



Contents lists available at Academic Scientific Journal
<http://www.iasj.net>

Journal of Historical and Cultural Studies

ISSN:2023- 1116



The historical rise of the Algerian railway in the second half From the nineteenth

Asst.Prof.Dr.Thamer Azzam Hamad*

University of Tikrit – Faculty of Education for Human Sciences

Article info.

Article history:

- Received 4/4/2017
- Accepted 1/5/2017
- Available online :20/3/2019

Keywords:

- French Algeria
- mineral
- founding

Abstract:

There is no doubt that the French Algeria, which lasted about 132 years, he had laid the infrastructure dedicated to serve the colonial goals, including railways, comes this research to explain the first Beginnings of the founding of the rail network in Algeria in the second half of the nineteenth century, and how it was the significant contribution of the French colonial cross specializing in an extensive network of rail lines, to strengthen military colonial policy aimed at controlling the entire Algerian territory, cornering and looting of mineral and agricultural wealth of the composition of his companies, as well as illustrates the founding of the first lines and lengths, the link between the cities and the mines in the Algerian interior and ports on the Mediterranean Sea , the most important French royal and untapped lines of railway companies, as well as shows the economic importance of the role of the railways in the revitalization of commercial transport between the mineral and agricultural production centers and transported to the ports, and use them to transport military troops to quell armed popular revolts of the Algerian people, especially in the interior, as well as motion-activated European tourist to tourist attractions and archaeological sites, especially in the desert depth

* E- mail: alayubicenter@yahoo.com

النشأة التاريخية للسكك الحديدية الجزائرية في النصف الثاني من القرن التاسع عشر

جامعة تكريت – كلية التربية للعلوم الإنسانية

أ.م.د. ثامر عزام حمد

معلومات البحث	الخلاصة:
<p>تواريخ البحث: - الاستلام: 2017/4/4 - القبول: 2017/5/1 - النشر المباشر: 2019/3/20</p>	<p>مما لاشك فيه ان الاحتلال الفرنسي للجزائر والذي دام بنحو (132) عاماً كان قد ارسى بُنى تحتية كُرست لخدمة اهدافه الاستعمارية، ومنها سكك الحديد، وبأتي هذا البحث ليوضح المراحل الاولى لتأسيس شبكة السكك الحديدية في الجزائر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، وكيف كانت المساهمة الكبيرة للمستعمر الفرنسي عبر شركاته المتخصصة في انشاء شبكة واسعة من خطوط السكك، لتدعيم سياسته الاستعمارية العسكرية الرامية بالسيطرة على كامل التراب الجزائري، والاستحواذ ونهب ثرواته المعدنية والزراعية، وكذلك يوضح تأسيس الخطوط الاولى واطوالها والرابطة بين المدن والمناجم في داخل الاراضي الجزائرية والموانئ المطلة على البحر المتوسط ، واهم الشركات الفرنسية المالكة والمستغلة لخطوط السكك الحديد، وكذلك يبين الالهية الاقتصادية لدور السكك الحديد في تنشيط النقل التجاري بين مراكز الانتاج المعدني والزراعي ونقلها الى الموانئ، والاستفادة منها لنقل قواته العسكرية لاختتام الثورات الشعبية المسلحة للشعب الجزائري، وخاصة في المناطق الداخلية، وكذلك لتنشيط الحركة السياحية الالورية الى المعالم السياحية والاثرية في البلاد .</p>
<p>الكلمات المفتاحية: الجزائر الفرنسية - المعدنية - المؤسسين</p>	

أولاً :- بداية نشوء طرق المواصلات البرية في عهد الاحتلال الفرنسي للجزائر

اصبحت الجزائر تحت السيطرة العثمانية بعد ان تولى عزّوج مهمة الدفاع عنها ضد الاحتلال الاسباني، والذي استشهد في احدى المعارك بين الطرفين في مايس عام 1518، وحصول موافقة السلطان سليم الاول (1512-1520)، على طلب خير الدين بربروسا (1470-1546) الذي خَلَف اخيه، بتبعيته للدولة العثمانية، وتشكّلت على اثرها ايالة الجزائر (ولاية الجزائر)، وتوالى حينها على حكمها اربعة عهود وهي عهد البكركية (1518-1578)، وعهد الباشوات (1578-1659)، وعهد الاغوات (1659-1671)، وعهد الدايات (1671-1830)⁽¹⁾ وفي نهايات عهد الحكم العثماني على الجزائر تدهورت العلاقات الجزائرية- الفرنسية على اثر قضية الديون المالية بينهما، ووصلت الى اسوأ حالتها بعد حادثة ماسُمي بقضية المروحة بين آخر الدايات حسين باشا (فترة حكمه 181-1830) والقنصل الفرنسي ببيير دوفال- Pierre Duval (فترة توليه القنصلية 1815-1827) في نيسان عام 1827، اذ اعلنت فرنسا الحرب على الجزائر في الثاني عشر من مايس عام 1827 وابتدأته بحصار بحري إستمر ثلاث سنوات حتى اعلانها الغزو في 31 كانون الثاني عام 1830، وفي 25 مايس من العام نفسه انطلقت الحملة البحرية الفرنسية الواسعة لغزو الجزائر⁽²⁾، وفي عام 1834 قامت سلطة الاحتلال بتشكيل هيئات مدنية لاشراكها في ادارة حكم البلاد، الا انها سرعان ماألغت ذلك الاجراء واستعاضت عنه بادارة عسكرية، اذ قرر القادة العسكريون وعلى رأسهم الماريشال سايلفان تشارلس فالي- Sylvain Charles Valee (1837-1841)⁽³⁾ على ضرورة الأخذ بنظام الادارة العسكرية المباشرة لحكم البلاد، والذي كان يرتكز على مبدأين هما الاول: الغزو والاحتلال الشامل للاراضي الجزائرية، والاعتماد الكبير على الجيش لاقامة الهيكل الاداري في البلاد، والثاني: البدء بسياسة النهب الاستعماري الواسعة للثروات المعدنية والزراعية الجزائرية، وتدعيم الاستيطان الفرنسي فيها⁽⁴⁾ 0

ولاجل تنفيذ هذين المبدأين والالذان يشكلان جوهر الرؤية الاستعمارية الفرنسية للجزائر، تطلّب من ادارة الاحتلال تكوين بنى تحتية لاكمال تنفيذها باوسع صورها، ومنها طرق المواصلات، ففي عام 1834 قامت ادارة الاحتلال بتأسيس اول مصلحة للطرق والجسور في الجزائر، وجعلت مقرها في مدينة وهران الساحلية (غرب الجزائر) تتولى انشاء وصيانة الطرق البرية⁽⁵⁾ 0

