



كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

قسم التاريخ والآثار

رقم التسلسل:.....

رقم التسجيل:.....

آثار سكة الحديد الفرنسية في استعمار المناطق الداخلية

خطبونة - تبسة أنموذجا (1857 - 1914)

أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه ل.م.د في تاريخ الجزائر المعاصر

إشرافه:

الطالبة:


أ.د. محمد الوهاب هلاللي

بوذرمان إيمان

جامعة العربي التبسي - تبسة				
أعضاء لجنة المناقشة				
الرقم	الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
01	حفظ الله بوبكر	أ.د	جامعة العربي التبسي- تبسة-	رئيسا
02	شلاي عبد الوهاب	أ.د	جامعة العربي التبسي- تبسة-	مشرفا ومقررا
03	حيمر صالح	أ.د	جامعة العربي التبسي - تبسة-	عضوا مناقشا
04	قدادة شايب	أ.د	جامعة 8 ماي 1945- قالمة-	عضوا مناقشا
05	عقيب السعيد	أ.د	جامعة الشهيد حمة لخضر- الوادي-	عضوا مناقشا
06	بكار محمد	د	جامعة حسيبة بن بوعلي- الشلف-	عضوا مناقشا

السنة الجامعية: 1438 - 1439 هـ الموافق ل: 2017-2018م

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

A decorative floral element consisting of several stylized flowers and leaves, positioned to the left of the main text.

قال الله تعالى:

بَلْ هُوَ آيَاتٍ بَيِّنَاتٍ فِي سُذُورِ الَّذِينَ أُوتُوا الْعِلْمَ وَمَا يَحْتَدُّ
بِأَيْتِنَا إِلَّا الظَّالِمُونَ ﴿٤٩﴾

سورة العنكبوت الآية: 49

يقول عماد الدين الأصفهاني " رحمه الله ":

إني وأبيته أنه لا يكذب إنسانٌ كتابًا في يومه؛ إلا قال في تحية:

لو تُخیرَ هذا لكان أحسن، ولو زيدَ هذا لكان يُستحسن، ولو قُدّمَ هذا

لكان أفضل، ولو تُركَ هذا لكان أجمل. وهذا من أعظم العبر، وهو

دليلٌ على استيلاءِ النقصِ على جملةِ البشرِ..

إهداء

إلى أمي الحبيبة

إلى أبي الغالي

إلى زوجي وأبنائي

إلى كل أفراد عائلتي وأهلي

إلى روح أجدادي الذين اشتغلوا في قطاعي السكك والمناجم

إلى كل من ضحى من أجلك يا جزائر..

شكر

عن أبي هريرة رضي الله عنه أن النبي صلى الله عليه وسلم قال: (لا يَشْكُرُ اللَّهَ مَنْ لا يَشْكُرُ النَّاسَ) رواه أحمد وأبو داود والبخاري في الأدب المفرد وابن حبان والطحاوي، وهو حديث صحيح صححه العلامة الألباني.

عملاً بهذا الحديث أتوجه بالشكر الجزيل للسيد المحترم المشرف على أطروحتي الاستاذ الدكتور عبد الوهاب شلاي على متابعة وتقييم هذا العمل، وعلى صبره معي ورعاية صدره وتشجيعه الدائم لي، وعلى أسلوبه العلمي في تعامله مع الباحث من خلال التوجيه والمتابعة، فله أسنى عبارات الشكر والامتنان.

كما أتقدم بخالص الشكر والامتنان إلى كل من قدم لي يد المساعدة، وإلى صديقتي وحبيبتي سهام الغالية فلهن مني جميعاً كل الاحترام والتقدير.

قائمة المختصرات

المختصرات الواردة في البحث:

* أولاً: باللغة العربية.

- أ.ش.و.ن.س: أرشيف الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.
- م.أ.و.م.ب: مركز الأرشيف الوطني ما وراء البحار.
- أ.و.ت: أرشيف ولاية تبسة.
- أ.و.ع: أرشيف ولاية عنابة.
- أ.و.ق: أرشيف ولاية قسنطينة.
- ح.ج.ع: حكومة الجزائر العامة.
- ش.ب.ق: شركة بونة - قالمة.
- ش.ب.ل.م: شركة باريس - ليون - البحر المتوسط.
- ش.ش.ج: شركة الشرق الجزائري.
- ش.غ.ج: شركة الغرب الجزائري.
- ش.ف.ج: الشركة الفرنسية - الجزائرية.
- ش.م.ح: شركة موكته الحديد.
- م.أ.و: مركز الأرشيف الوطني.
- م.و.ك: المؤسسة الوطنية للكتاب.
- ف.ف.ق: فرنك فرنسي قديم.
- تر: ترجمة.
- د.س.ن: دون سنة نشر.
- د.م.ج: ديوان المطبوعات الجامعية.
- ش.و.ن.ت: الشركة الوطنية للنشر والتوزيع.
- ن.ص: نفس الصفحة.

* تانبا: باللغة الفرنسية.

- A.D.W.A : Archives de la direction des chemins de fer d'Annaba.
- A.N.O.M: Archives Nationales d'Outre-mer
- A.W. T: Archives de la wilaya de Tébessa.
- A.W.C : Archives de la wilaya de Constantine.
- C .A .N : Centre des archives nationales (Alger).
- C .F .A .E: Chemin de fer Algériens de l'état.
- C .F .T: Chemin de fer Tunisiens.
- C.F.A: Chemin de fer Algériens.
- C.F.R.A: Chemin de fer sur Route d'Algérie.
- Cie B .G: Compagnie Bon – Geluma.
- Cie P .L .M: Compagnie Paris – Lyon - Méditerranée.
- Cie C . D . F .A : Compagnie du chemin de fer Algérien.
- Cie E .A: Est – Algérien.
- Cie O .A: Ouest – Algérien.
- Cie F - A : Campagnie Franco-Algérienne.
- Dép: département.
- E .D: édition.
- G .G .A : Gouvernement général d'Algérie.
- R: Rapport.
- S.N.T.F : société nationale des transports ferroviaires.

مقدمة

تعتبر المواضيع الاقتصادية والاجتماعية المتعلقة بتاريخ الجزائر المعاصر من المحاور المهمة المكملة للتاريخ السياسي والعسكري، فالجانب الاستعماري الاقتصادي يعطينا صورة واضحة عن الإستراتيجية الفرنسية التي تمثلت في وضع منظومة متكاملة منذ السنوات الأولى للاحتلال، من قوة عسكرية غاشمة لفرض السيطرة وتكريس الاستيطان الأوروبي بالمستعمرة، وكذا عمليات استنزاف واسعة طالت كل القطاعات الاقتصادية وانعكست بصورة مباشرة على الواقع الاجتماعي للجزائريين. ومع بداية الاحتلال اقتضت السياسة الاستعمارية على احتلال المناطق الساحلية (الجزائر، وهران، وعنابة ومستغانم)¹ لعزل الجزائر بحريا وبناء قواعد للانطلاق نحو الأقاليم الداخلية التي بدورها جابهت هذا التوسع بمقاومات شعبية مسلحة (1832-1908)، وأخرى رسمية (1830-1848).² لهذا ركزت الادارة الاستعمارية جهودها على تطوير شبكة للنقل البري، ذلك لأهميته في فرض السيطرة العسكرية والسياسية على كل الأقاليم من جهة، ومن جهة أخرى التمكين لتوسيع الأسواق واستغلال الموارد المادية والبشرية، وضخ هذه الموارد لدفع عجلة الاقتصاد الاستعماري دون أي أهداف تنموية تمس حياة الجزائريين.

تلك الأهداف التوسعية كانت مقرونة بمجموعة من القوانين والمراسيم والقرارات الجائرة التي صدرت خلال مختلف الفترات المتلاحقة لنظام الحكم الفرنسي، إذ لم تؤثر بدورها في تلك الرؤية الاستعمارية تجاه الجزائر، خلال العهدين العسكري والمدني، فكان الاتجاه العام للحكومة الفرنسية ثابتا هو امتلاك وإحراق المستعمرة بفرنسا ونهب ثرواتها واستعباد شعبها.

لينتقل الاستعمار مباشرة إلى تنفيذ سياسة اقتصادية تمثلت أساسا في ربط الاقتصاد الجزائري بالفرنسي من خلال عملية التصدير نحو الأسواق الدولية، وهذا بإنشاء هياكل قاعدية تمكنه من السيطرة والنفوذ على الرغم أن بدايات الحملة كانت ترفع شعار « نشر الحضارة والثقافة في مستعمرة الجزائر ». «

وكانت أولى خطوات تحقيق تلك الأهداف المرسومة السالفة الذكر انجاز الهياكل القاعدية كتطوير وتوسيع الموانئ وبناء الجسور، وشق شبكة من الطرق البرية أهمها مشروع السكة الحديدية الذي صمم مبدئيا لأغراض عسكرية لأجل تسهيل نقل الجنود إلى مختلف المناطق الداخلية للسيطرة

¹ شوقي الجمل، المغرب العربي الكبير من الفتح الاسلامي إلى الوقت الحاضر (ليبيا، تونس، الجزائر، المغرب الأقصى - مراكش-)، المكتب المصري للتوزيع والنشر، القاهرة، 2007، ص 261.

² صالح فركوس، محاضرات في تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر 1830-1925، مديرية النشر لجامعة قلمة، الجزائر، 2010، ص 86.

عليها. وامتدت الشبكة عبر الخط الرئيسي العرضي الذي ربط تونس بالمغرب عن طريق الجزائر لتتفرع منه خطوط إلى الموانئ تتجه نحو الشمال والجنوب.

ثم تطورت أهداف هذا المشروع وأخذت أبعادا أخرى تتمثل في ربط مناطق الغنى الاقتصادية ذات الموارد المتنوعة كالمناجم والغابات والحلفاء والتمرور والجلود والصوف... بأهم الموانئ الرئيسية القريبة منها، مثل: عنابة، سكيكدة، بجاية والقل في عمالة قسنطينة، وموانئ الجزائر وتونس في عمالة الجزائر، وموانئ الغزوات وهران، مستغانم في عمالة وهران، الأمر الذي جذب رجال المال والأعمال وشركات الامتياز الأوروبية لزيادة وتيرة الاستثمار في مختلف ميادين القطاعات الاقتصادية، خاصة الصناعات الإستخراجية على حساب التعدين والتصنيع مما خلق وضعاً اقتصادياً واجتماعياً مأساوياً. ويعود تاريخ مد شبكة خطوط سكة الحديد بمستعمرة الجزائر إلى النصف الثاني من القرن التاسع عشر، إثر مصادقة الإمبراطور نابليون الثالث على المرسوم المؤرخ في 8 أفريل 1857 بناء على التقرير الذي رفعه المارشال *Vaillant* فايان الذي حدد بموجبه المعالم الأولى لشبكة سكة الحديد، مع توضيح معاييرها الرئيسية. وكان أول مشروع في 12 ديسمبر 1859 بإنشاء خط الجزائر - البلدية وقد تولت إدارته شركة خاصة تسمى **شركة سكة الحديد الجزائرية**.¹

ليسن بعدها قانون 20 جوان 1860 الذي أقر رسمياً بالترخيص العملي للشروع في إنجاز ثلاثة خطوط عادية، الأول في الشرق يربط بين فيليب فيل "سكيكدة حالياً" - قسنطينة يمتد على طول 87 كلم، والثاني في الوسط يربط بين الجزائر - البلدية يمتد على طول 51 كلم، وفي الغرب خط يربط بين وهران وسان دونيس دو سيق يمتد على طول 52 كلم. وتولت إدارة هذه المشاريع شركة فرنسية تعد من أكبر شركات سكة الحديد في فرنسا وهي **شركة باريس - ليون - البحر المتوسط**.²

ومن أهم مشاريع هذا المخطط الاستعماري خط بونة - تبسة مجال دراستنا الذي أشرفت على انجازه **شركة بونة - قالمه** إلى غاية سنة 1914، الذي كان يمثل الشريان الأكثر تزويداً للميتروبول بالموارد الطبيعية والحيوانية والمنجمية، كما له الأثر في التحولات العميقة التي حدثت في المنطقة، من تدمير للنسيج الديمغرافي المحلي وإنشاء البؤر الاستيطانية فأثرت العادات الثقافية الأوروبية الدخيلة على النمط المعيشي التقليدي للجزائريين.

¹ Hamel Louis, **Chemins de fer Algériens le classement de 1857**, étude historique sur la constitution du réseau, éditeur Adolphe Jourdan libraire, Alger, 1885, pp . 9- 10.

² A.W.C, Bernard Maurice Antoine, **Les chemins de fer Algériens**, Adolphe Jourdan Editeur, Alger, 1913, p . 6.

ويندرج خط بونة - تبسة ضمن الخطوط الرئيسية الطولية في الشبكة الممتدة من الشمال إلى الجنوب، فبدأ شمالاً من ميناء بونة الساحلي إلى إقليم سوق أهراس التلي ليتجه جنوباً نحو الهضاب العليا ما يمثله حوز تبسة، كما يتقاطع في منطقة سوق أهراس بالخط الرئيسي العرضي القادم من غارديماو بتونس ماراً بالجزائر لينتهي عند مدينة وجدة بالمغرب الأقصى، كما تتفرع عنه مجموعة الخطوط الثانوية المتصلة أغلبها بمناطق الموارد كمناجم الوزنة، وبوخضرة التي تعتبر من أهم المناطق الاقتصادية على مستوى الوطن حيث تسخر باحطياتي هام جداً من ثروة معدنية ألا وهي الحديد، ومنجم الكويف الذي يمتاز باحتوائه على ثروة طبيعية هامة من بينها معدن الفوسفات والحديد. هذا بالإضافة إلى الثروة الغابية التي تمتد في المرتفعات الشمالية وجبال سوق أهراس وتبسة ونبات الحلفاء إلى جانب الثروة الحيوانية من غنم وماعز وأبقار.

- دوافع اختيار الموضوع:

أ- الدوافع الذاتية:

- اشتغال أفراد من أهلي في قطاعي المناجم وسكة الحديد خلال فترة الاحتلال الفرنسي وبعدها، مما نمى مشاعر ووجدان البحث في هذا المجال.
- الاهتمام بدراسة التاريخ المحلي لأنه يشكل رافداً مهماً في التاريخ الوطني.
- التعرف على المشاريع الاقتصادية الاستعمارية وآثارها على الأوضاع الاجتماعية.
- إمالة اللثام عن واقع حياة الجزائريين ومعاناتهم على جميع الأصعدة من بؤس وتفكير وتجهيل وتجويع ومهانة والعمل بالسخرة في تلك المشاريع الاستعمارية، ومقارنتها بحياة المستوطنيين، وحجم الاختلاف بينهما.

ب- الدوافع الموضوعية:

- لأهمية الدراسات التاريخية الاقتصادية خاصة موضوع مشاريع الهياكل القاعدية التي أنجزها الاستعمار وظهرت آثارها جلياً على الجانبين الاقتصادي والاجتماعي.
- هذه الدراسة وإن كانت ذات طبيعة اقتصادية إلا أن آثارها كانت مباشرة على المجتمع الجزائري من صحة وسكن وتعليم... الذي عرف ظواهر وآفات اجتماعية كبرى.
- أوجد قطاع السكة والمناجم طبقة جديدة من العمال اندمجت بالعمل النقابي والنضال السياسي مع بدايات القرن العشرين.

- مناقشة إدعاءات بعض المؤرخين الفرنسيين الذين كانوا يتغنون بانجازات فرنسا في المستعمرة وتهيئة أقاليمها كخدمة للجزائر والجزائريين في حين أن هذه المشاريع وعلى رأسها سكة الحديد كانت ذات طبيعة استعمارية استيطانية استغلالية.

- تكوين صورة متكاملة عن ظاهرة احتلال فرنسا للجزائر بربط الجوانب السياسية والعسكرية بالجوانب الاقتصادية والاجتماعية للكشف عن آثار الاستعمار وآلياته ونتائجه على الانسان الجزائري وبيئته.

- أثر مشروع سكة الحديد على قبائل المنطقة وحركة الاستيطان والهجرة، التي زادت نحو المناطق الداخلية خاصة بعد اكتشاف ثرواتها وربطها بالموانئ قصد التصدير.

- إن مد خطوط حديدية عبر كامل المستعمرة، كان بهدف استغلال خيراتها وربطها بعجلة الاقتصاد الفرنسي فلم يتم ربطها بالمناطق الفقيرة من الثروات.

- أهداف الدراسة:

- إظهار أن طبيعة المشاريع الاقتصادية المنجزة خلال الفترة الاستعمارية لم تكن تهدف إلى تعمير وتطوير مختلف الأقاليم بل كانت دوما وفق شعار " الاستنزاف المستمر للثروات" كما أنها لم تحسن من حياة الجزائريين بل زادتهم بؤسا وظلما. هذا ما يفند الإدعاءات الفرنسية التي ترى فيها نقلة حضارية لمستعمرة الجزائر.

- تبيان أن الاستعمار الفرنسي ارتكب جريمة السطو على الجزائر بأوجه متعددة سياسية وعسكرية واجتماعية وثقافية ودينية لكن الجانب الاقتصادي كان المحرك الأساسي في بلورة السياسة الفرنسية في الجزائر.

- عرض حركة الهجرة الخارجية بجلب قطاع الطرق واللصوص وطالبي الثراء من أوروبا والهجرة الداخلية التي صاحبت تهجير السكان الأصليين وتغيير مواطنهم خدمة لمتطلبات المشروع الاستيطاني بحزمة من القرارات التعسفية والقوانين الجائرة.

- إن ربط مشروع خط السكة بالإقليم الشرقي لم يكن محظ الصدفة بل بسبب غناها الطبيعي وتنوع ثرواتها ومخزونها المنجمي بالأخص الذي كان يغذي المصانع الفرنسية بكل ما تحتاجه من هذه الموارد، مما يحرك عجلة وتطور الاقتصاد الفرنسي.

- الكشف عن حجم الاستنزاف الذي نخر المنطقة الشرقية في مواردها الاقتصادية والبشرية خاصة أن السكة الحديدية كانت وسيلة النقل الأقل تكلفة وزمن وبكميات كبيرة هذا الذي تماشى مع توسيع وتطوير ميناء بونة.

-الإشكالية:

- ما مدى مساهمة مشروع سكة الحديد الفرنسية في مستعمرة الجزائر خط سكة حديد بونة - تبسة في استغلال خيرات المناطق الداخلية، وتطوير الاستيطان فيها؟.
- وتتدرج ضمن هذه الإشكالية الرئيسية تساؤلات فرعية:
- ماهي تأثيرات انجاز مشروع خط سكة بونة - تبسة على المنطقة الشرقية؟.
- ماهي الأهداف المتوخاة من إعداد هذا المخطط؟ وماهي آثاره على الحياة الاجتماعية والاقتصادية خلال الفترة ما بين 1857-1914؟.
- ماهي الأهمية الاقتصادية للمنطقة التي مدت لأجلها الإدارة الاستعمارية خط سكة الحديد على الرغم من التكاليف الباهضة وصعوبة تضاريسها المتنوعة؟.
- إلى أي مدى نجحت شركات الامتياز الأجنبية في تحقيق أهدافها الرامية من أجل الربح وعلاقتها مع السلطة الحاكمة في فرنسا وحكومة الاحتلال بالجزائر وكذا علاقاتها الدولية؟.
- ماهي النتائج التي توصلت إليها الإدارة الاستعمارية الفرنسية من خلال توسع شبكة النقل بسكة الحديد من خلال خط بونة - تبسة؟.
- وللإجابة على إشكالية الموضوع والتساؤلات الفرعية وضعت خطة بحث تتكون من مقدمة وأربعة فصول وخاتمة، وشفعتها بملاحق وفهرس الموضوعات.

- خطة البحث:

لقد جاء الفصل الأول، الموسوم بـ « شبكة سكة الحديد الفرنسية في الجزائر نشأتها وتطورها ». متضمنا أربعة مباحث أساسية، فالمبحث الأول المعنون بمشروع سكة الحديد في الجزائر الخلفية والأبعاد، وضحت من خلاله الخلفية التاريخية لإنشاء سكة الحديد الفرنسية في الجزائر، معتمدة على الدراسات الطبوغرافية والتقنية والاقتصادية التي امتدت منذ سنة 1844، ومختلف الأبعاد الاستراتيجية والأهداف الخفية للمشروع، ومدى أهمية النقل بسكة الحديد في المنظومة الاستعمارية. وعرض لأول خط أنجز في المستعمرة ربط بونة - عين مكرة قبل صدور المرسوم، فكان أول تجربة بصفة "المنفعة الخاصة" في شمال إفريقيا، افتتح للاستغلال منذ سنة 1859.

خصصت المبحث الثاني الذي يحمل عنوان «بدايات إنجاز شبكة الحديد في المستعمرة» الذي قسم بدوره إلى ثلاث نقاط أساسية، أولا دراسة لقرار إنشاء هذه الشبكة التي تم ربطها من موانئ المستعمرة موجهة نحو المناطق الداخلية بشكل طولي وعرضي، إذ كانت تلك الإستراتيجية بموافقة

الإمبراطور الفرنسي نابليون الثالث الذي أصدر المرسوم الإمبراطوري بتاريخ 8 أبريل 1857، ووافق فيه على عروض شركات الامتياز المتكاملة على الاستثمار بالجزائر، وذلك لمباشرة انجاز تلك الخطوط واستنزاف الثروات، وهي تنقسم بدورها إلى شركات امتياز خاصة واخرى عامة، فكان تجسيد أول خط بعد المرسوم بصفة "للمنفعة العامة" هو خط سكة حديد يربط بين مدينة الجزائر - البلدة مارا ببوفاريك التي تعتبر بدورها أول مستوطنة في الجزائر، ويصل مباشرة بأغنى سهل هو سهل متيجة. وافتتح الخط للاستغلال في سنة 1862.

بينما ركزت في المبحث الثالث المعنون بـ « تطور شبكة سكة الحديد ودورها » على المشاريع المقدمة لانجاز شبكة سكة الحديد، فكان أولها مشروع التصنيف سنة 1857، ليليه برنامج التمديد سنة 1879، ثم برنامج التوسعة سنة 1907، - ضمن اطار الزمني للأطروحة- . وكيف تطورت تدريجيا رغم التكاليف الباهظة والصعوبات الطبيعية والمناخية والتي شكلت تحديا ماليا وتقنيا وفنيا، ثم تعرضت في هذا المبحث إلى دور ثروات البلاد في توسع الشبكة. مع توضيح مختلف انعكاسات المشروع على التجارة الخارجية والموانئ الجزائرية.

ضمنت الفصل الثاني من الأطروحة المعنون بـ « إنشاء خط سكة الحديد بونة - تبسة وتطوره ». المبحث الأول الذي يحمل عنوان « دراسة جغرافية للمنطقة »، بتحديد مسار الخط ضمن المنطقة الجغرافية شمالا من ميناء بونة متجها جنوبا نحو إقليم تبسة، مروراً بإقليم سوق أهراس، فنتوع التضاريس وطبيعة المناخ السائد في كل إقليم جعل من المنطقة غنية ومتنوعة الثروات مما أدى إلى تكاليف المستثمرين عليها.

لقد عرضت في المبحث الثاني المعنون بـ: «مراحل إنشاء الخط وامتداده» أهم شركات الامتياز الأوروبية المشرفة على عملية انجازه والأطر التشريعية المصاحبة لذلك ومراحل تطوره كرونولوجيا. فكلما اتجهنا جنوبا ازدادت تعقيدات الانجاز وتكاليفه، فالخط الرابط بين بونة - تبسة لم يكن كغيره من خطوط الحديد في الوسط والغرب، وكان أكثر تعرجا وتفرعا، متبعا مسار نقاط الثرى الاقتصادي، فأنجز على عدة مراحل وكان كل جزء منه له خصائص تميزه، وأنجز آخر قسم من الخط الرئيسي سوق أهراس - تبسة من طرف شركة بونة - قالمة الذي افتتح للاستغلال في سنة 1888، ثم تواصلت أشغال الخطوط الفرعية، وعملية تحويل الخط الرئيسي من نوع السكة الضيق إلى العادي.

حمل الفصل الثالث عنوان: « الاستغلال الاقتصادي للمنطقة وآثاره »، قسم بدوره إلى ثلاث مباحث، تضمن المبحث الأول المعنون بـ «السياسة الاقتصادية الاستعمارية في الجزائر» طبيعة هذه

السياسة التي توضح تكريس النهب الاقتصادي الاستعماري وربط اقتصاد الجزائر بالاقتصاد الفرنسي ثم تطرقت إلى مراحل هذه السياسة خلال مرحلة الحكم العسكري 1848-1870 وخصائصها في فترة الحكم المدني 1871-1914 والتي لم تشهد تغيرا واضحا تجاه الجزائر والجزائريين.

أما المبحث الثاني من هذا الفصل المعنون بـ « الأهمية الاقتصادية للمنطقة»، فلا يمكن أن نتكلم عن الأهمية الاقتصادية دون أن نتعرض إلى الإمكانيات الطبيعية للمنطقة من خريطة للثروة المنجمية والنباتية والتي كانت سببا في ربط هذا المشروع بالمنطقة. أما المبحث الأخير من هذا الفصل بعنوان: « آليات الاستغلال الاستعماري وانعكاساته» فقد تناولت فيه أولا الآليات القانونية التي كرس الاستغلال الاقتصادي، الذي انعكس مباشرة على الجوانب الاجتماعية لحياة السكان الأصليين، هذه القوانين كانت على شكل مراسيم ولوائح وقوانين لتشجيع الاستثمار من جهة ومصادرة الأراضي الغنية بالثروات أو التي يمر عبرها الخط، أما ثانيا فقد تعرضت لشركات الامتياز التي عملت في مضمار الانجاز أو التسيير أو الشركات التي لها علاقة بشحن مختلف أنواع البضائع، ليأتي العنصر الثالث متمثلا في انعكاسات هذا الاستغلال من يد عاملة وشبكة النقل الداخلي والخارجي وعلى الصناعات التقليدية والحرفية لسكان المنطقة.

الفصل الرابع والأخير المعنون بـ « التغييرات الاجتماعية وآثارها على السكان المحليين» فقد خصصت المبحث الأول منه لدراسة طبيعة السياسة الاستيطانية وتغيير الواقع الديمغرافي لسكان هذه المناطق، ثم تناولت مراحل هذه السياسة خلال فترة الحكم العسكري والحكم المدني، وانعكاساتها على الجوانب الاقتصادية والاجتماعية للسكان، وتعمدت فصل الجانب الاقتصادي عن الاجتماعي حتى أتجنب التكرار، ذلك أن التداخل العضوي بين العنصرين يحتم عليك في كثير من الأحيان اجتياز المعلومات.

أما المبحث الثاني والمعنون بـ « التحولات الديمغرافية في المجتمع الجزائري»، فقد تعرضت فيه أولا للنمو السكاني والذي يتعلق بمعدلات المواليد والوفيات، ثم الزيادة الطبيعية للسكان بمعطيات إحصائية، وثالثا تناولت حركة الهجرة من هذه الأقاليم إلى أقاليم أخرى داخل القطر الجزائري، وكذا حركة الهجرة الخارجية لتوضيح الظروف الاجتماعية السائدة وقتئذ. نتيجة تلك السياسة الاستعمارية التي عملت على تغيير النسيج الاجتماعي وتحويله من مجتمع محافظ متدين متجانس إلى مدني متبني للثقافة الغربية، في مأكله وملبسه وتعليمه وحتى ثقافته، بل عملت جاهدة على طمس معالمه

وهويته، وذلك من خلال إدخال العنصر الأوروبي وإنشاء القرى الاستيطانية التي كانت تتواجد بجانب محطات سكة الحديد على طول الخط.

ضمنت الخاتمة خلاصة النتائج التي توصلت إليها الدراسة، ثم انتقبت عينات من الملاحق التي تدعم الدراسة عبر الأشكال البيانية، وبعض النصوص والملفات التي لم تتسع خطة العمل لاستيعابها، وختمت بالفهارس والبيبلوغرافيا.

- **مناهج البحث:** نظرا لطبيعة موضوع الأطروحة اعتمدت ستة مناهج علمية هي:

1. **المنهج التاريخي:** المناسب لسرد الأحداث والوقائع التاريخية خلال الفترة الاستعمارية في الجزائر.

2. **المنهج الوصفي:** المناسب لوصف المحطات والتطورات التاريخية خلال الفترة المدروسة.

3. **المنهج المقارن:** الذي وظفته لمقارنة الأوضاع الاجتماعية والاقتصادية للجزائريين في المنطقة محل الدراسة قبل وبعد إنشاء خط سكة الحديد الرابط بين بونة - تبسة. والمقارنة بين الظروف المعيشية للجزائريين، وأوضاع المستوطنين الأوروبيين وحجم الاختلال في الحقوق والتفاوت في المستوى المعيشي بينهما.

4. **المنهج الإحصائي:** الذي وظفته قصد تحويل الظواهر الاجتماعية والاقتصادية إلى أرقام ومعطيات إحصائية يمكن استنتاجها بالكشف عن مختلف الاختلالات بين الجزائريين والوافدين الأوروبيين وتبيين حجم الاستنزاف الذي شهدته الثروات الطبيعية بالمنطقة.

5. **المنهج التحليلي:** وهو المنهج المناسب لقراءة انعكاسات السياسة الاقتصادية والاجتماعية منها كالأجور وحالة السكن ومعدلات الدخل الفردي والبطالة والتوصل إلى الأهداف والنتائج المراد الحصول عليها.

6. **المنهج التوثيقي:** وهو منهج يركز على استرداد الماضي بالاستناد على الوثائق، والمناسب لاعتماد الوثائق الأرشيفية وتوظيفها وتبيان الحقائق التاريخية بين ثنايا فصول البحث.

- **نقد المصادر والمراجع:** اعتمدت في هذه الأطروحة على عدد من المصادر والمراجع ويمكن أن نفضلها كالتالي:

أولاً: المصادر.

تحصلت من المركز الوطني للأرشيف ببيئر خادم بمدينة الجزائر على مجموعة من العلب الأرشيفية من أرصدة مختلفة كرصيد المياه والغابات، والرصيد التاريخي، والرصيد الاقتصادي. وكلها تحوي معلومات قيمة حول مراحل انجاز الخط والمعطيات الإحصائية الخاصة بحجم استغلال للثروات في المنطقة. وكانت التقارير في معظمها تراعي مصالح المستوطنين دون التطرق إلى الجزائريين من جانب المردود الاقتصادي على الخزينة الفرنسية لا من جانب التنمية.

بالإضافة إلى مجموعة دراسات خاصة بانجاز واستغلال شبكة سكة الحديد في الجزائر وظفتها في الفصل الثاني، وأخرى تبين أهمية وإمكانات المنطقة الشرقية، التي استفدت منها في الفصل الثالث. ونذكر على سبيل المثال:

- FOND DU TRAVAUX PUBLIC.

- C.A.N, Fond travaux public, Boite 9 E /294, Procès verbaux des réunions du concours au sujet des questions posées aux concurrents (ligne de Bône à Tébessa), 1928.
- C.A.N, Fond travaux public, Boite 9 E/1834 N : 05, Electrification de la section du Duvivier à Oued –Kéberit, plans des gares et stations.
- C.A.N, Fond travaux public, Boite F14, Rapport de l'inspecteur général des ponts et chaussées, 1 nov 1883.

- FOND ALGERIE ANCIENNE.

- C.A.N, Fond Algérie ancienne, Boite 9 E /149, transports miniers de l'arrondissement de Bône, ligne de Bône – Souk Ahras – Oued keberit - Tébessa.
- C.A.N, Fond Algérie ancienne, Denizet Jean et Dhe Colonel, les liaisons maritimes, Aériennes et Terrestres de l'Algérie, éditeur, comité national métropolitain du centenaire, Algérie, 1930.

كما استفدت من الأرشيف المتواجد على مستوى مركز الأرشيف لولاية قسنطينة كالنسخة الأصلية لكتاب " حوز تبسة " للضابط في مكتب العرب بتبسة بيار كاستيل والذي أخذت من خلاله صورة عن الواقع الاجتماعي والسياسي للإقليم منذ احتلاله، مع العلم أن الكاتب تطرق فقط للجزء الجنوبي من خط بونة – تبسة، والذي يزخر بثروات معدنية هامة لأجلها تم تمديد الخط.

Castel Pierre, **Tébessa histoire et description d'un territoire Algérien.**

لقد استفدت أيضا من أطروحة المؤرخ أندري نوشي، الذي يصف فيها الأوضاع الاجتماعية لسكان إقليم قسنطينة إلى غاية 1919 مرفقة بإحصائيات في مختلف المجالات التي تخص الفترة

المدرسة، موظفة ذلك في الفصل الرابع خاصة الذي يعالج آثار سكة الحديد الحالة الاجتماعية لسكان المنطقة.

Nouchi. A, **Enquête sur le niveau de vie des populations rurales constantinoises de la conquête jusqu'à 1919.**

كما تحصلت أيضا على مجموعة من الوثائق الأرشيفية من علبه تخص الرصيد الاجتماعي وعلى تعداد سكان إقليم سوق أهراس وتبسة ومرسط في سنوات مختلفة مقارنة بعدد المستوطنين. بالإضافة إلى إحصائيات خاصة بالبطالة، ومجموعة من الخرائط الخاصة بتضاريس المنطقة، وأعدادا من المجلة الإفريقية. ونذكر منها:

-Service des reformes (Répertoire numérique détaille), 1^{er} partie, liasse.208.

-Rapports des sous-préfets et des administrateurs.

-Répertoire numérique détaille Affaires indigènes .

-Répertoires numérique des actives communales.

- Notices concernant les communes du département de Constantine.

-Répertoire des biens communaux.

استفدت أيضا من أرشيف المركز الولائي للأرشيف بولاية تبسة من خلال الحصول على كتاب أرشيفي ضخم باللغة الفرنسية خاص بمنطقة تبسة يدرس جميع جوانبها (مونوغرافي تبسة) والذي من خلاله حددت الإمكانيات الاقتصادية للإقليم، كما تحصلت أيضا من خلال النشريات الرسمية على مختلف القوانين والمراسيم والقرارات الخاصة بمصادرة الأراضي وقوانين الغابات وفي قطاع سكة الحديد آنذاك، وكذا بتحديد سنوات انجاز خطوط سكة الحديد وتفرعاتها، وبداية استغلالها وفق قرارات من حكومة فرنسا أو من الامبراطور نابليون الثالث، كما اطلعت أيضا على الرغم من صعوبة الأمر على الوثائق الخاصة بعمال منجم الكويف وبطاقاتهم الخاصة بحالتهم الاجتماعية والصحية كونها سجلات تخص أفراد. ونذكر على سبيل المثال بعض القوانين:

- 24 MAI 1880, Décret approuvant les travaux complémentaires à exécuter par la Cie P-L-M (791192363).

-14 AVRIL 1880, Arrêté autorisant le sieur Rigoutier à exécuter les recherches de minerais au Djebel Ouenza.

-13 JUILLET 1883, Loi ayant pour objet de rendre exécutoire en Algérie la loi du 11 Juin.

-29 Septembre 1884, Décision ministérielle déclarant ouverte la ligne de Souk-Ahras à Ghardimaou.

بالإضافة إلى أرشيف مديرية سكة الحديد الجزائرية الذي يعد من أهم ما تحصلت عليه من الوثائق الأرشيفية التي ساهمت في إثراء الأطروحة من خلال العلبه رقم 206 الوحيدة ضمن الإطار الزمني للأطروحة، التي من خلالها تبين حجم ضخامة انجاز مشروع خط سكة الحديد بونة - تبسة الذي درس كثيرا هندسيا وتقنيا من قبل مهندسين متخصصين نظرا لصعوبة طبوغرافية المنطقة من جهة، موظفة ذلك في الفصل الثاني، والجدوى الاقتصادية للمشاريع الاقتصادية الاستعمارية من جهة أخرى التي كانت تراعي حجم الايرادات تكون أكبر من النفقات، وتوضيح حجم الاستنزاف الذي نخر إقتصاد الجزائر، في الجزء الخاص بالاستغلال الاقتصادي بالفصل الثالث. نذكر على سبيل المثال:

- S.N.T.F, Boit N°206, Ponte et chaussees, Chemin de fer de Bône à l'Ouenza par Medjez-sfa, avant-projet, Section comprise entre le col de Madjén et l'Oued Salah, profils en travers types 01, Bône le 18 Fevrier 1911.

- S.N.T.F, Boit N°206, Ponte et chaussees, chemin de fer de Bône à L'Ouenza par Medjez-sfa, Section comprise Section comprise entre Medjez-sfa et le col de Madjen, avant-projet, profils en travers types 02, Bône le 11 MAI 1910.

- S.N.T.F, Boit N°206, études de chemin de fer, chemin de fer de Bône à Ouenza par Medjez-sfa, Rapport du subdivisionnaire, Guelma le 2 Février 1911.

أما بالنسبة للأرشيف الوطني ما وراء البحار آكس آن بروفانس فمن خلال مساعدة أحد أقاربي القاطنين بمرسيليا، تحصلت على مجموعة هامة من المعلومات، وبعد ترجمتها وتوظيفها ساهمت هي الأخرى في إثراء الموضوع من خلال مجموعة التقارير التي كانت ترفع من حكومة الجزائر العامة إلى حكومة باريس قصد طلب الموافقة لإتمام انجاز مراحل هذا المخطط، ومن خلالها نستشف الصعوبات التي اعترضت سبيل انجاز هذا الخط، بالإضافة إلى مجموعة الجداول الإحصائية المتعلقة بنفقات تكلفة الانجاز والصيانة.

-A.O.M، Ministères de la guerre et de l'intérieur : services ayant eu en charge l'Algerie (1830/1907), Travaux publics, chemins de fer, F80/1483.

-A.O.M، Ministères de la guerre et de l'intérieur: services ayant eu en charge l'Algerie (1830/1907), Travaux publics, chemins de fer, F80/1484.

-A.O.M، Ministères de la guerre et de l'intérieur: services ayant eu en charge l'Algerie (1830/1907), Travaux publics, chemins de fer, F80/1485.

