

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

République Algérienne Démocratique et Populaire

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

Université Mustafa Stambouli
Mascara



جامعة مصطفى اسطمبولي
معسكر

كلية: العلوم الإنسانية والاجتماعية

قسم: العلوم الإنسانية

مخبر: البحوث التاريخية والاجتماعية

أطروحة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث

تخصص: التطورات الاقتصادية للجزائر 1954/1830.

فرع: علوم إنسانية

العنوان:

شبكة السكك الحديدية وأثرها على حركة الاستيطان في القطاع
الوهراني 1954/1857

يوم: الخميس 30 افريل 2026

تقديم الطالب (ة): هوري أسماء

لجنة المناقشة:

رئيسا	جامعة معسكر	أستاذ التعليم العالي	- برنو توفيق
مشرفا ومقررا	جامعة تيارت	أستاذ التعليم العالي	- طاعة سعد
مناقشا	جامعة معسكر	أستاذة التعليم العالي	- سيدهم فاطمة الزهراء
مناقشا	جامعة معسكر	أستاذ التعليم العالي	- قبائلي الهواري
مناقشا	جامعة تيارت	أستاذ التعليم العالي	- بكاري عبد القادر
مناقشا	جامعة معسكر	أستاذ محاضر أ	- عبو إبراهيم

السنة الجامعية: 2025 / 2026

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر وعرافان:

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: " لا يشكر الله من لا يشكر الناس "

رواه أبو داود والترمذي وأحمد

وانطلاقاً من الهدى النبوي الشريف أتقدم بالشكر الجزيل والعرافان الى:

السيد المحترم الأستاذ الدكتور المشرف " طاعة سعد " على متابعة وتقييم هذا العمل
وتشجيعه المستمر لي فجازاه الله عني كل خير.

كما أتقدم بالشكر والامتنان للأساتذة الكرام أعضاء لجنة المناقشة على تكرمهم لإثراء
أطروحتي بملاحظاتهم وتوجيهاتهم

والى جميع أساتذة كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية بجامعة معسكر

إهداء:

أهدي ثمرة جهدي الى من قال فيها المولى عز وجل
{وَقَضَىٰ رَبُّكَ أَلَّا تَعْبُدُوا إِلَّا إِيَّاهُ وَبِالْوَالِدَيْنِ إِحْسَانًا ۖ إِنَّمَا يُبَلِّغَنَّ عَنْكَ الْكِبَرَ أَحَدُهُمَا أَوْ
كِلَاهُمَا فَلَا تَقُلْ لَهُمَا أُفٍّ وَلَا تَنْهَرْهُمَا وَقُلْ لَهُمَا قَوْلًا كَرِيمًا}

سورة الإسراء: 23.

الى ابني " يحيى "

الى جميع أفراد عائلتي

الى كل من شجعني وقدم لي يد المساعدة لإتمام هذا العمل

الى أرواح شهداء الوطن وإخواننا بفلسطين

قائمة المختصرات

قائمة المختصرات:

1 باللغة العربية:

تر: ترجمة.

د. س: دون سنة النشر.

د م ج: ديوان المطبوعات الجامعية.

د. ط: دون طبعة.

ط: طبعة

ط خ: طبعة خاصة

ش ون ت: الشركة الوطنية للنشر والتوزيع.

ع: عدد المجلة.

م وك: المؤسسة الوطنية للكتاب.

مج: مجلد.

2 باللغة الفرنسية:

ANOM: Archive Nationnal D'outre-Mer.

AWO: Archive Wilaya d'Oran.

CGT: Confédération Général du Travail.

CGTU: Confédération Général du Travail Unitaire.

Cie MH: Compagnie Mokta el Hadid.

Cie EA: Est – Algérien.

Cie FA: Compagnie Franco-Algérienne.

Cie O A: Ouest – Algérien.

Cie PLM: Compagnie Paris – Lyon – Mediterranean.

Cie FA: Compagnie Française Algérienne de Fer.

E D: Edition .

GGA: Gouvernement General d'Algérie.

J : Journal.

JORA : Journal Officiel de La Republique Algerienne.

JORF: Journal Officiel de la Republic Française.

N: Numéro.

Op, cit: Opera Citato.

SD: Son Date.

S.N.T.F: Société Nationale Des Transports Ferroviaires.

T: Tome.

مقدمة

مقدمة:

يعتبر الاحتلال الفرنسي للجزائر مشروع استعماري استيطاني خطير إذ أنه لم يكن قائما على الاعتداء العسكري فقط، بل استهدف السيطرة الشاملة على الأرض والانسان معا، مستغلا التفوق المادي الذي حصلت عليه فرنسا بعد الثورة الصناعية التي أحدثت اختلالا اقتصاديا في توازن العالم.

ظهرت أطماع الفرنسيين بشكل واضح منذ اللحظات الأولى لاحتلالهم مدينة الجزائر في 05 جويلية 1830 فكان همهم الأول هو السيطرة على الموارد المالية والممتلكات، فكانت أولى خطوات الإدارة الاستعمارية بالاستيلاء على خزينة الداي، هذا الاستحواذ لم يكن مجرد نهب عابر بل عكس التوجه الاستعماري القائم على السيطرة والاستغلال المنظم للثروات والذي استمر لاحقا في شكل سياسة استيطانية اقتصادية وقانونية مدروسة من أجل نقل خيرات الجزائر إلى فرنسا.

كما هدفت السياسة الاستعمارية منذ بداية الاحتلال الى دمج الجزائر في الكيان الفرنسي، وإنهاء وجودها، وخلق كيان جديد أوروبي بعدة أساليب تعسفية، حيث تفننت مصالح الإدارة الاستعمارية في نهب الأراضي الجزائرية من أصحابها الأصليين منتهجة في ذلك آليات أخطر من الحملات العسكرية.

تمثلت هذه السياسة في تبني مشاريع سياسية واجتماعية واقتصادية... الخ مدعمة بتشريعات وقوانين فتحت شهية المستثمرين والمستوطنين خاصة بعد التسهيلات التي منحتها لهم السلطات الاستعمارية بالجزائر، مما ساهم في تعدد وتنوع المشاريع الداعمة لسياسة الاستيطان التي أنجزتها الإدارة الفرنسية ونخص بالذكر المشاريع ذات الطابع الاقتصادي وفي مقدمتها شبكة السكك الحديدية كإحدى الآليات الضرورية لتنمية الاقتصاد الفرنسي في ظل التطورات والمنافسات العالمية الحاصلة آنذاك.

فعندما شرعت فرنسا في انجاز مشروع السكك الحديدية بالجزائر، كانت تسعى الى تحقيق جملة من الأهداف التي تتماشى مع النتائج التي أحدثتها الثورة الصناعية من تغيرات وتطورات عالمية في القرن 19، فأصبح النقل السريع والفعال ضروريا لتسهيل نقل البضائع والموارد بين مناطق الإنتاج والاستهلاك والتصدير، ولربط المدن والقرى وتسهيل السيطرة الإدارية والعسكرية على البلاد، واعتبرت السكك الحديدية واحدة من أسرع وأحسن الوسائل التي ستساهم في خلق بنية اقتصادية جديدة، جذبت الاستثمارات وربطت الجزائر بحركة التجارة العالمية، الأمر الذي انعكس إيجابا على الاقتصاد الفرنسي بعد الثورة الصناعية.

سعت فرنسا من خلال مد خطوط السكك الحديدية كمشروع اقتصادي استعماري قائم على النهب والاستغلال إلى ربط مناطق الغنى الاقتصادية بالموانئ الكبرى ومنها إلى الأسواق الفرنسية والأوروبية وبالتالي استنزاف خيرات البلاد وتطوير الاقتصاد الرأسمالي، هذا من جهة ومن جهة أخرى صممت لخدمة أغراض عسكرية توسعية من أجل تطويق المقاومات والقضاء عليها ثم التوغل نحو المناطق الداخلية بغية الوصول إلى الصحراء واكتشاف مصادر غنى أخرى.

نتج عن مد الخطوط الحديدية تزايد عدد المستوطنين القادمين من كل أنحاء أوروبا إلى الجزائر جراء الانتعاش الاقتصادي الذي وفرته لهم الإدارة الفرنسية والامتيازات التي وعدتهم بها بل ونفذت وعودها بكل الأساليب اللإنسانية والقانونية بزعمها، على حساب انتزاع الأراضي من أصحابها الأصليين الذين تأثروا سلبا وانهار اقتصادهم وتغيرت بنيتهم الاجتماعية في ظل كل التحولات التي فرضتها سلطات الاحتلال.

إشكالية الدراسة:

يبقى من العسير فهم هذا الموضوع واستيعابه ما لم تتم الإجابة على التساؤلات الكبرى التي يطرحها، باعتبار أن موضوع طرق السكك الحديدية في الجزائر خلال الحقبة الاستعمارية يعد على جانب كبير من الأهمية، لذا فإن الإشكالية الرئيسية هي كالتالي:

ما مدى مساهمة مشاريع السكك الحديدية في دعم وتكريس حركة الاستيطان بالقطاع الوهراني في الفترة الممتدة ما بين 1857-1954؟

وللإجابة على هذه الإشكالية كان من الضروري طرح تساؤلات فرعية ومنها:

1 - فيما تمثلت الإجراءات التي اتخذتها فرنسا لإنشاء وتوسيع شبكة السكك الحديدية في الجزائر خلال الفترة الاستعمارية؟

2 - كيف تعاملت السلطات الاستعمارية مع أراضي الفلاحين التي شملتها مخططات الإنجاز؟

3 - ماذا ترتب عن تلك الإجراءات الموجهة لخدمة مشروع السكك الحديدية على المجتمع الجزائري؟

4-كيف عبر الشعب الجزائري عن موقفه من الأبعاد التي حملها المشروع وخاصة في القطاع الوهراني؟

أهمية وأهداف الدراسة:

- 1- تهدف الدراسة إلى المساهمة قدر المستطاع في كتابة تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر كما تسعى الى إضافة بعض المعطيات التي قد تفيد الباحثين المهتمين بالتاريخ الاقتصادي للجزائر خلال الفترة الاستعمارية.
- 2- الكشف عن مضمون مشاريع الاحتلال الفرنسي منها مشروع شبكة السكك الحديدية وأثرها على حركة الاستيطان في القطاع الوهراني 1954/1857، وهو موضوع يحتاج إلى دراسة وتحليل جادين.
- 3- كما يهدف الموضوع إلى التعريف بمراحل إنشاء طرق السكك الحديدية في الجهة الغربية من البلاد خلال الحقبة الاستعمارية والدور الذي قدمته للاقتصاد الفرنسي، ثم الأهداف العامة التي من أجلها خصصت الحكومة الفرنسية أموالا طائلة بغية تطويرها ، وهذه كلها قضايا جديرة بالملاحظة والدراسة.
- 4- إبراز موقف المقاومة الوطنية من هذه المشاريع التي ساهمت في تنمية وتطوير الاستيطان في الجزائر خلال فترة طويلة من الاحتلال.

وقد استندت في هذه الدراسة من تناول بعض الباحثين لجوانب منها، مثل أطروحة الدكتوراه التي قدمتها ايمان بوزراع الموسومة ب آثار سكة الحديد الفرنسية في استعمار المناطق الداخلية خط بونة-تبسة انموذجا (1914-1857) ورسالة الماجستير لرضا حوحو " شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الاستعمار 1914-1830، ومع ذلك تبقى هذه الدراسات مركزة على مجال جغرافي وزمني محددين كما أنها لم تشر الى رود الأفعال الوطنية اتجاه المشروع لا سيما في القطاع الوهراني.

يعد موضوع شبكة السكك الحديدية من المواضيع الهامة خصوصا عندما يتعلق بمجال جغرافي وزمني معين المتمثل في القطاع الوهراني خلال الفترة الممتدة ما بين 1857 و 1954، فإنه يصبح من الدراسات المحلية التي تستدعي بحثا معمقا ومفصلا قصد إثراء البحث التاريخي من جهة، وإبراز الأهداف الحقيقية التي سعت اليها فرنسا ومستوطناتها بعد ربط أجزاء الجزائر بشبكة من الخطوط الحديدية.

وعلى الرغم من وجود العديد من الدراسات التي تناولت موضوع الاستيطان بشكل عام سواء في الجزائر ككل اوفي القطاع الوهراني تحديدا، الا ان جانب الربط بين انجاز شبكة السكك ودوره في تعزيز حركة الاستيطان في المنطقة لم ينل حقه من التعمق لذلك جاءت هذه الدراسة كمحاولة لإضافة رؤية جديدة من خلال تقديم قراءة أخرى لإبراز مدى تأثير خطوط السكة الحديدية في تنمية الاستيطان عن طريق إعادة توزيع السكان ورسم خريطة جديدة حسب ما يتماشى مع المشروع الاستعماري في الغرب الجزائري.

تكمن الإضافة العلمية لهذا البحث في محاولة إبراز دور مشروع السكة الحديدية ليس كوسيلة نقل فقط بل كآلية أخرى فعالة دعمت الوجود الاستعماري في المنطقة وساهمت في تكريس الاستيطان وفق الأهداف الاقتصادية والعسكرية والديموغرافية، كما تحتوي الدراسة هذه أيضا على تحليل ومقارنة فترات التوسع في الإنجاز ومد الخطوط، وتأثيراتها على ظهور المستوطنات وقرى السكك الحديدية في القطاع الوهراني.

مبررات اختيار الموضوع:

ومن الأسباب التي جعلتني أبحث في هذا الموضوع.

أولاً: التعريف بأهم مشاريع السكك الحديدية خلال الحقبة الاستعمارية ضمن المشاريع الاقتصادية التنموية الكبرى، منذ ظهور القانون الأساسي المؤسس لها سنة 1857م إلى غاية اندلاع الثورة التحريرية سنة 1954، والتي اتخذت موقفا حازما تجاه كل المشاريع الاستيطانية في الجزائر.

ثانياً: المساهمة قدر الإمكان في التعريف بالجانب التشريعي والقوانين التي مهدت الى تأسيس مشاريع السكك الحديدية في الجزائر وتحديدًا في الغرب الجزائري والمراحل التي مرت بها خلال القرن 19 وبداية القرن 20، والميزانية العامة التي خصصتها الإدارة الفرنسية لإنجاح هذا المشروع الهام للاقتصاد الفرنسي، وتبيان موقف الجزائريين من خلال مطالبهم إلى السلطات الاستعمارية قبل وبعد الحرب العالمية الثانية.

ثالثاً: معرفة اهتمامات الحركة الوطنية والنقابات الفرنسية التي ناضل في صفوفها جزائريون من التيار اليساري، والتي أولت للجانب الاقتصادي والاجتماعي الذي يخص سكان الجزائر من المسلمين عناية خاصة، حيث برزت من خلال مطالب السياسيين عبقريتهم وحنكتهم في الدفاع عن مصالح المسلمين في المجالس النيابية والحكومة الفرنسية، ومن ثمة طرح قضاياهم الجوهرية.

وقد اعتبرت هذه المجالس قناة وصل مشروعة قانونا لمباشرة أسلوب عمل سياسي بإمكانه تحقيق مطالب المسلمين، ويظهر هنا دور الاتجاه الاستقلالي وحتى الحزب الشيوعي الجزائري بعد الحرب العالمية الثانية في الدفاع عن مصالح العمال والمهنيين ضمن الشركات الخاصة بطرق السكك الحديدية في الغرب الجزائري، وبالمقابل سخرت الإدارة الاستعمارية كل الوسائل بغرض اعتماد هذه المشاريع خدمة للكلولون.

رابعاً: الرغبة لمواصلة البحث في مجال التطورات الاقتصادية التي شهدتها الجزائر إبان الاستعمار الفرنسي ولا سيما الكشف عن أساليب القمع والنهب اللذان كانا من أسس الاستغلال الاقتصادي لخيرات

الجزائر، مما ألحق أضرارا بليغة على المجتمع الجزائري ديموغرافيا واقتصاديا واجتماعيا، كما أن هناك ميولات شخصية ذاتية لمعرفة التاريخ المحلي الذي أصبح مجالا هاما اتجه إليه العديد من الباحثين.

الحدود الزمنية للموضوع:

يتمحور موضوع الدراسة حول " شبكة السكك الحديدية وأثرها على حركة الاستيطان في القطاع الوهراني 1857-1954، باعتبار أن أول مرسوم سمح بإنجاز الخطوط الحديدية في الجزائر يعود إلى 8 أفريل 1857، حيث ستشهد الشبكة نشاطا واسعا ومكثفا طيلة الفترة المدروسة المحددة الى غاية 1954 هذه السنة التي تعتبر محطة فاصلة للخلاص من الاستعمار من خلال انطلاق الثورة التحريرية الكبرى التي أثرت على مشاريع فرنسا الاستعمارية خاصة في القطاع الوهراني ،وبالتالي ستغطي مرحلة انجاز وتطوير الشبكة خلال فترة الاستعمار الفرنسي وتنتهي مع بداية الكفاح التحرري.

مصادر البحث:

وبما أن المشروع كان بأيادي فرنسية كانت البليوغرافيا في أغلبها عبارة عن وثائق أرشيفية فرنسية المتواجدة بأرشف Aix-en-Provence بجنوب فرنسا، تمثلت أساسا في التقارير الحكومية التي تم تحريرها في المجالس والمداولات تناولت خرائط طوبوغرافية وتصاميم عن الخطوط المقترحة والمنجزة مرفوعة بجدول إحصائية حول الميزانية الخاصة بإنجاز كل خط والعائدات التي حققتها كل شركة مسؤولة عن إحدى الشبكات المشرفة عليها، والتي أفادنا بها الأستاذ المشرف الدكتور طاعة سعد.

اعتمدنا على بعض التقارير التي نشرتها الشركات في الجرائد الخاصة بإنجاز الخطوط الحديدية حيث تناولت الميزانيات والتكاليف المادية التي تطلبها كل خط، كما أشارت الى المساعدات التي قدمتها الحكومة الفرنسية، والفوائد المحققة وراء استغلال كل خط حديدي.

إلى جانب الجرائد والنشريات الرسمية والإدارية التي تناولت المراسيم والقرارات الخاصة بإنجاز الخطوط الحديدية بداية من 8 أفريل 1857 والى غاية سنة 1900 بعد منح الجزائر استقلال مالي، مثل جريدة (l'Echo d'Oran) التي حصلنا على البعض منها من مركز الأرشيف لولاية الجزائر العاصمة "بيرخادم" والكثير منها من مركز الأرشيف لولاية وهران خاصة الحزم P, R,T.

تناولت تلك الحزم المشاريع والمخططات والتصاميم الخاصة بوسائل النقل الكبرى بما فيها من سكك حديدية وطرق برية وغيرها عبر أقاليم القطاع الوهراني، كما استفدنا من الجرائد الرسمية (Les Bulletins

(Officiels) التي نشرت القوانين التنظيمية والاعلانات الخاصة بعمليات تمديد الخطوط عبر السنوات، وجريدة (Le Cheminot Algérien) الناطق الرسمي لعمال السكك الحديدية أثناء وبعد الحرب العالمية الأولى والثانية، وغيرها من الجرائد الأخرى.

إضافة إلى مصادر أخرى اعتمدنا عليها وبشكل كبير مثل:

Jaques Poggi : Les Chemins De Fer D'Intérêt Général De L'Algérie, Hamel

Louis : Les Chemins De Fer Algériens, Classement 1857.

تتبع المؤلفين بالتفصيل مراحل انجاز شبكة السكك بين أنحاء شمال الجزائر حيث تناولا المؤلفين وبدقة تفاصيل الخطوط الرئيسية الرابطة بين الجزائر-وهران، الجزائر-البليدة، الجزائر-قسنطينة، وغيرها من الخطوط التي تم استغلالها من طرف المنفعة العامة او المنفعة المحلية.

Paul Delavigne, Mac Cartey Oscar: Chemin de Fer de l'Algerie par La Ligne Centrale du Tell .

أظهر الكتاب الحماس الشديد إلى إنجاز هذا النوع من المشاريع في القطاع الوهراني لما له من فوائد اقتصادية وعسكرية وديموغرافية على فرنسا، حيث طرح مشروعا مسبقا حول الموضوع، وتم الاعتماد عليه من طرف الحكام والمهندسين أثناء عمليات التصميم والتخطيط بعد 1857.

أما عن المصادر والمراجع باللغة العربية فاعتمدنا بشكل أساسي على كتاب عدة بن داهة في جزئيه" الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض إبان الاحتلال الفرنسي للجزائر 1830-1962 الذي أفادنا في معرفة أهم المشاريع الاستيطانية ولا سيما في القطاع الوهراني حيث ربطها في كثير من الأحيان بخطوط السكك الحديدية خاصة في عمليات بناء القرى الاستيطانية.

تم الاعتماد أيضا على كتاب عبد اللطيف بن اشنهو "تكون التخلف في الجزائر، محاولة لدراسة حدود التنمية الرأسمالية في الجزائر من 1830 الى 1962"، وعدي الهواري " سياسة الاستعمار الفرنسي في الجزائر، سياسة التفكير الاجتماعي والاقتصادي (1830-1960) "، اذ يعتبر هاذين المرجعين ممر اجباريا لكل باحث في التاريخ الاقتصادي للجزائر خلال العهد الاستعماري، ومن خلالهما تم إدراك مدى خطورة المشاريع، والتي ساهمت في دعم وتقوية الاقتصاد الرأسمالي الفرنسي في حين ألحقت أضرارا بالمجتمع التقليدي المحلي مثل مشروع شبكة السكك الحديدية.

إلى جانب عدة دراسات أكاديمية أطروحات دكتوراه وماجستير ومقالات باللغة العربية والأجنبية أفادتنا كثيرا في عدة مراحل من إنجاز البحث مثل أطروحة دكتوراه لإيمان بوزراع بعنوان: آثار سكة الحديد الفرنسية في استعمار المناطق الداخلية خط بونة-تبسة انموذجا (1857-1914)، التي عرضت أولى تجارب مشروع السكك الحديدية في الشرق الجزائري وقد قدمت تحليلا مفصلا حول المشروع في المنطقة المدروسة. إضافة الى رسالة الماجستير لرضا حوحو بعنوان " شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الاستعمار، 1830-1914"، الذي أشار الى دور مشروع السكة الحديدية وخدمته لدعم وتنمية الاقتصاد والاستيطان الفرنسي بالجزائر، اما باللغة الأجنبية تم الاعتماد على أطروحة الدكتوراه ل:

Nour Eddine Benaissa Cherif: L'architecture des Gares Ferroviaires en Algérie.

ورسالة الماجستير ل:

Hani Ait Bara: Etude Comparative de deux Modes de Transport Collectif de Voyageurs en Algérie, Le Transport Ferroviaire.

المقالات بدورها كان لها إسهام كبير في إثراء الموضوع وتنوعت منها:

باللغة العربية: إبراهيم لونيسي: مشروع ربط مدينتي سيدي بلعباس-سعيدة بخط للسكة الحديدية سنة 1909، رضا حوحو: شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر من خلال المصادر ما بين 1833-1857 وغيرها، ساهم المقالين الى جانب مقالات أخرى في إثراء البحث من عدة جوانب، حيث قدم رضا حوحو في مقاله مجمل المشاريع المسبقة التي تم طرحها بخصوص السكك في الجزائر، اما رابح لونيسي فقد قدم قراءة تحليلية للمشروع الخاص بربط مدينتي سيدي بلعباس وسعيدة عن طريق خط حديدي سنة 1909.

باللغة الأجنبية:

Pierre Morton: Naissance du Réseau Ferrée en Algérie, Ligne Principale, Les Chemins de Fer en Algérie و Développement des Chemins de Fer en Algérie.

وقد شكل المقالين مرجعا مختصرا ساعدا في توجيهي الى المصادر التي تناولت بالتفصيل مشروع السكك في الجزائر.

أما المواقع الالكترونية كانت حاضرة أساسا من خلال موقع Gallica الذي افادني في الحصول على اغلب المصادر والجرائد الفرنسية بكل أنواعها، وموقع الشركة الوطنية للسكك الحديدية www-sntf-dz

المنهج المتبع:

المنهج الذي سارت عليه في هذه الدراسة يجمع بين عرض الحقائق والمعطيات الجديدة التي تم التوصل اليها وتحليلها عن طريق تفسير الأسباب وإبراز النتائج المرتبطة بإنجاز مشروع شبكة السكك الحديدية.

لذلك اعتمدت الدراسة على المنهج التاريخي بأسلوبه التحليلي الى جانب المنهج الكمي الاحصائي، من خلال توظيف المعطيات الرقمية والاحصائيات المتعلقة بحركة النقل والإنتاج وتوسع الاستيطان، كما تم الاستعانة بالمنهج المقارن تجلى ذلك أثناء تتبع مراحل تطور إنجاز شبكة السكك الحديدية منذ بدايتها منتصف القرن التاسع عشر 1857 الى غاية 1954، مع التركيز على تحليل الوثائق الرسمية مثل مرسوم 8 أفريل 1857 وبعض النصوص التنظيمية الاخرى لفهم أهداف ومراحل تطور المشروع.

إلى جانب استغلال الخرائط وتوظيفها قصد توضيح تطور أشغال الإنجاز عبر سنوات الاحتلال وإبراز المناطق الاستراتيجية الحيوية التي ركزت فرنسا على ربطها، كما تم توظيف بيانات إحصائية عبارة عن جداول ورسومات بيانية تبرز عدد الخطوط المنجزة في كل مرحلة سواء في الجزائر بصفة عامة أو في القطاع الوهراني بشكل خاص، ثم عرض المداخل التي حققتها كل شركة وكل خط مع تحليلها في كثير من الأحيان قصد الوقوف على تفسيرها واستنتاج الأغراض التي أنجزت من أجلها، كما تم الاعتماد على الاستنتاجات الشخصية بعد الملاحظة والتحليل والمقارنة، قصد الإجابة على الإشكاليات المطروحة.

خطة البحث:

تم تقسيم موضوع البحث إلى ثلاث فصول فبعد المقدمة، تم إدراج مدخل تحدثنا فيه حول التوسع الاستعماري في الغرب الجزائري، وأثر ذلك على الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في القطاع الوهراني قبل 1857، كما تمت الإشارة الى واقع الاقتصاد والمجتمع في القطاع قبل بداية مشاريع السكك الحديدية في وقت كانت قد تأسست الدولة الجزائرية والتي قادها الأمير عبد القادر، ثم التحولات المبدئية التي شهدتها الغرب الجزائري في المرحلة الأولى من الاحتلال.

الفصل الأول خصصناه لمشروع السكك الحديدية في الجزائر حيث تناولنا فيه المخططات والمقترحات المسبقة التي جاءت قبل 1857، ثم تطرقنا إلى المرسوم الامبراطوري 8 أفريل 1857 الذي كان الانطلاقة

الفعلية للمشروع، واستخلصنا منه الخطوط الرئيسية الكبرى التي اهتمت فرنسا بإنجازها كمرحلة أولى، ثم التعرف على الشركات التي تم تكليفها بإنجازها، كما ضم الفصل عنصر يدور حول أهمية السكك الحديدية بالنسبة لفرنسا، وأهم محطات القطار التي لعبت دورا كبيرا في دعم وتعزيز الاستيطان خاصة بالمدن.

الفصل الثاني تم التطرق فيه إلى شبكة السكك الحديدية في القطاع الوهراني، قدمنا من خلاله لمحة عن الإطار الجغرافي والتاريخي للمنطقة المدروسة، ثم ذكرنا أهم المشاريع التي دعمها الاستعمار مع الأخذ بعين الاعتبار ابراز دورها في تعزيز عملية الاستيطان بالمنطقة، كما احتوى الفصل على عنصر يتحدث عن أبرز الخطوط الحديدية التي ربطت بين أقاليم القطاع، منها الخطوط التي استخدمت لأغراض عامة وكذلك ما استخدم لأغراض محلية مع الإشارة إلى الشركتين اللتين تولتا الإنجاز.

أما الفصل الثالث تركز موضوعه حول أثر شبكة السكك الحديدية على حركة الاستيطان في القطاع الوهراني، حاولنا فيه إبراز مدى مساهمة هذه الخطوط في خدمة المشروع الاستيطاني في الغرب الجزائري ومساهمته في تنمية الاقتصاد الفرنسي من خلال ارتفاع كميات التصدير لمنتجات أقاليم القطاع، ودور الخطوط الحديدية في جلب عدد كبير من المستوطنين إلى الجهة الغربية، إضافة إلى دور السكك العسكري في التوغل نحو الجنوب عن طريق القطاع الوهراني، كما تناول الفصل عنصر آخر مهم تبين فيه وضعية المجتمع والاقتصاد في ظل هذا المشروع وموقف المقاومة الوطنية من المشروع في الغرب الجزائري .

وفي الأخير ختمنا الموضوع باستنتاجات عامة كحوصلة مختصرة عن مراحل البحث، أرفقنا الدراسة المتواضعة بمجموعة من الملاحق المتعلقة بموضوع البحث ثم سجلنا قائمة المصادر والمراجع المعتمدة.

الصعوبات:

كان من الطبيعي مصادفة بعض الصعوبات في إنجاز البحث أهمها صعوبة الحصول على بعض الوثائق الرسمية من أرشيف الجزائر العاصمة ببيير خادم، تم تزويدنا ببعض الجرائد للاطلاع عليها فقط، بحجة "ممنوع"، إضافة إلى عدم التمكن من التوجه شخصيا نحو الأرشيف الفرنسي.

وبعد المساعدة الفاضلة التي قدمها لي الأستاذ المشرف بعدما زودني بوثائق أرشيفية هامة ساعدتني إلى حد بعيد وبعد حصولي كذلك على بعض الوثائق من أرشيف وهران والمتحف الجهوي لوهران، إلا أن الكتابة لا تبدو بوضوح بسبب الرطوبة وتمزق البعض منها، مما أثر على صعوبة قراءتها وترجمتها بشكل دقيق نظرا لقدمها وتلفها في بعض الأحيان.

مدخل:

الواقع الاقتصادي والاجتماعي بالقطاع الوهراني قبل
1857

1- التوسع الاستعماري في الغرب الجزائري.

2- الأوضاع الاقتصادية.

3- الأوضاع الاجتماعية.

مدخل:

بعد سقوط مدينة الجزائر في 5 جويلية 1830، دخلت فرنسا مرحلة التوسع والتوغل نحو المناطق الداخلية وباتجاهها نحو الجهة الغربية اصطدمت مع المقاومات الشعبية وعلى رأسها مقاومة الأمير عبد القادر 1832-1847 التي لعبت دورا بطوليا في مسار الكفاح التحرري، إضافة الى مقاومة الزعاطشة 1849 بقيادة الشيخ بوزيان التي وصل صداها الى الغرب الجزائري، ومقاومة الاغواط في 1852 بقيادة الناصر بن شهرة¹، الى جانب الانتفاضات المحلية الأخرى الراضة للوجود الاستعماري.

ما جعل المستعمر يفكر في خطط وحيل من أجل قمع تلك المقاومات وإبادة زعمائها حيث فرضت نظاما عسكريا مباشرا من أجل السيطرة على الغرب الجزائري وتهيئته لمراحل الاستيطان وإخضاع السكان الأصليين للقوانين الجزرية وتحويل الأراضي الى المستوطنين الوافدين الجدد، مما أثر على إحداث تحولات وتغيرات مست الجانب الاجتماعي والاقتصادي خاصة.

أثرت التغيرات التي أحدثها النظام الاستعماري على الواقع الاقتصادي بما فيه من زراعة وصناعة وتجارة محلية كانت المصدر الأساسي لعيش العائلات الجزائرية، كما ألحقت أضرارا بالواقع الاجتماعي فبعد أن كان الاتحاد الجماعي بين أفراد القبائل، عملت السلطات الاستعمارية على تفكيكه وخلق طبقة بسبب إدخال العنصر الأجنبي، مما أجبر السكان الأصليين في كثير من الأحيان على الهجرة.

ان تأزم الوضع بالمنطقة جعل الاعيان وقبائل المخزن يتربقون تطور الأوضاع بحذر الى حين دعا الشيخ محي الدين الى فرض الجهاد ضد قوات الاحتلال بوهرا، حيث التقت حوله مجموعة من القبائل المساندة زاد حماسها بعد انتشار المقاومة وصل عددها الى 32 قبيلة مساندة، سار الشيخ محي الدين لشن

1 ناصر بن شهرة ولد في 1804 بالارباع بضواحي الاغواط من عائلة توارثت المجد والقيادة، حفظ القرآن الكريم، نشأ شجاعا مما أهله ليكون آغا على قبائل الأربع في 1846 خلفا لأبيه، تعلم الفقه على مشايخ الطريقة القادرية، دام كفاحه أكثر من ربع قرن ضد الاستعمار الفرنسي من 1851 الى 1875، رفض ابن ناصر العيش تحت ظل المستعمر، وفي 1852 توجه الى ورقلة واستقر بالرويسات وبدأ من هناك حركته الثورية، بعدها لجأ الى منطقة الجريد بالجنوب التونسي واستمر في شن غارات عسكرية على القوات الاستعمارية، ثم رحل الى تونس ثم الى غرب طرابلس واستمر في المقاومة الى ان ارغمه باي تونس على الرحيل، اشترك في معارك مع قيادات مثل ثورة ولاد سيدي الشيخ في 1864 ومعارك أخرى مثل معركة واد النساء في بريزينة، كما شارك مع المقراني والشيخ الحداد في 1871، اتجه على متن باخرة في 2 جوان 1875 الى بيروت ثم بعدها التحق بالامير عبد القادر بدمشق الى ان توفي هناك في 1884، ينظر بشير بلاح: تاريخ الجزائر المعاصر 1830-1989، ج1، دار المعرفة، الجزائر، 2006، ص 197..

عدة هجمات على مدينة وهران بغية قطع الطريق على القبائل الموالية لفرنسا، غير ان القوات الاستعمارية كانت محصنة تحصينا قويا وجعلت الشيخ محي الدين يوقف القتال¹.

أظهرت المواجهات التي قام بها الشيخ محي الدين رفض سكان الغرب الجزائري للوجود الفرنسي غير أنه لم تكن لها آثار عسكرية ملموسة، فالواقع الاجتماعي والاقتصادي للمنطقة لم يكن يشجع على تقوية صفوف المقاومة في تلك الفترة.

1 التوسع الاستعماري في الغرب الجزائري:

بادرت قوات الاحتلال الفرنسي منذ السنوات الأولى إلى اقتحام الجهة الغربية من الجزائر بعد إحكام السيطرة على السواحل والموانئ، مستفيدة من الظروف التي آلت إليها الوضع في تلك الجهة خاصة بعد سقوط الحكم العثماني وحدث فراغ سياسي واضطراب الأوضاع الداخلية، استغلت السلطات الاستعمارية ذلك وعملت على الزحف والتوغل نحو الداخل.

عملت الإدارة الاستعمارية على اعتماد سياسة توسعية قائمة على احتلال المدن الكبرى (مدينة وهران) وإقامة مراكز عسكرية بها لتسهيل عملية السيطرة ومراقبة حركات السكان وغيرها، مستغلة الانقسام وعدم الاستقرار الذي ضرب المنطقة أواخر سنة 1830، غير ان هذه الاستراتيجية التوسعية لم تكن سهلة لأنها واجهت مقاومة شرسة رافضة للوجود الاستعماري بزعامة الأمير عبد القادر.

الحملة الأولى على وهران 1830:

اعتبرت مدينة وهران من بين المدن الغربية الجزائرية التي كانت ضمن أولويات الحملة الفرنسية، باعتبارها عاصمة بايلك الغرب في العهد العثماني تحت حكم الباي حسن بن موسى، ويذكر حمدان خوجة أن الباي كان قد مل من الحكم وساءت العلاقات بينه وبين سكان الإقليم، مما جعل المستعمر يستغل الفرصة في احتلال المنطقة²، بالإضافة إلى اندلاع الثورات التي تسببت في إضعاف سلطة البايلك مثل الثورة الدرقاوية والثورة التيجانية³.

1 إسماعيل العربي: المقاومة الجزائرية تحت لواء الأمير عبد القادر، ط 2، ش ون ت، الجزائر، 1982، ص 41، 42.

2 حمدان عثمان خوجة: المرأة، تج، محمد العربي الزبيري، د ط، ش ون ت، الجزائر، 1975، ص 188.

3 تنسب الطريقة الدرقاوية الى الشيخ محمد العربي الدرقاوي بالمغرب الاقصى، كان لها حضور واسع في الجزائر تحديدا بالونشريس وجنوب التيطري والغرب أيضا، اما عن الثورة فقد تزعمها عبد القادر ابن الشريف الفلتي، حيث زحف نحو منطقة غريس ومنها الى فرطاسة، ساعده ابن الاحرش

كما أن المدينة كانت محطة أنظار الكثير من الدول الأوروبية نظرا لغناها بمختلف الثروات خاصة وأنها تملك أكبر الموانئ مثل "ميناء المرسى الكبير"، الذي كان محل أطماع اسبانيا وحتى سلاطين المغرب الى جانب عوامل أخرى كانت كفيلة بالاحتلال الفرنسي لمدينة وهران، فكانت الحملة الأولى في أوت 1830، التي قادها المارشال دي بورمون (De Bourmont)¹.

تمكن دي بورمون من دخول مدينة وهران بعد مفاوضات مع الباي حسن²، وفي هذا الصدد يقول المزاري: «إن المارشال دي بورمون لما استقل قدمه بالجزائر واتخذها قاعدة له صار لا يلتفت لثورة ثائر جهاز شرذمة من جيشه المشارك له في الاسم وأمره للذهاب بها لوهران كان ذلك في 03 صفر وقيل في آخر محرم الموافق لـ 25 جويلية نزل بالمرسى الكبير"، إلا أن أحداث ثورة جويلية 1830 التي أطاحت بنظام الملك شارل العاشر عرقلت خطط المارشال دي بورمون في الدخول الى المدينة³.

لم تتمكن قوات الاحتلال من السيطرة على مدينة وهران في الحملة الأولى بسبب الأزمة السياسية التي عانت منها فرنسا بعد عزل الملك الفرنسي، مما جعل الحكومة الفرنسية تهتم بمواجهة الانقلابات والاضطرابات التي قام بها الشعب الفرنسي ضد الملك وإعادة فرض النظام والاستقرار الداخلي.

الدقاوي والحقوا بالباي مصطفى شر هزيمة، استمرت من 1802 الى 1816، ينظر عبد العزيز شهيبي: الزوايا والصوفية والعزابة والاحتلال الفرنسي في الجزائر، دار الغرب للنشر، وهران، 2007، ص 151، 154.

أما الثورة التيجانية: انطلقت من عين ماضي المقر الرئيسي للزاوية بزعامة أبناء الشيخ احمد بن محمد مؤسس الطريقة، استولوا على مدينة معسكر في 1826، إلا ان الباي حسن عاد اليها وتمكن من قتل محمد الكبير التيجاني، ينظر محمد بن يوسف الزياتي: دليل الحيران وانيس السهران في اخبار مدينة وهران، تح: الشيخ المهدي البوعديلي، ط 1، عالم المعرفة للنشر، الجزائر، 2012، ص 317، 319.

1 Louis-Auguste-Victor Ghaisne, Comte de Bourmont: هو ما رشح وجنرال فرنسي (1773-1846) قاد الحملة الفرنسية لاحتلال الجزائر، وأمضى مع الداي حسين وثيقة الاستسلام، حصل على لقب مارشال في 22 جويلية 1830، فشل في اخضاع وهران، عزل من منصبه في 7 اوت 1830، وغادر الجزائر في 03 سبتمبر من نفس السنة، ينظر:

Paul Azan : Les Grands Soldats de l'Algerie, Publication comité National Métropolitain du Centenaire, Alger, 1930, P7-9.

2 أبو القاسم سعد الله: الحركة الوطنية (1830-1900)، ط1، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1992، ص 33، 34.

3 آغا عودة المزاري: طلوع سعد السعود في اخبار وهران والجزائر واسبانيا الى أواخر القرن 19م، ج2، ط1، تح: يحي بوعزيز، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1990، ص 85، 87.

الحملة الثانية على وهران 1831:

بعد اسقاط نظام الملك شارل العاشر وتنصيب لويس فيليب ملكا على فرنسا، عادت القوات الفرنسية بقيادة الجنرال كلوزيل (Clauzel)¹ الى المرسى الكبير في 20 او 21 اوت 1830، وبعد تولي هذا الأخير الحكم في الجزائر عمل على توسيع نفوذه في أنحائها ومدنها وواصل زحفه الى غرب البلاد فكانت مدينة وهران ضمن مشروعه التوسعي الاستعماري فقام بمراسلة أهلها يدعوهم الى الطاعة والاستسلام، ثم بعث قواته بقيادة الجنرال دي بورمون في 11 ديسمبر 1830 فتمكن من احتلال المرسى الكبير وحسن سائت فريقي في 14 ديسمبر من نفس السنة.

وفي 03 جانفي تمكن كلوزيل من الدخول الى وهران وإخضاعها للسلطة الفرنسية بشكل رسمي²، الا أن سكان وهران كانوا يهاجمون الأسوار ويطلقون النار على الحراس³.

اصطدمت القوات العسكرية الفرنسية مع مقاومة الشيخ محي الدين وابنه الأمير عبد القادر حيث تكبدت خسائر فادحة بسبب صلابة وقوة تلك المعارك المنظمة وبعد عزل الجنرال بوايه (Boyer) وتعيين دي ميشيل (Desmichels)⁴ في مكانه تواصلت الهجمات بين الطرفين وقعت معركة النطاح الأولى في 29 ماي 1832 والثانية في 31 أوت 1832 حقق خلالها الأمير انتصارات ضخمة ضد العدو⁵.

احتلال مستغانم 1833:

كانت مدينة مستغانم هي الأخرى محطة أنظار وأطماع الاحتلال الفرنسي بسبب موقعها الاستراتيجي القريب من مصب واد الشلف وتربعها على مساحات شاسعة من الأراضي الخصبة، وبعد رضوخ الباي

1 Bertrand Comte Clauzel: ضابط وقائد عسكري فرنسي (1772-1842) كان من أنصار نابوليون بوناپرت، عين خلفا لدي بورمون في 7 اوت 1830، فأنشأ جيش الزواف في أكتوبر 1830، احتل البلدة وتسع نحو المدينة، حاول إتمام التنظيمات التي بدأها دي بورمون في وهران، الا انه تم عزله في فيفري 1831 وتعين في مكانه بيرتزان (Berthezéne)، عين كلوزيل مرة ثانية حاكما عاما على الجزائر في 1835، ينظر: Paul Azan: Op, cit, P 13-15.

2 عبد الرحمن الجيلالي: تاريخ الجزائر العام، ج4، ط7، د م ج، الجزائر، 1994، ص 18.

3 حمدان خوجة: المصدر السابق، ص 258.

4 Desmichels: التحق بالجيش الفرنسي كحاكم لمقاطعة وهران في 1833 واجه الأمير عبد القادر في معركة لتينة وعين البريدية من نفس السنة، توفي في باريس 1845، ينظر أديب حرب: التاريخ الإداري والعسكري للأمير عبد القادر الجزائري، ج1، ط3، دار الرائد للكتاب، الجزائر، 2007، ص 91.

5 المزاري: المصدر السابق، ص 100، 101.

إبراهيم للسلطات العسكرية الفرنسية واشتداد التنافس والنزاع بين العرب والكراغلة حول السلطة استغلت فرنسا ذلك لصالحها خاصة بعد انشغال الأمير عبد القادر بتأديب بن نونة¹ قايد تلمسان.²

توجه دي ميشيل الى مستغانم عن طريق البحر الا أنه غير وجهته ونزل بميناء ارزيو، استغل ديميشيل هذه الفرصة لتتقد الأشغال هناك وبعدها توجه إلى ستيديا حيث نزل بها في 27 جويلية، ثم توجه نحو مزهران في 28 جويلية وتمكن من احتلالها، وبعد 8 ساعات تماما تمكنت الجيوش الفرنسية من إخضاعها وفي هذا الصدد يصرح بقوله "وفي الساعة الثامنة صباحا قد اسقطنا بلدة مزهران التي هجرها أهلها ... فروا الى حقولهم الشاسعة المحاطة بالأشجار والكروم."³

واصلت القوات الفرنسية سيرها نحو مستغانم رغم الهجمات المتواصلة من طرف جيش الأمير، وبعد الوصول الى المدينة قام ديميشيل بالاستيلاء على الحصن المقابل لساحة المدينة وأطلق عليه اسم "حصن الشرق" (Fort De L'est)، وفي الحقيقة ان الحصن سلمه الاتراك للقوات الفرنسية⁴.

رغم المقاومة التي أبدتها السكان وقوات الأمير الا ان السلطات الاستعمارية تمكنت من تثبيت نفوذها في مستغانم سنة 1833 مستغلة في ذلك مجموعة من الظروف، أهمها الاضطرابات التي ميزت المنطقة خاصة بعد تراجع السلطة العثمانية هناك وانشغال الأمير بمواجهة خصومه من القبائل ومحاولة إعادة تثبيت نفوذه في المنطقة.

احتلال معسكر 1835:

بعدما تمكنت القوات الاستعمارية من السيطرة على مدينة وهران في 1831 ومستغانم في 1833 واصلت توسعها نحو الجهات الداخلية في الغرب الجزائري بهدف تعزيز تواجدتها وتأمين السواحل حيث اصطدمت هذه التوسعات بمقاومة الأمير عبد القادر الذي نجح في توحيد القبائل وتنظيمها متخذا من مدينة معسكر عاصمة لدولته.

1 كان زعيما على تلمسان واعتبر نفسه ممثلا لعبد الرحمن سلطان المغرب الأقصى، رفض الاعتراف بحكم عبد القادر بن محي الدين وقرر التصدي له، ينظر أديب حرب: المرجع السابق، ص 92، 93.

2 بليل محمد، خالد بوهند: دراسة وبحوث عن التوسع الاستيطاني الفرنسي بمستغانم وأحوالها وانعكاساته على الجزائريين 1830/1835، دار المجد للطباعة والنشر والتوزيع، 2020، ص 14، 15.

3 Alexis Louis: Oran Sous Le Commandement Du General Desmichels, Librairie Militaire, D'ancelin, Paris, 1835, p 32.

4 Ibid, P 41.

أدركت السلطات الاستعمارية الأهمية التاريخية والاستراتيجية لمدينة معسكر باعتبارها قاعدة سياسية وعسكرية للمقاومة في الغرب الجزائري، لذلك سعت إلى احتلالها بغية إضعاف قوة الأمير وإسقاط عاصمته وتخريب العلاقات التي كانت تربطه مع القبائل المساندة له.

الحملة الأولى 1835:

اشتهرت منطقة معسكر بنشاطها التجاري والزراعي على وجه التحديد، لذلك كانت موجهة إليها الأنظار هي الأخرى كغيرها من المناطق الأخرى¹، وازدادت رغبة القوات الفرنسية في إسقاطها بعد معركة المقطع التي ألحقت هزيمة عسكرية ونفسية في صفوف الجيش الفرنسي، مما جعل الجنرال كلوزيل يرغب في الانتقام من أجل إعادة الثقة للجيش ورفع معنوياته المحطمة.

اتجه كلوزيل بجيش بلغ عدده 12 ألف جندي نحو معسكر، ومن جهته الأمير قام بمضاعفة استعداداته فطلب من ملك المغرب أن يرسل له مساعدات وزوده بالأسلحة والبارود، وأمر بعض الدواوير بإخلاء القاطنة بالقرب من وهران والتوجه نحو جبال الأطلس من أجل توفير الأمن لهم، تكون جيشه من 8 آلاف فارس و 4500 مقاتل من بعض القبائل بقيادة المزاري و 4 مدافع²، في 25 نوفمبر 1835 خرج كلوزيل من وهران متجها نحو واد تليلات توقفت القوات الفرنسية على جنوب الواد، وفي 29 نوفمبر تحركت نحو سيق، حيث أمر الجيش ببناء جسرين لتسهيل عملية العبور لواد سيق وتأمين تراجعها إذا دعت الضرورة³.

معركة الغروف⁴ Kurof 03 ديسمبر 1835:

عسكرت القوات الفرنسية على واد الغروف في 01 ديسمبر 1835 في حين أمر الأمير بترك تلمسان والتوجه نحو هذه المنطقة وانضمت إليه قبيلة الغرابية وبني عامر التي تمركزت بسفوح جبال توكاس وعند

1 عدة بن داهة: معسكر عبر التاريخ، ط1، دار الخلدونية للطبع، الجزائر، 2005، ص 42.

2 محمد بن الأمير عبد القادر: تحفة الزائر في مآثر الأمير عبد القادر وأخبار الجزائر، ج1، "سيرته السيفية"، المطبعة التجارية، الإسكندرية، 1903. ص 160.

3 أديب حرب: المرجع السابق، ص 223.

4 ينبع واد الغروف من جبال الأطلس التلي وينحدر في أرض وعرة تكثر فيها النباتات، ويلتقي مع واد سيق على بعد 10 كلم جنوب مستنقعات المقطع، وقبل أن يخترق سهل سيق من الغرب يقطع طريق وهران-معسكر بين حصن أورليان وواد الهبرة، ينظر إسماعيل العربي: المرجع السابق، ص 112، 113.

معرفة كلوزيل بتخطيط الأمير قرر الإسراع للوصول إلى ساحة المعركة قبله من أجل تشتيت القوات بين الوديان والسهول في تليلات وسيق¹.

وفي 02 ديسمبر 1835 أمر كلوزيل بالتوجه نحو معسكر لاحتلالها والقضاء على السكان في جبال الاطلس وبعد إدراك الأمير إصرار كلوزيل بالسير نحو معسكر جهاز 3 آلاف من المشاة غير النظاميين على مواجهة قوات العقيد كومب المتواجدة في الضفة اليمنى للوادي وأبقى القسم الآخر لمراقبة سير قوات كلوزيل وعرقلة مرورهم.

مما دفع بكلوزيل هو الآخر إلى تغيير الخطة كان الغرض منها إحداث مناورة ترتب عنها تقسيم جيش الأمير إلى قسمين، وتأخر قبيلة بني عامر وبعض القبائل الأخرى التي لم تعد تصل إليها أوامر الأمير مما أجبرها على الانسحاب نحو الجبال، لاحظ الأمير عبد القادر أثناء المعركة عدم التكافؤ في العدد والعتاد، مما دفعه بأمر قواته بالهجوم السريع والخاطف وهذا من أجل شل عمليات الجيش الفرنسي واجبار كلوزيل على الرجوع إلى وهران، وبالتالي يثبت سلطته على كافة أنحاء الجهة الغربية².

معركة سيدي مبارك 03 ديسمبر 1835:

قرر الأمير عبد القادر بعد معركة الغروف تغيير خطته بالصمود على الطريق المؤدي نحو واد الهبرة بعد علمه بتوجه القوات الفرنسية نحو سيدي مبارك حيث أمر بحشد القوات حول المنطقة والدخول في معركة مع الفرنسيين لكي لا يفسح لهم المجال في السيطرة عليها³.

وفي يوم 03 ديسمبر 1835 تمركزت الفرق الجزائرية المتمثلة في المشاة النظاميين مع مقاتلي قبائل البرجية داخل طريق وهران ومعسكر معتمدا على حرب العصابات، وبعد اشتباكات عنيفة وقعت بين الطرفين أجبر بعدها الأمير على الانسحاب خاصة بعد تخلي الكثير من القبائل عن دعمه، انتهت المعركة باستيلاء الفرنسيين على المنطقة بعد عدة ساعات⁴.

1 أديب حرب: المرجع السابق، ص 226.

2 نفسه، ص 228، 229، 232.

3 نفسه، ص 236.

4 هنري شرشل: حياة الأمير عبد القادر، تر: أبو القاسم سعد الله، د ط، الدار التونسية للنشر والتوزيع، تونس، 1974، ص 139.

بعدما تمكن كلوزيل من السيطرة على منطقة سيدي مبارك واصل زحفه نحو مدينة معسكر التي وصل إليها في 06 ديسمبر من نفس السنة حيث وجدها خالية ماعدا جماعة من اليهود فأمر بإشعال النيران انتقاما من الأمير الذي لم يسمح لهم بالحصول على الغنيمة¹.

اعتمد الأمير عبد القادر في هذه المعركة نفس الخطة التي اعتمدها في معركة الغروف، فبعد ان اختار المكان لمجابهة كلوزيل بادر مندفعاً الى الهجوم على الفرنسيين الذين نفذوا هجوما معاكسا أدى الى تراجع قوات الأمير نهائيا من ساحة القتال، غير ان الحاكم العام لم يتمكن من اخضاع الأمير واحتلال عاصمته بصورة دائمة، فراسل حكومته لتزويده بالامدادات العسكرية للاستمرار في القتال².

الحملة الفرنسية الثانية على مدينة معسكر 1841:

بعد تعيين بيجو (Bugeaud)³ في 22 فيفري 1841 حاكما عاما كانت وجهته الأولى بعد وصوله الى الغرب الجزائري مدينة معسكر بعدما عاد إليها الأمير وجدد ما أفسده العدو، اعتمد بيجو على خطة حربية مبنية على شن هجمات سريعة على القبائل الموالية للأمير وغلق الحدود عليها لمنع لجوئها الى المغرب وتخصيص قوات كبيرة لشن حرب شاملة على القبائل الخاضعة لسلطة الأمير والاعتماد على سياسة الأرض المحروقة⁴.

اشتد الحصار الذي فرضه الأمير عبد القادر بقيادة البوحميدي مما أجبر القوات الفرنسية على الانسحاب في 29 أفريل 1841 وفي 25 ماي من نفس السنة أرسل بيجو قوة عسكرية الى واد التافنة من أجل إنقاذ الوضع ومواصلة السير نحو المدينة وفي 06 جوان استولى على معسكر وترك فيها حامية تتكون من 1800 جندي ليواصل توسعه نحو تلمسان⁵.

1 محمد بن الأمير عبد القادر: المصدر السابق، ج1، ص 161.

2 اديب حرب: المرجع السابق، ص، 237، 244.

3 Thomas Robert Bugeaud: ولد في 15 ديسمبر 1775 بمقاطعة لادور، التحق بالجيش الفرنسي سنة 1804، شارك في معارك الجزائر، عين حاكما عاما على الجزائر (1841-1847) توفي سنة 1849، ينظر: Paul Azan: Op, cit, P91-93 .

4 بشير بلاح: المرجع السابق، 2006، ص 89-90.

5 محمد بن الأمير عبد القادر: المصدر السابق، ج1، ص 161.

احتلال تلمسان 1836:

تميزت تلمسان بموقعها الهام على مر العصور حيث كانت عاصمة حضارية في عهد الزيانيين والمرابطين والموحدين، كما استقبلت العديد من المهاجرين الاندلسيين بعد سقوط غرناطة مما عمق هويتها العربية والإسلامية، استمرت هذه المكانة لقرون عديدة مما أكسبها ثقل سياسي كرمز للسلطة في المنطقة، بالإضافة الى دورها في تنشيط الحركة التجارية.

الحملة الاولى على تلمسان 1836:

بعد احتلال مدينة معسكر في 09 ديسمبر 1835، توجه كلوزيل إلى تلمسان باعتبارها ثاني أهم مدينة بالنسبة للأمير خاصة بعد مساندة عدة قبائل من تلمسان له في المقاومة، وتمكن من دخولها في 13 جانفي 1836 بدون مقاومة من السكان¹.

وجد الحاكم العام تلمسان خالية تقريبا من السكان، فكلف كل من بيريقو ودرلانج بالتفتيش عن الأمير عبد القادر عن طريق بقوات وفرسان المزاري وأتراك وكراغلة تلمسان²، ولما علم الأمير بذلك اتجه نحو الجبال القريبة ثم لحق به 50 فارس من عناصر المزاري تمت ملاحقته من طرف القوات الفرنسية وخسر 70 شخص من بينهم مما أجبره ذلك على الانسحاب نحو الوديان³.

معركة التافنة وسبعة شيوخ 27 جانفي 1836⁴:

قرر كلوزيل فتح طريق بين رشقون وتلمسان لتأمين المواصلات وتسهيل دخول المؤن والحاجيات الضرورية، ثم اتجه نحو التافنة في 22 جانفي 1836 على رأس قوة متكونة من 4 آلاف مقاتل، ولما علم الأمير بتحرك القوات الفرنسية اتجه بنفسه نحو واد الايسر وتمركز عند ملتقاءه مع واد التافنة في 25 جانفي، دارت معركة قوية بين الطرفين دون خسارة او ربح بينهما⁵.

1 هنري شرشل: المصدر السابق، ص 104.

2 نفسه، ص 105.

3 إسماعيل العربي: المرجع السابق، ص 122، 123.

4 جبال تقع بالرمشي بتلمسان، يعود أصل تسميتها الى وجود 7 أضرحة لاولياء الله الصالحين بالمنطقة، شهدت معارك قادها الأمير عبد القادر.

5 اديب حرب: المرجع السابق، ص 254، 257.

بعد انتهاء المعركة انسحب الأمير والبوحميدي الى الجبال لمراقبة تحركات القوات الفرنسية، أما كلوزيل تقدم صباح 27 جانفي باتجاه رشقون، حيث جرت معركة بهجوم عناصر المزابي والمقدم يوسف¹ على القوات الجزائرية المتمركزة على مرتفعات سبع شيوخ غير انها انسحبت إثر هجوم معاكس نفذه فرسان الأمير، إلا ان كلوزيل لم يتمكن من متابعة سيره نحو رشقون، نظرا للتحصينات التي قام بها الأمير بالمنطقة وعاد نحو تلمسان، أما الأمير استعاد نفوذه بين القبائل المجاورة وازدادت ثقة الجيش بهن خاصة بعد حصار كلوزيل داخل أسوار المشور².

معركة واد الغازر³ 15 أبريل 1836:

انطلقت القوات الفرنسية بقيادة دارلانج(D'Arlanges)⁴ في 7 أبريل 1836 نحو المالح وتوقفت لمدة 3 أيام بسبب الظروف الجوية، ثم استمرت نحو وادي الغازر وفي 15 افريل التقى الجيش الفرنسي بجيش الأمير بقيادة حيث وقعت معركة بينهما، ثم واصل دارلانج سيره نحو واد التافنة الذي وصل اليه في 16 افريل اين التقى بقوات الأمير وكان على رأسها البوحميدي الولهاصي⁵.

معركة سيدي يعقوب 25 أبريل 1836:

بعد هزيمة دارلانج في المعركة السابقة خرج على رأس قوة استطلاعية مكونة من 1800 جندي وعبر واد التافنة ليلة 24 افريل ثم اتجه نحو قرية سيدي يعقوب وبينما كانت قوات الأمير محاصرة للجيش الفرنسي وجرت معركة بين الطرفين أصيب خلالها دارلانج بجروح مما أجبره على الانسحاب كذلك⁶، استمر الأمير

1 يوسف الجنرال: (1808-1866) درس القرآن وعاش في تونس بعدما وقع بيد البحرية التونسية، وبعد احتلال فرنسا للجزائر كان موقفه مساندا، وبعد محاولة اغتيال فاشلة له هرب الى الجزائر في 16 جوان 1830، استخدمه دي بورمون في الترجمة، تم الاستعانة به في العديد من الحملات العسكرية، تخلى عن الإسلام ثم حصل على رتبة مارشال في جويلية 1845، وفي 1864 كان له دور في اقتحام الصحراء ، ثم مرض وعاد الى فرنسا وتوفي هناك، ينظر كمال بن صحرابي: معجم المقاومة الجزائرية من الاحتلال الفرنسي حتى منتصف القرن 19م، ط1، ألفا للنشر والتوزيع، الجزائر، 2020، ص 182-183.

2 اديب حرب: المرجع السابق، ص 261، 262.

3 ورد باسم واد الاطشم عند اديب حرب، المرجع نفسه، ص 269.

4 D'Arlanges : التحق بالقوات الملكية والامبراطورية ليرتقي الى رتبة عقيد سنة 1823، منح رتبة جنرال سنة 1834، عين بعدها قائدا على وهران، بعد ترزيزيل بعد معركة المقطع، توفي في 1843، ينظر اديب حرب: المرجع السابق، ص 265.

5 اسماعيل العربي: المرجع السابق، ص 133.

6 نفسه، ص 134.

في تضيق الخناق على القوات الفرنسية المتحصنة بالمنطقة حيث نفذت مؤنهم، الى جانب هطول امطار غزيرة عطلت عملية وصول الامدادات¹.

ابرزت هاتين المعركتين مهارة كبيرة أباها زعيم المقاومة سواء في التخطيط العسكري او من خلال إعادة توحيد القبائل وتنظيم القتال، ورغم الصعوبات التي ظلت مستمرة إلا ان الأمير استطاع ان يعرقل تقدم وتوسع القوات الفرنسية نحو الداخل.

معركة السكاك 06 جويلية 1836:

أحدثت هزيمة كلوزيل في معركة سيدي يعقوب صدى كبير في الأوساط الفرنسية، الأمر الذي دفع بالحكومة الى عزل كلوزيل وتعيين بيجو مرة ثانية هذا الأخير الذي اعتمد على استراتيجية عسكرية خطيرة للقضاء على جيش الأمير، واتجه في 19 جوان 1836 نحو تلمسان من أجل فك الحصار عليها².

سار بيجو نحو وهران يوم 11 جوان ووصلت في 15 من نفس الشهر وترك مؤونة كافية للقوات هناك ثم واصل سيره نحو تلمسان، حيث اصطدم بقوات الأمير وجرت معركة بين الطرفين انتهت بتراجع الأمير نحو الجبال، ثم تمكن بيجو من دخول المشور في 25 جوان وعزز تواجد المعسكر الفرنسي بالمؤن والذخيرة وواصل سيره نحو تلمسان³.

تعسكرت قوات الأمير على هضبة السكاك (قرب الواد الايسر) في 05 جويلية 1836، حيث التقت القوات في منتصف الطريق وجرت معركة بينهما في 06 جويلية، أمر بيجو بتكثيف القصف المدفعي تمكن بعدها من دخول منطقة السكاك مما أجبر الأمير على التراجع بعد قتال عنيف⁴.

بعد انتهاء المعركة التي اعتبرها الفرنسيون انتصارا عظيما لهم، عاد بيجو الى فرنسا بعد التأكد من دعم وتعزيز الحامية العسكرية هناك، أما الأمير اتجه الى منطقة عين الكبيرة قرب ندرومة لمواساة الجرحى ورفع معنوياتهم، وحث السكان على ضرورة مواصلة الجهاد⁵.

1 هنري شرشل: المصدر السابق، ص 106.

2 عبد الرحمن الجيلالي: المرجع السابق، ص 110.

3 إسماعيل العربي: المرجع السابق، ص 136.

4 محمد بن الأمير عبد القادر: المصدر السابق، ص 167.

5 نفسه، ص 167، 168.

الحملة الفرنسية الثانية 1842:

كانت سنة 1842 صعبة على الأمير ، فقد أخذ ميزان القوى يختل لصالح القوات الاستعمارية بعدما تدعمت بالمزيد من الجنود والعتاد من فرنسا ، وقد تمكن بيجو من احتلال مدينة تلمسان دون مقاومة حيث أمر بتدمير مصانع الأمير، وفي 09 فيفري أمر باخلاء المدينة وتدمير مصانعها وهدم حصن سبدو¹، استمر الأمير في مقاومته رغم اشتداد الضغط العسكري، وواصل تنظيم المقاومة والدولة الجزائرية، كما توسع كفاحه نحو مناطق أخرى على الحدود المغربية مثل معركة قلعة أسوان، ومعركة تافريست بالمغرب الأقصى وفي 23 ديسمبر 1847 أجبر على إيقاف القتال².

وبعد تمكن سلطات الاحتلال من التوسع نحو أنحاء الغرب الجزائري، تأثرت الأوضاع التي كان يعيش عليها السكان حيث تغيرت الأنظمة التي كانت سائدة في المجتمع مثل التعاملات الاقتصادية والعلاقات الاجتماعية بسبب الإجراءات التي ستعمل الإدارة الفرنسية على تطبيقها، حيث أن التوسع الاستعماري لم يقتصر على السيطرة على الأراضي فحسب بل شمل إعادة تشكيل الأنماط الاقتصادية والاجتماعية التي ظل عليها المجتمع الجزائري لفترة زمنية طويلة، عملت الإدارة الاستعمارية على ادخال مفاهيم وتعاملات اقتصادية غريبة وجديدة الى جانب تطبيق تشريعات تتنافى تماما مع مبادئ المجتمع العربي الإسلامي.

ترتب عن الواقع الجديد ظهور معطيات جديدة أعاققت سير علاقات التعامل التجاري والاستغلال الاقتصادي خاصة، مما أثر على البنية الاجتماعية والاقتصادية بشكل سلبي فتفككت الملكية الجماعية وغابت أنماط الاستغلال التقليدية، الأمر الذي خدم الإدارة الاستعمارية ومستوطنها.

وكانت النتيجة الحتمية إزاء هذه التغيرات التي فرضها الاستعمار هي الهجرة بأنواعها كوسيلة لا بديل عنها بعدما وجد الفلاح نفسه محاط بأنظمة جديدة عليه لا يفقه فيها شيئا، وهناك من أحرقت أراضيها أو انتزعت منه بموجب القوانين الفرنسية.

1 علي محمد الصلابي: كفاح الشعب الجزائري ضد الاحتلال الفرنسي وسيرة الأمير عبد القادر (تاريخ الجزائر الى ما قبل الحرب العالمية الأولى)، د ط، دار المعرفة، لبنان، 2015، ص 457.

2 يحيى بوعزيز: الأمير عبد القادر رائد الكفاح الجزائري، د ط، الدار العربية للكتاب، تونس، 1983، ص 104.

2 الأوضاع الاقتصادية للقطاع الوهراني مع بداية الاحتلال:

شهد القطاع الوهراني أواخر العهد العثماني أوضاعا اقتصادية هشة، لذا حاول الأمير عبد القادر إعادة هيكلة الاقتصاد وفق أسس تنظيمية الهدف منها النهوض بالاقتصاد في الغرب الجزائري وفي هذا الصدد أحدث نظام ضرائبي الهدف منه إيجاد مداخل ضريبية لتنظيم مؤسسات الدولة (الزكاة، العشور، المعونة¹، الخطية²، رسوم الأسواق والجمارك)³.

أوجد الأمير مداخل أخرى واستقادت الخزينة في عهده من المساعدات التي قدمها السلطان عبد الرحمن المغربي سنة 1833 التي قدرت بـ 100 بندقية ومثلها من السيوف⁴، الى جانب بعض الأملاك العقارية التابعة للدولة مثل ملاحات ارزيو والتركات التي كان يتوفى أصحابها.

تأثرت مداخل بيت المال في الفترة الممتدة ما بين 1832 و 1847 بسبب المقاومة، خاصة بعد معاهدة التافنة في 30 ماي 1837، حيث حرص الأمير على تقوية الجيش وبناء الحصون وتشديد المصانع لصناعة الأسلحة، وغيرها من العتاد التي تتطلب نفقات باهظة⁵، كما أنشأ دارا لسك النقود في تاقدمت سنة 1836 كشكل من أشكال السيادة الوطنية، هذه العملية لعبت دور في تسهيل التعاملات التجارية استمرت الى غاية 1841، وتم استخدام المواد الأولية الموجودة بالمنطقة كالرصااص والنحاس في جبال الونشريس والذهب بالقرب من تلمسان⁶.

1 ضريبة استثنائية تفرض في الأوقات الصعبة تكون فيها خزينة الدولة بحاجة الى أموال لتغطية مصاريفها فرضت سنة 1839، ينظر فارس العيد: الأوضاع الاجتماعية والاقتصادية في الغرب الجزائري وانعكاساتها على المقاومة الوطنية (1830-1847)، رسالة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة وهران، 2008، 2009، ص 69.

2 ضريبة تفرض على القبائل او الافراد الذين ارتكبوا جناحا ومخالفات وكانت تفرض من طرف الأمير شخصيا او الخلفاء كان المال المتحصل عليه يودع في خزينة بيت المال، ينظر فارس العيد: المرجع نفسه، ص 70.

3 ناصر الدين سعيدوني: النظام الضريبي لدولة الأمير عبد القادر، مجلة الثقافة، ع 75، وزارة الثقافة والسياحة الجزائر، 1983، ص 123.

4 إسماعيل العربي: العلاقات الدبلوماسية الجزائرية في عهد الأمير عبد القادر، د ط، د م ج، الجزائر، 1982، ص 267.

5 ناصر الدين سعيدوني: المرجع السابق، ص 129، 137.

6 فارس العيد: المرجع السابق، ص 73.

الفلاحة:

كانت تمثل النشاط الأساسي لسكان الغرب الجزائري، ومن أجل تحسين الوضع الفلاحي عمل الأمير على إلغاء ضريبة الخراج التي كانت مفروضة في العهد العثماني¹، كما شجع الفلاحين على الاعتناء بأراضيهم وجني المحاصيل عن طريق التوزيع²، هذه الإجراءات ساهمت في زيادة الإنتاج ففي سنة 1840 كانت مخازن الدولة تضم مؤونة سنتين من الحبوب، بالإضافة إلى الجمال والخيول والبغال³.

لكن بعد إشراف سلطات الاحتلال أصبحت الفلاحة قائمة على الاستيطان، وظهر نمطين مختلفين في الانتاج الفلاحي على النحو التالي:

الأول التزم به الجزائريون اقتصر على الاكتفاء الذاتي في الإنتاج الفلاحي وعلى رأسه الحبوب، وكان الفلاح يستغل الأرض مرة كل سنتين لأسباب تقنية واجتماعية لأنه لم تتوفر له الفرضة في الاعتماد على وسائل انتاج متطورة، أما الثاني يخص المستوطنين الذين ساهموا في تطوير القطاع الفلاحي وكان للهجرة الأوروبية دور في تأسيس القرى الفلاحية حيث بلغ عددها ما بين 1841-1850 (126) قرية، بمساحات زراعية مساحتها 113000 هكتار موزعة على 65437 مهاجر فرنسي.

كان الفلاح الأوروبي ينتج ثلاث أضعاف ما ينتجه الفلاح الجزائري خلال الفترة الممتدة بين 1838-1839 حيث أن 0.39 هكتار هي نسبة ما أنتجه الجزائري الواحد بمردود 1.6 قنطار بينما 0.85 هكتار هي نسبة ما أفلحه الأوروبي الذي أنتج 3.7 قنطار⁴.

يلاحظ التمييز العنصري منذ بداية الاحتلال فيما يخص القطاع الفلاحي بالجزائر ذلك أن الأوروبي منحت له أراضي واسعة فاستطاع أن ينتج أكثر من الجزائري بسبب حصوله على مساعدات ووسائل انتاج

1 محمد بن عبد القادر الجزائري: المصدر السابق، ص 314.

2 عملية تضامنية لإنجاز عمل ما كالحصاد أو الحرث، دون مقابل، كانت تتم تحت إشراف الاغا، حيث يجتمع السكان من القبائل المجاورة تطوعا منهم ويحددون يوما معيناً للقيام بالخدمة، ينظر:

Leon Roches: Trente-deux-ans à Travers L'islam (1832-1864) T1, Firmin-didot, Paris, 1884, P 479.

3 فارس العيد: المرجع السابق، ص 75.

4 احميدة عميراي: آثار السياسة الاستعمارية الاستيطانية في المجتمع الجزائري 1830 1954، ط خ، منشورات المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية وثورة أول نوفمبر 1954، الجزائر، 2007، ص 40.

متطورة، أما الفلاح الجزائري ظل يحرق في مساحات ضيقة ويعتمد على وسائل تقليدية لذلك كان انتاجه قليل وموجه الى الاستهلاك اليومي فقط.

وبمجيء بيجو زاد الاهتمام بالقطاع الفلاحي نظرا لأن مشروعه كان قائما على فلاحية الأرض ومحاربة الأهالي، وبعده قانون 16 جوان 1851 الذي أعطى دفعا كبيرا للنشاط الفلاحي وبموجبه منحت القروض للمعمرين، مما ساهم في زيادة الإنتاج الفلاحي من الحبوب في الجزائر، كما زاد الإقبال على الاستثمار في المجال الفلاحي حيث ظهرت مؤسسات رأسمالية أهمها مؤسسة الهبرة بالقطاع الوهراني التي حصلت على 24000 هكتار من اجود الأراضي الزراعية.¹

سياسة الأرض المحروقة:

بعد تعيين بيجو حاكم عاما على الجزائر وفور وصوله في 23 فيفري 1841 أعلن اعتماده على الاحتلال الكامل للأراضي للجزائرية ولجأ الى استراتيجية الأرض المحروقة وفي هذا الصدد صرح قائلاً "...ان مهمتكم أن تمنعهم من أن يبذروا ويحصدوا أو يرعوا، والحرب التي سنقوم بها ليست قائمة على طلقات البنادق، بل على انتزاع الموارد التي تنتجها اراضيهم..."².

أدت هذه السياسة الى نشر الخراب والدمار في الغرب الجزائري، ومقتل العديد من السكان، أما الناجين من القتل أصبحوا يعيشون حالة البؤس والفقر بعد أن ضربت مصالحهم الاقتصادية³، ومن الأمثلة عن القبائل المتضررة من هذه السياسة قبيلة ولاد رياح بالظهرة⁴.

وبعد زيادة توغل القوات الاستعمارية قام بها بيجو بهدم الحصون وتفجير المصانع في مدينة وهران، ثم اتجه نحو معسكر في 26 ماي 1841 وحول بعض المباني الى مستودعات ومستشفيات وثكنات عسكرية، ثم اتجه نحو مستغانم وأباد العديد من القبائل وأحرق أراضيهم⁵، هذه الحملات العسكرية ألحقت أضرارا بليغة هددت البنية الاقتصادية والاجتماعية في منطقة الغرب الجزائري بعدما أحرقت الأراضي وسرقت الموارد.

1 احميدة عميراي: المرجع السابق، ص 42.

2 فارس العيد: المرجع السابق، ص 88

3 يحيى بوعزيز: الأمير عبد القادر رائد الكفاح الجزائري، المرجع السابق، ص 165.

4 محمد بليل: محرقة غار الفراشيج من خلال المصادر الفرنسية، مجلة عصور الحديدة، ع 6، مج 2، جامعة وهران، 2012، ص 169.

5 عبد الرحمن محمد الجيلالي: المرجع السابق، ص 181.

ومع توالي الحملات العسكرية خلال سنوات 1841-1842 نظم بيجو طوابير كان الهدف منها هدم ما بقي من المنازل والمنشآت التابعة للقبائل التي ساندت الأمير، نتج عن ذلك ضرب المصالح الاقتصادية والاجتماعية وتضييق الخناق على السكان¹.

وبعد سقوط الزمالة في 1843 زادت عمليات التهجير والابادة، فتدهورت بذلك الأوضاع أكثر ليس في الغرب الوهراني فقط وانما في جميع الجهات، هذه الظروف أثرت على المقاومة بعدما كانت تدعم الأمير بالمؤن مثل قبيلة بني عامر بسيدي بلعباس التي تم الاستيلاء على أراضيها وأملاكها سنة 1845.²

كان لعمليات الإبادة المستمرة نتائج كارثية على المجتمع بعد حرمان السكان من أراضيهم وإحراقها، مما أجبرهم على الهجرة نحو الجبال هروبا من بطش الاستعمار المتزايد، فأصبحوا يعيشون أوضاعا مزرية، أثرت وبشكل كبير على الواقع الاقتصادي الذي كان قائما على أساس زراعة الأرض واستغلالها جماعيا، الى جانب التأثير على النسيج الاجتماعي بعدما ضربت الوحدة القبلية وتفككت العائلات والقبائل بسبب الوضع الاستعماري الجديد.

مصادرة الأراضي:

وجدت الإدارة الاستعمارية في هذه السياسة أسلوبا مثاليا للقضاء على البنى الاجتماعية والاقتصادية لإنهاء المقاومة وتعزيز الوجود الفرنسي، فأصدر كلوزيل لهذا الغرض قرارا في 7 ديسمبر 1830 يقضي بضم جميع أملاك الوقف التابعة للبايلك الى خزينة الدولة الفرنسية، ثم أصدر مرسوم في 22 جويلية 1834 الذي أكد على أن الجزائر جزء من الممتلكات الفرنسية في شمال افريقيا، وبناءا على هذه القرارات تمت مصادرة جميع الأملاك التي كانت تابعة للدولة العثمانية³.

1 عبد الرحمن الجيلالي: المرجع السابق، ص 185، 186.

2 حنيفي هلايلي: منطقة سيدي بلعباس ومكانتها في سياسة فرنسا الاستعمارية (1842-1845)، مجلة المصادر، ع 1، مج 5، المركز الوطني للدراسة والبحث في الحركة الوطنية وثورة 1 نوفمبر 1954، الجزائر، 2003، ص 170.

3 فارس العبد: المرجع السابق، ص 101.

كانت أراضي البايلك في القطاع الوهراني تقدر بـ 11.250 هكتار منتشرة بالسهول القريبة من المدن مثل سهل وهران، تلمسان، غريس، الشلف، سيرت، أصبحت كلها تابعة للسلطة الاستعمارية، أما الأوقاف بلغ عددها 109 وقف عام، كما صودرت أوقاف الزاوية القادرية بعد أسر الأمير في ديسمبر 1847.¹

قامت السلطات الاستعمارية بالاستيلاء على عدد كبير من أملاك الجزائريين سواء في المدن أو الأرياف، ولتسهيل العملية أصدرت عدة مراسيم كقرار النظام العام للمصادرة المؤرخ في 1 ديسمبر 1840²، وقرار 27 جانفي 1841 الخاص بتصريح الإدارة بالمصادرة، ومرسوم 21 جويلية 1846 الذي نص على ضم كل الأراضي التي ليس لها سند ملكية إلى الدولة، وبذلك كان لهاذان المرسومين دور في إرساء قواعد الاحتلال العقاري في الجزائر على نطاق واسع.³

كان هدف الإدارة الاستعمارية من مصادرة الأراضي توفير أراضي للمعمرين من أجل الاستيطان، وفي الفترة الممتدة بين 1831-1840 صودرت حوالي 108 هكتار في ضواحي مستغانم، أما في تلمسان تعرضت حوالي 24 عائلة لعمليات نزع الأراضي ونفس الشيء حدث مع العائلات في معسكر وسعيدة.

مس نزع الملكية في القطاع الوهراني ولاد خليفة وولاد زعير والجاحز وولاد إبراهيم وولاد سليمان، هذه العائلات التي أجبرت على الهجرة نحو المغرب الأقصى بعد المعاناة التي لحقت بهم، بعدما جردوا من أراضيهم ومواشيهم.⁴

إلى جانب ذلك قامت السلطات بتجريد السكان من ممتلكاتهم مثل حملة بيجو على قبيلة اولاد دفلتان بجبال الوارسنيس في 26 ماي 1845 وسرقة حوالي 3000 رأس من الغنم⁵، وفي أفريل 1846 شنت غارة على إحدى قبائل تلمسان راح ضحيتها حوالي 8500 رأس من البقر و 300 رأس من الغنم، وفي 13

1 عدة بن داهة: الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض ابان الاحتلال الفرنسي للجزائر (1830-1962)، ج 1، ط1، المؤلفات للنشر والتوزيع، 2013، الجزائر، ص 206.

2 عدي الهواري: سياسة الاستعمار الفرنسي في الجزائر، سياسة التفكيك الاجتماعي والاقتصادي (1830-1960). تر جوزيف عبد الله، ط1، دار الحداد، لبنان، 1983، ص 56.

3 عدة بن داهة: المرجع السابق، ص 207.

4 أحمد حسن السليمان: نزع الملكية العقارية للجزائريين (1830-1871)، مجلة المصادر، ع1، مج 4، المركز الوطني للبحث في الحركة الوطنية وثورة 1 نوفمبر 1954، الجزائر، 2002، ص 286.

5 اندري برينان، اندري نوشي، ايف لاكوست: الجزائر بين الماضي والحاضر، تر اسطنبولي رابح، ومنصف عاشور، د ط، د م ج، الجزائر، 1993، ص 286.

جانفي 1847 استولت على قبيلة حميان وتم سرقة 33.500 رأس من الماشية والدواب، بالإضافة إلى إجبار القبائل على دفع غرامات مالية مثل قبيلة بني شقران بمعسكر التي دفع سكانها 12500 فرنك.¹

ان عمليات المصادرة التي طبقتها قوات الاحتلال ضد الجزائريين كان الهدف منها هدم البنية الاقتصادية والاجتماعية وذلك بتفكيك القبيلة التي كانت تمثل الإطار الجماعي السياسي للشعب الجزائري، الذي كان يجد توازنه ضمن هذه المنظومة التي جمع بين أفرادها العامل الديني والأراضي الزراعية المشتركة، وبذلك كان العامل الاقتصادي والديني يربطان الجزائريين بالأرض كوسط اقتصادي وبالقبيلة كوسط اجتماعي سياسي، لهذا عملت فرنسا على فك تلك الروابط بكل الأساليب الإدارية والعسكرية.²

ان سياسة نهب الأراضي من أصحابها الأصليين ومنحها للوافدين الجدد(الكولون) إضافة الى انتهاج سياسة الأرض المحروقة، وترسانة القوانين الخاصة بنزع ملكيات الأراضي ومصادرتها الخ، أثر بالدرجة الأولى على البنية الاقتصادية المحلية التي كانت قبل 1830، وحل محلها الاقتصاد الرأسمالي الفرنسي القائم على النهب والاستغلال، مخلفا واقعا اقتصاديا متضررا عانى منه الفلاح الجزائري الذي كان يعتمد على الأرض كمصدر رزق أساسي وفق نظام اجتماعي قبلي تقليدي لفترة طويلة.

توسيع زراعة الكروم:

توسعت زراعة الكروم على حساب زراعة الحبوب مما انعكس سلبا على الفلاحين الجزائريين حيث اشتهرت هضاب معسكر وتحديدا في سهل غريس بزراعة أنواع مختلفة من الكروم تم تصديرها الى بلجيكا، سويسرا، ألمانيا، وكانت هذه الأراضي سابقا تنتج الأرز والحبوب بمقدار 45.000 قنطار من القمح اللين، و36.000 قنطار من القمح الصلب، 55.000 قنطار من الشعير.³

كما تقنن المستوطنون في اختيار أجود أنواع الأراضي لزراعة الكروم من أجل إنتاج محصول وفير وكانت سهول عين تموشنت، وهران، هضاب مستغانم، تلال تلمسان، معسكر، سيدي بلعباس، تحقق عائدات مالية كبيرة من إنتاج العنب.⁴

1 اندري برينان: المرجع السابق، ص 288.

2 عدي الهواري: المرجع السابق، ص 69.

3 عدة بن داهة: الاستيطان والصراع، ج 2، المرجع السابق، ص 200، 201.

4 بشير بلاح: المرجع السابق، ص 254.

الثروة الحيوانية:

شكلت حرفة الرعي مصدر هام للسكان الى جانب نشاط زراعة الحبوب فهما مكملان لبعضهما البعض، حيث وفرت هذه الأنشطة للفلاح الجزائري: الحليب والصوف، اللحوم والجلود تم استغلالها لصناعة الألبسة والأفرشة، حيث كان 3/1 الشعب الجزائري يعيش على هذا النمط¹.

لكن سرعان ما تراجع هذا النشاط بسبب التغيرات التي فرضها الاستعمار وقد عبر الفلاحون عن استيائهم من الوضع المزري حسب ما ورد عند عبد اللطيف بن اشنهو «تعرضنا للقمع بشتى السبل كنا نملك الأراضي فاشتروها منا بالقوة وكنا مضطرين لأن ننتظر 4 الى 5 سنوات كي نقبض ثمنها ، افترستنا تكاليف العدالة وأفلسنا من جراء المحاضر...شيئا فشيئا اضطررنا لبيع القليل مما نملكه من الماشية وعندما لا نستطيع الاستثمار لأن قطعاننا قلت لكوننا محرومين من عائدات أراضيها وجب علينا أن نبيع قسما أكبر من المواشي كل سنة الى أن افقدناها...»².

يصف عبد اللطيف بن اشنهو معاناة الشعب الجزائري بسبب الأوضاع التي آل اليها القطاع الاقتصادي في ظل السياسة الاستعمارية الجديدة مستدلا بما قاله الفلاحون الجزائريون عندما عبروا عن بؤسهم وتضررهم الكبير بعد فقدانهم لأراضيهم واضطرارهم البيع ماشيتهم التي كان مصدر رزق ثاني بعد الأرض التي استحوذت عليها سلطات الاحتلال بأشجع الأساليب.

الصناعة:

أدرك الأمير عبد القادر بعد المواجهات الأولى التي خاضها ضد القوات الاستعمارية، أهمية التصنيع، حيث أعطى الأولوية للصناعات الحربية من أجل تموين المقاومة³، لذا بادر الى استغلال المعادن كالرصاص والكبريت وملح البارود المتوفرة في جبال تازة، أما النحاس فكانت هناك كميات معتبرة منه في طريق مليانة، وقد اعتمد على خبرات بعض الأجانب في هذا المجال⁴.

1 عدي الهواري: المرجع السابق، ص 72.

2 عبد اللطيف بن اشنهو: تكون التخلف في الجزائر محاولة لدراسة حدود التنمية الرأسمالية في الجزائر بين 1830-1962، تر: نخبة من الأساتذة، د ط، ش ون ت، الجزائر، 1979، ص 83.

3 اندري برينان، اندري نوشي، ايف لاكوست: المرجع السابق، ص 263.

4 اسكوت: مذكرات الكولونيل اسكوت عن اقامته في زمالة الأمير عبد القادر 1841، تر العربي إسماعيل، ش ون ت، الجزائر، 1981، ص 129.

بنى الأمير عدة مراكز صناعية في الغرب الجزائري ففي تلمسان أنشأ مصهرة للحديد ومطحنة للبارود، أما في معسكر أنشأ مصنعا للأسلحة، وفي تاقدمت مصنعا للبنادق، كما أقام مصانع للنسيج، كان يشرف على هذه المصانع أجنب من اسبانيا وألمانيا وإيطاليا¹.

كان الريف الجزائري يساهم كثيرا في تمويل المدينة بما تحتاجه من المواد الضرورية للصناعة مثل النحاس والحديد، وقد كان السكان يمتلكون مهارات في الصناعة بمقاييس ذلك العصر، وبعد سيطرة سلطات الاحتلال أصبحت الصناعة قائمة على رأس المال ذات طابع تحويلي كما فتحت المجال للمنافسة الحرة، لهذا حاولت فرنسا استثمار مواردها في الجزائر برأس مال حر وبفلاحة شبه تحويلية صناعية كالقطن².

انتشرت بالقطاع الوهراني حرف متعددة كصناعة الزرابي والنسيج بتلمسان، صناعة الفخار، حرفة البناء، صناعة الخشب، الحلفاء... الخ، كانت هذه الصناعات تلبي حاجيات السوق الوطنية وحتى الأجنبية واعتبرت مصدر دخل هام للكثير من العائلات، وبدخول الاحتلال الفرنسي استحوذت السلطات على القطاع الحرفي وقسم الى حرف أساسية تقليدية، وحرف ثانوية تم تحويلها الى نشاط صناعي ذو بعد تجاري³.

التجارة:

أولى الأمير اهتماما كبيرا بالنشاط التجاري نظرا لأهميته في دعم اقتصاد الدولة إلا أن الطرق والمواصلات كانت قليلة، إضافة الى انعدام الأمن بسبب الاحتلال الفرنسي⁴، ما دفع بالأمير الى اتخاذ إجراءات لانعاش التجارة حيث حددت أيام لتنظيم الأسواق في المدن ووضع جهاز أمن (شرطة الأسواق) لحماية الأسواق والقوافل التجارية، أما التجارة الخارجية فإن الأمير حرص في معاهدة دي ميشيل 26 فيفري 1834 على تجارة الحبوب وتصديرها من ميناء أرزيو، كما كان يستورد احتياجاته من المؤن الضرورية، بالإضافة الى ذلك فتح الحدود مع المغرب الأقصى وحرر التجارة بين البلدين الا ان ذلك بقي لفترة محدودة⁵.

ورغم تمكن فرنسا من احتلال الجزائر سياسيا إلا أنها لم تستطع بعث نشاط تجاري واسع خلال السنوات الاولى من الاحتلال، وعملت على استيراد الحبوب لسد حاجة الأوروبيين بما فيهم من جنود ومستوطنين

1 محمد بن عبد القادر الجزائري: المصدر السابق، ص 314.

2 عميرواي أحميده: المرجع السابق، ص 38، 39.

3 خديجة بختاوي: الحرف في عمالة وهران ابان الاحتلال من خلال وثائق أرشيفية، مجلة العبر للدراسات التاريخية والآثرية في شمال افريقيا، ع2، جامعة تيارت، 2022، ص 362.

4 فارس العيد: المرجع السابق، ص 78.

5 اسكوت: المصدر السابق، ص 14.

لأن الحبوب في الجزائر لم تكن كافية، وكانت مدينة الجزائر في المرحلة الأولى من الاحتلال الواسطة لتمويل الشرق والغرب الجزائري¹.

التحول النقدي:

كان الاقتصاد الجزائري مبني على الاستهلاك المحلي عن طريق المقايضة غالبا، لكن بعد دخول النظام الرأسمالي انقلبت الموازين ضد الفلاح الجزائري الذي وجد نفسه ملزما على التعامل بالنقد.

وهذا ما يؤكد اندري نوشي حيث يرى أن "الاقتصاد الفرنسي هو نوع ليبرالي رأسمالي يؤدي الى ارتفاع الأسعار ولا يستفيد الفلاح منه دائما، الذي انتقل اقتصاده من نمط مقفل الى نمط مفتوح دون أن يكون مستعدا ماديا لهذا التغيير وكان عليه أن يخضع الى أولويات لا يعرف كيف يقرأها."²

يفهم من خلال هذا الطرح الذي قدمه اندري نوشي ان اقتصاد الفلاح الجزائري أثر عليه الاقتصاد الفرنسي الرأسمالي فبعد أن كان يعيش في ظل نظام اقتصادي تقليدي بسيط قائم على الاستهلاك أصبح مفروض عليه نمط جديد مبني على المنافسة في سوق واسعة قائمة على النقد وارتفاع الأسعار وغيرها من المفاهيم الجديدة التي لا يستطيع التعامل معها مما صعب عليه الاستفادة من هذا الواقع الجديد.

ان تصاعد المقاومة المسلحة وخاصة بعد نقض معاهدة التافنة 1839 تجددت عمليات التوسع في الجزائر ككل وفي القطاع الوهراني أيضا³، فكانت الفترة الممتدة ما بين 1840 و 1847 من أقسى الفترات التي عانى فيها السكان وكان لذلك انعكاسات وخيمة على الأوضاع الاجتماعية والاقتصادية على حد سواء.⁴

نستنتج من خلال ما سبق ان الأوضاع الاقتصادية في القطاع الوهراني تأثرت وبعمق كبير بعدما صودرت وأحرقت مساحات كبيرة من الأراضي بما فيها، مما أضعف الاقتصاد المحلي التقليدي الذي تم توجيهه لخدمة الاقتصاد الرأسمالي الفرنسي، وبالتالي ستتأثر الأوضاع الاجتماعية كانتشار الفقر والامراض والهجرة خاصة.

1 احميدة عميراي: المرجع السابق، ص 35.

2 عدي الهواري: المرجع السابق، ص 70.

3 Charles André Julien: L'histoire De L'Algérie Contemporaine, Conquête et Colonisation (1827-1871), Presse Universitaire Française, Paris, 1964, P 317.

4 فارس العيد: المرجع السابق، ص 87.

3 الأوضاع الاجتماعية:

تميز المجتمع في الغرب الجزائري قبيل الاحتلال الفرنسي بضمه لعدة عناصر حيث بلغ التعداد السكاني للجزائر أواخر العهد العثماني ما بين ثلاث ملايين ونصف مليون نسمة، أما حمدان خوجة فقد قدر عددهم بحوالي عشر ملايين نسمة وكان معظمهم من سكان الريف الذين شكلوا 95% من مجموع السكان.¹

وبعد تعرض منطقة الغرب الجزائري الى التدخل التونسي والمغربي، ترتب عن ذلك الاستيلاء على الكثير من الموارد كما زادت حدة الاضطراب، يضاف الي ذلك استقرار القوات الاستعمارية بالمنطقة، لذا أصبح لزاما البحث عن سلطة تنظم الأوضاع الاجتماعية والاقتصادية لمواجهة المحتل.²

عمل الأمير عبد القادر بعد مبايعته على إيجاد تنظيمات تحدث التجانس بين العناصر التي تكون منها المجتمع في الغرب الجزائري فأوجد قوانين مستمدة من القرآن الكريم والسنة النبوية الشريفة، فالشريعة الإسلامية تحدد واجبات وحقوق كل فرد من المجتمع وتهدف إلى إقامة العدل والمساواة لمواجهة مشروع الاحتلال الفرنسي الذي كان يضرب مقومات المجتمع.³

كما اعتمد على النظام الشورى فأوجد جهازا إداريا مركزيا يغلب عليه طابع حكم الأغلبية، أساسه الالتزام بالقوانين المستمدة من الشرع الإسلامي وبذلك كون وحدة إدارية كانت ضرورة للم شمل مختلف التشكيلات الاجتماعية، كما عين خلفاء في الأقاليم وكان الخليفة مسؤولا عن الأمن العام وتجنيد المقاتلين وتحصيل الضرائب.⁴

ومن القيم التي ركز عليها الأمير في دولته هي العدل والحزم في قضايا التعاون مع العدو والجوسسة، خاصة بعد الفوضى التي كانت سائدة وانعدام الأمن وانتشار النهب الذي تسبب فيه الاستعمار الفرنسي.⁵

ان الأسس التي بنى عليها الأمير المجتمع مستمدة من الشرع الإسلامي، وعليه عملت السلطات الاستعمارية على دراسة المجتمع وعاداته بغية البحث عن نقاط الضعف والقوة لاستغلالها في مشاريعهم،

1 حمدان عثمان خوجة: المصدر السابق، ص 169، ينظر أيضا الى ناصر الدين سعيدوني: النظام المالي بالجزائر في الفترة العثمانية (1800-

1830)، ش ون ت، الجزائر، 1979، ص 41.

2 فارس العيد: المرجع السابق، ص 48، 49.

3 نفسه، ص 55.

4 محمد بن عبد القادر الجزائري: المصدر السابق، ص 278، 307.

5 فارس العيد: المرجع السابق، ص 60.

وقد وضع بيلييسي (Pélissier)¹ بأن القرآن للمسلمين يلزمهم الحضور الى المساجد، وان العرب يجتمعون في جميع الواجبات الاجتماعية²، ويقول أوربان " ... ان القبيلة تمثل العنصر الأساسي من المجتمع وليس العائلة"، وهذا دليل على قوة القبيلة وعليه سعت إدارة الاحتلال الى تفكيك النظام التقليدي القوي³.

ومن الأمثلة عن أهم القبائل التي تركزت في القطاع الوهراني غرب العمالة قبائل تزارة وولهاصة داخل الحيز التلمساني، وقبائل بني عامر والحشم بمعسكر⁴، قبائل جعفرية في حوض تيارت من الجهة الشرقية، أما عروش فليته استقرت بالظهرة والونشريس وحميان بمشرية وبعض مناطق غرب وهران⁵.

أما في المرتفعات الأطلسية استقرت قبائل جعفرية الشراقة في شرق سعيدة وقبائل صمودة وغرب منطقة الضاية هناك أنكاد شراقة وفي الجهة الغربية قبائل جبايلية في تلمسان، أما داخل المناطق الجنوبية وفي الأطلس الصحراوي الغربي توسعت قبائل ولاد سيدي الشيخ في جبال القصور وعروش ترافي في البيض، إضافة الى قبائل أخرى انقسمت الى مجموعتين (قبائل الرعية، القبائل المستقلة) المنتشرة عبر ربوع القطاع الوهراني⁶.

ان القواعد التي بناها الأمير عبد القادر والتي حافظت لمدة زمنية على مكانتها بعدما كانت قائمة على الترابط والتضامن والتعاون، تغيرت وضربت من طرف قوات الاحتلال الفرنسي بعدما عملت السلطات الاستعمارية على تفكيك النظام القبلي وانتزعت الأراضي من أصحابها، ترتب عن ذلك تراجع نفوذ القبائل وظهرت فوارق طبقية، بعدما أدخلت تنظيمات اجتماعية جديدة ستخدم المشروع الاستيطاني.

استحوذت الإدارة الاستعمارية على الممتلكات الخاصة بالحبوس والأوقاف منتهكين في ذلك البند الخامس من معاهدة تسليم الجزائر التي تنص على عدم التعرض للأوقاف الإسلامية، ثم صدر قرار في 7

1 Pélissier شارك في الحملة على الجزائر عام 1830، وحصل على ترقية في 02 أكتوبر من نفس السنة، في سنة 1846 تم ترفيته الى رتبة مارشال وفي 10 ماي 1851 أصبح حاكم عاما على الجزائر، في 1858 أصبح عضو في البرلمان الفرنسي ثم سفيرا في لندن، عاد الى الجزائر وتولى منصب الحاكم العام للمرة الثانية في 1860، توفي في 22 ماي 1864، ينظر: Paul Azan: Op, cit , P80-82.

2 أ.بيلييسي: حوليات جزائرية، تر: دليلة حباني، مج 1، دار الاصاله، الجزائر، 2013، ص 222.

3 سعيد علمي: الاستعمار والعمران، السياسات الاستيطانية والعمران في الجزائر، تر: نسرين لولي، محمد رضا بوخالفة، ج 1، ط خ، دار خطاب، الجزائر، 2013، ص 266.

4 إبراهيم مهديد: القطاع الوهراني ما بين 1850 و 1919 دراسة حول المجتمع الجزائري، الثقافة والهوية الوطنية، د ط، منشورات دار الاديب، الجزائر، 2006، ص 32.

5 علي عبود: الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض 1830-1899 القطاع الوهراني نموذجا، رسالة لنيل شهادة الماجستير، كلية العلوم الإنسانية والحضارة الإسلامية، جامعة وهران، 2013-2014، ص 17.

6 إبراهيم مهديد: المرجع السابق، ص 34، 35.

ديسمبر 1830 نص على ضم كافة الأوقاف بما فيها أوقاف مكة والمدينة والمساجد والزوايا وسبل الخيرات وأوقاف الاندلس والطرق والمياه الى أملاك الدولة¹.

هذا الإجراء يُعد انتهاكاً واضحاً لحقوق الأوقاف الإسلامية ويظهر النوايا الحقيقية للإدارة الاستعمارية نحو السيطرة على الأسس الدينية والاجتماعية للجزائر، في إطار سياستها للاستحواذ على ثروات البلاد وتقنيك البنية الثقافية والاجتماعية للمجتمع الجزائري.

ثم في 22 جويلية 1834 صدر مرسوم المحافظة على الجزائر بناء على توصية اللجنة الافريقية وعلى إثره تم تشجيع المهاجرين وطمأنتهم من أجل البقاء في الجزائر، ثم عين الجنرال ديرلون (D'Erlon)² الذي أكد بدوره على أهمية الكولون ودورهم المادي والمعنوي³.

وبعد سقوط ملكية لويس فيليب وقيام الجمهورية الثانية مطلع 1848، صدر قرار في شهر مارس ينص على اعتبار الجزائر جزء من التراب الفرنسي، وبمقتضاه تم تقسيم الجزائر الى منطقتين أساسيتين:

الجزائر الشمالية أخضعت للحكم المدني وقسمت الى ثلاث مقاطعات (الجزائر، قسنطينة، وهران)، والجزائر الجنوبية أخضعت للحكم العسكري وضباط المكاتب العربية⁴، ومع قيام الجمهورية الثانية في فرنسا لجأت السلطات بباريس منذ سنة 1848 الى إغراء المعارضين للحكم العسكري خاصة الشرائح العمالية بالوعود والامتيازات التي سيستفيدون منها في حالة قبولهم الهجرة الى الجزائر، حيث استوطنوا في مناطق مختلفة من سهول متيجة وعدد هام انتقل الى منطقة قديل (Saint Clou) بوهران⁵ (ينظر الملحق رقم 14 الخاص بتسميات المناطق قبل وبعد الاستقلال).

1 بشير بلاح: المرجع السابق، ص 158.

2 D'Erlon: قائد عسكري فرنسي عين حاكما عاما على الجزائر ما بين 1834 و 1835، تميزت فترة حكمه بحملات قمعية فاشلة ، اخفق في احتلال البلدة، شارك في معركة واترلو، ينظر أبو القاسم سعد الله: الحركة الوطنية الجزائرية، ج1، 1830-1900، دار الغرب الإسلامي، ط1، لبنان، 1992، ص 57، 58.

3 نفسه.

4 بشير بلاح: المرجع السابق، ص 67.

5 الغالي غربي وآخرون: العدوان الفرنسي على الجزائر، ط خ، منشورات المركز الوطني للدراسة والبحث في الحركة الوطنية وثورة اول نوفمبر 1954، 2007، الجزائر، ص 221.

تشجيع الهجرة الأوروبية وتدفق المستوطنين:

ارتبط موضوع الاستيطان ارتباطا وثيقا بتشجيع الهجرة، حيث أدركت السلطات الاستعمارية ان القوة العسكرية لوحدها لا تكفي لانجاح الاستعمار الاستيطاني بل هي بحاجة الى خلق قاعدة ديموغرافية أوروبية، لذلك فتحت باب الهجرة من كل انحاء أوروبا وليس فرنسا فقط، كما عملت على توفير مختلف الظروف الملائمة لهم لكي تضمن بقاءهم.

وقد تعددت الأسباب التي دفعت بالاوروبيين الى المجيء نحو الجزائر أهمها البحث عن حياة أفضل في الجزائر والحصول على الامتيازات التي ستمنحها لهم الإدارة الاستعمارية، من أهم العناصر الأوروبية التي هاجرت الى الجزائر وتحديدًا الى الغرب الجزائري نذكر:

الفرنسيين:

يعتبر القطاع الوهراني من أهم العمالات التي وفد إليها الفرنسيون خلال المرحلة الأولى من الاحتلال، وكانت هجرتهم محدودة بسبب مقاومة الأمير عبد القادر من جهة وصعوبة تأقلمهم مع المناخ من جهة أخرى¹، ومن أهم الفئات التي هاجرت من فرنسا الى الجزائر "المعارضين لحكم شارل العاشر، حيث اتخذ من الحملة الفرنسية على الجزائر وسيلة للتخلص منهم وتوجيه أنظارهم خارج فرنسا، إضافة الى الجنود المتقاعدين الذين تضاعف عددهم في ظل ذلك التوتر والذين أصبحوا يشكلون خطرا على نظام حكمه.²

انحصر المستوطنون الفرنسيون في جنود الحملة العسكرية قائمين على خدمة الجنود، كما اعتمدوا على اليد العاملة الجزائرية الى حين وصول الدفعات الأولى من فرنسا خلال المرحلة الأولى من الاحتلال³، الى جانب المعارضين لحكم لويس فيليب، وقد سماهم بيجو أصحاب القفازات الصفراء (Les Colones en Gants Jaunes) ، كانوا مؤيدين لحكم شارل العاشر وبعد الإطاحة بحكمه بعد ثورة 1848 اختاروا الهجرة نحو الجزائر حتى لا يعيشو تحت حكم النظام الجديد، كان لهم دور في دعم الاستيطان بالجزائر من

1 أحميده عميراوي: المرجع السابق، ص 91.

2 عمار هلال: أبحاث ودراسات في تاريخ الجزائر المعاصر (1830-1962)، ط2، د م ج، الجزائر، 2016، ص 48.

3 بوعزة بوضرساية: الجرائم الفرنسية والابادة الجماعية في الجزائر خلال القرن 19م، ط خ، منشورات المركز الوطني للدراسة والبحث في الحركة الوطنية وثورة اول نوفمبر 1954، الجزائر، 2007، ص 206.

خلال شرائهم لمزارع وعقارات، يضاف الى هؤلاء فئة المغامرين الذين كان هدفهم الاستيلاء على خزائن الجزائر بالإضافة الى المتعصبين دينيا، والأدباء والصحفيون مثل شارل جوردان¹.

إلى جانب البطالين فبعد ثورة 1848 وجد حوالي 100.000 عامل في الورشات الوطنية بفرنسا أنفسهم بدون عمل وبعد فشل الحكومة الجديدة في تسوية أوضاعهم، شرعت الحكومة الفرنسية في تهجيرهم نحو الجزائر خوفا من الإضرابات والاحتجاجات التي كانوا يقومون بها وكانت أول مجموعة وصلت الى الغرب الجزائري استقرت في سان كلو في 26 أكتوبر 1848.²

شجعت فرنسا عملية الهجرة بمجموعة من الأساليب الدعائية التحفيزية ووعد الراغبين في الهجرة بمنحهم امتيازات ومساعدات متعددة مع توفير الأمن والحماية لهم، بغية خلق قاعدة ديموغرافية منافسة للقاعدة الأصلية التي شكلها السكان الأصليون.

وفي هذا الصدد بدأت فرنسا بنشر إعلانات ومراسيم الداعمة للهجرة الأوروبية نحو الجزائر مثل منشور بيجو 10 افريل 1847 نص على اقتطاع خمس من أراضي الجزائريين ومنحها للمستوطنين، وبيان 23 سبتمبر 1848 الموجه الى المواطنين الفرنسيين أصحاب المهن المختلفة والراغبين في أن يكونوا ضمن قائمة 12 ألف مهاجر الى الجزائر بتسجيل أنفسهم في البلديات المنتمين اليها³.

وبموجب هذه السياسة الدعائية تطورت الهجرة الأوروبية نحو الجزائر، وتم توزيعهم عبر عدة مناطق استقرت مجموعة كبيرة بالغرب الجزائري (وهران، تلمسان، سيدي بلعباس، مستغانم، معسكر) بنسب قليلة في المرحلة الأولى بسبب اشتداد المقاومة وغياب الامن، لكن بعد 1870 سيتضاعف عددهم بشكل كبير⁴.

الاسبان:

يعتبر الاسبان من أكبر العناصر الأوروبية التي هاجرت الى الغرب الجزائري عبر مراحل مختلفة بداية من القرن السادس عشر وذلك لعدة أسباب منها: العلاقات التاريخية التي كانت تربطهم بالجزائر وتواجدهم

1 بوعزة بوضرساية: المرجع السابق، ص 209.

