ليفسح بذلك المجال لرجاله للانقضاض على السفينة ، وهؤلاء الرجال يكونون متواجدين على حافة المركب مشمرين عن سواعدهم وسيوفهم ومستعرضين خناجرهم وفؤوسهم مصدرين أصوات مرعبة لإحباط عزائم المدافعين ومثيرين لأعصابهم بركضهم على سطح السفينة وانتشارهم في كل

[1]- إبراهيم حركات، **المقاومة البحرية**... ، المرجع السابق، ص:116.
-حول صورة الأعلام السلاوية و المغربية ، ينظر الملحق رقم 04 ، ص:114.
[2]- روجي كواندرو ، المرجع السابق ، ص116.
[3]- جعفر بن أحمد الناصري ، **سلا و رباط الفتح** ... ، ج5، المرجع السابق، ص:56.
[4]- حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:139.
[5]- أحمد بوشارب ، **قراصنة المحيط** ... ، ص ص:24-25.

أرجائها ، و لم تكن المواجهة تنتهي إلا عند اضطرار المدافعين إلى الاستسلام مع السقوط النهائي للغنيمة وارتهانها لقوة المنتصرين[1].

2-مجال العمل: أما فيما يخص مجال عمل البحارة السلاويين فإنه كان متجها بصفة أساسية نحو المحيط الأطلسي[2] ومرتبط بتعاقب الفصول وما تفرزه أحوال الطقس والملاحة ، فخلال فصل الشتاء كانت الرياح والأمواج العنيفة عند المصب تحول دون مغادرة السفن السلاوية للميناء ، وبعد التحسن النسبي لأحول الطقس يبدأ الموسم البحري السلاوي ويمتد في مرحلة أولى من شهر مارس إلى منتصف يونيو أين ينصب فيه اهتمام الرياس السلاويين على ارتياد المجال الممتد بين مضيق جبل طارق وجنوب البرتغال ، ليوسعوا بعد ذلك نشاطهم ليشمل السواحل الشمالية لشبه الجزيرة الأيبيرية أين كانوا يهاجمون أسطول الصيد الاسباني باستمرار[3] ، كما كانوا يترلون إلى البر الاسباني ويقومون بعدة عمليات هناك مما اضطر بالسلطات الاسبانية إلى تشديد الحراسة البحرية على طول شواطئها[4] .

ومع حلول فصل الصيف أين يتميز المحيط بالهدوء وضعف تأثير الأمواج تبدأ السفن السلاوية بالنشاط في مجال ممتد من شواطئ غرب أوروبا إلى نواحي جزر الأصور ومادير أين ينتظرون هناك السفن التجارية القادمة من البرازيل[5] ، ومع اقتراب فصل الخريف وبداية رداءة أحوال الطقس بالمحيط الأطلسي يتجه البحارة السلاويون جنوبا صوب الجزر الخالدات حيث يقومون هناك باعتراض السفن المحملة بمختلف المنتجات التجارية خاصة القادمة منها من أمريكا

---

[1]- حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:141.

[2]- محمد رزوق ، المرجع السابق ، ص:219.

-حول مجال عمل البحارة السلاويين ، ينظر الملحق رقم 03 ، ص:113.

[3]- أحمد بوشارب ، **قراصنة المحيط** ... ، ص:27.

[4]- محمد رزوق ، المرجع السابق ، ص:221.

[5]- حسن أميلي ، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق: رد فعل أندلسي** ، المرجع السابق ، ص:20.

اللاتينية[1] مع الإبقاء على بعض السفن قرب السواحل الأيبيرية مبتعدة عن البر بمسافة كافية تجنبها الرياح العاتية أين تقوم هناك باعتراض السفن الاسبانية والبرتغالية ، وفي آخر شهر أكتوبر كانت معظم سفن الأسطول السلاوي تلتحق بميناء الرباط لينتهي بذلك الموسم البحري[2].

وينبغي علينا أن نشير إلى أن بعض البحارة السلاويين كانوا يقومون في بعض الأحيان برحلات بعيدة تتجاوز المجال الذي ذكرناه ، بحيث كانوا يصلون حتى إلى الشواطئ الانجليزية و الايرلندية و حتى إلى الشواطئ الأمريكية[3] ، و كمثال على ذلك نذكر رحلة الرايس "موراطو" إلى هولندا في سنة 1622م والى أيسلندا في عام 1627م ، كما استطاع أن يصل في سنة 1631م إلى ايرلندا ، ووصل بعض البحارة الآخرين حتى إلى الأرض الجديدة (أمريكا الشمالية)[4].

[1]- حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:137.

[2]- أحمد بوشارب ، قراصنة المحيط ... ، ص:27.

[3] محمد حجي، **الأسطول المغربي**... ، المرجع السابق، ص:105.

[4]- محمد رزوق ، المرجع السابق ، ص:221.

-المبحث الرابع : مراحل النشاط البحري السلاوي.

1-المرحلة الأولى من 1610م إلى 1626م: وهي مرحلة النمو والإنشاء التي شرع فيها الأندلسيون المطرودون من مناطقهم الأصلية والمحملين بحقدهم الدفين ضد الإسبان في إعداد وتجهيز وتسليح السفن وتنظيم آليات الجهاد البحري قصد مواجهة السفن الاسبانية والبرتغالية ، وقد ظهرت أولى الإشارات التي تدل على ذلك في 18 أبريل من سنة 1610م حينما كتب السفير الفرنسي بمدريد فوكلا إلى الملك الفرنسي هنري الرابع يخبره أن بعض الأندلسيين الذين كانوا قد استقروا بسلا قد قاموا بتجهيز بعض السفن وشرعوا في تنفيذ بعض العمليات البحرية القرصنية[1] ، على أن الانطلاقة الحقيقية للنشاط البحري السلاوي لم تبدأ حسب كواندرو إلا مع سنة 1617م أين كتب القبطان الهولندي "ويلمز" إلى إمارة البحر بروتردام يقول: " منذ سنة لم يكن مسلمو سلا يتوفرون على أية سفينة ، والآن لهم أربعة سفن عاملة بالبحر وسيصبحون أقوياء جدا إذا لم نتخذ الإجراءات اللازمة لردعهم "[2]، ويشير بعض المؤرخين المغاربة إلى أن النشاط البحري السلاوي قد مورس نوعا ما في هذه المرحلة تحت الإشراف السعدي [3].

وتميزت هذه المرحلة في سنواتها الأولى باقتصار مجال عمل البحارة السلاويين على النواحي البحرية القريبة من مصب أبي الرقراق مع التركيز على مهاجمة السواحل الاسبانية[4] ، غير أنّهم ابتداء من سنة 1622م بدؤوا يتجاوزون المجال المذكور باتجاه بحر المانش مشتركين في ذلك مع البحارة الجزائريين الذين قاموا معهم بالعديد من الهجمات المشتركة على السواحل الانجليزية والايرلندية ووصلوا حتى شمال القارة الأمريكية (شمال كندا و الولايات المتحدة)[5]، ويعتبر

---

[1]- حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص: 175.

[2]- روجي كواندرو ، المرجع السابق ، ص: 156.

[3]- محمد رزوق ، المرجع السابق ، ص: 210 .

[4]- عبد الإله الفاسي ، المرجع السابق ، ص: 228 .

[5] -جعفر بن أحمد الناصري ، **سلا و رباط الفتح** ... ، ج5، المرجع السابق، ص:66.

الرايس موراطو [1] أول البحارة السلاويين عبورا لبحر المانش معطيا بذلك الضوء الأخضر لبقية الرياس لارتياده خلال السنوات اللاحقة ، ونظراً لكفاءة الرايس المذكور قام السلطان السعدي "زيدان بن أحمد المنصور" بتعيينه أميرا للبحر عام 1624م [2].

وفي تقرير لرجل يدعى "وليام كرت" بعثه من بليموث بتاريخ 17 مايو 1625م يقول فيه بأنه سافر من مرفأ "بليموث" على متن سفينة هولندية في رحلة تجارية إلى البرتغال وخلال 6 أيام من إبحارهم هاجموهم بحارة سلا فأخذ هو وأربعة انجليز آخرين كأسرى بينما تم إطلاق سراح الهولنديين .

وكرد فعل من السلطات الانجليزية على هذه الهجمات قامت بفرض حراسة شديدة على شواطئها وسفنها إلا أن هذه الخطوة لم تؤدي إلى أي نتيجة تذكر بسبب قوة الحضور السلاوي سواء في عرض الشواطئ الانجليزية أو الخطوط البحرية المؤدية إليها خاصة المدار الرابط بين انجلترا والأرض الجديدة.

وقد كانت فرنسا هي الأخرى بحكم طول سواحلها على بحر المانش مستهدفة بشكل كبير من طرف رياس البحر السلاويين الذين كبّدوها خسائر كبيرة وهذا ما تثبته إحدى الرسائل المؤرخة ب 26 يونيو من سنة 1626م والتي بعث بها القائد الفرنسي رازيلي إلى وزير الحرب

---

[1]- يان يانز (j.jansz) ، أو القبطان جون(john) ،كلها أسماء للعلج الهولندي الأكثر شهرة في صفوف الرياس السلاويين خلال النصف الأول من القرن السابع عشر ، ولد موراطو رايس بالأقاليم المتحدة أواخر القرن 16م ، و اشتعل بحارا على متن السفن التجارية إلى حين سقوطه أسيرا قرب الجزر الخالدات في أيدي الرياس الجزائريين سنة 1618م ، وبعد تحريره انتقل مباشرة بعد ذلك إلى سلا و اقترن بأندلسية و سرعان ما بدأ يبني شهرته في مجال الملاحة البحرية حيث كان أول من وسع نطاق العمليات البحرية السلاوية إلى بحر المانش 1622م مما جعله يتبوآ منصب أمير البحر بعد ذلك بسنتين للمزيد من الإطلاع ينظرر: حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق ، ص:182.

-حول مجال الحملات البحرية للرايس موراطو ينظر الملحق رقم05 ، ص:115.

[2]- حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق ، ص:182.

ريشليو يقول فيها: " لقد شرعت سلا وتطوان في تجهيز سفنها البحرية منذ 8 سنوات(1616م) ، وقد أسروا ستة آلاف مسيحي وتمكنوا من أخذ 15 مليون ليرة ، وكان نصيب فرنسا من هذه الخسائر يمثل الثلث "[1].

2-المرحلة الثانية من 1627م إلى غاية 1641م : وهي مرحلة الاستقلال التام عن السلطة المركزية السعدية إذ شكل فيها الأندلسيون ديوانهم الذي أصبح يمارس اختصاصاته باستقلالية تامة ، وأصبح في نفس الوقت يشرف بصفة مباشرة على النشاط البحري[2] ، وقد عرفت هذه المرحلة قيام السلاويين بالعديد من العمليات البحرية التي استولوا من خلالها على أكثر من 100 سفينة في الفترة الممتدة من م1620 إلى 1630م[3] ، ولعب الرايس موارطو في هذه العمليات دورا كبيرا من خلال رحلاته الجريئة والبعيدة والتي تمكن من خلالها من الوصول إلى أيسلندا[4] ومهاجمة مدينة"Reykjawick" ، وهذا الهجوم اعتبر آنذاك في تلك الفترة انجازا عسكريا كبيرا[5] ، كما قام الرايس المذكور أيضا سنة 1631م بتنظيم هجوم جديد على ايرلندا[6] تمكن من خلاله من أسر 237 أسير تم بيعهم بالجزائر[7].

وقد كانت الغنائم التي يحصل عليها البحارة السلاويين مكونة من سلع و منتوجات مختلفة و أدوات ملاحية و أسرى من مختلف الجنسيات ، و كانت الغنائم تخضع فور إرساء السفن بالميناء لتقييم من لدن كاتب المركب بمحضر القبطان و مساعديه و بحضور قائد المرسى و مالك السفينة و شركائه ، و على إثر ذلك كان يشرع في البيع بالمزاد العلني و كانت الأرباح توزع

[1]- روجي كواندرو ، المرجع السابق ، ص: 156 .

[2]- محمد رزوق ، المرجع السابق ، ص: 210 .

[3]- عبد الإله الفاسي، المرجع السابق ، ص: 228 .

[4]- جعفر بن أحمد الناصري ، **سلا و رباط الفتح** ... ، ج5، المرجع السابق، ص:66.

[5]- أحمد بوشارب ، **قراصنة المحيط** ... ، المرجع السابق ، ص:22.

[6] - جعفر بن أحمد الناصري ، **سلا و رباط الفتح** ... ، **ج5**، المرجع السابق، ص:66.

[7]- أحمد بوشارب ، **قراصنة المحيط** ... ، المرجع السابق ، ص: 22 .

بين المساهمين في الحملة حسب مقاييس معروفة ، و قد اختلفت قيمة الغنائم حسب الفصول و السنوات ، فمثلا في عام 1622م غنم الرايس علي بن علي سفينة هولندية قدرت قيمتها ب160 ألف فلورين ، وفي سنة 1624م غنم الرايس الحاج علي سفينة هولندية قدرت قيمتها ب7900 فلورين ، و في سنة 1625م غنم رايس مجهول الإسم مركبا إنجليزياً قدرت قيمته ب100 ليرة ، و فيما بين سنتي 1652م و 1655م غنم البحارة السلاويين 5 سفن هولندية قدرت قيمتها مجتمعة ب191 ألف فلورين . وقد مثل الأسرى أهم الغنائم و قد كانوا يخضعون فور استسلامهم بمراكبهم لعملية فرز ،بحيث كان ترجمان المركب يحرر لوائح تتضمن اسم الأسير و سنه و جنسيته و مهنته و تاريخ الأسر و السفينة التي كان فيها ، و كان الأسرى يوجهون فور وصولهم إلى الميناء إلى المطامير التي كان جزء منها مخصصا لذوي الجاه منهم .

و كان أولئك الأسرى يعانون من ظروف قاسية تتمثل في الجوع و البرد و سوء المعاملة و مختلف أنواع الحرمان ، إلا أن تلك الظروف لم تكن أسوء مما كان الأسرى المسلمون يعانون منه ، و يتم بيع الأسرى بالمزاد العلني على الضفة اليسر لمصب أبي الرقراق أسفل القصبة و كانت الغنائم المتحصل عليها في هذه المرحلة (فترة حكم الديوان) توزع على الشكل الأتي:

-10% من قيمة الغنيمة تعطى للديوان.

-النصف الباقي 45% يعطي للرايس لتعويضه عن المصاريف التي تحملها في العملية .

-النصف الأخر 45% يعطى لطاقم السفينة، وفي حالة فشل العملية لا يأخذ الطاقم شيئا[1].

وأمام تزايد عمليات الجهاد البحري السلاوي التي سببت خسائر اقتصادية كبيرة للدول الأوروبية ، قامت هذه الأخيرة بتحركات عسكرية هدفت من خلالها إلى تأديب وإخضاع البحارة السلاويين ، ففي 27 يوليو من سنة 1629م خرجت من مدينة "pallicie" الفرنسية

[1] - حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق ، ص:96.

بأمر من الملك الفرنسي "لويس 13" قوة بحرية عسكرية "لإعادة القراصنة إلى رشدهم وصوابهم" ، وقد وضعت هذه القوة التي كانت تتكون من سبعة سفن حربية وخفارتين تحت قيادة القائد إسحاق "دي رازيلي" الذي وصل رفقة أسطوله إلى مرفأ سلا في 20 يوليو من السنة المذكورة[1].

و لم تكن المهمة التي أوكلت للقائد الفرنسي تكتسي حسب كواندرو طابعا هجوميا بسبب التعليمات والأوامر التي تلقاها من السلطات الفرنسية والتي نصت على استمالته للسلاويين من أجل التوصل معهم إلى اتفاق يقضي بإطلاق سراح الأسرى الأوروبيين والاتفاق أيضا على السلم مع الديوان الأندلسي الذي اشترط من أجل تحقيق غاية الفرنسيين شروطا مالية وعسكرية تمثلت في دفع الفرنسيين لمليون ليرة و 100 قطعة مدفعية ، وهذا ما رفضه رازيليالذي بادر في ظل عناد الديوان الأندلسي عن الاستجابة لمطالبه إلى فرض حصار بحري على مدخل ميناء سلا نتج عنه إحراق وتدمير 6 سفن سلاوية[2] ، وهذه النتيجة أو الخسائر اضطرت الديوان الممثل في حاكم وقبطان ثغر سلا "عبد القادر حرون" إلى توقيع هدنة مع القائد الفرنسي رازيلي مدتها 5 أشهر في 12 أكتوبر 1629م[3].

ونظرا لأن الهدنة مؤقتة وغير طويلة الزمن عادت المراكب الحربية الفرنسية في السنة الموالية 1630م بقيادة رازيلي من جديد لمحاصرة ميناء سلا وتمكنت من أسر 3 سفن سلاوية ومنع 17 سفينة أخرى من الخروج ، ونظراً لهذه الظروف الصعبة اضطر الديوان إلى فتح مفاوضات جديدة مع الفرنسيين تمخض عنها تحرير 200 أسير فرنسي مع الاتفاق على توقيع عقد صلح

[1]- روجي كواندرو ، المرجع السابق ، ص: 157 .

[2] - جعفر بن أحمد الناصري ، **سلا و رباط الفتح** ... ، ج5، المرجع السابق، ص:67.

[3]- روجي كواندرو ، المرجع السابق ، ص: 158 .

أبرم في 30 سبتمبر 1630م نصّ على السماح للسفن الفرنسية بالمتاجرة مع مدينة سلا بدون التعرض لها[1] .

وفي هذه الفترة كانت الدولة السعدية قد بدأت تتحلل وتنهار خاصة بعد وفاة المولى زيدان سنة 1627م الذي خلفه في الحكم عبد الملك بن زيدان الذي كانت له سمعة سيئة بسبب ولوعه الكبير بالشراب و هو ما أشار إليه الإفراني عندما قال:" و كان فاسد السيرة مطموس البصيرة ... ، و كان مدمنا على الشرب إلى أن قتله العلوج بمراكش و هو سكران "[2]، وكانت نهايته كما ذكر الإفراني مخمورا فاقدا للوعي عندما تم اغتياله في 10 مارس 1631م ليخلفه على العرش شقيقه الوليد [3]، وفي عهد هذا الأخير دخلت الضفة اليسرى لمصب أبي الرقراق في تبعية اسمية للدولة السعدية وهذا الأمر معناه عودة السعديين إلى الإشراف على النشاط البحري السلاوي ولو بشكل غير مباشر .

وقد أدى الصراع الذي اندلاع بين الأندلسيين و العياشي سنة 1631م إلى توقف نسبي لعمليات الجهاد البحري التي استأنفت من جديد سنة 1633م بدعم من السلطان السعدي الوليد الذي طالب البحارة السلاويين بالعودة من جديد إلى اكتساح البحر ومهاجمة السفن المسيحية [4]، وهذه العودة للسفن السلاوية دفعت بفرنسا إلى التقرب من السلطان السعدي بهدف دفعه إلى إصدار أوامره للرياس السلاويين بعدم التعرض للسفن الفرنسية ، وهو ما تمكنت من تحقيقه عام 1634م، إلا أن هذا الأمر لم يرضي الديوان الأندلسي الذي لم يكن في حقيقة

[1]-جعفر بن أحمد الناصري ، **سلا و رباط الفتح** ... ، ج5، المرجع السابق، ص:67.

[2]-محمد الصغير الإفراني ، **نزهة الحادي بأخبار ملوك القرن الحادي** ، تق و تح: عبد الطيف الشادلي ، ط1 ، مطبعة المعارف الجديدة ، الدار البيضاء ، 1998 ، ص:353 .

[3]- محمد الصغير الإفراني ، المصدر نفسه ، ص:354.

[4]- محمد رزوق ، المرجع السابق ، ص:213.

الأمر" يخضع لأوامر السلطان إلا إذا كان يجني مصلحة من وراء ذلك"[1] ، وهذه الحقيقة أدركتها فرنسا و دفعتها إلى بذل المزيد من الجهود الدبلوماسية من أجل التوصل إلى اتفاق مباشر مع الديوان، و قد تكللت تلك الجهود بالنجاح بالتوقيع على اتفاق مهادنة في الفاتح من سبتمبر سنة 1635م.

و قد اضطر الإنجليز بدورهم إلى الرد على هجمات السلاويين خاصة مع ارتفاع حدّة التذمر في أوساط الصيادين والتجار وقاطني المناطق الساحلية ببريطانيا، حيث صدر قرار رسمي في بداية سنة 1637 م يقضي بإرسال حملة بحرية بقيادة ويليام راينسبورغ الذي أعطيت له أوامر نصت على إغراق جميع السفن السلاوية واسترداد الأسرى المسيحيين[2]، وقد وصل القائد المذكور إلى ميناء سلا في 3 ابريل على رأس أسطول مكون من 4 سفن[3]، لكنه وجد المنطقة في حرب أهلية جديدة كانت قائمة بين العياشي والأندلسيين الذين كانوا قد تمكنوا من تلك الفترة من طرد الهورناتشيون من القصبة، فحاول القائد الإنجليزي استغلال هذا الاضطراب السياسي لصالحه بحيث أنه قام بمساندة العياشي ضد الأندلسيين الذين كانوا المشرفين الحقيقيين على النشاط البحري، وتجسدت هذه المساندة في إمداد العياشي بالمدفعية والرجال المحنكين القادرين على تدمير سفن الأندلسيين وقد ارتقى التعاون الانجليزي العياشي إلى شكل جديد تمثل في توقيع اتفاقية التزم فيها الطرفان بالتعاون المشترك ضد الديوان الأندلسي إلى غاية استسلامه ، كما نص الاتفاق أيضا على تخليص جميع الأسري الإنجليز، واضطر الأندلسيون إزاء

[1]- محمد رزوق ، المرجع السابق ، ص:213.

[2]-ب.ج.روجرز ، **تاريخ العلاقات الانجليزية المغربية حتى عام 1900م** ، تر و تع: يونان لبيب رزق ، ط1 ، دار الثقافة ، الدار البيضاء ،1981 ، ص:66.

[3]- روجي كواندرو ، المرجع السابق ، ص:161.

الاضطرابات الداخلية وإزاء الحصار إلى تخليص الأسرى الانجليز، وهذه الخطوة وضعت نهاية للحملة الإنجليزية في نهاية شهر أغسطس من سنة 1637م [1].

3-المرحلة الثالثة من سنة 1641 م إلى غاية 1668م: في هذه المرحلة استمر البحارة السلاويين في عملياتهم البحرية ضد السفن الأوروبية لكن تحت إشراف الدلائيين ، الذين تمكنوا من إحكام سيطرتهم على مصب أبي الرقراق ابتدءا من عام 1641م موفرين للرياس استقرارا سياسيا كانوا بحاجة إليه من أجل تحقيق هدفهم الأوحد المتمثل في زيادة الغنائم و تقوية الأسطول وهو ما كان غير متاحا في السابق بسبب الاضطراب السياسي الذي كان سائدا طوال فترة حكم الديوان .

و كما ذكرنا في البداية استمر الرياس السلاويون في تنشيط عملياتهم وملاحقة مختلف الأساطيل الملاحية و تمكنوا في عام 1648م من أسر تسعة سفن من مختلف الجنسيات الأوروبية. و هذا رغم الإجراءات و التدابير التي اتخذها الدول الأوروبية لتحجيم الأسطول السلاوي و رياسه ، الذين لم تزدهم هذه الإجراءات إلا إصرارا على مواصلة عملياتهم الناجحة بشكل اجبر الدول المتضررة على تطوير أساليب الردع و المواجهة مخصصة لذلك أسلحة جديدة و مراقبة مكثفة للممرات البحرية إلى جانب تبنيها لوسائل تقليدية تتمثل في الحملات البحرية و الحضارات العسكرية لمصب أبي الرقراق [2].

و من بين الدول التي انتهجت أسلوب الضغط العسكري في هذه المرحلة ضد السلاويين نجد هولندا ، التي حاولت في شخص قائد أسطولها الأميرال جوريس فان"jouris-van" عام 1649م تدمير الأسطول السلاوي، ولكن هذه المحاولة باءت بالفشل و لم تحقق إلا نتائج جزئية تمثلت في

[1] - حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:224.

[2] - حسن أميلي، المرجع نفسه ، ص 236.

تخريب و أسر خمسة سفن سلاوية[1] ، وفي السنة الموالية بعث الهولنديون بأسطول آخر لمحاصرة السلاويين، وانتهى الحصار بعقد معاهدة في فبراير من سنة 1651 م التزم فيها القواد السلاويون بعدم القيام بأي أعمال عدائية ضد الملاحة الهولندية كما التزموا أيضا بحظر بيع الغنائم الهولندية في الأسواق السلاوية [2]، لكن هذه الاتفاقية الموقعة كانت هشة و لم يلتزم بها السلاويون الذين سمحوا للبحارة الجزائريين والتونسيين والطرابلسيين ببيع الغنائم الهولندية بسلا خلافا لما تم الاتفاق عليه ، بل قاموا بمهاجمة السفن الهولندية نفسها ملحقين بالحكومة الهولندية خسائر كبير بلغت 140 ألف فلورين ، هذه الظرفية اضطرت هولندا من جديد إلى إرسال أسطولها البحري لمحاصرة سلا و لكن هذه الحملة كانت كسابق الحملات الأخرى بحيث أنها لم تؤدي إلى أي نتائج تذكر [3]، واستمرت الصراعات الأوروبية السلاوية إلى غاية سيطرة العلويين على مصب أبي الرقراق عام 1668م لينتهي بذلك عهد قراصنة سلا.

و في خاتمة الفصل يمكننا القول أن السلاويين بنسيجهم البشري المكون من الأندلسيين و المغاربة و العلوج و بخبرتهم الملاحية الكبيرة تمكنوا من تكوين قوة بحرية مغربية كان لها صدى كبير على المستوى الدولي وهذا بإجماع مختلف المصادر الأوروبية و المغربية .

[1]- أحمد بوشارب ، **قراصنة المحيط** ... ، المرجع السابق ، ص31.

[2]- حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:237.

[3]- المرجع نفسه ، ص: 247 .

–الفصل الثاني: البحرية المغربية خلال العصر العلوي الأول1668م-1792م

- المبحث الأول:عهد المولى الرشيد 1668م-1672م

-المبحث الثاني: عهد المولى إسماعيل 1672م-1727م

- المبحث الثالث: عهد المولى محمد بن عبد الله 1757م-1792م

بعد قيام الدولة العلوية و سيطرتها على كامل التراب المغربي بشكل كامل –باستثناء السواحل- عام 1668م ، حاول سلاطينها الاهتمام بتطوير الجانب العسكري ، فحاولوا تدعيم الجيش البري بعناصر جديدة مع الاهتمام بتسليحه بمختلف الأسلحة الحديثة و المتطورة ، ومن جملة ما اهتموا به أيضا القوة البحرية ، حيث عمل السلاطين العلويين أمثال المولى محمد بن عبد الله على تدعيم الأسطول المغربي بمختلف القطع الملاحية الحديثة مع اقتناء سفن جديدة مسلحة تسليحا كامل ، وفي هذا الفصل سنوضح اهتمامات السلاطين العلويين الأوائل بالأسطول المغربي.

-المبحث الأول: عهد المولى الرشيد (1664م-1672م).

يعتبر المؤرخون المغاربة الذين تناولوا بالدراسة فترة تاريخ الدولة العلوية أن المولى الرشيد ثاني السلاطين العلويين هو المؤسس الحقيقي للدولة العلوية وذلك بسبب التوسعات العسكرية التي قام بها والتي كان من نتائجها توحيد المغرب سياسيا عام 1668م ، وخطوة التوحيد التي قام بها المولى الرشيد جعلته يوجه كافة جهوده إلى الاهتمام بتطوير مؤسسات الدولة خاصة العسكرية منها كالأسطول البحري ، الذي أولاه السلطان المذكور اهتماما كبيرا خاصة بعد أن أدرك دوره الهام على مستوى المداخيل (الغنائم) وأيضا بعد أن تم له الاستيلاء على مصب أبي الرقراق الذي يعد القاعدة البحرية الأولى للمغرب.

وفي إطار اهتمامه بالأسطول واستنهاض كفاءته الشبه المتوقفة بسبب الاضطرابات السياسية عمل المولى الرشيد كأول خطوة على إخضاع عمليات الجهاد البحري خاصة في سلا ورباط الفتح إلى الإشراف المباشر للدولة[1] ، وذلك بعد أن كانت غير خاضعة للمراقبة تتميز

[1]- محمد رزوق ، **الجهاد البحري في عهد السلطان مولاي إسماعيل منطقة مصب أي الرقراق نموذجا** ، ضمن أعمال الدورة الأولى لجامعة مولاي علي الشريف الخريفية ، مركز الدراسات و البحوث العلوية ، مطبعة ميثاق ، المغرب ، ديسمبر 1989 ، ص:149.