وعلى الرغم من التضاريس الوعرة للأرض الجزائرية ولاسيما الموازية لساحل البحر المتوسط، إلا أن إدارة الاحتلال الفرنسي تمكنت من ربط العديد من المدن الجزائرية ببعضها البعض بسلسلة من الطرق البرية المعبدة، بعد أن استغلت وبشكل واسع المواطن الجزائري عن طريق أعمال السخرة ولمدة طويلة، وكذلك استخدام جنود الجيش الفرنسي والاسرى في تجفيف البرك والمستنقعات، وإقامة الجسور، وشق الأنفاق في المناطق الجبلية، وإنجاز طرق جديدة أو إصلاح ماتضرر منها، ناهيك عن انخفاض تكاليف إنجازها وصيانتها آنذاك⁽⁶⁾، وكانت البواكير الأولى لإنشاء وإكساء الطرق البرية الساحلية في عهد الحاكم الفرنسي العام الجنرال توفيل فوارول -

Theophile Voirol (1833-1834)⁽⁷⁾، وفي عام 1842 ولأجل أحكام قبضة السيطرة الفرنسية على كامل الأراضي الجزائرية قرر الحاكم العام الفرنسي الجنرال توماس روبرت بيجو - Thomas Robert Bugeaud (1841-1847) إنشاء طرق برية تربط بين سبع مدن داخلية هي تلمسان، معسكر، مليانة، مدية، سطيف، قسنطينة، قالمة، وسبع مدن ساحلية وهي وهران، مستغانم، تنس، شرشال، الجزائر العاصمة، سكيكدة، وعنابة⁽⁸⁾، وفي 18 تموز 1864 صدر قرار من إدارة الاحتلال بتصنيف الطرق الخمسة التالية إلى طرق ذات مواصفات دولية وهي:-

- 1- الطريق الرابط بين بسكرة - سكيكدة - قسنطينة - باتنة (شرق الجزائر) 0
- 2- الطريق الرابط بين الجزائر العاصمة - الأغواط - عبر بئر خادم - بوناريك - البليدة - المدية - الجفلة (الجنوب الجزائري) 0
- 3- الطريق الرابط بين ميناء مرسى الكبير - تلمسان - وهران - عين تموشنت (الجنوب الغربي) 0
- 4- الطريق الساحلي الرابط بين الجزائر العاصمة وموانئ وهران عبر غليزان - مستغانم - أريزو (الساحل الغربي للجزائر) 0

5- الطريق الرابط بين الجزائر وقسنطينة مروراً ببرج بوعرييج وسطيف (شرق الجزائر)⁽⁹⁾ 0

وبشكل عام فقد بلغ أطوال الطرق البرية الصالحة لمرور المركبات (معبدة بالأسفلت أو مفروشة بالحصى) الجزائرية في عام 1850 حوالي 5350 كم، وكانت مدعمة بالعديد من الجسور بلغ عددها بنحو 80 جسراً، منها 22 جسراً مبنياً بالحجارة و 58 جسراً مبنياً بالخشب، أما الطرق التي كان تمر بها وديان صغيرة فقد أنشئ عليها 300 جسر صغير⁽¹⁰⁾، ازدادت أطوال الطرق البرية في الفترات اللاحقة، ففي عام 1872 بلغت أطوالها 6700 كم، وفي عام 1889 بلغت حوالي 9280 كم⁽¹¹⁾، في حين بلغت أطوال الطرق الخارجية المعبدة والرابطة بين مختلف المدن الجزائرية في عام 1880 حوالي 3000 كم، و 500 كم للطرق الإقليمية، و 500 كم للطرق البلدية (داخل المدن والبلدات الجزائرية)⁽¹²⁾ 0

ان التوسع في انشاء شبكة الطرق البرية كان قد اثقل الميزانية العامة للدولة الفرنسية، ففي عام 1883 تمّ انفاق بنحو 260 الف فرنك على مشاريع الطرق واصلاحها في ولاية الجزائر، وبنحو 340 الف فرنك في عموم ولاية وهران (غرب الجزائر)، وبنحو 846 الف فرنك في عموم ولاية قسنطينة (شرق الجزائر) ⁽¹³⁾، وفي عام 1891 خصّصت الحكومة لانشاء واكساء طرق برية، واصلاح المتضرر منها بنحو 2,1 مليون فرنك من الميزانية العامة المخصّصة للجزائر والبالغة 3,7 مليون فرنك (أي مانسبته 56,75% من الميزانية العامة) ⁽¹⁴⁾0

ثانياً: - دوافع قيام السلطات الفرنسية بأنشاء طرق السكك الحديدية في الجزائر

بعد تدعيم الاحتلال الفرنسي من سيطرته على كامل الاراضي الجزائرية، بدأ بمخطط استعماري واسع لانشاء خطوط سكك حديدية تربط العديد من المدن الجزائرية الداخلية والموانئ المطلة على ساحل البحر المتوسط، وقد دفعته العديد من الاسباب على ذلك، منها، قيام ادارة الاحتلال الفرنسي في الجزائر عام 1845 بتقديم مقترح الى الحكومة الفرنسية يوصي بضرورة تشكيل لجنة فنية خاصة تقوم بعمل الدراسات اللازمة، وتحديد مخطط تفصيلي لانشاء شبكة واسعة من السكك الحديدية في عموم الجزائر، اضافة الى الحاقها بورشات تصليح وتجهيز للمعدات والعربات اللازمة، وقدّرت الكلفة الاجمالية لتنفيذ هذا المخطط بنحو 33.500 فرنك للكيلو متر الواحد ⁽¹⁵⁾، وفي الثاني عشر من تشرين الثاني عام 1848 قامت الحكومة الفرنسية باصدار ماسمي بالقانون الاساسي، والذي اعلنت بموجبه بأن كامل الاراضي الجزائرية هي جزء اساسي من التراب الفرنسي، وهذا يعني البدء بالمشروع الاستعماري في الجزائر باوسع نطاق، عبر ربط والحاق الاقتصاد والبنى التحتية الجزائرية بمثيلاتها الفرنسية، ومنها مشاريع سكك الحديد ⁽¹⁶⁾، كما ان الاقتصاد الفرنسي قد تعرض الى ازمة كبيرة ما بين عامي (1849-1851) مما ادى الى هروب الكثير من رؤوس الاموال المستثمرة في فرنسا، ولاسيما البريطانية منها، الامر الذي ارغم الحكومة الفرنسية الى ايجاد مناخات استثمارية ملائمة في فرص عمل جديدة، لعودة تلك الاصول المالية، وجلبها من جديد، فوقع الاختيار على المستعمرة الجديدة (الجزائر) في انشاء مشاريع استثمارية جديدة منها مشاريع السكك الحديدية ⁽¹⁷⁾، وفي عام 1851 تولى الجنرال جاك لويس راندون-Jeak Louis Cesar Alexander Randon كحاكم عسكري عام في الجزائر ⁽¹⁸⁾، والذي كان شديد الاعتقاد بتوسيع نطاق السيطرة العسكرية الفرنسية على كامل الاراضي الجزائرية، ومنها الجنوب الجزائري، ومن ثمّ ترسيخ وتوسيع فكرة الهيمنة الاقتصادية والاستحواذ على الثروات المعدنية والزراعية، ولاسيما في مدن ووحدات ومناجم الدواخل الجزائرية، وكذلك لتصريف السلع والمنتجات الفرنسية في المدن ومناطق الصحراء الجزائرية، عن طريق ربط