2 عدة بن داهة: المرجع السابق، ج 1، ص 245.

3 بوعزة بوضرساية: المرجع السابق، ص 233.

4 العربي بلعزور: السياسة الاستعمارية في الجزائر وأثرها على تطور الهجرة الأوروبية (1830-1900)، مجلة عصور الجديدة، ع 8، مج 3، جامعة وهران، 2013، ص 299.

في وهران منذ القرن 16 م، القرب الجغرافي بين وهران واسبانيا، الى جانب الأوضاع المزرية التي عانت منها اسبانيا خلال تلك الفترة¹.

كانت الهجرة الاسبانية في المرحلة الأولى من الاحتلال مؤقتة بمعنى أن الاسبان كانوا دائمي التنقل بين بلدهم الأصلي و وهران، وكانت هجرتهم تتزامن مع الفترات الزراعية، تشكلوا من المتسولين والمتشردين، لذلك نبذتهم السلطات الاستعمارية، حيث تم إعادة 50 متشرد الى اسبانيا سنة 1852.²

شكلت العناصر الإسبانية الوافدة الى الجهة الغربية من الجزائر قاعدة أساسية للاقتصاد الفرنسي على رأس مال فرنسي، حيث مارسوا أنشطة متنوعة منها:

الزراعة: ساهموا في استصلاح الأراضي وفلاحتها وبعد تحسن أوضاعهم أصبحت لهم ملكيات في مختلف مناطق الغرب الجزائري، كما اشتغلوا في حقول الزيتون والعنب ومزارع الحبوب والذرة، وفي حقول الكروم والزراعات التي تحتاج الى العمل اليدوي كما كان لهم خبرة في الزراعات المبكرة والأشجار المثمرة.

الصناعة: مارس الاسبان صناعات متنوعة منها نسيج الحلفاء في سيدي بلعباس والحبال والسلال الى جانب صناعة التبغ ومشروب اليانسون، مثل مصنع باستوس بوهراي الذي كان يشغل من 600 الى 700 عامل، وكان لهم دور في الاشغال العمومية الكبرى مثل بناء الجسور مد الطرقات والسكك الحديدية.

التجارة: مارس الاسبان مختلف الأنشطة التجارية في عمالة وهران حيث اشتغلوا كبقالين وجزارين وبائعين للخضر والفواكه، كما كانوا أصحاب محلات تجارية ودكاكين، اشتهروا أيضا بالملاحة والصيد والبحري³.

ان التزايد المستمر لعدد الاسبان أثار مخاوف الفرنسيين لأن المهاجرين الاسبان أصبحوا ينافسون المستوطنين الفرنسيين في المجال الزراعي والصناعي والتجاري، خاصة وأنهم تميزوا بتمسكهم بعاداتهم

1 حياة قنون: التواجد الاسباني في الغرب الجزائري خلال الفترة العثمانية والفرنسية، مجلة الحوار المتوسطي، ع1، مج4، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، 2013، ص 90.

2 خديجة بختاوي: التحولات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية في عمالة وهران، (1870-1930)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، كلية العلوم الإنسانية والحضارة الإسلامية، جامعة وهران، 2011-2012، ص327.

3 حياة قنون: المرجع السابق، ص 92.

وتقاليدهم وجنسياتهم، لذلك اتخذت الإدارة الاستعمارية في فترة لاحقة إجراءات قانونية وإدارية للحد من المنافسة بينهم وبين الفرنسيين.¹

الألزاس واللورين:

يعود تاريخ هجرة سكان إقليمي الألزاس واللورين الى البدايات الأولى من الاحتلال الفرنسي للجزائر، منذ سنة 1832 حيث ورد في عقود الحالة المدنية لمستعمرة دالي إبراهيم والقبة انهما استقبلتا 73 عائلة الزاسية ولورانية، بلغ عدد المهاجرين سنة 1845 (6.515) مهاجر، وفي 1851 (13.956) مهاجر وفي سنة 1856 ارتفع عددهم الى (21.927) مهاجر.²

كان القطاع الوهراني أحد الوجهات التي قصدها مهاجرو الألزاس واللورين استقروا في زمورة بغيلزان وعين الزرق، دراع الرمل، بوحنيقية، إن كرمان، سان ريمي، بن يوب، ترائية، ويليس، مستغانم، كما استقر عدد كبير منهم في سيدي لحسن، سفيزف، بوخانييس، سيدي علي بن يوب.³

اهتمت الحكومة الفرنسية ببناء مستوطنات لهم في هذه المناطق، حيث بلغ عدد المنازل التي بنيت لهم 96 ألف مسكن تكلفت شركة هارون فيل بإنجازها.⁴

الألمان:

استجاب الألمان للسياسة الاستيطانية الفرنسية في فترة مبكرة وكانوا من مشجعي السياسة الاستيطانية، حيث بررت تعمير الجزائر بالعناصر الأوروبية بتزايد النمو الديموغرافي في أوروبا وألمانيا على وجه الخصوص.⁵

1 خديجة بختاوي: التحولات ...، المرجع السابق، ص 322.

2 Fisher Fabienne : Alsaciens et Lorrains en algerie, Histoire d'une Emmigration 1830-1914, Edition Jacques Gandini, Espagne, 1999, p 112.

3 إبراهيم لونيسي: الاستعمار الاستيطاني في الجزائر خلال القرن 19 م منطقة سيدي بلعباس نموذجا، مجلة عصور، ع 1، مج 4، جامعة وهران، 2005، ص 71.

4 خديجة بختاوي: المرجع السابق، ص 320.

5 عمار هلال: المرجع السابق، ص 61.

ومن أبرز الأسباب التي دفعت الألمان الى الهجرة من بلدهم هو البحث عن حياة أفضل والهروب من الأوضاع التي أصبحت تعيشها ألمانيا خاصة خلال القرن 18 و 19 بسبب الثورات مثل ثورة جويلية 1830 وثورة مارس 1848 وما ترتب عن هذه الثورات من أزمات متعددة.

الى جانب عدم قدرة ألمانيا على مواكبة التقدم والتطور الصناعي الذي شهدته أوروبا في القرن 19 ومحاولة فرنسا التوسع على حساب الأراضي الألمانية، الى جانب معاناة السكان من الضرائب الباهضة، وهروب الشبان من الخدمة العسكرية الإجبارية للمشاركة في الحرب البروسية¹.

وصل خلال هذه الفترة أول فوج يتكون من 700 مهاجر حيث نزلوا في دالي إبراهيم بالعاصمة، ولكن بأمر من الحاكم العام نقلوا الى الغرب الجزائري ليستقروا في واد التاغية بمعسكر، وجورج كليمنصو "ستيديا" بمستغانم، حيث تم تهيئة الظروف الملائمة لاستقرارهم، ومنحت لهم الأراضي لاستغلالها وخصصت لهم الحكومة الفرنسية ميزانية مالية قدرت بـ 200.000 فرنك لإنشاء قرى لهم².

وفي حقيقة الأمر أن هذا الفوج كان متوجه نحو العالم الجديد في طريقهم الى البرازيل، وقبل وصولهم الى هناك حسب دوطوكفيل توقفوا بسبب نقص وسائل النقل والموارد وبعد عرض قضيتهم أمام مجلس الوزراء تقرر توجيههم نحو الجزائر، كما كان للدعاية الإعلامية الفرنسية دور بعد أن وعدت المهاجرين بمنحهم أراضي وامتيازات في الجزائر³.

أما ما بين 1849-1854 وفد 164 ألماني بمركز واد الحمام مشكلين 24 عائلة تم تشغيلهم في انجاز الطريق الرابط بين وهران ومعسكر عبر جبال بني شقران، إذ منح لهذه العائلات 400 هكتار و 26 ثور بالإضافة الى 16 عربة و 32 محراث و 32 معول، 30 منجل، مجرفة واحدة، وتواصل وفودهم بعد 1870⁴.

مارس المهاجرون الألمان أنشطة مختلفة (زراعة، صناعة، تجارة)، واشتهروا أكثر بالزراعة وخدمة الأرض حيث تفوقوا في زراعة محصول البطاطا، واشتغلوا في البساتين وصناعة الخمر وأعمال الحفر⁵.

1 عدة بن داهة: الهجرة الألمانية الى الجزائر خلال القرن 19 م (1830-1900)، مجلة المواقف، ع 1، مج 4، جامعة معسكر، 2009، ص 12.

2 نفسه، ص 13.

3 الكسي دوطوكفيل: نصوص عن الجزائر في فلسفة الاحتلال والاستيطان، تر إبراهيم صحراوي، د ط، د، م، ج، 2008، ص 183، 184.

4 عدة بن داهة: الهجرة الألمانية...، المرجع السابق 10، 11.

5 عمار هلال: المرجع السابق، ص 64.

هناك عناصر أجنبية أخرى استوطنت الغرب الجزائري مثل اليهود، حيث شهدت هذه الفئة اتساعا في إقامة المراكز الاستيطانية مثل تلمسان، وهران، مستغانم، ندرومة، أما الايطاليون وجدوا بشكل محدود في القطاع الوهراني لأنهم استقروا بكثرة في الشرق الجزائري (قسنطينة).¹

الانعكاسات المترتبة عن الهجرة الأوروبية:

بعد تمكن السلطات الاستعمارية من استقطاب مهاجرين من عدة مناطق نحو الجزائر كان لزاما عليها أن تهئ لهم الظروف المناسبة التي وعدتهم بها، وأول ما كان يجب أن تقوم به هو تأسيس مراكز استيطانية تحتوي على منازل وأراضي وملكيات في إمكانها أن تجعل الوافد الجديد يرغب بالبقاء والاستمرار، هذه الاستراتيجية طبقت على حساب الشعب الجزائري المالك الحقيقي للأرض التي ارتبط بها أبا عن جد مما تسبب في إلحاق أضرار وخيمة على السكان بعدما حرموا وجردوا من حقوقهم وصودرت أملاكهم.

تحولت الجزائر الى ساحة مباحة للقتل والدمار الشامل بناء على أوامر من القادة العسكريين، حيث صرح جيرار (Gérard)² قائلا: "لابد من إبادة جميع السكان العرب بالمجازر والحرائق وتخريب الفلاحة وهو الوسيلة الوحيدة لتركيز هيمنتنا".³ وفي هذا التصريح تعبير واضح على الأساليب التي اعتمدت عليها قوات الاحتلال من أجل السيطرة على أراضي الجزائريين بما فيها من أملاك بغية تعزيز الهيمنة والسيطرة بكافة الوسائل.

انتشار الأمراض وتدهور الأوضاع الصحية:

نتج عن توافد العديد من المهاجرين نحو الجزائر انتشار أمراض عديدة في الفترة الممتدة ما بين 1845 و 1849⁴، حيث تناولت بعض التقارير انتشار وباء الكوليرا في منطقة وهران، أودى بحياة 200

1 خديجة بختاوي: التحولات...، المرجع السابق، ص 331.

2 Etienne Maurice Gérard : 1852-1773 مارشال وسياسي فرنسي، شغل منصب وزير الحربية ، لعب دورا في مصادرة الأراضي ومنحها للمستوطنين الجدد ، واعتمد سياسة قمعية لتجريد السكان الأصليين من املاكهم، ينظر:

Augustin pierre Dubrunfant : Catalogue de Lettres Autographes, 3 eme Série, Imprimeries Réunies, Paris, 1895, P 28.

3 سعدي بزيان: جرائم فرنسا في الجزائر (من الجنرال بوجو الى الجنرال اوزاريس)، د ط، دار هومة للنشر، الجزائر، 2005، ص 22.

4 علي عيود: المرجع السابق، ص 108.

أوروبي من بين 800 أوروبي الذين كانوا يعيشون في معسكر وتلمسان، والذي ظهر منذ شهر أكتوبر 1849 دون تحديد العدد الحقيقي للجزائريين حيث أشير اليه بعبارة الكثير¹.

ومن هنا بدأت معاناة سكان القطاع الوهراني لما توافد الفرنسيون والإسبان وغيرهم من الأجناس الأوروبية واليهودية حيث عصفت بالقطاع أزمة صحية حادة، رافقتها سلسلة من الأمراض مثل الطاعون والكوليرا سواء مع بداية الاحتلال او ما بين 1845 و1849.²

الكوليرا:

ظهرت أعراضها في وهران بداية من 5 جانفي 1834 وتسببت في سقوط عدد كبير من الضحايا وسرعان ما انتشرت في مستغانم ومعسكر والمرسى الكبير مخلفة أكثر من 1457 ضحية في ظرف 20 يوم فقط، وفي 1851 ظهرت موجه جديدة من الوباء " الكوليرا الآسيوية" ضربت بؤرا أخرى في الغرب الجزائري على الرغم من اتخاذ الإجراءات الصحية من طرف السلطات الاستعمارية، والجدول التالي يوضح انتشار وباء الكوليرا في الغرب الجزائري وتوسعه الى باقي المناطق الأخرى³:

جدول يوضح انتشار وباء الكوليرا في الغرب الجزائري

السنة	المناطق التي انتشر فيها الوباء
1834	وهران، تلمسان، مستغانم، معسكر، المرسى الكبير، المدية، مليانة
1835	الجزائر، بليدة، مليانة، قسنطينة، عنابة
1837	نفسهم + الاصنام، شرشال، تنس، مستغانم، بوسعادة، بسكرة
1850-1851	سيدي بلعباس، عين تموشنت، أرزيو، معسكر، مستغانم، الجزائر، قالمة، جرجرة
1854-1855	الجزائر العاصمة، قسنطينة، سطيف

نلاحظ من خلال الجدول أن البؤرة الأولى التي ظهر فيها الوباء هي وهران باعتبارها منطقة ساحلية ذات موانئ والتي شهدت نزول المهاجرين الأوروبيين، مما جعل العدوى تنتشر بسرعة الى المناطق الأخرى، وعلى مدار السنوات بقيت عاصمة القطاع الوهراني تعاني من زيادة ظهور الحالات المرضية، ثم تواصل

1 ميلود تيزي: الوضعية الاجتماعية والصحية للجزائريين في القطاع الوهراني مع نهاية القرن 19 وبداية القرن 20، حسب الأرشيف الفرنسي، والاجتماعية، مج 6، ع2، 2014، جامعة بغداد، ص82.

2 صالح عبود: المرجع السابق، ص 107، 108.

3 Mustapha Khiati: Histoire de La Medicine en Algerie de l'Antiquité a Nos Jour, Edi ANEP, Alger, 2000, P 251.

انتشار الوباء الى مناطق أخرى وهذا دليل على عدم قدرة السلطات الاستعمارية من القضاء عليه، أو ربما حرم الجزائريون من العلاج داخل المستشفيات، مثلما حرموا من حقوقهم الأساسية الأخرى.

التيفوس:

انتشر تحديدا في وهران وتلمسان سنة 1842، وتسبب في خسائر بشرية كبيرة خاصة فئة الأطفال، عم معظم المدن الجزائرية، وفي سنة 1857 وصل الى الاصنام، ثم في 1862 عين تموشنت¹، كما انتشر سجن مستغانم سنة 1846 فأصاب 342 مسجون، ثم انتقل الوباء الى الخارج أصيب 42 شخص، وقد راح 14 عضو من المكلفين بحراسة السجن، وفي سنة 1850 مس المرض ندرومة وسيدي بلعباس ومستغانم².

الجدي:

ظهر مع بداية الاحتلال مباشرة بداية من سنة 1831 و1833 وعاد سنة 1837، حيث انتشرت حالات مصابة بهذا الوباء تحديدا في ندرومة سنة 1846، ثم في 1847 و1848 في تنس وتلمسان وتيارت، وفي 1849، 1850، 1855 وصل الى تلمسان وسيدي بلعباس ثم ومستغانم، حصد الوباء العديد من الأرواح حسبما ورد في التقارير الصحية سنة 1851 التي وصفت الجائحة السائدة في تلك الفترة بـ "الزلازل العنيف" نظرا لانتشاره الواسع والخسائر البشرية التي نتجت عنه³، الى جانب أوبئة أخرى لا تقل خطورة أودت بحياة العائلات الجزائرية مثل الطاعون والحمى التي انتشرت كثيرا في معسكر.

أثرت هذه الأمراض بشكل كبير على النمو الديموغرافي في الغرب الجزائري نتيجة ارتفاع معدل الوفيات، حيث نجد أن قبيلة ولاد فليقة تراجع عدد سكانها بنسبة 30% الى 60%، وبني زطيس بسفوح جبال الظهرة 58.5%، والجدول التالي يوضح نسبة الوفيات التي أصابت مناطق الغرب الجزائري خلال سنوات 1843، 1844، 1845:4

1Turin Yvonne: Affrontement Cultureles dans l'Algerie Colonial, écoles,medecines, religions, 1830-1880,2 eme edition,ENAL, Alger, 1983, p 84.

2 محمد رفاس: المرجع السابق، ص 46.

3 نفسه، ص 47.

4 يمينه مجاهد: تاريخ الطب في الجزائر في ظل الاستعمار الفرنسي من 1830 الى 1962، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر كلية العلوم الإنسانية والحضارة الإسلامية، جامعة وهران، 2017-2018، ص 100.

جدول يوضح عدد الوفيات بالغرب الجزائري خلال 1843-1844-1845

المناطق	نسبة الوفيات
تنس	4.96%
مستغانم	3.70%
وهران	4.75%
معسكر	2.81%
تلمسان	1.76%

نلاحظ من خلال الجدول ان المناطق الساحلية هي التي كانت أكثر تضررا مثل تنس 4.96، وهران 4.75، وبالتالي التأكد من أن الأوبئة التي شهدتها الجزائر في تلك الفترة هي دخيلة عن المجتمع الجزائري جلبها المهاجرون الأوروبيون وسرعان ما تفشت بسرعة شديدة الى المناطق الأخرى.

كان لهذه الأمراض تأثير كبير على تراجع عدد السكان في الغرب الجزائري حيث قلت الزيادة السكانية بوضوح من خلال ارتفاع معدل الوفيات خاصة في الجهات الساحلية مثل تنس ووهران.

كما ان انتشار الأمراض بطريقة بشعة أجبر العائلات الجزائرية على النزوح نحو المدن بسبب تدني الأوضاع المعيشية فسكنوا الأكواخ، وعانوا من الجوع نتج عن ذلك وانتشار مختلف مظاهر الفقر والبؤس في المجتمع¹، أمام زيادة تأزم الأوضاع أجبرت العديد من العائلات الى الهجرة ومنهم من هجر لإيراديا، انطلقت ظاهرة الهجرة الجماعية ما بين 1830-1832 نحو المغرب قادمين من الجزائر ووهران ومستغانم وتلمسان ومن معسكر وحتى من بعض الجهات الأخرى، والتحق بهم في سنة 1836 سكان قبائل الحشم وبني عامر².

1 محمد رفاس: المرجع السابق، ص 46.

2 ارزقي شويتم: سياسة الاستيطان الفرنسي في الجزائر 1830-1914، محلة التاريخ المتوسطي، ع 2، مج 2، جامعة الجزائر، 2012، ص 210.

هناك أسباب أخرى غير الأمراض دفعت بسكان الغرب الجزائري كغيرهم من المناطق الأخرى إلى الهجرة منها ثقل الضرائب الباهضة، مثل قبيلة فليقة والظهرة والونشريس التي أجبرت إلى الهجرة نحو معسكر سنة 1846¹.

اختلفت وجهات هجرة سكان الغرب الجزائري إذ هناك عائلات اتجهت نحو بلام الشام بسبب مصادرة أراضيهم فالتحقوا بالأمير عبد القادر ثم قبائل الحشم من معسكر وقبائل بني عامر من سيدي بلعباس اختاروا تونس بسبب تدهور أوضاعهم²، وهناك من اختار الهجرة إلى فرنسا بحثا عن العمل في المناجم³.

الاستيطان: قبل 1857

اقتصرت الاستيطان في القطاع الوهراني في مراحله الأولى على ضواحي مدينة وهران ومن التجارب الاستيطانية التي شهدتها هذه الفترة إعطاء بيجو فرقة الجنرال راندون أرض مساحتها 11 هكتار في ضواحي وهران سنة 1837، ثم توسعت في السنة الموالية إلى 44 هكتار ووصلت سنة 1839 إلى 77 هكتار⁴.

وفي عهد الجنرال لامورسيير (Lamoricière)⁵ أقيمت مراكز استيطانية كثيرة في الغرب الجزائري مثل مركز ارزيو ضم حوالي 300 عائلة، أما في معسكر أقيمت مراكز عديدة بسهل غريس (Thiersville)، خصيبية (Saint André)، مامونية (Saint Hibolte)⁶.

تميز الاستيطان في منطقة الغرب الجزائري في الفترة الممتدة بين 1831-1847 بتفوق العنصر الإسباني وذلك بسبب الأوضاع التي كانت تعيشها إسبانيا وهجرة سكانها نحو الجزائر⁷.

1 ليلي بلقاسم: التراجع الديموغرافي خلال الفترة الكولونيالية بالجزائر (المنطقة الممتدة من سهول مينا والصفة اليسرى للشلف) فيما بين 1863-1900، مجلة هيروودوت للعلوم الإنسانية والاجتماعية، ع 2، مج 2، مؤسسة هيروودوت للبحث العلمي والتكوين، الجزائر، 2018، ص 99.

2 ارزقي شويتام: المرجع السابق، ص 211.

3 توفيق احمد المدني: هذه هي الجزائر، د ط، مكتبة النهضة، القاهرة، 1956، ص 130.

4 شارل روبيير اجيرون: تاريخ الجزائر المعاصر، تر عيسى عصفور، د ط، منشورات عويدات، لبنان، 1982، ص 41.

5 Lamoricière: حكم مقاطعة وهران لمدة 7 سنوات، قدم مع بيدو مشروعا استيطانيا في 1848، توفي في 1865. ينظر كمال بن صحرابي: المرجع السابق، ص 145.

6 العيد فارس: المرجع السابق، ص 108.

7 صالح عباد: المرجع السابق، ص 17.

وبعد إرساء قاعدة ديموغرافية من المستوطنين حاولت السلطات الاستعمارية خلق أقلية أوروبية تتحكم في الأغلبية الجزائرية، أحدثت هذه السياسة تغييرات كبيرة في المجتمع، بعدما استولى المستوطنون على مساحات واسعة من الأراضي الخصبة، ومعاناة السكان الأصليين نتيجة التهميش والاقصاء ونهب أملاكهم.

والجدول التالي يوضح أهم المراكز الاستيطانية التابعة لعمالة وهران ما بين 1842 و 1857:

اسم المركز	المساحة بالهكتار	تاريخ النشأة او التوسيع
مستغانم(الضاحية)	4.039	1841
تلمسان(الضاحية)	1.778	1842
السانية(الضاحية)	635	1844
سيدي الشحي (الضاحية)	886	1845
ارزيو (الضاحية)	6.274	1845
سيدي بلعباس (الضاحية)	8.204	1849
سانت اندري (خصيبية) بمعسكر	3.549	1850
سان هيوليت (المامونية)	555	1850
أوجين إيتيان (حناية)	2.722	1851
عين تموشنت	1.159	1851
بيليسي (صيادة)	3.468	1854
بوتليليس	4.054	1855
عين كيال والبريج	3.135	1855
سيدي لحسن	3.208	1856
بولمال (العامرة)	3.684	1856
غليزان	10.627	1857

جدول يوضح المراكز الاستيطانية بالقطاع الوهراني قبل 1857 " الوحدة بالهكتار"¹

يلاحظ على الجدول أن هناك عدد كبير من المراكز الاستيطانية التي أسستها السلطات الاستعمارية خلال المرحلة الأولى من الاحتلال الفرنسي في القطاع الوهراني، ما يعكس الاهتمام الكثيف بترسيخ وتدعيم

1 عدة بن داهة: الاستيطان والصراع، ج 1، المرجع السابق، ص 139، 140.

مبدأ الاستيطان، إضافة الى أن أغلبها تتميز بأراضي خصبة وذات محاصيل زراعية بجودة عالية لذلك كانت تلك المراكز عبارة عن مستوطنات زراعية، كما ان عملية الاستيطان لم تقتصر على الجهات الساحلية كوهران والمرسى الكبير بل توغلت حتى في المناطق الداخلية مثل ضواحي معسكر وغليزان.

ما يمكن ملاحظته كذلك هو تغير تسميات المناطق بأسماء أو شخصيات فرنسية، وفي ذلك سعي الى فرنسة تلك الأراضي التي أصبحت بحوزة المستوطنين وهذه سياسة أخرى ثقافية داعمة للاستيطان.

يظهر الجدول أيضا الوتيرة المتسارعة والكثيفة في إنشاء المراكز في كل نواحي القطاع الوهراني على الساحل وفي المناطق الداخلية، وبالتالي نستنتج أن هدف السلطات الاستعمارية من وراء بناءها للمراكز كخطوة أولى في الاحتلال لم يتوقف على استغلال الأراضي الزراعية فقط بل كانت هناك أبعاد أخرى مثل عرقلة النشاط العسكري الذي كان يقوم به بعض زعماء المقاومة المسلحة.

أدركت السلطات الاستعمارية ان احتلالها للجزائر لن يكون ذا فائدة بدون استيطان، فجلبت معمرين أوروبيين لتعزيز وجودها، الذين يشكلون مصدر أساسي لتزويد الإدارة الفرنسية في الجزائر بموظفين ويشرفون على تصدير المواد الأولية الى فرنسا بإيجاد مزروعات تخدم الصناعة الفرنسية، بالإضافة الى ذلك أن استخدام معمرين من فرنسا الى الجزائر سيخلصها من مجموعة كبيرة من المنحرفين والفقراء¹.

الخلاصة:

خلال عهد الأمير عبد القادر تميزت الأوضاع سواء على الصعيد الاقتصادي أو الاجتماعي بتحسن من خلال زيادة النشاط الفلاحي والصناعي خاصة بعدما ألغيت بعض الضرائب التي أرهقت الفلاح الجزائري خلال العهد العثماني، كما أن نشاط التوزيع الذي أضيف كان له مساهمة إيجابية لا من حيث زيادة المردود الزراعي ولا من حيث زيادة التضامن والتعاون بين القبائل.

ان اهتمام الأمير بالجانب الصناعي خاصة في صنع الأسلحة يعكس قدرة الدولة الجزائرية على التصنيع في تلك الفترة بالنظر الى وفرة المواد الأولية التي اعتمد عليها ثم جلبه لخبراء أجانب في هذا الميدان، وحتى المجال الاجتماعي الذي ميزه الترابط والاقبال على الدراسة في المساجد كان محل اهتمام الأمير لكن بعد الاحتلال الفرنسي انقلبت الموازين رأسا على عقب حيث صودرت الأراضي وأحرقت الملكيات وتفككت

1 صالح عباد: المرجع السابق، ص 7.

القبائل من جراء التشريعات التي أصدرتها سلطات الاحتلال الفرنسي، كما تغيرت التركيبة الديموغرافية بالغرب الجزائري بعد دخول الأجانب.

ما زاد الأوضاع سوءا هو تدهور الأوضاع الصحية بعدما انتشرت أوبئة فتاكة أودت بحياة أرواح كبيرة مست فئة الأطفال على وجه الخصوص وكان سببها هو الهجرة الأوروبية المبالغ فيها نحو الغرب الجزائري. أمام كل هذه الظروف القاسية وجدت الكثير من العائلات القاطنة بالغرب الجزائري مجبرة على الهجرة سواء ناحية المدن أو خارج الجزائر، بعد عدم قدرتهم على العيش فيس ظل كل المتغيرات الجديدة وبغية تحسين الأوضاع في بلد آخر، مما سهل على الإدارة الفرنسية زيادة توسعها ومضاعفة نشاطاتها الاقتصادية والاجتماعية، ومنحها للمستوطنين تدعيما لسياسة الاستيطان.

تلك هي الأوضاع العامة الاقتصادية والاجتماعية التي ميزت القطاع الوهراني قبل 1857 حيث هيأت فرنسا الظروف الأولية لإنجاز المشاريع الاستيطانية الكبرى وغيّرت كل المعطيات التي أرساها الشيخ محي الدين وابنه الأمير عبد القادر، وأصبحت تتماشى مع طموحات مستثمريها ومستوطنها، وكان في مقدمة أولوياتها نشر الأمن في القطاع الوهراني بعد القضاء على مقاومة الأمير أعطت لفرنسا درسا في التحدي والمواجهة طيلة 15 سنة، تم الشروع في القضاء على المقاومات الشعبية الأخرى.

كان في مقدمة المشاريع الاستعمارية في الغرب الوهراني هو تزويد المراكز الاستيطانية التي تم تزويدها بشبكة واسعة من المواصلات وعلى رأسها خطوط السكك الحديدية التي ستعطي دفعا قويا للتوغل نحو المناطق الداخلية الغربية خاصة بعد اكتشاف بؤر هامة من المواد الأولية.

الفصل الأول:

مشروع السكك الحديدية في الجزائر 1857-1954

1- الإطار التاريخي لمرسوم 8 أفريل 1857

1-1 المقترحات المسبقة قبل صدور المرسوم الامبراطوري

1-2 قراءة تحليلية لمرسوم 8 افريل 1857

2- مراحل إنجاز خطوط شبكة السكك الحديدية بالجزائر

1-2 برامج تصنيف خطوط السكك الحديدية

2-2 الشركات المنجزة

3- أهمية السكك الحديدية

1-3 الأهمية الاستراتيجية (الاقتصادية والعسكرية)

2-3 منافسة الطرق البرية

3-3 نماذج عن محطات القطار الكبرى

خلاصة

اتخذ الاستعمار الفرنسي للجزائر أبعادا عسكرية استيطانية من أجل تحقيق الهيمنة الاقتصادية على ثروات الجزائر وإرساء قاعدة ديموغرافية جديدة في المجتمع الجزائري، مما دفع به الى التركيز على نهب الأراضي بما فيها من أجل إقامة المشاريع الاستيطانية كتشديد الطرق ومد الجسور والسكك الحديدية، وهذا ما صرح به القادة العسكريون والمهندسون منذ بداية الاحتلال، وبالتالي فرض السيطرة الاستعمارية وضمان الأمن للمستوطنين.

ان أهم عملية ركزت عليها سلطات الاحتلال منذ 1830 هي مصادرة الأراضي وتسليمها للمستوطنين والشركات الرأسمالية الاستثمارية من أجل تنفيذ مشاريعها الساعية الى تنمية الاقتصاد الفرنسي على حساب الاقتصاد المحلي (التقليدي) الجزائري، ولعل أهم مشروع يمكن طرحه هو شبكة السكك الحديدية باعتبارها محور استراتيجي حيوي يمكن فرنسا من تحقيق أهدافها الاستيطانية.

وفي هذا السياق ظل جنود الاحتلال وبإشراف من المهندسين يضعون اقتراحات ومشاريع مسبقة حول ضرورة تزويد وترميم الجزائر بشبكة من الخطوط الحديدية في جميع أرجائها، حيث أصدر نابليون الثالث¹ (Napolion3)، مرسوما امبراطوريا في 8 أبريل 1857 يسمح بإنجاز مشاريع السكك الحديدية بالجزائر.

حظي مشروع السكك الحديدية باهتمام هدد بتأجيل إنشاء عدة طرق، كما أخر وبشكل ملحوظ تشييد العديد من الطرق البرية، التي تراجعت أهميتها في السياسة الاستعمارية مقارنة بالسكك الحديدية، الا ان هذا التراجع لا يعني التخلي نهائيا عن استعمال الطرق البرية لأنها ضرورية في حركة نقل المسافرين.²

سيتناول هذا الفصل المشاريع التي اقترحت قبل مرسوم 8 افريل 1857 بشأن تزويد الجزائر بشبكة السكك الحديدية، ثم دراسة لمرسوم 8 افريل 1857 قصد استخلاص الأهداف المرجوة من المشروع الجديد ، وذكر أهم الخطوط التي ركز عليها كتجربة أولية بخصوص السكك، وبعد ذلك سيتم التطرق الى مراحل

1 نابليون الثالث: Napoléon 3 هو شارل لويس نابليون ولد في باريس 20 افريل 1808 ابن اخ نابليون الأول، انتخب رئيس للجمهورية الفرنسية الثانية في 1848 ثم اعلن نفسه امبراطورا في 2 ديسمبر ، تميز عهده بنهضة صناعية كبرى كما ضاعف مشاريع النقل وخاصة السكك الحديدية، الى جانب انه شجع مشروع حفر قناة السويس بمصر ،وطرح مشروع المملكة العربية بالجزائر، كما اصدر قانون السناتوس كونسلت 1865، قام بإطلاق سراح زعيم المقاومة الجزائرية الأمير عبد القادر، زار الجزائر مرتين الأولى في 1860 والثانية في 1865، انهزم في الحرب البروسية تم أسره في 2 سبتمبر 1870 نفي بعدها الى بريطانيا وتوفي هناك في 9 جانفي 1873 ينظر :

James F.Mclan: NAPOLEON3, Edition, Longman, Lodon, 1991.

2 René Lespes: Alger Étude de Géographie et Histoire Urbaines, Librairie Félix Alcan, Paris, 1930, P 742, 744.

انجاز شبكة السكك الحديدية حسبما نص عليه المرسوم، مع الإشارة الى الشركات التي تولت انجاز المشاريع والاعتمادات المالية المخصصة لاهم الخطوط، ثم ذكر أمثلة عن بعض محطات السكك الحديدية المؤسسة ، وفي الأخير سنحاول استنتاج أهمية مشروع السكك الحديدية من منظور السلطات الاستعمارية.

1- الإطار التاريخي لمرسوم 8 أفريل 1857:

تتفق الدراسات التاريخية على أن نشأة السكك الحديدية بالجزائر ترتبط ارتباطا وثيقا بالاحتلال الفرنسي، أما قبل 1830 كانت طرق الاتصال ونقل البضائع تعتمد على شبكة من الطرق البرية التي استعملت خلال العهد العثماني (طرق سلطانية، عمودية فرعية) تربط البلاد داخليا أو بمحيطها الخارجي، ووصلت الى الصحراء¹.

1-1 المقترحات التي سبقت مرسوم 8 افريل 1857:

ورد عن إميل فيليكس قوتيي (Émile-Félix Gautier) في الاحتفال بالذكرى المئوية للاحتلال الفرنسي على الجزائر 1930 حيث قال "لم تكن الجزائر خلال الحكم التركي تملك جسرا أو طريقا أو حتى مركبة نقل، إذ كان الناس يجتازون المسافات إما على ظهور الحيوانات أو سيرا على الأقدام عبر مسافات ريفية غير واضحة المعالم بسبب رداءة الطرق"².

يسعى إميل الى الإشادة بأن الفضل يعود لفرنسا في بعث الحركة العمرانية المتطورة بالجزائر في نظره أن الإدارة الاستعمارية وظفت رؤوس أموال وهياكل بشرية ومادية ضخمة من أجل تزويد الجزائر بشبكة من الخطوط والطرق قصد تسهيل حركة التنقل، لكن البحث والتعمق في الموضوع يكشف أن أهداف فرنسا من وراء هذه المخططات لم يكن الغرض منه بعث الرسالة الحضارية كما تزعم، وإنما الهدف الحقيقي كان تسهيل عملية نهب واستغلال الثروات الباطنية بكل أنواعها وتصديرها نحو الموانئ عن طريق تلك الشبكة وغيرها من الوسائل الأخرى.

1 ناصر الدين سعيدوني: شبكة المواصلات في الجزائر اثناء العهد العثماني أعمال المؤتمر العالمي الثامن للدراسات العثمانية عن الولايات العربية خلال العهد العثماني، مؤسسة التميمي للبحث العلمي، تونس، من 15 الى 18 أكتوبر 1998، ص 70.

2 M.E.F. Gautier: Cahier du Centenaire de l'Algérie, Livre T3, Publication du Comité National Métropolitain des Centenaires de l'Algérie, Alger, 1930, P 80.

مع البدايات الأولى للاستعمار أدركت الحكومة الفرنسية أهمية إنشاء المواصلات لذلك ركزت أولاً على إنشاء وتخطيط طرق برية رئيسية تربط بين المدن الكبرى الساحلية كخطوة أولية لبداية المشروع التوسعي، حيث تنوعت الطرق البرية على النحو التالي:

(طرق امبراطورية، طرق استراتيجية، طرق الضواحي، طرق الدوائر، الطرق الريفية)، كانت هذه الطرق تستغل مبدئياً لتتقل الجيش العسكري والاستغلال الاقتصادي.¹

ان فكرة إنشاء شبكة السكك الحديدية لا تقتصر تحديداً بمرسوم 8 أبريل 1857، بل سبقتها محاولات ومقترحات من طرف مهندسين وسياسيين فرنسيين مثل إميل بيرير (Emile Pereire)² في صحيفة لونايسونال (Le National) في 1833 من أجل إنجاز خط يربط بين عنابة (بونة) وقسنطينة، ثم يمتد إلى وهران، بتكلفة مالية قدرت بين 20 و 25 مليون فرنك، كان الهدف من هذا المشروع المقترح هو حماية السواحل ونقل القوات العسكرية والإدارية ثم تسهيل عملية نقل وتحويل المنتجات الزراعية نحو الموانئ الفرنسية.³

ويضيف فريش (Frich) قائد إحدى الفرق العسكرية للمشاة بجيش إفريقيا في كتابه قائلاً "إن استخدام خط السكة الموازي لساحل وهران-الجزائر-تونس، سيساعد على نقل قوات عسكرية كبيرة الى المنطقة".⁴ ويعود أول اقتراح إلى زعماء السانسيمونية⁵ في الجزائر (دعاة التيار السانسيموني) خلال سنوات 1833 إلى 1844، فبعدما فشل زعيمهم اونفوتان في تطبيق مشروعه بمصر جاء الى الجزائر ومكث بها

1 Maurice Wahl et Moliner Violle: Géographie Elémentaire de l'Algérie, Librairie Classique Adolphe Jourdan, Alger, 1878, P 406.

2. Jacob Emile Pereire (1800-1875) مصرفي ومن أهم اتباع الفكر السانسيموني، رئيس الشركة العامة للنقل عبر الأطلسي، ارتبط اسمه هو واخوه بتمويل وتطوير مشاريع السكك الحديدية خلال القرن 19 م، ينظر:

Maurice Wallon : Les Saint-simons et les cheminss de Fer, These pour Doctorat, A Pedone Edition, Paris, 1908, P 55.

3 J.National: N 1, 5 Janvier 1834, P 02.

4 Frisch, R, J: Considération Sur La Défense De l'Algérie Tunisie et L'armée d'Afrique, Imprimerie Librairie Militaire, Paris, 1899, P 153.

5 السانسيمونية: مذهب عقائدي ظهر في أوروبا مطلع القرن 19 ترعّمه سان سيمون، يدعم الفكر المادي الاشتراكي، وكانت فرنسا أكثر المتأثرين بمبادئ هذا التيار، ينظر: Maurice Wallon : Op, cit, P 12.

خمس سنوات ورأى بأن الجزائر أكثر ملائمة لتنفيذ المشاريع الاستيطانية المبنية على مد الطرق والمواصلات والسكك الحديدية من أجل الاستغلال الأمثل للمناجم.¹

كما قدم المهندس إدوارد ريدون (Edouard Redon) في 1844 مشروعاً لإنشاء خط بين الجزائر والبلدية عبر جبال الأطلس، وقد حظي هذا الاقتراح بموافقة من الحاكم بيجو² إذ كان يرى أن مشروع السكك الحديدية وسيلة فعالة لتحقيق كل الأهداف، وفي نفس الفترة اقترح السيد غاريس (Garbes) خطين في قطاع وهران أحدهما بين وهران ومستغانم ويلي، وآخر بين وهران وتلمسان.³

وفي 1854 قام الإخوة لاكروا (La Croix Eugene-Frederic) باقتراح خط يربط بين فيليبيل (سكيكة) بقسنطينة وميناء ستورا يمتد على 78 كلم وقد تم إرفاق المشروع بتكلفة مالية قدرت بحوالي 44 مليون فرنك فرنسي.⁴

من الدوافع التي جعلت الاخوة لاكروا يفكران في جلب رؤوس أموال أجنبية ضخمة هي الأزمة الاقتصادية التي حلت بفرنسا، ويظهر هذا في الرسالة التي قدمت إلى رئيس المجلس الاستشاري للجزائر والتي جاء فيها: "إن الوضع الاقتصادي والصناعي في فرنسا ينبئ بحلول أزمة قد تسبب اضطرابات مثل تلك التي حدثت في سنوات 1849 - 1851 والتي أدت إلى هروب كميات كبيرة من رؤوس الأموال إلى الخارج، مما دفعنا إلى التفكير في جلب رؤوس أموال أجنبية إلى الجزائر واستثمارها في هذه المستعمرة."⁵

وفي نفس السنة قدم مجموعة من المستثمرين الفرنسيين عرضاً حمل اسم شركة (Mac Carthy Warnier) يقترحون فيه خطة شبكة من السكك الحديدية تشمل العمالات الثلاث (الجزائر - وهران، الجزائر - قسنطينة، قسنطينة - عنابة، مع فرع إلى سكيكة، تلمسان - معسكر عبر سيدي بلعباس، وفروع أخرى نحو

1 مصطفى عبيد: مصطفى عبيد: الجزائر في كتابات توماس (إسماعيل) أوريان، 1812-1884، دراسة تاريخية تحليلية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص تاريخ معاصر، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية جامعة الجزائر، 2007-2008، ص 26، 27.

2 G G A: Conseil General du département d'Alger, Projet du Chemin De Fer, Juin, 1844, Imprimeurs-libraires-Editeur, Paris, 1854, P43.

3 Jaques Poggi: Les Chemins de Fer d'Intérêt Général de l'Algérie, Edition La Rose, Paris, 1931, P 22, 23.

4 A-P Tuillier : Régime Des Chemins De Fer Algeriens, Thèse Pou Le Doctorat, Faculté De Droit, Librairie Arthur Rousseau, Paris, 1900, P08.

5Bernard Maurice Antoine: Les Chemins de Fer Algériens, Thèse Pour Doctorat et Science Politique et Economique, Adolph Jourdan Editeur, Paris, 1913, P 02, 03.

مستغانم وتنس وبجاية، مع ضرورة إنجاز أرصفة (محطات) في موانئ الجزائر كجزء لا يتجزأ من تطوير شبكة السكك الحديدية لتسهيل عملية التبادل التجاري بين فرنسا ومستعمراتها وبتكلفة أقل¹، وقد أبدى فايان إعجابه بهذا الاقتراح وكانت أفكاره ضمن التقرير الذي سيبعثه إلى الامبراطور لاحقا من أجل الشروع في إنجاز شبكة السكك الحديدية بشكل رسمي².

حمل المشروع عند ساسة فرنسا أبعادا توسعية وصلت إلى الجنوب حيث اهتموا في البداية بالتعرف على طرق القوافل الصحراوية القديمة وتحديد لها بواسطة الحملات العسكرية والبعثات الاستكشافية معتمدين على كتب الرحالة العرب، ومن ضمن المهتمين إدوارد بلان (Edouard Blanc) الذي رسم خريطة حدد فيها ما يلي³:

- 1 طريق مراكش إلى تمبوكتو يمر على تارودانت وتاوريت وتيندوف ويخترق رمال ايقدي وعرق الشاش ويتجه إلى تاوديني، كما يخترق الجهة الشرقية مارا بأونان وأروان ليتجه إلى تمبوكتو.
- 2 طريق فاس ومكناس إلى تمبوكتو ويتبع حوض واد غير إلى ايجلي ثم الساور إلى توات وأكابلي... وصولا إلى تمبوكتو.
- 3 طريق وهران وارزيو إلى تمبوكتو ويمر على الخيثر ومشرية وعين الصفراء وفقيق، يلتقي بطريق فاس إلى تمبوكتو.
- 4 طريق مدينة الجزائر إلى تمبوكتو ويمر على البليدة وبوغار والاغواط وغرداية والقليلة وعين صالح وأكابلي وبيرتيريشومين، يلتقي بطريق توات إلى تمبوكتو.
- 5 طريق سكيكدة وقسنطينة إلى امفيد والهقار وتمبوكتو، يمر ببانتة وبسكرة وتقرت وورقلة والبيوض وتيميساو وايفرنان إلى مبروك، تمبوكتو.

1 Paul Delavigne, Oscar Mac Cartey : Chemin de Fer de l'Algérie par La Ligne Centrale du Tell, Avec Rattache a la Cote, Dubos Frères, Imprimeurs-libraires-Editeur, Paris 1854, p 64,65.

2 رضا ححو: شبكة السكك الحديدية من خلال المصادر الفرنسية 1833، 1857، المجلة التاريخية الجزائرية، ع2، مج 5، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2021، ص 660.

3 يحي بوعزيز: مع الجزائر في الملتقيات الوطنية والدولية، د ط، د م ج، الجزائر، 1999، ص 74.

6 طريق طرابلس الى تمبوكتو ويمر على سناون وغدامس وتيماسينين والبيوض، حيث يتصل بطريق قسنطينة الى تمبوكتو، وهناك خطوط أخرى مقترحة يبدأ انطلاقها من المستعمرات المجاورة مثل بنغازي وطرابلس في ليبيا قصد اوصول الى السودان واهماق القارة حيث الأسواق الكبرى.

دشن الفرنسيون مشاريع النقل الصحراوي باقتراح من كاباني (Cabanis) مشروع خط حديدي يمتد من مدينة الجزائر الى بوسعادة وورقلة، يتفرع الى فرعين: واحد نحو تونس والآخر الى عين صالح والهقار وذلك منذ عام 1853¹، ثم اقترح المهندس ادولف دي بونشال (Adolph Duponchel) منذ 1858 بدراسة مشاريع المواصلات في الصحراء، لربط المستعمرات الفرنسية مع بعضها لمنع التوسع الإنجليزي ومنافسته².

الى جانب عدة اقتراحات تواصلت طيلة القرن 19م سعى من خلالها المهندسون الفرنسيون الى ربط الصحراء بشمال الجزائر ثم التوغل نحو اقصى القارة الافريقية على النحو التالي: (الخط الأول يمتد من قسنطينة الى ورقلة عبر بسكرة وتقرت، والثاني من البليدة الى الجلفة عبر المدية، اما الثالث من المحمدية الى بني عباس عبر سعيدة وبشار)³.

لم تستطع الحكومة الفرنسية خلال 1844 والى غاية 1853 أن تباشر في انجاز مقترحات ممثليها في الجزائر لعدة أسباب أهمها: اشتداد المقاومة الشعبية وشراستها في الشرق الجزائري بقيادة الحاج احمد باي 1830 الى 1848، ومقاومة الأمير عبد القادر في الغرب من 1832 الى 1847، مقاومة الأغواط 1852م ومقاومات أخرى في الجنوب⁴، إذ ركزت الإدارة الاستعمارية وجيشها على ضرورة القضاء على تلك المقاومات أولا إضافة إلى أن فرنسا في سنة 1848 كانت تعاني من ضغوطات داخلية حيث شهدت انقلابات ضد نظام حكم الملك لويس فيليب⁵.

1 يحيى بوعزيز: المرجع السابق، ص 75

2 A duponchel : Le Chemin de Fer Transsaharien, L'Algerie et Le Soudan, Imprimeur D'academie Des Sciences et Des Lettres, Montpellier, 1878, P 371.

3 يحيى بوعزيز: المرجع السابق، ص 81.

4 مصطفى عبيد، محمد يعيش: الحملة على الاغواط نوفمبر 1852 من خلال رسالة الجنرال يوسف الى الجنرال بيليسي، المجلة التاريخية الجزائرية، ع1، جامعة المسيلة، 2017، ص 71.

5 صالح فركوس: تاريخ الجزائر من ما قبل التاريخ الى غاية الاستقلال، المراحل الكبرى، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2005، ص 268.

يبدو أن الاهتمام بمشاريع السكك الحديدية كان منذ السنوات الأولى للاحتلال وذلك من خلال المقترحات التي قدمها بعض المستثمرين والمهندسين والعسكريين والمستوطنين، حيث ساعدت الإدارة الاستعمارية في فترة لاحقة لوضع حجر الأساس في تبني مشروع واضح بخصوص السكك الحديدية في الجزائر، بعد إصدار المرسوم الامبراطوري 8 أفريل 1857.

تعددت الأسباب والدوافع التي وراء هذه الرغبة الملحة لإنجاز مشروع السكة الحديدية بالجزائر ومنها العسكرية حيث أن هذه الشبكة ستسهل على الجيوش تنقلاتهم نحو المناطق الداخلية وقمع المقاومات الشعبية، الى جانب تحقيق أطماع اقتصادية المتمثلة في نقل الثروات الزراعية والصناعية نحو الموانئ وتصديرها نحو الخارج، وتمهيدا لذلك عملت السلطات على تحضير الأراضي والمناطق عن طريق السيطرة عليها بموجب قوانين تعسفية وقد حصلت على أكبر عدد ممكن من الأراضي بعد انتزاعها من أصحابها¹. وبالتالي نستنتج ان مشروع شبكة السكك الحديدية ما هو إلا إحدى الآليات التي رغبت من خلالها الإدارة الفرنسية ترسيخ وجودها بالجزائر ودعم المخططات الاستيطانية وفي ذلك حماية للمستوطنين قانونيا وتأمين حياة أفضل لهم مقارنة بالتالي كانوا يعيشونها في بلدانهم.

1-2 قراءة (دراسة) تحليلية لمرسوم 8 أفريل 1857:

سبق هذا المرسوم مجموعة من المشاريع اقترحها خبراء عسكريون ومهندسون، مما زاد من حماس الحكومة الفرنسية ومستوطنيه ونادوا بضرورة التطبيق الفعلي لها، من أجل التمسك بأرض الجزائر واستغلال خيراتها بشتى الأساليب، حيث استجاب لاقتراحاتهم وتخطيطاتهم المستقبلية.

يعتبر هذا المرسوم القاعدة الأولى والانطلاقة الرسمية التي باشرت من خلالها السلطات الاستعمارية والشركات الاستثمارية تبني إنجاز شبكة السكك الحديدية في الجزائر من الشمال نحو الجنوب ومن الشرق

1 محمد عيساوي، نبيل شريخي: الجرائم الفرنسية في الجزائر اثناء الحكم العسكري 1830-1871، دار كنوز الحكمة، الجزائر، 2011، ص 137.

إلى الغرب، بعدما رفعه المارشال فايان (Vaillant)¹ ووافق عليه الامبراطور نابليون الثالث بشكل رسمي في 9 أفريل 1857، (نص المرسوم مترجم في الملحق رقم 02).²

كان المرسوم الامبراطوري بمثابة أمر تنفيذي أصدره الامبراطور نابليون وأمر وزير الحربية فايان بضرورة تطبيقه وهو يتعلق بإنجاز شبكة السكك الحديدية في الجزائر في إطار السياسة التوسعية الاستعمارية عن طريق ربط العمالات الثلاث الجزائر، قسنطينة، وهران، من أجل ضمان النقل السليم والسريع للموارد، وإدخال السلع الفرنسية خلال المرحلة الأولى من الاحتلال.

يمكن اعتبار مرسوم التصنيف المؤرخ في 9 أفريل 1857 قرارا حاسما بعد تعدد المقترحات والدراسات المسبقة التي طرحتها الشركات الأوروبية المستثمرة، وأشار إلى ضرورة الاعتماد على اليد العاملة من فرق الجيش³، وقد تناول المحاور الأساسية على النحو التالي:

إنجاز خط محوري موازي للساحل يمتد من أقصى الشرق إلى أقصى الغرب من أجل ربط الأقاليم الثلاثة. إنجاز خطوط تربط بين الموانئ الرئيسية والخط المحوري على مسافة قدرت ب 1357 كلم، بحيث يبلغ طول الخط الرئيسي الموازي للساحل 885 كلم على طول 50 و 80 كلم من البحر.

خط يربط بين مدينة الجزائر ووهران من جهة، ويربطه بميناء مدينة الجزائر مباشرة كما ينبغي ربطه بميناء وهران (المرسى الكبير) من جهة أخرى بطول 470 كلم⁴ مفصلة على النحو التالي:

* خط يربط بين قسنطينة ومدينة الجزائر.

* خط يربط بين البليدة وسيق.

1 Vaillant: عسكري وسياسي فرنسي عين وزير للحربية في مستعمرة الجزائر خلال فترة حكم الامبراطور نابليون 3، كان مارشال في الجيش الفرنسي عام 1851، ووزير للحرب من 1854 إلى 1859، ووزير دار الامبراطور من 1860 إلى 1870، توفي في 1872 بفرنسا، ينظر: Joseph Valynseele : Les Marichaux de Napoleon 3 leur Famille et leur Descendance, Preface par Jean Tulard, SE, Paris, 1980, P 181.182.

2 نص المرسوم مترجم من طرف الباحثة، المرسوم الأصلي باللغة الفرنسية، ينظر الملحق رقم 01، أما المترجم ينظر الملحق رقم 02.

3 Jaques Poggi: Op, cit, P 34.

4Hani Ait Bara: Étude Comparative de Deux Modes de Transport Collectif de Voyageurs en Algérie, Le Transport Ferroviaire pour L'Obtention Du Diplôme Magister Filière: Sciences Economiques Université Bejaia, 2014, 2015, P 84.

* خط يربط بين بجاية وسطيف.

* خط يربط بين عنابة وقسنطينة عبر قالمة.

* خط يربط بين أرزيو ومستغانم ومنه يصل الى غليزان.

* خط يربط بين وهران وتلمسان بتليلات (Saint Barb) وسيدي بلعباس.¹

يتضح من خلال هذا التصنيف أن الإدارة الاستعمارية سعت إلى ربط كل المناطق الواقعة بالشمال سواء الجهة الشرقية أو الغربية مع الموانئ الرئيسية عن طريق شبكة من الخطوط الحديدية المنظمة، مما يبرز نية فرنسا في تحويل ونقل الثروات الجزائرية نحو الخارج، وتنفيذاً لذلك منحت الصلاحيات الكاملة لوزير الحربية بتنفيذ محتوى المرسوم وأيضاً السماح لشركات الامتياز العامة والخاصة مع إعطائها امتيازات². بعد صدور المرسوم الامبراطوري أظهر أعضاء البرلمان حماسهم للبدء في إنجاز الخطوط وطالبوا الحكومة بوضع قوانين تنظيمية قصد تسهيل عملية الإنجاز، إذ كانوا يرون في المشروع وسيلة لتكريس الاستيطان وتسريع الاستعمار، وقد تمت الاستجابة لتلك المقترحات فصدر قانون 20 جوان 1860 الذي حدد الشروط المالية لمنح امتياز الخطوط بين الجزائر والبليدة، وهران وسيق (Saint Denis) ومن الساحل الى قسنطينة، ثم مرسوم 11 جويلية 1860 الخاص بتعيين أصحاب الامتياز المكلفين بإنجاز الخطوط³.

وقد صرح النائب جورنو (Journault) بقوله "لقد كسبت الجزائر قضيتها أمام المجالس النيابية... إن هذه فرنسا الجديدة المنفصلة عن الوطن الأم بـ 32 ساعة من البحر، والتي ستختصر قريباً الى 24 ساعة، تبدو كأنها اكتشاف عظيم بما تملكه من 1200 كلم من السواحل و 43 مليون هكتار من الأراضي ومناجم الرصاص... إن الجزائر لا تطلب من سوى أمرين: وسائل النقل وقوانين جيدة تطبق بانتظام"⁴.

1 إيمان بوزراع: آثار سكة الحديد الفرنسية في استعمار المناطق الداخلية خط بونة-تبسة انموذجا (1857-1914)، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه ل.م.د في التاريخ المعاصر، جامعة العربي التبسي، تبسة، 2017-2018، ص 47.

² Hani Ait Bara : Op, cit, P 84.

³ A-P Tuillier : Op, cit, P 23.

⁴ Ibid, P 24.

يتضح من خلال هذا التصريح الرؤية الاستعمارية الواضحة والمباشرة باعتبار الجزائر في نظر الفرنسيين مجالا اقتصاديا استراتيجيا بامتياز وذلك من خلال إشارة النائب البرلماني الى خيراتنا واعتباره لها فرنسا الجديدة، كما أكد على أهمية النقل في عملية الاستغلال وضرورة تنظيم المشروع بقوانين، وهذا ما يعكس أهمية النقل بكل أنواعه وخاصة السكك الحديدية في دعم الاستعمار وإنجاحه.

بعد قراءة محتوى المرسوم الامبراطوري لاحظنا أنه يتضمن أهداف وأبعاد كثيرة ذات طابع اقتصادي واستيطاني وعسكري يمكن تلخيصها في النقاط التالية:

أهداف ذات طابع استيطاني توسعي:

حيث أنه بفضل السكك الحديدية سيتمكن المستوطنون من التنقل بسهولة بين المناطق، كما أنه سيعمل على اكتشاف أراضي زراعية أخرى تكرر وجودهم، خاصة وأن فرنسا تسعى إلى تصدير الفائض السكاني نحو المستعمرات علما أنها كانت تعاني من ضغوطات واضطرابات شعبية خلال فترات مختلفة.

وفي هذا الصدد قال بيردو (Burdeau) "إن خريطة السكك الحديدية هي خريطة للكثافة السكانية الأوروبية... ألا تلاحظون أن خط الحديد يمثل نهرا استيطانيا ينقل المستوطنين واضعا إياهم على ضفتيه"¹، يتضمن هذا التصريح دلالة واضحة ومباشرة تبرز الهدف الاستيطاني للطرق الحديدية بالجزائر حيث ربط بيردو خريطتها بخريطة توزيع المستوطنين أي أين يوجد خط حديدي سيكون وجود المستوطنين. ان مشروع السكة الحديدية سيمكن فرنسا من تشجيع الاستيطان لانه سيساعد في اكتشاف مناطق زراعية خصبة ستحول الى قرى خاصة بالمستوطنين، وعن طريق الخطوط التي ستستمر في التمديد سيزيد عدد الأراضي مما سيعزز ويعزز عملية الاستيطان.

أهداف ذات طابع اقتصادي:

يعتبر النقل شريان الحياة الاقتصادية وعليه شكلت شبكة المواصلات بكل أنواعها سواء الحديدية أو البرية آليات ضرورية لتنمية ودعم الاقتصاد الرأسمالي في الجزائر، اذ ان الخطوط الحديدية لن يقتصر دورها على النقل فقط بل سيقدم السياسة الاستعمارية الاقتصادية القائمة على النهب والاستغلال.

1 رضا حوجو: المرجع السابق، ص 655.

كما أن إنشاء شبكة واسعة من الخطوط الحديدية سيضاعف من عملية نقل الموارد بمختلف أنواعها زراعية وصناعية نحو الموانئ، وسيزيد من تنشيط الحركة التجارية الداخلية والخارجية خاصة بعد ربط العمالات (الجزائر، وهران، قسنطينة)¹، وبالإضافة إلى إمكانية ظهور شركات استثمارية أخرى على الساحة، إذ يلاحظ فيما بعد ارتفاع أسعار الأراضي القريبة من سكك الحديد².

ان تركيز المرسوم على مسار الخطوط عبر الشريط الساحلي كخطوة مبدئية خلال السنوات الأولى من الاحتلال ما هو إلا دليل على الرغبة في نهج الخيرات وتسهيل نقلها عبر الموانئ باتجاه فرنسا وأوروبا، وتنشيط المبادلات التجارية بما يخدم الاقتصاد الفرنسي.

أهداف ذات طابع عسكري سياسي:

وذلك من خلال إشارة الامبراطور نابوليون في ضرورة الاعتماد على عناصر الجيش الفرنسي، بغرض تعزيز وجودهم في المناطق التي تشهد مقاومات شعبية عنيفة من جهة، ومن جهة أخرى توفير الأمن والحماية للمستوطنات، وأيضاً الرغبة في تخفيف الضغوطات السياسية في فرنسا وفتح مشاريع مستقبلية في أرض الجزائر.³

الى جانب تسهيل عمليات تنقل القوات العسكرية الغازية وتذليل ظروف استقرارها في المراكز العسكرية المختلفة التي تم انشاؤها سابقا والمقرر إنجازها لاحقا في الواحات والمناطق الاستراتيجية، ثم ربط المستعمرات المختلفة ببعضها البعض في الشمال والغرب والوسط وصولا الى الجنوب وحتى الى أعماق افريقيا⁴.

باختصار فإن الأهداف وان اتخذت عدة توجهات فإنها تشترك في غاية واحدة وهي السيطرة على الجزائر وتسهيل عملية الاستيطان بها واستغلال خيراتها.

بموجب هذا المرسوم باشرت السلطات الاستعمارية في إنجاز خطوط في العمالات الرئيسية (الجزائر، قسنطينة، وهران) بداية من 9 أفريل 1859 بتشجيع من الشركات الرأسمالية الاستثمارية وبصفة قانونية.⁵

1 Paul Delavigne, Oscar Mac Cartey: Op, cit, P 26.

2 رضا حوحو: المرجع السابق، ص 656.

3 Paul Delavigne: Op, cit, P 15.

4 يحيى بوعزيز: المرجع السابق، ص 75.

5 Bulletin Officiel: Acts du Gouvernement General d'Algérie, Imp du Gouvernement, Alger, 1857, P137.

2-مراحل إنجاز خطوط السكك الحديدية في الجزائر:

بعد مصادقة الامبراطور نابليون على تقرير فاين الخاص بإنشاء شبكة من السكك الحديدية بالجزائر، شرعت سلطات الاحتلال في إعداد مجموعة من البرامج تحتوي على الميزانيات المالية التي يتطلبها كل خط مع الهياكل وفترة الإنجاز وغير ذلك، وبموجب مرسوم 8 افريل 1857 الذي تضمن إنشاء شبكة واسعة من الخطوط الحديدية باشرت الإدارة الاستعمارية والشركات الاستثمارية في إنجازها وفق تصنيفات وبرامج منظمة وفق مراحل على النحو التالي:

2-1 برامج تصنيف خطوط السكك الحديدية:

عملت السلطات الاستعمارية على وضع برامج تصنيفية تضمنت قوانين وتصاميم تنظيمية إضافة الى تخصيص مبالغ مالية لإنجاز كل خط مرفوقة بالعائدات المتوقع تحقيقها وراء استغلال الشبكة، كما خصصت جلسات دورية حكومية قصد مناقشة التطورات الحاصلة في إنجاز المشروع عبر مراحل الاحتلال، ما يظهر الاهتمام الشديد بالمشروع.

برنامج 1857 و 1870:

ان صدور المرسوم الإمبراطوري سنة 1857 أعطى إشارة الانطلاق الأولى وبصفة قانونية لمشروع شبكة السكك الحديدية بالجزائر، وركز على ربط المناطق الرئيسية والكبرى بالموانئ الموجودة في الجزائر ووهران وسكيكدة وبونة¹.

وقد ركز نابليون في المرسوم على اعتبار الجزائر مجال حيوي يحقق لفرنسا كل أهدافها سواء اقتصاديا او سياسيا او عسكريا...الخ، خاصة وأن فترة حكمه الممتدة من 1851 الى 1870 عرفت ضغوطات سياسية واجتماعية، وحتى في الجزائر تميزت تلك الفترة بانتشار العديد من المقاومات الشعبية في جميع الأنحاء مثل مقاومة لالة فاطمة نسومر 1854-1857، ومقاومة بني زناسن على الحدود المغربية 1859، مقاومة ولاد سيدي الشيخ 1864 بالجنوب الغربي، ثورة محمد بن تومي بوشوشة بالجنوب الجزائري...².

1 Lionel Weiner : Les Chemins de Fer Coloniaux de L'Afrique, Imprimeur du Rot, Belgique, 1930, P 20.

2 صالح فركوس: المرجع السابق، ص 235.

رغم الأوضاع الغير مستقرة سواء في الجزائر أو في فرنسا فإن الحكام العاميين الذين تعاقبوا على الحكم خلال هذه المرحلة أصروا على تنفيذ مشروع السكك الحديدية لأنه يخدم الاستعمار اقتصاديا لتنشيط الحركة التجارية وعسكريا لقمع المقاومات الشعبية وحتى سياسيا ديموغرافيا من أجل جلب العديد من الأوروبيين لتعزيز الاستيطان وبناء قاعدة ديموغرافية فرنسية مهيمنة.

شهدت هذه المرحلة برنامج مكثف من الخطوط الحديدية رئيسية وفرعية أهمها: بونة-عين مكره، بونة-ديفقيه، قالمة-الخروب-واد زناتي، قسنطينة-سكيكدة، قسنطينة-سطيف، الجزائر العاصمة-الثنية، الجزائر-وهران، ارزيو-المقطع-المحمدية ومنه الى مشرية ليمتد الى واد تليلات - سيدي بلعباس ويعود ذلك حسب جاك بوجي الى دخول شركة باريس ليون مجال الاستثمار في الجزائر¹.

جدول يوضح ربط المدن بالموانئ الرئيسية حسب مرسوم 1857²

الرقم	المدن	الموانئ	طول الخط
1	قسنطينة	سكيكدة	87 كلم
2	سطيف	بجاية	110 كلم
3	قسنطينة-قالمة	عنابة	202 كلم
4	شلف	تنس	58 كلم
5	مستغانم - غليزان	ارزيو	68 كلم
6	تلمسان - سيدي بلعباس	وهران	120 كلم

ركز البرنامج على الموانئ والمناطق القريبة من السواحل كخطوة أولية، وأهم المدن التي شملها المشروع (سكيكدة، وهران، ارزيو، عنابة، بجاية)، كما أنه اهتم بالمقاطعات الكبرى (الجزائر، قسنطينة، وهران)، ووزل بغير تشجيع فرنسا بكل هياكلها الحكومية على تسهيل عملية الاستغلال والاستيطان.

1 Jaques Poggi: Op, cit, P 36.

2 Safir Mouhand ou Said : Le Patrimoine Ferroviaire du 19eme siècle du 20 eme Siecle en Algerie (Identification et Valorisation), Mémoire de Magister en Architecture, Université de Tizi Ouzou, 2011, P 36.

يتضح أن الهدف أوسع من ذلك بحيث أن مد شبكة واسعة من الخطوط تربط بين أنحاء الجزائر، سيساعد في ربط المستعمرات الأخرى المجاورة على طول سواحل البحر الأبيض المتوسط والمناطق الداخلية، خاصة وأن المرسوم ركز على الموانئ باعتبارها مراكز حيوية تنشط عملية التصدير خاصة والاستيراد.

كاستنتاج عام فإن المشروع الذي قدمه فاين للإمبراطور نابوليون أصبح مرسوم تمت الموافقة عليه بشكل رسمي صدر في 8 أفريل 1857 ركز على ربط المقاطعات الكبرى (قسنطينة، الجزائر، وهران)، وأيضا بين المدن الرئيسية والموانئ التابعة لكل مقاطعة كمرحلة أولى مبدئية في تاريخ انشاء شبكة السكك الحديدية لخدمة المشروع الاستعماري في مستعمرة الجزائر.

ومن أهم الخطوط التي تم إنجازها خلال هذه المرحلة:

الخط الرابط بين الجزائر العاصمة والبليدة:

يعتبر أول خط تم تشييده في 12 ديسمبر 1859 وكان موجه للاستغلال للمنفعة الخاصة وتم تعيين شركة السكك الحديدية الجزائرية SCFA لإنجازه، ثم أصبح في 8 سبتمبر 1862 موجه لنقل المسافرين.¹ اعتمد في إنجازه حسب المرسوم الامبراطوري على القوى العسكرية وقد بلغت تكلفة الإنجاز 1.500.000 فرنك فرنسي من طرف الدولة و 600.000 فرنك فرنسي من صندوق الميزانية وكان الغرض من إنشاء هذا الخط هو استغلال ثروات سهل متيجة وتصديرها عبر ميناء الجزائر العاصمة وفي نفس الوقت القضاء على المقاومات الشعبية التي كانت في المنطقة.

أشرف على انجاز هذا الخط الجنرال راندون الذي باشر أعمال التهيئة بواسطة جنود الاحتلال والمساجين بداية من 1858 بين الجزائر وبوفاريك ولم تتول شركة السكك الحديدية إنجازه إلا بعدما حصلت على الامتياز سنة 1860 بمساعدة مصلحة الجسور والطرق، وبذلك يعتبر خط الجزائر -بليدة أول خط حديدي يتم إنجازه بشكل فعلي وقانوني يليه خط مدينة الجزائر -وهران ثم خط سكيكدة - قسنطينة سنة 1871.²

1 Hani Ait Bara: Op, cit, P 84.

2 Hamel Louis: Les Chemins De Fer Algériens, Classement 1857, Imp. Adolph Jordon, Alger, 1885, P 114, 115.

تولت شركة السكك الحديدية الجزائرية CFA مهام الإنجاز بعد استكمال الجزء الأول من طرف القوات العسكرية، بلغ طول الخط 51 كلم ويعد جزءا من الخط الرابط بين الجزائر -وهران، وبذلك يعد أول خط يتم إنجازه بشكل قانوني¹، بعدما كان هناك خط صناعي يربط بين نهر سيبوس قرب عنابة (Bone) ومناجم الحديد في عين مقرة الذي بلغ طوله 11 كلم وبعرض 1.00 م، دخل حيز الخدمة منذ 1859 لهذا يعتبر أقدم خط حديدي أنشئ من طرف شركة مناجم وأفران كريسزاس، وفي 1885 أعيد فتحه وتمديده من جديد.² بدأت فرنسا تعتمد على خط الجزائر-بليدة في 8 سبتمبر 1862 لنقل البضائع بشكل مؤقت وفي 25 أكتوبر 1862 لنقل المسافرين بصفة نهائية، ولهذا يعتبر أول خط حديدي عمومي فيما وراء البحار، ومن بين أوائل الشبكات الحديدية في إفريقيا، وقد حقق الخط عائدات مالية على النحو التالي:

السنة	مبلغ العائدات
1863	11.256.50 فرنك
1864	12.875.00 فرنك
1865	13.512.00 فرنك
1866	13.029.00 فرنك
1867	18.400.00 فرنك
1868	20.315.00 فرنك

جدول يوضح العائدات المالية التي حققها خط الجزائر-البليدة³

الملاحظ من خلال هذه الإحصائيات أن الخط حقق عائدات مالية جيدة بدليل أنها ترتفع مع مرور السنوات أي بين 1863 و1868 إلا أنه في سنة 1866 تم تسجيل تراجع بحيث بعدما قدرت الأرباح سنة 1865 بـ: 13.512.00 فرنك، تراجعت في السنة الموالية إلى 13.029.00 فرنك.

1 Hani Ait Bara: Op, cit, P 85.

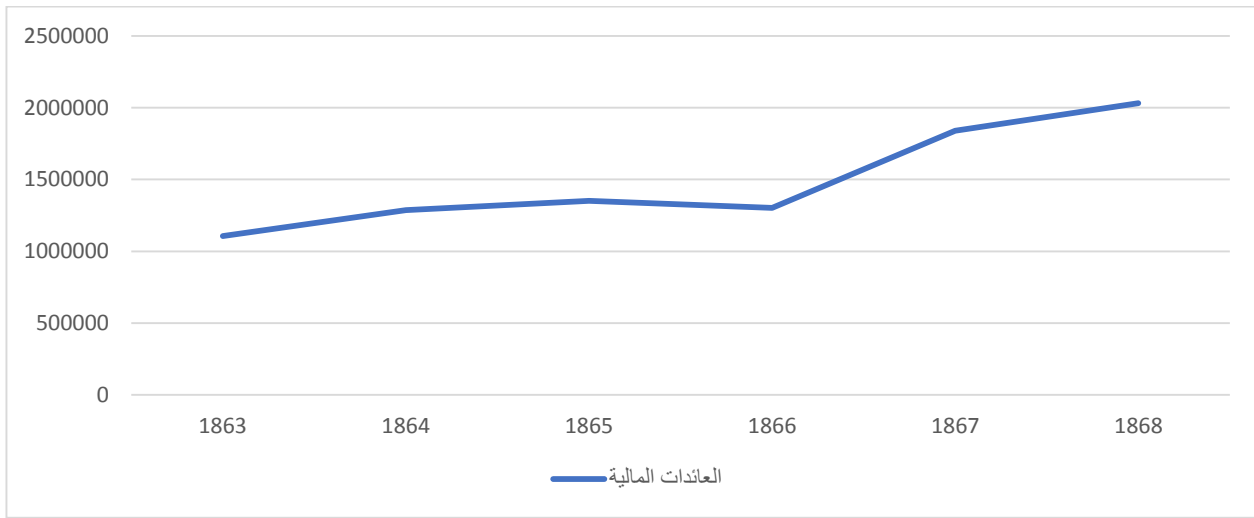
2 إيمان بوزراع: المرجع السابق، ص 47

3 J Le Messager de Paris: N 25, 18 Février 1870, P 03.

وقد يعود ذلك إلى الجفاف الذي ضرب الجزائر خلال تلك الفترة مما أدى إلى نقص المحصول الزراعي باعتبار أن الخط استغل لنقل حبوب سهل متيجة الذي تضرر كثيرا، لكن بعد سنة 1866 وإلى غاية 1868 سجلت العائدات ارتفاعا أكبر مقارنة مع السنوات السابقة.

وهذا ما يجعلنا نستنتج أن الظروف المزرية التي ضربت سنة 1866 إلى غاية 1868 لم تؤثر على المصالح الفرنسية، بل تضرر منها المجتمع الجزائري بالدرجة الأولى.

رسم بياني يوضح ارتفاع عائدات الخط الحديدي الرابط بين الجزائر -البلدية



ما يمكن ملاحظته أيضا بعد تحويل معطيات الجدول إلى رسم بياني هو أنه خلال سنوات 1866 إلى غاية 1868 رغم أن الجزائر خلال هذه الفترة عانت من الجفاف والكوارث الطبيعية الأوبئة خاصة في منطقة البلدية وما لحقها من مجاعات، فإن الاقتصاد الفرنسي لم يتضرر في هذا الإقليم بشكل كبير بدليل ارتفاع العائدات المالية خلال السنوات المذكورة لا يزال في ارتفاع تدريجي بلغ أعلى نسبة سنة 1868.

نستنتج أن الخط الرابط بين الجزائر والبلدية كأول خط حديدي رئيسي لعب دور حيوي في تنشيط الحركة التجارية من خلال نقل المزروعات التي كانت تنتجها الأراضي الخصبة في متيجة وما جاورها إلى الموانئ والأسواق الخارجية، وكان له أيضا بعد سياسي من خلال ربط أجزاء المستعمرة فيما بينها وذو عامل أمني حيث جعلت منه الإدارة الاستعمارية مركز عسكري دفاعي ضد المقاومات الشعبية¹.

1 إيمان بوزراع: المرجع السابق، ص 68، 69.

هذا النمو يعكس الاهتمام المتزايد الذي أولته سلطات الاحتلال الفرنسي بخصوص السكك الحديدية لأغراض نقل المسافرين أو المنتجات التي أصبحت موردا أساسيا، وهو ما سيدفع الشركات الى إيداع طلبات واقتراحات أخرى من أجل زيادة تمديد الخط نحو جهات أخرى من أجل تحقيق فوائد أكبر.

خط فيليبيل Philippe Ville سككدة -قسنطينة:

اكتسبت مدينة فيليبيل (سككدة) مكانة استراتيجية كبيرة منذ عصور قديمة واستمر هذا الاهتمام الى غاية العهد الاستعماري، وذلك بفضل موقعها الساحلي الشرقي الذي كان عبارة عن منفذ بحري هام، إضافة الى قربها لعمالة قسنطينة كمقاطعة رئيسية في التقسيم الإداري الفرنسي، كما اعتبر الفرنسيون وقبلهم الرومان منطقة سككدة معبر يؤدي الى قسنطينة، وظهرت الفكرة من جديد عند الفرنسيين عام 1838، حيث بنيت المراكز الاستيطانية من أجل تكريس الاستيطان وزيادة التوسع الاقتصادي هناك.¹

ومن أهم المخططات الاستعمارية التي شهدتها المنطقة بناء خط حديدي يربط بين قسنطينة وسككدة سنة 1859، وميناء في 1860، وطريق بري في 1870 بين قسنطينة وسككدة، وتم تحديد مدة إنجاز الخط الحديدي 4 سنوات²، إذ يُعد من أوائل مشاريع السكك الحديدية التي أنشئت لدعم الأهداف الاستعمارية، خاصة ربط المناطق الداخلية بالموانئ لتسهيل نقل الموارد الزراعية والمعدنية نحو فرنسا وتعزيز السيطرة الاستعمارية³، وقد بلغ طول الخط 87 كم حسب ما نص عليه مرسوم التصنيف 1857.⁴

كان الخط من اقتراح الإخوة لأكروا سنة 1848 لإنجاز خط يربط بين فيليبيل مع قسنطينة ليصل الى ميناء ستورا⁵، ومنح امتياز بناء عام 1860 لشركة السكك الحديدية الجزائرية CFA الا أنها لم تتمكن من

1 ليديا بوشامة: الاستيطان والتراث العمراني الكولونيالي في مراكز وادي الصفصاف بسككدة، دورية كان التاريخية، ع 21، مج 6، مصر، 2013، ص 106.

2 Hamel Louis: Op, cit, P 83.

3 حورية عباس: التجارة الخارجية في الجزائر خلال الفترة الاستعمارية (1870-1852)، مجلة روافد، ع 03، مج 06، جامعة عين تموشنت، 2022، ص 15.

4 GGA: Etat Actuel de L'Algérie 1862, Imprimerie Impériale, Paris, 1863, P 67.

5 Jaques Poggi: Op, cit, P 23.

إنشائه لأسباب مالية وتم نقل الامتياز سنة 1863 لشركة PLM، التي تولت إنجاز الخط وافتتحته رسميًا في 11 سبتمبر 1870 وبعد هذه السنة سيصبح جزء من خط الجزائر-سكيكدة¹.

وهذا أول تعاقد مع الشركة الجديدة حيث خصصت له ميزانية مالية قدرت بـ 160 مليون فرنك، 80 مليون تقدمها الدولة الفرنسية أما الباقي تتكفل به الشركة المستثمرة وهذا بموجب اتفاقية 1 ماي 1863²، بحيث يتم تزويد الشركة بهذه النفقات بالتقسيط السنوي على 20 دفعة ويقدر مبلغ القسط 3.664.000 فرنك مع ضمان 5% لمدة 75 سنة، أما فترة الامتياز فيتم تجديدها كل 92 سنة كما يمكن للشركة استدعاء عناصر الجيش عند الحاجة³.

تبدو التكاليف التي قدمتها الحكومة الفرنسية باهضة مما يثبت أن فرنسا كان لها اهتمامات وأهداف اقتصادية ضخمة من وراء إنجاز الخطوط الحديدية، قد تعود الأسباب أيضا إلى كثافة وصعوبة الأشغال بمنطقة قسنطينة تتميز بطابع تضاريسي صعب (الجال)، يستدعي هيكله مالية ضخمة ولكن ذلك سيعود عليها بعدة فوائد⁴.

وفي فترة وجيزة سيساهم هذا الخط في تحول منطقة سكيكدة إلى مركز تجاري حيوي بحري، وسيشهد مراكز استيطانية جديدة مدعمة للوجود الفرنسي في الشرق الجزائري.

بعد الافتتاح الرسمي تمكّن الفرنسيون من ربط قاعدتهم عسكريا وسياسيا في قسنطينة بأقرب ميناء على الساحل (سكيكدة)، ما سهل عمليات التموين ودعم القوات الغازية وساهم كذلك في تعزيز الاستيطان الأوروبي في المنطقة لذلك تم اعتباره من أنشط الخطوط حيوية في الجزائر، ونتج عنه تأسيس مراكز استيطانية جديدة على طول الطريق مثل الحروش التي أنشئت كمركز استعماري مهم بين المدينتين⁵.

1 Pierre Morton : Naissance du Réseau Ferrée en Algérie, Ligne Principale, Les Chemins de Fer en Algérie, **Extrait du La Revue du Gant**, N 71, 2003, P 6

2 مراد سعودي: المنشآت الفرنسية في الجزائر أداة هيمنة استعمارية واقتصادية، مجلة الأكاديمية الاجتماعية والإنسانية للدراسات، ع 02، مج 17، جامعة برج بوعريّج، 2025، ص 112.

3 C Royère: Op, cit, P 03.

4 Duval Jules: L'Algérie et Les Colonies Françaises, Librairie Guillaumin, Paris, 1877, P 26, 27.

5 ليديا بوشامة: المرجع السابق، ص 107.

كما ساهمت قطارات الخط الحديدي بنقل حوالي 8651 طن من الحبوب سنة 1898 الى ميناء سكيكدة وبفضله تم تحقيق أرباح مالية وصلت الى 65432 فرنك.¹

يمكن اعتبار مخططات السكك الحديدية خلال هذه الفترة عبارة عن تجارب استعمارية قامت بها فرنسا من أجل قياس مدى إمكانية استغلال ثروات الجزائر حسب التصريحات التي قدمها المهندسون وعناصر الجيش قبل 1857، كما توضح الخريطة رقم (01)² أهم الخطوط الحديدية التي تم إنجازها حسب مخطط 1857 في شمال الجزائر، حيث يبدو أن المهندسين ركزوا خلال المرحلة الأولى من البرنامج على الجهات الساحلية ذات الموانئ القريبة من فرنسا وتم التأكيد كذلك على المدن الرئيسية الكبرى القريبة من الساحل (الجزائر، وهران، فيليبفيل).

يمكن الاستنتاج من خلال الخريطة أن المرحلة الأولى كانت عبارة عن تجربة أولية تأسيسية فيما يخص إنجاز شبكة السكك الحديدية بالجزائر، من أجل ربط المستعمرة بفرنسا وتسهيل نقل الجنود والوافدين نحوها، كما أنه خلال سنة 1857 كان المشروع في بدايته لذلك ركز المهندسون على المناطق الاستراتيجية.

برنامج 1871-1879:

تبدأ هذه المرحلة مع سقوط الإمبراطورية الثانية وقيام الجمهورية الثالثة، وفيها تغير النظام بإلغاء الحكم العسكري (المكاتب العربية) وإعلان الحكم المدني، الذي سمح بزيادة نفوذ المستوطنين ما أدى الى ارتفاع الهجرة الأوروبية نحو الجزائر من سكان الأزراس واللورين، إلا أن الأوضاع لا تزال غير مستقرة بالنسبة لفرنسا بفعل استمرار المقاومات الشعبية في أنحاء عديدة مثل مقاومة المقراني بالشرق الجزائري 1871 ومقاومة واحة العمري في نفس السنة، مقاومة الشيخ بوعمامة 1881 ومقاومة التوارق بالصحراء.³

خلال هذه المرحلة شهدت مشاريع السكك الحديدية توسعات وتمديدات نحو مناطق الغنى، فربطت الخطوط الفرعية بالمحاور الرئيسية مما استدعى زيادة الطلب على المواد الأولية من أجل الحصول على فوائد ورؤوس أموال أخرى، ومن أجل تلبية مطالب المستوطنين والشركات الاستثمارية عملت الجمهورية

1 GGA: Notice Sur les Chemins de Fer Algériens, Chemin de Fer D'Intérêt Général 1899 , Mustapha GIRALT, imprimerie du Gouvernement Général rue des colons, Alger, 1900, P 16.

2 ينظر الملحق رقم 08.

3 Jaques Poggi: Op, cit, P 24.

الثالثة على تسهيل وتوسيع الخطوط الحديدية من 6700 كلم الى 9280 كلم خلال الفترة الممتدة بين 1872-1879 بمعنى زيادة 42% خلال سبع سنوات فقط ، إضافة إلى توسيع الطرق البرية والموانئ وانجازات عمرانية أخرى تخدم مشروع السكة الحديدية، وهذا الاهتمام والحرص دليل على أن السكك ما تزال ذات أهمية مقارنة بوسائل النقل الأخرى في تلك الفترة¹.

وبعد 29 أبريل 1874 عقد الحاكم العام بالجزائر مع الشركة الفرنسية الجزائرية امتياز انجاز الخط الرابط بين ارزيو وسعيدة مع تمديده بمسافة 70 كلم، الى غاية البيض، بالإضافة إلى الحصول على امتياز 300 ألف هكتار من الأراضي الواقعة بالهضاب العليا لاستغلال الحلفاء ومن الأمثلة عن الخطوط التي أنجزت حسب برامج هذه الفترة:

خط الجزائر-قسنطينة:

في 15 ديسمبر 1878 منح أول امتياز للخط الرابط بين قسنطينة - الجزائر في نفس السنة، وتم تكليف شركة الشرق الجزائري بانجازه بداية من سنة 1879، أما بقية الجهات المقرر إمدادها فقد منحت لها امتيازات بشكل تدريجي خلال الفترة الممتدة بين 1877 و 1880، وافتتح الخط بشكل رسمي في 1886 أي بعد عشر سنوات من بداية العهد المدني².

يمر هذا الخط على عدة مراكز استيطانية ذات نشاط اقتصادي كبير، كمنطقة السمار التي تتميز بطابعها الصناعي نظرا لتعدد الورشات الصناعية بها، كما يعبر على متيجة الغنية بمختلف المحاصيل الزراعية كالكروم والحبوب... الخ، ويمر على الأسواق الداخلية مثل سوق التبغ بالعلمة ومنطقة الثنية التي يتفرع منها الخط الحديدي المتجه نحو تيزي وزو المعروفة بمواردها الفلاحية خاصة أشجار الزيتون، مرورا على عنابة وبرج بوعريريج، سطيف المشهورة بإنتاج الحبوب وتربية المواشي كما تتوفر على ثروات معدنية مثل الفوسفات والرصاص والزنك، إضافة الى أن المنطقة تشهد كثافة سكانية عالية مما يساعد في الحصول على اليد العاملة³.

1 Jaques Poggi: Op, cit, P 25.

2 Maurice Bernard Antoine: Op, cit, P20.

3 ضيف الله شلالي: دور سكة الحديد الفرنسية في استغلال المناطق الداخلية الجلفة نموذجا، 1857-1962، أطروحة لنيل شهادة الماجستير في تاريخ المقاومة الجزائرية والثورة التحريرية، جامعة الجزائر 2، 2011-2012، ص 70.

برنامج 1879-1900:

ضم هذا البرنامج الخطوط التالية:

- أ-إنجاز الخط الرابط بين مدينة الجزائر-قسنطينة والذي افتتح للاستغلال منذ سنة 1886.
 - ب-إنشاء خطوط غير مخطط لها مثل خط بليدة-عين الصفراء الذي افتتح سنة 1885 من طرف الشركة الفرنسية الجزائرية، خط سعيدة-كولمب بشار-عين الصفراء افتتح في نفس السنة من طرف الشركة نفسها أيضا والخط الرابط بين ديفيه -سوق اهراس - تبسة سنة 1888 من طرف شركة بونة -قالمة، وكان الهدف من انجاز الخط باتجاه تبسة هو نقل المعادن من المنطقة إلى ميناء بونة.
 - ج-عمالة وهران: سيدي جميل-راس الماء -عين تموشنت الذي افتتح للاستغلال سنة 1885، مستغانم-غليزان-تيارت سنة 1889.
 - ج-عمالة الجزائر: العاصمة-قسنطينة افتتح في 1886 ويمتد نحو الحدود الشرقية التونسية.
 - د -عمالة قسنطينة: باتنة - بسكرة 1882، بني منصور-بجاية 1889.¹
- ما تجدر الإشارة إليه ان مشروع السكك الحديدية عبر سنوات الاحتلال عرف تطورا، لذلك عملت السلطات الاستعمارية على وضع قوانين تنظيمية له، ومن أهمها:

قانون 18 جويلية 1879:

كان لهذا القانون نتائج مرضية على مشروع السكك الحديدية حيث بفضلها تم الموافقة على 14 امتياز متتالي من سنة 1879 الى 1900، ورغم أنها لم تتجزز كليا حسب البرنامج المسطر الا أن الجزائر تمكنت من أن تتحصل سنة 1892 على مسافة 2766 كلم من السكك الحديدية المستغلة.²

1Lionel Weiner : Op, cit, P 22.

2 Ibid, P 31.

قانون 02 اوت 1880:

حول السيد جورجيت شركة الشرق الجزائري المكلفة بإنشاء واستغلال خط المصلحة العامة من قسنطينة الى سطيف وخطوط المصلحة المحلية للحراش الى ألما ومينرفيل (ينظر الملحق رقم 14)، وفي 30 جوان 1880 جرى اتفاق بين الحاكم العام والشركة حيث منح لها ضمان مصلحة بصفة نهائية لإنجاز (خط مينرفيل-سطيف " 254 كلم"، خط القراح-باتنة " 80 كلم".

مع احتمال إضافة خطوط فرعية أخرى كانت ما تزال محل نقاش حول امتيازاتها من البويرة-ترومبلس (Trembles)، من واد تيسكتر (Tisceter)- بجاية مروراً بأودية بوسلام وأماسيف، تمت المصادقة على هذه الاتفاقية بمقتضى قانون أوت 1882.¹

قانون 20 افريل 1882:

تضمن اتفاق 11 جانفي 1877 منح امتياز مؤقت الى شركة البناء باتينيول (Batignolles) لإقامة خط من سوق اهراس الى سيدي الهامسي على الحدود التونسية، ثم أصبح هذا الامتياز نهائياً بمقتضى اتفاق 9 جانفي 1882 بين وزارة الاشغال وشركة بونة-قالمة، وتم اعلان الامتياز للمصلحة العامة لخط سوق اهراس - الحدود التونسية على مسافة 53 كلم.²

قانون 21 جويلية 1884:

حسب اتفاقية 30 جوان 1880 تم عقد صفقة مؤقتة لصالح شركة الشرق الجزائري على خط باتنة - بسكرة " 121 كلم"، وتم الاتفاق النهائي في 5 جوان 1883 بين وزارة الأشغال العمومية والشركة المكلفة. وفيما بين 1879 و1906 تم إنجاز 2035 كلم من الخطوط الحديدية التي تربط سوق اهراس -تبسة، الكويف-الحدود التونسية، عين مكره-رمضان جمال، ولاد رحمون-خنشلة، سطيف-النتية، مع خطوط فرعية بتجاه تيزي وزو وبجاية وسور الغزلان، البليدة-البرواقية، مستغانم-غليزان-تيارت، وهران-بشار، تيزي-معسكر، وفي 1890 حصل تأخر في تمديد الخطوط الى غاية 1907.³

1 Jaques Poggi: Op, cit, P 52.

2 A-P Tuillier : Op, cit, P 37.

3 Jaques Poggi: Op, cit, P 55.

من خلال ما تقدم ذكره يمكن اعتبار هذه المرحلة فترة تنظيمية تكميلية للمرحلة الأولى، من خلال عقد اتفاقيات ومنح امتيازات من أجل تسوية وإكمال الخطوط التي توقف إنجازها سابقا، كما تجدر الإشارة الى أن هناك بعض الخطوط التي رغم عدم اكتمالها الا أنها دخلت حيز التشغيل، كدليل على الحرص الشديد الذي أولته السلطات الاستعمارية لعمليات النهب عن طريق خطوط السكك الحديدية.

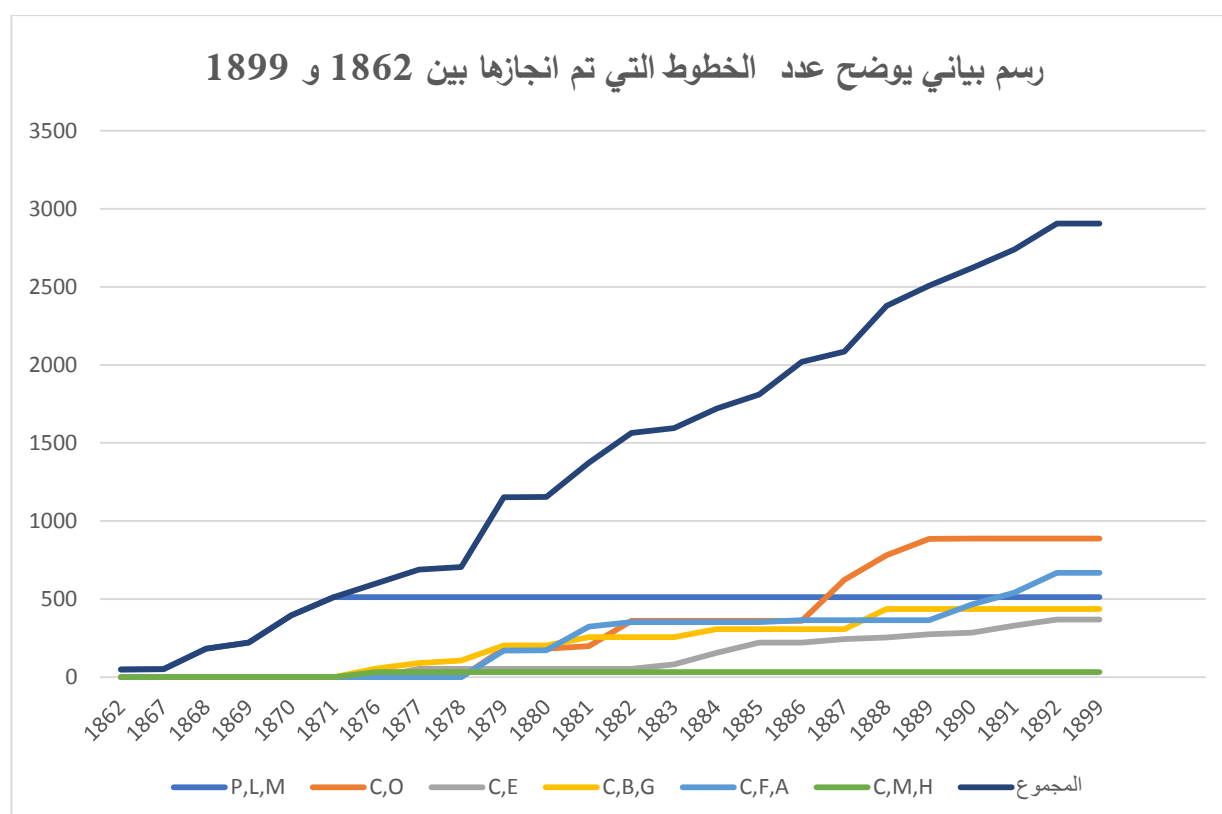
والجدول التالي يوضح الحصيلة العامة للخطوط التي تم إنجازها بين 1862 و 1899:

المجموع	C.M.H	C.F. A	C.B. G	C.E	C.O	P.L.M	الشركات السنوات
49	0	0	0	0	0	49 كلم	1862
51	0	0	0	0	0	51	1867
182	0	0	0	0	0	182	1868
222	0	0	0	0	0	222	1869
395	0	0	0	0	0	395	1870
513	0	0	0	0	0	513	1871
601	33	0	55	0	0	513	1876
688	33	0	90	52	0	513	1877
705	33	0	107	52	0	513	1878
1153	33	170	202	52	183	513	1879
1154	33	171	202	52	183	513	1880
1374	33	323	255	52	198	513	1881
1565	33	352	255	52	360	513	1882
1595	33	352	255	82	360	513	1883
1721	33	352	308	155	360	513	1884
1810	33	352	308	221	383	513	1885
2019	33	364	308	221	580	513	1886

2086	33	364	308	244	624	513	1887
2379	33	364	436	253	780	513	1888
2507	33	364	436	275	886	513	1889
2620	33	466	436	285	887	513	1890
2739	33	541	436	329	887	513	1891
2905	33	668	436	368	887	513	1892
2905	33	668	436	368	887	513	1899

جدول يوضح اهم الخطوط التي تم إنجازها بين 1862 و 1899.¹

يمكن تحويل هذه الاحصائيات الى رسم بياني لتتضح قراءتها ويظهر مدى تقدم وتطور تمديد الخطوط من طرف الشركات المنجزة على النحو التالي:



1 GGA: Notice sur Les Chemins De Fer Algériens..., Op, cit, P 23, 24.

يلاحظ من خلال هذه الاحصائيات أن هناك تفاوت في عدد الخطوط التي تم إنجازها من طرف الشركات الاستثمارية، حيث أن الشركة الأكثر نشاطا خلال الفترة المقدمة شركة الشرق الجزائري بدليل أنها تمكنت من انجاز خطوط بطول 887 كلم سنة 1899 رغم أنها دخلت مجال الاستثمار حتى سنة 1878 وتليها الشركة الفرنسية الجزائرية بإنجازها لـ 688 خط وبعدها شركة باريس - ليون، ويلاحظ أن شركة مقطع الحديد توقفت عند إنجاز 33 خط منذ 1867 وإلى غاية 1899.

يبدو أن الامتيازات والقروض التي منحتها الحكومة الفرنسية للشركات الاستثمارية شجعته على دخول مجال الاستغلال لثروات الجزائر بعدما منحت لها أراضي واسعة غنية بمختلف المنتجات مقابل انجاز خطوط حديدية بمحاذاة تلك المناطق، كما وفرت لها الحماية الأمنية من طرف القوات العسكرية إضافة إلى تسهيلات أخرى بغرض تحسين الخدمات.

وتضيف بعض الوثائق المتعلقة بمصلحة الأشغال العمومية حول دور خطوط السكك الحديدية في مجال تنمية الاقتصاد الفرنسي ما يلي: " إن إجمالي واردات السكك الحديدية الجزائرية وفي سنة 1887 تجاوزت 19 مليون ونصف فرنك، موزعة إلى 8 ملايين فرنك وربيع عن مداخل المسافرين و 11 مليون وربيع عن نقل البضائع خاصة بعد زيادة سعر نقل الأشخاص بـ 30 % و 104% عن السلع.¹

يتضح من خلال التصريح ان السكك الحديدية شكلت مصدر دخل كبير للتجارة الفرنسية خلال المراحل الأولى من الإنجاز، إلى جانب أنه أصبح هناك إقبال المسافرين على التنقل بواسطة القطارات، مما يعكس الهدف الحقيقي الذي سعت إليه السلطات الاستعمارية من مد الخطوط الحديدية بالجزائر والمتمثل في تسهيل حركة المستوطنين أيضا.

تتمثل أهم الخطوط التي أضيفت من خلال برنامج 1874 في الخط الرابط بين أرزيو - سعيدة الذي سيستغل وبشكل رئيسي لنقل الحلفاء، خط الخروب - قالمة - سوق اهراس، ومن سوق اهراس تفرع إلى عنابة، وبالتالي نلاحظ البدايات الأولى للتوغل نحو الجنوب انطلاقا من سعيدة.

1 Félix Dessoliers (Ancien Député): L'Algérie Libre (Étude Economique sur l'Algérie), Imprimerie Administrative Gojosso, Alger, 1985, P 187.

ما يمكن استنتاجه هو نجاح الإدارة الاستعمارية في تطبيق مشروع السكك الحديدية خلال الفترة الممتدة بين 1857 و1874، والدليل على ذلك عمليات التوسع والتمديد التي أضيفت خلال السنوات المذكورة وفق برامج التصنيف التي وضعتها الجهات المكلفة بإنجاز المشروع.

كما تعرض الخريطة (02)¹ أهم الخطوط الحديدية التي تم إنجازها حسب برنامج 1879، ويبدو أن هناك توسع كبير فيما يخص تمديد الشبكة مقارنة مع برنامج 1857، إذ وصلت الخطوط الى مناطق داخلية أبعد من المدن الساحلية سواء في الجهة الشرقية أو الغربية مما يدل على تزايد الاهتمام بالمشروع من قبل السلطات الفرنسية بل ويظهر أن الشبكة شملت حتى المناطق الحدودية بين تونس والجزائر والمغرب. فإلى جانب الخطوط الرئيسية التي وضعها مرسوم 8 افريل 1857، تدعمت بخطوط أخرى تم توجيه خدمتها للمصلحة العامة خاصة الخطوط المارة على المناطق الغنية مثل خط اريزو-سعيدة، لذا يمكن القول إن خلال هذه المرحلة بدأت فرنسا سياستها التوسعية بالتوغل نحو الداخل وباتجاه الصحراء بحثا عن موارد أكثر عن طريق الشبكة.

برنامج 1900-1914:

ان سنة 1900 محورية في تاريخ إنجاز الشبكة لما لها من أهمية على الاقتصاد الفرنسي، حيث شهدت صدور قانون المالية الذي دخل حيز التنفيذ والتطبيق خلال هذه السنة، وبموجبه خول للمستوطنين مراقبة ميزانية المستعمرة وسكة الحديد، كما منحهم امتياز الإشراف على كافة الأشغال والهياكل القاعدية. وبفضل هذا القانون تمكنوا من الحصول على الحماية والقوة القانونية والسياسية وأصبحوا يتمتعون باستقلال مالي فازداد حجم الاستثمارات، خاصة بعد تطور البنوك وتشجيع المؤسسات المالية للاستثمار عن طريق خلق فروع جديدة لها في المراكز الاستيطانية من أجل تشجيع المستوطنين على الاستغلال في جميع القطاعات المنتجة المعتمدة على السكك الحديدية مثل الصناعة التعدينية وصناعة الاوراق والمزروعات النقدية².

1 ينظر الملحق رقم 08.

2Cliv Lamming : L'Afrique Le Continent n'a pas dite Merci pour son Chemin de Fer, <https://trainconsultant.com/2020/05/25/lafrigue-le-continent-qui-meritait-un-grand-reseau-international>

بموجب قانون المالية أصبح للجزائر استقلال مالي واقتضت الحكومة العامة مبلغ 50 مليون فرنك فرنسي لتنفيذ مشاريع الهياكل القاعدية وتوسيع الاستيطان حيث خصص جزء من أموال هذا القرض لاستكمال السكك الحديدية وتمديد خطوطها لكل شركة استثمارية.¹

من أهم القوانين التي نظمت برنامج هذه المرحلة:

قانون 19 ديسمبر 1900:

بموجبه منح للجزائر استقلال مالي تضمن 15 مادة، تضمنت مادته الأولى ما يلي: الجزائر لها شخصيتها المالية فهي تستطيع حيازة ممتلكات وتنشئ مؤسسات إدارية ذات منفعة كولونيالية، وتمنح مشاريع السكك الحديدية والأشغال العمومية الكبرى حق التعاقد والاستفادة من القروض المالية، كما نصت المادة أيضا على منح الحاكم العام حق التمثيل المدني ومنع من إبرام عقود القروض أو منح مشاريع السكك الحديدية أو الأشغال العمومية الأخرى إلا بعد مداوات المندوبيات المالية، تمت المصادقة على هذا القانون من طرف مجلس الشيوخ ومجلس النواب على أن يتم تنفيذه كقانون دولة.²

قانون 23 جويلية 1904:

وبموجبه حصلت الجزائر على مساعدة الدولة الفرنسية في الأعباء السنوية لسكة الحديد ولهذا منحت الدولة الاستقلالية الإدارية والمالية في قطاع الأشغال العمومية، مما دفع الحاكم العام الى إعطاء وزير الأشغال العمومية حق ممارسة السلطة فيما يخص استغلال سكك الحديد التي كانت تعد جزءا من أملاك الدولة.

خلال سنة 1907 تم تزويد الشبكة بخطوط بمبلغ قدره 170 مليون فرنك كما أقر قانون 28 فيفري 1908 صلاحية الحاكم العام والنيابات المالية إعادة شراء امتياز بعض الشركات، والتمكن من انجاز 9 خطوط جديدة بما يعادل 1250 كلم.³

1 Duval Jules: Op, cit, P 26, 27.

2J Mobecheur : N°4269, 26 Décembre 1900, P 01.

3 Jaques Poggi: Op, cit, P 68.

قرار 27 سبتمبر 1912:

بموجبه تم إنشاء مصلحة إدارة شبكة سكة الحديد بالجزائر وفي 1914 اندلعت الحرب العالمية الأولى حيث سخرت المواد الأولية الطبيعية والبشرية لخدمة اقتصاد الحرب وباستخدام شبكة السكك الحديدية تم نقل الجنود والثروات، ومن أهم الخطوط التي تم تصنيفها بصفة استعجالية: خط البرواقية-الجلفة، البويرة-سور الغزلان، تنس-شلف، بني صاف-تلمسان، غليزان-زمورة، سيدي بلعباس-تيزي، معسكر-تيزي، عين البيضاء تبسة، قسنطينة-واد العثمانية، ديدوش مراد-جيجل¹.

كما احتوى البرنامج على إنشاء خطوط أخرى منها خط بليدة - الجزائر، سكيكدة-قالمة، لكنها ليست ذات طابع استعجالي.

تميزت هذه الفترة بالاستقرار السياسي النسبي حيث توقفت المقاومة الشعبية المسلحة لأن الشعب غير في أسلوب كفاحه خلال هذه المرحلة واتجه نحو المقاومة السياسية رغم بقاء البعض منها مثل مقاومة عين التركي في 1901 بمليانة، وثورة عين بسام في 1906، ومقاومة بني شقران بمعسكر 1914، وخلال الفترة الممتدة بين 1902 و 1909 تم إنجاز خطوط تربط بين مناطق الجنوب، يوضحها الجدول الموالي²:

الخط الحديدي	الطول
بني ونيف-القنادسة	139 كلم
قصر البخاري-عين وسارة-حاسي بحبح -الجلفة	160 كلم
بسكرة-تقرت-طولقة	252 كلم
المجموع	451 كلم

جدول يمثل أهم الخطوط الحديدية في الجنوب الجزائري بين 1902-1909

إضافة الى خط البليدة-الجلفة الذي بدأت الاشغال به بداية من 1880 واستمرت الى 1920 على مسافة 252 كلم، تم انجاز الخط عبر مرحلتين، الأولى كانت حسب برنامج 1879 امتد من البليدة الى البرواقية تم تسليم المشروع الى شركة الغرب، أما الثانية حسب برنامج 1907 امتد من البرواقية الى الجلفة

1 Hamel Louis : Op, cit, P 101.

2 Jaques Poggi: Op, cit, P 69.

الا انه مع تداعيات الحرب العالمية الأولى توقفت الاشغال بسبب ارتفاع المواد الأولية، تم استغلاله الى غاية 1921 في إطار المصلحة العامة¹.

كملاحظة هامة يجب الإشارة إليها هو أن هذه المرحلة بدأ مشروع تمديد الخطوط الحديدية يصل الى الصحراء، إذ تزامنت هذه الفترة مع التحضير للحرب العالمية الأولى وحاجة فرنسا الى المواد الأولية التي تنتشر وبصفة رئيسية في الصحراء حيث المناجم المتعددة.