بالاستقلالية ، وقد نجح في ذلك بحيث أصبح الرياس ينظمون حملاتهم البحرية وفق توجيهات من السلطة المركزية[1] ، ثم بعد ذلك بادر السلطان المذكور وبصورة تدريجية إلى تملك عدد من سفن الأسطول التي كانت مملوكة للخواص[2] ، ثم غير في نظام الاستفادة من الغنائم بحيث أصبح يحصل كحق شرعي على خمس الغنائم المتحصل عليها من العمليات البحرية[3] .

وعلى المستوى التنظيمي أحدث المولى الرشيد منصب مراقب عام للبحرية مكلف بتسيير أمور المرسى[4] وكانت مسؤولية تجهيز السفن على عهده توكل إلى موظف رسمي بالمرسى الذي يقوم بهذه المهمة من خلال ضرائب الدخول والخروج المفروضة على البضائع التي يبحر بها التجار الأوروبيون من والى المرسى[5].

و لم يكن الأسطول المغربي على عهد المولى الرشيد يكتسي أهمية كبيرة نظراً لقلة تعداد سفنه ، فلم يكن يحتوي عام 1669م إلا على 11 سفينة من بينها 8 فرقاطات راسية بميناء سلا [6]، كان من أعظمها فرقاطة بنيت بأوراش سلا ومجهزة ب 24 مدفع وبطاقم سفينة يتكون من 300 بحار[7] ، وفي مايو 1672م كان الأسطول المغربي يتكون من 12 سفينة حربية تحمل مدافع يتراوح عددها مابين 8 إلى 20مدفع وأغلب تلك السفن كانت من نوع الفرقاطات السريعة

[1]- محمد رزوق ، **الجهاد البحري في عهد السلطان مولاي إسماعيل منطقة مصب أي الرقراق نموذجا** ، المرجع السابق ص:149.

[2]- حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:85.

[3]- المرجع نفسه ، ص:87.

[4]- حسنا أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر، المرجع السابق**، ص:250.

[5]-المرجع نفسه، ص: 86.

[6]-Leila mazine, **salé et ses corsaires 1666-1727 un port de la course marocain au XVIIe siècle**, thèse soutenue en 1999 a université de roue havre Normandie, 2007, p:133.

[7]- روجي كواندرو ، المرجع السابق ، ص:167.

التحرك[1] ، ويوضح لنا الجدول التالي تطور عدد سفن الأسطول المغربي الراسية بميناء سلا على عهد المولى الرشيد[2] :

الجدول رقم 03: تطور حجم الأسطول المغربي على عهد المولى الرشيد 1668م-1672م

السنة	عدد السفن
1668	سفينة واحدة
1669	9 سفن
1670	8 سفن
1671	7سفن
1672	12 سفينة

وقد سبب نشاط الأسطول المغربي على عهد المولى الرشيد أضرارا كبيرة للدول الأوروبية التي اختار بعضها استخدام سلاح القوة والتهديد للرد على ذلك النشاط ، كفرنسا التي قام ملكها "لويس الرابع عشر" بتكليف الكونت "جون ديستري"Jean d'stré" نائب أميرال البحرية الملكية الفرنسية بمهمة تطويق ميناء سلا و الشواطئ المغربية القريبة منه و محاربة قراصنتها ، و توجه الأميرال المذكور على رأس أسطول مكون من ستة سفن من نوع القاليرات الكبيرة لتنفيذ أوامر الملك لكنه فشل في مهمته و كتب إلى "لويس الرابع عشر" يبرر فشله بأن الفرنسيين يملكون سفن كبيرة من النوع المذكور و هي ثقيلة التحرك عكس السفن التي يملكها القراصنة

[1]- Laila mazine , op , cit , p:134.

[2]- حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر، المرجع السابق**، ص:109.

المغاربة و التي تتميز بخفتها و سرعتها و بالتالي يصعب ملاحقتها[1] ، و في سنة 1672م قام "لويس الرابع عشر" بتوجيه حملة بحرية أخرى هدفها أيضا تأديب القراصنة المغاربة و اختار لقيادتها القائد "شاطو رونو" "Château renault"، لكن اندلاع الحرب الفرنسية الهولندية عام 1672م حالت دون تنفيذ هذه الأوامر و بقيت حبرا على ورق[2].

[1]- بن قايد عمر ، **علاقات المغرب الأقصى السياسية مع دول غرب أوروبا المتوسطية (فرنسا-إسبانيا) من 1659-1727** ، مذكرة لنيل شهادة الماجيستر في تخصص التاريخ الحديث ، إشراف: د.عمار بن خروف ، المركز الجامعي غرداية ، 2010-2011 ، ص:102.

[2]- جعفر بن أحمد الناصري، **سلا و رباط الفتح**... ، ج5، المرجع السابق، ص:149.

-المبحث الثاني: عهد المولى إسماعيل (1672م-1727م).

1-استعدادته البحرية : نودي بالمولى إسماعيل سلطاناً على المغرب في السادس عشر من شهر ذي الحجة عام 1082ه الموافق ل27 عام 1672م وهو يبلغ من العمر 26 سنة ، و كما كان الشأن مع أخيه من قبل، فإن هذا السلطان لم يهمل أمر الأسطول وقام بالاهتمام به من عدة جوانب و مستويات :

أ-على مستوى التجهيز:سعى المولى إسماعيل منذ بداية حكمه إلى توفير مختلف القطع الملاحية التي كان الأسطول المغربي بحاجة إليها ، و كان يعتمد في ذلك على بعض الدول الأوروبية التي كانت تعرف تطورا كبيرا في الميدان الملاحي و على رأس تلك الدول نجد هولندا أو الأقاليم المتحدة التي كانت تعتبر الممون الأول للبحرية المغربية في المجال المذكور ، و كانت تقوم بذلك مقابل عدم تعرض سفن الأسطول المغربي لسفنها التجارية بالإضافة إلى إطلاق سراح بعض الأسرى الهولنديين[1] ، و كمثال على هذا التمويل نذكر بأنه وصلت إلى المغرب في يناير 1698م سفينتان هولنديتان إلى مرسى سلا محملتان بشحنة مهمة من الحبال و الأنسجة القطنية الخاصة بصناعة أشرعة السفن بالإضافة إلى فوهات البنادق و السيوف و البارود و عدد كبير من المواد الحربية الأخرى[2] ، و كان المولى إسماعيل في حالة ظهور تقاعس من الهولنديين في مسألة التمويل يقوم بتهديدهم بإعلان الحرب عليهم مثلما حدث في عام 1694م حينما أعلن الحرب على هولندا لعدم وفاء قنصلها بالتزاماته فيما يخص الإمدادات البحرية و لم يتراجع إلا عن ذلك في سنة 1696م بعدما تم توجيه شحنة عسكرية إلى المغرب[3].

[1]- جعفر بن أحمد الناصري، **سلا و رباط الفتح**... ، ج5، المرجع السابق، ص:154.

[2]- حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:271.

[3]- محمد رزوق ، **الجهاد البحري في عهد السلطان مولاي إسماعيل** ... ، المرجع السابق ، ص:150.

وبالإضافة إلى اهتمامه بالجانب التقني الملاحي للسفن كان المولى إسماعيل مهتما أيضا بتجهيز أسطوله بسفن جديدة و هذا ما أشار إليه الناصري عندما قال:" و كان السلطان (المولى إسماعيل) في هذا الوقت (1698م) مهتما ببناء ست فرقاطات بمعمل صنع السفن بالرباط في كل واحدة منها 18 مدفعا ، و أنه اتفق مع قنصل هولندا على شراء ما تحتاج إليه من الأدوات اللازمة لتجهيزها من أمستردام " [1].

لقد عاقت الكثير من المعوقات جهود المولي إسماعيل في إعادة هيكلة الأسطول المغربي و تطوير حجمه و تجهيزه بمختلف القطع الملاحية المتطورة و لعل أبرز تلك المعوقات هي الضغوط و الحصارات العسكرية البحرية التي كانت تفرضها الدول الأوروبية خاصة فرنسا و انجلترا على المغرب بسبب النشاط البحري لقراصنته ، حيث كانت تهدف من وراء هذا إلى منع المغرب من الحصول على الأدوات التي تمكنه من بناء أسطول حديث قادر عل مواجهة أساطيلها البحرية ، كما قامت هذه الدول بمنع مختلف أنواع التعامل التجاري مع المغرب خاصة في الميدان الملاحي و لم تكتفي بذلك فقط بل قامت بمصادرة بعض الامدادات البحرية الهولندية الموجهة للمغرب مثلما حدث في سنة 1680م عندما أقدمت سفينة حربية انجليزية على مصادرة مركبين هولنديين يحملان شحنة من الأسلحة الموجهة إلى المغرب[2] ، و كان لهذه الضغوط الأوربية نتائج وخيمة على تطور حجم الأسطول المغربي في عهد المولى إسماعيل بحيث لم يتجاوز تعداده في أفضل حالاته 14 سفينة ، و الجدول التالي يوضح لنا تطور عدد سفن الأسطول المغربي الراسية بميناء سلا خلال الفترة من 1672م إلى 1698م :

[1]- جعفر بن أحمد الناصري، **سلا و رباط الفتح**... ، ج5، المرجع السابق، ص: 154.

[2]- حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:270.

الجدول رقم 04: تطور حجم الأسطول المغربي على عهد المولى إسماعيل 1672م-1698م

السنة	عدد السفن	السنة	عدد السفن
1672	14	1691	5
1680	9	1692	13
1682	13	1693	12
1685	3	1694	6
1687	10	1697	4
1690	6	1698	7

من خلال الجدول السابق يتضح لنا أن تطور حجم الأسطول المغربي على عهد المولى إسماعيل عرف تذبذبا واضحا طيلة الفترة الممتدة من 1672م إلى غاية 1698م ، ويعود السبب الرئيسي في ذلك إلى الأساطيل الأوروبية التي كانت تعمل باستمرار على القضاء على سفن الأسطول المغربي الذي كبد سفنهم التجارية خسائر اقتصادية كبيرة.

و ينبغي علينا الإشارة إلى أن مسألة تجهيز السفن على المستوى البشري لم تكن جيدة بحيث أن كثافة طاقم السفينة تراجعت من 300 بحار على عهد قراصنة سلا إلى 80-100 بحارا في أفضل الحالات على عهد المولى إسماعيل و ذلك نتيجة نفور البحارة من المشاركة في العمليات البحرية من جراء تقلص العائدات و استحواذ السلطان على مجملها[1] ، هذا بالإضافة إلى هزالة الأجور التي كانت تتراوح مابين 4 دوكات إلى 6 دوكات وهذا الأمر جعل البحارة غير راغبين في مواصلة مساهمتهم في النشاط البحري إلى درجة صاروا معها لا يمتطون السفن إلا مكرهين[2] .

ما نريد قوله في مسألة التجهيز هو أن السلطان المولي إسماعيل بذل مجهودات كبيرة في إطار تمكين بنيات الأسطول من التجهيزات الضرورية لتطويرها ، إلا أن التضييق الأوروبي حلا دون

[1] - حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:90.

[2] -المرجع نفسه ، ص:97.

ذلك و أدى إلى سقوط مؤسسة الأسطول في تخلف واضح على مستوى السفانة و العتاد و الذخيرة .

ب- على المستوى التنظيمي: يمكننا أن نستخلص نقطتين هما:

- كان رجال الأسطول المغربي على عهد المولي إسماعيل يصنفون إلى مراتب وفقا لاختصاصاتهم في سجل يشمل أسمائهم و موزعين على تسعة درجات وهي كالتالي:

الرياس ، الباشا رياس ، رياسة عسة ، يكانجية ، دمانجية (ربابنة) ، ورديانات (هم بحارة تقنيون يضطلعون بالمهام التقنية للسفينة) ، بحرية ، وصفان سيدنا ، المقعدون من البحرية[1] ، كما انشأ المولى إسماعيل وزارة البحر و عهد إليها بمعالجة شؤون أسرى البحر[2] .

- قام السلطان إسماعيل بمراقبة شديدة للقواد المكلفين بالوقوف على الشؤون البحرية خاصة في سلا و الرباط و ذلك رغبة منه في الحفاظ على الموارد الهامة للجهاد البحري إذ كان يشكل مصدرا ماليا أساسيا للدولة ، و قد فرضت هذه المراقبة على المولي إسماعيل حضورا مستمرا للبيت العلوي في سلا لذلك قام ببناء محل لإقامة خليفته الذي اختاره و هو مولاي زيدان [3].

ج- على المستوى الاستراتيجي: قام السلطان مولاي إسماعيل باستثمار عدة نقاط جديدة كمنطقة لعمليات الأسطول البحرية و نخص الذكر مرسى المعمورة الذي قام المولي إسماعيل بتحريره عام 1681م ليتخذه كقاعدة أساسية جديدة للأسطول ، ولا يخفى ما كان لهذا الموقع من أهمية لدى الإسبان ، حيث كانوا يتخذونه أساسا لتأمين موقعهم بالعرائش و كذلك لمهاجمة سلا ، و قد كان المولي إسماعيل يهدف من وراء هذه الخطوة إلى إيجاد مركز جديد لتجميع

[1] - حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص: 90.

[2] - عبد الحق المريني ، **الجيش المغربي في عهد أبي النصر المولى إسماعيل قاهر الأعداء** ، ضمن مجلة دعوة الحق ، العدد 1 ، السنة 32 ، تصدرها وزارة عموم الأوقاف ، المملكة المغربية ، مارس 1991 ، ص:183.

[3] - محمد رزوق ، **الجهاد البحري في عهد السلطان مولاي إسماعيل** ... ، المرجع السابق، ص:149.

السفن غير مرسى سلا مع التخفيف في نفس الوقت على هذا الأخير الذي كان هدف أساسيا لكل الحملات الأوروبية الموجهة للقضاء على القرصنة المغربية , وقد نجح السلطان في خطوته هذه مبدئياً بحيث انه في عام 1695م و من بين ستة سفن كان يتكون منها الأسطول المغربي كانت خمسة منها راسية بميناء المعمورة و سفينة واحدة راسية بميناء سلا[1] .

أما على المستوى السياسي فقد فرض المولى إسماعيل على الرياس المغاربة الانقياد لسياسته الخارجية وذلك بتحديده لهم سفن الدول التي يجب مهاجمتها ، و على المستوى المعنوي كان يقوم بتشجيع البحارة المغاربة خاصة السلاويين منهم على تحدي الحصار الأوروبي المفروض على المنطقة والقيام بعمليات بحرية جهادية بل وذهب في بعض الأحيان إلى معاقبة رياس البحر الممتنعين عن المشاركة في العمل[2] .

2-غنائم الجهاد البحري: شكلت الغنائم البحرية مصدراً رئيسياً لخزينة السلطة المركزية الإسماعيلية ، وقد كانت تتكون من سلع و منتوجات مختلفة و أدوات ملاحية و أسرى من مختلف الجنسيات و غالبا ما يكونون من الأوروبيين ، ونظراً لقلة المعلومات المتوفرة حول هذا الموضوع اكتفينا بتتبع ما أورده المؤرخ "كواندرو" في مؤلفه "قراصنة سلا" وهذا الأمر أدى بنا استخلاص الجدول التالي[3]:

[1]- حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:185.

[2]- محمد رزوق ، **الجهاد البحري في عهد السلطان مولاي إسماعيل** ... ، المرجع السابق، ص.ص:149-150

[3]- روجي كواندرو ، المرجع السابق ، ص ص :26،54،71،102،121،131،152.

الجدول رقم 05 : غنائم الأسطول المغربي في الفترة الممتدة من 1693م-1698م

السنة	نوعية الغنائم
1693م	سفينتين +طرطنيين مشحونين بالأرز والقمح والبندق+سفينة فرنسية قدرت قيمتها بثمانية آلاف ايكوسا ، أي ما يعادل أربع وعشرون ألف ليرة
1691م	ست غنائم (لا يوجد معلومات حولها)+كرافيل برتغالية محملة بالقمح+ 23أسير+ 7سفن(منها فرنسية+واحدة ايطالية+ انجليزية)
1693م	سفينة برتغالية قدرت قيمتها ب50ألف ليرة+باخرة فرنسية مشحونة بالملح والزيت+كرا فيل برتغالية مع أسر طاقمها المتكون من 31 شخص
1694م	سفينة فرنسية قدرت قيمتها بثمانين ألف ليرة
1695م	سفينة هولندية صغيرة مشحونة ب180 طن من الخمر يقودها عشرة رجال (لم تصل إلى الميناء ومصيرها كان مجهولا)+سفينة هولندية قيمتها 40 ألف قرش+قاربي صيد من جزر الكناري+سفينة برتغالية
1698م	*خمس غنائم (ثلاث سفن فرنسية وسفينتين انجليزيتين)+ 55 أسير انجليزيا*

و قد اختلفت طريقة توزيع الغنائم في العهد الإسماعيلي على ما كانت عليه عهد "قراصنة سلا" ، بحيث أصبح السلطان يحصل كحق شرعي على خمس الغنائم المتحصل عليها بالإضافة إلى احتكاره للأسرى و ذلك بسبب الأرباح الكبيرة التي كانت تدرها تجارة الأسرى ، حيث

كانت مبالغ الإفتكاك في بعض الأحيان تصل إلى مبالغ خيالية[1] ، فحسب لائحة الأسرى المفتكين في شهر سبتمبر 1674م و التي كانت تضم خمس و خمسون أسيراً فرنسياً وصلت الأسعار إلى 600 ليرة للأسير الواحد[2]، و من خلال هذا يتضح لنا بأن الأسرى كانوا أهم سلعة و أكثرها رواجاً ، و قد قدر عددهم عام 1703م ب840 موزعين على الشكل الذي يوضحه الجدول التالي[3]:

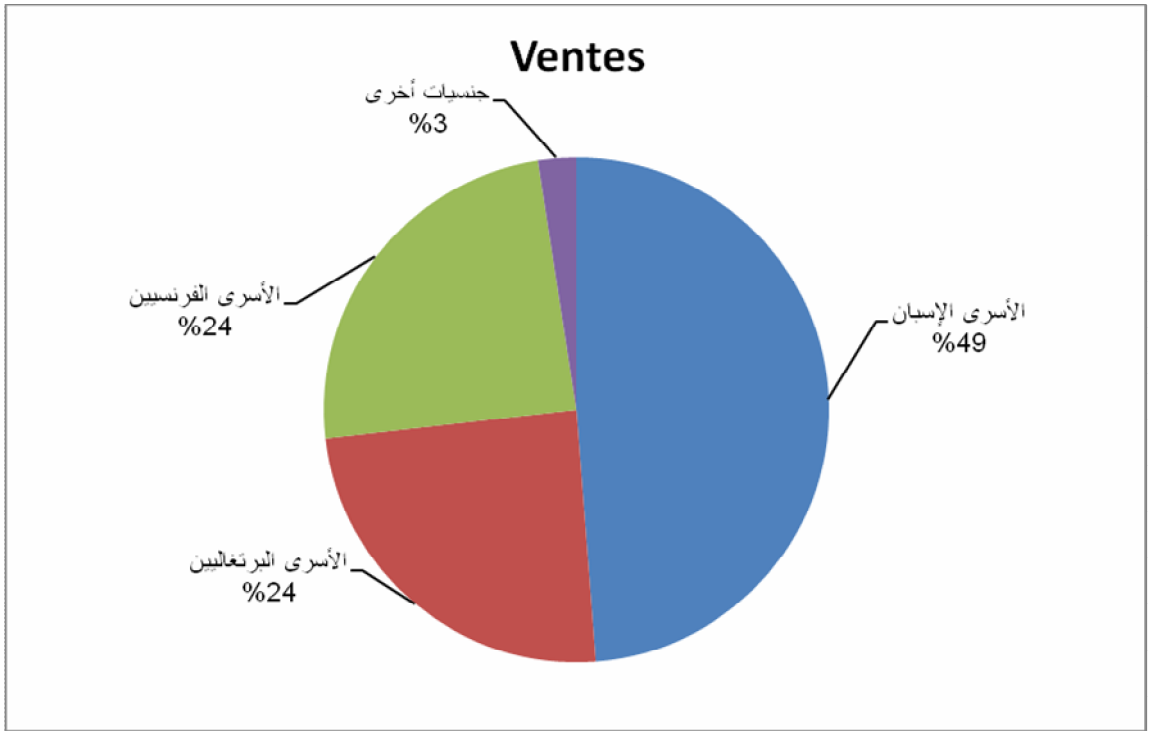
الجدول رقم 06 : عدد الأسرى بالمغرب سنة 1703م

جنسية الأسرى	العدد
إسبانيا	400
البرتغال	200
فرنسا	200
جنسيات أخرى	20
المجموع	820

[1]- من أمثلة إفتكاك الأسرى نذكر أنه في سنة 1688م قدم الرهبان الفرنسيسكان الإسبان إلى المغرب لإفتكاك 550 أسيراً إسبانياً ب200 إيكوس أي ما يعادل 600 ليرة ، و في سنة م1674 تم إفتكاك الأسير الفرنسي "غالونيه" بسعر 525 إيكوس أي ما يعادل 1800 ليرة ، أنظر : حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص.ص:163-164.

[2]- المرجع نفسه ، ص:163

[3]- Laila mazine , op , cit , p:272



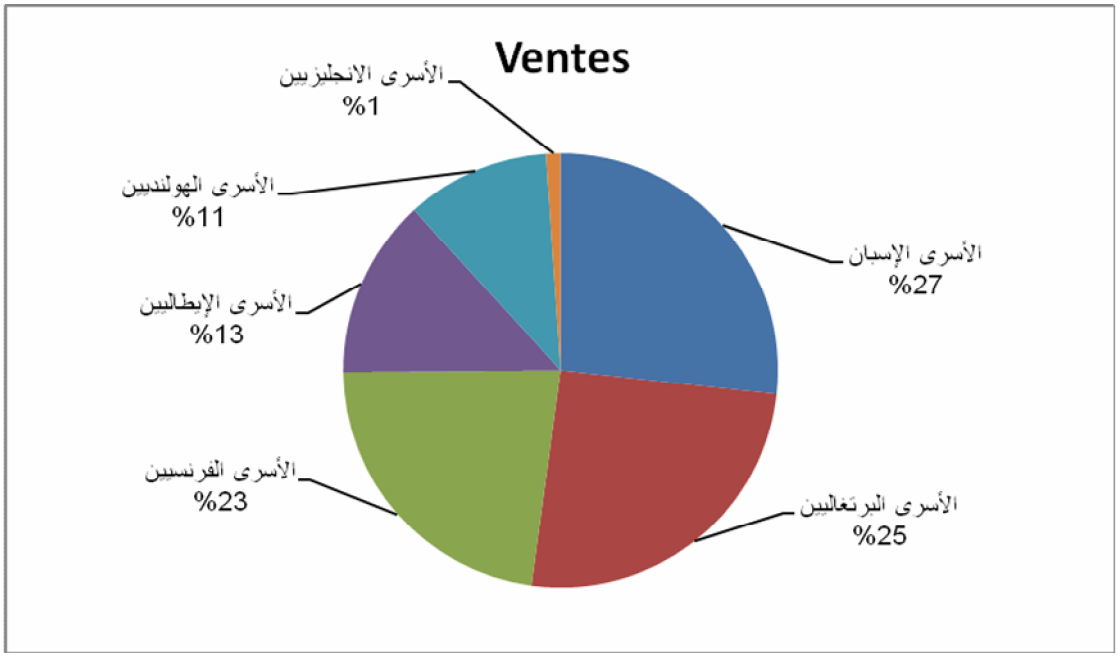
-دائرة نسبية توضح نسبة الأسرى الأجانب في المغرب عام 1703م-

و يوضح لنا الجدول التالي أيضا توزيع عدد الأسرى الأوروبيين في المغرب عام 1723م[1]:

الجدول رقم 07 : عدد الأسرى بالمغرب سنة 1723م

جنسية الأسرى	عدد الأسرى
إسبانيا	200
البرتغال	190
فرنسا	170
إيطاليا	100
هولندا	80
إنجلتر	8
المجموع	748

[1]- Laila mazine , op , cit , p:273



– دائرة نسبية توضح نسبة الأسرى الأوروبيين في المغرب عام 1723م-

3-أثر نشاط الأسطول الإسماعيلي في العلاقات الخارجية للمغرب: شكلت العلاقات الخارجية للمغرب في العهد الإسماعيلي أهم مظاهر السيادة و أبرز سمات الاستقلالية و القوة المغربية ، و قد تحكمت في هذه العلاقات العديد من الركائز الأساسية التي بلورت و حددت مظاهرها من تصادم و تقارب و تحالف ، و قد كان نشاط الأسطول المغربي أهم تلك الركائز حيث لعب دورا هاما في توجيه مسار العلاقات الخارجية للمغرب و غالبا ما كان ذلك المسار يتجه نحو التصادم و العدائية خاصة من جانب الدول الأوروبية التي كثفت في الربع الأخير من القرن السابع عشر من حملاتها العسكرية على المغرب من أجل القضاء على نشاط أسطوله الذي تسبب لهم في خسائر اقتصادية كبيرة ، و قد كانت فرنسا أكثر تلك الدول توجيها للحملات العسكرية حيث قامت الوحدات البحرية الملكية الفرنسية في القترة الممتدة من 1680م إلى 1727م بعدة حملات كانت في اغلبها موجهة ضد مدينة سلا و نواحيها ، و نوضح فيما يلي بعض تلك الحملات:

-حملة "شاطو رونو""Château renault" **1680م-1681م**: جاءت هذه الحملة بأمر من الملك الفرنسي "لويس الرابع عشر"[1] الذي أصدر أوامره لأميرال البحرية الفرنسية "شاطو رونو" بالخروج في أسطول بحري مكون من عشرة سفن[2] من أجل مطاردة سفن الأسطول المغربي و تغريقها و محاصرة مرسى سلا مع الشروع في مفاوضات مع المغاربة من اجل عقد صلح معهم يضمن لهم إيقاف هجمات البحارة المغاربة على السفن الفرنسية و تسريح جميع الأسرى الفرنسيين المستعبدين في المغرب[3] ، إلا أن الطرفان المغربي و الفرنسي لم يتوصلا إلى إي اتفاق يذكر ، ومع تزايد نفقات الحصار الفرنسي و اقتراب موعد الاضطرابات الجوية اضطر القائد الفرنسي "شاطو" إلى رفع الحصار و مغادرة ميناء سلا[4] ، و مع حلول سنة 1681م استؤنفت من جديد الحملة الفرنسية ضد السفن المغربية تمكن خلالها الفرنسيون بمساعدة من القرصان الفرنسي "جون بارت" من أسر أربعة سفن مغربية و طاقمها المتكون من 300 بحار ، و بعد هذه الحوادث دخل الطرفان في مفاوضات نتج عنها توقيع معاهدة عرفت باسم معاهدة "سان جريمان" و ذلك بتاريخ 28 يناير 1682م وقع عليها من الطرف المغربي محمد تميم التطواني[5].

- حملة "كوتلغان" "coètlogen" 1698م: جاءت هذه الحملة بتاريخ 28 مايو 1698م بأمر من الملك الفرنسي "لويس 14" الذي أمر بتجهيز أسطول بحري لمحاربة قراصنة سلا ، و اختار لقيادته القائد "كوتلغان" الذي أعطيت له أوامر باستعمال جميع الوسائل الممكنة و المتوفرة لزجر القراصنة المغاربة و إرغام ملك المغرب على طلب السلم ، و كانت القوات البحرية التي وضعت رهن إشارة القائد الفرنسي "كوتلغان" كبيرة جدا ، إذ كانت تتكون من 4سفن حربية و 3 فرقاطات إضافة إلى 3 سفن أخرى كانت قد جهزت "بتولون" تحت قيادة القبطان "دي

[1]- جعفر بن أحمد الناصري، **سلا و رباط الفتح**... ، ج5، المرجع السابق، ص:152

[2]- بن قايد عمر ، المرجع السابق ، ص:103.

[3]- جعفر بن أحمد الناصري، **سلا و رباط الفتح**... ، ج5، المرجع السابق، ص:152

[4]- بن قايد عمر ، المرجع السابق ، ص:103.

[5]- روجي كواندرو ، المرجع السابق ، ص:170.

بال"" de palles" ، إلا أن نتائج هذه الحملة لم تكن ملبية لأمال و أحلام الفرنسيين حيث نجح البحارة المغاربة و على رأسهم أميرال البحرية المغربية "عبد الله بن عائشة"[1] من الإفلات من الفرقاطات الفرنسية كما نجحوا أيضا في العودة إلى قواعدهم بعد أن اكتشفوا قدوم الطلائع الأولى للأسطول الفرنسي إلى مياههم[2].