مستعمراتهم ببعضها البعض في الشمال والوسط والغرب⁽¹⁹⁾، والتي بلغت قيمة الواردات الجزائرية من فرنسا في عام 1836 بنحو 22,5 مليون فرنك، فيما بلغت قيمة الصادرات بنحو مليون فرنك⁽²⁰⁾، وبلغت قيمة الواردات الجزائرية عام 1857 بنحو 22 مليون فرنك، وقيمة الصادرات بنحو ثلاثة ملايين فرنك⁽²¹⁾، وكذلك قيام الحركات التنصيرية بالتقاطر الى الجزائر والبدء برحلاتها ومنذ مطلع عام 1848 والتوغل الى العمق الصحراوي الجنوبي، ومن ثم باتجاه المستعمرات الفرنسية الغربية في الوسط الشمالي والغربي الافريقي او ما يطلق عليها بالسودان الغربي(السنغال وجيرانها)، لاجل نشر النصرانية بين صفوف القبائل القاطنة هناك، وكانت هذه الرحلات جزء من سياسة الدعم الحكومي والكنسي الفرنسي لحركات التنصير⁽²²⁾، الامر الذي تطلب مد خطوط سكك حديدية تبداً من الموانئ الجزائرية وصولاً الى العمق الصحراوي، ومن ثم الى الصحراء الافريقية لنقل جموع المبشرين والمستلزمات الداعمة لنشاطهم، وفي عام 1878 اقرت الحكومة الفرنسية بمشروع ضخ ممد سكك حديد يبدء من موانئ الجزائر على ساحل البحر المتوسط، وصولاً الى العمق الجزائري وعابر باتجاه الصحراء الافريقية، ومن ثم الى المستعمرات الفرنسية(الكونغو - النيجر - السنغال - الكامبيرون - الغابون)، وكلفت المهندس الفرنسي ديپونشيل (Duponchel) من الاشراف والمتابعة على تنفيذه، بعد تهيئة القوات العسكرية الخاصة لحماية العاملين عليه ومعداتهم، والاموال الضرورية لتنفيذه، الا ان المشروع جابه الكثير من الصعوبات، بل اودت بحياة العديد من القائمين عليه في العمق الصحراوي، لاصطدامهم بالقبائل القاطنة هناك، ولغاية عام 1899 لم تتمكن فرنسا من البدء في تنفيذ المشروع خطوة واحدة وأدى في النهاية الى فشله⁽²³⁾ 0

ومن العوامل الاخرى التي دفعت السلطات الفرنسية لمد سكك الحديد هو لتشجيع السياحة وتنشيطها، لاسيما بعد الازدياد الكبير في عدد السياح والمغامرين الأوروبيين عامة، والفرنسيين خاصة، الراغبين في زيارة واكتشاف المعالم الاثرية والسياحية في العمق الصحراوي، الامر الذي دفع الديوان السياحي الفرنسي العام في آخر سني القرن التاسع عشر باقامة فندقاً لايواء السياح في الجنوب الصحراوي الجزائري⁽²⁴⁾، وكذلك اشتداد التنافس الفرنسي - البريطاني بالسيطرة على مناطق شرق وغرب افريقيا ونهب مواردها المعدنية والزراعية، بعد ان أسست بريطانيا الشركة الانكليزية للنقل النهري عام 1882 على حوض نهر النيجر، اذ بلغت مرافئها على حوضه بنحو 33 مرفأً تجارياً، الامر الذي دفع السلطات الفرنسية بالاندفاع نحو مد خطوط سكك حديدية تبدأ من الساحل الجزائري وباتجاه المستعمرات الفرنسية على الساحل الغربي الافريقي، وصولاً الى الغابون والكونغو في الجنوب⁽²⁵⁾، ناهيك عن التكاليف الباهظة المخصصة لانشاء وصيانة

الطرق البرية ولاسيما بعد التوسع الكبير في انشاءها، وتنامي الازدحام الشديد نتيجة لزيادة عدد المركبات السالكة على الطرق، وسوء حالة بعض الطرق نتيجة للظروف الجوية السيئة ولاسيما الامطار، وتعرضها للانجراف والتخريب، مما جعل السلطات تفكر في وسائل نقل اخرى لتخفيف العبء على الطرقات، وتكون اكثر متانة واستيعاب للنقل الكمي للمنتجات المعدنية والزراعية، لتلبية متطلبات الاسواق العالمية منها، وايصالها الى الموانئ الجزائرية باقل الكلف المادية، كانت سكك الحديد تحمل كل هذه الصفات⁽²⁶⁾، وكذلك كان للسكك الحديدية اهمية كبيرة في تسهيل عملية نقل القوات العسكرية الفرنسية على طرق رخيصة وآمنة⁽²⁷⁾، وذلك لقمع الثورات الشعبية المسلحة في العديد من المناطق الجزائرية ولاسيما بعد اشتدادها، منها ثورة المقراني في الجنوب الجزائري عام 1871⁽²⁸⁾ وثورة بوعمامة في الغرب الجزائري عام 1881⁽²⁹⁾ الا ان اهم الاسباب قاطبة والتي دفعت ادارة الاحتلال الى الاخذ بمشروع مد خطوط سكك حديدية في انحاء الجزائر، هو لتدعيم وتنفيذ السياسة الاقتصادية الاستعمارية الفرنسية والتي تقوم على نهب الثروات المعدنية من المناجم كخامات الحديد والفوسفات والزنك والرصاص والفحم الحجري، وآبار النفط والغاز، والثروات الزراعية كمنتجات الكروم والحمضيات والتبغ والحبوب والخضر واخشاب الغابات ونبات الحلفاء، وتنشيط الحركة التجارية البحرية الى المستعمرة الفرنسية(الجزائر) عبر نقل تلك المواد الى الموانئ الجزائرية الرئيسية المطلة على ساحل البحر المتوسط، ومنها ميناء عنابة(شرق الجزائر) والجزائر(العاصمة) وميناء وهران(غرب الجزائر) لتصديرها الى الاسواق الاوربية عامة، والفرنسية خاصة،⁽³⁰⁾ 0