كذلك مصادر المكتبة الوطنية الفرنسية الالكترونية التي نهلت منها الكثير من المصادر

بمختلف أنواعها لشخصيات سياسية وأخرى عسكرية وأطباء، وهي تعتبر شهادات حية عن واقع الحياة

الاقتصادية والاجتماعية لتلك الفترة إذ عكست الأوضاع المزرية للجزائريين في مختلف المجالات بالإضافة إلى مصادر أخرى حول شبكة سكة الحديد في الجزائر وعن المنشآت القاعدية التي أنجزتها فرنسا في مستعمرة الجزائر، وعلى الرغم من أنها تشيد بهذه الانجازات إلا أنني استخلصت معلومات متعلقة بالانجاز، وكذا الإحصائيات التي تعكس حجم الاستنزاف لثروات الجزائر عامة والمنطقة محل الدراسة خاصة، التي خدمت موضوع أطروحتي بشكل مباشر، وأثرت الفصل الثالث المتعلق بالاستغلال الاقتصادي الذي يحتاج إلى إحصائيات بالدرجة الأولى، كما ساعدتني في ربط الأحداث وتحليل عدة قضايا. لكن لا تخلو هذه المصادر من النزعة الاستعمارية والإشادة بما أنجزته فرنسا كمشروع حضاري دون مراعاة مصالح السكان الجزائريين. من هذه الدراسات نذكر:

- Bernard Maurice Antoine, **Les chemins de fer Algériens.**
- Hamel Louis, **Chemins de fer Algériens le classement de 1857.**
- Jusseau Paul, **Chemin de fer français en Algérie.**
- Poggi Jacques, **Les chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie.**

أما الدوريات فتعد أيضا مصادر ثانوية هامة، خاصة المقالات الدورية حول المستجدات في قطاع سكة الحديد، في مستعمرات فرنسا وخاصة الجزائر. واستفدت منها في المباحث الخاصة بالشركات ودورها في استغلال ثروات المنطقة في الفصلين الثاني والثالث. ونذكر منها:

- Assemblée générale ordinaire, **Chemin de fer de Bône a Guelma**, Le Journal des finances ,1^{er} juillet 1876, 5 août 1876. site web : www.entreprises-coloniales.fr.
- Jules Duval, **Exposition universelle de Paris l'Algérie**, le journal des débats, 3 septembre 1867.
- Le Journal des finances, **Omnium d'Algérie et de Tunisie**, 20 juillet 1912.

ثانيا: المراجع

اعتمدت على مجموعة من الدراسات لمؤلفين جزائريين التي من خلالها خاصة في الجانبين الاقتصادي والاجتماعي، باللغتين العربية والفرنسية. والتي من خلالها استوعبت موضوع بحثي خاصة في الجانب المتعلق بالمصطلحات الاقتصادية التي تعد المفتاح لفهم الموضوع في جانب الانجاز والاستغلال في الفصلين الثاني والثالث. نذكر منها:

- بن أشهنو عبد اللطيف، **تكون التخلف في الجزائر محاولة لدراسة حدود التنمية الرأسمالية في الجزائر بين سنتي 1830 - 1962.**

- بن داهاة عدة، الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض إبان الاحتلال الفرنسي للجزائر.
 - عميرايو أحميدة، آثار السياسة الاستعمارية والاستيطانية في المجتمع الجزائري.
 - الزبيري محمد العربي، التجارة الخارجية للشرق الجزائري.
- ومن المراجع باللغة الفرنسية نذكر منها:

- Gallissot Rene, *Algérie colonisée Algérie Algérienne-1870-1962*.
- Gautier M.E.F, *L'évolution de l'Algerie de 1830 à 1930*.
- Julien. CH.A, *Histoire de l'Algérie contemporaine 1827-1871*.
- Kaddache Mahfoud et Sari Djilali, *L'Algerie dans l'histoire*.

ثالثا: الرسائل والأطروحات الجامعية.

هذا كما كانت مختلف الرسائل الجامعية على المستوى الوطني والخارجي.سندا لي في فهم الموضوع من جهة واعتمادها في بعض الفصول كأطروحة دكتوراه علوم للاستاذ الدكتور شلالي عبد الوهاب، دور عمال المناجم الجزائرية في ثورة التحرير الجزائرية 1954- 1962 المنطقة الحدودية الشرقية أنموذجا، التي أفادت الموضوع في الفصل الثالث من المبحث الخاص بأهمية المنطقة وإمكاناتها الاقتصادية ورسالة ماجستير الموسومة بعنوان أوضاع العمال المسلمين الجزائريين في مناجم الونزة 1913- 1966. والتي اعتمدها في ثنايا الفصل الرابع المتعلق بآثار الاستغلال الاقتصادي على الجزائريين.

- وأطروحة دكتوراه علوم للدكتور مغدوري حسان، الأوضاع الاقتصادية والإجتماعية للجزائريين خلال الحرب العالمية الثانية 1939 - 1945. والتي استفدت منها خاصة في المبحث الأخير للفصل الأول دور سكة الحديد في استغلال خيرات البلاد.

- ورسالة الماجستير للدكتور ححو رضا، شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الاستعمار 1830- 1914. واعتمدت عليها في الفصل الأول خاصة في المبحث الخاصة بتطور مراحل شبكة سكة الحديد في الجزائر.

- ورسالة الماجستير للاستاذ شلالي ضيف الله، دور سكة الحديد الفرنسية في استغلال المناطق الداخلية للجزائر (الجلفة أنموذجا) 1857- 1962. والتي استعنت بها أيضا في الفصل الأول الخاص بالطرق البرية في الجزائر وبظهور شبكة سكة الحديد وتطورها.

هذا بالإضافة إلى مذكرات باللغة الفرنسية استقيت منها معلومات مهمة حول أهمية الطرق البرية والنقل الداخلي والخارجي في الفصل الأول، وانجاز المنشآت القاعدية الاستعمارية في الجزائر وغيرها في الفصل الثاني، وهي دراسات وطنية وأجنبية، نذكر منها:

- Ghenouchi Ahmed, **Réseaux de transport et organisation spatiale dans le Nord-est Algérien (Cas des réseaux ferroviaire et routier).**

-Mohand Ousaid, Safir, **Le patrimoine ferroviaire du XIXe et XXe siècle en Algérie, identification et valorisation, Mémoire en magistère .**

- Andre Emile, **Etat de la propriété rural en Algérie, Thèse Doctorat.**

-Faugeras Thomas, **Réseau ferroviaire Algérien et ambitions coloniales 1844 à 1962, mémoire de DEA.**

- صعوبات البحث:

- إن موضوع البحث يتعلق بمجموعة من المواضيع المتشابكة والمتداخلة ذات الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية مما شكل عبئا إضافيا من أجل ضبطه ضمن إطار الدراسة ووضع خطة محددة الإشكالية والوسائل حتى لا أغرق في الحثثيات والتفاصيل من جهة وأن لا يكون موضوعا عاما من جهة أخرى.

- إشكالية الحصول على المادة الأرشيفية وتبعثر أماكن تواجدها وصعوبة ضبط محاور الدراسة وصعوبة ضبط الإحصائيات الصادرة من الإدارة الاستعمارية والتي أحيانا تكون تقديرات يصعب التعامل معها خاصة تلك التي تتعلق بأعداد السكان.

- كما واجهتني صعوبة في ضبط المصطلحات الاقتصادية والاجتماعية مما شكل تحديا إضافيا وضبط الدراسات الجغرافية من انجاز خرائط وتمثيلات بيانية وقراءة تلك الإحصائيات.

- صعوبة ترجمة الوثائق الأرشيفية المتحصل عليها خاصة المكتوبة بخط اليد، كما أن هذا البحث حوى مجموعة كبيرة من الأماكن والشخصيات التي تطلبت ترجمتها، بالإضافة إلى صعوبة توظيف المادة العلمية المترجمة بين ثنايا الموضوع.

الفصل الأول: شبكة سكة الحديد الفرنسية بالجزائر نشأتها وتطورها.

المبحث الأول: مشروع سكة الحديد في الجزائر الخلفية والأبعاد.

أولاً: الخلفية التاريخية في ظهور سكة الحديد بالجزائر.

ثانياً: الأبعاد الإستراتيجية والأهداف الخفية للمشروع.

ثالثاً: أهمية النقل بالسكك الحديدية في المنظومة الاستعمارية.

رابعاً: أول خط حديدي بونة - عين مكرة قبل صدور مرسوم 1857.

المبحث الثاني: بدايات إنجاز شبكة الحديد بالجزائر

أولاً: صدور المرسوم الإمبراطوري وقانون تنفيذ المشروع.

ثانياً: أنواع استغلال شركات الامتياز للشبكة.

ثالثاً: أول خط حديدي مدينة الجزائر - البلدية بعد صدور مرسوم 1857.

المبحث الثالث: تطور شبكة سكة الحديد ودورها.

أولاً: برامج توسيع الشبكة الحديدية.

ثانياً: مراحل تطور شبكة سكة الحديد.

ثالثاً: دور ثروات البلاد في توسع الشبكة.

رابعاً: انعكاسات المشروع على حركة التجارة الخارجية والموانئ.

كان الاحتلال العسكري الفرنسي المباشر للجزائر متماشيا مع الهيمنة الاقتصادية والسياسية على ثروات البلاد، مما استدعى الاهتمام بوسائل النقل وإنشاء الجسور وحفر الأنفاق للتمكين لهذا الهدف، وهذا ما اتضح في تصريحات قادة الجيش والسياسيين الفرنسيين لأن الطرق هي ضرورة أساسية للهيمنة والتوسع في مختلف المناطق وظهر هذا الاهتمام من خلال إعادة رصف طرق المواصلات البرية المتواجدة منذ العهد العثماني، قصد تخفيض تكاليف النقل، للثروات المستغلة، وكان ذلك بإشراف مهندسين عسكريين وباستخدام الجنود والأسرى والسجناء الجزائريين، ضمن إستراتيجية شاملة عسكرية واقتصادية.

ابتداء من منتصف القرن التاسع عشر بدأ العمل بالمشاريع العامة الكبيرة التي سطرته إدارة الاحتلال كصرف الطرق البرية وربط الأقاليم في كامل أنحاء المستعمرة، وقد تزامن ذلك مع بداية الدراسات التقنية والفنية لمشروع سكة الحديد باعتبارها أخص أنواع النقل بعد النقل البحري، التي لها القدرة على تحميل أكبر كمية من البضائع في أسرع وقت ممكن، إذ يعتبر خط بونة - عين مكرة "برحال حاليا" أول خط في مستعمرة الجزائر، بل في شمال إفريقيا، بدأت أشغاله منذ سنة 1853 وافتتح للاستغلال في الفاتح سبتمبر 1859، إلى أن تم إصدار المرسوم بتاريخ 08 أبريل 1857، الذي صادق عليه الإمبراطور نابليون الثالث فنتج عنه زيادة توافد المستوطنين والشروع في إنجاز المنشآت القاعدية، وذلك تماشيا مع السياسة الاستعمارية وأهدافها.

لقد كان لصدور هذا القرار الأثر البالغ في تشجيع شركات الامتياز من أجل الاستثمار في هذا القطاع وتحقيق الأرباح، لتقسم فيما بينها أقاليم المستعمرة الثلاث، إذ ركزت كلا من شركة باريس - ليون - البحر المتوسط والشركة الفرنسية الجزائرية، نشاطهما في عمالة الجزائر، أما كلا من شركة بونة - قالمة، وشركة الشرق الجزائري في عمالة قسنطينة، في حين ارتكز نشاط شركة الغرب بعمالة وهران. ولقد انجزت شركة سكة حديد الجزائر أولى الخطوط الحديدية عقب صدور القرار وهو الخط الرابط بين مدينة الجزائر - البليدة، والذي افتتح للاستغلال في 08 سبتمبر 1862.

مع تعاقب الأنظمة السياسية الفرنسية بمختلف أنماطها، كان التوجه الثابت هو الاهتمام كأداة فعالة للسيطرة ووسيلة هامة للهيمنة. فلم تكن وظيفتها الأولى توفير الأمن فحسب بل للتأكد أيضا من نجاح سياسة الاستيطان وتسهيل التوسع الاستعماري. ومع نهاية القرن التاسع عشر، غطت الجزائر بشبكة من سكة الحديد مثلت الأداة الأساسية للسيطرة على المستعمرة ونهب ثرواتها واستغلال خيراتها.

المبحث الأول: مشروع سكة الحديد في الجزائر الخلفية والأبعاد.

أولا: الخلفية التاريخية لظهور سكة الحديد في الجزائر.

كانت وضعية الطرق البرية غداة الاحتلال عبارة على ممرات ومسالك بسيطة ومتركة أكثر في شمال البلاد، مما قلص من المبادلات التجارية والسيطرة السياسية على مختلف الأقاليم والمناطق الداخلية التي تفصلها جبال الأطلس التلي والصحراوي وتشكل تحديا طبيعيا كبيرا لجر العربات وسير القوافل في حركتها بين مختلف الأقاليم.¹

لتسهيل العمليات العسكرية واحكام السيطرة على البلاد مدت في الجزائر عدة طرق مثل: طريق مدينة الجزائر - تلمسان، مدينة الجزائر - سطيف - قسنطينة، سطيف - بجاية، قسنطينة - سكيكدة، وعدد من الطرق التي تتوغل في عمق البلاد. وفي الستينيات من القرن التاسع عشر، أصبحت هناك في الجزائر شبكة على مستوى جيد من الطرق البرية، يبلغ إجمالي طولها ثلاثة آلاف كيلومترا وتخدم الأغراض الاقتصادية والعسكرية معا، ثم ازدادت توسعا حتى عام 1914.²

لقد أدرك قادة الاحتلال مبكرا أن تطوير النقل ووسائله يشكل عاملا أساسيا وحاسما في تطور المنظومة الاقتصادية الاستعمارية ككل، وقد تزامن الغزو مع البدايات الأولى لإنشاء السكة الحديدية في فرنسا التي كانت تشهد الثورة الصناعية، الأمر الذي أدى إلى زيادة الطلب على المواد الأولية، مما أثر على الساسة والصناعيين ورجال الأعمال بضرورة إنشاء سكة الحديد في المستعمرة الجديدة. وهذا الاهتمام تزايد مع اكتشاف الثروة الهائلة والمتنوعة بها.³

فقد كانت المواصلات تشكل ضرورة ملحة من أجل التوغل والتوسع، وهاجسا أمام حركة الجنود ونقل عتادهم، فمع نهاية شهر أبريل 1832 تأسست بمدينة وهران مصلحة الجسور والطرق وفي سنة 1842 قرر المارشال بيجو إنشاء خطوط برية تربط بين سبعة مدن داخلية وهي: تلمسان معسكر، مليانة، المدية، سطيف، قسنطينة، قالمة، وسبعة مدن ساحلية وهي: وهران، مستغانم، تنس

¹ رضا حوجو، شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الاستعمار (1830-1914)، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في التاريخ الحديث و المعاصر، جامعة قسنطينة، قسم التاريخ، 2004 - 2005، ص. 6.

² شارل العيسوي، التاريخ الاقتصادي للشرق الأوسط وشمال إفريقيا، تر: سعد رحمي، د.د.ن، د. م. ن، د. س. ن، ص. 103.

³ Benaissa Cherif Noureddine, **Les grandes gares de la compagnie PLM en Algérie coloniale (1857-1939)**, Etude architecturale et urbanistique, Projet de thèse pour une première inscription à l'école doctorale de Géographie édition, Paris, 2012, p.4.

شرشال، الجزائر، سكيكدة، عنابة.¹ فالطريق البري شرقا قسنطينة - سكيكدة، يعد من بين أهم أسباب احتلال فرنسا لمنطقة سكيكدة وجعلها منطقة ساحلية محتلة بربطها بالمناطق الساحلية الأخرى من جهة، وبالمناطق الداخلية عبر مدينتي باتنة ويسكرة، وتم ذلك بهدف ترويج حركة مينائها التجاري عن طريق نقل مواردها نحو فرنسا.² والجدول الموالي يوضح تصنيف الطرق في مستعمرة الجزائر سنة 1864.

¹ عدة بن داهاة، الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض إبان الاحتلال الفرنسي للجزائر 1830-1962، طبعة خاصة وزارة المجاهدين، الجزائر، 2008، ص . 164.

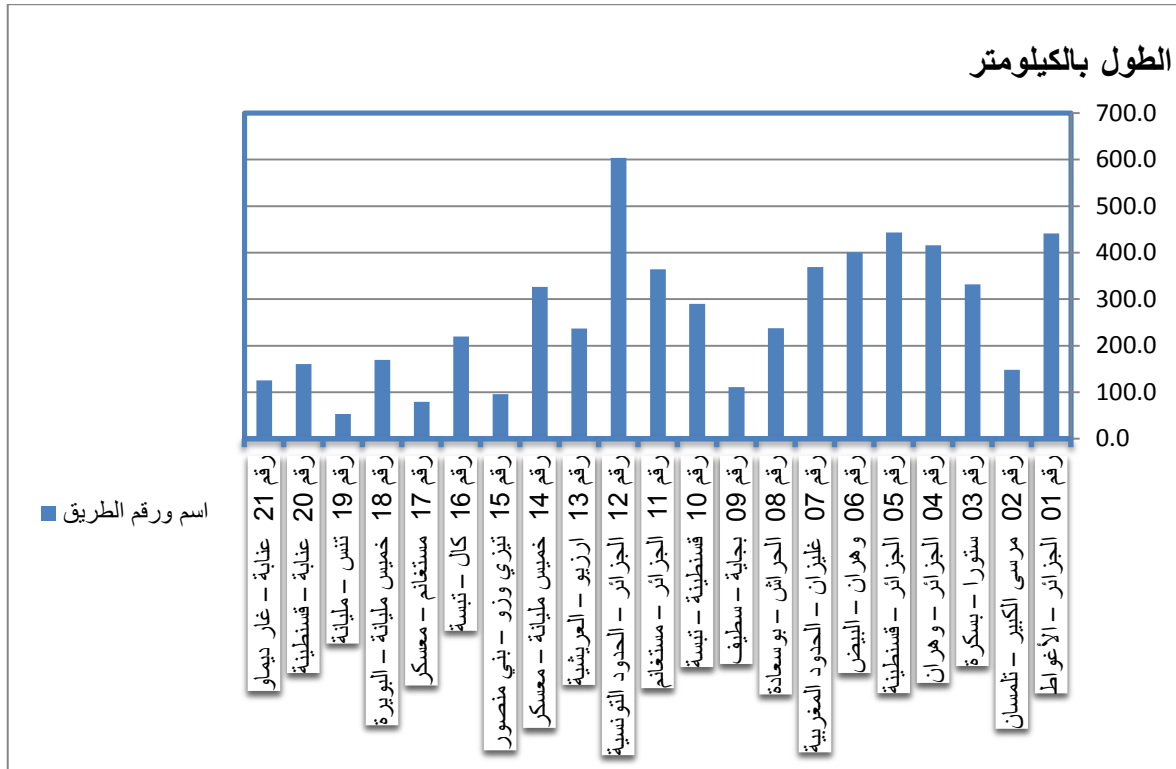
² عمار عمورة، الجزائر بوابة التاريخ : الجزائر العامة ما قبل التاريخ إلى 1962، دار المعرفة، الجزائر، 2009، ص . 147.

جدول رقم 1: مجموع الطرق في مستعمرة الجزائر وفق تصنيف سنة 1864.¹

الطول بالكيلومتر	الخط	رقم الطريق الوطني
441.6	الجزائر – الأغواط	رقم 01
148	مرسى الكبير – تلمسان	رقم 02
331.9	ستورة – بسكرة	رقم 03
415.8	الجزائر – وهران	رقم 04
443.3	الجزائر – قسنطينة	رقم 05
400.6	وهران – البيض	رقم 06
368.7	غليزان – الحدود المغربية (وجدة)	رقم 07
237.3	ميزون كاري (الحراش) – بوسعادة	رقم 08
111.2	بجاية – سطيف	رقم 09
290	قسنطينة – تبسة	رقم 10
364.2	الجزائر – مستغانم	رقم 11
603.9	الجزائر – الحدود التونسية	رقم 12
236.6	أرزيو – العريشية	رقم 13
326.4	خميس مليانة – معسكر	رقم 14
95.8	تيزي وزو – بني منصور	رقم 15
219.6	كال (القالبة) – تبسة	رقم 16
79.5	مستغانم – معسكر	رقم 17
169.7	خميس مليانة – البويرة	رقم 18
53.3	تنس – مليانة	رقم 19
160.4	بونة (عنابة) – قسنطينة	رقم 20
125.5	بونة – غار ديمو	رقم 21
5628.4	المجموع	

¹ ضيف الله شلالي، دور سكة الحديد الفرنسية في استغلال المناطق الداخلية للجزائر (الجلفة أنموذجاً) 1857-1962، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة الجزائر-2، 2011-2012، ص 64.

شكل رقم 1 - مجموع الطرق الوطنية وفق تصنيف سنة 1864.



يتبين من التمثيل البياني لمجموع الطرق الوطنية في مستعمرة الجزائر سنة 1864، أن انتشارها يمتد من الشرق إلى الغرب، كما أنها موجودة ومركزة في الجزء الشمالي لها. وأن أطول المسافات هي التي تربط بين مدينة الجزائر - الحدود التونسية بمسافة 603.9 كلم، في عمالة¹ قسنطينة، ثم طريق مدينة الجزائر - الأغواط بمسافة أكثر من 441.6 كلم في عمالة الجزائر، وطريق يربط وهران - البيض بمسافة 400.6 كلم، ثم طريق مدينة الجزائر - قسنطينة الذي تميز انجازه بالبطء بسبب صعوبة التضاريس وتواجد المرتفعات، أما المسافات الصغيرة للطرق فنجدتها بين المدن الساحلية القريبة من بعضها البعض مثل: طريق تنس - مليانة. وقد كانت الطرق المصنفة وطنيا هي الوحيدة المعبدة كليا أو جزئيا، وهي التي استخدمت من قبل العربات خلافا لأنواع الأخرى. هذه الطرق تربط عواصم العمالات الثلاث بأقاليمها الداخلية.

إلا أن النقل البري لم يكن ليفي بالغرض وحده ويحقق الأطماع الاستعمارية، فبدأت فكرة تغطية مستعمرة الجزائر بشبكة حديدية ابتداء من سنة 1844، وهي بداية أولى الدراسات التقنية

¹ العمالة: عبارة عن مساحة محددة تضم والي ولاية ونائبه ورؤساء بلدية وجعلوا مساحة الولاية على نمط المساحة بفرنسا، ثم تطور تقسيم الولاية حسب المعطيات البشرية والاقتصادية والإستراتيجية... الخ، انظر: جندلي محمد، عناية في سياق التاريخ وعمق الجغرافية في العصر الحديث، ج 2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003، ص ص . 448 - 447

والاقتصادية، عندما اقترح السيد ريدون *M. Redon* في دراسة طبوغرافية واقتصادية، حول ربط خط سكة حديد مدينة الجزائر - البلدية، ليأتي بعده السيد بيارون *دي موندسيير* وهو مهندس في الجسور والطرق، ومسؤول في الإدارة البلدية بمدينة الجزائر، بدراسة أخرى شجع من خلالها الفكرة السابقة مع إضافة الأهمية الاقتصادية للمشروع.¹

بعد أن اطلع السيد كيرفيغون *M. Kervéguen* وهو مهندس في الطرق والجسور أيضا، على الدراسات السابقة، حضر مشروعا كاملا، وطلب من شركات الامتياز بدأ أشغال عملية الانجاز مع ضمان فائدة قدرها 5%، إذ يبدأ الخط من الساحل متجها نحو ميزون كاري - *Carrée Maison* "الحراش حاليا"، التي كانت غنية بالثروة الغابية، قاطعا سهل متيجة وصولا إلى سفوح البلدية عبر بوفاريك *Boufarique*،² حتى يكون المشروع ناجحا ومربحا.

لقد كانت نفقات المشروع مرتفعة وفقا لحساباته ودراسته، إذ قدرها بمبلغ 17 مليون ف.ف.ق. لأجل انجاز الخط بمسافة 60 كلم مع مسار مزدوج، لكن المجلس العام لمصلحة الجسور والطرق قرر بأن تلك التقييمات المسبقة باهضة، مما اضطره لتخفيضها إلى 12 مليون ف.ف.ق. مع العمل على التقليل من الأشغال الفنية للمشروع، وأبدى استعداداه على التعامل مع الحكومة العامة.³

لثلي تلك الدراسة مشروعا قدمه كل من السيدان *فريدريك ولاكروا MM. Frédéric et Eugène Lacroix* متعلقا بربط خط سكة حديد سطورة - سكيكدة - قسنطينة، مرفوقا أيضا بمشروع آخر تضمن توسيع ميناء سطورة، إذ قدرا أن مجموع نفقات انجاز الخط بمبلغ أربعة وأربعون مليون ف.ف.ق. وأربعة ملايين ف.ف.ق. للجزء الرابط بين سطورة - سكيكدة، أما فيما يخص نفقات الميناء لوحده قد تصل إلى مليونان ف.ف.ق، ولأجل مباشرة الأشغال طلبا ضمان فائدة يصل إلى 5%، هذا بالإضافة إلى امتياز الحصول على الأراضي الواقعة بالقرب من ميناء سطورة والمحيطه بمسار الخط المراد انجازه.⁴

¹ هاميل، المصدر السابق، ص.9.

² بوفاريك: بلدية تابعة للبلدية حاليا، وهي أول مستوطنة اسسها الاحتلال الفرنسي بقيادة الجنرال كلوزيل بمقتضى القرار المؤرخ في سنة 1836، وقد اغتصبت العديد من اراضيها الخصبة وقدمت الى المستوطنين تحت غطاء استصلاح الاراضي، اصبحت بوفاريك بلدية بتاريخ 21 نوفمبر 1851. انظر الموقع الالكتروني الخاص ببلدية بوفاريك: <http://www.commune-boufarik.dz/Boufarik/histoire>

³ هاميل، المصدر السابق، ص.9.

⁴ المصدر نفسه، ص.10.

على إثر تلك الدراسة رغب بعض الرأسماليين الانجليز والألمان كأمثال السيد *فلاستون* *M. Gladstone*، والسيد *هانكي* *M. Hankey* أن يوفروا الغلاف المالي لتوسيع الميناء وإنشاء الخط السابق مع تمديده نحو سطيف عبر مدينة باتنة.¹

أما في إقليم وهران فقد قدم السيد *قاري* *M. Garbé* مشروعاً خاصاً يربط مدينة وهران - لهليل ممثداً إلى مدينة مستغانم، محتويًا بدراسة مكملة على مستوى منطقة تلمسان، مطالباً بنفس امتيازات السيد *لاكروا* وهي ضمان فائدة قدرت بـ 5%، مع منح امتياز الأراضي الواقعة على طول الخط، وإذن آخر لإنشاء مستودعات تابعة لهذه الخطوط، خاصة بتلمسان.²

تلك الدراسات الممتدة من سنة 1844 إلى 1853 تعتبر البدايات الأولى لفكرة إنشاء شبكة السكة الحديدية بالجزائر. ولم تكن الأسباب المالية والطبيعية هي العائق الوحيد أمام فكرة الإنشاء بل أن الرفض الشامل من الجزائريين للاستعمار وانتشار المقاومات وسم تلك الفترة بعدم الاستقرار السياسي والعسكري للاحتلال في المستعمرة بسبب الانتفاضات الشعبية التي كانت تغطي جل المناطق من شرقها إلى غربها، كمقاومة الأمير عبد القادر ما بين سنوات 1832-1847، ومقاومة أحمد باي ما بين سنوات 1836-1848، وبداية مرحلة استكشاف الأغواط في سنة 1844 بقيادة الجنرال *ماري مونج*،³ وثورة الظهرة 1845-1846، وثورة ابن الأحرش بمنطقة القبائل في سنة 1846، وثورة سي سعد التيباني سنة 1846 في غرب الحضنة، هذا على صعيد المستعمرة، وفي نفس الوقت حدثت تغيرات كبيرة بعد ثورة 1848 بفرنسا التي اندلعت ضد نظام الملك *لويس فيليب* التي كانت قد تجاوزت آثارها حدود فرنسا نفسها لتنعكس على الرأي العام الجزائري الذي وجد الفرصة سانحة لكسر الطوق.⁴

عند تولي *لويس نابليون* الحكم فرنسا بتاريخ 10 ديسمبر 1848 قامت الجمهورية الثانية بتقديم وعود للمستوطنين بتحقيق مطالبهم خاصة المتعلقة بسياسة الإدماج والاستغلال الاقتصادي وتوسيع الاستثمار إلا أنها لم تستمر طويلاً حتى تستجيب لهم بذلك حيث انتهت بنهاية سنة 1851، لتبدأ الإمبراطورية الثانية عند إعلان *نابليون الثالث* نفسه إمبراطوراً.⁵

لقد باشرت الإمبراطورية عملها بالجزائر وذلك بعودة النظام العسكري وإلغاء معظم الإجراءات المتخذة بشأن الإدماج السياسي أو الإداري، وبالرغم من ذلك فإنه لم يحل دون ازدياد عدد المستوطنين

¹ موريس، المصدر السابق، ص. 2.

² المصدر نفسه، ن.ص.

³ مياسي إبراهيم، الاحتلال الفرنسي للصحراء الجزائرية 1837-1934، دار هومة، الجزائر، 2005، ص. 101.

⁴ فركوس صالح، تاريخ الجزائر من ما قبل التاريخ إلى غاية الاستقلال، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2005، ص. 268.

⁵ فركوس، محاضرات في تاريخ الجزائر، المرجع السابق، ص. 105.

واتساع الأقاليم المدنية. حيث نشأت المكاتب العربية المدنية بتاريخ 08 ماي 1854 بعاصمة كل مقاطعة من المقاطعات الثلاث، تتولى تسيير شؤون الأهالي التابعة لتلك الأقاليم.¹

على الرغم إلهاح المستوطنين والمستثمرين إله أن الإمبراطور نابليون الثالث لم يوافق على المقترحات الأولية لإنشاء شبكة حديدية في الجزائر حتى تستتب الأوضاع ويسود الهدوء في المستعمرة ويتفرغ من حرب القرم 1854-1855،² التي أظهرت الحاجة الماسة للتمويل من المواد الغذائية والمواد الأولية التي تم تصديرها من مستعمرة الجزائر عبر الطرق البرية، قبل إنشاء السكة، فلم تكن لتلبي الحاجة من الكميات الكبيرة التي تستدعيها الحرب مع عجز الاقتصاد الفرنسي، الأمر الذي شجع على تعالي أصوات المستوطنين مطالبة بانجاز شبكة حديدية تغطي المستعمرة.³

تلك الأحداث السياسية أثرت على تعاقب وتغير الحكام العامون بشكل مستمر إذ تولى الحاكم العام شارون *Charon* 1848-1850،⁴ والذي شهد عهده ثورة محمد بوسبع بدائرة سكيكدة في شهر ماي 1848، وثورة الزعاطشة سنة 1849،⁵ وثورة بوبغلة في نفس السنة والتي شملت دائرتي برج بوعريبيج وبوسعادة،⁶ وذكر الجنرال دوتبول *D'hautpoul*، الحاكم العام على الجزائر (نوفمبر 1850-أفريل 1851) في تقريره عام 1850: (إن الحملة ضد بلاد جرجرة ضرورية ومستعجلة، من أجل شرف فرنسا وقواتها، وهي ستكون في صالح الزراعة والتجارة)،⁷ ليتغير الحاكم العام في الجزائر ويصل الجنرال راندون *Randon* 1852-1858، هذا الأخير لم يتمكن من السيطرة على الثورات الشعبية، لكنه تمكن من السيطرة النهائية على القبائل الكبرى، ثم توجه جنوبا إذ أرسل جيشه في أكتوبر 1852 لحصار مدينة الأغواط جنوب الجزائر بقيادة الجنرال بيليسييه وتمكن من احتلالها 12 ديسمبر 1852 واحتلال مدينة تقرت سنة 1854، ليكون الطريق ممهدا بالتوسع نحو الصحراء، كما شهد عهده ثورة

¹ فركوس، محاضرات في تاريخ الجزائر، المرجع السابق، ص.106.

² حرب القرم: أو "الحرب الشرقية" كما أطلق عليها الروس، هي حرب قامت بين الدولة العثمانية والإمبراطورية الروسية، في الرابع من أكتوبر سنة 1853، واستمرت ثلاثة أعوام، وانضم إلى جانب الدولة العثمانية في حربها ضد الإمبراطورية الروسية، تونس ومصر وبريطانيا وفرنسا، ومملكة إيطاليا التي كانت تعرف في ذلك الوقت بـ (مملكة سردينيا)، بسبب الضعف الذي أصاب العثمانيين وقتها. وقعت الحرب في شبه جزيرة القرم الواقعة شمالي البحر الأسود، وانتهت بهزيمة الروس، وتوقيع اتفاقية باريس. انظر: الموقع الإلكتروني: <http://mawdoo3.com>

³ عباد صالح، الجزائر بين فرنسا والمستوطنين 1830-1930، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1984، ص.21.

⁴ عيساوي محمد، شريخي نبيل، الجرائم الفرنسية في الجزائر أثناء الحكم العسكري 1830-1871، مؤسسة كنوز الحكمة، الجزائر، 2011، ص.126.

⁵ ثورة الزعاطشة: استمرت عدة أشهر، بعد انطلاقها بواحة الزعاطشة في الزيبان، والتي تبعد عن مسافة 35 كلم، جنوب غرب بسكرة، بداية من شهر ماي 1849، لتشمل الأوراس والحضنة أيضا. انظر: مياسي، الاحتلال الفرنسي للصحراء الجزائرية، المرجع السابق، ص. 33.

⁶ فركوس، تاريخ الجزائر، المرجع السابق، ص.269.

⁷ عيساوي، شريخي، المرجع السابق، ص.131.

بلاد القبائل الصغرى التي كانت هي آخر المناطق مما أدخلها تحت الاحتلال الفرنسي في شمال الجزائر.¹ هذا بالإضافة إلى ثورة أولاد مسعود وثورة بني صالح بضواحي مدينة بونة، وثورات الأوراس ما بين 1853-1854، ثورة عمار بن محمد بوقديدة بضواحي تبسة في 1853، وثورة ناصر بن شهرة في 1856، وثورة سي صدوق بلحاج بباتنة في 1857، وغيرها.²

كل الأحداث السياسية والعسكرية السالفة الذكر لم تُأد فكرة المشروع من حيث الدراسات بل بقيت مستمرة وتشمل أقاليم جديدة تم السيطرة عليها رغم تأخر الانجاز الفعلي للشبكة، فبتاريخ 15 جويلية 1854، قامت مجموعة من المهندسين والاقتصاديين أمثال: *السادة وارنييه، رانك، ديلافيين، ماك كارتييه وسيربولي، MM. Warnier, Ranc, Delavigne, Mac-Carthy, et Serpolet*، الذين طالبوا بالحصول على امتياز شبكة كاملة تغطي مختلف أقاليم المستعمرة، والتي كانت كالتالي:³

- **عمالة وهران خط الغرب:** يربط مدينة الجزائر - وهران عبر ميزون كاري (الحراش حاليا)، بوفاريك، البليدة، ليتجه غربا نحو عمورة، القنطرة، الشلف، غيليزان، لهليل (يلل حاليا)، تليلات، وهران. بالإضافة إلى خط منعزل يربط بين تلمسان - معسكر عبر سيدي بلعباس، من خلال خطوط فرعية تربطه بكل من مستغانم، وتنس.

- **عمالة الجزائر خط الوسط:** يربط عمورة - قسنطينة ليتجه غربا إلى سطيف، برج بوعريبيج، أوامال (سور الغزلان حاليا)، ليتفرع منه خطا يتجه عبر سهول بني سليمان ومجانة، إلى غاية قصر البخاري وخطا آخر يمتد يتجه شمالا إلى غاية مدينة الجزائر.

- **عمالة قسنطينة خط الشرق:** يربط قسنطينة - فيليب فيل (سكيكدة حاليا) - بونة، يمر من واد بومرزوق ومنه إلى واد الزناتي وبوحمدا، ثم واد مجاز عمار، قاطعا سكيكدة عبر *Jemmapes* (عزابة حاليا)⁴ وسانت شارل، وصولا إلى بونة عبر شمال بحيرة فتزارة. هذه الدراسة ألحقت بمجموعة مطالب تمثلت في قيمة الفائدة 5% بالإضافة إلى نيل امتياز التنازل على الأراضي المحيطة بالخطوط المراد انجازها، واستغلال مناجمها.⁵

¹ Piquet Victor, *La Colonisation française dans l'Afrique du nord : Algérie, Tunisie, Maroc*, Librairie Armand Colin, Paris, 1912, p.46.

² فركوس، تاريخ الجزائر، المرجع السابق، ص.234.

³ هاميل، المصدر السابق، ص.10.

⁴ **جيماب Jemmapes:** عزابة حاليا، مركز استيطاني تأسس بمقتضى مرسوم مؤرخ في 28 مارس 1848، على بعد 41 كلم من مدينة سكيكدة بالمكان المسمى فنداك الذي تعد أراضيها من أخصب الأراضي الجزائرية وهي تابعة لعمالة ومقاطعة قسنطينة، أصبحت بلدية كاملة الصلاحيات في سنة 1867. انظر: فركوس، محاضرات في تاريخ الجزائر، المرجع السابق، ص.103.

⁵ هاميل، المصدر السابق، ص.11.

لقد أبدى الجنرال شابو لاتور *Chabaud La Tour*¹ وهو أعلى قائد في الهندسة بالجزائر إعجابه بالمشروع السالف الذكر، مصرحا أنه: (يستحق الاهتمام، من وجهة نظر اقتصادية وسياسية كما أن الحاجة تدعو لإنشاء شبكة سكة الحديد لتعزيز وتطوير عملية الاستيطان واقتراح تسخير عمالة جزائرية).²

على ضوء ذلك شكلت وزارة الحربية والمستعمرات لجنة أكلت لها التواصل المباشر مع طالبي الامتيازات وتشجيعهم ومساعدتهم في تحقيق مطالبهم، وكان الاختيار في البداية لشركات صغيرة بهدف وضعها في حالة تنافسية فيما بينها لأن مطالبها الربحية كانت أقل، لكن الحصول على سرعة الانجاز وضمان التغلب على العوائق الطبيعية كان يتطلب شركات كبرى إلا أن فوائدها كانت كبيرة.³

كل تلك النقاشات امتدت إلى نهاية سنة 1856، دون تقنين فكرة شبكة سكة الحديد في الجزائر رسميا. علما أن كلا من وزارة الزراعة والتجارة والأشغال العمومية ووزارة الحربية كانت ترسل الإمبراطور على أهمية هذا القطاع في تطوير القطاعات السابقة.⁴

في آخر الأمر، أفضت الدراسات إلى مراسلة قدمها المارشال فايان *Vaillant* إلى الإمبراطور نابليون الثالث تضمنت وضع مخطط لشبكة سكة الحديد بالمستعمرة، مبديا رأيه وبكل قوة على ضرورة تنفيذ هذا المشروع⁵ مبررا ذلك بإنجاح الحملات العسكرية لقمع الانتفاضات الممتدة طوال القرن التاسع التاسع عشر، وتوطين المناطق التي تعبرها سكة الحديد.⁶

ثانيا: الأبعاد الإستراتيجية والأهداف الخفية للمشروع.