– حملتي البارون "بوانتيس"" pointus "سنتي 1700 م– 1705م: تم إرسال حملة فرنسية بقيادة البارون "بوانتيس" في صيف 1700م ضد مدينة سلا العرين الأولى للبحارة المغاربة , لكن القائد المذكورة فشل في مهمته بعد حصار للمنطقة استخدمت فيه أكثر من 20 سفينة ، ثم أعاد البارون المذكور حملة جديدة يوم 14 ابريل 1705م جدد فيها الحصار البحري على الشواطئ المغربية , ثم قام بعد ذلك بتطويق مدينة طنجة و قصفها بالمدفعية[3].

[1]– أمير البحر بسلا خلال الربع الأخير من القرن 17 ، ووزير البحرية على عهد المولى إسماعيل ، شرع في نشاطه الملاحي حوالي سنة 1672م ودوام عليه إلى حين قيامه بسفارته المشهورة لدى لويس الرابع عشر سنة 1698م ، نجح ابن عائشة في تحقيق مواسم إيجابية طيلة حياته الجهادية باستثناء الفترة التي سقط فيها أسيرا في يد البوارج الانجليزية سنة 1684م، فبل أن يعمد العاهل الانجليزي جاك الثاني إلى إطلاق سراحه إثر سفارة القائد محمد بن حدو إلى لندن ، و مباشرة بعد عودته عاد إلى نشاط البحري و تم تعيينه من طرف المولى إسماعيل أميرا للبحرية ، ينظر :حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:258.

-حول مجال الحملات البحرية للرايس عبد الله بن عائشة ، ينظر الملحق رقم 06 ، ص:116.

[2]– حسن أميلي، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، المرجع السابق، ص:176.

[3]– بن قايد عمر ، المرجع السابق ، ص:104.

-المبحث الثاني: عهد المولى محمد بن عبد الله (1757م-1790م)

شهد المغرب بعد وفاة المولى إسماعيل عام 1727م فترة عصيبة من تاريخه تميزت بالفوضى والفتن والمشاحنة على الملك مما أدى إلى اختلال عام في الحياة المغربية مس كل الجوانب ، حيث أهملت مصالح الدولة ، وعم الخراب ، وتفرق الجيش البري والبحري [1] وتسببت الفوضى في انهيار شامل لمداخيل الدولة (ضرائب ،جمارك ، غنائم القرصنة) ، و تمردت القبائل عل السلطة المركزية التي كانت تتآكل داخليا بفعل تفكك هياكلها العسكرية وكثرة المطالبين بالعرش.

وكانت هذه الاضطرابات السياسية سببا في إهمال الأسطول وعدم الاهتمام به ، ووصل الأمر به حسب الناصري إلى "حد الدخول في طور النزع والاحتضار" ، وقد وصف لنا المؤرخ المذكور الحالة المزرية التي كان عليها الأسطول طوال فترة الأزمة فقال: "وكانت القرصنة حصل فيها تعطيل وإهمال... ولم يبق من الأسطول الكبير...إلا نحو عشرة قطع راسية جامدة في نهر أبي الرقراق وحلق المعمورة والعرائش منذ العهد الإسماعيلي ، فرقت المياه ألواحها من أسفل ، وأكلها سوس الخشب من أعلى وعلا الصدأ مدافعها فأصبحت لا ينتفع بها "[2].

ضمن هذه الظرفية جاء المولى محمد بن عبد الله إلى السلطة عام 1757م ، وهي ظرفية كما هو واضح تقتضي الإصلاح ولا شيء غير الإصلاح ، لذلك قام المولى محمد بن عبد الله بوضع خطة واضحة لإدارة أمور البلاد بطريقة تنهي شغب المشاغبين وتفرض ظروف الأمن والاستقرار لعموم الناس ، واقتضت هذه الخطة على المولى محمد بن عبد الله إصدار عدة ظهائر ومراسيم جديدة من أجل تنظيم بعض القطاعات كالجيش والمالية والقضاء والتعليم ، وكان من جملة الأشياء التي تشوفت إليها همته الكبرى "إحياء أسطول أجداده ومعه إحياء سبيل الجهاد و

[1]- جعفر بن أحمد الناصري، **سلا و رباط الفتح**... ، ج5، المرجع السابق، ص: 159.

[2]- المرجع نفسه ، ص:160.

إعداد معداته البحرية التي لا يستقيم ملك إلا بها "[1] ، وترجع المصادر المغربية اهتمام المولى محمد بن عبد الله بتشكيل قوة بحرية و إعادة إحياء الأسطول إلى الدوافع التالية :

-دوافع ذاتية مرتبطة بشخصية السلطان، الذي تركز المصادر المغربية على ولوعه الكبير بالجهاد في البحر [2].

-وتعزوه نفس المصادر من جهة ثانية إلى أسباب أو دوافع جيو إستراتجية بحكم الموقع الجغرافي للمغرب ومكانته السياسية في العالم الإسلامي والمتوسطي ، "فالدولة المجاورة للبحر تدعوها الضرورة والحاجة لاتخاذ السفن الماخرة من تجارة بازركانية (السفن التجارية) وقرصانيه (السفن الحربية) " [3].

-وهناك دوافع اقتصادية وسياسية ، فاهتمام السلطان محمد بن عبد الله بالشؤون البحرية وتشوفه إلى إحياء الأسطول المغربي ناتج عن "تعطل بما كان يستفاد منه من المداخيل والمحاصيل (دافع اقتصادي) ، وانقطاع خوف الأمم في البحار (دافع سياسي) "[4]

-وهناك دوافع تحفيزية ، "وقد انضم لذلك التشوف الملكي إرشاد بعض علماء عصره بمسطور كبير ، ومنشور شهير يحثه فيه على إحياء سبيل الجهاد وإعداد معداته البحرية ... وأن يسلك في ذلك سبيل والده المقدس "[5]، وهذا المنشور وقعه بعض علماء وأعيان مدينة سلا ، وتوجهوا به إلى السلطان يرجونه أن يعيد للجهاد البحري سطوته القديمة [6] ، وقد لخص ابن

[1]- عبد الرحمن ابن زيدان ، المصدر السابق ، ص:299.

[2]- أحمد بن خالد الناصري ، **الإستقصا** ... ، ج3، المصدر السابق، ص:20.

[3]- ابن زيدان ، المصدر السابق ، ص:298 .

[4]- المصدر نفسه ، ص:299.

[5]- جعفر بن أحمد الناصري، **سلا و رباط الفتح**... ، ج5، المرجع السابق، ص: 160.

[6]- العربي الصقلي، **مذكرات من التراث المغربي**...، ج5، المرجع السابق، ص 263.

زيدان[1] دوافع هذا الاهتمام السلطاني لإرساء القوة البحرية للبلاد بكونها ضمان " لحراسة الوطن ، وعمارة المال ، وقهر الأعداء الألداء ".[2]

1-مجهودات المولى محمد بن عبد الله في سبيل تقوية الأسطول: تزخر المصادر المغربية بالعديد من الإشارات التي تبين مظاهر اهتمام المولى محمد بن عبد الله "بالجهاد في البحر" ، وتجمع جميعها على أن هذا السلطان كان أكثر السلاطين العلويين اهتماما بالأسطول ، فهذا كاتبه وسفيره "أحمد بن مهدي الغزال"[3] يسجل في مقدمة كتابه "نتيجة الاجتهاد" :" جد –إليه الله- في تهييئ المراكب للجهاد واجتهد وشحنها بالعدة والعدد "[4]، وهذا ما سجله أيضا "محمد الضعيف الرباطي"[5] وهو بصدد الحديث عن منجزات السلطان فقال: " و أعظم من هذا كله ما فيه من الوجهة للجهاد ، وجمع آلاته وجميع ما يحتاج إليه من عدة وعدد "[6].

وفي هذا الإطار قام المولى محمد بن عبد الله بالعديد من الإجراءات التي هدف من خلالها إلى إعادة إحياء الأسطول فترتب عليه بناء سفن جديدة ذات هياكل متينة قادرة على مواجهة

---

[1]- ابن زيدان : مؤرخ و أديب مغربي من حفدة المولى إسماعيل العلوي ،ولد سنة 1295هـــ الموافق لـــ1878م بقصر المحنشة بمكناس حيث ترعرع و درس علي يد كبار علماء المغرب من أمثال : الطيب بن الغنانة ومحمد القصري ، عين نقيباً للشرفاء العلويين بمكناس كما عين مديراً مساعدً الأكاديمية العسكرية بمكناس أيضا ، بقي يزاول مهنته حتى وفاته ، له عدة مؤلفات منها : الدرر الفاخرة ، إتحاف أعلام الناس ، العلائق السياسة للدولة العلوية...

[2]- ابن زيدان ، المصدر السابق ، ص: 299 .

[3] -أحمد الغزال: ولد بمكناس و تربى فيها ، اشتغل كاتباً للوزير أبو القاسم الزياني قبل أن يدخل في خدمة السلطان محمد بن عبد الله ككاتب و سفير له إلى اسبانيا سنة 1181هـــ ، ينظر : احمد بن المهدي الغزال ، **نتيجة الاجتهاد في المهادنة و الجهاد** ، تح: إسماعيل العربي ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1984 ، ص ص:7-15

[4]- المصدر نفسه ، ص: 34.

[5]-محمد الضعيف الرباطي : مؤرخ مغربي عاش في النصف الثاني من القرن 18م ، عاصر السلطان محمد بن عبد الله و جزء من عهد المولى سليمان ، كان عالماً عارفً بالفنون مثل البيان ، أرخ للمغرب و كتب عن الأحداث و الوقائع التي شهدها في زمانه في مجلد كبير سماه "تاريخ الضعيف " .

[6]- محمد الضعيف الرباطي ، **تاريخ الضعيف (تاريخ الدولة السعيدة)** ، تح و تع: احمد العماري ، ط1 ، نشر دار المأثورات ، الرباط ، 1986 ، ص: 166.

العواصف العاتية لأعالي البحار والقادرة في نفس الوقت على المطاردة[1] مع تجهيزها بالرجال والسلاح ، ومن أمثلة ذلك أنه أمر في عام 1761م /1174ه " ببناء سفينة كبيرة من طبقتين وأنفق عليها نحو الأربعين قنطار من الذهب "[2] ، وما جاء في وصف هذه السفينة والتي سميت "بالمعونة" أنها فرقاطة ذات طابقين ، في كل طبقة صفان من المدافع النحاسية بلغ مجموعها 54 مدفع ، وعدد بحارتها 330 بحار وأسندت قيادتها إلى الرايس سالم الطرابلسي[3].

وورد في تاريخ الضعيف أن المولى محمد بن عبد الله أنشأ عام 1774م سفينة سميت باسم الرايس الحاج الهاشمي المستاري الرباطي ، وأنشأ في عام 1778م سفينة أخرى سميت بالكوار ، و في نفس السنة صنعت سفينة سميت هي الأخرى باسم الرايس العربي الرباطي [4].

وكان السلطان قبل ذلك قد أمر في عام 1757م ببناء مجموعة من السفن في تطوان من نوع الغلائط ، وهذا ما أشار إليه "الناصري" بقوله:" لما قدم إلى طنجة أمر باشاها عبد الصادق (بن أحمد) أن يبعث أخاه عبد الهادي للوقوف على إنشاء الغلائط بتطوان "[5]، وفي نفس السنة وأثناء قيامه بجولته التفقدية لرباط الفتح وسلا أمر بإنشاء سفينتين إحداهما لأهل سلا والأخرى لأهل الرباط[6] ، كما كان الأسطول على عهد المولى محمد بن عبد الله يتدعم بالسفن التي كان يحصل عليها البحارة المغاربة نتيجة عملياتهم البحرية المتكررة على السفن المعادية ، وهذا ما

---

[1]- عبد الإله الفاسي ، المرجع السابق ، ص:230.

-ينظر صورة إحدى سفن الأسطول المحمدي ، الملحق رقم 10 ، ص:120.

[2]- محمد الضعيف الرباطي ، المصدر السابق ، ص: 170.

[3]- عبد الحق المريني ، **الجيش المغربي عبر التاريخ** ، المرجع السابق ، ص:118.

-ينظر صورة سفينة المعونة في الملحق رقم09 ، ص:119.

[4]- المرجع نفسه ، ص:118 .

[5]- أحمد بن خالد الناصري ، **الإستقصا** ... ، ج 8 ، المصدر السابق ، ص:12

[6]- أبو القاسم الزياني ، **البستان الظريف في دولة أولاد مولاي الشريف** ، القسم الأول (من النشأة إلى نهاية عهد سيدي محمد بن عبد الله) ، تح: رشيد الزاوية ، ط1 ، الشركة المغربية للطباعة و النشر ، الرباط ، 1992 ، ص:388.

أشار إليه بكل وضوح "الضعيف الرباطي" في إطار حديثه عن اعتناء السلطان بشؤون البحر فقال: " وكان الرياس من أهل سلا والرباط يقدمون عليه بمراكش بالنصارى الأسرى ... مثل الرايس العربي المستيري الرايس عواد السلاوي ... وكلهم يأتون إليه بسفن النصارى إلى مراكش .."[1] ، ويقول في موضع آخر "...وفد السلطان على رباط الفتح وسلا فوجد الرايس محمد عواد...السلاوي ، والرايس قنديل السلاوي ...أتوا بسفينة مغنومة من جنس السويد ، ثم سافر القائد العربي المستيري...فغنم اثنين من السفن ، واحدة من جنس البرطقير (البرتغال) والثانية من جنس السويد"[2] ، وهذه السفن المغنومة كان البحارة المغاربة يقومون بترميمها و إصلاحها وإعادة تسليحها واستخدامها في عملياتهم البحرية ، مثلما حدث في سنة 1764محين استولى بحارة سلا ورباط الفتح أمام مرسى قادس على سفينة فرنسية تحمل اسم"سرين" والتي بادروا إلى تسليحها واستعمالها في عملياتهم البحرية[3] .

كما حصل المغرب في هذه الفترة وبالضبط في عام 1766م على سفينة حربية[4] كهدية من السلطان مصطفى العثماني[5]، وكانت هذه السفينة محملة بتجهيزات بحرية وحربية مع بعثة عسكرية متكونة من 30 خبيرا توزعوا حسب اختصاصهم إلى الشعب التالية[6]:

---

[1]- محمد الضعيف الرباطي ، المصدر السابق، ص:170.

[2]- المصدر نفسه ، ص:166.

[3]- جعفر بن أحمد الناصري، **سلا و رباط الفتح**... ، ج5، المرجع السابق، ص:222.

[4]- أبو القاسم الزياني ، المصدر السابق، ص:399 .

[5] مصطفى الثالث : سلطان عثماني حكم مابين 1757م-1773م ، تولى الحكم و عمره 42 سنة ، كان على دراية واسعة بإدارة الدولة ، عاصر محمد الثالث العلوي ، اشتهر بحبه لعلم الفلك ، في عهده عرفت الدولة العثمانية إصلاحات تحديثية و سفارات ، و ضع في عهده مشروع فتح خليج لإيصال نهر الدجلة بالأستانة ، ينظر : علي محمد محمد الصلابي ، **الدولة العثمانية ، عوامل النهوض و أسباب السقوط** ، ط1 ، دار التوزيع و النشر الإسلامية ، مصر ، 2001 ، ص ص:314-315.

[6]- محمد المنوني ، **صناعة الأسلحة النارية بالمغرب** ، ضمن مجلة دعوة الحق ، العدد 8 ، السنة 13 ، تصدرها وزارة عموم الأوقاف ، المملكة المغربية ، 1969 ، ص:105 .

_صناع السفن الحربية

_صناع القنابل المحرقة

_صناع المدافع

_اختصاصيين في الرماية

وما يهمنا هنا هم صناع السفن الحربية الذين قام السلطان بتوجيههم إلى الرباط من اجل صنع مراكب حربية كبرى ، ويشير "الزياني" إلى أنهم أنشئوا بها ثلاثة شكظريات(نوع من أنواع السفن)[1] ، وقد كان السلطان" قد فاوضهم في إنشاء دار لصناعة السفن فرسموا له خريطتها وبينوا شكلها وأسلوبها وما يلزمها من نفقة وطول المدة " لكن السلطان أعرض عن هذا المشروع بسبب طول المدة وتكلفته الباهظة[2].

كما كان المولى محمد بن عبد الله حريصا على تجهيز أسطوله بما يلزمه من آلات ومعدات وتجهيزات وقطع غيار السفن ، واستعان في ذلك بالتجار الأوروبيين ، "وسخر الله له أجناس الروم فما يأمرهم بإتيان من شيء من ذلك إلا بادروا لامتثاله مسرعين وقاموا بين يديه سامعين وله مطيعين"[3] ، ومن ذلك انه أمر التجار الأوروبيين بأسفي بالسعي باستجلاب المواد اللازمة لبناء المراكب من صوار ونطاقات ومخا طيف وحبال وغير ذلك[4] كما قام لنفس الغاية بإرسال البعثات والسفارات إلى الدول الأوروبية ، والجدول التالي يوضح أهم تلك السفارات[5] :

[1]- أبو القاسم الزياني ، المصدر السابق ، ص ص:402-403.

[2]- ابن زيدان ، المصدر السابق ، ص:302.

[3]- محمد الضعيف الرباطي ، المصدر السابق، ص:166.

[4]-أبو القاسم الزياني ، المصدر السابق ، ص:388.

[5] -المصدر نفسه ، ص:396.

الجدول رقم 08: بعثات و سفارات المولى محمد بن عيد الله إلى الدول الأوروبية من اجل الحصول على المعدات البحرية

رئيس البعثة (السفارة)	تاريخ البعثة	الدولة إليها توجهت إليه السفارة	نتائج البعثة
الحاج التهامي مدون المرابطي	1176ه_1763م	الدنمراك	الحصول على تجهيزات حربية بحرية
الحاج عبد الوهاب شكلنط	1176ه_1763م	السويد	معدات بحرية+بارود
الرايس أبي علي مرسيل	1179ه_1766م	فرنسا	الحصول على مال افتداء الأسرى الفرنسيين +لوازم بناء السفن
الرايس عبد الله محمد الرباطي	1179ه_1766م	انجلترا	معدات بحرية +مدافع نحاسية +ترميم سفينة وتجهيزها بالمدافع

وكان من شروط الصلح التي ابرمها المولى محمد بن عبد الله مع الدول الأوروبية تقديم التجهيزات الحربية التي تخص المراكب البحرية كهدايا وإتاوات ، ومثال ذلك السويد التي أبرمت مع المغرب عام 1763م معاهدة سلم وصداقة تضمنت إحدى بنودها بان تلتزم السويد

بان تقدم إلى المغرب كميات محددة من غيار السفن والذخيرة والسلاح[1] ، ونفس الشيء يمكننا أن نقوله عن الدنمراك التي وقع ملكها "كريستيان الرابع" مع المولى محمد بن عبد الله على معاهدة سلم و تجارة عام 1767م وقد ورد فيها أن مملكة الدنمراك تلتزم بأن تدفع إلى السلطان كل سنة جملة من المدافع والذخائر الحربية وبعض المواد الأولية لصناعة الذخيرة وبعض معدات صناعة السفن[2]، وإضافة إلى السفارات والمعاهدات كان المولى محمد بن عبد الله يكاتب بعض الدول من اجل الحصول على عتاد السفن وهذا ما توضحه إحدى الرسائل التي وجهها إلى هولندا والمؤرخة بتاريخ 10 جمادى الثاني 1197ه الموافق ل1782م والتي كتب فيها يقول:

"ها نحن وجهنا لكم خديمنا الطالب أيوب .... فابعثوا لنا مع مراكبكم (العتاد) (كذا) ويصلكم معه زمام مطبوع بطابعنا"[3] ، كما أثبتت هذه الرسالة وصول العتاد إلى المغرب عام 1200ه_1785م على الشكل الأتي: "الحمد لله تقييد إقامة[4] (بمعنى العتاد)مراكب سيدنا الجهادية التي وجهها الفلامينك (الهولنديين)هدية لمولانا السلطان مع خادمه الطالب عمر أيوب "[5].

ومن مجهودات المولى محمد بن عبد الله أيضا انه جعل من الأسطول على عهده مؤسسة مخزنية بحيث أصبح البحارة يتقاضون أجورا كل مدة معينة وهذا ما يوضحه مؤرخ مكناس "ابن زيدان" بقوله: "وقد جعل في كل مرسى من مراسي المغرب بيت مال وعند تمام كل ثلاثة أشهر

---

[1]- عبد الحق حموش ، **أزمة المدفوعات بين المغرب و البلدان الاسكندينافية في القرن الثامن عشر** ، ضمن مجلة دعوة الحق ، العدد 9 و 10 ، السنة 11 ، تصدرها وزارة عموم الأوقاف ، المملكة المغربية ،1968 ، ص:141.

[2]- المرجع نفسه ، ص: 98 .

[3]- عبد المجيد قدوري، **المغرب وأوربا ما بين القرنين الخامس عشر والثامن عشر (مسألة التجاوز)**، ط1، المركز الثقافي العربي، الدار البيضاء، 2000، ص: 351.

[4]-تطلق لفظة إقامة على مواد أو نحوها تستخدم في تهيئ شيء أو وضعه أو تجهيزه.

[5]-عبد المجيد قدوري ، المرجع السابق ، ص: 352 .

تفتح بيوت الأموال بتلك الثغور ويعطي منها لعسكر كل ثغر (الميناء-المرسى) وبحرياته مرتب كل شهر"[1]

أما على المستوى التنظيمي فكان لبحارة الأسطول على عهده سجل خاص يشتمل على أسمائهم ومرتبين فيه على طبقات وأصناف مثلما كان عليه الحال أيام جده المولى إسماعيل[2] ، كما قام السلطان بتكوين البحارة[3] و الاهتمام بأحوال رؤساء البحر الذين كانوا يحصلون منه على امتيازات وهدايا كثيرة وهذا ما هو مبين في النصين الآتيين: "الرئيس الصابونجي واحمد تركي ، سلام الله عليكما ورحمته وبركاته وبعد ، فيصلكما من حضرتنا العلية بالله ستون مثقال من المال ، ثلاثون لكل واحد منكم ، وها أنا قد أمرت خديمي عبد الله بن محمد بدفع كمية من القمح لكل واحد منكما وأنتما بنفس ما تحملون وما تحتاجون إليه من كمية وغيرها"[4] ، أما ما جاء في النص الثاني"لحمد الله تقييد من مولانا السلطان... وبارك في عمره على خدامه المجاهدين أهل سلا وأهل المشرق وذلك لكل واحد منهم كسوة مشتملة على ملف (من القماش) وريالين وزيادة كمية الزرع"[5] ، ويقول "الضعيف الرباطي": "وفد (السلطان) على رباط الفتح فوجد الرياس أتو بسفينة مغنومة ، ... ففرح السلطان بها وأعطى الرياس لكل واحد منهم سلاحا من ذهب مثل السيف والخنجر ومكحلة وكسوة ، وأعطى للبحرية أيضا"[6].

---

[1]- ابن زيدان ، المصدر السابق ، ص ص:301-302

[2]- المصدر نفسه ، ص:304.

[3]- عبد الإله الفاسي ، المرجع السابق ، ص:230.

[4]- عبد المجيد قدوري، المرجع السابق، ص:352.

[5]- المرجع نفسه ، ص: 353

-حول الظهير السلطاني للرايس علي الصابونجي و الرايس أحمد التركي ، ينظر الملحق رقم 08 ،ص:118.

[6]- محمد الضعيف الرباطي، المصدر السابق، ص: 166.

2-حجم الأسطول المحمدي وتعداده: أفاضت بعض المصادر المغربية في حديثها عن دور المولى محمد بن عبد الله في إعادة إحياء الأسطول وتقويته إلا أنها أحجمت بالمقابل عن ذكر عدد قطع هذا الأسطول واكتفى بعضها بتقديم إشارات بسيطة وموجزة لا تروي ظمأ الباحث ، فقد أورد "أبو القاسم الزياني"[1] مثلا أن الأسطول المغربي كان يتكون زمن حكم المولى محمد بن عبد الله من بواخر كبيرة بلغ عددها عشرين باخرة وجندها 1430 ومدافعها 232 ، بالإضافة إلى بواخر مساعدة وصل عددها الى30باخرة ، وقدر عدد الرياس بستين رايساً ، أما احتياطي الجند من البحرية فقد بلغ حسبه 1100 جندي[2].

واكتفى "الضعيف الرباطي" بإيراد عبارات تدل على الكثرة فقال: "وتكاثرت سفنه من أهل سلا والرباط"[3] ، ونفس المنوال سار عليه "القادري"[4] في كتابه "نشر المثاني" فقال هو الأخر: "وقد جمع لذلك ما لم يتفق لأحد من المتقدمين ولا من المتأخرين"[5]، إلى جانب ذلك أورد كناش (سجل) في أمور بحارة العدوتين لمؤلف مجهول صفحات مهمة للبحرية المغربية زمن المولى محمد بن عبد الله ، وأحصى هذا الكناش عدد البحارة المغاربة وقدرهم بأربعة آلاف من المغرب وألف من المشرق[6]، و لم يغفل صاحب هذا الكناش عن ذكر أصول البحارة فنجد

---

[1] -أبو القاسم الزياني: مؤرخ و رجل سياسا و علم مغربي ، ولد و توفي بفاس 1734م-1833م ، تولى عدة مناصب في عهد المولى محمد بن عبد الله و المولى سليمان ، له عدة رحلات إلى الحجاز و إلى اسطنبول ، من مؤلفاته : الترجمانة الكبرى ، ينظر : الزياني ، المصدر السابق ، ص ص:9-14.

[2] - أبو القاسم الزياني، **الترجمانة الكبرى في أخبار المعمور برا وبحرا**، تح وتع: عبد الكريم الفيلالي ، ط2 ، دار نشر المعرفة ، الرباط ، المملكة المغربية ، 1991 ، ص:18.

[3] - محمد الضعيف الرباطي ، المصدر السابق، ص:169.

[4] - هو محمد بن الطيب القادري توفي 1764م ، مؤرخ من فاس ، له عدة مؤلفات منها : التقاط الدرر ، نشر المثاني الذي يعد تكملة لدوحة الناشر لإبن عساكر ، كما تعد بعض أجزاء كتاب محمد حجي المعنون بـــ موسوعة أعلام المغرب تقلاً كاملاً و مفصلاً لكتاب نشر المثاني للقادري ينظر : محمد حجي ، **موسوعة أعلام المغرب** ، ج6 ، دار الغرب الإسلامي ، الدار البيضاء ، المغرب ، ص:2204.

[5] -محمد بن الطيب القادري ، **نشر المثاني** ...، ج2 ، المصدر السابق ، ص:272.

[6] - عبد المجيد قدوري، المرجع السابق، ص:353.

ذوي الأصل الأندلسي مثل(برطل، بيريز، فنيش، بيرو،... الخ) ،كما نجد إلى جانب هذه الأسماء أسماء أخرى تحيل على كل مناطق المغرب الأقصى مثل(العربي العبيدي ،وعبد الرحمان الدكالي، وحسن المكناسي) ، ونجد من جهة أخرى أسماء ترتبط بالحرف كالحداد والنجار والجزار ، بالإضافة إلى أسماء تدل على المناطق الإسلامية مثل(أحمد التلمساني ، ومحمد البترتي ، وسعيد التونسي ، ويوسف الطرابلسي)[1].

كما أورد هذا الكناش توزيع البحارة الموجودين في الموانئ المغربية سنة 1772م الموافق ل 1186ه على الشكل التالي [2]:

الجدول رقم 09 : توزيع البحارة الموجودين في الموانئ المغربية سنة 1772م

الميناء	عدد البحارة	عدد الرياس
الرباط	400	4
سلا	200	2
العرائش	100	–
أصيلة	31	–
طنجة	80	–
تطوان	127	–

إلى جانب المصادر المغربية أوردت المصادر الأوربية إحصائيات تحدثت فيها عن حجم الأسطول المحمدي لكنها تميزت بالتفصيل عن نظيرتها المغربية ، لأن الأسطول المغربي كان يسترعي اهتمام القناصل والسفراء الأوروبيين الذين كانوا يعملون على رصد تقارير عن عدد سفنه وعدد

[1]- عبد المجيد قدوري، المرجع السابق، ص:353.

[2]- المرجع نفسه ، ص:354.

المدافع التي تتوفر عليها تلك السفن بالإضافة إلى عدد البحارة المتواجدين عليها مع ذكر أسماء قواد السفن[1] ويبعثون بهذه التقارير إلى حكومات بلدانهم ، ومن الأمثلة على ذلك نذكر تقرير قدمه القنصل الهولندي "فرانسوا روسيتيول" (1771م-1777م) عن البحرية المغربية في 28 مايو 1772م نبينه كالآتي:[2]

-الجدول رقم 10 : تقرير القنصل الهولندي "فرانسوا روسيتيول" عن البحرية المغربية في 28 مايو 1772.

[1]- موسى شرف ، **الإصلاحات في المغرب الأقصى في عهد السلطان محمد بن عبد الله 1757م-1790م** ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث ، إشراف: محمد العربي معريش ، جامعة الجزائر 2 ، 2009-2010 ، ص: 52 .