وترجع اولى المحاولات التي قامت بها ادارة الاحتلال لمد خط سكك حديدية ما بين المناجم وبعض الموانئ الجزائرية الى عام 1844 الا ان المحاولة كانت في حدود ضيقة ولم يكتب لها النجاح⁽³¹⁾، لاستخدام ما يطلق عليها(tortillard) وهي قاطرات فرنسية الصنع صغيرة الحجم وتسير على خطوط ضيقة لتفادي العوائق الطبيعية والمناطق الجبلية، وكانت مخصصة لنقل الجنود الفرنسيين والمسافرين الاخرين، لكنها غير مناسبة لنقل البضائع والمواد الاولية المعدنية⁽³²⁾ الا ان الانطلاقة الكبرى لمد خطوط السكك الحديدية كانت بعد اصدار مرسوم افريل في السادس من نيسان عام 1857 في عهد الجنرال راندون والذي اعطى بموجبه تشكيل المشاريع الكبرى للسكك الحديدية، اذ تقرر انشاء خط حديدي مركزي يبدء من الحدود الشرقية للجزائر وحتى الحدود الغربية وعلى امتداد الشريط الساحلي وبطول 1400 كم، وهو بمثابة العمود الفقري للخطوط الفرعية والتي تمتد نحو الهضاب والدواخل لربط المناطق المنجمية والريفية مع الموانئ، وكان يروم الاحتلال الفرنسي من ذلك الخط، وهو الذي يمر في اراضي

مناطق نائية ومعزولة، ولاسيما انها صالحة للزراعة، الا انها غير مستقطبة للسكان، لصعوبة الاستيطان فيها والتواصل مع المراكز الحضرية الجزائرية، لاعطاء حيوية جديدة لهذه الاراضي، وتحويلها الى مناطق مستقطبة للسكان ولاسيما المستوطنين الاوربيين عامة، والفرنسين خاصة، ومن ثم تحقيق مستوى عالٍ من النشاط الاقتصادي، ولاسيما الزراعي ⁽³³⁾، وبذات العام تمّ البدء بالعمل على انشاء اولى الخطوط للسكك الحديد والذي يربط بين مدينتي الجزائر العاصمة والبلدية (جنوب العاصمة) وبطول 49 كم، وتم افتتاحه في عام 1862⁽³⁴⁾، وفي عام 1863 تمّ العمل على مد الخط الثاني، وهو من اطول الخطوط الحديدية قاطبة والذي يربط بين مدينتي الجزائر العاصمة وميناء وهران (غرب العاصمة) وبطول 426 كم وتمّ افتتاحه في عام 1871، وفي عام 1865 تم ربط ميناء عنابة (شرق الجزائر) بمنجم مكرة (جنوب الميناء) وبطول 33 كم، وفي عام 1870 تمّ ربط مدينة قسنطينة بميناء عنابة (شرق الجزائر) وبطول 87 كم، وكان الهدف من مد هذين الخطين لنقل الخامات المعدنية والمنتجات من الداخل الجزائري صوب الميناء⁽³⁵⁾، وبشكل عام كانت اطوال الخطوط قصيرة وقليلة نوعاً ما في تلك الفترة، وذلك لبطء العمل بها اذ بلغت اطوالها لغاية عام 1870 بنحو 182 كم، وكان المعدل السنوي لمد الخطوط ما بين عامي 1862 - 1870 بحدود 22,5 كم⁽³⁶⁾، وفي عام 1876-1877 تم ربط ميناء عنابة (شرق الجزائر) مع مناجم الوزنة جنوب مدينة قالمة (جنوب الميناء) وبطول 88 كم، وكان مخصصاً لنقل خامات الفحم الحجري صوب الميناء⁽³⁷⁾ 0

توالى افتتاح العديد من الخطوط الحديدية بعد ان ازدادت وتيرة العمل بها، ففي عام 1879 أُفتتحت العديد من الخطوط منها خط ميناء آريزو - سعيده وبطول 171 كم، وخط ميناء مستغانم - تيارت وبطول 197 كم، وخط اتليلات - سيدي بلعباس وبطول 52 كم (جميعها في الغرب الجزائري)، وخط قالمة - الخروب وبطول 115 كم، وخط سطيف - قسنطينة (شرق الجزائر) وبطول 155 كم، وفي عامي 1881 - 1882 تمّ افتتاح العديد من خطوط سكك الحديد في الغرب الجزائري منها خط المشربة - معسكر (في العمق الصحراوي) وبطول 114 كم، وخط سعيده - معسكر وبطول 71 كم، وفي الشرق الجزائري تمّ افتتاح كل من خط مدينة سوق اهراس - منفذ ديوفيفر على الحدود التونسية وبطول 52 كم، وخط مدينة باتنة - القراج وبطول 80 كم، وخط سوق اهراس - تبسة وبطول 182 كم⁽³⁸⁾، وانفقت ادارة الاحتلال في ذات العام (1882) على انشاء خطوط جديدة وصيانة الخطوط المقامة بنحو 15,615,262 فرنك⁽³⁹⁾، وما بين عامي 1883 - 1886 أُفتتحت في الجانب الغربي من الجزائر كل من خط مدينة معسكر - عين تيزي وبطول 12 كم، وخط ميناء مستغانم - سيدي بلعباس وبطول 100

كم، وخط السانية- تيموشنت وبطول 70 كم، وفي الجانب الشرقي تم افتتاح كل من خط سوق اهراس - سيدي الحمسي وبطول 53 كم، وخط سطيف- منرفيل وبطول 254 كم، وخط تيزي وزو- منرفيل وبطول 53 كم، وما بين عامي 1886 وحتى نهاية القرن التاسع عشر وفي الجانب الغربي للجزائر تم افتتاح خط المشربة- عين الصفراء (المحاذي للحدود المغربية- الجزائرية) والمرتبطة من الخط الواصل بميناء وهران وبطول 102 كم، وكان مخصصاً لنقل الفحم الحجري من مناجم القنادسة، وخط تلمسان- طابية وبطول 64 كم، وخط بليدة- البروفية وبطول 83 كم، فيما افتتح في الجانب الشرقي من الجزائر كل من خط باتنة - بسكرة وبطول 121 كم، وخط اولاد رحمون - عين البيضاء وبطول 93 كم، وخط ميناء بجاية- المنصورة وبطول 88 كم⁽⁴⁰⁾، ويعزى السبب في ازدياد عدد الخطوط المفتوحة، واطوالها في هذه المدة الى ازدياد المعدل السنوي في مد الخطوط والذي تجاوز 140 كم في السنة، والتطور الكبير الذي طرأ على المعدات والآليات المستخدمة في تنفيذ الاعمال، وزيادة عدد الشركات المنفذة لمشاريع السكك، للتنافس الشديد بينهما في الاستحواذ على عقود النقل البضائعي والشخصي، لتتلائم مع التوسع الكبير في سياسة النهب والاستثمار الاستعمارية الفرنسية للثروات المعدنية والزراعية، لتلبية متطلبات الاسواق العالمية منها⁽⁴¹⁾ 0