قدمت الإدارة الاستعمارية تشجيعا كبيرا للمستوطنين وفق تشريعات اقتصادية ومالية حفزت على الملكية والامتياز والاستثمار والاستغلال، لجعل المستعمرة في خدمة الاقتصاد الفرنسي، لهذا

¹ دي شابو لاتور *François-Henri-Ernest, baron de Chabaud-Latour*: (1804-1885) جنرال ورجل سياسي، عضو في مجلس الحكومة، ورئيس لجنة الأشغال في قطاع المواصلات خاصة في مجال الطرق والموانئ، ولد بفرنسا، في سنة 1830 تطوع للمشاركة في غزو مدينة الجزائر، قاد احتلال مدينة البليدة، ترقى إلى رتبة ضابط وشارك في عديد الحملات ضد الجزائر عبر سنوات (1837، 1839، 1840) انظر الموقع الالكتروني: [/https://gw.geneanet.org](https://gw.geneanet.org)

² Cardon Emile, *les chemin de fer de l'Algérie (extrait de l'Algérie agricole, commercial, industrielle)*, causin libraire, Paris, 1859, p. 4.

انظر أيضا: هاميل، المصدر السابق، ص.12.

³ POGGI Jacques, *Les chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie*, Larose, Paris, 1931, p.26.

⁴ المصدر نفسه، ن.ص.

⁵ بوجي، المرجع السابق، ص.27.

⁶ عميرايوي أحميدي، آثار السياسة الاستعمارية والاستيطانية في المجتمع الجزائري (1830-1954)، منشورات المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية وثورة أول نوفمبر 1954، الجزائر، 2007، ص. 55.

الغرض اهتمت بإنشاء البنايات القاعدية الضرورية لتوفير السيولة المالية للاستثمار كدعم لتثبيت أسس الاستيطان وتوسيعه، من سبل الاتصال والسدود والقنوات وتقديم المساعدات والمساهمة في إقامة المؤسسات المالية الضرورية. وسعى الماريشال راندون،¹ الحاكم العام إلى إقامة الهياكل القاعدية لتحقيق ذلك، فعمل على إنشاء الطرق، وفي عهده أصدرت فرنسا مرسوم 21 أبريل 1857، المتعلق بإنشاء شبكة من خطوط السكك الحديدية تربط المناطق والمدن الداخلية بالموانئ: خط يربط الشرق بالغرب، من قسنطينة إلى تلمسان، مروراً بالجزائر وسيدي بلعباس ووهران. تخرج من هذا الخط الرئيسي خط فرعية تربط إليه بونة وسكيدة وبجاية وسطيف وتنس والشلف ومستغانم وأرزو وغيليزان.²

في مقابل ذلك تم سن قوانين موجهة للجزائريين من أجل الحصول على أكبر قدر ممكن من الأراضي الخصبة من يد الفلاحين أصحاب الأرض، ومنحها للأوروبيين، فاتخذت الحكومة الفرنسية خطوة حاسمة في سبيل إدخال الجزائر في نطاق النظام الجمركي الفرنسي، وذلك بإصدار قانون 11 جانفي 1851، الذي نص على دخول الغلات الجزائرية إلى فرنسا دون دفع أي رسوم، جاء هذا القانون نتيجة للانتقادات التي وجهها التجار الأوروبيون للحكومة، قصد التحكم في السوق الجزائرية، خاصة تجار المعادن الذين صدروا سنة 1851، ما كميته 1722 طن من المعادن، وذلك ما قيمته 642613 ف.ف.ق.³

بناء على هذا القانون صارت الجزائر ملحقة اقتصادياً فرنسية، كونه ساعد على حماية التجارة الفرنسية، وعد ضماناً لسوق بلا منافس في الجزائر، وأوصل المنتجات الجزائرية إلى المستهلك الفرنسي، بأرخص الأثمان، كما كان من نتيجته إزالة العوائق أمام تحقيق رأس المال، ووسع من تراكم الرأس المال التجاري، وانطلاقاً من ذلك ساهم في تحطيم الاقتصاد الجزائري، ووسع دائرة الأسواق لصالح المحتل.⁴

كما أعلن الجنرال فاين أنه قبل تنفيذ أي انجاز، يجب تشجيع الهجرات الكبيرة من المزارعين الفرنسيين إلى الجزائر، دون تحسين في مستوى الهياكل القاعدية سيستنفذ الموارد دون أن يكون له

¹ الماريشال راندون **Jacque-Louis-César Randon (1871-1795)** المارشال راندون جاك لويس - قيصر ألكسندر راندون، ولد في مدينة غرونوبل، التحق إلى رتبة ملازم أول، ثم قائد سرب في 1830، كان وزيراً للحربية حتى أكتوبر 1851. وزير الحربية في 1851 - 1859 - 1867، ثم أصبح حاكماً عاماً على الجزائر ما بين (1851-1858)، وماريشال فرنسا سنة 1856. انظر: مصطفى عبيد، الجزائر في كتابات توماس (إسماعيل) أوربان، مذكرة ماجستير، قسم التاريخ، جامعة الجزائر، 2008، ص 101.

² عباد، الجزائر بين فرنسا والمستوطنين، المرجع السابق، ص 19.

³ شريخي، عيساوي، المرجع السابق، ص 137.

⁴ المرجع نفسه، ص 138.

مردود سليم، فالمناطق الداخلية النائية لم تجلب الاهتمام لدى المستوطنين لصعوبة الوصول إليها فكان استقرار أغلبهم في الساحل أو المدن.¹

فموجب قانون 16 جوان 1851، تم تأكيد أن الملكية حق مصون للجميع، بدون تمييز بين الملاك الجزائريين والملاك الفرنسيين، ولكن جاءت المذكرة التفسيرية لهذا القانون بشروط قاسية، إذ احتفظت الحكومة لنفسها بحق مصادرة أراضي الأهالي، كلما اقتضت الضرورة، للمشروعات العامة أو للاستعمار.²

وضح رجل القانون *جودان* في هذا الصدد قائلا: (بأن قانون 1851 يعد نظرية للسلب والنهب). كما ذكر السيد *ديفرنوا* في كتابه "الجزائر سنة 1858": (إن عمليات المصادرة ستؤدي إلى توفير حوالي عشرة ملايين هكتار للمستوطنين).³

فمشروع سكة الحديد بالجزائر لم يكن وليد لحظة صدور قرارا 1857 بل أخذت الفترة الممتدة ما بين 1844-1857 زمتا من التخطيط والتشاور والدراسات الفنية والطبوغرافية والاقتصادية- كما أشرنا سابقا- والتي قام بها مهندسين وشجع عليها العسكريون ورجال الأعمال آخذين في الاعتبار الفائدة الاقتصادية والسيطرة العسكرية والسياسية كهدف أسمى، ويتضح هذا في المراسلة التي أرسلها المارشال *فايان* إلى الإمبراطور قائلا: (إن جلاتكم قد فكر بأنه حان الوقت لتزويد الجزائر بشبكة حديدية من أجل الاستجابة للمصالح الزراعية التي تم خلقها، وتسريع التنمية المتواصلة.. ويجب اعتبار خطوط السكة الحديدية كواحدة 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 لمنتجات الأرض والصناعة. وأيضا بالتسهيلات التي تعطيتها لسياسة الاستيطان).⁴ ومن خلال هذا التصريح نستشف الأبعاد الإستراتيجية الخفية للمشروع. فعملية التوغل والتوسع وحركة الاستيطان بدأت خاصة نحو المناطق الداخلية متماشية مع إصدار مرسوم التصنيف 1857، الذي يمثل تاريخ انطلاق أشغال انجاز الشبكة لتسهيل عملية النقل السريع للمعدات العسكرية من أسلحة ووسائل حربية، وحركة الجنود إلى أماكن الانتفاضات لقمعها وسرعة الوصول إليها، وهذا ما عبر عنها *توماس فوجيراس* في رسالته الموسومة بعنوان "شبكة سكة

¹ Thomas Faugas, *Réseau ferroviaire Algérien et ambitions coloniales 1844 à 1962, Manifestations du processus colonial au sein de l'infrastructure ferroviaire*, mémoire de DEA présente sous la direction de M. Ilbert, université de Provence, 1991-1992, p. 28.

² شريخي، عيساوي، المرجع السابق، ص. 135.

³ المرجع نفسه، ص. 136.

⁴ بوجي، المصدر السابق، ص. 31-32.

الحديد الجزائرية والطموحات الفرنسية 1844-1962" قائلا: (إن القوات والمعدات ستنتقل بسهولة أكبر إلى مسرح عمليات "التمرد" للقضاء عليها في مهدها).¹

لقد كان العسكريين أمثال الجنرال شابو يتحمسون لهذا المشروع كأولوية قصوى قبل الأهداف الاقتصادية التي تبنتها شركات الامتياز المستثمرة في مختلف القطاعات: (إن حاجتنا تسبق دائما ذلك الهدف الاقتصادي من انجاز شبكة سكة الحديد بالجزائر).² كما عبر عن هذه السياسة أيضا في تصريح آخر سنة 1858 بقوله: (إن ضرورة تثبيت المستوطنات هي الافتتاح المسبق لطرق الاتصال الجيدة التي تسمح للسكان الأوروبيين بتصدير منتجاتهم نحو الموانئ).

إذ يظهر ذلك في تصريحه أيضا: (يجب ألا يسبق المستعمر السكة الحديدية لأن البنية التحتية للمستعمرة يجب أن تكون عنصرا أساسيا للاحتلال). فالهدف واضح لا يمكن أن يثبت وجود الاستعمار إلا بتحسين البنية القاعدية على رأسها مشروع السكة الحديدية.³

فبموجب المرسوم الإمبراطوري الصادر في 08 أبريل 1857، قررت قوات الاحتلال الفرنسي إنشاء شبكة حديدية في الجزائر للسيطرة على جميع أنحاء البلاد بهدف مزدوج لاستخدامها كأداة لوجستية يتم من خلالها قمع الانتفاضات من أجل الهيمنة العسكرية المباشرة على المستعمرة ووسيلة لنقل العتاد الحربي والجنود إلى مراكز وأماكن الانتفاضات بسرعة لقطع الطريق أمام انتشارها. علما أن اغلب تلك الدراسات قد قام بها فريق الهندسة العسكرية.⁴

كان سعي الإدارة الاستعمارية متمثلة في وزارة الحربية لترسيخ دعائم الاستعمار بتشجيع مشروع سكة الحديد والتمكين للاحتلال والعمل على إخضاع القبائل للسلطة المركزية، ومراقبة تحركاتها، ومحاصرة الزوايا ومراقبتها من خلال ضباط المكاتب العربية لمساعدة القادة العسكريين في إدارة شؤون "الأهالي"، والتمهيد لطرق الاحتلال والاتصال والتجارة عن طريق إقرار المنشآت القاعدية.⁵ مع توغل الاستعمار نحو المناطق الداخلية بعد سيطرته على مراكز الساحل واكتشافه لأراضي سهلة واسعة مع بناء السدود الأولى، وتواصلت عمليات تجفيف الأراضي لاستغلالها الزراعي خاصة أنها كانت مناطق مروج ومستنقعات خاصة في سهل متيجة والساحل. بالإضافة إلى الثروات الغابية والمعدنية مما زاد من الأطماع الاستعمارية للاستغلال في القطاعات الحيوية كالتعدين والزراعات

¹ فوجيراس، المرجع السابق، ص.14.

² المرجع نفسه، ص.15.

³ نفسه، ص.16.

⁴ كاردون، المصدر السابق، ص.12.

⁵ فركوس، تاريخ الجزائر، المرجع السابق، ص ص 248-249.

النقدية ولم يكن من الممكن تحقيق ذلك إلا بتطوير النقل بسكك الحديدية وتوسيع الموانئ من أجل التصدير بحمولات معتبرة بعد قرارات المصادرة والتهجير وتشجيع حركة الاستيطان لأجل تغليب العنصر الأوروبي الدخيل على الجزائري صاحب الأرض.¹

إذ أن الصناعة الفرنسية كانت تعاني من مشكلة توفير مصادر الموارد الأولية، فكانت الجزائر أحسن حل لهذه المشكلة،² والدليل على ذلك مطالبة شركات الامتياز باستغلال المناطق المحيطة بالسكة ومناجمها. وقد ذكر الجنرال شابو في تصريحه حول أهمية السكة: (على الرغم من السلاسل الجبلية الجد صعبة والخطيرة التي تتشكل منها مناطق عديدة من الجزائر، إلا أن إنشاء خط سكة الحديد لا يعتبر مكلفا لأن عملية الانجاز لا تتم مثلما هو الحال في فرنسا لخدمة المدن والمواطنين أما في الجزائر فيجب أن نركز الاهتمام على نقاط محددة هامة لأجل عملية تمديد الخط الحديدي أخذين بعين الاعتبار أهميتها من حيث عملية الاستغلال الزراعي في المناطق ذات التربة الخصبة ونقاط الثروة مع الهيمنة العسكرية المباشرة مع تحجيم النفقات).³

فتم تسخير الجزء الأكبر من الأراضي الخصبة للزراعة النقدية بدلا من الزراعة الاستهلاكية ففي سنة 1854 بدأت زراعة التبغ في القبائل الصغرى وبونة وحول تلمسان ومعسكر ويسر ومنتجة وفي سنة 1857 قدرت الصادرات الجزائرية من المعادن كما يلي: 4205 طن من الحديد، و1413 طن من النحاس، و5424 طن من الرصاص، أما الزيت فقدرت صادراته بثلاث ملايين ف.ف.ق. أما في سنة 1858 شغلت هذه الزراعة أربعة آلاف هكتار وأنتجت ستة ملايين كيلوغرام من التبغ.⁴

فنشاط الأطماع الاستعمارية الاستثمارية في القطاعات الحيوية كالتعدين والزراعات النقدية.. تزايد بشكل مستمر وهذا من أجل التصدير نحو فرنسا أو أوروبا، فكان مشروع السكة مرتبطا ارتباطا مباشرا بالمصادرة والاستيطان والاستغلال ونهب الثروات وتطوير الموانئ وتصديرها. ضمن إستراتيجية الاستعمار الشاملة لهذا المشروع.

ثالثا: أهمية النقل بالسكك الحديدية في المنظومة الاستعمارية.

لقد كان مشروع السكة الحديدية يرتبط عضويا بمجمل المشروع الاستيطاني الفرنسي في الجزائر، فإنشاءها من أجل إحكام القبضة على "الأهالي" وتأمين سيطرتهم عليها. لذا اهتمت إدارة

¹ فركوس، محاضرات في تاريخ الجزائر، المرجع السابق، ص.85.

² يحي بوعزيز، سياسة التسلط الاستعماري والحركة الوطنية 1830-1954، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007، ص.76.

³ فوجيراس، المرجع السابق، ص.16.

⁴ عيساوي، شريخي، المرجع السابق، ص.140.

الاحتلال بمسح الأراضي وتصميم الخرائط الطبوغرافية والتضاريسية والمعدنية والثروة الغابية. وهو عمل يسبق أي نشاط يتعلق بالاستغلال والاستيطان ليرتبط هذا كله بتقنيات الشبكة. لتكون منطلقا للسيطرة والاستنزاف وتحديد الأراضي مع تسهيل نقلها للكولون من أجل استغلالها بما يتناسب مع أهدافه بطريقة ممنهجة وفعالة. هذه المصالح الطبوغرافية جهزتها بالمفتشين والمهندسين والأعوان الإداريين الذين بلغ عددهم 286 سنة 1893.¹

في سنة 1850 نشر السيدان مهندسا المناجم السيدان فرونال وأونوفونتين، نتائج أبحاثهما بعد دراسة شملت العمالات الثلاث، أسفرت على اكتشاف 45 منجم منها الحديد في كل من عين مكرة ولمبودجة والعلايق ببونة، ووادي علال ورأس التنس ووادي تافيلاس بالتنس، وبالنسبة للنحاس كانت هناك مناجم موازية بالمدينة وكاف أم الطبول بالقرب من القالة، وبالنسبة للرصااص مناجم كاف أم الطبول وغار رويان بمغنية.²

تلك الدراسات كانت متماشية مع التقارير الفنية لإنشاء سكة الحديد بالجزائر. كما اعتبرت نتائج الأبحاث أن المستعمرة تشكل مجالا حيويا وفضاءا اقتصاديا معتبرين بزعمهم أن السكان قليلون جدا مع مساحات شاسعة غير مستغلة. الأمر الذي دفع بالشركات الأوروبية وأصحاب رؤوس الأموال للتنافس الشديد في ما بينها لأجل الحصول على أكبر قدر من الامتيازات والفوائد مطالبين بتحسين ظروف الاستثمار وعلى رأسها إصلاح الهياكل القاعدية كما ذكر السادة "ديلافين" وهو وكيل بمدينة الجزائر، و"ماك-كارثي" مهندس مدني، و"رانغ" وهو أحد الملاك، و"سيربولات" وهو موثق، والدكتور "وارنييه" وهو أحد أعضاء اللجنة العلمية والمجلس الأعلى للإدارة بالجزائر في كتابهم الموسوم بعنوان "سكة حديد الجزائر": (لتظهر الجزائر نفسها لنا، وسوف تأتي إليها...)³.

لقد استوردوا في ملاحظاتهم أن: (أوروبا على حق إذ لا يمكن الاعتقاد بان لدينا عناصر الحياة الخاصة بها. ولا تزال المستعمرة تعيش على معونات فرنسا. ومن غير المعقول أن لا نستغل مواردها استغلالا امثلا، ولا نستفيد من منتوجاتها، فكيف لاستراليا وكاليدونيا الجديدة وهي مستعمرات جديدة وبعيدة تحصل على الكثير من الامتيازات ذلك لأنه تم إظهار ثرواتها وتشجيع الاستغلال الاقتصادي بها ومن أجل ذلك، نحن في حاجة إلى سن القوانين الملائمة وتطوير الطرق والمواصلات

¹ بن داهة، الصراع حول ملكية الأرض، ج1، المرجع السابق، صص.160-161.

² فوجيراس، المرجع السابق، ص.17.

³ Delavigne Paul, Mac-Cathy oscar, Ranc Urbain, Serpolet Joachim-Adolphe, Warnier auguste, Chemin de fer de l'Algérie par la ligne centrale du tell, avec rattaches a la cote, Alger, 1854, p.1.5

التي تمكن سهولة تسويق المنتوجات وتطوير اقتصاد المستعمرة وعليه فإن مشروع سكة الحديد يقف على مدى تضامن رجالنا وتسييرهم).¹

اعتبر الساسة الفرنسيون حيوية الاقتصاد الفرنسي وديمومته تتطلب حيوية اقتصادية وسياسية في مستعمرة الجزائر مما يقتضي وجوب إنشاء سكة الحديد كعمل مستعجل يجب الإسراع به وكوسيلة حديثة لنقل البضائع والمسافرين. فلا يمكن استعمال النقل النهري لانعدام الأنهار (الأودية) في مستعمرة الجزائر ولشدة الانحدارات لذلك يختصر اختيارنا على السكة الحديدية على حساب الطرق البرية من حيث تكلفة البضائع باعتباره سريعا إذ ليس من الممكن الوصول إلى الأهداف المرجوة بدون هذا المشروع والولايات المتحدة الأمريكية² خير دليل على ذلك ففضل السكة أدى إلى اكتشاف وتعمير الغرب الأمريكي وربط شرقها بغربها، وعليه يجب أن نأخذ العبرة منهم.³

لقد قامت السلطات الاستعمارية بإجراء عمليات جرد للثروات من حيث الكمية والتنوع والتوزيع وكنتيجة للدراسات تبين أن المستعمرة الغنية بمواردها هي إقليم جاذب للاستثمار والاستغلال مع استقبال الفائض السكاني الفرنسي خاصة مع تنوع أقاليمها وخصوبة أراضيها، وغناها بالثروة الحيوانية وتنوعها، وكذا غناها بالثروة الغابية مما يشكل موردا لصناعة الأخشاب، مع توفرها على الثروة المعدنية هائلة، هذا المسح الذي قامت به المنظومة الاستعمارية، شجع على ضرورة تطوير وسائل النقل من أجل الاستغلال الأمثل لهذه الثروات. فالدراسة شملت مقارنة بين النقل البري والنقل بالسكك الحديدية من حيث تكلفة الانجاز وكمية البضائع المنقولة وتشجيع الأوروبيين للتوغل نحو المناطق الداخلية، والوقت المستهلك في عملية التنقل.⁴

فمن خلال دراسات قامت بها مجموعة من المهندسين والاقتصاديين أمثال السادة دولافيين، وارنبيه، رانك، ماك كارتنيه وسيربولي، سنة 1854، -هم أول فريق أسس لمشروع إنشاء سكة الحديد-⁵ من أجل الجدوى الاقتصادية لمقارنة انجاز الطرق البرية أو إنشاء شبكة حديدية، انطلاقا من سؤال جوهرى أيهما أكثر نجاعة وفائدة لمنظومة الاستعمار تعبيد الطرق البرية أو انجاز شبكة حديدية؟

¹ دولافين وآخرون، المصدر السابق، ص.10.

² ربما لم تلعب سكة الحديد دورا حيويا في حياة أي دولة كما لعبته في الولايات المتحدة الأمريكية، فامتداد أراضيها وتباعد مسافات أقاليمها شكل عقبة رئيسية في سبيل التواصل إلى أن ظهرت الآلة البخارية في الربع الأول من القرن التاسع عشر التي ارتبط نمو وازدهار العديد من المدن الأمريكية بخطوط السكة الحديدية. انظر: خالد حامد، "خطوط السكك الحديدية في العالم نشأتها وتطورها"، مجلة الجزيرة، العدد: 159، 7 فيفري 2006. الموقع الإلكتروني: <http://www.al-jazirah.com>

³ دولافين وآخرون، المصدر السابق، ص.16.

⁴ المصدر نفسه، ص.16.

⁵ هاميل، المصدر السابق، ص.10.

وأيهما يخدم المصالح الاستعمارية وأكثر أهمية من الآخر؟. وقد أخذت هذه الدراسة نموذج منطقة الجزائر وسهل متيجة، إذ خلصت إلى أن تغطية هذه المنطقة محل الدراسة يتطلب الكثير من الطرق المتوازية، والتي لا تتطلب إلا مسار سكة واحدة. كالتالي:

- 1- طريق بحري يربط بين دلس - قاستيليون Gastiglione "بوسماعيل حاليا".
- 2- طريق في الجهة الجنوبية للساحل يربط ما بين فيرم مودل Ferme- Modèle "بئر خادم حاليا" - القليعة، مع مشروع مواصلة الطريق إلى مارينغو Merengo "حجوط حاليا".
- 3- طريق رئيسي بالمتيجة يربط كل من الأربعاء - سيدي موسى - بوفاريك - وادي العليق.
- 4- طريق يربط حول الأطلس (موجودة حاليا بين الأربعاء - حجوط، مع وجود مشروع مواصلة بالجهة الشرقية حتى الفاندوق¹ إلى ما أبعد)².
- 5- طريق في الخط الرئيسي للتل (وقد بدأ ما بين المدية والشلف مع وجود مشروع للمواصلة حتى سور الغزلان غرب مليانة).
- 6- أخيرا، وحتى لا نذهب أكثر من ذلك، يجب إنشاء طريق حول الجبال عند حدود التل والصحراء بين بوغار والمسيلة³.

وقد خلصت هذه الدراسة أن السفر من الجزائر - وهران على مسار تقريبي 400 كلم يوفر فيه التنقل عبر السكك الحديدية سنويا 4.997.600 ف.ف.ق، مقارنة بالتنقل عبر الطرق البرية⁴.
أما بالنسبة لنقل البضائع فقد خلصت الدراسة إلى أن ثمن كل واحد طن من السلع هو 10 سنتيم لكل كلم، في حال السرعة الضعيفة⁵. بمعدل 16 كلم/سا. كما هو موضح في الجدول التالي⁶:

¹ الفاندوق: هي إحدى بلديات عمالة الجزائر، تم إنشاءها بموجب قرار 1844/10/14، أسكنت بها 150 عائلة أوروبية تستفيد من 1.200 هكتار. أنظر: بن داها، الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض، ج.1، المرجع السابق، ص. 422.
² دولافين وآخرون، المصدر السابق، ص.17.
³ المصدر نفسه، ن.ص.
⁴ نفسه، ص.19.
⁵ سكة حديد بطينة السرعة (خفيفة): هي سكة حديد، بنيت بتكاليف أقل مع خفض المعايير مقارنة بالسكك الحديدية الثقيلة، حيث يستخدم المسار الاخف وزنا، والأكثر تدرجا بشكل حاد ومنحن بإحكام للحد من تكاليف الهندسة المدنية.
⁶ دولافين وآخرون، المصدر السابق، ص.20.

جدول رقم 2: نقل البضائع بالنسبة لوسيلتي النقل لكل كلم وكل طن واحد سنة 1854.¹

القيمة	الوسيلة	عبر الطرق البرية	عبر السكة الحديدية
ثمن نقل الطن	0.20	0.10	
فائدة قيمة الطن خلال الرحلة	0.00137	0.000127	
المجموع	0.20137	0.100137	
الفارق لصالح النقل بالسكة الحديدية: 0.101233 ف.ف.ق			

جدول رقم 3: نقل البضائع بالنسبة لوسيلتي النقل لكل 100 كلم وكل طن سنة 1854.²

القيمة	الوسيلة	عبر الطرق البرية	عبر السكة الحديدية
بالنسبة لكل 100 كلم وكل طن	20.137 ف.ف.ق	10.0137 ف.ف.ق	
الفارق لصالح النقل بالسكة الحديدية: 10.1233 ف.ف.ق			
بالنسبة لكل 100 كلم وكل 1000 طن:	20.137 ف.ف.ق	10.013 ف.ف.ق	
الفارق لصالح النقل بالسكة الحديدية: 10.123 ف.ف.ق ³			

التي يجب أخذها بعين الاعتبار عندما نقارن مصاريف إنشاء الطرقات البرية مع إنشاء خطوط السكة الحديدية ونستطيع أن نؤكد بأن إنشاء خط سكة حديدية مزدوج بين وهران - مدينة الجزائر يستهلك فقط ثلث رأسمال ما يتم توفيره سنويا الناتج عن اختيار السكة بالنسبة للطرقات البرية. لا يمكن للشك أن يبقى قائما: الحيوية في الجزائر يجب أن تؤسس على خطوط السكة الحديدية.⁴ وبعد وبعد التطرق للدراسة المقارنة بين هذين النوعين من المشاريع، فإننا نعتقد أنه من المفيد وضع بعض المبادئ العامة:

في كل الدول حيث تم اعتماد السكة الحديدية كوسيلة نقل متطورة، فقد تم البدء بخطوط تجريبية، خطوط ضيقة ومعزولة، كما نريد انجازه اليوم في الجزائر عن طريق مشاريع وهران - سان دونيس دو سيق، أرزيو - الغزوات، الجزائر - البليدة، سكيكدة - قسنطينة، وفي كل الحالات سجلت الحسرة والأسف لعدم النظرة للمستقبل قبل دراسة المسألة على ضوء الاحتياجات العامة للدول، سواء في شقها الداخلي أو في شقها الخارجي، هذا الخطأ يجب تجنبه في مستعمرة الجزائر.⁵

¹ المصدر نفسه، ص.21.

² دولافين وآخرون، المصدر السابق، ص.21.

³ الفرنك الفرنسي القديم: عملة ذهبية فرنسية 900 ألفية، وزنها 6.4516 جرام، منها 5.8064 غرام من الذهب الخالص، تم البدء هذه العملة في القرن 19م، بأمر من نابليون بونابرت، ولذلك يطلق عليها أيضا اسم نابليون، على وجهها الأول صورة لوجهه، وعلى الوجه الآخر الشعار الملكي الفرنسي.

⁴ دولافين وآخرون، المصدر السابق، ص.22.

⁵ المصدر نفسه، ص.23.

كما ذكروا: (إننا لسنا في مرحلة تربية الشعوب حيث يجب الاستجابة للفضول العام قبل إبداء الفكرة. أن الوضعية التي وصلتها الخطوط الحديدية في أوروبا، لا تسمح للجزائر بإعطاء أول ضربة فأس من أجل إنشاء الطريق التي توضع عليها أولى أجزاء السكة، من دون إن تتأكد مبدئيا من أن نقطة الانطلاق هي في تناسق تام مع نقطة الوصول الممكنة حاليا أو مستقبلا أو إذا كان المسار يستجيب لكل الاحتياجات وكل الإمكانيات وأن شروط الاستغلال تم تحديدها وفقا لتوقعات بعض الاحتياجات المرتبطة بالحالة الاجتماعية للبلاد، أو في النهاية المخطط الخاص المقترح هو على علاقة مع الانجاز العام المتعلق بالتحكم، "الاستعمار والحضارة" الذي تؤديه فرنسا في إفريقيا؟) فمن خلال دراستهم وضحو وجهات النظر المختلفة للمشروع كالتالي:

- من وجهة نظر الحكومة، تسيطر الوضعية السياسية وستسيطر على كل شيء في الجزائر لمدة لا يمكن تحديدها. بالفعل فالإنتاج في الزراعة، الصناعة أو التجارة يجب أن تكون وأن تبقى سادة في البلاد) يجب أن نتحكم فيها، غير أنه من أجل الحفاظ على هيمنتنا في الداخل أو في الخارج يمكن بل ويجب أن يكون في اعتبار الحكومة أن مسار الخطوط يمر بنقطة ما ولا يمر بأخرى، المدعومة من طرف قواتنا البحرية، من أجل تحريك من ميناء إلى آخر، المساعدات المادية والبشرية التي يمكن اعتبارها ضرورية، لأنه مع وجود خط سكة حديدية يربط بين وهران، مستغانم، الجزائر، بجاية سكيكدة، بونة، يمكن لهذه الموانئ أن تستفيد من التبادل في المساعدات وهذا الامتياز يضاعف القوة الكبيرة للبحرية التي تطلبها غزو الجزائر من فرنسا).

- إن السكة الحديدية تعمل على تطوير الموانئ وتوفر الدعم اللوجستي¹ للقوات البحرية الفرنسية.
- هناك حاجة حيوية لاعتماد شبكة عامة وطريقة موحدة للبناء والاستغلال قبل السماح بإعطاء أجزاء أو خطوط سكة حديدية تستغلها وزارة الحربية كأداة في الدفاع والهجوم.²

هذا بالنسبة للدراسات التي تمت قبل إنشاء السكة لكن بعد انجاز مجموعة معتبرة من خطوط سكة الحديد لم تتوقف عمليات جرد مختلف الثروات واستغلالها عبر تلك الشبكة. ونأخذ مثلا على عملية مراقبة مداخل كل شركة من طرف مجلس الدولة بعد مرور سنوات على الاستغلال لمعرفة مدى نجاعة المشروع وخلال كل سنة من السنوات الموالية: 1896، 1897، 1898، 1899. تم دراسة مداخل الاستغلال لشركة باريس- ليون- البحر المتوسط، مع وزير الأشغال العمومية بإشراف لجنة

¹ اللوجستي: تعني فن وعلم إدارة تدفق البضائع والطاقة والمعلومات والموارد الأخرى كالمنتجات والخدمات وحتى البشر من منطقة الإنتاج إلى منطقة الاستهلاك، أو فن تحريك الجيوش وإمدادها باستمرار كونها ذات صلة بالشؤون العسكرية.

² دولافين وآخرون، المصدر السابق، ص.25.

مراقبة الحسابات بعد صدور قرار مجلس الدولة في 28 جويلية 1905، فأصدرت لجنة المراقبة نتائجها بخصوص شركة باريس - ليون - البحر المتوسط. ففي سنة 1896، قدر المبلغ بـ 281.914.77 ف.ف.ق، وفي سنة 1897، قدر المبلغ بـ 332.748.53 ف.ف.ق، وفي سنة 1898، قدر المبلغ بـ 144.408.67 ف.ف.ق، أما في سنة 1899، فقد قدر المبلغ بـ 27.518.63 ف.ف.ق، فكان المبلغ الإجمالي: 786.590.60 ف.ف.ق.¹

كما وجدنا أنه من الضروري إعطاء مثال أيضا عن أولى الخطوط المنجزة لأكبر شركات الامتياز وهي باريس - ليون - المتوسط، وعن حجم استغلال الثروات التي كانت تنقل عبر خطوطها للتصدير: - **خط الجزائر - وهران**: بلغت كمية الحبوب المصدرة عبر هذا الخط ما قيمته 813.000 ف.ف.ق في سنة 1898، وفي سنة 1897 فقد بلغت ما قيمته 123.357 طن، أما كميات الخمر فقد بلغت 101.768 طن، في سنة 1897، وفي سنة 1898 بلغت 100.399 طن أما بالنسبة لمادة الحلفاء التي صدرت عبر هذا الخط فقدرت بـ 18.844 طن، في سنة 1897. و 16.932 طن في سنة 1898. أما المواد المعدنية فبلغت 5.997 طن في سنة 1898، وفي سنة 1897 بلغت 5.909 طن. كما كانت تصدر كميات معتبرة من الفواكه والخضر التي كانت تشهد ارتفاعا ملحوظا ففي سنة 1897 بلغت 7.398 طن، وفي سنة 1898 بلغت 24.388 طن.²

- **خط سكيكدة - قسنطينة**: كانت تصدر كمية الحبوب عبر هذا الخط في سنة 1897 إلى 65.432 ف.ف.ق. أما عدد رؤوس الأغنام فقد تعدت 94.000 رأس في سنة 1897 لتصل إلى 158.000 رأس في سنة 1898. إذ بلغت كمية الزيتون المصدر نحو الخارج 11.344 طن في سنة 1898 مقابل 15.507 طن في سنة 1897، أما كمية الأعلاف فقد بلغت 1.282 طن في سنة 1897، و 1.237 طن في سنة 1898، أما كمية الصوف فقد تعدت 1.023 طن في سنة 1897 إلى 639 طن في سنة 1898.³

إن تركيز الإدارة الاستعمارية على النقل كان عمل مخطط له بعناية للتمكين لفكرة الاستعمار من التجسيد والتطور فشبكة سكة الحديد فتحت الباب واسعا للمستوطنين من أجل الاستغلال ونهم ثروات البلاد فالإحصائيات سابقة الذكر تكشف حجم الاستغلال الذي كان يتم عبر خطين لشركة

¹ G.G.A, Régime des chemins de fer d'intérêt général, victor heintz, Alger, 1906, p. 5.

² ح.ج.ع، مذكرة في شبكة سكة الحديد الجزائرية، المصدر السابق، ص.15.

³ المصدر نفسه، ص.16.

واحدة من مجموع شركات الامتياز وخطوطها الموزعة عبر العملات الثلاث. فكانت السياسة الاقتصادية تهدف إلى:

- أنه لا يجب إنشاء خطوط سكة الحديد على مستوى ضيق بل في إنجاز شبكة عامة تغطي جميع المناطق لتستغل جميع الثروات.¹

- خطوط سكة الحديد يجب أن تكون تحت مسؤولية إدارة واحدة يكون مقرها في مقر الحكومة نفسها وأن لا يكون هناك سوى شكل واحد من المنشآت والآليات يمكن من الاستجابة لكل المتطلبات ومركزية إدارة السكة يوضح أهميتها في نظر المنظومة الاستعمارية.

- أن الساسة الفرنسيين اعتبروا أن الجزائر هي امتداد طبيعي لفرنسا وهي بوابة لقارة إفريقيا، ولتكون نقطة عبور للثروات الضخمة. بالتالي فإن كل الثروات الاقتصادية هي ملك طبيعي للفرنسيين؟²

رابعا: أول خط حديدي بونة - عين مكرة قبل صدور القرار.

أنجز خط سكة الحديد بونة - عين مكرة " برحال حاليا "³ قصد ربطه بمنجم موكتة الحديد وكان ذلك خلال الإمبراطورية الثانية الفرنسية، ويعتبر حالة خاصة كونه أول خط أنجز واستغل ليس فقط بالجزائر، وإنما في شمال إفريقيا. إن خط بونة - عين مكرة له طابع خاص، حيث تم بناؤه لخدمة محددة وهي نقل خام الحديد من المنجم.⁴

لقد تم إنشاءه من طرف الشركة المدنية للمناجم والأفران العالية دي كاريزاس *la Société Civile des Mines et Hauts-Fourneaux des Karezas*، تمت دراسة الجدوى لهذا المشروع منذ سنة 1853، على مسافة 11 كلم، وبدأت عملية انجازه في نفس السنة، ليفتح للاستغلال في 01 سبتمبر 1859. كان استغلال الخط تقريبا كله تعديني أي نقل معدن الحديد من مناجم *كاريزاس* الواقعة بالقرب من مدينة بونة نحو الميناء، وفي الواقع كان خطا عرضيا ذو مسار من النوع الذي يطلق عليه *مترك*

¹ دولافين وآخرون، المصدر السابق، ص.24.