[2]- عبد المجيد قدوري، المرجع السابق، ص:241.

اسم القبطان	نوع السفينة	عدد المدافع	عدد الرماة	عدد البحارة	الميناء
–	فرقاطة	30		200	العرائش
العربي المستيري	فرقاطة	21	–	160	العرائش
–	فرقاطة	21	-	160	العرائش
–	فرقاطة	20	-	150	العرائش
الرايس قاسم		12	-	100	العرائش
الرايس علي بيريز	فرقاطة	20	-	130	المعمورة
الرايس معمر	غليوطة	8	-	110	طنجة
الرايس فراش	غليوطة	8	32	120	تطوان
–	غليوطة	8	31	110	تطوان
الرايس إسماعيل	شباك	10	32	80	سلا
الرايس يوسف الطرابلسي	شباك	10	36	150	سلا
الرايس علي الصابونجي	شباك	8	36	150	سلا

كما يوجد تقرير هولندي آخر موجود بدار المحفوظات الهولندية يذكر بالتفصيل أنواع السفن الموجودة في كل ميناء من موانئ المغرب دون أن ينسى عدد المدافع وعدد البحارة، وتاريخ هذا التقرير هو1775م وهو كالآتي:[1]

الجدول رقم 11 : تقرير هولندي حول البحرية المغربية 1775م

الميناء	عدد السفن	عدد المدافع	عدد المجاذيف	عدد البحارة
سلا	2 جالير	3	36	200
	2 فرقاطة	18	–	–
العرائش	30فرقاطة	–	–	200
	24بيطو	–	–	180
	16سنابك	–	–	150
	3جالير	–	–	150
طنجة	3-8 غليوطات	24-30	–	70-80
تطوان	18	–	34	100

وقد أورد عبد "الرحمان بن زيدان" في مؤلفه "الإتحاف" نقلا عن السفير الدانمركي "هوست" وصفا لسفن الأسطول المحمدي عام 1766م وهو كالآتي:[2]

[1]- عبد المجيد قدوري، المرجع السابق، ص:354.

[2] ابن زيدان ، المصدر السابق،ص. ص:303-304.

الجدول رقم 12 : تقرير القنصل الدنمراكي "هوست" عن الأسطول المغربي عام 1766م

السفن	اسم القبطان	نوع السفينة	عدد المدافع	عدد البحارة
السفينة الأولى	سالم الطرابلسي	فرقاطة	54	330
السفينة الثانية	الرايس حسون السلاوي	–	2	150
السفينة الثالثة	الرايس العربي المستيري	–	2	130
السفينة الرابعة	الرايس محمد الصالحي	سنبوك	16	126
السفينة الخامسة	الرايس عمر العلج	سنبوك	6	124
السفينة السادسة	الرايس يوسف الطرابلسي	–	12	120
السفينة السابعة	الرايس شريف ابن قلوعة	غليوطة	8	120
السفينة الثامنة	الريس فراشي (فراج)	غليوطة	30	100
السفينة التاسعة	الريس قدور شايب الرباطي	–	32اثنان كبيران و21مهاريس	80
السفينة العاشرة	الريس إدريس لبريس	–	20	150

وذكر "جون لامب" أول مبعوث أمريكي إلى الجزائر سنة 1786م-1201ه إلى حكومة بلاده يقول:"إن عدد سفن القرصنة التي تملكها الجزائر.....لا يزيد عن تسع سفن، في الوقت الذي لا تملك فيه هذه الدولة (يقصد المغرب الأقصى) سوى عشر سفن حربية كبيرة تحمل ما يتراوح مابين 8 و36 مدفع وأكثر هذه السفن يحمل 400 بحار وهكذا فنازلا"[1].

وفي سنة 1788م كتب ضابط بريطاني كان يعمل بالسلك الدبلوماسي بالمغرب الأقصى يقول إن الأسطول المغربي في الوقت الحاضر يتكون من عشرين سفينة يحمل أكبرها 220 مدفعا ، واقترح هذا الضابط على حكومة بلده أن تساعد السلطان في مضاعفة عدد قطع أسطوله البحري حتى يكون شوكة في جانب أعدائه ويقصد هنا الفرنسيين و الإسبان [2].

3- ردود الفعل الأوروبية من نشاط الأسطول المحمدي: استطاع الأسطول المغربي على عهد المولى محمد بن عبد الله مضايقة المصالح الأوروبية في البحر "ودوخ" على حد قول الضعيف الرباطي أساطيلهم التجارية وغنم منهم غنائم كثيرة[3] ووصل الأمر بالأوربيين حسب الناصري[4] إلى درجة "أن ضاق بهم رحب الفضاء، وكاد يستأصل جمهورهم حكم القضاء"[5]، هذه الوضعية نتج عنها ردود فعل مختلفة من الدول الأوروبية المتضررة والتي يمكننا أن نقسمها إلى قسمين:

---

[1]- إسماعيل العربي، **العلاقات الدبلوماسية بين دول المغرب والولايات المتحدة (1776-1816)**، سلسة دراسات كبرى، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، ص:26.

[2]- المرجع نفسه ، ص27.

[3]- محمد الضعيف الرباطي، المصدر السابق، ص:169.

[4]- أبو العباس احمد بن خالد الناصري ، مؤرخ مغربي ، ولد و توفي بسلا 1835م-1897م ، له كتاب الإستقصا لأخبار دول المغرب الأقصى ، تناول فيه تاريخ المغرب الأقصى إلى أواخر القرن 19م ، طبع لأول مرة في القاهرة من أربعة أجزاء سنة 1894م ،ثم أعيد طبعه سنة 1956م في نحو تسعة أجزاء ، الأجزاء الأخيرة منه خصصها السلاوي لتاريخ الدولة العلوية.

[5]- أحمد بن جعفر الناصري، **الإستقصا**...، ج8، المصدر السابق، ص:21.

-ردود فعل سلمية.

-ردود فعل عدائية.

أ-ردود الفعل السلمية: مقصدنا من هذا العنوان هو تحرك الآلية الدبلوماسية الأوروبية لمعالجة مشاكل البحر مع المغرب عن طريق التقرب من السلطان بهدف التوقيع معه على اتفاقيات ومعاهدات تتضمن عدم تعرض سفن الأسطول المغربي لسفنهم التجارية ، وقد وقع المغرب خلل فترة حكم المولى محمد بن عبد الله على العديد من الاتفاقيات التي تنص على حرية الملاحة مع مختلف الدول الأوروبية وسنعرض فيما يلي بعض تلك الدول:

-الدانمرك: تعود علاقة مملكة الدانمرك مع السلطان محمد بن عبد الله إلى أيام خلافته عن أبيه (المولى عبد اله) بمراكش حيث عقد معها ثلاثة اتفاقيات نذكر ماهر في سياق لموضوع:

-اتفاقية 16شعبان 1166ه- 18 يونيو1753م، هذه الاتفاقية تؤمن استقرار تجار الدانمرك بالمغرب، وتسمح لسفنهم بالإبحار عبر الشواطئ المغربية بكامل الحرية والأمن والأمان [1] ، بحيث نص البند الثامن من هذه المعاهدة على عدم التعرض لسفن البلدين و إلتزام الجانبين بتزويد مراكبهم بالجوازات التي تثبت هويتهم[2].

-اتفاقية مراكش في 27 ربيع الثاني 1167ه- 21 فبراير 1754م ، التي أكدت على مسألة ضمان الأمن والأمان للسفن الدانمركية , وإلتزام المولى محمد بن عبد الله بتعويضها إن هي تعرضت للقرصنة من طرف المراكب الجهادية المغربية.[3]

---

[1]- محمد جاده ، **الملاحة في اتفاقيات المغرب الدولية خلال النصف الثاني من القرن الثامن عشر** ، ضمن أعمال ندوة البحر في تاريخ المغرب ، تنسيق رقية بلمقدام ، منشورات كلية الآداب و العلوم الإنسانية بالمحمدية ، المغرب ، ص:247.

[2]- عبد العزيز السعود ، **تطوان في القرن الثامن عشر (السلطة-المجتمع-الدين)** ، ط1 ، منشورات جمعية تطاون أسمير ، مطبعة الخليج العربي ، تطوان ، 2007 ، ص:206.

[3]- محمد جاده ، المرجع السابق ، ص:247.

وبعد تولي السلطان محمد بن عبد الله لعرش أبيه وقع اتفاقية أخرى مع الدانمرك سنة 1767 نص بندها السادس والحادي عشر والثاني عشر على ضمان أمن السفن الدانمركية في المياه المغربية[1].

-**السويد:** وقع المولى محمد بن عبد الله مع مملكة السويد معاهدتين ، الأولى في الثالث من ذي القعدة 1176ه-1763م نصت في شرطها الأول على أن السويديين "مؤمنين على أنفسهم وأموالهم في جميع ايالة سيدنا نصره الله ومراسيه برا وبحرا. "[2] ، و أكد الشرط الرابع على أن " أجفانهم (السفن السويدية) لا يترامى عليها أحد من رؤساء مراكب سيدنا نصره الله ولا يفتشوها"[3]، فيما نص الشرط السادس على أنه في حالة التقاء مراكب مغربية مع مراكب سويدية "فليركب اثنان من أعيان المراكب...(المغربية) من غير عدة إلى أن يشاهدوا الباسبورط ويعودوا لمراكبهم على الفور"[4]، أما المعاهدة الثانية فقد وقعها السلطان عام 1776م وتنص على تبادل الأسرى بين الطرفين وبعدم التعرض السفن المغربية للسفن السويدية التي تحمل المواد الغذائية والحبوب[5].

-**الولايات المتحدة الأمريكية:** بعد استقلال الولايات المتحدة عن بريطانيا في 17 جمادى الأولى 1190ه-4 يوليو 1776م لم تعد تضمن هذه الأخيرة حمايتها للسفن الأمريكية الشيء الذي كان يتطلب تدخل سلطات الدول الأوروبية لدى المخزن المغربي خصوصا فرنسا وهولندا واسبانيا لصالح الولايات المتحدة ، لكن قر قرار البلدين على توقيع معاهدة للصداقة والتجارة والملاحة فيما بينهما ، وكلف قنصل الولايات المتحدة الأمريكية بباريس آنذاك "توماس باركلي" "tommas barclay" بتمثيل الجانب الأمريكي في المفاوضات وتم التوقيع على

[1]- ابن زيدان ، المصدر السابق ، ص:334.
[2]- المصدر نفسه، ص:325.
[3]- نفسه ، ص:326.
[4]- نفسه، ص:326.
[5]- محمد جاده، المرجع السابق، ص:250.

المعاهدة بمراكش في 25 شعبان 1200ه-28 يونيو 1786م[1]، ونصت بنود هذه المعاهدة على حماية السفن الأمريكية من طرف المغرب حين اقترابها من الشواطئ المغربية وتقديم المساعدة العسكرية لها (الشرط العاشر) ، كما نصت أيضا على أن المواطنين الأمريكيين الذين يأسرون من طرف قراصنة مغاربة وجاءوا بهم إلى المغرب يسرحون ويستعيدون بضاعتهم (الشرط السادس) ، ووضحت هذه المعاهدة أيضاً أنه يجب أن تكون لمراكب البلدين علامة يتعرف بها بعضهم على بعض عند الالتقاء في البحر ، ويكفي في هذه المسألة حسب ما جاء في المعاهدة على أن يظهر قائد المركب جواز المرور الخاص ببلده (الشرط الرابع)[2] .

ب-ردود الفعل العدائية: لا نجد في هذا الصف سوى فرنسا التي قررت حماية سفنها من الهجمات المغربية بجميع الوسائل المتوفرة لديها بما فيها العسكرية، وتشير المصادر المغربية على أنها(فرنسا) تضررت كثيرا من هجمات البحارة المغاربة على مراكبها، لذلك "تطاولت إلى الأخذ بالثأر"[3]، فقامت بتوجيه حملتين ضد المغرب:

-حملة 1763م: كلف الفرنسيون فيها بين سنتي 1763م-1764م القائد "فابري" " fabry" بمحاصرة الشواطئ المغربية وتتبع سفن القراصنة المغاربة ولكن بدون جدوى[4].

-حملة 1764م: في أواخر عام 1764م-1178ه أصدر الملك الفرنسي "لويس الخامس عشر"[5] أوامره إلى الأميرال" chaffault" للعمل على القضاء وبصفة نهائية على الجهاد البحري بالمغرب

1- محمد جاده، المرجع السابق، ص:260.

2- المرجع نفسه، ص:261.

3-أحمد بن خالد الناصري ، **الإستقصا**... ، ج8، المصدر السابق، ص:21.

4- محمد رزوق ، **دراسات في تاريخ المغرب** ، المرجع السابق ،ص:125.

5- لويس الخامس عشر 1710م-1784م : تقلد الحكم بعد وفاة جده لويس 14 تحت وصاية فيليب الثاني دوق أورليان ، اشترك في حرب الوراثة البولندية و حرب الوراثة النمساوية و حرب السبع السنوات ، أدى تبذيره وفساده بلاطه و فضائحه و عدم كفاءة وزرائه إلى قيام الثورة الفرنسية ، مات مبغضاً من شعبه ، ينظر : محفوظ محمود محمد و آخرون ، **الموسوعة العربية الميسرة** ، ط2 ، دار الجيل ، بيروت ، ص:2114.

، ويعود سبب توجيه هذه الحملة إلى قيام البحارة المغاربة أمام ميناء قادس بالاستيلاء على سفينة فرنسية كبيرة وأسر طاقمها[1]، وهكذا في 31 ماي 1765م رسا الأسطول البحري الفرنسي أمام مدينة سلا وكان يتكون من الباخرة الحربية المسماة "لوتيل""LiuiLLE" وست فرقاطة ويتعلق الأمر بالبواخر التالية: "شمير" "CHIMERE" و"بليد" "PLEIDE" و"ليوكورن" "LICORENE" و"هيروين" "HROINE" و"كراسيوز" "GRACIEUSE" و"تربيشير" "TERPRICHRE" ، إضافة إلى غليوطتين هما "اتنا" "ETNA"و "سلا ماندار" "SALEMANDARE" مع مركب يدعى"HINONDELLE"[2]، وفي يونيو من نفس السنة شرع هذا الأسطول في محاصرة مدينة سلا وقصفها بالقنابل[3]، ورغم أحوال الطقس الرديئة آنذاك فانه (أي الأسطول) استمر في محاصرة المدينة ولّما "لم يحصلوا على طائل، قلعوا وانصرفوا بسفنهم"، وفشلهم هذا جعلهم يولوا وجهتهم نحو ميناء العرائش تاركين ورائهم سفينتين لمراقبة تحركات القراصنة على مقربة من سلا[4].

وصل الأسطول الفرنسي إلى مرسى العرائش في 27 يونيو من السنة المذكورة وبدأ هجومه على المرسى في التاريخ المذكور، لكن المقاومة المغربية حسب تعبير المصادر المغربية تمكنت من تدمير أسطول الفرنسيين وقد سجل "أبو القاسم الزياني" هذه الحادثة بدقة كبيرة فوصفها على الشكل الآتي : "وفي محرم من عام تسعة وسبعين ومائة وألف ، أرسى مراكب الفرنسيين على ميناء العرائش ورموها بالكور والبمب إلى أن هدموها وفر أهلها للأجنة وعمر النصارى فلائكهم وملؤها بألف من العسكر، ودخلوا للوادي الذي فيه مراكب السلطان فأحرقوها، وطلعوا مع الوادي لمركب بقي منها، فتحاربوا عليه مع أهل الساحل وبني جرفط فهزموهم عنه

[1]- جعفر بن أحمد الناصري، **سلا ورباط الفتح**...، ج5، المرجع السابق، ص:222.
[2]- روجي كواندرو، المرجع السابق، ص:181.
[3]- المرجع نفسه، ص:181.
[4]- نفسه، ص:181.

ورجعوا"[1] ، لكن الفرنسيين ورغم هزيمتهم في هذه المعركة إلا أنهم كانوا مصرين على تنفيذ أوامر ملكهم مهما كلفهم ذلك، فظلت قوتهم تحاصر قواعد البحارة المغاربة في سلا والمهدية والعرائش وتسببوا في قطع الاتصال بين البحارة المغاربة والعالم الخارجي ، وقامت السفن الفرنسية في أثناء هذا الحصار باعتراض سفن هولندية ودانمركية كانت محملة بالعتاد الحربي إلى السلطان فأسرتها وقادتها إلى ميناء "تولون" "Toulon" ، وانتهت هذه الأزمة بتوقيع السلطان محمد بن عبد الله على معاهدة صلح مع الفرنسيين في 28 مايو 1767م[2] ، ومن بين البنود التي تضمنتها هذه المعاهدة نذكر:

-**البند الثاني**: يتفق الطرفان على حرية السفر في البحر دون أن تتعرض سفينة لأخرى(سفن البلدين)[3].

-**البند الثالث**: إذا التقت سفن حربية مغربية بسفن فرنسية تجارية وكانت هذه الأخيرة حاملة لجواز المرور"الباسبورط" المصطلح عليه في الاتفاق ، فعلى السفن المغربية ألا يتعرضوا لتلك السفن ولا يقوموا بتفتيشها[4].

-**البند السابع**: إذا أخذت السفن المغربية غنيمة بحرية ووجدوا فيها فرنسيين ركاباً "فإنهم يسرحون بأموالهم وأثاثهم كله"، ونفس الأمر يلتزم به الفرنسيون مع وجود شرط وهو ألا يكون الركاب سواء فرنسيين أو مغاربة من الملاحين، "فلا يسرحون من الجانبين"[5].

---

[1]- أبو القاسم الزياني ، **البستان الظريف**... ، المصدر السابق، ص:397.

[2]-محمد رزوق ، **دراسات في تاريخ المغرب** ، المرجع السابق ،ص:126.

[3]-ابن زيدان ، المصدر السابق ، ص:313.

[4]- المصدر نفسه ، ص:313.

[5]- نفسه ، ص: 315.

-**البند الحادي عشر**: للملك الفرنسي الحق في أن يعين ما يشاء من القناصل "ليكونوا له وكلاء في مراسي سيدنا أيده الله ليعينوا التجار ورؤساء البحر والبحرية في جميع ما احتاجوا إليه"[1].

بعد هذا العرض يمكننا القول أن السلاطين العلويين الأوائل حاولوا استنهاض كفاءة الأسطول المغربي و تدعيمه بسفن جديدة أمثال المولى الرشيد و المولى إسماعيل ، لكنهم لم يصلوا إلى مستوى الاهتمام الذي أبده المولى محمد بن عبد الله الذي تجمع المصادر المغربية على ولوعه الشديد بالجانب البحري.

[1]- ابن زيدان ، المصدر السابق ، ص:316.

الفصل الثالث: البحرية المغربية خلال العصر العلوي الثاني 1792م-1894م

-المبحث الأول:عهد المولى سليمان 1792م-1822م

-المبحث الثاني : عهد المولى عبد الرحمن بن هشام 1822م-1856م

-المبحث الثالث: عهد المولى الحسن الأول 1873م-1894م

بعد وفاة المولى محمد بن عبد الله خلفاه أبنائه الذين ورثو الحكم من بعده فكان لهم من المشاكل الداخلية ما صرفهم عن الاهتمام بأمور البحر و شؤون الأسطول بسبب صراعهم على العرش فأهملت نتيجة ذلك السفن و تركة عوضه لعوامل الطبيعية بحيث أصبحت غير صالحة للاستعمال[1] ،هذا بالإضافة إلى هجرة بحارة الأسطول إلى الإيالات العثمانية المجاورة [2]، وتفرق بعضهم الآخر بعد سنة 1790م ، و ستستمر هذه الوضعية إلى غاية مبايعة المولي سليمان[3] على عرش المغرب سنة 1792م الذي حاول أن يعمل عل إعادة إحياء القوة البحرية المغربية و نفس المنوال سار علية السلاطين الذين خلفوه على العرش أمثال السلطان عبد الرحمن بن هشام و السلطان الحسن الأول ، فما هي ابرز اهتمامات هؤلاء السلاطين بالقوة البحرية ؟ و ما هي ابرز نتائج ذلك الاهتمام ؟

-المبحث الأول: عهد المولى سليمان (1792م-1822م).

1- مظاهر اهتمام المولى سليمان بالأسطول: استلم المولى سليمان مقاليد الحكم و هو بعمر 26 و ذلك بعد موت أخيه المولى يزيد ، و أتى اعتلائه للعرش في ظروف غير ملائمة تميزت بظهور أزمة سلطة رافقتها مجموعة من الاضطرابات الداخلية التي قادها بعض أرباب القبائل و الزوايا ، هذه الأوضاع لم تمنع المولى سليمان من الالتفات إلى الاهتمام بشؤون الأسطول و

[1]- محمد منصور ، **المغرب قبل الاستعمار ، المجتمع والدين والدولة 1792م-1822م** ، تر: محمد حبيدة ، ط1 ، نشر المركز العربي الثقافي ، الدار البيضاء ، المغرب ، 2006 ص: 192 .

[2]- أبو القاسم الزياني ، **الترجمانة الكبرى** ... ، المصدر السابق، ص:165.

[3] المولى سليمان أبو الربيع ، سلطان المغرب مابين 1792م-1822م ، عرف بتقواه و عدله ، دخل في صراع مع أخيه مسلمة على الحكم ، في عهد تحالفت ضده قبائل فزاز و الزاوية الوزانية لعزله عن الحكم ، اشتهر بتأثره بالوهابية و كانت له مراسلات مع الأمير عبد الله بن سعود الوهابي ، ينظر : الناصري ، **الإستقصا**... ، ج9، المصدر السابق، ص ص:200-224.

حاول خلال العقد الأول من القرن التاسع أن يعزز القوة البحرية المغربية بإنشاء أو اقتناء سفن جديدة و ترميم الأخرى[1].

ففي عام 1800م أمر بإنشاء سفينتين بكل من الرباط و سلا[2] ،ثم بعد ذلك قرر شراء سفينتين حربيتين من انجلترا سنة 1804م[3]، و في بداية سنة 1808م فاتح السلطان الانجليز بشأن شراء سفينتين جديدتين و بعث مركبين قديمين إلى جبل طارق قصد التصليح و التجهيز و إرسال سفن أخرى إلى لشبونة لأجل الترميم كذلك[4].

و تجدر بنا الإشارة هنا أنه في هذه الفترة عملية بناء السفن و شراءها لم تقتصر فقط على المخزن و إنما انتقلت حتى إلى الخواص ، و هذا ما يستنتج مما أورده أبو قاسم الزياني عندما قال بأن أهل سلا و الرباط قد قاموا ببناء سفينة لهم و أنزلوه إلى البحر عام 1814م [5] ، و توجد وثيقة مؤرخة بتاريخ 26 شوال 1207ه الموافق ل 6 يونيو 1793م و هي عبارة عن عقد اشترى بموجبه خمسة من رؤساء البحر بسلا ورباط الفتح ، و هم عبد الله بن علي بركاش ، و الحاج المكي ، و قاسم بن محمد الرايسي ، ومحمد بن مبارك ، وأحمد بن عبد الحق فنيش ، اشتروا سفينة شراعية من نوع بريك من صاحبها الكابتن خوان مانيان Capitan- join- magnan بمبلغ قدره 6000 مثقال[6].

و من مظاهر اهتمام المولى سليمان بالأسطول أيضا أنه طلب من قنصل فرنسا بطنجة آنذاك استقدام بعض الفنيين في بناء السفن ، و استجاب القنصل الفرنسي لهذا الطلب و تم استقدام

---

[1]- محمد منصور، المرجع السابق، ص: 192.

[2]- محمد الضعيف الرباطي ، المصدر السابق ، ص: 318 .

[3]- محمد منصور، المرجع السابق، ص: 194.

[4]- المرجع نفسه: 194.

[5]- محمد الضعيف الرباطي ، المصدر السابق ، ص: 318.

[6]- مصطفى الشابي ، **الجيش المغربي في القرن التاسع عشر 1830- 1912** ، ج2 ، ط1 ،المطبعة و الوراقة الوطنية ، مراكش ، 2008 ، ص: 405 .

تسعة فنيين استعملهم السلطان في إصلاح بعض سفنه[1] ، ثم بعد ذلك انتقلت مظاهر هذا الاهتمام السلطاني إلى رياس الأسطول الذين كانوا يشجعهم على الجهاد في البحر و ويغدق عليهم بالمكافآت عند حصولهم على الغنائم [2].

2-حجم الأسطول السليماني ونوعية سفنه : فيما يخص حجم الأسطول المغربي على عهد المولى سليمان فحسب أحد الملاحظين الفرنسيين كان يتكون عند نهاية القرن الثامن عشر من ثلاث إلى أربع سفن حربية و عدد كبير من القرصنيات و الزوارق الشرعية التي تفتقر كله حسبه إلى التجهيز الجيد ، ثم يضيف قائلا بأن عددا منها قد تعرض للتلف في فبراير 1800م نتيجة عاصفة دمرت كل السفن التي كانت راسية بميناء العرائش[3] .

خمس سنوات بعد ذلك (1805م) أشار أحد سفراء النمسا خلال زيارته للمغرب أن الأسطول المغربي كان يضم وقتئذ عشرين وحدة كانت حسبه كلها رديئة الصنع ، و قدر القبطان "بيريل" عدد القطع الأسطول المغربي عام 1808م بحوالي 12 وحدة يعمل على متنها 850 من البحارة ، و ترتبط هذه الوحدات في جلها بمرسى العرائش و سلا[4].

و في عام 1809م لم يكن حجم الأسطول المغربي يتجاوز باخرة حربية صغيرة و أربعة بوارج و ثمان أو عشر بواخير بالمجاديف ، ليتراجع هذا العدد عام 1816م إلى أربعة سفن لم يكن مسلحا منها إلا اثنتين ، و بعد ذلك بسنتين (1818م) لم يبق من الأسطول المغربي سوى سفينة واحدة[5].

---

[1]- أحمد الناصري ، **سلا و رباط الفتح** ... ، ج5، المرجع السابق، ص:246.

[2]- محمد الضعيف الرباطي ، المصدر السابق ، ص: 265.

[3]- محمد منصور، المرجع السابق، ص:193.

[4]- المرجع نفسه ، ص. ص: 193-194.

[5]- إبراهيم حركات ، **المغرب عبر التاريخ** ... ، ج3، المرجع السابق، ص: 155.

و إذا تركنا مسألة حجم الأسطول جانبا و نظرنا إلى نوعية السفن التي كانت يتركب منها هذا الأسطول ، وجدنا أنها دون مثيلاتها الأوروبية صنعا و تجهيزا، ففي بداية القرن التاسع عشر لم تكن مصانع السفن بالرباط و سلا و مرتيل تنشئ إلا المراكب الصغيرة التي يصعب عليها الإبحار بعيدا عن الساحل خارج فصلي الربيع و الصيف ، و الأدهى من ذلك أن البحرية المغربية لم تكن تملك في الغالب سوى سفن قديمة أو متلاشية و ذات أسلحة لا تجدي نفعا ، لذلك كثيرا ما نجد الملاحظين الأوروبيين يستخفون بسفن الأسطول المغربي و مستوى صيانته ، و لاحظوا وجود الإهمال و غياب الحزم بالنسبة للعنصر البشري المكلف بتشغيل هذه السفن[1] ، ذلك أنه لم يكن هناك انتظام لا في تشغيل البحارة و لا في أداء رواتبهم ، و خلاصة القول أن وضعية الأسطول المغربي في أحسن أوقاته كانت سيئة لدرجة جعلت الملاحظين يقدرون أن خمسة أو ستة بوارج أوروبية كانت كافية لتدمير القوة البحرية المغربية برمتها[2]

3- التحالف الأوروبي وقرار تصفية الأسطول: قرر المولى سليمان في عام 1817م حل الأسطول المغربي و منع رؤساءه من الجهاد في البحر و وزع قطعه على الإيالات المجاورة للمغرب كطرابلس و الجزائر التي حصلت منه في السنة المذكورة على ثلاثة سفن[3] ، كما جرد القطع المتبقاة من السلاح وفرق بحارة الأسطول على الإيالات المذكورة سابقا[4] .

و السؤال الذي يطرح نفسه هو ما الذي دفع أو جعل المولى سليمان يقدم على اتخاذ مثل هذا القرار الخطير الذي ترك شواطئ المغرب بدون حماية ليس لها أسطول و عرضة لكل إنزال بري أجنبي ؟.

---

[1]- محمد منصور، المرجع السابق، ص: 195.

[2] - المرجع نفسه ، ص: 195 .

[3]- محمد المنوني ، **مظاهر يقظة المغرب الحديث** ، ج1 ، ط2 ، شركة المدارس للنشر و التوزيع ، الدار البيضاء ، 1985 ، ص: 3 .

[4]- تريا براده، **الجيش المغربي وتطوره في القرن 19**، منشورات كلية الآداب و العلوم الإنسانية بالرباط، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء، 1997، ص: 172.