ناقش البرنامج الخاص بالفترة المذكورة سابقا ميزانية النفقات المقدرة بـ 500 مليون فرنك حيث تم إضافة مشروع ثالث من الخطوط الحديدية التي تغطي 1256 كلم مضافة للشبكات السابقة، وتنفيذا لأشغال هذا المشروع صادقت الحكومة العامة في 1907 على قرض مالي قيمته 170 مليون فرنك بموجب قانون 28 فيفري 1908 خصص لمشروع سكة الحديد، منها 72 مليون لبناء خطوط جديدة².

تميزت هذه المرحلة من انجاز السكك الحديدية بإعطاء صلاحيات واسعة للمستوطنين وبصفة قانونية في استغلال السكك الحديدية مما سيزيد الضغط على السكان المحليين، الى جانب توجيه الخطوط الحديدية لخدمة سياسية من خلال التحضيرات العسكرية للمشاركة في الحرب العالمية الأولى.

ما ميز هذه المرحلة كذلك هو قيام الحكومة العامة بشراء خطوط الشركات الاستثمارية التي لم يعد في إمكانها مواصلة الأشغال بسبب ارتفاع النفقات المالية وارتفاع أسعار المواد الخام هذه الأوضاع فرضتها الحرب العالمية الأولى حيث تم شراء خطوط الشركة الفرنسية الجزائرية التي توقف نشاطها منذ صدور قرار 18 جوان 1900 الذي أقر حلها وتم تحويل خطوطها تحت اشراف الدولة³.

وفي فترة لاحقة أعلنت الحكومة الفرنسية بموجب القانون المؤرخ في 24 مارس 1903 الذي حدد شروط عملية الشراء التي تم نشرها في الجريدة الرسمية الصادرة في 19 افريل 1903، ومنح الامتياز للشركة الجديدة "شركة السكك الحديدية الجزائرية CFAE"⁴.

1 ضيف الله شالي: المرجع السابق، ص 88.

2 Hamel Louis: Op, cit, P 85.

3 J Paris-Capital: N 47, 10 Décembre 1902, P 02.

4 J O R F: N106, 19 Avril 1903, P 2505.

كما تم شراء شركة الشرق بعد رفضها توحيد الأسعار في ماي 1908 بعد أن بلغت خطوطها 887 كلم¹، لحقت بها شركة بونة-قالمة ورغم أنها وافقت على توحيد أسعار الا أنه يبدو هناك عراقيل أخرى جعلت الحكومة تضم خطوطها المنجزة بالجزائر الى الشركة الجزائرية الجديدة في 9 جوان 1914.²

توضح الخريطة (3)³ برنامج الخطوط التي تم إنجازها حتى سنة 1907 بحيث يلاحظ مدى التطور الذي حققته السكك الحديدية بالجزائر خاصة بعد وصولها إلى الصحراء بسكرة، دوفيه (Duveyrier) الى جانب الخطوط المتفرعة التي تبدو أكثر تشعبا مقارنة مع برنامج 1879 وبرنامج 1857، ما يعكس الاهتمام المتزايد بالبحث عن مناطق الثروات في الجنوب الجزائري، كما ساعدت ظروف الحرب العالمية الأولى على زيادة عمليات التمديد والانجاز.

نستنتج من خلال خريطة 1907 أن مشروع السكك الحديدية دخل مرحلة النضج حيث تحولت من مجرد خطوط تربط بين الموانئ والمناطق الداخلية الى شبكة متكاملة تغطي أجزاء واسعة من الجزائر شملت جميع المناطق.

برنامج 1914 - 1930:

نتج عن الحرب العالمية ضغط كبير على استغلال الخطوط الحديدية بسبب النقل المكثف للمواد الأولية والمعدات العسكرية، مما جعل الحكومة العامة تدخل مرحلة التصفية النهائية للأوضاع التي سببتها الحرب حيث أنه خلال عام 1914 رأت الهيئات المالية أن التحسينات أصبحت مطلوبة وتتضمن إدخال تعديلات على شبكة بونة-قالمة،⁴ حيث لم يعد في إمكانها إنجازها لوحدها واقترحوا أن تتولى الإدارة القيام بهذه الإصلاحات وفي هذا الصدد صدرت مجموعة من المراسيم التنظيمية أهمها:

1 J Des Chemins De Fer: N 7004, 16 Mai 1914, P 426.

2 J Des Transports, Revue Internationale Des Chemins de Fer: N 09, 3 Juillet 1915, P 115.

3 ينظر الملحق رقم 08.

4 Lionel Weiner : Op, cit, P 31.

مرسوم في 9 جوان 1914:

الذي فوض الإشراف للحكومة العامة وتمت الموافقة عليه من طرف المجلس الأعلى وبعد اندلاع الحرب تأخرت الأعمال الى غاية 1 جانفي 1921 حيث قامت الإدارة الاستعمارية وبشكل رسمي ضم خطوط شركة بونة قالمة ومنح للشركة مبلغ 5.786.000 فرنك.¹

ومع تزايد نشاط السكك الحديدية بسبب كثافة النقل سواء الجنود أو المواد الأولية هذه الظروف التي فرضتها الحرب العالمية الأولى تدهورت الأوضاع المالية لشركة الغرب الجزائري كغيرها من الشركات الأخرى، نقلت خطوطها بصفة مؤقتة الى شركة باريس -ليون في 1 جويلية 1921 وستقوم الدولة باستعادتها لاحقا.²

أما خطوط شركة باريس -ليون فمع بداية 1922 شرعت في بيع جزء من خطوطها كخطوط الجزائر - وهران، سكيكدة-قسنطينة، بقيت على هذا الحال الى غاية 1930 وكان عدد الخطوط الإجمالي خلال هذه السنة حوالي 5000 كلم موزعة بين شركة السكك الحديدية الجزائرية بـ 3589 كلم، وشركة باريس-ليون بـ 1233 كلم، بمجموع 4.823 كلم.³

قانون 21 مارس 1922:

بموجبه تم دمج شبكة السكك الحديدية الى الجنوب (من بوكراع الى تقرت وتوصيل الخط الفرعي من واد عمشة الى طولقة) في الشبكة الوطنية، بلغت النفقات الخاصة بإنشاء الخط الرئيسي حوالي 11.083.422 فرنك تم تحميلها على ميزانية إدارة مناطق الجنوب وفي الوقت نفسه تميزت بإعادة تنظيم السكك الحديدية التي كانت تابعة لشركة باريس ليون، كما تم تشغيل خط بسكرة - تقرت مؤقتا خصص في البداية لنقل المسافرين، وسعت الإدارة الاستعمارية على ألا يكون هناك حواجز إدارية بين خطوط الجنوب وباقي شبكة السكك الأخرى.⁴

1 Jaques Poggi: Op, cit, P 76.

2 J Le Sémaphore Algérien: N 1246, 8 Juillet 1921, P 01.

3 Jaques Poggi: Op, cit, P 76.

4 Ibid, P 77.

خط تيميمون-الزاوية الاقتصادية: يطلب من السلطة العسكرية وبعد موافقة ممثلي المصالح المدنية كان من المقرر انشاء خط تيميمون-الجزائر عبر الزاوية لكن بعد الحرب تقرر توصيله الى بشار وتبسة وصولا الى الحدود التونسية عبر سكيكدة.

قانون 3 مارس 1925: بموجبه تم ضم الخطوط الحديدية المحلية في المناطق الحدودية الصحراوية.¹

برنامج: 1930 - 1954

تميزت هذه المرحلة بظروف اقتصادية صعبة بسبب تداعيات الحرب العالمية الثانية، إذ كانت جل النشاطات الاقتصادية الجزائرية موجهة نحو التصدير²، مما ازدادت الحاجة الى خدمات السكك الحديدية لنقل وتزويد الأسواق الفرنسية بكل المتطلبات الى جانب نقل الجنود والمجندين للمشاركة في الحرب.

وفي دراسة تقدم بها فرانسوا كارون (Francoix Caron) حول السكك الحديدية بالجزائر حيث تناول فيها الفترة الممتدة من 1883 الى 1937، ويسمىها بفترة الكساد العظيم في تاريخ السكك التي انجزتها فرنسا بالجزائر بداية من اتفاقية 1883 الى غاية تأسيس الشركة الوطنية الفرنسية للسكك SNCF في 1937 ثم يذكر أن أسباب الكساد كثيرة ومنها زيادة الأجور للعمال والأزمة الاقتصادية العالمية سنة 1930، الى جانب الركود المالي المتزايد بسبب كثرة النفقات العسكرية بالإضافة الى المنافسة الشديدة التي فرضتها صناعة السيارات.³

بعدما قامت الحكومة بشراء خطوط الشركات الاستثمارية لم تبق سوى الشركة الجزائرية الجديدة وشركة باريس-ليون، حيث دخلت شبكة السكك الحديدية مرحلة جديدة، فعملت الحكومة الفرنسية على إعادة تنظيم الخطوط الحديدية وترتيبها بإشراف الشركتين كما اعتمدت استراتيجية جديدة تسمى كهربية الخطوط الحديدية

1 Jaques Poggi: Op, cit, P 78.

2 يحيى بوعزيز: السياسة الاستعمارية من خلال مطبوعات حزب الشعب الجزائري (1830-1954)، دم.ج، الجزائر، 1996، ص 102.

3 Cherif Nourddine Benaissa: L'Architecture Des Gares Ferroviaires En Algérie Thèse Pour L'Obtention du Diplôme De Doctorat, Université De Sorbonne, Paris, 2023, P 21.

أي تشغيل السكك الحديدية بالكهرباء كطريقة جديدة وفعالة تعمل على زيادة السرعة وقوة القطار، وأول خط حديدي تم كهربيته هو خط بونة-تبسة بداية من 1929 الذي كان ينقل الفوسفات من منجم الكويف.¹

منذ سنة 1930 تضخم العجز في شبكة السكك الحديدية بسبب الازمة الاقتصادية العالمية وبالتالي انخفاض قيمة العملة، فقبل هذه السنة بقليل كانت الحكومة الفرنسية تعترف بضرورة تطوير وتمديد الشبكة نحو الداخل، إلا أن الاعتمادات المالية أصبحت قليلة ولا تسمح بمواصلة المشاريع التنموية الكبرى ما عدى بعض الخطوط الفرعية التي تواصل تمديدتها مثل: خط قسطينة-واد العثمانية، خط واد نمور.²

كما تم إنشاء مكتب السكك الحديدية للشركة الجزائرية في 1938 وأصبح المسؤول المباشر عن تسيير شبكة السكك الحديدية بالجزائر، وخلال الحرب العالمية عانت شبكات السكك الحديدية سواء الخاصة بنقل المسافرين أو السلع كغيرها من وسائل النقل البرية والبحرية بسبب المنافسة التجارية والعمرانية واستمرت الأوضاع الى بداية الخمسينات، مما أدى إلى اغلاق بعض الطرق الغير حيوية والتركيز على الخطوط ذات المنفعة.³

وفي سنة 1941 استخرجت حكومة فيشي (Vichy) مشروع قديم من الصناديق يعود الى الجمهورية الثالثة، وهو عبارة عن مشروع سكة حديدية عابرة للصحراء يربط افريقيا السوداء بإفريقيا الشمالية وكلف بيتان (Pétain) شركة باريس ليون لإنجاز المشروع الضخم الذي يمتد الى النيجر بهدف استغلال مناجم الحديد والفحم في القنادة⁴، كان المشروع يتمشى تماما مع الأطماع الألمانية في ثروات افريقيا.⁵

يتضح من خلال ذلك ان مشروع السكة الحديدية اتخذ أبعادا عديدة فبعد ان استغلت فرنسا لخدمة المستوطنين والاقتصاد الرأسمالين تحول الى وسيلة أخرى تمثلت في ربط المستعمرات الافريقية البعيدة عن طريق الجزائر.

1 François Tomas : Les Mines et La Région d'Annaba, Revue de Géographie de Lyon, Vol 45, N°1, 1970, P 41.

2 Le Cheminot Algérien: N 168, 01 Novembre 1933, P 03.

3 Henri l'Artilleux: Géographié Chemin de Fer Francais, T3, Afrique du Nord, Edition, Libraire, Le Chaix, Paris, SD, P30.

4 ينظر الملحق رقم 05

5 Annie Goldzeiguer: Op, cit, P 34.

توضح الخريطة (04)¹ مجموع الخطوط الحديدية التي تم إنجازها خلال 1857 و 1879 وإلى غاية 1907 و 1942 حيث أصبحت الجزائر مغطاة بشبكة واسعة من السكك الحديدية محققة بذلك تكاملا وترابطا بين أجزائها، هذا التحول موجه بالدرجة الأولى لخدمة المصالح الاستعمارية التي رسمها المهندسون قبل صدور المرسوم الامبراطوري حيث أصبحت الجزائر بفضل الشبكة الواسعة من المواصلات مصدر رزق حقيقي وخزينة متنوعة الثروات التي ظلت تكتشف مع تمديد الخطوط.

نستنتج ان مشروع شبكة السكك الحديدية كان أداة فعالة لخدمة الاستعمار الاستيطاني حيث ساهم في تلبية الاطماع الأوروبية ومكنها من نهب خيرات الجزائر من جهة والقضاء على المقاومات الشعبية من جهة أخرى، كما أنه ظل يحقق اهداف متكاملة اقتصاديا عسكريا وديموغرافيا.

بعد الحرب العالمية الثانية عانت وسائل النقل الحديدية في الجزائر، كما في فرنسا خلال نفس الفترة، من التحديات التي واجهتها منافسة وسائل النقل الطرقية، سواء في نقل الركاب أو البضائع ونتيجة لذلك، أغلقت الخطوط غير الحيوية.²

2-2 الشركات المنجزة لشبكة السكك الحديدية:

بعد موافقة الامبراطور نابليون على المشروع الذي قدمه الجنرال فايان في 8 افريل 1857 سارعت الشركات الاستثمارية الرأسمالية إلى تقديم طلبات من أجل التكفل بإنجاز تلك المخططات، ونظرا لضخامة المشروع عملت الحكومة الفرنسية على تقسيم تلك المشاريع بين الشركات ومنحتها امتيازات مالية ومساعدات عسكرية من أجل الإسراع في وتيرة الإنجاز قصد المباشرة في عملية الاستغلال.³

ومن أجل تشجيع عملية الاستيطان عملت السلطات الاستعمارية على إيجاد مجموعة شركات وبنوك من معظم مجالس إدارات الشركات بالمستعمرة وكبار المستوطنين قصد توظيف واستثمار رؤوس أموالهم مما دفع بالرأسماليين الى تزايد رغبتهم في الحصول على امتيازات ضخمة.

وفي هذا الصدد قامت حملة دعائية مفادها ضرورة تشجيع رؤوس الأموال من أجل الهجرة نحو الجزائر، ومن أشهر دعاة الحملة " جول جيرار" الذي طالب بحرية الاستغلال لكل شركة أو فرد في البناء أو في أي

1 ينظر الملحق رقم 08.

2 Henri Lartilleux: Op, cit, P 31.

3 ايمان بوزراع: المرجع السابق، ص 51.

عمل تم تكليف الجهة به، ذلك أن مجيء رؤوس الأموال الى الجزائر سوف يتبعه مجيء تلك الأيدي التي تدير الأموال¹، وعليه ظهر نوعان من الشركات المستثمرة في مجال السكك الحديدية منها الشركات العامة مثل شركة الشرق والشركة الفرنسية -الجزائرية، وشركات خاصة مثل شركة باريس -ليون وشركة بونة - قالمة، وشركة مقطع الحديد المنجمية.²

شركة سكة الحديد الجزائرية: (Cie CFA)³

تعد الشركة الاستثمارية الأولى التي أوكلت إليها الحكومة الفرنسية أهم الخطوط الحديدية بعد صدور مرسوم 8 أفريل 1857، وبعد عقد اتفاقية بين الشركة والحكومة العامة بالجزائر في 7 جويلية 1860، حسب القانون المؤرخ في 20 جوان 1860 الذي يسمح لوزير الجزائر والمستعمرات وبموجب ذلك يمنح للشركة امتياز إنشاء 3 خطوط حديدية وبعد حصولها على الاعتمادات المالية المقدرة بـ 6 ملايين فرنك تشمل الأعمال التي تولت إنجازها الدولة بالفعل بمبلغ 1.500.000 فرنك ومبلغ آخر قدره 4.500.000 فرنك يدفع ثلاث أقساط سنويا وضمان فائدة 5 %، على رأس مال أقصاه 55 مليون فرنك بداية من 1 جانفي 1862.⁴

وهكذا أصبح للشركة امتياز الحق في بداية الأشغال وإدخال الوسائل الضرورية للبناء من دون رسوم جمركية على أن تعود هذه الوسائل الى الدولة بعد انتهاء الأشغال كآلات الحفر والشاحنات وغيرها، وكان من المتوقع إنهاء الأشغال في غضون 4 سنوات بالنسبة للخط الرابط بين البحر وقسنطينة، والثاني خلال سنة واحدة (الجزائر -بليدة) والثالث (الجزائر -وهران) خلال ثلاث سنوات من منح الامتياز.⁵

1 شارل روبيير اجيرون: تاريخ الجزائر المعاصر، تر عيسى عصفور، د ط، منشورات عويدات، لبنان، 1982، ص 88.

2 Lewis Ware : Étude sur la Section Coloniale de L'exposition Franco -Britannique de Londrès en 1908, Imprimerie De La dépêche Coloniale, Paris, 1909, P 39.

3 تأسست الشركة (Compagnie Des Chemin De Fer Algériens) في باريس سنة 1860 وعين فرديناند بارو (Ferdinand Barrot) رئيس أول لمجلس إدارة الشركة، وكان مورتون بيتو (Morton Petto) هو المسؤول عن شراء الأسهم، كانت الشركة أول من أشرف عن الخطوط الحديدية في الجزائر خلال العهد الاستعماري اختفت بعد 11 جوان 1863 وجاءت بعدها شركة باريس ليون المتوسطية. ينظر :

Pierre Morton: Op, cit, P 05.

4 J Le Messenger de Paris: N 25, 18 Février 1870, P 03.

5 Ibid.

تمكنّت الشركة من إنجاز أول خط حديدي يربط بين الجزائر والبليدة أي تم فتحه في 8 سبتمبر 1862، بالشراكة مع الجيش، إلا أنها لم تتمكن من إنجاز الخطوط المتبقية لعدة أسباب أهمها التغطية المالية، حيث طالبت بإضافة فوائد أخرى إلا أن الحكومة الفرنسية رفضت ومنح الامتياز لشركة أخرى (شركة باريس ليون المتوسطية).¹

شركة باريس-ليون المتوسطية (Cie PLM):

تعود الشركة إلى الإخوة تالابو (Talabot)، المعروفين في فرنسا وأوروبا بأعمالهم المصرفية ولذلك استطاعوا بفضل خبرتهم إنجاز وتكملة المشاريع الخاصة بالسكك الحديدية في الجزائر²، تأسست بموجب مرسوم 3 جويلية 1857 برأس مال 400 مليون فرنك، ووقعت مع حكومة العامة بالجزائر اتفاقية امتياز لإنجاز السكك لمدة 92 سنة، حيث أشرفت على إنجاز الخط الرابط بين فيليبفيل وقسنطينة وخط الجزائر-وهران، بلغت تكلفة الإنجاز 160 مليون فرنك بما في ذلك 80 مليون قدمتها فرنسا و 80 مليون قدمتها الشركة مع ضمان فائدة 5 % أو 4.000.000 فرنك.³

تمكنّت الشركة من إنجاز الخط الأول الرابط بين سكيكدة وقسنطينة في 1 سبتمبر 1870 وفي 1 ماي من نفس السنة خط الجزائر-وهران، وهكذا تمكن تالابو من إنجاز المشروع الحديدي وعن طريقه شرع في تصدير المنتجات نحو فرنسا وتم السيطرة أو ما يسمى بالاحتكار الاقتصادي لشركة PLM لفترة طويلة بالجزائر، وبعد 1870 كانت الجزائر تملك خطين أساسيين تشرف عليهما شركة باريس ليون هما (الجزائر - وهران 421 كلم، قسنطينة-سكيكدة 87 كلم، بالإضافة إلى الخط المعدني بونة - عين مكره 32 كلم.⁴

حققت الشركة منذ تأسيسها مداخل معتبرة حيث قدرت العائدات خلال الفترة الممتدة ما بين 1873 و 1875 حوالي 18.332.0000 فرنك، وخلال الفترة الممتدة ما بين 1897 و 1899 ارتفعت المداخل إلى 27.366.000 فرنك وخلال 1900 وإلى 1911 وصلت إلى 29.303.000 فرنك، وهذا راجع إلى الإصلاحات لتحسين جدول الإقلاع لبعض القطارات وتخفيض الضرائب الخاصة بالنقل وتمديد الخطوط

1 Jaques Poggi: Op, cit, P 12.

2 شارل اندري جوليان: تاريخ الجزائر المعاصرة، الغزو وبداية الاستعمار (1827 1871) مج 1، ط1، دار الامة، الجزائر، 2008، ص 708.

3 GGA: Notice Sur Les Chemins De Fer Algérien..., Op, cit, P06,07 .

4 شارل اندري جوليان: المرجع السابق، ص 708.

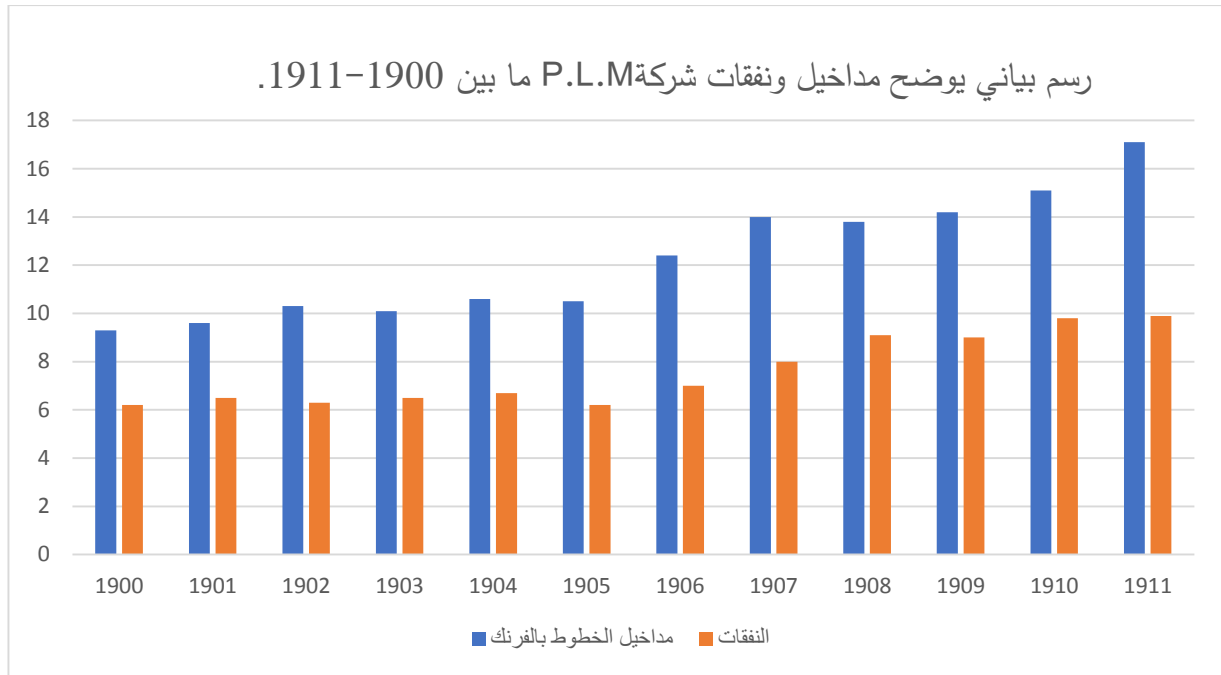
وتوسعتها التي خضعت لها خطوط الشركة¹، والجدول التالي يوضح طول الخطوط التي أنجزتها شركة باريس ليون مرفوقا بالنفقات المالية المخصصة لكل خط الى جانب العائدات والمداخيل المحققة سنويا طيلة الفترة الممتدة بين 1900-1911.

السنة	طول الخطوط المنجزة	مداخيل الخطوط	النفقات
1900	513 كلم	9.333.162 فرنك	6.251.972 فرنك
1901	513	9.666.268	6.524.799
1902	513	10.303.315	6.393.113
1903	513	10.152.393	6.521.706
1904	513	10.609.426	6.775.144
1905	513	10.506.634	6.244.808
1906	513	12.457.364	7.050.959
1907	513	14.008.052	8.535.993
1908	513	13.844.388	9.102.762
1909	513	14.295.502	9.001.816
1910	513	15.167.414	9.843.491
1911	513	17.164.445	9.915.846

جدول يوضح طول الخطوط المنجزة من طرف شركة P.L.M (النفقات والمداخيل) من 1900 الى 1911.²

1 Maurice Bernard Antoine: Op.cit, P 222.

2 Ibid, P 231.



يلاحظ من خلال هذه الإحصائيات ارتفاع مداخيل خطوط الشركة باستمرار من سنة 1900 الى غاية 1911، مقارنة مع المصاريف التي كانت تتفوقها على الأشغال المتعلقة بإنجاز الخطوط، كما أن الخطوط الرئيسية التي كانت تعتمد عليها الشركة بلغ عددها 513 كلم بقي مستقر منذ سنة 1900 الى غاية 1911 حيث كانت تخضع باستمرار لتمديدات وتوسيعات فرعية طيلة الفترة المذكورة.

شركة شرق الجزائر (Cie EA):

تأسست الشركة من طرف السيد جوري (Joret)، في 1879 برأس مال قدره 25 مليون فرنك من أجل انجاز خط الجزائر-قسنطينة كما تولت إنشاء خط قسنطينة - باتنة، بسكرة-عين البيضاء ضمن إطار المنفعة العامة وخطوط فرعية أخرى نحو تيزي وزو وبجاية وسكيكدة من أجل تسهيل الحركة المرورية.

تولت الشركة أيضا انجاز الخطوط الفرعية التي تربط بين مناطق الشرق الجزائري قسنطينة-سطيف بطول 154 كلم، الجزائر-مينرفيل - "الثنية حاليا" بمسافة 254 كلم من أجل المنفعة المحلية كما تم إدماج الخط لاحقا في شبكة المصلحة العامة، ولكن مع بداية القرن العشرين واجهت الشركة أزمات مالية مما أدى الى توقفها سنة 1914 حيث ظهرت شركات وهيئات جديدة.¹

1 Maurice Bernard Antoine: Op, cit, P 20.

وبموجب اتفاقية 23 ديسمبر 1882 المؤرخة في 23 أوت 1883 تحصلت الشركة على ثلاثة امتيازات متفرعة (خط بني منصور-بجاية بمسافة 88 كلم، خط ولاد رحمون-عين البيضاء 93 كلم، خط باتنة - بسكرة 121 كلم) خلال سنة 1889، وفي هذا السياق ورد في إحدى التقارير الفرنسية أن منطقة الشرق الجزائري شهدت تحسنا ملحوظا فيما يخص انجاز مشاريع السكك الحديدية بفضل مجهودات شركة الشرق الجزائري¹، ومنذ تلك السنة لم يطرأ أي تغيير على الشركة الى غاية أن تم تأمين خطوطها من طرف الدولة حسب قرار 25 أوت 1907.²

والجدول التالي يوضح طول الخطوط التي تم إنجازها من طرف الشركة كما يتناول النفقات الخاصة بكل والمداخيل المحققة طيلة الفترة الممتدة ما بين 1900-1911:

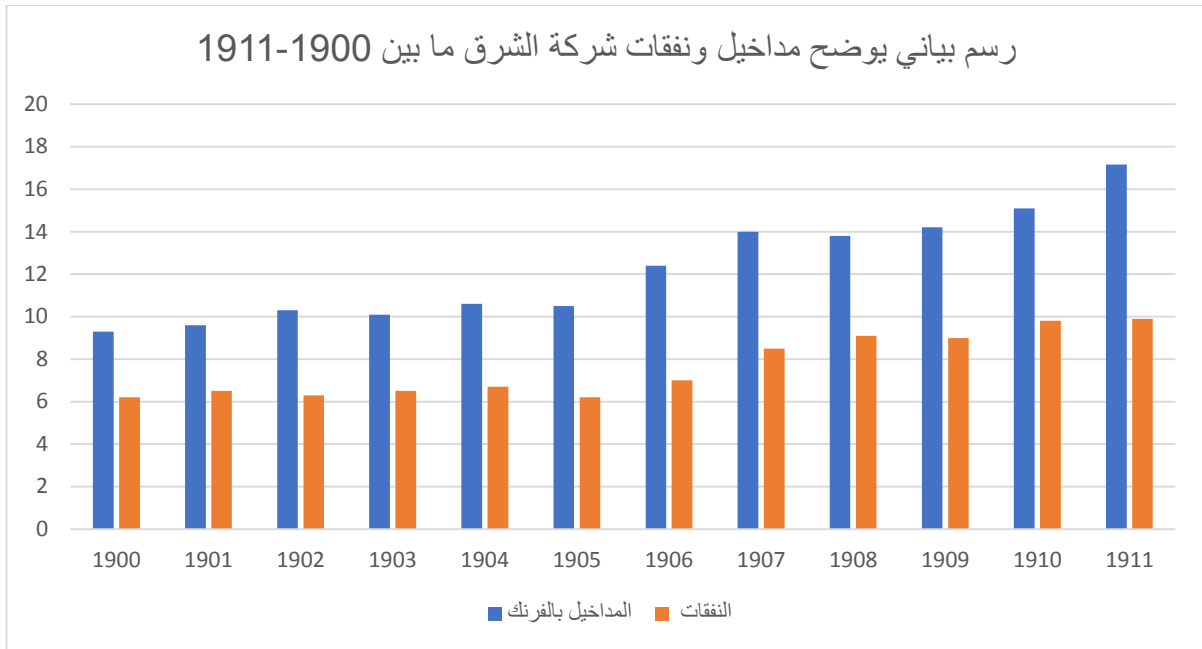
السنة	طول الخطوط المنجزة	المداخيل المحققة	النفقات
1900	898 كلم	7.345.732 فرنك	6.129.291 فرنك
1901	898	7.792.247	6.121.637
1902	898	8.138.010	6.189.391
1903	898	8.611.492	6.457.504
1904	898	9.196.663	6.624.430
1905	898	9.437.722	6.610.498
1906	898	10.892.289	7.018.553
1907	898	10.823.371	6.698.671
1908	898	10.517.965	8.146.576
1909	898	11.320.477	8.664.710
1910	898	12.602.513	8.916.810
1911	898	14.847.747	10.031.544

جدول يوضح خطوط شركة الشرق (النفقات والمداخيل) من 1900 الى 1911.³

1 J Gil Blas: N 3437, 16 Avril 1889, P 04.

2 ايمان بوزراع: المرجع السابق، ص 55.

3 Maurice Bernard Antoine: Op, cit, P 234.



يظهر من خلال هذه الاحصائيات أن عدد الخطوط ظل ثابتا خلال جميع السنوات بـ (898 كلم) وهي خطوط أكبر من خطوط شركة PLM، في حين أن المداخيل المحققة سجلت ارتفاعا واضح من 7.345.732 فرنك سنة 1900 الى 10.031.544 فرنك سنة 1911 بزيادة 70% خلال 10 سنوات وهذا يعكس تطورا في استغلال الشبكة من خلال إقبال التجار والمسافرين في الاعتماد عليها.

الملاحظ كذلك زيادة ارتفاع النفقات الخاصة بالخطوط في كل سنة لكنها تبقى اقل مقارنة مع العائدات السنوية المحققة وهذا يشير الى تحسن مردود الشركة المشرفة.

شركة بونة - قالمة (Cie BG):

هي شركة فرنسية تأسست في 1875 بفرنسا تعمل في مجال إنجاز وصيانة السكك دخلت الى الجزائر وتونس، لمدة 100 سنة برأس مال 30 مليون فرنك وتعتبر فرع لشركة (Construction Batignolles)¹، تم تخصيص رأسمال محدود لشركة بونة -قالمة وقد عملت بعدة مجالات كبناء الجسور والأشغال العمومية

1 الشركة كانت مجموعة من الشركات المصغرة التي فتحت سنة 1864 من أجل صناعة القاطرات، يدعمها السيد تالابو وروتشيلد، قامت ببناء جسور في فرنسا وروسيا، وفي 1874 ركزت الشركة اهتمامها على المؤسسات الاستعمارية وبناء الخطوط الحديدية في مستعمرات شمال افريقيا مثل تونس والجزائر، ينظر: Lionel Weiner: Op,cit,P 34.

والبناء ثم دخلت مجال السكك الحديدية¹، أسند إليها إنجاز الخط الرابط بين عنابة وقالمة على طول 88 كلم موجه للمصلحة المحلية من أجل تسهيل حركة المرور في 1877، كما سيسند إليها لاحقا إنجاز الخط الرابط مع الحدود التونسية سنة 1884²، وفيما يلي:

جدول يوضح النفقات المخصصة لإنجاز خطوط شركة بونة-قالمة 1864.³

الخط الحديدي	النفقات المالية
بونة - قالمة	12.000.000 فرنك
ديفيقيه - سوق اهراس	21.155.544 فرنك
قالمة - حمام المسخوطين	4.172.570 فرنك
حمام المسخوطين - الخروب	18.968.000 فرنك

يتضح من خلال هذه الاحصائيات أن الخطوط كانت محدودة نوعا ما كمرحلة أولى لإنجاز الخطوط الحديدية في الجهة الشرقية، وقد يعود ذلك الى صعوبة إنجاز الشبكة بسبب التضاريس الوعرة (كثرة الجبال) الا أنه في الفترات القادمة سنلاحظ تقدم كبير فيما يخص إنجاز الخطوط بعد اكتشاف الثروات الهامة المنتشرة خاصة في أنحاء الشرق الجزائري.

منذ تأسيس شركة عنابة - قالمة وحتى عام 1894 بقيت مداخيلها دون تغيير مقارنة بالشركات الأخرى بل وشهدت أحيانا تراجعا مقلق للإدارة الفرنسية، ففي عام 1890 و 1891 كانت المداخيل تتجاوز 3.000.000 فرنك أما في 1893 فلم تتعد 2.400.000 فرنك، ومنذ 1895 بدأ تأثير الاكتشافات الجديدة يسمح باستغلال مناجم الفوسفات في تبسة حيث بدأت المداخيل ترتفع بشكل كبير⁴.

تركز نشاط الشركة على الحدود التونسية تحديدا في عمالة قسنطينة التي أقامت بها عدة مشاريع خاصة مد سكة الحديد نحو مناجم الوزنة التي تعبر أهم منطقة معدنية في الشرق، وفي نفس الوقت انتبعت الشركة أثناء مزاوله نشاطها الى أهمية الخط الذي يربط أبرز موانئ الشرق بونة وقالمة بمنطقة تبسة الغنية بالفوسفات

1 Brunel Anne : La Société De Construction de Batignolles de 1914-1939, Histoire D'un Declin, Libraire Droz, Suisse, 1995, P 302.

2 Pierre Morton: Op, cit, P 05.

3 Maurice Bernard Antoine: Op, cit, P 10.

4 Ibid, P235.

الأمر الذي جعل الشركة بين 1875 و 1880 تقوم بتأسيس مجموعة صناعية عن طريق إنشاء فروع جديدة اختص كل فرع منها بنشاط معين ثم توسعا نشاطها على الأراضي التونسية¹.

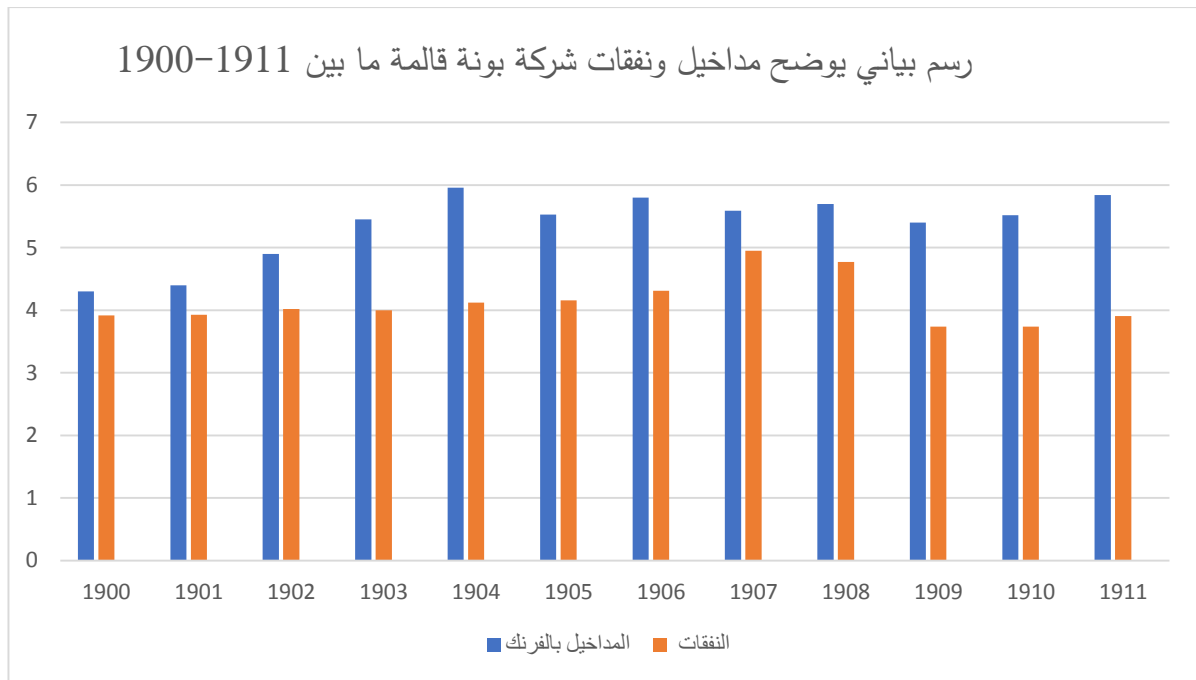
والجدول الموالي يوضح الخطوط الإجمالية التي أشرفت عليها شركة بونة-قالمة، بالإضافة الى النفقات والمداخيل التي حققتها من سنة 1900 الى 1911²:

السنة	طول الخطوط المنجزة	المداخيل المحققة	النفقات
1900	436 كلم	4.398.560 فرنك	3.922.771 فرنك
1901	436	4.419.195	3.933.353
1902	436	4.938.353	4.024.533
1903	436	5.451.844	4.004.462
1904	436	5.962.917	4.125.438
1905	436	5.535.487	4.162.171
1906	436	5.806.746	4.316.105
1907	436	5.594.014	4.954.458
1908	436	5.705.034	4.772.021
1909	436	5.404.686	3.740.736
1910	436	5.525.785	3.740.370
1911	436	5.840.732	3.913.474

جدول يوضح خطوط شركة بونة-قالمة (النفقات والمداخيل) ما بين 1900 و1911

1 Brunel Anne: Op, cit, P 312.

2 Maurice Bernard Antoine: Op, cit, P235.



يلاحظ من خلال الجدول والرسم البياني أن الشركة توقفت عن تمديد الخطوط بعدما وصلت إلى 436 كلم مما يشير إلى استقرار في سياسة التوسع أو ربما اكتمال المخطط الذي أشرفت عليه، أما عن مداخل الشركة فتبدو متذبذبة بين 1900 و1902، لكن بعد 1903 إلى غاية 1911 تم تسجيل ارتفاع ملحوظ في نسبة العائدات مقارنة مع النفقات.

كانت خطوط الشركات الأخرى تحقق مداخل معتبرة، حيث صرح مسؤولو الشركة أن شركة بون-قالمة وفي ظل الظروف الراهنة لم يكن بإمكانها تحقيق مداخل أكبر بسبب الخسائر التي كانت تقع فيها باستمرار بسبب انخفاض تسعيرات نقل المسافرين والبضائع ولن تتحسن الأوضاع ما لم تعدل الاتفاقيات المتعلقة بالضرائب.¹

شركة الغرب الجزائري (Cie O A):

تم تكليف الشركة إنجاز خطوط القطاع الوهراني بموجب اتفاقيات وامتيازات منحت لها من طرف الحكومة الفرنسية حيث تولت الشركة تنفيذ برنامج 1879 ومنحت لها امتيازات واسعة مثل الخط الرابط بين سيدي بلعباس-ماجينتا (Magenta)-راس الماء، كما تولت إنجاز خطوط المصلحة العامة والمصلحة

1 Maurice Bernard Antoine: Op, cit, P 226.

المحلية، حصلت هذه الشركة في عام 1874 على امتياز خط المصلحة المحلية لتليلات (Saint Barb) - سيدي بلعباس بموجب قانون 22 أوت 1881 المتعلق بميزانية خطوط الشركة المنجزة¹.

تم تحويل هذا الخط لخدمة المصلحة العامة بموجب امتيازات لاحقة، وفيما بين 1882 و 1885 ستتولى انجاز الخطوط الرابطة بين السانية الى عين تموشنت وخط الطابية الى تلمسان، كما كلفت بموجب اتفاقية 1886 بإنجاز الخط الممتد من البلدية الى البرواقية، في 07 نوفمبر 1909، أبرمت معاهدة بين شركة باريس ليون وشركة الغرب من أجل تأسيس صندوق احتياطي كرأس مال مشترك وبإمكان الحاكم العام أن يقتطع جزءا من النفقات من الصندوق لخدمة أغراض إصلاحية تخص الدولة.²

والجدول التالي يوضح الخطوط التي أنجزتها الشركة (النفقات والمداخل) ما بين 1900-1911:

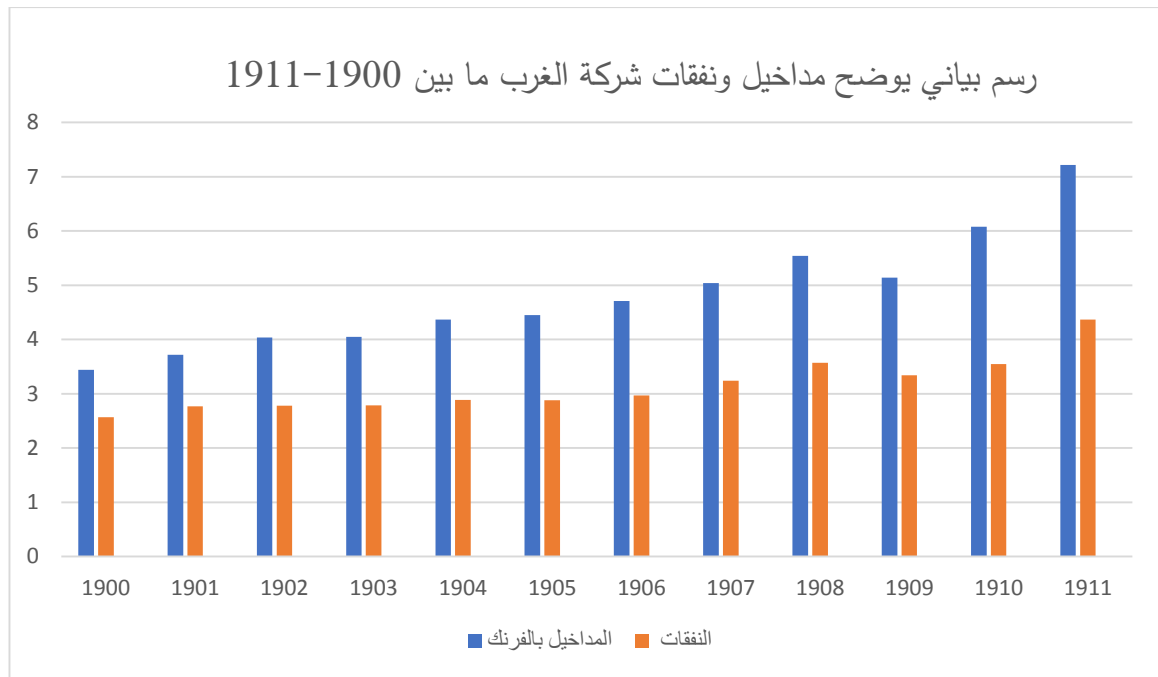
السنة	طول الخطوط المنجزة	المداخل المحققة	النفقات
1900	379 كلم	3.443.096 فرنك	2.571.274 فرنك
1901	379	3.726.869	2.774.013
1902	379	4.043.989	2.780.940
1903	379	4.053.190	2.794.245
1904	379	4.379.713	2.899.078
1905	379	4.452.632	2.889.594
1906	379	4.710.984	2.979.057
1907	385	5.041.345	3.248.279
1908	408	5.549.519	3.573.177
1909	408	5.142.590	3.348.680
1910	408	6.087.844	3.558.976
1911	449	7.226.407	4.371.137

جدول يوضح خطوط شركة الغرب (نفقات - مداخل) بين 1900 و 1911³.

1 J.Le Messenger de Paris: N 25, 19 Juin 1882, P 03.

2 Maurice Bernard Antoine: Op, cit, P 19.

3 Ibid, P236.



يلاحظ من خلال الجدول والرسم تسجيل نوع من الاستقرار النسبي في نشاط الشركة ما بين 1900 و1906، في حين تبقى المداخيل دائما مرتفعة على قيمة النفقات مما يدل على الفوائد التي ظلت تحققها الشركة من خلال استغلال الخطوط الحديدية، وبعد 1907 تم إضافة خطوط أخرى وصلت الى 385 كلم، وازدادت في 1908 بطول 408 كلم، مما انعكس إيجابا على مداخيل الشركة مقارنة مع المداخيل.

أما في سنة 1911 ازداد عدد الخطوط بطول 449 كلم وارتفعت معه المداخيل، مما يعكس ازدياد الاهتمام بعمليات التمديد المستمرة، نظرا للارباح التي ظلت تحققها الشبكة لصالح الإدارة الاستعمارية والشركات المستثمرة.

الشركة الفرنسية الجزائرية (Cie FA):

ظهرت الشركة بعد مخطط التوسيع سنة 1879¹، تم تكليفها باستغلال الثروات الفلاحية خاصة الحلفاء التي احتكر انتاجها من قبل الحكومة الفرنسية، حيث منح لها ضمان أكثر من 3000000 هكتار من الهضاب العليا لبيع منتوجاتها، ثم حصلت على امتياز انجاز الخط الرابط بين ارزيو وسعيدة في 20 ديسمبر 1873 وتم تعديله في 16 مارس 1874، ففتح في 28 سبتمبر 1879 ومقابل إنجاز سمحت الإدارة الفرنسية

1 Hamel Louis : Op, cit, P 35.

للشركة بحق استغلال الحلفاء ضمن مساحة 300 ألف هكتار وذلك من أجل تشجيعها على إتمام الخط الحديدي البالغ 200 كلم لمدة 6 سنوات وتم تمديده الى البيض ثم مشرية لاحقا¹.

ثم توسعت امتيازاتها ومنح لها مشروع انجاز الخط الرابط بين تيزي ومعسكر بطول 12 كلم وفق اتفاقية جويلية 1883، بنفقات مالية قدرت بـ 1.600.000 فرنك، كما أدى الخط الممتد من مستغانم الى تيارت الى ضمان عائدات مالية برأسمال قدره 21.500.00 فرنك².

تحصلت الشركة على بناء خط يمتد من مشرية الى عين الصفراء بضمان فائدة 4.85% وبعد النجاح الذي حققته الشركة شجعتها سلطات الاحتلال العسكرية على مد خطوط حديدية تصل معظم المناطق السكنية وصولا الى بشار في حدود غرب الجزائر لتثديد السيطرة خاصة بعد ثورة الشيخ بوعمامة 1881 التي كانت سببا في تأخر إتمام الاشغال³.

بحلول سنة 1888 عجزت الشركة عن مواصلة تمديد الخط التابع لعين الصفراء لعجزها المالي، قرر المجلس العام حسب اتفاقية 14 فيفري 1898 لصالح المنفعة المحلية لخط ارزو-وهران منحه لشركة الغرب الجزائري، وبعد شراء الحكومة لخطوط الشركة بموجب قرار 12 ديسمبر 1900 أصبحت الشبكة تابعة للدولة بعد صدور قرار حلها في 19 جوان 1900⁴.

والجدول التالي يوضح خطوط الشركة الفرنسية الجزائرية من 1900 الى 1911، كما يتناول النفقات والمداخيل السنوية:

السنة	طول الخطوط المنجزة	المداخيل	النفقات
1900	668 كلم	3.900.410 فرنك	3.261.469 فرنك
1901	707	4.089.038	2.963.365
1902	786	4.207.044	3.065.652
1903	797	4.421.906	3.265.182

1 عدة بن داهة: الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض، ج1، المرجع السابق، ص 167.

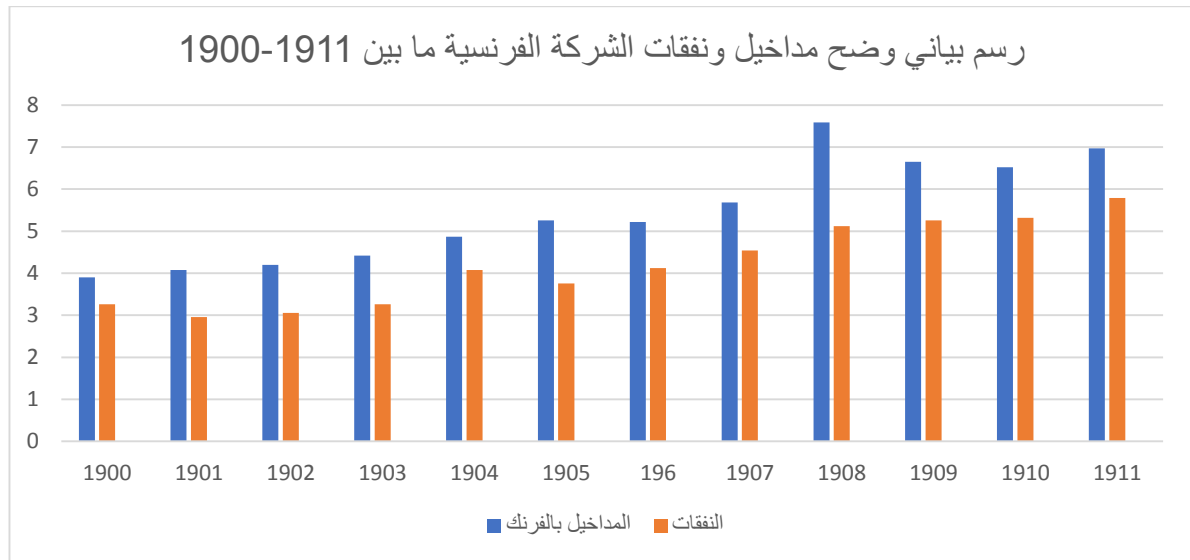
2 Maurice Antoine Bernard: Op, cit, P 19.

3 Ibid, P 22.

4 J Paris- Capital: N 13, 09 Avril 1902, P 03.

4.080.874	4.878.450	814	1904
3.763.340	5.262.080	869	1905
4.120.725	5.223.504	910	1906
4.548.581	5.685.766	925	1907
5.127.739	7.593.715	968	1908
5.267.308	6.651.053	968	1909
5.326.610	6.525.515	968	1910
5.798.529	6.977.902	968	1911

جدول يوضح خطوط الشركة الفرنسية من 1900 إلى 1911 (نفقات ومداخل)¹



يلاحظ من خلال معطيات الجدول والرسم أن الشركة الفرنسية ظلت مستمرة في تمديد الخطوط الحديدية إلى غاية 1911 حيث وصلت إلى 968 كلم، وهي أعلى نسبة حققتها الشركة مقارنة مع الشركات الأخرى، وحتى مداخل تلك الخطوط تظهر في ارتفاع مستمر عبر السنوات.

كاستنتاج عام حول الشركات التي أشرفت على تمديد الخطوط من 1900 إلى غاية 1911 فإن شبكة السكك الحديدية الجزائرية كان لها دور فعال في ارتفاع مداخل كل شركة من خلال استغلال الموارد

1 Maurice Antoine Bernard: Op, cit, P 233.

المتنوعة التي كانت تستغلها، وبالتالي يتضح أن هذه الشركات دعمت الاستعمار الاقتصادي القائم على نهب واستغلال خيرات الجزائر عن طريق المشروع الحديدي.

شركة مقطع الحديد (Cie Mokta el Hadid):

هي عبارة عن شركة منجمية تأسست بموجب مرسوم حكومي بتاريخ 12 جوان 1863 من طرف بيليسي (Pélissier)، حيث منح لها استغلال منجم مقطع الحديد وأيضا انجاز خط سكة حديدية تربط بين المنجم وميناء بونة، تم افتتاح هذا الخط للاستغلال في 12 فيفري 1885، ولم تحصل على أي ضمان فائدة كما منحت عمالة قسنطينة لهذه الشركة في 21 ديسمبر 1895 انجاز خط يربط بين عين مكره- سانت شارل (رمضان جمال) حاليا، ومحطة هذا الخط من سكيكدة الى قسنطينة عبر جيماب (عزابة) بمسافة 66 كلم.¹

لعبت الشركات دورا كبيرا في تنفيذ مخططات الإدارة الاستعمارية في ميدان النقل بالسكك، ويعود اليها الفضل الكبير في إقامة وتمديد الخطوط نحو جميع انحاء مناطق الجزائر سواء الساحلية أو الداخلية، غير أنه بعد سنة 1911 توقفت أغلب الشركات عن العمل لعدة أسباب وقامت الدولة بتأميم شبكاتها، ويمكن اعتبار شركة باريس ليون الشركة الأكثر نشاطا في الإنجاز، قد يعود إلى خبرتها في هذا المجال مقارنة مع الشركات الأخرى، إضافة الى أنه خلال المراحل الأولى من تنفيذ برامج السكك الحديدية كان هناك إقبال كبير من الشركات وكانت الدولة تمنح امتيازات كثيرة، الا أنه في المراحل الأخيرة تم تسجيل تراجع في عمليات الإنجاز بسبب إفلاس بعض الشركات.

وبعد 1885 اقترح الحاكم العام على مجلس الشيوخ المالي الذي أوصى بإعطاء الحكومة إمكانية استمرار انجاز الخطوط بشكل مباشر خاصة بعد توقف العديد من الشركات بسبب النفقات.²

يستنتج من خلال تزايد مداخل الشركات المستثمرة والتكثيف في عمليات تمديد الخطوط الحديدية ما بين 1900 و 1911 أن السلطات الاستعمارية أولت اهتماما كبيرا بتوسيع مشروع السكك باعتبارها أداة

1A P Tuillier: Op, cit, P 43.

2 Maurice Antoine Bernard: Op, cit, P22 , 23.

فعالة تساعدها على تحقيق أهدافها الاقتصادية، إذ أنها ساهمت في نقل المواد الأولية بمختلف أنواعها نحو الموانئ كما حرصت على ربط المناطق الداخلية بخطوط فرعية.

وفي سنة 1911 تضاعفت مداخيل كل الشركات مما يظهر أن وظيفة المشروع لم تعد تقتصر على خدمة المصالح الاقتصادية بل أصبحت تسعى لتحقيق أهداف عسكرية من خلال التحضير للمشاركة في الحرب العالمية الأولى 1914.

تأميم الخطوط (شراء خطوط شبكة السكك الحديدية من طرف الحكومة الفرنسية):

تزايد الاهتمام بإقامة السكك الحديدية مع تزايد التطور الاقتصادي وبلغ طولها في 1892 تقريبا 2766 كلم في كل مناطق الجزائر إلى غاية هذا التاريخ لم يكن للحاكم العام الحرية التامة في اتخاذ ميزانية خاصة بالجزائر التي كانت ما تزال تابعة أو مرتبطة بفرنسا واستقلالها المالي كان منعدم، وبالتالي لم يكن من حق الحاكم العام اتخاذ المبادرات الخاصة بتطوير السكك الحديدية باستثناء بعض الخطوط المحلية والتي كانت تمول من طرف الشركات الخاصة الكبرى وهي الأخرى كانت تحصل على دعم مالي من طرف الحكومة الفرنسية في حالة عجزها¹.

منحت كل مشاريع إنجاز السكك الحديدية في البداية إلى الشركات الكبرى الخاضعة للنظام التشريعي الفرنسي، غير أن الظروف السياسية والاقتصادية التي كانت تمر بها الجزائر جعلت التشريعات والقوانين تتغير فعملت الدولة الفرنسية على شراء وتأميم بعض الخطوط الحديدية التي كانت تابعة سابقا لبعض المؤسسات أو الشركات الخاصة².

بعد شراء الحكومة الفرنسية خطوط شبكة السكك الحديدية من الشركات الرأسمالية عمل جوناك الحاكم العام للجزائر على إصلاح نظام السكك التي كانت ما تزال تفرض على الميزانية عبئا سنويا يتجاوز مليون فرنك خلال الفترة الممتدة ما بين 1892 و 1900، حيث صدر في 24 فيفري 1896 مرسوم ينص على منح السكك الحديدية تنظيم شبيه بالتنظيم المعمول به في فرنسا فمنحت مراقبة السكك الحديدية إلى مفتش عام تابع لمصلحة الصيانة والمناجم وهو يقيم في فرنسا، على الأقل خلال الفترة التي فيها الجزائر تابعة لفرنسا في إطار سياسة اللاحق الذي يتضمن جزءا من الصلاحيات إلى وزارة الأشغال العمومية³.

1 خديجة بختاوي: التحولات الاقتصادية ...، المرجع السابق، ص 222.

2 Emile Larcher: Législation Algérienne, T1, Adolph Jordan, Alger, 1903, P 486.

3 Estoublon et Lefébure: Op.cit, P 18.

وبحصول الجزائر على استقلالها المالي سنة 1900 تغيرت الأوضاع وأصبح للجزائر ميزانية خاصة بها وبالتالي حرية اتخاذ القرارات بتنفيذ المشاريع المختلفة ومنها شبكة المواصلات فتم نقل مدير الأشغال العمومية الى الجزائر حسب مرسوم 14 اوت 1902، وتم إدماج مراقبة السكك الحديدية في مصالح الأشغال العمومية أو مصلحة الصيانة والمناجم وأصبحت تشكل مديرية واحدة كانت خاضعة لسلطة المفتش العام الذي كان يقيم في الجزائر¹.

وبالنظر إلى المطالب المتكررة الناجمة عن ارتفاع الأسعار وقلة وبطء القطارات كانت تستدعي إيجاد حل نهائي لمشكلة استغلال الخطوط الحديدية، ومن خلال زيادة الثروة واستغلال المناطق التي لم تستثمر بعد يمكن تخفيف الأعباء الناتجة عن خطوط السكك الحديدية².

ان شراء الحكومة الفرنسية للخطوط الخاسرة بشكل مباشر يظل الحل العملي الوحيد لتلك الصعوبات، بحيث أن الشركة الحكومية الجديدة التي أشرفت على تسيير الخطوط المسترجعة من الشركة الفرنسية وشركة الشرق الجزائري حرصت على إزالة كل المشاكل التي عانت منها الخطوط سابقا خاصة فيما يتعلق بوضعية العمال وضمان حقوقهم، كما أكدت على توثيق التعاون بين العمال والإدارة³.

وكانت النتيجة أن قدمت مجموعة من المشاريع ابتداء من 1907 حيث اشترت الدولة مجموعة من الخطوط من الشركة الفرنسية، وفي 1908 اشترت خط الجزائر وفي 1915 اشترت خط الوسط وفي 1920 اشترت خط وهران، وتم بذلك تأسيس الشركة الفرنسية الجزائرية Cie FA⁴.

تم تحسين جميع خدمات الاستغلال بشكل ملحوظ، وبذلك ازدادت السرعة التجارية للقطارات بشكل ملموس، كما جرى تحديث المعدات المستخدمة في قطارات المسافرين الطويلة، أما المعدات المتحركة الخاصة بنقل البضائع التي لم تكن كافية فقد بدأت الحكومة بعد شراء شبكة الشرق الجزائري فعليا بمفاوضات متقدمة مع الصناعة الوطنية الجزائرية للحصول على 10 قطارات (Locomotives) و 100 عربة من أجل زيادة القدرة الاستيعابية لنقل البضائع⁵.

1 Emile Larcher: Op, cit, P 487.

2 Maurice Antoine Bernard: Op.cit, P 239, 240.

3 Ibid, P 254.

4 خديجة بختاوي: المرجع السابق، ص 223.

5 Maurice Bernard Antoine: Op, cit, P 254.

ان تدخل الدولة في إقامة مجموعة من المشاريع الخاصة بالسكك يعود أساسا الى مجموعة من العوامل أهمها، السياسية فانتشار المقاومات عبر مختلف مناطق الجزائر من 1870 الى 1906 أعاق العديد من الشركات الخاصة القيام بشق الطرق أو مد السكك الحديدية، الى جانب العامل الاقتصادي الذي غير طريقة فرنسا في تعاملها مع الجزائر فاكتشاف المزيد من المواد الأولية خاصة المعادن والفحم وفي مناطق بعيدة عن الشمال وضح مدى ضرورة إقامتها وذلك من أجل تسهيل إيصالها للموانئ قصد تصديرها¹.

خلال هذه المرحلة ركزت فرنسا على إقامة سكك حديدية تقوم بنفس الدور الذي لعبته في أوروبا وأيضا لتسهيل عملية الاحتلال، وقد اهتمت الإصلاحات الخاصة بالجزائر بضرورة تكييف الاقتصاد مع الحاجيات الفرنسية خلال القرن العشرين وذلك بتبني أساليب العمل الخاصة بأوروبا ولذلك بدأت تهتم بالهيكل القاعدية للصناعة من خلال:

1-وضع مشاريع خاصة بالسكك الحديدية.

2-توحيد الشبكة الحديدية من خلال شراء الأراضي التي تقام عليها السكك الحديدية، وتقليص عدد المستغلين هما الدولة والشركة المتوسطة بحيث تأخذ الدولة الجانب الشرقي والشركة المتوسطة الجانب الغربي.

3-توحيد التسعيرة من خلال تبني منهج موحد يسمح بالتوجه نحو الساحل لنقل السلع الثقيلة مثل المواد الأولية والثروة الحيوانية².

أخذت السكك الحديدية في الجزائر شكلا هندسيا خاصا فقد كانت تتكون من خط مركزي يجمع الخطوط الحديدية على الحدود الشرقية والغربية وتتطلق خطوط أخرى منها فرعية باتجاه الداخل والصحراء، ينطلق الخط الرئيسي من محطة ديما على الحدود التونسية يجتاز سوق اهراس عبر سكة حديدية ضيقة تسمح بمرور قوافل تجارية محدودة، كما تمر بمنطقة تبسة وهو خط خاص بنقل الفوسفات ومن ثم يتجه الى عنابة عبر قالمة ومن هناك تتجه سكة أخرى الى سكيكدة وأخرى الى جيجل.

ومن مدينة عين البيضاء تنطلق السكة الى غاية خنشلة وهي سكة ذات منفعة محلية ومنها الى باتنة وبسكرة، تتواصل الخطوط الحديدية الى أن تصل الى الجزائر العاصمة وهنا نجد خط مزدوج الأول قصير باتجاه الجزائر بطول 11 كلم يصل الى البلدية عبر ممر الشفة المدية والبرواقية³.

1 خديجة بختاوي: المرجع السابق، ص 224.

2 نفسه، ص 225.

3 Hamel Louis: Op, cit, P 40.

يستمر الخط الى الجهة الغربية فيصل إلى غليزان أين يقطع الخط المركزي بخط حديدي من مستغانم الى تيارت وكان يتم التفكير في تعديلها لتمر عبر المحمدية بمعسكر حيث تلتقي مع الخط الطويل الذي يضم ارزو ووهراڤ ويجتاز الهضاب (Les Plateaux Saint Eugène) ، وبعدها نجد خط في بني ونيف ووحدات فقيق عند المغرب وتتواصل الى غاية بشار عبر محطة تليلات ولها فروع أخرى تضم وهران بطول 21 كلم ، ومنه ينطلق خط آخر الى عين تموشنت مروراً بسيدي بلعباس، حيث يوجد خط فرعي بسكة تيزي باتجاه معسكر وتتواصل الى غاية تيارت عبر منطقة طابية حيث يوجد فرع جديد يمتد الى رجم دموش (Crampel) عبر تلمسان حيث يوجد خط فرعي يصل الى ميناء بني صاف ويقف الخط المركزي عند مغنية في الحدود بالقرب من وجدة¹.

يتضح من خلال ما سبق ان شبكة السكك الحديدية في الجزائر كانت احدى الآليات التي أسسها المستعمر الفرنسي بغية تحقيق عدة أهداف أهمها ربط المدن الكبرى ببعضها ومن ثم تسهيل حركة تنقل المستوطنين والجيش والموارد بمختلف أنواعها.

ففي بداية المشروع أي بعد 1857 أنشئت الشبكة وبشكل مجزأ غير مكتمل ومنفصلة عن بعضها البعض بعد أن تكلفت كل شركة بجهة معينة من الجزائر، كما أشرنا الى تركيز الإدارة في البداية على السواحل، لكن بعد 1870 نجد أن الإدارة الاستعمارية ازدادت اطماعها عن طريق التوغل نحو المناطق الداخلية وحتى الصحراء بغية اكتشاف المزيد من الثروات داخل أعماق الجزائر، والرغبة في ربط اهم المناطق بما يخدم مصلحتها الاستعمارية القائمة على النهب.

وفي الأخير نستنتج أن مشروع السكك الحديدية كان ذو أهمية بالغة بالنسبة لفرنسا سواء تعلق الأمر بالإدارة او المستوطنين أصحاب رؤوس الأموال الذين استفادوا من مختلف المشاريع التي أقيمت بالجزائر.

1 Emile Larcher: Op, cit, P 127.

3- أهمية السكك الحديدية:

ان الاستيطان يرتبط أساسا بالأرض، وإنجاحه يتطلب مشاريع تركز الارتباط بالأرض المستعمرة، وعلى هذا الأساس فكرت فرنسا حكومة وشعبا بضرورة انجاز مخططات في قطاع المواصلات وتحديد السكك الحديدية. وبإنشائها تمكنت السلطات الاستعمارية من تحقيق كل أهدافها، لذلك عملت الإدارة بمسح الأراضي ورسم خرائط طبوغرافية وتضاريسية ومعنوية وغابية وهو عمل يسبق أي نشاط يتعلق بالاستغلال والاستيطان لكي تكون منطلقا للسيطرة والاستنزاف وتحديد الأراضي مع تسهيل تحويلها الى المستوطنين.¹

ظهرت أهمية المشروع الخاص بالسكك الحديدية حسب دي فال (Duval) منذ أعقاب الغزو بعد أن أظهر كل من إميل بيرير (Emile Perrière) وميشال شوفالي (Michel chevalier) أهمية خدمات السكك في الجزائر خلال 1832-1833، الا ان الموضوع لم يظهر بجدية لعدة أسباب جعلت الحكومة الفرنسية في تردد، وأهم هذه الأسباب حسب تصريح الحكومة هو عدم الاستقرار الذي تشهده الجزائر بسبب اشتداد المقاومات الشعبية وخاصة مقاومة الأمير عبد القادر في الغرب الجزائري.²

وحسب دي فال فإن التقارير المقدمة بشأن مشروع السكة الحديدية بالجزائر تبنت في تخطيطاتها فكرة التعمير والاستيطان القائم على فكرة تسيير حركة النقل وكانت أفكارهم مستقبلية أكثر منها آنية، فقد جاءت رؤاهم الاقتصادية والسياسية والمالية واسعة وعميقة وذات طابع رسمي واضح.³

يربط دي فال الضرورة الملحة لإنجاز شبكة السكك الحديدية بالجزائر بالتغيرات التي حدثت في فرنسا حيث يقول: "إن الأموال الكبرى المخصصة لأماكن الاستراحة والشركات البريدية والنقل البري والسريع كلها تقريبا تلاشت، أما المدن والقرى والممتلكات التي تعبرها الطرق الإمبراطورية فقدت جزءا كبيرا من قيمتها، أمام هذه الوقائع، ومع حتمية الحاجة إلى تزويد الجزائر خلال عشرين سنة ربما، بشبكة من السكك الحديدية وبعد الانتصار العسكري الذي حققته فرنسا على الجزائر في نظره فإنه بعد 1847

1 عدة بن داهة: الاستيطان والصراع...، ج1، المرجع السابق، ص 160.

2 Duval Jules: L'Algérie et Les Colonies Françaises 1813-1870, Préface Par M. L'Aboulaye, Librairie Guillaumin, Paris, 1877, P 18, 19.

3 Ibid, P19.

عم الاستقرار والأمن نسبيا، لذا يجب العمل على تثبيت هذا الانتصار بانتشار وسائل نقل سريعة توفر الكثير من الفوائد وتعمل على تثبيت أهدافنا أكثر¹.

يتضح من خلال التصريح انه بعد 1847 أي بعد نهاية مقاومة الأمير عبد القادر والحاج احمد باي أصبحت فرنسا تعيش نوعا من الاستقرار والأمن، وفي ظل هذه الأوضاع رأى دي فال ان الوقت مناسب للمشروع في انجاز مشروع تنموي يدعم الوجود الاستعماري الذي هو عبارة عن سكك حديدية التي في إمكانها ان تعوض الطرق البرية التي تراجع دورها بسبب تلفها، كما يرى أنه من خلال الطرق الحديدية سيتم تحقيق فوائد ومصالح متعددة أفضل من الطرق البرية.

ويضيف كذلك في وصفه للطرق البرية التي لم تعد تحقق الأهداف المسطرة بقوله: "رغم الأشغال العامة التي بدأت من 1856 وبعد ربع قرن تقريبا من الاحتلال وبعد جهود كبيرة، الا ان الطرق لا تزال رديئة خاصة في فصل الشتاء لدرجة ان الطريق الرابط بين البلدية والجزائر يمنع السير فيه رسميا كل عام في نفس الفصل، وهذا يضر بالمصالح المتعددة لذا يجب اتباع الخطة الإنجليزية التي تقوم بها في الهند والمكسيك وفي العديد من مستعمراتها القائمة على مشاريع السكك الحديدية الأكثر ضمانا وأمانا مقارنة بالطرق البرية².

وبالتالي فإن مشروع السكك الحديدية ظهرت أهميته قبل إنجازه من خلال التطلعات والتقارير التي قدمها المهندسون والحكام العامون لمختلف الأقاليم، وستظل تزداد أهميته بعد إنجازه عبر السنوات اللاحقة ميدانيا وطبعا على الإدارة الفرنسية ومستوطنيتها.

وفي هذا الصدد صرح الحاكم العام جونا (M Jonnart) في مناقشة قانون 23 جويلية بما يلي 1904: «يجب الانتباه الى نقطة أساسية فالسكك الحديدية في الجزائر ليست مجرد وسيلة نقل بل هي أداة استعمار وتطوير، إنها أفضل مساعد للسياسة الوطنية... ليس هذا فقط بل أن نفقات الاستغلال في الجزائر سجلت أعلى بنسبة 30 % الى 50% مما هي عليه في فرنسا... كما لا يمكن مقارنة خطوط الجزائر بخطوط بلدان القارة³.

1 Duval Jules: Op, cit, P 21.

2 Ibid, P 23.

3 Maurice Bernard Antoine: Op, cit, P 243.

وبعد عدة طلبات واقتراحات جاء قرار 8 افريل 1857 الذي استجاب لكل طموحات أصحاب المشاريع، وأكد فعلا على أهمية ربط مناطق الجزائر خدمة لأهداف توسعية اقتصادية تخدم النظام الرأسمالي وعسكرية وديموغرافية تعزز الاستيطان بالجزائر.

3-1 الأهمية الاستراتيجية:

حقق مشروع السكك الحديدية فوائد متعددة الجوانب على الإدارة الاستعمارية، منها ما كانت ذات طابع عسكري أمني، ومنها ما كانت ذات طابع اقتصادي تنموي، ساعدها في جلب المزيد من المعمرين.

أ) الأهمية العسكرية:

كثيرا ما طالبت الإدارة العسكرية بضرورة إنشاء شبكة السكك الحديدية كطرق سريعة ومضمونة لنقل الوحدات العسكرية نحو مناطق الثورات والانتفاضات أي بلغة عسكرية المناطق الساخنة كما مثل خط الحديد آلية جديدة في يد الجيش يسرت له سرعة الحركة مع القدرة الكبيرة للشحن في نفس الوقت مكنته من الوصول إلى مناطق الثورات وقمعها وجاء هذا في إشادة نقيب الفرقة السادسة عشر للمشاة لجيش إفريقيا L'armée d'Afrique فريش (Frisch.R.G) حيث كتب: "إن سكة الحديد هي ما تحتاج إليه الجيوش والأساطيل دائما فهي وسيلة ورمز ومحرك قوة قياسي وأداة للسيطرة والغزو".¹

يتضح من خلال هذا القول البعد العسكري الذي أنشئت من أجله السكك الحديدية كعنصر استراتيجي في العمليات العسكرية، فهي تسمح بنقل الجيوش والإمدادات الحربية عبر مسافات طويلة لا تستطيع أن تحملها وسائل أخرى كالشاحنات، كما يصف أيضا فريش في كتابه بأن السكك الحديدية رمز للسيطرة والغزو بتعبير صريح أي أن دور السكك الحديدية لا يقتصر على نقل المسافرين فقط بل أداة سياسية وعسكرية تساهم في تعزيز الاستيطان، خاصة في المناطق التي تشهد اضطرابات ومقاومات عسكرية.

كان للجيش الفرنسي دور بارز في إنشاء شبكة السكك الحديدية الجزائرية، وتحديد مساراتها وتخطيطها تظهر هذه الأهمية من خلال جهود فرنسوا دي شابولاتور (De Chabaud-Latour) قائد الهندسة العسكرية العليا، حيث أبدى دي شابولاتور حماسه الشديد للمشروع الذي من شأنه أن يحقق أكبر اختراق

1 R J Frisch: Considération Sur La Défense De L'Algérie Tunisie et l'Armée d'Afrique, Henri Charles la Vauzelle, Édition Militaire, 1899 Paris, P 183.

لداخل البلاد، كما سيساعد المستوطنين على الاستقرار في مناطق أعمق من الجزائر وإقامة المستوطنات الزراعية وتوفير الأمن العسكري لها نظرا لاشتداد المقاومات الشعبية آنذاك¹.

وهذا ما يفسر تحمس العسكريين لفعالية السكة الحديدية في إخماد الثورات والقضاء على المقاومات وذلك عن طريق التنقل بسرعة وبأعداد وعتاد كبيرين.²

من خلال ما تقدم ذكره يلاحظ أن الأشغال الخاصة بإنجاز السكك الحديدية في عهد الجمهورية الثالثة تمت بوتيرة متسارعة ومتطورة مقارنة مع الإنجازات التي تحققت في عهد الإمبراطورية الثانية، فخلال الفترة الممتدة بين 1862 و 1870 تم مد الخطوط الحديدية بمعدل 22.5 كلم في السنة، أما خلال 1871 و 1892 بمعدل 140 كلم، وتواصلت الإنجازات حتى سنة 1927 وبلغت حوالي 5252 كلم منها 4000 كلم تستغلها وتسيرها الدولة و 1250 كلم تشرف عليها الشركة الاستثمارية المتوسطة.³

لقد كان للسكك الحديدية دور استراتيجي استعماري، فقد حاولت فرنسا جاهدة أن تربط بين مستعمراتها الثلاثة في شمال إفريقيا "تونس، الجزائر، المغرب" بشبكة من السكك الحديدية لتحقيق أهداف سياسية كربط المستعمرات فيما بينها بشمال إفريقيا وعسكرية من خلال تسهيل تحركات الجنود⁴، وقد بدأت في انجاز المشروع بداية من 1880 حيث كان لها صدى كبير وتأيد استثماري واسع بغية تحقيق أهداف سياسية وعسكرية أمنية وحتى اقتصادية.⁵

كان امتداد الخطوط الحديدية موازي للسواحل مع بداية انجاز المشاريع، ثم توغل نحو المناطق الداخلية ووصل الى الصحراء، وتوسع أكثر ووصل الى البلدان المجاورة عبر سنوات الاحتلال، ما يعكس الاهتمام الكبير للسلطات الاستعمارية بالأرض الجزائرية.

1 Paul De Laving, Mac Cartey : Op, cit ,P 20

2 رضا حوحو: شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر من خلال المصادر الفرنسية 1833، المرجع السابق، ص 669.

3 عبد الحكيم رواحنة: السياسة الاقتصادية الفرنسية في الجزائر، 1870-1930، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة باتنة، 2013-2014، ص 78.

4 عبد القادر حليمي: جغرافية الجزائر، دراسة طبيعية وبشرية واقتصادية، ط2، مطبعة الانشاء، دمشق، 1968، ص 202.

5 جلال يحيى: السياسة الفرنسية في الجزائر، (1830 1959)، ط1، دار المعرفة، القاهرة، 1959، ص 201.

ظهرت أهمية الخطوط الحديدية أكثر اثناء الحرب العالمية الأولى والثانية، حيث زادت حاجة فرنسا الى نقل المواد الأولية والمعدات العسكرية عن طريقها، لذلك شهدت عمليات مكثفة للصيانة في اعقاب كل نهاية حرب.

(ب) الأهمية الاقتصادية:

ان التكاليف الباهظة المخصصة لصيانة الطرقات من أجل زيادة عدد المركبات ورداءة الطرق البرية دفع الإدارة الاستعمارية للتفكير في الاعتماد على وسائل نقل أخرى لتخفيف العبء على الطرقات وتلبية متطلبات الأسواق بمختلف الضروريات، لإيصالها نحو الموانئ وبأقل التكاليف، فكانت السكك الحديدية تحمل هذه المواصفات¹.

حيث أنه قبل منتصف القرن التاسع عشر لم تكن الجزائر تعرف هذا النوع من المواصلات بل كان يعتمد على القاطرات والعربات التي تجرها الخيول، والفرنسيون هم أول من أدخل هذا النوع من المواصلات الى الجزائر²، وذلك بموجب مرسوم 8 افريل 1857 الذي كان الانطلاقة الأولى في برمجة مشاريع السكك الحديدية في الجزائر.

كانت السكك الحديدية في البداية عبارة عن قاطرات (Tortillard)³، تتولى نقل الجيوش الفرنسية والمستوطنين لكنها لا تساعد على نقل الثروات والبضائع الثقيلة كالمعادن والحبوب وغيرها⁴، مما دفع بسلطات الاحتلال الى تطوير هذه الخطوط لتكون أكثر اتساعا وجاهزية وقدرة على شحن السلع الموارد بمختلف أنواعها لتربط بين مناطق الإنتاج الفلاحي والمناجم وصولا الى الموانئ⁵.

ان الدراسات التي سبقت إنجاز مشاريع المواصلات وبناءا على التقارير الفنية الخاصة بإنجاز خطوط حديدية في مستعمرة الجزائر وضحت المجال الحيوي للمنافسة الاقتصادية، حيث كتب أحد الملاحظين:

1 Maurice Bernard Antoine: Op, cit, P 05.

2 عبد القادر حليمي: المرجع السابق، ص 202.

3 عبارة عن قاطرات او عربات صغيرة تسير في سكك خشبية ضيقة كانت مخصصة لنقل الأشخاص، ينظر:

Germes Saints: L'Economie Algérienne, Imprimerie Guivachain, Alger, 1955, P 226.

4 Ibid, P 226, 227.

5 Maurice Bernard Antoine: Op.cit, P 27, 28.

«ان أوروبا على حق اذ لا يمكن الاعتقاد بأن لدينا عناصر الحياة الخاصة ومن غير المعقول ان لا نستغل موارد المستعمرة التي تعيش على معونة فرنسا ... فكيف لأستراليا وكالدونيا الجديدة وهي مستعمرات جديدة وبعيدة تحصل على الكثير من الامتيازات ... ومن أجل ذلك نحن في حاجة ماسة الى سن القوانين المناسبة لتطوير المواصلات التي تمكن من تسويق السلع وتطوير الاقتصاد وذلك يتوقف على مشروع سكة الحديد...»¹

ويضيف أيضا هاميل لويس في كتابه " سيكون هذا النظام له ميزة مزدوجة فسيمح أولا بالحفاظ على أموال الخزينة العامة وتقليل تضحياتها ثم أنه سيعمم فورا الفوائد التي ستجلبها السكك الحديدية وسيسهل بقوة في توسيع الاستعمار ... ان قوة التوسع وجاذبية السكك الحديدية ستضمن تحقيق نتائج هائلة."²

يظهر من خلال التصريحات المقدمة الأهداف المسطرة قبل انجاز مشروع السكة الحديدية فالأول رأى بأنها ضرورة لتطوير الاقتصاد وتكريس الاستغلال عن طريق تسويق السلع بفضلها باعتبار أن الجزائر مستعمرة فرنسية، أما الثاني فأضاف أهدافا أخرى توسعية إذ رأى أن عملية تمديد الخطوط ستعمل على توسيع نطاق الاستعمار.

ان الأهمية التي من أجلها أنجزت شبكة السكك الحديدية في الجزائر تتمثل أساسا في استغلال المعادن والمنتجات الفلاحية وأيضا التوغل نحو الصحراء، وهو ما جعل السلطات الاستعمارية تتفنن في برمجة سلسلة من المشاريع العمرانية كمد الجسور وتوسع الطرق وإزالة التعرجات التضاريسية ومد السكك الحديدية، كل ذلك كان له نتائج إيجابية كبيرة على الاقتصاد الفرنسي، فمثلا أصبح الخط الرابط بين الجزائر ووهران في 6 ساعات وقدرت الحمولة المشحونة عبر القطارات بـ 350 طن وهو ما يعادل عشر شحنات كبيرة.³

كان في نظر السلطات الاستعمارية أن خطوط السكك الحديدية ينبغي أن تخترق الأراضي والحقول والغابات وحتى الموانئ لكي تصبح ثروات منطقة التل الجزائري قابلة للتصدير والاستغلال الاقتصادي،

1 Paul Delavigne, Oscar Mac Carthey: Op, cit, P 10.

2 Hamel Louis: Op.cit, P 86.

3عبد الحكيم رواحة: المرجع السابق، ص 76.

ولهذا الغرض استجابت الحكومة الفرنسية لطموح المطالبين بالمشروع تلبية لغايات اقتصادية وعسكرية وحتى سياسية شكلت وسيلة فعالة للاستعمار وساعدته في فرض السيطرة¹.

دور السانسمونيين في دعم مشروع السكك الحديدية:

لا يمكن تجاهل دور السانسمونيون في انشاء السكك الحديدية بالجزائر فهؤلاء كانوا رواد في فتح خطوط حديدية في فرنسا وإيطاليا والنمسا وإسبانيا وروسيا والجزائر أيضا لما كان للمشروع من دور كبير في خدمة الاستعمار في صبغة استثمارية عالمية.

ان الحديث عن التيار السانسموني يرتبط بشخصية أوربان فكان من أوائل المؤيدين لإنشاء طرق السكك الحديدية وإقامة الجسور من أجل توفير عوامل الإنتاج والتسويق، كما اقترح الحاكم العام راندون الذي أبدى تأثره واقناعه بأفكار التيار السانسموني².

وإذا كان إصرار أوربان على إنشاء هذه السكة لتكون الأداة الفعالة لتنشيط الإنتاج والتسويق ومن ثم خدمة الاقتصاد، فإن إدارة الاحتلال جعلت منها أداة مهمة في بسط الاحتلال وأناطت بها هذا الدور رسميا بعد 1870 أي بعد انتهاء دور أوربان ومن يقفون الى صفه رسميا، وذلك حين رأت الحكومة العامة المدنية حاجتها الماسة الى آليات فعالة لإخضاع السكان الأصليين الثائرين الراضين للوجود الاستعماري بعد ثورة المقراني 1871 فوجدت أن السكة الحديدية الوسيلة التي ستحقق أمانها³.

وبعد استجابة الحكومة لاقتراح راندون إثر صدور قانون 20 جوان 1860 حدث نزاع بين شركات السكك الحديدية الراغبة في الاستثمار بالجزائر وبتاريخ 11 جويلية 1860 استقادت شركة السكك الحديدية الجزائرية من انجاز الخطوط الثلاثة الأولى:

خط الجزائر-البليدة في مدة سنة واحدة.

خط سكيكدة-قسنطينة (أربع سنوات).

1 Nour Eddine Benaissa Cherif: Op, cit, P 48.

2 Maurice Wallon : Op, cit, P 161.

3مصطفى عبيد: الفكر الاستعماري السانسموني في مصر والجزائر 1833-1870، دار المعرفة الدولية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2013، ص 164، 165.

خط وهران-سبيق مع وجود فرع للميناء (حددت مدة الانتهاء من إنجازها قبل حلول سنة 1863).

كما أن أول ما تم إنجازها هو بناء محطات بالعاصمة، وما تجدر الإشارة إليه هنا أن أوربان هو من أشرف على حفل تدشين أول خط حديدي بالجزائر الرابط بين العاصمة والبلدية في 15 أوت 1862 بحضور جمع غفير من الصحافة، وقد أصبح هذا الخط في الخدمة بداية من 08 سبتمبر 1862.¹

أنجزت خطوط السكك الحديدية حسب ما خطط لها أوربان فقد ساهمت فعلا في تحويل الإنتاج الزراعي والصناعي مناطق الإنتاج الى الأسواق الداخلية قبل نقلها الى الأسواق الخارجية وأوضحت إحصائيات 1862-1868 أن العائدات التجارية للسكك الحديدية قد بلغت 10 آلاف عن كل 1 كلم، ومع 1870 كانت إدارة الاحتلال قد أنجزت 395 ألف كلم خط موزعة على الأقاليم الثلاثة وتربط الساحل الجزائري ببعضه، ولعل في ذلك تمهيد لتنفيذ الاحتلال الفرنسي على تونس سنة 1881 والمغرب الأقصى في 1912.²

إذا كان أوربان أراد أن تكون السكة الحديدية في خدمة الاقتصاد فإن الإدارة الفرنسية أضافت لها دورا موازيا المتمثل في اخضاع الجزائريين لسلطة الاحتلال، مما سمح لها بتجاوز الكثير من الصعاب والعراقيل التي اصطدمت بها أثناء غزوها لعدة مناطق، كما سمحت لها أيضا أن تضع في أيدي المعمرين وسيلة هامة لتسويق محاصيلهم الفلاحية في أسرع وقت وبأقل التكاليف وذلك ما جعل السكان يرغبون عن استغلال القطار في حياتهم اليومية خلال تلك الفترة.

أما الطرق البرية فاهتمت بها الإدارة الفرنسية هي الأخرى قبل السكك الحديدية حيث مكنتها من احتلال الجزائر وتمكنت من خلالها من إزالة بعض الغابات وهدت الجبال وأقامت الجسور على الأودية من أجل فتح شبكة الطرقات التي تعددت أنواعها.³

1 مصطفى عبيد: المرجع السابق، ص 165.

2 نفسه، ص 166.

3 نفسه، ص 171.

ما يمكن استنتاجه كمرحلة أولى من انجاز خطوط السكك الحديدية هو عزم السلطات الفرنسية على استغلال وتوفير كل ما يخدم المشروع من أجل تسهيل عملية الاستغلال والنهب ثم التوسع والتوغل نحو الجهات الأخرى قصد البحث واكتشاف ثروات أخرى.

ونظرا لتزايد اقبال المستوطنين والشركات الاستثمارية في اعتمادهم على السكك الحديدية تزايد اهتمام السلطات الاستعمارية بمضاعفة انجاز خطوط أخرى تصل الى البحر الأبيض المتوسط شمالا والى أعماق الصحراء جنوبا، بهدف نقل الموارد المعدنية الخام وبعض المحاصيل الزراعية الصحراوية مثل التمور وكذا تسهيل تنقل الجنود الى المستعمرات في قارة افريقيا.

فكرت الإدارة الاستعمارية في مد خط حديدي يبدأ من وهران ويصل الى نيامي في النيجر وهو ما تطلب 6 سنوات من العمل، بنفقات مالية تصل الى 9 ملايين فرنك، لكن لم ينجز الا خمس 5/1 في الأراضي الجزائرية وكان الهدف من إنجاز هذا الخط هو إرسال الأرز والقطن من النيجر الى فرنسا وأوروبا عبر الموانئ الجزائرية وفي ذلك فوائد كبيرة للشركات الاستثمارية.¹

يتضح من خلال ما سبق ان مشروع السكك الحديدية تطور في إنجازهِ عبر سنوات الاحتلال فبعد ان اقتصر التمديد خلال السنوات الأولى على الجهات الساحلية، ومع تواصل الإنجاز اكتشفت الشركات مناطق داخلية ذات موارد أخرى في إمكانها ان تزيد من تنمية الاقتصاد الفرنسي فراحت تواصل عمليات التمديد قصد ربطها، لتصل الخطوط الى الصحراء ذات الثروات المنجمية.

3-2 منافسة السكك الحديدية للطرق البرية:

ان الأولوية التي أعطيت لإنشاء السكك الحديدية أخرت إنجاز شبكة الطرق، إضافة الى ذلك فإن أغلب الطرق التي كانت منجزة في بداية سبعينات القرن التاسع عشر كان الغرض منها ربط المستوطنات والسهول بالسكك الحديدية وشيئا فشيئا تحول الدور الأساسي للطرق الى دور ثانوي توقف على توصيل البضائع الى القطارات.²

1 مصطفى عبيد: المرجع السابق، ص 172.

2 رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في جزائر القرن التاسع عشر ظاهرة حضارية ام أداة عسكرية 1830 1900، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة قسنطينة، 2017-2018، ص 62.

شكل مشروع انجاز السكك الحديدية أولوية عن الطريق منذ سبعينات القرن التاسع عشر كمثال عن واد الشلف الذي يقع في منتصف الطريق الرابط بين العاصمة ووهران تطلب انجاز طريق بري من مليانة -شلف الى مستغانم سنة 1856 تم تأخيرته مدة ثلاثين سنة حتى يتم إكمال خط السكة الحديدية.¹

اكتمل انجاز هذا الطريق الذي بدأ العمل فيه منذ سنة 1862 مع افتتاح أول مقطع يربط الجزائر العاصمة بالبلدية لمرور السكك الحديدية، الا أن الأشغال استمرت ولم تنته الا سنة 1872 بعد إتمام شبكة السكك الحديدية، كما شمل المشروع لاحقا انجاز الطريق الوطني الرابط بين العاصمة والأغواط الذي انطلق سنة 1893 لكنه تأخر بسبب تمديد الخط الحديدي المتجه نحو بلدية - بويرة والأغواط، ما جعل البنية التحتية للسكك الحديدية تشكل معيارا أساسيا للطرق.²

وعلى هذا الأساس فإنه في بعض المناطق تسببت السكك الحديدية في زيادة الطلب على إنشاء طرق أخرى، ففي سنة 1892 طالب المجلس العام للجزائر العاصمة بخصوص محطة لودي (Lodi) نهاية المقطع الأول البلدية - البرواقية، وبالتالي أصبح الخط الحديدي مجالا للمنافسة التجارية ومكان أساسي لتبادل السلع مما استدعى ضرورة انشاء طرق بدل المسالك القديمة.³

كخلاصة عامة يمكن القول أن سلطات الاحتلال الفرنسي أولت اهتماما كبيرا بقطاع المواصلات في الجزائر وخاصة السكك الحديدية، فمن خلال التكاليف الضخمة التي قدمتها الدولة الفرنسية في الجزائر كمستعمرة بالنسبة لها يعد تحديا ومخاطرة خاصة خلال السنوات الأولى، الا أنه عبر سنوات الاحتلال لوحظ النجاح الذي حققته هذه المشاريع في إثراء الخزينة المالية الفرنسية من جهة وكذا زيادة توسيع النفوذ الاستعماري من جهة أخرى وتوغله نحو الصحراء، كما أن المهندسون الذين طرحوا انجاز مثل هذه المشاريع قبل 1857 كانوا على دراية وثقة تامة بنجاحها كما نجحت في المستعمرات الأخرى.

غير أنه في ظل كل هذه الإنجازات التي حققها المستوطنون بفضل دعم الإدارة الاستعمارية والشركات الاستثمارية كان الشعب الجزائري يعاني الويلات بعدا سرقت أرضه وجرّد من كل حقوقه بل وكان يعاقب

1 Yacono Xavier: Les Bureaux Arabes et L'évolution des Genres de Vie Indigènes dans L'ouest du Tell Algérois (Dahra, Chélif, Ouarsenis, Sersou) T 1- 2, Larose, Paris, 1953, P 406.

2 رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في جزائر القرن 19 م، المرجع السابق، ص 62.

3 GGA : Exposé De La Situation De L'Algerie, Rapport Sur Le Chemin De Fer Algérie-Laghoutat, Préface Par Jules Combon Imprimerie Administrative Gojosso, Alger, 1895, P 194.

أشد العقوبات إذا رفض التخلي عن أرضه التي أصبحت موجهة لخدمة الاقتصاد الفرنسي بالدرجة الأولى ونقل المهاجرين من أوروبا نحو الجزائر.

3-3 محطات السكك الحديدية:

ان انجاز محطات السكك الحديدية يعود الى الشركات الاستثمارية فهي التي تولت بناءها تبعا لتمديد خطوط الشبكة¹، وقد ارتبط ظهور بناء محطات السكك وتطوير بناءها بعد إدراك أهميتها خاصة بعد تزايد عدد الخطوط التي شرعت الشركات في تمديدها إذ أصبحت الحاجة إليها ضرورية بعد إقبال عدد كبير من المستثمرين والمسافرين في الاعتماد عليها، ويعود تاريخ تأسيس أول محطة قطار في الجزائر الى سنة 1860 "محطة بلدية"².

كان في نظر المؤسسات العسكرية الفرنسية أن القطار يجب أن يكون وسيلة للسيطرة والهيمنة ويعكس قوة وحدثة السلطة في أراضي تم غزوها حديثا، كما أنه سيتيح التحكم في تحركات القبائل التي كانت منتشرة على نطاق واسع، أما أصحاب النفوذ المالي من المصرفيين والممولين فقد نظروا للقطار بوصفه وسيلة لوجيستية فعالة بشكل غير مسبوق، تجمع بين السرعة والجودة العملية، تفوق جميع وسائل النقل الأخرى³.

كان من المفترض في البداية إنشاء نوعين من المحطات: خمس منها تصنف من الدرجة الأولى تكلف كل واحدة ميزانية مالية قدرها 100.000 فرنك فرنسي، وإحدى عشر محطة ثانوية بميزانية أقل.

اعتبرت محطات الدرجة الأولى بمثابة المحطات الكبرى للسكك الحديدية الجزائرية الاستثمارية، وكانت تقع في أكبر مدن الجزائر وبمحاذاة الموانئ الاستراتيجية (وهران، الجزائر، عمورة، قسنطينة، عنابة)، وقد صُنفت حسب استخداماتها الى محطات لنقل المسافرين، محطات لنقل البضائع الى الموانئ، محطات الأسواق، محطات الفنادق وغيرها كما تم تصنيفها كذلك حسب موقعها الى محطات عبور ومحطات نهائية ومحطات حدودية⁴.

1 Nour Eddine Benaissa Cherif: Op, cit, P 28.

2 Ibid, P 33.

3 Maurice Bernard Antoine: Op, cit, P 19.

4 Nour Eddine Benaissa Cherif: Op, cit, P 87, 119.

كانت الميزانية المخصصة لبناء محطات الدرجة الثانية متوسطة الارتفاع لأنها كانت تقع في نقاط وسيطة بين المدن الكبرى والموانئ والمناجم، تمثلت هذه المحطات في (اورليانفيل، مليانة، المدية، البلدية، الاغواط، بجاية، سطيف، قالمة، بوغرة بتلمسان...) ¹.

ومع تزايد امتداد الخطوط الحديدية ازدادت الحاجة الى بناء محطات قطار أخرى، لأن التي تم إنجازها سابقا لم تعد كافية، لذلك أمر وارنيي (Warnier) بإنشاء عدة محطات أخرى في المناطق التي أصبحت بحاجة الى توقف بالنظر الى تزايد عدد التجار والمسافرين، واقترح نوعين من المحطات وكانت الميزانية المخصصة لكل محطة 10.000 فرنك لمحطات الدرجة الأولى و 6.000 فرنك لمحطات الدرجة الثانية.

بلغ عدد المحطات الإضافية من الدرجة الأولى 18 محطة يتم انشاؤها في مدن مهمة في نقاط التقاء بين مدينتين كبيرتين مثل: سيق، بوفاريك، مقطع الحديد، الخروب، معسكر الخ، وقد تركز دور المحطات الثانوية على تمكين المستوطنين والأهالي من تلبية احتياجاتهم، وقد بلغت هذه المحطات حوالي 50 محطة موزعة على طول خط السكك الحديدية حسب الاحتياجات المحددة ².

تم تزويد محطات القطار بمخازن ومستودعات قدرت مصاريف إنجازها 140 ألف فرنك لكل مستودع، كانت الغاية من هذه المستودعات هو حفظ معدات الشركات وتخزين البضائع، كما تم انجاز خمس ورشات للصيانة تقع بجوار المحطات خصص لكل ورشة ميزانية 50.000 فرنك لإنجازها، بالإضافة الى منازل للحراس.

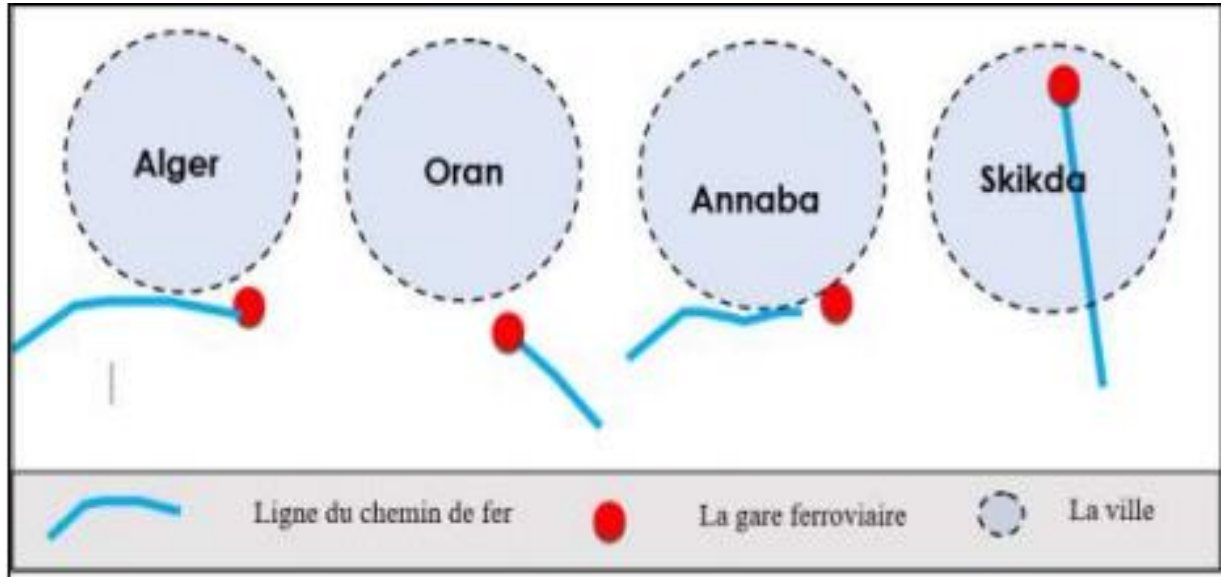
ساهمت هذه المحطات في تطور المدن كما عملت على التسريع بوتيرة تقدمها الحضاري ونموها الاقتصادي (من منظور فرنسي)، كما أن المواقع الاستراتيجية التي تم اختيارها للمحطات ساعدت على تنمية المدن وتطورها ³.

1 Paul Delaving: Op, cit, P 85.

2 Ibid, P 85, 86.

3 Nour Eddine Benaissa Cherif: Op, cit, P 88.

والمخطط التصميمي التالي يوضح نقاط محطات القطار الكبرى في المدن الرئيسية¹:



تصميم تخطيطي يوضح مواقع محطات القطار في المدن الكبرى (الجزائر، وهران، عنابة، سكيكدة)

يلاحظ من خلال الرسم التخطيطي أنه في أغلب وأهم المدن الساحلية تم تخصيص مواقع المحطات بالقرب من الموانئ قصد تسهيل عملية شحن البضائع والمسافرين، مما يتضح البعد والهدف الذي من أجله أنجزت خطوط ومحطات القطار، والمتمثل أساسا في نقل الموارد وتسهيل حركة النقل، وليس الهدف تنمية المدن عمرانيا بزعم الفرنسيين.

محطات مدينة الجزائر:

كانت مدينة الجزائر مركز استعماري مهم بالنسبة لفرنسا فكانت المحطة الأولى لانطلاق التوسع من 1830، لذلك شيدت بها عدة منشآت معمارية ومنها محطات السكك الحديدية.

محطة الجزائر البحرية:

كانت محطة نهائية مبنية بالتوازي مع خطوط السكك تقع على نفس مستوى الميناء، تم افتتاحها في 15 أوت 1862 أشرف المهندس شارل فريديريك شاسيرو على تصميمها²، بعدما كلفته شركة السكك

1 Nour Eddine Benaissa Cherif: Op, cit, P 93.

2 ينظر الملحق رقم 15.

الحديدية الجزائرية، تم إنهاؤها سنة 1865، استخدمت لنقل السلع والبضائع، وباعتبار أنها المحور المركزي شهدت توافد كبير من المسافرين والتجار لذلك تم إضافة محطة أخرى برية ثانوية في وسط العاصمة " محطة الآغا" خلال 1862 من أجل تنظيم حركة المسافرين بشكل أفضل¹.

إضافة الى محطات أخرى توزعت في أرجاء مدينة الجزائر مثل محطة الحراش (Maison Carrée) التي تعددت وظائفها العسكرية والتجارية ومحطة حسين داي لنقل المسافرين والبضائع أواخر 19م.

محطات القطاع الوهراني:

بعد ان توسعت شبكة السكك الحديدية عبر أقاليم القطاع باتجاه سيدي بلعباس وتلمسان...الخ ووصلت حتى الجنوب الغربي، عملت الشركات على إنشاء محطات من أجل تأمين حركة نقل البضائع والأشخاص، كما اعتبرت محركا محوريا في عملية شحن البضائع الى الموانئ.

اهتمت الإدارة الاستعمارية بتزويد القطاع الوهراني بشبكة هامة من السكك مزودة بمحطات وصول قصد ممارسة مختلف الأنشطة الاقتصادية بما في ذلك نقل المسافرين والمنتجات، تم بناء المحطة البرية وهران "سيدي البشير حاليا" من طرف شركة باريس ليون من طرف المهندس ألبرت بالو² (Albert Ballu) حيث شكلت محور رئيسي في شبكة النقل بالسكك تم بناؤها بين 1913 و 1917 خلفا للمحطة الأولى (Karguenta) سيدي الهواري حاليا التي أنجزت بين 1890 و 1892 تضررت بفعل الفيضانات المتكررة، خصصت المحطة لنقل المسافرين.

اما المحطة البحرية الخاصة بنقل البضائع تقع بالقرب من ميناء وهران محطة مارينا (La Gare Oran-Marina) ربطت هذه المحطات بين مختلف جهات الغرب الجزائري وحتى الجنوب الغربي³، وهناك محطات أخرى صممتها الشركات في عدة مناطق مثل محطات معسكر التي تعددت أغراضها، سيدي بلعباس، ومحطات تلمسان (مغنية) بني ونيف في الجنوب الغربي وغيرها، (ينظر الملحق رقم 16).

1 Gautier Théophile: Loin de Paris, Michel Levy Frères Libraires, Paris, 1865, P 130.

2 Albert Ballu: مهندس معماري فرنسي، صمم العديد من المباني في الجزائر خلال العهد الاستعماري مثل كاتدرائية (Sacré-cœur) في وهران، كما تولى ترميم الآثار الرومانية بتيقباد وجميلة، ينظر: J L'union Républicaine, N 104, 04 Mai 1895.

3 Nour Eddine Benaissa Cherif : Op, cit, P 95,

محطات عنابة:

كان خط السكة الحديدية بونة-مقطع الحديد ينتهي عند محطة السيوس التي خصصت لنقل المواد الأولية القادمة من منجم الحديد، لكن سرعان ما تم دمج الخط الفرعي مع الخط المحوري للتل، وبدأ بنقل المسافرين الى مدينة عنابة، كانت المحطة تقع على الضفة الغربية لواد سييوس، لكن مع تطور النشاط المنجمي في المنطقة، أصبح التنقل عبر الوادي صعبا، فبرزت الحاجة الى تغيير موقع المحطة وتم بناء محطة جديدة بالقرب من ميناء عنابة تحت إشراف المهندسين (Pierre Trochot) و (Champant)، سنة 1930 كما يوضحها الرسم السابق¹.

تصنف المحطات المذكورة الجزائر، عنابة الى جانب محطات وهران ضمن المحطات من الدرجة الأولى، وقد خصصت لكل واحدة منها ميزانية قدرها 100.000 فرنك.

محطة مقطع الحديد:

تزامن انجاز المحطة مع بداية استغلال مناجم الحديد من منطقة عين مكرة بالقرب من عنابة على بعد 35 كلم ، وقد انجز أول خط حديدي فرعي ضيق يربط منجم مقطع الحديد بميناء بونة عام 1858، لكن المحطة التي ارتبطت بالمنجم تم بناؤها بشكل فعلي عام 1864 تقريبا، وفي سنة 1865 قام نابوليون الثالث بزيارة ميدانية للموقع ، مما يثبت الأهمية الاستراتيجية للموقع والمحطة والمنجم الذي زود الأسواق الفرنسية والأوروبية بالحديد بعد نقله من منجم المنطقة الى ميناء الشرق الجزائري ، توسع الخط الحديدي في فترة لاحقة ليصبح جزءا من الشبكة الحديدية الرئيسية بالجزائر بين المدن الكبرى².

استقطب المنجم ثلاث آلاف عامل من الإيطاليين موزعين بين المنجم وإنجاز الخطوط والشحن في قطارات السكك، وهذا ما زاد من تقوية الاقتصاد الفرنسي في مراحله الأولى³، فزيادة على نهب منجم الحديد نجد أن السلطات الاستعمارية توظف يد عاملة أوروبية قد يعود ذلك الى حاجة فرنسا المتزايدة الى العمال بعد عزوف السكان المحليين عن العمل لصالح فرنسا أو من أجل تشجيع وفود المزيد الأوروبيين من الخارج نحو الجزائر بغية توفير مناصب شغل لهم، وبذلك تشجيع الاستيطان بشتى الوسائل.