جدول رقم (1) يمثل اسماء خطوط السكك الحديد وسنة افتتاحه وطوله بالكيلومترات ما بين عامي 1862- 1899 0

اسم الخط	سنة الافتتاح	الطول بالكيلومتر
الجزائر العاصمة- والبلدية (جنوب العاصمة)	1862	49 كم
ميناء عنابة - منجم الوكرة	1865	33 كم
قسنطينة - ميناء عنابة	1870	87 كم
الجزائر - ميناء وهران	1871	426 كم
ميناء عنابة - مناجم الوزنة (قائمة)	1877	88 كم
ميناء أريزو - سعيدة	1879	171 كم
ميناء مستغانم- تيارت	=	197 كم
اتليلات - سيدي بلعباس	=	52 كم
قائمة - الخروب	=	115 كم
سطيف - قسنطينة	=	155 كم
المشربة - معسكر	1882	114 كم

سعيدة - معسكر	=	71 كم
سوق اهراس - منفذ ديوفيفر	=	52 كم
باتنة - القراح	=	80 كم
سوق اهراس - تبسة	=	182 كم
معسكر - عين تيزي	1886 - 1883	12 كم
ميناء مستغانم - سيدي بلعباس	=	100 كم
السانية - تيموشنت	=	70 كم
سوق اهراس - سيدي الحمسي	=	53 كم
سطيف - منرفيل	=	254 كم
تيزي ويزو - منرفيل	=	53 كم
المشرية - عين الصفراء	1899 - 1886	102 كم
تلمسان - طابية	=	64 كم
البلدية - البروفية	=	83 كم
باتنة - بسكرة	=	121 كم
اولاد رحمون - عين البيضاء	=	93 كم
بجاية - المنصورة	=	88 كم

في الحقيقة ان التنوع الكبير في عدد الخطوط الرابطة بين العديد من المدن الجزائرية، وزيادة اطوالها، يرجع الى تعدد الجهات المالكة والمنفذة لمشاريع السكك الحديدية، فقد تولّت خمس شركات فرنسية من الاستحواذ على مشاريع التنفيذ والنقل السككي في الجزائر، اولها شركة باريس - ليون - البحر المتوسط (p.l.m. com) ، والتي تأسست في الثالث من تموز عام 1857، ولغاية عام 1871 امتلكت 513 كم من عموم الشبكة السككية في الجزائر، والشركة الفرنسية- الجزائرية (f.a. com) والتي تأسست في 13 شباط عام 1873، وامتلكت لغاية عام 1887 ماطوله 667 كم من الشبكة السككية، وشركة بونة- قالمة (b-g. com) وتأسست في 24 اذار عام 1875، وامتلكت لغاية عام 1897 بنحو 490 كم من مجموع الشبكة السككية، وشركة الشرق الجزائرية (e- a. com) ، وتاسست في 26 كانون الثاني من عام 1876، وامتلكت لغاية عام 1889 ماطوله 887 كم، وشركة الغرب الجزائري (o-

(a.com)، والتي تأسست في العاشر من تشرين الثاني عام 1888، وامتلكت لغاية عام 1890 بنحو 399 كم⁽⁴²⁾، وبشكل عام فقد بلغ طول عموم الشبكة السككية في الجزائر لغاية اكتمالها في عام 1900 بنحو 4373 كم ذات المنفعة العامة، و 440 كم ذات المنفعة الخاصة، و 28 كم من خطوط السكك داخل منشآت صناعية⁽⁴³⁾ 0

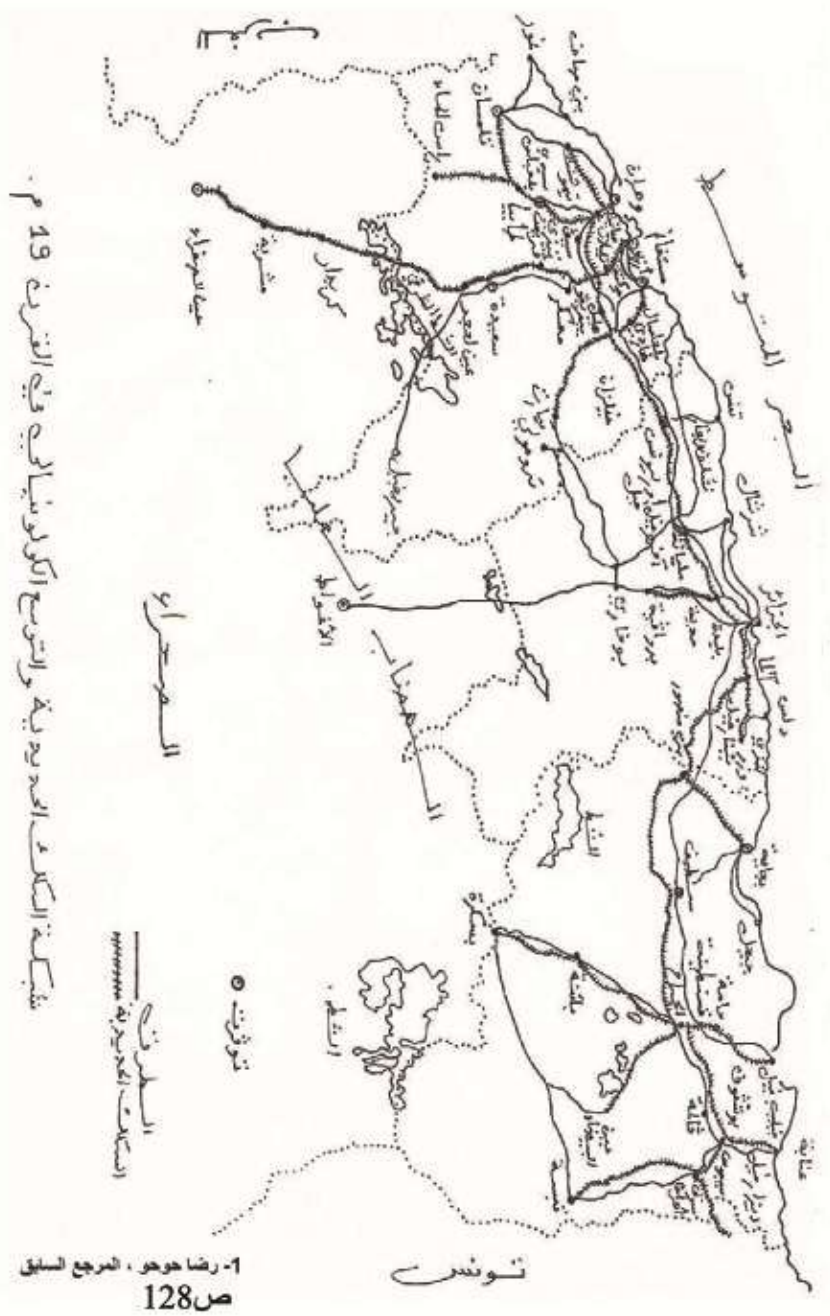
جدول رقم (2) يمثل شركات السكك الحديدية في الجزائر واطوال الخطوط التي تملكها :-