يتفق المؤرخون الذين تناولوا بدراسة فترة حكم المولى سليمان على مجموعة من العوامل و الأسباب هي حسب رأيهم المؤثرات التي ساهمت في جر المولى سليمان إلى اتخاذ قرار فك الأسطول المغربي، و هذه العوامل أو الأسباب نوضحها في النقاط التالية:

-أولا: الضغوط الأوروبية الناتجة عن مشاكل القرصنة أو الجهاد البحري المغربي، و لعل أهم مثال بهذا الخصوص هو المواجهة التي حدثت بين الولايات المتحدة الأمريكية والمغرب في مطلع القرن التاسع عشر و التي كانت القرصنة البحرية المغربية سببا فيها ، بحيث تورد لنا المصادر المغربية بأن سفينة حربية مغربية بقيادة الرايس "إبراهيم لوباريس" قد قامت بأسر سفينة أمريكية سنة 1803م، و كان رد الفعل الأمريكي على هذه الحادثة سريعا و حاسما إذا قامت البحرية الأمريكية بأسر الرايس المذكور و طاقمه المتكون تقريبا من 100 بحار في مضيق جبل طارق ، هذه الحادثة أربكت المولى سليمان ووضعته في موقف حرج ذلك أن الأمريكيين رفضوا إطلاق سراح الرايس "لوباريس" و طاقمه قبل أن يحصلوا على تعهد من السلطان بعدم مضايقة سفنهم في المستقبل ، بل و هددوا بحصار المراسي المغربية حتى يحصلوا على مثل ذلك التعهد[1].

و ظل "لوباريس" و رجاله رهن الاعتقال حتى سبتمبر 1803م أين قدم المولى سليمان إلى طنجة للتوقيع على معاهدة صلح مع الولايات المتحدة الأمريكية و التي كانت نتيجة مفاوضات قامت بين الطرفين بواسطة بريطانية[2] ، و هكذا أثبتت هذه الحادثة للمولى سليمان أن الأسطول ما هو إلا سبب من أسباب الاحتكاك و التصادم مع الدول الأجنبية.

-ثانيا : جاء إقدام المولي سليمان على تفكيك الأسطول انطلاقا من وعيه بالتفاوت التقني الحاصل بين أوروبا و المغرب خاصة على مستوى التطور العسكري البحري ، فالسفن الأوروبية راحت تمخر عباب المياه المغربية كاشفة بأحجامها و أصوات محركاتها وقوة اندفاعها

[1]- محمد منصور، المرجع السابق، ص: 196.

[2]- المرجع نفسه ، ص: 196 .

و كثرة أطرها (بحارتها) عن مدى التفوق التقني و الصناعي الذي سارت عليه بلدان أوروبا[1] و كاشفة في نفس الوقت عن التخلف المغربي في هذا المجال ، وهذا التفوق الأوروبي جعل المولى سليمان يحاول إزالة كل الأسباب المفضية و المؤدية إلى التراع مع هذه الدول المتطورة ، وبطبيعة الحال كان الأسطول أحد تلك الأسباب ، و اعتبر المولى سليمان بأنه لا يمكن بأي حال من الأحوال ممارسة الجهاد البحري زمن التفوق المسيحي الأوربي و بأن كل محاولة من هذا القبيل ستكون وبالا على البلاد .

-ثالثا: شكل انعقاد مؤتمر فيينا عام 1815م أحد العوامل التي دفعت بالمولى سليمان إلى تصفية الأسطول[2] ، لأن هذا المؤتمر سمح بحدوث مشاورات مكثفة بين الدول الأوربية قصد توحيد جهودها لكبح القرصنة البحرية التي تمارسها الإيالات البربرية حسب تعبيرهم .بما فيها المغرب الأقصى ، و قد مثل الهجوم البحري الانكليزي الهولندي المشترك على الجزائر في غشت 1816م تطورا خطيرا رأى فيه المولى سليمان تحذيرا موجها إلى كل الدول المغاربية التي لم تفهم بعد مغزى التحولات الجديدة على مستوى العلاقات الدولية ، فقد شكل الدمار الذي ألحقه اللورد اكسموث بالأسطول الجزائري في 27 من الشهر المذكور صدمة كبيرة للمغاربة و جعل المولى سليمان يدرك إدراكا تاما ما يمكن إن يصيبه هو الآخر من سوء إن هو تمادى في سياسته البحرية ، لذلك بادر إلى حل أسطوله تجنبا لكل مواجهة عسكرية مع أوروبا ، و حفاظا في نفس الوقت على استقلال بلده[3].

و تأكد اقتناع السلطان بضرورة وضع حد لنشاط الأسطول عندما انعقاد المؤتمر الأوربي الثاني "اكس لاشبيل" aix la- chapalle" سنة 1818م ، و الذي اتفقت فيه الدول الأوربية على

---

[1]- بهيجة سيمو ، **الإصلاحات العسكرية بالمغرب 1844م-1912م** ، منشورات اللجنة المغربية للتاريخ العسكري ، المطبعة الملكية ، الرباط ، 2000 ، ص: 314 .

[2]- محمد منصور، المرجع السابق، ص: 197.

[3]- المرجع نفسه ، ص: 197 .

القضاء نهائيا على القرصنة [1] و استعمال القوة المفرطة ضد كل بلد بربري لا يحترم القواعد البحرية الدولية .

-رابعا : صعوبة تحمل تكاليف الأسطول الباهظة ، بحيث أصبح من الصعب على مداخيل الموانئ تحمل نفقاته خصوصا و أن المبادلات التجارية البحرية مع أوروبا قد اضمحلت بسبب الحروب الأوروبية النابليونية من جهة و بسبب المجاعات و الجراد والكوليرا التي انهالت على المغرب من سنة 1810م إلى سنة 1818م من جهة أخرى [2].

و في الأخير تجدر بنا الإشارة إلى أن هذا التوجه الذي انتهجه المولى سليمان اتجاه الأسطول يندرج عموما ضمن السياسة العامة التي نهجها منذ بداية القرن التاسع عشر و المتمثلة في سياسة الاحتراز أو سياسة العزلة أو ما يسمى بسياسة الانغلاق والانزواء ، و هذه السياسة كانت قائمة على تقليص السلطان لأقصى حد لتعاملاته و علاقاته الدبلوماسية مع أوروبا ، و قد حققت هذه السياسة في بدايتها بعض النتائج خاصة و أن أوروبا كانت منشغلة آنذاك بتجاوز حالة الدمار و الاضطراب الناجمة عن آثار الثورة الفرنسية و حروب نابليون .

[1]- بهيجة سيمو ، المرجع السابق ، ص: 314 .

[2]- ثريا براده ، المرجع السابق ، ص: 171 .

-المبحث الثاني: عهد المولى عبد الرحمن بن هشام (1822م-1856م).

ظهرت بوادر انبعاث الأسطول المغربي من جديد في عهد المولى عبد الرحمن بن هشام و ذلك بعد توقف استمر عدة سنوات بسبب قرار تصفية الأسطول الذي اتخذه المولى سليمان ، و ما حاولت المصادر المغربية إبرازه حول علاقة المولى عبد الرحمن بن هشام بالبحر هو اهتمامه الكبير " بإرجاع القوة البحرية إلى سابق عزها و ردها إلى شبابها "[1] و " إعادة إحياء سنة الجهاد في البحر التي كان المولى سليمان قد أغفلها " ، و من أجل تحقيق هذه الغاية " **أمر** بإنشاء الأساطيل و ضمها إلى البقية الباقية من آثار جده المولى محمد "[2] و أصدر أوامره لبعض رؤساء البحر بسلا و الرباط و قباطنة السفن المرابطة بهذا الثغر " بأن يخرجوا القراصين (السفن) للتطوف بالسواحل المغربية و ما جاورها "[3].

1-جهود السلطان عبد الرحمن بن هشام في إعادة بعث الأسطول و تنظيمه:

أ-على مستوى التجهيز:

في هذا الميدان أمر المولى عبد الرحمن بن هشام بترميم قطع الأسطول الباقية من عهد سلفه المولى سليمان و التي كان التعطيل و الإهمال قد أفسدها ، و أمر أيضا بإعادة إحياء أوراش صناعة السفن في الرباط و سلا و قام بشراء سفن جديدة و هذا ما يورده لنا ابن زيدان صاحب الإتحاف في سياق حديثه عن استعدادات المولى عبد الرحمن البحرية، نقلا عن كتاب الولاية المحمودة البدء و النهاية للزياني ، أورد أن المولى عبد الرحمن تمكن من "شراء مركبين

[1]- ابن زيدان ، **إتحاف أعلام الناس**... ، ج5 ، المصدر السابق، ص 157 .

[2]- الناصري ، **الإستقصا**... ، ج9، المصدر السابق، ص: 25 .

[3]- ابن زيدان ، **إتحاف أعلام الناس**... ، ج5 ، المصدر السابق ، ص:157 .

حربيين و تعميرهما بالعساكر و المدافع, واختار لذلك من له رسوخ و ثبات في الدين و صار – المركبان– يتجولان في البحر إلى أن انقض أحدهما على مركب انجليزي "[1] .

كما قام أيضا بشراء سفينة حربية من سردينا عام 1825م مجهزة بستة مدافع، وهذه السفينة التي تم شراؤها بمبلغ قدره 22590 فرنك هي رابع سفينة من أسطول كان يضم في السنة المذكورة ثلاثة سفن أخرى قادرة على الإبحار بعيدا وهي[2]:

-السفينة مبروك، حمولتها الصافية 250 طن ، مجهزة بأربعة مدافع ورايسها يدعى بالزايري.

-السفينة بريطل تضم 12 مدفعا وطاقم يتكون من 41 بحارا

- السفينة المهدية بقيادة الرايس أحمد ولد الحاج.

كما نجد في إحدى الظهائر السلطانية الخاصة بالمولى عبد الرحمان إشارة عن شراء هذا الأخير لسفينة أخرى ،" أما المركب الذي اشتريتم فنأمر الأمين المذكور بدفع ثمنه من بيت المال"[3]، بالإضافة إلى ذلك عمل المولى عبد الرحمن على تجهيز السفن بالبحارة الأكفاء وهذا ما تدل عليه وثيقة مؤرخة بتاريخ 24 صفر 1250ه الموافق ل 2 يوليو 1834م و التي تحتوي على أمر من المولى عبد الرحمن إلى القائد عبد الرحمن أشعاش باختيار ثلاثين شابا من أبناء المدينة الأقوياء صحيا والمتوفرين على قسط من الفهم والذكاء والقادرين على متابعة دروس وتدريب في الملاحة البحرية ، ثم يخاطبه قائلا:

"فقد أردناهم (أي ثلاثون شابا) يتوجهون قي مراكبنا الجهادية صحبة الرئيسين بريطل وبركاش ... ولا ينبغي للثغور خلوهم ممن يعرف أمور البحر والسفر فيه خصوصا ثغر تطوان

[1] – ابن زيدان ، **إتحاف أعلام الناس**... ، ج5 ، المصدر السابق ، ص: 176.

[2] – بهيجة سيمو ، المرجع السابق ، ص:315.

[3] – عبد الرحمن ابن زيدان ، **العز والصولة في معالم نظم الدولة** ، ج2 ، المطبعة الملكية ، الرباط ، 1962 ، ص: 194 .

وطنجة " ، وتكشف هذه الوثيقة أيضا عن تمسك المولى عبد الرحمن بسياسة الجهاد في البحر وعن استمراره في تجهيز السفن والمراكب وإسناد قيادتها إلى عدد من رؤساء البحر الذين أمرهم كما ذكرنا سابقا بالتطوف في عرض السواحل المغربية الأطلسية[1].

ودائما في مسالة تجهيز السفن بالبحارة أمر السلطان الرايس عبد الرحمن بريطل الذي كان المشرف العام على الأسطول المغربي بتدريب الشبان المغاربة على قيادة السفن كما يظهر من مقتطف الرسالة التالية:" فقد أذنا لخديمنا الرايس عبد الرحمن بريطل في الخدمة في المراكب الموسوم بالأسكونة من العرائش للرباط وجبل طارق بقصد تمرين متعلمين من العدوتين ، كما أمرنا بتعليمهم علم البحر فحصلوه توا وبقي لهم العمل ليكمل عملهم بذلك ومعرفتهم"[2].

ب–على المستوى التنظيمي:

قام المولى محمد بن عبد الله بالعديد من الخطوات التي أثبت أن الأسطول المغربي على عهده أصبح مؤسسة مخزنية تتميز بالتنظيم المحكم ، ومن أمثلة ذلك أنه أمر القائد بوسلهام أزطوط في المنطقة الشمالية الغربية من المغرب بإحصاء أرباب البحرية بالعرائش وطنجة وتقدير معرفتهم بالملاحة وأمور المدفعية وتحديد الرواتب الواجب أداؤها لهم[3]، وكغيره من السلاطين الذين سبقوه كان المولى عبد الرحمن يقوم بمراقبة شديدة لقواده الذين يكلفهم بأمور البحرية بحيث كان يقوم بإرسال البعثات الفنية من اجل الوقوف على وضعية السفن ومدى الاهتمام بها وتجهيزها ، وهذا ما يشير إليه صاحب الإتحاف بقوله:

---

[1]– مصطفى الشابي ، المرجع السابق ، ص: 407 .

[2]– عبد الإله الفاسي ، المرجع السابق ، ص: 232 .

[3]– بهيجة سيمو ، المرجع السابق ، ص: 316 .

ينظر الظهير السلطاني الذي أرسله السلطان عبد الرحمن إلى القائد بوسلهام ازطوط في الملحق رقم 11 ، ص:121

" ومن أدلة اعتناء المترجم (المولى عبد الرحمن) بالمراكب الحربية ما كان يوفده من البعثات الفنية لتفقد أحوالها والكشف عنها واختبارها"[1] ، وما يثبت هذه المراقبة والاهتمام أيضا هو مقتطف من رسالة وجهها عامل الرباط وأمناؤه إلى السلطان بتاريخ 12 ربيع الأول 1268ه – 1851م حيث أخبروه بأن البعثة التي أرسلها من أجل تفقد السفن قد وصلت وقامت بمهمتها ، "وتوجهوا إليها مع معلم نجار(أحد المشرفين)...وقائد مرساه .... ونظروها-أي السفن- نظرا عاما واختبروها اختبارا تاما"[2].

ومن المظاهر التنظيمية التي تميز بها الأسطول المغربي على عهد المولى عبد الرحمن هو عملية إحصاء الغنائم، بحيث أنّه عندما يتم أسر سفينة من سفن الأعداء تتألف لجنة لإحصاء ما احتوت عليه تلك السفينة من سلع ومنتوجات وأسلحة ويتم تقويمها وتسجيلها في سجل ، وهذه العملية تتم في حضور ممثلي السلطان ، ويقوم هذا الأخير عند تأكده من أن عملية الإحصاء قد تمت بدون أي تلاعب بكتابة إبراء للجنة التي قامت بعملية الإحصاء[3].

كما كان المولى عبد الرحمن بن هشام يقوم بتوجيه تعليمات إلى بحارة الأسطول المغربي يوضح لهم فيها سفن الدول التي يجب أن تهاجم ، مثلما يوضحه الظهير الذي وجهه لكل من الرايس بريطل والرايس شريف عبد السلام ، " فليكن سفركم المبارك السعيد المصحوب بالسلامة والغنيمة إن شاء الله ... وتبحثون كل البحث عن جنس إبريميل وجنس لوبك وجنس بروصيه وجنس هامبورغ "[4]

---

[1]- ابن زيدان ، **إتحاف أعلام الناس**... ، ج5، المصدر السابق، ص: 175.

[2]- المصدر نفسه ، ص: 175 .

[3]- نفسه ، ص: 161 .

[4]- نفسه ، ص: 160 .

ينظر الظهير السلطاني الذي أرسله السلطان عبد الرحمن إلى الرايس بريطل و الرايس شريف عبد السلام الملحق رقم 12 ، ص:122.

2-نشاط الأسطول على عهده وأثره في العلاقات الخارجية للمغرب :

قام رياس الأسطول المغربي على عهد المولى عبد الرحمن بن هشام بالعديد من العمليات البحرية التي تعرضوا فيها للسفن الأجنبية التي لم تكن لها معاهدات مع المغرب كنابولي وروسيا والنمسا[1] ، ومن بين تلك العمليات الاستيلاء على سفينة نمساوية وحجز بضاعتها واعتقال طاقمها ، والسفينة كانت تحمل اسم قلوشي ، وهذه العملية سببت أزمة كبيرة بين المغرب والنمسا نتج عنها دخول أسطول نمساوي بقيادة القائد بنديرا عرض مياه مرسى العرائش ، وحسب رواية "الناصري" كان هذا الأسطول يتكون من ستة سفن حربية قامت بحصار وقصف مرسى العرائش عام 1245ه/1828م[2]، وفي أثناء عملية القصف تسللت بعض زوارق الأسطول النمساوي إلى المرسى وتمكنت من إحراق بعض السفن المغربية التي كانت راسية هناك ، ثم بعد ذلك يقول الناصري بأن أهل السواحل تدخلوا وتمكنوا من رد المهاجمين بالمنجل والفؤوس [3]، وانتهى هذا المشكل باضطرار النمسا إلى اللجوء لوساطة الانجليز من اجل تحرير السفينة المحجوزة واسترجاع ما سلب منها.

ومن النمسا إلى بريطانيا التي قامت بدورها بتوجيه إنذار إلى المغرب بعد تعرض سفينتين بريطانيتين للحجز من طرف البحارة المغاربة بدعوى كونهما في وضع غير قانوني[4]، وأرسلت فرقة بحرية بقيادة دافيد هاب لمحاصرة طنجة سنة 1828م[5].

---

[1]- ثريا براده ، المرجع السابق ، ص: 173 .

[2]- الناصري ، **الإستقصا**... ، ج9 ، المصدر السابق ، ص: 25 .

[3]- المصدر نفسه ، ص: 25 .

[4]-بهيجة سيمو ، المرجع السابق ، ص: 315 .

[5]- ثريا براده ، المرجع السابق ، ص: 173 .

بعد هذه الأحداث اضطر المولى عبد الرحمن بن هشام إلى التخفيف من اندفاعه في مشروعه البحري وقام بتجريد سفينتين من سفن الأسطول من مدافعهما تاركا سفينة واحدة وهي المهدية تمارس مهمة حراسة السواحل المغربية [1].

واعتبر الناصري أن واقعة هجوم الوحدات البحرية النمساوية على مرسى العرائش هي التي كانت سببا في إعراض السلطان عن الغزو في البحر والاعتناء بشؤونه ثم أضاف قائلا: "وصار الغزو في البحر يثير الخصومة والدفاع والتجادل والتراع ويهيج الضغن بين الدول العلية ودول الأجناس حتى كان عقد المهادنة ينفصم ، ... وأكد ذلك اتفاق استيلاء الفرنسيين على ثغر الجزائر وهو ما هو ، فوجم السلطان ...وأعمل فكره ... ، فظهر له التوقف عن أمر البحر رعيا للمصلحة الوقتية ولقلة المنفعة العائدة من غزو المراكب"[2].

وقد تناقل هذه الرواية من جاء بعد الناصري من الإخباريين والمؤرخين المغاربة من بينهم مؤرخ مكناس عبد الرحمن ابن زيدان الذي كتب في هذا الصدد قائلا:" ثم إن المترجم –المولى عبد الرحمن –هو الذي أمر على وجه السر بتفريق الأسطول البحري المغربي لأمر أوجبه"[3] ، و لم يذكر ذلك الأمر .

وأيضا من الأسباب التي ساهمت في عدول المولى عبد الرحمن عن التفكير في تشكيل قوة بحرية هو خوفه من وقوع حصار يشل حركة المراسي التي كانت مداخليها الجمركية تشكل المصدر الرئيسي في تمويل سياسته العامة ، وازداد هذا الخوف بعد قصف الأسطول الفرنسي لمرسى طنجة بسبب مساندة السلطان عبد الرحمن للأمير عبد القادر وكتب السلطان في رسالة وجهها إلى ابنه سيدي محمد بن عبد الرحمن قبل وقوع معركة إيسلي بأيام:

[1]- بهيجة سيمو ، المرجع السابق ، ص: 316 .

[2]- الناصري ، **الإستقصا**... ، ج9، المصدر السابق، ص: 26 .

[3]- ابن زيدان ، **إتحاف أعلام الناس**... ، ج5، المصدر السابق، ص: 180.

"إذا لم يهاجم الكافر إلا برا (يقصد هنا فرنسا) فلن امنحه سلاما لأنني لا أخشى اعتداءاته على المسلمين برا وأخشى ما أخشاه الاعتداءات على المراسي التي تمدني وحدها بالمداخيل"[1].

[1]- بهيجة سيمو ، المرجع السابق ، ص: 316 .

المبحث الثالث: عهد المولى الحسن الأول (1873م-1894م).

بعد وفاة المولى عبد الرحمان بن هشام خلفه ابنه السلطان محمد بن عبد الرحمان الذي تولى مقاليد الحكم عام 1856م ، هذا الأخير لم يعرف الأسطول المغربي في عهده أي تطور يذكر ، وكان يتكون من سفينتين راسيتان بميناء العرائش لصد أي هجوم بحري[1] ، و لم يعرف الأسطول المغربي بعد ذلك أي تجديد حتى عهد السلطان الحسن الأول الذي حاول أن يعزز الأسطول بسفن ومراكب حديثة الصنع وكبيرة الحجم خاصة بعد أن أدرك الأهمية المتزايدة التي صار البحر يكتسبها في علاقات المغرب مع الخارج ، و أيضا بعد أن أدرك الفوائد المتنوعة التي يمكن للمخزن أن يجنيها من خلال استغلاله للواجهة البحرية الأطلسية على الخصوص بهدف مراقبة سواحل البلاد ونقل الجنود من نقطة إلى أخرى ومدهم بالمؤن والعدة ومواد أخرى قد يتعذر في عدد من المناسبات إيصالها إليهم عن طريق البر[2].

وقد تحدث أحد القناصل الفرنسيين الموجودين في طنجة في عهد المولى الحسن الأول في إحدى التقارير المرفوعة إلى وزير الحرب الفرنسي عن الاهتمام الذي يوليه السلطان للأسطول فقال:"إن المغرب له نية إعادة تنظيم أسطوله واقتناء سفن جديدة من كل دول أوروبا ، وبهذه الطريقة في العمل كان السلطان يستهدف إرضاء الجميع وهو يوزع المال المغربي بالتساوي ، ويمتع نفسه بمشاهدة العلم المغربي وهو يرفرف في البحر ، وهو ما لم يحدث منذ عهد القراصنة"[3].

[1]- عبد الحق المريني ، المرجع السابق ، ص: 132 .

[2]- مصطفى الشابي ، المرجع السابق ، ص:408 .

[3]- بهيجة سيمو ، المرجع السابق ، ص:370.

وفي إطار خلق نواة بحرية جديدة قام السلطان الحسن الأول بمساعي كبيرة من أجل اقتناء سفن جديدة ، وتوجت هذه المساعي بتسلمه أول قطعة بحرية تكون منها الأسطول البحري المغربي الحديث سنة 1885م ويتعلق الأمر بالسفينة البخارية الحسني التي تم صنعها بأوراش مدينة ليفربول الانجليزية ، وتكون طاقمها أول الأمر من ربان وتقنيين اسبانيين قبل أن يعوضوا سنة 1895م بآخرين من ألمانيا ، الأمر الذي أثار زوبعة من الاحتجاجات من قبل السفير الاسباني بالمغرب وحكومته[1] ، و قد بلغ عدد بحارته أربعين بحارا[2].

وكان من أسباب اقتناء السلطان الحسن الأول لهذه السفينة أنه لما أراد الخروج على رأس حملة لتطويع منطقة سوس الأقصى سنة 1882م اصطدم بمشكل عدم وجود سفينة حربية تقوم بنقل المؤن للجيش ، وهذا المشكل دفعه إلى استجار باخرة فرنسية هي أميلي (Amélie) للقيام بهذه المهمة ، هذا بالإضافة إلى تفاقم عمليات تهريب الأسلحة والذخيرة على طول سواحل منطقة سوس ، فباقتنائه لهذه السفينة أراد المولى الحسن مواجهة هذه الوضعية ولو بشكل جزئي[3]

وفي شهر أكتوبر من سنة 1892م حصل المغرب على سفينة ثانية من شركة وورمان (worlmann) الألمانية ويتعلق الأمر بسفينة حملت اسم التريكي، سنتان بعد هذا التاريخ وبالضبط في شهر سبتمبر 1894م أضيفت إلى الوحدتين السابقتين سفينة أخرى تم صنعها بأوراش مدينة بريمن بألمانيا ، وأطلق عليها اسم التركي وعلى متن هذه السفينة نقلت مدافع

[1]- مصطفى الشابي ، المرجع السابق ، ص:408 .

[2]- عبد الحق المريني ، **الجيش المخزني في عهد الدولة العلوية** ، ضمن مجلة دعوة الحق ، العدد 3 ، السنة 14 ، تصدرها وزارة عموم الأوقاف ، المغرب ، مارس 1971 ، ص:195.

[3]- بهيجة سيمو ، المرجع السابق ، ص. ص: 332-333 .

كروب الضخمة وبعض التجهيزات الحربية الأخرى إلى برج الرباط[1] ، و قد بلغ عدد بحارته عشرين بحار[2] .

وأخيرا السفينة التي تحمل اسم بشير الإسلام بخوافق الأعلام [3] ، هذه الأخيرة تم بناؤها من طرف شركة لصناعة السفن في ليفورنوبايطاليا ، وهي شركة فراتيلي أورلاندوا (fartelli Orlando) حيث كان المخزن قد دخل في مفاوضات طويلة معها من أجل بنائها ، وهذه المفاوضات كانت تحت إشراف الحكومة الايطالية ونتج عنها توقيع عقد بناء هذه السفينة في 15 نوفمبر 1890م[4].

وتصف لنا المادة الأولى من هذا العقد أوصاف هذه السفينة بحيث هي سفينة حربية من نوع الزوارق المسلحة السريعة التي لها هيكل فولاذي ، فيما تضمنت المادة الثانية المبلغ المتفق عليه بين الشركة والمخزن لانجاز هذه السفينة وهو مليون و500 ألف ليرة يدفعها المخزن على دفعات[5] .

وأسند تسليح هذه السفينة إلى شركة أرمسترونك التي فُرضت عليها شروط تنص على أن يكون العتاد الحربي الذي سوف تجهز به السفينة من مدافع وغير ذلك ذا جودة وفعالية كبيرة[6] ، أما عن خصائص هذه السفينة فيبلغ طولها 63.25متر ، وقدرت الحمولة الصافية لها ب 1100

[1]- مصطفى الشابي ، المرجع السابق ، ص:408.

[2]- عبد الحق المريني ، **الجيش المخزني في عهد الدولة ...** ، المرجع السابق ، ص:195.

[3]-عبد الحق المريني ، **الإصلاحات العسكرية في عهد الملك المصلح مولاي حسن** ، ضمن مجلة دعوة الحق ، العدد 4 ، السنة 12 ، تصدرها وزارة عموم الأوقاف ، المغرب ، مارس 1969 ص: 167.

-ينظر تصميم سفينة بشير الإسلام الملحق رقم 14 ، ص:124.

[4]- بهيجة سيمو ، المرجع السابق ، ص:338.

[5]- المرجع نفسه ، ص:338.

[6]- نفسه ، ص:344.

طن وهي متوفرة على ستة زوارق منها واحد بخاري للإنقاذ[1] ، وعلى مستوى التسليح كانت الباخرة مجهزة بمدفع من نوع 12 ملم وخمسة مدافع من نوع تشكيس عينة 37 ملم [2]، وكانت الباخرة تتوفر على مستودعين للعتاد ، واحد بمؤخرة السفينة والآخر بمقدمتها ، ولتجهيز المدافع بسرعة قسم كل مخزن إلى قسمين أحدهما للقذائف والأخر للشحن[3] ، ويتكون طاقم السفينة في فترة السلم من سبعة ضباط هم قائد السفينة ويتمتع بأعلى سلطة ، والضابط الأول أو القائد الثاني ، والميكانيكي المسئول عن الآلة ومشغليها يساعده ميكانيكيون آخرون ، وطبيب السفينة وهو المكلف بقسم الصحة متبوعا بممرضين تحت إمرته ، ومفوض مسؤول عن تقاييد الحسابات ، وضابط المعتمدية ، ثم ملازمين يشرفان على النوبة في السفينة وعلى تسيير المدفعية[4] .