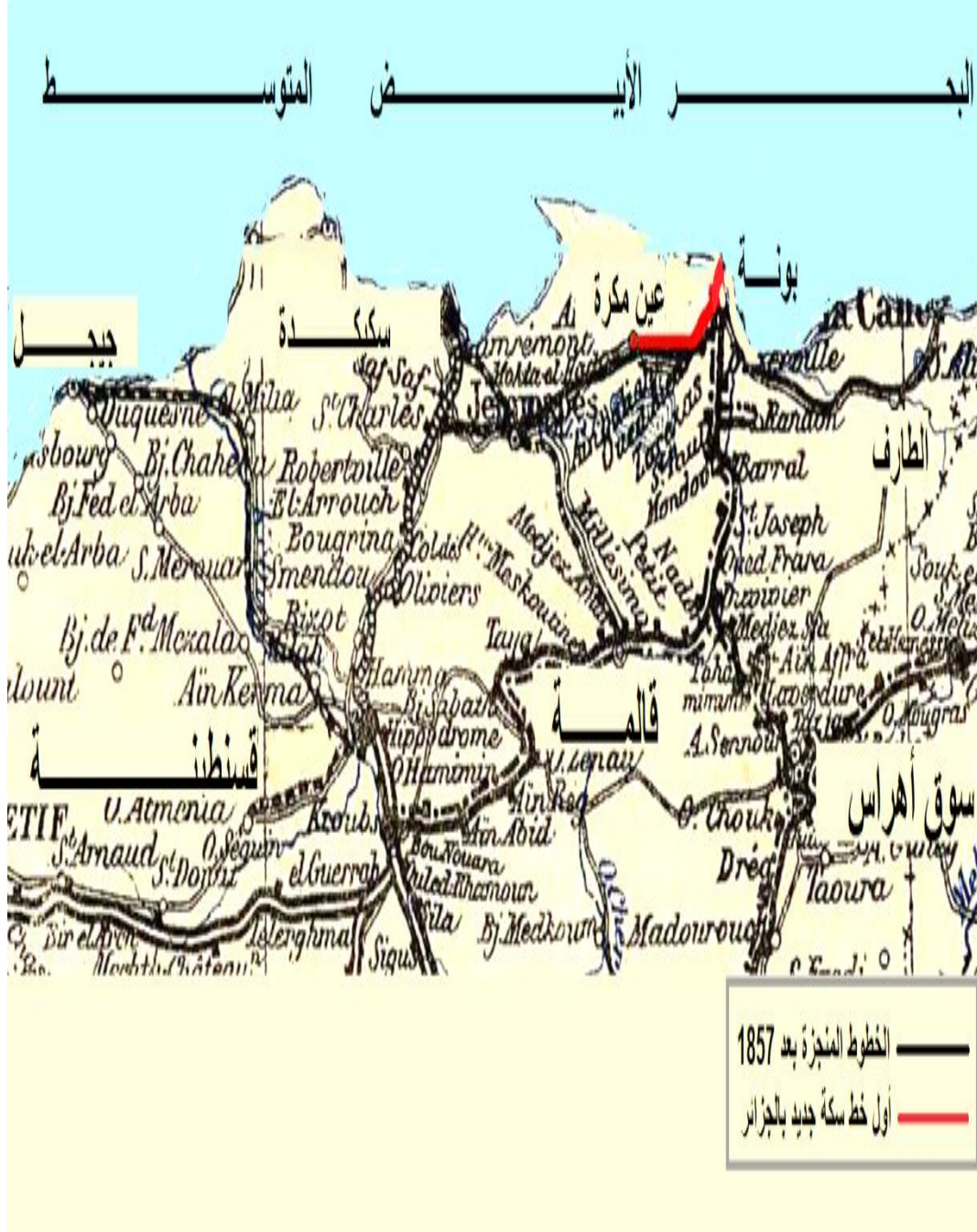
² دولافين وآخرون، المصدر نفسه، ص.24.

³ عين مكرة **Ain Mokra**: والتي تعرف بـ "برحال" حاليا، تقع جنوب شرق بونة بمسافة 11 كلم، أصبحت مركزا استيطانيا بموجب المرسوم المؤرخ في 10 ديسمبر 1868، بلغ عدد سكانها 748 نسمة، من بينهم 472 من الجزائريين. انظر: الموقع الإلكتروني: https://jeanyvesthorrignac.fr/wa_files/info_490_ain_mokra.pdf

⁴ Les chemins de fer aux colonies et dans les pays neufs, Bibliothèque Coloniale internationale, tome : 03, 5^{eme} série, Bruxelles, 1900, p.144.

(وهو النوع الضيق لمقياس سكة الحديد يقدر بـ 1.00 متر).¹ والخريطة الموالية تبين مسار الخط الرابط بين بونة - عين مكرة سنة 1859.

خريطة رقم 1: أول خط في الجزائر ربط بونة - عين مكرة سنة 1859.²



¹ Olivier Fourniol, **Les chemins de fer à voie métrique d'Algérie**, article paru dans la revue bimestrielle de la F.A.C.S .UNCTO : « chemins de fer régionaux et urbains », N.286, 2001. Site web : alger-roi.fr.

² Jean-Claude ROSSO, **Le village d'AÏN MOKRA devenu BERRAHAL à l'indépendance**, 2008, site web <https://jeanyvesthorignac.fr>

بعد تكثيف عمليات التنقيب والبحث عن المعادن في المنطقة، اكتشفت معادن جديدة من رواسب الرصاص والنحاس والزنك، الأمر الذي جعل شركة موكتة الحديد تستقر في عين مكرة، وتعلن نفسها صاحبة امتياز على المنطقة.¹

كما جاء امتياز مواصلة تمديد هذا الخط بموجب مرسوم صادر عن الحاكم العام للجزائر بيليبي بتاريخ 01 جوان 1863، وكان ذلك بعد صدور القرار الإمبراطوري 1857 والذي على ضوءه منحت شركة بونة - قالمة انجاز باقي تفرعاته دون أن تتلقى أي منح نقدية أو قروض وبدون ضمانات فائدة، بل منحت التمتع الحر في الأراضي المدرجة ضمن مسار الخط، الأمر الذي جعلها تصل إلى أجزاء من ميناء بونة خلال فترة الامتياز 99 سنة. وقد بنت شركة الامتياز على طول هذا الجانب من محطة القطار مستودعات لاستخداماتها الحصرية والخاصة لتخزين خامات الحديد التي يتم جلبها على بعد 0.4 كلم.²

من خلال تقرير رئيس المهندسين السيد روسات *M.N.Rousset* بلغ متوسط تكاليف عملية الانجاز 106 ألف فرنك فرنسي قديم، للكيلومتر، باستثناء شراء أرض المنجم من الحكومة الفرنسية.³ كان الخط في سنة 1863 يمتد من بونة إلى غاية مناجم عين مكرة، ثم اتجه غربا حيث تم اكتشاف مناجم أخرى قريبة من المنطقة. وفي سنة 1864 تحولت شركة *دي كاريزاس* إلى مؤسسة مناجم حديد موكتة الحديد، - *MOKTA-EL-la Compagnie des Minerais de Fer Magnétiques de HADID*، ومن هذا الخط واصلت تلك الأخيرة عميلة تمديده من مناجم كاريزاس للوصول إلى جنوب بونة باتجاه ضاحية واد السيبوس لاستنزاف الثروات الطبيعية المختلفة للساحل.⁴

لقد كانت عملية أشغال هذا الخط صعبة وشاقة للغاية، ففي سنة 1867، وسع مسار هذا الخط نحو ميناء بونة عند الرصيف⁵ الجنوبي له. حيث بلغ طوله في هذه السنة مسافة 32,5 كلم،⁶ وتجدر الإشارة إلى أن الخط الرابط بين بونة - عين مكرة افتتح للخدمة العامة من نقل للمسافرين ومختلف البضائع بقرار وزاري أرخ في 12 فيفري 1885، مع عدم ضمان أي فائدة.⁷

¹ أوليفيه، المرجع السابق.

² شبكة سكة الحديد في المستعمرات، المصدر السابق، ص.145.

³ المصدر نفسه، ن.ص.

⁴ أوليفيه، المرجع السابق.

⁵ رصيف الميناء: يمتد من الشاطئ إلى الماء، تدعّمه أعمدة أو دعائم، يستخدم لتأمين وحماية وتوفير ممر دخول للسفن والقوارب. انظر: معجم المعاني الإلكتروني: <https://www.almaany.com>

⁶ أوليفيه، المرجع السابق.

⁷ A.D.W.A, G.G.A, Notice sur le chemin de fer Algérien, Mustapha Giralt imprimeur du gouvernement général, 1899, p.10.

في سنة 1905 تم تمديده نحو الغرب إلى غاية قرية سانت شارل¹ حتى يتم ربطه بخط قسنطينة - فيليب فيل، وكان مسار هذا الجزء من النوع العادي (وهو النوع العادي لمقياس سكة الحديد يقدر بـ 1.45 متر) بإجمالي مسافة قدرت بـ 97 كلم.²

كما ذكر السيد روسات أيضا في تقريره بتاريخ 25 أوت 1898: (بأن خط سكة الحديد التعدين، مكرة الحديد نقل كميات من خامات الحديد معتبرة ومتغيرة حسب التغيرات التي تطرأ في إنتاج المنجم، إذ بلغت الحمولة السنوية المنقولة 360 ألف طن سنة 1880، لينخفض الإنتاج ابتداء من سنة 1883، ففي سنة 1898 بلغ الإنتاج 100 ألف طن كخط سكة حديد، كما يشهد الخط حركة تجارية مرتفعة تدريجيا ويمكن تقدير الدخل الخام بحوالي 60 ألف ف.ف.ق سنويا).³

- الأبعاد الاقتصادية والإستراتيجية للخط: يعتبر انجاز هذا الخط الأول في شبكة سكة الحديد راجعا إلى موقعه وبعده الاستراتيجي والاقتصادي بالنسبة للاقتصاد الفرنسي من جهة ولإدارة الاستعمارية من جهة أخرى، ومنه يمكن حصر النقاط فيما يلي:

- غنى عين مكرة بمعدن الحديد، وتكثيف عمليات التنقيب في المنطقة الأمر الذي أدى إلى تمديد الخط نحو المناجم الأخرى وإلى سهل السيوس أيضا.

- تمديد الخط إلى سهل السيوس ذو التربة الخصبة والمناخ الملائم لزراعة الحمضيات والكروم والحبوب.

- يمثل تجربة أولية شجعت على المزيد من الخطوط إذ تلاه مباشرة خط مدينة الجزائر - البليدة.
- تحولت شركة كاريزاس إلى شركة مكرة الحديد والتي عملت على تمديد الخط حيث نقاط الثرى.
- كان نجاح هذا الخط نقطة بداية لتشجيع الشبكة في المستعمرة بما فيها خط الدراسة بونة - تبسة.
- تحول عين مكرة إلى مركز استيطاني هام بفعل الخط لموقعه وبعده الاستراتيجي بالنسبة للميناء.

¹ قرية سانت شارل: مركز استيطاني اوجده الاستعمار في 6 افريل 1847. يبعد على مدينة سكيكدة بـ 17 كلم، على الطريق المؤدي الى قسنطينة بمسافة 67 كلم، يتوفر هذا المركز الاستيطاني على ثلاث انهار، الصمصاف، واد الزرقاء، هدراتز، وتتقاطع مع ثلاث طرق رئيسية احدها يؤدي الى قسنطينة والآخر سكيكدة والآخر نحو بونة. انظر: الموقع الأرشيفي:

http://alger-roi.fr/Alger/saint_charles/

² أوليفيه، المرجع السابق.

³ شبكة سكة الحديد في المستعمرات، المصدر السابق، ص. 147.

المبحث الثاني: بدايات إنجاز شبكة الحديد في الجزائر.

أولاً: صدور المرسوم الإمبراطوري وقانون تنفيذ المشروع.

أولاً: أ- دراسة المرسوم الإمبراطوري 08 أبريل 1857.

إن تراكم الدراسات الاقتصادية والتقنية والعسكرية منذ بداية سنة 1844 إلى نهاية سنة 1856 والتي قام بها مجموعة من الخبراء للإقليم الجغرافي للجزائر، ولد قناعة راسخة لدى الساسة الفرنسيين والحكام العامون والقادة العسكريين وبضغط من وزارة الحربية والمستوطنين ضرورة إقامة شبكة حديدية في الجزائر وتجسيد فكرة الاستعمار المبنية على الاستغلال والاستيطان واعتبار الجزائر قطعة فرنسية وأن تحقيق هذا الهدف ليس مستحيلاً بل ممكناً وملحاً. إذ قام على اثر ذلك وزير الحربية المارشال فاين بمراسلة للإمبراطور نابليون الثالث¹ بخطاب سياسي يتضمن أهداف سياسية واقتصادية لمشروع مخطط سكة الحديد.² وهذا نصه:

تقرير إلى الإمبراطور

باريس 8 أبريل 1857

سيدي

إن جلالتم قد فكر بأنه حان الوقت لتزويد الجزائر بشبكة حديدية من أجل الاستجابة للمصالح الزراعية التي تم خلقها، وتسريع التنمية المتواصلة.. ويجب اعتبار خطوط السكة الحديدية كوحدة من أقوى عناصر الرفاهية والسيطرة مستقبلاً في مجال توسعنا الكبير، بإنشاء شبكة حديدية تربط العمالات الثلاث سياسياً وعسكرياً، مما سيجلب لنا الحياة والثروة عن طريق النقل الملائم والسريع لمنتجات الأرض والصناعة، وأيضاً بالتسهيلات التي تعطيها لسياسة الاستيطان. وعليه، فقد بحثت عن الوسائل التي تمكننا من تحقيق أهداف جلالتم بواسطة مجموع الدراسات الميدانية التي قام بها مهندسو الحكومة في مختلف التخصصات، وخبراء الاقتصاد الذين

¹ نابليون الثالث (1808-1873): هو شارل لويس نابليون ولد بباريس في 20 أبريل 1808، وهو ابن شقيق نابليون الأول، تربى في سويسرا بعد سقوط النظام الإمبراطوري عام 1815. التحق بالمدرسة العسكرية بسويسرا، حيث تخرج برتبة ضابط في سلاح المدفعية، نفي عام 1836 إلى البرازيل ومنها إلى الولايات المتحدة الأمريكية. ومنها انتقل إلى بريطانيا، عاد إلى فرنسا عام 1848 بعد سقوط النظام الملكي. انتخب رئيساً للجمهورية الفرنسية الثانية، وفي 2 ديسمبر أعلن نفسه إمبراطوراً، من أعماله إطلاق سراح الأمير عبد القادر، وخوضه العديد من الحروب القارية، قام بزيارة الجزائر مرتين: الأولى في شهر سبتمبر 1860، والثانية في ماي 1865، إذ زار العديد من المدن الجزائرية. أعلن الحرب على بروسيا في جويلية 1870، وانتهت بانزهاام فرنسا، ووقوعه أسيراً في 2 سبتمبر 1870. وبعدها نفي إلى بريطانيا، فيها توفي وكان ذلك في 9 جانفي 1873. أنظر: نادية طرشون، "سياسة نابليون الثالث العربية"، مجلة دراسات وأبحاث، العام التاسعة، العدد: 26، الجزائر، مارس 2017.

² هاميل، المصدر السابق، ص. 111. أنظر أيضاً: بوجي، المصدر السابق، ص. 28-30.

اهتموا بهذه المسألة منذ عدة سنوات، وقد اقترحوا مخطاها عاما لشبكة سكة الحديد بالجزائر والتي ستتكون مما يلي:

1- من خط محوري موازي للبحر، يربط مراكز العمالات الثلاث، ويصل بين المدن الرئيسية، في الشرق بين الجزائر وقسنطينة وفي الغرب بين الجزائر ووهران مع تفرع لتلمسان عبر سيدي بلعباس.

2- خطوط تنطلق من الموانئ الرئيسية وتتصل بهذا الخط المحوري بحيث تتصل بونة وسكيدة بقسنطينة، بجاية بسطيف، تنس - الشلف، مستغانم وأرزيو - غليزان، لتسهيل ربط الأقاليم.

أما جنوب هذا الخط المحوري سنطور ونحدث طرق برية كانت موجودة أو هي في طريق الانجاز، والتي يعود الفضل فيها لسواعد جيشنا، وهي كثيرة، تأتي من أطراف الصحراء وتربط بين المراكز السكانية مثل: سبدو وتلمسان، الضاية وسيدي بلعباس، تيارت والشلف، الثنية الأحد ومليانة، بوغار والمدية، وبوسعادة وسطيف، باتنة وقسنطينة، تبسة وقالمة وبعض المناطق الأخرى ذات الأهمية.

إن هذه الأفكار ستمكننا من التوغل والسيطرة والاستغلال الأمثل للموارد والسلع، وتسهيل التبادل التجاري داخل الأقاليم ذات المنتوجات المتنوعة من سهول واسعة، تمتد من حدود المغرب إلى حدود تونس نحو الموانئ لتتصل هذه الشبكة بالموانئ مما يساعد على تسويق منتجات مصانعا وسرعة توزيعها في كل مناطق الجزائر.

هذا هو سيدي، المشروع الذي أتشرف بأن أضعه بين يدي جلالتم للموافقة عليه.

كما نوه بان هذا البرنامج سوف يتم انجازه عبر مراحل شيئا فشيئا وفق الأهمية والاحتياجات ونحيط سيادتكم علما أن الدراسة الإحصائية والمنجزة بدقة، قد راعت عواصم الأقاليم الثلاث وربطها بالموانئ متقاطعة مع محور شرق - غرب وأين يمكن نقل المسافرين والبضائع من عواصم العمالات مما يضمن نجاح خطوط السكك الحديدية كمشروع حيوي وناجح يحقق أهدافه المسطرة وهذه المسارات من عواصم الأقاليم هي:

1- خط يربط مدينة الجزائر- البلدية وعمورة والتي تصل بين مختلف أسواق الغرب في سهل الشلف.

2- خط يربط قسنطينة- سكيدة حيث يوجد التبادل التجاري الأكبر حاليا.

3- وفي الأخير خط يربط بين وهران - سيق، المقطع الذي يؤدي إلى تسويق المنتوجات الغنية لسيق، تليلات، واغريس.

هذه الخطوط الثلاث الأولى، تتماشى مع الأفكار التي أظهرها جلالتم، كما أن الجيش يؤيدنا في إعطاء هذا القطاع الأهمية التي يستحقها، وأظهر استعداداه في انجاز بعض أشغال الحفر وتسوية بعض المناطق التضاريسية المرتبطة بالمخطط المقدم لسيادتكم. وهذا الإصرار من الجيش يذكرنا بأهمية النقل في السلم والحرب، كما يذكرنا بانجازات الجيوش الرومانية مما يزيد من عزيمتنا ورفع الروح الوطنية من أفرادهم ويسمو بمنجزات الحضارة الأوروبية وتطورها، مما يجعل الأهالي يعترفون بنا وبمزاياها؟. خاصة عندما تتلاقى مصالحنا الزراعية والتجارية بمصالح فرنسا.

إذا وافق جلالتم على هذه الاقتراحات، فإني أرجو بسيادتكم توقيع مشروع المرسوم المرفق.¹

إني كلي احترام سيدي لجلالتم

المطيع وخادمكم المخلص

ماريشال فرنسا، الوزير كاتب الدولة لوزارة الحرب

- فايان -²

بعد اطلاع الإمبراطور على مراسلة الماريشال فايان، لم يتردد في المصادقة على هذا التقرير الذي يوحي بأنه كانت لديه فكرة مسبقة على الموضوع، وجاء رده سريعا ومنسجما مع أفكار ومقترحات وزير كاتب الدولة لوزارة الحربية، فوق الإمبراطور بتاريخ 9 أبريل 1857، المرسوم المتعلق بإنشاء شبكة خطوط السكة الحديدية في الجزائر.³ انظر ملحق الوثائق الارشيفية وثيقة رقم 1 تقرير الماريشال فايون الذي رفعه إلى الإمبراطور نابليون الثالث بتاريخ 8 أبريل 1857-

مرسوم 9 أبريل 1857

الإمبراطور نابليون الثالث.

بتوفيق الله والإرادة الوطنية، إمبراطور الفرنسيين، لكل الحاضرين والقادمين مستقبلا، تحية.

اعتمادا على تقرير وزيرنا كاتب الدولة لوزارة الحرب.

قررنا ترسيم مايلي:

المادة 1: سيتم إنشاء شبكة خط سكة حديد في الجزائر، تشمل العملات الثلاث. تتكون هذه الشبكة

مما يلي:

¹ نص القرار من تعريب صاحبة البحث.

² هاميل، المصدر السابق، ص.112.

³ بوجي، المصدر السابق، ص.31.

1- خط موازي للبحر يتبع في الشرق مسار بين مدينة الجزائر- قسنطينة مارا على أو بالقرب من سطيف، في الغرب المسار بين الجزائر ووهران مارا بالبليدة عمورة *Amoura* الشلف سانت دونيس دو سيق وسانت بارب *Saint-Barbe*.

2- خطوط تنطلق من الموانئ الرئيسية وصولا إلى الخط الموازي للبحر، علما أن في الشرق: سكيكدة إلى قسنطينة، بجاية إلى سطيف، بونة إلى قسنطينة مرورا بقالمة، في الغرب من تنس إلى الشلف، أريزو إلى مستغانم حتى غليزان ووهران إلى تلمسان مرورا بسانت بارب وسيدي بلعباس.

المادة 2: يكلف وزيرنا كاتب الدولة لوزارة الحرب بتطبيق هذا المرسوم. -انظر ملحق الوثائق الارشيفية وثيقة رقم 2 نص القرار الإمبراطوري لإنشاء شبكة سكة الحديد في الجزائر بتاريخ 9 أبريل 1857.

في قصر تويلييه *Palais Les Tuileries*، 08 أبريل 1857.¹

من الإمبراطور: نابليون الثالث

لوزارة الحرب ماريشال فرنسا، الوزير كاتب الدولة.

فايان² *Vaillant*

يعتبر النص بوصفه مرسوم تنفيذي أي أنه يرسم الاقتراح الذي رفعه المارشال فايان،³ كاتب الدولة لفرنسا بوزارة الحربية بتاريخ 9 أبريل 1857.

تم إصدار النص من الإمبراطور وهو أمر تنفيذي يأمر بموجبه المارشال فايان بترسيم وتنفيذ التقرير المرفوع من طرفه المتعلق بإنشاء سكة الحديد في الجزائر في إطار السياسة التوسعية الاستعمارية داخل الجزائر عن طريق ربط العمالات الثلاث الجزائر، قسنطينة، وهران، بخط من أجل النقل السليم والسريع والفعال لمختلف المنتجات الجزائرية. وضمان توزيع السلع الفرنسية.⁴

- يعد مرسوم الترتيب المؤرخ في 9 أبريل 1857، الذي أصدره الإمبراطور نابليون الثالث القرار الحاسم بعد تعدد الآراء والأفكار والدراسات، إذ يطلق عليه في المصادر الأرشيفية "بقرار التصنيف" أي أنه صنف المشاريع وقسمها حسب التقديرات والإمكانات التي تقدمت بها شركات الامتياز الأوروبية، كما أقر بضرورة الاعتماد على اليد العاملة من فرق الجيش.⁵ وهذه دراسة قانونية حول نص القرار الذي عالج مجموعة الأفكار الأساسية التالية:

¹ نص المرسوم الإمبراطوري من تعريب صاحبة البحث.

² بوجي، المصدر السابق، ص.32.

³ فايان *Vaillant*: ولد في ديسمبر 1790، وتوفي في 4 جوان 1872 بباريس، رجل سياسي، وعسكري فرنسي ترقى إلى رتبة ماريشال في 1851، وأصبح عضو مجلس الشيوخ ووزير الحرب. انظر الموقع الإلكتروني:

Ronald Zins, *Les Maréchaux de Napoléon III*, Horvath, 1997.

⁴ هاميل، المصدر السابق، 14.

⁵ بوجي، المصدر السابق، ص.34.

- تضمنت أول فكرة جزئية إنشاء خط محوري حديدي موازي للساحل يمتد من أقصى الشرق إلى أقصى الغرب بغية ربط الأقاليم الثلاث. - انظر الشكل رقم 02 -

- إنشاء خطوط تربط بين الموانئ الرئيسية الموجودة والخط المحوري بمجموع مسافة قدرت بـ 1357 كلم. وهي على التوالي:

* خط سكة الحديد الرابط بين مدينة الجزائر - وهران، من جهة ربطه بميناء مدينة الجزائر مباشرة ومن ناحية أخرى يجب ربطه بميناء وهران أو ميناء المرسى الكبير.

* خط سكة الحديد الرابط بين قسنطينة - مدينة الجزائر.

* والخط الرابط بين البلدة - سان دونيس دو سيق.

* الخط الرابط بين بجاية - سطيف.

* و آخر خط يربط بونة - قسنطينة عبر قالمة.

* خط يربط أرزيو - مستغانم ومنه نحو غيليزان.

* خط يربط وهران - تلمسان، عبر سانت بارب وسيدي بلعباس.¹

- تكليف الوزير كاتب الدولة بتطبيق وتنفيذ هذا المشروع وإعطاءه الصلاحية وسلطة منح الامتيازات لشركات الامتياز العامة والخاصة، مما يشجع على سهولة الاستغلال الاقتصادي والتي تخدم فكرة الاستيطان.

لم يصمم مخطط المحور المركزي لتتبع الطرق المباشرة بل كان متعرجا إما لعوامل طبيعية كالتضاريس أو يتعرج متتبعا نقاط الثروة الهامة إذ عبر كل البلاد، من تلمسان إلى سهول تليلات وسيق والشلف، المتيجة، سهول ووديان بن سليمان، حمزة، واد ساحل مجانة، سطيف، واد الرمال بومرزوق، واد الزناتي، قسنطينة،.. - انظر ملحق الوثائق الارشيفية وثيقة رقم 3 لأهم أسماء المدن الجزائرية القديمة- وتعتبر هذه المناطق التي يمر عليها المشروع من أخصب الأراضي الزراعية في الجزائر.²

فالمرسوم صدر بغية إنشاء مشروع سكة حديد في مستعمرة الجزائر بعد دراسات وأبحاث عديدة شجعتها حكومة باريس وطبقتها الإدارة الاستعمارية التي أولت أهمية بالغة لانجاز هذا المشروع الذي يربط الحدود التونسية موازيا للساحل بالمغرب الأقصى، وتكمن أهميته في أنه همزة وصل بين مختلف الموانئ والمناطق الداخلية، عبر تفرعات عمودية على الساحل ونقصد بها نقاط التصدير والاستيراد أي

¹ كاردون، المصدر السابق، ص.14.

² هاميل، المصدر السابق، ص.52.

الموانئ بالمحور المركزي إقتناعا منها بإمكانية تطور الحركة التجارية في الداخل أكثر مما هي عليه في السهول الساحلية التي تفتقر للأراضي الجيدة وكما وضع السيد أندري بيرتيلو M.André Berthelot "مشروع انجاز شبكة حديدية ليس فقط لمواصله اختراق الصحراء فقط بل كامل افريقيا".¹

* الأهداف المرجوة من المشروع: من خلال قراءة محتوى المرسوم الإمبراطوري نستشف أن له أبعاد وأهداف كثيرة تسعى إليها حكومة باريس من جهة والإدارة الاستعمارية من جهة أخرى يمكن أن نلخصها في النقاط التالية:

- إبراز دور الأطماع الاقتصادية في إنشاء سكة الحديد والطرق المعبدة الرابطة بين الشمال والجنوب والتي لم تكن لها أهمية كبيرة من قبل. وذلك من خلال أطماع كل من المستثمرين الانجليز والألمان خاصة أمثال: وارنييه، رانك، ديلافيين، ماك كارتييه وسيربولي،..
- ربط المناطق الداخلية والبعيدة خاصة التي تحتوي على أراضي زراعية، بخط سكة حديد سيعطي حيوية كبيرة جديدة للأراضي التي يعبرها، إذ ستتحول آليا إلى مناطق مستقطبة للمستوطنين.
- تحفيز مستوى نمو النشاط الاستعماري خاصة منه الزراعي، إذ يلاحظ فيما بعد ارتفاع سعر الأراضي المحاذية لسكة الحديد بعدما عرفت انخفاضا قبل ذلك ويعزى هذا إلى سهولة تصدير المنتجات خاصة أن في أغلبها مزروعات نقدية.²
- ربط المدن الداخلية بالموانئ الثلاث الرئيسية فيليب فيل، ميناء الجزائر وميناء وهران، قصد تصدير ثرواتها المتنوعة نحو الخارج عن طريق هذا المشروع الذي يسعى لربط العمالات الثلاث الكبرى فيما بينها سياسيا واقتصاديا.³
- كان يطمح أيضا إلى تسهيل التوغل نحو المناطق الداخلية كمرحلة أولى ومنها إلى إقليم الصحراء فيما بعد، كلما زاد الاستعمار في التمكن وقمع الانتفاضات وهذا عن طريق الخطوط الفرعية قسنطينة-بسكرة، الجزائر - الجلفة، وهران - بشار، وهي التفرعات التي تنطلق من الخط الحديدي المركزي متجهة نحو الصحراء.⁴

¹ Doucet. R، **Un projet de chemin de fer transafricain**, In: Annals de Geographies, t: 21, n°117, 1917, p.272 . site web : <http://www.persee.fr>

² حوحو، المرجع السابق، ص ص . 74- 75.

³ دولافين وآخرون، المرجع السابق، ص. 26.

⁴ Safir Ousaid Mohand, **Le patrimoine ferroviaire du XIXe et XXe siècle en Algérie**, identification et valorisation, Mémoire en magistère à l'université de Tizi-Ouzou, juillet 2011, p . 23.

أولاً: ب- القانون التنفيذي للمشروع 20 جوان 1860:

بعد صدور المرسوم الإمبراطوري الذي أسس لانجاز ثلاث خطوط في العمالات الثلاث الجزائر، قسنطينة، وهران، ابتداء من تاريخ 9 أفريل 1857، وكان البداية الفعلية لشبكة سكة الحديد بالجزائر بتشجيع أصحاب رؤوس المال والمستثمرين كأساس قانوني لعملية الاستغلال. وبموجب هذا المرسوم، قدمت الحكومة العامة إلى الهيئة التشريعية بفرنسا في 29 أوت 1859 مشروع قانون للتنازل النهائي للأقسام مدينة الجزائر - البليدة، وهران - سان دونيس دو سيق، سكيكدة - قسنطينة،¹ لشركات الامتياز وتوزيع باقي الخطوط عليها. من خلال تقرير رئيس مجلس الإدارة السيد ألبرت روستاند في سنة 1862.²

كما سجلت بعض الخلافات بين السيد وزير الحربية والمستعمرات بالجزائر، والجهة الممثلة للمستوطنين أمام مجلس الدولة للهيئة التشريعية، إثر تقديم مشروع قانون الحكومة المقدم من طرف الإدارة، حول قيمة الفائدة وشروط الامتياز وخاصة الدعم المالي لمباشرة عملية الأشغال وغيرها في دورة سنة 1859.³

بعد المناقشات تم تعديل هذا المشروع بالاتفاق المتبادل بين الطرفين تم تقديم المشروع في دورة 2 مارس 1860، وحظي بموافقة الهيئة التشريعية، بعد التعديل الذي طلبته من الحكومة. واستمرت المداولات والمناقشات إلى غاية جلسة 01 جوان 1860، وعلى غرار ذلك صدر مشروع القانون في 20 جوان 1860. والذي كان نصه كالتالي: (أنه يؤذن لوزير الحربية والمستعمرات في الجزائر، ونيابة عن الدولة، بدعم مالي قدره 6 ملايين ف.ف.ق. موجه لقطاع السكة الحديدية بانجاز مجموعة الخطوط الثلاث الموزعة عبر العمالات وهي كالتالي:

1. من البحر إلى قسنطينة.

2. من مدينة الجزائر - البليدة.

3. من سان دونيس دو سيق - وهران، مع ربطه نحو الميناء.

كما أذن له بضمان فائدة باسم الدولة في فترة أقصاها 75 سنة، مع فائدة 5% على كل استهلاك من رأس المال المستخدم لعملية انجاز خطوط سكة الحديد المتفق عليها سابقا. لكن، شرط

¹ Joelle Redouane, **La présence anglaise en Algérie de 1830 à 1930**, *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée*, Année 1984, n. 38, p.20.

² Rostand Albert, **Rapport présenté au nom du conseil d'administration des chemins du fer Algérien**, Paris, imprimerie poitevin, 9 Janvier 1862, p.2.

³ روستاند، المصدر السابق، ص.2.

أن لا يتجاوز رأس المال 55 مليون ف.ف.ق، لانجاز كامل الخطوط مع ضمان الفائدة السنوي من طرف الحكومة لا يتعدى 2.7 مليون ف.ف.ق. ويجب ضمان الفائدة أن يطبق على كامل الخطوط الممنوحة اعتبارا من الفاتح جانفي للسنة التي توضع فيها الخطوط حيز الخدمة (الاستغلال)).¹

1- من خلال التقرير الذي قدمه رئيس مجلس الإدارة نستخلص مجموعة النقاط التالية:

1- أن مشروع السكة لم يحض بالموافقة السهلة بل أخذ فترة طويلة بين السياسيين أي وزارة الحربية والحاكم العام في الجزائر والجهاز الإداري التنفيذي والتشريعي بحكومة باريس. في الفترة أربعة سنوات 1857-1860.

2- أن الحكومة كانت مدفوعة بحماس المستوطنين والعسكريين من أجل الاستقرار والتمكين والاستغلال.

3- كان سعي الحكومة ومن وراءها الرأسماليين إلى فرص عشوائية وإمكانية تحقيق مكاسب مالية بشروط وضمن فائدة وامتيازات اكبر.

4- رغم صدور المرسوم الإمبراطوري 1857، إلا أن عملية الانجاز تأخرت كثيرا لعدم موافقة وزارة الحربية ومن وراءها المستوطنين، فكان قانون 20 جوان 1860 البداية الفعلية لمباشرة انجاز خطوط سكة الحديد بالمستعمرة.

5- إن دفتر الشروط الموضوع والملمزم بضرورة تنفيذ الخطوط الأولى في أجالها المحددة المتمثلة في سنة، أثار الكثير من المخاوف لدى شركات الامتياز، الأمر الذي حصل مع شركة سكة حديد الجزائر، التي خسرت امتيازاتها، وعوضتها شركة باريس-ليون-البحر المتوسط بأمر من الحكومة.²

ثانيا: أنواع استغلال شركات الامتياز للشبكة.

تكفلت مجموعة من شركات الامتياز بعمليات الدراسات الهندسية والفنية والاقتصادية في المرحلة الأولى بعد صدور مرسوم التصنيف سنة 1857، معتمدة على الدراسات القبلية لتلبيها مرحلة الانجاز وتوفير الموارد المالية وسن الاتفاقات مع الحكومة العامة، مع منحهم شروط الامتياز، وقد ركزت هذه الدراسات على العوائد المادية والمعوقات الهندسية والطبوغرافية والمناخية. ويعتبر برنامج المشروع المركزي شرق - غرب، الذي يربط العمالات الثلاث ويوازي الساحل، اللبنة الأساسية لشبكة

¹ المصدر نفسه، ص.3.

² روستاند، المصدر السابق، ص.3.

سكة الحديد بالجزائر، ونظرا لضخامة هذا المشروع، اقتطعت كل شركة امتياز جزءا من المخطط الكلي، وهذا كله بتشجيع من حكومة باريس نفسها بضمان فائدة طويلة مدة الانجاز.¹

هذه الشركات استثمرت في المشروع ومنحها امتياز انجاز خطوط حديدية حسب شروط الاتفاق المبرم مع الحكومة فظهرت حسب تلك الشروط نوعين من الشركات عامة² كشركتي الشرق الجزائري، والشركة الفرنسية - الجزائرية وأخرى خاصة³ كشركة باريس - ليون - البحر المتوسط والغرب الجزائري، وبونة - قالمة، كما تجدر الإشارة إلى شركة التعدين موكتة الحديد.⁴

ثانيا: أ- شبكة سكة حديد تشرف عليها شركات امتياز عامة.

- شركة سكة الحديد الجزائرية: هي شركة فرنسية ذات مسؤولية محدودة،⁵ تأسست في سنة 1860 على يد مجموعة من رجال الأعمال والممولين أمثال السادة: روستاند وكونسيرت ولاكروا MM Rostand et consorts، بمسمى "شركة سكة الحديد الجزائرية"، وفق اتفاقية مؤرخة في 7 جويلية 1860، وتمت المصادقة عليها وفق القرار المؤرخ في 11 جويلية من نفس السنة. وكان ذلك بعد صدور المرسوم الإمبراطوري 1857، إذ حصلت هذه الشركة في عام 1860 على امتياز ثلاثة خطوط بالعمالات الثلاث في الوسط خط يربط مدينة الجزائر - البليدة، وفي الغرب خط يربط وهران - سان دونيس دو سيق وأما في الشرق خط يربط قسنطينة - سكيكدة.

عندما منحت الشركة امتياز الانجاز، باشرت أعمال الحفر لأكبر قسم من الخط الرابط بين ميستوفا- بوفاريك. وحصلت على مبلغ مالي قدره 6 ملايين ف.ف.ق، بالإضافة إلى ضمان فائدة قدرها 5% على رأس مال أقصاه 55 مليون ف.ف.ق، ومع ذلك اعترضت الشركة صعوبات مالية كبيرة.⁶

فقد عملت بشراكة مع الجيش في أشغال انجاز خط مدينة الجزائر - البليدة، وهو أول خط افتتح للاستغلال بعد صدور القرار بتاريخ 8 سبتمبر 1862، لكنها لم تتمكن من إتمام أشغال الخطين

¹ ح.ج.ع، مذكرة لشبكة سكة الحديد الجزائرية، ص.4.

² شركات امتياز عامة: هي شركات يفتنيها او يديرها شخصان أو أكثر، ويسهموا بممتلكاتهم وجهودهم في إدارتها، ويشترك الشركاء في ارباح الشركة وخسارتها. والمميز ان الضريبة لاتأخذ مباشرة على الارباح بل من كل شريك بعد توزيع الارباح بينهم.

³ شركات امتياز خاصة: هي شركات مملوكة اما عن طريق منظمات غير حكومية او من قبل عدد صغير نسبيا من المساهمين او اعضاء الشركة والتي لا يتم عرض اسهمها لعامة الناس في سوق الاسهم المالية.

⁴ Ware Lewis, *étude sur la Section coloniale de l'exposition Franco -Britannique de Londres en 1908*, imprimerie de la dépêche coloniale, paris, 1909, p.39.

⁵ الشركة المحدودة: هي شركة ذات مسؤولية محدودة تتحد فيها مسؤولية المساهمين فيها بنسبة ما يمتلكونه من أسهم. وهو النظام الأكثر شيوعا في شركات القطاع الخاص ومن جهة أخرى، فان الشركة الغير المحدودة لا تهتم بالمساهم كشخص بحد ذاته لكن ما يهم هو ما جاء به هذا الأخير لتمويل الشركة ودعمها ماديا.

⁶ بوجي، المصدر السابق، ص.34.