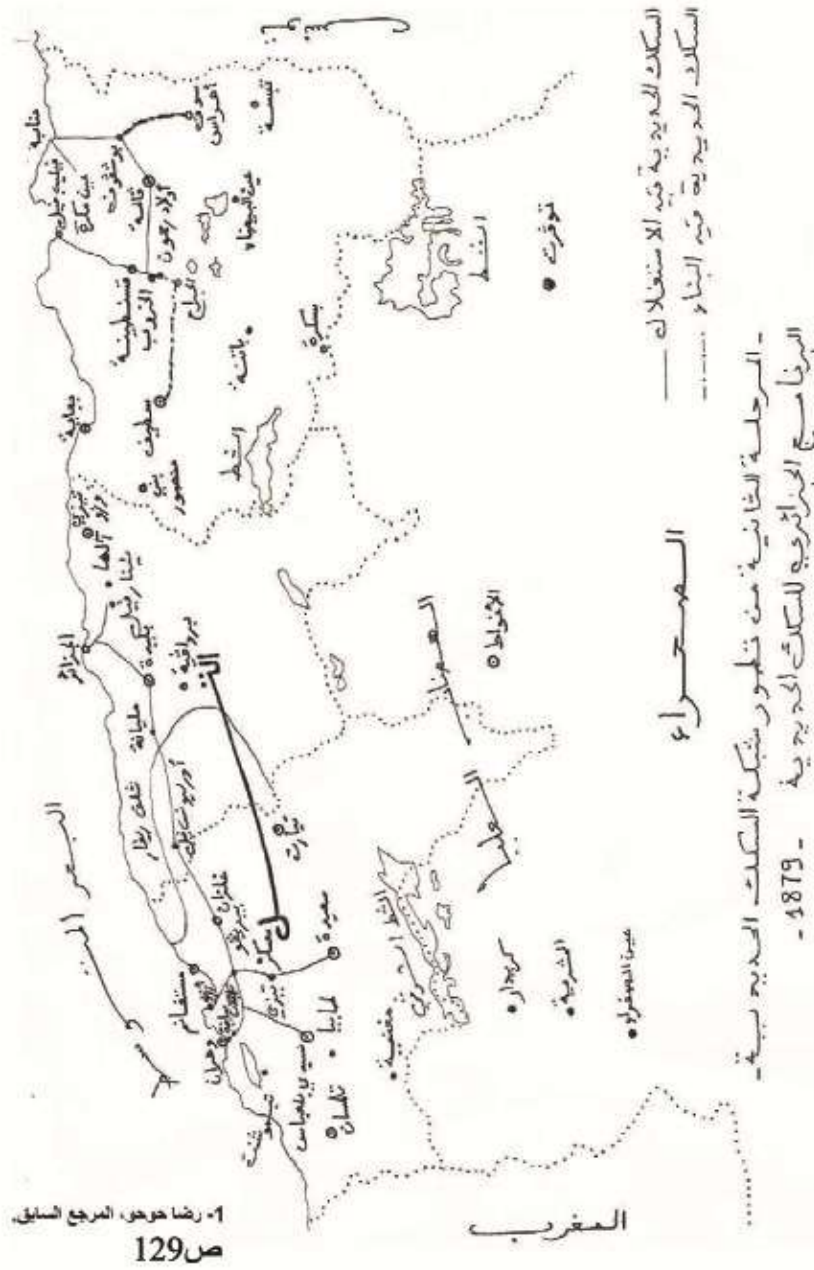
اسم الشركة	سنة التأسيس	اطوال خطوطها
باريس-ليون-البحر المتوسط	1857	513 كم
الفرنسية-الجزائرية	1873	667 كم
بونة-قلمة	1875	490 كم
الشرق الجزائري	1876	887 كم
الغرب الجزائري	1888	399 كم

ثالثاً :- الاهمية الاقتصادية للسكك الحديدية في الجزائر

كان للسكك الحديدية في الجزائر اهمية اقتصادية كبيرة ولاسيما لادارة الاحتلال الفرنسي، وتمثل في نقل الثروات المعدنية والمنتجات الزراعية من اماكن انتاجها الى الموانئ الجزائرية، ومن ثم الى الاسواق العالمية وخاصة الاوربية، وان انشاء خطوط السكك الحديدية في عموم الجزائر، استوجب القيام باعمال فنية كبيرة منها بناء الجسور وتوسيع الخطوط المقامة، وتعديل المتعرجات وحفر الانفاق، وتجديد القاطرات والعربات، كل هذه كانت لها نتائج اقتصادية ايجابية لادارة الاحتلال، فيما كان للسكك الحديدية دور كبير في الجانب النقلي البضائعي، ففي منتصف القرن التاسع عشر بلغت كمية المنقولات المعدنية والزراعية من مناطق العمق الجزائري نحو الموانئ عبر خطوط السكك الحديدية العاملة بنحو 13 الف طن سنوياً، وفي عام 1865 وهو العام الذي شهد اكمال المرحلة الاولى من شبكة السكك الحديدية في المنطقة الشرقية، شكّلت حجم الواردات قياساً الى الصادرات والمنقولة عبر شبكة سكك الحديد بنحو 35%، وما بين عام 1886 حتى نهاية القرن التاسع عشر شكّلت نسبة الواردات قياساً الى الصادرات بنحو 11%⁽⁴⁴⁾، واصبح الطريق الرابط بين الجزائر العاصمة وميناء وهران (الغرب الجزائري) والذي كان بطول 426 كم يُقطع بستة ساعات، فيما قدّرت كمية الشحنات المنقولة عبر هذا الخط في الرحلة الواحدة بنحو 350 طناً، وهو ما يعادل حمولة عشرة شاحنات كبيرة⁽⁴⁵⁾، وهذا ماساهم في زيادة الصادرات عبر الميناء، فما بين عامي 1873-1876 صدر عن طريق ميناء وهران منتجات زراعية ومواد اولية معدنية كانت قد نُقلت بخط سكك ميناء