1 Nour Eddine Benaissa Cherif: Op, cit, P 95, 96.

2 Ibid, P71, 72.

3 Nour Eddine Benaissa Cherif: Op, cit, P72.

محطات سكك حديدية:

كان خط السكك الحديدية التابع لشركة باريس-ليون في الشرق الجزائري ينتهي في محطة فيليبفيل ، التي تعد من المحطات الثانوية البرية والبحرية في نفس الوقت التي خصصت لها ميزانية 50.000 فرنك لإنجازه، كان المبنى الأول للمسافرين يقع مقابل الميناء وفي المنطقة السفلى من المدينة ، وقد تم التخلي عنه من أجل إنشاء محطة جديدة ضخمة تسمح بربط أفضل بين الميناء وشارع (Charles-Blanchet)، تم تزويد المنطقة التي أنشئت فيها المحطة بعدة مرافق عمومية أخرى مثل مقر البلدية والبنك وتحولت ساحة المحطة الى مجال حيوي كبير متعدد النشاطات، أشرف على انجاز المحطة المهندس شارل مونتالان¹.(Charles Montalan)

تولى إنجاز هذه المحطات الشركات الاستثمارية عن طريق مهندسين ومصممين وكانوا في أغلبهم من السانسييمونيين بلغ عددهم 230 مهندس، وقد تم مراعاة عدة معطيات استراتيجية وأمنية قبل الشروع في انجاز مختلف المحطات.²

ساهمت هذه المحطات في خلق مدن أوروبية جديدة للوافدين قصد توطينهم بسهولة وكان هذا يتطلب فصل المحطة عن الأراضي التي يسكنها السكان الأصليون، ومن هنا نستنتج أن مشروع السكك الحديدية من ناحية الخطوط أو المحطات فإنه ساهم في خلق مراكز استيطانية سواء في المدن الكبرى أو في المناطق الداخلية التي تمتد بمحاذاتها الشبكة.³

كانت محطات القطار محور هام وأساسي ضمن مشروع السكك الحديدية خدمت مصالح فرنسا بامتياز، من خلال ربط مختلف مناطق الجزائر بالموانئ والمراكز الاستراتيجية، كما ساهمت في تنمية المدن وتطورها العمراني وشجعت المستوطنين على الاستقرار والبقاء في الجزائر.

1Mouhand ou Said Safir: Le Patrimoine Ferroviaire du 19eme Siecle du 20 eme Siecle en Algerie (Identification et Valorisation), Mémoire de Magister en Architecture, Université de Tizi Ouzou, 2011, P 26.

2Ibid, P 27.

3Gautier Théophile: Op, cit, P 131.

خلاصة الفصل:

يتبين لنا من خلال هذا الفصل أن مشروع السكك الحديدية بالجزائر حظي باهتمام كبير من طرف السلطة الاستعمارية حتى قبل 1857 بعدما طالب العديد من المهندسين والعسكريين بضرورة تزويد الجزائر بشبكة من المواصلات عن طريق السكك الحديدية.

واستجابة لتلك المطالب أصدر الامبراطور نابوليون الثالث مرسوم 8 افريل 1857 الذي شكل أرضية صلبة لمباشرة عملية الإنجاز عبر المناطق الساحلية القريبة من الموانئ لكن سرعان ما امتدت الخطوط الحديدية نحو الجهات الداخلية لترتبط مراكز الإنتاج والاستخراج بالأسواق وموانئ التصدير.

أشرف على المشروع مجموعة من الشركات الرأسمالية الفرنسية بعدما حصلت على امتيازات ضخمة من أجل الإسراع في وتيرة الإنجاز الا أنه بعد سنة 1900 أي عند حصول الجزائر على استقلالها المالي وإلى جانب اسباب أخرى مثل إفلاس معظم الشركات وتوقفها عن الإنجاز وهكذا أصبحت الخطوط الحديدية تشرف عليها الدولة.

ان تطور مشروع شبكة السكك الحديدية في الجزائر كان نتاج جهود استعمارية مشتركة بين الحكومة الفرنسية والمستوطنين وعدة شركات استثمارية، لعب كل طرف دور في مد الخطوط الحديدية وربط مختلف المراكز الحيوية المنتشرة عبر أنحاء الجزائر.

لم يكن مشروع السكك الحديدية مجرد منشآت نقل بل عكست واقعا استعماريًا استيطانيًا اتضح من خلال الأهداف المنتظرة التي طرحها أصحاب المقترحات الذين أفصحوا عن طموحاتهم من وراء هذا المشروع، فمنهم من رأى بأنه وسيلة لقمع المقاومات الشعبية ومنهم من رأى بأنه كفيلا بجلب المستوطنين وتمسكهم بأرض الجزائر والكثير منهم رأى بأنه آلية فعلية لممارسة النهب واستنزاف الثروات وتصديرها نحو فرنسا وأوروبا.

الفصل الثاني:

مشروع السكك الحديدية في القطاع الوهراني 1857-1954

1 الإطار العام للقطاع الوهراني

1-1 الإطار الجغرافي والتاريخي للقطاع الوهراني

1-2 الأهمية الاستراتيجية للموقع

2 التحولات الاستيطانية في القطاع الوهراني

1-2 تطور الاستيطان في القطاع الوهراني

2-2 نماذج عن مشاريع الاستيطان

3 أهم الخطوط الحديدية الرابطة بين أقاليم القطاع الوهراني

1-3 مرحلة الحكم العسكري

2-3 مرحلة الحكم المدني

خلاصة

شهد القطاع الوهراني خلال العهد الاستعماري مشاريع استيطانية كبرى، نظرا لموقعه الاستراتيجي الحيوي المطل على البحر الأبيض المتوسط بالإضافة الى التقارب الجغرافي الموجود بينه وبين الحدود الجزائرية والمغربية، مما جعله منفذا حيويا على مر العصور.

ان الموقع الحيوي للقطاع الوهراني جعل السلطات الاستعمارية ومنذ السنوات الأولى للاحتلال تولي اهتماما خاصا به حيث فكرت في جعله وتحويل مناطقه الى مراكز استيطانية مدعمة بمشاريع ومخططات اقتصادية وعسكرية في إمكانها أن تخدم مصالح فرنسا وأوروبا، وجلبت إليه موجات كبيرة من المستوطنين من شتى أنحاء العالم خاصة الفرنسيين والاسبان¹.

وتجسيدا لذلك اعتمدت الإدارة الاستعمارية على آليات مختلفة من أجل ترسيخ الوجود الأوروبي في القطاع الوهراني حيث سلبت أراضي الفلاحين ومنحتها للمعمرين الجدد، كما سهلت عملية نقل وتحويل الملكيات بجملة من القوانين والتشريعات الداعمة للسياسة الاستيطانية كحماية إدارية وقانونية بالإضافة الى تقديم امتيازات وتسهيلات من أجل تثبيت وجودهم وتحفيزهم على ممارسة مختلف الأنشطة لا سيما ذات الطابع الاقتصادي بالدرجة الأولى.

وجدت السلطات الاستعمارية في القطاع الوهراني أرضية مساعدة على تجربة مختلف المشاريع التنموية حيث الثروات الطبيعية المتنوعة من زراعة ومعادن وصيد بحري مما دفعها الى زيادة إنجاز مشاريع أخرى قصد الاستغلال الأمثل لتلك الموارد، فأنشأت السدود لسقي الأراضي، وواصلت تمديد الطرق البرية لتسهيل حركة التنقل، كما وسعت الموانئ التي لعبت دورا كبيرا منذ بداية الاحتلال وإلى غاية 1962، دون أن ننسى شبكة السكك الحديدية التي مثلت همزة وصل أساسية بين مراكز الغنى والموانئ المصدرة الى فرنسا وأوروبا.

وبالحديث عن شبكة السكك الحديدية فإن هذا المشروع نال اهتماما مبكرا عند المهندسين والحكام العامين والمستوطنين الأوائل كضرورة ملحة ضمن البرامج الداعمة لسياسة الاستيطان في القطاع الوهراني ومع أواخر القرن التاسع عشر أصبحت مناطق القطاع مزودة بشبكة ضخمة من الخطوط الحديدية وصلت حتى الصحراء والحدود المغربية.

1 Robert Tinthoin: Colonisation et Evolution Du Genre De Vie Dans La Région De L'ouest D'Oran, 1830-1885, Thèse Complémentaire Pour Le Doctorat, Alger, Juin 1945, P 09.

من خلال هذا الفصل سيتم التطرق الى إعطاء لمحة عن الامتداد الجغرافي والتاريخي الذي حظي به القطاع الوهراني على مراحل أساسية من التاريخ، وإبراز الأهمية للاستراتيجية للقطاع ضمن مشاريع فرنسا الاستيطانية، ثم التحدث عن أهم المشاريع الاستيطانية التي استقادت منها فرنسا في أقاليم القطاع عبر مراحل الاحتلال، وبعدها التركيز على اهم الخطوط الحديدية الرابطة بين أجزاء الغرب الجزائري، خلال الفترة الممتدة من 1857 الى 1954.

1- الإطار العام للقطاع الوهراني:

1-1 الإطار الجغرافي والتاريخي للقطاع الوهراني:

عرف القطاع الوهراني أو بايلك الغرب أثناء العهد العثماني بطابعه الفلاحي الكبير لعمالة الغرب الجزائري وتربع على مساحة إجمالية تقدر بـ 6.780.034 هكتار، يحده من الجهة الغربية واد عطية، وهو بطن من قبيلة بني زناسن الموجودة شرق المغرب الأقصى يميل الوادي إلى الجهة الشرقية على مناصب واد كيس في أطراف أرض انكاد وصولاً الى جبل مديونة مقابل مدينة وجدة المغربية وعمالاتها¹، يحده من الجنوب جبال تلمسان مع الكتلة الجبلية المنحدرة لمليانة والونشريس، أما شرقاً فهناك واد الشلف حتى المصب في عين كرمان وغليزان مع الظهرة والونشريس².

وصل الامتداد الجغرافي للقطاع الوهراني خلال الفترة الاستعمارية الفرنسية من منطقة الغزوات (Nemours) غرباً الى جبال الظهرة شرقاً ومن البحر الأبيض المتوسط شمالاً الى الهضاب العليا غرباً وصولاً الى جبال الأطلس، وكانت تعيش في هذا المجال قبائل معروفة هي: الانجاد، نزار، ولهاصة، بني عامر، الحشم (هاشم بمعسكر)، الدواوير والزمالة، فليته بالظهرة والونشريس، حميان بمشرية الخ.³

كما حدد (M Nouvion) والي وهران من خلال دراسة رسمية حول المقاطعة الامتداد من البحر الأبيض المتوسط شمالاً إلى واحات ولاد سيدي الشيخ جنوباً وإلى واد مينا وحدود مقاطعة الجزائر شرقاً على مساحة 11552774 هكتار أي 102000 كلم²، تشكل فيها الأراضي التالية من المقاطعة امتداداً

1 محمد بن عبد القادر الجزائري: المصدر السابق، ص 14.

2 إبراهيم مهديد: القطاع الوهراني ما بين 1850 و 1919 دراسة حول المجتمع الجزائري، الثقافة والهوية الوطنية، د ط، منشورات دار الاديب، وهران، 2006 ص 11.

3 Robert Tinthoin: Op, cit, P13.

على عمق 200 كلم انطلاقا من الساحل وانتهاء بخط يمتد من سبدو الى الحصيبيية (سيدي بلعباس) مرورا بالضاية (سعيدة) ثم فرندة وتيارت¹.

تمتد الصحراء جنوب الأطلس الصحراوي وتمثل لوحدها أكثر من 80% من المساحة الكلية للقطاع، ليست كلها رمال بل تتشكل من هضاب صخرية وسهول حجرية تتخللها منطقة رملية (العرق الغربي الكبير) والتي تمثل مساحة شاسعة من الكثبان الرملية، يتميز بوجود أودية غير دائمة الجريان مثل واد الشلف وهو أطولها (725 كلم من الأطلس الصحراوي الى البحر الأبيض المتوسط) تمتلئ في فصل الشتاء بفعل غزارة التساقط، لتتحول إلى مراعي خصبة، أو تصبح أحواض مغلقة على شكل شطوط، أهمها شط الحضنة وملغيج أو سبخات مثل سبخة وهران².

ارتبط تاريخ وهران بحكم موقعها الجغرافي بباقي جهات المقاطعة وذلك عبر مر العصور بداية من تأسيس المدينة سنة 902 م على يد تجار أندلسيين ظلت تنتقل بين حكم الفاطميين والأمويين بالأندلس خلال القرن العاشر، وخلال القرن الحادي عشر والثاني عشر للميلاد، تحت حكم المرابطين والموحدين، حيث برزت أهمية المدينة ومينائها من خلال الاتفاقية التي أبرمها السلطان الموحدي يعقوب المنصور سنة 1186 م مع إمارة بيزا بغرض السماح للسفن بالتجارة في موانئ وهران، بجاية، تونس، وغيرها من بلاد المغرب، كما استفادت الاتفاقية أيضا من موانئ مرسيليا، برشلونة، البندقية، جنوة³.

خلال القرن 13م انتقلت المدينة ومعها أجزاء كبيرة من الغرب والمغرب الأوسط، تحت حكم الزيانيين الذين اتخذوا من تلمسان عاصمة لهم، وفي خضم الصراع بين الحفصيين والزيانيين والمرينيين انتقلت المدينة وأجزاء من مملكة الزيانيين الى حكم الحفصيين ما بين 1248 و1269م، أما عن السيطرة المرينية بعد حصار تلمسان نهاية القرن الثالث عشر احتلوا أيضا الى جانب وهران كل من مزغران ومستغانم وتونس حيث ظلت السيطرة متقطعة ما بين 1335، 1347، 1352، حتى تحررت من طرف أبو حمو موسى في 7 ديسمبر 1361م⁴.

1M Nouvion (Préfet d'Oran) : Situation au 31 Décembre 1878 du Département d'Oran au Point de Vue de La Colonisation des Nouveaux Villages et la Constitution de La Propriété chez Les Indigènes, Imp., Heintz, Oran, 1879, P 05,07.

2 احمد توفيق المدني: هذه هي الجزائر، مكتبة النهضة، القاهرة، 1956، ص 150.

3 يحيى بوعزيز: مدينة وهران عبر التاريخ، ط 1 دار الغرب للنشر والتوزيع، وهران، 1985، ص 34، 49.

4 المرجع نفسه، ص 51، 56.

تعرضت سواحل القطاع الوهراني الى اعتداءات اسبانية وبرتغالية بداية القرن الخامس عشر إذ تم احتلالها من طرف البرتغاليين مرتين الأولى من 14 أوت 1415م الى سنة 1437م، وبعد طرد البرتغاليين حكمها الحفصيون وخلال هذه الفترة تحولت المناطق الساحلية لبلاد المغرب الأقصى والأوسط الى ملجأ للأندلسيين الفارين من محاكم التفتيش الإسبانية¹، أما الثانية كانت في عهد الملك البرتغالي ألفونسو الخامس ما بين 1471 و 1477م².

وبعد عدة حملات متكررة على سواحل الغرب الجزائري اقتصر التواجد الاسباني خاصة على المرسى الكبير، وهران، مستغانم، مزغران، وقد بذل الأتراك جهودا من أجل تحرير السواحل الجزائرية من تلك الاعتداءات وفي سنة 1708 تم تحرير وهران على يد الباي مصطفى بن يوسف بوشلاغم مؤسس معسكر الذي حاصر المدينة مدة 56 يوما وتمكن من فتحها في 20 جانفي 1708م.

ظلت المدينة تحت الحكم التركي وبعد إعادة السيطرة عليها من طرف القوات الاسبانية، تم تحريرها مجددا من طرف محمد بن عثمان الكبير وعين كأول باي على بابلك الغرب في مارس 1792م، حيث تحولت وهران الى عاصمة الجهة الغربية من الجزائر بعد تحريرها من الوجود الاسباني الذي استمر فيها منذ مطلع القرن 16 م.³

وبعد توغل الاحتلال الفرنسي الى الجهة الغربية من الجزائر، وبموجب القوانين التي أصدرتها السلطات الاستعمارية التي نصت على تقسيم الجزائر إلى مقاطعات مثل أمريه 15 أفريل وأوت 1845 التي قسمت الجزائر الى ثلاث عمالات Provinces (الجزائر، قسنطينة، وهران)، كما جعلت الإدارة الاستعمارية التراب العسكري لإدارة شؤون الأهالي كنوع من التمييز العنصري بين السكان الأصليين والمستوطنين.⁴

وبناء على هذه التقسيمات أصبحت وهران عاصمة الغرب الجزائري خلال العهد الاستعماري حيث تطورت من مركز استيطاني الى مدينة صغيرة ثم الى مركز للعمال، وكغيرها من العمالات قسمت إداريا

1 محاكم التفتيش: عبارة عن مراكز مسيحية أسسها الاسبان في سواحل البحر الأبيض المتوسط، تقوم بتعذيب المسلمين الفارين من الاندلس عن طريق احراقهم واغراقهم في البحر، ينظر سلطان بن محمد القاسمي: محاكم التفتيش، تحقيق لثلاثة وعشرون ملف لقضايا ضد المسلمين في الاندلس، مج1، تر: محمد نذير الحمصي، ط1، منشورات القاسمي، الامارات العربية المتحدة، 2020، ص 09 .

2 يحيى بوعزيز: المرجع السابق، ص 66، 67.

3 علي عبود: الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض 1830-1899 القطاع الوهراني نموذجا، رسالة لنيل شهادة الماجستير، كلية العلوم الإنسانية والحضارة الإسلامية، جامعة وهران، 2013-2014، ص 17، 21.

4 نفسه، ص 18.

الى ثلاث أنواع من التنظيمات الإدارية تضم خمس دوائر (Arrondissement) إدارية هي وهران¹، معسكر، سيدي بلعباس، تلمسان، مستغانم، على النحو الآتي²:

بلديات كاملة الصلاحيات: تشبه المتروبول تخضع لنفس القانون الذي صدر في 5 افريل 1884 وبتاريخ 1892 كان عددها 75 بلدية بوجود أغلبية أوروبية، وهذا التزايد في عدد البلديات كان يخضع إلى عامل التوسع الاستيطاني.

بلديات مختلطة: تتميز بوجود أغلبية جزائرية وأقلية أوروبية وأعضاؤها يعينون من طرف الحاكم العام برئاسة حاكم إداري ومساعد وموظفين ولجنة بلدية نصفها منتخب والآخر معين، الى جانب قياد جزائريين وحجاب، وكثير منها تحولت الى بلديات كاملة الصلاحيات وكان عددها في نفس السنة 18 بلدية مختلطة في التراب المدني³.

أما بالتراب العسكري أوجدت ثلاث بلديات مختلطة وبلديتين عسكريتين في نفس السنة، قسمت عسكريا إلى ثلاث نواحي بكل من وهران، معسكر، تلمسان، وفي 1902 انفصل التراب العسكري للجنوب عن العمالة فانخفضت مساحة الدوائر واقتصرت على القسم التالي⁴.

تميز القطاع الوهراني بنجاح السياسة الاستيطانية داخله بوفود الأوروبيين وعنصر الإسبان منهم خصوصا، وذلك بأعداد ضخمة، عبر المراحل التاريخية الاستعمارية الى الجزائر خلال القرن 19 والنصف الأول من القرن 20 م، ففي إحصاء سنة 1926 وصلت المعطيات الديموغرافية لدى الأوروبيين في الغرب الجزائري الى 358.587 نسمة بينما في الجزائر وصلت الى 292.950 نسمة، وفي عمالة قسنطينة 156.437 نسمة، أما المعطيات الخاصة بالجزائريين فقد ارتفعت الى مليون نسمة⁵.

1 حسب إبراهيم مهيد في كتابه القطاع الوهراني فيما بين 1850-1919 يضم القطاع الوهراني إداريا ستة دوائر رسمية وهي (وهران، مستغانم، تلمسان، سيدي بلعباس، تيارت، معسكر)، ينظر إبراهيم مهيد: المرجع السابق، ص 12.

2 علي عبود: المرجع السابق، ص 19.

3 محمد بليل: تشريعات الاستعمار الفرنسي في الجزائر وانعكاساتها على الجزائريين 1881-1914 القطاع الوهراني نموذجا، رسالة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، كلية العلوم الإنسانية والحضارة الإسلامية، جامعة وهران، 2006، ص 15.

4 Charl Robert Ageron: Les Algériens Musulmans et la France 1871-1919, T 2, Puf, Paris, 1968, P 768.

5 إبراهيم مهيد: المرجع السابق، ص 12.

أما من الناحية الإثنية الاجتماعية فإن القطاع الوهراني يتكون أساساً من ثلاث عناصر بشرية مختلفة (مسلمين، أوروبيين، يهود)، فبالنسبة للأوروبيين تضاعف عددهم 35 مرة من 1833 إلى 1931 إلا أنه انخفض قليلاً بعد ذلك، والتركيب الإثني الأوروبي في القطاع الوهراني هو خليط من الفرنسيين واليهود والاسبان الذين تركزوا بالقطاع الوهراني على وجه الخصوص موزعون كما يلي:

دائرة وهران (45.420 اسباني)، دائرة سيدي بلعباس (9.331 اسباني)، دائرة معسكر (3.770 اسباني)، دائرة مستغانم (3.749 اسباني)، دائرة تلمسان (3.712 اسباني).¹

تميز القطاع الوهراني بأنه أكثر العمالات التي تواجد بها الأوروبيون بنسبة 21% مقابل 79% من المسلمين وقد حلل قوتيي (Gautier) تطور السكان بشكل عام في الجزائر من 1856 إلى 1926 على أنه رغم الكثير من المشاكل الصحية وتدهور الأوضاع الاجتماعية والاقتصادية للسكان إلا أن التكاثر السكاني ظل مستمراً.²

يعود ذلك إلى الدعم الذي قدمته الإدارة الاستعمارية للمستوطنين من أجل تشجيع الاستيطان خاصة في عهد الجمهورية الثالثة حيث استمر مجيء الوافدين من مناطق عديدة، كما لعبت الشركات الاستعمارية مثل الشركة الفلاحية الجزائرية بتدعيم هذه الهجرة فمنحت المزيد من الأراضي لهم وقد أتت إلى الجزائر فيما بين 1871-1891 حوالي 300 عائلة من الألزاس واللورين.³

1-2 الأهمية الاستراتيجية للموقع:

تتمتع الجزائر بموقع استراتيجي حيوي مكنها من اكتساب مكانة إقليمية وقارية وعالمية عبر العصور المختلفة التي مرت عليها، حيث تشرف على شريط ساحلي بطول 1200 كلم، كما أنها تعد بوابة إفريقيا، بالإضافة إلى تنوع مناخها بين الشمال والجنوب ما ساعدها على تنوع أقاليمها النباتية وتعدد محاصيلها الزراعية عبر فصول السنة (الحبوب بأنواعها، الخضر، الأشجار... الخ).

ومنذ 1830 أصبحت فرنسا مسيطرة على البحر الأبيض المتوسط تستغل تلك الخيرات في كافة أنحاء البلاد ومنها القطاع الوهراني كأحد الجهات الساحلية ذات الأهمية، إذ تميز بموقع جغرافي هام كما أشرنا

1 إبراهيم مهديد: المرجع السابق، ص 13.

2 نفسه، ص 17.

3 محمد بليل: المرجع السابق، ص 18.

سابقا، شريط ساحلي وسهول خصبة وأودية متنوعة... الخ، بالإضافة الى المناخ المعتدل (مناخ البحر الأبيض المتوسط، والمناخ القاري) ذو الأمطار الغزيرة ودرجة الحرارة المعتدلة.

يملك القطاع الوهراني موقعا حيويا يجعله مميزا في الجزائر، حيث يتميز بوجود كثافة سكانية عالية منذ القدم لا سيما في السهول الخصبة التي ساعدت على ازدهار الفلاحة وتنوعها وكذلك جلب المستوطنين الأوروبيين حيث كثر عددهم بزيادة كبيرة عبر مراحل الاحتلال من القرن 19 إلى القرن 20¹، فكانت أغلب الأراضي الفلاحية بأيدي الاسبان والفرنسيين بالعمالة حتى صاروا يشكلون ثلث الجزائريين، بينما نجد بعمالة قسنطينة كل أوروبي يقابله 12 جزائري، وفي الجزائر العاصمة كل أوروبي يقابله 5 جزائريين، بينما في عمالة وهران كل أوروبي يقابله 3 جزائريين.²

يضم القطاع الوهراني عدة مدن، كل واحدة منها تتميز بخصائص طبيعية واقتصادية، وذات كثافة سكانية، كل واحدة تختلف عن الأخرى، ومن أهمها:

مدينة وهران: العاصمة الإدارية والتجارية بلغ سكانها حوالي 250.000 نسمة وتأتي في المرتبة الثانية بالجزائر³، تتوفر المدينة على مجموعة من الآبار وعلى أطرافها ينابيع هامة مثل راس العين ما جعلها غنية بالموارد المائية، مما ساعد على ري الأراضي الزراعية وانجذاب المستوطنين إليها.

وتعتبر وهران عاصمة الغرب الجزائري، وإطلالها على ساحل البحر الأبيض المتوسط، جعلها تشرف على جميع المدن القريبة منها في الجهة الغربية، وتسيطر على طرق النقل البحري والبري الحديدي في حركتها التجارية بين الداخل والخارج، ما جعلها ذات موقع استراتيجي هام مقارنة مع المدن الأخرى⁴.

تحصلت مدينة وهران عبر السنين على المراتب الأولى من بين الموانئ الجزائرية بفضل ميناء المرسى الكبير وميناء وهران الذي تتعدد خدماته التجارية من خلال عمليات التصدير أو نقل المسافرين وحتى الصيد البحري⁵.

1 حياة ثابتي: الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية بالقطاع الوهراني 1929-1954، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة تلمسان، 2010-2011، ص 52.

2 احمد توفيق المدني: المصدر السابق، ص 182.

3 R Tinho: Op, cit, P 19.

4 بشير مقييس: مدينة وهران دراسة في جغرافية العمران، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1983، ص 31، 37.

5 حياة ثابتي: المرجع السابق، ص 53، 54.

مدينة تلمسان: بلغ عدد سكانها حوالي 70.000 نسمة من مناطقها (برية، صفصاف، منصورة...الخ) وظلت أهم مدينة مسلمة، لكن من جهة أخرى يقطنها أوروبيون ويهود، كما أنها مدينة تجارية فلاحية وصناعية، بها طاحونة ومعصرة زيت حديثة، صناعة النسيج...الخ.

مدينة سيدي بلعباس: تعد ثالث مدينة أسسها الاستعمار الفرنسي، كما تتميز بنشاط فلاحى متميز، بلغ عدد سكانها 61.000 نسمة.

مدينة مستغانم: تمتلك ميناء هام يكمن دوره في التموين المباشر لأكبر قسم في شرق القطاع الوهراني نحو تيارت، بلغ عدد سكانها 53.000 نسمة.

مدينة معسكر: ذات كثافة سكانية متوسطة 35.000 نسمة، يمارس سكانها الفلاحة والتجارة، بها ضواحي مثل "بابا علي" ومراكز في "سانت اندري"¹

مدينة تيارت: عدد سكانها 24.000 نسمة أغلبهم أوروبيون، ذات نشاط زراعي ورعوي.

مدينة غليزان: عدد سكانها 22.000 نسمة بها سوق محلية وبلديات مختلطة مثل زمورة، عمي موسى.

مدينة عين تموشنت: 21.000 نسمة من بين مناطقها حمام بوحجر 13.000 نسمة، المالح (ريو سالادو) 10.000 نسمة، تشتهر بزراعة الكروم.

مدينة سعيدة: يقدر عدد سكانها 23000 نسمة يتركز بها عدد كبير من الأوروبيين، يمارسون النشاط الفلاحي.

مدينة بني صاف: يقطن بها 21.000 نسمة، يوجد بها منجم الحديد الذي يعرف بمقطع الحديد، كما تشتهر بالصيد البحري وصناعة الشباك لصيد الأسماك، يوجد بها ميناء هام لتصدير المنتجات الزراعية والمعادن (الحديد)، ويعتبر ثاني ميناء لتصدير الحديد بعد ميناء عنابة.

مدينة اريزو: تحتوي على حوالي 10.700 نسمة، تحتوي على ميناء للصيد البحري وتصدير الحلفاء².

1 R Tinthoin: Op, cit, P 19.

2 حياة ثابتي: المرجع السابق، ص 55.

يمكن تقسيم القطاع الوهراني الى منطقتين فلاحيتين هما: الشريط الساحلي تسود فيه زراعة الخضر والفواكه والحوامض، مثل سهل وهران يمتاز بجريان الأودية بمحاذاته، ينحصر بين جبال تسالا والونشريس والظهرة، كما يمتد شمالا حتى الشاطئ بالقرب من مستغانم، يضم مجموعة من الأحواض المائية العذبة "الضاية" وأخرى مالحة "السبخات"، أما المنطقة الفلاحية تتمثل في التل الداخلي عبارة عن هضاب وسهول داخلية مرتفعة تسود فيها زراعة الحبوب وتربية المواشي، مثل سهول تيارت ومعسكر وسيدي بلعباس¹.

يتضح من خلال ما سبق أن القطاع الوهراني يتميز بنشاط فلاحي متنوع في كل مناطقه كما يحتوي على منجم الحديد في بني صاف ما دفع بالسلطات الاستعمارية الى الاهتمام به عن طريق بناء المراكز الاستيطانية وتشجيع المستوطنين والشركات الى استثمار واستغلال رؤوس أموالهم، ومن أهم المنتوجات الفلاحية التي قدمها القطاع الوهراني خلال العهد الاستعماري والتي كان لها دور كبير في إثراء الاقتصاد الفرنسي:

الحبوب:

قدرت المساحة المزروعة بـ 2.600.000 هكتار مخصصة لزراعة القمح والشعير باعتبار أن هاذين المحصولين كانا المصدر الأساسي لعيش العائلات الجزائرية، وكانت محاصيل الحبوب في حقول تيارت وسيدي بعباس وشلف تحقق إنتاجا في فصل الشتاء والصيف من أرز وقمح وشعير وغيرها، وعمالة وهران هي أول عمالات الجزائر في إنتاج القمح اللين لا سيما في منطقة تيارت².

الكروم:

كان لهذا المنتج أولوية على باقي المزروعات بالنسبة للمستوطنين الذين مارسوا زراعته منذ 1880 من أجل انتاج الخمور وتصديرها، استحوذت زراعته على مساحة كبيرة قدرت بـ 231.000 هكتار، تركزت زراعته بكثرة في وهران وتلمسان وريو سالادو³، فبعد أن كان مصنفا من الزراعات الثانوية أصبح في العهد الاستعماري من أهم الزراعات و أنشئت مزارع الكروم على حساب مزارع الحبوب، إذ تميز القطاع الوهراني بزراعة مكثفة للكروم مقارنة مع الجهات الأخرى من الجزائر حيث يغطي مساحات واسعة في اريزو، عين

1 بسام العسلي: الله أكبر ... وانطلقت ثورة الجزائر، ط 1، دار النفائس ببيروت، 1982، ص 56، 57.

2 عبد القادر حليمي: جغرافية الجزائر (طبيعية، بشرية، اقتصادية)، المرجع السابق، ص 181، 183.

3 حياة ثابتي: المرجع السابق، ص 60.

تموشنت، المالح، مستغانم، حمام بوججر، معسكر، تلمسان، بني صاف، وقد احتل القطاع الوهراني مراتب أولى في إنتاجه.¹

أولت السلطات الاستعمارية اهتماما كبيرا بهذا المنتج وسخرت له يد عاملة كبيرة، واستنادا على نسبة العمال الذين اشتغلوا في هذا المجال قدر عددهم في عمالة وهران على النحو الآتي: (عمال رسميون بعمالة وهران: 25.000 عامل، عمال مؤقتون: 180.000 عامل)²، وهذا من أجل زيادة الإنتاج والأرباح.

الزيتون:

انتشرت زراعته في مساحات واسعة جنوبي سعيدة وتيارت بمساحات تغطي 12.000 هكتار و في تلمسان 75 ألف شجرة، معسكر سهول سيق 112 ألف شجرة، ويعد القطاع الوهراني ثاني بلد منتج للزيتون، وقد اشتهرت الجزائر بإنتاجه منذ فترة سابقة عن الاحتلال الفرنسي، وبعد سيطرة المستوطنين عليه أصبح مصدر ربح كبير، كما أنهم جلبوا أصناف مختلفة في أنواعه من جنوب فرنسا وإسبانيا، وأنشؤوا معاصر لإنتاج زيت الزيتون ومصانع للتعليب في كل من تلمسان ومعسكر، مستغانم، سيدي بلعباس وظلت وهران تحتل مراتب متقدمة في إنتاجه خاصة وأن الأراضي الفلاحية في الغرب الجزائري تتناسب معه.³

التين:

تمتلك الجزائر أكثر من 8 ملايين شجرة، كلها منتجة منها 6 ملايين تتركز ببلاد القبائل، والباقي في معسكر ومستغانم وبعض المناطق الساحلية.⁴

الى جانب منتجات أخرى لا تقل أهمية ساهمت في دعم الاقتصاد الفرنسي مثل الحوامض بما فيها من برتقال وليمون انتشرت زراعتها في مستغانم وغيليزان، والخضر بكل أنواعها كالطماطم والبصل والبطاطا... الخ، نشطت زراعتها على السواحل والأودية والسهول، وللعلم فإن القطاع الوهراني يملك موانئ هامة تستغل

1 عبد القادر حليمي: المرجع السابق، ص 192.

2 عبد الرحمن بن إبراهيم العقون: الكفاح القومي والسياسي من خلال مذكرات معاصر، الفترة الأولى 1920-1936، ج1، د ط، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1984، ص 360.

3 عدة بن داهة: الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض...، ج1، المرجع السابق، ص 148.

4 عبد القادر حليمي: المرجع السابق، ص 196.

في نقل مختلف المنتجات سواء داخل البلاد أو خارجها، وما دعم هذه الموانئ هو وجود سكك حديدية بالقرب منها، مما سهل عملية نقل المنتجات من مكان لآخر دون أي صعوبات¹.

المنتجات الصناعية:

استغلت فرنسا بعض المنتجات الفلاحية لأغراض صناعية بعد تحويلها مثل التبغ الذي جلب إلى الجزائر في 16م من أوروبا وأمريكا، ظل يحتل مساحة محدودة في مطلع 20م، ثم ازدادت مساحات زراعة التبغ إلى 34 ألف هكتار قبل سنة 1954 إلى جانب القطن الذي حقق أرباحا كبيرة لصالح المستوطنين استقر إنتاجه في أحواض الشلف².

وعلى رأس هذه المنتجات الحلفاء التي أقيمت عليها الأسواق الأوروبية وقد زودت الاقتصاد الفرنسي بنسبة 75% انتشرت زراعتها في الهضاب بضواحي سعيدة وعين الصفراء، صدرت كميات كبيرة منها عبر ميناء أرزيو ووهران باتجاه إنجلترا³.

الثروة الحيوانية:

شكلت الثروة الحيوانية والنباتية موارد اقتصادية هامة استفاد منها المستوطنون بالدرجة الأولى حيث استقروا في أفضل الأراضي مدعمين بامتيازات وحماية منحها لهم الإدارة الاستعمارية، قصد إنجاح عملية الاستيطان وتمويل الاقتصاد الفرنسي، مستغلة في ذلك اقتصاد المجتمع الجزائري بنوعيه (الريفي والحضري) الذي مارس النشاط الفلاحي، إلا أن أغلبه كان بيد المستوطنين الذين يملكون أخصب الأراضي وأحدث الوسائل الفلاحية بالإضافة إلى التسهيلات القانونية والإدارية، في حين أن الجزائريين كانوا لا يزالون يعتمدون على وسائل تقليدية وفي مساحات زراعية ضئيلة خاضعة لقوانين تعسفية جائرة⁴.

للإشارة فإن تربية المواشي كانت تنمو بحسب حاجات الحكومة الفرنسية وبعض التجار الذين يشترون الأغنام في الجزائر بأثمان منخفضة ويبيعونها بأسعار مرتفعة في فرنسا وأوروبا⁵، بالإضافة إلى الثروة

1 عبد القادر حليمي: المرجع السابق، ص 202، 204.

2 حياة ثابتي: المرجع السابق، ص 73.

3 احمد توفيق المدني: المصدر السابق، ص 182.

4 حياة ثابتي: المرجع السابق، ص 64، 65.

5 يحيى بوعزيز: السياسة الاستعمارية من خلال مطبوعات حزب الشعب الجزائري (1830-1954)، د م ج، الجزائر 1991، ص 78.

الحيوانية والنباتية التي يشتهر بها القطاع توجد الثروة البحرية كمورد طبيعي آخر زاد من أهمية العمالة، حيث تنتج سواحل الغرب كميات ومعتبرة من الأسماك يمكن تناولها فيما يلي:

الصيد البحري:

يتحكم في هذا النوع من النشاط عوامل عديدة، منها الظروف الطبيعية للمنطقة الساحلية التي تمارس فيها عملية صيد الأسماك، ومن أهم موانئ الصيد في القطاع الوهراني خلال العهد الاستعماري: (ميناء بني صاف الذي يحتوي على الأسماك الزرقاء والمهاجرة وأسماك الأعماق، وميناء الغزوات الذي ينتج كميات هائلة من الأسماك البيضاء والزرقاء على حد سواء، بالإضافة الى موانئ أخرى لا تقل أهمية مثل ميناء ارزو وميناء المرسى الكبير بوهران).¹

نستنتج أن القطاع الوهراني خلال العهد الاستعماري مثل ثروة زراعية بالدرجة الأولى أسهمت في تنمية وإثراء الأسواق الأوروبية والفرنسية على وجه الخصوص حيث تم تصدير الحلفاء والخمور وغيرها عبر الموانئ الغربية نحو الخارج.

الثروة المعدنية:

احتوت الجزائر على المعادن منذ عصور قديمة جدا تعود الى فترة ما قبل التاريخ ، وكان الرومان يستخرجون النحاس والرصاص والحديد من مناجم شتى، ثم العرب والأتراك الذين استغلوا مناجم الحديد ، وزاد استغلاله في القرن 19م من خلال عمليات التنقيب والبحث عن مناجم أخرى، ومن أبرز المناجم التي تم اكتشافها منجم بني صاف في 1873، بدأ استغلاله في 1879، وصار الممول الرئيسي لفرنسا بعدما أنشئت شركة مقطع الحديد ، ثم اكتشفت مناجم أخرى في ذات المنطقة مثل: غار البارود ودار الريح وسيدي إبراهيم وسيدي الصافي ، لذلك كانت تصدر كميات كبيرة من الحديد نحو الخارج خاصة بريطانيا.²

ما تجدر الإشارة إليه هو أن الجهة الشرقية من الجزائر أغنى من الجهة الغربية من حيث المعادن ذلك أن مناجم الشرق كثيرة ومواردها متعددة مثل الفوسفات والحديد والزنابق، وذلك يعود إلى التركيب الجيولوجي للأرض، أما القطاع الوهراني فيوجد به منجم واحد في بني صاف، استغل لصناعة الوسائل الحربية كما

1 عبد القادر حليمي: المرجع السابق، ص 212.

2 حياة ثابتي: المرجع السابق، ص 77.

انتشرت بالإقليم مصانع مثل مصانع الإسمنت في زهانة، بمعسكر، سعيدة، إذ ساهم مصنع بني صاف في تطور المنطقة نظرا لقربه من الميناء وهو ثاني ميناء منجمي موجه لخدمة التصدير بعد ميناء عنابة.¹

يتضح من خلال ما سبق أن الموقع الاستراتيجي للقطاع الوهراني استغلته السلطات الاستعمارية خدمة لمصالحها الاقتصادية بالدرجة الأولى، و قامت بتعميره بمجموعة كبيرة من المستوطنين من مختلف الجنسيات ، كما أن تلك الثروات استغلتها الحكومة الفرنسية بالجزائر عامة وبالقطاع الوهراني على وجه التحديد لصالح ملاء الخزينة الفرنسية بعائدات المنتوجات الموجهة نحو التصدير، إضافة الى منح المستوطنين فرص لاستغلالها دون قيود أو قوانين رقابية مما أدى إلى تعرض هذه الخيرات الى النهب والاستنزاف، وحرمان السكان الأصليين الأصحاب الحقيقيين لتلك الأراضي من استغلالها.

الأمر الذي أفرز معادلة غير متوازنة تتمثل في تقوية وتنمية الاقتصاد الفرنسي مقابل انهيار وتراجع الاقتصاد المحلي، إضافة الى ظهور طبقة في المجتمع متمخضة عن النظام والتوزيع الغير عادل لممتلكات الأراضي بحيث في المرتبة الأولى يوجد المستوطنون أصحاب رؤوس الأموال المستحوزون على أخصب وأجود الأراضي والمنتوجات، أما في المرتبة الثانية السكان الأهالي الذين يعملون كخماسة أو عمال يقومون بأعمال شاقة في المناجم أو المزارع.

1 حياة ثابتي: المرجع السابق، ص 79.

2- التحولات الاستيطانية في القطاع الوهراني:

يعد الاستيطان من أخطر أنواع الاستعمار لأنه يستهدف الأرض والإنسان ويعمل على اقتلاع السكان الأصليين من جذورهم، ويضع مكانهم عناصر أجنبية دخيلة على المجتمع الأصلي¹، عن طريق مصادرة الأراضي بكل الوسائل ومنحها للمستوطنين الجدد مما يترتب عن ذلك تفكيك البنية الاجتماعية الأصلية وخلق طبقة جديدة أجنبية، وهذا ما عانت منه الجزائر طيلة العهد الاستعماري.

2-1 تطور الاستيطان في القطاع الوهراني:

قام الاستعمار الاستيطاني في الجزائر على أساس انتزاع الأراضي من أصحابها الأصليين ومنحها للعناصر الجديدة الدخيلة على المجتمع الأصلي، بهدف التوطين والبقاء المستمر وفرض الهيمنة السياسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية... الخ على حساب إقصاء وإلغاء وجود الشعب الأصلي مما يؤدي إلى ظهور طبقة وحرمان من الحقوق وتمييز عنصري، كل هذا عانى منه الشعب الجزائري لمدة زمنية طويلة بعدما جرد من كل امتيازاته وترتب عن ذلك تحولات كبيرة في التركيب الديموغرافي والبناء الاقتصادي والاجتماعي للمجتمع الجزائري.

منذ السنوات الأولى للاحتلال الفرنسي شهدت المناطق الساحلية تركيز مكثف للقوات الاستعمارية بهدف تعزيز السيطرة على المراكز الاستراتيجية، وكان القطاع الوهراني أحد المناطق المستهدفة نظرا لموقعه الاستراتيجي الذي سيخدم الاستعمار الفرنسي في كافة الميادين، ولكي تتمكن فرنسا من استغلال هذا القطاع عملت على برمجة جملة من المشاريع الاستيطانية التي ساهمت في توافد الأوروبيين كإنشاء مستوطنات زراعية وتهيتها بمختلف الهياكل الضرورية، وبناء السدود وغيرها ، مما أثر بشكل مباشر على المجتمع المحلي والاقتصاد التقليدي والواقع الديموغرافي بعد الاستيلاء على الأراضي وتحويلها إلى مزارع في خدمة الكولون²، وبالتالي هجرة السكان أصحاب الأراضي نحو الجبال وما نتج عنه من فقر وتفكك أسري.

ومن ضمن سلسلة المشاريع الداعمة لسياسة الاستيطان التي كان لها أثر كبير في إحداث هذه التغيرات شبكة السكك الحديدية، حيث عملت السلطات الاستعمارية على ربط كل أقاليم القطاع الوهراني كوسيلة من أجل تسهيل نقل المستوطنين وتنشيط الحركة التجارية بما يخدم الاقتصاد الفرنسي، خاصة وأن القطاع

1 عدة بن داهة: الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض...، ج 1، المرجع السابق، ص 500.

2 علي عيود: المرجع السابق، ص 21.

الوهراني يتمتع بخصائص طبيعية واقتصادية جعلت منه محور اتصال بين الشمال والجنوب داخل الجزائر ومجال حيوي ساحلي.

تفنتت سلطات الاحتلال الفرنسي في ممارسة كل مظاهر الاستيطان في الجزائر إذ شمل الانسان والأرض معا، وقد اعتمدت في تنفيذ مخططاتها آليات عديدة من أجل خلق كيان استعماري فرنسي وإنهاء الوجود الجزائري الأصلي، وخلال الفترة الممتدة من 1830 الى 1954 يمكن تمييز مظاهر الاستيطان عبر مرحلتين أساسيتين:

أ-مرحلة الحكم العسكري: 1830-1870

ان أول ما قامت به الإدارة الاستعمارية خلال هذه الفترة هو سن قوانين زجرية قاسية تهدف الى جعل الجزائر قطعة أرض فرنسية وجزء لا يتجزأ من فرنسا ومن المراسيم والقوانين الصادرة في هذا المجال:

تلك التي صدرت أثناء فترة الاستيطان الرسمي 1830-1840 ، منها مرسوم 08 سبتمبر 1830 الذي ينص على مصادرة أراضي الوقف الإسلامي وتبعه قرار 7 ديسمبر الذي ألحق جميع الأوقاف باسم الدولة الفرنسية¹، إضافة الى مرسوم 1832 الذي طبق على القبائل الثائرة، والأمرية الصادرة في 22 جويلية 1834 التي اعتبرت الجزائر جزء من الممتلكات الفرنسية وبعودة المارشال كلوزيل في جويلية 1835 عادت معه إجراءاته الاستيطانية في منطقة بوفاريك حيث وزعت الإدارة على المستوطنين أراضي كثيرة من أجل الاستغلال الزراعي ، وبفضل هذه المراسيم والتسهيلات التي قدمتها فرنسا وفد الى الجزائر حتى سنة 1839 حوالي 1580 أوروبي.²

أما في فترة الاستيطان العسكري 1840 - 1847 بعد تولي بيجو الحكم على الجزائر اعتمد جملة من الأساليب من أجل تعزيز الاستيطان ومواجهة المقاومة الشعبية حيث صرح قائلاً:

" علمنا التاريخ ان الرومان خاصة الفرق العسكرية بعد الاحتلال شقت الطرق ورفعت قنوات المياه واستصلحت الأراضي.... سوف يستفيدون من هذه الأراضي بعبيدهم ووسائلهم."³ يتضح من خلال هذا

1 شارل روبيير أجيرون: تاريخ الجزائر المعاصرة، تر عيسى عصفور، ط1، منشورات عويدات، بيروت، 1982، ص 41.

2 الزهرة صوافي: تطور الاستيطان الأوروبي بالقطاع الوهراني ما بين 1830-1954، عصور الجديدة، ع 2، مج 9، جامعة وهران، 2019، ص 119.

3 علي عيود: المرجع السابق، ص 45.

الخطاب أن سياسة بيجو قائمة على أساس الاستيلاء على الأرض ثم استغلالها بسواعد أهلها وممتلكاتهم معتمدا في ذلك على استراتيجية الاستعمار الروماني القديمة.

ثم جاء قانون 31 أكتوبر 1844 الذي نص على مصادرة الأراضي ضد كل من يقوم بعمل عدواني ضد فرنسا أجل الاستيلاء عليها واستغلالها ومنحها للمستوطنين، معتبرة تلك الأراضي أنها كانت تابعة للدولة العثمانية سابقا، وهذا ما جعل سلطات الاحتلال تعمل جاهدة على انتزاع الأراضي ومصادرتها عن طريق القوة العسكرية وباسم القانون¹.

ما يميز هذه المرحلة تطور عدد المستوطنين ففي عهد بيجو أصبح الاستيطان رسمي وعملت الدولة على تشجيعه بمضاعفة المراسيم،² كما تعرضت الجزائر في عام 1848 الى أزمة اقتصادية بسبب المضاربة على شراء الأراضي والعقارات وفي العام الموالي 1849 تفشى وباء الكوليرا الذي كان مصدره إحدى السفن الفرنسية القادمة من مرسيليا وسرعان ما انتشر الوباء في العديد من المناطق.³

وبموجب هذه التشريعات تطور الاستيطان بالقطاع الوهراني من 1830 الى 1851 حيث تم تأسيس مراكز إستيطانية بلغ عددها 35 مستوطنة أنشئت بداية من سنة 1846، (تم ذكر نماذج عنها في المدخل)، حظيت هذه المراكز بدعم مادي بعدما منح للمستوطنين امتيازات وبنيت لهم قرى استيطانية تتوفر على مختلف المرافق الضرورية.⁴

كما فكر لاموسير في بناء مراكز استيطانية في إقليم وهران وذلك بتوطين 500 عائلة فلاحية ويتم توزيعها على 22 بلدية على أراضي تقدر بـ 80 ألف هكتار تمنح للمستوطنين أصحاب رؤوس الأموال وتم تكليفهم بانتزاع الأراضي من الجزائريين عن طريق مقايضتهم أو بأثمان زهيدة كما استقرت بالمرسى الكبير حامية عسكرية تتألف من 300 ألف فرنسي أقاموا حولهم عددا من الحصون الصغيرة وحولوا المخازن الموجودة فيه الى ثكنات.⁵

1 علي عبود: المرجع السابق، ص 46.

2 الزهرة صوافي: المرجع السابق، ص 119، 120.

3 ارزقي شويتام: سياسة الاستيطان الفرنسي في الجزائر 1830-1914، مجلة التاريخ المتوسطي ع 2، مج 2، جامعة الجزائر، 2020، ص 200.

4 نفسه، ص 201.

5 عدة بن داهة: الاستيطان والصراع على ملكية الأرض ج 1، المرجع السابق، ص 49.

قسم لاموسيرير القطاع الوهراني الى أربع مقاطعات وهران، تلمسان، مستغانم، معسكر، ووزع عليها خمس آلاف عائلة فلاحية على أراضي تقدر مساحاتها بـ 80000 هكتار، وطلب من الحكومة الفرنسية قروضا مالية من أجل تهيئتها عن طريق تزويدها بالمياه ومد الطرق لتثبيت العائلات الأوروبية.¹

أما في الفترة الممتدة بين 1851 و1860 وهي المرحلة التي كان راندون حاكما عاما على الجزائر تواصلت عمليات المصادرة كما أنشئت الشركات الزراعية مثل الشركة السويسرية والشركة العامة الجزائرية التي تعهدت ببناء 100 مليون من الإنجازات العمومية لصالح المستوطنين الا أنها لم تنجز شيئا.²

من أبرز التشريعات التي صدرت خلال هذه الفترة قانون 16 جوان 1851 الذي تناول مسألة الملكية العقارية بين المستوطنين والجزائريين كما ألغى الأمرية الصادرة في 1844 حسب العديد من الدارسين، تضمن القانون بابين، اختص الباب الأول بتوضيح الدومين الوطني والثاني الدومين الإقليمي والبلدي، وذلك من أجل دعم السياسة الاستيطانية والبحث على أراضي وغابات ومناجم...الخ، قصد استغلالها من طرف المستوطنين،³ ثم مرسوم 11 جويلية 1858 وبموجبه صادرت فرنسا الأراضي الفلاحية التي كانت بحوزة 160 فلاح جزائري.⁴

الملاحظ من خلال هذه الإجراءات أن فرنسا كانت تسعى لتكريس الاستيطان من جهة ومن جهة أخرى كانت تسعى لنشر الديانة المسيحية فعملية منح أرض واسعة ومهيئة لتأسيس لابد أن يكون وراءه أبعاد خلفية متمثلة في محاولة طمس الهوية الدينية للمجتمع الجزائري.

خلال هذه الفترة ظهرت مستوطنات أخرى شملت أنحاء أخرى في القطاع الوهراني منها الحناية بتلمسان 1851، وريعة (Oureah) بمستغانم سنة 1853، بوسفر 1854، بوتليليس 1854، الأندلسيات 1855، غليزان 1857، المحمدية (Berigou) بمعسكر، سيدي علي بن يوب 1859، ومع بداية 1861 توقفت حركة الاستيطان نسبيا بسبب اشتداد المقاومة خاصة في القطاع الوهراني.⁵

1 احمدية عميراي: آثار السياسة الاستعمارية...، المرجع السابق، ص 39.

2 الزهرة: صوافي: المرجع السابق، ص 120.

3 Charles Robert Ageron: les Algériens Musulmans et la France 1871-1919, T 1, EDIF, Alger, 2013, P69.

4 عبد الرحمن الجيلالي: المرجع السابق، ص 49.

5 الزهرة صوافي: المرجع السابق، ص 123.

تليها المرحلة الثالثة من 1860 إلى 1871 حيث صدر مرسوم 25 جولية 1860 والقاضي بتقسيم الأراضي مجانا على المعمرين، ثم القرار المشيخي (Senatus Consult) الذي يعد منعرجا خطير في تاريخ الملكية العقارية نظرا لما نتج عنه من آثار بالغة الخطورة على القبائل حيث فرض تقسيمات جديدة على أراضيها، وتحولت الملكيات إلى فردية بعدما كانت جماعية وهناك الكثير من الأراضي التي استولى عليها الكولون بحجة عدم إثبات ملكيتها من طرف السكان، بلغت الأراضي التي تم الاستحواذ عليها بموجب هذا القرار 6 ملايين هكتار سنة 1866 وتحول الكثير من الملاك الأصليين إلى خماسين في حقولهم¹.

أما في القطاع الوهراني ترتب عن التشريع إحصاء 6883811 هكتار من أراضي الشمال في مقاطعة وهران على سبيل المثال أدخل القرار تغييرات كبيرة على تركيبة القبائل²، وحسبما ما جاء في التقرير في دورة المجلس العام سنة 1867 فقد مس القرار عدة قبائل مثل قبيلة ولاد إبراهيم في سيدي بلعباس وقبائل أخرى في مستغانم، سيدي دحو والقلعة بمعسكر... الخ.³

خلال هذه المرحلة وتحديدًا في فترة حكم بيليسي (Pélissier) ما بين 1860-1864 عمل على اتباع سياسة راندون المتعلقة بمصادرة الأراضي ومد الطرق والسكك الحديدية لخدمة مشاريع المستوطنين بغرض ضمان مستقبلهم في الجزائر، وقد اشتدت في عهده عمليات انتزاع الأراضي مما جعل نابوليون يأمر بالتوقف عن سياسة الحشد وإصدار القرار المشيخي الذي أقر بنظام الملكية الفردية كما تناولنا سابقا.⁴

وبعد وفاة بيليسي في 1864 شغل ماكماهون⁵ منصب الحاكم العام وأضاف سياسة استيطانية جديدة مفادها الاعتماد على الجزائريين في التطوير والسماح لهم بالانضمام إلى الوظائف العمومية والعسكرية كما طبق عدة مراسيم تدعم الاستيطان أهمها مرسوم 25 أفريل 1866 الذي حدد أراضي ولاد سعيد وبني

1 بشير بلاح: المرجع السابق، ص 159.

2 علي عبود: المرجع السابق، ص 95.

3 G G A: Conseil Général de la Province d'Oran, Séance de 1867, imp, a Dupont, Oran, 1867, p 20.

4 جمال خرشي: الاستعمار وسياسة الاستيعاب في الجزائر، 1870-1962، تر: عبد السلام عزيزي، دار القصة، الجزائر، 2009، ص 256-257.

5 Patrice de MacMahon: مارشال وثالث رؤساء الجمهورية الفرنسية من أصل إيرلندي عين حاكم على الجزائر في 1864 وفي عهده دشن ميناء وهران 27 جولية 1867 توفي سنة 1893، ينظر عدة بن داهة: المرجع السابق، ص 501.

شقران، ومرسوم 16 جوان 1866 المحدد لأراضي قبيلة الغرابية في معسكر، ومرسوم 22 مارس 1865 الذي نص على تقسيم أراضي العرش لأجزاء فردية شمل 124 قبيلة في العديد من المناطق¹.

زيارة نابوليون للقطاع الوهراني:

في 21 ماي 1865 نزل نابوليون بالمركز الاستيطاني غليزان بعد زيارته لمستغانم عقب انتفاضة سيدي لزرق بلحاج للاطلاع على المشاريع الاستيطانية منها سد مينا، وأكد على ضرورة الاهتمام بشؤون الكولون بسبب وقوعها بين جبال الظهرة وفليطة المتميزة بكثرة المقاومات، كما أظهر إعجابه من تطور المركز عند تقاطع واد مينا والشلف، وما ميز هذه الزيارة هو الجمع الغفير الذي جاء من قبيلة فليطة مطالبين بالإفراج عن أبنائهم الذين أرسلوا الى فرنسا بسبب مشاركتهم في الانتفاضات.²

أثناء الزيارة تم تكريم بعض القيادات في منطقتي مينا والشلف، مثل عبد الله ولد سي العربي خليفة من أغاليك بني وراغ ومينا وشلف برتبة ضابط كبير (Grand Officier) وحبيب بن حضري قايد قياد فليتا برتبة قائد³، أكدت الزيارة على ضرورة إنشاء المشاريع الاستيطانية بما يضمن بقاء المستوطنين أهمها إنجاز خزان المياه بمينا لري الأراضي الزراعية التابعة للكولون، ومواصلة اشغال الطرق البرية تيارت-غليزان، والسكة الحديدية الجزائر-وهران، كما تم تأسيس وحدة عسكرية لحماية المستوطنين.⁴

خلال الزيارة وقعت مظاهرة شعبية كبيرة أدخلت الرعب في نفس نابوليون ومرافقيه (المارشال ماكماهون، الجنرال فلوري، الجنرال دوليني، العقيد لابساي) وتعتبر هذه المظاهرة امتداد لثورة سيدي لزرق بلحاج حيث وفد المتظاهرون الى المدينة وحاصروا عربة الامبراطور، قدر عدد المشاركين بحوالي 20 ألف متظاهر، شكلت خطرا على حياة الامبراطور ومرافقيه مما أجبر على التكر في برنوس أبيض ونقل على عربة غير العربية التي دخل بها⁵.

1 عدة بن داهة: الاستيطان والصراع على ملكية الأرض، ج1، المرجع السابق، ص 145.

2 L'écho d'Oran: N 2341, 22 Mai 1865.

3 Ibid.

4 Ibid.

5 جمال خرشي: المرجع السابق، ص 258.

ب-مرحلة الحكم المدني: 1870-1954

يتفق المؤرخون على اعتبار أن فترة الحكم المدني كانت أسوأ بكثير من فترة الحكم العسكري، حيث وضعت السلطة في يد المستوطنين ومنحت لهم صلاحيات واسعة في الجزائر مما جعل مصير البلاد في أيديهم.

وفي هذا الصدد يقول أحد المؤرخين "أن الحكم المدني بالنسبة للمسلمين يعني سيطرة الكولون، فكانوا يخشون على مصادرة أراضيهم ومن حكم رؤساء البلديات الأوروبيين ومن فقدان تشريعاتهم ومن الاحكام العدلية الصادرة عن مجالس الكولون"¹، كما شهدت البلاد في هذه المرحلة مشاريع مكثفة تجسدت في زيادة مصادرة الأراضي بما فيها من مزارع وغابات، ومنح للمستوطنين امتيازات اقتصادية واجتماعية معتبرة، مدعمة بترسانة من القوانين التعسفية.

وكان من جملة الإجراءات التي اعتمدت عليها السلطات الاستعمارية خلال هذه الفترة هو منح الجنسية الفرنسية لليهود المقيمين بالجزائر بموجب مرسوم كريميو 24 أكتوبر 1870، كما زادت المساحات الخاضعة للحكم المدني اتساعا خاصة بعد إخماد المقاومات الشعبية وضم أراضي الثائرين ومن أهم التشريعات الداعمة لذلك قانون 30 مارس 1871 الذي نص على مصادرة أراضي المشاركين في مقاومة المقراني.²

توالى سلسلة التشريعات الداعمة للاستيطان ومنها: مشروع وارنيي (Warnier) 26³ جويلية 1873 وهو مزيج بين مشروعين قدمهما وارنيي الأول في 20 جانفي والثاني في 27 مارس 1872⁴، تضمن 32 مادة في ثلاث فصول، تناول الفصل الأول سبع مواد تحدثت المادة الأولى منه عن إخضاع المعاملات العقارية للقانون الفرنسي، أما الفصل الثاني يحمل خمس مواد ركزت على تأسيس الملكية الفردية، الفصل الثالث ضم سبع مواد تتعلق بنظام توثيق العقود الملكية ومدتها الزمنية.⁵

1 Charles Robert Ageron: Op,cit, P 39

2 ارزقي شويتام: المرجع السابق، ص 204.

3 Warnier: زعيم الفكر الاستيطاني وصاحب فكرة منح مخططات للمستوطنين في عهد نابليون الثالث، اشتغل بمنصب نائب يمثل الكولون في البرلمان الفرنسي ينظر عمار بوحوش: التاريخ السياسي للجزائر من البداية لغاية 1962، 1، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1997، ص152.

4 محمد بليل: التشريع العقاري الاستعماري في الجزائر خلال القرن 19، القطاع الوهراني نموذجا، مجلة عصور، ع 2، مج 9، جامعة وهران، 2010، ص 135.

5 Henry Hugues, Paul Lapera :Le Code Algérien, Recueil Annote Suivant l'ordre Alphabétique des Matières des Lois, Décrets, Décisions, Arrêts de 1872-1878, Mauguim Libraire Place D'arme, Alger, 1878, p258.

كان الهدف من هذا المشروع هو الاستيلاء على العقار الجزائري والحصول على المزيد من الأراضي التي كانت تابعة للعرش لصالح المستوطنين، وما تجدر الإشارة إليه هو أن هذا المشروع شمل القطاع الوهراني فمن خلال قرار 21 جانفي 1880 وباقتراح من الوالي العام لإقليم وهران شمل أراضي بدوار بلدية سوق التل التابعة لعين تموشنت وكذلك دوار خلفه، ثم تبعه قرار 25 جويلية 1881 حيث مس دوار بلدية بن يحيى بمقاطعة وهران أيضا ودوار قربوسة، يليه قرار 3 جويلية 1882 بدوار بلدية القصر قبيلة ولاد علي في سانت لويس بوهران.¹

في إطار هذا المشروع أصبحت العائلات تعيش ضيقا إذ لم يتمكن السكان من رعي قطعانهم مثل عائلة بن شيحا في عين تموشنت وعائلة بوعناني في سعيذة وعائلة ولاد قادي في وهران وفرندة،² وما تجدر الإشارة إليه هو الاستهداف العمدي لتلك العائلات باعتبارها كانت تمثل قيادات بارزة في المنطقة وتمتلك مساحات كبيرة من الأراضي بما فيها الغابات.

والجدول الموالي يوضح المناطق التي تم تطبيق قانون ورائني فيها بموجب التقرير الذي قدم الى والي وهران رقم 36 سنة 1886 حول ملكية الأرض بدواوير البلديات المختلطة من 26 جويلية 1873 الى 30 جوان 1886:³

نوع الملكية	مجموع الهكتارات
الأراضي التي شملها التطبيق	750283 هكتار
الملكيات المثبتة (سبق ان مرت عليها لجان التحقيق)	42562 هكتار
ملكيات تم تأسيسها من خلال عمل لجان التحقيق	37456 هكتار
الأراضي المتبقية التي لم تمر عليها لجان التحقيق	72073 هكتار

جدول يوضح توزيع ملكية الأراضي الزراعية في القطاع الوهراني حسب مشروع ورائني في 30 جوان 1886

الملاحظ من خلال هذا الجدول أن قانون ورائني شمل مساحات كثيرة في الغرب الجزائري فنسبة 750283 هكتار تثبت مدى انتشار هذا المشروع في أنحاء القطاع ، دون أن ننسى الملكيات المثبتة سابقا

1 محمد بليل: تشريعات الاستعمار الفرنسي في الجزائر، المرجع السابق، ص 60، 61.

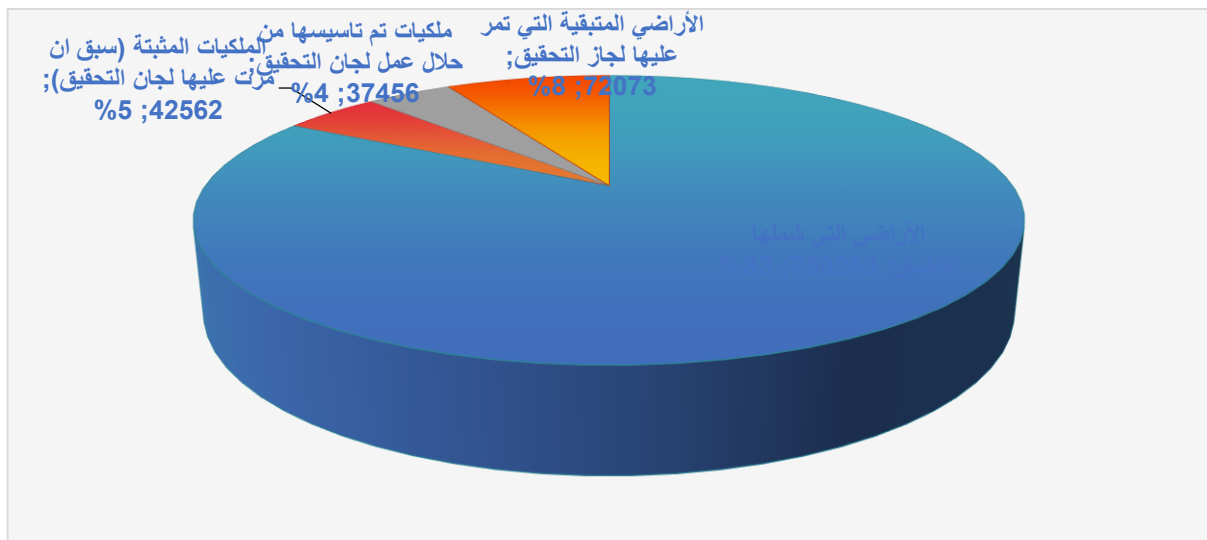
2 إبراهيم مهديد: الاستقرارية التقليدية الوهرانية خلال القرن 19 والرأسمالية الاستعمارية (إشكالية الاندماج الاجتماعي)، مجلة إنسانيات، ع 4، جامعة وهران، 1998، ص 90.

3 محمد بليل: المرجع السابق، ص 73، 74.

في المنطقة التي مرت عليها لجان قبل هذا المشروع المقدرة بـ 42562 هكتار، وحتى الملكيات التي تم تأسيسها أيضا بمعدل 37456 هكتار، بالإضافة الى الأراضي المتبقية البالغة 72073 هكتار، مما يعكس مدى فعالية هذا المشروع في تنمية عملية الاستيطان بشكل قانوني وإداري، كما أثبتت السلطات الاستعمارية وجود أراضي أخرى ممكن أن يشملها المشروع في فترة لاحقة.

ما يمكن استنتاجه من خلال هذا الجدول هو أن هناك تعقيدات إدارية وقانونية ميزت التشريعات العقارية الفرنسية أواخر القرن 19م، خاصة وأن الشعب الجزائري مثل هذه الإجراءات جديدة عليه، كما أثرت في طبيعة الملكية الجماعية التي تميزت وتعودت عليها القبائل والأرياف في المجتمع الوهراني والجزائري بصفة عامة.

دائرة نسبية توضح توزيع ملكيات الأراضي في القطاع الوهراني حسب مشروع وارنيي في 30 جوان 1886



يتضح من خلال الدائرة النسبية ان مشروع وارنيي شمل نسبة كبيرة من الأراضي التابعة للقطاع الوهراني ومثلت نسبة 83% وهي نسبة كبيرة جدا تم انتزاعها من الجزائريين بمختلف الاشكال من أجل التحضير لمشاريع استعمارية متنوعة.

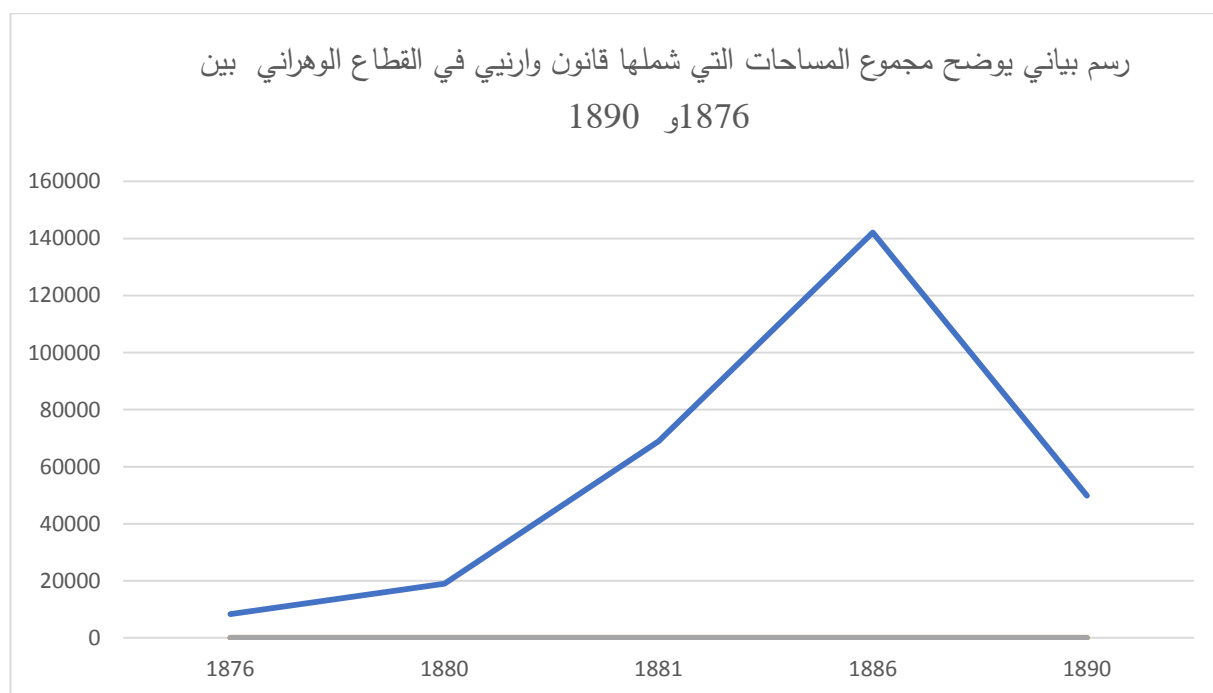
من خلال هذه العملية تم إحصاء 27073 عقد مسلم و 128205 شهادة فردية شملت الملكيات التي مرت عليها لجان التحقيق حيث بلغت مصاريف هذه العملية 75680367 فرنك، كما أن عمليات التنفيذ مشروع وارنيي استمرت لمدة طويلة وشملت عدة دواوير، كما يوضحه الجدول الموالي¹:

1 محمد بليل: المرجع السابق، ص 74.

السنة	عدد الدواوير	مجموع المساحات المعنية بالهكتار
1876	03	8334
1880	02	19005
1881	12	68893
1886	13	142095
1890	03	49849

جدول يوضح مجموع الأراضي التي شملها قانون ورنبي في القطاع الوهراني بين 1876 و1890¹.

وبلغة بيانية إحصائية حول الأراضي التي شملها مشروع ورنبي في قبائل والدواوير التابعة للقطاع الوهراني يمكن ملاحظة ما يلي:



الملاحظ من خلال الرسم الارتفاع المستمر لمساحات الأراضي التي شملها مشروع ورنبي حيث بلغت أوج ارتفاعها سنة 1886 بمعدل 142095 هكتار في 13 دوار كأعلى نسبة خلال الفترة المدروسة مقارنة مع السنوات السابقة، لكن في 1890 تراجعت ومس ثلاث دواوير فقط مما يشير إلى استراتيجيات أخرى قد تكون اعتمدتها سلطات الاحتلال أو لأسباب غيرها، مما يعكس نجاح الإدارة الاستعمارية في مخططاتها.

1 محمد بليل: المرجع السابق، ص 74.

كاستنتاج عام حول الجدول فإن مشروع وارنبي حقق توسعا متزايدا عبر سنوات الاحتلال حيث ارتفعت المساحات المستهدفة مع زيادة عدد الدواوير أيضا.

وتجدر الإشارة الى اعتماد الإدارة الاستعمارية أثناء عملية الاستيلاء على الأراضي استراتيجية مفادها إثبات ملكية الأرض بوثائق وحجج¹، إلا أن غالبية السكان خاصة في الأرياف لم تكن لديهم وثائق رسمية تثبت حيازتهم لتلك الأراضي المستغلة بل كان التعامل يتم بشكل تقليدي (عرفي) مما جعل عملية الاستيلاء عليها سهلة وقانونية من المنظور الاستيطاني بحجة عدم اثبات حيازتها.

قانون 16 فيفري 1897:

أبطل هذا القانون في مادته الأولى الإجراءات العامة والجزئية التي تضمنها مشروع وارنبي وقام باستبدالها بإجراء لا يميز بين ملاك الأراضي مهما كانت جنسيتهم أو أصلهم (المادة رقم 4)، وبذلك أصبحت طلبات الأوروبيين والسكان المحليين تتم بنفس الشروط، كما نصت المادة 13 من هذا القانون على احتفاظ الإدارة القضائية بصلاحياتها فيما يتعلق بالتملكات التي تم تصنيفها ضمن أراضي العرش من قبل السلطات الاستعمارية، وبناءا عليه يصبح مخطط التجزئة غير نافذ إذا كان مطابقا للقرار الصادر عن الحاكم العام².

تضمنت المادة 14 السماح للملاك الذين يريدون بيع أراضيهم أو تقديمها كضمان للحصول على قروض ويرغبون في فرنسة حقهم في الملكية أن يحصلوا على سند قانوني يثبت ملكية الأراضي ويؤكد حقهم في حيازتها سواء تعلق الأمر بأراضي العرش أو أراضي الملك، مما ثبت قاعدة للفلاح بإعطائه حق حيازة الأرض كضمان ويضاعف إمكانية شرائها بالنسبة للمستوطنين³.

كما اقترح أيضا وضع سجل خاص بالملكية العقارية الفردية مع تسجيل ترقيم لكل عقار دون استثناء، وكان هذا القانون الغرض منه تصحيح الأخطاء التي وقعت فيها التشريعات السابقة من حيث القرارات المكتوبة أو الإجراءات المتخذة ميدانيا، كما هدف الى مواصلة تأسيس الملكية الفردية في العمالة، وأكد

1 عبد اللطيف بن اشنهو: المرجع السابق، ص 26.

2 عدة بن داهة: الخلفيات الحقيقية للتشريعات العقارية في الجزائر ابان الاحتلال الفرنسي للجزائر، اعمال الملتقى الوطني الأول والثاني حول العقار ابان الاحتلال الفرنسي، يومي 20 و 21 أكتوبر 2005، جامعة معسكر، منشورات وزارة المجاهدين، 2007، ص 132.

3 إبراهيم مهديد: القطاع الوهراني ما بين 1850 و 1919، المرجع السابق، ص 48.

على ضرورة إحصاء الأراضي سواء التابعة للأملاك العامة أو الخاصة التي من شأنها ان تساعد على إقامة المراكز الاستيطانية الجديدة.¹

ان قانون 1897 قام بتصنيف الأراضي وميزها بين أراضي تابعة للعرش وأراضي تابعة للملك التي أهتمت في مشروع 1873، وقانون 1887 الخاص بالإجراءات التطبيقية المتعلقة بتحديد أراضي القبائل والدواوير وفق ما نص عليه القرار المشيخي (سيناتوس كونسيلت)².

قانون 12 فيفري 1903:

ظل التعامل به لفترة طويلة، وكان يرجع إليه في كل مرة كمرجع مهم لاستنباط الأحكام والعقوبات، احتوى على 190 مادة والتي تقضي في مقدمتها بضرورة الحصول على رخصة من أجل الدخول الى الغابة³، وبعد النجاح الذي حققه هذا القانون أصبح أحد الأساليب الأساسية لتنفيذ السياسة الاستعمارية بداية من 1936.⁴

ولعل اهتمام فرنسا بالغابة الجزائرية كان له أهداف طابعها مميز ألا وهو الرغبة في استثمار رؤوس الأموال التي تم الحصول عليها بعد الثورة الصناعية، فالغابة بحد ذاتها كانت مورد هام ورأس مال حقيقي لذوي الامتيازات، توفر الخشب والفلين والزيتون زيادة على ذلك أن أشجار الغابات الجزائرية متنوعة بل وأحيانا احتوت على أحجار كريمة.⁵

والواقع أن الأهمية الحقيقية للغابات الجزائرية في مشاريع فرنسا الاستيطانية مرتبطة أساسا بالتنمية الاقتصادية كثروة زراعية وصناعية هائلة، في إمكانها أن توفر لفرنسا مداخيل ضخمة، كما استغلها المستوطنون أيضا لبناء المنازل، الا أن ذلك أدى الى تقلص الغطاء النباتي بسبب المراكز الاستيطانية التي بنيت وسط الغابة.⁶

1 خديجة بختاوي: المرجع السابق، ص 22.

2 عدة بن داهة: الخلفيات الحقيقية... الخ، المرجع السابق، ص 140.

3 GGA: Application De La Loi Forestière Algérienne, Imprimerie Orientale, Pierre Fontana, Alger, 1904, p20.

4 عاطف سراج، شلالى عبد الوهاب: قوانين الغابات الفرنسية في الجزائر وانعكاساتها على سكان الريف، قانون جويلية 1874 نموذجاً، المجلة العربية للبحوث والدراسات في العلوم الإنسانية والاجتماعية ع 1، مج 12، جامعة العربي التبسي، تبسة، 2020، ص 146.

5 مليكة قليل: هجرة الجزائريين من الأوراس الى فرنسا، (1900-1939)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في تاريخ الأوراس الحديث والمعاصر، جامعة باتنة، 2008، 2009، ص 40.

6 عدة بن داهة: الخلفيات الحقيقية... الخ، المرجع السابق، ص 141.

كان الهدف من هذا القانون وغيره من التشريعات التي نظمتها فرنسا بزعمها أنها تحمي الغابة من الرعي الغير منظم والحرائق التي كانت تتعرض لها بين الفترة والأخرى، ولكن الهدف الحقيقي هو عزل الفلاح وإبعاده عنها وحرمانه من رعي قطيعه بها وإجباره على الهجرة بعدما كان يسكن بجوارها حيث كانت مصدر عيشه، وبفعل هذه القوانين تحولت لتخدم وتدعم الاقتصاد الفرنسي في إطار سياسة الاستيطان.

بمقتضى هذا القانون تحولت الكثير من الغابات إلى قطاع الدولة ففي القطاع الوهراني تحولت مساحات غابية قدرت نسبتها 704 كلم مربع وأخرى تابعة للخواص قدرها 6000 كلم².¹

بمقتضى هذا القانون تم تحويل مليونان ونصف مليون هكتار من غابات الجزائر الى مصلحة المياه والغابات الباريسية، وأصبحت الجزائر المنطقة الغابية السابعة لفرنسا وكانت الضحية الرئيسية لهذا النوع من الاستغلال هم القبائل المحلية التي كانت تعيش على استغلال الغابة.²

قانون 13 سبتمبر 1904:

تضمن القانون حيثيات انتقال الأراضي المعنية بالاستيطان والشروط الواجب توفرها في المستفيد من قطعة أرض، ويتضح في مادته الرابعة مثلا على أن الفرنسيين من ذوي الأصول الأوروبية وكذا الأوروبيين المجنسين والذين يتمتعون بحقوقهم المدنية ولم يسبق لهم أن استفادوا من قطعة أرض عن طريق الامتياز ولا عن طريق التنازل لهم الحق وحدهم في الحصول على مساحات وتمنح لهم مجانا.

وتكريسا لسياسة الاستيطان نصت المادة 230 منه على ضرورة ارتباط الكولون بالأراضي التي منحت لهم ومنعوا من بيعها أو تأجيرها للجزائريين الا بعد مرور 10 سنوات، ومن خلال المادتين 3 و4 تبين بوضوح إقصاء الفلاح الجزائري من استفادته من الأرض وكان ذلك هو المغزى من اصدار القانون.³

أما من المادة رقم 5 الى 12 نصت على تحول الأراضي المعنية بالاستيطان ونقلها الى الأوروبيين يتم بثلاثة طرق: إما البيع بأسعار ثابتة او البيع بالمزاد، التنازل المجاني، ثم المادة رقم 21 التي كرست

1 عدة بن داهة: الاستيطان والصراع، ج 1، المرجع السابق، ص443.

2 نيكولاي دياكوف: حركة الفتيان الجزائريين في مطلع القرن العشرين، تر عبد العزيز بوبكير، أموكال للنشر، الجزائر، 2015، ص 96.

3 صالح حيمر: السياسة العقارية الفرنسية في الجزائر 1830-1930، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الحاج لخضر باتنة، 2013-2014، ص 221.

الاستيطان بشكل واضح اكدت على ارتباط الكولون بالأرض التي استقادوا منها وقيمون بها، ومنعتهم من بيعها أو تأجيرها الا بعد انقضاء مدة 10 سنوات من تاريخ الحصول عليها¹.

ان القراءة بتمعن في فحوى هذا القانون تجعل الباحث يستنتج أن فرنسا كان لها أهداف واضحة مباشرة من وراء هذا الاجراءات المتمثلة أساسا في تشجيع الأوروبيين من كل الفئات سواء الأغنياء أو الفقراء على المجيء نحو الجزائر ومنحهم أراضي مجانية ومدعمة بامتيازات، وأهداف خلفية أخرى قد تتمثل في رغبتها لخلق قاعدة ديموغرافية مشكلة من كل العناصر الأوروبية شريطة توفر الجنسية الفرنسية في المستفيدين، وهذا ما يعكس نية فرنسا في نشر سياسة الاستيطان والفرنسة في آن واحد.

قانون 04 اوت 1926:

يعتبر هذا القانون في نظر المشرع الفرنسي أنه حرر الأرض من جميع العقبات والعراقيل، لأنه تضمن إجراءات أكثر سرعة وأقل كلفة وبفضله تمكن المستوطنون الذين كانوا يمتلكون 2.346.667 هكتار خلال عام 1930 من بلوغ 2.726.700 هكتار سنة 1950، وللعلم فإن هذا القانون صدر بعد 30 عاما بعد قانون 1897 الذي ساعد المستوطنين كثيرا في الحصول على الأراضي بعد تسهيل نقل ملكيتها².

وهكذا فإن الفترة التي تلت الحرب العالمية الأولى أي بعد 1918 تراجعت مساحات الأراضي الزراعية الخاصة بالجزائريين وبسبب شراء الكولون المزيد من الأراضي من الفلاحين الجزائريين حيث بلغ مجموع المساحات الزراعية التي أصبحت بحوزة المستوطنين 2.5 مليون هكتار سنة 1919.³

تواصلت التشريعات الداعمة للاستيلاء على المزيد من أراضي الفلاحين أثناء الحرب العالمية الثانية ومنها قانون 7 فيفري 1939 الذي نص على فرنسة الأراضي وبفضل هذه القوانين استطاعت الإدارة الاستعمارية بمساعدة مصلحة الطبوغرافيا التي أنشئت خصيصا لرسم ما تبقى من الأراضي فنجد منها ما صادرتة الحكومة الفرنسية من أملاك العروش والقبائل ووضعتها في إطار البيع ومنها ما تنازلت عنه لصالح

1 عدة بن داهة: المرجع السابق، ص 397.

2 Charles Robert Ageron, T2: Op, cit, P 722.

3 Ibid, P 774.

المعمرين أو المؤسسات الاستعمارية خاصة بعدما تم تجزئة هذه الأراضي إلى ملكيات فردية صغيرة من 60 إلى 100 هكتار.¹

كان لهذه التشريعات دور كبير في دعم وتطور الاستيطان الأوروبي منذ 1830 إذ أنها مكنت المستوطنين من بسط سيطرتهم على الأراضي الجزائرية كما هيأت لهم السلطات الاستعمارية الظروف الملائمة، إلا أن ذلك كان له أثر كبير على الفلاحين الجزائريين كون أن أغلب الأراضي التي كانت ملك للشعب الجزائري غير موثقة قانونيا وهذا ما زاد من تعقيد الأوضاع وتم تجريدهم من أملاكهم.

يقول أحمد توفيق المدني في كتابه هذه هي الجزائر "أن الأراضي كانت توزع على الحثالة والمساكين الفرنسيين مجانا بنفقات الحكومة الفرنسية وجاءوا حفاة يحملون الاسمال البالية وكثر عددهم ونما وقطعوا صالح الأرض..."²، ما يوحي بعدة دلالات مفادها أن فرنسا كانت تسعى من وراء سياستها الاستيطانية أن تنتشر الآفات الاجتماعية في المجتمع الجزائري وتغير من بنيته بل وتقضي عليها بعد تجريدهم الجزائريين من أراضيهم ومنحها للمستوطنين.

والجدول التالي يمثل تطور الاستيطان الأوروبي في القطاع الوهراني بين 1906-1948³:

السنوات	1906	1931	1936	1948
عدد السكان الأوروبيين	276.496 نسمة	355.902 ن	386.472 ن	371.392 ن

يلاحظ من خلال المعطيات أن عدد المستوطنين في تزايد مستمر خاصة بعد سنة 1931 تم تسجيل ارتفاع كبير واستمر تطور الوافدين الى الجزائر عبر السنوات الى غاية 1936، وذلك راجع الى عدة أسباب منها إعفاء المستفيدين من الضرائب وتوفير الحماية القانونية والإدارية ومنحهم امتيازات متنوعة كتوفير مختلف الهياكل القاعدية والمنشآت العمرانية، أما في سنة 1948 تراجع عدد المستوطنين الى 371.392 نسمة، قد يعود ذلك الى مجموعة من الظروف أهمها التحولات داخل الجزائر وتساعد نشاط الحركة الوطنية

1 Mimoun Bendjillali: L'Histoire De La Propriété Foncière En Algérie ،1962-1830 ،Entre Les Lois Musulmans et Françaises. **Revue des Sciences Humaines** ،Université de Constantine, N°26, Décembre, 2006, P 17.

2 احمد توفيق المدني: هذه هي الجزائر، د ط، مكتبة النهضة المصرية، مصر، د س، ص 98.

3 الزهرة صوافي: المرجع السابق، ص 121.

والمطالبة بجلاء وترحيل المستوطنين ضمن مطالب بعض الاتجاهات السياسية مما جعل الوجود الأوروبي مهدد .

ويذكر الأستاذ عدة بن داهة أن الجزائريين حاولوا استرجاع أراضيهم عن طريق إعادة شرائها طيلة الفترة الممتدة بين 1877 و 1961 وبأثمان باهضة فتمكنوا من استرجاع حوالي 987.443 هكتار بعدما حصلت عليها الإدارة الاستعمارية والكولون بأثمان منخفضة.¹

2-2 نماذج عن المشاريع الداعمة للاستيطان في القطاع الوهراني:

احتل الفرنسيون مدينة وهران سنة 1830 إلا أن اشتداد مقاومة الأمير عد القادر ودعم القبائل المجاورة له أخر فرنسا في مباشرة التشريعات المتعلقة بالاستيلاء على الأراضي الى غاية 1851، حيث ظلت الشركات الاستثمارية وبدعم من الكولون تضغط على الإدارة الاستعمارية بضرورة إقامة مشاريع عمرانية من شأنها أن تعزز الوجود الأوروبي، وبعد استقرار الأوضاع عملت الحكومة الفرنسية على مباشرة انجاز مختلف الهياكل التي من شأنها أن تخدم المشروع الاستيطاني ومنها:

الموانئ:

اهتمت سلطات الاحتلال منذ بداية الاستعمار بالمناطق الساحلية بحكم موقعها الاستراتيجي الممتاز وما توفرت عليه من خيارات متنوعة، فكان التركيز في البداية على ميناء وهران وعنابة وسكيكدة والجزائر العاصمة، لذلك عملت على إعادة تهيئة الموانئ بعد حصار بحري استمر 3 سنوات نتج عنه إخضاع الجزائر عسكريا وكان الغرض من ذلك هو الانفراد باحتلال المنطقة واستغلال امكانياتها الاقتصادية، ومن خلال الموانئ يتسنى لفرنسا جلب المستوطنين من أوروبا.

ولعل أهم الموانئ التي أولت الإدارة الاستعمارية بها اهتماما شديدا كمرحلة أولى في الاحتلال ميناء وهران الواقع على بعد 16 كلم من خليج وهران، يحده من الشرق رأس الابرة ومن الغرب كاب فالكون، أما من الجنوب سهول خصبة وسلاسل جبلية.²

1 عدة بن داهة: الاستيطان والصراع، ج 2، المرجع السابق، ص 155.

2 Paul Laurent: Les Ports Maritimes Algériens, Cahier de l'Office Français d'Édition, Paris, 1948, p39.

يحتوي الميناء على أربعة أحواض تمتد على مساحة 95 هكتار ويحميه سد يمتد من البحر موازيا للأرض طوله حوالي 3221 متر ويرتبط الميناء بالمدينة بواسطة رصيف صخري شيدت عليه مخازن واسعة ووضعت بجهته الغربية دار لصيانة السفن.¹

بعد القضاء على مقاومة الأمير عبد القادر زاد النشاط التجاري في الجهة الغربية مما اضطر الفرنسيون إلى إنشاء توسيعات وترميمات على الميناء من بينها مشروع 1843 بخصوص انجاز حوض للميناء لكي ترسو به السفن التي تحمل البضائع للميناء تمت الموافقة على هذا المشروع في 17 جويلية 1848.² في 1857 وقبل الانتهاء من انجاز المشروع تم الإقرار بأن هذا الحوض سيكون غير كافي لرسو السفن فصدر مرسوم في 28 جويلية 1860 الذي ينص على إنشاء السفن بحجم أوسع³، وبناء على هذا المرسوم أصبح ميناء وهران مكون من حاجزين:

- 1- الحاجز الأول موازي للشاطئ متجه من الغرب إلى الشرق ومجاور لحصن لامون بطول 1.033 م.
 - 2- الحاجز الثاني: حاجز القديسة "سانتا تيريزا" أنشئ سنة 1903 بطول 297 متر، يجاور هذا الرصيف رصيف آخر مخصص لرسو السفن الكبرى وذلك بفضل عمقه الذي يتراوح بين 8 و 9 أمتار.⁴
- إضافة إلى وجود مخازن عامة على حدود الرصيفين كانت تدار من طرف غرفة التجارة، كما كان بجانبها سكك حديدية تعمل على توصيل السلع والبضائع لميناء وهران قصد تصديرها للدول المجاورة وخاصة الأوروبية، بلغت تكلفة المشروع حوالي 800.000 فرنك.⁵

هناك موانئ أخرى موزعة على طول الساحل الغربي مثل المرسى الكبير الواقع على بعد 8 كلم من مدينة وهران، ويمثل البوابة الرئيسية، يتمتع بتحصينات طبيعية قوية، كما يمثل همزة وصل بين الساحل الابيري ومدينة وهران⁶، ميناء ارزيو الواقع في الجهة الشرقية من وهران على بعد 37 كلم، كان يمثل الميناء

1 علي خالصي: القلاع والحصون في الجزائر، المنشآت العسكرية الجزائرية في العصر الحديث، مطبعة الديوان، الجزائر، 2008، ص 70.

2 Paul Laurent: Op, cit, P 40.

3 GGA: Notice Sur Les Routes et Chemins, Les Ports Et L'éclairage Des Cotes De l'Algérie, Imprimerie Algérienne, Alger, 1906, p 32.

4Ibid, P 32.

5Ibid, P 33.

6 عبد الحكيم رواحنة: السياسة الاقتصادية الفرنسية في الجزائر 1870-1930، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة الحاج لخضر باتنة، 2013-2014، ص 81.

الرئيسي لبابلك الغرب، وميناء مستغانم الذي كان ملجأ لرسو السفن الصغيرة يقع على مرتفع صغير من الجنوب الشرقي لوهران، يبعد عنها بـ 72 كلم.¹

ومع تطور الاقتصاد الكولونيالي في الجزائر وازدياد عدد المستوطنين أصبح لكل ميناء اختصاص معين، فبعضها اختص في تصدير الموارد المعدنية والطاوقية مثل موانئ وهران، وأخرى اختصت بتصدير المنتجات الزراعية مثل ميناء بني صاف ومستغانم.²

الطرق:

كانت عملية شق الطرق أول ما قام به الجيش الفرنسي حيث أجبر في المرحلة الأولى من الاحتلال على بناء شبكة من الطرقات المحلية حول العاصمة وفي متيجة وعلى طول ساحل العاصمة بإشراف مهندسين عسكريين وباستخدام الجنود والأسرى³، وهذا بسبب أن مصلحة الجسور والطرقات التي تأسست في أفريل 1832 بمدينة وهران المكلفة بشق ورصف الطرقات المنفعة العامة كانت في حالة ضعف إداري ومالي وهذا لأن الحكم كان في بداية الاحتلال عسكريا وكانت الأولوية للعمل العسكري.⁴

في سنة 1830 كانت شبكة الطرقات في منطقة الجزائر العاصمة متكونة من ثلاث طرق رئيسية تنطلق كلها من مدينة الجزائر نحو اتجاهات مختلفة وكانت على النحو التالي:

1- طريق الجزائر العاصمة - وهران (الطريق الشمالي الغربي): يقطع المناطق الشمالية ويبقى بعيدا عن المناطق الداخلية لأسباب أمنية.

2- طريق الجزائر العاصمة - قسنطينة (الشمال الشرقي): الذي يقطع السهول الغنية من الشرق والجزء المحيطة بجبال القبائل.

3- طريق السلطان (الجزائر العاصمة - المدية): يمر عبر سهول متيجة والجانب الأيمن لنهر واد الشلف ويعبر واد الشفة.⁵

1 أحميده عميراي: الجزائر في ادبيات الرحالة والاسر خلال العهد العثماني (مذكرة تيدنا نموذجاً)، دار الهدى، الجزائر، 2003، ص 101.

2 عبد الحكيم رواجنة: المرجع السابق، ص 84.

3 رضا حوجو: شبكة الطرقات الفرنسية ...، المرجع السابق، ص 100.

4 خديجة بختاوي: التحولات ...، المرجع السابق، ص 216.

5 رضا حوجو: المرجع السابق، ص 102.

وما تجدر الإشارة إليه هو أن هذه الطرق في بداية الاحتلال العسكري كانت تخضع لرقابة عسكرية وخضعت للتصنيف سنة 1845 على النحو التالي:

1- طرق إمبراطورية: والتي أصبحت فيما بعد طرق وطنية ومن بينها (الجزائر - بليدة، الجزائر - الأغواط عبر بير خادم، بوفاريك، بليدة، الشفة، المدية، بوغار، الجلفة، والطريق الرابط بين سطورة وبسكرة عبر سكيكدة - الحروش - قسنطينة - باتنة).

2- طرق استراتيجية: مثل (الجزائر - المدية، الجزائر - مليانة، الجزائر - قسنطينة).¹

3- طرق إقليمية ولاتية: (طريق وهران - معسكر مروراً بالكرمة، تليلات، سيق، واد الحمام، طريق وهران - سيدي بلعباس، طريق مستغانم - معسكر).

4- الطرق الريفية: ومن أمثلتها في القطاع الوهراني: (معسكر - سعيدة، تيارت - غليزان، تلمسان - سيدي بلعباس).²

أما في العهد المدني فقد صنف الطرق الى ثلاث أنواع هي:

1- طرق وطنية: منها طريق الجزائر - قسنطينة، سكيكدة - بسكرة مروراً بقسنطينة، قسنطينة - تبسة.

2- طرق العمال: منها الطريق الرابط بين إيفرن - الجبل الكبير عبر الطريق الوطني الرابط بين الجزائر وقسنطينة، طريق بجاية - سطيف.

3- طرق ريفية: منها طريق قسنطينة - عين البيضاء، طريق سكيكدة - القل، طريق غليزان - تيارت.³

وبعد استيلاء الفرنسيين على الجزائر وتمكنهم من إنجاز شبكة من الطرق البرية، إلا أنه في القطاع الوهراني لم تتمكن السلطات الاستعمارية من تجاوز نصف قطر حزامي من الشبكة حيث اقتصر التوسع

1 Alfred Legoyt: De La Colonisation Civile et Militaire De l'Algérie, Imprimerie De E. Dépée, Sceaux (seine), Paris, S D, P 06.

2 رضا حوجو: المرجع السابق، ص 103.

3A W O /Sous Série 1R/1: Travaux publics, RN, De Mers Elkébir à Tlemcen, Affaires divers, 1946-1954.

وبواسطته يتم نقل المنتوجات الى الميناء من أجل التصدير، كما أنه يساهم في تسهيل تنقل المستوطنين بل وجلب الوافدين الجدد أيضا.

كما تتجلى أهميته أيضا في أنه لعب دور عسكري لأنه وفر الحماية للجيش الفرنسي وساعد على صمود القوات العسكرية داخل أسوار وهران من مقاومة الحاج محي الدين وابنه الأمير عبد القادر، وقد تحدث الجنرال دي ميشيل عن الطريق في إحدى تصريحاته:

"... انه من أنشط الطرق التجارية وقد منح للتبادلات التجارية تسهيلات كبرى من ناحية النقل وشحن البضائع نحو الميناء كون أن جغرافية البحر وحالته الطبيعية لم تسمح بخطوط بحرية وللاهمية التجارية العسكرية التي يتميز بها الطريق، تم تدعيمه بمشروع ميناء، الامر الذي يجعلنا نتنبأ بعد تنفيذ مشروع ميناء المرسى الكبير وربطه بالطريق ان المدينة ستتحول الى أكبر وأهم المناطق التجارية في البحر الأبيض المتوسط".¹

أما الطريق الرابط بين ارزيو ومينائها على طول 10 كلم من إنجاز مصلحة الجسور والطرق، والجدول الموالي يوضح شبكة الطرقات التي أنجزها الاستعمار الفرنسي في القطاع الوهراني.²

	مسار الطريق	المسافة بالكلم	في حالة الصيانة	متبقية التعديل بالكلم	المصلحة المكلفة بالإنجاز
1	وهران - المرسى الكبير	7	1.6	5.4	جسور وطرقات
2	مستغانم-البحر	1.8	-	1.8	جسور وطرقات
3	وهران-مستغانم عبر ارزيو	81	-	81	هندسة مدنية وجسور
4	ارزيو(الميناء)-ارزيو القديمة	10	-	10	جسور وطرقات

1 De Michel et Alexis (Louis): Oran Sous Le Commandement Du Général Desmichels, A la Librairie Militaire D'anselin, Paris, S.D, P 209.

2 رضا حوحو: المرجع السابق، ص 127.

5	وصل من طريق مستغانم من جديل الى ميناء ارزيو	13	-	13	جسور وطرق
6	وهران-مسرعين	12	-	12	هندسة مدنية وجسور
7	طريق مخيم المرموس	10	-	10	جسور وطرق
8	طريق حزام الثكنات راس العين الى غاية ثكنات وجدة	4	-	4	جسور وطرق
9	طريق ثكنات orleans	2.4	-	2.4	جسور وطرق
10	طريق المحاجر	1.2	-	1.2	جسور وطرق
11	من خزان الماء الى مسرعين	7	-	7	جسور وطرق
12	الدار المربعة-البحيرة الصغيرة	3	-	3	جسور وطرق
13	طريق الثكنات الى الشرق	5	-	5	جسور وطرق
	مجموع الطرق	151.1	1.6	149.5	

جدول: يوضح شبكة الطرق التي أنجزها الاستعمار الفرنسي في القطاع الوهراني¹

ما يلاحظ من خلال الجدول يعكس مدى اهتمام فرنسا بجانب المنشآت العمرانية كواحدة من الآليات التي تساعد على تنمية المشروع الاستيطاني عن طريق تسهيل حركة تنقل المستوطنين وكذلك تنشيط الحركة التجارية سواء الداخلية لتزويد الأسواق بمختلف الضروريات أو الخارجية لكي يتم نقل المنتوجات الى فرنسا، بحيث أن هذه الشبكة من الطرق البرية سواء كانت خطوط وطنية أو ريفية قصيرة أو طويلة فإنها خدمت فرنسا في كل الميادين.

1 رضا حوجو: المرجع السابق، ص 128.

يفضل هذه المنشآت المشكلة من الموانئ والطرق وغيرها ربطت مناطق الإنتاج بمواني التصدير، وهو ما نشط الحركة التجارية الخارجية لفرنسا، كما ساهم في تنوع الصادرات والواردات وبلغت قيمتها أكثر من 9 مليار فرنك سنة 1928¹.

مشاريع المياه (السدود):

فكرت سلطات الاحتلال الفرنسي في ضرورة تزويد المستوطنات بشبكة هامة من السدود قصد إنجاح العملية الاستيطانية وجذب المستوطنين من أجل الاستقرار ومزاولة النشاط الفلاحي خاصة في المناطق التالية بين وهران والجزائر، واعتمدت في ذلك على أربعة برامج من أجل إنجاح مشروع المياه كالتالي:

- 1- تتحمل الدولة الأشغال الكبرى، ثم تتنازل عليها لفائدة شركات تسيير المياه.
- 2- يتولى الإنجاز شركة مساهمة مدعومة من قبل الدولة بفائدة مضمونة قدرت بـ 5 % في ظرف 30 سنة وبعد انقضاء المدة تنقسم العائدات بين الطرفين، كما تتولى الإدارة مراقبة المشروع ونسبة تقدمه.
- 3- الشركة تدعم من قبل الدولة لبداية الأشغال.

4- تمنح الدولة للشركة المساهمة جزء من الأراضي المسقية².

بداية من سنة 1844 بدأ تنظيم المجال الهيدروليكي (الري) وتسخير اليد العاملة الجزائرية لإنجاز سد سيق بالقطاع الوهراني الذي لم تتطرق الأشغال به إلا بعد 1868 نظرا للتكلفة المرتفعة لأشغاله، ما جعل الحكومة الفرنسية تقترض الأموال وتنشئ شركة مساهمة محدودة " شركة الهبرة " المقطع التي ستتكفل فيما بعد بتوزيع المياه على ملاك الأراضي³، ومن أهم السدود المنتشرة في القطاع الوهراني:

- سد الشرفة (1849-1892) على واد سيق يستوعب حوالي 21.000.000 م³.
- سد جديوية (1857-1877) الواقع على واد جديوية يستوعب حوالي 700.000 م³.
- سد فرقوق (1865-1870) الواقع على واد الهبرة وبحجم يتجاوز 30.000.000 م³.

1 عبد الحكيم رواحنة: المرجع السابق، ص 82.

2 مراد سعودي: المرجع السابق، ص 115، 116.

3 نفسه، ص 117.

سد ثلاث (1860-1870) الواقع على واد ثلاث بحجم يتجاوز 750.000 م³.

سد ماقون (1879-1887) الواقع غرب ارزيو يصل الى 1.000.000 م³.¹

وبعد فترة طويلة عادت السلطات الاستعمارية من جديد عام 1926 إلى انتهاج سياسة بناء السدود الخزانة ومن الأمثلة عنها: سد غريب الواقع على واد الشلف المخصص لري 18440 هكتار بطاقة استيعابية تصل إلى 280 مليون م³، سد واد الفضة موجه لسقي 30000 هكتار يستوعب 228 مليون م³، سد بوحنيفية لسقي 29510 هكتار بحجم 73 مليون م³.²

استمرت الإدارة الاستعمارية في سياسة بناء السدود بعد سنة 1945 ولكن بوتيرة أقل من الفترات السابقة ومن الأمثلة عن السدود التي أنجزت هذه الفترة سد صارنو الذي سجل لحماية البساتين من فيضانات سد الشرفة ليبقى أهم هذه السدود.

ان الاهتمام المكثف بإنشاء شبكة واسعة من السدود يعكس الاهتمام الواضح للسلطات الاستعمارية بالمسألة الزراعية كآلية أخرى من أجل إنجاح الاستيطان وربط المستوطنين بالأراضي التي منحت لهم، خاصة وأن شبكة المجاري المائية التي تميز الجزائر عبارة عن أودية ضيقة تجف في فصل الصيف وبالتالي عملت الإدارة الاستعمارية على إنجاز السدود من أجل تخزين مياه الأمطار لسقي الأراضي التي استفاد منها الكولون.

الى جانب استغلال هذه السدود في سقي الأراضي الزراعية فإنها استعملت السدود أيضا بغرض توليد الطاقة الكهربائية مثل سد الشرفة الذي كان يولد بـ 120 مليون كيلواط ساعي.³

الاستثمار والاستيطان في أراضي الغابات:

ان التطور الصناعي الذي شهدته أوروبا خلال القرن التاسع عشر وحصول فرنسا على رؤوس أموال معتبرة جنتها من المستعمرات، جعلها تبحث عن مجالات استغلالها واستثمارها للحصول على مناطق حيوية تزخر بأراضي خصبة وذات ثروات متنوعة.

1 أحمد عيسى: آثار السياسة الاستيطانية، المرجع السابق، ص 99.

2 نفسه، ص 100.

3 عبد الحكيم رواحة: المرجع السابق، ص 87.

في هذا الإطار وبعد الإعلان عن قانون 16 جوان 1851 الذي صنف الغابة الجزائرية من خلاله ضمن أملاك الدولة¹، فتح المجال أمام المضاربين خاصة بعد تطبيق القرار المشيخي بنوعيه (1863 و 1887) فتضاعف عدد الغابات التي أصبحت بحوزة الملاك الجدد.²

وبالحديث عن منطقة القطاع الوهراني فإن هناك العديد من الغابات التي شملها قانون 16 جوان 1851 أهمها غابة مولاي إسماعيل الواقعة في أراضي قبيلة الغرابية ببلدية زهانة قدرت مساحتها بت 12 ألف هكتار وغابة بني خنيس 698 هكتار واقترح الحاكم العام اخضاع 240 ألف هكتار أخرى بنفس القبيلة.³

وموجب نفس القانون هناك قبائل أخرى خضعت للحصر مثل قبيلة ولاد قيصر في واد الشلف، حيث فقدت 12 ألف هكتار من الأراضي بموجب قرار وزاري المؤرخ في 15 أكتوبر 1859، الذي نص على إخضاع هذه القبيلة للحصر كما تم تقسيم القبيلة الى 40 قرية.⁴

كان لهذه السياسة انعكاسات وخيمة على العائلات الجزائرية حيث تقلصت مداخيلهم كما أن هناك عائلات اضطرت إلى بيع أراضيها ومنازلها بأثمان منخفضة كما تراجعت ثرواتهم الحيوانية،⁵ وبعد نجاح الإدارة الاستعمارية في اتباع سياسة حصر الأراضي والغابات عملت أيضا على محاولة توسيع نطاق الحصر الى أراضي أخرى، حيث أصدرت قرار في 23 ماي 1861 ينص على تشكيل لجنة مهمتها إعداد مشروع إلا أنه لاقى انتقادات وتم سحبه.⁶

1 Robert Estoublon: Bulletin judiciaire de l'Algérie, jures prudence algérienne de 1830 à 1876, T 3, 1859- 1876, Adolph Jordan libraire, Alger, 1890, P 32.