الآخرين بسبب نقص التمويل. وبعد بضعة أسابيع في نهاية نفس السنة جردت من امتيازاتها، فقامت حكومة الإمبراطورية الثانية (1852-1870) بعرض الأمر على شركة باريس-ليون-البحر المتوسط لمواصلة الأشغال مدعية أن عمالة الجزائر كانت امتدادا طبيعيا لأراضيها الحضرية.¹

- الشركة الفرنسية- الجزائرية:

إن تمديد خطوط شبكة الشركة الفرنسية- الجزائرية أقرها برنامج التوسيع المؤرخ في سنة 1879، ومن خلاله تم منحها امتياز انجاز كل من الخطين مستغانم - تليلات وتيزي- معسكر إلى الجنوب الغربي،² إلا إن سنة 1881 شهدت انتفاضة الشيخ بوعمامة الأمر الذي أدى إلى تأخير هذا التمديد.³

وللإشارة فإن مشروع انجاز الخط الرابط بين سعيدة - أرزيو قد تكفلت به الشركة الفرنسية الجزائرية التي تحصلت على عقد 20 ديسمبر 1873، وتم تعديله في 16 مارس 1874، بمنحها حق في استغلال الحلفاء ضمن مساحة 300 ألف هكتار، بالمقابل تتعهد هذه الشركة بانجاز خط حديدي طوله 200 كلم خلال مدة أقصاها ستة سنوات على أن تحظى بامتياز خاص يتمثل في استغلال الثروة الخشبية الضرورية للغابات التي يمر الخط الحديدي بجوارها. ولقد بلغ هذا الخط مدينة سعيدة في 28 سبتمبر 1879 ليمتد جنوبها صوب خلف الله ومصباح.⁴

كما أقر وزير الحرب مشروع قانون لأجل تمديد الخط الرابط بين أرزيو - سعيدة بمسافة 171 كلم، حتى منطقة كريد كريد Kreidey نحو مشرية. هذا القانون صدر في 08 أوت 1881، وتوقف في منطقة غار الفلاح Kralfallah على بعد 43 كلم من سعيدة، ثم مده إلى غاية كريد في نهاية سنة 1881، والى مشرية في سنة 1882، لكن جزء غار الفلاح - مصباح على مسافة 42 كلم، كان مفتوحا فقط لنقل المسافرين (الجنود والأوروبيين) حتى سنة 1883، وكذلك الخط الرابط بين مصباح - مشرية على مسافة 114 كلم، والذي افتتح للاستغلال في سنة 29 جويلية 1885. وقد نالت المؤسسة امتياز انجاز الخط وفق اتفاقية مؤرخة في 23 ماي 1885، التي صادق عليها قانون 25 جويلية 1885. ونالت امتياز انجاز الخط الرابط بين تيزي - معسكر بمسافة 12 كلم، وفق اتفاقية 12 جويلية 1883 التي صادق عليها القانون المؤرخ في 03 جويلية 1884.⁵

¹ أوليفيه، المرجع السابق.

² شبكة سكة حديد المستعمرات، المصدر السابق، ص.8.

³ موريس، المصدر نفسه، ص.19

⁴ بن داهة، الصراع حول ملكية الأرض، ج1، المرجع السابق، ص.167.

⁵ موريس، المصدر السابق، ص.20.

بالتالي مجموع خطوط المؤسسة الفرنسية - الجزائرية التي افتتحت في 20 نوفمبر 1886 هي كل من خط مستغانم - تيارت على مسافة 197 كلم، وكان ذلك وفق اتفاقية مؤرخة في 15 ماي 1884، صادق عليها القانون المؤرخ في 15 أبريل 1885. وكان آخر جزء من هذا الخط افتتح للاستغلال في 25 فيفري 1889. وخط أرزيو - مشرية الذي تم تمديده إلى غاية عين الصفراء على مسافة 102 كلم، من خلال الاتفاقية المؤرخة في 15 أبريل 1886، التي صادق عليها القانون الصادر في 31 جويلية 1886، والذي افتتح للاستغلال في 1887.¹

أما سنة 1892، لم يبق أي خط ضمن إطار "المنفعة العامة" لم ينجز، في المستعمرة. لكن قانون 25 جانفي 1892، قرر ضمان "المنفعة العامة" لأشغال الخط الحديدي الرابط بين عين الصفراء - جنان بورزاق على مسافة 84 كلم الذي تم تمديده إلى غاية الزوية على مسافة 34 كلم، هذا بالإضافة إلى الجزء المتبقي إلى غاية كولومب بشار على مسافة 139 كلم، وقد افتتح للاستغلال ما بين سنوات 1901-1906.²

فخلال سنة 1888 أجرت الشركة الفرنسية - الجزائرية شبكتها لمؤسسة الغرب الجزائري. وذلك لعجزها المالي فلم تتمكن من مواصلة تمديد الخط الرابط بين عين الصفراء إلى غاية Duveyrier. ولأجل شراء شبكة المؤسسة الفرنسية - الجزائرية بوهران، قرر المجلس العام وفق اتفاقية مؤرخة في 14 فيفري 1898 بصفة "المنفعة المحلية"، لخط وهران - أرزيو. هذا الخط الذي بدأ استغلاله من طرف الشركة الأخيرة بقي مستغلا حتى بعد شراء خطوطها من طرف الإدارة الجديدة.

بعد سنتين قرر الحاكم العام شراء خطوطها وفق القانون المؤرخ في 12 ديسمبر 1900.³ واستأنف القرار بصفة مؤقتة لاستغلال خطوطها التي تم شراءها، فيما بعد بدأ التنفيذ الفعلي لذلك وفق القرار المؤرخ في 24 مارس 1905.

ليليها القانون المكمل مؤرخا في 23 جويلية 1904 نصت المادة منه 06 على إدارة خطوط سكة الحديد التابعة للدولة من حكومة باريس، فقرر استغلالها من طرف الشركة الفرنسية - الجزائرية.

¹ بوجي، المصدر السابق، 57.

² موريس، المصدر السابق، ص.22.

³ قانون المالية سنة 1900: خول هذا القانون المستوطنين مراقبة ميزانية المستعمرة وسكة الحديد، والغاز، والمواصلات، وشبكة الكهرباء منحهم حتى الإشراف على الأشغال العامة وبالتالي حصلوا على القوة التي شنوا من أجلها أكثر الحملات للسيطرة على المستعمرة، ومن خلاله نالوا الاستقلالية المالية. انظر:

وعند صدور القرار المؤرخ في 27 سبتمبر 1912 نظم بمستعمرة الجزائر إدارة مستقلة لسكة الحديد الجزائرية التابعة للدولة.¹

إلى غاية سنة 1908، الشبكة القديمة للمؤسسة الفرنسية - الجزائرية تتألف من خطين رئيسيين مستقلين وهما: خط أرزيو - كولومب بشار، وخط مستغانم - تيارت، عمالة وهران غيرت بدورها إدارة سكة حديد التابعة للدولة للانجاز، بصفة "المنفعة المحلية"، وخط يبدأ من المقطع Macta - مستغانم يهدف إلى جعل التقاطع بين الخطين يربط الخطوط الأخرى مباشرة بين مستغانم - وهران. فدمج هذا الخط ضمن إطار "المنفعة العامة" تم التصويت عليه وأجريت بعض التعديلات الإدارية.²

- شركة الشرق الجزائري:

تأسست هذه الشركة من طرف السيد جوري "Joret" في سنة 1879، برأس مال قدر بـ 25 مليون ف.ف.ق، وقد نالت امتياز انجاز خطوط حديدية بعمالة قسنطينة ضمن إطار "المنفعة العامة" من بينها خط قسنطينة - سطيف وكذا بصفة "المنفعة المحلية" كل من خط ميزون كاري³ - العلمة إلى مينارفيل، وبعد عقد اتفاقية بين حاكم الجزائر والسيد غريفي Grévy أقرها القرار المؤرخ في 30 جوان 1880 بموجبه تم منحها ضمان فائدة على انجاز الخطين المواليين: سطيف - مينارفيل "الثنية حاليا" والقراح - باتنة. ووفقا للقانون المؤرخ في 02 أوت 1880 تم إعلانها ضمن إطار "المنفعة العامة"، وقد افتتح آخر جزء للاستغلال من خط سطيف - مينافيل بمسافة 254 كلم في 03 نوفمبر 1886، وخط القراح - باتنة بمسافة 80 كلم، وتم تسليمهما بتاريخ 01 نوفمبر 1882.⁴

كانت شركة باريس - ليون - المتوسط تنجز الخط الرابط بين الجزائر - وهران وتستغله وأرادت التوصل إلى معاهدة لمواصلة الانجاز نحو قسنطينة، وفق القانون المؤرخ في 02 أوت 1880 لشركة الشرق الجزائري امتياز إنشاء خط الثنية - تيزي وزو بمسافة 53 كلم، هذا بالإضافة إلى حصولها بموجب الاتفاقية المؤرخة في 23 ديسمبر 1882 وصادق عليها القانون المؤرخ في 23 أوت 1883 امتياز انجاز خط الثنية - تيزي وزو الذي افتتحت أشغاله على أجزاء من 1886 إلى 1888. منذ ذلك الحين، أصبحت مؤسسة الشرق الجزائري متحصلة على ثلاث امتيازات متفرعة كالاتي:

¹ موريس، المصدر السابق، ص. 20.

² المصدر نفسه، ص. 21.

³ ميزون كارييه Maison-Carrée: بلدية تابعة لمدينة الجزائر، تعرف حاليا بالحراش، تبعد بـ 14 كلم شرق مدينة الجزائر. أنظر الموقع الإلكتروني:

http://alger-roi.fr/Alger/maison_carree/maison_carree.htm

⁴ موريس، المصدر السابق، ص. 16.

أ: خط باتنة - بسكرة: بمسافة 121 كلم، منح امتياز انجاز هذا الخط لشركة الشرق الجزائري وفق اتفاقية مؤرخة في 05 جوان 1883 المصادق عليها من طرف القانون المؤرخ في 21 جويلية 1884، والذي افتتح للاستغلال في 01 جويلية 1888.

ب: خط بني منصور - بجاية: بمسافة 88 كلم، منح امتياز انجاز هذا الخط لشركة الشرق الجزائري أيضا وفق اتفاقية أبرمت بتاريخ 09 جوان 1883 المصادق عليها من طرف القانون المؤرخ في 21 ماي 1884، والذي افتتح للاستغلال في 24 مارس 1889.

ج: خط أولاد رحمون - عين البيضاء: بمسافة 93 كلم منح امتياز انجاز هذا الخط لشركة الشرق الجزائري كذلك وفق اتفاقية 20 جوان 1885 المصادق عليها من طرف القانون المؤرخ في 07 أوت 1885، الذي افتتح للاستغلال بتاريخ 11 جويلية 1889.

فبموجب الاتفاقية التي أقرها المجلس العام بتاريخ 12 أكتوبر 1895، وأعيدت صياغتها في سنة 1899، عمدت عمالة قسنطينة إلى إعطاء مؤسسة الشرق الجزائري امتياز إنشاء واستغلال الخط بصفة "المنفعة المحلية" من عين البيضاء إلى خنشلة بمسافة 54 كلم، والذي افتتح للاستغلال منذ 10 جوان 1905.¹

إن مسار شبكة الخطوط الحديدية للشرق الجزائري لم تطرأ عليها أي تغييرات منذ تلك الفترة، إلى غاية أن تم استرداد (استرجاع) خطوطها وشراءها من طرف الدولة. وكانت عملية شراء خطوط المؤسسة وفق القرار المؤرخ بتاريخ 25 أوت 1907، وأصبحت الخطوط مستغلة فعليا بإشراف الدولة منذ تاريخ 12 ماي 1908.²

¹ ح.ج.ع، مذكرة لشبكة سكة الحديد الجزائرية، ص.8.

² موريس، المصدر السابق، ص.16.

جدول رقم 4: شبكة سكة الحديد التي تشرف عليها شركات امتياز عامة.¹

التاريخ افتتاح الخطوط للاستغلال	طول الخطوط المستغلة في 31 ديسمبر 1912	قانون	الاتفاقيات	الخطوط
شبكة خطوط شركة الفرنسية - الجزائرية				
1879	171	ديسمبر 29 أبريل 1874	20 ديسمبر 1873	خط أرزيو-سعيدة
1881	67	"	"	خط سعيدة-مصباح
1882-1881	114	قانون 28 جويلية 1885	23 ماي 1885	خط مصباح-مشربية
1887	102	قانون 31 جويلية 1886	15 أبريل 1886	مشربية-عين الصفراء
1901	84	قانون 25 جانفي 1892	"	عين الصفراء - جنان بورزاق
1906-1901	173	قانون 7 جويلية 1900 و 25 فيفري 1901	"	جنان بورزاق- كولومب بشار
1900	43	قانون 9 أبريل 1898	"	وهران- داماسم Damesme "عين الباي"
1886	12	قانون 3 جويلية 1884	12 جويلية 1883	تيزي-معسكر
1889-1888	197	قانون 15 أبريل 1885	15 ماي 1884	مستغانم-تيارت
المجموع: 963 كلم				

¹ المصدر نفسه، ص.24.

جدول رقم 5: شبكة سكة الحديد التي تشرف عليها شركات امتياز عامة.¹

الخطوط	الاتفاقيات	قانون	طول الخطوط المستغلة في 31 ديسمبر 1912	تاريخ افتتاح الخطوط للاستغلال
شبكة خطوط شركة الشرق الجزائري				
خط ميزون كاري-العلمة	31 أوت 1877	قانون 20 ديسمبر 1877	28	1879
العلمة- مينارفيل (الثنية)	"	قانون 3 ديسمبر 1878	15	1881
خط الثنية - سطيف	30 جوان 1880	قانون 2 أوت 1880	254	1882-1886
سطيف - قسنطينة	26 جويلية 1875	قانون 15 ديسمبر 1875	155	1879
الثنية-تيزي وزو	23 ديسمبر 1882	قانون 23 أوت 1883	53	1888-1886
القراخ-باتنة	30 جوان 1880	قانون 2 أوت 1880	80	1882
باتنة - بسكرة	5 جوان 1883	قانون 21 جويلية 1884	121	1888-1886
بجاية-باب منصور	9 جوان 1883	قانون 21 ماي 1884	88	1889-1888
ولاد رحمون- عين البيضاء	20 جوان 1885	قانون 7 أوت 1885	93	1889
المجموع: 887 كلم				

ثانيا: ب- شبكة سكة حديد تشرف عليها شركات امتياز خاصة.

- شركة باريس - ليون - البحر المتوسط:

تأسست شركة باريس - ليون - البحر المتوسط وفق القرار المؤرخ في 03 جويلية 1857 وهي

شركة ذات مسؤولية محدودة، تشكلت إثر اندماج مؤسستين الأولى باريس - ليون، والثانية ليون -

¹ موريس، المصدر السابق، ص.24.

البحر المتوسط، برأس مال قدر بمبلغ 400 مليون ف.ف.ق،¹ وحتى توفر إدارة الاحتلال الفرنسي خدمات أوسع للمستوطنين وتواجه طلب المصانع المتزايد على الثروات الطبيعية منحت لها، مهمة إنشاء خطين حديديين استراتيجيين الأول يربط الجزائر - وهران بمسافة 426 كلم في شكل موازي مع الساحل، والثاني سكيكدة - قسنطينة بمسافة 86 كلم.² تطلبت عملية الانجاز على الأقل رأس مال ثابت حوالي 160 مليون ف.ف.ق، مقسمة بين و80 مليون امتياز منح من طرف الدولة، و80 مليون من طرف الشركة مع ضمان فائدة 5%.³

في الفاتح من سبتمبر 1870، افتتح الجزء الأكبر من خط مدينة الجزائر - وهران للاستغلال بعد مشقة وصعوبات كبيرة واجهتها عملية انجازه، خاصة في الجزء الذي يربط بوعرفة - أفروفييل بمسافة 29 كلم، باعتباره قسما جبليا وعرا بما في ذلك النفق الأطلسي الذي بلغ طوله 2312 م، وبعد عمليات صيانة كبيرة تم إنهاء هذا الجزء المتبقي من الخط الذي افتتح للاستغلال بالكامل في 01 من شهر ماي 1871.⁴

في أعقاب حرب 1870، كانت السكك الحديدية في الجزائر تتألف من خطين عاديين تديرهما شركة باريس - ليون - البحر المتوسط وهما: الجزائر - وهران بمسافة 421 كم، وقسنطينة - سكيكدة بمسافة 87 كم، بالإضافة إلى خط التعدين الرابط بين بونة - عين مكرة بمسافة 32 كلم.⁵

- شركة الغرب الجزائري: وهي شركة ذات مسؤولية محدودة، تأسست وفق اتفاقية بين عمالة وهران والسيد سينيوات *MM. Seignette et c^{ie}*، أقرها القرار المؤرخ في 07 ماي 1874، والتي استبدل اسمها التجاري فيما بعد بمؤسسة الغرب الجزائري، برأس مال قدر بمبلغ 08 ملايين ف.ف.ق، وقد نالت هذه المؤسسة امتياز انجاز خط سيدي بلعباس - مغنية - وسيدي بلعباس - رأس الماء اللذين كانا ضمن إطار "المنفعة الخاصة" وادمجا فيما بعد ضمن إطار "المنفعة العامة" بعد حصولها على امتياز الخط الرابط بين تليلات - سيدي بلعباس الذي كان ضمن إطار "المنفعة المحلية"، بمسافة 51 كلم، مع ضمان فائدة من طرف عمالة وهران قدر بـ 6% وفق القرار المؤرخ في 30 نوفمبر 1874،⁶ وافتتح للاستغلال في 03 ماي 1877. كما تحصلت بموجب عقد اتفاقية لكل من الحاكم العام للجزائر السيد

¹ موريس، المصدر السابق، ص ص. 29-30.

² فوجيراس، المرجع السابق، ص. 33.

³ ح.ج.ع، مذكرة لشبكة سكة الحديد الجزائرية، المصدر السابق، ص. 6.

⁴ Le temps, chemin de fer de l'ouest - Algérien, 15 juillet 1878.

⁵ واري، المصدر السابق، ص. 30.

⁶ ح.ج.ع، مذكرة لشبكة سكة الحديد الجزائرية، المصدر السابق، ص. 8.

شانزري باسا، مع السيد جورى، المؤرخة في 26 جويلية 1875، امتياز انجاز الخط الرابط بين سطيف-قسنطينة مع ضمان فائدة.¹

بعد فترة وجيزة، نالت المؤسسة أيضا امتياز انجاز خط السانية - عين تموشنت وفق اتفاقية عقدت في 10 ديسمبر 1881، صادق عليها قانون 05 أوت 1882. أما بالنسبة لفروع هذا الخط المختلفة فافتتحت للاستغلال ما بين سنتي 1884 إلى 1885، وكان آخر جزء منها في 07 سبتمبر 1885. فتقاطع خط طابية - تلمسان بمسافة 64 كلم، استبدل بخط عين تموشنت - تلمسان وذلك وفق اتفاقية عقدت في 16 ماي 1885، صادق عليها قانون 16 جويلية من نفس السنة، وافتتح للاستغلال في 09 أوت 1890. وأخيرا. وصل خط سكة الحديد تلمسان - لالة مغنية إلى الحدود المغربية في منطقة Zoudj-el-br'al "العقيد عباس حاليا"، ضمن إطار "المنفعة العامة". هذا وفق القانون المؤرخ في 29 ديسمبر 1903، وكانت له أهداف إستراتيجية. وقد تحملت حكومة الجزائر وفقا للمادة الثانية من القانون الأخير أعباء تكاليف الانجاز وذلك وفق اتفاقية سابقة بين وزير الأشغال العمومية وشركة الغرب الجزائري من أجل استغلال هذا الخط الذي افتتح للاستغلال منذ 21 أفريل 1910.²

تنازلت تلك الأخيرة عن خط البليدة - بوفاريك 83 كلم وذلك وفق اتفاقية عقدت في 16 أفريل 1886 صادق عليها القانون المؤرخ في 31 جويلية 1886. وقد افتتح للاستغلال ما بين 1891 إلى 1892. وقد تم تمديده إلى غاية الجلفة عن طريق قرض قدم من طرف حكومة الجزائر افتتح للاستغلال في 15 جويلية 1912. وفي معاهدة سابقة مؤرخة في 27 نوفمبر 1909 من طرف مؤسسة الغرب الجزائري.³

- شركة بونة - قالمة:

تأسست شركة بونة - قالمة من طرف شركة لبناء القاطرات بباريس التي عرفت باسم شركة البناء باتينول،⁴ من قبل السيد *أرنست قوان* سنة 1864. وجّهت اهتماماتها نحو الاستثمار خارج

¹ موريس، المصدر السابق، ص.15.

² المصدر نفسه، ص.18.

³ نفسه، ن.ص.

⁴ شركة البناء باتينول *société de construction des Batignolles*: هي عبارة عن مجموعة شركات أسست في 1864، من أجل صناعة القاطرات، يرأسها السيد أرنست قوين بدعم من قبل السيد طالابو، دايشيل، وروتشيلد وهوننجيسر، وكانت حينها تحت اسم شركة البناء *أرنست قوان ERNEST GOUIN*، وقد تطور المصنع الذي تأسس في قرية ليباتينول *les Batignolles*، بالقرب من باريس بسرعة. وأضاف قوان إلى صناعة القاطرات، إنشاء الجسور وأشغال الهيكلة المعدنية، وقد قام ببناء جسور في فرنسا وروسيا. وابتداء من سنة 1862، أنشأت الشركة خطوطا لسكة الحديد في إيطاليا وإسبانيا، وبعد إعادة هيكلتها وتنظيمها سنة 1874 ركزت الشركة اهتماماتها على المؤسسات الاستعمارية. بناء الخط داکار - سان لويس - ميناء تونس، وخطوط حديدية في مستعمرة الجزائر، وتونس.... أنظر:

فرنسا من أجل ضمان طلبات تجارية على ورشاتها الخاصة، فرسمت هدفها الأساسي المتمثل في ربط خطوط سكة حديد في كل من الجزائر وتونس. - وستعرض في الفصل الثالث لانجازات هذه الشركة-. وقد أنشأت جميع خطوطها جزافيا¹ بصفة المنفعة المحلية، فالخط الرابط بين بونة - قالمة سنة 1874، من طرف عمالة قسنطينة برأس مال ثابت قدر بـ 12 مليون ف.ف.ق، هذا إلى جانب نسبة فوائد قدرت بـ 6%² وفق مرسوم مؤرخ في 7 ماي 1874.³ وقد وزع رأس المال كما يوضحه الجدول الموالي:

جدول رقم 6: رأس مال خطوط شركة بونة - قالمة سنة 1864.⁴

رأس المال	خط سكة الحديد
12.000.000	بونة - قالمة
21.155.544	ديفيغيه - سوق أهراس
4.172.570	قالمة - حمام المسخوطين
18.968.000	حمام المسخوطين - الخروب

6- شركة موكتة الحديد: تأسست هذه الشركة وفق القرار المؤرخ في 12 جوان 1863 من طرف المارشال بيليسي Pélissier الحاكم العام للجزائر، الذي منح الشركة استغلال منجم موكتة الحديد امتياز إنشاء خط سكة حديد صناعي يربط المنجم بميناء بونة، وافتتح هذا الخط للاستغلال في 12 فيفري 1885، ولم تحصل على أي ضمان فائدة.

عمالة قسنطينة منحت لنفس الشركة في 21 ديسمبر 1895 خط بصفة " المنفعة المحلية" يربط عين مكرة - سانت شارل، ومحطة هذا الخط من سكيكدة إلى قسنطينة عبر جامباز "عزابة حاليا" بمسافة 66 كلم.⁵

Barjot Rang-RI Park, **La société de construction des Batignolles: des origines à la première guerre mondiale (1846-1914)**, Presses Paris Sorbonne, Paris, 2005, pp.15-16.

¹ النظام الجزائري: هو التقدير العشوائي الذي لا يعتمد على دراسة أو علم أو واقع فقط لمجرد أنه تم تأدية التقدير فتقدر الضريبة جزافا. هو نوع من العقاب الضريبي عند التلاعب أو التهرب الضريبي. انظر: نعوم تشومسكي، النظام العالمي القديم والجديد، تر: عاطف معتمد عبد الحميد، نهضة مصر للنشر والتوزيع، القاهرة، 1994، ص. 102.

² موريس، المصدر السابق، ص. 10.

³ ح.ج.ع، مذكرة شبكة سكة الحديد الجزائرية، المصدر السابق، ص. 6.

⁴ موريس، المصدر السابق، ص. 10.

⁵ موريس، المصدر السابق، ص. 23.

جدول رقم 7: شبكة سكة الحديد التي تشرف عليها شركات امتياز خاصة.¹

الخطوط	الاتفاقيات	قانون أو مرسوم	طول الخطوط المستغلة إلى غاية 31 ديسمبر 1912	تاريخ افتتاح الخطوط للاستغلال
شبكة خطوط شركة باريس-ليون-البحر المتوسط				
سكيكدة-قسنطينة	1 ماي 1863	قانون ومرسوم 11 جوان 1863	87	1870
العلمة-مينارفيل(الثنية)	"	"	421	1871-1862
المجموع: 508 كلم				
شركة الغرب الجزائري				
خط تليلات-سيدي بلعباس	7 ماي 1874	مرسوم 30 نوفمبر 1874	51	1887
خط سيدي بلعباس-راس الماء	8 ماي 1881	قانون 22 أوت 1881	100	1885-1883
خط طابية-تلمسان	5 جوان 1885	قانون 16 جويلية 1885	64	1890-1887
السانية-تموشنت	10 ديسمبر 1881	قانون 5 ووت 1882	70	1885-1884
بليدة-البرواقية	16 أفريل 1886	قانون 31 جويلية 1886	83	1892-1891
لالة مغنية-الحدود المغربية	3 ديسمبر 1903	قانون 26 ديسمبر 1903	69	1910-1907
البرواقية- قصر البخاري	27 نوفمبر 1909	قانون 26 فيفري 1910	41	1912
المجموع: 478 كلم				
شركة بونة - قالمة				
خط بونة - قالمة	13 ديسمبر 1872 4 مارس 1874 7 و 23 ديسمبر 1875	مرسوم 7 ماي 1874 و 8 مارس 1876	88	1877-1876
قالمة-الخروب	11 جانفي 8 مارس 1877	قانون 26 مارس 1877	115	1879-1878
ديفيقيه-سوق أهراس	"	"	52	1881
سوق أهراس-سيدي الحمسي	9 جانفي 1882	قانون 20 أفريل 1882	53	1884
سوق أهراس-تبسة	23 ماي 1885	قانون 8 جويلية 1885	128	1888
شركة موكتة الحديد				
خط بونة - عين مكرة		12 جوان 1863	33	1864
مجموع الخطوط الممنوحة: 3305 كلم.				

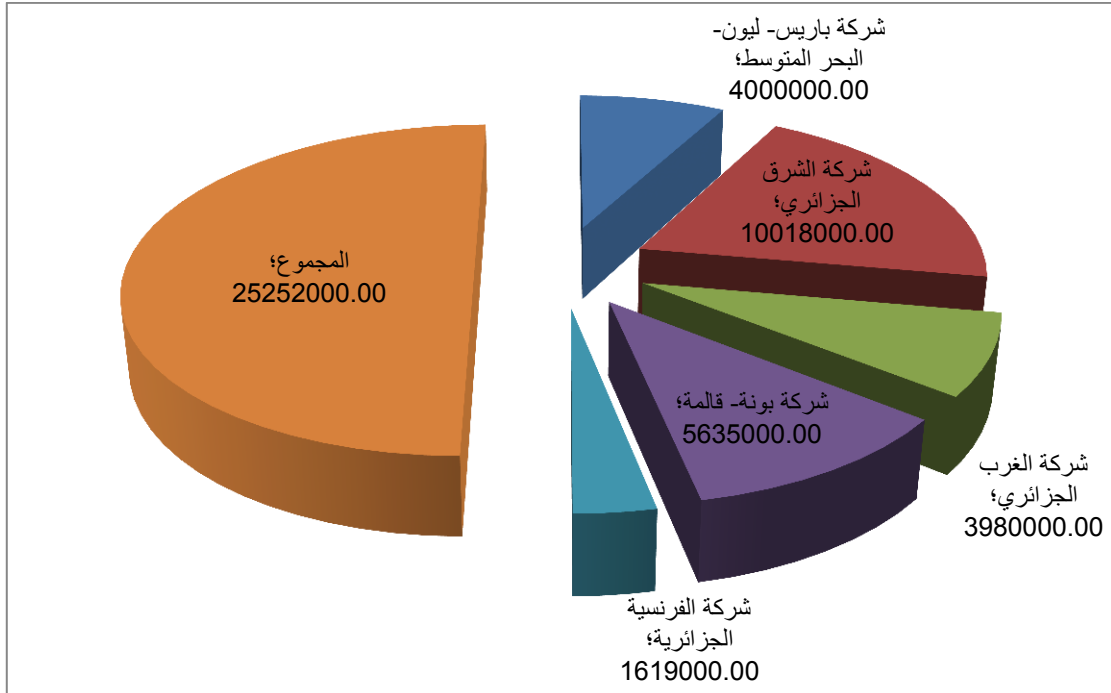
¹ موريس، المصدر السابق، ص.25.

من خلال عرض لمختلف شركات الاستثمار الرأسمالية التي نالت امتياز انجاز خطوط سكة الحديد بالجزائر، كانت حكومة فرنسا هي التي ضمنت لها فوائد استثماراتها، وهذه مجموع المبالغ التي قدمها السيد غيلان¹ *M. Guillain* سنة 1895 كضمان فائدة لشركات الامتياز "ذات المنفعة العامة"². والجدول التالي يبين الفوائد التي تحصلت عليها شركات امتياز سكة الحديد سنة 1895.

جدول رقم 8: الفوائد التي تحصلت عليها شركات امتياز سكة الحديد 1895.³

شركات الامتياز	الفوائد (فرنك فرنسي قديم)
شركة باريس- ليون- البحر المتوسط	4.000.000
شركة الشرق الجزائري	10.018.000
شركة الغرب الجزائري	3.980.000
شركة بونة- قالمه	5.635.000
شركة الفرنسية الجزائرية	1.619.000
المجموع	25.252.000

الشكل رقم 2: توزع الفوائد التي حصلت عليها شركات الامتياز سنة 1895.



¹ السيد غيلان: نائب ومدير سابق بوزارة الأشغال العمومية، ومحطة غيلان إحدى محطات خط بونة - تبسة، سميت نسبة له، وتقع بالكويف التابع لإقليم تبسة.
² موريس، المصدر السابق، ص.29.
³ المصدر نفسه، ص. 212.

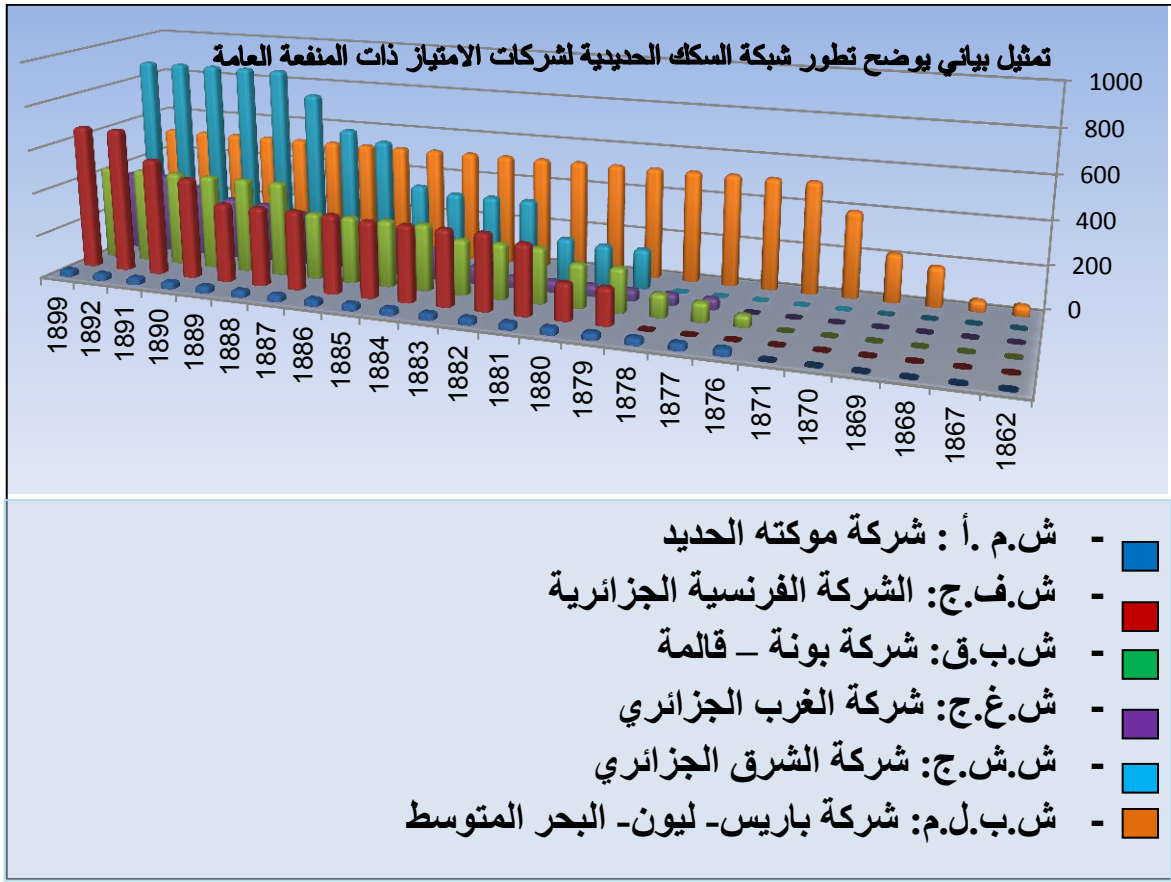
فالجداول الموالي يبين تطور انجازات خطوط شبكة سكة الحديد الفرنسية في مستعمرة الجزائر من طرف الشركات السابقة صاحبة المشاريع منذ سنة 1862 إلى غاية سنة 1889 (تقريبا النصف الثاني من القرن التاسع عشر) بالكيلومترات. مع التمثيل البياني الموضح لهذا التطور.

جدول رقم 9: تطور انجاز شبكة سكة الحديد لشركات الامتياز بالكيلومتر (1862-1899).¹

المجموع	شركة موكتة الحديد	الشركة الفرنسية - الجزائرية	شركة بونة - قالمة	شركة الغرب الجزائري	شركة الشرق الجزائري	شركة باريس - ليون - البحر المتوسط	الشركات السنوات
49	0	0	0	0	0	49 كم	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

¹ A.D.W.A, Gouvernement général de l'Algérie, Notice sur les chemins de fer Algériens, Mustapha, Alger, 1899, p.5.

شكل رقم 3: تطور شبكة السكة الحديدية لشركات الامتياز ذات المنفعة العامة.



من خلال هذا التمثيل البياني يتبين أن:

- شركات الاستثمار بدأت نشاطها في مستعمرة الجزائر منذ سنة 1862، وهي في تطور مستمر خاصة شركة ليون- باريس - البحر المتوسط التي تعتبر أولى شركات الأجنبية التي حصلت على امتياز انجاز خطوط سكة الحديد، ورغم الظروف حافظت على تطورها واستمرارها من 1876 إلى سنة 1899، وحتى خلال القرن العشرين. في حين نجد أن شركة موكتة الحديد التي كانت استثماراتها في شرق البلاد بدأت سنة 1875، وهي في تطور مستمر حتى سنة 1899، وقد شهدت ارتفاعا ملحوظا في انجازها لخطوطها واستغلالها، ونسب مداخلها نظرا لما كانت تستغله من ثروات في تلك المنطقة الشرقية على رأسها الثروة المعدنية التي كانت لها الحظ الأوفر في المداخل. كما نجد أن شركة بونة - قالمة كذلك التي بدأت أشغالها سنة 1879 واستمرت وشهدت تطورا ملحوظا وارتفاعا في مداخلها خاصة منذ سنة 1892.

هذا بالإضافة إلى الشركة الفرنسية - الجزائرية التي بدأت أشغالها سنة 1879 وهي في استمرار وتطور في أشغالها واستغلالها لخطوطها خاصة في أواخر القرن التاسع عشر.

* ومن خلال عرض شركات الامتياز نستخلص الملاحظات التالية:

- أن أغلب تلك الشركات خاصة تلك التي اعتمدت عليها حكومة فرنسا في انجاز شبكة حديدية تعود جل فوائدها نحو فرنسا.
- ارتباط تلك الشركات بالبرجوازية الاستعمارية، أي أنها كانت أحد الأطراف الرئيسية لتشجيع عملية الاستغلال الاقتصادي في الجزائر.
- أن بداية مشاريع هذه الشركات تركزت في مراكز الثرى الاقتصادي للجزائر.
- أن توسع خط سكة الحديد ناحية المناطق الداخلية كان يتبع في أهدافه المراكز الاقتصادية، حيث المناجم والثروة الحيوية.
- لعبت هذه الشركات دورا محوريا في تشجيع عملية الاستيطان بجلب مجموعة من المهندسين والطبوغرافيين ورأس المال الأوروبي من أجل الاستثمار واستغلال خيرات البلاد.
- إن سياسة هذه الشركات تتماشى مع سياسة الإدارة الاستعمارية والدليل على ذلك تقديم هذه الأخيرة ضمانات فائدة على كل انجاز خط سكة حديد.
- تشجيع الجنرالات الفرنسيين والقادة العسكريين لشركات الامتياز قصد التوغل في المناطق الداخلية مما زاد من السيطرة على المناطق مما شجع حركة الاستيطان والمصادرة.
- إن أشغال الانجاز وصعوباته وتكاليفه المالية أدى ببعض الشركات إلى افلاسها مما جعل حكومة باريس تعمل على استرداد شبكاتها من خلال إعادة شراء أسهمها.

ثالثا: أول خط حديدي مدينة الجزائر - البلدية بعد صدور مرسوم 1857.

يعد خط مدينة الجزائر - البلدية أول خط أنجز بعد صدور مرسوم التصنيف إذ تم إدراجه ضمن برنامج 1857، وكان الجزء الأول من الخط الذي بني في المستعمرة ربط مدينة الجزائر - البلدية وافتتح للاستغلال في سنة 1862¹. بالاعتماد على القوى العاملة العسكرية بناء على تعليمات الإمبراطور نابليون الثالث المذكورة في نص القرار. إذ بلغت قيمة المبالغ التي قدمتها الدولة لشركة سكة حديد الجزائر دعما لانجازه 1.500.000 ف.ف.ق، و 600.000 ف.ف.ق من صندوق الميزانية المحلية للبلدية.² بدأت أعمال أشغال انجازه في عام 1858، وكان الهدف الأكيد والمحدد من إدخال هذا الخط في مدينة الجزائر هو ربطها بثروات سهل متيجة³ ونقلها مباشرة نحو ميناء الجزائر والقضاء على الثورات والانتفاضات الشعبية في الإقليم. وبالفعل فإن قطاع النقل بواسطة شبكة السكك الحديدية

¹ واري، المصدر السابق، ص.30.