وسلمت هذه السفينة إلى المغرب بعد وفاة الحسن الأول بخمس سنوات بحيث وصلت إلى ميناء طنجة في نوفمبر 1899م ، وشرع في استخدامها لأول مرة في عهد السلطان عبد العزيز الذي أسند أمور النظر فيها إلى الحاج محمد بن العربي الطريسي

كما قام المولى الحسن الأول بإرسال بعثات تعليمية إلى الدول الأجنبية من أجل تعلم كل ما يتعلق بالأمور البحرية ، و من بين تلك البعثات نذكر البعثة التي توجهت إلى مصر بتاريخ 1283ه و التي كان هدفها تعلم خطط الجهاد و علم البحر ، و كانت تتركب من ثلاثين تلميذا وقع اختيارهم من أولاد جيش البخاري و أهل فاس و أهل العدوتين سلا و الرباط و أهل الصويرة ، و كان الشرط الأساسي في اختيار هؤلاء الطلاب هو صغر السن مع النجابة و

[1] – نفسه ، ص:345.

[2] – نفسه ، ص:347.

[3] – بهيجة سيمو ، المرجع السابق ، ص:347.

[4] – المرجع نفسه ، ص:348.

الذكاء و الفطنة و قد وعد السلطان الحسن الأول الطلاب و عائلاتهم بالمراتب العليا لمن يبرع منهم و يجتهد في مهنته[1] .

كل هذه الإصلاحات والجهود الهائلة والمساعي الحميدة التي بذلها المولى الحسن الأول في سبيل إنعاش وتطوير قطاع البحرية العسكرية لم تأت أكلها وذلك لأسباب مختلفة كان من أهمها إهمال السفن وعدم الاهتمام بها ، وهذا ما تثبته إحدى الرسائل السلطانية التي بعثها السلطان الحسن إلى أحد المكلفين بأمور البحرية المدعو بركاش وفيها يعاتبه السلطان على قلة الاعتناء بالسفن حيث جاء في الفقرة الأولى من هذه الرسالة : " فقد بلغنا تحقيق أن بابور جنابنا العالي بالله صار على أسوء حال بالتفريط الواقع به بالمحل الذي كان به حتى أن قلوعه تلاشت بطول طيها وعدم تفقدها بالنشر والشمس ، وضاعت بعض حوائجه وآلاته وغطى فلائكه وظهر الفساد في حرمه مع أن بابورات الناس تأتي عليها السنون العديدة ولا يظهر فيها شيء من ذلك ، وطالما كتبنا لك بالكون على بال منه والاعتناء بشأنه فإذا به جعلته في زوايا الإهمال ، والحاصل فهذا التفريط الواقع فيه عهدته عليك ، والسلام في 22 ذي الحجة عام 1302ه الموافق ل 2 أكتوبر 1885 "[2].

هذا بالإضافة إلى كثرة الإعطاب الفنية التي تطال السفن وعدم المبادرة إلى إصلاحها مثلما حدث لسفينة الحسني التي ظلت راسية في ميناء طنجة إذ لم يتم إرسالها للإصلاح لقادس أو جبل طارق أو انجلترا[3] ، ويمكننا أن نضيف إلى هذا الأمر ارتفاع تكاليف الإصلاحات

[1]-الحاج أحمد معنينو ، **تكوين الأطر في عهد الحسن الأول** ، ضمن مجلة دعوة الحق ، العدد 4 ، السنة 12 ، تصدرها وزارة عموم الأوقاف ن المغرب ن مارس 1969 ، ص:179.

[2]- ثرايا براده ، المرجع السابق ، ص:309.

-حول الظهير السلطاني الخاص بقلة الاعتناء بالسفن ، ينظر الملحق رقم15 ، ص:125.

[3]- ثريا براده، المرجع السابق، ص:304 .

والتلاعب في مصاريف هذه الإصلاحات[1]، وكانت السفن التي يتم اقتناءها غير متوافقة تماما مع البنية التحتية الضعيفة للبلاد في مجال المراسي ولا مع مستوى تحكمها في التكنولوجيا الحديثة .

وعلاوة على ذلك كانت القوى الأوروبية تسعى دائما إلى نسف المشروع البحري الذي كان ينوي السلطان الحسن الأول تحقيقه والقائم على تزويد البلاد بنواة بحرية حربية قادرة على مجابهة الأساطيل الأوروبية بالرغم من أنها كانت تتظاهر دائما بمسايرة المخزن في هذا الاتجاه ، إضافة إلى ذلك أجور المدربين والبحارة والفحم كانت باهظة للغاية وأثقلت كاهل المخزن الذي كان في الأصل يعاني من ضائقة مالية كبيرة[2] ، ونتيجة للأسباب المذكورة قرر المخزن المغربي الاستغناء عن سفن الأسطول وذلك من خلال بيعها إلى الدول الأجنبية ، فتم بيع سفينة البشير التي كانت أحسن قطعة بحرية كان المخزن قد حصل عليها إلى الحكومة الكولومبية في شهر فبراير 1902م [3]، ونفس المصير عرفته في السابق سفينة الحسني التي كلف شراؤها سبعمائة وخمسون ألف فرنك ذهبي تم بيعها هي الأخرى عام 1900م لصانع سفن انجليزي [4].

و في ختام هذا الفصل يمكننا القول أن القوة البحرية المغربية شهدت خلال الفترة الممتدة من 1792م إلى 1894م العديد من المحاولات التي استهدفت إعادة إحياءها و تقويتها لكي ترتقي إلى مستوى الأساطيل الأوروبية المتطورة ، و هذه المحاولات التي قادها السلاطين العلويين أمثال السلطان المولى سليمان و السلطان الحسن الأول لم يكتب لها النجاح بسبب الظروف الصعبة

[1]- المرجع نفسه ، ص:307 .

-حول الظهائر السلطانية الخاصة بالتلاعب بالسفن ، ينظر الملحق رقم 16-17 ،ص ص:126-127.

[2]- ثريا براده، المرجع السابق، ص:304.

[3]- مصطفى الشابي ، المرجع السابق ، ص:410.

[4]- ثريا براده، المرجع السابق، ص:304.

التي تميزت بعلو كعب العلم الغربي و تفوقه ماديا و تقنيا على العوالم الأخرى و هذا كان أحد الأسباب الرئيسية التي دفعت بالمولى سليمان إلى اتخاذ قرار تصفية الأسطول.

الخاتمة

في نهاية هذه الدراسة توصلنا إلى مجموعة من الاستنتاجات يمكننا إجمالها في ثلاثة نقاط أساسية نوضحها فيما يلي:

-**أولا:** إنّ علاقة المغرب بالمجال البحري خلال الفترة الحديثة بدأت بشكل رسمي مع الاهتمام السعدي بتملك أسطول حربي و ذلك بعد توقف استمر قرابة القرنيين منذ عهد السلطان المريني أبي الحسن ، و هذا الاهتمام السعدي كانت له أسبابه و مبرراته و التي تمثلت في تسهيل مهمة تحرير الثغور المغربية و ضمان استقلال المغرب المهدد باستمرار بواسطة الأطماع العثمانية بالإضافة إلى مد يد المساعدة إلى مسلمي الأندلس المضطهدين بإسبانيا ، و قد جاء هذا الاهتمام في ظرفية تاريخية صعبة تزامنت مع هيمنة الأساطيل الأوروبية على البحر و اجتهادها في منع المغاربة من ركوبه بإبعادهم عن الساحل عن طريق احتلال أهم الموانئ و ضرب و تخريب و رغم كل هذا إلا أن سلاطين الدولة السعدية قد بذلوا العديد من المجهودات .مصبات الأنهار في سبيل إنشاء أسطول مغربي حربي منذ عهد محمد الشيخ ، و قد أسفرت عن نتائج مرضية حيث بلغت وحدات الأسطول الحربي زمن الغالب ثلاثين وحدة بحرية و ارتفع العدد إلى أربعين وحدة بحرية زمن محمد المتوكل ، غير أن الفوضى التي أعقبت موت احمد المنصور عصفت بكل تلك الجهود و حالت دون تحقيق الحلم السعدي هذا بالإضافة إلى مجموعة من العوامل و الحواجز من مضايقة أيبيرية و قلة الموانئ اللازمة و انعدام الغابات الخاصة بصناعة السفن و كذا اضطرار الأشراف السعديين إلى مهادنة الإسبان أثناء مجابهتهم أتراك الجزائر و هذا ما كان يعني الابتعاد عن مشروع امتلاك أسطول بحري حربي.

-ثانيا: عرف المغرب الأقصى بعد وفاة أحمد المنصور أو بالأحرى منذ بداية القرن السابع عشر بروز قوة بحرية مغربية في إحدى أهم منافذه البحرية و هو مصب أبي الرقراق أو ما يعرف بسلا ، و قد ارتبط ظهور هذه القوة البحرية بمجموعة من العوامل على رأسها الهجرات الأندلسية إلى مصب أبي الرقراق ، حيث لعب الأندلسيون دورا كبيرا في ازدهار النشاط البحري بالمصب

من خلال اضطلاعهم بالجانب التمويلي و المالي الخاص بتجهيز السفن بالإضافة إلى مساهمتهم بالكفاءات البشرية و التقنية التي تميز بها بعضهم الذين كانوا مشهورين بمهارتهم العسكرية و تفوقهم في صناعة و استعمال مختلف الأسلحة حتى الثقيلة منها ، و لا ننسى عامل أخر قد ساهم في ازدهار النشاط البحري بالمصب و هو عامل استقرار العلوج الأوروبيين أصحاب الخبرة الملاحية بالمغرب ، حيث كانوا يمونون الأسطول السلاوي بالتقنيين الضروريين و اللازمين لتطوير كفاءة الأسطول ، و بذلك كون الأندلسيون و العلوج و السكان الأصليين المغاربة النسيج البشري للقوة البحرية السلاوية المغربية التي مر نشاطها بثلاثة مراحل ، المرحلة الأولى من 1610م إلى 1627م ، المرحلة الثانية من 1627م إلى 1641م ، المرحلة الثالثة من 1641م إلى 1668م ، و قد حقق البحارة السلاويون خلال هذه المراحل العديد من الانجازات و الانتصارات التي مكنتهم من الحصول على غنائم كبيرة وصلت قيمتها في بعض الأحيان إلى 15 مليون ليرة ، و قد كانت الدول الأوروبية أكثر المتضررين من النشاط البحري السلاوي و هذا الأمر دفعها إلى القيام بإجراءات و تدابير عسكرية هدفت من خلالها إلى تحجيم الأسطول السلاوي و رياسه ، كما قامت بتطوير أساليب الردع و المواجهة مخصصة لذلك أسلحة جديدة و مراقبة مكثفة للمرات البحرية إلى جانب تبنيها لوسائل تقليدية تتمثل في الحملات البحرية و الحصارات العسكرية لمصب أبي الرقراق ، و قد عرف النشاط البحري السلاوي تراجعا كبيرا خلال النصف الثاني من القرن 17م و ذلك بسبب الصراعات السياسة بين كتل المصب لينتهي أمره نهائيا بدخول سلا في مدار فلك الدولة العلوية.

–ثالثا: شهدت البحرية المغربية خلال العهد العلوي العديد من المحاولات التي استهدفت إعادة إحياءها و إنعاشها رغم الظروف الصعبة التي تمثلت في علو كعب العالم الغربي و بداية تفوقه ماديا و تقنيا على باقي العوالم الأخرى ، و قد كان المولى الرشيد أول السلاطين العلويين الذين انتهجوا سياسة الإنعاش اتجاه البحرية المغربية و نفس المنوال انتهجه المولى إسماعيل الذي تعرض

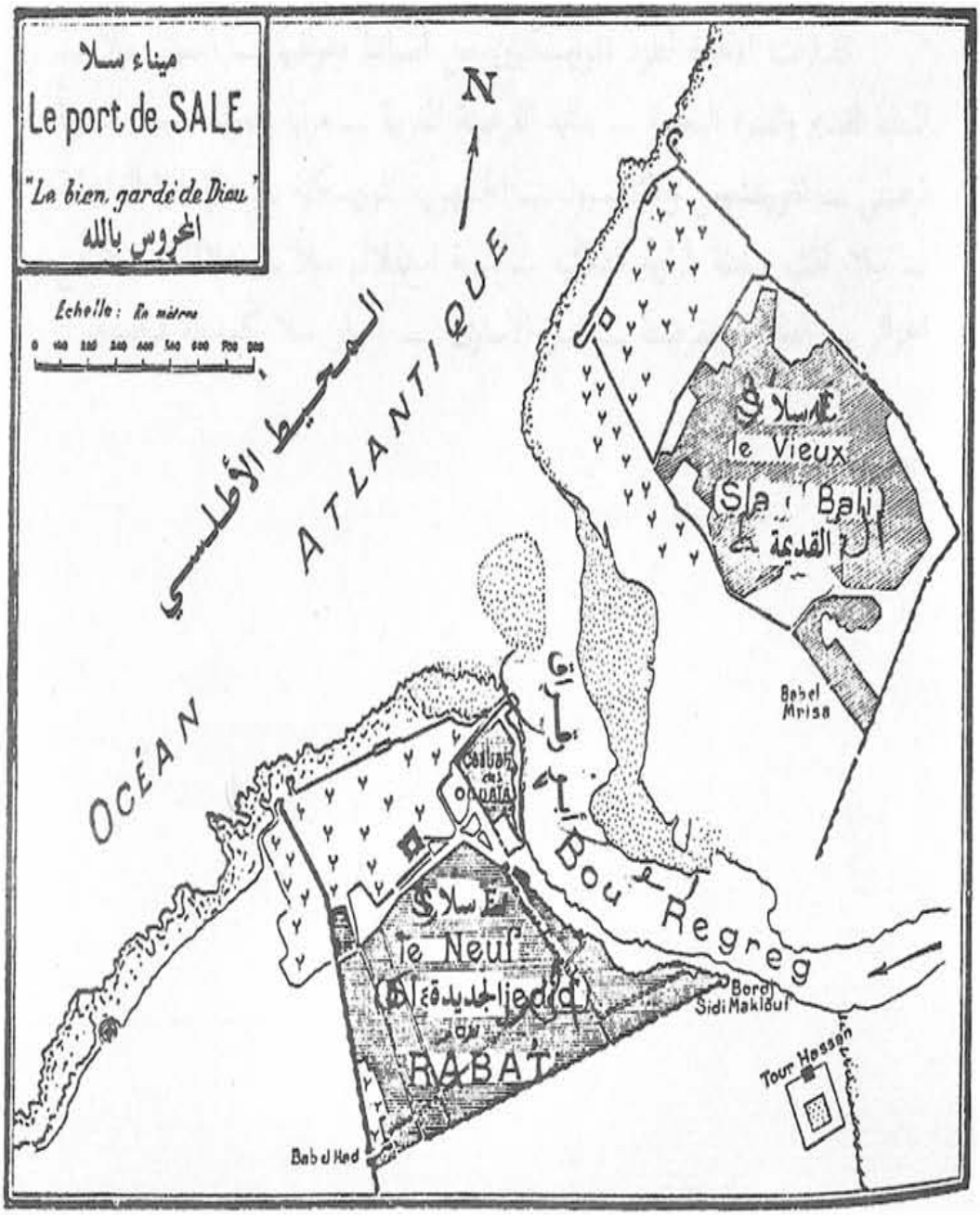
المغرب في عهد للعديد من الحملات العسكرية الأوروبية بسبب نشاط أسطوله ، وبوفاة السلطان المذكور دخلت البحرية المغربية في مرحلة جمود شامل بسبب الاضطرابات و الصراعات السياسة بحيث لم يبق من سفن الأسطول المغربي إلا نحو عشرة سفن مرابطة بمرافئ الرباط و المهدية و العرائش لتتولى بعد ذلك محاولات التجديد من طرف السلاطين العلويين و التي كانت تتميز بالاهتمام أو العزوف أو الانطواء على النفس أمام التحرشات و التهديدات الأجنبية.

و أخيرا نتمنى أن نكون قد وفقنا في الإجابة على التساؤلات التي طرحنها في البداية و أن نساهم و لو بالشيء القليل في إثراء البحث العلمي حول هذا الموضوع بهذا العمل المتواضع.

قائمة الملاحق

-الملحق رقم :01

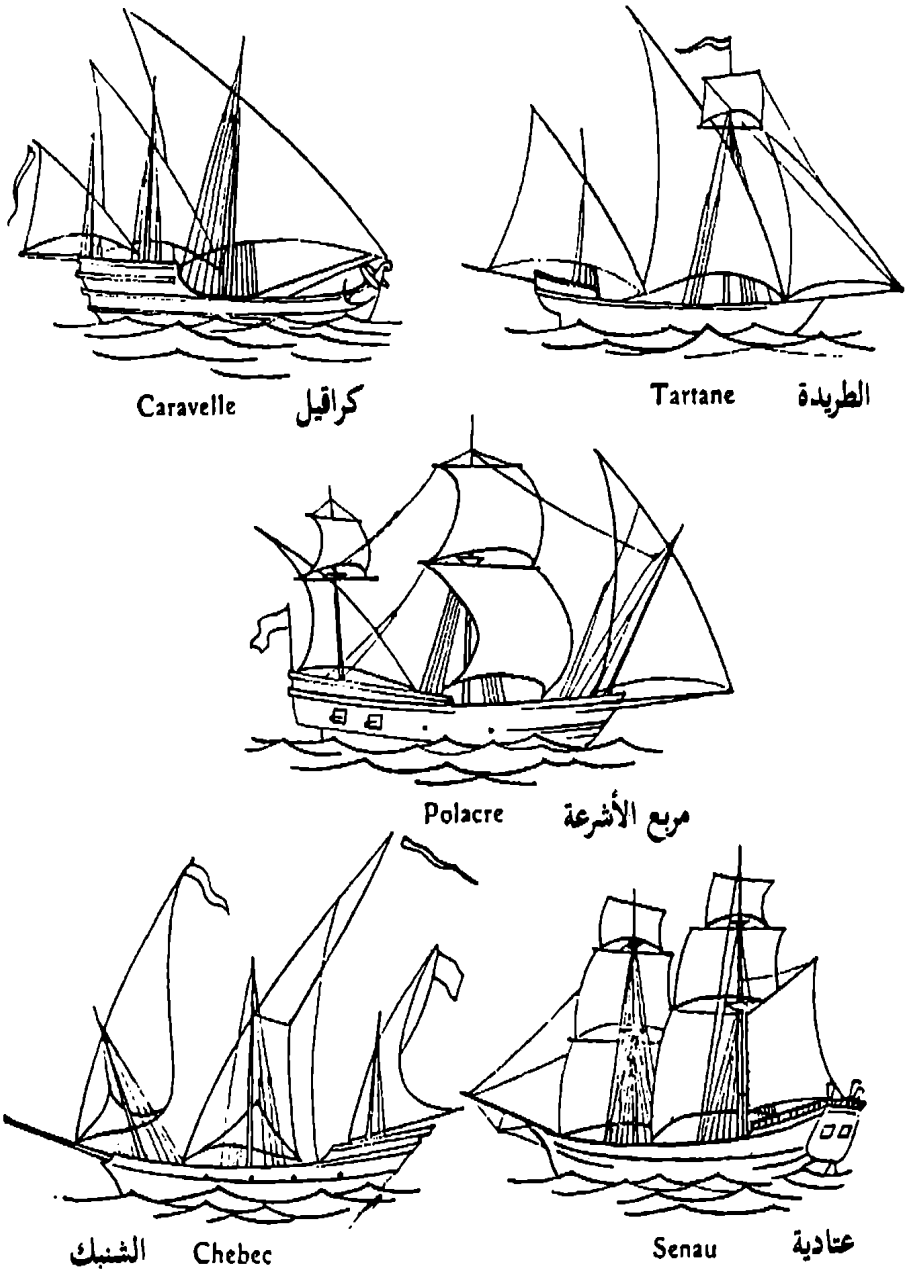
-ميناء مدينة سلا [1]:



[1]- روجي كواندرو ، المرجع السابق ، ص:23.

-الملحق رقم :02

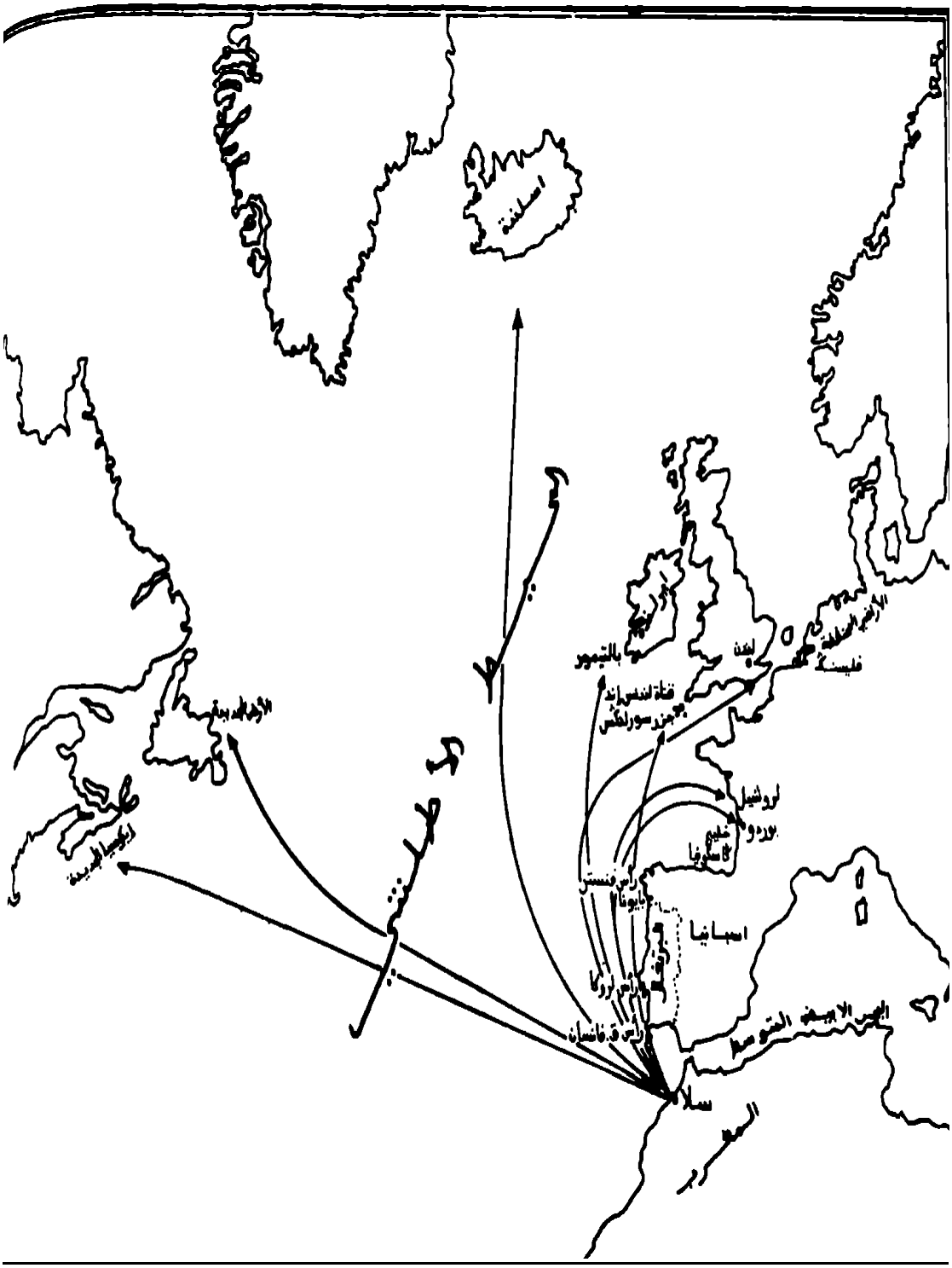
-بعض أنواع سفن الأسطول السلاوي[1] :



[1]- روجي كواندرو ، المرجع السابق ، ص:84.

-الملحق رقم :03

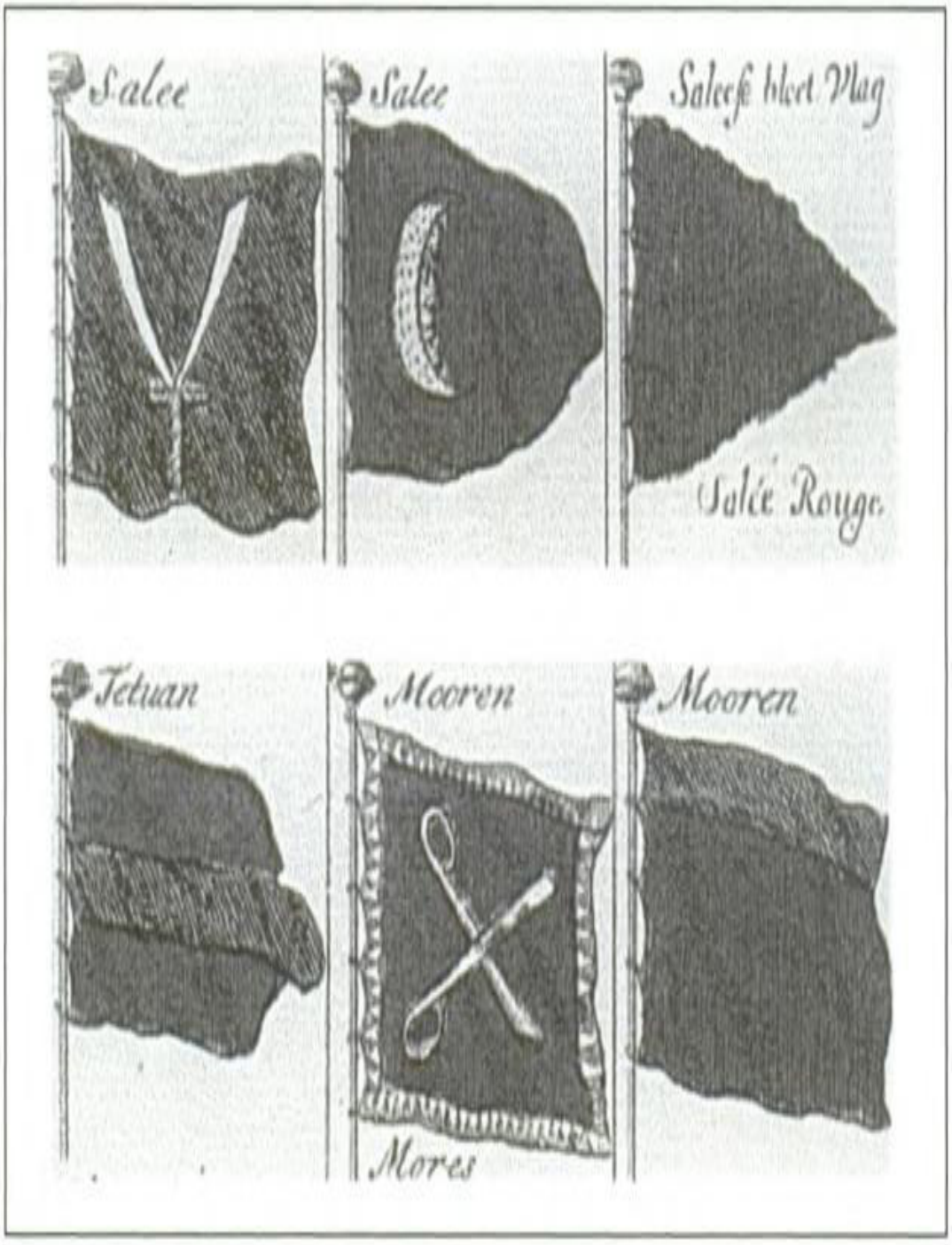
-مجال عمل البحارة السلاويين[1]:



[1]- محمد رزوق ، **الأندلسيون و هجراتهم** ... ، المرجع السابق ، ص:220.