2 في 1887 صدر تشريع يسمى بالقرار المشيخي الصغير في 28 افريل جاء ليروم قانون وارني، ينظر شارل روبير اجيرون: المرجع السابق، ص 288.

3 عدة بن داهة: الخلفيات الحقيقية للتشريعات العقارية، المرجع السابق، ج 1، ص 361، 362.

4 صالح حيمر: السياسة العقارية...، المرجع السابق، ص 110، 111.

5 ليلي بلقاسم: تطبيق التشريعات العقارية على قبائل منطقة غليزان (الضفة اليسرى لواد الشلف وسهل مينا) ما بين 1863 1900، أطروحة دكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، كلية العلوم الإنسانية والإسلامية، جامعة وهران، 2017-2018، ص 22.

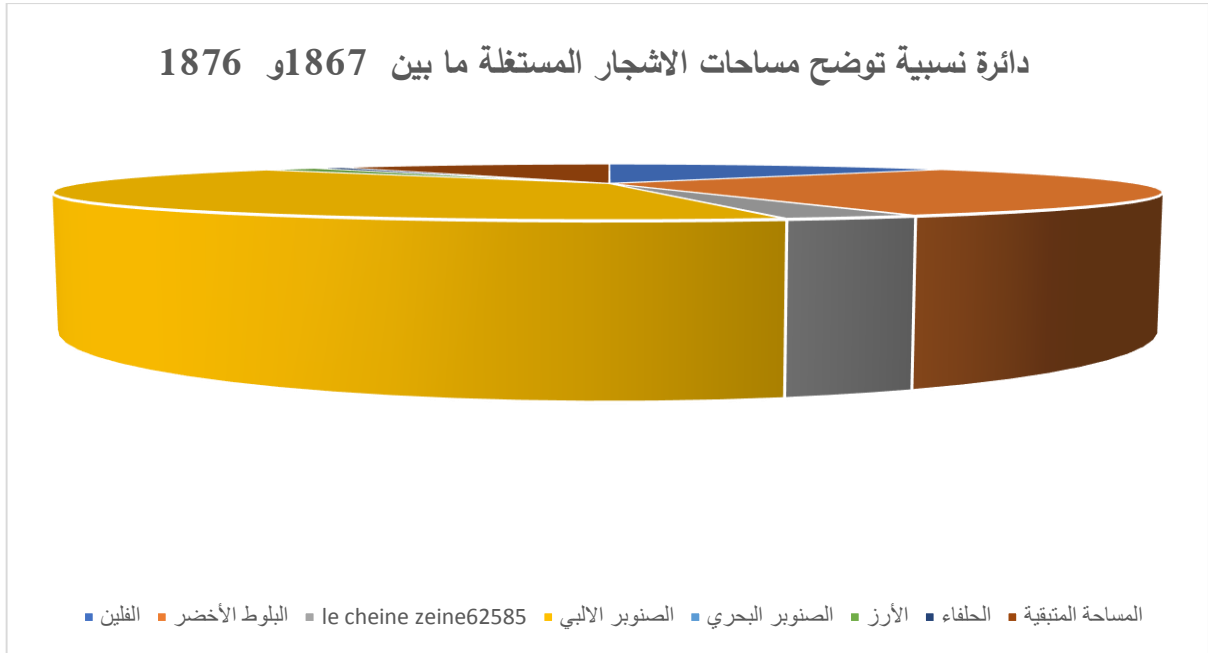
6 صالح حيمر: المرجع السابق، ص 112.

كما ورد في إحدى التقارير عن زيارة نابوليون الى القطاع الوهراني 1865 تحديدا في منطقة سيدي بلعباس حيث صرح قائلاً: "ان أراضي سيدي بلعباس تعد من أخصب وأجود الأراضي بما فيها من غابات ونباتات جميلة تكسو غطاءها النباتي".¹

يفهم من هذا التصريح الذي قدمه نابوليون الاهتمام الواضح للمشرفين والساسة الأوائل بالجزائر حيث الأراضي الخصبة والغابات الكثيفة والمناخ الملائم والمتنوع، إلى جانب كمية التساقط التي ساهمت في إنتاج محاصيل وفيرة سنويا وتنوع الأشجار، فلن تجد فرنسا أحسن من ذلك من أجل الاستثمار وبناء الشركات والمراكز لممارسة مختلف الأنشطة الداعمة لإنجاح الاستيطان وتنمية الاقتصاد الأوروبي.

ان الأشجار التي عملت الشركات الرأسمالية على الاستثمار فيها فيما بين 1867 و 1876 كثيرة ومتنوعة منها الفلين وحددت مساحته بحوالي 278325 هكتار، البلوط الأخضر 605622 هكتار، الفلين 62585 هكتار، الصنوبر الالبي 812659 هكتار، الصنوبر البحري 536 هكتار، الأرز 42742 هكتار، الحلفاء 24045 هكتار، أما المساحة المتبقية المقدرة بحوالي 220740 هكتار كانت عبارة عن أشجار زيتون وكاليتوس وفستق وخروب وعرعار وديس.²

يمكن التعبير عن هذه النسب على النحو التالي:



1 Benjamin Stora: l'Algérie Histoire Contemporaine, 1830-1988, Casbah, Alger, 2004, P 30.

2 Maurice Wahl: l'Algérie, Librairie Germer Balliere, France, 1882, P 296.

يتضح من خلال ما سبق أن القطاع الوهراني وبحكم موقعه الاستراتيجي الهام كانت أراضي خصبه مارست فيه السلطات الاستعمارية مختلف التجارب الاستيطانية حيث تنوعت المشاريع الداعمة لسياسة الاستيطان عبر مراحل الاحتلال الفرنسي.

جندت السلطات الاستعمارية كل الوسائل والإمكانيات قصد إنجاح سياستها الاستيطانية مسندة في ذلك على رؤوس الأموال التي حصلت عليها بعد الثورة الصناعية، وبالسيطرة على موارد الجزائر واليد العاملة المحلية، فراحت تخطط وتتجز مشاريعها التوسعية بترسانة طويلة من القوانين والتشريعات التي وفرت الحماية للمستوطنين والشركات الاستثمارية، على حساب الشعب الجزائري الذي انتزعت منه أراضي وأملاكه وأصبح غريبا فيها يخضع لقوانين زجرية غير عادلة.

ان اهتمام فرنسا بإنجاز سلسلة من المشاريع الداعمة للسياسة الاستيطانية لم يقتصر في منطقة على حساب منطقة أخرى بل شملت جميع الأراضي الجزائرية من شمالها الى جنوبها ومن شرقها إلى غربها، وبذلك شكل التوسع العمراني أحد الاستراتيجيات الاستيطانية في الجهة الغربية من الجزائر، هذا الأخير الذي حظي باهتمام خاص من طرف سلطات الاحتلال بالنظر الى موقعه الاستراتيجي الحيوي إذ أنه يشكل همزة وصل بين الموانئ الغربية للجزائر والصحراء فضلا عن تنوع موارده وخصوبة الأراضي به.

3 أهم الخطوط الحديدية الرابطة بين أقاليم القطاع الوهراني:

مع منتصف القرن 19م شهد القطاع الوهراني حركة عمرانية استعمارية واسعة تمثلت في إنجاز شبكة كبرى من الطرق البرية والسكك الحديدية وصولاً إلى خلق مراكز استيطانية تعود بالمنفعة العامة على المستوطنين والإدارة العسكرية حيث يسهل استغلال الموارد ويزداد التوسع الاستعماري نفوذاً¹.

أولت السلطات الاستعمارية اهتماماً كبيراً بمشروع السكك الحديدية منذ ما قبل 1857 من خلال المقترحات التي كان يقدمها المهندسون والمستوطنون، وبعد صدور المرسوم الامبراطوري شرعت الشركات في مد شبكة المواصلات الحديدية شاملة مناطق هامة في الغرب الجزائري مثل: أرزيو، معسكر، سعيدة، سيدي بلعباس، تلمسان، مستغانم، وصولاً إلى عين الصفراء وبشار أي حتى الجنوب الغربي، ولعل ذلك التأخر مرتبط بمقاومة الأمير عبد القادر التي ضربت مثالا في التصدي والبطولة ضد القوات الاستعمارية لمدة طويلة.

ساهم هذا الامتداد المترتب عن ربط المناطق بشبكة من الخطوط الحديدية في تعزيز وتكريس الاستيطان في الجهة الغربية كما كان لهذه الشبكة دور في زيادة مداخل المستعمر الفرنسي بعد تسهيل عملية النهب والاستغلال لخيرات القطاع ثم توجيهها وتصديرها نحو الموانئ ومن هناك إلى فرنسا وأوروبا.

وقد ورد عند دي بونشال في كتابه قائلا " ان خطوط القطاع الوهراني هي طرق مؤديه إلى الصحراء بحيث أن السفر من وهران باتجاه الجنوب سهل العبور عن طريق الهضاب العليا حيث لا توجد حواجز مثلما هو الحال في الجهة الشرقية المليئة بالتضاريس الوعرة" كدليل على أهمية المنطقة ضمن سلسلة مشاريع السكك الحديدية².

ويعد دي بونشال من المتحمسين لربط الجزائر بالصحراء عن طريق شبكة هامة من السكك الحديدية لذلك قدم مشروعا رأى من خلاله أن الخطوط الحديدية ستسمح بإنشاء امبراطورية استعمارية كبرى في قلب

1 Jaques Poggi: Op, cit, P 39.

2 A Duponchel : Le Chemin De Fer Transsaharien L'Algérie Et Le Soudan, Imprimeur De L'Académie Des Sciences Et Des Lettres, Montpellier, 1878, P 267.

شمال إفريقيا، وكان في منظوره أن السكة الحديدية في امكانها أن تنافس الطريق البحري الذي لا يستطيع الحركة بدونها من حيث كثرة وسرعة المبادلات.¹

اعتبر القطاع الوهراني منطقة ذات أهمية استراتيجية وحيوية جعلت الإدارة الاستعمارية منه حقلا واسعا مارست فيه جملة من المخططات الاستعمارية الاستيطانية أهمها شبكة السكك الحديدية، فتتوالت بين الخطوط ذات المنفعة العامة والمحلية، كما أن عملية التمديد ظلت مستمرة ومتوغة نحو الجنوب نظرا للفوائد التي حققتها من وراء المشروع ما جعلها تكتشف مناطق غنى أخرى ساهمت في تطوير مشاريع فرنسا التتموية طيلة فترة الاحتلال.

3-1 مرحلة الحكم العسكري:

بداية من سنة 1840 قررت فرنسا الاستعمار التام للجزائر حيث عمل بيجو (Bugeaud) على اعتماد سياسة سماها الأرض والمحراث "ense et aractro"² بمعنى أن الاستعمار الفرنسي للجزائر سيقوم على أساس الاستيطان، أي عن طريق الاستيلاء على الأراضي بالقوة العسكرية وإخضاع أصحابها لذا عمل على اتباع استراتيجية قاسية مبنية على الإبادة الجماعية وإحراق ممتلكات السكان المحليين من أجل التطهير وشنق الطرق ومنحها للمستوطنين.³

اهتمت سلطات الاحتلال خلال هذه المرحلة بإنشاء شبكة عامة من المواصلات خاصة الطرق البرية، أما بخصوص السكك الحديدية فكانت هناك مشاريع وعروض، حيث حدثت مناقشات طويلة بين الإدارة الاستعمارية التي كانت تهدف أن يكون المشروع ذو طابع عسكري يخدم الجيش من أجل التنقل والقضاء على المقاومات ومراقبة تحركات السكان قصد زيادة التوسع.

أما الشركات الرأسمالية فكانت ترغب في أن يكون ذو طابع اقتصادي يساهم في تنمية وتطوير الاقتصاد الفرنسي من خلال استغلال الموارد وتصديرها نحو الخارج، وقد ذهب الرأي العام للمستوطنين الى تأييد الموقف الثاني الخاص بالشركات الاستثمارية كون أن مشروع السكك الحديدية دوره الأساسي قائم على

1 A Duponchel : Op., cit, P 218.

2 Del Fraissy: Colonisation De L'Algérie Par Le Système Du Général Bugeaud, P 16.

3 Ibid, P 17.

نقل وتحويل المنتوجات بين فرنسا والجزائر خاصة وأن الخطوط ستمتد بمحاذاة السهول والمناطق الخصبة، في حين أن الرأي الأول يتطلب مد خطوط نحو المناطق الوعرة.¹

وتجدر الإشارة أيضا إلى أن عهد الجنرال راندون (Randon)² 1852-1858 كان من أبرز العهود الفرنسية في إنشاء الطرق ومن الأدلة التي تثبت ذلك إعطاؤه الأوامر للجنود بشق الطرق في المناطق الوعرة وكذلك تجفيف البرك وبناء الجسور، كما صدر في عهده المرسوم الامبراطوري 8 افريل 1857 الذي مثل البداية الفعلية في إنجاز السكك الحديدية بالجزائر ويبدو أنه كان من بين المساهمين في إقناع الحكومة الفرنسية بضرورة إصداره.³

وبناء على هذا يمكن اعتبار البدايات الأولى لإنجاز شبكة السكك الحديدية في القطاع الوهراني كما أشرنا سابقا تعود إلى منتصف القرن 19م، حيث يمكن ملاحظة تأخر زمني مقارنة مع المناطق الأخرى التي شملها المشروع، إلا أن هناك عروض مسبقة قدمها مجموعة من المستثمرين حول المنطقة.

حسب ما ورد في بعض التقارير الأرشفية الفرنسية في سنة 1844 اقترح ريبال (Reibell)⁴ ما يلي "ان إنشاء السكك الحديدية في القطاع الوهراني سيحدث ثورة سريعة في النشاط التجاري... مع العلم أن المنطقة تشرف على موقع ساحلي خاصة ميناء وهران والمرسى الكبير الواقع على مسافة 5 كلم إلى الجهة الغربية وعلى حدود المغرب على مقربة من مضيق جبل طارق".⁵

يتضح من خلال هذا الطرح ان شبكة السكك الحديدية ستوفر خدمات تجارية ضخمة لميناء وهران والمرسى الكبير باعتبارهما من أهم الموانئ الاستراتيجية في الجهة الغربية، إلى جانب إشارته إلى مضيق

1 رضا حوحو: شبكة الطرقات الفرنسية في جزائر القرن التاسع عشر، المرجع السابق، ص 200.

2. Jaques Louis Randon : (1871-1795) مارشال فرنسي عين وزير للحربية ثم حاكما عاما على الجزائر ما بين 1851 و 1858، في عهده قمعت ثورة الاغواط بقيادة الناصر بن شجرة، شهد عهده مشاريع استيطانية ضخمة، ينظر:

Bulletin Mensuel de l'Academie Delphinale, Imprimerie Allier, Grenoble, 1988, P 37, 38

3 Robert Estoublon, Adolphe Lefebvre: Code de l'Algérie, Alger, 1896, P 197,198.

4 أحد أعضاء المجلس المكلف بمصلحة الاشغال الحكومية (مصلحة الجسور والطرق) في إقليم وهران، ينظر:

ANOM /81F2078: G G A :Département d'Oran, Commission Permanente Des Travaux Publics, Aggrandissement Du Port d'Oran 1844, P10.

5 ANOM /81F2078: G.G.A, Op, cit, P 10, 12.

جبل طارق الذي يعتبر أقرب نقطة تصل بين الجزائر والمغرب، وفي هذا الصدد قدم في تقريره تخطيط اقترح فيه انجاز خط حديدي بالقرب من الميناء على النحو التالي:



تخطيط مقترح من طرف ريبال (Reibell) حول تزويد ميناء وهران بخط حديدي¹

يظهر من خلال التصميم الذي قدمه المهندس ريبال قرب الخط الحديدي المقترح إنجاز من الميناء الذي يبدأ من سيق ويصل الى الميناء مباشرة، عابرا في مساره على عدة مناطق غنية بمختلف الثروات الفلاحية، كما أضاف في تصميمه محطة للقطار وسط المدينة القريبة من الساحل، مما يبرز الأهمية الاستراتيجية التي أولاهها المهندسون للقطاع الوهراني وموانئه وثرواته كمحور أساسي هام ضمن المشاريع التنموية التي خطت لها فرنسا.

كما رأى دولا فينغ خلال سنوات 1850-1851 أن مشروع السكك الحديدية في الأقاليم الغربية التابعة للجزائر يسمح بنمو الاقتصاد وتخفيض رأس المال مقارنة بالمشاريع التي تنجز في فرنسا نظرا لوفرة الموارد ووجود الموانئ، وعليه فإن عائدات السكك في القطاع الوهراني ستكون أفضل من عائدات الطرق البرية من حيث نقل المسافرين والبضائع إذ أن الاعتماد على القطار سعره أقل من الوسائل الأخرى.²

1 ANOM/ 80F 2052 : Fonds Ministeriel, Rapport de M.Reibell pour L'agrandissement du port d'Oran, Oran, 10 Janvier 1860.

2 Paul Delavigne: Op.cit, P21.

وحسب رأي دولا فينغ أن إنشاء خط حديدي مزدوج المسار يصل بين الجزائر ووهران لن يكلف سوى ثلث رأس المال التي تمثله الأشغال العمومية الأخرى، لذا لا يجب أن يكون هناك شك في صلاحية التنقل في الجزائر على أساس السكك الحديدية، كما يقترح أن تكون الشبكة على النحو التالي:

وهران-سيق (50 كلم)، الجزائر-الشفة (59 كلم)، صف صاف(Safsaf) - سكيكة (20 كلم)¹.

ومن أبرز التصاميم الهندسية التي قدمها أصحاب المشاريع المقترحة أيضا:



تصميم مقترح من طرف لوفي كونت قاربي (Le Vicomte Garbé)، والسيد دلامار

(F.Delamare) سنة 1853 حول خط الجزائر-وهران وميناء محطة القطار في المرسى الكبير.²

تظهر الخريطة التصميمية واحدة من أوائل التصورات الفرنسية لإنشاء شبكة السكك الحديدية في القطاع الوهراني حيث يتضح من خلال التخطيط الذي قدمه المهندسان قاربي ودلامار ربط الجزائر من أقصى جهة الشرق الى وهران في أقصى الغرب الجزائري مروراً بمناطق ساحلية وداخلية مهمة وضرورية للتوسع والتوغل الاستيطاني.

1 Paul Delavigne: Op.cit, P22 .

2 Le Vicomte, Garbé et Delamare F: Chemin De Fer D'Alger à Oran : Port Gare-Maritime Et Docks de Mers-el-Kebi, Commune d'Oran Formant L'extrémité Ouest 1853, <https://gallica.bf.fr>, 20/01/2024, 14:35.

نستنتج أن الخريطة التصميمية رسمت وبوضوح الخطوط الأولى التي يمكن إنجازها في الغرب الجزائري كوسيلة فعالة وضرورية لربط مناطق الشمال بغية تحقيق أهداف استراتيجية متنوعة.

غير أن هذه المقترحات لم تقم الإدارة الاستعمارية بتنفيذها قبل 1857 لعدة أسباب منها التغطية المالية وعدم شمولية الخطوط، كما ترجع بعض المصادر التأخر إلى اشتداد مقاومة الأمير عبد القادر في القطاع الوهراني باعتبار أن دولته كانت تضم العديد من القبائل في الجهة الغربية.¹

وبعد الإعلان عن صدور المرسوم الإمبراطوري 8 أفريل 1857 الذي يعد الانطلاقة الرسمية لهذا المشروع كان من أهم ما جاء فيه هو إنجاز خطوط حديدية، الغرض منها ربط المناطق الرئيسية بالموانئ الكبرى وكان القطاع الوهراني أحد المحاور الأساسية في بنوده من خلال المادة التي نصت على إنجاز خط الجزائر-وهران.²

تقرر من خلال المرسوم الإمبراطوري إنشاء شبكة سكك حديدية في الجزائر تغطي شمال البلاد أي المناطق التالية بطول 1.375 كلم سيتم إنجازها من 1875 إلى 1878 بإشراف الشركات الرأسمالية التي سيمنح لها امتيازات الإنجاز، وقد نتج عن هذه الامتيازات تشكيل مجموعتين من الخطوط الحديدية على النحو التالي:³

1- مجموعة الخطوط الشرقية : الغرض منها تحقيق المنفعة العامة شملت كل من (قسنطينة- سكيكدة 87 كلم، قالمة- الخروب 115 كلم، دوفيني"بوشقوف"- سوق اهراس 52 كلم، قسنطينة- الخروب- سطيف 151 كلم، عنابة- قالمة 88 كلم موجهة للمنفعة المحلية) .

2- مجموعة الخطوط الغربية : بطول 671 كلم (خطوط ذات منفعة عامة تضم، الجزائر- وهران 421 كلم، أرزيو-سعيدة 171 كلم، تليلات- سيدي بلعباس 51 كلم، هذا الأخير خاص بالمنفعة المحلية).⁴

منح امتياز الخطوط الأولى للشركة الفرنسية الجزائرية بمقتضى القانون الصادر في 20 جوان 1860 الذي أقر بإنشاء ثلاث مقاطع من خطوط السكك الحديدية حسب برنامج 1857 هي خطوط موجهة للمنفعة

1 A Duponchel: Op, cit, P 176.

2 Bulletin Officiel des Actes Du Gouvernement De L'Algerie, Imprimerie Du Gouvernement, Alger, 1857, P 137.

3 Ibid, P 138.

4 Jaques Poggi: Op, cit, P 40, 41.

العامّة وكان المفروض إنجازها في مدة لا تتجاوز ثلاث أو أربع سنوات كما استلمت الشركة ميزانية مالية قدرها 6 ملايين فرنك فرنسي.

بعد تولي الحاكم العام راندون (Randon) الحكم أسند المهمة الى الجنرال فرانسوا دو شابولاتور (François de Chapolatour) لإجراء الدراسات اللازمة حول وضع مخطط عام من أجل تزويد المستعمرة بخطوط حديدية،¹ ففي نظره أن نجاح الاستعمار مرتبط بإنشاء طرق اتصال جديدة تمكن المستوطنين من تصدير منتوجاتهم وقبل تنفيذ هذه الأشغال، لا يجب تشجيع الهجرة الجماعية من الوطن الأم نحو الجزائر.²

أما عن الخطوط المبرمجة للقطاع الوهراني تتمثل في (الجزائر-وهران-المرسى الكبير، تنس-شلف، أرزيو-مستغانم وغليزان، وهران-تلمسان عن طريق تليلات وسيدي بلعباس) وكانت قد اشترطت الحكومة على الشركة المسؤولة بداية الأشغال من 1 جانفي من السنة القادمة أي 1861 مع فائدة 4% كما حددت مدة الامتياز بـ 99 سنة.³

ازدادت أهمية إقامة السكك الحديدية بالجزائر بعد صدور قانون 20 جويلية 1860 وكان للقطاع الوهراني نصيب كبير منها، بحيث نجد خطا حديديا بين وهران وسيق أوكلت مهمة إنجازهما الى شركة روستناد كنسور (Rostand Consort)، وتم منحها فيما بعد الى شركة السكك الحديدية الجزائرية.⁴

وفي سنة 1862 تم وضع مشروع جديد خاص بإقامة أول سكة حديدية من الجزائر إلى البليدة وكانت كل مشاريع إقامتها في البداية تمنح لشركات كبرى خاضعة للتشريع الفرنسي والتي تغيرت لاحقا فمنحت الدولة حق إقامة بعض السكك الحديدية لبعض المؤسسات او الشركات الخاصة تبعه خط حديدي آخر في 1868 الرابط بين غليزان - وهران.

بدأت سلسلة إنجاز السكك الحديدية في 1866 وتم تحديد المناطق التي سيمر بها الخط وكانت جريدة المبعشر الناطق الرسمي باسم الحكومة الفرنسية بالجزائر تتولى مهمة نشر الإعلانات عن هذا الخط بهدف إعلام الأشخاص الذين لهم ممتلكات في المناطق التي تم تخصيصها لمد الخط أن يتقدموا الى

1 Jaques poggi: Op, cit, P 09.

2 Maurice Bernard Antoine: Op, cit, P 03.

3 J Le Messager de Paris: SN, 1 Janvier 1870, P 02.

4 خديجة بختاوي: التحولات الاقتصادية...، المرجع السابق، ص 220.

السلطات لتسوية وضعيتهم وكانت الإدارة تمنح مدة 10 أيام لإثبات ملكية الأرض وفي 1 ماي 1871 تم فتح الخط بشكل رسمي وكامل من طرف شركة باريس ليون¹، وفي ماي 1874 تقرر انجاز خط فرعي يربط بين تليلات ومدينة سيدي بلعباس متفرع من الخط الرئيسي الرابط بين الجزائر ووهران انتهت أشغال إنجازه حتى 1878.²

تجدر الإشارة هنا الى أن مهمة الإنجاز في الفترة الممتدة ما بين 1857 و1872 كانت بإشراف الشركة الفرنسية الجزائرية للسكك الحديدية وشركة باريس ليون بمساعدة عناصر من الجيش الفرنسي، لكن بعد 1873 سمح للمجالس البلدية بإنجاز خطوط حديدية ذات المنفعة المحلية³، التي كانت من مهمة شركة الغرب الجزائري حيث أشرفت على انشاء الخط الرابط بين تليلات وسيدي بلعباس في 1872 بميزانية مالية قدرت بـ 3000 فرنك.⁴

استمرت التحضيرات من أجل المباشرة في مد الخطوط الحديدية حيث عملت القوات الاستعمارية وبمساعدة السكان الأصليين بالحفر وتهيئة الأراضي في المناطق التالية من أجل ربط المراكز الاستيطانية بالمدن الكبرى أو في المناطق الداخلية ذات الثروات وهذا بتشجيع ودعم من طرف الحكومة الفرنسية⁵.

كانت فترة الحكم العسكري عبارة عن تخطيطات أولية قام بها المهندسون الهدف منها التركيز على ربط مناطق الغنى بأهم الموانئ كمرحلة أولية لمعرفة مدى إمكانية هذه الخطوط في تزويد فرنسا والجزائر بمختلف المتطلبات.

1 Maurice Bernard Antoine: Op, cit, P 13.

2 إبراهيم لونيسي: مشروع ربط مدينتي سيدي بلعباس وسعيدة بخط السكة الحديدية سنة 1909، مجلة الآداب والعلوم الإنسانية، ع 4، جامعة سيدي بلعباس، 2005، ص 258.

3 نفسه، ص 258.

4 G G A: Rapports sur Les Divers Services d'Oran, Section Ordinaire, Aout 1872, Typographie et Lithographie, Ad-Perrier, P 55.

5 ايمان بوزراع: المرجع السابق، ص 83.

والجدول التالي يوضح باختصار أهم الخطوط المقرر إنجازها حسب برنامج 1857 في المنطقة¹:

الرقم	المدينة الرئيسية	الميناء	طول الخط بالكلم
01	أورليانفيل	تنس	58 كلم
02	مستغانم-غليزان	ارزيو	68 كلم
03	تلمسان-سيدي بلعباس	وهران	120 كلم

يظهر الجدول وبشكل واضح تركيز الإدارة الاستعمارية ومهندسيها على الجهات الساحلية القريبة من الموانئ خلال المرحلة من انجاز خطوط السكك الحديدية.

3-2 مرحلة الحكم المدني: 1870-1954

بعد سقوط النظام الامبراطوري والإعلان عن قيام الجمهورية الثالثة، استمر مشروع السكك وتطويره فكرة ملحة تراود المستوطنين والمستثمرين وحتى الحكومة الفرنسية وذلك لعدم كفاية الخطوط التي تم طرحها في البرنامج السابق، وبالتالي فإنه من الضروري حسب نظر الإدارة الاستعمارية إقامة توسعة ومد آخر للخطوط الحديدية عبر برامج مستقبلية في إمكانها تحسين شبكة الخطوط وتوغلها نحو المناطق الداخلية.

وفي سنة 1871 اعتقد المجلس العام بالزامية انجاز مخطط عام لشبكة السكك الحديدية، حيث أكد على ضرورة وضع خطة شاملة للمشروع تتناول أربع خطوط رئيسية متعامدة على الاتجاه العام للساحل، والتي يجب أن تقود الى الموانئ بغية نقل المنتجات الى فرنسا وتكون على النحو التالي:

الخط الأول يخدم واد مينا من تيارت الى مستغانم مروراً بغليزان.

الخط الثاني كان من المفروض أن يخدم واد المقطع يربط بين سعيدة وارزيو.

الخط الثالث يخدم واد المكرا يربط بين سيدي بلعباس ووهران.

الخط الرابع يخدم البحيرة الكبرى والمناطق الواقعة جنوباً حتى تلمسان وما جاورها.²

1 Hani Ait Bara : Op, cit, P 84.

2G G A: Documents Relatifs au Classement et au Trace des Lignes Ferrées de La Province d'Oran, Imprimerie Typographique et Lithographique ch. Pothier, Oran, 1878, "P24.

ومن أجل ضمان مستقبل هذه الطرق الأربعة التي كانت بمثابة شرايين للمنطقة حرص المجلس الإقليمي لعمالة وهران على تقسيم الهضاب العليا التابعة للجهة الغربية باتجاه الجنوب الغنية بالحلفاء الى أربع جهات تتماشى مع نقاط الانطلاق الأولى للخطوط المقرر إنجازها، لذا قام المجلس العام بتحديد تلك المناطق ومنع الشركات الأخرى من استغلالها¹.

وبعد موافقة الحاكم العام على قرار المجلس والخطة المقترحة طالب كل من دي بروس (Débrousse) وسارلين (Sarlin)، منح إمتياز استغلال أراضي الحلفاء لخط المقطع والإلتزام ببناء خط سكة حديد ضيق من سعيدة الى أرزيو فوافق المجلس على طلبهما وتمت الموافقة على إضافة هذا الخط.

ورد عن إحدى التقارير التي قدمها أحد المهتمين بضرورة تزويد المنطقة بخط سكة حديدية قائلا " لقد كان لي الشرف العظيم أن أوضح أمام لجنة الحلفاء أن إيجاد وإنجاز سكة حديدية من سعيدة الى المحمدية هي ذات ضرورة قصوى، سواء للمصالح العام أو الخاص للجهات التي سيمر عليها ..."

ثم يضيف "... إن هذا الاستغلال لا يمكن أن يتم إلا بمساعدة السكة الحديدية، لأن نفقات النقل بواسطة العربات يستهلك أكثر من قيمة الحلفاء الموجهة الى موانئ الشحن، إذن فهي مصدر ثروة كبير ستخسر البلاد إذا لم تتم الموافقة على تمديده²."

يتضح من خلال هذا التقرير أنه مع استمرار تمديد الخطوط الحديدية بدأت تظهر أهمية المناطق الداخلية مثل سعيدة والمحمدية كمراكز استراتيجية حيوية تربط مناطق الغنى مثل الحلفاء المنتشرة في الهضاب الغربية بالموانئ الساحلية عن طريق الشبكة، وبالتالي نستنتج أن مشروع السكك الحديدية بدأ يتطور بعد سنة 1870.

وبعد فترة قصيرة عرض السيد سيينيت (Seignette) على المقاطعة إنشاء خطوط حديدية تربط بين تليلات وسيدي بلعباس بضمان حد أدنى من الفوائد بنسبة 6% من رأس المال المعتمد في تكاليف الإنجاز وطالب بميزانية تقدر 3000 فرنك من أجل القيام بالتهيئة الأولية لإنجاز الخط حيث تمت الموافقة على مقترحاته³، بقي خطان الأول الممتد من تيارت الى مستغانم والثاني الممتد من تلمسان الى وهران ثم تقدمت

1 G G A : Documents Relatif., Op, cit, P 24, 25.

2 Ibid.

3G G A: Conseil Général d'Oran, Aout 1872, Rapport Sur les Divers Services Oran, Typographie Lithographie, Ad- Perrier, P 5.

وكالة بوايي (Boyer) لتنفيذ الخط الأول كما طلبت مجموعات أخرى لإنجاز الخط الثاني لكن كلا الطرفين طالبا بضمانات مالية لم تستطع الحكومة تقديمها لأن الموارد الإقليمية لا تسمح بذلك الضمان.¹

بمقتضى مرسوم 7 ماي 1874 الذي سمح للمجالس البلدية بإنشاء خطوط محلية استقادت شركة الغرب الجزائري من امتياز تمديد خط تليلات-سيدي بلعباس في 30 نوفمبر 1874²، حيث تم فتحه سنة 1877 على مسافة 51 كلم³، وفي 29 افريل 1874 صدر مرسوم ينص على السماح للشركة الفرنسية الجزائرية باستغلال الحلفاء ونقل المحصول عن طريق انجاز خط ارزيو-سعيدة 70 كلم، حيث تم تمديده سنة 1885 مشرية ثم الى دوفوي سنة 1892 بني ونيف 1901، كولمب بشار 1906، الى ان بلغ طوله الإجمالي سنة 1913 (711 كلم)⁴.

تمثلت أهمية منطقة سعيدة في القطاع الوهراني كون أنها بوابة الجنوب الغربي وتمير الخط عليها سوف يوفر الأمن هناك وتصبح قواعد ومراكز للعمليات العسكرية في حالة نشوب ثورات من الجنوب، حيث ستسهل السكة الحديدية وسيلة للنقل في بضع ساعات لجيوش الساحل لمواجهة المقاومات الشعبية وباختصار يمكن لسعيدة أن تصبح مركز هام في المحافظة الغربية⁵.

بقيت الأوضاع على نفس الحال الى غاية 1877، ففي نهاية هذه السنة وخلال جلسة أكتوبر اقترح الحاكم انجاز خط حديدي المسمى المركز الكبير (Grand Centrale) والذي سيمتد مساره من تليلات الى سيدي بلعباس ومن سيدي بلعباس الى تلمسان، وافق المجلس العام بتحفظ على هذا الاقتراح لأنه كان يرى أنه من الأفضل وجود خط مباشر من وهران الى تلمسان لأنه يخدم التجارة والصناعة والزراعة.⁶

1 G G A: Documents Relatifs..., Op, cit, P 24.

2 Ministère des Travaux Publics : Répertoire de la Législation des Chemins de Fer Français 31 Décembre 1900, Imprimerie National, Paris, 1901, P 378.

3Cliv Lamming: L'Afrique le Continent N'a pas dite Merci Pour son Chemin de Fer, <https://trainconsultant.com/2020/05/25/lafrique-le-continent-qui-meritait-un-grand-reseau-international>, 31/01/2024, 20:41.

4Journal Génie Civil: T3, N 19, 6 Septembre 1913, P 365.

5G G A: Documents Relatifs..., Op, cit, P 26.

6 J Génie Civil: Op, cit, P 366.

ظهرت أهمية هذا الخط بعد عبوره على مناطق خصبة مثل واد تليلات ذلك أن الواد ساعد في ري مساحات كبيرة من الأراضي الزراعية مما انعكس على ازدهار أنواع كثيرة من المزروعات تم استغلالها، كما أن الخط يربط القرى المنتشرة هناك مما ساهم في تعزيز التنمية الزراعية¹.

وفي 1878 خلال جلسة افريل واكتوبر أصر المجلس على العودة للخطة الأصلية لإنجاز المشروع طالب ممثلو المجلس العام: بتصنيف خط سعيدة - تلمسان مرورا بعين تموشنت، كجزء من الخط المركزي وبناءه من طرف الدولة، بناء خط تيارت-مستغانم مرورا بغليزان من طرف الدولة، مواصلة خط سيدي بلعباس-بني يوب وماجنتا، بناء مقطع 8 كلم يربط معسكر-ارزيو وسعيدة، ومن دون شك ستنفذ الشركة الفرنسية الجزائرية العمل بضمان فائدة 6%.²

ان تمديد الخط المركزي الكبير عبر تليلات وسيدي بلعباس وصولا الى تلمسان سيخدم مصالح أهم القرى في القطاع الوهراني دون أن يتسبب في أي اضطرابات، وبالفعل منحت العمالة امتياز خط تليلات - سيدي بلعباس، لأنه يضمن مصدر دخل كبير.

برنامج 1879:

في 8 جويلية 1879 صدر قانون لتنظيم شبكة سكك الحديد في الجزائر وهو عبارة عن برنامج تكميلي للخطوط السابقة نص على زيادة انشاء 1747 كلم من الخطوط الجديدة ذات المصلحة العامة ودمج 94 كلم من الخطوط التي كانت تابعة للمنفعة المحلية³.

1 Charles Lallemand: L'ouest de l'Algérie, Réseaux Exploités Par La Compagnie l'Ouest-Algerien, Challamel et Cie Editeur, Paris, 1891, P 28.

2 J Génie Civil: Op, cit, P 366.

3 ايمان بوزراع: المرجع السابق، ص 75

والجدول التالي يوضح أهم الخطوط التي شملها القانون وتخص بالتحديد المجال الجغرافي الخاص بالدراسة (القطاع الوهراني)¹:

رقم الخط	امتداد الخط	طول الخط(كلم)
1	من الحدود المغربية الى تلمسان	58
2	تلمسان-سينيا (Senia) عن طريق عين تموشنت	145
3	من مركز التعدين المالح (Rio salado) -مكان يتم تحديده بين عين تموشنت ووهران	25
4	من سبدو - مكان يتم تحديده بين تلمسان وحدود المغرب	45
5	سيدي بلعباس-ماجينتا	61
6	مستغانم-تيارت عن طريق عين تادللس وغليزان	179
7	معسكر-تيزي	12
8	تنس - شلف	58
9	خميس مليانة -حوش موغزن	48
10	موزاية-البرواقية عن طريق حوش موغزن	96
11	البرواقية - ترامبلس	70
12	ترامبلس-برج بوعريريج	30
13	ثنية-سطيف مرورا ببرج بوعريريج	247
14	ثنية-تيزي وزو	56
15	بني منصور-بجاية	97
16	واد تكسر - بجاية	85
17	القراح -باتنة	80
18	باتنة-بسكرة	115
19	عين البيضاء-شبكة متقاطعة في قسنطينة	80

1 Alfred Picard: Les Chemins de Fer Français, Tome III, éd, Rothschild, Paris, 1884, P 712.

20	تبسة-سوق اهراس	126
مجموعة من الخطوط الجديدة 1747 كلم		
21	تليلات-سيدي بلعباس	51
22	الحراش-الثنية	41
مجموع دمج الخطوط المحلية 94 كلم		

جدول يوضح عدد الخطوط الحديدية المقرر إنجازها حسب برنامج 1879¹

يتضح من خلال إحصائيات الجدول الاهتمام المتزايد بتوسيع شبكة السكك الحديدية في القطاع الوهراني، حيث شملت مناطق استراتيجية (تلمسان، عين تموشنت، سيدي بلعباس، معسكر، تيارت، وهران وضواحيها مثل سينا وتليلات، شلف، غليزان... الخ) وصولاً إلى الحدود المغربية، كما أن الخطوط وردت في مقدمة الشبكة المستقبلية، وهذا دليل واضح على أن برنامج التوسعة دخل حيز التطبيق بداية من 1879، أي خلال العهد المدني، مما يشير إلى اتخاذ مشروع السكك أبعاد اقتصادية استيطانية تخدم المستوطنين في الجهة الغربية خاصة.

يظهر تركيز فرنسا على الاتجاهات الساحلية في الجهة الغربية بمسافات متفاوتة تتراوح بين 145 كلم بالنسبة للخط الثلاثي تلمسان-سينيا (Senia) عن طريق عين تموشنت و 179 كلم بالنسبة لخط مستغانم-تيارت عن طريق عين تادلوس وغليزان، أي أن الخطوط وجهتها الرئيسية ستكون نحو الموانئ مثل أرزيو، وهران، مستغانم، عين تموشنت... الخ.

وحتى نحو الحدود المغربية عن طريق الخط الذي سيربط بين تلمسان والحدود المغربية وهنا يظهر هدف فرنسا في رغبتها في الربط بين مستعمراتها في شمال إفريقيا، فكما رأينا في الفصل الأول الخط الذي يربط بين عنابة ويمتد تونس، وحتى في الجهة الغربية نجد أن فرنسا تعمل على ربط الجزائر بالمغرب.

أيضا يظهر من خلال ربط مركز التعدين (المالح) بعين تموشنت و وهران يوضح نية فرنسا في استغلال هذه المنطقة وتصدير معادنها نحو موانئ إحدى الجهتين أو كليهما معا.

1 Alfred Picard: Op, cit, P 712, 713.

حتى أن فرنسا عملت على ربط بعض المناطق الريفية بالمدن مثل الخط الذي سيربط بين تيزي - معسكر 12 كلم، وبين تنس -شلف 58 كلم يظهر جليا توجيه الخطوط الحديدية الى خدمة المستوطنين من أجل تسهيل تنقلاتهم وتحسين ظروفهم في المراكز الاستيطانية البعيدة عن الساحل.

كاستنتاج عام فإن فرنسا عملت على دعم مشروعها الاستيطاني عن طريق هذه الشبكة المحورية التي سهلت عملية الاستغلال والنهب من الداخل نحو الخارج وإحكام السيطرة على الموارد بما فيها من أراضي ومناجم وعلى السكان كذلك حيث تمثلت في إضافة 20 خط جديد مع الخطان السابقان.

بالإضافة الى الخطوط التي وردت في الجدول السابق هناك خطوط تم ادراجها لاحقا مثل طريق بليدة- عين الصفراء الذي افتتح للاستغلال سنة 1885 من طرف الشركة الفرنسية الجزائرية وخط سعيدة-كولمب بشار عبر عين الصفراء الذي افتتح ما بين 1881 و 1884، خط سيدي جميل-راس الماء، وهران-عين تموشنت الذي افتتح ايضا في سنة 1885، مستغانم-غليزان-تيارت في 1889، الى جانب خطوط في جهات أخرى من أنحاء الجزائر.¹

منح امتياز انجاز الخط الرابط بين سيدي بلعباس-ماجينتا (Magenta) لشركة الغرب الجزائري المقرر توجيهه للمصلحة العامة، وأضيف لها امتياز خط تلييلات-سيدي بلعباس الموجه للمنفعة المحلية افتتح جزء منه في 1877 والباقي في 1886.²

ان قانون 18 جويلية 1879 أعطى للحكومة الفرنسية نتائج مرضية من خلال برنامج التوسعة الإضافي، حيث من 1879 الى غاية 1900 تم منح الشركات الاستثمارية 14 امتياز ورغم أنه لم يتم تنفيذه بالكامل، الا أنه في سنة 1892 تم تسجيل 2776 كلم من السكك الحديدية التي ما تزال قيد الإنجاز قدرت نسبة الإنجاز بزيادة حوالي 1677 خط أي ما يعادل 155%.³

تطورت شبكة السكك الحديدية من عام 1880 الى 1900 بفضل برامج التوسعة وقوانين التصنيف لسنة 1874 و 1879 ويعود الفضل في هذا التقدم حسب هنري لارتيلوكس (Henri Lartilleux) الى

1 Charles Lallemand: Op, cit, P 123,124.

2 Maurice Bernard Antoine: Op, cit, P 18.

3 Jaques Poggi: Op, cit, P 51.

الشركات الرأسمالية حيث استقادت شركة الغرب الجزائري من البرنامج امتيازات كبيرة شجعتها على انجاز خطوط فرعية محلية في الجهة الغربية من الجزائر على النحو التالي:

قانون 8 اوت 1881: منح الامتياز للشركة الفرنسية الجزائرية لمد عدة خطوط أهمها خط مستغانم-تيارت، معسكر-تيزي، وبعد اشتداد المقاومة الشعبية في الجنوب الغربي هذه السنة، قدم وزير الحربية مشروع لتمديد الخطوط الحديدية من ارزو-سعيدة (171 كلم) وصولا الى مشرية، تم فتح الخط سنة 1885 بمعدل 114 كلم نحو مشرية¹.

قانون 22 اوت 1881: بمقتضى اتفاقية 8 ماي 1881 منح للشركة امتياز خط سيدي بلعباس-راس الماء مرورا على ماجينتا (Magenta)، كما أعلن في نفس الوقت عن إلحاق خط تليلات-سيدي بلعباس في إطار الشبكات ذات المنفعة العامة.²

قانون 5 اوت 1882: بموجب اتفاقية 10 ديسمبر 1881 بين وزارة الاشغال العامة ووكالة السكك الحديدية للغرب الجزائري اسند للشركة ما يلي:

خط السينيا-عين تموشنت 70 كلم بصفة نهائية، خط عين تموشنت-تلمسان بصفة محتملة.

قانون 3 جويلية 1884: بمقتضى اتفاقية 12 جويلية 1883 بين وزارة الاشغال العامة والشركة الفرنسية الجزائرية اسند لهذه الأخيرة امتياز خط معسكر-تيزي بمسافة 12 كلم بعرض 1.05 متر.

قانون 15 افريل 1885: تم تنفيذه لاحقا بمقتضى اتفاقية 16 ماي 1885 المبرمة بين وزارة الاشغال العامة وشركة الغرب الجزائري منح لها امتياز خط حديدي طابية باتجاه تلمسان مرورا بلاموسير على مسافة 64 كلم، أما الخط الذي لم يكن ضمن برنامج 1879 تم استبداله بخط آخر عين تموشنت-تلمسان وتمت الموافقة عليه بصفة احتمالية بمقتضى اتفاقية 10 ديسمبر 1881.³

1 Charles Lallemand: Op, cit, P 152.

2 Ministère des Travaux Publics : Op, cit, P 413.

3 Pierre Morton: Développement Des Chemins de Fer en Algérie, Revue du Cercle Généalogique « Algérie, Maroc, Tunisie », Février, 2000, P 07.

كما منح امتياز إضافي آخر للشركة الفرنسية من أجل إنجاز الخط الفرعي مستغانم-غليزان على مسافة 46 كلم مرورا بعين تادلس وصولا الى غليزان وتم افتتاحه خلال سنوات 1888 و 1889¹، وفي منطقة غليزان بالتحديد تم اقتراح انجاز أربع خطوط فرعية تربط بين غليزان-عمي موسى-بوقيراط-يلل، مما يوفر منفذا الى ميناء مستغانم²، أما خط مستغانم -تيارت 202 كلم سلم الى الشركة الفرنسية بقيت تستغله الى غاية 1900، الا أن أوضاعها المالية أصبحت هشة لذلك حول الامتياز الى وزارة الأشغال العمومية بداية من 1912³.

قانون 31 جويلية 1886: بموجب اتفاقية 15 أفريل 1886 بين وزارة الأشغال العامة والشركة الفرنسية الجزائرية منح للشركة امتياز خط مشرية-عين الصفراء بمسافة 102 كلم، وتم تحويل هذا الخط لخدمة المصلحة العامة بمقتضى قانون 31 جويلية 1886.

قانون 25 جانفي 1892: بمقتضى هذا القانون سمح لوزارة الأشغال العامة مباشرة انشاء الخط الحديدي عين الصفراء-جنين بوزرق 86 كلم، الذي يعتبر الخط الأخير الموجه لخدمة المصلحة العامة الذي لا يزال قيد الإنجاز⁴.

قانون 7 جويلية 1900: بمقتضى هذا القانون سمح لوزارة الاشغال العامة ان تستمر في تمديد السكة الحديدية عين الصفراء-جنين بوزرق الى (Duveyrier) على مسافة 33 كلم⁵.

في 23 جويلية 1904 عهد إلى الجزائر إدارة السكك ذات المصلحة العامة تحت إشراف وزارة الأشغال العمومية⁶.

أما في سنة 1905 تم افتتاح الخط الحديدي الرابط بين وهران-كولمب بشار وقد اعتبر محور استراتيجي يربط بين الشمال والجنوب من الجهة الغربية، يخدم الخط العديد من القرى الاستعمارية الواقعة على طول الخطوط الممتدة في القطاع الوهراني وينحدر عند تقاطع خط ارزيو والمقطع ومستغانم ثم يميل نحو الجنوب

1 ANOM/ 1ON/ 35: Gouvernement d'Algérie, Conseil Supérieur de Chemin de Fer, Ligne de Mostaganem a Tiaret, Colombant, P 02.

2 J l'Indépendant: N 481, 28 Novembre 1909, P 02.

3 J Genie Civil: Op, cit, P 366.

4 Maurice Bernard Antoine: Op, cit, P 20.

5 Pierre Morton: Op, cit, P 08.

6 Maurice Bernard Antoine: Op, cit, P 27.

في المحمدية (Perrégaux) باتجاه تيزي ومن هناك الى غريس ويصل الى سعيدة ثم عين الصفراء ثم بني ونيف، انما النهاية في محطة كولمب (748 كلم).¹

ما تجدر الإشارة إليه هو أن الإصلاحات التي تقوم بها السلطات الاستعمارية سواءا قانونيا أو تقنيا أنها عادت بالفائدة في استغلال هذه الخطوط فبعد توحيد الأسعار وانخفاض تعريفات نقل المسافرين أدى ذلك الى زيادة النشاط وفتح خطوط إضافية بطول 257 كلم التي وصلت الى المناطق القاحلة الممتدة بين عين الصفراء وبشار في الفترة ما بين 1906 و 1910.

برنامج 1907:

خلال هذه السنة عملت السلطات الاستعمارية على إضافة برنامج ثالث بهدف زيادة تمديد الخطوط الى 1256 كلم بتكلفة مالية قدرها 174 مليون فرنك حيث تم صيانة بعض المسارات تقنيا وزيادة توسعة البعض منها، تم الاشراف عليها مباشرة من طرف مهندسي الدولة²، وأهم الخطوط التي شملها هذا البرنامج تتمثل في:

تمديد خطوط الهضاب نحو الساحل (تلمسان-بني صاف، سيدي بلعباس-معسكر، غليزان - (Prévost-Paradol) مشروع الصفاء حاليا"، شلف-تنس، بويرة-عين بسام-سور الغزلان، قسنطينة-واد العثمانية، الميلية-جيجل)، كما تناول البرنامج خطوط فرعية اجتتابيه في قسنطينة³.

في سنة 1909 منح امتياز خط سيدي بلعباس - سعيدة موجه للمنفعة العامة بميزانية قدرها 8.000.000 فرنك، من أجل استغلال الحلفاء والأراضي الخصبة الواقعة على طول الخط افتتح رسميا في 1913،⁴ وفي هذه السنة بلغ عدد الخطوط 3800 كلم في القطاع الوهراني.⁵

1 J Génie Civil: Op, cit, P 366.

2 Maurice Bernard Antoine: Op, cit, P 227.

3 Hani ait Bara: Op, cit, P87.

4 لونيبي إبراهيم: المرجع السابق، ص 262، 263.

5 J Génie Civil: Op, cit, P 366.

الملاحظ أن هذا البرنامج التكميلي ركز على ربط المناطق الداخلية التابعة للقطاع الوهراني مثل معسكر وتيارت وغليزان بالساحل الغربي، مما يعكس توجهها استراتيجيا في نية فرنسا بالتوغل أكثر نحو الداخل عن طريق الشبكة الفرعية.

ومن أهم الخطوط التي تقرر اضافتها في الغرب ضمن البرنامج التكميلي الخاص بسنة 1907:¹

الرقم	امتداد الخط	طول الخط	العرض
01	تلمسان - بني صاف	67 كلم	1.055 م
02	سيدي بلعباس-معسكر	147 كلم	1.055 م
03	غليزان-(Prévost Paradol) عن طريق زمورة	85 كلم	1.055 م
04	اورليانفيل-تنس	57 كلم	1.055 م

وهناك خطوط أخرى تضمنها البرنامج تابعة لجهات أخرى من أنحاء الجزائر، وما يلاحظ هو أن الخطوط التي تقرر إضافتها هي عبارة عن تمديدات فرعية شرعت الشركات في إنجازها بعد ان انتهت من مد الخطوط الرئيسية، كان الغرض من مد الخطوط الفرعية هو زيادة تسهيل عملية النقل للأشخاص والبضائع في مختلف المناطق الداخلية وكذا ربط كل أجزاء المناطق ببعضها بغية تحقيق مجموعة من الأهداف الاقتصادية والعسكرية.

مع نهاية 19م بدايات القرن 20م خاصة أثناء الحرب العالمية الأولى وبعد الاستغلال المكثف للقطارات في نقل الجيش الفرنسي والمجندين إجباريا والعتاد الحربي، واجهت الشركات صعوبات مالية حيث تم تقليص النقل التجاري بسبب الأولويات العسكرية مما أدى الى اختفاء أربع شركات، وظهرت شركة جديدة اسمها الشركة الجديدة للسكك الحديدية الجزائرية CFAE التي تأسست في 27 ديسمبر 1912، اشترت امتيازات الشركة الفرنسية بموجب مرسوم 26 اوت 1907، وشركة الغرب في 31 ديسمبر 1920.²

شراء خطوط الشركة الفرنسية:

واجهت الشركة أزمة مالية حادة بفعل تراجع مداخيلها حيث أجرت خطوطها لشركة الغرب في 1880 لمدة خمس سنوات، ثم أعلنت افلاسها في 1890، وفي 21 ديسمبر 1900 صدر مرسوم يقضي بتشغيل

¹ Hani Ait Bara: Op.cit, P89.

² A P Tuillier : Op, cit, P 78.

خطوط الشركة الفرنسية الجزائرية من طرف الدولة، ثم تم شراء خطوط الشبكة في 28 ديسمبر من نفس السنة، وفي 1912 انتقلت إدارة الشبكة إلى الشركة الجديدة CFAE.¹

برنامج 1920:

بعد نهاية الحرب العالمية الأولى شرعت الحكومة الفرنسية من جديد في وضع برنامج يتضمن 1300 خط حديدي جديد، إلا أن مشاريع هذا البرنامج تم إنجاز البعض منها فقط والبعض الآخر توقف لعدة أسباب منها الانخفاض العالمي في السكك الحديدية مما أدى إلى تجميد الاستثمار واقتصرت الأشغال على الصيانة والتمديد للخطوط الثابتة، كما تم تخصيص ميزانية مالية من أجل مواصلة عملها.²

والجدول التالي يوضح أهم الخطوط التي تم مواصلة تمديدتها حسب مخطط سنة 1920:³

الرقم	طبيعة الخط	اتجاه الخط
01	الخطوط الداخلية المتفرعة	سيدي بلعباس-سعيدة (Trumelet) - بوغاري اورليانفيل - (Vialar) باتنة - خنشلة
02	الخطوط المتجهة إلى الموانئ	سطيف - ميناء بجاية قسنطينة - ميناء جيجل مغنية - ميناء نيمور
03	الخط المتجه نحو الصحراء	الجلفة - الاغواط
04	الخط الحدودي مع تونس	تبسة - جربة
05	الخط الحدودي مع المغرب	نيمور - وجدة

يتضح من خلال الجدول أن القطاع الوهراني ظلت مناطقه مجال اهتمام واسع رغم الضغوط التي أصبحت تعاني منها الشركات المكلفة بالإنجاز، فرغم تقلص عمليات التمديد في الجهات الأخرى إلا أن

1 ANOM/10 N 18: Gouvernement Général De l'Algérie, Ministère d'Etat a Vichy, 15 Septembre 1940.

2 Hani Ait Bara: Op. Cit, P 89.

3 Hani Ait Bara: Op. Cit, P 90.

القطاع الوهراني لا يزال مجال خصبا لذلك اهتمت بترميم الخطوط بصفة مكثفة به، وقد وردت في احدى التقارير الارشيفية الحصيلة السنوية للنفقات تم تخصيصها لبرنامج الخطوط الحديدية لأربع سنوات مضت على النحو التالي¹:

السنة	1921	1922	1923	1924
النفقات	80.250.000 فرنك	48.750.000	31.000.000	31.000.000

ان القراءة التحليلية لهذه الحصيلة تبرز وبشكل واضح التقليل للاعتمادات المالية المقدمة لإنجاز الخطوط وذلك يوضح أن الحكومة الفرنسية كانت تهتم بالنفقات العسكرية خاصة بعد المشاركة في الحرب العالمية الأولى، ويضيف كليف لامينغ في مقاله " ان اشتداد المنافسة بين شركة باريس ليون والشركة الفرنسية خلال فترة الثمانينات تسبب في إثقال ميزانية الدولة الفرنسية بداية من 1900 حتى 1921 مما تسبب في عجز مالي ترتب عنه إفلاس الشركات وشراء الدولة لجميع الخطوط"².

شراء خطوط شركة الغرب:

كان للحرب العالمية الاولى تأثير كبير على الاقتصاد الفرنسي والعالمي، حيث تسببت النفقات العسكرية في شل الحركة التجارية وتقلص المواد الخام في عمالة الغرب، مما دفعها الى وضع طلب مراجعة بنود النفقات المالية، وبعد ذلك أعلنت عدم قدرتها على مواصلة التشغيل، وبعد 31 ديسمبر 1920 قررت الحكومة شراء خطوطها وكلفت شركة باريس ليون بالإشراف على تسييرها مؤقتا في 1 جويلية 1921، وفي 1924 اشترت شركة سكك الحديد الجزائرية خطوط شركة باريس ليون³.

ومع اندلاع الحرب أرغمت الحكومة الفرنسية على إقامة خطوط حديدية جديدة ووضع مشروع يمتد تنفيذه بين 1914 و 1920 وكان يهدف الى إقامة خطوط فرعية عددها 20 خط حديدي منها خط سيدي بلعباس وخط نيمور-مغنية، وهران-سيدي بلعباس، مستغانم-الظهرة، مستغانم-يلل، فرندة-تيارت، ثرومادت -

1ANOM /10N35: Gouvernement d'Algérie, Conseil Supérieur des Chemins de Fer, Programme de Travaux Complémentaire, 1924, P2.

2 Cliv Lamming: Op, cit, P3.

3 Jaques Poggi: Op, cit, P 65.

تيارت...، تنطلق من البعض منها خطوط جديدة تمتد الى اتجاهات أخرى مثل خط تيارت-البرواقية، ومن هناك الى عين بسام والبويرة وقد تصل الى الشرق.

وهكذا تم ربط العمال الثلاثة (قسنطينة، الجزائر، وهران) بشبكة من السكك الحديدية لتسهيل عملية تنقل الأشخاص والمسافرين والمواد الأولية، الى جانب السلع، وقد بلغ طولها 1300 كلم¹.

تم تصنيف السكك الحديدية الى نوعين منها سكك ذات منفعة محلية وهي قليلة العدد تضم ثلاث خطوط منها خطين في عمالة وهران (الأول "عين مكره الى سانت شارل" بطول 66 كلم، الثاني "مستغانم الى المقطع" بطول 30 كلم، إضافة الى وجود خطوط ذات منفعة عامة منها الخط الصغير بطول 33 كلم في الجهة الشرقية².

وباعتبار ان مشروع السكك الحديدية ذو أهمية كبيرة بالنسبة للجزائر فإنها كانت غير كافية وتكاليفها جد مرتفعة خاصة الخطوط ذات المنفعة العامة التي قدرت تكلفتها 617 مليون فرنك بمعدل 442000 لكل كلم واحد.

تكلفت ثلاث شركات أساسية لإقامة الخطوط هي: الشركة الفرنسية الجزائرية، شركة السكك الحديدية الفرنسية الجزائرية الجديدة، شركة باريس ليون التي تولت انجاز خطوط القطاع الوهراني الأول الجزائر- وهران، أما الثاني شمل عدة مناطق: تليارات، مغنية، طابية، راس الماء، السينيا، عين تموشنت، والثالث ضم عمالة وهران بعشرة خطوط أساسية، أربعة منها طرق عادية بطول 610 كلم، خمسة خطوط ضيقة بطول 1.133 كلم، الى جانب الخط الأساسي الرابط بين تلمسان-وهران، الجزائر³.

كخلاصة تقييمية حول هذه البرامج التصنيفية الخاصة بشبكة السكك الحديدية التابعة للقطاع الوهراني يمكن الخروج بعدة استنتاجات أهمها:

سخرت فرنسا جهود مالية وتقنية من أجل إنجاح مشروعها الاستيطاني المتمثل في السيطرة على خيرات البلاد ونقلها الى فرنسا بإمكانيات محلية، والملاحظ عبر هذه السنوات هو التطور والتكثيف في عمليات

1 خديجة بختاوي: المرجع السابق، ص 225.

2 E Larcher: Législation Algérienne, T1, Adolph Jordan, Alger, 1903, P 126.

3 R Thithoin: L'Oranie Sa Géographie Son Histoire Ses Centres Vitaux, Éd Fouque, Oran, 1952, P 18.

التمديد والصيانة وحتى انجاز خطوط فرعية أخرى، وكان القطاع الوهراني وجهة رئيسية لهذه البرامج التوسعية.

أما عن وتيرة الإنجاز فخلال الحكم العسكري لوحظ أن الإنجازات الأولية كانت عبارة عن تجارب تمهيدية وتهيئة للأراضي وغيرها، أما في مرحلة الحكم المدني ارتفعت وتيرة الإنجاز وباشرت الشركات الرأسمالية عمليات الاستغلال بعدما استفادت من الامتيازات الممنوحة لها من طرف الحكومة الفرنسية.

ان مشاريع السكك الحديدية كانت مصنفة حسب قوانين تنظيمية عبر سنوات الاحتلال، ما يثبت دقتها وأهدافها بما يخدم المصالح الاستعمارية كما انتقلت تلك الخطوط من المنفعة المحلية الى المنفعة العامة في أواخر القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين.

جدول يوضح أهم خطوط القطاع الوهراني:

الخط الرئيسي	الخطوط المتفرعة منه	الطول بالكلم	تاريخ الإنجاز او الافتتاح
ارزيو-سعيدة-عين	ارزيو -سعيدة	171 كلم	1879
الصفراء-بشار 711 كلم ¹	سعيدة -مشرية مشرية- Duveyrier	114 كلم 102 كلم	1885 1892
	Duveyrier - بني ونيف	150 كلم	1901
	بني ونيف -كولمب بشار	/	1906-1913
المقطع-	المقطع-مستغانم	29.6 كلم	1888
Trumelet عبر	تيارت-Prévost Paradol	34.4 كلم	1889
مستغانم وزمورة	تيارت-Trumelet	17.2 كلم	1889
وتيارت 239.4 كلم ²	غليزان-Uzec le duc	45 كلم	1889
	مستغانم-غليزان	75.7 كلم	1916
	غليزان-Prévost Paradol عبر زمورة	82.5 كلم	1925

1AWO/Série R 70: Chemin De Fer Algerien, Ligne Arzew a Saida 1923.

2ANOM/10N28: Conseil Supérieur Des Chemins de Fer, Ligne de Mostaganem à Tiaret, Section de Mostaganem a Relizane, M. Colombrant; 21 avril 1923.

1879	424 كلم	وهران-Damseme	وهران-القنادسة عبر
1879	16.5 كلم	Damseme- المقطع	سعيدة وكولمب 770
1879	29.8 كلم	المقطع-Perrégaux	كلم ¹
1879	120.1 كلم	Perrégaux- سعيدة	
1881	66.9 كلم	سعيدة-مصباح	
1881	114.1 كلم	مصباح-مشرية	
1887	102.3 كلم	مشرية-عين الصفراء	
1905	256 كلم	عين الصفراء-كولمب	
1906	256.53 كلم	كولمب-القنادسة	
1877	51.68 كلم	تليلات-سيدي بلعباس	تليلات-وجدة عبر
1883	23.21 كلم	سيدي بلعباس-طابية	تلمسان 222.110
1890	63.78 كلم	طابية-تلمسان	كلم ²
1910	68.74 كلم	تلمسان-مغنية	
1911	14.71 كلم	مغنية-وجدة	
1886	11.9 كلم	تيزي-معسكر	سيدي بلعباس-
1889	45.3 كلم	Uzes le duc- Prévost Paradol	prévost paradol
1923-1919	82 كلم	سيدي بلعباس-تيزي	عبر معسكر 212.5
1925	62.2 كلم	معسكر- Uzes le duc	كلم ³
1911	72 كلم	وهران-حمام بوحجر	وهران-حمام بوحجر
			72 كلم ⁴

1 AWO/Série R 101: Société des Chemins de fer Algérien, Société D'exploitation ,Projets, Arrêtés, Activités, Travaux, Lignes,(Oran a Arzew, Oran a Bechar, Oran a Mascara, Oran a Mostaganem, Oran a Tlemcen 1878-1910).

2 ANOM/ 10 N 65: Ligne de Tlemcen a Oudjda : Exploitation, Convention, Avec Les Chemins De Fer Du Maroc 1915-1922.

3 AWO/ Serie R 70 : Chemin de fer Algerien, (Ligne de Tizi a Uzes le Duc 1911-1925, S.B.A a Tizi 1923, Tizi a Mascara 1912-1915).

4 AWO/Série R 81: Tramway, Ligne Oran a Hammam Bouhdjar, Projet Définitif, N 2.3 Section Construction de La Ligne, Plans, Tarifs, Horaires 1910-1920.

1921	54.5 كلم	Trumelet-هاردى	Trumelet - هاردى 54.5 كلم ¹
1924	66.9 كلم	تلمسان-بني صاف	تلمسان-بني صاف 66.9 كلم ²

بعد اطلاعنا على مجموعة من الوثائق الارشيفية المتعلقة بإنجاز وتمديد الخطوط في القطاع الوهراني، ارتأينا الى تحويل تلك الخطوط الرئيسية وتفرعاتها في جدول، حيث يبرز سلسلة المقاطع التي تنطلق من المدن الكبرى مثل وهران وتلمسان وتبدأ تتفرع تدريجيا نحو المناطق الداخلية بأطوال مختلفة وصولا الى الصحراء (بشار)، جاءت تلك التمديدات عبر فترات زمنية متباعدة استجابة لأغراض اقتصادية وعسكرية. حاولنا من خلال هذا الجدول توضيح السياسة الاستعمارية في تمديد مشروع السكك الحديدية في الغرب الجزائري عبر مراحله.

شبكة السكك الحديدية أثناء وبعد الحرب العالمية الثانية:

بعد سنة 1929 و 1930 وقعت تحولات أثرت بشكل كبير على مشاريع فرنسا التنموية ما أجبرها على توقيف وإلغاء العديد من الشبكات نظرا للأزمات المالية التي تسببت فيها نفقات الحرب، كما أنه خلال سنة 1930 شهد العالم أزمة اقتصادية وكانت فرنسا أحد الدول المتضررة حيث عانت من ركود اقتصادي هدد كل القطاعات التنموية، مما جعلها تؤجل بعض المشاريع وتوقف البعض منها مثل توقيف وإلغاء بعض الخطوط الحديدية، الى جانب ظهور منافسة جديدة في قطاع النقل فرضتها صناعة السيارات³.

في 30 ماي 1938 تم ربط خطوط شركة سكك الحديد الجزائرية وخطوط شركة باريس ليون ذات المصلحة العامة بالشركة الوطنية الفرنسية للسكك الحديدية التي أنشئت مؤخرا، وفي 1 يناير 1939 تأسس مكتب السكك الحديدية⁴.

في 1939 تقرر تمديد خط كولمب-بشار من وهران من أجل عملية البحث والتنقيب عن الفحم باتجاه مناجم القنادسة، فسمحت وزارة الأشغال العمومية بتمديد الخطوط الحديدية، وخلال شهر جويلية واوت

1 ANOM/10 N 36: Ligne de Trumelet a Hardy Dite du Sersou, Dup Ouverture à L'exploitation, Matériel, main D'oeuvre, Cartes, Alimentation, En Eau de La Gare Construction D'impasse a Niveau 1919-1929.

2 AWO/Serie R 72: Chemin De Fer Algérien, (Ligne Tlemcen-Beni Saf, Ligne Alger à Oran ,1910-1919).

3 Nour Eddine Benaissa Cherif: Op, cit, p 21.

4 www.sntf: Histoire Modernité et Défit, Édition Spécial, 03/06/2025, 23:00.

1940 وبعد عدة دراسات وتقارير أعدت حول البرامج التنفيذية تم تخصيص ميزانية 10 مليون فرنك وقد تم إعطاء أهمية كبيرة لهذا التمديد نظرا لحاجة فرنسا الى المواد الأولية تلك الفترة.

جاء في احدى الوثائق الأرشيفية رسالة بعثها الحاكم العام بالجزائر الى حكومة فيشي تناولت الغرض من تمديد وتوسعة الخط الحديدي في كولمب بشار هو استغلال مناجم الفحم الموجودة بالقنادسة، بعد أن كان المنجم مزودا بخط ضيق يبدأ من ميناء ارزيو ووهران، تم بناؤه من طرف الشركة الفرنسية الجزائرية من أجل الوصول الى الهضاب العليا واستخراج الفحم¹.

وفي هذا الصدد قال الحاكم العام في نفس الرسالة: "ان الوقت الحالي يدعونا الى بذل أقصى جهد ممكن لاستغلال أكبر كمية موارد الطاقة المتوفرة في الجزائر..لابد من السعي الى الوصول الى اقصى مردود من السكة الحديدية الجزائرية التي في إمكانها ان ترتبط مع الخطوط المغربية"².

استغل الخط سابقا لغرض أمني تم من خلاله القضاء على مقاومة الشيخ بوعمامة، وبعد نهاية الحرب العالمية الأولى منح امتياز استغلال الخط لإدارة السكك التابعة للدولة بموجب مرسوم 11 ديسمبر 1922، ثم نقل الامتياز الى الشركة الجزائرية للسكك الحديدية التي ورثت الشبكات السابقة حسب قانون المالية 31 ديسمبر 1938، ومع بدايات الحرب العالمية الثانية تقريبا مع أوائل شهر سبتمبر 1939 بدأ تكثيف الإنتاج وتوجيه برنامج فوري لأبحاث ودراسات مدى استمرارية استغلال مناجم القنادسة.

أكدت الدراسات عن إمكانية استخراج كميات تفوق بكثير 25.000 طن بعد اكتشاف طبقتين سميكتين جدا من الفحم، الا ان خط السكة الحديدية الضيق ليس لديه طاقة استيعابية ضخمة للشحن، لذا تم اقتراح ربطه بالخط العادي وجدة-بوعرفة باتجاه الأراضي المغربية، كلف المشروع نفقات مالية تقدر بـ 90 مليون فرنك³.

رغم الصعوبات المالية التي عانت منها الحكومة الفرنسية خلال تلك الفترة الا أنه تمت الموافقة على تمديد الخط بداية من 1940 على حساب إغلاق وتوقيف خطوط أخرى، وذلك للحاجة الملحة لفحم

1 ANOM /81 F 2078: Fonds Ministériels, Le Gouverneur Général De L'Algerie a Le Ministre d'Etat et L'intérieur Vichy, 15 Septembre 1940, P 05.

2 ANOM /81 F 2078: Fonds Ministériels, Op, cit, P 06.

3 Ibid, P05.

القنادسة¹، وكانت البداية من خط وهران-كولمب بشار على امتداد 440 كلم تم تدعيمه بمراكز وأبراج عسكرية خاصة وأن منطقة الجنوب الغربي شهدت مقاومة شرسة في 1881، إلا أن الأشغال توقفت في 1949.²

خلال سنة 1942 قررت حكومة فيشي (Vichy) بقيادة بيتان (Petain) انجاز خط البحر الأبيض المتوسط -النيجر (الخط العابر على صحراء شمال افريقيا) وكان مقترح أن يبدأ من وجدة على الأراضي المغربية عن طريق مد خط فرعي بطول 55 كلم من ميناء نيمور (الغزوات)، إلا أنه لم ينجز لعدة أسباب قد تعود الى ظرفية اندلاع الحرب العالمية الثانية.³

اما في سنة 1949 كانت شبكة السكك الحديدية في الجزائر تضم 5014 كلم قيد الاستغلال دون احتساب الخطوط الفرعية المنجمية، وفي 30 جوان 1959 تم ابرام اتفاقية بين الدولة ومكتب السكك الحديدية CFA، وفي 1 جانفي 1960 تم انشاء شركة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر التي كانت تخضع لأحكام اتفاقية جوان 1959 الى غاية 16 جوان 1963 حيث تم انشاء الشركة الوطنية للسكك الحديدية الجزائرية SNCFA.⁴

تظهر الخريطة الواردة في الملحق رقم 11 شبكة السكك الحديدية في القطاع الوهراني خلال سنة 1950، تتناول حصيلة الخطوط التي تم إنجازها عبر سنوات الاحتلال منذ 1857، كما تكشف عن وجود تفرعات وخطوط تمتد من المحاور الرئيسية (المراكز الساحلية) كوهان وارزيو نحو المناطق الداخلية كمعسكر وسيدي بلعباس وسعيدة وصولا الى بشار والقنادسة، وهو ما يعكس هدف الإدارة الاستعمارية في توسيع نفوذها نحو المناطق الغنية.

لذلك نستنتج ان تطور مشروع السكك الحديدية في القطاع الوهراني لعب وظيفة اقتصادية وعسكرية استعمارية، استخدمت لتنشيط حركة النقل للمستوطنين والقوات العسكرية وربط المجال الجغرافي بمنظومة الاستغلال الاقتصادي، مما عزز توسيع دائرة الاستيطان في المنطقة.

1ANOM /81 F 2078: Fonds Ministériels, Op, cit, P 05.

2 إبراهيم مزين، بشير بلمهدي: شبكة السكك الحديدية وابعادها في الجنوب الغربي الجزائري 1874، محكمة جنين بوزرق 1900 نموذجاً، مجلة دراسات وابحاث، ع4، مج 10، جامعة الجلفة، 2018، ص 203.

3 Cliv Lamming: Op.cit, P 04.

4 www.sntf: Histoire Modernité et Défit, Édition special, 04/06/2025, 08:30.

خلاصة الفصل:

كخلاصة عامة حول هذا الفصل يمكن القول ان فرنسا حققت جزءا كبيرا من أهدافها في القطاع الوهراني بفضل مشاريعها الاستيطانية وخاصة شبكة السكك الحديدية حيث:

ان مشاريع الاستيطان في القطاع الوهراني وفي مقدمتها مشروع السكك الحديدية، كان بمثابة أداة محورية ساهمت في ترسيخ الوجود الاستعماري وساعدته على التوسع نحو جهات أخرى من الجزائر، فهذه المشاريع لم تخدم الجانب الاقتصادي فقط القائم على نهب الثروات ونقلها نحو الخارج، بل حقق أهداف عسكرية وديموغرافية أيضا.

بفضل هذه المشاريع ازدادت المراكز الاستيطانية التي تزودت بمختلف المرافق الضرورية إذ ربطت المراكز الحضرية بالمناطق الداخلية كما ساهمت في جلب أعداد كبيرة من المستوطنين، كما تمكنت الإدارة الاستعمارية من إحكام قبضتها على المناطق التي كانت مركز قوة المقاومات الشعبية في الغرب الجزائري والجنوب الغربي بالخصوص.

ساعد القطاع الوهراني الإدارة الاستعمارية على انجاز العديد من المخططات الداعمة للاستيطان وعلى رأسها السكك الحديدية خاصة وأن الأراضي تخلصت من التضاريس الوعرة عكس الجهة الشرقية، بالإضافة الى احتوائه على موارد متنوعة فأنشئت المشاريع الفلاحية والتجارية والصناعية فجعلت منه نموذجا لممارسة وتجسيد السياسة الاستيطانية والمشاريع التنموية.

كما يمكن اعتبار ان مثل هذه المشاريع حققت أهداف استراتيجية متكاملة اقتصاديا وعسكريا وديموغرافيا وهذا ما جعل الاستيطان أخطر أشكال الاستعمار، لأنه أثر على البنية الاقتصادية والاجتماعية المحلية بعد انتزاع الأراضي من أصحابها الأصليين، وتعرضهم للتهميش والتمييز والاقصاء.

ترتب عن المشاريع الداعمة للسياسة الاستيطانية بما فيها من سكك حديدية وطرق وغيرها الى إحداث تغييرات على فرنسا والجزائر، فقد تم ربط الاقتصاد الجزائري بالاقتصاد الفرنسي الذي أصبح يحتل مراتب عالمية في التصدير والاستيراد، وخلق نظاما طبقيًا غير عادل جعل الجزائريين يعانون كثيرا وهذا ما سيتم تناوله في الفصل الموالي.

الفصل الثالث:

أثر مد شبكة السكك الحديدية على حركة الاستيطان في القطاع الوهراني

1-أهداف مشروع السكك الحديدية الاستعمارية في القطاع الوهراني

1-1 الأهداف الاقتصادية

2-1 الأهداف الديموغرافية

3-1 الأهداف العسكرية

2 - تضرر المجتمع التقليدي المحلي من مد مشاريع السكك الحديدية

2-1 تفكيك الملكية الخاصة

2-2 انهيار النظام الاقتصادي التقليدي

3-ردود الأفعال (موقف المقاومة الوطنية من مشروع السكك الحديدية)

3-1 المقاومة العسكرية (المسلحة)

3-2 المقاومة السياسية (النشاط النقابي -الحركة الوطنية)

3-3 ردود أفعال مختلفة

الخلاصة

بعدما تعرفنا في الفصلين السابقين على أهم المشاريع الخاصة بالسكك الحديدية سواء في الجزائر بصفة عامة والبدايات الاولى لظهور المشروع، ثم الفصل الثاني الذي تناول خصوصية القطاع الوهراني في مجال السياسة الاستعمارية الاستيطانية ومن سلسلة تلك الآليات الداعمة لتلك المشاريع السكك الحديدية.

سننتقل في هذا الفصل الى عرض أثر مد شبكة السكك على حركة الاستيطان في القطاع الوهراني، سيتم التطرق الى ذكر الأهداف التي حققتها الخطوط الحديدية في القطاع بدءا بالأهداف الاقتصادية التي برزت من خلال الاحصائيات السنوية الخاصة بأهم المنتوجات التي تم نقلها عن طريق القطارات وحتى المسافرين الذين كانوا مصدر دخل هام بعد اعتمادهم على السكة الحديدية في تنقلاتهم.

ثم الاهداف الديموغرافية التي من خلالها تم تعزيز الاستيطان بعد انجاز المراكز والقرى الاستيطانية على طول الخطوط الحديدية التابعة للقطاع الوهراني، مما ساهم في توافد عدد كبير من المستوطنين باتجاه المنطقة، بالإضافة الى الأهداف العسكرية التي حققتها السكك ايضا خاصة في الجنوب الغربي¹، فبعدما عملت على نقل الجنود في المرحلة الأولى من الاحتلال ساهمت بشكل تدريجي وكبير في التوغل نحو المناطق الداخلية بغية القضاء على المقاومات الشعبية المنتشرة هناك.

بعد ذلك يتم الانتقال الى ذكر الانعكاسات المباشرة على المجتمع الجزائري في القطاع الوهراني بعدما شمل مشروع السكك الحديدية الأراضي والممتلكات التابعة للسكان، خاصة بعدما ظهرت التغيرات الاقتصادية والاجتماعية المدعمة بترسانة من التشريعات والقوانين الادارية الهادفة الى حماية المستوطنين ودعم مشاريعهم بالمنطقة.

ثم سنتوقف عند أهم ردود الأفعال التي قام بها السكان اتجاه السياسة الجديدة إذ تنوعت أشكال الرفض المطلق لمثل هذه المشاريع وجاءت في شكل مسلح مثل المقاومات الشعبية المسلحة، وفي شكل سلمي تبناها زعماء الحركة الوطنية خاصة الحزب الشيوعي من خلال تنظيم الاضرابات التي نشطها عمال السكك الحديدية في إطار نقابي منظم مطلع القرن 20 م، الى جانب ردود أفعال أخرى.

1 يمتد الجنوب الغربي للجزائر باتجاه الصحراء الجزائرية ويعد بوابة الصحراء، يشتهر بثروات طبيعية متنوعة وهذا ما دفع بالسلطات الاستعمارية ان تجعل منه محطة اهتمام واعدت له بعثات استكشافية قصد استغلاله، ينظر ابراهيم مياشي: توسع الاستعمار الفرنسي في الجنوب الغربي الجزائري (1881-1901)، منشورات المتحف الوطني للمجاهد، الجزائر، 1996، ص 20، 21.

1- أهداف مشاريع السكك الحديدية الاستعمارية في القطاع الوهراني (اقتصادي وعسكري وديموغرافيا):

حققت السلطات الاستعمارية أهدافها التي رسمتها بعد إنشائها لشبكة واسعة من الخطوط الحديدية ربطت من خلالها بين كل أجزاء الغرب الجزائري، محققة بذلك آمال المستوطنين والمهندسين الذين خططوا منذ البدايات الأولى للاحتلال الفرنسي للبرامج التوسعية القائمة بالأساس على المواصلات بكل أنواعها ونخص بالذكر قطاع السكك الحديدية.

تتمثل إنجازات فرنسا بفضل شبكة السكك الحديدية في تحقيق جملة من الأهداف الاقتصادية والديموغرافية والعسكرية المتكاملة في إطار دعم وانجاح الاستيطان بالقطاع الوهراني على النحو التالي:

1-1 الأهداف الاقتصادية:

كانت حركة التجارة الخارجية مرتبطة أساسا بحركة الإنتاج بشكل عام حيث لعبت الجزائر ومنذ عصور قديمة دورا في العلاقات التجارية بفضل سواحلها، الى جانب توسطها الطرق البرية والبحرية، خاصة وأنها قريبة من اسبانيا وفرنسا، وتتجاوز مع تونس والمغرب، ووصولا الى الصحراء فهي بوابة للدخول الى افريقيا.¹ تعزز النشاط الحيوي للقطاع التجاري في الجزائر بعد تعرضها للاحتلال الفرنسي مما جعل السلطات الاستعمارية تفكر في إعادة تهيئة الموانئ وربط الجزائر بشبكة هامة من الخطوط الحديدية، من أجل الاستغلال الأمثل لإمكانيات وموارد البلاد بشكل يتناسب مع التطورات الحديدية التي صاحبت الثورة الصناعية.

وبعد تغيير طبيعة نظام الاقتصاد الجزائري الذي كان محليا تقليديا وأصبح رأسمالي اقتضى الأمر إعادة النظر في طبيعة المواصلات التي تشكل محورا أساسيا في ظل التوجه الجديد²، وفي هذا الإطار أقامت السلطات الاستعمارية شبكة سكك حديدية متنوعة منها ما حققت منافع عامة ومنها ما حققت منافع محلية كما رأينا في الفصلين السابقين، حيث ساعدت هذه الشبكة في إحداث تحول اقتصادي كما أنها ربطت بين مناطق الإنتاج وموانئ التصدير.

1 عبد القادر حليمي: المرجع السابق، ص 120.

2 عبد اللطيف بن اشنهو: المرجع السابق، ص 85.

رغبت فرنسا بعدما اتخذ النشاط الاقتصادي بالجزائر بعدا رأسماليا في مضاعفة مبادلاتها التجارية بين مختلف مناطقها الداخلية والخارجية، ولتحقيق ذلك أقامت هياكل قاعدية متنوعة (موانئ-سكك حديدية-طرق برية) إذ كانت الموانئ هي الأخرى تلعب دورا أساسيا في نقل السلع الثقيلة وحتى المسافرين.¹

وبعد تقديم المقترحات والطلبات الملحة على انجاز السكك بالجزائر، تمت المصادقة النهائية على المشروع في 8 افريل 1857، وبموجبه منحت للشركات الاستثمارية امتيازات للإشراف على إقامة تلك الخطوط في جميع انحاء الجزائر، ومنها خطوط القطاع الوهراني التي أشرفت عليها شركة الغرب والشركة الفرنسية وشركة باريس ليون.

تزايد الاهتمام بإقامة السكك الحديدية مع تزايد التطور الاقتصادي وبلغ طولها سنة 1892 (2766 كلم) في كل مناطق الجزائر وحتى هذه السنة كانت الحكومة الفرنسية هي المسؤولة عن تسيير وإنجاز أشغال بناء السكك الحديدية، وبحصول الجزائر على استقلالها المالي سنة 1900 تغيرت الأوضاع وأصبح للجزائر ميزانية خاصة بها ومنح الحاكم العام صلاحيات واسعة فيما يخص الإشراف والإدارة وغير ذلك.²

رغم التكاليف العالية التي تطلبها مشروع السكك إلا ان السلطات الاستعمارية واجهت تلك التحديات وربطت الجهات الشرقية والغربية ووصلت حتى الجنوب، إذ ضم القطاع الوهراني شبكة هامة من الخطوط الحديدية أهمها، خط الجزائر-وهران التي أشرفت عليه شركة باريس-ليون، إضافة الى خط اريزو-سعيدة-عين الصفراء، خط تلمسان-وهران... الخ.³

لعبت شبكة السكك الحديدية التابعة للقطاع الوهراني دور كبيرا في نقل الثروات من مناطق الإنتاج الى موانئ التصدير ولعل أهم خط لعب دور ممتاز (خط اريزو-سعيدة-عين الصفراء) الذي تم تسخيرته لنقل الحلفاء ومن ثم تحويلها الى أوروبا.

ورغم أنّ السكك الحديدية في دول أخرى ارتبطت بتسهيل التجارة الداخلية وتحقيق التنمية الإقليمية المحلية، فإنّ الشبكة في القطاع الوهراني كانت أداة استعمارية محضة، لم تهدف إلى تحسين مستوى معيشة

1 خديجة بختاوي: التحولات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية في عمالة وهران (1870-1939)، اطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة وهران، 2011، ص 246.

2 Rober Estoublon, Adolph Lefebure: Code de l'Algerie Annoté 1896-1905, Ed Adolphe Jourdan, Alger, 1907, P 106 .

3 R Tinthoin: L'Oranie sa Geographie son Histoire ses Centres Vitaux, Ed Fouque, Oran, 1952, P 18.

السكان المحليين، بل إلى تعزيز الاستيطان الأوروبي وتثبيت السيطرة الفرنسية، وقد تزامن ذلك مع التصاعد الصناعي في فرنسا خلال النصف الأول من القرن 19م، بعدما ارتفع الطلب على المواد الأولية وجعل من وهران مركزاً محورياً لتأمين هذه الموارد ونقلها نحو الموانئ للتصدير.¹

وحتى توفر خدمات أوسع للمستوطنين وتلبية طلبات المصانع المتزايدة على الثروات الطبيعية منحت إدارة الاحتلال لشركة باريس-ليون عام 1857 مهمة انشاء خطين حديديين استراتيجيين الأول يربط بين الجزائر ووهران (426 كلم)، والثاني مواز للساحل يربط سكيكدة بقسنطينة (86 كلم).²

وبموجب ذلك القرار تزود القطاع الوهراني بشبكة واسعة من الخطوط الحديدية عبر مراحل مختلفة من الاحتلال وبناء على تلك الخطوط تم الربط بين تلمسان، سيدي بلعباس، وهران، الجزائر في 1863، ثم بين مستغانم والمحمدية ومنها الى وهران والجزائر والعاصمة سنة 1864، وفي 1871 فتح الخط الرابط بين وهران والجزائر العاصمة عبر غليزان سنة 1871.³

وبعد الحرب السبعينية (1870-1871) منحت المجالس العامة في الجزائر لشبكة السكك الحديدية أهمية خاصة، حيث سمحت للشركات المسؤولة عن انجاز الخطوط استغلال غابات الحلفاء مقابل التكفل بإنشاء السكك لتربط الهضاب العليا بمواني التصدير مثل خط اريزو - سعيدة، ثم في سنة 1892 أصبح طول شبكة السكك الحديدية ينافس طول السكك الأجنبية ويتفوق عليها مثل شبكة الطرق الحديدية الدانماركية التي بلغ عددها 2065 كلم أما الشبكة الجزائرية بلغ طولها 3.033 كلم.⁴

وحتى تساعد الكولون على حسن استغلال واستخدام الموارد الزراعية والتشجيع على مضاعفة الإنتاج مما يخلق أكبر عائد من الأرض، شرعت إدارة الاحتلال في دراسة مشروع انجاز خط حديدي يربط بين غليزان وزمورة على أن يصل الخط الى ميناء تنس لتشحن منه منتجات السرسو بعد إلحاح شديد من المستوطنين المقيمين بسهل سرسو حول انجاز خط حديدي يصل غليزان بتنس أو يصل بين غليزان ومستغانم أو وهران.⁵

1 صالح عياد: المعمرون والسياسة الفرنسية في الجزائر من 1870 الى 1900، د م ج، الجزائر، 1984، ص 96.

2 عدة بن داهة: الاستيطان والصراع، ج1، المرجع السابق، ص 184.

3 Pierre Morton: Notre Dossier Chemin de Fer en Algérie ,Naissance du Réseau Ferrée en Algérie-Lignes Principal, Extrait du La Revue du Gant, N 71, C.D.H.A, P05.

4 عدة بن داهة: المرجع السابق، ص 183.

5 GGA: Délégation Financière Algérienne, Session de Mai 1912" Séance du 28-05-1912", Imprimerie Administrative Victor Heintz, Alger, 1912, P 427,428.

استغلت الخطوط الحديدية في المجال الاقتصادي بشكل كبير، وقد اعتبرت وسيلة نقل هامة بالنظر لحمولتها الكبيرة وتكاليفها القليلة مقارنة بالوسائل الأخرى، ومن الأغراض الأساسية التي سخرت لها:

نقل السلع والبضائع:

في الفترة ما بين 1871 و1873، عرفت منطقة الغرب الوهراني نشاطاً مكثفاً في تصدير الحلفاء، ما دفع الإدارة الاستعمارية إلى مدّ عدة خطوط منها خط أرزيو-سعيدة وخط مستغانم-تيارت¹.

كما تم تصدير كميات متفاوتة من الحلفاء عبر ميناء وهران، تراوحت بين 88.000 و31.000 طن سنوياً، وبلغت 81.000 طن سنة 1881، استُعملت هذه الخطوط أيضاً في نقل التمور والفحم من الجنوب، وفي سنة 1913 تجاوز حجم البضائع المنقولة عبر شبكة السكك مليوناً ونصف المليون طن، وفي سنة 1927 حوالي 4 ملايين طن².

وخلال 1898 حقق الخط الرابط بين الجزائر ووهران لشركة باريس-ليون مداخيل معتبرة من خلال نقل الحبوب بأكبر زيادة بمقدار 813.00 فرنك، حيث تم تصدير 123.357 طن من أجود أنواع الحبوب التي تنتجها مناطق الغرب الوهراني، مقابل 78.935 قنطار للسنة السابقة أي بفارق 44.422 طن لصالح سنة 1898³، ثم الخضر والفواكه سجلت ارتفاع كبير جدا بين السنتين بفارق 16.990 طن، ففي 1897 تم نقل 7.398 طن أما في سنة 1898 نقل 24.388 طن، ومن الأمثلة عن الفواكه التي تم نقلها البرتقال واليوسفي⁴.

أما الخمر فلم يتغير إنتاجها كثيرا إذ تم نقل 100.399 طن سنة 1898، في حين أنه خلال سنة 1897 بلغ الإنتاج 101.768 طن أي بفارق 1.369 طن هذا الفرق يعكس التطور الحاصل في زراعة الكروم ووفرة المحصول خاصة في الجهة الغربية من الجزائر⁵، إلى جانب الحلفاء والشعير: لم يشهد تغيرا كبيرا حيث تم نقل 48.844 طن سنة 1897، أما في 1898 تم نقل 46.932 طن في 1898.

المعادن: استقر حجم الإنتاج المنقول من الموارد المنجمية وتم نقل 3.997 طن سنة 1898 بينما في 1897 (5.909 طن)، في حين أن الفحم سجل تراجعاً بأكثر من 4000 طن، حيث في سنة 1897 تم

1 Martin Claude: Histoire de L'Algérie Française 1830-1962, Ed Des 4 fils Aymon, Paris, 1963, P 281.

2 صالح عباد: المرجع السابق، ص 97.

3 G.G.A: Notice sur Les Chemins de Fer Algériens..., Op, cit, P15.

4, Ibid P 19, 20.

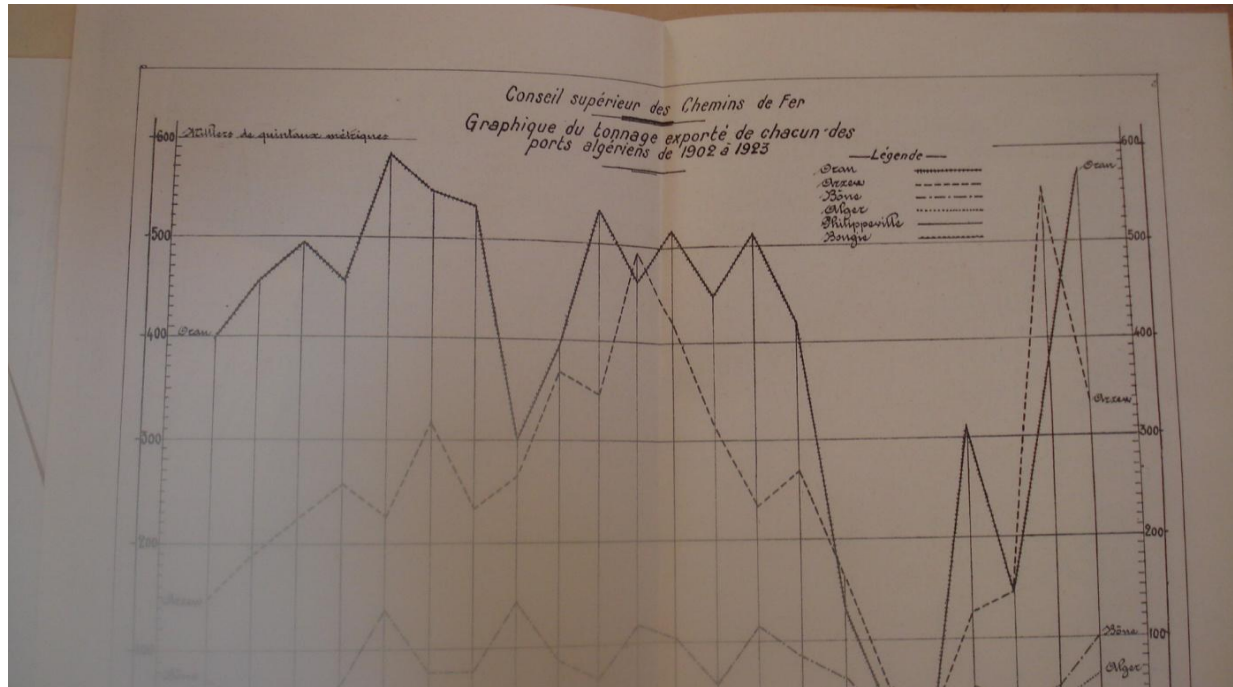
5 Ibid, P 16.

نقل 15.507 طن بينما في سنة 1898 تم نقل 11.344 طن هذا التراجع يعود الى تغيير خط نقله الى خطوط شركة الشرق الجزائري، أما الخشب سجل ارتفاعا بين السنتين بفارق ملحوظ، حيث تم نقل 55.299 طن سنة 1897 بينما في سنة 1898 تم نقل 61.894 طن.

الى جانب محاصيل زراعية أخرى كثيرة ومتنوعة والثروة الحيوانية تم نقلها عبر عدة محطات للسكك الحديدية سواء التابعة للقطاع الوهراني أو الجهات الأخرى من الجزائر ككل.

ما يمكن ملاحظته من خلال الاحصائيات التي قدمت من خلال المذكرة الصادرة عن الحكومة العامة أنه بين سنتي 1897 و 1898 حرصت السلطات الاستعمارية على تصدير أضخم كميات ممكنة من مختلف الثروات سواء كانت زراعية أو حيوانية أو معدنية، ما يجعلنا نستنتج ان غرض فرنسا من مد هذه الشبكة في القطاع الوهراني واضح وقائم على أساس النهب والاستغلال لإمكانيات المنطقة خاصة وأنها ساحلية ما يجعل عملية النقل والتحويل سهلة وسريعة بحكم القرب بين مناطق الانتاج والموانئ.

تواصلت أهداف وطموحات فرنسا في الأرض الجزائرية عبر سنوات الاحتلال والرسم البياني المقدم يوضح نسبة مساهمة شبكة السكك الحديدية الكبرى في نقل المنتوجات خلال الفترة الممتدة ما بين 1902-1923.



منحنى بياني يوضح نسبة مساهمة شبكة السكك الحديدية في نقل المنتوجات بين 1902-1923.¹

1 ANOM/1ON26: G.G.A, Conseil Supérieur des Chemine de Fer 1923.

يلاحظ من خلال الرسم وجود أربع شركات مسؤولة عن مجموعة من الشبكات الحديدية التي تربط بين أماكن الإنتاج وموانئ التصدير على النحو التالي: (وهران، أرزيو، الجزائر، فيليبفيل، بونة، بجاية).

تعرض المنحنيات حجم الكميات المحمولة من السلع نحو موانئ كل جهة من الجزائر (شرق، غرب، وسط)، ويبدو أنه خلال الفترة الممتدة ما بين 1902-1923 وهي فترة زمنية طويلة تقدر بـ 21 سنة، سجلت خلالها خطوط القطاع الوهراني تفوقا في نقل المنتجات نحو الموانئ ذلك أن المنحنى الخاص بخط وهران وأرزيو سجل ارتفاعا مستمرا مقارنة بالخطوط المتبقية، أما خطوط فيليبفيل وبونة سجلت ارتفاع متوسط نسبيا إذا ما قارناها مع الخطوط التابعة للقطاع الوهراني.

بلغ الارتفاع أعلى نسبة خلال الفترة الممتدة ما بين 1908 و1913، وذلك يعود إلى تكثيف حجم الصادرات خاصة الموارد المعدنية وعلى رأسها الفحم تحضيرا للمشاركة في الحرب العالمية الأولى، أما ما بين 1914 و1918 سجل تراجعاً في حجم الصادرات لدى كل الخطوط نظرا لانشغال السلطات الاستعمارية بمجريات الحرب العالمية الأولى، لكن بعد 1918 تم تسجيل ارتفاع ملحوظ في عمليات النقل والتصدير، مما يدل على عودة النشاط التجاري بنوعيه الداخلي والخارجي، وفي سنة 1923 سجل أعلى ارتفاع مقارنة بالسنوات السابقة.

نستنتج من خلال ذلك أن فرنسا وعبر سنوات الاحتلال زاد اهتمامها بعمليات النقل والتصدير وبالتالي أصبحت الحاجة ملحة إلى زيادة تمديد الخطوط الحديدية نحو مناطق أخرى خاصة بعد اكتشاف بؤر ذات ثروات معتبرة خاصة في الجنوب الجزائري.

وعليه نستخلص أن شبكة السكك الحديدية التابعة للقطاع الوهراني لعبت أكبر الأدوار في ترويج النشاط الاقتصادي الفرنسي بالجزائر سواء التجارة الداخلية من خلال تزويد الأسواق بالمواد الضرورية طبعا للمستوطنين، أو التجارة الخارجية المرتكزة أساسا على نقل وتحويل الثروات بمختلف ما بين 1902-1923، كما حققت مداخيل مرتفعة عن كل خط (ينظر الملحق رقم 06).

عن طريق هذه الشبكة من الطرق الحديدية الرابطة بين مناطق الاستخراج وموانئ التصدير وبفضل الأراضي الزراعية المحيطة بالمدن والمراكز الاستيطانية بالغرب الجزائري أصبحت بعض الدوائر أكثر انسجاما وترابطة وتكاملا، حسب تصريح ممثل المجلس المالي لمستغانم تاندون (Tandonne)¹.

1 GGA: Délégation Financière Algérienne, Séance du 28-05-1912, Op, cit, P 436.

يتضح من خلال اهتمام فرنسا بتزويد الجزائر بشبكة من السكك الحديدية أنها كانت تسعى إلى تحويل المواد الأولية والمنتجات الزراعية نحو الوطن الأم، وهكذا برزت الاستراتيجية الاستعمارية الحقيقية في الجزائر وأبعادها الرامية إلى توفير المواد الأولية في المصانع الفرنسية، ثم توسيع دائرة الاستيطان عن طريق خلق مستوطنات جديدة للكولون سواء في القطاع الوهراني أو أي جهة أخرى من الجزائر¹.

نقل المسافرين:

بفضل خطوط القطاع الوهراني أصبح لدى الحكومة الفرنسية وسيلة حقيقية للنقل، وهي ميزة كبيرة لأي دولة فبفضل هذا المسار يمكن نقل القوات في أي وقت من النهار أو الليل من طرف إلى آخر في الجزائر دون الحاجة إلى التوقف عند نقطة التفريغ والقيام بمسيرة طويلة لتصل إلى الأماكن التي تتطلب وجودها، سواء للتزويد بالمؤن والذخيرة أو العتاد العسكري.

يقول بول دولافينغ: "مع هذا الخط (الجزائر-وهران) تنتقل الكثافة السكانية المحلية الكبيرة في منطقة التل وخاصة القبائل بسهولة وخاصة من إقليم وهران الذي يعتبر نقطة الانطلاق"²، يفهم من سياق هذا الطرح أن محطات القطاع الوهراني شكلت مراكز استراتيجية هامة بالنسبة لفرنسا في عملية نقل المستوطنين، فإلى جانب تحقيق مداخل بعد تصدير الموارد أصبح هناك مداخل أخرى ستحققها فرنسا بعد إقبال المستوطنين على استغلال السكك الحديدية للتنقل.

وعليه يمكن الاستنتاج أن الأهداف التي أنشئت من أجلها الخطوط الحديدية كانت وفق إستراتيجية مدروسة، اقتصر على تصدير أجود وأفضل ما تملكه الجزائر من ثروات، كما جعلت من الشبكة وسيلة لتسهيل حركة التنقل لفائدة المستوطنين ومصدر دخل آخر للخرينة الفرنسية.

إلى جانب نقل السلع والبضائع فإن السكك الحديدية لعبت دورا آخر في نقل المسافرين (المستوطنين والجنود العسكريين بالدرجة الأولى) سواء بين المناطق الداخلية أو عن طريق نقلهم وجلبهم من وإلى الموانئ، وفي هذا الصدد يعترف (Pierre Morton) بقوله "إن السكك الحديدية بجميع أنواعها سواء العادية أو الضيقة أو الضيقة جدا فإنها لعبت دور هام في تطوير الصناعة بالجزائر كما لا ينبغي أن ننسى الدور الذي لعبته أثناء الحرب العالمية الثانية إذ سمحت بنقل سريع وأولوية للقوات الحليفة إلى تونس"³.

1 عدة بن داهة: الاستيطان والصراع، ج1، المرجع السابق، ص 188.

2 Paul Delaving: Op cit, P 29.

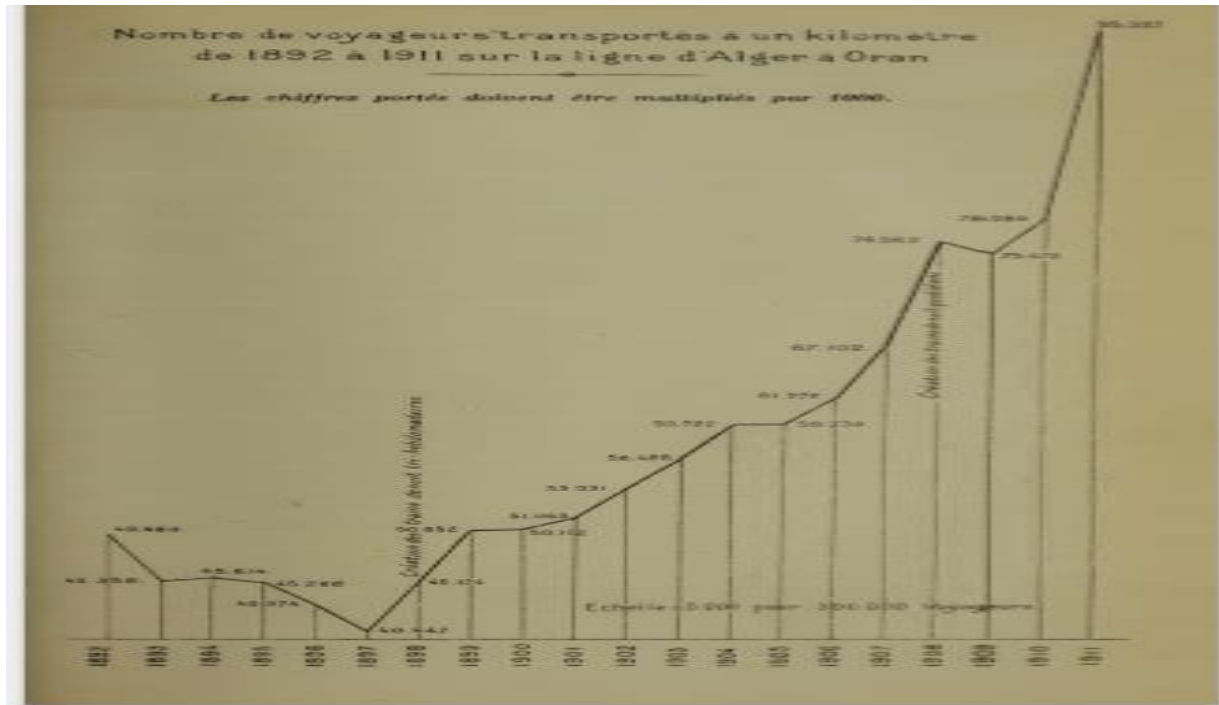
3 Pierre Morton: Op, cit, P 06.