² موريس، المصدر السابق، ص.10.

³ سهل متيجة: تطلق هذه التسمية على مجموعة سهول الواقعة في المنطقة الوسطى من شمال الجزائر جنوبي مدينة الجزائر، وهي أراضي زراعية تتعدى رقعتها 1300 كم².

أدار واستغل هذا الخط من خلال شركة سكة حديد الجزائر (SNCF) بمساعدة مصلحة الجسور والطرق.¹

في انتظار القرار لجعل الخط ضمن "إطار المنفعة العامة". وقد بلغ طول الخط 49 كلم. بدأت أشغال الحفر والأعمال الفنية لجزء كبير من الخط بمتابعة شخصية من الدولة، وقد تم إنشاء ثلاث جسور تسوية للمحطات وربطها بطريقة مستوية. كما تم وضع الصفائح المعدنية على طول الخط بعد عمليات الحفر الشاقة، وقد تولت الشركة مسؤولية البحث والتقصي حول الموقع الاستراتيجي المميز لوضع محطات القطار مع الأخذ بعين الاعتبار كل المقاييس لأجل إتمام عمليات حفر المحطات، وقد وضعت في المناقصة المؤرخة في 2 جانفي 1861، أساسيات أشغال البناء.²

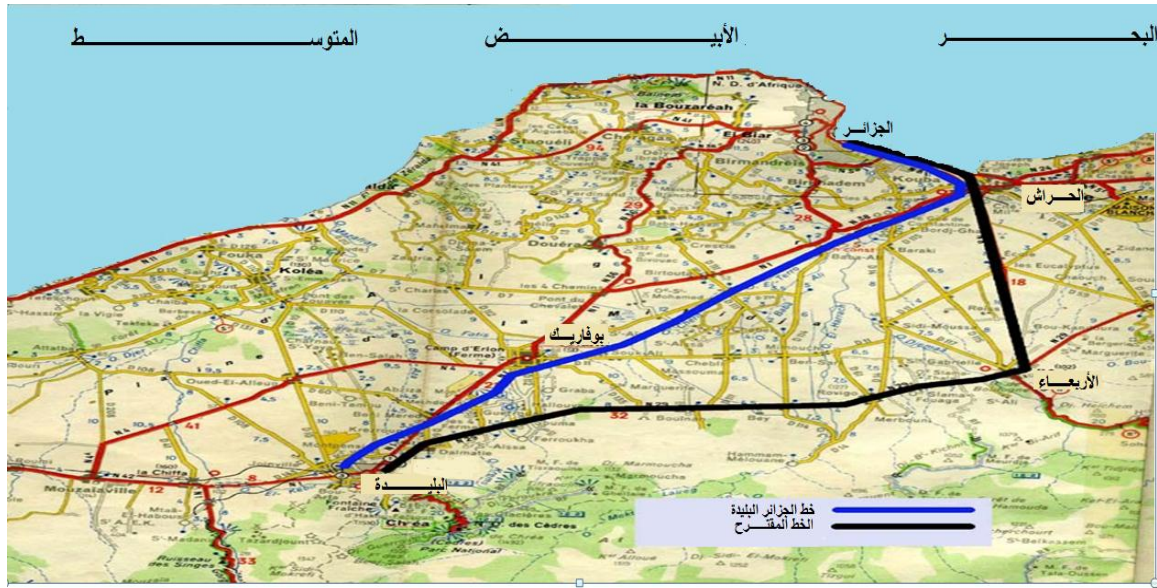
كما قدمت الإدارة 42 مشروع من مستوى للمرور الخاص بالخط، والمهندس العام أخذ المقاييس لأجل دفع عملية التنفيذ بسرعة. وتم طلب القضبان من الخارج وتسليمها خلال أربعة أشهر فكانت أول دفعة من القضبان قدمت إلى ميناء مدينة الجزائر نهاية افريل من نفس السنة. أما بالنسبة للمحطات لم تتأخر عملية النظر في مسألتها حتى لا تعطل عملية الانجاز. نقل المهندس العام إلى مدينة الجزائر قاطرتان وعدد كبير من العربات الثقيلة. إذن فمسألة المواد والتحديد قد أنهيت، ويجدر بالذكر أنه قد تم جلب قضبان وآلات طلبت من انجلترا وبلجيكا.³ كان كل ذلك من أجل أن يكون خط مدينة الجزائر - البلدية صالحا للاستغلال وينال شرف أول خط في الجزائر تم افتتاحه للاستغلال في 15 أوت 1862.⁴

¹ Chaléard Jean-Louis, Chantal Chanson Jabeur, Chantal Béranger, **Le Chemin de fer en Afrique**, Baouni Tahar, La place du chemin de fer de banlieue dans le développement urbain d'Alger, Edition Karthala, prodig et Sedet, Paris, 2006, p.373.

² روستاند، المصدر السابق، ص.16.

³ Rêne Théry, **Les chemins de fer Algériens**, éditions économistes européens, Paris, 1922, p . 22.

⁴ روستاند، المصدر السابق، ص.17.

خريطة رقم 2: أول خط ربط مدينة الجزائر - البلدية بعد صدور مرسوم 1857.¹

تم تنظيم احتفالا ضخما في فرنسا بحضور الإمبراطور شخصيا، باعتبار خط مدينة الجزائر - البلدية أول خط افتتح للاستغلال في مستعمرة الجزائر، مع الاحتفال في مدينة الجزائر بإطلاق قذائف المدفعية وإلقاء العديد من الخطب، بحضور عديد الشخصيات السياسية والعسكرية والصحفيين الباريسيون، ونائب رئيس مجلس إدارة السكك الحديدية السيد روستاند، المارشال بيليسي، والدوق مالاكوف الحاكم العام للجزائر الذي عبر قائلا: (إن انجاز خط بمسافة 50 كلم ماهي إلا بداية لشبكة من آلاف الكيلومترات ستنتشر قريبا في جميع أنحاء المستعمرة...). وأطلقت النار على مستوطنة باب الوادي. وقد زينت جميع المباني العامة والخاصة بفوانيس جميلة...² - انظر ملحق الصور صورة رقم 01 محطة حسين داي إحدى محطات خط مدينة الجزائر - البلدية في أوت 1862.

كما تبين من خلال الدراسات الإحصائية التي أجرتها مصالح الهندسة العسكرية بمستعمرة الجزائر أن خط مدينة الجزائر - البلدية يعد من أهم المسارات في محافظة الجزائر التي تضمن لشبكة سكة الحديد من خلال نقل البضائع والمسافرين ما يوفر لها عناصر النجاح والاستمرارية، فهذا المسار الرابط بين الجزائر - البلدية - عمورة أنجز في الواقع ليؤمن المواصلات للأسواق الكبرى بسهل الشلف وسهل متيجة ذو الخصوبة العالية وتنوع محاصيله من نقل المزروعات الحمضية والكروم والحبوب وسهولة تصديرها كبعد اقتصادي لهذا الخط. وقد كان لهذا الخط أبعادا سياسية أيضا تتمثل في ربط

¹ Histoire de la ligne de chemin de fer d'Alger-Blida. Site web :

<http://blidanostalgie.pagesperso-orange.fr>

² الموقع الخاص بالشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية الجزائرية، المصدر السابق. انظر الموقع الإلكتروني: <https://www.sntf.dz>

مدينة الجزائر بإقليم متيجة، بفترة انجاز تقدر بثمانية سنوات من سنة 1860 إلى سنة 1862. للقضاء على الثورات والسيطرة على القبائل.¹

يعتبر انجاز هذا الخط الأول في شبكة سكة الحديد راجعا إلى موقعه وبعده الاستراتيجي بالنسبة للإدارة الاستعمارية، حيث أن الثورات والمقاومات لم تهدأ بعد، منها ثورة أولاد سيدي الشيخ في الجنوب الغربي سنة 1864، قصد تسهيل نقل الجنود للسيطرة على تلك المناطق السهبية منها والوسطى وحتى التخوم الصحراوية كبعد عسكري وأمني. وأن الدوافع والأسباب التي حفزت على اختيار هذه المنطقة لتنفيذ هذا الخط عديدة، يمكن تلخيصها في النقاط التالية:

أ- الأهمية الاقتصادية للمنطقة الممتدة بين البليدة ومدينة الجزائر، بالإضافة إلى حيويتها العمرانية فهي تتمتع بمساحات شاسعة من الأراضي الخصبة الصالحة للزراعة مما شجع شركات سكة الحديد على التنافس عليها بحيث أصبحت تنتظر لها على أنها مصدر نشط في تحقيق الاستثمار والأرباح.

ب- كما تعتبر هذه المنطقة بالنسبة للإدارة الاستعمارية أنها أنسب المناطق الواقعة غرب مدينة الجزائر بحيث يجعل من البليدة مركزا عسكريا حصينا وقويا.²

ج - ويعتبر هذا الخط الحديدي من الناحية الإستراتيجية الحربية عامل أمني من خلال حمايته للمناطق الواقعة غرب مدينة الجزائر وجعل هذا الخط من البليدة ناحية عسكرية متقدمة على المدينة تسهل للجيش الانطلاق منها والتوغل نحو الغرب.

د - بالإضافة إلى أن اختيار شركات سكة الحديد للأراضي كان محدودا بسبب المقاومة الشديدة غرب وادي الشلف التي كانت سببا في توقف المد الاستعماري هناك خلال هذه الفترة.³

كما شهدت عمالة قسنطينة أول خط بها بعد صدور القرار المتمثل في خط سكيكدة - قسنطينة تم دراسات هذا الخط من خلال مشروع أولي الذي اظهر صعوبة انجاز الخط أولا من الناحية المالية إذ قد تصل إلى 39.000 ف.ق. إلى 510.000 ف.ق، للكيلومتر لأجل مسار واحد. وقد خصص له مساحة أشغال واسعة وقد يتطلب 5000 عامل⁴ أما بالنسبة لعمالة وهران بالغرب الجزائري فكان أول خط وهران - سان دونيس دوسيق تجدر الإشارة إلى أن هذا الخط قد درس من طرف السيد المهندس الرئيس للطرق والجسور لعمالة وهران.⁵

¹ حوحو، المرجع السابق، ص . 78.

² بوجي، المصدر السابق، ص . 115.

³ حوحو، المرجع السابق، ص . 79.

⁴ روستاند، المصدر السابق، ص. 18-19.

⁵ المصدر نفسه، ص. 19.

المبحث الثالث: تطور شبكة سكة الحديد ودورها.

أولاً: برامج توسيع خطوط الشبكة.

من المشاريع الأولى التي يعود تاريخها إلى عام 1844، لم يتوقف الممولون والصناعيين عن تخيل فكرة سكة الحديد الجديدة في مستعمرة الجزائر حتى خطة التصنيف الأولى لعام 1857 م، التي وضعت أسس شبكة السكك الحديدية في الجزائر والتي تم تمديدها من قبل البرنامج 1897 وتوسيعها إلى غاية الصحراء بعد برنامج 1906.

أولاً: أ - برنامج التصنيف 1857:

شهد مشروع شبكة سكة الحديد مجموعة متتالية من البرامج التي تمثل أغلفة مالية ودراسات تقنية واقتصادية، وذلك بعد المناقشات والمداولات بين الخبراء والسياسيين في فرنسا، وقد استقر على أكثرها تمويلاً وأدقها إبرازاً للفوائد السياسية والاقتصادية والعسكرية. ويمثل المرسوم الامبراطوري البداية الفعلية لشبكة سكة الحديد وانطلاق برنامج التصنيف 1857.¹ وتم بموجب هذا البرنامج في 8 أبريل من نفس السنة، إقرار ما جاء في نص القانون الذي أرسى له نص المرسوم ببناء 1357 كم من الخطوط. تشمل:

أ- خط سكة حديد ربط مدينة الجزائر - البليدة كأول خط، افتتح للاستغلال وفي 12 ديسمبر 1859، بصفة المنفعة الخاصة ليتطور فيما بعد خدمة الركاب في 8 سبتمبر 1862 بصفة المنفعة العامة.² والخطين المواليين كانا خط سكة الحديد مدينة الجزائر - وهران، وخط سكيكدة - قسنطينة اللذان افتتحا في سنة 1871.

ب- المحور المركزي الموازي للساحل: وهو الخط الرئيسي الذي يربط وهران - مدينة الجزائر - قسنطينة، والذي يمثل العصب الحيوي للشبكة لربطه بين عواصم الاقاليم الثلاث. ويضم:

- مجموعة خطوط فرعية تربط بين سكيكدة - بونة وقسنطينة أيضاً.

- خطوط فرعية عن المحور المركزي مثل: بجاية - سطيف، تنس - أورليانس فيل "الشلف حالياً"، أرزيو - مستغانم - غليزان، وهران - تلمسان.³

¹ فوجيراس، المرجع السابق، ص.25.

² الموقع الخاص بالشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية الجزائرية، المصدر السابق. انظر الموقع الإلكتروني بخاص شركة النقل بسكة الحديد الجزائرية:

<https://www.sntf.dz>

³ فوجيراس، المرجع السابق، ص 26-27.

ج- المحور الأفقي شرق- غرب الممتد عبر المناطق الداخلية: ينطلق من تلمسان- قسنطينة يتوفر على تفرعات عمودية تصل المناطق الداخلية بالموانئ مثل: موانئ مستغانم، تنس، بجاية، فيليب فيل، وبونة.¹ فهو يخدم فقط المناطق الساحلية أو تلك التي بها أولى المراكز الاستيطانية كمستوطنة بوفاريك ومتيجة..

يعتبر برنامج التصنيف الخاص 1857 الأساس في وضع الخطوط الرئيسية للشبكة الحديدية في مستعمرة الجزائر. وبالفعل فإن المحور المركزي وهران - قسنطينة ربط ثلاث عواصم للعمليات كما أوجد قنوات الاتصال لتلك المناطق البعيدة عن الساحل؟. والجدول الموالي يوضح المستحقات الأولية لإنجاز شبكة سكة الحديد لسنة 1860.

¹ فوجيراس، المرجع السابق، ص.27.

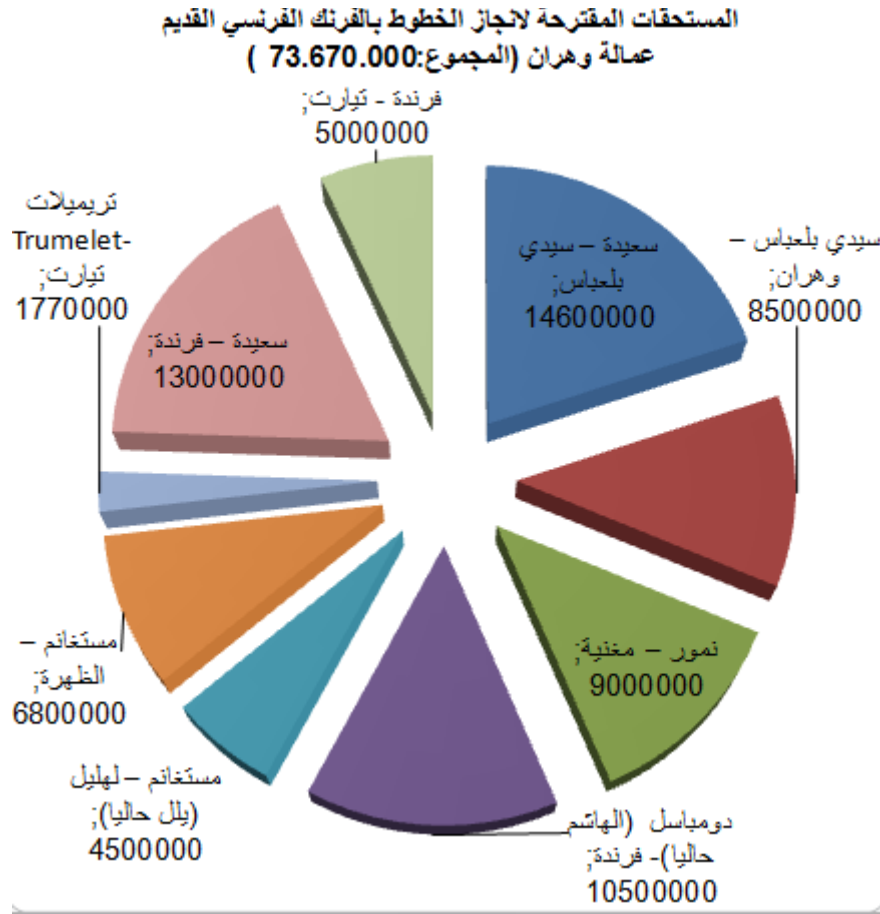
جدول رقم 10: المستحقات المقترحة لإنجاز شبكة سكة الحديد سنة 1860.¹

المستحقات المقترحة لإنجاز الخطوط بالفرنك الفرنسي القديم	تعيين الخطوط
عمالة وهران	
14.600.000	سعيدة - سيدي بلعباس
8.500.000	سيدي بلعباس - وهران
9.000.000	نمور - مغنية
10.500.000	دومباسل (الهاشم حاليا) - فرندة
4.500.000	مستغانم - لهليل (يلل حاليا)
6.800.000	مستغانم - الظهرة
1.770.000	تريميلاط - Trumelet - تيارت
13.000.000	سعيدة - فرندة
5.000.000	فرندة - تيارت
73.670.000	المجموع
عمالة قسنطينة	
19.000.000	فيليب فيل - قالمة
45.000.000	بجاية - سطيف
5.500.000	واد عثمانية - سانت أرنو (العلمة حاليا)
10.000.000	خنشلة - باتنة
9.775.000	ميلة - فج مزالة
89.275.000	المجموع
عمالة الجزائر	
5.000.000	أفرو فيل - أموراخ Amourah
17.000.000	البرواقية - عين بسام
14.000.000	تريميلاط (دحموني) - البخاري
8.000.000	الجلفة - الاغواط
19.000.000	أورليانس فيل (الشلف حاليا) - فيالاغ
<u>63.000.000</u>	المجموع:
225.945.000	المجموع الكلي للعمليات:

¹ G.G.A, Délégations financières, Algérie, Rapports de la Commission des chemins de fer et des travaux du 3e emprunt, session de mai 1914, p.12

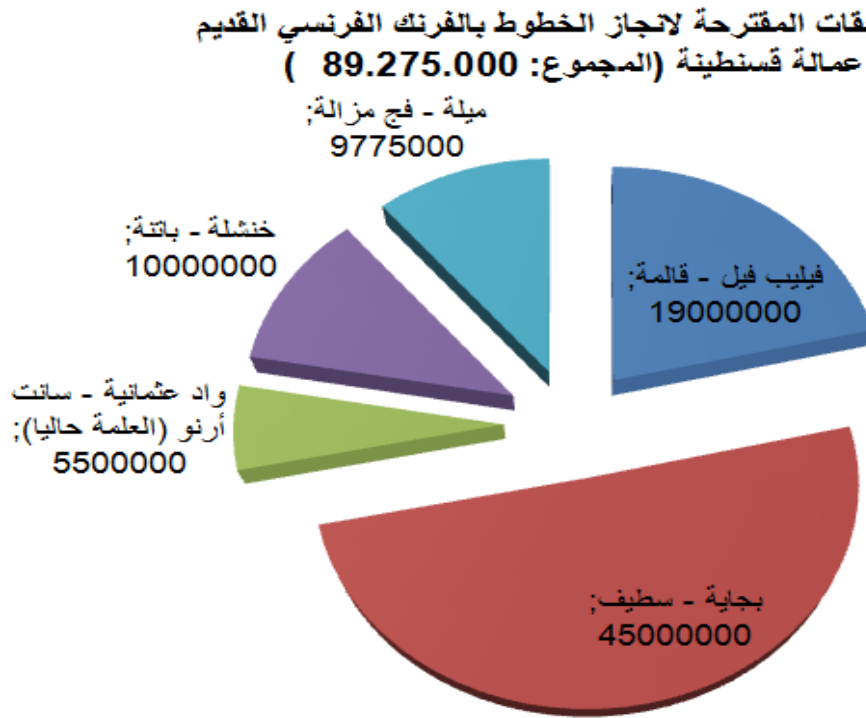
- الغلاف المالي للبرنامج: من خلال جدول المستحقات المقترحة لإنجاز شبكة سكة الحديد سنة 1860، بعد صدور قانون التنفيذ في 20 جوان 1860 الذي أقر الأغلفة المالية لشبكة الخطوط الحديدية التي أقرها مرسوم التصنيف في كل عمالة، فقدر الغلاف المالي في عمالة وهران بمبلغ 73.670.000 ف.ف.ق، لانجاز تسعة خطوط، وتختلف التكلفة حسب المسافة بين نقطتي الارتباط والعوامل التضاريسية والمناخية. كما يوضحها الشكل الموالي.

الشكل رقم 04: المستحقات المقترحة لانجاز شبكة الحديد في عمالة وهران سنة 1860.



أما في عمالة قسنطينة فقدر المجموع المالي بـ 89.275.000 ف.ف.ق، لانجاز خمس خطوط، وهي أكثر العملات حظيت بالجزء الأكبر من غلاف البرنامج ، ويعود ذلك إلى طبيعة تضاريس المنطقة. والشكل الموالي يوضح ذلك.

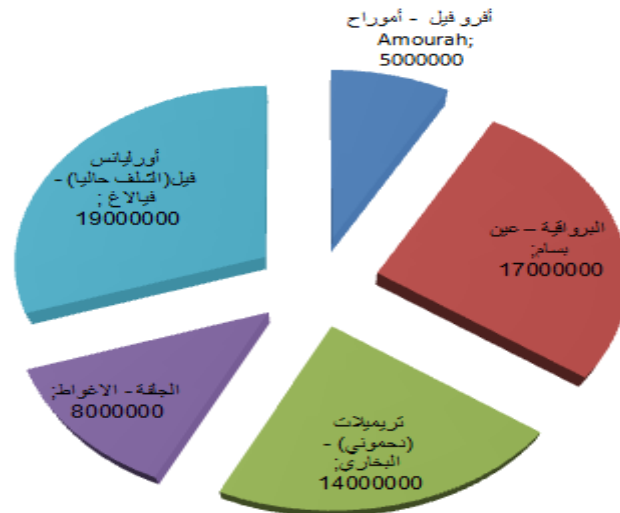
شكل رقم 05: المستحقات المقترحة لانجاز شبكة الحديد في عمالة قسنطينة سنة 1860.



أما عمالة الجزائر فبلغ المجموع 63.000.000 ف.ق لانجاز خمس خطوط. وتجدر الإشارة إلى أن هناك مجموعة خطوط تم إدراجها في هذا البرنامج لكن لم تتجز لأسباب مالية وأخرى سياسية تتعلق بالمستعمرة أو بحكومة باريس. كما يوضحها الشكل الموالي.

شكل رقم 06: المستحقات المقترحة لانجاز شبكة الحديد في عمالة الجزائر سنة 1860.

المستحقات المقترحة لانجاز الخطوط بالفرنك الفرنسي القديم
عمالة الجزائر (63.000.000)



خلال الفترة ما بين 1857-1878، بلغ طول الخطوط المنجزة 1365 كم، وهي كالتالي: بونة - عين مكرة "برحال"، بونة - ديفيبييه - قالمة - وادي الزناتي - الخروب - قسنطينة، سكيكدة - قسنطينة - سطيف، مدينة الجزائر - الثنية، وهران - أرزيو - المحمدية - مشرية، واد سيدي بلعباس - تلييلات.

وقد بلغ عدد الكيلومترات المنجزة ما بين 1862-1879 متوسط 48 كلم في السنة. ففي سنة 1864 بلغت 51.3 كلم، وفي 1873، بلغت 119.2 كلم.¹

لقد هدف البرنامج إلى تطوير حركة التجارة الداخلية والخارجية، فقد شكل المحور المركزي العمود الفقري للاتصال بسكة الحديد الذي يصل بالمناطق الشمالية والجنوبية، وأقام الأساس فيما يعرف "بالشبكة المشط".؟ كما هو موضح في الشكل السابق. شكل البرنامج أساسا لجميع البرامج اللاحقة إذ يهدف في محتواه للتخطيط لأهداف اقتصادية والإستراتيجية.؟!²

ب- برنامج التمديد 1879:

يكمل برنامج التصنيف برنامجا آخر مكملا يمثل التوسع الحقيقي للشبكة خاصة بعد الاستقرار السياسي في فرنسا وحكومة المستعمرة التي تغير نظامها العسكري إلى نظام مدني. تم هذا البرنامج وفق خطة فريسنست 1879 التي وضعها المهندس والوزير تشارلز دي فريسنست.³ وقد ضم هذا البرنامج الخطوط التالية:

- أ- ضم انجاز الخط الرابط بين مدينة الجزائر - قسنطينة والذي افتتح للاستغلال منذ سنة 1886.
- ب- تم بناء طرق غير مخطط لها، مثل خط البليدة - عين الصفراء الذي افتتح للاستغلال 1885 من طرف الشركة الفرنسية الجزائرية، ديفيفيه مثل خطوط سعيدة - كولومب بشار - عين صفراء الذي افتتح للاستغلال سنة 1885، من طرف الفرنسية - الجزائرية، والخط الرابط بين ديفيفيه - سوق أهراس - تونس والذي افتتح للاستغلال ما بين 1881-1884، والخط الرابط بين سوق أهراس - تبسة الذي افتتح سنة 1888، تحت إشراف شركة بونة - قالمة.
- ج- وكان الهدف من الخط الذي أنشئ في اتجاه تبسة هو تيسير نقل المعادن من المنطقة إلى ميناء بونة.

- د- عمالة وهران: سيدي جميل إلى كرامبل "رأس الماء حاليا" ووهران - عين تموشنت الذي افتتح للاستغلال في سنة 1885، مستغانم - غيليزان - تيارت، والذي افتتح للاستغلال في سنة 1889.
- عمالة الجزائر: نهاية من خط الجزائر - قسنطينة الذي افتتح للاستغلال في 1886، ليمتد نحو الحدود الشرقية (تونس).
- عمالة قسنطينة: جهة الشرق باتنة - بسكرة من 1882 إلى 1888 وإلى جهة الغرب، بني منصور -

¹ فوجيراس، المرجع السابق، ص.27.

² المرجع نفسه، ص.28.

³ نفسه، ن.ص.

بجاية في عام 1889.¹

و- في الفترة ما بين سنوات 1879-1906، تم الانتهاء من 2035 كم من الخطوط التي تربط: سوق أهراس- تبسة، الكويف - الحدود التونسية، عين مكرة - رمضان جمال، أولاد رحمون - خنشلة، سطيف - ثنية الأحد مع فروع نحو تيزي وزو، وبجاية، وسور الغزلان، والبليدة - البرواغية، ومستغانم - غيليزان - تيارت، وهران - أرزيو، السانية - عين تيموشنت، وسيدي بلعباس - تلمسان - الحدود المغربية، وطابية - رأس الماء، ومشية - بشار، وتيزي - معسكر. وفي سنة 1890 شهدت عملية الانجاز تباطؤ إلى غاية برمجة مشروع توسعة آخر في سنة 1907.²

كان البرنامج يسيطر في البداية لمسافة 1800 كلم من الخطوط، ليصل طول الشبكة 1906 إلى 2035 كلم، مضافة إلى البرنامج الأول، والملاحظ على البرنامج حسب ما هو مخطط له أنه لم يحقق إلا بثلاث أرباع 3/4، واقتطع جزء من البرنامج إلى أهداف طارئة أخرى كمد خط قسنطينة نحو تونس قصد ربط المستعمرات الفرنسية بعضها ببعض، ليليه برنامج ثالث وهو برنامج التوسعة سنة 1907.³

ج- برنامج التوسعة 1907:

لقد أكمل البرنامج الثالث في سنة 1907 عملية توسيع وتطوير الشبكة الحديدية، فوضح النفقات التي قدرت بـ 500 مليون ف.ف.ق. برنامج 1907 الذي ناقشته الوفود المالية فتم إنشاء برنامج ثالث من خطوط جديدة تغطي 1256 أضيفت إلى الشبكة القائمة. من أجل تنفيذ برنامج للأشغال العامة، وقعت الجزائر في عام 1907 قرضا بقيمة تزيد قليلا عن مبلغ 170 مليون، على هذا المبلغ أكثر من النصف (97 مليون ف.ف.ق.)، كان مخصصا لمشروع سكة الحديد، منها 72 مليون لبناء خطوط جديدة، تم منح القرض بموجب القانون المؤرخ في 28 فيفري 1908.⁴

أ- اقترح من خلاله السيد سولير *M. Souleyre* مخطط لمجموعة بالشرق الجزائري، خطا يربط بسكرة - بوريم Bourem مع الحدود لدولة النيجر، مع ربطه بفرعين أحدهما نحو النيجر، والآخر نحو بحيرة تشاد. مشروع شركة الدراسات بدأ في طور الانجاز منذ سنة 1911 تحت إشراف السيد أندري بيرتيلون *M. André Berthelot* والذي توضح من خلال مهمتين قام بها السيد دي فالون *M. Maitre - Devallon*

¹ فوجيراس، المرجع السابق، ص.29.

² الموقع الخاص بالشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية الجزائرية، المرجع السابق. انظر الموقع الإلكتروني: <https://www.sntf.dz>

³ المرجع نفسه.

⁴ فوجيراس، المرجع السابق، ص.42-43.

ونقيب ثم أصبح جنرال بالنيجر. لأجل مخطط بالغرب الجزائري من رأس الماء - النيجر، عبر الجنوب الوهراني - كولومب بشار إلى غاية الساورة.¹

ب- خلال الفترة 1907-1914، تم انجاز أجزاء من خطوط، بلغ طولها 1614 كلم، وهي كالتالي: عين البيضاء - تبسة، جيجل، بسكرة - تقرت التي لها فروع نحو طولقة والوادي (هذا تم تنفيذ خط المصنفة الثانوي بطول 387 كم على مدى 1256 كلم من البرنامج)، قسنطينة - وادي العثمانية البرواقية، الجلفة، تيارت - معسكر - مشرية التي لها فروع في غليزان، سيدي بلعباس - تيزي، تلمسان - بني صاف، مستغانم - المقطع. بعد عجز الشركات الامتياز عن مواصلة الأشغال حصلت الدولة على معظم خطوط شركات الامتياز الستة على التوالي في سنوات 1900، 1908، 1905 و 1920.²

ج- مجموعة خطوط حديدية بمسافة 1250 كلم، وتم ترتيب عملية انجاز الخطوط المستعجلة كالاتي: - الخط الرابط بين البرواقية - الجلفة، البويرة - سور الغزلان، وخط تنس - الشلف، بني صاف - تلمسان، غليزان - زمورة - Prévost Paradol، خط سيدي بلعباس - تيزي، معسكر - ايزي دوق "الدريعة حاليا Uzès le du"، عين البيضاء - تبسة، في وسط المركز التعديني الأكثر أهمية للمستعمرة. فإن إسهام الطرق الجديدة ينبغي أن يستفيد في المقام الأول من المناطق ذات الكثافة العالية والغنية بالثروات الطبيعية. خط قسنطينة - واد عثمانية، بيزوت Bizot "ديدوش مراد حاليا" - جيجل. وبصفة ثانوية، هناك مجموعة من الخطوط لا زالت متأخرة في الانجاز. منها:

- الخط الرابط بين مدينة الجزائر - الجلفة (مسار الخط من النوع الضيق).

- الخط الرابط بين الشلف - تريميلات Trumelet "دحموني حاليا"، خط سكيكدة - قالمة.³

د- إن الخطة الرئيسية لتوسيع الشبكة مستوحاة من البرامج السابقة، الاستحداث الذي وجد في هذا البرنامج هو خط يخترق الجلفة. وقد اعتبر اختراقا لجنوب الصحراء، وكان أول جزء افتتح للاستغلال هو الرابط بين وهران - القنادة منذ سنة 1902، بغرض استغلال مناجم تلك الأخيرة. بالإضافة إلى خط بسكرة - تقرت بطول 217 كلم، الذي افتتح للاستغلال في 01 جوان 1914.⁴

عند مقارنة الخطوط التي أنجزت ما بين سنتي 1900 و 1914، كان العدد الإجمالي للكيلومترات من خطوط السكة بالكاد بلغ 300 كلم على الرغم من الطموح المعلن عند منح الامتياز وهذا بعد 10

¹ فوجيراس، المرجع السابق، ص.42.

² المرجع نفسه، ن.ص.

³ نفسه، ص.43.

⁴ G.G.A, Les territoires du sud de l'Algérie, M. Rêne, Routes et pistes, Alger, 1930, p.251-252.

سنوات من الركود. إن قدوم الحرب سبب اضطرابات في الانجاز للخطوط الحديدية وعلى عملية الانجاز، وذلك بسبب الانشغال في أمور الحرب دون إتمام إنشاء الخطوط السابقة الذكر.¹

بالنسبة لباقي الخطوط فإن البرنامج لم يكن له أي غرض آخر غير العروض المحددة سابقا كما عمل على تطوير الروابط بين الساحل الذي طور(نحو تنس، بني صاف، جيجل) والشريان المركزي، حتى يتم تسهيل نقل البضائع، وتشجيع الاستغلال الاستيطاني نحو الموانئ. ومن جهة أخرى فإن الخطوط السابقة الذكر تربط بأكبر المراكز الاستيطانية(سيدي بلعباس، بارادول "ضواحي تيارت حاليا"، معسكر، البويرة، سور الغزلان) وأكثرها في الغرب الوهراني.²

ساهمت في تنفيذ هذه البرامج شركات امتياز خاصة ساهمت في التمويل والدراسة، والتي لم تتماشى مع سياسة الإدارة الاستعمارية من حيث الاستغلال والسيطرة، وهذا الأمر ظهر جليا مع بداية سنة 1900، بمعنى عند الاستقلال المالي للمستعمرة عن حكومة باريس. - أنظر ملحق الخرائط والأشكال خريطة رقم 01 توضح المحاور الكبرى لشبكة سكة الحديد الفرنسية في الجزائر-.

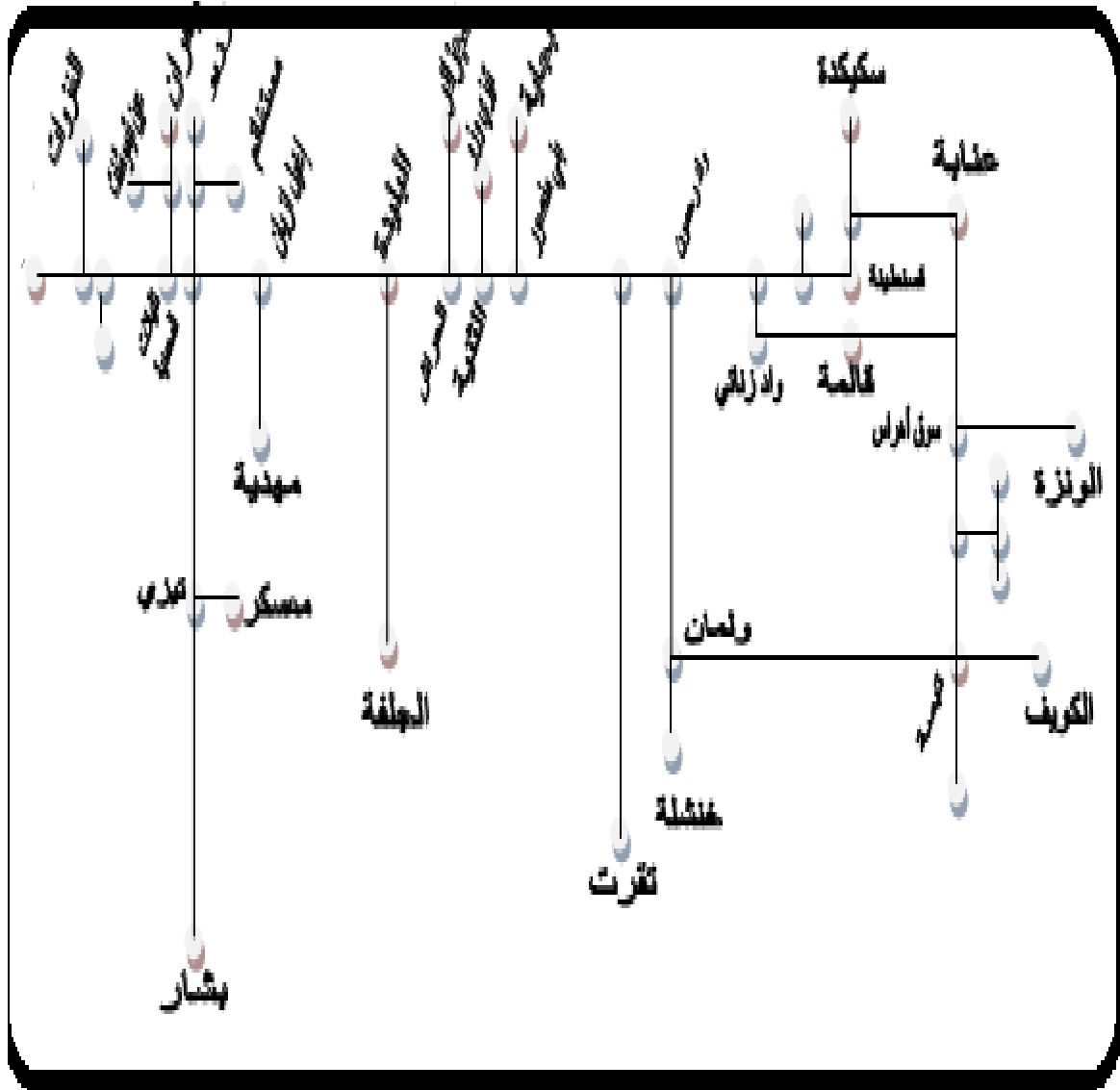
من خلال البرامج الثلاث لانجاز الشبكة : برنامج 1857 والذي تلاه برنامج آخر للتطوير سنة 1879، واللذان امتدا إلى سنة 1900 من التمديد والتطوير للشبكة إلى برنامج 1907، فتغير النظام السياسي الفرنسي عادة هزيمة فرنسا أمام بروسيا سنة 1870 وسقوط الإمبراطور نابليون الثالث ونهاية الإمبراطورية الفرنسية الثانية، التي حلت محلها الجمهورية الثالثة، أثر على طبيعة الجهاز الإداري والسياسي في المستعمرة من نظام العسكري إلى النظام المدني وفق المرسوم المؤرخ في 24 أكتوبر 1870، الذي منح للجزائر نظام إداري يسيره حاكم عام مدني من خلال "مكتب العرب" الذي يعتبر همزة الوصل بين الإدارة الاستعمارية والجزائريين.³

¹ فوجيراس، المرجع السابق، ص. 45.