وهران ما بين 55 - 60 ألف طن سنوياً، ارتفعت الكميات المنقولة ما بين عامي 1877-1881 إلى 80 ألف طن سنوياً، وكانت قيمة الطن الواحد ما بين 135 إلى 145 فرنك، وفي عام 1890 وصلت الكميات المنقولة إلى 90 ألف طن ⁽⁴⁶⁾، فيما كان الخط الواصل ما بين ميناء عنابة- تبسة (أقصى الشرق الجزائري) والذي يمر في منطقة مناجم خامات الفوسفات) منجم الكويف، ومنجم كيسة الدير، ومنجم الدير الجنوبي) قد لعبَ دوراً كبيراً في تحقيق أرباحاً مالية كبيرة لشركات الامتياز العاملة في قطاع المناجم، والملاحة البحرية على حدٍ سواء، الأمر الذي أدى إلى اشتداد المنافسة ما بين الشركات المنقبة والمستثمرة لخامات الفوسفات في المنطقة، فقد ازدادت عدد الامتيازات الممنوحة إلى الشركات الاستثمارية في المنطقة الشرقية من 51 امتيازاً عام 1898 إلى 69 امتيازاً في نهاية القرن التاسع عشر، كما أدى إلى زيادة الانتاج من خامات الفوسفات، فمثلاً قَدَّرت كمية الانتاج السنوي من منجم الكويف فقط إلى حدود 700 ألف طن سنوياً، فيما بلغت الكميات المصدرة في عام 1894 بنحو 50 ألف طن سنوياً، ازدادت الكميات المصدرة عام 1898 إلى 223,5 ألف طن ⁽⁴⁷⁾، وبلغت قيمة الصادرات المنقولة بالسكك الحديدية في آخر سنة في القرن التاسع عشر بنحو 294 مليون فرنك، في حين بلغت قيمة الواردات بنحو 273 مليون فرنك ⁽⁴⁸⁾ 0





الخاتمة:-

في ضوء ماسبق توصل اليه الباحث الى جملة من الحقائق نحاول ان نستعرضها على النحو التالي:-

- 1- كان الاهتمام المرحلي الاولي لسلطة الاحتلال هو انشاء طرق برية في السهول الموازية لساحل البحر المتوسط وربط العديد من المدن الجزائرية ببعضها البعض لتدعيم احكام قبضته العسكرية على كامل الاراضي الجزائرية⁰
- 2- جاء الاهتمام لادارة الاحتلال الفرنسي بانشاء شبكة واسعة من خطوط السكك الحديدية ومنذ وقت مبكر من سيطرته على الجزائر للتخفيف من التكاليف الباهضة لانشاء وصيانة الطرق البرية⁰
- 3- شكلت انشاء شبكة سكك حديد داخل الجزائر لربط مناطق انتاج الثروات المعدنية(المناجم) والزراعية(المناطق الريفية والواحات) ، ونقل المنتجات الى الموانئ ، ومن ثم تصديرها الى الاسواق العالمية⁰
- 4- كانت لخطوط السكك الحديدية مساهمة فعالة في مساعدة ادارة الاحتلال الفرنسي بنقل قواته العسكرية لقمع الثورات الشعبية المسلحة التي اندلعت في مناطق عديدة من الجزائر⁰
- 5- جاءت مد خطوط سكك حديدية لتنشيط حركة السياح والمغامرين الاوربيين في زيارة المناطق السياحية والاثنية ولاسيما في العمق الصحراوي الجزائري⁰
- 6- اشتملت الشبكة الجزائرية للسكك الحديدية على ربط اغلبية المدن الواقعة في السهول الموازية للساحل، والمدن في الداخل الجزائري⁰
- 7- ان اقامة شبكة سككية في الجزائر جاءت لتدعيم المشروع الفرنسي بربط مستعمراته الواقعة في الوسط والغرب الافريقي مع سواحل البحر المتوسط ثم ربطها بالاراضي الفرنسية لتسهيل السيطرة عليها⁰
- 8- تزامنت انشاء سكك الحديد مع توسع سياسة النهب الاستعماري للثروات المعدنية والزراعية للشركات الفرنسية المستغلة لموارد الجزائر ونقلها الى الموانئ⁰

مصادر البحث وهوامشه :-

- (1) سلوان رشيد رمضان، الاوضاع الاجتماعية في الجزائر خلال الاحتلال الفرنسي 1830-1871، اطروحة دكتوراه (غير منشورة)، جامعة تكريت، كلية التربية، 2013، ص 8-25؛ للتفاصيل حول دور الاخوين عروج وتشكيل ايلة الجزائري اكثر انظر: سفيان صغيري، العلاقات الجزائرية العثمانية خلال عهد الدايات في الجزائر 1671-1830، رسالة ماجستير (غير منشورة)، جامعة الحاج لخضر باتنة، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية (الجزائر 2012)، ص 9-36؛ صالح عباد، الجزائر خلال الحكم التركي 1514-1830، ط2، دار هومة للطباعة والنشر، الجزائر، 2007؛ وليم سبنسر، الجزائر في عهد "رياس" البحر، تعريب وتقديم عبدالقادر زبادية، دار القصبه للنشر (الجزائر 2006) ص 45 0
- (2) للتفاصيل اكثر حول الاسباب التي دعت فرنسا الى احتلال الجزائر انظر: عبد الحكيم رواحنة، السياسة الاقتصادية الفرنسية في الجزائر 1870 1930، رسالة ماجستير (غير منشورة)، جامعة الحاج لخضر باتنة، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية (الجزائر 2014)، ص 20-25؛ بشير بلاح، تاريخ الجزائر المعاصر 1830-1989، ج1، دار المعرفة، الجزائر 2009، ص 45-56؛ صغيري، المصدر السابق، ص 161-176 0
- (3) ولد في 17 كانون الاول عام 1773 بمنطقة بريان لوشاتو (Brianne le chateau) بفرنسا، دخل مدرسة المدفعية الفرنسية وتخرج منها برتبة ملازم في عام 1793، حصل على العديد من الترقيات العسكرية خلال خدمته في الجيش الفرنسي حتى رتبة جنرال وعمره 36 عاما، تقاعد من الجيش الفرنسي برتبة مارشال، توفي عام 1846، للتفاصيل انظر: احمد سيساوي، البعد البايلكي في المشاريع السياسية الاستعمارية الفرنسية من فالي الى نابليون الثالث 1838-1871، اطروحة دكتوراه (غير منشورة)، جامعة قسنطينة 2، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، (الجزائر 2014)، ص 46-47 0
- (4) المصدر نفسه، ص 53 0
- (5) عدة بن داهمة، الاستيطان والصراع حول ملكية الارض أبان الاحتلال الفرنسي بالجزائر، ج2 (الجزائر 2008)، ص 61-63 0
- (6) رواحنة، المصدر السابق، ص 72 0
- (7) ابراهيم لونيسي، القضايا الوطنية في جريدة المبشر 1847-1870، رسالة ماجستير (غير منشورة)، جامعة الجزائر، معهد التاريخ، 1986، ص 265 0
- (8) بن داهمة، المصدر السابق، ص 160 0
- (9) المصدر نفسه، ص 161-163؛ محمد العربي الزبيري، الثورة الجزائرية في عامها الاول، المؤسسة الجزائرية للطباعة (الجزائر 1988)، ص 45 0
- (10) لونيسي، المصدر اسبق، ص 264 0
- (11) صالح عباد، الجزائريين فرنسا والمستوطنين 1830-1930 (قسنطينة 1993)، ص 96 0
- (12) عبداللطيف بن أشنهو، ((تكون التخلف في الجزائر)) محاولة لدراسة حدود التنمية الراسمالية في الجزائر بين عامي 1830-1962 (الجزائر 1979)، ص 104 0
- (13) رواحنة، المصدر السابق، ص 74 0