-الملحق رقم :04

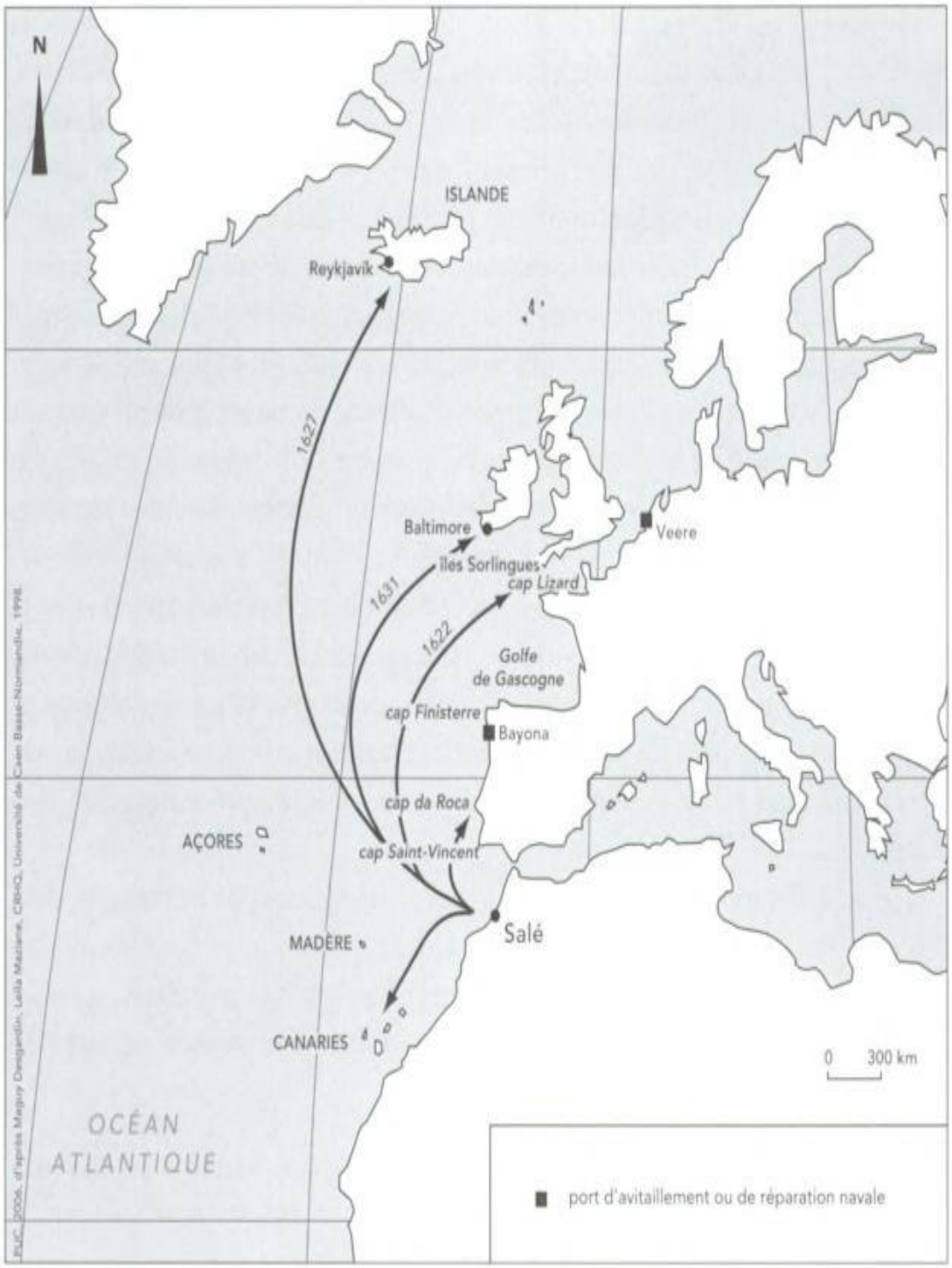
-الأعلام التي كان البحارة المغاربة يرفعونها على سفنهم[1] :



[1]-Laila mazine , op , cit , p:155.

-الملحق رقم :05

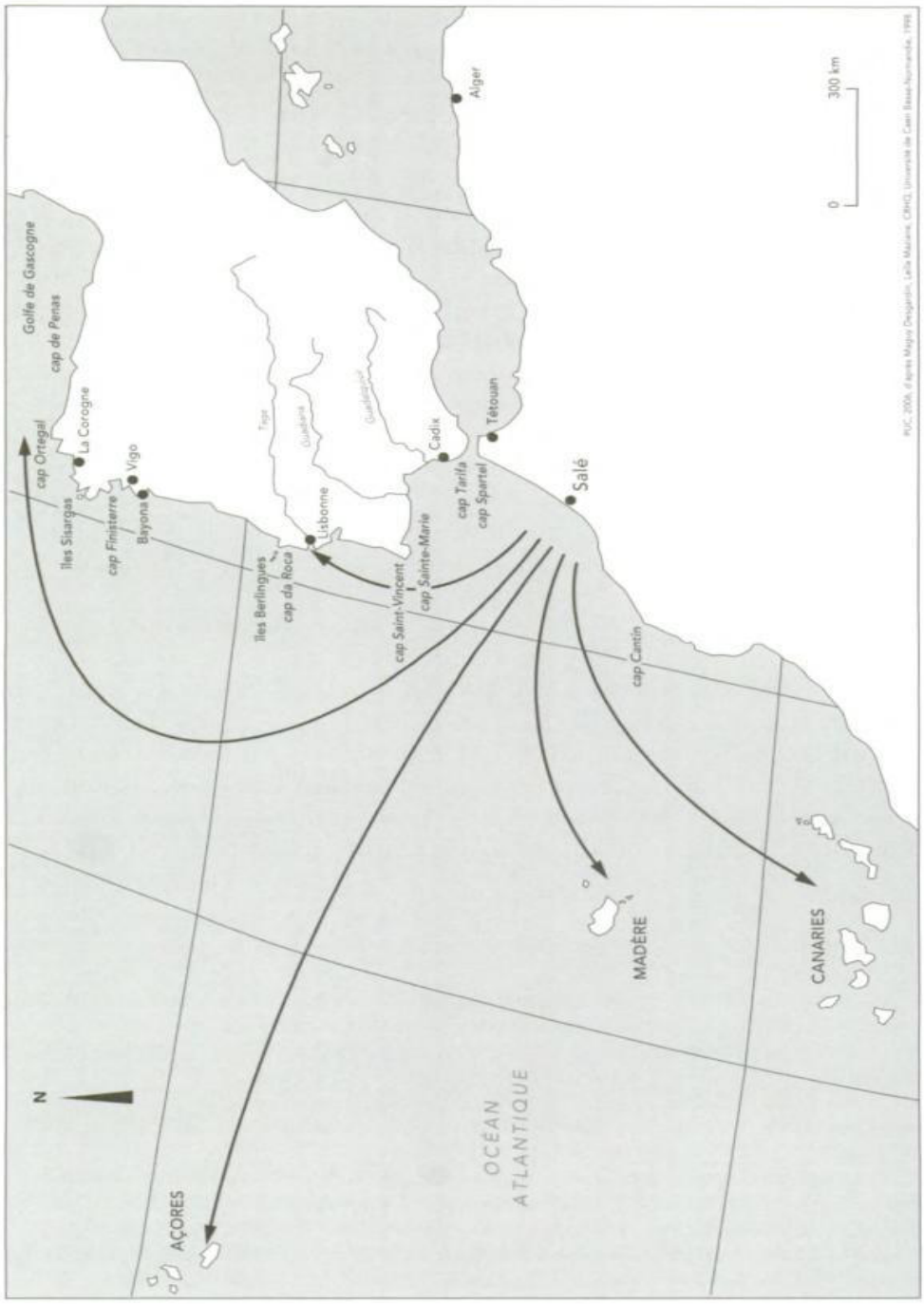
-الحملات البحرية للرايس "موراطو"[1] :



[1]-Laila mazine , op , cit , p:175.

-الملحق رقم :06

-الحملات البحرية للرايس "عبد الله بن عائشة"[1] :



Carte 5 – Les campagnes du raïs 'Abdallâh Ben 'Aïcha (1671-1711)

[1]-Laila mazine , op , cit , p:182.

-الملحق رقم :07

-ظهير السلطان محمد بن عبد الله الخاص بتولية الرايس الحاج الهاشمي على بحرية سلا و رباط الفتح[1] :

ظهير السلطان سيدي محمد بن عبد الله بولاية الرئيس الأميرال
الحاج الهاشمي عوّاد على بحرية العدوتين

[1]- جعفر بن أحمد الناصري ، **سلا ورباط الفتح** ... ، ج6 ، ص:302.

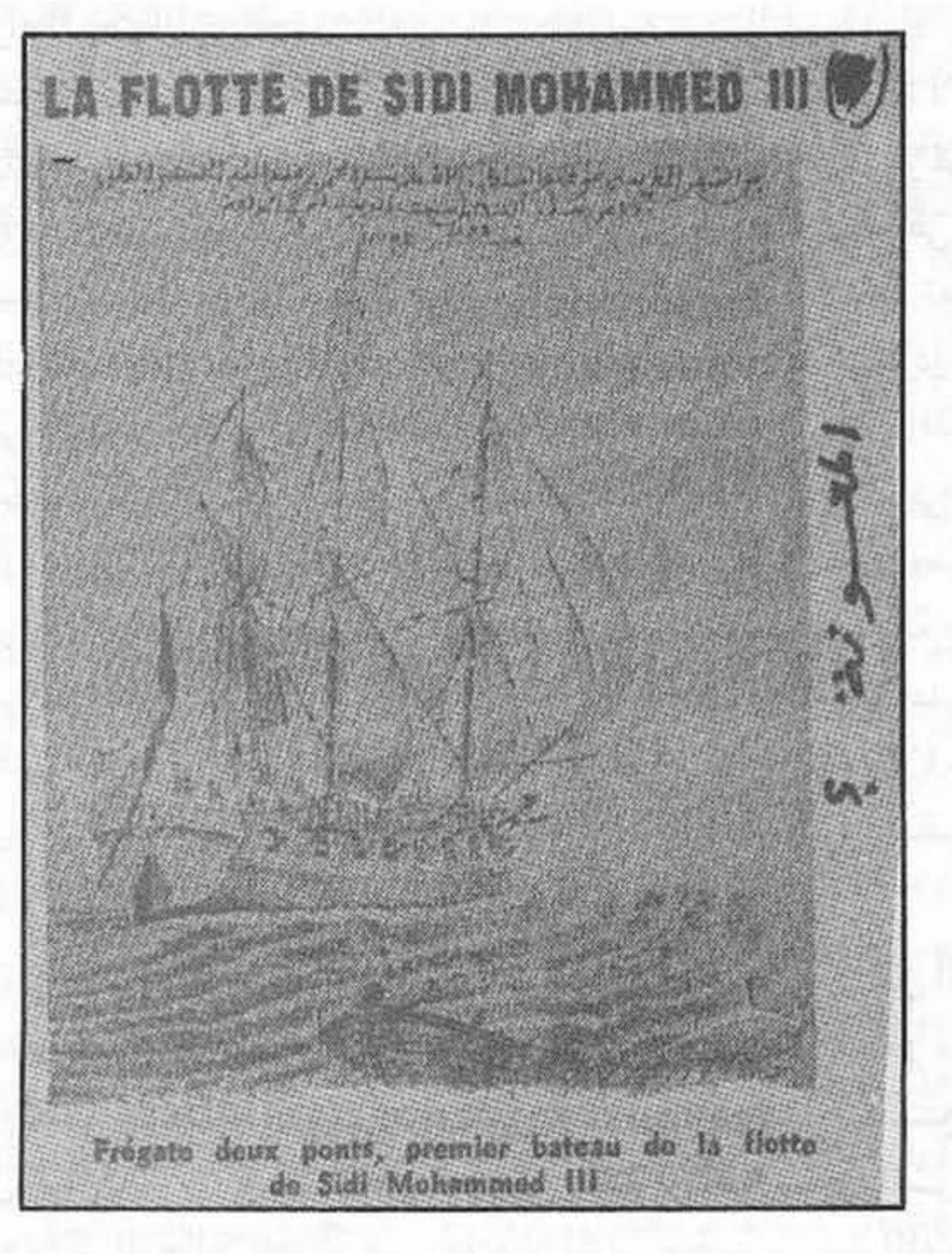
الملحق رقم :08

-ظهير المولى محمد بن عبد الله إلى الرايس علي الصابونجي و الرايس أحمد التركي[1]:

[1]- ابن زيدان ، إتحاف أعلام الناس ... ، ج3 ، المصدر السابق ، ص:308

-الملحق رقم :09

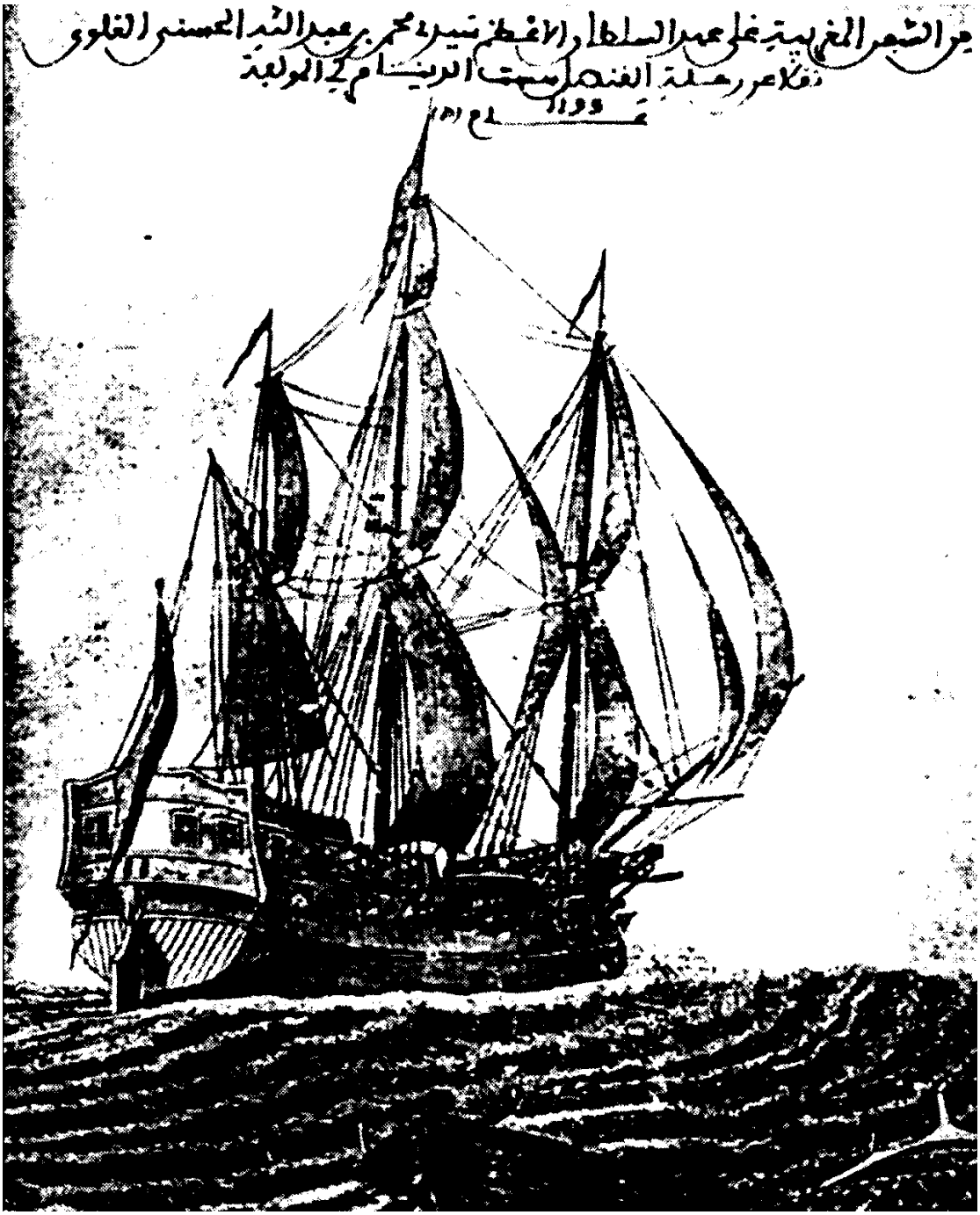
-سفينة المعونة (إحدى سفن الأسطول المغربي على عهد المولى محمد بن عبد الله) [1]:



[1]-عبد الحق المريني ، **الجيش المغربي** ... ، المرجع السابق ، ص:105.

ملحق رقم :10

-من السفن المغربية على عهد المولى محمد بن عبد الله[1]:



[1]- ابن زيدان ، إتحاف أعلام الناس ... ، ج3 ، المصدر السابق ، ص:301.

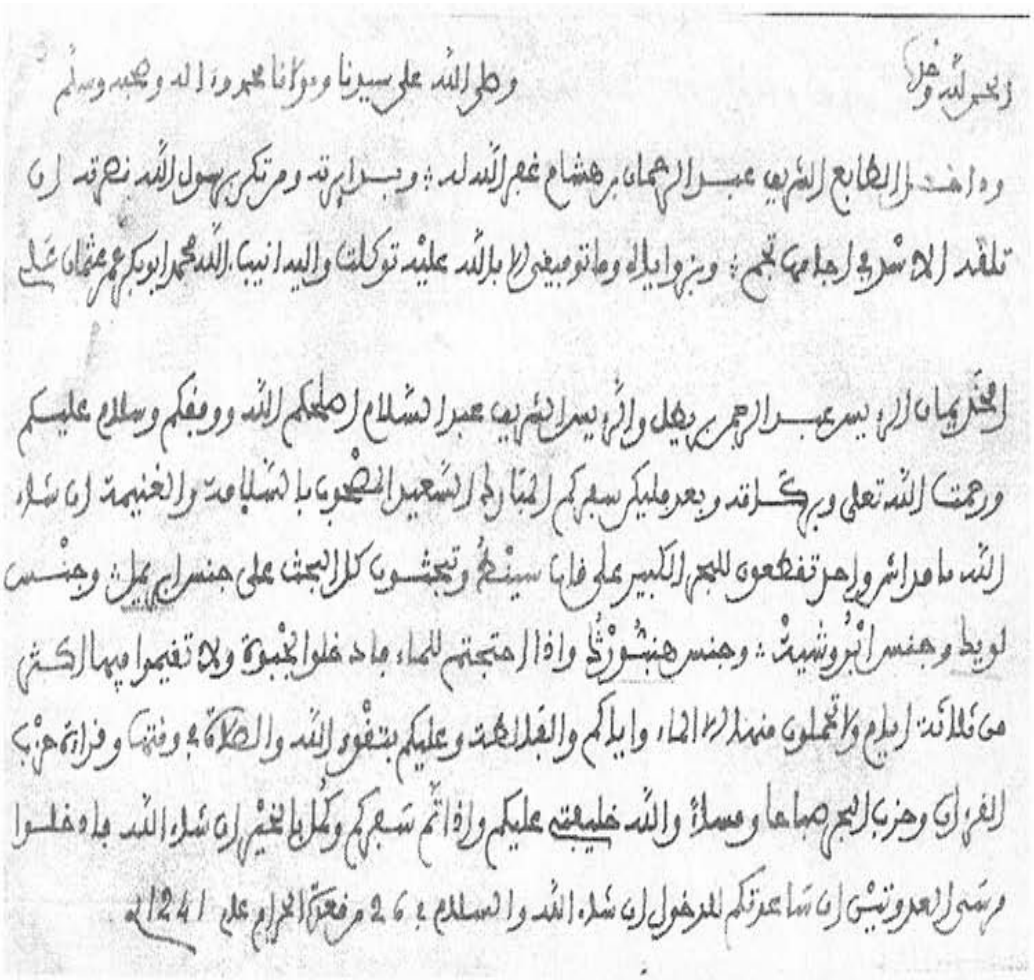
الملحق رقم :11

-رسالة المولى عبد الرحمن بن هشام إلى عامل طنجة و العرائش "بوسلهام أزطوط" بتاريخ 1840[1]:

[1]- مصطفى الشابي ، المرجع السابق ، ص: 403.

-الملحق رقم :12

-ظهير السلطان عبد الرحمن بن هشام للرايس "عبد الرحمن بيرطل" و "عبد الرحمن بركاش"[1]:



ظهير للسلطان المولى عبد الرحمن بن هشام
للرئيسين عبد الرحمن بريطل، وعبد الرحمن بركاش
يأمرهما فيه بالخروج إلى البحر

[1]- جعفر بن أحمد الناصري ، **سلا ورباط الفتح** ... ، المرجع السابق ، ج6 ، ص:308.

الملحق رقم :13

-بعض إحصائيات سجلات الغنائم على عهد المولى عبد الرحمن بن هشام[1]:

برميل طرمنطينة	٠٠٠١	٠٠٢٠	٠٠١٩٠	٣٠٠ سوم	٠٠٠٥٧٠
كاغيد كتابي رزم	٠٠٠٠		٠٠٠١٢	٣٠ سوم	٠٠٠٣٦٠
صندوقان تصاوير من زاج	٢٠٠٠ عدد التصاوير	٨٥٠٠ بيع بهذا			٠٠١٢٧٥
لفافة واحدة فيها شيلان باوري عددها			٥٤٠٠	٦ سوم للواحد	٠٠٠٣٢٤
ثوم ميزانها صافي	٠٠٠٠		٠٠٣٤٠	٣٥ سوم ١/٢	٠٠٠١٥٠
صندوق داخله شمارر	١٠٠٠ عددها		٠٠٠٨٤	٥ سوم	٠٠٠٤٢٠
وفيه كواغد خواتم	٥٠٠٠ في كل كاغد ٢٠	قوم بهذا			٠٠٠٤٠٠
وفيه كواغد	٣٠٠٠ فيها قرط صفر				٠٠٠٤٥٠
وفيه كواغدمضام صغار	٣٠٠٠				٠٠٠٢٢٥
صندوق واحد فيه رند صيني	٠٠٠٠	٣٠٠٠ ميزان ٣٦٠ صاف	٣٠٠٠٠	٢ ١/٢ سوم	٠٠٠٢٢٥
يجتمع فيما سطر اعلاه دراهم				١/٣	١٦٣٣٠٦
فرض واحد داخله شقق كتان	١٠٠٠٠ سوم ١٠٠ للشقة يجيد درام ٧٠٠٠				٠٠٠٧٠٠
فروض	١٥٠٠ فيها كتان باسط ١٦٣ ٣٠ سوم للشقة				٠٠٤٨٩٠

[1]- ابن زيدان ، **إتحاف أعلام الناس** ... ، ج5، المصدر السابق، ص ص:162-163

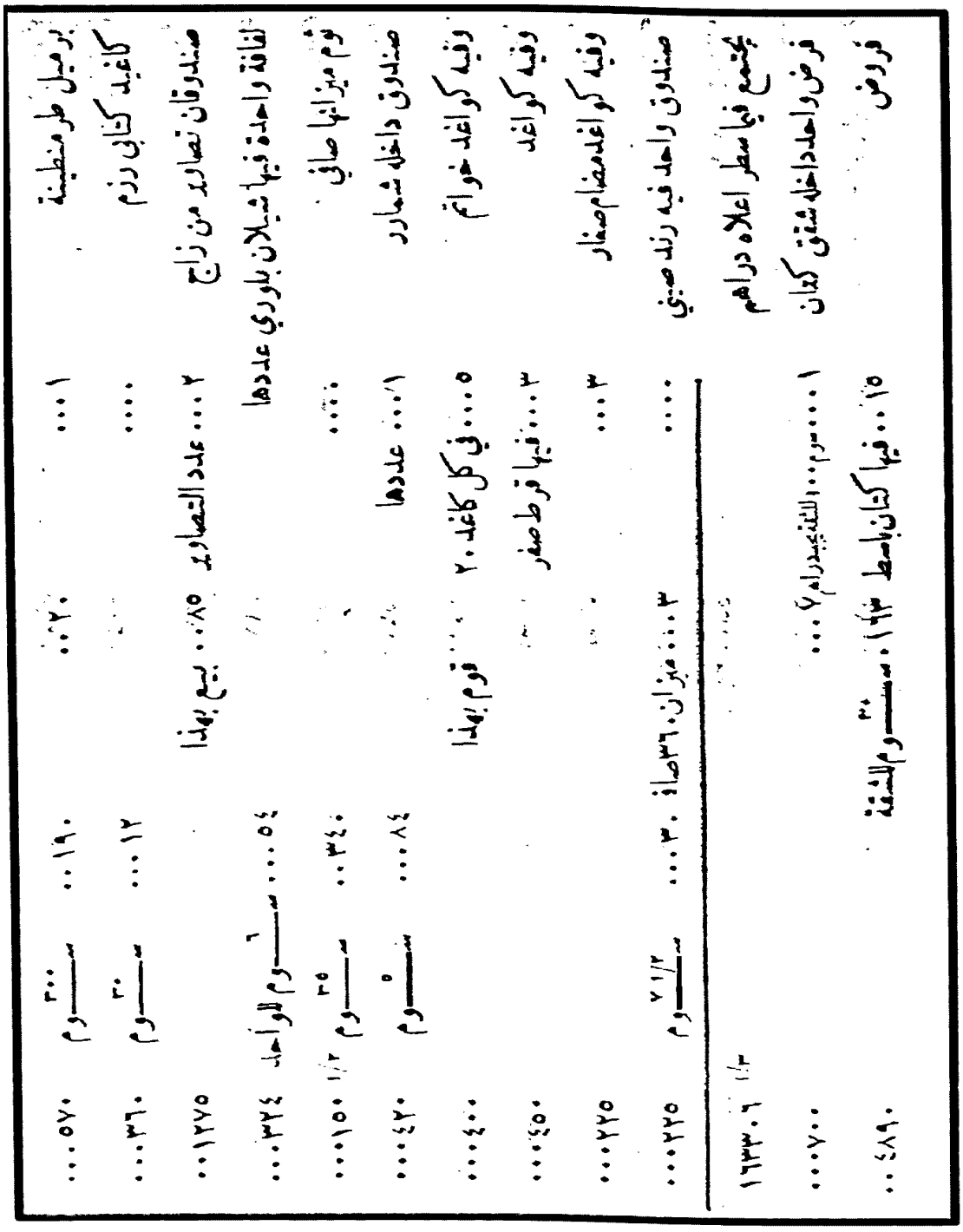
مع مدجات	٢٢	سـوم ٧ ١٤	٠١٦٥	
آخر فيه عماثر	٠٨	سـوم ٧١/٢	٠٠٦٠	
آخر فيه حزوم رخام	٠٤	سـوم ١٠	٠٠٤٠	
كموسيات من عقيق	٥٤	سـوم ٣٤/٣	٠٢٠٢١/٢	
مدجات	١١	سـوم ٣	٠٠٣٣	٠٢٤٧٥
سفايف سود	١٢	سـوم ٢	٠٠٢٤	٠٢٧٦٤١
خيوط عقيق ميال	٥٠	بهذا	٠٠٩٣	
ومن حوائج البحرية مرآة	١٩	سـوم ٥	٠٠٩٥	
كاغيد رزم كتابي	٠٤	سـوم ٣٠	٠١٢٠	
صندوق حكاك ٧ خواتم وحكاك ٣٧ قرط وقفات تافطة			٠٦٨٢١/٢	

= ٥ = « الحمد لله وحده (ثم طابع سلطاني)

توصلنا بحمد الله وقوته بالمسائل المرسومة اعلاه من سلع الغنيمة وأبرانا امناء المدوتين من ذلك ابراء تاما صدر به امرنا المعتز بالله ٩ شوال المبارك عام ١٢٤٤ »

الملحق رقم :13

-بعض إحصائيات سجلات الغنائم على عهد المولى عبد الرحمن بن هشام[1]:



[1]- ابن زيدان ، **إتحاف أعلام الناس** ... ، ج5، المصدر السابق، ص ص:162-163

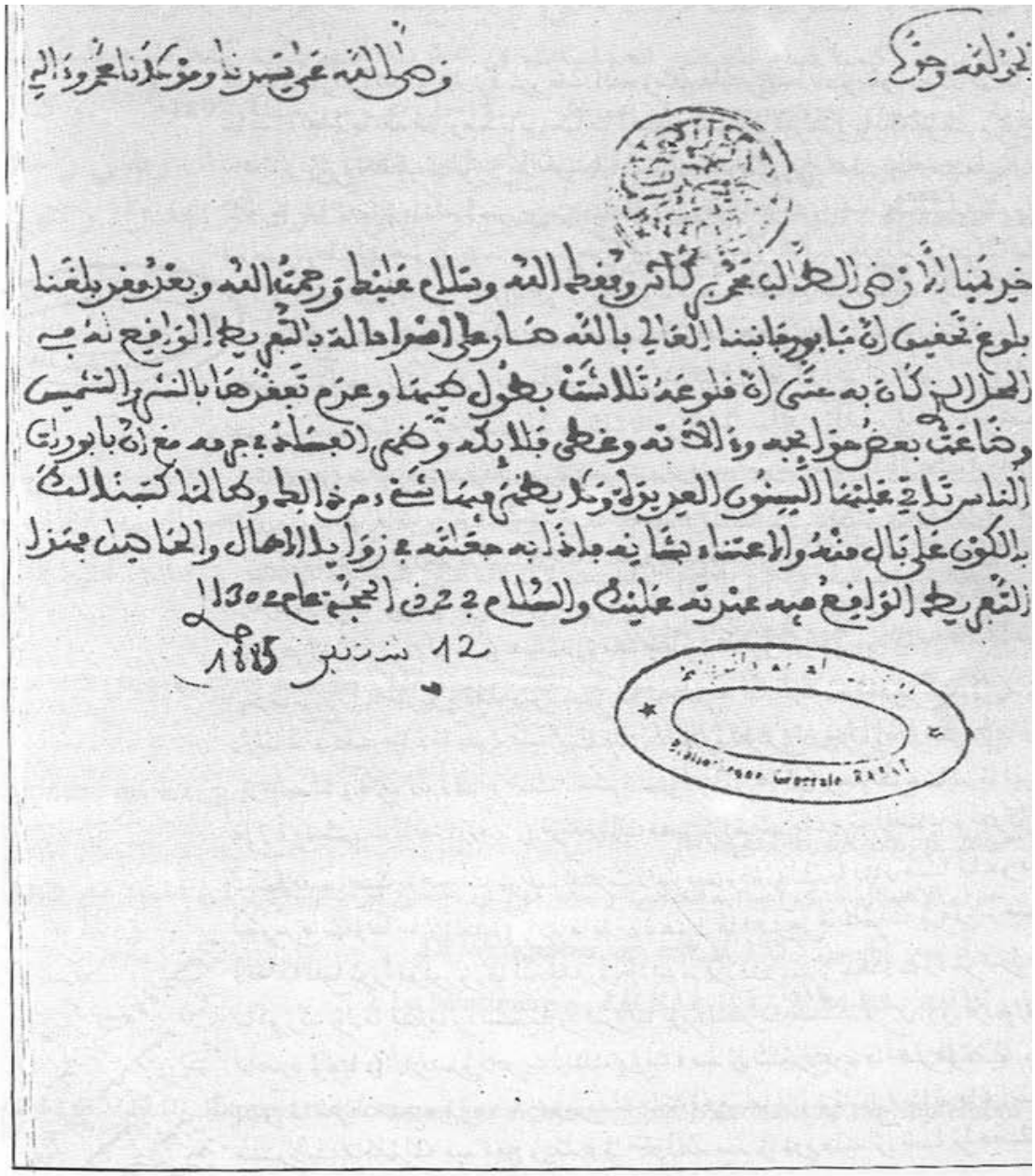
مع مدجات	٢٢	سـوم ٧ ١٤	٠١٦٥	
آخر فيه عماثر	٠٨	سـوم ٧١/٢	٠٠٦٠	
آخر فيه حزوم رخام	٠٤	سـوم ١٠	٠٠٤٠	
كموسيات من عقيق	٥٤	سـوم ٣٤/٣	٠٢٠٢١/٢	
مدجات	١١	سـوم ٣	٠٠٣٣	٠٢٤٧٥
سفايف سود	١٢	سـوم ٢	٠٠٢٤	٠٢٧٦٤١
خيوط عقيق ميال	٥٠	بهذا	٠٠٩٣	
ومن حوائج البحرية مرآة	١٩	سـوم ٥	٠٠٩٥	
كاغيد رزم كتابي	٠٤	سـوم ٣٠	٠١٢٠	
صندوق حكاك ٧ خواتم وحكاك ٣٧ قرط وقفات تافطة			٠٦٨٢١/٢	