لم يكن لدى خطوط القطاع الوهراني في بداية تشغيلها من تلييلات الى سيدي بلعباس سوى قطارين، متوافقين مع الخط الرئيسي الجزائر-وهران، وكان أسرع قطار يقطع مسافة 51 كلم في ساعتين او ثلاث ساعات، ومع امتداد الشبكة حتى رأس الماء من جهة ولالة مغنية والحدود المغربية من جهة أخرى، زاد عدد القطارات تدريجيا وأصبحت تلبي حاجات المستوطنين بشكل جيد.¹

قطارات الليل وتطور نقل المسافرين:

تطور الاهتمام بتشغيل خطوط السكك الحديدية فتم إنشاء قطارات تسير ليلا على خطوط الجزائر-وهران-قسنطينة، وبفضل المواصلات التي وفرتها هذه القطارات أصبح بإمكان المسافر الذي ينطلق من الحدود المغربية بعد الظهر يكون في صباح اليوم الموالي في قسنطينة والعكس.

وفي هذا الإطار تم تأسيس خط مباشر ينطلق من تونس إلى تلمسان بطول (1.408 كلم) ينطلق على 08.15 صباحا من محطة تونس ويصل في اليوم الموالي إلى تلمسان على الساعة 11.00 ليلا، تم استخدام قطارات الليل خصيصا لتوزيع البريد في جميع أنحاء الجزائر، إلا ان استغلال القطارات الليلية ظل منخفضا مقارنة مع قطارات النهار.²



منحنى بياني يوضح عدد المسافرين عبر خط (الجزائر-وهران) بين 1892-1911.

1 Maurice Bernard Antoine: Op, cit, P 127.

2 Ibid, P 130.

ولتوضيح المنحنى قمنا بتحويله الى جدول على النحو التالي:

السنة	عدد المسافرين
1892	43.869 شخص
1893	42.251
1894	42.184
1895	40.874
1896	24.256
1897	22.581
1898	20.149
1899	31.004
1900	33.233
1901	36.448
1902	50.192
1903	50.992
1904	61.976
1905	67.102
1906	76.562
1907	75.423
1908	76.559

1909	75.413
1910	100.010
1911	155.289

جدول يوضح تنقل المسافرين عبر (خط الجزائر-وهران) بين 1892-1911.¹

يلاحظ من خلال المنحى والجدول تطور عدد المسافرين عبر الخط الرئيسي الرابط بين الجزائر-وهران خلال الفترة المذكورة ويمكن تقسيم هذه الفترة على النحو التالي:

1 مرحلة النقل المتذبذب: من 1892 الى 1901: تراوح عدد المسافرين خلال هذه الفترة ما بين 43.869 شخص كأعلى لسنة 1892 الى 20.149 كأقل نسبة لسنة 1898، كما يلاحظ التراجع الواضح في نقص عدد المسافرين خلال هذه الفترة، ثم تسجيل تحسن نسبي سنة 1901 حيث بلغ عدد المسافرين 36.448 شخص.

2 مرحلة الارتفاع: من 1902 الى 1909: يلاحظ ارتفاع عدد المسافرين خلال هذه الفترة بشكل متواصل دون تراجع مقارنة بالمرحلة السابقة، حيث وصل عددهم الى 50.192 شخص خلال 1902، ثم في 1909 وصل عددهم 75.413 مسافر.

3 مرحلة التزايد السريع: 1910-1911 وصل عدد المسافرين إلى أعلى نسبة مقارنة بالسنوات السابقة وبلغ 100.010 مسافر، أما في السنة الموالية ارتفع بشكل أكبر 155.89 مسافر.

قد يعود هذا الارتفاع في عدد المتنقلين إلى تحسن خدمات قطاع النقل عن طريق السكك عبر سنوات الاحتلال وإدخال إضافات وتقنيات جديدة، الى جانب توافد أعداد كبيرة من المهاجرين نحو الجزائر، مما سيحقق مداخيل معتبرة للخزينة الفرنسية من خلال تدفق العائدات المالية التي دفعها المسافرون، ومن خلال ما سبق نستنتج أن السكك الحديدية ساهمت في نقل السلع والبضائع والأشخاص، مما ساهم في تنشيط التجارة وبالتالي تطوير الاقتصاد الفرنسي في القطاع الوهراني.

1 Maurice Bernard Antoine: Op, cit, P 131.

استطاعت السكك الحديدية خلال هذه الفترة أن تقدم خدمات أفضل من الطرق البرية سواء من ناحية الشحن والحمولة أو من ناحية التكاليف المادية، وهكذا ظهرت في قطاع المواصلات منافسة بين الخطوط الحديدية والخطوط البرية¹.

بفضل الخطوط الحديدية التي أنجزتها السلطات الاستعمارية انتعشت التجارة بنوعيتها وبشكل كبير حيث ساهمت في شحن كميات كبيرة من الأغنام والأبقار، إضافة إلى أنها ساهمت في سرعة ربط المناطق الداخلية بالمدن الرئيسية وبالتالي حققت تكامل اقتصادي بين المقاطعات الثلاث (الجزائر، قسنطينة، وهران)².

مثلت الجزائر كمستعمرة لفرنسا مصدر دخل هام تجاري بالنظر إلى الفوائد والأرباح التي حققتها من وراء الإنتاج الزراعي والصناعي، بعد استغلال الأراضي الزراعية والثروات المنجمية، وهكذا جاء تطور مشروع شبكة السكك الحديدية استجابة لاعتبارات مادية³.

1-2 الأهداف الديموغرافية:

تم تسطير الأهداف الخاصة بمشروع السكك الحديدية قبل إنجازه، فحسب رأي دولافينغ أن السكك الحديدية التي سيتم إنشاؤها ستعود بالفائدة على المستوطنين الأوروبيين بالدرجة الأولى باعتبار أنهم يستطيعون الاعتماد عليها بشكل مباشر وغير مباشر على النحو التالي، حسب إحصائيات 31 ديسمبر 1852⁴.

المستفيدين بشكل مباشر		المستفيدين بشكل غير مباشر	
المركز	عدد السكان	المركز	عدد السكان
وهران	28.617 نسمة	سيدي بلعباس	1.838
السينيا	405	المزارع المجاورة	921
فالمي (Le Figuier)	381	معسكر	10.616

1 رضا حوجو: شبكات الطرق الفرنسية، المرجع السابق، ص 62.

2 نفسه، ص 289.

3 عدة بن داهة: الاستيطان والصراع، ج2، المرجع السابق، ص 186.

4 Paul Delaving: Op, cit, P 32.

تليلات	142	مامونية (Saint Hippolyte)	33
المزارع المجاورة	184	خصيبية (Saint André)	158
سيق وبعض القبائل المجاورة	872	واد الحمام	10
سيدي الشحمي	4	بني يخلف	11
عمي موسى	146	تيارت	603
المجموع	30.913 نسمة	سعيدة	305
		مستغانم(المدينة)	11.282
		مستغانم (الضاحية)	5.175
		المجموع	30.952 نسمة

جدول يوضح عدد المستوطنين الذين سيستفيدون من خطوط السكك الحديدية في القطاع الوهراني (1852)¹

تظهر الإحصائيات الواردة في الجدول عدد المستوطنين الأوروبيين الذين سيستفيدون من خطوط السكك الحديدية في القطاع الوهراني، حيث قسمهم دولافينغ الى صنفان:

الصنف الاول هم المستفيدون بشكل مباشر أي الذين يتركزون بمحاذاة محطات السكك بشكل رئيسي مثل: وهران، السينيا، تليلات... الخ أي المدن الكبرى، أما الصنف الثاني هم المستفيدون بشكل غير مباشر أي البعيدين نسبيا عن المحطات ولا تمر بهم القطارات مباشرة بل فقط التفرعات الجانبية، او يستعملون وسائل نقل أخرى من أجل الوصول الى محطات القطار الرئيسية.

الا أن تلك المناطق مهمة جدا ستشهد كثافة سكانية أوروبية عالية وجب إدراجها لكي تستفيد من تلك المشاريع لخدمة المشروع الاستيطاني².

الملاحظ ان هذه الخطوط المقترحة حسب الجدول الذي قدمه دولافينغ أهملت وبشكل تام الأرياف ومناطق تجمع السكان الأصليين، مما يوضح البعد الحقيقي والنية المسبقة لتهميش الجزائريين وعدم السماح لهم

1 Paul Delaving: Op, cit, P 32.

2 Ibid.P 33.

بالاستفادة من أي مشروع فرنسي، وهذا ما يبرز البعد الاستيطاني لمشاريع السكك الحديدية التي سيتم إنجازها، فقد رسمت أهدافها الاستيطانية الديموغرافية قبل فترة من الزمن.

قرى السكك الحديدية في القطاع الوهراني:

لإنجاح مشروع الاستيطان عملت فرنسا على بناء قرى السكك الحديدية تركزت في السهول الخصبة التي فضلها المعمرون ورأوا بأنها مجال مناسب للتوسع وتربية الحيوانات وممارسة أنشطة مختلفة عكس الجبال التي كانت ذات كثافة سكانية يقطنها العرب، وبذلك زادت اهتماماتهم الشديدة لإنشاء محطات عمرانية وقرى استعمارية.

وبهذا يمكن إضافة مرحلة أخرى في تاريخ القرى الاستيطانية بالجزائر قرى السكك الحديدية، التي ظهرت بالجزائر أواخر السبعينات من القرن 19م بعدما اكتشفت مزايا القطار وأثبتت فائدته، فأغلب القرى على طول السكك الحديدية تحصلت على بعض مواردها من نشاط محطات القطار وشاركت بقوة في حركتها التجارية.¹

كما كان نمو الاستيطان خلال فترة الحكم المدني في المناطق الريفية متبوعا بحركة إنجاز الخطوط الحديدية لذا تم إنشاء 264 قرية استيطانية على مساحة 400.000 هكتار من الأراضي لمستوطنين جدد وفدوا ما بين 1871-1880 على طول واد الشلف وفي هضبة معسكر وسهول سيدي بلعباس، وخلال هذه المرحلة استجابت الحكومة الفرنسية لمطالب الحاكم العام شانزي (Chanzy)، الذي لاحظ ان النمو البطيء للاستعمار سببه فشل طرق المواصلات الموجودة، فقرر تشجيع الاستيطان بإنجاز السكك الحديدية.²

ومن أبرز القرى التي ظهرت خلال الفترة الممتدة بين 1871-1879 قرى عقاز، بوهني، سحاورية، إن كرمان، الغمري، حمادنة، واد جمعة، جديوية (Saint Aimé)، حيث يمر على هذه القرى خط سكة شركة باريس ليون بين وهران وحدود الإقليم، وعلى الخط الرابط بين تليلات وسيدي بلعباس ظهرت قرى زهانة (Saint Lucien)، وعين البرد (L'Oued-Imbert).³

1 رضا حوجو: المرجع السابق، ص 334.

2 شارل روبيير اجيرون: الجزائريون المسلمون وفرنسا 1871-1919، ج1، تر، حاج مسعود، أ بكلي، د ط، دار الرائد للكتاب، الجزائر، 2007، ص 90.

3 M Nouvion :Situation au 31 Décembre 1878 du Département d'Oran au Point de Vue de La Colonisation et Nouveaux Villages et de La Constitution de La Propriété Chez les Indigènes, Imprimerie Heintz,Oran, 1879, P26.

وعلى الخط الرابط بين ارزيو وسعيدة ظهرت القرى التالية: تيزي، فروحة، غريس (Thiers-ville)، وتاغية، وسيدي عمار بسعيدة (Franchetti).

ستصبح القرى الواقعة على طرق المواصلات سواءا بمحاذاة الطرق البرية او السكك الحديدية مراكز إشعاع مثل قرية شعبة اللحم، حمام بوحجر، عين تكبالت، المالح هذه الأخيرة التي تعد أغنى منطقة بثرواتها المتعددة وهي قريبة من عين تموشنت، زروالة، سيدي لحسن في سيدي بلعباس¹.

بالإضافة الى إنشاء قرى أخرى في معسكر مثل عين فكان، ماوسة، المحمدية، عين فارس، ومراكز أخرى في تيزي ومطمور، الهبرة، وعلى طريق مستغانم الى إن كرمان عبر الظهرة يوجد قرى ويليس، بوسكي، وأخيرا الرمشي التي ستكون نقطة انطلاق ثانية من القرى المخصصة لإحاطة تلمسان والتي أصبحت مميزة بفعل ازدهار الضواحي المجاورة لها مثل برية، صف-صاف، حناية، عين فزة...الخ².

استمرت عملية انشاء قرى السكك الحديدية خلال 1881-1890، حيث برمجت السلطات الاستعمارية انجاز 107 قرية والتنازل عن 106000 هكتار وذلك نظرا لتزايد السكك الحديدية بوادي مينا (خط مستغانم-تيارت، تليلات-سيدي بلعباس، طابية والظهرة يقطعها خط وهران-الجزائر)³.

ومن الأمثلة عن القرى التي انشأتها السلطات الاستعمارية على طول خط السكة الحديدية بين ارزيو وسعيدة، وتحديدًا في منطقة معسكر نذكر:

قرى معسكر:

ضمت منطقة معسكر عشرة مراكز تم انشاؤها او توسيعها منذ 1871 (فروحة، تيغنيف، ماوسة، واد التاغية، عين فكان، غريس، عين فارس، مطمور، تيزي، فرانثيتي على الحدود مع سعيدة)، أهمها:

مركز فروحة:

تم إنشاؤه سنة 1874 وهو يشكل قسم من بلدية معسكر المختلطة، يقع في سهل غريس على بعد 10 كلم من معسكر، يمتد الى طريق سعيدة، ويشكل المحطة الأولى للطريق خط ارزيو -سعيدة، تبلغ مساحته 1.026 هكتار مقسمة الى 28 قطعة زراعية، و4 قطع صناعية، بلغ عدد سكانه 90 نسمة يملكون 1.053

1 M Nouvion: Op, cit, P 26.

2 Ibid, P 27.

3 شارل روبيير اجيرون: المرجع السابق، ص 91.

رأس من الماشية و 81 أداة زراعية، كما تم بناء 25 منزل وزرع 541 شجرة و 8 هكتارات من الكروم على 273 هكتار، تم تزويد المركز بسد عام 1878 على واد فروحة من أجل ري الأراضي الزراعية وكذلك أراضي غريس، أما الأشغال الأخرى شملت الزراعة في البداية ثم مساكن ومدرسة وكنيسة، بلغت نفقات الإنجاز 75.000 فرنك، كما تم انتزاع 43 هكتار من الأراضي عن طريق تنازل أصحابها بالمقايضة.¹

مركز ماوسة:

أنشئ عام 1876 وهو أيضا جزء من بلدية معسكر المختلطة يمتد على طريق فرنده، يبعد عن معسكر ب 12 كلم، تبلغ مساحته 1.173 هكتار مقسمة الى 25 قطعة زراعية و 23 قطعة صناعي، بلغ عدد سكانه 85 نسمة يمتلكون 108 رأس من الماشية، 28 أداة زراعية، كما تم بناء 16 منزل وتوزيع 125 شجرة، 4 هكتارات من الكروم وزرع 293 هكتار.

نظرا لوفرة وسائل النقل جمعت قرية ماوسة كل شروط النجاح الممكنة مياه آبار صالحة للشرب وقليلة العمق، أراضي بنوعية جيدة، تطلبت نفقات تهيئة القرية 26.500 فرنك، كما تم تزويدها بمدرسة وكنيسة أخذت الأراضي من أصحابها عن طريق نزع الملكية بتقديم تعويضات لهم قدرت ب 70.750 فرنك.²

مركز واد التاغية:

أنشئ المركز عام 1872 كان مقر لبلدية مختلطة تضم قسمي سعيدة (Franchity) وعين فكان، وبعد ذلك تم إلغاؤها وضمت الى بلدية معسكر، تبعد عنها ب 32 كلم، تبلغ مساحتها 670 هكتار وهي مقسمة إلى 22 قطعة زراعية، يشغل الألزاس واللورين 12 قطعة منها، حيث أن وضعهم الاقتصادي جيد نسبيا، قدر عدد سكانها 323 نسمة يمتلكون 203 رأس من الماشية و 44 آلة زراعية، بلغ عدد المنازل 44 منزل، زرعت في المركز 188 شجرة، و 1 هكتار من الكروم.

تتم تجارة الحلفاء في هذه النقطة، لذلك منح لواد التاغية أهمية، ستزداد أكثر مع تشغيل خط اريزو- سعيدة، ولذا أصبح من الضروري مواكبة هذا التوسع بزيادة عدد الأراضي الصالحة للزراعة والبناء، بلغت

1 M Nouvion: Op, cit, P 50, 51.

2 Ibid, P 52.

تكلفة انجاز المركز 22.000 فرنك في الاستحواذ على الأراضي، و90.250 فرنك في أشغال متنوعة (كنيسة، مدرسة، مساكن للقسيسين...الخ)، اكتسبت الأراضي من الدواوير التابعة للمنطقة¹.

أما السنوات الأخيرة من القرن 19 م سجل بها نقص في إنجاز القرى الاستيطانية (46 مركز جديد فقط)، بسبب نقص مشاريع السكك الحديدية بعد 1892 أما المناطق المفضلة كانت وادي الشلف (16 قرية) التي يمر بها خط بليدة-برواقية، والخط الفرعي بليدة -شلف التابع لخط وهران-الجزائر².

ان تطور الاقتصاد الكولونيالي ظهر من خلال توسع زراعة الكروم واكتشاف مناطق جديدة للثروة المعدنية وبانتشار السكك الحديدية وفتح سهول جديدة، كل هذا أدى الى اتساع المجال الحضري للمجتمع الكولونيالي نحو الريف موازاة مع بناء القرى من 164.000 الى 176.000 قرية سنة 1885، قبل الوصول الى 198.985 في 1890³.

ان السكك الحديدية لم تجلب فقط مواطن استيطان جديدة بل سمحت باختيار تلك المواقع، ففي سنة 1867 اقترح ماكهمون (Mac Mahon) إنشاء مراكز في جديوية وواد ارهيو والمرجة، في سهول ميله والشلف على طول الطريق الفرعي شلف-غليزان على خط وهران-العاصمة، بسبب اقتراب بداية الأشغال لإنجاز هذا الخط، بالإضافة الى برنامج 1877-1887 تم التخطيط لإنجاز عدد من القرى على طول الخط الرئيسي من أجل تعمير سهل الشلف وتأمينه.

راهننت الإدارة الاستعمارية خلال المراحل الأولى من انجاز السكك ا على أنها ستكون وسيلة فعال لجذب المستوطنين وبالتالي خلق مراكز استيطانية وهكذا كانت القرية الاستيطانية مالاكوف (Malakoff) التي لم يوافق على موقعها سنة 1866 فإنه تم انجازها في فترة لاحقة على خط الجزائر-وهران⁴.

ان إنشاء المراكز الاستيطانية لم يقتصر على المناطق الخصبة فقط بل تأسست قرى للسكك الحديدية حتى في المناطق التي تشهد حرارة مرتفعة ومياه قليلة مثل مركز بالحسل (Belhasel) على خط مستغانم-تيارت، إذ رأى الحاكم العام لإقليم وهران سنة 1888 بأن إنشاء خط حديدي وقرية استيطانية بالمنطقة في إمكانه أن يساهم بتعميرها واستصلاحها والاستفادة منها من طرف المستوطنين⁵.

1M Nouvion: Op, cit, P52.

2 شارل روبيير اجيرون: المرجع السابق، ص 92.

3 M Laynaude: Notice Sur La Propriété Foncière en Algérie, Mustafa Giralt, Alger, 1900, P 45.

4 رضا حوجو: المرجع السابق، 336.

5 نفسه، ص337.

عملت السكك الحديدية على زيادة بناء المراكز الاستيطانية وحتى في بعض الأرياف بحيث أصبحت المناطق هناك آمنة كما تحسنت أوضاع الأوروبيين بفضل وجودها كما ساهمت في نمو المدن أيضاً، وبالتالي فإن الأراضي التي تمر بمحاذاتها السكك الحديدية ارتفعت أسعارها مقارنة بالأراضي التي باعها الجزائريون للمستوطنين في فترة سابقة بأثمان رخيصة¹.

شهدت منطقة تليلات هي الأخرى نموا كبيرا بعد إنجاز الخط الحديدي الرابط بين تليلات وسيدي بلعباس خلال أشهر قليلة فقط، فتضاعف عدد السكان وفتحت محلات جديدة ونشطت الأسواق الأسبوعية، مما ساهم في إنشاء قرية استيطانية أخرى غراباس (Gharrabas) بجوار محطة السكة الحديدية.²

نستنتج أن مشاريع السكك الحديدية كانت ذات أبعاد استيطانية قبل الشروع في إنجازها وبعد انشائها ساهمت في دعم حركة الاستيطان بصورة واضحة في القطاع الوهراني، يتجلى ذلك من خلال القرى الاستيطانية التي تأسست بمحاذاة محطات القطار وعلى طول مسارات الخطوط الحديدية.

1-3 الأهداف العسكرية:

سعت السلطات الاستعمارية الى مد شبكة واسعة من السكك الحديدية بغية تحقيق أهداف متكاملة إقتصادية وديموغرافية وعسكرية، فالى جانب تطوير إقتصادها عن طريق تزويد أسواقها وأسواق أوروبا بمختلف المنتوجات الجزائرية، وجلب مستوطنين متعددي الأجناس ومنحهم امتيازات بهدف خلق قاعدة ديموغرافية أوروبية مزودة بهياكل قاعدية أبرزها توفير النقل، ستستغل هذه السكك عسكريا لخدمة أغراض توسعية وأمنية وقمعية أيضا.

حسبما ما ورد في المرسوم الامبراطوري 8 افريل 1857 "... هذه الخطوط الثلاث الأولى، تتماشى مع الأفكار التي أظهرها جلالتم كما أن الجيش يوافقنا في إعطاء هذا القطاع الأهمية التي يستحقها، وأظهر استعداداه في إنجاز بعض أشغال الحفر وتسوية المناطق التضاريسية المرتبطة بالمخطط المقدم الى سيادتكم... وهذا الإصرار من الجيش يذكرنا بأهمية النقل في أوقات السلم والحرب، كما يذكرنا بإنجازات الجيوش الرومانية من قبل مما يزيد عزيمتنا ويرفع روحنا الوطنية ويشيد بمنجزات الحضارة الأوروبية ويطورها..."³

1 M Laynaud: Op cit, P 48.

2 M Nouvion: Op, cit, P 54.

3 J Moniteur: Op, cit, P 01.

يتضح من خلال الطلب الذي قدمه فاين الى الامبراطور نابوليون أهمية قطاع السكك الحديدية بالنسبة للجيش العسكري، فمن خلال الإصرار المستمر على طلب تزويد الجزائر بشبكة من الخطوط الحديدية وبسواعد الجيش الفرنسي يظهر أهميتها لتسهيل تنقل عناصرهم وإيصال المعدات الحربية والمؤن إليهم.

كما يرى أن المشروع يخدم إلى حد بعيد مستقبل فرنسا في الجزائر ليس في أوقات الحرب فقط وإنما سيعمل على تعزيز الأمن والاستقرار لاحقاً، وسيساهم في بناء الحضارة ويذكر كذلك بالإنجازات التي قدمها أجدادهم الرومان حسب زعمه سابقاً.

وقد عبر بول دولافينغ وآخرون من خلال مشروعهما المقترح قبل 1857 "ان الخط المقترح بين الجزائر ووهران يمكن نقل القوات العسكرية من الصباح الى المساء ومن المساء الى الصباح دون أن يكون عليها إنزالها أن تقوم بمسيرة طويلة للوصول الى الأماكن التي تكون فيها الحاجة لوجودها ضرورية، ومع هذا الخط ستنتقل التموينات العسكرية من مؤن وذخيرة بسرعة أكبر وكفاءة أعلى..."¹

وبالحديث عن الدور العسكري والأمني الذي تقدمه السكك الحديدية في الجزائر كتب فاردناند كومبون (Ferdinande Combon) "ان السكك الحديدية التي أنشأتها الجزائر وبمواردها الخاصة قد منعت وخنقت تمرد 1871 في بيضته، لكن هذا التمرد عوقب وتم الاستيلاء على المزيد من الأراضي".²

إن هذا التصريح يحمل في طياته دلالات متعددة، حيث يصرح أولاً أن إنجاز السكك الحديدية في الجزائر كان بموارد البلد مما يوحي بطريقة غير مباشرة الى الاستنزاف اللامتناهي لخيرات الجزائر، كما يشير الى عمليات التمديد للخطوط الحديدية بأنها ساعدت في الاستيلاء على المزيد من الأراضي بعدة مبررات وحجج، غير أن الهدف من هذا التصريح هو الإشادة بما حققته السلطات الاستعمارية فيما يخص القضاء على المقاومات الشعبية والاستيلاء على أراضي السكان وإقرار السلم والأمن للمستوطنين.

كما يشير دي سوليي فليكس (Dessolier Felix) الى أهمية السكك ويربط دورها بالتهدة التامة، ويوضح أيضاً تحول الجزائر الى بلد مصدر عن طريقها، ويرجع دورها بالدرجة الأولى الى إقامة المراكز وتلبية الحاجيات العسكرية الضرورية³، وبالتالي لخص الأهمية الثلاثية لمشروع السكك الحديدية اقتصادياً وعسكرياً وديموغرافياً.

1 Paul Delaving: Op, cit, P 29.

2 Ferdinand Combon: Pour Le Régime Civil en Algérie, Imprimerie de Marle, Constantine, 1871, P 16.

3 Félix Dessoliers : Op, cit, P 174,175

استطاعت الإدارة الاستعمارية التحكم في البلاد بقوة صغيرة نسبياً وقمع الثورات بسرعة وهذا كله بفضل وسائل النقل البري وخاصة السكك الحديدية، حيث أدت هذه الأخيرة دور محوري في تمكين القوات العسكرية من الوصول الى مناطق المقاومات الشعبية الريفية التي كانت تشهد اضطرابات، وبالتالي ساهمت التدخلات السريعة لقمع أي محاولة وأجبر السكان الأصليين على الهجرة نحو الأرياف¹.

كما قدمت خدمات لا مثيل لها في نقل السلع والأشخاص الى جانب دعم ومساندة الجيش الاستعماري بنقل أفرادهِ ووحداتهِ العسكرية في إطار التوغل والتوسع الاستعماري ومواجهة ردود الأفعال وحركات المقاومة².

وبالحديث عن المقاومة فإن السلطات الاستعمارية واجهت صعوبات في مد السكك الحديدية باتجاه الجنوب الغربي في القطاع الوهراني بسبب اصطدامها مع مقاومة الشيخ بوعمامة هذه الثورة التي مثلت دوراً بطولياً في مسار الكفاح ضد السياسة الاستعمارية وبرامجها الاستيطانية لا سيما مشاريع السكك الحديدية.

صرح دوفال (Duval) في كتابه بما يلي: " أن للسكك الحديدية وظائف مستقبلية حيوية، خصوصاً في بعدها العسكري، إذ كان ينظر إليها كأداة استراتيجية في توطيد السلطة الفرنسية وتأمين تحركات الجيوش وتعزيز سيطرتها على المناطق الحدودية والصحراوية"³، وفي هذا السياق، عبّر دوفال عن قناعته بأن السكك الحديدية في الجزائر تمثل أكثر من مجرد وسائل نقل، بل إنها تعبّر عن الإرادة السياسية للقوى الاستعمارية الأوروبية، التي لطالما كانت أكثر طموحاً وميلاً للسيطرة من الدول المستعمرة.

وفي هذا الإطار يمكن إعطاء مثال عن إحدى المحطات التي أسستها السلطات الاستعمارية في جنوب القطاع الوهراني " محطة قطار جنين بوزرق" سنة 1900، بعدما أدرك الفرنسيون أهمية المنطقة الواقعة بعين الصفراء في استراتيجيتهم وتخطيطهم العسكري في مراحل تقدم وتوغل القوات العسكرية نحو الجنوب الغربي

1 Maurice Wahl: L'Algérie, Librairie Germer Balliere, France, 1888, P 322.

2 عثمان زقّب: السياسة الفرنسية في الجزائر 1830-1914، مذكرة لنيل شهادة الدكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة الحاج لخضر باتنة ، 2014-2015، ص 387.

3 Duval Jules: l'Algérie et les Colonies Françaises 1813-1870, Préface par M.l'aboulaye, Librairie Guillaumin, Paris, 1877, P30.

الجزائري، بالإضافة الى غنى المنطقة بمختلف الثروات جعل السلطات الفرنسية تفكر في تحقيق اهداف مشتركة (اقتصادية وعسكرية).¹

بني بجوار المحطة حامية عسكرية ومكتب عربي وبعض المنازل خاصة بعائلات الجنود العسكريين، وفي إطار انجاز خط السكة الحديدية الخيثر-بوقطب من 1892 كان هناك خط واحد في طور الإنجاز هو عين الصفراء -جنين بورزق دعت إليه المصلحة العامة وسعت الى تمديده نحو (Duveyrier).²

وللضرورة العسكرية وبعد دراسات ومداولات واجتماعات للسلطات الاستعمارية تقرر بناء محطة القطار بجنين بورزق بعد موافقة الحاكم العام في 25 أكتوبر 1898 على أن يبدأ العمل نهاية السنة المذكورة وتنتهي الأشغال في 1900، وفي نفس السنة أجرت مصلحة الطرق والجسور دراسات لمشروع التمديد حتى منطقة ديفي (Duveyrier) ووضع المهندسون مشروعاً نهائياً تمت الموافقة عليه في 31 أكتوبر 1899.³

تم استخدام المحطة لأغراض عسكرية زودت برصيف للشحن طوله 20 الى 40 متر وعرضه من 10 الى 18 متر ثم البحث عن المياه، بلغ طول المحطة 43 متر وعرضها 47 متر، محاطة بحديقة، احتوت المحطة على حجرات ضيقة تحت الأرض عبارة عن زرنانات تحتوي على فتحات تهوية سطحية صغيرة وقطع وأوتاد حديدية مثبتة في الجدران استخدمت في عمليات اعتقال المساندين والمتعاونين مع المقاومات الشعبية.⁴

أما في الطابق الأرضي يوجد مكاتب لموظفي المحطة وفي الطابق الأول يوجد مطبخ ومكاتب خاصة بموظفي الجيش الاستعماري ونوافذ هندسية موزعة على كل الجهات تسمح بمراقبة دقيقة وواضحة وفوق الطابق الأول تم تشييد برجين للمراقبة والحراسة الأول باتجاه الشمال والثاني باتجاه الجنوب بجانبه خزان مائي، يتوسط الساحة اسطبل للحيوانات خاصة الخيول وغرف ودورات مياه مسيجة بجدار من الحجارة به نوافذ صغيرة تساعد على المراقبة الخفية للدفاع ولا تسمح للطرف الخارجي بالهجوم.⁵

1 إبراهيم مزين، بشير بلمهدي: المرجع السابق، ص 204.

2 نفسه، ص 204.

3 GGA: Notice Sur Les Chemins de Fer Algerien..., Op, cit, P 40.

4 إبراهيم مزين، بشير بلمهدي: المرجع السابق، ص 205.

5 نفسه، ص 205.

احتوت المحطة على جناح جانبي يتمثل في طابق أرضي تعلوه قاعات المكتب الثاني للتحقيق والاستئناف وحجرات ضيقة استعملت للاستئناف والتعذيب ضد المساندين للمقاومات الشعبية، وخارج المحطة وفي الواجهة الأمامية للمحطة حوض مائي وحجرة تحت الأرض ورصيف الشحن وثلاث خطوط حديدية، كما تم ربط المحطة بالمركز العسكري سنة 1888 وبنفق على مسافة 500 م.¹

أما في الجهة الخلفية للمحطة بنيت أربع قواعد اسمنتية صممت لهبوط الطائرات العسكرية الصغيرة وبجوارها ثكنات عسكرية، تم الاعتماد في بناء المحطة على المساجين والاسبان وبعض من عناصر البدو الرحل بأجور زهيدة².

اعتبرت منطقة عين الصفراء نقطة اتصال توسعية في مسار التوغل الفرنسي نحو الجنوب في القطاع الوهراني وصولا الى الصحراء، لذا اتخذت من محطة جنين بورزق قاعدة عسكرية أساسية تساعدها في الاتصال مع الجهات الأخرى من جهة، وحماية الوجود الاستعماري من زعماء المقاومات من جهة أخرى لذلك اختيرت منطقة جنين بورزق بعد تخطيط استراتيجي عسكري محكم³.

كانت محطة جنين بورزق واحدة من المحطات الرئيسية التي أنشأتها السلطات الاستعمارية في الجنوب الغربي للقطاع الوهراني، ما جعل منها مركز لمراقبة زعماء المقاومات الشعبية في تلك الفترة ومعتقل لسجن وتعذيب المناصرين، الأمر الذي يجعلنا نستنتج بأن السكك الحديدية تطور دورها عبر مراحل الاحتلال فبعد أن كانت تقوم بنقل الأشخاص والبضائع أصبحت تقوم بدور أمني للمستوطنين والقوات الاستعمارية وقمعي للمقاومات الشعبية والمساندين لها في نفس الوقت.

لعبت المواصلات دورا بارزا في السياسة الفرنسية بالجزائر من خلال ما قدمته من خدمات للتوسع الاستعماري وفرض ما تعتبره الإدارة الفرنسية من ضمان أمن داخل المستعمرة، كما كانت الوسيلة الفعالة لتقدم قوات الاحتلال نحو الداخل، ووظفت لاحقا لدعم المشاريع الاستيطانية⁴.

خدمت السكك الحديدية الجيش بقوة سواء كان ذلك في تحقيق التقدم والانتصار في الحرب، أو في دعم السلم من خلال الإنجازات التي كان يساهم فيها ولقد استمر هذا العمل الذي بدأه الجيش من طرف الإدارة

1 G.G.A: Notice Sur Les Chemins de Fer Algerien..., Op, cit, P 40.

2 إبراهيم مرين، بشير بلمهدي: المرجع السابق، ص 205.

3 Conseil Supérieur De Gouvernement: Procès- verbaux Des Délibérations Et Exposé De La Situation Générale De L'Algérie, Imprimerie Administrative, Rue Bru., Alger, Novembre 1899, P03.

4 عثمان زقب: المرجع السابق، ص 389.

المدينة التي قامت بنشاط كبير، إذ تضاعفت معها شبكة الطرق التي تربط المقاطعات الثلاث، كما منحت الحكومة شركة باريس للبحر الأبيض المتوسط السكك الحديدية في الجزائر التي تم تمديدها إلى 543 كلم.¹ نستنتج أن الشبكة التي أنجزتها السلطات الاستعمارية في القطاع الوهراني حققت أهداف متكاملة إقتصادية وديموغرافيا وعسكريا، ساهمت في تنمية اقتصادها ما سمح لها بتنشيط الحركة التجارية على الصعيد الداخلي والخارجي، كما ساعدتها في زيادة توافد عدد المستوطنين بعد منحهم امتيازات وتهيئة الظروف لهم، الأمر الذي شجع على زيادة بناء القرى والمراكز والاستيطانية على طول الخطوط الحديدية، بالإضافة إلى الدور العسكري الذي تحول إلى دور استراتيجي أمني وقمعي وتوسعي في نفس الوقت مما ساعد سلطات الاحتلال في التوغل أكثر نحو الصحراء.

1 عثمان زقب: المرجع السابق، ص 390.

2-تضرر المجتمع التقليدي المحلي من مد مشاريع السكك الحديدية:

بعدما تعرفنا على أن مشاريع السكك الحديدية شملت المناطق الخصبة والساحلية الواقعة بالقرب بالموانئ، وحتى في المناطق الداخلية نجدها تركزت في الجهات الغنية بمختلف الثروات، هذه المناطق التي في الأصل كانت ملك للسكان الجزائريين، حيث انتزعت منهم بعدة أشكال قانونية وقمعية، ومنحت للمستوطنين الجدد.

ان السياسة التي اعتمدت عليها الإدارة الاستعمارية طبقتها في جميع أنحاء الجزائر ومنها القطاع الوهراني الذي تميز بموقعه الاستراتيجي الذي يضم موانئ حيوية مثل ميناء وهران ومستغانم، اعتُبر منطقة ذات قيمة كبرى في توزيع شبكة السكك الحديدية، إذ رأت فرنسا أنه من الضروري ربط هذه المنطقة بباقي الشبكة الاستعمارية من أجل تسهيل نهب الموارد وتدعيم الاستيطان الأوروبي¹.

فتحت مشاريع السكك الحديدية أمام فرنسا مجالا واسعا من أجل استغلال إمكانات القطاع الوهراني زراعيًا وصناعيًا وتجاريًا حسبما يتماشى مع نموها الاقتصادي الرأسمالي، مخلفة بذلك معادلة غير متكافئة باعتبار أن الاقتصاد المحلي الذي تميز به المجتمع الجزائري كان محليا تقليديا، أما الاقتصاد الجديد فهو استعماري استثماري قائم على النهب والاستغلال، مما جعل المتضرر الأول في الواقع الجديد هو صاحب الأرض الأصلي.

تطلب مشروع السكك الحديدية كغيره من المشاريع التنموية الداعمة للاستيطان أرضية مناسبة لتنفيذ مختلف الأشغال، لذا عمدت فرنسا الى سن ترسانة من القوانين والتشريعات الداعية الى انتزاع الأراضي من أصحابها بمختلف الأساليب الإغرائية والقمعية تحديدا كما لاحظنا في الفصل الثاني، وبالتالي نتج عن ذلك انعكاسات كبيرة ألحقت أضرارا كثيرة بالمجتمع على مختلف الأصعدة.

2-1 تفكيك الملكية الخاصة:

ان المنشآت الاستعمارية الفرنسية بما فيها من طرق برية وسكك حديدية وغيرها ارتبطت ارتباطا وثيقا بالأرض لذا بذلت السلطات الاستعمارية جهودا من أجل تمرير الخطوط معتمدة في ذلك على سياسة مصادرة الأراضي من أصحابها الأصليين عن طريق جملة من القوانين، فبالإضافة الى القوانين الداعمة لهذه السياسة قبل 1857 تواصلت القرارات والمراسيم بعد هذه السنة، وهذا من أجل زيادة المشاريع التنموية

1 علي عبود: المرجع السابق، ص 121.

الخاصة بها، مؤثرة وبشكل كبير على الأراضي التي ستشملها الإجراءات وكان القطاع الوهراني من ضمن البرامج المسطرة.

فتحت السكك كغيرها من الآليات الداعمة للاستيطان مجالا لإحداث تغييرات عميقة على المجتمع الجزائري من خلال مساهمتها في إعادة تشكيل ملكية الأراضي فبعد تمديد الخطوط تحولت الكثير من الأراضي الى ملكيات تابعة للمستوطنين والمستثمرين وبذلك تقلصت الملكيات الخاصة بالفلاحين الجزائريين التي سرعان ما تخلوا عنها أو قاموا ببيعها للمستوطنين بعد التضييق عليهم بعدة حيل.

ومن جملة القوانين التي زادت من حدة التفكيك وتفتيت الأراضي وتحويلها من السكان الأصليين ومنحها للمستوطنين الجدد قانون السيناتوس كونسلت 22 افريل 1863 الذي شمل عدة قبائل في القطاع الوهراني عبر مراحل تنفيذه¹.

كان يتم اختيار القبائل المعنية بعملية السيناتوس كونسلت تماشيا مع مصالح الاستعمار في المنطقة والتي كانت تشمل دعم الاستيطان الاوروبي من جهة وتحطيم النسيج الاجتماعي للمجتمع الجزائري من جهة أخرى، لذلك كان يتم اختيار القبائل المحاذية للمراكز الاستيطانية أو للغابات أو السكك الحديدية².

وعليه يمكن اعتبار قانون السيناتوس كونسيلت أحد القوانين الداعمة أو المسهلة لإقامة المشاريع التنموية مثل مشروع السكك الحديدية، والذي ساهم بشكل مباشر في تفكيك الملكيات التقليدية للمجتمع الجزائري بغية إنجاح المشاريع الاستيطانية بكل أشكالها.

ومن أهم القبائل التابعة للقطاع الوهراني التي طالها القرار المشيخي قبائل منطقة تيارت بما فيها (قبيلة ولاد خليف، ولاد بلحوسين، اولاد زيان ومرابطين غرابة، قبيلة ولاد زيان شراقة، قبيلة زاوي وولاد بوعفيف، ولاد عدو واولاد خالد، بن مختار...الخ)³.

1 صالح حيمر: السياسة العقارية الفرنسية في الجزائر (1830-1930) اطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، قسم العلوم الانسانية، جامعة باتنة، 2014-2015، ص 125-126.

2 عدة بن داهة: الخلفيات الحقيقية للتشريعات العقارية في الجزائر ابان الاحتلال الفرنسي (1830-1873)، الملتقى الوطني الاول حول العقار في الجزائر ابان الاحتلال الفرنسي 1830-1962، منشورات وزارة المجاهدين، الجزائر، 2007، ص 140.

3 العربي بوعناني: المقاومة الشعبية في منطقة تيارت 1830-1908 ومواقف الزعامات القبلية والدينية من الاستعمار الفرنسي، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، قسم التاريخ، جامعة تلمسان، 2018-2019، ص 83.

وقد صرح أحد أعضاء اللجنة المكلفة بدراسة مشروع القرار المشيخي بقوله " ان مستقبل الاستعمار لا خوف عليه بعدما تقرر استملاك الأراضي التي كانت بيد العرب".¹

يفهم من هذا التصريح ان القرار المشيخي كان من ورائه خلفيات استعمارية استيطانية قائمة على انتزاع الاراضي من أصحابها الأصليين ومنحها للمستوطنين والحكومة الفرنسية قصد استغلالها لإنجاز مراكز أو منشآت استعمارية وفي ذلك ضمان للاحتفاظ بالجزائر بعد امتلاك أراضيها من طرف المعمرين.

إن قانون السناطوس كونسلت كان جزءا من السياسة الاستعمارية فقد ساهم في إرساء قواعد جديدة على المجتمع الجزائري ككل لحيازة الأراضي وهو ما كان له تأثير مباشر على تطور مشاريع البنية التحتية ومنها مشروع السكك الحديدية، بمعنى آخر أن القانون عمل على تغيير الطريقة التي كانت تدار بها الأراضي خاصة التي كانت تحت الملكية الجماعية للقبائل ، وبموجبه تم تقسيمها الى ملكيات فردية فتحت المجال للاستيلاء على أراضي السكان من جهة وتقويت الوحدة القبلية واكتشاف أراضي لم تثبت ملكيتها لتصبح بحوزة الادارة الاستعمارية وتستغلها في عدة مشاريع .

نتج عن السياسة الجديدة تفكيك وحدة الأرض حيث تحولت القبيلة الى مجموعة من العائلات المستقلة عن بعضها البعض، مما سهل على الفرنسيين الاستحواذ على الأراضي من جهة، والتوغل داخل المجتمع دون عراقيل تقليدية كالقبيلة، وبذلك تكون فرنسا قد حطمت البنية الاجتماعية للشعب الجزائري وخربت وحدته، ومن بين القبائل التابعة للقطاع الوهراني التي تضررت من تلك السياسة قبيلتي بني عامر وبني جعفر في سيدي بلعباس².

لقد أدت تلك التشريعات العقارية بما فيها من قرار مشيخي 1863 وقانون وارييني 1873 المتم له، وقانون 1897 انشاء الملكية الفردية التي أعطت للمستوطنين حق التصرف بحرية كما أتاح قانون 1887 فرصة بيع الأراضي في المزاد العلني وهكذا انتقلت مساحات كبيرة من الأراضي للمستوطنين وجرّد أصحابها الأصليين منها³.

ففي القطاع الوهراني بمنطقة الأصنام تحديدا سنة 1881 صدر الحكم ببيع الأراضي الشائعة للأهالي قدرت بـ 14 ألف بينما تكاليف البيع قدرت بـ 224 ألف أي 12 ألف فرنك للهكتار، كما تعرضت قبيلة بني

1 مصطفى الاشرف: الجزائر الامة والمجتمع، تر: حنفي بن عيسى، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1983، ص 11.

2 عدة بن داهة: الاستيطان والصراع، ج2، المرجع السابق، ص 30.

3 بشير بلاح: المرجع السابق، ص 159.

عامر لحجز أراضيها وانخفضت مساحاتها من 120.000 ألف إلى 80.000 ألف هكتار وبقيت 20.000 محجوزة ضمن أراضي الدومين.¹

يظهر وبوضوح الأثر الكبير الذي أحدثته التشريعات العقارية على الأراضي الجزائرية فإنها عملت على تفكيك وحدة الأرض التي كانت تمثل في زمن سابق رمز للوحدة القبلية والتضامن الاجتماعي، فإن المستعمر الفرنسي لم يتوان ولم يترك أي سبيل من أجل انتزاع الأرض من مالكيها الأصليين مهما كانت النتيجة، فهدف فرنسا واضح يتمثل في إجبار الفلاح على التخلي عن أرضه لتصبح بحوزة الكولون لكي يفعل فيها ما يشاء بل وتصبح ملكا له.

وحتى قرى السكك الحديدية كذلك ساهمت في تفكيك الملكيات الخاصة بالجزائريين سواء في الغرب الجزائري أو في أي جهة أخرى، وبمعنى أن سياسات الاستيطان المرتبطة بالمشاريع الحديدية أدت إلى تحويل الأراضي من السكان الأصليين إلى المستوطنين الجدد.

وباعتبار أن السلطات الاستعمارية كانت تنتقي أفضل وأحسن الأراضي سواء من حيث الخصوبة أو الموقع فإن المناطق المحاذية للسكك الحديدية أو التي سيمر عليها المشروع، كانت تتعرض لنزع ملكية بمختلف الأساليب والقوانين وهذا ما انعكس سلبا على المجتمع الجزائري.

من بين الانعكاسات المترتبة أيضا تجريد السكان الأصليين وتغيير أسمائهم إلى (أهالي)، حيث سلمت أملاكهم إلى الأقلية الأوروبية وأخضعوا إلى العمل في مزارعهم كخماسين كما عزلوا عن العالم خاصة المحيط العربي الإسلامي، حيث كان من أهداف السياسة الاستعمارية تحطيم البناء العقائدي الفكري للمجتمع الجزائري والمتمثل في الدين الإسلامي واللغة العربية والأخلاق.²

سعت السياسة الاستعمارية من وراء كل هذا إلى خلق فئات اجتماعية منسلخة عن عاداتها وتقاليدها، وتحويل المساجد إلى ثكنات وكنائس، بغية القضاء على التعليم العربي الإسلامي، الذي كان الركيزة الأساسية لدى المجتمع الجزائري.³

هذه التشريعات القانونية لم يكن هدفها تنظيم الملكيات فقط بل كانت جزءا هاما من استراتيجية أكبر لتعزيز السيطرة الفرنسية وتحويل الاقتصاد الجزائري بما يخدم مصالح المستعمرين، وعندما يتعلق الأمر

1 صالح حيمر: السياسة العقارية، المرجع السابق، ص 258-259.

2 إبراهيم لونيسي: المرجع السابق، ص 201.

3 الغالي غربي وآخرون: المرجع السابق، ص 215.

بمشروع السكك الحديدية فإنه سيحتاج إلى أراضي واسعة ومنظمة، لذا فإن القوانين والمراسيم التي طبقتها فرنسا على الأراضي ساهمت بشكل غير مباشر في تهيئة مساحات كبيرة لإنجاز السكك مما يساعد أكثر على حصرها وتحديد لها لصالح المستوطنين والشركات الرأسمالية.

إن القانون الذي اعتبرته فرنسا أداة قوية استعمارية مكنها من تجاوز عدة عقبات في الاستيلاء على أخصب وأجود الأراضي من السكان الأصليين، وعن طريقه تمكنت فرنسا من تعزيز وجودها في الجزائر وإقامة مشاريع تنموية ضخمة، وبفضله ربطت الجزائر جغرافيا واقتصاديا وسهلت التحكم في مختلف المناطق.

لذا فإن العلاقة بين القوانين والتشريعات العقارية ومشروع السكك الحديدية عبارة عن تداخل متكامل بين التشريع والسياسة الاستعمارية كوسيلة ضرورية لتأسيس بنية تحتية قوية لمشروع فرنسا في الجزائر، تستطيع من خلالها السلطة الاستعمارية الاستحواذ على مساحات واسعة تحت غطاء قانوني يضيف الشرعية على مخططاتها التوسعية.

أدت السياسة الاستيطانية من 1850 إلى 1900 بالقطاع الوهراني وبالأخص في غليزان إلى سوء الأوضاع في أوساط السكان جراء عمليات سلب العقار والإبادة والتهجير التي أعقبت الثورات الشعبية بالأخص عقب ثورة سيدي لزررق 1864 بغليزان والتي مورس ضدها سياسة الأرض المحروقة التي كان من انعكاساتها مصادرة آلاف من الهكتارات ونفي أكثر 3000 تائر إلى كورتي وكورسيكا.

وبسبب هذه السياسة ارتفع معدل الوفيات ففي فليتا والظهرة والونشريس تراوح التناقص بين 30% إلى 60%، وفي مينا إلى 65% وبأولاد بوعلي بغليزان والونشريس 62% وبالظهرة 58% وبأولاد باية بزمورة 2.460 فرد شملهم إحصاء 1866¹.

2-2 انهيار النظام الاقتصادي:

ارتبط مشروع السكك الحديدية ارتباطا وثيقا بالتحويلات الاقتصادية التي شهدتها المجتمع المحلي سواء في القطاع الوهراني أو في أي جهة من المناطق الأخرى في ربوع الجزائر، ذلك أن المشروع صمم لخدمة أغراض ومصالح فرنسا على حساب السكان الأصليين وأراضيهم ونتاجهم التقليدي، عملت تلك الخطوط

1 ليلي بلقاسم: السياسة الاستيطانية العقارية بالجزائر " منطقة غليزان نموذجا 1850-1900، مجلة الرواق، ع2، مج1، جامعة غليزان، 2015، ص 101.

على نقل الثروات الزراعية والمعدنية من المناطق الداخلية نحو موانئ التصدير متحكمة في نوع الانتاج ونمط التحويل.

نتج عن التحول الجديد انهيار وتراجع الاقتصاد المحلي التقليدي وخلق تبعية اقتصادية للنظام الاستعماري الجديد، هذا الوضع ساهمت في إحداثه جملة من العوامل أهمها مشروع السكك الحديدية التي عن طريقها تم تسهيل مختلف الخدمات الاستعمارية باعتبار أن النقل شريان الحياة الاقتصادية، وبذلك شكلت السكك الحديدية أحد الأسباب الرئيسية لتراجع الاقتصاد المحلي من خلال مساهمتها الفعالة في دعم النهب والهيمنة الاقتصادية.

عملت الإدارة الاستعمارية الفرنسية على تفكيك النمط الاقتصادي التقليدي القائم على الاكتفاء الذاتي داخل القبائل، واستبداله باقتصاد استغلالي موجه نحو التصدير، فتم إدخال زراعات جديدة تخدم السوق الفرنسية، مثل التبغ والقطن والكروم، على حساب زراعة الحبوب الأساسية في القطاع الوهراني خُصصت مساحاته من الأراضي الخصبة في مناطق مثل سيق وتلمسان لصالح المستوطنين الذين حولوا هذه الأراضي إلى مزارع ضخمة لزراعة الكروم لإنتاج الخمر الموجه للتصدير، مما أدى إلى تهيش الفلاح الجزائري وحرمانه من أرضه ووسائل إنتاجه¹.

استغلت فرنسا توقف إمدادات القمح من بروسيا خلال سبعينيات القرن 19م، لتوسيع زراعة الحبوب في الجزائر وتوجيهها نحو السوق الأوروبية، وقد شهدت مناطق القطاع الوهراني، خاصة في معسكر وغريس، توسعاً ملحوظاً في المساحات المزروعة بالقمح والشعير، تحت إشراف كبار المزارعين الأوروبيين وبدعم مباشر من الإدارة الاستعمارية، هذا التوسع لم يكن لصالح السكان المحليين، بل كان موجهاً لخدمة الأسواق الفرنسية وتعزيز الاستيطان الزراعي في المنطقة².

أثر ذلك على الاقتصاد المحلي بعدما فقد الجزائريون جزءا كبيرا من ممتلكاتهم وأرزاقهم نتيجة عمليات المصادرة التي فرضتها عليهم قوات الاحتلال الفرنسي فبعدما كانوا ملاكا أصبحوا خماسين عند الكولون أو

1 عدي الهواري: المرجع السابق، ص 152.

2 GGA: Statistique Général de l'Algérie, Années 1882-1884, Op cit, P152.

ينظر الجدول:

بطلين يعيشون في ظروف صعبة وفقير مدقع، وازدادت أوضاعهم سوءا بعد الجفاف والقحط الذي عم البلاد لا سيما خلال 1866-1868.¹

تسببت السلطات الاستعمارية بتشريعاتها في إحداث اختلال بالتوازن الاقتصادي، فبعد أن دخلت الشركات الاقتصادية الرأسمالية التي غيرت أنماط الإنتاج فأصبحت تعتمد على المزروعات الصناعية كالتبغ والكروم، وربطت الاقتصاد الجزائري باقتصاد فرنسا الرأسمالي فكان معظم الإنتاج يصدر إلى الخارج كما استفادت تلك الشركات من أراضي واسعة التي تمت مصادرتها ونزعها من الجزائريين.²

في هذه الظروف لم يعد الفلاح الجزائري قادرا على منافسة الفلاح الأوروبي الذي وفرت له كل التسهيلات مثل الأراضي الخصبة ووسائل النقل والإنتاج والمياه ورؤوس الأموال، بينما الفلاح الجزائري كان يستغل مساحة محدودة بطرق تقليدية ووسائل بدائية، إذ أصبح يسعى لضمان عيشه اليومي فقط، وبالرغم من ضعف قدراته الإنتاجية فإنه كان يتعرض للضرائب المجحفة فكان يضطر في غالب الأحيان إلى بيع أرضه بعد عدم قدرته على تسديد الضرائب.

وبهذا انخفضت الملكية الزراعية للجزائريين سنة 1883 إلى 8.188.410 هكتار، لتصل عام 1903 إلى 5.721.255 هكتار كما عرفت الثروة الحيوانية هي الأخرى تراجعاً جراء القوانين التي فرضتها إدارة الاستعمار على المراعي والغابات، فانخفض عدد رؤوس الأغنام من 8 ملايين رأس عام 1865 إلى 3.6 مليون رأس عام 1900.³

إضافة إلى هذا فإن الجزائريين ظلوا يتحملون جزءا كبيرا من أعباء ميزانية فرنسا وكانت موجهة لصالح الكولون⁴، فالضرائب التي فرضتها الإدارة الاستعمارية لم تقتصر على العقار أو المجال الزراعي فقط وإنما شملت كل المجالات بشكل مباشر أو غير مباشر.

حتى قطاع المواصلات لم يسلم من النظام الضريبي الذي أرهق كاهل السكان حيث فرضت رسوم على تذاكر المسافرين تراوحت بين 0.15 و 0.40 فرنك على وسائل النقل، كان الغرض من هذه الضرائب

1 ارزقي شويتام: المرجع السابق، ص 209.

2 يحيى بوعزيز: سياسة التسلط الاستعماري والحركة الوطنية الجزائرية 1830-1954، د، م، ج، الجزائر، 2007، ص 126.

3 نفسه، ص 126.

4 عبد اللطيف بن اشنهو: المرجع السابق، ص 80.

حسب زعم الادارة الاستعمارية هو القيام بأعمال الصيانة والأشغال العمومية، إلا أن الحقيقة هي تحسين هذه المنشآت لصالح المستوطنين، أما الشعب الجزائري ظل يعيش أوضاعا مزرية¹.

أحدثت السياسة الاستيطانية الاقتصادية قطيعة في تطور المجتمع الجزائري ونظام الأراضي والمعاملات والمبادلات في أشكالها التجارية التي أصبحت تخضع لآليات ومبادئ وقيم رأسمالية قائمة على المنافسة والمضاربة والنهب وما إلى ذلك من الأخلاقيات التي فرضتها السياسة الاستعمارية²، ومن مظاهر انهيار النشاط الاقتصادي التقليدي المحلي خاصة في القطاع الوهراني:

تقلص النشاط الزراعي المحلي:

كانت شبكة السكك أحد العوامل التي تسببت في تراجع النشاط الزراعي الخاص بالفلاحين الجزائريين بعد أن سخرتها السلطات الاستعمارية لنقل أجود المنتجات الزراعية نحو الموانئ قصد التصدير، إذ ساهمت خطوط القطاع الوهراني في نقل العديد من المحاصيل، والجدول الموالي يقدم مثالا مختصرا عن تلك المساهمة:

المنتوج	1897	1898
الحبوب	123.357	78.935
الكروم	100.399	101.768
الحلفاء والشعير	46.932	48.844
الخشب	61.894	55.299
الخضر والفواكه	24.388	7.398

جدول يوضح أهم الصادرات الزراعية بالقطاع الوهراني بين 1897 و1898. (الانتاج بالطن)³

نلاحظ من خلال الجدول التركيز الكبير الذي أولته فرنسا اهتماما كبيرا بمحصول الكروم إذ تم نقل 101.768 طن سنة 1897 وهي نسبة عالية مقارنة بالمحاصيل الأخرى خلال نفس السنة، وحتى في

1 الزهرة صوافي: الوضع الاقتصادي في القطاع الوهراني ما بين 1939-1954، اطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة وهران، 2017-2018، ص 327.

2 احميدة عميراي: المرجع السابق، ص 87.

3 GGA: Notice sur Les Chemins de Fer..., Op, cit, P 15.

السنة المالية تم نقل 100.399 طن، ما يجعلنا نستنتج أهمية الكروم بالنسبة لفرنسا لذلك عملت على توسيع زراعتها خلال عدة سنوات من الاحتلال على حساب محاصيل عديدة ظل الفلاح الجزائري يعتمد عليها لمدة طويلة بغية مضاعفة إنتاج الكروم وتحويلها نحو الخارج.

وحتى محصول الحبوب نلاحظ من خلال الإحصائيات القفزة النوعية التي حققها في الإنتاج والنقل 1898 فبعد أن بلغ 78.935 طن سنة 1897 نجده ارتفع بشكل كبير ووصل إلى 123.357 سنة 1898، وحتى الحلفاء والخشب... الخ.

نستنتج أن السكك الحديدية قدمت خدمات كبيرة لفرنسا من خلال نقلها لحمولات ضخمة من براميل الخمور والكميات الكبيرة للحبوب والمحاصيل الأخرى باتجاه الموانئ نحو التصدير نظرا لجودة المحاصيل والإقبال الكبير عليها في الأسواق الأوروبية.

تضاعفت الصادرات عبر السنوات اللاحقة من الاحتلال نظرا لكثافة الإنتاج وزيادة السيطرة على أراضي الفلاحين ومنحها للمستوطنين بموجب قوانين تعسفية، إذ عرفت الزراعة تحولا جذريا وأدخلت عليها أساليب وتقنيات جديدة بما يخدم مصالح الاقتصاد الفرنسي فظهرت المستوطنات الفلاحية وكان أولها مستوطنة مستغانم ومعسكر بالقطاع الوهراني على مساحة 80 ألف هكتار زودت بمختلف المرافق الضرورية قصد الاستغلال الأمثل لمواردها.¹

تميزت الزراعة الأوروبية بتطورها مقارنة مع الزراعة الجزائرية التي ظلت تقليدية تعتمد على الوسائل البسيطة، في حين زراعة المستوطنين اعتمدت على أساليب حديثة وأكثر تطورا مما ضاعف المردود الزراعي وساهم في تحقيق التنمية الزراعية الخاصة بالاقتصاد الرأسمالي²، الموجه نحو التصدير والنقل عن طريق السكك الحديدية وصولا إلى الموانئ ومنه إلى مختلف أنحاء أوروبا، وأمام هذه الأوضاع وجد الفلاح الجزائري نفسه مجبرا على العمل كخماس في حقول المستوطنين من أجل ضمان قوت يومه على الأقل.

ازدادت الصادرات الجزائرية عبر سنوات الاحتلال خاصة بعد وقوع أزمة الخمور بسبب انتشار مرض الفيلوكسير (Phylloxéra) الذي ضرب فرنسا، ومن أجل تعويض الخسائر وجدت فرنسا في حقول الجزائر

1 بشير بلاح: المرجع السابق، ص 251.

2 الزهرة صوافي: المرجع السابق، ص 173.

وخاصة القطاع الوهراني مجالا واسعا وخصبا لإنقاذ اقتصادها الزراعي وعملت على توسيع زراعة الكروم على حساب محاصيل زراعية أخرى كانت أساسية جدا للفلاحين الجزائريين، إذ بلغت المساحات الزراعية المخصصة لإنتاج الكروم في معسكر لوحدها سنة 1938 (21.328 هكتار)¹، وهكذا تمكنت السلطات الاستعمارية من نقل وتحويل كميات هائلة من الخمر الى فرنسا.

وفرت السلطات الاستعمارية شبكة هامة من السكك الحديدية كما كان الحال في خطوط تيزي وزو- سانية، عين تموشنت، هذه التحفيزات عملت على رفع مستوى إنتاج الخمر واتسعت بذلك مساحات زراعة الكروم، وبلغ حجم الخمر المنقولة عبر السكك الحديدية الى 18515 هكتولتر سنة 1877، وارتفع الى 347985 هكتولتر سنة 1899 مع العلم أن هذا الرقم لا يمثل سوى 8% من الانتاج، كانت كميات الخمر غالبا ما تنقل عبر مسافات قصيرة بسبب قرب مزارع الكروم من السواحل².

ومع اكتشاف نبات الحلفاء في الجنوب الغربي للقطاع الوهراني أثناء تمديد الخط الحديدي إلى عين الصفراء، تم حرمان السكان في المنطقة من استغلالها وحددت لهم أوقات ومساحات معينة لاستغلالها، بينما المساحات الكبيرة منحت للشركة الفرنسية للسكك الحديدية كامتياز مقابل تمديد الخط، مما أثر على الواقع المعيشي للسكان الذين ظلوا يعتمدون على نبات الحلفاء كمصدر رزق لهم وقطعانهم.

من أجل ذلك شرعت السلطات الاستعمارية في العمل بداية من 1873 بموجب اتفاقية 20 ديسمبر 1873 تم منح الشركة الفرنسية الجزائرية Cie.FA امتياز استغلال الحلفاء في مساحة قدرت بـ 300.000 هكتار جنوب سعيدة مقابل انجازها خط السكة الحديدية الرابط بين ميناء ارزيو وسعيدة في مدة 6 سنوات، حيث تمكنت الشركة المسؤولة عن الانجاز من اتمام اوصول الخط الحديدي البالغ 171 كلم بين ارزيو- سعيدة في 28 سبتمبر 1879.³

1 الزهرة صوافي: المرجع السابق، ص 201.

2رضا جوحو: شبكة السكك الحديدية في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الاستعمار 1830-1914، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة منتوري، قسنطينة، 2004-2005، ص 146.

3Pierre Morton: Op, cit ,P 03, 04.

ان تمديد الخط الحديدي تواصل الى منطقة عين الصفراء سنة 1881 مما زاد من استغلال نبات الحلفاء وتوجيهه نحو ميناء ارزيو عن طريق الخطوط الحديدية التي تم انجازها، وفي نفس الوقت ازداد النشاط الزراعي التقليدي الخاص بالفلاحين في المنطقة تضررا.

تم ربط مناطق انتاج الحلفاء بشبكة هامة من المواصلات منها سهل الغور القريب من سبدو الموجه انتاجه نحو تلمسان على الطريق الرابط بين سبدو وتلمسان، وهناك سهل الحمام بالقرب من الضاية الذي يسير بإنتاج الحلفاء نحو سيدي بلعباس ووهران عن طريق الخط الرابط بين منطقة الضاية والمدن المذكورة، أما سعيدة فإننتاجها ظل موجه مباشرة نحو ميناء ارزيو ومنطقة جنوب تيارت نحو ميناء الجزائر¹.

ازداد الاهتمام باستغلال منتوج الحلفاء في عهد الامبراطورية الثالثة كما تم الحرص على توفير وسائل النقل الضرورية لحمل المنتج باتجاه الموانئ، لهذا ارتفع الانتاج الى 110000 طن مع نهاية القرن 19م².

يعتبر القطاع الوهراني الجهة الأكثر إنتاجا وتصديرا لنبات الحلفاء لعدة اعتبارات كون أن المنطقة عبارة عن منخفضات ويتميز جنوبها بارتفاع درجة الحرارة ما يتناسب مع نمو النبات³، وتم تصديرها كخام حيث بعد اقتلاعها يتم ربطها في شكل حزمات وتوضع في الشاحنات وتنقل عبر السكك التي عملت الادارة الاستعمارية على تسخيرها في الغرب الجزائري خدمة لنقل المنتوجات الزراعية عموما والحلفاء خصوصا نحو الموانئ للتصدير، وزودتها أيضا بطرق وطنية معبدة إذ وجد في وهران لوحدها 819 كلم في ثمانينات القرن 19 م ووصلت الى 14.124 كلم مطلع القرن 20م⁴.

إن إعطاء الأولوية لمنتوج الحلفاء والكروم جعل المستوطنين يهتمون الزراعة الأساسية وهي الحبوب التي مثلت مصدر استهلاك أساسي لدى الجزائريين⁵.

من خلال ما تقدم ذكره نستنتج أن السكك الحديدية مثلت همزة وصل بين مناطق الانتاج الزراعي والموانئ سواء في القطاع الوهراني او في السواحل الجزائرية عامة، مما ساهم في تنمية وتطوير النظام

1 رضا حوجو: شبكة الطرقات الفرنسية...، المرجع السابق، ص 253، 254.

2 صالح عباد: المرجع السابق، ص 100.

3 أحمد توفيق المدني: المصدر السابق، ص 182.

4 République Française: Statistique General de la France 1911, T1, Imprimerie Nationale, Paris, 1912, P 179.

5 شارل روبير اجيرون: الجزائريون المسلمون وفرنسا، ج1، ص 339.

الزراعي الجديد الذي تحكمت فيه السلطات الاستعمارية، وبالمقابل تراجع النشاط الزراعي المحلي التقليدي الذي تم تهميشه واقتصرت ممارسته في الجبال والمناطق البعيدة.

ساهمت السكك الحديدية كوسيلة نقل اقتصادية ضرورية في الترويج لمختلف المنتجات والمحاصيل الخاصة بالمستوطنين سواء في الأسواق الداخلية بشكل مباشر أو في الأسواق الخارجية بعد إيصالها الى الموانئ، مما أدى الى ركود وتراجع المنتج الزراعي المحلي وتهميشه باعتباره أصبح أقل انتاجا مقارنة مع المنتج الفرنسي وبذلك استبعدت الزراعة التقليدية وانتقلت الى الجبال.

ان ظهور السكك الحديدية أثر بشكل كبير على الزراعة المحلية في القطاع الوهراني فبعد أن كان الفلاح يعتمد على أنماط فلاحية تقليدية تلبي حاجاته، جاءت السكك لتغير مسار الانتاج وتقلل من فائدة المحصول لصالح الزراعة الرأسمالية الفرنسية.

بعد ان سهلت السكك وصول المستوطنين الى الداخل ساعدتهم على بسط سيطرتهم على أفضل الأراضي التي سرعان ما تحولت الى مزارع كبرى يعتمد في استغلالها على وسائل متطورة وتنتج محاصيل متنوعة موجهة نحو الاستغلال الكولونيالي والى الأسواق الأوروبية، والنتيجة الحتمية تقلص المساحة المخصصة للزراعة المحلية.

ما يمكن استخلاصه هو أن السكك الحديدية لم يقتصر دورها على نقل الانتاج الزراعي فقط بل ساهمت في إعادة توجيهه الذي ظل لفترة زمنية طويلة مبنيا على أسس تقليدية معاشية يلبي الاستهلاك المحلي، وبعد دخول الاستعمار الفرنسي أصبح يخضع لأساليب جديدة رأسمالية تتحكم فيه الامبريالية¹ الاستعمارية بما يخدم أسواقها، وكان المتضرر الوحيد في ظل هذه التغيرات هو الفلاح الجزائري الذي عانى كثيرا بسبب تراجع انتاجه ونهب أرضه.

1 الامبريالية: سياسة تهدف الى بسط نفوذ دولة ما والسيطرة على أراضي وشعوب أخرى بمختلف الأساليب الاقتصادية والعسكرية، وارتبط مفهومها بالجزائر خلال العهد الاستعماري بالسيطرة والتوسع من اجل استغلال الموارد في إطار الاستيطان، ينظر بن ناجي عبد الناصر، الامبريالية اللغوية وتصفية لغة الاستعمار في افريقيا من خلال التوثيق والحفظ، مجلة علوم اللغة العربية وآدابها، ع 1، مج 12، جامعة الوادي، 2020، ص 1649، 1650.

تراجع الحرف والصناعات المحلية:

كان لمشروع السكك الحديدية تأثير كبير على تراجع الحرف والصناعات المحلية وذلك بسبب دور الخطوط الحديدية التي خدمت مصالح الاقتصاد الفرنسي الاستعماري وزيادة التطور الصناعي الرأسمالي وتراجع الصناعة المحلية، حيث ساهمت في نقل المنتجات الأوروبية إلى الأسواق الجزائرية، هذه السلع التي كانت أفضل وأحسن جودة مقارنة بالمنتجات التقليدية الجزائرية، كما سهلت تحويل المواد الخام من المناجم إلى مراكز التحويل بما يخدم الانتاج الفرنسي.

شكل النشاط الحرفي أحد الأنماط المعيشية للسكان اعتمد فيه الجزائريون على الإمكانيات الطبيعية المتاحة لإقامة نشاط اقتصادي باعتباره مصدر رزق للعديد من الأسر في المدينة كما في الريف، إلا أنه شهد تحولا جذريا بعد الاحتلال بسبب سيطرة المستوطنين على مصادر المواد الأولية وبالتالي مصادرة هذا القطاع، وتم تحويله من قطاع حرفي إلى معيشي إلى قطب صناعي عصري خاصة بعض الأنشطة التي لاقت رواجاً كبيراً¹.

ويقول المؤرخ أبو القاسم سعد الله في هذا الشأن " ان الصناعات التقليدية في الجزائر كلها كانت ذات شأن... وبعضها كان رائجا في الداخل والخارج ولكن الاحتلال أوقف مصانعها وشتت أهلها وأفقر من بقي منهم ونتيجة ذلك حلت الصناعات الأوروبية محل الجزائرية وأدت الى منافستها..."

ثم يضيف قائلا " ومع تدهور الصناعات التقليدية تحولت طرق التجارة عن مجراها السابق وعزلت الأماكن والمراكز التي اشتهرت بالإنتاج عن الأسواق التي كانت تروج فيها بضاعتها..."²

لم يكن هدف الفرنسيين بعد دخولهم هذا المجال ضمان استمرارية النشاط وإنما انتزاع ومصادرة مجال لا طالما شكل مصدر رزق ثاني بعد الزراعة، وتحويله إلى نشاط اقتصادي فرنسي مما نتج عنه تزويد السوق الفرنسية بالأنشطة التي تتماشى مع متطلباتهم.

جاء أول تدخل رسمي من قبل إدارة الاحتلال من خلال تبني تقنيات أوروبية ووضع هيئة نظامية تشرف على منح القروض للحرفيين، لكنها أدت الى تدهور حالتهم بعد أن عجز البعض عن تسديد الديون تخلى

1 خديجة بختاوي: الحرف في عمالة وهران...، المرجع السابق، ص 35.

2 أبو القاسم سعد الله: تاريخ الجزائر الثقافي، ج 8، ط خ، دار البصائر للنشر والتوزيع، الجزائر، 2007، ص 364-365.

العديد منهم عن نشاطهم وبيعت ورشاتهم إلى الأوروبيين، في حين واصل البعض الآخر العمل في ظروف صعبة.

انتقلت الحرف من مهنة محلية إلى نشاط صناعي عصري فظهرت المصانع الكبرى، ووفرت انتاجا متنوعا وجديدا سيطر على السوق داخل الجزائر وفي فرنسا، وبعد انتشار المصانع في عمالة وهران فكرت الادارة الاستعمارية في إقامة تعاون بين الحرفيين الجزائريين والفرنسيين، فاليد العاملة المتخصصة موجودة والمواد الأولية يتم جلبها من المناجم، وقد أشرف على هذه العملية وسائل النقل بمختلف أنواعها التي سخرت لخدمة تزويد الأسواق بمختلف الضروريات¹.

ومن أهم النشاطات الحرفية التي أقبل عليها سكان القطاع الوهراني صناعة الحلفاء التي وجدت بشكل أساسي لدى قبيلة بني زناسن وبوطالب التي كانت تصنع الزرابي والسلال، حيث ربطت السلطات الاستعمارية أماكن استخراجها في الجنوب الغربي عين الصفراء بخطوط حديدية من أجل استغلالها وتصديرها، مما جعل النشاط الحرفي الخاص بصناعة الزرابي والسلال يندثر أمام نقل وتحويل الحلفاء إلى الموانئ عن طريق شبكة السكك الحديدية².

ان توجيه الحلفاء نحو التصدير يعني حرمان السكان من ممارسة نشاطهم الحرفي الذي كان مصدر رزق أساسي لهم، فعن طريق الخط الحديدي الرابط بين أرزيو-سعيدة تم نقل كميات كبيرة من الحلفاء عبر سنوات الاحتلال، الأمر الذي سينعكس سلبا على المجتمع المحلي الذي تعود على استغلال نبات الحلفاء بعدة أنماط تقليدية محلية.

وحتى الصناعات المحلية لم تسلم من المنافسة فصناعة الخشب التي غالبا ما كانت للفئة الميسورة الحال حيث كانت تستورد بعض الأثاث من الخارج وتحديدا من إسبانيا مع وجود بعض المحاولات الفردية التي قام بها بعض الحرفيين من أجل تطوير صناعة الأثاث الحديثة في هذا المجال ومع هذه المحاولات فإن المنافسة الفرنسية كانت قوية لم تستطع صناعة الخشب المحلية الصمود أمامها³.

1 خديجة بختاوي: المرجع السابق، ص 363.

2 نفسه، ص 373.

3Abd El Hamid Merad Boudia: La Formation Sociologie Algerienne Precoloniale, Essai D'analyse Theorique, Preface Mouhamed Lakhdar Benhassine, Office Publication Universitaire, Alger, 1977, P 275.

وقع الحرفيون الجزائريون فريسة المنافسة الأوروبية والرأسمالية الاقتصادية الجديدة التي لم يتعودوا عليها، فقد كانوا مجرد تابعين لقوى لم تكن راغبة في إقامة بنى تحتية لنشاط صناعي متطور فالرأسمالية الفردية التي كرستها فرنسا لا يمكن أن تطلق وحدة التصنيع في المستعمرة ولا يمكن للورشات الصناعية أن تحقق ربحا ماليا يساوي معدل الربح في الفروع الصناعية في فرنسا خلال القرن العشرين¹.

هذه المنافسة كان من بين أسبابها السكك الحديدية التي لعبت دورا كبيرا في إدخال مختلف المنتجات والسلع الأوروبية إلى الأسواق الجزائرية، وتوسيع السوق الاستهلاكية للسلع الأوروبية وبسببها اندثرت واختفت الحرف والصناعات المحلية الخاصة بالجزائريين التي كانت ركن أساسي في الاقتصاد الجزائري التقليدي كمثال عن ذلك سكان القطاع الوهراني.

باختصار فإن السكك الحديدية سواء في القطاع الوهراني أو في الجزائر ككل كانت أداة اقتصادية استعمارية خدمت مصالح فرنسا عززت هيمنة السلع الأوروبية في الأسواق المحلية مما أضعف الحرف والصناعات التقليدية التي لم تستطع منافسة المنتجات الجديدة والمتطورة التي جلبت عن طريق السكك.

تقلص النشاط التجاري المحلي أمام الهيمنة الاقتصادية:

بعد أن شكل القطاع الوهراني فضاء حيوي لإقامة مشاريع تنمية استعمارية ذات الطابع الاقتصادي، كانت السكك الحديدية واحدة من الآليات الضرورية التي تعددت مزاياها، اذ اعتبرت وسيلة نقل من الدرجة الاولى خلال القرن 19 م، ونافست العديد من الوسائل الأخرى، لذلك اعتمدت عليها السلطات الاستعمارية في المجال التجاري من خلال تزويد الأسواق بمختلف المنتجات أو تحويل المواد الخام والمنتجات الى الموانئ قصد التصدير.

ان الاهتمام المتزايد من طرف الاحتلال بتطوير التجارة الخارجية والداخلية عن طريق شبكة النقل، جعل السلطات تدعم المنشآت القاعدية المرتبطة باستغلال الثروات أينما وجدت للحصول على المواد الخام لتغذية المصانع الفرنسية²، وبعد سيطرة الرأسماليين الفرنسيين والأوروبيين على النشاط الاقتصادي والتجاري لم

1 حياة ثابتي: الحرب العالمية الاولى (1914-1918) وانعكاساتها على الجزائر في القطاع الوهراني، رسالة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ

الحديث والمعاصر، جامعة وهران، 2006-2007، ص 116.

2 ايمان بوندراع: حركة التجارة في ميناء بونة خلال الفترة الاستعمارية للجزائر، 1830-1914، مجلة الرواق، ع 1، مج 7، جامعة غليزان، 2021 ، ص 478.

يقيق للجزائريين أي دور إلا في حدود الجبال والمناطق البعيدة عن المدن¹، وبالتالي تقلص الدور التجاري المحلي لصالح المستوطنين الذين جلبوا منتجات جديدة منافسة والاعتماد على آلات عصرية أكثر إنتاجا مما جعل التجارة المحلية تعاني من تهميش وإقصاء.

أقامت فرنسا نظام تجاري داخلي وخارجي كأحد ركائز الاقتصاد الاستعماري، وقد خضعت الجزائر لقوانين تجارية متنوعة:

أ تجارة داخلية:

لم يقتصر دور السكك على نقل وتحويل المواد الخام نحو الموانئ بل ساهمت أيضا في تنشيط التجارة الداخلية إذ زودت الأسواق الخاصة بالمستوطنين بمختلف المنتجات والسلع الضرورية، خاصة وأنها كانت أقل تكلفة وأكثر حمولة، جعلت عملية وصول البضائع إلى الأسواق سهلة.

بنيت التجارة الداخلية على صنفين (تجارة الجملة، وتجارة التجزئة)، ساهمت في توظيف اليد العاملة وزودت الأسواق بمختلف السلع والخدمات إلى المستهلكين، وأصبح لكل بلدية في القطاع الوهراني سوق تتحكم فيه الإدارة الفرنسية من مراقبة للأسعار والأوزان، وتفتيش المحلات التي كثر عليها الطلب لكرائها سواء من طرف الجزائريين أو الأوروبيين مثل وهران، سيدي بلعباس، معسكر.

كما كان لتواجد الغرف التجارية بالقطاع الوهراني (وهران، معسكر، مستغانم) دور في تنظيم التجارة الداخلية والخارجية، بالإضافة إلى انتشار الباعة المتجولين، بقيت الأسواق الأسبوعية محطة بيع وشراء للجزائريين، التي انتشرت فيها كل أنواع الحرف والمهن، خاصة وأن الجزائريين تخصصوا بتجارة التجزئة في كل من وهران وسيدي بلعباس ومعسكر².

أما التجارة الراقية فقد سيطر عليها الأوروبيون وامتلكوا محلات فخمة مثل شارع ارزيو ومستغانم بمدينة وهران، وتخصصوا في بيع الساعات الغالية والملابس، والآلات والأدوات المنزلية والعطور شغلت هذه المحلات مساحات كبيرة في وهران ومستغانم وعين تموشنت³.

1 إيمان بوزراع: المرجع السابق، ص 478.

2 الزهرة صوافي: المرجع السابق، ص 328.

3 نفسه، ص 328.

عبرت هذه النشاطات عن رخاء وغنى الأوروبيين وامتلاكهم لأحسن وأفضل المحلات مقارنة مع الجزائريين الذين امتهنوا نشاطات تقليدية كان الإقبال عليها قليل بالنظر إلى النشاطات التجارية الأوروبية، ما يشير إلى تقلص التجارة المحلية التقليدية وبروز التجارة الرأسمالية الفرنسية.

كانت المدينة الجديدة ملاذا للجزائريين يقتنون منها حاجياتهم اليومية مثل شارع تومبوكتو الذي كان مليء بدكاكين بيع السمك والسفنج والبيض واللبن بالقرب من مدرسة باستور المحاط بالعديد من المحلات التجارية الصغيرة للخضر والفواكه والنسيج، ومن جهة شارع محمد باي الكبير حيث انتشرت محلات لبيع الهدايا من الجلد والنحاس والزرابي والأغطية... الخ.¹

توفرت عدة ظروف وامكانيات طبيعية وبشرية بالقطاع الوهراني مثل المنتجات الزراعية والصناعية، والمواد الخام كالحديد والزنك والفوسفات، كما أن إنتاج العنب فاق كل الجهات الأخرى من الجزائر الذي أصبح يصدر عبر البر والبحر.²

نشطت الأسواق في القطاع الوهراني بفضل توفر وسائل النقل المتعددة بما فيها من طرق برية وحديدية على وجه الخصوص التي كانت أكثر حمولة وأقل تكلفة، لذا عرفت العديد من الطرقات بنوعيتها توسيعا وإصلاحا، بغرض إيصال المنتجات إلى الموانئ عبر الشاحنات والقطارات وكان لترامواي حمام بوحجر - وهران دور كبير في نقل العنب والخمور والحبوب إلى الميناء وكان يمر عبر عدة أسواق في المنطقة قبل وصوله إلى المحطة النهائية، وحسب إحصائيات الحكومة العامة فإن الترامواي نقل 63.949 طن من البضائع سنة 1939 وفي سنة 1941 نقل 95.153 طن.³

إن الحديث عن علاقة النشاط التجاري الداخلي بشبكة السكك الحديدية وثيق جدا فبفضل هذه الشبكة تعززت الحركة التجارية الرأسمالية وازداد غزو المنتجات الأوروبية على الأسواق الجزائرية، مما جعل التجارة المحلية تتضرر أكثر بسبب الإقبال على المنتج الأجنبي الجديد.

1Jean Marc Laboulbène: Oran et Son Village Nègre, La Revue, N 87, Juin 2016, [https:// algerois.fr/ alger/](https://algerois.fr/alger/) Oran.

2 الزهرة صوافي: المرجع السابق، ص 329.

3 نفسه، ص 330.

ما يمكن استخلاصه هو أن شبكة المواصلات بكل أنواعها وخاصة السكك الحديدية لعبت دورا كبيرا في تنشيط الحركة التجارية الداخلية بالقطاع الوهراني حيث بفضلها تم تزويد أسواق المدن بمختلف السلع، كما أنها ساهمت في تحويل المنتجات الموجهة نحو التصدير الى الموانئ.

ب تجارة خارجية:

شكلت السكك الحديدية شريان التجارة الخارجية فعن طريقها تم ربط مناطق الاستخراج وأماكن وجود مختلف الثروات بموانئ التصدير، كما جلبت السلع الأوروبية من تلك الموانئ نحو الأسواق الداخلية وبفضلها تنوعت المبادلات التجارية القائمة على الصادرات والواردات، وقد ازدهر هذا النشاط بشكل كبير في القطاع الوهراني، كما سمحت بتوسيع نطاق التجارة الخارجية مع كثير من الدول الأوروبية بعد تطور خدماتها خاصة مع اكتشاف مناطق غنى جعلت من الجزائر محور هام في عملية تصدير المواد وتزويد الأسواق الخارجية بما تحتاجه، وازداد نشاط السكك في فترة الحربين العالميتين.

صادرات القطاع الوهراني:

تنوعت صادرات القطاع الوهراني الى مختلف الدول الأوروبية وكانت في ارتفاع مستمر عبر سنوات الاحتلال وقد بلغت أعلى نسبة خلال الحرب العالمية الأولى والثانية، ارتفع حجم الصادرات من أجل دعم الجيش الفرنسي، كما تنوعت المواد المصدرة من فحم وحديد وخمور وغيرها.

كانت عمالة وهران من أهم المناطق التي زودت السلطات الفرنسية صناعات بالمواد الأولية الهامة مثل الفحم والحديد وبعد اكتشاف مناجم الحديد في بني صاف، أظهرت المصادر الفرنسية الاستيلاء على 15 منشأة من المواد الخام في الغرب الجزائري خصت في مجملها مناجم الحديد والرصاص والنحاس ولعل أكبرها مناجم الحديد في منطقة بني صاف التي شرع في استغلالها بموجب مراسيم حكومية من 1856 الى 1926 منها منجم كاميراتا (Camerata) الذي شرع في استغلاله من 9 فيفري 1883 ومنجم سيدي الصافي 9 فيفري 1926¹ اضافة الى مناجم أخرى.

1 AWO/ Série T58: Le Département d'Oran et Son Conseil Général 1830-1929, V1, Imp Heintz, Oran, 1930, P 268.

أشرفت على تلك المناجم شركة مقطع الحديد ومن أجل الاستغلال الجيد لها عملت على مد خطوط حديدية تصل الى ميناء بني صاف الذي انتهى انجازه في 1881 بعد أن شرعت فيه منذ سنة 1875¹، امتدت الخطوط على مسافة 3 كلم ، يبدأ الخط الأول من منجم غار البارود جنوب بني صاف والآخر يبدأ من منجم دار الريح شرق المدينة، تم تسخير الخطوط لنقل خامات الحديد عبر القطارات باتجاه الميناء، ليتم تصديرها نحو ميناء مرسيليا تحديداً، وقد بلغ حجم التصدير سنة 1882 (369.804 طن) من الحديد الذي تم نهيه².

لعبت السكك الحديدية دورا كبيرا في نقل خامات الحديد سواء من مناجم بني صاف أو من مناجم أخرى اكتشفتها فرنسا في نفس المنطقة، حيث شرعت في تصديره نحو فرنسا كخام أصلي، والجدول التالي يوضح حجم صادرات الحديد التي تم نقلها أثناء الحرب العالمية الأولى³:

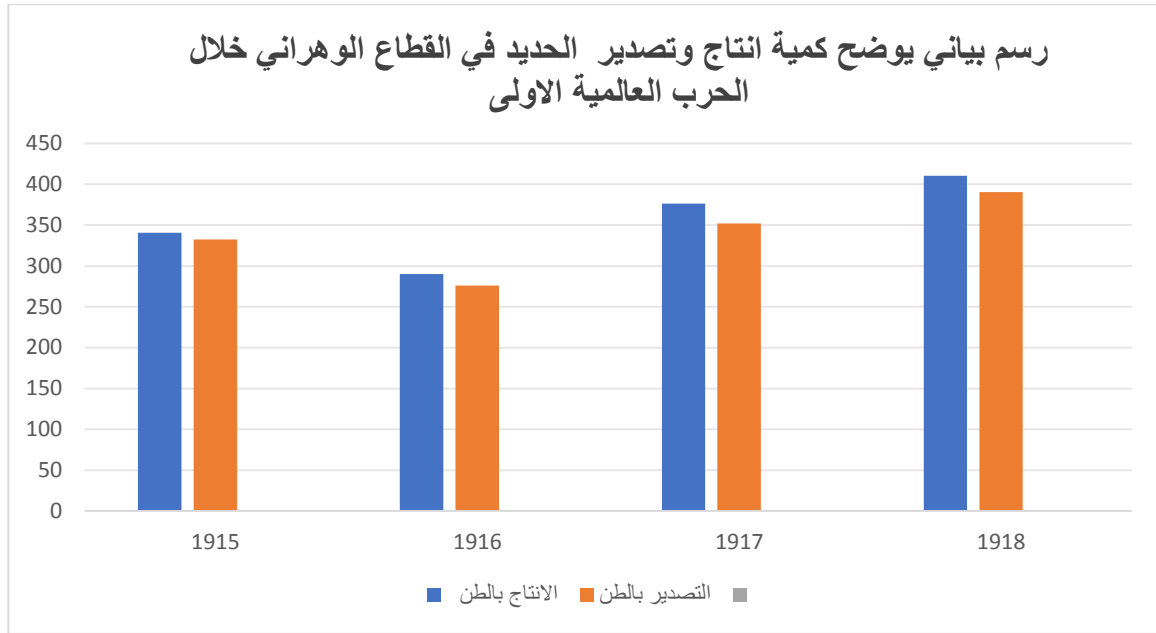
جدول يوضح صادرات الحديد في القطاع الوهراني خلال الحرب العالمية الأولى:

السنة	الانتاج بالطن	التصدير بالطن
1914	325.199	300.060
1915	340.622	332.510
1916	289.940	275.870
1917	376.320	352.038
1918	410.230	390.290

1 محمد قناش: جرائم النهب الاقتصادي والعقاري في الجزائر ابان الفترة الاستعمارية "منطقة بني صاف امودجا" 1835-1948، مجلة المصادر ع 2، مج 19، المركز الوطني للدراسة والبحث في الحركة الوطنية وثورة 1 نوفمبر 1954، الجزائر، 2024، ص 56.

2 Pierre Jean Lethielleux: Le Littoral de L'Oranie Occidentale, Edi, Centre de Documentation Economique et Sociale, (CDES), Oran, 1974, P 225.

3 حياة ثابتي: المرجع السابق، ص 119.



يظهر من خلال الجدول والرسم البياني أن كمية الإنتاج متقاربة مع كمية التصدير الذي كان يتزايد عبر سنوات الحرب العالمية الأولى، وهذا دليل على أن جل ما كانت تنتجه مناجم منطقة بني صاف كان يوجه نحو التصدير نظرا لتزايد الطلب على مختلف السلع ومتطلبات الحرب.

أبرزت الحرب العالمية الأولى الخصائص السلبية في الهيكل الاقتصادي الجزائري وعلاقته الوثيقة بأوروبا، ظهر ذلك من خلال نقص بعض المواد الصناعية والزراعية في الجزائر.

أما بالنسبة للفحم فقد تم اكتشافه سنة 1911 في الجنوب الغربي للقطاع الوهراني بمنطقة القنادسة أشرفت عليه الشركة الفرنسية للسكك الحديدية، امتاز بضخامة مخزونه فوصل إنتاجه الى 100 طن يوميا¹، كان الفحم مادة ضرورية للمواصلات الحديدية وطحن الحبوب، لذلك عندما انخفض كان له تأثير كبير على حركة الموانئ التجارية ووسائل النقل مما أدى إلى تراجع الوضع الاقتصادي خاصة المحلي بعد القضاء على الحدادين والصناع وتعرضهم للبطالة².

بعد إعلان التعبئة العامة في الجزائر يوم 02 أوت 1914 من أجل خوض الحرب سمحت فرنسا باستغلال كل الثروات الموجودة بالجزائر حتى تساهم بتمويل الوطن الأم بالمواد الغذائية ، وقد أوضحت سلطات الاحتلال أن إمكانيات الجزائر تسمح بنقل وتحويل كميات هائلة من القمح واللحوم والحمضيات

1 خديجة بختاوي: اصلاحات 1919 وآثارها السياسية والاقتصادية والاجتماعية في عمالة وهران (1919-1925)، رسالة لنيل شهادة الماجستير، جامعة وهران، 2001، 2002، ص 49.

2 أيف لاکوست وآخرون: المصدر السابق، ص 416.

وغيرها، وفي المقابل اعترف العديد من المؤرخين الفرنسيين أن نتائج تحويل هذه المنتجات الى فرنسا أدى الى تدهور الأوضاع المعيشية والصحية كما تعرضوا للمجاعة بسبب قلة المنتجات وارتفاع الأسعار وفقدانهم للقوة البشرية التي تم تسخيرها في الحرب (التجنيد الإجباري).¹

شكلت الثروة الحيوانية إحدى الأنشطة الأساسية في صادرات عمالة وهران، حيث تم تصدير 331 ألف رأس من الغنم من موانئ أرزيو ووهران وكان يتم إحضار هذه الثروة من مختلف نقاط العمالة أهمها وهران، تليلات، تلمسان، الهضاب العليا الغربية، الخيول كانت توجه نحو ميناء مرسيليا وميناء صات، قدرت حصصها المالية سنة 1928 بـ 1.310 مليون فرنك شملت مختلف الحيوانات.²

ما تجدر الإشارة إليه هو أن الثروة الحيوانية هذه في تحويلها من أماكنها الأصلية إلى موانئ التصدير كانت تنقل عبر السكك الحديدية، وفي كثير من الأحيان ما كانت تصدر أملاك السكان الأصليين أو تؤخذ منهم بعدة طرق، ما أدى الى انهيار الاقتصاد المحلي من أجل تغطية الاقتصاد الرأسمالي أثناء فترة الحرب.

ارتبط تصدير المنتجات الزراعية أساسا بمحصول الحبوب بمختلف أنواعها ومنها القمح بنوعيه والشعير والخرطال الذي صدرت منه عمالة وهران 707.929 قنطار، وتليه الخمور التي حصلت عليها من معسكر وسيدي بلعباس وسبق وغيرها والتي عرفت تطورا ملحوظا خلال الحرب العالمية الأولى والثانية حيث تجاوزت قيمتها المالية مليار فرنك.

الى جانب منتجات أخرى لاقت إقبالا كبيرا في الأسواق الخارجية مثل التمور والزيتون والحمضيات، حتى الخضر مثل البطاطس والطماطم والبازلاء والخرشوف، حققت هذه المنتجات قيمة مالية فاقت مليوني قنطار بين 1903 و 1937.³

بالإضافة إلى المنتجات الصناعية مثل الفحم الذي اكتشف سنة 1911 في القنادسة بالجنوب الغربي للقطاع الوهراني حيث امتاز بضخمة مخزونه الذي وصل إنتاجه الى 100 طن يوميا، الى جانب الحديد

1 محمد مكحلي: مجهود الجزائريين الاقتصادي والمالي خلال الحرب العالمية الأولى، مجلة افاق فكرية، ع 1، جامعة سيدي بلعباس، 2013، ص 32.

2 GGA: Notice sur Les Chemins de Fer Algérienne..., Op, cit. P 16, 17.

3 خديجة بختاوي: صلاحات 1919 وآثارها...، ص 256، 257.

والرصاص، الحلفاء، الفلين، بلغت عائداتها المالية سنة 1928 حوالي 72 مليون فرنك وصلت الى فرنسا واطليا وحتى الدول العربية مثل تونس ومصر المغرب¹.

ساهمت وسائل النقل الحديدية والبحرية في تنمية الاقتصاد الخاص بالكولون في منطقة بني صاف الذي أشرفت عليه شركة مقطع الحديد، ولإشارة فان هذه الشركة وجهت كل القطاعات الزراعية والصناعية بالمنطقة بما يخدم مصالح الاقتصاد الفرنسي فتتوالت الصادرات نحو أسواق الميتربول والأسواق الأوروبية وفي هذا الإطار تم تصدير خامات الحديد والخمور نحو فرنسا، كما اتجهت مادة الكتان النباتي إلى أسواق فرنسا، بلجيكا، إنجلترا، ألمانيا، أما الأسماك نحو فرنسا وإيطاليا كما تم تزويد الأسواق المحلية بأنواع عديدة من السمك تم نقلها عبر القطارات².

الواردات:

عرفت الواردات تزايدا من سنة لأخرى بسبب آثار الحرب العالمية الثانية فقد بلغت سنة 1945 حوالي 11 مليار فرنك فرنسي، حيث تم استيراد الحليب بين سنتي 1939 و 1940 (4000 قنطار) إضافة إلى الزبدة واللحوم، أما مادة السكر فعرفت هي الأخرى زيادة في قائمة الاستيراد حيث بلغت قيمتها سنة 1953 (41.050 طن) الآتية عبر ميناء وهران و 10.288 طن عبر ميناء مستغانم، وتعتبر هذه الكميات هائلة نظرا لكثرة الإقبال عليها.

خلال سنة 1939 - 1942 فاقت قيمة الصادرات قيمة الواردات في القطاع الوهراني وما بين 1942 و 1946 ارتفعت الواردات نظرا لعدة متغيرات³، انخفضت الصادرات بشكل رهيب، مما أثر على السوق الجزائرية والتي ساهمت في انقطاع العديد من المواد وتشجيع السوق السوداء، والجدول التالي يوضح أهم الصادرات والواردات في ميناء وهران بين 1939 و 1946:⁴

1 خديجة بختاوي: صلاحيات 1919 وآثارها...، ص 257.

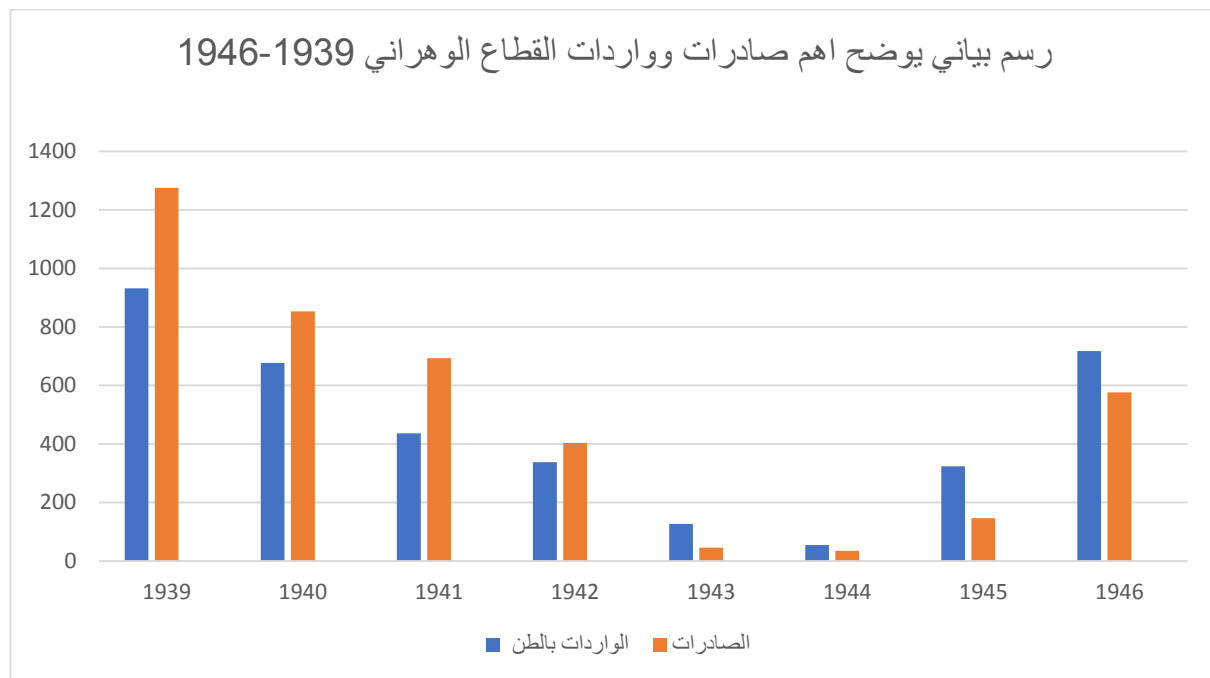
2 محمد قناش: المرجع السابق، ص 62.

3 المتغيرات التي جعلت الواردات تفوق نسبة الصادرات عديدة واهمها نزول الحلفاء بسواحل المرسى الكبير بوهران وسيطرة الحكومة الحرة على التجارة بالجزائر، الزهرة صوافي: المرجع السابق، ص 339.

4 نفسه، ص 339، 340.

السنوات	الواردات (الوحدة بالطن)	الصادرات (الوحدة بالطن)
1939	932.287	1.276.338
1940	677.966	853.257
1941	436.539	693.492
1942	338.910	403.104
1943	126.414	45.340
1944	54.513	34.587
1945	324.247	146.327
1946	717.000	576.200

جدول يمثل أهم الصادرات والواردات في القطاع الوهراني بين 1939-1946.¹



يلاحظ من خلال الجدول تذبذب بين قيم الصادرات والواردات عبر السنوات وما يلفت الانتباه هو التراجع الكبير في نسب سنة 1943 و 1944 إذ انخفضت الواردات الى 54.513 طن والصادرات الى 34.587 طن كأضعف قيمة مسجلة منذ سنة 1939، وذلك راجع الى ظروف الحرب العالمية الثانية،

¹الزهره صوافي: المرجع السابق، ص 339، 340.

وبعد نهايتها بدأت تتحسن النسب بشكل كبير وكان المتضرر الوحيد في ظل هذه التداعيات هو الشعب الجزائري الذي انهار اقتصاده بسبب حرب لا تعنيه بل وتم تجنيده إجباريا للمشاركة فيها.

وبما أن موضوعنا مرتبط بالسكك الحديدية فنستنتج أن هذه الأخيرة لعبت دورا كبيرا خلال فترة الحريين العالميتين الأولى والثانية، فإلى جانب نقل المنتجات عملت كذلك على نقل الجنود والمجندين إجباريا إلى الموانئ، فأصبح دورها يقتصر على الجانب العسكري أكثر من الجوانب الأخرى، مما استدعى زيادة الطلب على الفحم والمعادن واستنزاف الطاقة البشرية للسكان.

إن كثافة الاستغلال والنهب الذي مارسه السلطات الاستعمارية عبر سنوات الاحتلال وخاصة أثناء فترة الحرب العالمية الأولى والثانية وتسخير شبكة المواصلات ونخص بالذكر السكك الحديدية، أدى إلى قلة المنتجات وارتفاع أسعارها، كما ساهم في تقليص الأنشطة الاقتصادية المحلية والتركيز على تصدير المواد الأولية بما يخدم المصالح الاستعمارية.

كل هذا أدى إلى تضرر الاقتصاد المحلي في الجزائر بصفة عامة والقطاع الوهراني على وجه التحديد، ليكون المستفيد الأكبر من هذه المتغيرات هو المستوطن الاجنبي.

وحسب عبد اللطيف بن اشنهو فإنه داخل هذه الظروف الاقتصادية والاجتماعية الحديثة أدت إلى نتيجة حتمية وهي كسر الأطر السابقة وتحطيم التوازن التقليدي وانهيار كل الثروات التاريخية تحت ضغط الأعباء الثقيلة والبذيرات التافهة وضعف القدرة المالية مع تحويل قسم لا بأس به من الملاك الصغار إلى كادحين ... تلك هي سمات الاقتصاد المحلي خلال السنوات الأخيرة من الاحتلال¹.

إن الظروف المذكورة ستولد ظاهرة النزوح الريفي نحو المدن وقرى المعمرين بحثا عن حياة أفضل وعلى مستوى القطاع الوهراني سجلت ناحية واريزان (Ourizane) نموذجا في مصادرة أراضي الفلاحين من جراء سياسة الاستيطان، وهذا ما تناولته صحيفة الحق الوهراني عام 1912².

نستنتج أن شبكة السكك الحديدية كانت سببا مباشرا وغير مباشر في تحطيم النظام الاقتصادي المحلي، بمعنى أن توسع السكك الحديدية شكل سببا مباشرا من خلال تسهيل نقل المواد الخام من مناطق الانتاج

1 عبد اللطيف بن اشنهو: المرجع السابق، ص 200.

2 ج الحق الوهراني: ع 27، 3 اوت 1912.

والاستخراج نحو الموانئ وبذلك ارتفع حجم الصادرات الذي أثرى الاقتصاد الفرنسي على حساب الاقتصاد الجزائري.

كما أن دخول البضائع الفرنسية إلى الأسواق الجزائرية زاد من تهميش النشاط الحرفي وأضعف الصناعة التقليدية، ثم تداعيات الحرب العالمية والأولى والثانية التي ضاعفت الحاجة إلى المواد الخام ودفعت بالسلطات الاستعمارية إلى القضاء على الحدادين قصد زيادة حجم التصدير طبعاً عن طريق الخطوط الحديدية المحورية التي يمكن تسميتها شريان الحياة الاقتصادية لفرنسا.

من جهة أخرى كانت السكك سبباً غير مباشر في انهيار المنظومة الاقتصادية التقليدية التي ميزت المجتمع المحلي الجزائري لفترة زمنية طويلة باعتبار أنها دعمت سيطرة المستعمر الأجنبي على أهم الموارد والمواقع الاستراتيجية، مما أثر بشكل كبير جداً على نمط العيش التقليدي للسكان المحليين الذين أجبروا على الهجرة نحو الداخل والخارج هرباً من البطالة والتمييز العنصري.

عموماً فإن السكك الحديدية أثرت كغيرها من مشاريع البنية التحتية بطريقة أو بأخرى في إحداث تحول اقتصادي كبير قائم على تطور الاقتصاد الفرنسي الرأسمالي الحديث الذي يعود فيه الفضل إلى الثورة الصناعية وما ترتب عنها من تغيرات عالمية مقابل انهيار وتراجع الاقتصاد الجزائري المحلي التقليدي.

وكخلاصة عامة يمكن القول أن مشروع السكك الحديدية في القطاع الوهراني أثر على حركة الاستيطان بشكل إيجابي بعد الخدمات التي قدمتها الخطوط كإيجاد أراضي ومنحها للمعمرين الذين استغلوها في نقل وتحويل لمختلف المحاصيل والموارد وغيرها، مؤثرة بذلك على المجتمع المحلي سلباً ولفترة زمنية طويلة الأمر الذي سيظهر ردود أفعال مختلفة اتجاه هذا المشروع.

3-ردود الأفعال (موقف المقاومة الوطنية من مشروع السكك الحديدية):

ارتبط مشروع السكك الحديدية بالاستغلال الاقتصادي والسيطرة العسكرية، بحيث كانت وسيلة نقل للثروات الزراعية والمعدنية من مناطق الانتاج والاستخراج إلى مراكز الاستغلال والموانئ خدمة للاقتصاد الاستعماري، ترتب عن ذلك إقصاء وتهميش الاقتصاد المحلي والنشاطات التجارية التقليدية.

كما أن مشروع مد الخطوط الحديدية على حساب الأراضي زاد من معاناة الفلاحين بسبب مصادرة أملاكهم وانتزاع أراضيهم منهم، الأمر الذي ولد ردود أفعال مختلفة وبعد شمول القطاع الوهراني كمجال خصب لإقامة هذه المشاريع، تزايدت الأضرار والتأثيرات على الحياة الاقتصادية والاجتماعية.

أمام الأوضاع المزرية التي فرضتها السلطات الاستعمارية والتي ازدادت سوءا عبر سنوات الاحتلال، بدأت تتحول مواقف التذمر الى ردود أفعال مباشرة في شكل مقاومات شعبية مباشرة أو تخريب للمنشآت الحديدية، إضرابات عمالية، احتجاجات... الخ، لتتطور وتصبح هذه المواقف من ضمن مطالب اتجاهات الحركة الوطنية مطلع القرن 20م، وحتى مراكز مستهدفة من طرف جيش التحرير الوطني بعد اندلاع الثورة التحريرية فيما بعد.