(¹⁴) المصدر نفسه، ص 105 0

(¹⁵) دليلة رحمون، السياسة الزراعية الفرنسية في الجزائر واثرها على المجتمع الجزائري 1830-1914، رسالة ماجستير (غير منشورة)، جامعة محمد خيضر- بسكرة- كلية العلوم الانسانية والاجتماعية (الجزائر 2013)، ص 68 0

(¹⁶) الحاج امحمد الحاج ابراهيم، المؤسسة التنصيرية في الصحراء الجزائرية في نهاية القرن 19م (مزاب والأهقار نموذجا)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، جامعة قسنطينة 2، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، (الجزائر 2002)، ص 16 0

(¹⁷) رحمون، المصدر السابق، ص 69 0

(¹⁸) ولد في قرونوبل بفرنسا، عين حاكما عاما للجزائر في كانون الاول عام 1851 وحتى كانون الثاني عام 1858، كان ذا نزعة عدوانية متطرفة اذ كان له دور كبير في اخضاع القبائل في الجنوب الجزائري عبر استخدام القوة العسكرية المفرطة ضدها0 للتفاصيل انظر: المصدر نفسه، ص 15 0

(¹⁹) Donald C. Holcinger, " Trade Routes of The Algerian Sahara in the XIXth century" in Revue de l'Occident Musulman & de la méditerranée, no, 30, 1980. P 66 .

(²⁰) عباد، المصدر السابق، ص 101 0

(²¹) ابو القاسم سعدالله، الحركة الوطنية الجزائرية 1860-1900، ج1، دار البصائر (الجزائر 2007) ص70، وللتفاصيل حول الواردات والصادرات الجزائرية مع فرنسا في نصف القرن 19 انظر: رواحنة، المصدر السابق، ص 124 – 128 0

(²²) للمزيد عن حركات التبشير في الجزائر انظر: الحاج ابراهيم، المصدر السابق، ص 41- 106 ؛ خديجة يقطاش، الحركة التبشيرية الفرنسية في الجزائر 1830-1871، (الجزائر 1999) ؛ عوض صالح، معركة الاسلام والصليبية في الجزائر 1830-1962، ج1، ط1، حلب(دت)0

(²³) الحاج ابراهيم، المصدر السابق، ص 20 0

(²⁴) موسى بن موسى، الحركة الاصلاحية بوادي سوف نشاتها وتطورها 1900-1939، رسالة ماجستير (غير منشورة)، جامعة منتوري قسنطينة، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، 2006، ص 66 0

(²⁵) الحاج ابراهيم، المصدر السابق، ص 14 0

(²⁶) رواحنة، المصدر السابق، ص 76 0

(²⁷) احميدة عميراوي، اثار السياسة الاستعمارية والاستيطانية في المجتمع الجزائري 1830-1954، دارالقصبة (الجزائر 2007)، ص 68؛ يحي جلال، السياسة الفرنسية في الجزائر 1830-1959، ط1، دار المعرفة (القاهرة 1959)، ص 201-202 0

(²⁸) للتفاصيل اكثر عن ثورة المقراني انظر: بسام العسلي، محمد المقراني وثورة عام 1871 الجزائرية، ط2، دار النفائس(بيروت 1983)؛ بسام العسلي، جهاد شعب الجزائر محمد المقراني وثورة 1871 الجزائرية، دار النفائس، (الجزائر 2010) 0

(29) يحيى بو عزيز، ثورات الجزائر في القرنين التاسع عشر والعشرين، دار البعث، ط1 (الجزائر 1980)؛ بلاح، المصدر السابق، ص 305-311 0

(30) عميراي، اثار السياسة الاستعمارية ، ص 68؛ يحيى بو عزيز ، مع تاريخ الجزائر في الملتقيات الوطنية والدولية ، ديوان المطبوعات الجامعية (الجزائر 1999)، ص 64-65 ؛ آد بواهن، افريقيا في ظل السيطرة الاستعمارية 1880-1935، في تاريخ افريقيا العام، المجلد السابع، بيروت (دت) ، ص 438 0

(31) بواهن، المصدر السابق ، ص 438 0

(32) رواحنة، المصدر السابق ، ص 77 0

(33) ابراهيم مياي، الاحتلال الفرنسي للصحراء الجزائرية 1837-1932، دار هومة (الجزائر 2009)، ص 439 ؛ احميدة عميرات، السياسة الفرنسية والمقاومة الوطنية في الشرق الجزائري، اطروحة دكتوراه (غير منشورة)، جامعة الجزائر، 1999، ص 261 ؛ دليلة، المصدر السابق، ص 69-70 0

(34) عباد، المصدر السابق، ص 96-97؛ توفيق المدني، كتاب الجزائر، المطبعة العصرية (الجزائر 1932)، ص 263 0

(35) رواحنة، المصدر السابق، ص 223 ؛ رحمون، المصدر السابق، ص 126-127 0

(36) عباد، المصدر السابق، ص 96-097

(37) رواحنة، المصدر السابق، ص 223 ؛ رحمون، المصدر السابق، ص 126-127 0

(38) المصدر نفسه، ص 223 ؛ رحمون، المصدر السابق، ص 126-127 0

(39) المصدر نفسه، ص 78 0

(40) المصدر نفسه، ص 223 ؛ رحمون، ص 126-127 0

(41) عباد، المصدر السابق، ص 097

(42) رواحنة، المصدر السابق، ص 223 - 224 0

(43) سعيدة بن عون، السياسة الاستعمارية الاقتصادية في الجزائر مصادرة الاراضي- إنموذجاً- رسالة ماجستير (غير منشورة)، جامعة محمد خضر - بسكرة، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية (الجزائر 2013)، ص 41 0

(44) الحاج ابراهيم ، المصدر السابق، ص 20 0

(45) رواحنة ، المصدر السابق، ص 79 0

(46) شارل رويبر أجيرون، الجزائريون المسلمون وفرنسا 1871-1919، ترجمة حاج مسعود بلعربي، (الجزائر 2007)، ص 689 0

(47) عبدالوهاب شلالي، دور عمال المناجم الجزائرية في ثورة التحرير الجزائرية 1954-1962 المنطقة الحدودية الشرقية نموذجاً، اطروحة دكتوراه (غير منشورة)، جامعة منتوري- قسنطينة، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية 2011، ص 16 - 25 0

(⁴⁸) الحاج ابراهيم ، المصدر السابق، ص 20 0