² المرجع نفسه، ص. 45-46.

³ بيكيه، المصدر السابق، ص. 49.

شكل رقم 07- مخطط مشروع المحور المركزي لسكة الحديد في الجزائر سنة 1914.¹



المخطط من تعريب صاحبة البحث.

ثانيا: مراحل توسع شبكة سكة الحديد بالجزائر.

لقد توسعت شبكة سكة الحديد في مستعمرة الجزائر، وعلى الرغم من أن المشروع ذو طابع اقتصادي إلا أنه لا يمكن أن مغفل الأحداث السياسية الكبرى التي شهدتها كل من فرنسا والجزائر مما أثر في تأجيل تاريخ صدور القرار وبشكل مباشر على انطلاقة المشروع وأجال انجازه ومسارته. ومرت بمراحل عديدة وهي على التوالي:

¹ فوجيراس، المرجع السابق، ص.138.

ثانيا: أ- المرحلة الأولى (1857 - 1870):

في المرحلة الأولى من وجود السكة سيطرت عليها رجال الأعمال والشركات المصرفية هي الشركة الفرنسية - الجزائرية 1874 من طرف المقاول ابروس، والذي قد شارك في بناء السكة الحديدية في ايطاليا واسبانيا وكان هدفه استغلال الحلفاء جنوب سعيدة، بدون إعانة أو ضمان فائدة، تم إنشاء خط بونة - عين مكرة في العام نفسه انطلاقا من شركة باتينول ومنحت امتياز خط بونة - قالمة، وشركة جنيف بسطيف ودعمت من شركة بانقو الموجودة في باريس وهولندا، وخصائصها هي امتداد الخط من الجزائر وتونس لأن شبكتها تمتد على جانبي الحدود.¹ شركة الشرق الجزائري كانت تهدف إلى تطوير القبائل لها صلات بالائتمان الصناعي والتجاري. الشركة السكك الحديدية الجزائرية التي أنشئت من قبل لأكروا روستاند في عام 1860، وفي 1863 تم شراءها من قبل شركة باريس- ليون - البحر المتوسط.²

إن صدور المرسوم التنفيذي في سنة 1857، يعتبر البداية الفعلية والانطلاقة القانونية لمشروع شبكة الحديد في الجزائر، إذ تضمن في حيثياته - كما لاحظنا سابقا- مجموعة من الخطوط تقطع الجزائر عرضيا، وترتبط بميناء وهران، ومدينة الجزائر، سكيكدة، وبونة.³ وقد اعتمد نابليون الثالث في سياسته اعتبار الجزائر مجالا حيويا، وعمقا استراتيجيا، وامتداد طبيعي وسياسي لفرنسا. هذا التفكير جعله يلبي طموحات المستوطنين والمستثمرين من أجل التمكين رغم أن فترت حكمه 1851-1870، لم تهدأ الأوضاع بشكل نهائي فكثير من المناطق تشهد ثورات مثل: ثورة لالا فاطمة نسومر(1855-1857)، ثورة بني سناسن بالقرب من الحدود المغربية عام 1859، ثورة أحمد مولاي محمد بالقبائل الشرقية حيث هاجم القوات الفرنسية بمنطقة الزوارة يوم 18 مارس 1862، ثورة أولاد سيدي الشيخ جنوب غرب الجزائر 1864 ثورة محمد بن تومي بوشوشة 1870، في الجبهة الجنوبية بصحراء الجزائر.⁴

بالرغم عدم الاستقرار السياسي إلا أن عزم وإصرار الحكام العامون المتعاقبون في هذه المرحلة على تنفيذ مشروع السكة، لهم إرادة كانت أكبر انطلاقة في تطوير النقل ووسائله، فمثل تطويرا لوجيستيا يخدم الحملات العسكرية التي قامت بها فرنسا لقمع تلك الانتفاضات سابقة الذكر وأهم ما يميز هذه المرحلة على الصعيد السياسي، أنه ابتداء من تاريخ 10 نوفمبر 1860 تقرر الرجوع إلى

¹ بوجي، المصدر السابق، ص.32.

² موريس، المصدر السابق، ص.16.

³ بوجي، المصدر السابق، ص.33.

⁴ فركوس، تاريخ الجزائر، المرجع السابق، ص.235.

العمل بالنظام السابق. والمتمثل في وجود حاكم عام بالجزائر يخضع لسلطة نابليون الثالث، بموجب مرسوم 24 نوفمبر 1860، فعين بيليسي¹ حاكما عاما في الفترة 1860-1864، وخلفه ماكماهون 1864-1870.² وتسببت الحرب الفرنسية البروسية سنة 1870، في سقوط الإمبراطورية الثالثة وقيام الجمهورية الثالثة يوم 4 سبتمبر والتي أعلنت وتحت ضغط المستوطنين عن قيام الحكم المدني في الجزائر بتاريخ 9 مارس 1871.³

أما على صعيد تطوير الشبكة الحديدية فقد شهدت تلك المرحلة قانون 20 جوان 1860، الذي قرر "المنفعة العامة" لثلاث أجزاء بخط سكة حديد، ذات مسار من النوع العريض (العادي) وهم: خط قسنطينة - سكيكدة، بمسافة 87 كلم، والخط الرابط بين مدينة الجزائر - البليدة بمسافة 51 كلم، والخط الرابط بين وهران - سانت دونيس دوسيق⁴ بمسافة 52 كلم.⁵

كما شهدت هذه السنة البدايات الفعلية لانجاز الخطوط أو تفرعاتها التي بلغت في مجموعها: بونة - عين مكرة، بونة - ديفيفيه - قالمة، الخروب - وادي الزناتي، قسنطينة - سكيكدة، قسنطينة - سطيف، مدينة الجزائر - الثنية، الجزائر - وهران، أرزيو - المقطع - المحمدية، ومنه إلى مشيرية، ليمتد إلى واد تليلات - سيدي بلعباس ..⁶

ما يمكن الإشارة إليه في هذه المرحلة في عملية الانجاز وتطوير الشبكة بالإضافة إلى عدم الاستقرار السياسي هو نقص في توفر رؤوس الأموال ومثال على ذلك ما حدث مع شركة سكة حديد الجزائر التي تخلت عن امتياز انجاز خطوطها لتتنازل عنها لصالح شركة باريس - ليون - البحر المتوسط وهذا ما أشار إليه المؤرخ الصيني *T.HaraK* بأن متوسط مبالغ الاستثمار السنوية هي من 1858 إلى 1863 قبل افتتاح أول خط للاستغلال 246 ألف ف.ف.ق. وهو رقم ضعيف مقارنة

¹ بيليسي: يعد من أحسن تلاميذ الجنرال بيجو، التحق بالجيش الفرنسي سنة 1813، ثم تحصل على رتبة ملازم أول سنة 1821، وشارك في الحملة العسكرية على الجزائر في سنة 1830، وفي سنة 1842 عين نائب قائد الأركان لجيوش فرنسا في الجزائر، واقترب عدة جرائم بشعة في حق الجزائريين، عين كأول حاكم عام على الجزائر بعد نهاية عهد وزارة الجزائر والمستعمرات (1858-1860)، لم يكن على توافق كبير مع سياسة مسؤوله الأعلى نابليون الثالث، وكان طامحا لمزيد من سيطرة المستوطنين على الجزائر، مؤيدا في ذلك أطروحات المدنيين الذين كانوا أشد خطر على الجزائر من نظرائهم العسكريين. انظر: مصطفى عبيد، "دراسة في رسالة الامبراطور نابليون الثالث إلى المارشال بيليسي بتاريخ 6 فيفري 1863"، مجلة المصادر، العدد 25، قسم التاريخ، جامعة المسيلة، الجزائر، 2012، ص 257.
² شريخي، عيساوي، المرجع السابق، ص 126.
³ المرجع نفسه، ص 127.

⁴ سان دونيس دو سيق **Saint Denis de Sig**: (سيق حاليا) في 1841 استقر المستعمرين الفرنسيين بها، بلدية تابعة لولاية وهران، تبعد عن وهران ب 50 كلم وعن معسكر ب 51 كلم، وعن مدينة أرزيو الساحلية ب 37 كلم. انظر: الموقع الالكتروني المتاح على الرابط:
<http://www.worldmapfinder.com>

⁵ بوجي، المصدر السابق، ص 33

⁶ SNTF, toute une histoire, Historique SNTF.site web:
<https://www.sntf.dz>

بالطموحات والصعوبات الطبيعية. أما في الفترة من 1864 إلى 1870 فترة بداية شبكة شركة باريس-ليون-البحر المتوسط فقد ارتفع تقريبا ليصل إلى 15586000 ف.ف.ق ، ويفسر هذا بدخول شركة باريس - ليون - البحر الأبيض المتوسط، وشركات أخرى.¹

إن شركة باريس-ليون - البحر المتوسط التي تمتاز بوسائل العمل القوية تقدمت في انجاز خطوط شبكتها أكثر من باقي شركات سكة الحديد بالجزائر، وقد عادت حسن أشغاله وإنشاءها لمختلف خطوطها على أكمل وجه وهذا يعود بفوائد جمة غير مباشرة لصالح الوطن الأم فرنسا.²

في سنة 1868 افتتح خط الرابط بين غليزان - وهران للاستغلال بصفة "المنفعة العامة"، وفي الفاتح من سبتمبر 1870، افتتح للاستغلال خط سكيكدة - قسنطينة، وفي الفاتح من ماي 1871 افتتح للاستغلال الخط الرابط بين مدينة الجزائر - وهران، كما افتتحت عدة خطوط فرعية ما بين سنوات 1869 إلى 1871، تربط بين غليزان - البلدية.³

هذا بالإضافة إلى تمديد خط بونة - عين مكرة إلى مناجم كاريزاز، وذلك بالقرار الحكومي المؤرخ في 12 جوان 1863، هذا كما صادق القرار المؤرخ في 11 جوان 1863 على "المنفعة العامة" لكامل خطوط سكة الحديد التي افتتحت للاستغلال.

هكذا تم لإدارة الاحتلال إنشاء خطا حديديا سنة 1863، يربط بين تلمسان - بلعباس - وهران - الجزائر. وفي سنة 1864 خط يربط مستغانم - المحمدية بوهران وفي سنة 1871 فتح خط حديدي يربط وهران - مدينة الجزائر عبر غليزان وبعد الحرب السبعينية 1870-1871، منحت المجالس العامة في الجزائر أهمية خاصة فسمحت للمقاولين باستغلال نباتات الحلفاء مقابل التكفل ببناء سكة الحديدية تربط الهضاب العليا بالموانئ فنشأت في هذا الغرض شركة تدعى بونة - قالمة، وشركة أرزيو - سعيدة، وشركة ثالثة الغرب الجزائري، ثم منحت امتيازات لشركة بونة - قالمة لمد الخط الحديدي حتى تونس وفي سنة 1892 بلغ طول الشبكة في الجزائر 3033 كلم.⁴ وللربط بين وهران والجزائر أنشأ بيجو⁵ مدينة الأصنام(الشلف حاليا)، كما أنشأ مركز تنس، وفتح طريق بين الجزائر - المدية - مليانة

¹ Bourlier . M, **Observations sommaires sur les tracés du chemin de fer transsaharien par l'Est ou l'Ouest de l'Algérie**, Société de Géographie et d'Archéologie d'Oran, Oran, 1890, p . 25.

² بوجي، المصدر السابق، ص.43.

³ المصدر نفسه، ص.44.

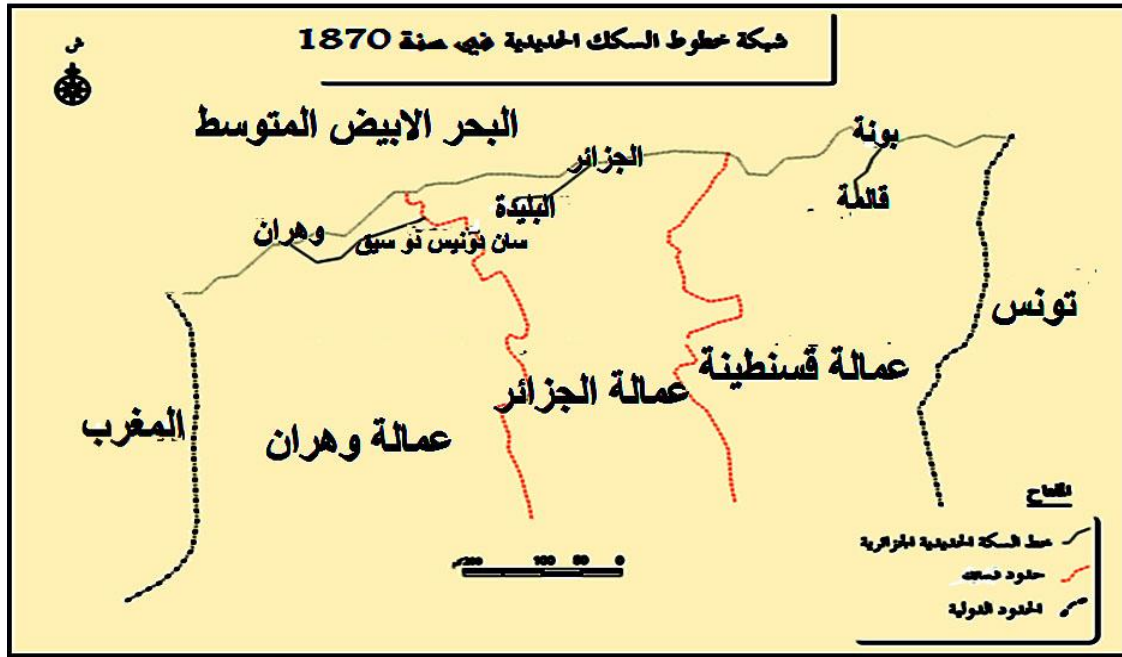
⁴ بن داهاة، الصراع حول ملكية الأرض، ج1، المرجع السابق، ص. 166.

⁵ **توماس روبير بيجو** Thomas Robert Bugeaud: قائد ومارشال فرنسي، ولد سنة 1784 بمدينة ليموج الفرنسية الفرنسية وانضم إلى الجيش في صفوف الحرس الإمبراطوري، وبدأت مهمته العسكرية في الجزائر منذ أن وفد سنة 1836 على رأس الجيش، محققا انتصارات، وحذر من التوغل في احتلال الجزائر، لأنه مكلف جدا للجيش الفرنسي، أصبح حاكما عاما على الجزائر ما بين 1840-1847، ارتقى بيجو إلى رتبة مارشال في سنة 1843. أنظر:

مليانة وطريق يربط معسكر - مستغانم - وهران - تلمسان، وطريق يربط بين سكيكدة - قسنطينة. في 18 جويلية 1864.¹

وهذا ما يعطي ذلك دلالة واضحة أن هذه الخطوط لم تكن ذات أهداف تنموية من أجل الاستغلال الأمثل للإمكانيات والموارد الطبيعية التي تزخر بها الجزائر، وكان الهدف الحقيقي هو ربط خيارات المستعمرة بالخبزينة الفرنسية. بإعتبار أن هذا المشروع كان وسيلة أساسية من حيث الكمية والتكلفة والزمن لرفع مستوى التنمية في الاقتصاد الفرنسي، كل هذا كان بإيعاز وبتشجيع من حكومة باريس.

خريطة رقم 03: تطور شبكة خطوط سكة الحديد الفرنسية في مستعمرة الجزائر سنة 1870.²



الخريطة من تعريب صاحبة البحث.

ثانيا: ب- المرحلة الثانية (1871 - 1899)

تبدأ هذه المرحلة مع سقوط الإمبراطورية الثانية وقيام الجمهورية الثالثة، وقد تميزت بتغيير النظام السياسي في الجزائر فبموجبها تم إلغاء النظام العسكري المتمثل في مؤسسة المكاتب العربية

Duc D'Isly, Bugeaud de la colonisation de l'Algérie - colonisation militaire-, Alger, 1847, p. 33.

¹ بن داهاة، الصراع حول ملكية الأرض، ج1، المرجع السابق، ص. 162.

² فوجيراس، المرجع السابق، ص. 139.

وقيام النظام المدني، وزيادة سلطة المستوطنين مع ارتفاع حركة الهجرة نحو الجزائر من سكان الألزاس واللورين،¹ هذا الإقليم الغني بالمواد الأولية ومناطق أخرى من فرنسا وأوروبا، مما أدى إلى زيادة الحاجة لمختلف أنواع الثروات الطبيعية الموجودة بالجزائر، وفي هذا الصدد كتبت جريدة المستقبل الفرنسية في 25 أفريل 1871: (أيها المستوطنون... كنتم تريدون أن تضعوا أيديكم على أراضي العرش.. فلتجيبكم عن ذلك الثورة)² وبقيت الأوضاع غير مستقرة حيث شهدت ثورة المقراني في 1871. وثورة الحسين الملقب بمولاي الشقفة بشمال قسنطينة في 20 جوان 1871، وثورة واحة العمري في نفس السنة، وثورة محمد البدوي التي امتدت من قلب مدينة الجزائر حتى مدينة شرشال غربا، وثورة بوعمامة في 1881، وكذا مقاومة التوارق الشديدة لتوغل الفرنسيين في الصحراء خلال السنوات التالية: 1881، 1886، 1889، 1895.³

تعتبر هذه المرحلة البداية الفعلية لتمديد خطوط الشبكة نحو مناطق الثرى في الداخل، وربط التفريعات بالخطوط الرئيسية فنجد أن أكثر التمديدات كانت في هذه الفترة التي حظي مشروع السكة فيها ببرنامج 1879 المشار إليه آنفا كما أن زيادة الطلب على المواد الأولية زاد من جشع أصحاب رؤوس الأموال مما نتج عنه حركة زيادة التصدير.

تدعيما للتوسع الاستعماري في الجزائر وفي الصحراء خاصة، وتسهيلا لاستغلال الجزائر وربطها بفرنسا، ودعما للاستيطان، وسعت الجمهورية الثالثة شبكة الطرق، فانتقل طولها من 6700 إلى 9280 كلم، في الفترة ما بين 1872-1879 فقط، بمعنى أن الجمهورية أنجزت 42%، خلال سبع سنوات، مما أنجز خلال 42 سنة. منها خط بونة - قالمة الذي اعلن ضمن الوسائل العامة بصفة "المنفعة المحلية"، وفق المرسوم المؤرخ في 7 ماي 1874.⁴ إضافة إلى توسيع الموانئ وبناءات أخرى تخدم الشبكة كحفر الأنفاق وبناء الجسور. اهتمت الجمهورية الثالثة بالسكك الحديدية خاصة، لأنها كانت لا زالت هي الوسيلة الأكثر أهمية في النقل البري.⁵ وفي هذه المرحلة تمت المصادقة على القرار المؤرخ في 29 أفريل 1874، بعد اتفاقيات تمت بين الحاكم العام بالجزائر والشركة الفرنسية

¹ إقليم الازاس واللورين: يقع هذا الإقليم في الشمال الشرقي من فرنسا، على الحدود الألمانية - الفرنسية، يغطي حوالي 31.828 كم، تقع سويسرا في جنوبه ولكسمبورج في شماله، وقد ظلت هذه المنطقة محل نزاع بين فرنسا وألمانيا، استولت عليها ألمانيا ثانية في سنة 1871، ووافق الألمان على إعادة هذا الإقليم بعد الحرب العالمية الأولى. للمزيد انظر: عبد الرؤوف سنو، "القومية الألمانية وتجلياتها الوحشية والعنصرية والامبريالية 1806-1990"، مجلة تيار المستقبل، بيروت، 2009، ص ص 94-95.

² فركوس، تاريخ الجزائر، المرجع السابق، ص ص 236-237.

³ المرجع نفسه، ص 241.

⁴ C .A .N, Fond travaux public, Boite 9 E/149, Note sur le problème du transport des projets miniers du sud- est -Constantinoise, 1874 - 1922, Alger, p.1.

⁵ عباد، الجزائر بين فرنسا والمستوطنين، المرجع السابق، ص 96.

الجزائرية على امتياز انجاز الخط الرابط بين أرزيو - سعيدة، مع تمديده بمسافة 70 كلم إلى غاية البيض، دون اعتماد مالي وضمان فائدة، هذا بالإضافة إلى الحصول على امتياز 300 ألف هكتار من الأراضي الواقعة بالهضاب العليا قصد استغلال نبات الحلفاء. وفي نفس السنة، بدأ التنفيذ لبرنامج للقانون المؤرخ في 12 جويلية 1865 وهو تحويل سكة الحديد من إطار "المنفعة العامة"¹ إلى إطار "المنفعة المحلية"، وحتى هذا التاريخ لم تمنح أي خطوط للعمليات الثلاث بالمستعمرة ، فكان لصدور القرار المؤرخ في 07 ماي 1874، الدور الكبير في استعجال مجالس العمالات بفتح خطوط جديدة كانت الإدارة الاستعمارية ترفض إنشائها قبل 1870 بدواعي التمويل بسبب ارتفاع كلفتها وصعوبة تضاريسها.²

في تاريخ لاحق من سنة 1875، النظام الجزائري للاستغلال ذكر أيضا في باقي الاتفاقيات السابقة مع شركة الفرنسية - الجزائرية، وشركة بونة - قالمة، وشركة الغرب الجزائري كذلك. في كل المرات، عن انتقاد النظام الجزائري الذي وضعته الحكومة لتحديد نفقات أولى الأشغال، ونفقات الاستغلال، شركات سكة الحديد الجزائرية وافقت على ضمان الفائدة المقترح، وهو الهدف بطريقة عامة إلى اتفاقيات 1875.³

إن اتفاقية 26 جويلية 1875، في مقاييس النظام الجزائري للاستغلال قد أنشأ لأجل: أقل من 11 ألف ف.ق. لإجمالي الإيرادات، و 07 ألف ف.ق. مبلغ ثابت. يسعى النظام الجزائري إلى تقديم ايجابيات لشركات الامتياز من خلال تبسيط مراقبة النفقات، لأجل الحساب مداخيل السنة الصافية أو عجز الاستغلال نأخذ الفرق بين الإيرادات الإجمالية ومجمل النفقات.⁴

ففي عمالة قسنطينة منحت لشركة البناء باتينيول وفق اتفاقيتان في 13 سبتمبر 1872 و 4 مارس 1874 وقد صادق عليهما القرار المؤرخ في 07 ماي 1874 امتياز انجاز واستغلال خط سكة الحديد بونة - قالمة ، هذا بالإضافة إلى الاتفاقية والمؤرخة في 26 جويلية 1875، بين الحاكم العام المدني للجزائر، والسيد جوري الذي أسس شركة الشرق الجزائري، لأجل إنشاء خط سكة الحديد الرابط بين قسنطينة - سطيف مارا بالخرروب، أولاد رحمون، القراح، سانت - دونات "تجنانت" والعلمة. هذه

¹ المنفعة العامة: هي مجموع الاموال العامة من حيث الجهة الادارية المالكة لها فتنوزع على الاشخاص العامة التالية: الدولة ، الولايات، والبلديات ويدخل في الاولى الطرق ذات الفائدة الوطنية والطرق العسكرية والسكك الحديدية، الموانئ، التحصينات العسكرية. وغيرها. للمزيد انظر: بومزير باديس، النظام القانوني للأموال العامة في التشريع الجزائري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، جامعة منتوري قسنطينة، 2011-2012، ص.11.

² بوجي، المصدر السابق، ص. 44.

³ المصدر نفسه، ص.45.

⁴ نفسه، ن.ص.

الاتفاقية ضمنت لأصحاب الامتياز دخل سنوي قدر بـ 7.350 ف.ف.ق، للكيلومتر الواحد المستغل من الخط، لأجل تقييم مصاريف الاستغلال التي تثبتت جزافيا بمقياس يفوق الحد الأدنى لقيمة المداخل.¹

كما عقد الحاكم العام بالجزائر الجنرال شانزي مع شركة البناء دي باتينول (بونة- قالمة) اتفاقية مؤرخة في 11 جانفي 1877، صادق عليها القانون المؤرخ في 26 مارس 1877، ونصت المادة 03 على ربط خط بونة - قالمة بصفة "المنفعة العامة"، وتمديده نحو ديفيفيه Duvivier (بوشقوف حاليا) - سوق أهراس - قالمة نحو الخروب.² وبظهور برنامج 1879 تبعته مجموعة من الاتفاقيات صادق عليها جملة من القوانين التي ساهمت في تسريع عملية تمديد الشبكة.

في سنة 1879، السيد جوري منح شركة الشرق الجزائري لأجل إنشاء واستغلال الخط بصفة المنفعة العامة الرابط بين قسنطينة - سطيف ومجموعة خطوط بصفة "المنفعة المحلية"³ الرابط بين ميزون كاري - العلة إلى مينارفيل. وبموجب اتفاقية 30 جوان 1880 التي أبرمت بين الحاكم العام السيد ألبرت قريفي وشركته، منحت لهذه الأخيرة بضمان فائدة بصفة نهائية امتياز انجاز:

- خط مينارفيل - سطيف بمسافة 254 كلم.

- خط القراح - باتنة بمسافة 80 كلم. وبصفة محتملة خطوط مختلفة منذ بداية الاتفاقية وعلى الخصوص هذان الاثنان:

1. انجاز خط برج البويرة - تريمبل

2. واد تيكستر - بجاية عبر واد بوسماعيل وواد أماسين.

هذه الاتفاقية منحت كذلك لشركة الشرق الجزائري الخطين بصفة المنفعة المحلية مينارفيل - عنق بني عشية- العلة - ميزون كاري. ومنه صادق عليها قانون 02 أوت 1880.

كما صادق هذا القرار أيضا على الاتفاقية المبرمة بين عمالة وهران وشركة سينيوات التي أصبحت تعرف فيما بعد بشركة الغرب الجزائري، على امتياز انجاز خط سكة الحديد يربط بين محطة تليلات (بين مدينة الجزائر - وهران) نحو سيدي بلعباس، وتمت المصادقة على القرار المؤرخ في 30 نوفمبر 1874 على المنفعة المحلية للخطوط سابقة الذكر.

¹ بوجي، المصدر السابق، ص.44.

² المصدر نفسه، ص.45.

³ المنفعة المحلية: هي مجموع الأموال العامة للولايات والطرق التابعة لها والسكك الحديدية. للمزيد انظر: بومزير، المرجع السابق، ص.11.

- قانون 08 أوت 1881: بموجبه تم تمديد شبكة خطوط الشركة الفرنسية - الجزائرية، منحها برنامج 1879، قبل خطوط: مستغانم - تيارت، معسكر عين تيزي.¹

هذا كما عقدت عمالة الجزائر اتفاقية مع السيد جوري (الذي عقد سابقا اتفاق يخص انجاز الخط الرابط بين قسنطينة - سطيف بصفة "المنفعة العامة")، في 31 أوت 1877، صادق عليها القراران 20 ديسمبر 1877، و03 ديسمبر 1878 نقضي بمنحه انجاز خط ميزون كاري إلى العلمة ومينارفيل، ومن خلال ما سبق نتوصل إلى أن برنامج 1879 جاء ليضع حدا للتوزيع العشوائي وغير الممنهج لشبكة السكة بين داخل إقليم الجزائر وبين العمالات الثلاث فتطبيق هذا البرنامج أعطى الأولوية للمنفعة العامة وربط الشبكة بالمراكز العمرانية وزاد من تحديثها وتوسيعها، لأن أغلب الامتيازات ركزت على مجموعتين، وهما (مجموعة الشرق، ومجموعة الغرب)، بعيدتان بينهما لإكمال أكثر من 250 كلم، وعليه فكل واحدة تضم مايلي:

- 1- مجموعة الغرب: تتكون من خطوط حديدية بصفة "المنفعة العامة" من نوع المسار العادي بلغ إجمالي طوله 5421 كلم، تستغل من طرف شركة باريس - ليون - البحر المتوسط.
- وخط آخر بصفة المنفعة المحلية من نوع المسار العادي بطول 43 كلم تربط بين ميزون كاري - مينارفيل، تستغلها شركة الشرق الجزائري، ويمتد هذا الأخير إلى غاية العلمة بمسافة 28 كلم.
- وخط حديدي بصفة "المنفعة المحلية" من نوع المسار العادي يربط خط تليلات - سيدي بلعباس بطول 551 كلم، تستغل تلك الخطوط شركة الغرب الجزائري.
- بالإضافة إلى خط بصفة "المنفعة العامة" يربط بين أرزيو - سعيدة بطول 171 كلم، يقطع المحمدية حاليا Perregaux ، وخط مدينة الجزائر - وهران، تستغلها الشركة الفرنسية الجزائرية.²
- أما مجموعة الشرق: تتكون من مجموعة خطوط ذات "المنفعة العامة" من نوع المسار العادي خط قسنطينة - سكيكدة بطول 87 كلم، تستغله شركة باريس - ليون - البحر المتوسط.
- الخط الرابط بين بونة - قالمة بطول 88 كلم من نوع المسار العادي، تستغله شركة بونة - قالمة بصفة "المنفعة المحلية"، ثم أدمج إلى "المنفعة العامة".
- الخط الرابط بين قالمة- الخروب بصفة "المنفعة العامة" ذو مسار عادي مستغل من طرف شركة بونة - قالمة.

¹ بوجي، المصدر السابق، ص.52.

² المصدر نفسه، ن.ص.

- الخط الرابط بين ديفيفيه - سوق أهراس بطول 52 كلم، أنجز من طرف شركة بونة - قالمة.
- الخط الرابط بين قسنطينة - الخروب - سطيف بطول 151 كلم، بصفة "المنفعة العامة" ذو مسار عادي، أنجز من طرف شركة الشرق الجزائري. نستخلص مما سبق بأن:
- مجموعة الغرب بلغ إجمالي خطوطها المستغلة 500 كلم من نوع المسار العادي، و171 كلم من النوع الضيق، و15 كلم من نوع المسار العادي في طور الانجاز.
- أما مجموعة الشرق: فقد بلغ إجمالي طول شبكتها 290 كلم، من نوع المسار العادي تستغل وبطول 103 كلم قيد الانجاز.
- بلغ إجمالي طول خطوط شركات الامتياز 1093 كلم، منها ما أنجز ومنها قيد الانجاز، منها التي حققت أكبر قدر من انجاز خطوط شبكتها شركة باريس - ليون - البحر المتوسط، وشركة الشرق الجزائري. وتوزعت خدماتها على محطات بعيدة بعضها عن بعض بمئات الكيلومترات.
- بلغت مجمل الخطوط الحديدية بصفة "المنفعة العامة" 897 كلم، في حين بلغ مجمل الخطوط الحديدية بصفة "المنفعة المحلية" بمسافة 182 كلم، وهذا ما يعكس مسألة تطور شبكة سكة الحديد في المستعمرة أمرا عسيرا في هذه المرحلة.

هذا ما توصلت إليه الإدارة الاستعمارية منذ 1878 وأصدرت في ذلك قرارا مؤرخ في 12 فيفري من نفس السنة، كلفت فيه لجنة جهوية لتهيئة تنظيم إنشاء خطوط سكة الحديد بصفة "المنفعة العامة" في الجزائر.¹

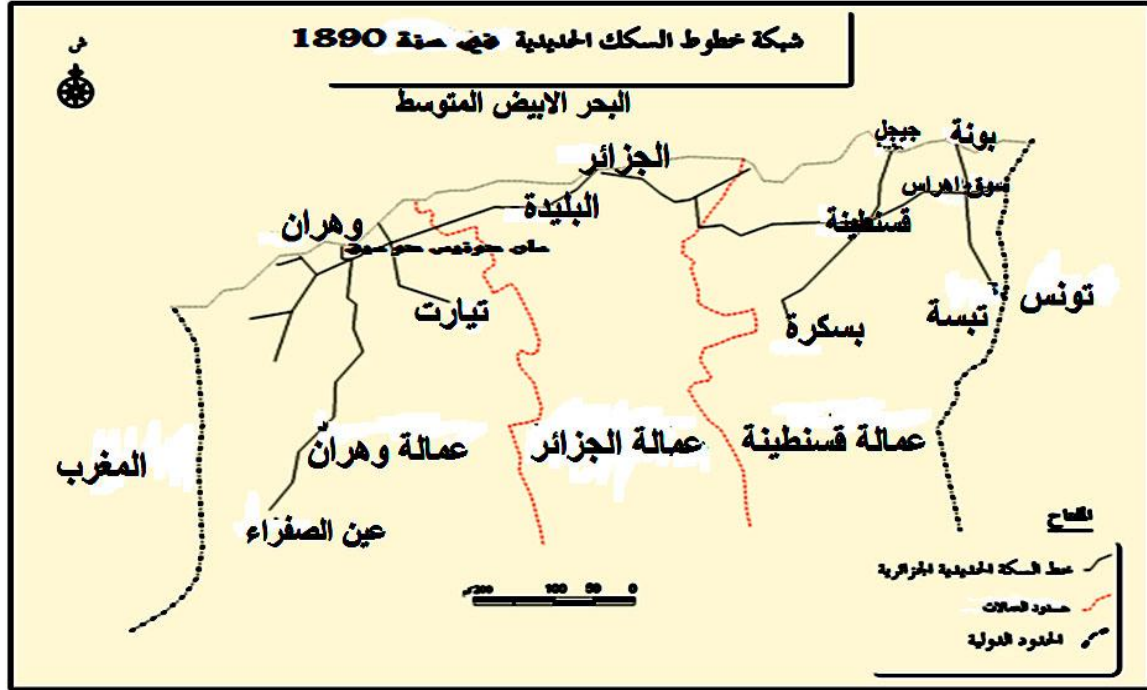
تجدر الإشارة إلى أن الشبكة المنجزة أو في طور الانجاز سنة 1879 بلغت أزيد من 1677 كلم، لتتطور إلى 2766 كلم وفق خطة البرنامج الذي لم يكتمل إلى غاية 1892.² وفي 20 جويلية 1875 عقدت اتفاقية بين الحاكم العام شانزي Chanzy، والسيد جوري M.Joret، لانجاز خط سكة الحديد الرابط بين قسنطينة - سطيف، مع ضمان فائدة على الانجاز. وامتياز "المنفعة العامة" للخط. هذا المخطط الإجمالي الجديد، درس وناقش بجدية وضعية سكة الحديد في مستعمرة الجزائر وفي 18 جويلية 1879 تمت المصادقة على "قانون التنظيم"، الذي أخذ بدوره من المقترحات الأساسية لقانون التصنيف 1857، مع الأخذ بعين الاعتبار المشاريع المنجزة خاصة تلك الخطوط التي ربطت

¹ واري، المصدر السابق، 39.

² بوجي، المصدر السابق، ص 51.

المناطق الداخلية الهامة في جنوب العمالات الثلاث الجزائر، وهران، قسنطينة.¹ والخريطة الموالية توضح تطور اهم خطوط سكة الحديد في الجزائر سنة 1890.

الخريطة رقم 04: تطور شبكة خطوط سكة الحديد الفرنسية في مستعمرة الجزائر سنة 1890.²



الخريطة من تعريب صاحبة البحث.

- المرحلة الثالثة (1900 - 1914) :

تعد سنة 1900 محورية لما لها من أهمية في الاقتصاد الاستعماري إذ شهدت صدور قانون المالية الذي صدر في سنة 1898، وبدأ حيز التطبيق في سنة 1900، والذي تم بموجبه تخويل لمستوطنين مراقبة ميزانية المستعمرة وسكة الحديد، كما منحهم امتياز الإشراف على كافة الأشغال العامة والهياكل القاعدية. مما أدى إلى حصولهم على القوة القانونية والسياسية التي شنوا من أجلها أكثر الحملات للسيطرة على المستعمرة، ومن خلاله نالوا الاستقلالية المالية فازداد حجم الاستثمارات المالية، مع تطور البنوك وتشجيع المؤسسات المالية للاستثمار بخلق فروع جديدة لها في المراكز الاستيطانية لتشجيع المستوطنين على الاستغلال في جميع القطاعات المنتجة المرتبطة بسكة الحديد كالصناعات التعدينية وصناعة الورق والأخشاب وتشجيع المزروعات النقدية.³

¹ بوجي، المصدر السابق، ص. 52.

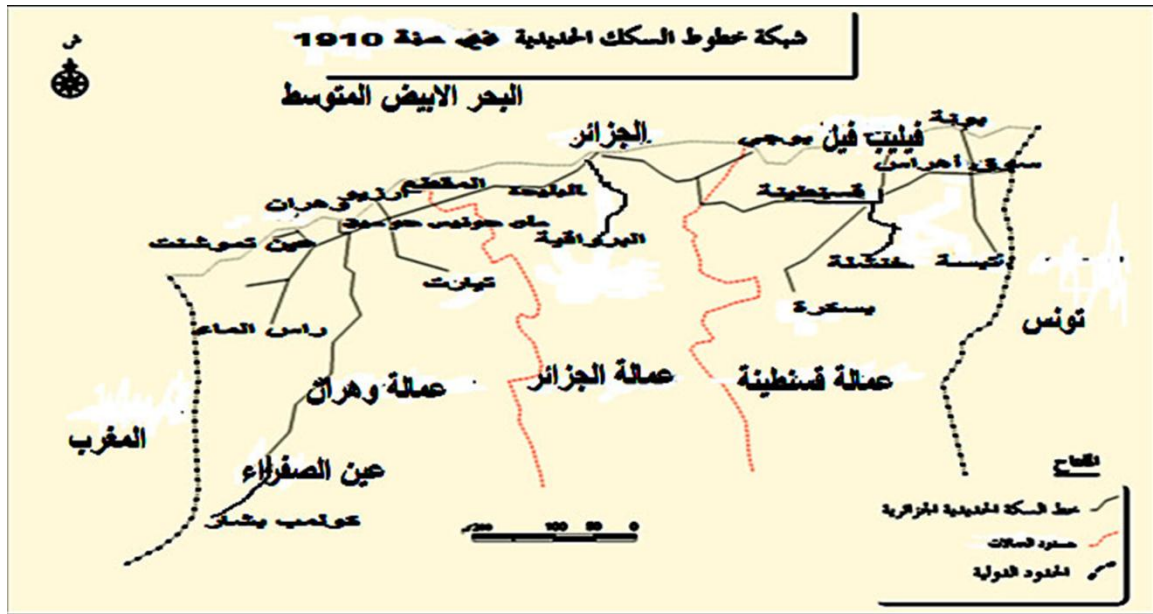
² فوجيراس، المرجع السابق، ص. 143.