تلك الردود وإن لم تتمكن من إيقاف تلك المشاريع إلا أنها ساهمت في عرقلة وتأخير عمليات الإنجاز كما أنها زعزعت أمن المستوطنين نتيجة الأعمال التخريبية، وعطلت في كثير من الأحيان سير القطارات وتعطيل عمل المصانع ومحطات القطار بسبب الإضرابات المتواصلة التي شنها عمال السكك الحديدية:

3-1 المقاومة الشعبية المسلحة:

مقاومة الشيخ بوعمامة لمشروع مد السكك في الجنوب الغربي للقطاع الوهراني: 1881-1908:

اندلعت ثورة الشيخ بوعمامة¹ في الجنوب الغربي للقطاع الوهراني وتعد امتداد لثورات ولاد سيدي الشيخ²، أما عن الأسباب التي دفعت بالشيخ بوعمامة لخوض هذه المقاومة التي استمرت حوالي 21 سنة، فيمكن تلخيصها كما يلي:

1 الشيخ بوعمامة: محمد بن العربي بن الشيخ بن إبراهيم الملقب بابي عمامة، ولد بقيق في 1838 وتوفي في 1908، ينتمي الى قبيلة ولاد سيدي الشيخ، قاد المقاومة الشعبية في الجنوب الغربي الجزائري من 1881 الى 1908، وبذلك تسجل من أطول فترات المقاومة العسكرية في الجزائر، ينظر إبراهيم مياسي: توسع الاستعمار الفرنسي في الجنوب الغربي الجزائري (1881-1901)، منشورات المتحف الوطني للمجاهد، الجزائر، 1996، ص 93.

2علي محمد الصلابي: كفاح الشعب الجزائري ضد الاحتلال الفرنسي وسيرة الامير عبد القادر، ج1، دار المعرفة، بيروت، 2015، ص 648.

حسب المؤرخ جيلالي صاري فإن التصفح في الوثائق الإدارية الأرشيفية الموجودة في مركز الأرشيف بولاية وهران وبالتحديد الملف الذي قدمه أحد ضباط المكاتب العربية في منطقة تيارت (Emperauger) إلا أن الوثيقة لا تظهر بوضوح، غير أن الباحث لخص محتوى الملف بإعطاء نظرة وجيزة ودقيقة عن تصرفات أحد المتعاونين مع الإدارة الفرنسية وهو آغا قبيلة الاحرار الذي تعامل باستبداد شديد مع سكان أهل المنطقة بعدما أرهقهم بالضرائب واستولى على مساحات كبيرة من أراضيهم طيلة الفترة الممتدة بين 1864 و 1883.¹

هذه التصرفات لم تكن مجهولة عند السلطات الاستعمارية ولا من طرف السكان الذين استأثروا جدا من تصرفاته المبالغ فيها ما دفعهم بالانخراط في صفوف الشيخ بوعمامة، وهو نفس الحال الذي دفع بالعديد من السكان المضطهدين من طرف العملاء للانضمام الى المقاومات الشعبية.²

وفي عهد الجمهورية الثالثة وبعد إخماد ثورة 1871 توسعت الجيوش الفرنسية بعدما شهدت الحركة الاستيطانية توسعا كبيرا في الشمال وإنشاء عدد كبير من المراكز الاستيطانية والاستيلاء على مساحات واسعة من الأراضي الخصبة، كما أن استغلال الثروات الطبيعية الأخرى بدأ ينتشر في الهضاب العليا، وأصبحت هذه الأخيرة من أولى اهتمامات الإدارة الاستعمارية لأن الاقتصاد الأوروبي أصبح في حاجة ماسة إلى استغلال مواد أولية لصناعة الورق التي تركز أساسا على منتج الحلفاء.³

وبما أن الجنوب الغربي للجزائر يزخر بثروات متعددة منها الفحم الحجري والحديد في منطقة توات وهضبة تادميت، فضلا عن الثروات الزراعية الأخرى فإن ذلك سيخدم الاقتصاد الرأسمالي الفرنسي مستقبلا،⁴ إذ ان استغلال منتج الحلفاء بالنسبة لفرنسا أصبح يحتاج إلى شروط لا بد من توفيرها، بحيث أن الأراضي التي تنتشر بها نباتات الحلفاء أهلة بالسكان الذين يستفيدون من ذلك المنتج بصفة رئيسية ويومية وقد كانت مصدر قوتهم، بالإضافة الى أنه يجب شق طريق لنقل كميات الإنتاج وبشمن معقول.

ونظرا للأهمية التي أولتها السلطات الاستعمارية لمشروع السكك الحديدية منحت الحكومة تمديد الخط من سعيدة إلى منطقة خلف الله بطول 43 كلم، وفي 1 جوان 1881 أي مع بدايات اندلاع الثورة، أصبح هذا الخط إلى جانب دوره الاقتصادي يقوم بوظائف استراتيجية أخرى ففي صيف 1881 تولت الوزارة

1 جيلالي صاري: ثورة 1883-1881، مجلة الاصاله، ع 87-88، الجزائر، نوفمبر 1980، ص 112.

2 نفسه، ص 113، 114.

3 إبراهيم مياسي: المرجع السابق، ص 79.

4 ابراهيم مياسي: الاحتلال الفرنسي للصحراء الجزائرية 1837-1934، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2005، ص 84.

الحربية عملية اتمامه وتمكنت من ذلك في أسرع وقت وفي ظروف صعبة جدا من شق 115 كلم رابطة بين مصباح-مشرية، في ظرف 239 يوم، مصباح-الخير 34 كلم في مدة 52 يوم، هذه السرعة الشديدة تدل على أهمية الخط والمنطقة التي تم ربطها في تلك الفترة فعن طريقه تم نقل النجديات العسكرية من أسلحة ومؤونة ومياه وغير ذلك، كما أنه ساعد في الاستيلاء على كميات كبيرة جدا من منتوج الحلفاء في الفترة الممتدة بين 1881-1883.¹

من هنا تجدر الإشارة الى أن الأسباب الاقتصادية التي كانت وراء اندلاع مقاومة الشيخ بوعمامة تعد من أبرز الدوافع، لأن السياسة الفرنسية تجاوزت الحدود المعقولة بحيث أن السكان الأصليين الذين كانوا يعتمدون على الحلفاء كمصدر أساسي لعيشهم أصبحت تحت التهديد، ومن أبرز الأعمال التي قاموا بها إشعال النيران في الورشات التابعة للشركة الفرنسية شهر جوان 1881 التي وصلت الى باقي المنشآت التابعة لها.²

كما ترجع بعض الدراسات الفرنسية سبب المقاومة الى الأوضاع المعيشية التي آل إليها المجتمع في الجنوب الوهراني وتذمر القبائل الصحراوية (قبائل القصور) بعدما منعوا من رعي قطعانهم لفترات زمنية مستمرة خلال فصل الشتاء في مواسم الترحال (1879-1880، 1880-1881)، مما أدى الى موت المواشي بأعداد كبيرة بسبب البرودة الشديدة مما أدى الى وقوع ضرر لدى العائلات.³

الى جانب فشل البعثة الرسمية التي بعثتها السلطات الفرنسية في 1879 لدراسة مشروع الخط الحديدي عبر الصحراء، التي أجبرت على العودة بعدما تحرش بها سكان الجنوب الغربي بقرية تيوت، مما دفع بالإدارة الاستعمارية إلى إقامة مركز عسكري لمراقبة المكان الواقع بجوار مغرار التحتاني حيث مقر زاوية الشيخ بوعمامة الذي أثار غضب السكان واولاد سيدي الشيخ.

إضافة إلى أن فشل بعثة العقيد فلاترز (Flatterse) وإبادة أفرادها من طرف قبائل التوارق في الصحراء الشرقية أثار غضب الاستعماريين الفرنسيين، فاستغلوا فرصة اشتعال ثورة الشيخ بوعمامة من أجل تنفيذ انتقامهم.⁴

1 جيلالي صاري: ثورة 1881-1883، المرجع السابق، ص 109، 110.

2 نفسه، ص 111.

3 عبد الحميد زوزو: ثورة بوعمامة 1881-1908، الجانب العسكري، 1881-1883، ج1، د ط موفم للنشر، الجزائر، 2010، ص 47.

4 ابراهيم مياسي: دورة ثورة الشيخ بوعمامة في التصدي للتوسع الاستعماري 1881-1908، حوليات جامعة الجزائر، الجزائر 1997، ص 301.

أما السبب المباشر فيتمثل في مقتل ضابط فرنسي وينبرنر (Weinbrenner)¹ نائب رئيس المكتب العربي لمدينة البيض يوم 22 افريل 1881 مع أربعة صبايحية من حراسه حينما حاول إيقاف نشاط الشيخ بوعمامة واعتقال مبعوثيه لدى الجرامنة وهما الطيب بن الجرمانى ومرزوق السروري².

يمكن القول بأن مد السكك الحديدية كأحد أساليب التغلغل الاقتصادي والعسكري كان من أبرز الأسباب الرئيسية التي أجبت مقاومة الشيخ بوعمامة في القطاع الوهراني، إذ أثبت المشروع بأنه أداة ووسيلة لقمع المقاومة هناك والرغبة في إحكام السيطرة العسكرية والاقتصادية خاصة.

إن مد الخطوط تطلب في الكثير من الأحيان الاستيلاء على أراضي السكان ثم أن منع العديد من القبائل رعي قطعانهم في عدة مواسم أثر وبشكل كبير على حياة البدو الرحل وحيواناتهم التي تعيش على التنقل والرعي مما جعل الشيخ بوعمامة باعتباره شيخ المنطقة يتحمل مسؤولية الجهاد والدفاع عن السكان وأراضي الجنوب الغربي المعرضة للنهب والاستغلال الموجهة لإقامة المشاريع التنموية الفرنسية.

المرحلة الأولى: الهجوم العسكري 1881-1883

قبل موسم حصاد سنة 1881 وبعدما تمكن الشيخ بوعمامة من جمع الأسلحة والذخيرة والمؤن وفي غفلة من السلطات الاستعمارية التي كانت تظن أنها قد تمكنت من إبادة المقاومات العسكرية³، وبعد استجابة القبائل المجاورة والمالية له، تميزت هذه المرحلة بالقوة والنشاط جرت خلالها معارك طاحنة ومواجهات عنيفة تكبد فيها الطرفين خسائر معتبرة، وبعد انسحاب الجيش الفرنسي وانشغاله بجمع الفرسان والمشاة.

استغل الشيخ بوعمامة الفرصة وبدأ بمهاجمة مزارع الكولون وتخريب المؤسسات الاقتصادية الاستعمارية لعرقلة توسعهم، وكانت أولى المعارك بين الطرفين في 27 افريل 1881 التي ألحقت بالعدو هزيمة ضخمة واستشهد بعض من رجال المقاومة⁴.

أهم ما ميز هذه المرحلة هو مسيرة الشيخ بوعمامة نحو التل حيث انطلق من البيض في 30 ماي نحو فرندة ليعود ثانية الى بوسمغون في 24 جوان 1881 قطع خلالها حوالي 730 كلم برهن لفرنسا من خلال

1 Francoix Xavier Weinbrenner (1851-1881) ملازم في جيش الزواف، عين نائب ثاني لرئيس المكتب العربي في البيض (Géryville)، قتل على يد قبيلة الجرامنة في 22 افريل 1881، ينظر: Citoyen Bézy : Insurrection du sud Oranais, Imprimerie Collet, Oran, 1884, P 170-171.

2 ابراهيم مياسي: دورة ثورة الشيخ بوعمامة، المرجع السابق، ص 302.

3 العربي منور: تاريخ المقاومة الجزائرية في القرن التاسع عشر، د ط، دار المعرفة، الجزائر، 2006، ص 267.

4 عبد الحميد زوزو: المرجع السابق، ج1، ص 66.

ذلك انتصاره رغم ترصد القوات والعملاء لتحركاته لكنها لم تستطع إيقافه، قام الثوار خلال هذه المسيرة بقطع خطوط التلغراف الرابطة بين فرنده والبيض ومهاجمة مراكز الشركة الفرنسية -الجزائرية لاستغلال الحلفاء وقتل عدد كبير من الاسبان الذين يعملون بالشركة، كما أحرقوا وأتلفوا الكثير من العتاد واستلوا على قطعان كثيرة لبعض أعوان الفرنسيين وهو ما جعل القوات الفرنسية تكثف الحراسة والحماية في المناطق التالية لمنع زحف الثوار نحو الشمال¹.

كما اضطرت الى التعجيل بإكمال الخط الحديدي اريزو -سعيدة لنقل المؤن لسعيدة، وأمام انتصارات بوعمامة المتزايدة عملت القوات الفرنسية على الإسراع بإرسال دعم إضافي إلى الجنوب الغربي من أجل خنق الثورة ومنع وصولها الى قصور الجنوب².

تمكن الشيخ بوعمامة خلال المرحلة الأولى من المقاومة أن يستهدف العديد من المنشآت المتعلقة بمد الطرق الحديدية في الجنوب الغربي مثل الهجوم على الشركة الفرنسية-الجزائرية لاستغلال الحلفاء الأمر الذي هدد أمن المستثمرين والعمال الاسبان هناك وبالتالي عجلت القوات الاستعمارية في انجاز الخط قصد دعم الجيش بالمؤن بهدف التعجيل بقمع المقاومة.

ونظرا لعدم تكافؤ القوى بين الطرفين لا سيما بعد تكثيف عمليات الابداء والتقتيل للقبائل المساندة للمقاومة أجبر الشيخ بوعمامة على التوقف والانسحاب من أجل جمع قوات جديدة والبحث عن وسائل دعم أخرى قصد مهاجمة العدو ومشاريعه الاستعمارية من جديد.

المرحلة الثانية: 1883-1908 (المرحلة السياسية)

واصلت الإدارة الفرنسية منذ 1884 مشاريعها التوسعية الخاصة بمد خطوط السكك الحديدية الى عين الصفراء بعد أن حصلت على مساعدات مادية من مجلس النواب الفرنسي وعملت على شق الطرق وإقامة الجسور لكي تسهل على الجيش حركات التنقل، كما اهتمت بزرع الحصون والقواعد العسكرية في مختلف المناطق من البيض والأغواط³.

1 ابراهيم مياسي: دور ثورة الشيخ بوعمامة في التصدي للتوسع الاستعماري 1881-1908، ص 307.

2 نفسه، ص 307، 309.

3 عبد الحميد زوزو: ثورة بوعمامة 1881-1908، الجانب السياسي، 1881-1883، ج 2، المرجع السابق، ص 61.

وفي نفس السياق قررت الحكومة الفرنسية في شهر مارس 1885 إقامة حصن جنين بورزق من أجل حماية الاتصالات بين عين الصفراء وفقيق، لذا تم إعطاء دفع جديد لمد الخط الحديدي الذي وصل إلى عين الصفراء في 1887 ثم بناء حصن القليعة في 1888 من أجل مراقبة المنطقة الحدودية ورصد تحركات الشيخ بوعمامة¹.

منذ سنة 1889 اتبع الاستعمار الفرنسي أساليب جديدة في الاحتلال حيث لاحت فكرة جديدة تتمثل في احتلال الصحراء بطريقة سلمية وإقامة مؤسسات اقتصادية ومراكز تجارية في كل من توات وتاديكالت، ولتنفيذ ذلك تم بعث فلامون (Flamon) لإنجاز دراسة جدوى هذا المشروع في الجنوب².

في سبتمبر 1896 عاد الشيخ بوعمامة إلى فقيق وهذا ما أصبح يقلق السلطات الاستعمارية وخوفها من التقارب المغربي والشيخ بوعمامة أن يوقف توسعاتها باتجاه الصحراء، لذا حاولت كسب وده وبعثت له في 16 أكتوبر 1899 الأمان دون قيد أو شرط لكي تواصل إتمام مشاريعها الاستيطانية في منطقة زوزفانة وإنهاء انجاز محطة جنان بورزق كآخر نقطة للخط الحديدي بالجنوب³.

مظاهر المقاومة ضد مشروع السكة الحديدية:

بعدما عازمت الحكومة الفرنسية على إنجاز الخط الحديدي الذي يصل إلى الصحراء، الذي تقرر إنجازه عبر مراحل (خط وهران-توات، خط بسكرة-ورقلة-المنيعة، خط المنيعة-عين صالح)، وتحضيرا لهذا المشروع تم إرسال بعثة استكشافية تحت إشراف المهندس بوان (Boine).

وبعد وصول الأشغال إلى منطقة عين الصفراء التي اعتبرت السلطات الاستعمارية موقع حيوي استراتيجي وتقرر ربطها بخط حديدي الذي وصل إليها في 1887 وبناء مركز القليعة في 1888 من أجل مراقبة المنطقة الحدودية ورصد تحركات المقاومة⁴، أدرك الشيخ بوعمامة خطورة هذا المشروع فهاجم رجاله البعثة والخط الحديدي، مما دفع بالجنرال سيراز القائد العام للقطاع الوهراني تعيين عين الصفراء كمقاطعة

1 Augustin Bernad, De La-Croix: La Pénétration Saharienne 1830-1906, Édi Jaques Jandini, Alger, 1906, P 95.

2 L'echo d'Oran: N 6153, 7 Juillet 1888, P 03.

3 Augustin Bernard, De Lacroix: Op.cit, P 158.

4 L'Echo d'Oran: Op, cit, P 03.

عسكرية للجنوب الغربي الذي يمتد من منطقة رأس الماء بالحدود المغربية شمال عين الصفراء الى الحدود الموريتانية ومالي، كما تم تكليف دي كايس تري بإيقاف الشيخ بوعمامة لكنه فشل نظرا لقوة زعيم المقاومة¹.

حرب السكك الحديدية 1900-1903: (معركة جنان الدار)

لعبت السكك الحديدية دورا كبيرا في الصحراء الجزائرية، وكان في سنة 1900 الحاكم العام للجزائر ادوارد لفيريار قد قرر إنجاز الخط الفرعي (عين الصفراء-جنين بورزق) على مسافة 80 كلم ونظم حفلا لتدشين وافتتاح الخط، كما تزامن ذلك اليوم بمقتل أشهر قادة الشيخ بوعمامة الشهيد محمد ولد علي في معركة بني سمير، وكان الشيخ بوعمامة من ضمن المدعوين لحضور الحفل، فكان حضوره مفاجئا بهجوم قوي على جنان الدار انتقاما لمقتل الشهيد وإدراكا لخطورة ذلك الخط الذي تم انجازه².

معركة زناقة (بني ونيف):

في 31 ماي 1903 تعرضت كتائب القبعات البيض والحراسة الخاصة بالحاكم العام جونار لهجوم مجاهدي الشيخ بوعمامة بالطريق المؤدي الى فيقيق قرب واحة نخيل زناقة، حيث كان خط السكة الحديدية قد وصل الى منطقة بني ونيف 150 كلم جنوب عين الصفراء وكان التحضير قائما لتدشينه من طرف الحاكم العام، فقام الشيخ بوعمامة بالهجوم ووقعت المعركة حوله كما نصب رجاله كمينا للحاكم الذي نجا بأعجوبة وفي هذا الصدد كتب أحد المؤرخين الفرنسيين "إن الحاكم العام خاف من الأخطار التي حدثت له" كما قال الجنرال ليوتي رئيس القطاع العسكري في الجنوب الوهراني "ان هذه المعركة ومعركة تاغيت كانتا من أشد المعارك التي عرقلت وأخرت مد الخط الحديدي نحو الصحراء"³.

معركة تاغيت والمنقار:

من 17 الى 18 اوت 1903 جهز الشيخ بوعمامة 600 مجاهد لمحاصرة المركز العسكري الفرنسي لتاغيت الواقعة جنوب بشار ب 100 كلم، كان المركز تحت قيادة النقيب العسكري دوسيس ببال، استمرت المواجهات بين الجيش الجزائري والفرنسي، عدة أيام متتالية، أسفرت عن عدد كبير من القتلى لكل الطرفين.

1 ابراهيم مياسي: الاحتلال الفرنسي للصحراء الجزائرية 1837-1934، ص 85.

2 ابراهيم مرين، بشير بلمهدي: المرجع السابق، ص 206.

3 لطيفة داريب: جريدة المساء، ع 7329، السبت 06 فيفري 2021، ص 11.

أما في 02 سبتمبر 1903 هاجم حوالي 200 مجاهد بمنطقة المنقار حوالي 30 كلم شمال تاغيت تم استهداف قافلة محملة بالمؤن والأسلحة وكانت الحصيلة ما يقارب 40 جندي أجنبي من القبعات البيض وجرح 46 آخرين من أصل 100 جندي كانوا مكلفين بحراسة القافلة.¹

وعلى إثر معركة تاغيت والمنقار وأحداث قمع سكان قصر صفيصيفة، انتشر صدى المقاومة في الجرائد الصادرة في تلك الفترة بالجزائر وفرنسا التي تناولت في مقالاتها تحقيقات وشهادات حول هزيمة الجيش الفرنسي أمام مقاومة الشيخ بوعمامة الذي كثف هجماته على الجيش.

هذه الأصدا جعلت العديد من الصحفيين المشهورين يتجهون الى منطقة عين الصفراء للاطلاع على الأحداث ومن أهم المراسلين الصحفية المبعوثة لجريدة الاخبار "ازابيل ابرهاردت"² المسلمة التي كتبت على المنطقة والمقاومة عدة مقالات بتعبيرها "انها بلد الخوف لايمر مدني في الطريق..."، وغيرها من الكتابات التي تشير الى زعزعة الأمن الذي هدد القوات الاستعمارية في المنطقة بسبب اشتداد وقوة الشيخ بوعمامة.³

وفي سنة 1905 بدأت تتدهور الأوضاع الصحية للشيخ بوعمامة التي أجبرته على إيقاف النشاط الحربي والاعتماد على الأسلوب السياسي، حيث توجه الى ضواحي وجدة المغربية خاصة وأن الظروف الداخلية والخارجية لم تعد في صالح النشاط العسكري وبقي هناك الى غاية أن توفي في أكتوبر 1908.⁴

نتائج مقاومة الشيخ بوعمامة:

تعتبر ثورة الشيخ بوعمامة من أعنف وأقوى الثورات التي شهدتها القرن 19م في الجزائر بعد مقاومة الأمير عبد القادر وأطولها استمرت من 1881 الى 1908، لتكون آخر مقاومة في تاريخ المقاومة الشعبية المسلحة التي عبرت بصدق عن قوة وشجاعة الشعب الجزائري ورفضه لكل أشكال الاستيطان، لتأتي بعدها مرحلة جديدة في مسار الكفاح التحرري باسم النضال السياسي (الحركة الوطنية).⁵

1 لطيفة داريب: المرجع السابق، ص 11.

2 Isabelle Eberhardt: كاتبة مراسلة حرب ولدت بجنيف في 17 فيفري 1877 وتوفيت في 1904 في صحراء الجزائر بسن 27 سنة اشتهرت بكتابة مقالات حول المقاومة الشعبية في الجنوب الغربي الجزائري، ومكثت مبتكرة بشخصية رجل تدعى سي محمود، ينظر: Jean Déjeux : Isabelle Eberhardt Notes et Souvenirs, La Boite à Documents, Paris, 1989, P 9, 10.

3 لطيفة داريب: المرجع السابق، ص 11.

4 عبد الحميد زوز: ثورة الشيخ بوعمامة 1881-1908، ج2 الجانب السياسي 1883-1908، ش ون ت، الجزائر، 1983، ص 40.

5 ابراهيم مياسي: دور ثورة الشيخ بوعمامة ...، المرجع السابق، ص 321.

ساهمت مقاومة الشيخ بوعمامة في إعاقة النشاط التوسعي الاستعماري في الجنوب الغربي وخاصة المنشآت الداعمة لذلك التوسع حيث تم تخريب خطوط التلغراف ومشاريع هامة بالقرب من السكك الحديدية التي ظلت القوات الاستعمارية تحاول إيصالها الى المناطق هناك، الأمر الذي دفع بالإدارة الى ضرورة التعجيل بإتمام المشروع هناك.

كانت مقاومة الشيخ بوعمامة ردة فعل مباشرة على مشاريع فرنسا التوسعية في الجنوب الغربي بعدما اتضح ذلك من خلال الهجومات التي رتبها الشيخ التي استهدفت تحديدا مراكز إنشاء خطوط السكك الحديدية بشكل مباشر، رغم الصعوبات والعراقيل التي واجهت المقاومة المسلحة في الجنوب الغربي غيرها من المقاومات، إلا أنها تمكنت وإلى حد بعيد إلى زعزعة الأمن لدى القوات الاستعمارية التي تكبدت خسائر ضخمة بشريا وماديا.

الى جانب هذه المقاومة انتشرت انتفاضات أخرى في الجهة الغربية الراضة للوجود الاستعماري وإن اختلفت أسباب اندلاعها إلا أنها ألحقت خسائر في صفوف الجيش الاستعماري كانتفاضة سكان تيارت تحديدا قبيلة الاحرار الداعمة لمقاومة سيدي الشيخ، حيث قام السكان في إحدى الهجمات على كتيبة من جيش إفريقيا لأم القنطرة التي كانت تقوم بأعمال الحفر لاستخراج المياه وأثناء عودتها الى تيارت اصطدمت بهجوم من طرف ثوار ولاد زوي واولاد بلحوسين وولاد بوعفيف، أسفر الهجوم عن مقتل ستة رجال وضابط يعمل لصالح شركة النقل بالسكك الحديدية¹.

3-2 المقاومة السياسية (السلمية):

عرفت المقاومة الجزائرية تحولات مهمة حيث انتقلت من الكفاح المسلح إلى النضال السياسي، فعقب الحرب العالمية الأولى بدأ الكفاح الوطني في الجزائر يأخذ طابعا سياسيا كأسلوب جديد في مسار المقاومة الجزائرية ضد الاستعمار الفرنسي فظهرت العرائض والأحزاب الوطنية حاملة لمطالب تحررية سلمية ضد المشاريع الاستعمارية.

وبعدما كان مشروع السكك الحديدية أحد الآليات الضخمة التي اعتمدت عليها فرنسا في انجاح الاستيطان و تحقيق التنمية الاقتصادية وإحكام السيطرة العسكرية وإرساء قاعدة ديموغرافية دخيلة على المجتمع الجزائري، وبعد مرور السنوات وجد الشعب الجزائري نفسه مجبرا على العمل في الشركات الفرنسية

1 العربي بوعناني: المرجع السابق، ص 126.

هروبا من البطالة إلا ان ذلك لم يمنعه من التعبير عن رفضه لأشكال الميز العنصري بينه وبين المستوطن، ومن هنا تبلورت ردود الافعال اتجاه مشروع السكك الحديدية وتطورت أكثر مع مطلع القرن 20 م خاصة اثناء فترة الحرب العالمية الاولى والثانية.

النشاط النقابي لعمال السكك الحديدية في القطاع الوهراني:

كانت الساحة العمالية والنقابية في الجزائر مطلع القرن 20 م قبل اندلاع الحرب العالمية الأولى تقودها كونفدرالتان، تتولى كل واحدة تنظيم العمال وتوجيه حركاتهم ومطالبهم، وكانتا مرتبطتين ارتباطا وثيقا بالحزب الشيوعي الفرنسي الذي شكل قاعدة أساسية للنشاط النقابي في صفوف الطبقة العاملة، يتمثل هذان التنظيمين النقابيين في:

1 الكونفدرالية العامة للشغل **C.G.T** : اشتراكية النزعة تحت تأثير S.F.I.O تهدف الى تحرير الطبقة العاملة من أشكال الاستغلال في إطار السيادة الفرنسية الأمر الذي جعلها أقل جذبا للعمال الجزائريين.

2 الكونفدرالية العامة للشغل الموحد: **C.G.T.U**: الشيوعية النزعة تحت تأثير الحزب الشيوعي الفرنسي مبدؤها أن تحرير العمال مرهون بتصفية الاستعمار وحق الشعوب في تقرير مصيرها¹.

كان لهذه الكونفدرالية صدى كبير في أوساط العمال الجزائريين وكان مقرها بالجزائر العاصمة، ووصلت مطالبها الى حد المطالبة بالاستقلال التام للجزائر، وفي مؤتمر 1929م حرصت على تنظيم المسيرات والمظاهرات وبفضل انجذاب الجزائريين نحوها، أصبحت أكثر انتشارا وانفردت عن **C.G.T**، ضمت 7000 عامل أغلبهم من عمال السكك الحديدية الذين أعطوها قوة وتأثير وتوزيع جغرافي واسع².

ظلت هذه التنظيمات النقابية تدافع عن حقوق العمال ومصالحهم عن طريق الإضرابات والاحتجاجات والاجتماعات بشكل مستمر، كما حددت الفاتح من شهر ماي من كل سنة يوم خاص بتنظيم إضرابات واسعة في كامل ربوع الوطن.

ولعل أولى الاحتجاجات التي قام بها عمال السكك الحديدية في القطاع الوهراني بدأت تحديدا من منطقة سيدي بلعباس بشركة الغرب الجزائري سنة 1911 بعدما اتفق العمال على تقديم شكوى للشركة بشأن

1 Nora Benallegue: Le Mouvement Syndicale en Algérie 1930-1942, Thèse de Doctorat T2, Université de Paris , Alger 1981, P 409.

2 Ahmed Abid: Mouvement Syndical et Lutttes Sociales en Oranie 1942- 1951, V1, Thèse Doctorat 3^{eme} Cycle, Oran, 1985, P 13.

إضراب في حالة عدم زيادة أجورهم، إلا أن الشركة أسرع في صرف منح التعويضات قبل تنفيذ الإضراب¹، تجدد الإضراب سنة 1912، إلا أن هذه المرة دخل العمال في إضراب مباشر دون إعلام الشركة بعدما طالبوا برفع الأجور نظرا لارتفاع أسعار المواد الغذائية وتهديد الأوضاع المعيشية الخاصة بهم².

توسعت حركة الإضرابات والاحتجاجات في صفوف العمال الجزائريين داخل المصانع الفرنسية في القطاع الوهراني مطلع القرن 20 م، مطالبين بتحسين أوضاعهم المهنية كمظهر من مظاهر المعارضة والمقاومة للسياسة الاستعمارية ومن الأمثلة عن ذلك الإضرابات التي شارك فيها عمال السكك الحديدية في 1919 و 1920³.

شارك في إضراب 1 ماي 1919 نقابات عديدة أهمها نقابات عمال الموانئ وسائقي الشاحنات وعمال النقل الى جانب نقابة عمال السكك الحديدية ونقابة الخبازين وعمال البلدية ونقابة اتحاد العمال وغيرها، وفي الأيام الموالية توالى حملة الإضرابات في العديد من أنحاء الجزائر التي كانت غالبا ما تنتهي بالقمع وتوقيف العديد من العمال وعزلهم من مناصبهم⁴.

شهدت هذه السنة إضرابا واسعا نظمه عمال السكك الحديدية في مدينة سيدي بلعباس دعت إليه الفدرالية الاشتراكية S.F.I.O والنقابة المركزية C.G.T.J ويعد هذا الإضراب من الإضرابات القوية في مسار النضال النقابي لأنه لم يكن محليا (في القطاع الوهراني فقط) بل توسع وانتشروا وصل الى الجزائر العاصمة وحتى الى فرنسا.

قام عمال السكك الحديدية في الميتروبول بشل وتوقيف كل خطوط السكك الحديدية، وفي هذا الصدد كتبت صحيفة (L'humanité) "إن الإضراب انطلق من الجزائر ظهيرة يوم 02 ماي 1920 على مستوى شبكة السكك الحديدية الغربية التابعة للقطاع الوهراني وفي سيدي بلعباس تولى الفيلق الأجنبي مهمة حماية القطارات والمحطات من أي اعتداء محتمل ان يقوم به المضربون في حركات الاحتجاج⁵."

1 Le Midi Socialiste : N 958,16 Aout 1911, P 02

2 J Le Figaro: N 192, 10 juillet 1912, P 04.

3 كريمة مجدوب: الاستعمار وانعدام الأمن واشكالية المقاومة الشعبية والاجتماعية بالغرب الجزائري، 1881-1920، اطروحة لنيل شهادة دكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة وهران، 2022، ص 138.

4 J P Diemert: Le Syndicalisme en Algerie 1919-1938, Mémoire de Maîtrise, Paris, P 27, 28.

5 L'humanité: N 5855, 04 mai 1920, P 02.

تواصل الإضراب في منطقة سيدي بلعباس الى غاية 11 ماي حسب ماورد في صحيفة (L'humanité) رغم توقفه في جهات أخرى يوم 10 ماي، هذا الاستمرار كان رد فعل على الحكومة الفرنسية التي وصفته بالفاشل خاصة بعدما أوقفت الأمين العام لاتحاد نقابات عمال السكك الحديدية مازوير (Mazoyer) ومنعته من مواصلة عمله¹.

وصفت بعض إضرابات سنة 1920 بالخطيرة لأنها أضرت في كثير من الأحيان بإعاقه نقل البضائع والمسافرين ومن الأمثلة التي يمكن تقديمها عن ذلك إضراب عمال السكك الحديدية الذي استمر من 1 الى 7 ماي الذي تضامن من خلاله العمال مع زملائهم في الموانئ الذين أعلنوا بدورهم إضرابا من 4 الى 14 ماي من نفس السنة، وقد ترتب عن هذه الإضرابات أضرار كبيرة للغاية².

توسعت حركة الإضرابات والاحتجاجات ولم تعد تتركز في منطقة سيدي بلعباس فقط بل وصلت الى جهات أخرى، فقد ورد عن صحيفة (Le Cheminot Algérien) الناطق الرسمي لاتحاد عمال السكك الحديدية في 1925 تقدم أحد العمال السككيين الذي يشتغل كسائق لقطار الترامواي "خط وهران-بوججر" بشكوى بعد توقيفه من عمله من طرف مفتش السكك الحديدية في وهران ومثوله أمام الشرطة بتهمة تسببه في إنحراف القطار عن مساره عند دخوله محطة الوصول، و تقدم هذا العامل بعريضة احتجاجية ضد قرار فصله وطرده النهائي الذي ألحق به وبعائلته أضرار في ظل الأوضاع المعيشية التي تزداد غلاء³.

في نفس السنة تقدم أحد المناضلين النقابيين من شركة وهران بشكوى حول ما يحدث في مستودع الشركة بسبب المعاملات التي يمارسها رئيس العمال المساعد، اذ يمكن تلخيص أسباب الشكوى في: تمادي المسؤول في قسوته اتجاه العمال وتعرضهم للإهانة لدرجة أن بعض العمال قدموا استقالاتهم ، بعدما قام هذا الاخير بتكليف أحد العمال في المستودع بتغيير صمام الامان الخاص بماكنة قذف الماء المغلي، مما نتج عن ذلك إصابة العامل بحروق مما أحاله على التوقف عن العمل، وما تجدر الإشارة اليه هو ان الشركة لم تقم بدفع أي تعويض لعائلة العامل سوى نصف الإعاشة، وهذا ما زاد من غضب العمال وقرروا تقديم شكوى⁴.

1 L'Humanité: N5862, 11 Mai 1920, P 03.

2 Diemert.J.P: Op, cit, P 30.

3 Le Cheminot Algérien: N 63, 01 Janvier 1925, P 01.

4 Le Cheminot Algérien: N 65, 01 Mars 1925, P 01.

كما تقدم عمال نفس الشركة في شهر ماي 1925 بشكوى جاء فيها ما يلي "سيدي الحاكم يشرفنا نحن اللجنة الادارية لشركة P.L.M أن نحيطكم علما بأنه منذ الآن أصبح في مختلف مصالح محطات وهران دوام عمل رسمي يبدأ من 10 صباحا وينتهي بعد 10 ساعات من العمل الفعلي، ولن نستطيع أن نقبل بالاستمرار في هذا الوضع الذي يفرض ساعات طويلة من العمل على العمال متجاوزا بذلك كل الاتفاقيات والقوانين المنظمة للعمل ... نطالب بوضع حد لهذه التجاوزات وأن تعاد ساعات العمل لتتوافق مع ما تنص عليه قوانين العمل السارية" النقابي (Nieto).¹

من خلال هذه العرائض والشكاوى المتكررة التي قدمها عمال السكك في شركة P.L.M بوهران يبدو أن مسؤولي الشركة تميزوا بمعاملتهم القاسية تجاه العمال سواء كانوا سائقي قطارات أو عمال داخل المستودعات الذين فرضت عليهم الأعمال الشاقة التي في كثير من الأحيان انتهت بهم في المستشفى أو التوقف عن العمل عن طريق الاستقالة، بل وفرض ساعات إضافية غير قانونية عليهم، ما جعل العمال يثورون ويعلنون احتجاجاتهم في العديد من المرات.

ورد في نفس العدد من الجريدة تقدم نقابيي السكك لمنطقة سيدي بلعباس بعريضة مكتوبه مفادها استياء عمال شركة P.L.M بعد الامتيازات التي منحت لعمال الشبكات الكبرى في فرنسا وطالبت اللجنة بالاستفادة من تلك الامتيازات المتمثلة في:

رفع الأجور التي تم التحدث عنها في 01 جانفي 1925 والمطالبة بجدول رواتب جديدة على أساس 6500 فرنك، منح علاوة السكن والاقامة، العمل بنظام توقيت 8 ساعات، الغاء نظام التفويضات المالية، والقسط السنوي الثاني المقدر بـ 500 فرنك المقرر سنة 1924، الى جانب عدم التفرقة والتمييز بين العامل الفرنسي والعامل الجزائري سواء في فرنسا أو في الجزائر وخضوعهم لنفس الواجبات، ضم الشبكات الجزائرية الى الشبكات الفرنسية (الميتروبول)².

نفس المطالب التي تقدم بها نقابيو منطقة سيدي بلعباس طرحها أيضا المناضلون في منطقة المحمدية بمعسكر في عدد شهر فيفري 1925 بعد اجتماع تم عقده بحضور تيري (Terrier) أمين الاتحاد النقابي لمنطقة غليزان C.G.T.U فالى جانب المطالب المذكورة سابقا أضاف العمال مطالب أخرى مثل إعادة جميع العمال المطرودين خاصة بعد إضراب 1 ماي 1920، وإعادة 5 أيام إجازة للأمهات بعد الولادة ،

1 Le Cheminot Algérien: N 66, 01 Mai 1925, P 02.

2 Ibid.

إلغاء جميع القيود النقابية، والتأكيد على المساواة بين العمال في فرنسا والجزائر والحصول على نفس المزايا، وتعويض الإقامة بمبلغ 250 فرنك بدل 200.

وفي الاجتماع الذي انعقد في 7 جانفي 1925 في وهران أضيف إلى قائمة المطالب مطلب آخر يتمثل في إنشاء صندوق للتعويضات والإعانات الاجتماعية لتعويض عائلات العمال في حالة وقوع الحوادث أو العجز، كما احتج النقابيون ضد تجاوزات السلطة من قبل إدارة الترامواي "وهران-حمام بوحجر"، بعدما تم طرد عمال تجاوزت مدة عملهم 13 سنة بسبب ممارسة حقهم النقابي الذي منح لهم سنة 1884¹.

استمر النضال النقابي لدى عمال السكك بإشراف C.G.T و C.G.T.U وبقوا متمسكين بمطالبهم التي عبروا عنها في الاجتماعات المنعقدة في مختلف الفروع مستغلين الفاتح من شهر ماي كل سنة للخروج والتعبير عن مطالبهم في الإضرابات، وخلال 1933 دعت لجنة التسيير المشتركة في الاجتماع التحضيري المنعقد في 26 افريل 1933 من أجل التحضير لإضراب 1 ماي 1933 في وهران الى توطيد العلاقات وتكثيف الجهود بغية تكوين لجان نقابية مشتركة في جميع المناطق ودعم التضامن النقابي.

الغرض من تشكيل هذه اللجان هو التأكيد على أهمية الاتحاد والعمل المشترك لتحقيق المطالب العمالية وتحسين ظروف العمل ودعوة جميع العمال للمساهمة الفعالة ضمن البرامج والمبادرات النقابية الجديدة، وذلك من أجل الحفاظ على وحدة العمل النقابي وضمان استمرار الدفاع عن الحقوق الاجتماعية والمهنية لعمال السكك².

توسعت إضرابات عمال السكك الحديدية ووصلت الى المحمدية ومستغانم في 01 ماي 1933، تم تنظيم هذه الإضرابات من طرف الاتحاد الودودي لعمال السكك C.G.T.U.

بعد الإضراب عقد عمال السكك بمدينة مستغانم في 4 ماي 1933 اجتماع تم التأكيد فيه على التمسك بمطالبهم كما أبدى الحاضرون معارضة قوية لأي تخفيض في الأجور وطالبوا بتطبيق نظام العمل المحدد بـ 8 ساعات، كما أكدوا على رفض اقتطاع 1% من معدل التقاعد وتوحيد النظام التقاعدي بين العمال الفرنسيين في فرنسا والجزائريين بالجزائر.

1 Le Cheminot Algérien: N 64, 01Fevrier1925, P 04.

2 Le Cheminot Algérien: N 163, 01 Juin 1933, P 03.

نشطت حركة اضرابات عمال السكك في القطاع الوهراني بعد تشكيل نقابات سنة 1936 من طرف عمال القطارات والسكك الحديدية، أثناء نشاط حزب الشعب حيث يشتغل قرابة 600 عامل في القطاع الوهراني في خطوط شركة باريس ليون، والشركة الفرنسية الجزائرية¹.

01 ماي 1933 في سيدي بلعباس:

رغم سوء الأحوال الجوية في منطقة سيدي بلعباس يوم 01 ماي الا أنه خرج 2000 عامل من الجزائريين والفرنسيين ومنهم عمال السكك الحديدية في مظاهرات حاملين لافتات ويرددون شعارات "لتسقط الحرب" "ليسقط نظام هتلر والفاشيون" "تحيا الطبقة العاملة" "ضد تخفيض الاجور" "ضد كل إجراء يخدم الاستعمار"، أكد المتظاهرون على نبذ التمييز العنصري والتقسيم الطبقي بين عمال السكك الحديدية وسائر العمال في القطاعات الأخرى، متمسكين بحقوقهم الاجتماعية والنقابية ضد قانون الاهالي، وبعد انتهاء المظاهرات كانت تقدم المطالب إلى مقرات البلديات والفروع النقابية².

استمر مسؤولو الشركات في معاملاتهم القاسية للعمال واستمر مع ذلك رفع الشكاوى والعرائض يتضح ذلك من خلال الجريدة (Le Cheminot Algérien) في عددها الصادر شهر جويلية 1933 عندما تقدم بعض العمال من شركة P.L.M في منطقة مستغانم سخطهم على أساليب أطباء الشركة، فعند إصابة أحد عمال الورشات في حادث عمل رفض مدير الشركة تحمل المسؤولية ورفض اتخاذ أي إجراء معتبرا ذلك خارج نطاق عمله كما أن الطبيب تجاهل الامر، وهذا ما أثار سخط العمال واعتبروه استهتار إداري بأساليب الطب المهني وعدم الاعتراف بحقوق العمال الصحية في حالة الحوادث اثناء العمل³.

كما تناولت الجريدة في نفس العدد الاجتماع المنعقد في سعيده يوم 20 ماي 1933 بناء على دعوة الاتحاديات الكونفدرالية والوحدوية، عبر المجتمعون عن احتجاجهم القوي ضد الاجراءات الجديدة التي فرضت على العمال ، وطالبوا بتعديل القوانين كما رفعت شكوى تجاه نظام الساعات الطويلة وضرورة تحديد ساعات العمل بدقة لسائقي القطارات مع الراحة الأسبوعية والحصول على الاستحقاقات حسب وضعية الموظفين تبعا للمادة رقم 3 من نظام العمل والمواد 6 و 7 و 8 الخاصة بسائقي القطارات والمساعدين، كما طالبوا بتحسين البنية التحتية والخدمات الأساسية ، وأشاروا إلى ضرورة ترميم المستودعات وتنظيفها وتركيب

1 Le Cheminot Algérien: N 163, 01 Juin 1933, Op, cit, P 04.

2 Ibid, P 04.

3 Le Cheminot Algérien: N 164, 01 Juillet 1933, P 02.

أنابيب مياه في مستودع معسكر وإصلاح أرضيات بلاط الحمام التي تضررت بفعل اهتزازات الأرض اليومية المترتبة عن سير القطارات¹.

تضاعف عدد العمال الذين أبدوا رغبتهم في الانضمام إلى التكتلات النقابية وقد تضاعفت مجموعة من الأسباب التي دفعت بهم للانضمام في نقابات عمالية، مثل اختلاف الأجور وساعات العمل بين العمال الفرنسيين والجزائريين مما أدى إلى ظهور صدامات بين الطرفين في كثير من الأحيان، وبعد تطبيق قانون العمل سنة 1936 الذي يقضي بتشغيل العمال 40 ساعة ظهرت تعليمات تنظيمية جديدة تخص الموظفين².

واجه الجزائريون صعوبات بسبب هذا القانون وبعد مقابلة تم إجراؤها حسب ما ورد في جريدة (Fédération National des Cheminots) مع أحد العمال في السكك الحديدية قال إن الكثير من العمال الجزائريين الذين انسحبوا ومنهم من شكل جمعية خاصة لمواصلة نشاطه في محطات القطار، هذه الأقلية كان لها تأثير ملموس فبفضل جهودها تمكن العمال الجزائريون من الحصول على انتماءات لصندوق التعويضات والتأمينات الذي خصص الانتماء فقط لأرباب الأسر الذين لديهم أطفال.

وفي سنة 1931 أرسلت لجنة تحقيق من البرلمان الفرنسي للتحقق من أوضاع العمال الجزائريين وخلال هذا اللقاء تحدث الجزائريون لأول مرة بصورة رسمية لعرض شكاوى عمال السكك الحديدية ومن خلال هذه الزيارة تم التعرف على الواقع الذي عاشه العمال الجزائريون من تمييز ومشاكل وأجور منخفضة وظروف غير مستقرة.

ضم الوفد كذلك ممثلين عن بعض المراكز تضم عدد كبير من العمال الجزائريين في قطاع السكك من الاغواط ووهران وقسنطينة كانوا منتقلين سابقا الى الاتحاد العام لعمال السكك C.G.T، اجتمعت اللجنة في الجزائر ووهران وقسنطينة من أجل الاستماع لشهادات العمال مقدمين عرائض وتقارير، تمكنت اللجنة من إضافة بعض التحسينات لكنها لم تستطع علاج القضايا الصعبة³.

بعد صدور قرار 25 أوت 1937 والذي بموجبه تقرر إلغاء وتوقيف 2000 خط عارضه عمال السكك الحديدية وبشدة مستندين إلى رأي قوستاف مارسيني (Gustave Mercier) الذي قال بأن الجزائر خلال سنة 1930 كانت ما تزال في فترة البناء كما أن السكك الحديدية لا تعتبر مشروعا مربحا خلال هذه الفترة

1 Le Cheminot Algérien: N 164, 01 Juillet 1933, P 03.

2 Fédération National des Cheminots, Le Rail Algérien, N2, Mars 1973, P 22.

3 Ibid.

إلا أنها تعد ضرورية فبخلاف ما هو الحال في فرنسا "لا تبني السكك في الجزائر لتلبية حاجيات موجودة مسبقا بل العكس هي وسيلة لخلق تلك الحاجة في المستقبل مما يسهل عملية استغلال المزيد من الأراضي"¹.

وبعد 1937 ظهر العجز بشكل واضح في تنفيذ مشاريع البنية التحتية الكبرى ليتفاجأ الجزائريون والمستوطنون يوم 26 أوت 1937 بعد إعلان الصحف عن قرار توقيف 1.232 كلم من الخطوط، هذا الخبر أثار ضجة واسعة وردود أفعال قوية في كل أنحاء البلاد، فظهرت الاحتجاجات والشكاوى المتكررة كما تزايد نشاط المقاومة السياسية وتصاعدت مطالبها، ورغم كل هذا إلا ان الحكومة نفذت القرار وأغلقت الكثير من الخطوط، نتج عن ذلك توقيف 1000 عامل ، فواصل اتحاد نقابات العمال احتجاجهم ضد القرار واعتبروه الغاء وتوقيف وحشي يجب إدانته أمام الرأي العام، ففي رأيهم كان ينبغي دراسة موضوع التوقيف قبل تطبيقه من عدة زوايا وإيجاد حل للعمال الذين تم توقيفهم².

ابتداء من 1934 ظهر عامل جديد يوجه العمل النقابي وفق المفهوم الدولي للطبقة العاملة ، فقد ساهمت آثار الأزمة الاقتصادية العالمية وخطر الفاشية في إحداث تقارب بين التنظيمات السياسية والنقابية، مما عزز المطالبة بحركة عمالية موحدة، والمظاهرات التي جرت في 12 فبراير 1934 سواء في فرنسا أو في الجزائر دشنت تيارا جديدا للوحدة المناهضة للفاشية ، كما توجت بوصول الجبهة الشعبية الى الحكم في فرنسا في جوان 1936، هذا الحدث كان في صالح اتجاه توحيدي بين C.G.T و C.G.T.U، و هذا الانجاز يعد بالنسبة الكونفدرالية إضافة جديدة في مسار النضال النقابي بالجزائر³.

وبذلك ازداد دخول العمل النقابي الى قطاعات لم يكن قد وصلها من قبل مثل المناجم والزراعة والى عمال الموانئ الذين أصبحوا مع عمال السكك الحديدية يشكلون أهم القطاعات النقابية، وقد تحققت مكاسب اجتماعية مهمة مثل: رفع الاجور، المساواة بين العمال الجزائريين والفرنسيين في الحقوق والواجبات، الاستفادة من نفس التشريعات المعمول بها في فرنسا كقرار العمل بنظام 40 ساعة أسبوعيا والإجازة المدفوعة، وهذا ما عمل على زيادة الأعضاء الجزائريين⁴.

1 Fédération National des Cheminots, Op, cit, P 23.

2 Le Cheminot Algérien: N 168, 01Novembre 1933, P 05.

3 Ahmed Abid: Op, cit, P 18.

4 Le Cheminot Algérien: N 54,01 Décembre 1943, P 06.

والجدول التالي يمثل ملخص أهم الاجتماعات التي عقدها عمال السكك في القطاع الوهراني بين 1938-1939¹:

المكان	التاريخ	عدد المجتمعين	موضوع الاجتماع
ارزيو	ديسمبر 1937	غير مذكور	ضد توقيف الخطوط والعمال الساعدين
الاصنام	نفس التاريخ	غير مذكور	نفس الموضوع
عين الصفراء	جانفي 1938	200 عضو	اجتماع إداري (المنسق الإداري لاتحاد عمال السكك)
سيدي بلعباس	فيفري 1938	غير مذكور	تعويض العمال القدامى في مسارات السكك التي تم توقيفها
وهران	نفس التاريخ	غير مذكور	مؤتمر عام
تيارت	ماي 1938	غير مذكور	اجتماع مع Frey والتأكيد على احترام القوانين الاجتماعية

مع تداعيات الحرب العالمية الثانية تعرض عمال السكك لظروف عمل صعبة بسبب نقص الموارد وارتفاع أسعار المنتجات مثل الفحم بالإضافة الى ضغوط التجنيد الاجباري والتأخيرات في تسديد الرواتب مما أدى الى توسع في حركة الإضرابات والاحتجاجات.

ففي منطقة الشلف مثلا تقدم عمال السكك بعريضة مكتوبة في 22 نوفمبر 1943 تناولوا فيها عدة انشغالات واقتراحات ضرورية لمعاناتهم بسبب البرودة الشديدة التي كانت في المستودعات ونقص التدفئة بسبب ندرة الفحم وارتفاع تكاليفه، كما عبروا عن تأخر تسديد رواتبهم وهناك بعض العمال الذين لم يتقاضوا مرتباتهم منذ 1942، كما طالبوا بضرورة توفير الحماية للأسر الذين شارك أربابها من العمال في الحرب العالمية الثانية².

وفي 1945 انضم عدد كبير من العمال الى القطاع النقابي وأعلنوا اضرابا في ديسمبر 1948 شارك فيه نحو 1800 جزائري ورغم القمع القاسي من قبل الادارة الاستعمارية لم يتوقف العمال عن النضال وترديد الاحتجاجات، كما قامت بعض المحطات بفصل العمال المشاركين في ذلك الاضراب³.

1 Nora Benallegue:Op, cit, P 410,411.

2Le Cheminot Algérien: N 54, 01 Décembre 1943, P 06.

3 Le Cheminot Algérien: N 107, 01Mars 1952, P 03.

والظاهر انه بعد الحرب العالمية الثانية تطور النشاط النقابي بشكل أكبر منذ 1936 اي بعد توحيد الكونفدراليتين ويعود ذلك الى الظروف السياسية العالمية بعدما أصبح الحزب الشيوعي الفرنسي P.C.F الحزب الاول في فرنسا ما بين 1944-1947، كما كانت C.G.T أكبر منظمة نقابية اذ سيطر الشيوعيون على أكبر عدد من الفدراليات منها فدراليات الفلاحة والبناء والسكك الحديدية وغيرها¹.

تواصل نشاط عمال السكك الحديدية إلى ما بعد الحرب العالمية الثانية وتطورت المطالب وازداد عدد المنتمين الى الاتحاد النقابي كما توسعت حركات الإضرابات مثل إضراب 02 فيفري 1952 الذي حقق نسبة كبيرة من المضربين بما فيهم عمال الورشات والمستودعات وسائقي القطارات، وقد ورد عن صحيفة (Le Cheminot Algérien) لشهر مارس 1952 ان منطقة غليزان لوحدها حققت نسبة 90% من المضربين من موظفي الشبكة، كما أشارت إلى أن الإضراب وصل إلى عين الصفراء وكولمب بشار، من أهم المطالب التي ركز عليها المناضلون هذه الفترة:

إعادة تطبيق السلم المتحرك للأجور، إعادة توظيف العمال في الشركات حسب عدد موظفي سنة 1949، تنظيم مسألة العمال المساعدين، وقف تقليص عدد الموظفين، إعادة تقييم معاشات التقاعد، الانتقال من الجنوب لكل الموظفين الذين أمضوا أكثر من 3 سنوات.²

الى جانب المطالبة بالعمل الاسبوعي لمدة 40 ساعة مع دفع أجر 48 ساعة، إلغاء جميع القرارات التي تمس بالمكتسبات والامتيازات وإعادة الحقوق التي حصل عليها العمال السككيون (تسهيلات التنقل، الإجازات، التقاعد، اللجنة المختلطة، إستقلالية صندوق الإحتياط)، منح تعويض للمتقاعدين مماثل لما يحصل عليه الموظفون في فرنسا، كما قرر الاتحاد النقابي لعمال السكك المشاركة في الانتخابات المقررة في 22 نوفمبر 1952 من أجل انتخاب ممثلي اللجان المختلطة، مؤكدين انتماءهم الكامل الى مبادئ الاتحاد العام للعمل C.G.T.³

في وسط هذه الظروف ظل العمال متمسكين بمطالبهم المتمثلة أساسا في تشكيل فرع نقابي مستقل خاص بالجزائريين فقط يدافع عنهم وعن أوضاعهم، وأمام تزايد الوعي النقابي ورفض الحلول الجزئية ظهرت

1 Ahmed Abid: Op, cit, P 40, 41.

2 Le Cheminot Algérien: N 107,01Mars 1952, P 02.

3 Le Cheminot Algérien: N 144,01 Septembre 1952, P 03.

نماذج لتنظيم نقابات جزائرية مستقلة عن التنظيم النقابي الفرنسي، خاصة بعد اكتسابهم خبرة في الميدان النضالي وأصبحوا أكثر قدرة على العمل الجماعي لإنهاء الاستغلال.¹

تلخصت مطالب عمال السكك عبر مختلف السنوات منذ ظهورها على الساحة النقابية أساسا في:

منحة التعويض عن الإقامة، الاستقادة من منحة التقاعد، حق الحصول على عطلة 30 يوم في السنة كما منحت لعمال البريد والمواصلات وفق قانون 1924، تطوير الآليات من أجل الحد من الحوادث التي كانت كثيرة، تقديم تعويض خاص للعمال الفرنسيين القادمين إلى الجزائر من أجل العمل وكذلك الاستقادة من سكنات، تحديد مدة العمل اليومي بـ 08 ساعات، ومدة العمل الأسبوعي بـ 40 ساعة دون تخفيض الأجر، الاستقادة من العديد من التعويضات، مجانية السكن لكل الأعوان.²

إضافة إلى المطالبة بحق الإعلان وتوزيع المنشائر، إلغاء كل منح المردودية وإدراجها ضمن الأجر القاعدي، إلغاء مناصب المكلفين بالمهام ومنح أصحابها قرارات تعيين في المناصب التي تولوها، الرفع من قيمة التعويضات لصالح المكلفين بإعالة الأسر مثل ما كان معمول به في فرنسا وتطبيقه على الموظفين بالجزائر، الاحتجاج على محاولات تقليص الأجور وضد تسريح العمال، المطالبة بإنشاء صندوق البطالة، تحسين ظروف العمل عن طريق تزويد العمال بثياب مضادة للتسرب المائي وكذلك نظارات الحماية ومرشات للاستحمام.³

لم تقتصر مطالب العمال على الجانب المهني فقط بل شملت أيضا المجال السياسي مثل المطالبة بالحق في الحياة الذي يعترف به قانون 1884، وحق الاجتماع وامتلاك المقرات، التنديد بالاستعمار البرجوازي ونظام العبودية، التنديد بموقف النقابات المستقلة والإصلاحية التي قبلت النظام الاستعماري، إلغاء قانون الأهالي والمطالبة بحق السفر وضرورة تطبيق القوانين السارية في فرنسا، التنديد بتشغيل الأطفال، الاستقلال التام للجزائر من أجل القضاء على الرأسمالية الفرنسية.⁴

نستنتج أن النضال الذي قام به عمال السكك الحديدية خلال القرن العشرين عكس الأوضاع القاسية التي عانى منها العمال من كل الأصناف سواء السائقون أو عمال المستودعات... الخ، مما دفعهم إلى

1 Fédération National des Cheminots: Op, cit, P 23.

2 محمود آيت مدور: الحركة العمالية في الجزائر إبان الحقبة الاستعمارية 1830-1962، د ط، دار هومة للنشر، الجزائر، 2015، ص 134.

3 نفسه، ص 134.

4 Nora Benallegue: T2, Op, cit, P 119,124.

الانضمام للتكتلات النقابية التي نظمها الحزب الشيوعي من أجل المطالبة بحقوقهم المهنية والسياسية وتحسين ظروف عملهم عن طريق المشاركة في الاضرابات وكتابة العرائض والاحتجاجات في الجرائد الخاصة بالتنظيمات النقابية.

الحركة الوطنية:

شكلت الحركة الوطنية جزءا مهما من تبلور النضال السياسي والاقتصادي ضد هيمنة الاحتلال الفرنسي، وبدأت بواد الكفاح مع مطلع القرن 20م، ومع تضرر الشعب الجزائري المستمر من مشاريع الهيمنة والاستغلال الاقتصادي، ظهرت اتجاهات وطنية جزائرية كان لها مواقف وردود أفعال مطلبية اتجاه تلك المشاريع ومنها شبكة السكك الحديدية التي كانت أقوى أداة للاستغلال الاقتصادي.

حزب نجم شمال افريقيا¹:

يعتبر حزب نجم شمال افريقيا من أبرز التنظيمات السياسية التي ظهرت ساحة النضال الوطني، بقيادة مصالي الحاج²، ولعل أبرز ما يميز نشاطه هو تبنيه لمطالب ثورية داعية للاستقلال التام في إطار شمال إفريقيا، وكان الحزب تمهيد لمراحل الكفاح الجزائري السلمي ضد السياسة الاستعمارية.

تناول برنامج الحزب في الجمعية العامة المنعقدة في باريس ماي 1933 تعريفا كاملا للاستقلال مع توضيح المفاهيم السياسية والاقتصادية والثقافية على النحو التالي:

القسم الاول:

1 الإلغاء الفوري لقانون الأهالي وكافة الاجراءات الاستثنائية

2 العفو عن جميع المسجونين والذين هم تحت رقابة خاصة، أو منفيين بسبب مخالفة أو جنحة سياسية.¹

1 نجم شمال افريقيا: 1926 تنظيم سياسي أسسه مصالي الحاج ضم مجموعة من الوطنيين في فرنسا دافع في بداية مساره عن حقوق جميع شعوب شمال افريقيا، (الجزائر، تونس، المغرب) تعرض للحل عدة مرات، تحول الى حزب الشعب في 11 مارس 1937 وأصبح يطالب بحقوق الشعب الجزائري فقط وتعرض لمضايقات اخرى، ليتحول الى حركة الانتصار للحريات الديمقراطية في 1946 لكنها تعرضت للانشقاق والحل فيما بعد، ينظر ابو القاسم سعد الله: الحركة الوطنية، ج3، 1930-1945، ط1، دار الغرب الاسلامي، لبنان، 1992، ص 115.

2 الملقب بأب الحركة الوطنية، من مواليد 1898 بتلمسان، توفي في باريس 1974، ينتمي الى عائلة عريقة، عرف بنضاله السياسي الثوري ضد المستعمر، اسس الاتجاه الثوري الاستقلالي الممثل بنجم شمال افريقيا ثم حزب الشعب ثم حركة الانتصار للحريات الديمقراطية... ينظر علي محمد الصلابي: المرجع السابق، ج2، ص 520.

3 حرية التنقل المطلقة الى فرنسا والى الخارج.

4 حرية الصحافة والجمعيات والاجتماعات والحقوق السياسية والنقابية.

5 استبدال المندوبيات المالية والمنتخبين من الاقتراع المحدود ببرلمان وطني جزائري منتخب.

6 الغاء البلديات المختلطة والمناطق العسكرية واستبدالها بمجلس بلدية ومنتخبين عن اقتراع عام.

7 حق الجزائريين في الارتقاء الى كافة المناصب (تساوي الوظائف، معاملة متساوية للجميع).

8 التعليم الاجباري باللغة العربية، وبناء مدارس عربية جديدة، نشر كافة القرارات الرسمية بالتوازي باللغتين العربية والفرنسية.

9 فيما يخص الخدمة العسكرية¹، الاحترام الكامل للسورة القرآنية والآية الكريمة: "ومن يقتل مؤمنا متعمدا فجزاؤه جهنم خالدا فيها وغضب الله عليه ولعنه وأعد له عذابا عظيما".²

10 تطبيق القوانين الاجتماعية وتشريعات العمل، حق العائلات الجزائرية بالجزائر الحصول على منح البطالة والتخصيصات العائلية، المنح الفوري للتأمينات الاجتماعية.

11 توسيع القرض الزراعي للفلاحين الصغار، وتنظيم أكثر عقلانية للري، تنمية وسائل الاتصال.

القسم الثاني:

1 الاستقلال الكامل للجزائر.

2 الانسحاب الكامل للقوات الفرنسية. محفوظ قداش، محمد قنانش: نجم شمال افريقيا 1926-1937، وثائق وشهادات لدراسة التيار الوطني الجزائري، د ط، د، م، ج، الجزائر، 2013، ص 82.

3 تأسيس جيش وطني.

الحكومة الوطنية الثورية:

1 مجلس تأسيسي منتخب عن طريق الاقتراع العام.

1 محفوظ قداش، محمد قنانش: نجم شمال افريقيا 1926-1937، وثائق وشهادات لدراسة التيار الوطني الجزائري، د ط، د، م، ج، الجزائر، 2013، ص 82.

2 سورة النساء، الآية رقم 93.

- 2 اقتراح عام على كافة المستويات وامكانية الانتخاب في طافة المجالس لجميع سكان الجزائر.
 - 3 اعتبار اللغة العربية لغة رسمية.
 - 4 وضع كافة البنوك والمناجم والسكك الحديدية والموانئ والاجهزة العمومية التي استأثر بها المحتلون، تحت الملكية التامة للدولة الجزائرية.
 - 5 مصادرة الملكيات الكبيرة التي استولى عليها الاقطاعيون، المتحالفون مع المحتلين، والمستوطنين والشركات المالية والرأسمالية، واعادة الأراضي المصادرة والغابات التي استولت عليها الدولة الفرنسية الى الدولة الجزائرية.
 - 6 التعليم المجاني والاجباري بكافة المستويات باللغة العربية.
 - 7 اعتراف الدولة الجزائرية بالحق النقابي، وتشكيل التكتلات وحق الاضراب واعداد القوانين الاجتماعية.
 - 8 مساعدة فورية للفلاحين عن طريق تخصيص قروض دون فوائد للزراعة من اجل شراء الآلات والبذور والسماد، تنظيم الري وتحسين طرق المواصلات...الخ¹.
- كان رواد حزب نجم شمال افريقيا من الأوائل الذين كانت لهم مطالب ثورية قوية موجهة مباشرة الى السلطات الاستعمارية، حيث شمل برنامج الحزب كل الحقوق السياسية والادارية والثقافية والاجتماعية والاقتصادية من بينها تأمين شبكة السكك الحديدية.
- ان مطلب تأمين السكك الحديدية ورد وبوضوح في القسم الثاني من برنامج الحزب كما يلي: "وضع كافة البنوك والمناجم والسكك الحديدية والموانئ والأجهزة العمومية التي استأثر بها المحتلون، تحت الملكية التامة للدولة الجزائرية"، وقد رأى مصالي الحاج ان استرجاع خطوط السكك الحديدية هو جزء أساسي وهام يحرر الاقتصاد الجزائري من التبعية الرأسمالية التي طغت على الاقتصاد الجزائري طيلة فترة الاحتلال الفرنسي للجزائر.
- وليس السكك الحديدية فحسب بل وجميع المنشآت التي استغلتها سلطات الاحتلال خدمة لأغراضها التوسعية والاقتصادية مثل المطالبة بتأمين الموانئ والاجهزة العمومية التي استولى عليها المستوطنون، حيث كانت أدوات نهب واستغلال اوقعت الشعب الجزائري في ازمات اقتصادية واجتماعية كبيرة.

¹محفوظ قداش، محمد قناش: المرجع السابق، ص 83.

وحتى في القسم الأول من البرنامج أشار ولكن بصفة عامة إلى إصلاح الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية للعمال والفلاحين مثل منحهم وظائف متساوية وأجور متساوية بما فيهم عمال السكك الحديدية أو الفلاحين الذين انتزعت منهم أراضيهم وتسخيرها لخدمة المشاريع التنموية الاستيطانية.

ان تركيز مصالي الحاج في مطالبه الخاصة بتأميم المشاريع الكبرى التي كانت بحوزة الادارة الفرنسية، ومنها استرجاع شبكة السكك الحديدية كمطلب أساسي لأنها مثلت أساس البنية التحتية الاستعمارية اقتصاديا وعسكريا وديموغرافيا، وبالتالي تعد هذه المطالب خطوات أولية لاسترجاع السيادة وتحرير الاقتصاد وإقامة العدالة والمساواة بين العمال.

ما يمكن استنتاجه هو أن مطلب تأميم شبكة السكك الحديدية من طرف الدولة الجزائرية هو شرط أساسي لإعادة بناء اقتصاد وطني مستقل عن السلطة الاستعمارية، كما يمكن اعتباره مطلب تحرري يسعى إلى القضاء على التبعية الاقتصادية التي جسدها فرنسا لفترة طويلة من الزمن ترتب عنها تراجع واندثار الاقتصاد المحلي.

الاتحاد الديمقراطي للبيان الجزائري¹:

بعد مجازر 8 ماي 1945 أسس فرحات عباس² حزب الاتحاد الديمقراطي للبيان الجزائري كرد فعل على قمع السلطات الاستعمارية للأحزاب الوطنية، ركز الحزب في مطالبه على قضية المساواة في الحقوق بين الجزائريين والفرنسيين.

وفي رسالة بعثها فرحات عباس الى المارشال بيتان رئيس الدولة الفرنسية في افريل 1941، وتجنباً للإطالة وذكر كل ماورد في هذه الرسالة، كتب فرحات عباس في هذا الخطاب بخصوص مسألة السكك الحديدية ما يلي: " ... لقد ضاعفت فرنسا من انتاجها وقدراتها التبادلية وبواسطة مصالحها العمومية وبنوكها ومرافقها ذات النشاط الهائل وبفضل الثلاثين ألف كلم من الطرق المسفلتة، والخمسة آلاف كلم

1الاتحاد الديمقراطي للبيان الجزائري ليس وليد سنة 1946 وانما سليل عدة احزاب اسسها فرحات عباس طيلة مساره السياسي بداية من فدرالية النواب المسلمين الجزائريين 1930، ثم حركة احباب البيان والحرية سنة 1944، وصولا الى الاتحاد الديمقراطي للبيان الجزائري، ينظر ابو القاسم سعد الله: الحركة الوطنية، ج3، 1930-1945، ط1، دار الغرب الاسلامي، لبنان، 1992، ص 269.

2 فرحات عباس: ابرز مناضلي الحركة الوطنية الجزائرية ولد في 1899 بجيجل (الطاهير) وتوفي سنة 1985، عمل كصيدلي في سطيف سنة 1932، شارك في الحرب العلمية الاولى، اسس الاتحاد الديمقراطي للبيان الجزائري 1946، ترأس الحكومة المؤقتة في 1958، ينظر عباس محمد الصغير: فرحات عباس من الجزائر الفرنسية الى الجزائر الجزائرية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في تاريخ الحركة الوطنية، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة قسنطينة، 2006-2007، ص 2-7.

من السكك الحديدية وبواسطة أدواتها الحديثة وفوسفاتها ومناجم الحديد فيها، وتنوع مزروعاتها وبواسطة غاباتها وفلينها وبواسطة تربية المواشي...¹.

ويضيف "...لقد تركزت التحولات الاقتصادية الكبرى العميقة والظاهرة الاستعمارية بكامل ازدهارها في الاطلس التلي وفي السهول التي تحيط به... ان القرى التي انشئت في هذه المناطق هي في أوج الرخاء،.... والكروم تغطي اليوم 230 ألف هكتار وتنتج سنويا 13 مليون هكتولتر... في عمالة وهران توجد 130 مزرعة ذات مساحة تتجاوز 100 هكتار يملكها المستوطنون الذي شكلوا اقطاعية زراعية لصالحهم.."

وفي ظل هذه المتغيرات تحول الأهالي الملاك الحقيقيون للأراضي الى خماسين بروليتاريين استخلفهم المستوطنون في أرضهم حيث كانت عملية الاستخلاف سريعة عبر سنوات الاحتلال منذ 1830.. ان الفلاح الجزائري هو في حالة تقهقر مستمر على جميع الاصعدة اذ لا يزال الفلاح يفقد اراضيه ففي سنة 1935 وامام محكمة سطيف وحدها بيعت 35 ملكية صغيرة قدرت بـ 1258 هكتار و 21 آر..²

وبعد عرض الأوضاع التي يعيشها الشعب الجزائري في ظل الاحتلال الفرنسي اقترح مجموعة من المطالب وأهمها فيما يخص المشاريع الكبرى:

"...ان تجهيزات القرى الاستيطانية قد انتهى العمل فيها واما تجهيزات الدواوير فلا وجود لها وتحتاج للقيام بكل شيء، مثل شق طرق للعربات تربط الدواوير فيما بينها وتربط كل دوار بمركز البلدية، لأن الطريق عامل حضاري مثله مثل المدرسة، وكذا كهربية الدواوير وتحويل المياه وتزويد أقل القرى شأنا بالماء الصالح للشرب وبناء السدود الصغيرة، لتلبية حاجيات الاهالي المحلية..."³

أما عن أبرز المطالب الاقتصادية التي ذكرها فرحت عباس فكانت على النحو التالي:

1- الغاء الملكيات الاقطاعية واجراء اصلاحات زراعية شاملة تهدف الى رفع مستوى معيشة الفلاحين وضمان العدالة الاجتماعية.

2- تحقيق المساواة في الأجور كجزء من تحسين الاوضاع الاقتصادية والاجتماعية.

1 فرحات عباس: الشاب الجزائري، تر محمد منور، تقديم: ابو القاسم سعد الله، الطباعة الشعبية للجيش، الجزائر، 2007، ص 148.

2 نفسه، ص 151، 152.

3 نفسه، ص 171.

3- توفير فرص متساوية للسكان الجزائريين في التنمية الاقتصادية والاجتماعية¹.

نلاحظ ان فرحات عباس قد تحدث في رسالته الى المارشال بيتان عن الاوضاع المزرية التي عاشها الشعب الجزائري تحت وطأة المشاريع الاقتصادية الفرنسية ومن الأمثلة التي قدمها خطوط شبكة السكك الحديدية التي ظلت مستغلة لفترة زمنية طويلة جدا موجهة فقط لخدمة فرنسا ومستوطناتها، وحرمان الشعب الجزائري من استغلال جميع تلك المشاريع.

إلا أنه ضمن البيان الذي صاغه في 10 فيفري 1943 لم يصرح بشكل واضح ولم يقدم مطلب رئيسي بخصوص استغلال أو تأميم خطوط السكك الحديدية أو أي مشروع آخر، بل كانت بنود هذا البيان عامة وشاملة تهدف الى تحقيق المساواة بين الشعب الجزائري والفرنسيين من أجل إنهاء الاستغلال الاقتصادي الذي عاشه السكان منذ 1830.

ولكن عند إدراجه لمطلب إلغاء النظام الاقطاعي فإنه يتناول وبشكل غير مباشر إلغاء السيطرة الفرنسية التي مارسها المستوطنون على كافة المجالات بما فيها من سكك وبنوك وغيرها، الى جانب تأكيده على المساواة في الأجور بين الجزائريين والفرنسيين فإنه دافع على حقوق جميع العمال الجزائريين سواء كانوا في قطاع السكك الحديدية او في أي مجال آخر، وطالب أيضا بتوفير فرض متساوية للجزائريين في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، إذ تعتبر شبكة السكك الحديدية واحدة من أساليب تحقيق التنمية.

فانطلاقا من الأوضاع التي تحدث عنها في رسالته إلى المارشال وبعد الاطلاع على مطالب البيان الاقتصادية يتضح أن هناك مطالب ضمنية غير مباشرة عبر عنها فرحات عباس في مساره النضالي السلمي حول مسألة السكك الحديدية وغيرها من المشاريع.

عبر مناضلو الأحزاب الوطنية عن الأوضاع التي آل اليها المجتمع بسبب الاستغلال الاقتصادي الممارس من طرف سلطات الاحتلال، وقدموا مطالب تهدف الى تحسينها فمنهم من طالب بإشراك الشعب الجزائري ومنحه حقا في الاستفادة منها مثل الاتحاد الديمقراطي للبيان الجزائري، ومنهم من طالب باسترجاع وتأميم تلك المشاريع بصفقتها حق من حقوق السكان الأصليين مثل مطالب نجم شمال افريقيا.

اعتبرت السكك الحديدية جزءا من المطالب التي تباناها زعماء الحركة الوطنية سواء بطريقة مباشرة وواضحة او بطريقة غير مباشرة عامة في إطار المشاريع التنموية الأخرى، وبعد تجاهل تلك المطالب

1 فرحات عباس: ليل الاستعمار، تر ابو بكر رحال، دار القصة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2005، ص 118.

وتعنت الإدارة الاستعمارية في مواقفها اتخذت ردود الأفعال الوطنية منحى آخر، إذ أصبحت خطوط السكك الحديدية تتعرض لهجمات عسكرية مسلحة من طرف عناصر جيش التحرير الوطني الى غاية 1954¹.

3-3 ردود افعال مختلفة:

تنوعت أشكال النضال الشعبي ضد مد مشروع السكك الحديدية واتخذت عدة مظاهر تعبيرا عن الرفض المطلق خاصة وأنها ظلت موجهة لخدمة الادارة الاستعمارية والمعمرين، على حساب الشعب الجزائري الذي ظل محروما من كل الامتيازات.

الهجرة:

شهد القطاع الوهراني خلال سنتي 1910 و1912 نزوحات جديدة اتجه سوريا من معسكر (32 مهاجر)، ومن مستغانم (مهاجر واحد)، ومن سيدي بلعباس (4 مهاجرين)، وأهم هجرة كانت سنة 1911 ويقصد بذلك الهجرة التلمسانية حيث استطاع المئات من المسلمين الحضريين التلمسانيين من مغادرة الجزائر بشتى الطرق والأساليب²، تلتها الهجرة الجماعية في سبتمبر 1911 التي بلغت حوالي 1200 حسب صحيفة صدى وهران.³

وقد تعددت أسباب هذه الهجرة التي دفعت بالسكان الى ترك بلادهم والتوجه نحو بلدان اخرى، ومن أبرزها تقلص المكانة الاقتصادية للمنطقة (تلمسان) الذي ظلت لفترة زمنية طويلة تحافظ عليها واستمر التراجع بانئقال تجارتها مع مشاريع ومخططات السياسة الاستعمارية خلال القرن 19م مما أدى الى تضرر العائلات، كما أن عامل المزاحمة الأوروبية الاقتصادي أثر سلبا على عالم الحرف الصناعي الصغير الذي أصبح مهددا بالاندثار أمام المنافسة الصناعية الفرنسية⁴.

ان معاناة الجزائريين في القطاع الوهراني وسائر المناطق الأخرى ومقاومتهم للتسلط والاستبداد الذي عرفوه خلال القرن 19 ومطلع القرن 20م، عبروا عنه أحيانا بهذا النوع من المقاومة المتمثل في الهجرة نحو المشرق والمغرب وتم تفضيل هذه الوجهة لعدة اعتبارات أهمها التقارب الديني واللغوي... الخ بين

1 رضا بن عتو: معركة سكة الحديد بالقطاع الوهراني والتدابير العسكرية الفرنسية للحماية 1955-1959، مجلة قواطع للدراسات الحضارية والفكرية، ع 2، مج 12، جامعة تلمسان، 2020، ص 139.

2 ابراهيم مهيد: مقاومة الجزائريين بالهجرة الى الديار الاسلامية "عمالة وهران نموذجا"، مجلة عصور، ع 4-5، جامعة وهران، 2004، ص 124.
3 L'Echo d'Oran: N14526, 14 Octobre 1911, P 03.

4 ابراهيم مهيد: المرجع السابق، ص 126.

الشعوب العربية المسلمة،¹ توسعت حركة الهجرة مع مطلع 20م خاصة بعد صدور قانون التجنيد الإجباري 1912 الذي زاد من تأزم الأوضاع في سائر أنحاء الجزائر مما جعل الواقع يزداد مرارة بفعل القوانين الاستعمارية الجائرة.²

لوصية الشرف:

انتشرت ظاهرة السطو والسرقة للأموال العمومية التابعة للمستوطنين وأصبحت تسمى الظاهرة بقطاع الطريق الشريف (Le Bandit d'Honneur) تطورت هذه الظاهرة بين 1901 و 1908 حول المناطق الجيوإستراتيجية أو حول مراكز استغلال الحلفاء³، ومثلت نموذجا في المقاومة المفتوحة ضد السلطة وأجهزتها بمختلف مستوياتها وهي مقاومة علنية ضد سياسة التفتير والتجوع، فتكونت مجموعات من السكان في مناطق مختلفة من القطاع الوهراني من أجل استرجاع الحقوق المسلوبة وتعتبر ممارساتها لكل أساليب السلب والنهب عملا مشرفا يباركه العرف والزوايا والقبيلة في آن واحد.

من بين القبائل التي مارست هذا النوع من المقاومة في القطاع الوهراني قبائل "ولاد نهار" بتلمسان حيث بلغ عدد أعضاء المجموعة المكلفة بالسطو من 4 الى 30 شخص مسلحين ومدرّبين انتشروا في المناطق الحدودية الجزائرية المغربية من ضواحي الجنوب الشرقي لتلمسان الى العريشة وبودر (راس الماء حاليا)⁴، ومن أهم الأعمال التي قامت بها جماعة قبائل ولا نهار في هذا النوع من المقاومة:

السطو على مستودعات الحلفاء:

تذكر الملفات الأرشيفية الفرنسية أن جماعات ولاد نهار كانت من أخطر العصابات التي هددت الوجود الاستعماري في المنطقة الحدودية الغربية لممارستها لأنواع من اللصوصية منذ سنة 1876 غير أنها اشتهرت بسرقة المعمرين وابتزازهم في الطرق، ثم تطورت اللصوصية عن هذه الجماعات حول مناطق استغلال الحلفاء وما جاورها من مراكز ومنشآت تعود للمستوطنين والادارة الاستعمارية.

1 ابراهيم مهديد: المرجع السابق، ص 128.

2 محمد غالم: من ارشيف الادارة الاستعمارية في الجزائر " الوثائق الفرنسية والهجرة الى الديار الاسلامية"، مجلة انسانيات، ع 12، جامعة وهران، 2000، ص 30.

3 كريمة مجدوب: المرجع السابق، ص 147.

4 نفسه، ص 150.

وفي الفترة الممتدة ما بين 25 و 28 أوت 1903 هجمت جماعات ولاد نهار على 5 مستودعات لاستغلال الحلفاء بضواحي سيدي بلعباس تحديدا في منطقة بيدو "راس الماء" وحول ضاحية العريشة تحديدا منطقتي "سيدي يحيى" و "مريت الكبار" "قرقا شوايح" "عقلة جديدة" و "ضاية المراحل" وكان المسؤولون عن هذه المستودعات من الاسبان، فرضت عليهم جماعات ولاد نهار دفع مبالغ مالية من 500 الى 600 فرنك عن كل مستودع¹.

كانت مستودعات الحلفاء مواد أولية هامة ركزت عليها السلطات الاستعمارية تم استغلالها بعد الاستيلاء عليها في سعيدة وعين الصفراء، ثم تخزينها في مستودعات بسيدي بلعباس، من أجل تصديرها نحو الخارج، ولما رأت هذه الجماعات كمية الاهتمام الذي أولته سلطات الاحتلال لهذا المنتج بعدما خصصت له وسائل نقل كثيرة وعلى رأسها السكك الحديدية عملت على ضربها في مستودعات التخزين عن طريق السرقة والسطو كرد فعل مباشر وغير مباشر عما تقوم به فرنسا فيما يخص الاستغلال والنهب.

قطع طرق السكك الحديدية:

بعد ازدياد حالات الاستيلاء من التوغل الاستعماري لدى قبائل القطاع الوهراني وخاصة بعد انجاز الخط خط السكة الحديدية شمالا جنوبا والتي تدخل في اطار تطبيق المشروع الاستعماري الكبير الذي يربط بين شمال الجزائر وجنوبها وقد يصل برنامجه الى شق الطريق نحو افريقيا، تم تسجيل حالة في 1902 بالجنوب الوهراني بعدما عزم أهالي قصر زناقة على توقيف الأعمال الخاصة بالسكك الحديدية التي تربط بين عين الصفراء والجنوب الذي تقرر مروره على أراضيهم وكلفهم تدمير مساحات واسعة من واحات النخيل حيث هجموا على طريق السكة الحديدية وقاموا باحتجاجات رافضة انجاز المشروع ، انتهى ذلك الاعتصام بحملة قمعية واسعة من طرف القوات العسكرية الفرنسية².

هؤلاء الجماعات لم يستهدفوا الخطوط الحديدية فقط بل وسعوا نشاطاتهم واستهدفوا جميع المراكب العمومية والعسكرية وحتى القوافل التجارية التي تعود سواء للمستوطنين او اعوان السلطة الاستعمارية.

1 كريمة مجدوب: المرجع السابق، ص 151

2 نفسه، 153.

الهجوم على المركبات العمومية:

شهدت فترة نهاية القرن 19 وبداية القرن 20 م خاصة على الحدود الجزائرية المغربية اضطرابات ومعها ظهرت أشكال من اللصوصية تزعمها مجموعات من القبيلة الواحدة أو من مختلف التكتلات القبلية، فإلى جانب جماعات ولاد نهار ظهر نوع آخر من اللصوصية يتمثل في قطع الطريق للسيارات الحاملة للأشخاص أو البضائع أو حتى البريد حسب ما ذكرته الوثائق الارشيفية بين 1889 و 1903.

ومن الامثلة عن ذلك الهجوم على سيارة عمومية متوجهة من ندرومة الى الغزوات سنة 1889 وكان لهذا الهجوم صدى كبير الذي استهدف قافلة بريد متوجهة من الغزوات الى مغنية والامثلة عديدة، إلا أن خطة واحدة تمثلت في وضع كمين ثم السطو الجماعي، كما تركز الهجوم على سيارات خاصة لبعض الشخصيات من الادارة الاستعمارية مثل الهجوم على موكب قائد هيئة المهندسين العسكريين لمدينة تلمسان وضابط بإدارة مدينة الغزوات.¹

التخريب:

عارض الجزائريون مد الخطوط الحديدية على حساب أراضيهم التي انتزعت منهم حيث قاموا بهجمات مسلحة على مستغلي هذه السكك في المواقع والمحطات، إضافة الى وضع الحجارة وجذوع الأشجار قصد تخريبها ونزع الكراسي والأسرة الداخلية للقطارات، كما تم إحراق البعض منها مثلما حدث سنة 1888 في القطاع الوهراني تحديدا على خط مستغانم-تيارت، وواجهت الإدارة الفرنسية ذلك بعقوبات جماعية على القبائل الساكنة قرب السكك.²

وتواصلت عمليات التخريب عبر سنوات مختلفة من الاحتلال الفرنسي وحتى أثناء تقجير الثورة التحريرية بعد إدراك الشعب والمناضلين مدى أهمية الخطوط الحديدية أصبحت من ضمن الاستراتيجيات المستهدفة للقيام بالعمليات العسكرية في محطات القطر قصد ضرب الاقتصاد الفرنسي.

العرائض الجماعية:

كانت إحدى أساليب المقاومة السلمية وهي عبارة عن وسيلة تدخل في مساعي الجماعات من السكان وترفع الى الادارة الاستعمارية وحل المشاكل محليا وتوقيع أعيان القبيلة أو الزاوية من ذوي النفوذ، ومن

1 كريمة مجدوب: المرجع السابق، ص 152.

2 رضا حوحو: شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الاستعمار، ص 656.

إيجابيات العريضة الجماعية ما نتج عنها مباشرة من أصداء وردود فعل منها ما صدر عن الادارة الاستعمارية كتصحيح أخطاء المفوضين بالإحصاء والتتقيب في المنطقة ووضع حد نهائي للمواجهة بقرار الحاكم العام ثم نشره عن طريق الصحف مثل صحيفة المبشر.

ومع بداية مطلع القرن 20 م أصبحت العريضة الجماعية الوسيلة الفعالة بين الادارة الاستعمارية والسكان في التحدي وذلك لطرح الانشغالات والمشاكل بشكل قانوني، ومثال عن ذلك ما حصل مع قبيلة "فليتة" سنة 1907 بخصوص النزاع القائم في قضية الأرض المصادرة لصالح المشروع الاستيطاني الضخم المتمثل في اقامة خط سكة حديدية يربط بين غليزان -سيدي علي، مستغانم - زمورة¹.

والظاهر أن السلطات الاستعمارية لم تستجب لتلك العرائض ما دفع بسكان المنطقة الى إعلان التمرد والعصيان بعدما فقدوا الأمل في الحلول السلمية والقانونية، كما أدركوا خطورة هذه الخطوط التي ستهدد الوضع الاقتصادي والاجتماعي.

انتشار حركات التمرد والعصيان:

بعدما انتزعت فرنسا مجموعات كبيرة من الأراضي للفلاحين وأقامت عليها مراكز ومستوطنات، وبناء الشركات ومد خطوط السكك الحديدية، ومن الأمثلة التي يمكن ذكرها اضطرابات قبائل فليتة البلدية المختلطة لزمورة ومراكز منداس التي تسببت فيها إقامة خط السكة الحديدية على الطريق الرابط بين غليزان و(Prévost-Paradol) عن طريق زمورة الذي كلف أراضي شاسعة للسكان².

رغم الاحتجاجات المتواصلة على محاولة ايقاف المشروع الا أن السلطات الاستعمارية رأت بأنه ضروري لتحقيق مصالح اقتصادية من جهة ومن جهة أخرى سيسمح بمراقبة تحركات الثائرين في المنطقة، لذلك أعلنت القبائل في زمورة عصيانها، ثم اجتمع تسعة من أعيان القبيلة باتجاه مراكز الادارة الفرنسية لإعلان معارضتهم لمد الخط لأنه سيلحق اضرار بليغة بسكان المنطقة³.

1 كريمة مجدوب: المرجع السابق، ص 207.

2 نفسه، ص 181.

3 نفسه، ص 182.

الملاحظ ان ردود افعال الشعب الجزائري الراضية لمشروع السكك الحديدية تنوعت وتعددت عبر مراحل مختلفة من الاحتلال من طرف مختلف فئات المجتمع من زعماء القبائل الى السكان البسطاء دفاعا عن الأرض ورفضاً للاحتلال الاجنبي ومشاريعه التوسعية.

المقاطعة:

تعد المقاطعة شكل من اشكال المقاومة والرفض للوجود الاستعماري ومشاريعه الاستيطانية حيث رفض الشعب الجزائري استغلال القطر رغم أنه يوفر الوقت والجهد والمال وهذا يكشف عن نقمة شعبية تجاه أساليب الخداع الاستعماري ولم يشرعوا في الاعتماد عليه سوى بعد 1878¹.

يعتبر هذا التصرف البسيط نوع من أنواع المقاومة السلمية الراضية للوجود الاستعماري وقد اعتمد عليها الشعب الجزائري عبر مراحل مختلفة من الاحتلال الفرنسي حيث امتنع الشعب عن جميع الخدمات التي كانت تقدمها السلطات الاستعمارية.

خلاصة الفصل:

نستنتج ان مشروع شبكة السكك الحديدية في القطاع الوهراني عزز سياسة الاستيطان حيث: ساهم في نمو زيادة بناء عدد المستوطنات والقرى الزراعية القريبة من خطوط السكك الحديدية مما شجع على تزايد ووفود عدد كبير من المستوطنين خاصة الى الجهة الغربية من الجزائر. تنمية الاقتصاد الفرنسي الرأسمالي، بفضل سهولة نقل المنتجات الزراعية والصناعية بشتى أنواعها والثروات المنجمية من أماكن الانتاج والاستخراج الى موانئ التصدير نحو فرنسا وأوروبا. بفضل السكك الحديدية تمكنت الجيوش الفرنسية من الوصول الى مناطق بعيدة وصعبة لم يكن الوصول اليها سهلا لولا الاعتماد على الخطوط الحديدية، حيث مكنتهم من الوصول الى الصحراء باتجاه الجنوب الغربي للقطاع الوهراني.

الا ان ذلك انعكس سلبا على المجتمع الجزائري سواء في القطاع الوهراني أو في سائر انحاء الجهات الاخرى، فبعد انتزاع الأراضي من أصحابها وإقامة مشاريع السكك الحديدية وغيرها من المخططات ترتبت

1 مصطفى عبيد: الفكر الاستعماري السانسيوني في مصر والجزائر 1833-1870، دار المعرفة الدولية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2013، ص

على السكان مجموعة من الانعكاسات الخطيرة التي هددت الواقع المعيشي، اذ تسببت عمليات التمديد المستمرة في وقوع العائلات الجزائرية وأراضيهم ضحية للقوانين التعسفية التي عزمت على انتزاع الاراضي ومصادراتها مما تسبب في تفكك الاراضي والقبائل بعدما كانت القبيلة رمزا للوحدة والتضامن.

انهيار الاقتصاد الجزائري المحلي الذي كان مبني على الاستهلاك بسبب دخول منتوجات فرنسية جديدة وآلات متطورة نافست الوسائل التي اعتمدها عليها الشعب الجزائري كما اندثرت الحرف والصناعات المحلية بسبب الغزو الصناعي للأسواق الجزائرية الي سيطر عليها المستوطنون.

ان تضرر الشعب الجزائري المتزايد من جراء مشاريع السكك الحديدية دفع بهم الى القيام بردود أفعال متنوعة تعبيراً عن رفضهم المطلق عن السياسة الاستعمارية القائمة على النهب والتهجير والتهميش للعنصر الجزائري المالك الحقيقي والأصلي للأرض، فكانت مقاومة الشيخ بوعمامة من أقوى الثورات التي أرهقت القوات الاستعمارية طيلة 23 سنة من النضال تكبد فيها الجيش الفرنسي خسائر مادية وبشرية وعطلت للإدارة توسعاتها باتجاه الجنوب الجزائري، إضافة الى مقاومات أخرى استهدفت وبشكل غير مباشر السكك المنجزة في القطاع الوهراني.

رافق المقاومة الشعبية المسلحة مجموعة من الردود الأخرى كالتخريب والسطو وقطع الطرق كمواقف مناهضة رافضة للوجود الاستعماري ومشاريعه الاستيطانية.

ومع مطلع القرن 20 م تصاعدت المقاومة السياسية وظهرت النقابات والأحزاب الوطنية تبنت في برامجها الإصلاحية مطالب حول حق الجزائريين في استفادتهم من مشاريع السكك وتحسين أوضاع العمال في قطاع النقل، الى جانب ظهور اضرابات واحتجاجات بسبب التمييز العنصري الذي عانى منه العمال في القطاع الوهراني.

هذا ولم تتوقف موجة التحديات والدفاع عن الحقوق المسلوقة فكانت السكك الحديدية محطات مستهدفة من قبل عناصر جيش التحرير الوطني الى غاية 1954.

خاتمة

خاتمة:

شكل القطاع الوهراني مجالا خصبا استهدفته الإدارة الاستعمارية بمشاريعها الاستيطانية المختلفة نظرا لموقعه الاستراتيجي الساحلي، وتنوع موارده الزراعية والمعدنية، إذ أن إشرافه على عدة موانئ كبرى مثل المرسى الكبير وميناء ارزيو وغيرهم جعل فرنسا تحول المنطقة الى مركز هام لتصدير مختلف الثروات وتجسيد سياستها الاستيطانية سواء من خلال جلب المعمرين ومنحهم امتيازات قصد ضمان بقائهم أو انجاز مشاريع أخرى ذات طابع استغلالي قائم على النهب مثل شبكة السكك الحديدية.

يمكن القول بأن القطاع الوهراني شهد خلال الحقبة الاستعمارية كثافة سكانية أوروبية عالية من المستوطنين مقارنة ببقية المناطق الأخرى، باعتباره ذو مكانة استراتيجية تميزت بتنوع الإمكانيات الزراعية والتجارية والبحرية، خاصة بعدما زودته فرنسا بمجموعة من المنشآت العمرانية التي جذبت المستوطنين من كل أنحاء أوروبا وخاصة اسبانيا وفرنسا، مما جعله وجهة رئيسية ساعدت سلطات الاحتلال على تكريس مبدأ الاستيطان والاستمرار في إقامة المشاريع التنموية بما يخدم مصالحها.

حققت فرنسا من خلال مشاريعها الاستعمارية بالجزائر عدة أهداف سياسية واجتماعية واقتصادية مرتكزة بذلك على منهج السيطرة والاستغلال والنهب لكل خيرات الجزائر، فبعد مصادرة الأراضي ومنحها للمستوطنين أقامت مستوطنات مستغلة في تهيئتها كل الموارد المتنوعة ومجندة كل الأساليب لإنجاح مشروعها الساعي الى البقاء في الجزائر وإحياء الإمبراطورية الرومانية بزعمها.

ومن أجل تحقيق تلك الأهداف والأطماع فرضت نظاما اقتصاديا رأسماليا قائم على أساس استغلال الموارد الزراعية والصناعية بما في ذلك من أراضي خصبة وأملاك عديدة وتوزيعها على الوافدين الأوروبيين الجدد، مما تسبب في خلق قطاع اقتصادي حديث تشرف عليه الإدارة الاستعمارية ومستوطنيها، يقابله قطاع تقليدي فقير مهمش يعتمد عليه الجزائريين أصحاب الأرض الأصليين اللذين سرقت منهم املاكهم وأصبحوا يعملون كخماسين فيها.

سعت فرنسا بعد استغلالها لخيرات الجزائر لتحويلها الى سوق استهلاكي خاص بها بهدف تكريس التبعية الاقتصادية حيث حولت الأراضي المصادرة الى حقول للكروم والتبغ من أجل تصديرها هذه المنتوجات التي لم تكن تلبي حاجيات السكان المحليين، مما أثر بشكل كبير على نشاطهم الفلاحي الذي كان يعتمد على زراعة الحبوب كمصدر أساسي في حياتهم.

بالإضافة الى ذلك فان ظهور التحول النقدي ساهم في تعزيز مصالح فرنسا الاستعمارية على حساب التنمية الاقتصادية للجزائر مما أتاح لها التحكم في الموارد وساعدها على توجيه الاستثمارات نحو مشاريع تخدم الاقتصاد الفرنسي وذلك ما أدى الى تضرر الاقتصاد المحلي الجزائري بسبب تحكم الاقتصاد الرأسمالي سيطرته على كافة القطاعات التنموية، مما تسبب في هدم البنية الاقتصادية المحلية.

ومن جملة الاستثمارات التي أولت لها فرنسا اهتماما كبيرا وسخرت لإقامتها رؤوس أموال ضخمة مشاريع البنية التحتية الكبرى، وفي مقدمتها شبكة السكك الحديدية والموانئ، بعد السيطرة على الأراضي والمناجم والمحاصيل المتنوعة، وكان القطاع الوهراني وجهة أساسية منذ السنوات الأولى من الاحتلال لإنجاح ذلك.

تتدرج شبكة السكك الحديدية ضمن سلسلة المشاريع الداعمة للاستيطان الفرنسي حيث لعبت دورا هاما في جلب الأوروبيين من كل أنحاء أوروبا خدمة لمشروعها التوسعي، ووجهت أغلب خطوطها نحو المراكز الاستيطانية التي تشهد كثافة سكانية أوروبية مرتفعة والمناطق ذات الإنتاج الوفير سواء زراعي أو منجمي فكان القطاع الوهراني واحدا من الجهات الأولى التي رسمت ضمن المشاريع المسبقة لما قبل 1857 ومستهدفا بشكل مباشر في المرسوم الامبراطوري.

كانت السكك الحديدية في مراحلها الأولى عبارة عن تجارب مبدئية لكن سرعان ما تحولت الى مشاريع رسمية تنظمها قوانين وتصنيفات وتشرف عليها خمس شركات رأسمالية عالمية أهمها شركة باريس ليون، وأصبحت تحقق مداخيل لفرنسا بفضلها احتلت مراتب أولى في التجارة العالمية، لكن مع نهاية القرن 19 م انسحبت تلك الشركات وأصبحت تشرف عليها الحكومة الفرنسية بالتعاون مع شركة سكك الحديد الجزائرية.

مثلت شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر ركيزة أساسية بني عليها الاقتصاد الفرنسي الرأسمالي القائم على نهب واستغلال الأراضي الجزائرية زراعي ومنجمي ربطت بين مناطق الغنى كالمزارع والمناجم بمواني التصدير، وأداة استيطانية فعالة في تكريس مبدأ الاستيطان، كما كانت أداة للسيطرة العسكرية سهلت تنقل الجيوش وساهمت في قمع المقاومات الشعبية.

شكلت شبكة السكك الحديدية في البداية محاور رئيسية تربط بين العمالات الكبرى (الجزائر-قسنطينة-وهران)، لكن سرعان ما زاد الاهتمام بالمناطق الداخلية وحتى الى الصحراء خاصة بعد الرحلات الاستكشافية التي ساهمت في اكتشاف خيرات أخرى عززت التواجد الاستعماري.

ومن خلال عمليات التمديد المتواصلة للخطوط الحديدية على المناطق الحدودية بكل اتجاهاتها في شرق الجزائر (تونس) وغربها (المغرب) وجنوبها (النيجر والسودان. الخ) عمدت فرنسا الى محاولة ربط مستعمراتها بواسطة الجزائر برية واعتبرتها بوابة إفريقيا التي من خلالها يمكن الاستحواذ على خيرات أخرى في شمال ووسط إفريقيا.

ان حرص فرنسا واهتمامها المبكر بإنجاز خريطة طوبوغرافية لشبكة من السكك الحديدية عبر أنحاء الجزائر يعكس مدى اهتمامها وتمسكها بأرض الجزائر منذ اعلان الاحتلال الفرنسي كما برزت النية الواضحة لإدارتها الاستعمارية بعدما تقننت بإشراف مهندسيها وجيوشها في انجاز تلك الخطوط، سعيا الى تسهيل حركة المواصلات ومراقبة تحركات الشعب والقضاء على المقاومات، ومن ثم جعلها بمثابة قواعد عسكرية تراقب التحركات وتحمي المستوطنين.

كانت استراتيجية فرنسا في قطاع المواصلات تعمل بالتوازي مع كافة الأنشطة الاقتصادية حيث كانت مبنية على تهيئة الموانئ وتمديد الطرق البرية والجسور وشق قنوات المياه وإنجاز السكك الحديدية في إطار تكاملي توسعي.

ان الغرض من انجاز هذه المشاريع دون الاخذ بعين الاعتبار أوضاع الشعب الجزائري المتضرر من سرقة أراضيهِ وحرمانه من حقوقه هو إيصال رسالة مفادها ان الجزائر قطعة ارض فرنسية للأبد وهي جزء لا يتجزأ من فرنسا خاصة وأنها ساهمت في تعزيز السياسة الاستعمارية المتمثلة في دمج الاقتصاد الجزائري داخل الاقتصاد الفرنسي.

خدمت خطوط السكك الحديدية الاقتصاد الفرنسي بامتياز خاصة وأنها كانت أقل تكلفة وأكثر ضمانا واستقرارا مقارنة مع الوسائل الأخرى وأكثر حمولة أيضا، ما جعل المشروع يدخل حيز المنافسة مع المشاريع الأخرى مسجلا تفوقا عسكريا واقتصاديا عبر سنوات الاحتلال منذ إنجازه.

لم يقتصر دور السكك الحديدية على نقل وتحويل السلع والبضائع والمسافرين بل تجاوز ذلك حيث استغلت شبكة السكك الحديدية في فترة الحرب العلمية الأولى والثانية في نقل المواد الأولية والجنود الفرنسيين والمجندين إجباريا قصد المشاركة في تلك الحرب، كما أن محطات السكك الحديدية في بعض الأحيان كانت عبارة عن قواعد عسكرية لمراقبة لتحركات السكان خاصة في المناطق التي تشهد مقاومات شعبية

مما دفع بسلطات الاحتلال الى اتخاذها لتكون معتقلات ومراكز لتعذيب المساندين للثورات مثل محطة جنين بورزق في الجنوب الغربي للقطاع الوهراني.

شكلت شبكة السكك الحديدية التابعة للقطاع الوهراني امتداد حيوي استراتيجي فتح آفاق مشاريع توسعية استعمارية باتجاه الجنوب الغربي خاصة مع نهاية القرن 19 وبداية القرن 20 م، مما جعل سلطات الاحتلال تفكر في جعل القطاع الوهراني همزة وصل بين الشمال والجنوب من الجهة الغربية خاصة بعدما اكتشفت وأدركت أهمية الصحراء الجزائرية.

كان في منظور فرنسا أنها بهذه المشاريع تحمل رسالة حضارية الى المجتمع الجزائري باعتبار ان المنطقة لم تكن تحتوي على طرق حديدية قبل 1830 وأنه بفضل الجهود الفرنسية سهل النقل وتطورت الحركة العمرانية والتجارية، الا ان الواقع يثبت أن مثل هذه المشاريع كانت موجهة لخدمة المستوطنين والجنود الفرنسيين، اما الشعب الجزائري عاش في زاوية التهميش محروما من كل حقوقه بل وتسلب منه أراضيه بما فيها لكي تحول الى سكك حديدية أو غيرها، مما زاد من تعميق الفوارق، فهذه المشاريع لم تكن موجهة لتحسين ظروف الشعب بل لخدمة فرنسا ومستوطنيتها وما عمليات نزع الملكية من أصحابها الا دليل قاطع على ذلك.

ان مثل هذه المشاريع عملت على تطوير فرنسا اجتماعيا واقتصاديا ومكنتها من تأسيس بنية تحتية قوية قاعدتها الأراضي الجزائرية، في المقابل خلقت طبقة بروليتارية فقيرة مكونة من أصحاب الأرض الأصليين الذين أجبروا على الهجرة نحو الجبال والمناطق الأخرى بعدما همشوا في المدن والمناطق الحضرية، مما نتج عنه نمو الاقتصاد الفرنسي الرأسمالي وتدهور الاقتصاد المحلي الجزائري.

بعدما حولت أراضي السكان الى فضاءات واسعة لإنجاز مختلف المشاريع ومن بينها شبكة السكك الحديدية ازداد عمق معاناة الفلاحين بعد أن صودرت أراضيهم وتم تهميش اقتصادهم المحلي، كما تحولوا الى خماسين وأيدي عاملة لدى المستوطنين بل وعزلهم عن التطور الذي ظل يستفيد منه العنصر الأجنبي الدخيل، كل ذلك كرس الفوارق الاجتماعية وعمل على إيجاد مجتمع طبقي يعاني فيه الجزائريون من التمييز العنصري واتضح ذلك بشكل جلي في ورشات السكك الحديدية بين العمال الجزائريين والفرنسيين.

لذلك عبر الشعب الجزائري عن رفضه لتلك المشاريع الهادفة الى البقاء في الجزائر فتنوعت أساليب مقاومته بين التخريب لتلك المنشآت تارة وإعلان الثورات المسلحة تارة أخرى وتواصلت هذه المواقف الى

غاية القرن 20 م، وتحولت الى أساليب سلمية حيث عبرت النقابات واتجاهات الحركة الوطنية عن رفضها لمشاريع السكك الحديدية أو المطالبة بحق الجزائريين في استغلالها في مطالبتها وبرامجها الحزبية، أو من خلال حركات الاضراب والاحتجاج التي هزت كيان المستعمر في الكثير من الأحيان هذه الحركات التي قادها عمال السكك في اطار نقابي قانوني يشرف عليه الحزب الشيوعي الجزائري.

ان شبكة السكك الحديدية ظلت موجهة لمدة قرن من الزمن لخدمة المصالح العسكرية والاقتصادية الفرنسية كجزء من الاستراتيجية الاستعمارية، لكن بعد 1954 تحولت القطارات الى وسائل كفاح ومجال لنقل الجرائد والرسائل بشكل سري بين مجاهدي جبهة وجيش التحرير الوطنيين، وأثناء الثورة التحريرية الكبرى كانت هدفا للقيام بعمليات فدائية باعتبار ان هذه الشبكات مركز قوي بالنسبة لفرنسا وبعد 1962 والى يومنا هذا لا زالت تستغل في كل الميادين.