= ٥ = « الحمد لله وحده (ثم طابع سلطاني)

توصلنا بحمد لله وقوته بالمسائل المرسومة اعلاه من سلع الغنيمة وأبرانا امناء المدوتين من ذلك ابراء تاما صدر به امرنا المعتز بالله ٩ شوال المبارك عام ١٢٤٤ »

الملحق رقم :15

-ظهير السلطان الحسن الأول "لبركاش" حول قلة الاعتناء بالسفن[1]:

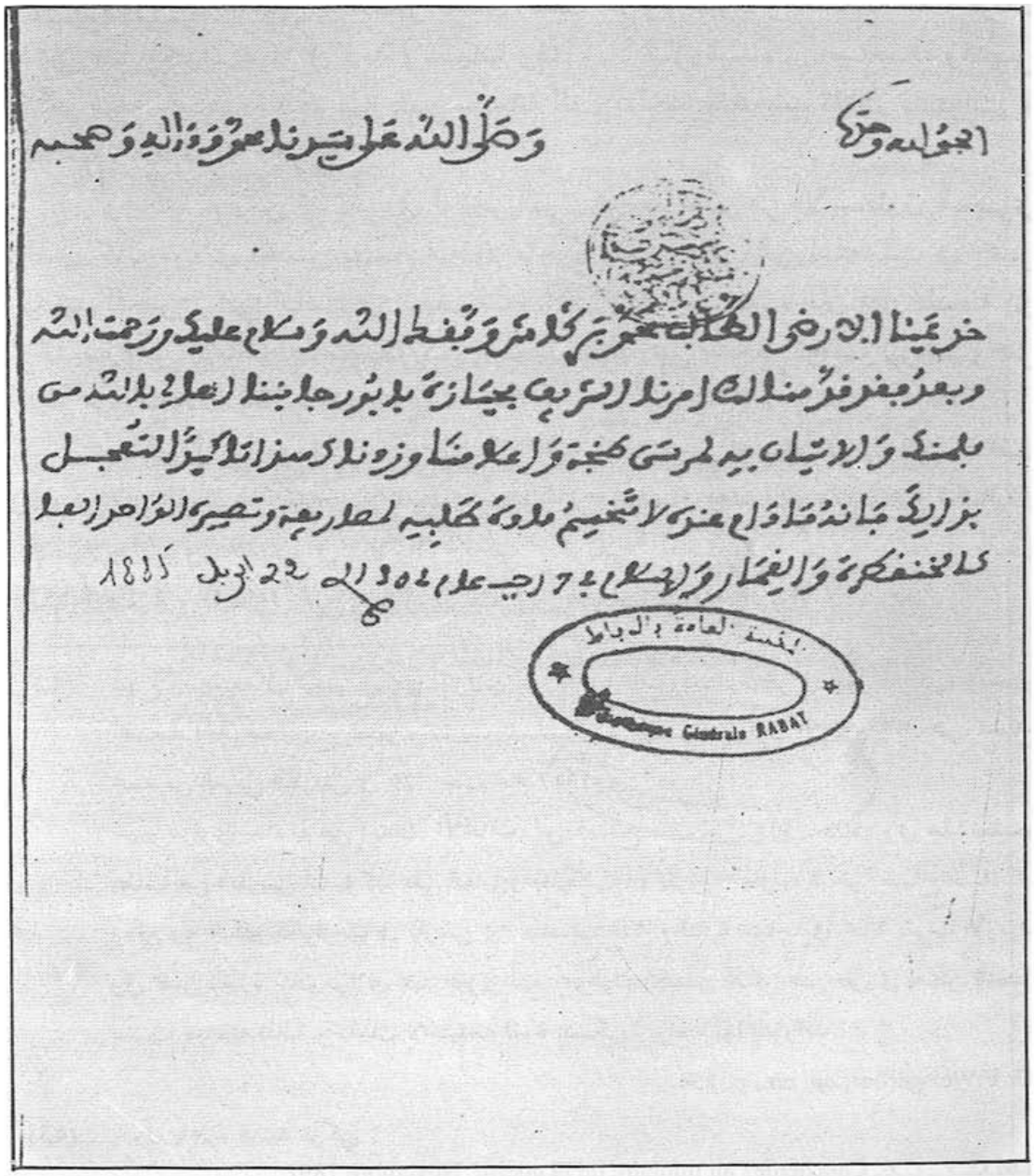


ظهير السلطان مولاي الحسن لبركاش
حول قلة الاعتناء بالسّفن

[1]-ثريا براده ، المرجع السابق ، ص:306.

الملحق رقم :16

-ظهير السلطان الحسن الأول "لبركاش" حول التلاعب في مصاريف إصلاح السفن[1]:

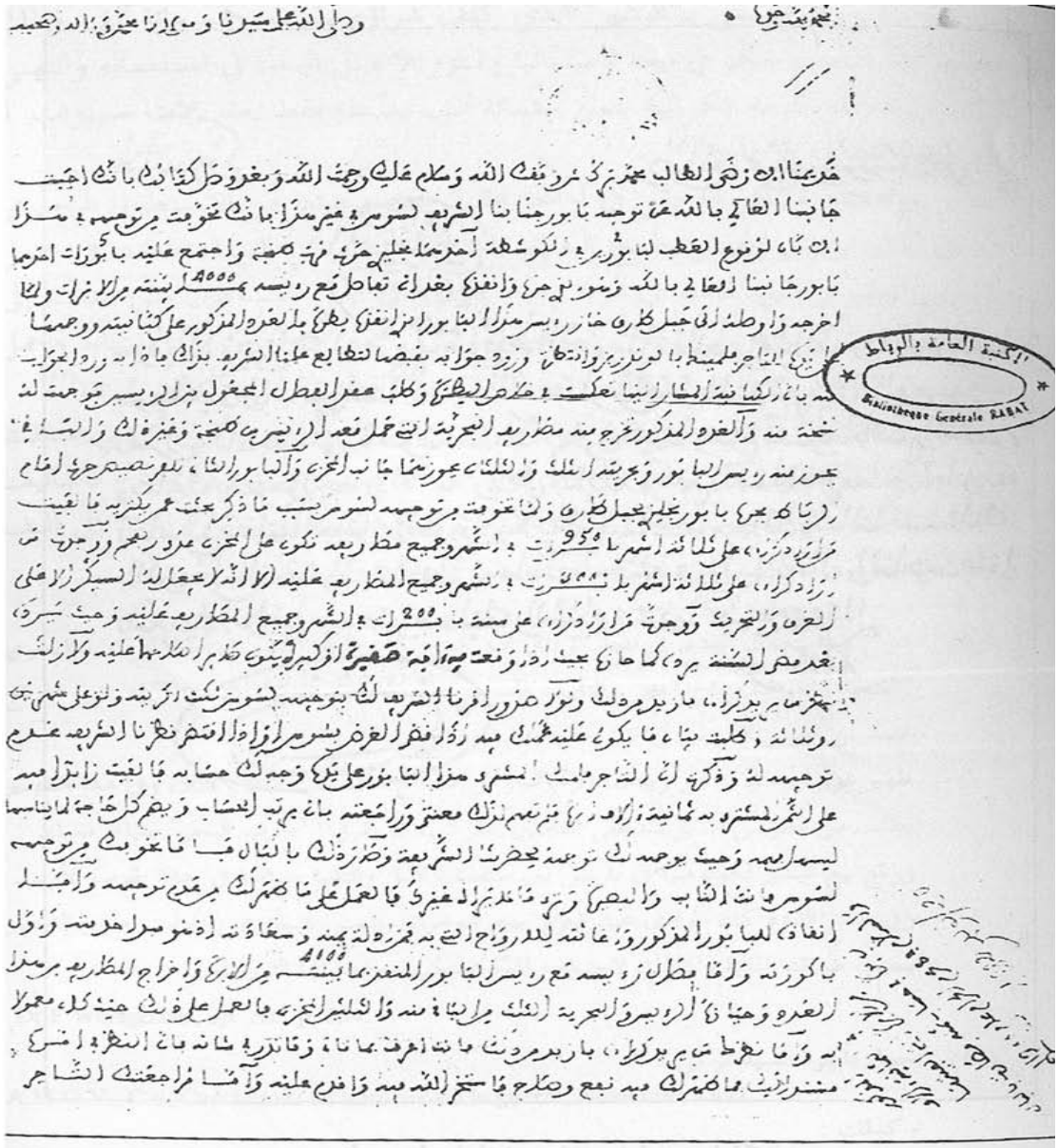


ظهير السلطان مولاي الحسن لبركاش
حول التلاعب في مصاريف السّفن

[1]- ثريا براده ، المرجع السابق ، ص:308.

-الملحق رقم :17

-ظهير السلطان الحسن الأول "لبركاش"(أحد القواد المكلفين بالشؤون البحرية) حول مصاريف السفن [1]:



ظهير السلطان مولاي الحسن لبركاش
حول مصاريف السفن

[1]- ثريا براده ، المرجع السابق ، ص:305.

قائمة المصادر والمراجع

أ-المصادر:

1-الإفراني محمد الصغير ، **نزهة الحادي بأخبار ملوك القرن الحادي** ، تق و تح: عبد اللطيف الشادلي ، ط1 ، مطبعة المعرف الجديدة ، الرباط ، 1998.

2- التلمساني أحمد بن المقري ، **نفح الطيب من غصن الأندلس الرطيب** ، تح:الدكتور إحسان عباس ، المجلد الرابع ، دار صادر بيروت ، 1968 .

3-ابن زيدان عبد الرحمن ، **إتحاف أعلام الناس بجمال أخبار حاضرة مكناس** ، ج2 ، ج3 ، ج5 ، تح: علي عمر ، ط1 ، الناشر: مكتبة الثقافة الدينية ، القاهرة ، 2008.

4- ابن زيدان عبد الرحمن ، **العز والصولة في معالم نظم الدولة** ، ج2 ، المطبعة الملكية ، الرباط ، 1962.

5-الزياني أبو القاسم ، **البستان الظريف في دولة أولاد مولاي الشريف** ، القسم الأول (من النشأة إلى نهاية عهد سيدي محمد بن عبد الله) ، تح: رشيد الزاوية ، ط1 ، الشركة المغربية للطباعة و النشر ، الرباط ، 1992.

6-الزياني أبو القاسم ، **الترجمانة الكبرى في أخبار المعمور برا وبحرا**، تح وتع: عبد الكريم الفيلالي ، ط2 ، دار نشر المعرفة ، الرباط ، المملكة المغربية ، 1991.

7-الضعيف محمد الرباطي ، **تاريخ الضعيف (تاريخ الدولة السعيدة)** ، تح و تع: احمد العماري ، ط1 ، نشر دار المأثورات ، الرباط ، 1986.

8-الغزال أحمد بن المهدي ، **نتيجة الاجتهاد في المهادنة و الجهاد** ، تح: إسماعيل العربي ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1984.

9-الفشتالي أبي فارس عبد العزيز ، **مناهل الصفا في مآثر موالينا الشرفا** ، تح: عبد الكريم كريم ، مطبوعات وزارة الأوقاف و الشؤون الإسلامية و الثقافة.

10-القادري محمد بن الطيب ، **نشر المثاني لأهل القرن الحادي عشر و الثاني** ، تح: محمد حجي ،ج2 ، ج3 ، ط1 ، دار الغرب الإسلامي ، بيروت.

11-المجهول ، **تاريخ الدولة السعدية التكمدارتية** ، تق و تح:عبد الرحيم بنحادة ، ط1 ، دار تينمل للطباعة و النشر ، مراكش ، 1994.

12-الناصري أحمد بن خالد ، **الإستقصا لأخبار دول المغرب الأقصى** ، تح و تع: جعفر الناصري ، محمد الناصري ، ج6 ، ج8 ، ج9 ، دار الكتاب ، الدار البيضاء ، 1997.

ب-المراجع العربية:

13-أميلي حسن، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق خلال القرن السابع عشر**، ط1، دار أبي الرقراق للطباعة و النشر، الرباط، 2006.

14-بروان كينيث ، **موجز تاريخ سلا 1000-1800** ، تر:محمد حبيدة ، أناس لعلو ، ط1 ، منشورات أمل ، الدار البيضاء ، 2001 .

15-بوجندار محمد أبو عبد الله ، **مقدمة الفتح من تاريخ رباط الفتح** ، تق: عبد العزيز الخمليشي ، ط1 ، مطبعة الأمنية ، الرباط ، 2012.

16- ب.ج.روجرز ، **تاريخ العلاقات الانجليزية المغربية حتى عام 1900** ، تر و تع: يونان لبيب رزق ، ط1 ، دار الثقافة ، الدار البيضاء ،1981.

17-براده ثريا ، **الجيش المغربي وتطوره في القرن 19**، منشورات كلية الآداب و العلوم الإنسانية بالرباط، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء، 1997.

18-بوشارب أحمد ، **وثائق و دراسات عن الغزو البرتغالي و نتائجه** ، ط1 ، دار الأمان ، الرباط ، المغرب ، 1997.

19-بوشارب احمد ، **قراصنة المحيط الأطلسي** ، مطبعة okad ، 1998.

20-حجي محمد ، **الزاوية الدلائية و دورها الديني و العلمي و السياسي** ، ط2 ، مطبعة النجاح الجديدة ، الدار البيضاء ، 1988.

21-حركات إبراهيم، **المغرب عبر التاريخ**، ج2، ج3، نشر و توزيع دار الرشاد الحديثة، الدر البيضاء، 2000.

22-رزوق محمد ، **الأندلسيون وهجراتهم إلى المغرب خلال القرنين 16 و 17** ، ط3 ، إفريقيا الشرق ، الدر البيضاء ، 1998.

23-رزوق محمد ، **دراسات في تاريخ المغرب** ، ط1 ، إفريقيا الشرق ، الدار البيضاء ، 1991.

24-السعود عبد العزيز ، **تطوان في القرن الثامن عشر (السلطة-المجتمع-الدين)** ، ط1 ، منشورات جمعية تطاون أسمير ، مطبعة الخليج العربي ، تطوان ، 2007.

25-سيمو بهيجة ، **الإصلاحات العسكرية بالمغرب 1844-1912** ، منشورات اللجنة المغربية للتاريخ العسكري ، المطبعة الملكية ، الرباط ، 2000.

26-الشابي مصطفى ، **الجيش المغربي في القرن التاسع عشر 1830- 1912** ، ج2 ، ط1 ،المطبعة و الوراقة الوطنية ، مراكش ، 2008.

27-الصقلي العربي، **مذكرات من التراث المغربي، من تثمين الدولة إلى المخاطر**، ج3، ج5، الرباط، المغرب الأقصى، 1985.

28-الصلابي علي محمد محمد ، **الدولة العثمانية ، عوامل النهوض و أسباب السقوط** ، ط1 ، دار التوزيع و النشر الإسلامية ، مصر ، 2001.

29-العربي إسماعيل ، **العلاقات الدبلوماسية بين دول المغرب والولايات المتحدة (1776-1816)**، سلسة دراسات كبرى، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر.

30-قدوري عبد المجيد، **المغرب وأوربا ما بين القرنين الخامس عشر والثامن عشر (مسألة التجاوز)**، ط1، المركز الثقافي العربي، الدار البيضاء، 2000.

31-كواندرو روجي ، **قراصنة سلا** ، تر: محمد حمود ، نشر المعهد الجامعي للبحث العلمي جامعة محمد الخامس ، مطبعة الأمنية ، 1991.

32-كريم عبد الكريم، **المغرب في عهد الدولة السعدية: دراسة تحليلية لأهم التطورات السياسية و مختلف المظاهر الحضارية**، ط3، منشورات جمعية المؤرخين المغاربة، الرباط، المملكة المغربية، 2006.

33-المنوني محمد ، **مظاهر يقظة المغرب الحديث** ، ج1 ، ط2 ، شركة المدارس للنشر و التوزيع ، الدار البيضاء ، 1985.

34-منصور محمد ، **المغرب قبل الاستعمار ، المجتمع والدين والدولة 1792-1822** ، تر: محمد حبيدة ، ط1 ، نشر المركز العربي الثقافي ، الدار البيضاء ، المغرب ، 2006 .

35-معريش محمد العربي ، **المغرب الأقصى في عهد السلطان الحسن الأول 1873-1894** ،ط1 ، دار الغرب الإسلامي ، بيروت ، لبنان ،1989 .

36-المريني عبد الحق ، **الجيش المغربي عبر التاريخ** ، ط5 ، مطبعة المعارف الجديدة ،الرباط ، المغرب ، 1997.

37-الناصري جعفر بن أحمد ، **سلا و رباط الفتح أسطولهما و قرصنتهما الجهادية** ، تح: أحمد بن جعفر الناصري ، ج2 ، ج5 ، ج6 ، مطبعة المعارف الجديدة ، الرباط ، المملكة المغربية ، 2006.

ج-المراجع الفرنسية:

38-Leila mazine, **salé et ses corsaires 1666-1727 un port de la course marocain au XVIIe siècle**, thèse soutenue en 1999 a université de roue havre Normandie, 2007

د-الدوريات:

39-حجي محمد، **الأسطول المغربي أيام العلويين**، ضمن مجلة دعوة الحق، العدد 4، السنة 12، تصدرها وزارة عموم الأوقاف و الشؤون الإسلامية، الرباط، المملكة المغربية، 1969.

40-حجي محمد، **التطورات التي عرفها المغرب في عهد السعديين**، مجلة دعوة الحق، العدد 5، السنة 21، تصدرها وزارة الأوقاف و الشؤون الإسلامية، الرباط، المملكة المغربية، 1980.

41-حركات إبراهيم ، **جمهوريات أبي الرقراق** ، ضمن مجلة دعوة الحق المغربية ، العدد 3 ، تصدرها وزارة عموم الأوقاف ، المغرب ، جانفي 1965.

42-حركات إبراهيم، **المقاومة البحرية في القرن الحادي عشر**، ضمن مجلة دعوة الحق، العدد 8، السنة 15، تصدرها وزارة عموم الأوقاف، المملكة المغربية، مارس1973.

43-حموش عبد الحق ، **أزمة المدفوعات بين المغرب و البلدان الاسكندينافية في القرن الثامن عشر** ، ضمن مجلة دعوة الحق ، العدد 9 و 10 ، السنة 11 ، تصدرها وزارة عموم الأوقاف ، المملكة المغربية ، 1968.

44-الخطيب عبد اللطيف، **تاريخ حملة البرتغال على المغرب في المصادر البرتغالية**، ضمن مجلة دعوة الحق، العدد 4، السنة 7، تصدرها وزارة عموم الأوقاف، الرباط، المملكة المغربية، 1964.

45-الطويل محمد سعيد ، **تطور صناعة السفن في ولاية طرابلس الغرب** ، ضمن مجلة أفاق الثقافة و التراث ، العدد25-26 ، السنة 7 ، الإمارات العربية المتحدة ، يوليو 1999.

46-عبد الله عبد العزيز، **التطور الحضاري بمصب أبي الرقراق**، مجلة المناهل، العدد 10، السنة 4، مطبعة فضالة، المغرب، 1977.

47-معنينو الحاج أحمد ، **تكوين الأطر في عهد الحسن الأول** ، ضمن مجلة دعوة الحق ، العدد 4 ، السنة 12 ، تصدرها وزارة عموم الأوقاف ن المغرب ن مارس 1969.

48-المريني عبد الحق ، **الجيش المخزني في عهد الدولة العلوية** ، ضمن مجلة دعوة الحق ، العدد 3 ، السنة 14 ، تصدرها وزارة عموم الأوقاف ، المغرب ، مارس 1971.

49-المريني عبد الحق ، **الإصلاحات العسكرية في عهد الملك المصلح مولاي حسن** ، ضمن مجلة دعوة الحق ، العدد 4 ، السنة 12 ، تصدرها وزارة عموم الأوقاف ، المغرب ، مارس 1969 .

50-المريني عبد الحق ، **الجيش المغربي في عهد أبي النصر المولى إسماعيل قاهر الأعداء** ، ضمن مجلة دعوة الحق ، العدد 1 ، السنة32 ، ، تصدرها وزارة عموم الأوقاف ، المغرب ، مارس 1991 .

51-المنوني محمد ، **صناعة الأسلحة النارية بالمغرب** ، ضمن مجلة دعوة الحق ، العدد 8 ، السنة 13 ، تصدرها وزارة عموم الأوقاف ، المملكة المغربية.1969.

و-الملتقيات و الندوات:

52-أميلي حسن ، **الجهاد البحري بمصب أبي الرقراق: رد فعل أندلسي** ، ضمن أعمال ندوة: المغرب و إسبانيا خلال القرن السابع عشر ، تنسيق محمد صالحي ، ط1 ، منشورات كلية الآداب و العلوم الإنسانية بالرباط ، مطبعة النجاح الجديدة ، الدار البيضاء ، 1997.

53- محمد جاده ، **الملاحة في اتفاقيات المغرب الدولية خلال النصف الثاني من القرن الثامن عشر** ، ضمن أعمال ندوة البحر في تاريخ المغرب ، تنسيق رقية بلمقدام ، منشورات كلية الآداب و العلوم الإنسانية بالمحمدية ، المغرب.

54-رزوق محمد ، **الجهاد البحري في عهد السلطان مولاي إسماعيل منطقة مصب أي الرقراق نموذجا** ، ضمن أعمال الدورة الأولى لجامعة مولاي علي الشريف الخريفية ، مركز الدراسات و البحوث العلوية ، مطبعة ميثاق ، المغرب ، ديسمبر 1989.

55-الفاسي عبد الإله ، **تطور علاقات العدوتين (الرباط – سلا) بالبحر من القرن 17 إلى القرن 19** ، ضمن أعمال ندوة البحر في تاريخ المغرب ، تنسيق رقية بلمقدام ، منشورات كلية الآداب و العلوم الإنسانية بالمحمدية ، المغرب.

56-المهناوي محمد ، **المغاربة و البحر خلال القرن 16** ، ضمن أعمال ندوة البحر في تاريخ المغرب ، تنسيق رقية بلمقدام ، منشورات كلية الآداب و العلوم الإنسانية ، المحمدية ، المغرب.

ي-الأطروحات:

57-شرف موسى ، **الإصلاحات في المغرب الأقصى في عهد السلطان محمد بن عبد الله 1757-1790** ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث ، إشراف: محمد العربي معريش ، جامعة الجزائر 2 ، 2009-2010.

58-طيبي مهدية ، **مقاربة للوضع الاجتماعي و الاقتصادي لأهل الأندلس بمدينة الجزائر من خلال محاكم التفتيش القرن 17-18م** ، مذكرة لنيل شهادة الماجيستر في التاريخ الحديث ، إشراف : موساوي فلة ، جامعة الجزائر2 ، السنة الجامعية 2008-2009.

59-بن قايد عمر ، **علاقات المغرب الأقصى السياسية مع دول غرب أوروبا المتوسطية (فرنسا-إسبانيا) من 1659-1727** ، مذكرة لنيل شهادة الماجيستر في تخصص التاريخ الحديث ، إشراف: د.عمار بن خروف ، المركز الجامعي غرداية ، 2010-2011.

60-نايت قاسي إلياس ، **المغرب الأقصى في اهتمامات السياسة الخارجية البريطانية 1792-1859** ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه علوم في التاريخ الحديث و المعاصر ، إشراف الدكتور: بوعزة بوضرساية ، جامعة الجزائر2 ، 2013-2014.

ن-الموسوعات:

61- محمد حجي ، **موسوعة أعلام المغرب** ، ج6 ، دار الغرب الإسلامي ، الدار البيضاء ، المغرب.

62- محفوظ محمود محمد و آخرون ، **الموسوعة العربية الميسرة** ، ط2 ، دار الجيل ، بيروت.

الفهارس:

-فهرس الجداول

-فهرس الموضوعات

فهرس الجداول

رقم الجدول	عنوان الجـــــــــــــــــــــــــــــــــــــــدول	رقم الصفحة
1	أنواع سفن الأسطول السلاوي ومميزاتها	30
2	تطور حجم الأسطول السلاوي خلال الفترة الممتدة من1614م الى1668م	31
3	تطور حجم الأسطول المغربي على عهد المولى الرشيد 1668م-1672م	51
4	تطور حجم الأسطول المغربي على عهد المولى إسماعيل 1672م-1698م	55
5	غنائم الأسطول المغربي في الفترة الممتدة من 1693م-1698م	58
6	عدد الأسرى بالمغرب سنة 1703م	59
7	عدد الأسرى بالمغرب سنة 1723م	60
8	بعثات و سفارات المولى محمد بن عبد الله إلى الدول الأوروبية من اجل الحصول على المعدات البحرية	70
9	توزيع البحارة الموجودين في الموانئ المغربية سنة 1772م	74
10	تقرير القنصل الهولندي "فرانسوا روسيتيول" " fanoirs rossignl"عن البحرية المغربية في 28 مايو 1772م	76
11	تقرير هولندي حول البحرية المغربية 1775م	77
12	تقرير القنصل الدنماركي "هوست" عن الأسطول المغربي عام 1766م)	78

فهـــــرس الموضوعات

-قائمة المختصرات

-مقدمة .....أ

-المدخل:البحرية المغربية خلال العهد السعدي1549م-1603م **2**

-الفصل الأول: البحرية المغربية خلال عهد قراصنة سلا1603م-1668م.....**15**

-المبحث الاول:الهجرات الاندلسية و دورها في ازدهار النشاط البحري بسلا 15

-المبحث الثاني : هياكل الأسطول السلاوي..... 25

-المبحث الثالث:استراتجيات الهجوم و مجال العمل..... 34

-المبحث الرابع: مراحل النشاط البحري السلاوي..... 38

-الفصل الثاني: البحرية المغربية خلال العصر العلوي الأول1668م-1792م.....**49**

- المبحث الاول :عهد المولى الرشيد 1668م-1672م..... 49

-المبحث الثاني : عهد المولى إسماعيل 1672م-1727م..... 53

- المبحث الثالث: عهد المولى محمد بن عبد الله 1757م-1792م..... 64

-الفصل الثالث: البحرية المغربية خلال العصر العلوي الثاني 1792م-1894م.....**86**

-المبحث الاول :عهد المولى سليمان 1792م-1822م..... 86

-المبحث الثاني : عهد المولى عبد الرحمن بن هشام 1822-1856..... 93

-المبحث الثالث: عهد المولى الحسن الأول 1873م-1894م. 100

-الخاتمة. 107

-الملاحق..... 111

-قائمة المصادر والمراجع..... 129

-فهرس الجداول..... 138

-فهرس الموضوعات..... 139