يبقى هذا الموضوع مفتوح أمام دراسات أخرى يمكن أن تتناول جوانب لم تسمح حدود البحث بالتوسع فيها، كما يظل امتداد الخطوط الحديدية نحو الصحراء ودورها في تعزيز التغلغل الاستعماري مجالا خصبا للبحث، وبذلك يبقى موضوع السكك الحديدية مجال بحثي واسع لفهم آليات المشاريع الاستيطانية وانعكاساتها على المجتمع الجزائري اقتصاديا واجتماعيا.

ملاحق

ملحق رقم 01: نسخة عن المرسوم الامبراطوري الخاص بإنجاز السكك الحديدية بالجزائر 8 أبريل 1857

RAPPORT A L'EMPEREUR.

Paris, le 8 avril 1857.

SIRE,

Votre Majesté a pensé que le moment est venu de doter l'Algérie de chemins de fer, afin de donner satisfaction aux intérêts agricoles déjà créés, et d'en hâter le développement progressif. Les chemins de fer doivent, en effet, être considérés comme un des plus puissants éléments de la prospérité future de notre vaste conquête; un réseau de voies ferrées embrassant les trois provinces y portera la vie et la richesse, par le commerce et rapide transport des produits du sol et de l'industrie, comme aussi par les facilités données aux mouvements colonisateurs d'une population croissante.

J'ai donc recherché les moyens de réaliser les vues de Votre Majesté; et, à l'aide d'études faites sur le terrain, soit par les ingénieurs du Gouvernement, soit par l'industrie privée qui, depuis plusieurs années déjà, s'est occupée de cette question, j'ai fait élaborer le projet d'un réseau général de chemins de fer algériens.

Ce réseau se composera :

1^o D'une grande ligne parallèle à la mer, reliant les chefs-lieux des trois provinces, et desservant les principales localités, à l'Est, entre Alger et Constantine, et, à l'Ouest, entre Alger et Oran, avec embranchement sur Tlemcen par Sidi-bel-Abbès.

2^o Des lignes partant des principaux ports et aboutissant à cette grande artère, de manière à mettre en communication Bône et Philippeville avec Constantine, Bougie avec Sétif, Tenes avec Orléanville, Mostaganem et Arzew avec Relizane.

Les contrées au Sud de l'Algérie principale seraient mises en rapport avec le système général par des routes de terre actuellement existantes ou en cours d'exécution.

Ces routes de terre, dues aux bras de notre infatigable armée, et déjà nombreuses, viennent de la lisière du Sahara et relient entre eux des centres de population tels que Sebden et Tlemcen, Daya et Sidi-bel-Abbès, Tiarot et Orléanville, Teniet-el-Hâd et Milianah, Boghar et Médéah, Boucada et Sétif, Batna et Constantine, Tebessa et Guelma, et d'autres localités plus ou moins importantes.

Ainsi, par le double mouvement qui constitue l'échange commercial, en même temps que s'écouleront, vers les ports d'embarquement, les produits de ces immenses plaines qui se succèdent des frontières du Maroc aux frontières de Tunis, les produits des usines et des fabriques de la mère patrie pénétreront et se répandront rapidement dans toutes les parties de l'Algérie.

Tel est, Sire, le projet que j'ai l'honneur de soumettre à l'approbation de Votre Majesté.

Les diverses parties dont il se compose seraient exécutées au fur et à mesure que les besoins de la colonisation en feraient reconnaître l'opportunité.

Il paraît résulter d'études statistiques faites avec soin que, parmi les parcours de l'Algérie, il en est trois principaux, un par province, sur lesquels les transports en marchandises et en voyageurs suffisent, dès ce moment, pour assurer aux voies ferrées des éléments de vie et de succès : ces parcours sont ceux qui se trouvent : 1^o entre Alger, Blidah et Amourah, desservant les grands marchés arabes de la plaine du Chélif; 2^o entre Constantine et Philippeville, transit commercial le plus fréquenté aujourd'hui; 3^o enfin, entre Oran et Saint-Denis-du-Sig, section qui sert à l'écoulement des riches produits des plaines du Sig, du Tiélat et de l'Eghris.

Ces trois lignes pourraient être concédées à des compagnies particulières, aux conditions qui seraient ultérieurement déterminées.

En dehors de ces trois premières lignes, et conformément à la pensée émise par Votre Majesté, une partie de l'armée, lorsque le Gouverneur-Général jugerait devoir lui donner cette destination, serait employée à faire les travaux de terrassement des grandes sections se rattachant aux lignes concédées, et préparerait ainsi l'exécution ultérieure du système général des voies ferrées de l'Algérie.

Une telle œuvre, accomplie par l'armée pendant la paix, et rappelant avec plus de grandeur encore les travaux exécutés en Algérie par les légions romaines, augmenterait le renom de nos soldats, agrandirait le champ tracé à la colonisation européenne, et hâterait le moment où la population indigène, reconnaissant enfin l'ascendant de notre civilisation et se décidant

à en accepter les bienfaits, confondra ses intérêts agricoles et commerciaux avec ceux de la France.

Si Votre Majesté approuve ces propositions, je la prie de vouloir bien revêtir de sa signature le projet de décret ci-joint. Je suis, avec le plus profond respect,

Sire,

De Votre Majesté

Le très-obéissant, très-dévoilé serviteur
et très-fidèle sujet.

Le Maréchal de France,

Ministre Secrétaire-d'Etat au département de la guerre,
VAILLANT.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre Ministre Secrétaire-d'Etat au département de la guerre,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1^{er}. — Il sera créé en Algérie un réseau de chemins de fer embrassant les trois provinces.

Ce réseau se composera :

1^o D'une ligne parallèle à la mer, suivant, à l'Est, le parcours entre Alger et Constantine, et passant par ou près Aumale et Sétif; à l'Ouest, le parcours entre Alger et Oran, et passant par ou près Blidah, Amourah, Orléanville, Saint-Denis-du-Sig et Sainte-Barbe;

2^o De lignes partant des principaux ports et aboutissant à la ligne parallèle à la mer, savoir : à l'Est, de Philippeville ou Stora à Constantine, de Bougie à Sétif, de Bône à Constantine, en passant par Guelma; à l'Ouest, de Tenes à Orléanville, d'Arzew et Mostaganem à Relizane, et d'Oran à Tlemcen, en passant par Sainte-Barbe et Sidi-bel-Abbès.

Art. 2. — Notre Ministre Secrétaire-d'Etat au département de la guerre est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 8 avril 1857.

NAPOLÉON,

Par l'Empereur :

Le Maréchal de France, Ministre Secrétaire-d'Etat
au département de la guerre,
VAILLANT.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre Garde-des-Sceaux, Ministre Secrétaire-d'Etat au département de la justice,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1^{er}. — Sont nommés :

Juge de paix à Mascara, M. Bonhomme-Lacour, juge de paix à Aumale, en remplacement de M. Chassy, appelé à d'autres fonctions;

Juge de paix à Aumale, M. Lacombe, substitut du procureur impérial près le tribunal de 1^{re} instance de Belfort, en remplacement de M. Bonhomme-Lacour, qui est nommé juge de paix à Mascara;

Juge de paix à Orléanville, M. Blanchaert (Léon-Louis-Bertin), avocat, en remplacement de M. Poirat, démissionnaire.

Art. 2. — Notre Garde-des-Sceaux, Ministre Secrétaire-d'Etat au département de la justice, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 8 avril 1857.

Signé : NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Garde-des-Sceaux,
Ministre Secrétaire-d'Etat au département de la justice,
ABBATUCCI.

ملحق رقم 02: ترجمة نص المرسوم الامبراطوري الخاص بإنجاز مشروع السكك الحديدية بالجزائر 8 افريل 1857

باريس 8 أفريل 1857

سيدي:

إن جلالتم قد ذكر بأنه حان الوقت لتزويد الجزائر بشبكة حديدية من أجل الاستجابة للمصالح الزراعية، وتسريع التنمية ويجب اعتبار خطوط السكة الحديدية واحدة من أقوى عناصر الرفاهية والسيطرة مستقبلا في مجال توسعنا الكبير، بإنشاء شبكة حديدية تربط العمالات الثلاث سياسيا وعسكريا، مما سيجلب لنا الحياة والثروة عن طريق النقل الملائم والسريع لمختلف الموارد والمنتجات الزراعية والصناعية، وأيضا يسهل عملية الاستيطان.

وعليه، فقد بحثت عن الوسائل التي تمكننا من تحقيق أهداف جلالتم من خلال تتبع الدراسات الميدانية التي قام بها مهندسو الحكومة في مختلف التخصصات، وخبراء الاقتصاد الذين اهتموا بهذه المسألة منذ عدة سنوات، وقد اقترحوا مخططا عاما للسكك بالجزائر والتي ستكون على النحو التالي:

1-خط محوري مواز للبحر، يربط بين العمالات الثلاث، ويصل بين المدن الرئيسية، في الشرق بين الجزائر وقسنطينة وفي الغرب بين الجزائر ووهران مع خطوط فرعية تصل الى تلمسان عبر سيدي بلعباس.

2--خطوط تنطلق من الموانئ الرئيسية وتتصل بهذا الخط المحوري بحيث تربط بونة وسكيكدة بقسنطينة، بجاية مع سطيف، تنس-الشلف، مستغانم وارزيو-غليزان، لتسهيل ربط الأقاليم ببعضها.

أما جنوب هذا الخط سنطور ونضع طرق برية كانت موجودة أو هي في طور الإنجاز، التي يعود فيها الفضل لسواعد جيشنا، وهي كثيرة تأتي من أطراف الصحراء، وتربط بين المراكز السكانية مثل سبدو وتلمسان، الضاية وسيدي بلعباس، تيارت وشلف، ثنية الاحد ومليانة، بوغار والمدية، بوسعادة وسطيف، باتنة وقسنطينة، تبسة وقالمة، ومناطق أخرى ذات أهمية.

هذا هو سيدي المشروع الذي أتشرف بأن أضعه بين يدي جلالتم من أجل الموافقة عليه.

كما نشير إلى أن البرنامج سوف يتم إنجازه عبر مراحل تدريجيا حسب الأهمية والاحتياجات ونحيط سيادتكم علما بأن الدراسة الإحصائية منجزة بدقة، وقد راعت عواصم الأقاليم الثلاث وربطها بالموانئ متقاطعة مع محور شرق-غرب، أين يمكن نقل المسافرين والبضائع من عواصم العمالات مما يضمن نجاح خطوط السكك الحديدية كمشروع حيوي تنموي ناجح يحقق أهدافه المسطرة، وهذه المسارات هي:

- 1-خط يربط مدينة الجزائر -البليدة وعمورة والتي تصل بين مختلف أسواق الغرب في سهل شلف.
- 2--خط يربط قسنطينة - سكيكدة حيث يوجد التبادل التجاري الأكبر حاليا.
- 3-وأخيرا خط يربط بين وهران - سيق، المقطع الذي يؤدي الى تسويق المنتوجات الغنية الموجودة في سيق، تليلات، غريس.

هذه الخطوط الثلاث الأولى، تتماشى مع الأفكار التي أظهرها جلالتم كما أن الجيش يوافقنا في إعطاء هذا القطاع الأهمية التي يستحقها، وأظهر استعداداه في إنجاز بعض أشغال الحفر وتسوية المناطق التضاريسية المرتبطة بالمخطط المقدم إلى سيادتكم.

وهذا الإصرار من الجيش يذكرنا بأهمية النقل في أوقات السلم والحرب، كما يذكرنا بإنجازات الجيوش الرومانية من قبل مما يزيد عزيمتنا ويرفع روحنا الوطنية ويشيد بمنجزات الحضارة الأوروبية ويطورها، مما يجعل الأهالي يعترفون بنا وبمزاينا، خاصة عندما تلتقي مصالحنا الزراعية والتجارية بمصالح فرنسا. إذا وافق جلالتم على هذه الاقتراحات، فإني أرجو من سيادتكم توقيع مشروع المرسوم.

مع احترامي سيدي لجلالتم خادمكم المخلص

مارشال فرنسا، وزير الحربية كاتب الدولة " فايان Vaillant".

بعد اطلاع الامبراطور على مراسلة المارشال فايان، لم يتردد في المصادقة على هذا التقرير الذي يوحى بأنه كانت لديه فكرة مسبقة على الموضوع، وجاء رده سريعا ومتوافقا مع أفكار ومقترحات وزير الحربية، وقام بإمضائه في 9 افريل 1857.

مرسوم 9 افريل 1857 الامبراطور نابليون الثالث

بتوفيق من الله والإرادة الوطنية، امبراطور الفرنسيين، لكل الحاضرين واللاحقين مستقبلا، تحية.

اعتمادا على تقرير وزيرنا كاتب الدولة لوزارة الحرب.

قررنا ما يلي:

المادة 01: انشاء شبكة سكة حديد في الجزائر تشمل العملات الثلاث، تتكون هذه الشبكة على النحو الآتي:

1-خط مواز للبحر في الشرق يربط بين العاصمة الجزائر - قسنطينة يمر على سطيف، وفي الغرب خط يربط بين الجزائر ووهران يمر على البلدية، عمورة (Amoura)، شلف (Orleant-Ville)، سيق (Saint-Denis)، تليلات (Saint-barbe).

2-خطوط تنطلق من الموانئ الرئيسية تصل الى الخط الموازي للبحر، علما أنه في الشرق: سكيكدة الى قسنطينة، بجاية الى سطيف، بونة إلى قسنطينة مرورا بقالمة، وفي الغرب من تنس إلى شلف، من ارزيو إلى مستغانم وصولا الى غليزان ووهران حتى تلمسان مرورا بسانت بارب وسيدي بلعباس.

المادة 02: يكلف وزير الحربية بتنفيذ هذا المرسوم.

قصر تويلي (Palais Les Tuileries)، 8 أبريل 1857

من الامبراطور نابليون الثالث

لوزير الحربية مارشال فرنسا كاتب الدولة فايان (Vaillant).

ملحق رقم 03: تقرير خاص بطلب الموافقة على تمديد الخط الحديدي (تيارت-غليزان)

SERVICE VICINAL

BATIMENTS DÉPARTEMENTAUX

DÉPARTEMENT D'ORAN
(ALGÉRIE)

CIRCONSCRIPTION

Tiaret

M. CHARRIER
AGENT VOYER D'ARRONDISSEMENT

NUMÉROS D'ORDRE DES REGISTRES :

de l'Agent voyer en Chef	de l'Agent voyer de Circonscription
<u>1168</u>	<u>18</u>

OBJET :

Chemins de grande
communication

Permissions de
voirie

Chemin n°2 de
Relizane à Tiaret

Demande de voirie
BOYER.

3/2

N° 1234 - Bureau Oran - 13-23

*Rapport de l'Agent Voyer
de Circonscription*

Tiaret, le 20 Septembre 1923

Par pétition ci-jointe, en date du 31 Août 1922, le sieur BOYER, entrepreneur des travaux de construction du chemin de fer de Relizane à Prévost-Paradol demande l'autorisation d'établir une voie ferrée provisoire pour servir aux transports des terrassements et devant traverser le chemin de grande communication n° 2 aux abords du km. 52,800.

Nous sommes d'avis que rien ne s'oppose à l'exécution de cette voie et qu'il y a lieu d'accorder l'autorisation demandée conformément aux conditions du projet d'arrêté, ci-joint, que nous proposons de soumettre à l'approbation.

L'Agent voyer,
signé : OLIVERES

Transmis avec même avis
Oran, le 25 Septembre 1923
L'Agent voyer d'Arrondissement,
[Signature]
Oran, le 2 octobre 23
[Signature]

المصدر:

AWO/ Série, R 59: Chemin de fer (Région SBA), Travaux Publics 1932.

ملحق رقم 04: تقرير عن انشاء الخط الحديدي الرابط بين تلمسان وبني صاف

PONTS ET CHAUSSEES
DÉPARTEMENT
D'ORAN
(Algérie)
ARRONDISSEMENT
DE
TLEMGCEN

Chemin de fer.
Projet du chemin de fer de Tlemcen
à Beni-Saf par Raschgaoum.

Numéro d'Ordre
du Registre 596

Tlemcen, le 13 juin 1889

Rapport de l'Ingénieur ordinaire
au sujet d'une délibération du Conseil
Général relative au projet de chemin de
fer de Tlemcen à Beni-Saf.

Par lettre du 20 Mai dernier 4^e bureau, N° 3324, M^r le Préfet communique un extrait de la séance tenue le 9 Mai 1889, par le Conseil général du département d'Oran, dans laquelle cette assemblée a admis en principe, sur les conclusions de sa commission des Travaux Publics, le projet présenté par M. M. Dollfus et C^{ie} pour la construction du chemin de fer de Tlemcen à Beni-Saf par Raschgaoum.

Le Conseil a en outre adopté la proposition faite par un de ses membres tendant à établir que le chemin de fer de Tlemcen à Beni-Saf présente un intérêt éminemment stratégique, qu'il offre une économie sérieuse pour les approvisionnements des troupes en garnison dans

de cette ligne dans le réseau d'intérêt général.

Enfin plusieurs demandes ont été adressées de 1886 à 1888 par divers ingénieurs en vue d'obtenir la concession du chemin de fer de Tlemcen à Raschigouen, mais il n'a été donné aucune suite à ces demandes, attendu que M^r le Ministre des Travaux Publics a fait observer dans sa dépêche du 11 Avril 1887, relative à la demande Legrand, qu'il ne serait pas rationnel de concéder la ligne de Tlemcen à Raschigouen, à une autre C^{ie} que celle de l'O. Algérien.

Ces considérations nous conduisent à formuler cet avis que le chemin de fer de Tlemcen à Beni Saf par la vallée de la Tafna, présente un caractère stratégique et a surtout un caractère d'intérêt local de 1^{er} ordre pour Tlemcen, puisqu'il réduira à 70^{kil} environ la distance entre Tlemcen et la mer, distance qui est de 169^{kil} par la ligne de Ténia à Tlemcen.

En conséquence nous estimons que l'Etat pourrait accorder une subvention au département d'Oran pour la construction d'un chemin de fer de Tlemcen à Beni Saf dans les conditions fixées par l'art. 13 de la loi du 11 Juin 1880. Afin de réduire autant que possible la part d'annuité à laisser à la charge du département, il conviendrait de faire appel aux concours des communes intéressées et de la C^{ie} des mines de Beni Saf.

En terminant nous ferons observer que le trafic de la ligne de Tlemcen à Raschigouen Beni Saf, devant se faire en grande partie au détriment de celui de la ligne de Ténia à Tlemcen, il y aurait lieu de tenir compte des réserves déjà faites par M^r le Ministre des Travaux Publics, en imposant au département l'obligation de traiter avec la C^{ie} de l'Ouest Algérien, aux conditions de la C^{ie} qui offrirait les plus grands avantages.

Tlemcen ce 13 Juin 1889

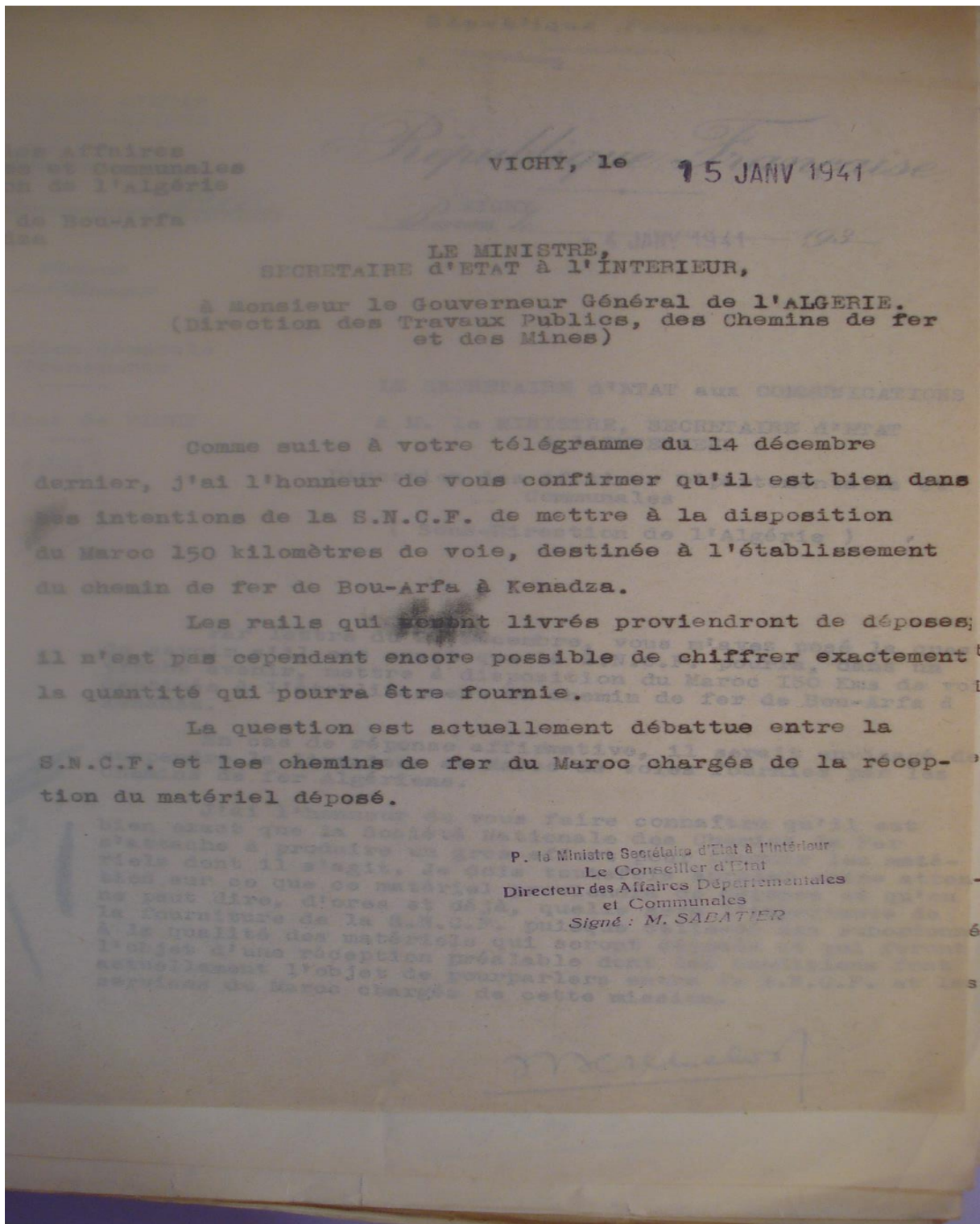
Le Conducteur principal des Travaux d'Ingénieurs.

[Signature]

المصدر:

AWO/Série R 72: Chemin De Fer Algérien, Ligne Tlemcen-Beni saf, Ligne Alger à Oran (1910-1919).

ملحق رقم 05: رسالة خاصة بالموافقة على إضافة 150 كلم للخط الحديدي من بوعرفة الى القنادسة



المصدر:

ANOM/ J F2078: Fonds Ministériels, Le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Intérieur
a Le Gouverneur Général De l'Algérie, Vichy le 15 Janvier 1941.

ملحق رقم 06: جدول يوضح المداخل المحققة عن كل كلم مستغل من الخطوط الحديدية من 1914 الى 1923

Recettes et Dépenses par kilomètre exploité et kilomètre train.										
Désignation	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923
1 ^{er} - Chemins de Fer Algériens de l'Etat.										
Réseau Oranais.										
Longueur exploitée	968 ^k	990 ^k	1007 ^k	1026 ^k	1036 ^k	1052 ^k	1098 ^k	1123 ^k	1151 ^k	1151 ^k
Tonnes de charbon consommées	24.266 ^t	20.695 ^t	24.133 ^t	21.757 ^t	22.607 ^t	35.099 ^t	32.666 ^t	30.162 ^t	31.059 ^t	32.353 ^t
Prix moyen de la tonne de charbon	38 ^f	55 ^f	109 ^f	230 ^f	240 ^f	209 ^f	447 ^f	492 ^f	497 ^f	475 ^f
Kilomètres train	1.811.158 ^k	1.444.915 ^k	1.663.592 ^k	1.555.483 ^k	1.444.376 ^k	1.482.639 ^k	1.748.574 ^k	2.022.053 ^k	2.022.053 ^k	2.022.053 ^k
Recettes par kilomètre exploité	8432 ^f	7545 ^f	8584 ^f	8790 ^f	9391 ^f	17.035 ^f	17.129 ^f	18.682 ^f	16.591 ^f	20.210 ^f
Dépenses par kilomètre exploité	6399 ^f	6153 ^f	7198 ^f	10799 ^f	11720 ^f	18.441 ^f	29.660 ^f	31.883 ^f	24.591 ^f	20.890 ^f
Recettes par kilomètre train	465 ^f	516 ^f	519 ^f	5580 ^f	4795 ^f	1065 ^f	1075 ^f	960 ^f	820 ^f	974 ^f
Dépenses par kilomètre train	31 ^f	420 ^f	4433 ^f	7111 ^f	855 ^f	1476 ^f	1865 ^f	1632 ^f	1330 ^f	1159 ^f
Réseau Est-Algérien.										
Longueur exploitée	698 ^k	693 ^k	898 ^k	952 ^k	952 ^k	952 ^k	952 ^k	952 ^k	1150 ^k	1150 ^k
Tonnes de charbon consommées	51.841 ^t	46.540 ^t	44.835 ^t	51.159 ^t	49.850 ^t	57.711 ^t	61.044 ^t	62.735 ^t	56.190 ^t	70.090 ^t
Prix moyen de la tonne de charbon	37 ^f	65 ^f	106 ^f	200 ^f	216 ^f	200 ^f	437 ^f	356 ^f	230 ^f	447 ^f
Kilomètres train	3.145.377 ^k	2.266.397 ^k	2.584.130 ^k	2.741.973 ^k	2.303.747 ^k	2.552.860 ^k	2.644.110 ^k	3.430.445 ^k	3.330.347 ^k	3.430.347 ^k
Recettes par kilomètre exploité	15.284 ^f	16.465 ^f	19.490 ^f	21751 ^f	26.061 ^f	36.038 ^f	41.501 ^f	40.455 ^f	35.353 ^f	35.888 ^f
Dépenses par kilomètre exploité	10.050 ^f	13.541 ^f	16.710 ^f	22.611 ^f	25.190 ^f	33.660 ^f	64.430 ^f	61.110 ^f	44.549 ^f	48.443 ^f
Recettes par kilomètre train	479 ^f	615 ^f	4288 ^f	7566 ^f	9730 ^f	14701 ^f	15730 ^f	19710 ^f	11700 ^f	14700 ^f
Dépenses par kilomètre train	319 ^f	539 ^f	5399 ^f	7750 ^f	10758 ^f	10711 ^f	24511 ^f	18711 ^f	13311 ^f	14700 ^f
Réseau Bône - Annaba										
Longueur exploitée	350 ^k	350 ^k	350 ^k	350 ^k	350 ^k	350 ^k	350 ^k	350 ^k	350 ^k	350 ^k
Tonnes de charbon consommées	15.000 ^t	15.000 ^t	15.000 ^t	15.000 ^t	15.000 ^t	15.000 ^t	15.000 ^t	15.000 ^t	15.000 ^t	15.000 ^t
Prix moyen de la tonne de charbon	30 ^f	30 ^f	30 ^f	30 ^f	30 ^f	30 ^f	30 ^f	30 ^f	30 ^f	30 ^f
Kilomètres train	1.500.000 ^k	1.500.000 ^k	1.500.000 ^k	1.500.000 ^k	1.500.000 ^k	1.500.000 ^k	1.500.000 ^k	1.500.000 ^k	1.500.000 ^k	1.500.000 ^k
Recettes par kilomètre exploité	10.000 ^f	10.000 ^f	10.000 ^f	10.000 ^f	10.000 ^f	10.000 ^f	10.000 ^f	10.000 ^f	10.000 ^f	10.000 ^f
Dépenses par kilomètre exploité	10.000 ^f	10.000 ^f	10.000 ^f	10.000 ^f	10.000 ^f	10.000 ^f	10.000 ^f	10.000 ^f	10.000 ^f	10.000 ^f
Recettes par kilomètre train	6.666 ^f	6.666 ^f	6.666 ^f	6.666 ^f	6.666 ^f	6.666 ^f	6.666 ^f	6.666 ^f	6.666 ^f	6.666 ^f
Dépenses par kilomètre train	6.666 ^f	6.666 ^f	6.666 ^f	6.666 ^f	6.666 ^f	6.666 ^f	6.666 ^f	6.666 ^f	6.666 ^f	6.666 ^f

المصدر:

ANOM/10 ON 35: GGA, Conseil Supérieur des Chemins De Fer, Recettes et Dépenses par Kilomètre et Exploité et Kilomètre train (1914-1923).

ملحق رقم 07: نموذج عن احدى الاعتمادات المالية السنوية لتمديد او ترميم شبكات السكك الحديدية سنة 1921

Y.D.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Alger, le 30 Décembre 1921

21-23, BOULEVARD BON-ACCUEIL

ARRIVÉE
du 3 JANV 1901
N° 3322

Le Directeur des Chemins de fer de l'Etat,
à Monsieur le Gouverneur Général de l'Algérie,
(Direction des Travaux Publics, des Chemins de fer et des Mines)
ALGER.

31 DEC 1921

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre
dépêche N° 5322 du 23 Décembre courant, par laquelle vous avez
bien voulu me faire connaître que, conformément à ma demande
vous m'avez ouvert, sur les divers chapitres du budget de l'exer-
cice 1920 des trois réseaux, les crédits supplémentaires ci-
après:

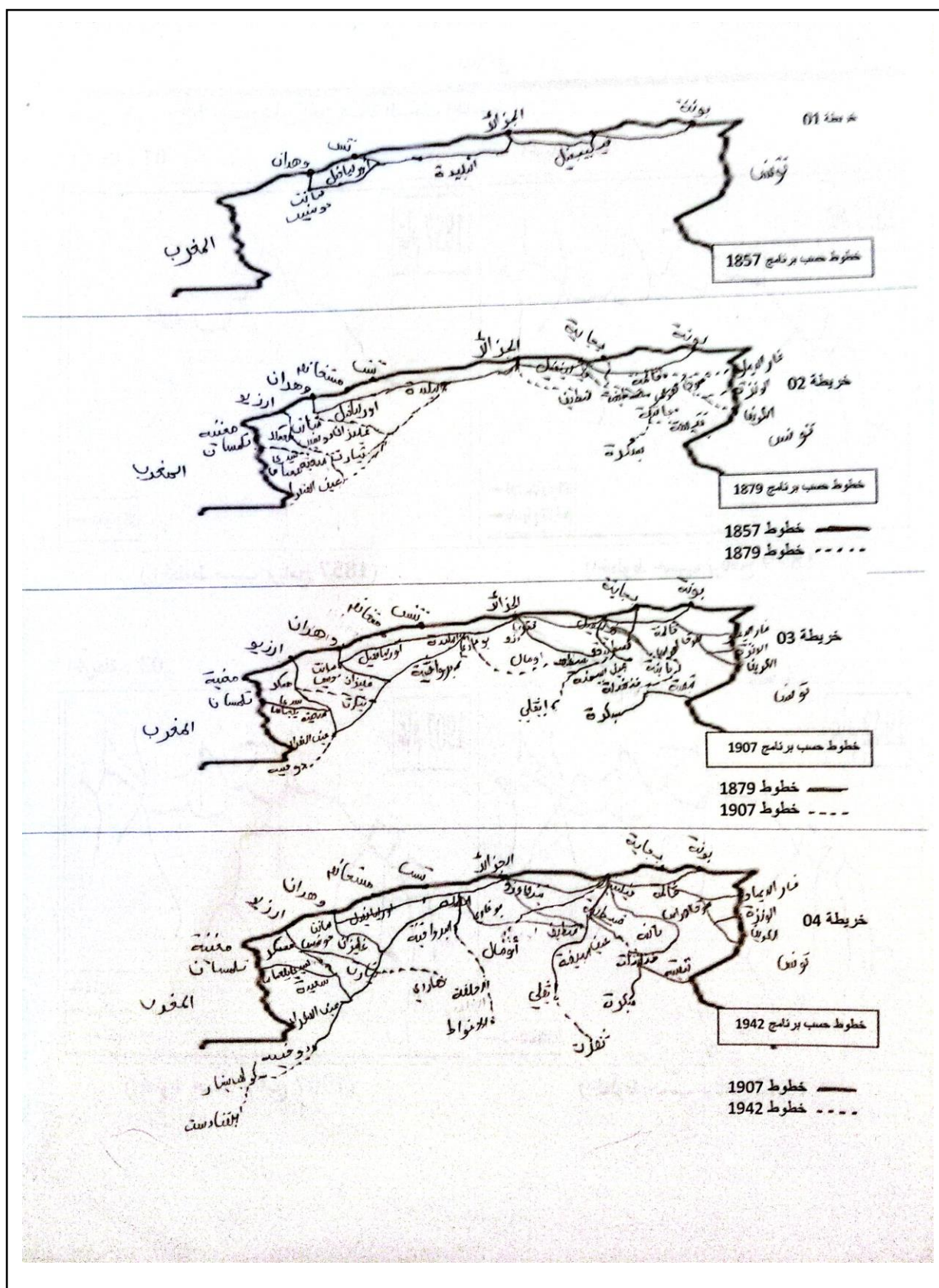
Chapitres	R E S E A U X			TOTAL
	Oranais	Est Algérien	Bône Guelma	
2	"	156.085.80	15.059.35	171.145.15
3	1.545.225.68	1.870.800.87	600.613.79	4.016.640.34
4	455.754.202	2.485.415.30	282.617.60	3.203.786.92
5	1.157.352.35	1.074.466.76	743.140.15	2.954.959.26
6	11.607.422.90	23.130.207.52	11.798.577.40	46.536.207.82
7	70.908.00	227.389.45	"	298.297.45
9	68.741.66	95.819.29	73.779.18	238.340.13
	14.865.404.61	29.040.184.99	13.513.787.47	57.419.377.07

LE DIRECTEUR DES CHEMINS DE FER ALGÉRIENS DE L'ETAT,
J. Jougnot

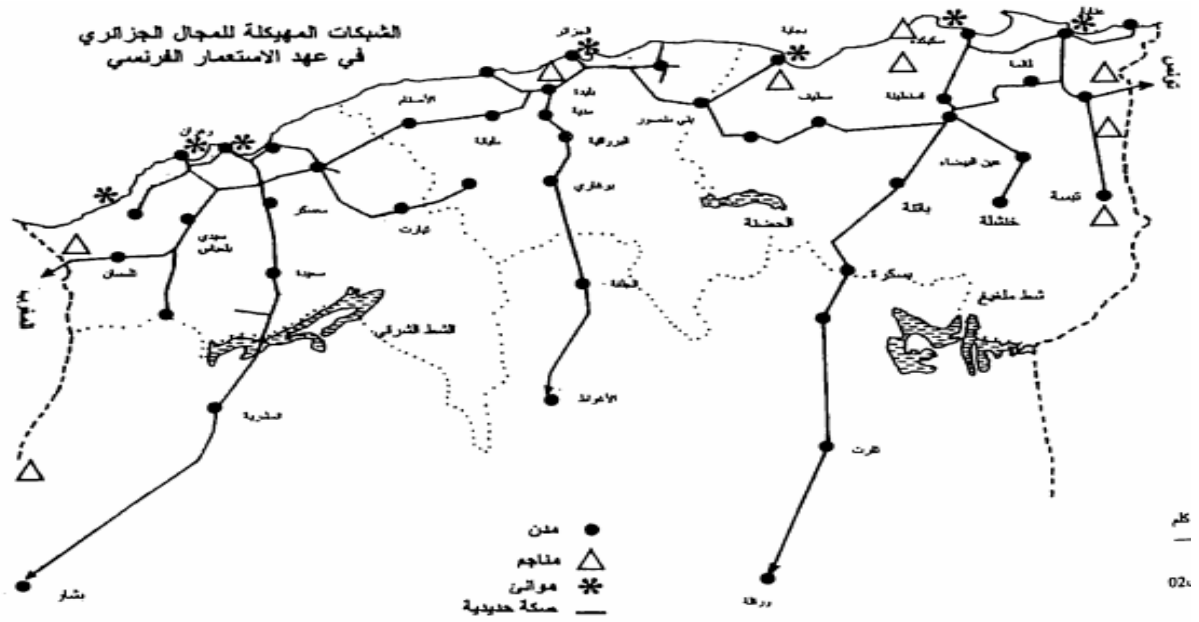
المصدر:

ANOM/100N 21: GGA Chemin de Fer Algérien d'Etat, Alger, 30 Decembre 1921.

ملحق رقم 08: خرائط توضح تطور انجاز الخطوط الحديدية ما بين 1857 و 1942.

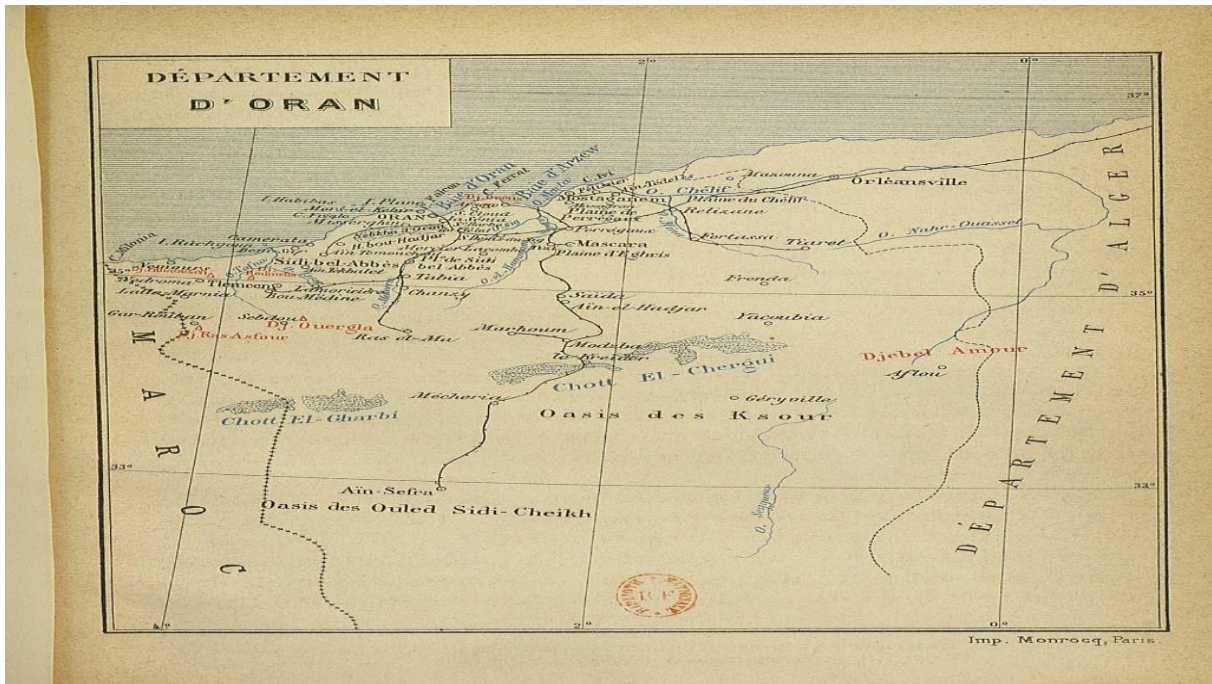


ملحق رقم 09: شبكة المواصلات في الجزائر خلال العهد الاستعماري



المرجع: المرجع: عميراي أحميده، آثار السياسة الاستعمارية، المرجع السابق، ص 139

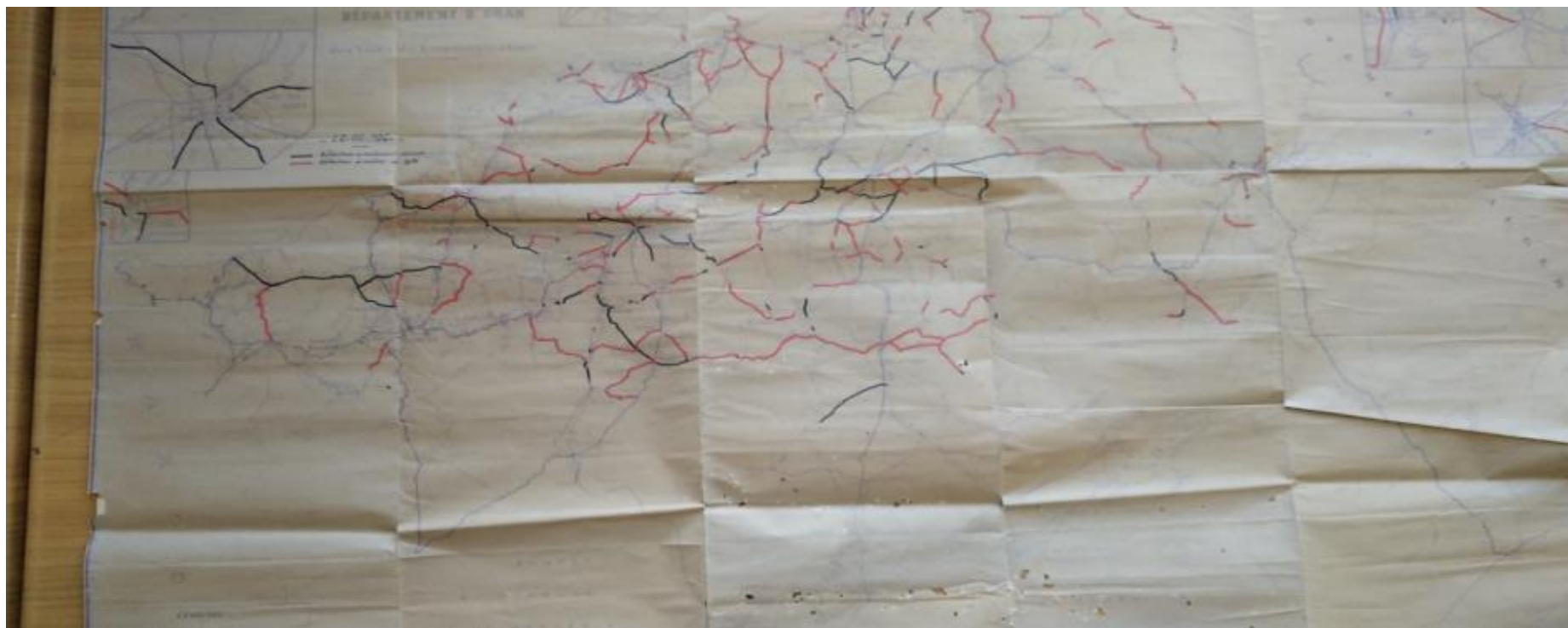
ملحق رقم 10: خريطة توضح المجال الجغرافي للقطاع الوهراني في العهد الاستعماري



المصدر:

Jules Renard : Notions de Geographie de l'Algerie, Libraire Paul Perrier, Oran, 1892, P 54.

ملحق رقم 11: شبكة السكك الحديدية في القطاع الوهراني خلال 1950



المصدر:

AWO/Serie P 62: Plan des Voies de Communications de Department d'Oran (1937-1954).

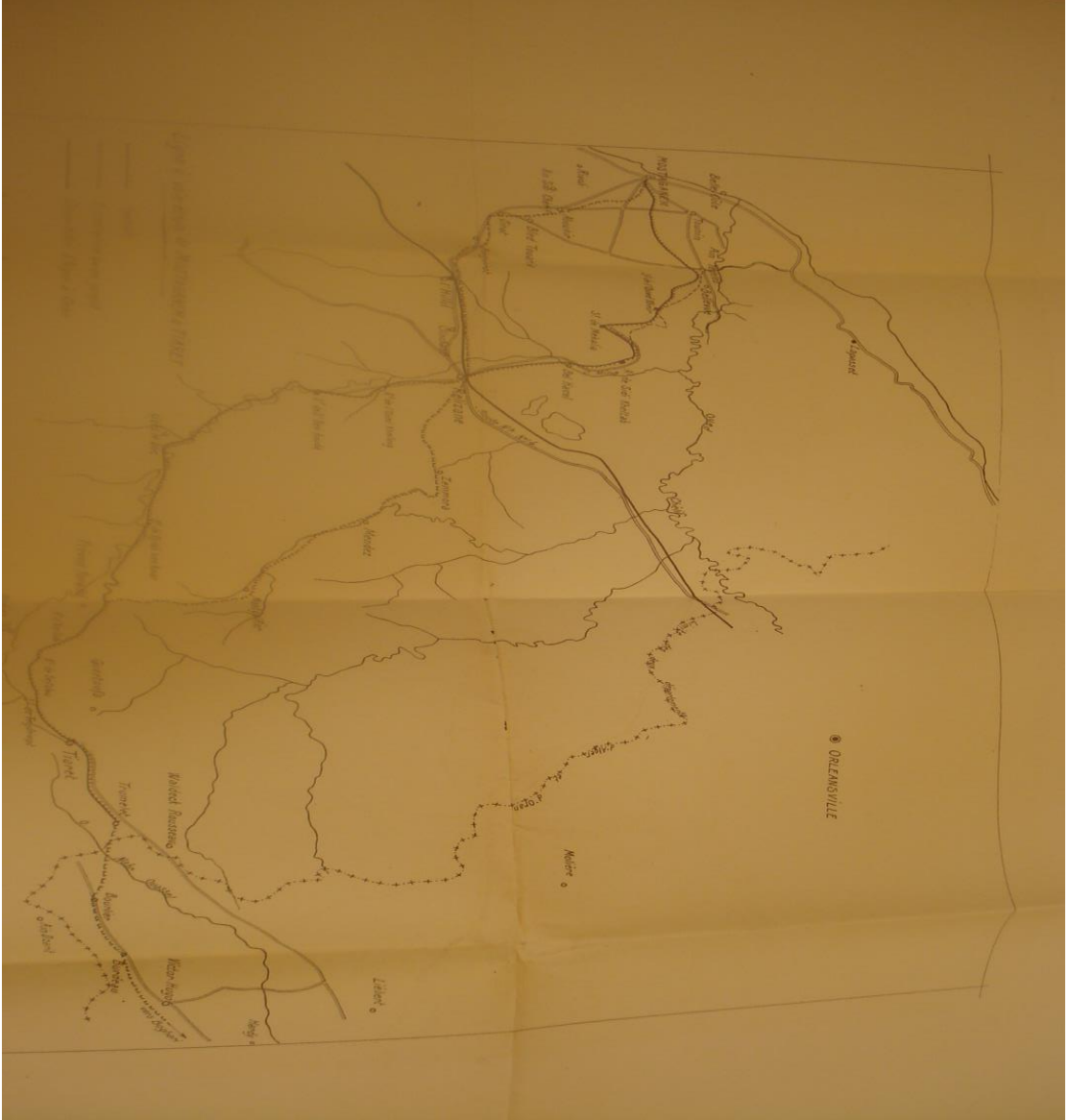
ملحق رقم 12: مخطط تصميمي للخط الحديدي الرابط بين ارزيو - سعيدة



المصدر:

AWO/Série R 101: Société Des Chemins De Fer Algériens, Société D'exploitation, Projets, Arrêtes, Activités, Travaux, Ligne Arzew-Saida (1878-1910).

ملحق رقم 13: مخطط تصميمي للخط الحديدي الرابط بين مستغانم وتيارت



المصدر:

ANOM/10N 28: Conseil Supérieur des Chemins de Fer, Ligne de Mostaganem à Tiarat, Section de Mostaganem a Relizane; M. Colombrant, 21 Avril 1923.

ملحق رقم 14: جدول خاص بتسمية المناطق بالجزائر قبل وبعد الاستقلال

الولاية الحالية	اسم المنطقة قبل 1962		اسم المنطقة الحالي	
تلمسان	Lamoricière	لامورسيير	Ouled Mimoun	اولاد ميمون
وهران	Saint Leu	سان لو	Bethioua	بطيوة
مستغانم	Ouillis	ويليس	A/Malek Ramdane	بن عبد الملك رمضان
قلمة	Duvivier	دوفيفيه	Boucheouf	بوشقوف
بومرداس	Alma	ألما	Boudouaou	بودواو
البيض	Géryville	جيريفيل	El Bayadh	البيض
وهران	Saint barbe	سانت بارب	Tlelat	تليات
تيسمسيلت	Vilar	فيالار	Tissemsilet	تيسمسيلت
معسكر	Tizi	عين تيزي	Tizi	تيزي
بومرداس	Ménerville	مينرفيل	Thénia	الثنية
غليزان	Saint Aimé	سانت ايمي	Djidioua	جديوية
مستغانم	Rivoli	ريفولي	Hassi Mammèche	حاسي ماماش
الجزائر العاصمة	Maison carrée	ميزون كاري	El Harrach	الحراش
معسكر	Dublineau	دوبلينو	Hacine	حسين
سيدي بلعباس	Magenta	ماجنتة	El Haçaiba	الحصيبة
تلمسان	Eugène Tienne	أوجين إيتيان	Hennaya	حنايا
تيارت	Victor Hugo	فيكتور هيجو	Hamadia	حمادية
سكيكدة	Valée	فالي	Hamoudi	حمودي
عين الدفلة	Affreville	افروفيل	El Khemis	الخميس
معسكر	Saint Andri	سانت اندري	Khssibia	خصيبة
تيارت	Trumelet	تريمولي	Dahmouni	دحموني
سيدي بلعباس	Crampel	كرامبل	Redjem Demouche	رجم دموش
معسكر	Saint Lucien	سان لوسيان	Zahana	زهانة
بشار	Duveyier	دوفيه	Zoubia	زوبية (بني ونيف)
سكيكدة	Philippeville	فيليبفيل	Skikda	سكيكدة
البويرة	Aumale	اومال	Sour El Ghoulane	سور الغزلان

ملاحق:

سيدي اعمر	Sidi Amar	فرانشيتي	Franchetti	سعيدة
سيدي حمادوش	Sidi Hamadouche	لي ترامبل	Les Trembles	سيدي بلعباس
سيدي علي بن يوب	Sidi Ali Benyoub	شانزي	Chanzy	سيدي بلعباس
سيق	Sig	سانت دونيس	Saint Denis	معسكر
شلف	Chlef	اورليونفيل	Orléanville	شلف
عزابة	Azzaba	جيماب	Jemmapes	سكيكة
عنابة	Annaba	بون	Bone	عنابة
عين البية	Ain bya	دامسم	Damesme	وهران
عين الدفلة	Ain Defla	دوبري	Duperré	عين الدفلة
غريس	Ghriss	تيارفيل	Thiersville	معسكر
الغزوات	Ghazaouet	نيمورس	Nemours	تلمسان
قصر البخاري	Ksar Elboukhari	بوغاري	Boghari	المدية
الكرمة	El karma	فالمي	Valmy	وهران
ماسرة	Mesra	ابوقير	Aboukir	مستغانم
المالح	El Maleh	ريو سالادو	Rio Salado	عين تموشنت
محمدية	Mohammadia	بيريفو	Perrégaux	معسكر
مشرع الصفا	Mesera Safa	بريفوست بارادول	Prévost Paradol	تيارت
واد ارهيو	Oued Rhiou	انكرمان	Inkermann	غليزان
واد الجمعة	Oued El Djemaa	فيري	Ferry	غليزان
واد سلي	Oued Sly	مالاكوف	Malakoff	شلف
واد الابطال	Oued el abtal	اوزيس لي دوك	Uzes le duc	معسكر
قذيل	Gdyel	سان كلو	Saint Cloud	وهران

المصدر:

JORA : N 82, 5 Novembre 1963, P 9, JORA : N 91, 06 Décembre 1963, P 11.

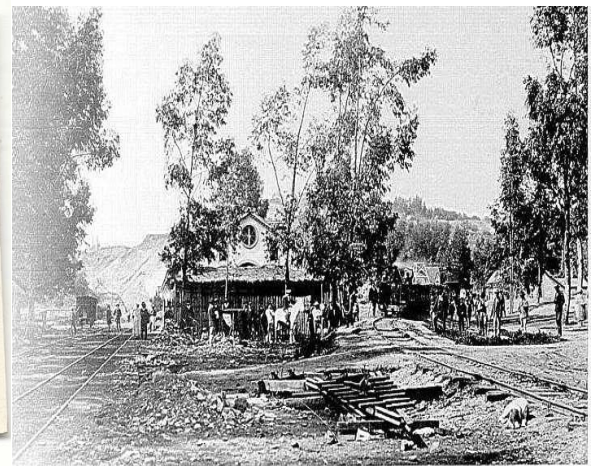
ينظر أيضا: لومير دي فيلر: معجم قبائل ودواوير الجزائر، مرفق بخارطة قبائل ودواوير الجزائر، اعداد: ف أكارو، تر: حمزة الأمين يحيوي، مالك بن خيرة، دط، عالم المعرفة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2017، ص 445..448.

ملحق رقم 15: صور لاهم محطات السكك الحديدية بالجزائر



صورة 02: محطة عنابة الرئيسية

صورة 01 : محطة مدينة الجزائر البحرية



صورة 04 محطة فيليبفيل الرئيسية

صورة 03 محطة مقطع الحديد

المرجع:

صورة 01: <https://picclick.fr/Carte-Postale-ALGERIE-ALGER-184830132473.html>, 02/08/2024, 22:30

صورة 02: <https://www.cheminots.net/topic/36218-question-sur-la-traction-des-trains,02/08/2024>, 22:43:02

صورة 03: Centre de Documentation Historique sur L'Algérie. La Première Ligne de Chemin De Fer En Algérie 1864 <https://www.cdha.fr>, 02/08/2024, 22:35.

صورة 04: <https://www.vitamedz.com/fr/Algerie/skikda-ou-philippeville-algerie-la-gare-147547>, 02/08/2024, 23:11 .

ملحق رقم 16: صور لأهم محطات القطاع الوهراني



صورة رقم 02: محطة سيدي بلعباس



صورة 01: محطة القطار الرئيسية بمدينة وهران



صورة 03: محطة بني ونيف

المصدر:

Jaques Poggi: Op, cit, P 33.

صورة 01:

المرجع:

Nour Eddine Benaissa Cherif : Op, cit, P 96.

صورة 02:

<https://www.lesenfantsdebechar.fr/forum/5-photos/2353-de-c-bechar-a-oran-par-le-train.html>, 02/08/2024, 23 :15.

الصورة 03:

قائمة البيبليوغرافيا

قائمة الببليوغرافيا:

المصادر:

(1) الوثائق الارشيفية:

*أرشيف ما وراء البحار: Archive National D'outre-mer

1. 81 F 2078: Fonds Ministériels, Le Gouverneur Général de l'Algérie a Le Ministre D'état et L'intérieur Vichy, 15 Septembre 1940.
2. 10 N 21: G.G.A, Chemin de Fer Algérien de L'etat, Alger, 30 Décembre 1921.
3. 10 N 26: G.G.A, Conseil Supérieur des Chemins de Fer 1923.
4. 6 N 1: G.G. A, Avant-Projet D'ensemble des Routes d'Algérie Présentés Par la Commission des Routes et Pontes le Mars 1847 de la Province d'Oran.
5. 10 N 28: Conseil Supérieur des Chemins de Fer, Ligne de Mostaganem à Tiaret, Section de Mostaganem a Relizane, M. Colombrant, 21 Avril 1923.
6. 10 N 35: G.G.A, Conseil Supérieur des Chemins de Fer, Programme de Travaux Complémentaire, 1924.
7. 10 N 36: Ligne de Trumelet a Hardy Dite du Sersou , Dup Ouverture a L'exploitation ,Matériel, Main D'œuvre, Cartes, Alimentation, en Eau de la Gare Construction D'impasse a Niveau 1919-1929.
8. 10 N 65: Ligne de Tlemcen a Oudjda; Exploitation, Convention, avec Les Chemins de Fer du Maroc 1915-1922.

9. 81 F 2078: G.G.A, Département d'Oran, Commission Permanente des Travaux Publics, Agrandissement du Port d'Oran 1844.
10. JF/2078: Fonds Ministériels, Le Ministre Secrétaire d'Etat à L'Intérieur a Le Gouverneur Général de l'Algérie, Vichy le 15 Janvier 1941.

Archive de La Wilaya d'Oran : أرشيف ولاية وهران *

1. Série P 62: Plan des Voix de communications de Département d'Oran 1937-1954.
2. Série R 59: Wilaya d'Oran, Chemin de Fer (Région S.B.A) Travaux Publics 1932.
3. Série R 70: Chemin de Fer Algérien (Ligne Arzew a Saida 1923, Ligne de Tizi a Uzès le Duc 1911-1925, S.B.A a Tizi 1923, Tizi a Mascara 1912-1915).
4. Série R 72: Chemin de Fer Algérien, Ligne Tlemcen-Beni Saf, Ligne Alger à Oran (1910-1919).
5. Série R 81: Tramway, Ligne Oran a Hammam Bouhdjar, Projet Définitif; N 2.3 Section Construction de La Ligne, Plans, Tarifs, Horaires 1910-1920.
6. Série R 101: Société des Chemins de Fer Algériens, Société D'exploitation, Projets, Arrêtes, Activités, Travaux, Lignes (Oran a Arzew, Oran a Bechar, Oran a Mascara, Oran a Mostaganem, Oran a Tlemcen (1878-1910).
7. Série T 587: Le Département d'Oran et Son Conseil Général 1830-1929, V 1, Imp Heintz, Oran, 1930.

*الأرشيف المطبوع:

1. Bulletin Officiel des Actes du Gouvernement de l'Algérie, Imp du Gouvernement, Alger, 1857.
2. Conseil Supérieur de Gouvernement: Procès- verbaux des Délibérations et Exposé de La Situation Générale de l'Algérie, Imprimerie Administrative, Rue Bru., Alger, Novembre 1899.
3. G G A: Conseil General de La Province d'Oran, Séance de 1867, Imp, à Dupont, Oran, 1867.
4. G G A: Rapportes sur Les Divers Services d'Oran, Section, Aout 1872, Typographie et Lithographie, Ad-Perrier, Oran, 1881.
5. G G A: Documents Relatifs au Classement et au Trace des Lignes Ferrées de la Province d'Oran, Imprimerie Typographique et Lithographique ch. Pothier, Oran, 1878.
6. G G A: Exposé de La Situation de L'Algerie, Rapport sur Le Chemin de Fer Algérie-Laghouat, Préface Par Jules Combon Imprimerie Administrative Gojosso, Alger, 1895.
7. G G A: Application de la Loi Forestière Algérienne, Imprimerie Orientale, Pierre Fontana, Alger, 1904.
8. G G A: Conseil General du Département d'Alger, Projet de Chemin De Fer, Juin 1844, Imprimeurs-libraires-Editeur, Paris 1854.
9. G G A: Etat Actuel de l'Algerie 1862, Imprimerie Impériale, Paris, 1863.
10. G G A: Délégation Financière Algérienne, Séssion de Mai 1912, Imprimerie Administrative, Victor Heintz, Alger, 1912.

11. G G A: Notice sur Les Chemins de Fer Algériens, Chemin de Fer d'Intérêt Général, 1899, Mustapha GIRALT, Imprimerie du Gouvernement Général, Alger, 1900.
12. G G A: Notice sur les Routes et Chemins, Les Ports et l'éclairage des Cotes de l'Algérie, Imprimer Algérienne, Alger, 1906.
13. G G A: Statistique General de L'Algérie, Années 1882-1884, Imprimerie De L'Association Ouvrière Fontana, Alger.
14. Ministère des Travaux Publics: Répertoire de La Législation des Chemins de Fer Français 31 Décembre 1900, Imprimerie National, Paris, 1901.
15. Republique Française: Statistique Générale de La France, 1911, T 1, Imprimerie Nationale, Paris, 1912.

(2) الكتب:

* باللغة العربية:

1. الجزائري محمد بن عبد القادر: تحفة الزائر في مآثر الأمير عبد القادر وأخبار الجزائر، ج1، "سيرته السيفية"، المطبعة التجارية، الإسكندرية، 1903.
2. الزباني محمد بن يوسف: دليل الحيران وانيس السهران في أخبار مدينة وهران، تح: الشيخ المهدي البوعبدلي، ط 1، عالم المعرفة للنشر، الجزائر، 2012.
3. الكولونيل اسكوت: مذكرات الكولونيل اسكوت عن اقامته في زمالة الأمير عبد القادر 1841، تر العربي إسماعيل، ش و ن ت، الجزائر، 1981.
4. المدني أحمد توفيق: هذه هي الجزائر، مكتبة النهضة، القاهرة، 1956.
5. المزاري آغا عودة: طلوع سعد السعود في اخبار وهران والجزائر واسبانيا الى أواخر القرن 19م، ج2، ط1، تح: يحي بوعزيز، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1990.

6. ببليسي.أ: حوليات جزائرية، تر: دليلة حباني، مج 1، دار الاصاله، الجزائر، 2013.
7. حمدان عثمان خوجة: المرأة، تحقيق محمد العربي الزبيري، د ط، ش و ن ت، الجزائر، 1975.
8. دوطوكفيل الكسي: نصوص عن الجزائر في فلسفة الاحتلال والاستيطان، تر إبراهيم صحراوي، د ط، د مج، الجزائر، 2008.
9. عباس فرحات: الشاب الجزائري، تر محمد منور، تقديم: ابو القاسم سعد الله، الطباعة الشعبية للجيش، الجزائر، 2007.
10. عباس فرحات: ليل الاستعمار، تر ابو بكر رحال، د ط، دار القصبة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2005.
11. شرشل هنري: حياة الأمير عبد القادر، تر: أبو القاسم سعد الله، د ط، الدار التونسية للنشر والتوزيع، تونس، 1974.
12. لاكوست ايف وآخرون: الجزائر بين الماضي والحاضر، إطار ونشأة الجزائر ومراحلها، تر، اسطمبولي رابح ومنصف عاشور، د م ج، الجزائر، 1984.

*** باللغة الأجنبية:**

1. Antoine Bernard Maurice: Les Chemins de Fer Algériens, Thèse Pour Doctorat et Science Politique et Economique, Adolph Jourdan Editeur, Paris, 1913.
2. Azan Paul: L'Emir Abdel Kader, du Fanatisme Musulman au Patriotisme Chrétien (1808-1886), Paris, Librairie Hachette, 1929.
3. Azan Paul : Les Grands Soldats de l'Algerie, Publication comité National Métropolitain du Centenaire, Alger, 1930.
4. Bernard Augustin, De-Lacroix: La Pénétration Saharienne 1830-1906, Edition Jaques Jandini, Alger, 1906.
5. Bézy Citoyen : Insurrection du Sud Oranais, Imprimerie Collet, Oran, 1884.

6. Combon Ferdinand: Pour Le Régime Civil en Algérie (1845–1910), Imprimerie De Marle, Constantine, 1879.
7. Dubrunfant Augustin Pierre: Catalogue de Lettres Autographes, 3^{eme} Série, Imprimeries réunies, Paris, 1895.
8. De Michel et Alexis (Louis): Oran sous le Commandement du Général Desmichels, La Librairie Militaire D'anselin, Paris, S D.
9. Delavigne Paul, Oscar Mac Cartey : Chemin de Fer de l'Algérie par La Ligne Centrale du Tell, Avec Rattache a La Cote, Dubos Frères, Imprimeurs–libraires–Editeur, Paris, 1854.
10. Dessolier Félix (ancien député): L'Algérie, Libre Etude Economique sur l'Algérie, Imprimerie Administrative Gojosso, Alger, 1985.
11. Duponchel.A: Le Chemin de Fer Transsaharien l'Algérie et Le Soudan, Imprimeur D' Académie des Sciences et des Lettres, Montpellier, 1878.
12. Estoublon Robert, Lefébure Adolphe: Code de L'Algérie Annoté 1896–1905, Edi Adolph Jourdan, Alger, 1907.
13. Estoublon Robert: Bulltin Judiciaire de l'Algerie, Jures Prudence Algérienne de 1830 à 1876, T 3, 1859– 1876, Adolph Jordan Libraire, Alger, 1890.
14. Frisch R J: Considération sur La Défense de L'Algérie Tunisie et L'Armée d'Afrique, Imprimerie Librairie Militaire, Paris, 1899.
15. Gautier M.E.F: Cahier Du Centenaire de L'Algérie, Livre T III, Publication du Comité National Métropolitain des Centenaires de L'Algérie, Alger, 1930.
16. Gautier Théophile: Loin de Paris, Michel Levy Frères libraires, Paris, 1865.

17. Henry Hugues, Paul Lapera : Le Code Algérien, Recueil Annoté Suivant L'ordre Alphabétique des Matières des Lois, Décrets, Décisions, Arrêts de 1872–1878, Mauguim Libraire Place D'Arme, Alger, 1878.
18. Jules Duval: L'Algérie et Les Colonies Françaises 1813–1870, Préface Par M. L'Aboulaye, Librairie Guillaumin, Paris, 1877.
19. Jules Renard: Notions de Géographie de l'Algérie, Libraire Paul Perrier, Oran, 1892.
20. Lallemand Charles: l'Ouest de l'Algérie, Réseaux Exploités par La Compagnie L'Ouest–algerien, Challamel et Cie Editeur, Paris, 1891.
21. L'artilleur Henri: Géographié Chemin de Fer Français, T3, Afrique du Nord, Edi Libraire, Le Chaix, Paris, 1949.
22. Larcher Emile: Législation Algérienne, T1, Adolph Jordan, Alger, 1903.
23. Laurent Paul: Les Ports Maritimes Algériens, Cahier de l'Office Français d'Edition, Paris, 1948.
24. Laynaude. M: Notice sur La Propriété Foncière en Algérie, Alger, Mustafa Giralt, 1900.
25. Lespes René: Alger Étude de Géographie et d'Histoire Urbaines, Librairie Félix Alcan, Paris, 1930.
26. Louis Alexis: Oran Sous Le Commandement du Général Desmichels, Libraire Militaire D'Ancelin, Paris, 1835.
27. Louis Hamel: Les Chemins de Fer Algériens, Classement 1857, Imp. Adolph Jordon, Alger, 1885.

28. Nouvion M (prefet d'Oran) : Situation au 31 December 1878 du Department d'Oran Au Point de Vue de La Colonisation des Nouveaux Villages et La Constitution de La Propriété chez Les Indigènes, Imp Heintz, Oran, 1879.
29. Picard Alfred: Traité des Chemins de Fer Français, Tome III, Ed, Rothschild, Paris, 1887.
30. Poggi Jacques: Les Chemins de Fer d'Intérêt Général de l'Algérie, Rose, Paris, 1931.
31. Roches Leon: Trente-Deux-Ans à Travers L'Islam (1832-1864) T1, Firmin-Didot, Paris, 1884.
32. Tinthoin Robert: Colonisation et Evolution du Genre de Vie dans La Région de l'Ouest d'Oran, 1830-1885, Thèse Complémentaire Pour Le Doctorat, Alger, Juin 1945.
33. Tinthoin R: l'Oranie sa Géographie son Histoire ses Centres Vitaux, Ed Fouque, Oran, 1952.
34. Théophile Gautier: Loin de Paris, Michel Levy Frères Libraires, Paris, 1865.
35. Tuillier A-P : Régime Des Chemins De Fer Algeriens, Thèse Pou Le Doctorat, Faculté De Droit, Librairie Arthur Rousseau, 1900.
36. Wahl Maurice et Moliner Violle: Géographie Elémentaire de l'Algérie, Librairie Classique Adolphe Jourdan, Alger, 1878.
37. Wahl Maurice: l'Algérie, Mise à Jour par Augustin Bernard, 4 Edition, Felix Alcan, Paris, 1903.
38. Wallon Maurice: Les Saint-simons et Les Chemins de Fer, These pour Le Doctorat, Edition A Pedone, Paris, 1908.

39. Ware Lewis: Etude sur La Section Coloniale de L'exposition Franco – Britannique de Londrès en 1908, Imprimerie de La Dépêche Coloniale, Paris, 1909.
40. Weiner Lionel: Les Chemin de Fer Coloniaux de L'Afrique, Imprimeur du Rot, Belgique, 1930.

(3) الجرائد :

* باللغة العربية:

1. جريدة الحق الوهراني: ع 27، 3 اوت 1912.

* باللغة الأجنبية:

1. J Des Chemins de Fer : N 7004, 16 Mai 1914
2. J Des Transports, Revue International des Chemins de Fer: N 09, 3 Juillet 1915.
3. Paris–Capital: N 13, 09 Avril 1902; N 47, 10 Décembre 1902.
4. Gil Blas: N 3437, 16 Avril 1889.
5. Le Messenger De Paris: N 25, 18 Février 1870; N 25, 19 Juin 1882.
6. Le Sémaphore Algérien: N 1246, 8 Juillet 1921.
7. Le Cheminot Algérien : N 63, 01 Janvier 1925 ; N 64, 01 Fevrier 1925 ; N 65, 01 Mars 1925 ; N 66, 01 Mai 1925 ; N 163, 01 Juin 1933 ; N 164, 01 Juillet 1933 ; N 168, 01 Novembre 1933 ; N 54, 01 Décembre 1943 ; N 107, 01 Mars 1952 ; N 144, 01 Septembre 1952.
8. JORA : N 82, 5 Novembre 1963, N 91, 06 Décembre 1963.

9. JORF: N106, 19 Avril 1903.
10. Génie Civil: T3, N 19, 6 Septembre 1913.
11. National: N1, 5 Janvier 1834.
12. L'Echo D'Oran: N 2341, 22 Mai 1865; N 6153, 7 Juillet 1888; N 14526, 14 Octobre 1911.
13. L'Indépendant: N 481, 28 Novembre 1909.
14. Le Midi Socialiste: N 958, 16 Aout 1911.
15. Le Figaro: N 192, 10 Juillet 1912.
16. L'humanité: N 5855, 04 Mai 1920; N5862, 11 Mai 1920.
17. L'union Républicaine, N 104, 4 Mai 1895.
18. Mobeche: N°4269, 52^e Année, 26 Décembre 1900.
19. Moniteur: Journal Officiel de la Colonie, N 1542, 15 Avril 1857.

المراجع:

(1) الكتب:

* باللغة العربية:

1. أجيرون شارل روبير: الجزائريون المسلمون وفرنسا 1871-1919، ج-21، تر، حاج مسعود، أبكلي، د ط، دار الرائد للكتاب، الجزائر، 2007.
2. أجيرون شارل روبير: تاريخ الجزائر المعاصر، تر عيسى عصفور، د ط، منشورات عويدات، لبنان، 1982.
3. أحميده عميراي: الجزائر في أدبيات الرحالة والأسر خلال العهد العثماني (مذكرة تيدنا نموذجاً)، دار الهدى، الجزائر، 2003.

4. الأشرف مصطفى: الجزائر الأمة والمجتمع، ت حنفي بن عيسى، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1983.
5. آيت مدور محمود: الحركة العمالية في الجزائر إبان الحقبة الاستعمارية 1830-1962، د ط، دار هومة للنشر، الجزائر، 2015.
6. بلال بشير: تاريخ الجزائر المعاصر، 1830 1989، ج 1، د ط، دار المعرفة، الجزائر، 2006.
7. بليل محمد، بوهند خالد: دراسة وبحوث عن التوسع الاستيطاني الفرنسي بمستغانم وأحوازها وانعكاساته على الجزائريين 1830/1835، دار المجد للطباعة والنشر والتوزيع، 2020.
8. بزيان سعدي: جرائم فرنسا في الجزائر (من الجنرال بوجو الى الجنرال اوزاريس)، د ط، دار هومة للنشر، الجزائر، 2005.
9. بن اشهو عبد اللطيف: تكون التخلف في الجزائر، محاولة لدراسة حدود التنمية الرأسمالية في الجزائر من 1830 الى 1962، تر: نخبة من الأساتذة، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1979.
10. بن داهة عدة: الاستيطان والصراع على ملكية الأرض 1830-1962، ج1، ج2، ط1، المؤلفات للنشر والتوزيع، الجزائر، 2013.
11. بن داهة عدة: الخلفيات الحقيقية للتشريعات العقارية في الجزائر ابان الاحتلال الفرنسي (1830-1873)، الملتقى الوطني الأول حول العقار في الجزائر ابان الاحتلال الفرنسي 1830-1962، منشورات وزارة المجاهدين، الجزائر، 2007.
12. بن داهة عدة: معسكر عبر التاريخ، ط 1، الدار الخلدونية للطبع، الجزائر، 2005.
13. بن صحراوي كمال: معجم المقاومة الجزائرية منذ بداية الاحتلال الفرنسي حتى منتصف القرن 19 م، ط 1، منشورات ألفا للوثائق، قسنطينة، 2020.
14. بن محمد القاسمي سلطان: محاكم التفتيش، تحقيق لثلاثة وعشرون ملف لقضايا ضد المسلمين في الاندلس، مج 1، تر: محمد نذير الحمصي، ط1، منشورات القاسمي، الإمارات العربية المتحدة، 2020.
15. بوحوش عمار: التاريخ السياسي للجزائر من البداية لغاية الاستقلال، ط1، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1997.

16. بوضرساية بوعزة: الجرائم الفرنسية والابادة الجماعية في الجزائر خلال القرن 19م، ط خ، منشورات المركز الوطني للدراسة والبحث في الحركة الوطنية وثورة اول نوفمبر 1954، الجزائر، 2007.
17. بوعزيز يحيى: الأمير عبد القادر رائد الكفاح الجزائري، د ط، الدار العربية للكتاب، تونس، 1983.
18. بوعزيز يحيى: السياسة الاستعمارية من خلال مطبوعات حزب الشعب الجزائري (1830-1954)، د م ج، الجزائر، 1991.
19. بوعزيز يحيى: سياسة التسلط الاستعماري والحركة الوطنية الجزائرية 1830-1954، د م ج، الجزائر، 2007.
20. بوعزيز يحيى: مدينة وهران عبر التاريخ، ط 1، دار الغرب للنشر والتوزيع، وهران، 1985.
21. بوعزيز يحيى: مع الجزائر في الملتقيات الوطنية والدولية، د ط، د م ج، الجزائر، 1999.
22. جوليان شارل اندري: تاريخ الجزائر المعاصرة، الغزو وبدايات الاستعمار (1827-1871)، مج 1، ط 1، دار الامة، الجزائر، 2013.
23. الجيلالي عبد الرحمن: تاريخ الجزائر العام، ج 4، د م ج، ط 7، الجزائر، 1994.
24. حرب أديب: التاريخ الإداري والعسكري للأمير عبد القادر الجزائري، ج 1، ط 3، دار الرائد للكتاب، الجزائر، 2007.
25. حلومي عبد القادر: جغرافية الجزائر، دراسة طبيعية وبشرية واقتصادية، ط 2، مطبعة الانشاء، دمشق 1968.
26. خالصي علي: القلاع والحصون في الجزائر، المنشآت العسكرية الجزائرية في العصر الحديث مطبعة الديوان، الجزائر، 2008.
27. خرشي جمال: الاستعمار وسياسة الاستيعاب في الجزائر 1870-1962، تر: عبد السلام عزيزي ، دار القصبة، الجزائر، 2009.
28. دي فيلر لومير: معجم قبائل ودواوير الجزائر، مرفق بخارطة قبائل ودواوير الجزائر، اعداد: ف. أكارو، تر: حمزة الأمين يحيوي، مالك بن خيرة، دط، عالم المعرفة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2017.

29. دياكوف نيكولاي: حركة الفتيان الجزائريين في مطلع القرن العشرين، تر عبد العزيز بوبكير، امدوكال للنشر، الجزائر، 2015.
30. زوز عبد الحميد: ثورة بوعمامة 1881-1908، الجانب السياسي، 1881-1883، ج2، د ط، موفم للنشر، الجزائر، 2010.
31. زوز عبد الحميد: ثورة بوعمامة 1881-1908، الجانب العسكري، 1881-1883، ج1، د ط، موفم للنشر، الجزائر، 2010.
32. سعد الله أبو القاسم: الحركة الوطنية (1830-1900) ج 1، ط1، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1992.
33. سعد الله ابو القاسم: الحركة الوطنية (1930-1945)، ج3، ط1، دار الغرب الاسلامي، لبنان، 1992.
34. سعد الله أبو القاسم: تاريخ الجزائر الثقافي، ج 8، ط خ، دار البصائر للنشر والتوزيع، الجزائر، 2007.
35. سعيديوني ناصر الدين: النظام المالي بالجزائر في الفترة العثمانية (1800-1830)، ش ون ت، الجزائر، 1979.
36. سعيديوني ناصر الدين: شبكة المواصلات في الجزائر اثناء العهد العثماني، أعمال المؤتمر العالمي الثامن للدراسات العثمانية عن الولايات العربية خلال العهد العثماني، مؤسسة التميمي للبحث العلمي، تونس، من 15 الى 18 أكتوبر 1998.
37. شهبي عبد العزيز: الزوايا والصوفية والعزابة والاحتلال الفرنسي في الجزائر، دار الغرب للنشر، وهران، 2007.
38. الصلابي علي محمد: كفاح الشعب الجزائري ضد الاحتلال الفرنسي وسيرة الامير عبد القادر، ج1، ج 2، دار المعرفة، بيروت، 2015.
39. عباد صالح، المعمرون والسياسة الفرنسية في الجزائر من 1870 الى 1900، د م ج، الجزائر ، 1984.
40. عبيد مصطفى: الفكر الاستعماري السانسيموني في مصر والجزائر 1833-1870، دار المعرفة الدولية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2013.

41. العربي إسماعيل: العلاقات الدبلوماسية الجزائرية في عهد الأمير عبد القادر، د ط، د م ج، الجزائر، 1982.
42. العربي إسماعيل: المقاومة الجزائرية تحت لواء الأمير عبد القادر، ط2، ش و ن ت، الجزائر، 1982.
43. العقون عبد الرحمن بن إبراهيم: الكفاح القومي والسياسي من خلال مذكرات معاصر، الفترة الأولى 1920-1936، ج1، د ط، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1984.
44. علمي سعيد: الاستعمار والعمران، السياسات الاستيطانية والعمران في الجزائر، تر: نسرين لولي، محمد رضا بوخالفة، ج 1، ط خ، دار خطاب، الجزائر، 2013.
45. عميراوي أحميده: آثار السياسة الاستعمارية الاستيطانية في المجتمع الجزائري 1830-1954، ط خ، منشورات المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية وثورة أول نوفمبر 1954، الجزائر، 2007.
46. عيساوي محمد، شريخي نبيل: الجرائم الفرنسية في الجزائر أثناء الحكم العسكري 1830-1871، دار كنوز الحكمة، الجزائر، 2011.
47. الغالي غربي وآخرون: العدوان الفرنسي على الجزائر، ط خ، منشورات المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية وثورة أول نوفمبر 1954، الجزائر، 2007.
48. فركوس صالح: تاريخ الجزائر من ما قبل التاريخ إلى غاية الاستقلال: المراحل الكبرى، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2005.
49. قداش محفوظ، محمد قنانش: نجم شمال إفريقيا 1926-1937، وثائق وشهادات لدراسة التيار الوطني الجزائري، د ط، د م ج، الجزائر، 2013.
50. لأكوست ايف، اندري برينان، اندري نوشي: الجزائر بين الماضي والحاضر، تر اسطنبولي رابح، ومنصف عاشور، د ط، د م ج، الجزائر، 1993.
51. مقيبس بشير: مدينة وهران دراسة في جغرافية العمران، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1983.
52. منور العربي: تاريخ المقاومة الجزائرية في القرن التاسع عشر، د ط، دار المعرفة، الجزائر، 2006.

53. مهديد إبراهيم: القطاع الوهراني ما بين 1850 و 1919 دراسة حول المجتمع الجزائري، الثقافة والهوية الوطنية، د ط، منشورات دار الاديب، وهران، 2006.
54. مياصي ابراهيم: الاحتلال الفرنسي للصحراء الجزائرية 1837-1934، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2005.
55. مياصي ابراهيم: توسع الاستعمار الفرنسي في الجنوب الغربي الجزائري (1881-1901)، منشورات المتحف الوطني للمجاهد، الجزائر، 1996.
56. هلال عمار: أبحاث ودراسات في تاريخ الجزائر المعاصر 1830-1962، ط2، د م ج، الجزائر، 2016.
57. الهواري عدي: سياسة الاستعمار الفرنسي في الجزائر، سياسة التفكيك الاجتماعي والاقتصادي (1830-1960). تر جوزيف عبد الله، ط1، دار الحداثة، لبنان، 1983.
58. يحيى جلال: السياسة الفرنسية في الجزائر، (1830 1959)، ط1، دار المعرفة القاهرة، 1959.

* باللغة الأجنبية:

1. Ageron Charles Robert: les Algériens Musulmans et la France 1871-1919, T 1, EDIF, Alger, 2013.
2. Ageron Charles Robert: les Algériens Musulmans et la France 1871-1919, T 2, Puf, Paris, 1968.
3. Alfred Legoyt: De La Colonisation Civile et Militaire de L'Algérie, Imprimerie de E. Dépée, Sceaux (seine), Paris, Sans Date.
4. Anne Brunel : La Société de Construction de Batignolles de 1914-1939, Histoire d'un Déclin, Libraire Droz, Suisse, 1995.
5. Boudia Abd el Hamid Merad: La Formation Sociologie Algérienne Précoloniale, Essai d'Analyse Théorique, Préface Mohammed Lakhdar Benhassine Office Publication Universitaire, Alger, 1977.

6. Claude Martin: Histoire de L'Algérie Française 1830–1962, Edition des 4 Fils Aymon, Paris, 1963.
7. Déjeux Jean : Isabelle Eberhardt Notes et Souvenirs, La Boite à Documents, Paris, 1989.
8. F.McIlan James: NAPOLEON3, Edition, Longman, Lodon, 1991.
9. Fabienne Fisher : Alsaciens et Lorrains en Algerie, Histoire d'une Emmigration 1830–1914, Edition Jacques Gandini, Espagne, 1999.
10. Germes Saint: L'économie Algérienne, Imprimerie Guivachain, Alger, 1955.
11. Goldzeiguer Annie– Rey: Le Royaume Arabe, La Politique Algérienne de 1861–1870 Napoléon III, SNED, Alger, 1977.
12. Julien Charles André: L'Histoire de l'Algérie Contemporaine, Conquête et Colonisation (1827–1871), Presse Universitaire Française, Paris, 1964.
13. Lethielleux Pierre Jean: Le Littoral de L'Oranie Occidentale, Edition Centre de Documentation Economique et Sociale, (CDES), Oran, 1974.
14. Mustapha Khiati: Histoire de La Medicine en Algerie de l'Antiquité a Nos Jour, Edi ANEP, Alger, 2000.
15. Renard Jules : Notions de Geographie de l'Algerie, Libraire Paul Perrier, Oran, 1892.
16. Stora Benjamin: L'Algérie Histoire Contemporaine, 1830–1988, Casbah, Alger, 2004.
17. Valynseele Joseph: Les Marichaux de Napoléon 3 leur Famille et leur Descendance, Preface par jean Tulard, SE, Paris, 1980.

18. Yacono Xavier: Les Bureaux Arabes et l'Evolution des Genres de Vie Indigènes dans l'Ouest du Tell Algérois (Dahra, Chélif, Ouarsenis, Sersou) T 1, 2 Ed La Rose, Paris 1953.
19. Yvonne Turin: Affrentement Cultureles dans l'Algerie Colonial, écoles, medecines, religions, 1830-1880, 2 eme edition, ENAL, Alger, 1983.

(2) الأطروحات الجامعية:

* باللغة العربية:

1. بختاوي خديجة: اصلاحات 1919 وآثارها السياسية والاقتصادية والاجتماعية في عمالة وهران (1919-1925) رسالة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة وهران، 2001-2002.
2. بختاوي خديجة: التحولات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية في عمالة وهران (1870-1939)، اطروحة لنيل شهادة دكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة وهران، 2011.
3. بلقاسم ليلي: تطبيق التشريعات العقارية على قبائل منطقة غليزان (الضفة اليسرى لواد الشلف وسهل مينا) ما بين 1863 و1900، أطروحة دكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، كلية العلوم الإنسانية والإسلامية، جامعة وهران، 2017-2018.
4. بليل محمد: تشريعات الاستعمار الفرنسي في الجزائر وانعكاساتها على الجزائريين 1881-1914 القطاع الوهراني نموذجاً، رسالة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، كلية العلوم الإنسانية والحضارة الإسلامية، جامعة وهران، 2006.
5. بوذراع إيمان: آثار سكة الحديد الفرنسية في استعمار المناطق الداخلية خط بونة-تبسة انموذجاً (1857-1914)، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه ل م د في التاريخ المعاصر، جامعة العربي التبسي، تبسة، 2017-2018.

6. بوعناني العربي: المقاومة الشعبية في منطقة تيارت، ومواقف الزعامات القبلية والدينية من الاستعمار الفرنسي 1830-1908، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة تلمسان، 2018-2019.
7. ثابتي حياة: الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية بالقطاع الوهراني 1929-1954، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة تلمسان، 2010-2011.
8. ثابتي حياة: الحرب العالمية الاولى (1914-1918) وانعكاساتها على الجزائر في القطاع الوهراني، رسالة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة وهران، 2006-2007.
9. حوحو رضا: شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الاستعمار، 1830-1914، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ المعاصر، جامعة منتوري، قسنطينة، 2005-2006.
10. حوحو رضا: شبكة الطرقات الفرنسية في جزائر القرن التاسع عشر ظاهرة حضارية ام أداة عسكرية 1830-1900، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة قسنطينة، 2017-2018.
11. حيمر صالح: السياسة العقارية الفرنسية في الجزائر 1830-1930، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الحاج لخضر باتنة، 2014-2015.
12. رفاس محمد: الواقع الصحي في القطاع الوهراني 1914-1962، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة سيدي بلعباس، 2015-2016.
13. رواحنة عبد الحكيم: السياسة الاقتصادية الفرنسية في الجزائر، 1870-1930، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة باتنة، 2013-2014.
14. زقب عثمان: السياسة الفرنسية في الجزائر 1830-1914، مذكرة لنيل شهادة دكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة الحاج لخضر باتنة، 2014-2015.

15. شلالى ضيف الله: دور سكة الحديد الفرنسية في استغلال المناطق الداخلية الجلفة انموذجا، 1857-1962، أطروحة لنيل شهادة الماجستير في تاريخ المقاومة الجزائرية والثورة التحريرية، جامعة الجزائر 2، 2011-2012.

16. الصغير عباس محمد: فرحات عباس من الجزائر الفرنسية الى الجزائر الجزائرية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في تاريخ الحركة الوطنية، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة قسنطينة، 2006-2007.

17. صوافي الزهرة: الوضع الاقتصادي في القطاع الوهراني ما بين 1939-1954، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة وهران، 2017-2018.

18. عبود علي: الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض 1830-1899 القطاع الوهراني نموذجا، رسالة لنيل شهادة الماجستير، كلية العلوم الإنسانية والحضارة الإسلامية، جامعة وهران، 2013-2014.

19. عبيد مصطفى: الجزائر في كتابات توماس (إسماعيل) أوربان، 1812-1884، دراسة تاريخية تحليلية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص تاريخ معاصر، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر، 2007-2008.

20. قليل مليكة: هجرة الجزائريين من الاوراس الى فرنسا (1900-1939)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في تاريخ الاوراس الحديث والمعاصر، جامعة باتنة، 2008-2009.

21. مجاهد يمينة: تاريخ الطب في الجزائر في ظل الاستعمار الفرنسي من 1830 الى 1962، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر كلية العلوم الإنسانية والحضارة الاسلامية، جامعة وهران، 2017-2018.

22. مجدوب كريمة: الاستعمار وانعدام الأمن وإشكالية المقاومة الشعبية والاجتماعية بالغرب الجزائري 1881-1920، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة وهران، 2022.

*باللغة الأجنبية:

1. Abid Ahmed: Mouvement Syndical et Lutttes Sociales en Oranie 1942- 1951, V 1, Thèse Doctorat 3^{eme} cycle, Oran, 1985.

2. Ait Bara Hani: Etude Comparative de Deux Modes de Transport Collectif de Voyageurs en Algérie, Le Transport Ferroviaire pour L'Obtention du Diplôme Magister, Université Bejaia, 2014, 2015.
3. Benaissa Cherif Nour Eddine: L'Architecture des Gares Ferroviaires en Algérie, Thèse pour l'Obtention du Diplôme de Doctorat, Université de Sorbon, Paris, 2023.
4. Benallegue Nora: Le Mouvement Syndicale en Algérie 1930-1942, Thèse de Doctorat, T2, Université de Paris 7, Alger, 1981.
5. Diemert J P : Le Syndicalisme en Algérie 1919-1938, Mémoire de Maîtrise, Paris, SD.
6. Mouhand ou Said Safir: Le Patrimoine Ferroviaire du 19eme Siecle du 20 eme Siecle en Algerie (Identification et Valorisation), Mémoire de Magister en Architecture, Université de Tizi Ouzou, 2011.

(3) المجلات والدوريات:

*باللغة العربية:

1. بختاوي خديجة: الحرف في عمالة وهران ابان الاحتلال من خلال وثائق ارشيفية، مجلة العبر للدراسات التاريخية والأثرية في شمال افريقيا، ع2، جامعة تيارت، 2022، ص ص 359...383.
2. بلعزور العربي: السياسة الاستعمارية في الجزائر وأثرها على تطور الهجرة الأوروبية (1830-1900)، مجلة عصور الجديدة، ع 8، مج 3، جامعة وهران، 2013، ص ص 289...301.
3. بلقاسم ليلى: التراجع الديموغرافي خلال الفترة الكولونيالية بالجزائر (المنطقة الممتدة من سهول مينا والصفة اليسرى للشلف) فيما بين 1863-1900، مجلة هيروودوت للعلوم الإنسانية والاجتماعية، ع 2، مج 2، مؤسسة هيروودوت للبحث العلمي والتكوين، الجزائر، 2018، ص ص 98...114.

4. بلقاسم ليلي: السياسة الاستيطانية العقارية بالجزائر " منطقة غليزان نموذجا 1850-1900، مجلة الرواق، ع2، مج1، جامعة غليزان، 2015، ص ص 94...102.
5. بليل محمد: التشريع العقاري الاستعماري في الجزائر خلال القرن 19، القطاع الوهراني نموذجا، مجلة عصور، ع 2، مج9، جامعة وهران، 2010، ص ص 120...130.
6. بليل محمد: محرقة غار الفراش من خلال المصادر الفرنسية، مجلة عصور الجديدة، ع 6، مج 2، جامعة وهران، 2012، ص ص 53...69.
7. بن عتو رضا: معركة سكة الحديد بالقطاع الوهراني والتدابير العسكرية الفرنسية للحماية 1955-1959، مجلة قرطاس للدراسات الحضارية والفكرية، ع 2، مج 12، جامعة تلمسان، 2020، ص ص 138...149.
8. بن ناجي عبد الناصر، الامبريالية اللغوية وتصفية لغة الاستعمار في افريقيا من خلال التوثيق والحفظ، مجلة علوم اللغة العربية وآدابها، ع 1، مج 12، جامعة حمة لخضر الوادي، 2020، ص ص 1648...1672.
9. بوزراع ايمان: حركة التجارة في ميناء بونة خلال الفترة الاستعمارية للجزائر، 1830-1914، مجلة الرواق، ع 1، مج 7، جامعة غليزان، 2021، ص ص 459...479.
10. بوشامة ليديا: الاستيطان والتراث العمراني الكولونيالي في مراكز وادي الصفصاف بسكيكدة، دورية كان التاريخية، ع 21، مج 6، مصر، 2013، ص ص 105...112.
11. تيزي ميلود: الوضعية والاجتماعية والصحية للجزائريين في القطاع الوهراني مع نهاية القرن 19 وبداية القرن 20، حسب الأرشيف الفرنسي، المجلة المغربية للدراسات التاريخية والاجتماعية، ع2، مج 6، 2014، جامعة بغداد، ص ص 81...91.
12. حوحو رضا: شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر من خلال المصادر 1833، 1857، المجلة التاريخية الجزائرية، ع 2، مج 5، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2021، ص ص 654...671.
13. زايدي عز الدين: الجزائريون والأوضاع الصحية الجديدة خلال المرحلة الأولى من الاحتلال، المجلة الجزائرية للبحوث والدراسات المتوسطة، ع 1، مج 7، جامعة سيدي بلعباس، 2012، ص ص 157...187.

14. زينون ياسين: الحرب الفرنسي الألمانية (1870.1871) من منظور جول ميشليه (Jules Michelet)، دورية كان التاريخية، ع 48، مج 13، مصر، 2020، ص ص 187...201.
15. سعودي مراد: المنشآت الفرنسية في الجزائر أداة هيمنة استعمارية واقتصادية، المجلة الأكاديمية الاجتماعية والإنسانية للدراسات، ع 2، مج 17، جامعة برج بوعريج، 2025، ص ص 110...118.
16. السليمانى احمد حسن: نزع الملكية العقارية للجزائريين (1871-1830)، مجلة المصادر، ع 1، مج 4، المركز الوطني للبحث في الحركة الوطنية ثورة 1 نوفمبر 1954، الجزائر، 2002، ص ص 109...123.
17. شويتم ارزقي: سياسة الاستيطان الفرنسي في الجزائر 1830-1914، مجلة التاريخ المتوسطي، ع 2، مج 2، جامعة الجزائر، 2012، ص ص 190...214.
18. صاري جيلالي: ثورة 1881-1883، مجلة الاصاله، ع 87-88، الجزائر، نوفمبر 1980، ص ص 106...114.
19. صوافي الزهرة: تطور الاستيطان الأوروبي بالقطاع الوهراني ما بين 1830 و 1954، عصور الجديدة، ع 2، مج 9، جامعة وهران، 2019، ص ص 114...126.
20. عاطف سراج، شلالي عبد الوهاب: قوانين الغابات الفرنسية في الجزائر وانعكاساتها على سكان الريف، قانون جويلية 1874 نموذجا، المجلة العربية للبحاث والدراسات في العلوم الإنسانية والاجتماعية، ع 1، مج 12، جامعة العربي التبسي، تبسة، 2020، ص ص 69...80.
21. عباس حورية: التجارة الخارجية في الجزائر خلال الفترة الاستعمارية (1870-1852)، مجلة روافد، ع 03، مج 06، جامعة عين تموشنت، 2022، ص ص 1034...1053.
22. عبيد مصطفى، محمد يعيش: الحملة على الاغواط نوفمبر 1852 من خلال رسالة الجنرال يوسف الى الجنرال بليسي، المجلة التاريخية الجزائرية، ع 1، جامعة المسيلة، 2017، ص ص 71...83.
23. غالم محمد: من ارشيف الادارة الاستعمارية في الجزائر " الوثائق الفرنسية والهجرة الى الديار الاسلامية ، مجلة انسانيات، ع 12، جامعة وهران، 2000، ص ص 27...38.

- 24.قناناش محمد: جرائم النهب الاقتصادي والعقاري في الجزائر ابان الفترة الاستعمارية "منطقة بني صاف انموذجا" 1835-1948، مجلة المصادر، ع 2، مج 19، المركز الوطني للبحث في الحركة الوطنية ثورة 1 نوفمبر 1954، الجزائر، 2024، ص ص 47...68.
- 25.قنون حياة: التواجد الاسباني في الغرب الجزائري خلال الفترة العثمانية والفرنسية، مجلة الحوار المتوسطي، ع 1، مج 4، جامعة الجيلالي ليايس سيدي بلعباس، 2013، ص ص 86...98.
- 26.لونيسي إبراهيم: الاستعمار الاستيطاني في الجزائر خلال القرن 19 منطقة سيدي بلعباس نموذجا، مجلة عصور، ع 1، مج 4، جامعة وهران، 2005، ص ص 61...76.
- 27.لونيسي إبراهيم: مشروع ربط مدينتي سيدي بلعباس-سعيدة بخط للسكة الحديدية سنة 1909، مجلة الآداب والعلوم الإنسانية، ع 04، جامعة سيدي بلعباس، 2005، ص ص 257 ... 263.
- 28.مرين إبراهيم، بشير بلمهدي: شبكة السكك الحديدية وابعادها في الجنوب الغربي الجزائري 1874، محطة جنين بورزق 1900 انموذجا، مجلة دراسات وابحاث، ع 4، مج 10، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 2018، ص ص 199...211.
- 29.مكحلي محمد: مجهود الجزائريين الاقتصادي والمالي خلال الحرب العالمية الاولى، مجلة افاق فكرية، ع 1، جامعة سيدي بلعباس، 2013. ص ص 29...36.
- 30.مهديد إبراهيم: الارستقراطية التقليدية الوهرانية خلال القرن 19 والرأسمالية الاستعمارية (إشكالية الاندماج الاجتماعي)، مجلة انسانيات، ع 4، جامعة وهران، 1998، ص ص 78...94.
- 31.مهديد إبراهيم: مقاومة الجزائريين بالهجرة الى الديار الاسلامية "عمالة وهران نموذجا"، مجلة عصور، ع 4-5، جامعة وهران، 2004، ص ص 122...132.
- 32.مياصي إبراهيم: دور ثورة الشيخ بوعمامة في التصدي للتوسع الاستعماري 1881-1908، حوليات جامعة الجزائر، ع 2، مج 10، الجزائر، 1997، ص ص 299...326.
- 33.هلايلي حنفي: منطقة سيدي بلعباس ومكانتها في سياسة فرنسا الاستعمارية (1842-1845)، مجلة المصادر، ع 1، مج 5، المركز الوطني للدراسة والبحث في الحركة الوطنية وثورة 1 نوفمبر 1954، الجزائر، 2003، ص ص 165...191.

* باللغة الأجنبية:

1. François Tomas: Les Mines et La Région d'Annaba, **Revue de Géographie De Lyon**, N°1, Vol 45, 1970, PP 31...59.
2. Bendjillali Mimoun: L'Histoire de La Propriété Foncière en Algérie-1830 , 1962 entre Les Lois Musulmans et Françaises ,**Revue des Sciences Humaines**, Université de Constantine, N°2 Décembre, 2006, PP 05...20.
3. Morton Pierre: Développement Des Chemins De Fer en Algérie, **Revue du Cercle Généalogique** « Algérie, Maroc, Tunisie », Février, 2000, PP 01...11.

(4) المقالات الالكترونية:

* باللغة الأجنبية:

1. Laboulbène Jean Marc: Oran et son village nègre, **La Revue** n 87 Juin 2016, <https://algérois.fr/Alger/Oran/oran.htm>.
2. Lamming Cliv: L'Afrique le continent n'a pas dit merci pour son chemin de fer, <https://trainconsultant.com/2020/05/25/lafrique-le-continent-qui-meritait-un-grand-reseau-international>.
3. Morton Pierre : Naissance du Réseau Ferrée en Algérie, Ligne Principal, Les Chemins De Fer en Algérie, **Extrait Du la Revue du gant**, N71, 2003.

(5) الجرائد:

* باللغة العربية:

1. جريدة المساء: ع 7329، 06 فيفري 2021.

*باللغة الأجنبية:

1. Fédération National des Cheminots, Le rail Algérien: N2 Mars 1973.
2. Bulletin Mensuel de l'Académie Delphinale, Imprimerie Allier, Grenoble, 1988.

(6) المواقع الإلكترونية:

1. Centre de Documentation Historique sur L'Algérie. La Première Ligne de Chemin de Fer en Algérie 1864 <https://www.cdha.fr>.
2. Gallica.
3. <http://www.sntf.dz/index.php/> le – groupe sntf.
4. <https://picclick.fr/Carte-Postale-ALGERIE-18184830132473.html>.
5. [https://www.bnsp.insee.fr/ark:/12148/bpt6k5503236f/f9.item#\(bibliotheque-numerique-de-la-statistique-publique\)](https://www.bnsp.insee.fr/ark:/12148/bpt6k5503236f/f9.item#(bibliotheque-numerique-de-la-statistique-publique)).
6. <https://www.cheminots.net/topic/36218-question-sur-la-traction-des-trains/>.
7. <https://www.vitamedz.com/fr/Algerie/skikda-ou-philippeville-algerie-la-gare-147547>.

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

شكر وعران

إهداء

قائمة المختصرات

مقدمة.....ب

مدخل: الأوضاع العامة للقطاع الوهراني قبل 1857

- 1- التوسع الاستعماري في الغرب الجزائري.....14
- 2- الأوضاع الاقتصادية للقطاع الوهراني مع بداية الاحتلال.....25
- 3- الأوضاع الاجتماعية.....34

الفصل الأول: مشروع السكك الحديدية في الجزائر 1857/1954

- 1- الإطار التاريخي لمرسوم 8 أفريل 1857.....53
- 1-1 المقترحات التي سبقت مرسوم 8 أفريل 1857.....53
- 1-2 قراءة (دراسة) تحليلية لمرسوم 8 أفريل 1857.....58
- 2- مراحل إنجاز خطوط شبكة السكك الحديدية في الجزائر.....63
- 1-2 برامج تصنيف خطوط السكك الحديدية.....63
- 2-2 الشركات المنجزة لشبكة السكك الحديدية.....85
- 3- أهمية السكك الحديدية.....104
- 1-3 الأهمية الاستراتيجية.....106
- 2-3 منافسة السكك الحديدية للطرق البرية.....112
- 3-3 محطات السكك الحديدية.....114

الفصل الثاني: مشروع السكك الحديدية في القطاع الوهراني 1954/1857

1- الإطار العام للقطاع الوهراني	123
1-1 الإطار الجغرافي والتاريخي للقطاع الوهراني	123
2-1 الأهمية الاستراتيجية للموقع	127
2- التحولات الاستيطانية في القطاع الوهراني	135
2-1 تطور الاستيطان في القطاع الوهراني	135
2-2 نماذج عن المشاريع الداعمة للاستيطان في القطاع الوهراني	150
3 أهم الخطوط الحديدية الرابطة بين أقاليم القطاع الوهراني	162
3-1 مرحلة الحكم العسكري	163
3-2 مرحلة الحكم المدني: 1870-1954	170

الفصل الثالث: أثر مد مشروع السكك الحديدية على حركة الاستيطان في القطاع الوهراني

1- أهداف مشاريع السكك الحديدية الاستعمارية في القطاع الوهراني	192
1-1 الأهداف الاقتصادية	192
2-1 الأهداف الديموغرافية	202
3-1 الأهداف العسكرية	208
2- تضرر المجتمع التقليدي المحلي من مد مشاريع السكك الحديدية	214
2-1 تفكيك الملكية الخاصة	214
2-2 انهيار النظام الاقتصادي	218
3- ردود الأفعال (موقف المقاومة الوطنية من مشروع السكك الحديدية)	239
3-1 المقاومة الشعبية المسلحة	239
3-2 المقاومة السياسية (السلمية)	247

265	3-3 ردود افعال مختلفة
273.....	خاتمة.....
279.....	ملاحق.....
305.....	قائمة البليوغرافيا.....

الملخص

خلال القرن 19م وبعد فرض فرنسا سيطرتها على الجزائر اهتمت بإقامة مشاريع تنموية ذات طابع اقتصادي استيطاني من أجل استغلال خيرات مناطق البلاد، فكان القطاع الوهراني وجهة رئيسية لتجسيد ذلك، ولعل أهم البرامج التي اعتمدت عليها الإدارة الاستعمارية مشروع السكك الحديدية كإحدى الآليات الهامة الداعمة لسياسة الاستيطان، ولذلك نظمت سلطات الاحتلال مخططات وتصاميم بهدف ربط أقاليم الغرب الجزائري كغيره من الجهات الأخرى بالجزائر، وبفضل الشبكة الواسعة من الخطوط الحديدية تمكنت فرنسا من استغلال ونهب الأراضي بما فيها من محاصيل وموارد متنوعة (فلاحية ومنجمية)، مما أدى الى تضرر وتراجع النشاط الاقتصادي المحلي الخاص بالجزائريين الذين لم يقفوا مكتوفي الأيدي أمام الوضع الجديد بل رفضوا وقاوموا عملية تمديد الخطوط وطريقة استغلالها العنصرية وبمختلف الأساليب الى غاية اندلاع الثورة التحريرية الكبرى.

الكلمات المفتاحية: الاستعمار الفرنسي؛ السكك الحديدية؛ الاستيطان؛ القطاع الوهراني؛ الاقتصاد المحلي.

Abstract

During the 19th century, following the establishment of French colonial rule in Algeria, France focused on launching development projects designed to serve its settler-colonial economic interests and facilitate the exploitation of the wealth of various regions. The Oran region became one of the main areas targeted by this policy. Among the most significant projects implemented by the colonial administration was the railway network, which played a crucial role in supporting settlement policies and strengthening colonial control.

To achieve these objectives, the colonial authorities developed extensive railway plans aimed at linking the western regions of Algeria with the rest of the country. This rail network facilitated the exploitation of agricultural and mineral resources and contributed to the expansion of colonial settlement. However, these policies had adverse effects on the local population, leading to the deterioration of traditional economic activities and increasing socio-economic. Algerians did not remain passive, instead, they resisted the expansion of railway lines and apposed their discriminatory use through various forms of resistance until the outbreak of the Algerian war of independence in 1954.

Keywords : French Colonialism ; Railways; Colonial Settlement; Oran Region; Local Economy.

Resumé

Au cours de 19^{ème} siècle, et après avoir imposé sa domination sur l'Algérie, la France a mis en place des projets à caractère économique colonial afin d'exploiter les richesses de ses régions. Le secteur oranais a été la principale cible de cette politique. Parmi les projets les plus importants adoptés par l'administration coloniale, figure celui des chemins de fer, considéré comme l'un des outils structurels soutenant la politique de colonisation. Ainsi, l'administration coloniale a élaboré des plans et des tracés visant à relier les régions de l'ouest algérien aux autres parties du pays. Grâce au réseau ferroviaire, la France a pu exploiter la surface du territoire avec ses produits et ressources variés (agricoles et minières), ce qui a conduit au recul de l'activité économique locale propre aux algériens, qui étaient incapables de s'adapter à

Cette situation en raison des conditions de travail coercitives, de la nature de ses méthodes modernes et de l'exploitation des pratiques jusqu'au déclenchement de la grande révolution de libération.

Mots-clés : Colonisation Française ; Chemin de Fer ; Secteur Oranais ; Economie Locale.