³ ح.ج.ع، تقارير هيئة السكك الحديدية وأشغال الامبراطورية الثالثة، المصدر السابق، ص. 6.

فبموجب قانون 23 جويلية 1904، حصلت الجزائر على مساهمة الدولة الفرنسية معها في الأعباء السنوية لسكة الحديد، فقد تم نقل إدارة تسيير قطاع السكك إلى مستعمرة الجزائر في سنة 1905. ومنحت السلطات الاستعمارية الاستقلالية الإدارية والمالية في قطاع الأشغال العمومية، حيث أعطى الحاكم العام حق ممارسة السلطات الممنوحة لوزير الأشغال العمومية فيما يخص استغلال سكك الحديد، التي كانت تعد جزء من " الأملاك العامة الوطنية".¹

بموجب برنامج 1907 تمت المصادقة على الخطوط الإضافية لتوسيع الشبكة بمبلغ قدر بـ 170 مليون ف.ف.ق، كما أقر قانون 28 فيفري 1908، صلاحيات للحاكم العام والنيابات المالية تبرز من خلال إعادة شراء امتياز بعض الشركات، وتحقيق انجاز تسعة خطوط جديدة بما يعادل 1250 كم. وبموجب تلك الصلاحيات طلب الحاكم العام مجموع الدراسات حول خط بونة - الونزة بتاريخ 11 ماي 1909، الذي تم تقسيمه إلى مقطعين بموجب دراسة التي بدأت من سنة 1909 واستمرت إلى غاية أفريل - جويلية 1910. ومشروع هذه الدراسة تم إلحاقه بمشروع مكمل والذي تم عرضه في 03 ماي 1910. وقد أضيف إلى المقطعين السابقين جزءا ثالث يربط خنقة مجانية - واد الكباريت والجزء المدروس كان طوله 52222.90 متر، يربط خنقة مجانية مرورا بواد صالح متجها شرقا على بعد كيلومتر على محطة واد الداموس في القسم الخاص بسوق أهراس - تبسة.²

خريطة رقم 05: تطور شبكة سكة الحديد في مستعمرة الجزائر سنة 1910.³



الخريطة من تعريب صاحبة البحث.

¹ بوجي، المصدر السابق، 68.

² S.N.T.F, Boit N°206, Etudes de chemin de fer, chemin de fer de Bône à l'Ouenza par Medjez-sfa, Rapport du subdivisionnaire, Guelma le 2 février 1911, pp.1-2.

³ فوجيراس، المرجع السابق، ص . 144.

بموجب قرار 27 سبتمبر 1912، تم إنشاء مصلحة إدارة شبكة سكة الحديد بالجزائر. 1914 اندلاع الحرب العالمية الأولى وتسخير الموارد الأولية الطبيعية والبشرية لخدمة اقتصاد الحرب التي لم يكن الجزائريون طرفا فيها. باستخدام شبكة سكة الحديد بنقل الثروات ونقل الجنود. منها التي صنفت بصفة استعجالية، وهي : خط البرواقية - الجلفة، وخط البويرة - سور الغزلان، وخط تنس - الشلف، وخط بني صاف - تلمسان، وخط غليزان - زمورة، وخط سيدي بلعباس - تيزي، وخط معسكر - إزي دوق، وخط عين البيضاء - تبسة، وخط قسنطينة - وادي العثمانية، وخط ديدوش مراد - جيجل، كما يحتوي هذا البرنامج مشروع إنشاء خطوط أخرى وبعرض ضيق، منها خط البليدة - الجزائر، وخط سكيكدة - قالمة، لكنها لم تحمل الصفة الاستعجالية.¹ كما تميزت هذه الفترة بالاستقرار السياسي النسبي رغم بقاء جذور للمقاومات والثورات مثل ثورة ثورة عين التركي في سنة 1901 بمدينة مليانة، ثورة عين بسام في سنة 1906 بعين بسام، ثورة بني شقران في ضواحي مدينة معسكر وقد ارتبطت بثورة المحمدية بداية أكتوبر 1914، ثورة أولاد سلطان بالاوراس في سنة 1915 والتي امتدت حتى الصحراء.²

أما على مستوى تطور الشبكة الحديدية ففي عمالة وهران تم استرداد (استرجاع) الخطوط الممنوحة للشركة الفرنسية - الجزائرية، فخط سكة الحديد الذي بلغ جنان بورزاق في سنة 1900، وبني ونيف في سنة 1904، توقف في كولومب بشار في سنة 1905.³ وهي من نوع المسار الضيق، وهذه الخطوط كانت موزعة بين وهران - عين الصفراء مع تمديد نحو تيزي إلى مدينة معسكر ومد خط مستغانم - تيارت.⁴

فالخط بدأت أشغاله حتى بني ونيف والقنادسة، وهو الجزء الذي يمثل الأطول في الشبكة الوهرانية التابعة للدولة بدأ استغلاله في 31 ديسمبر 1913، ليلبلغ طوله الإجمالي 968 كلم. وفي سنة 1902 عندما تم خلق إقليم الجنوب كإقليم سياسي في المستعمرة، ولم تكن هناك خطوط حديدية سوى خط واحد وهو الرابط بين كريدري Kreider - بني ونيف (في الجنوب الوهراني) بمسافة 318 كلم ليربط بالقنادسة 139 كلم كما هو موضح في الجدول ومنها يتصل بالخط الرئيسي في الإقليم الوهراني.⁵

¹ فوجيراس، المرجع السابق، ص 150.

² فركوس، تاريخ الجزائر، المرجع السابق، ص 244.

³ بيكييه، المصدر السابق، ص 68.

⁴ بوجي، المصدر السابق، ص 100.

⁵ رينيه، المصدر السابق، ص 251.

كما تجدر الإشارة كما تجدر الإشارة إلى حجم الاستغلال في كل من الشبكة الوهرانية التابعة للدولة في سنة 1913 بلغ حجم الناتج الخام 2.190.493 ف.ف.ق، وذلك لم يكن كافيا مع رأس المال ولكن عدم كفاية هذا المبلغ كانت فقط 452.608 ف.ف.ق.¹

- أما في إقليم قسنطينة: في سنة 1908 الشبكة الشرقية للمستعمرة تقريبا تم شراءها (استردادها) كلها وبطول 887 كلم من الخطوط التي أدرجت في شبكة التابعة للدولة. ففي الشرق الجزائري بلغ الناتج الخام للانجاز 2.882.045 ف.ف.ق، والتي خفضت إلى 7.944.989 ف.ف.ق الرسوم التالية:

1. عملية الاسترداد، والتي من خلالها تم تثبيت أقساطها مؤقتا إلى مبلغ 9.798.995 ف.ف.ق.
2. مصلحة النفقات التي تم إجراؤها لأجل الأشغال التكميلية والتمديدية للشبكة الجزائرية، الناتج الخام بلغ 1.690.849 ف.ف.ق، وبلغت ضمان الفائدة على الأشغال في الجزائر 3.214.599 ف.ف.ق.²

- أما في إقليم الوسط: وخلال الفترة ما بين 1902-1929 تم انجاز مجموعة خطوط وهي التي تربط مجموع الخطوط الموالية ما بين سنوات 1902-1929، التي يوضحها الجدول:

جدول رقم 11: مجموع خطوط المنجزة بإقليم الجنوب ما بين سنوات 1902-1929.³

المسافة	الخط
139 كلم	بني ونيف - القنادسة
160 كلم	قصر البخاري - عين وسارة - حاسي بحبح - الجلفة
252 كلم	بسكرة - توقرت مع تمديده إلى غاية طولقة
451 كلم	المجموع:

فمن خلال ما سبق هكذا كانت الكيفية التي رسمت بها الخطوط الكبيرة في المستعمرة، بانجاز خط رئيسي مركزي متوازي مع الساحل تتفرع عنه مجموعة خطوط فرعية تربط مباشرة الموانئ الرئيسية بالمناطق الداخلية للبلاد. (و لكن كانت الفكرة الرئيسية في ربط كل تلك الخطوط منذ البداية خاطئة وكانت حكومة فرنسا تسعى جاهدة عبر سنوات متلاحقة من تصحيحها وتعديلها لفائدة المستعمرة؟)⁴
أنشئت شبكة جيدة من الخطوط الحديدية، وبدأ البناء في الجزائر في سنة 1858، وفي سنة 1880 بلغ طولها 1.100 كيلومترا، تملكها 6 شركات خاصة، حصلت على بعض الإعانات مع ضمان حصولها على عائد يبلغ 5% كحد ادني، وبالرغم من انه كان من المفروض أن تعمل هذه الشركات

¹ بوجي، المصدر السابق، ص.101-102.

² المصدر نفسه، ن.ص.

³ رنييه، المصدر السابق، ص.252.

⁴ المصدر نفسه، ص.253.

وفقا لخطة شاملة، إلا انه لم يكن هناك في الواقع أي تنسيق بينها، ومن ثم كانت تستخدم ما لا يقل عن 5 أحجام مختلفة من القضبان. بلغ طول الخطوط الحديدية سنة 1890 مسافة 3.056 كلم، وفي سنة 1914 مسافة 3.316 كلم.¹

ثالثا: دور ثروات البلاد في توسع الشبكة.

يرتبط تطور الشبكة الحديدية بالتنمية الاقتصادية كمؤشر للتحضر والتطور، والأداة الأساسية في إعادة توزيع الثروة وربط الأقاليم وحركية الاقتصاد، وخلق أسواق جديدة للتكامل الإقليمي، فسكة الحديد باعتبارها أرخص أنواع النقل للبضائع والأفراد، فهي تساهم في فك العزلة وربط مراكز الإنتاج بمراكز الاستهلاك الموزعة عبر المجال الجغرافي، إذ تتوزع الموارد الطبيعية عليها. فالاستغلال الاقتصادي يقوم على تطوير الهياكل القاعدية واستغلالها بأنسب الطرق وبأقل التكاليف ولهذا فإن دراسة إمكانية شق الطرق للوصول إلى الموارد وتكلفتها تحدد مستوى التنمية.²

على الرغم من القيمة الحيوية التي كان بإمكان سكة الحديد أن تقدمها لاقتصاد الدول، من حيث إنعاش المبادلات وتقليص ثمن تكاليف المنتجات المصنعة، وتسهيل حركة التجارة بين السكان في تسويق محصولهم وثروتهم الحيوانية، وتقريب القبائل المعزولة من مناطق الحياة العامة. إلا أن هذا المشروع لم يحسن مستوى معيشة الجزائريين ويحقق تنمية اقتصادية واجتماعية تنعكس إيجابا على المجتمع الجزائري.

فالاهتمام البالغ من طرف الإدارة الاستعمارية بإقامة شبكة من سكة الحديد محاذية للبحر مرتبطة بالموانئ شمالا وبالمناطق الداخلية جنوبا، كانت تمثل عصب النقل للاقتصاد الاستعماري في الجزائر على الصعيد الاقتصادي، لتحقق مصالح فرنسا التي كانت تشهد في النصف الأول من القرن التاسع عشر تطورا صناعيا أثر على زيادة الطلب على المواد الأولية ونقلها، ففي الستينات من هذا القرن كانت فرنسا تدفع حوالي 80 مليون ف.ف.ق، (14.5% من قيمة وارداتها) مقابل استيراد الحديد والنحاس والرصاص والرخام.³

لم يكن أثر هذه الانجازات يوضع في حساباته تلبية الاحتياجات الاقتصادية وترقية المستوى المعيشي للسكان الجزائريين على طول تلك الخطوط. إذ كانت تسعى من خلالها إلى تحويل الثروات الطبيعية صوب الوطن الأم. فمن خلال - رسم الشبكة المشار إليها سابقا- نحدد إستراتيجية

¹ العيسوي، المرجع السابق، ص.105.

² دولافين وآخرون، المصدر السابق، ص.36.

³ عباد، الجزائر بين فرنسا والمستوطنين، المرجع السابق، ص.98.

الاستعمار الفرنسي في الجزائر وأهدافه وأبعاده الخفية. وإلى إنشاء العديد من القرى الاستيطانية ووصول المزيد من الكولون إلى المستعمرة لتصبح قطعة فرنسية.

يرتبط من خلال الجداول الموضحة أن شبكة السكة امتدت إلى حيث وجدت الثروة أما المنجمية أو الغابية قاطعة السهول الخصبة حيث تنتشر الزراعات النقدية من حبوب وكروم وحوامض والتي ارتبطت مع توسيع الموانئ بونة سكيكدة بجاية الجزائر أرزيو وهران مستغانم.. مما يوضح أن مشروع السكة لم يكن هدفا حضاريا للتنمية والتطوير بل كان للهيمنة واستنزاف ثروات وخيرات الجزائر.

إذا عدنا إلى خريطة توزيع شبكة سكة الحديد الفرنسية في الجزائر نجد أن تفرعاتها تتطابق مع خريطة توزيع الثروة لتسهيل رفع كمية الحمولة وتحويل هذه المواد الأولية والمنتجات الزراعية صوب فرنسا، لتكرس إستراتيجية الاستعمار في البلاد.

بفضل هذه الشبكة من الطرقات الرابطة بين مناطق الاستخراج والموانئ، والأراضي الزراعية المحيطة بالمدن والمراكز الاستيطانية الناشئة أصبحت بعض الدوائر أكثر انسجاما وتكاملا على حد قول الموفد المالي لمستغانم م. تاندوني.¹ فمن خلال المرسوم المؤرخ في 25 جويلية 1860 تم تأسيس مجموعة مراكز استيطانية منها: بوقرة 'المدية'، سانت أرنو 'العلمة'، واد الزناتي 'بقالمة'، موكتة 12 زمورة، تريمبل، لمبار 'باتنة'، سيدي خالد.²

- دراسة ديلاكروا وأثرها في توزيع الشبكة:

قام فريق السيد ديلاكروا بإجراء مسح للثروات التي ارتبطت هذه الدراسة مما سجل زيادة الأطماع من أجل الاستغلال من طرف الشركات والخواص، وقد كانت هذه الدراسة مفصلة عن كل عمالة وتحويل الثروة الغابية والمنجمية كما هو موضح في الجداول الموالية التي توضح غنى العملات الثلاث بمختلف الثروات.³

* **عمالة وهران:** حتى تساعد الكولون على حسن استغلال واستخدام الموارد الزراعية وتحفيز الإنتاج شرعت الإدارة في دراسة مشروع بناء خط حديدي يربط بين غيليزان - زمولة على أن يصل هذا الخط إلى ميناء تنس، لتتسحق منه منتجات السرسو. وبإلحاح شديد من الكولون المقيمين بسهل السرسو أنشأت الإدارة خطا حديديا يصل غيليزان بتنس وغيليزان بمستغانم وهران. أما في عمالة وهران فالخط

¹ عباد، الجزائر بين فرنسا والمستوطنين، المرجع السابق، ص.103.

² Faucon, Narcisse, **Le livre d'or de l'Algérie: histoire politique, militaire, administrative, événements et faits principaux, biographie des hommes ayant marqué dans l'armée, les sciences, les lettres, etc., de 1830 à 1889** 1889.p.443.

³ دولافين وآخرون، المصدر السابق، ص.37.

يمر بسهل وهران حيث زراعة الزيتون والحوامض والحبوب ليتجه جنوبا إلى تلمسان ثم جنوب سعيدة أين منحت الشركة الفرانكو جزائرية استغلال 800 ألف هكتار¹، وخط يربط آخر وهران إلى سيدي بلعباس ويتفرع إلى معسكر ومنه إلى مشرية ليتجه جنوبا نحو عين الصفراء ومنه إلى كولومب بشار وينتهي عند القنادسة في 1902. انظر الجدول الموالي الذي يعرض الثروة الغابية بعمالة وهران حسب دراسة ديلافين سنة 1854.

جدول رقم 12: الثروة الغابية بعمالة وهران حسب دراسة ديلافين سنة 1854.²

عمالة وهران		
اسم الغابة	مساحتها بالهكتار	نوع الثروة
مولاي اسماعيل	14.000	البلوط الأخضر، الزيتون، أشجار الصمغ، شجر التويا.
مقطع الهبرة	1.600	التمر الهندي
واد الحمام	9.000	التمر الهندي، الصنوبر، الزيتون، البلوط الأخضر، أشجار الصمغ.
العرقوب ودينارو	10.000	الصنوبر، البلوط الأخضر، شجر التويا، أشجار الصمغ، شجرة السماق.
غابة الميني	600	شجرة السماق، أشجار الصمغ
المجموع	35.200 هكتار	

* إقليم الجزائر: أما في عمالة الجزائر فيشق هذا الخط سهل متيجة حيث زراعة الحبوب والكروم والحوامض ليمر إلى سهل بني سليمان والمدية حيث زراعة الكروم ليتجه جنوبا إلى قصر البخاري حيث المنتجات الحيوانية والزراعية، حتى يصل إلى مدينة الجلفة على بعد 150 كلم، المنطقة الغنية بالثروة الحيوانية على رأسها الأغنام، وإنتاج الملح في جبل حجر الملح ليتوقف الخط هناك،³ كما هو موضح بالجدول الموالي الذي يعرض الثروة الغابية بعمالة الجزائر حسب دراسة ديلافين سنة 1854.

¹ بن داهة، الصراع حول ملكية الارض، ج1، المرجع السابق، ص. 168.

² دولافين وآخرون، المصدر السابق، ص. 39.

³ المصدر نفسه، ص. 38.

جدول رقم 13 : الثروة الغابية بعمالة الجزائر حسب دراسة ديلافين سنة 1854.¹

عمالة الجزائر		
أشجار الصنوبر، أشجار التوتيا، خشب الأرز.	102.000	غابة بني أوراق غابة الونسوريس
خشب الأرز، بلوط الفلين، شجر العرعار	3.000	غابة ثنية الأحد
أشجار البلوط، أشجار الصنوبر، الفستق.	9.000	غابة واد الدردار
الزيتون، أشجار الصمغ، التمر الهندي،	9.200	غابة واد الجار كاريزا، الزناكة
أشجار البلوط، أشجار الصمغ، الزيتون، أشجار الصنوبر، خشب الدردار، نباتات عطرية.	1.400	غابة مازافران
الزيتون، أشجار الصمغ.	400	غابة واد الحربيل
اشجار البلوط، الزيتون، أشجار العرعار.	1.000	غابة البرواقية
أشجار العرعار، البلوط الأخضر، الصنوبر، الكستناء.	76.300	غابة واد هلال غابة واد عنتر
الصنوبر، أشجار العرعار، البلوط الأخضر، الكستناء.	48.000	غابة بني سليمان غابة الدبرة
	250.300	المجموع

* عمالة قسنطينة: امتد الخط إلى مناجم الكويف ومناجم تبسة وسهول قسنطينة وسوق أهراس من أجل تصدير المواد الزراعية والمنجمية والثروة الحيوانية والحلفاء من الهضاب وقد خضع تمدد الشبكة وتفرعاتها إلى مناطق الثروة، فالخط الرابط بين بونة نحو ديفيفيه ومنه إلى سوق أهراس الغنية بالثروة الحيوانية متجها جنوبا نحو منجم الونزة ومنه إلى منجم الكويف وينتهي إلى تبسة الغنية بالثروة الحيوانية والحلفاء.² انظر الجدول الموالي.

¹ دولافين وآخرون، المصدر السابق، ص.39.² ح.ج.ع، تقارير هيئة السكك الحديدية وأشغال الامبراطورية الثالثة، المصدر السابق، ص.16-17.

جدول رقم 14 : الثروة الغابية بعمالة قسنطينة حسب دراسة ديلافين سنة 1854.¹

عمالة قسنطينة		
البلوط، الزيتون	10.000	غابة واد الساهل
البلوط الأخضر، أشجار العرعار	6.000	غابة ولاد خلوف
البلوط الأخضر	10.000	غابة مجانة
خشب الأرز، البلوط الأخضر، أشجار العرعار.	38.800	غابة بوظالب
خشب الأرز، البلوط، أشجار العرعار.	8.000	غابة بلزمة
أشجار الزان، البلوط، الزيتون، أشجار العرعار.	14.000	غابة الطاية والدباغ
الزيتون، أشجار الصمغ، أشجار الزان، الفستق.	30.000	غابة اولاد الشارف
الزيتون، أشجار الصمغ، أشجار الزان، الفستق.	26.000	غابة ماهونة
أشجار الزان، البلوط،	10.500	غابة بني صالح
البلوط، أشجار الزان، كستناء، خشب الدردار، الصنوبر.	29.000	غابة الايدوغ
البلوط، أشجار الزان، الزيتون، أشجار الصمغ.	2.600	غابة الفليفلة
	192.900	المجموع

هذه الغابات ليست فقط غنية بالخشب، ولكنها سوف توفر لنا منتجات مختلفة من المواد الأولية. وبالإضافة إلى ذلك، وبغض النظر عن تجارة التصدير الكبيرة التي يمكن أن توفرها، فإنها سوف تؤدي إلى التجارة المحلية الهامة، لأنه على خط السكك الحديدية هناك مساحات واسعة عارية تماما، وسكانها سوف تنتظر الآن أنفسهم سعيدة أن تكون قادرة على شراء حتى بسعر مرتفع المواد الخام التي حرموا تماما. هذا بالإضافة إلى مختلف توزيع الثروة المعدنية في العملات الثلاث² كما يوضحها الجدول الموالي توزيع الثروة المعدنية في العملات الثلاث حسب دراسة ديلافين سنة 1854.

¹ دولافين وآخرون، المصدر السابق، ص.40.² المصدر نفسه، ص.41.

جدول رقم 15: الثروة المعدنية في العملات الثلاث حسب دراسة ديلافين سنة 1854.¹

نوع المعادن	المكان
الملح	حجر الملاح بأرزيو
الرصااص، الفضة، الانتيموان antimoine، الزنك.	منجم وانسريس l'Ouenseris
نحاس، الحديد	منجم مليانة
الفضة، الرصااص، الكبريت	منجم بوغار
نحاس، الحديد.	منجم موزاية
نحاس	منجم الواد الكبير
النحاس، الرصااص، الفضة، الانتيموان.	منجم الصوما
الملح	منجم الجلفة
النحاس، الحديد.	منجم واد الساهل
الرصااص.	منجم بوطالب
النحاس	منجم عين النحاس
الزئبق، النحاس، الحديد، الانتيموان.	منجم الطاية
الانتيموان، الزنك، النحاس، الزئبق.	منجم فجوج
الحديد، النحاس.	منجم الايدوغ
الذهب	منجم جمباز " عزابة حاليا"
النحاس، الرصااص.	منجم فليقلة
الحديد، الفوسفات	منجم الونزة
الفوسفات، الحديد	منجم الكويف
الفوسفات، الحديد، النحاس	منجم بوخضرة
الفوسفات، الحديد، النحاس	منجم ام الطبول
الحديد	منجم عين مكرة

- الأسواق: للاستعمار التجاري، الفوائد هي في نفس النسب هنا، من الغرب إلى الشرق، هي قائمة الأسواق المحلية التي ستسمح للسكك الحديدية للتجارة الأوروبية بتقديم نفسها بشكل دوري، معترفة بأن التداول الأسهل لا يعدل وجود هذه المسافة إلى يسار الخط ومن الأسواق الجزائرية الهامة نجد تلك المفتوحة على التجارة الأوروبية عبر سكة الحديد.² - انظر ملحق الصور الصورة رقم 02 السوق المحلية الجزائرية تبسة انموذجا. -

في العشرية الأولى من عهد الإمبراطورية اتجهت أنظار المستوطنين إلى زراعة الكروم، التي دلت التجارب على أنها صالحة جدا في الجزائر، وقد شجعت الإمبراطورية هذه الزراعة لتتجنب استيراد

¹ دولافين وآخرون، المصدر السابق، ص. 41.

² المصدر نفسه، ص. 42.

خمر اسبانيا والبرتو البرتغالي، في سنة 1854 بلغت مساحة الأراضي المزروعة كروما أكثر من ألفي هكتار¹ موزعة كالتالي:

جدول رقم 16: مساحة الأراضي المزروعة كروم في العمالات الثلاث سنة 1854.²

المنطقة	المساحة	الخمر بالهكتو	العنب بقنطار
الجزائر	1001	2926	3539
وهران	1020	6642	10930
قسنطينة	284	156	3444

لم تبلغ المساحة المزروعة قطنا سوى 40 هكتارا سنة 1852، ولدفع الإنتاج خصصت الإمبراطورية 100 ألف فرنك لتقديم جوائز للذين ينتجون أكبر كمية، الشيء الذي دفع المستوطنين للاهتمام بالقطن في المتيجة وبونة، وبصفة خاصة في سهول الهبرة والمقطع وبوفاريك، فارتفعت المساحة إلى حوالي ألفي هكتار سنة 1856 بيعت كمية من القطن الجزائري في الهافر بفرنسا بلغت 700 قنطار، 6 % منها انتجت في عمالة الجزائر و 81 في عمالة وهران و 13 في عمالة قسنطينة، لكن زراعة القطن في الجزائر لم تتوسع لأن الظروف الطبيعية لم تكن ملائمة، وبدأ المزارعون الأوروبيون يتخلون عنها ويتجهون إلى زراعة الكروم.³

إن الاستثمار في قطاع النقل الذي قامت به الإدارة الاستعمارية والنفقات المالية الموظفة لذلك لم تكن تهدف إلى إحداث تنمية اقتصادية بل كانت تتبع مسارا محددًا في البحث عن الثروة ونهبها وتأمينها من أجل التصدير.

فدراسة مشروع شبكة سكة الحديد الذي وضعته احتلال الإدارة في الجزائر ارتبط ارتباطا وثيقا بنقاط الثرى، فقد صببت جل اهتمامها في دراستها قبل مشروع السكة بدراسة وحصر شامل للثروات وهذا بعد توافد المستوطنين والرأسماليين الباحثين عن الثرى، وإذا كان الهدف في البداية هو السيطرة وتغطية الأقاليم عسكريا وسياسيا إلا أن النظرة الاقتصادية وتحقيق الربح كان هدفا كبيرا في مشروع السكة وأصدق دليل على ذلك الدراسة التي قام بها فريق ديلاكروا.⁴

¹ عباد، الجزائر بين فرنسا والمستوطنين، المرجع السابق، ص. 20.

² المرجع نفسه، ص. 21.

³ بن أشهنو عبد اللطيف، تكون التخلف في الجزائر محاولة لدراسة حدود التنمية الرأسمالية في الجزائر بين عامي 1830 – 1962، تر: محمد يحي ربيع وآخرون، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1979، ص. 112.

⁴ دولافين وآخرون، المصدر السابق، ص. 42.

فالملاحظ أن مخطط شبكة سكة الحديد يوجزها في أنها عبارة عن خط شرق - غرب يوازي لخط الساحل، تتقاطع هذا الخط عرضيا مع ثلاث خطوط متوازية أخرى أولها خط بونة - تبسة الممتد من مدينة عنابة إلى المناطق الداخلية أين اتصل بمنجم عين مكرة، ومنجم الونزة ومنجم جبل العنق وفوسفات وحديد منجم بوخضرة والكويف، وفي عمالة الجزائر خطا يمتد من الجزائر إلى الجلفة أين توجد الحلفاء وفي وهران خط يمتد من وهران - للقنادسة، فالأول امتد لوجود الثرى المتمثل في المعادن والثروة الغابية، والخط الثاني امتد إلى الجلفة حيث الحلفاء والثروة الحيوانية والخط الثالث امتد إلى القنادسة حيث الثروة المنجمية.¹

رابعا: انعكاسات المشروع على الموانئ وحركة التجارة الخارجية.

إن انجاز مشروع سكة الحديد قد أدى إلى تحولات كبرى عرفتها الجزائر بفعل الهجمة الرأسمالية الفرنسية أثرت تأثيرا عميقا على الأوضاع الاقتصادية مما انعكس على الحياة الاجتماعية للجزائريين، فأنشأت شبكة واسعة من المواصلات البرية والبحرية مما أثر على حجم ونوع الاستثمار وحركة الملاحة البحرية وعلى التجارة الخارجية للمستعمرة، إذ تكونت البنوك الخاصة والمشاركة المرتبطة بحركة الإنتاج والاستغلال. وكان تركيز المستوطنين على الصناعات الاستخراجية لمختلف المعادن والثروات.²

أما القطاع الفلاحي فقد كان التركيز على المزروعات النقدية التي تخدم الاقتصاد الفرنسي. فارتفعت المساحات الزراعية بعد المصادرات المتمخضة على القوانين الجائرة، مما أدى إلى زيادة الإنتاج مثل: الخمر، الحبوب والحمضيات والبكور، تمكن من استغلال الحلفاء والفلين والبحث عن المناجم واستغلالها وإنشاء المزارع الكبرى، خاصة مزارع الكروم التي جعلت الجزائر من البلدان التي تنتج كميات كبيرة من الخمر. وصناعة تقوم على استيراد وتحويل المواد المعدنية خاصة الفوسفات والحديد نحو الموانئ القريبة، وتزامنت هذه الحركة التجارية في تطورها مع تطور انجاز المحور المركزي لسكة الحديد التي سرعت عملية النقل.³

في الفترة ما بين سنتي 1881 - 1890 تضاعفت مساحات زراعة الكروم، الشيء الذي جعل الإنتاج ينتقل حجمه من 730 ألفا سنة 1881، إلى خمسة ملايين هكتولتر تقريبا سنة 1900. هذا وقد نشطت الأبحاث العلمية في ميدان تحسين الإنتاجية فكانت النتيجة ارتفاع المردودية من حوالي 15

¹ المصدر نفسه، ص.42.

² العيسوي، المرجع السابق، ص.120.

³ مغدوري حسان، الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية للجزائريين خلال الحرب العالمية الثانية (1939 - 1945)، أطروحة دكتوراه علوم في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة الجزائر، 2014 - 2015، ص. 22.

إلى حوالي 36 هكتولتر في الفترة المذكورة.¹ والجدول التالي يوضح تضاعف إنتاج الكروم في مستعمرة الجزائر ما بين سنوات 1881-1910.

جدول رقم 17: إنتاج الكروم في مستعمرة الجزائر في الفترة ما بين سنوات 1881-1910.²

السنوات	المساحة المنتجة (هكتار)	الإنتاج (هكتولتر)	المردود الوسطي هكتولتر في الهكتار
1885 - 1881	48.681	730.001	14.9
1890 - 1886	98.526	2.442.556	24.7
1895 - 1891	116.169	3.571.773	30.7
1900 - 1896	136.498	4.914.143	36.0
1905 - 1901	168.354	6.609.802	39.2
1910 - 1906	168.007	7.925.304	471

يبين الجدول أن في الفترة من 1885 إلى 1910 أي تقريبا منذ بداية استغلال خطوط سكة الحديد في مستعمرة الجزائر، اتساع المساحات المخصصة لزراعة الكروم، مع تزايد إنتاج الخمر بسرعة ومردوده يتضاعف خلال هذه الفترة. وذلك لتحسين وسائل الإنتاج واستعمال العمالة الجزائرية بأجور زهيدة، ونظرا لاهتمام إدارة الاستعمار³ بزراعة الكروم إضافة إلى طلبها بكثرة في الأسواق الأوروبية وهذا يخدم الاقتصاد للفرنسي بالدرجة الأولى.

لقد ارتبطت عمليات الاستثمار والاستغلال والإنتاج في جميع القطاعات الاقتصادية الاستعمارية بتحسين وسائل النقل، فكما كان الاهتمام بالنقل الداخلي متمثلا في سكة الحديد مرتبطا مع تطوير الموانئ ودمج الجزائر ضمن المنظومة الجمركية الفرنسية، ففي عام 1835 أعفيت السلع الواردة من فرنسا من أي رسوم في المستعمرة. وفي سنة 1851، ألغيت كافة الرسوم المفروضة على أغلب السلع الواردة من الجزائر إلى فرنسا، وفي سنة 1867 تم إلغاء بعض ما تبقى منها. وفي عام 1884 طبقت الرسوم الجمركية الفرنسية في الجزائر، أي تطبيق القانون الجمركي الفرنسي في البلاد مع استثناءات قليلة مثل السلع الواردة من المستعمرات الفرنسية. وفي عام 1892 أدخلت الجزائر ضمن

¹ C .A .N, Fond Algérie ancienne, Denizet Jean et Dhe Colonel, **les liaisons maritimes, aériennes et terrestres de l'Algérie**, éditeur, comité national métropolitain du centenaire, Algérie, 1930.

² عباد، الجزائر بين فرنسا والمستوطنين، المرجع السابق، ص. 140.

³ الاستعمار: لغة: يعني العمران والعمارة والتعمير.

اصطلاحا: يعني التسلط بالقوة على الأرض والسكان معا، بقصد الاستغلال والاستلاب والاستفادة. ويتم ذلك باتخاذ مبررات وتحت شعارات وأسماء مختلفة مثل: استعمار، حماية، وصاية، أو انتداب. أنظر: فيليب رفة، جغرافية إفريقيا السياسية، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1966، ص. 37.

النظام الفرنسي الجديد للحماية الجمركية.¹ بلغ نصيب فرنسا 82% من تجارة الجزائر في عام 1860، وهو رقم لم يتضاءل إلا قليلا جدا حتى الستينات من القرن الراهن.²

الأمر الذي أدى إلى إعفاء المنتجات الجزائرية من الرسوم الجمركية في عام 1851، فازدادت الصادرات إلى فرنسا بخطى سريعة. وتم الإعفاء الجمركي على القمح، ثم النبيذ في سنة 1867 خاصة عندما اجتاحت الآفات زراعة الكروم الفرنسية، لتشكل الكروم في عام 1900، ثلث الصادرات الجزائرية.³

كل هذا نتيجة انجاز شبكة سكة الحديد وتشجيع المستوطنين على المنتجات النقدية وإنشاء الموانئ وتطويرها لتستوعب السفن الكبرى. فبلغت مساحة مرفأ مدينة الجزائر 70 هكتارا في عام 1870، أضيفت إليها 35 هكتارا أخرى في الفترة الممتدة من سنة 1880 حتى سنة 1914، وبلغ مجموع المبالغ التي استثمرت لتطوير ميناء الجزائر 55 مليون ف.ف.ق حتى سنة 1906، وأصبحت تشغل المركز الثاني بعد مارسيليا بين الموانئ الفرنسية فيما يتعلق بحركة الشحن والخامس فيما يتعلق بحجم التجارة. وتحققت تطورات مماثلة في موانئ بجاية، وسكيكدة وأرزيو وغيرها. وبلغ حجم الاستثمارات التي وجهت للموانئ 156 مليون فرنكا حتى عام 1906. وعلى وجه الإجمال، بلغ عدد الموانئ في الجزائر 21 ميناء، وهو عدد يبدو أكثر ما تتطلبه الحاجة، ولكن ينبغي ألا يغرب عن بالنا أن الملاحة الساحلية كانت تمثل شكلا هاما من أشكال النقل.⁴

كما تم إنشاء خط ملاحى لنقل البريد تملكه الحكومة الفرنسية في سنة 1892، وكانت تحمل عددا ضئيلا من المسافرين. وفي سنة 1842، كانت هناك رحلة أسبوعية تربط الجزائر بطولون، ورحلة ثلاث مرات في الشهر إلى مارسيليا، ورحلة أسبوعية إلى عنابة في الشرق، وإلى وهران في الغرب، مع التوقف في الموانئ الواقعة على الطريق. ثم أعقب ذلك امتداد خطوط أخرى للملاحة، فرنسية وغير فرنسية، إلى الجزائر، ولكم ما إن حلت سنة 1889 حتى أعلن أن الملاحة بين فرنسا والجزائر تدخل في عداد النقل الساحلي ومن ثم احتكرتها السفن التي تحمل العلم الفرنسي وحدها، مما أدى إلى ارتفاع رسوم الشحن.⁵

¹ العيسوي، المرجع السابق، ص.40.

² المرجع نفسه، ص.73-74.

³ نفسه، ص.65-66.

⁴ ح.ج.ع، تقارير هيئة السكك الحديدية وأشغال الامبراطورية الثالثة، المصدر السابق، ص.114.

⁵ العيسوي، المرجع السابق، ص ص . 90-91.

كل هذه الشبكة السابقة الذكر أدت إلى حركة التجارة الخارجية ففي سنة 1853 بلغت في الجزائر سواء مع فرنسا أو باقي دول الخارج 161 مليون ف.ف.ق، وبعد 12 سنة، في 1865 بلغت 253 مليون ف.ف.ق حركة الملاحة في 1853 تم نقل من خلالها 4.121 مسافر، و739.606 طن،¹ فكانت صادرات الجزائر قبل تلك الفترة 1870 تتكون من الصوف والزيتون والمرجان والشمع والجلود والحبوب والماشية والتبغ والخضر والفواكه والمعادن ومواد أخرى، وهي نفس المواد التي كانت معروفة قبل الاحتلال، وكانت هذه الصورة تعكس بوضوح، دور الاقتصاد التقليدي في تنشيط الصادرات.²

كانت الواردات في المراحل الأولى من الاحتلال تتشكل من المواد الغذائية كاللحوم المملحة والخمور والنسيج والخشب والسكر والبن، ومن مواد التعمير كالخشب والقضبان الحديدية ومواد البناء والتجهيز وكل ما كان له علاقة بدفع بناء مستوطنات، وعتاد الإنتاج الزراعي.³ لكنها عرفت تنوعا مع مطلع القرن العشرين فأصبحت تضم النسيج والمصنوعات الحديدية والمسوغات والمصنوعات الجلدية ومنتجات المستعمرات والآلات والسيارات والأثاث والملابس، وكل ذلك كان يعكس تطور الاقتصاد الاستعماري وحياة الرفاهية التي أصبح يتمتع بها الأوروبيون.⁴

كما شهدت الموانئ الجزائرية توسعا ملحوظا وذلك عند ربطها بخطوط سكة الحديد وعرف النقل البحري كذلك نموا مستقرا إذ بلغ حجم البضائع المنقولة من الحبوب، والخمور 1.007.231 طن في سنة 1913. وكانت المنتجات الفلاحية من الخمور والفلين والحلفاء والفوسفات والمعادن تحتل مقدمة الصادرات، في حين كانت الواردات تشمل مواد الفحم والآلات والمنتجات المصنعة والبن والسكر.⁵ والجدول الموالي يوضح حجم الحمولة المنقولة عبر خطوط سكة الحديد في سنة 1901، 1913.

¹Jules Duval, **Exposition uiverselle de Paris l'Algerie**, le journal des débats, 3septembre1867, p.6. site web : www.entreprises-coloniales.fr.

² مغدوري، المرجع السابق، ص . 262-264.

³ المرجع نفسه، ص . 36.

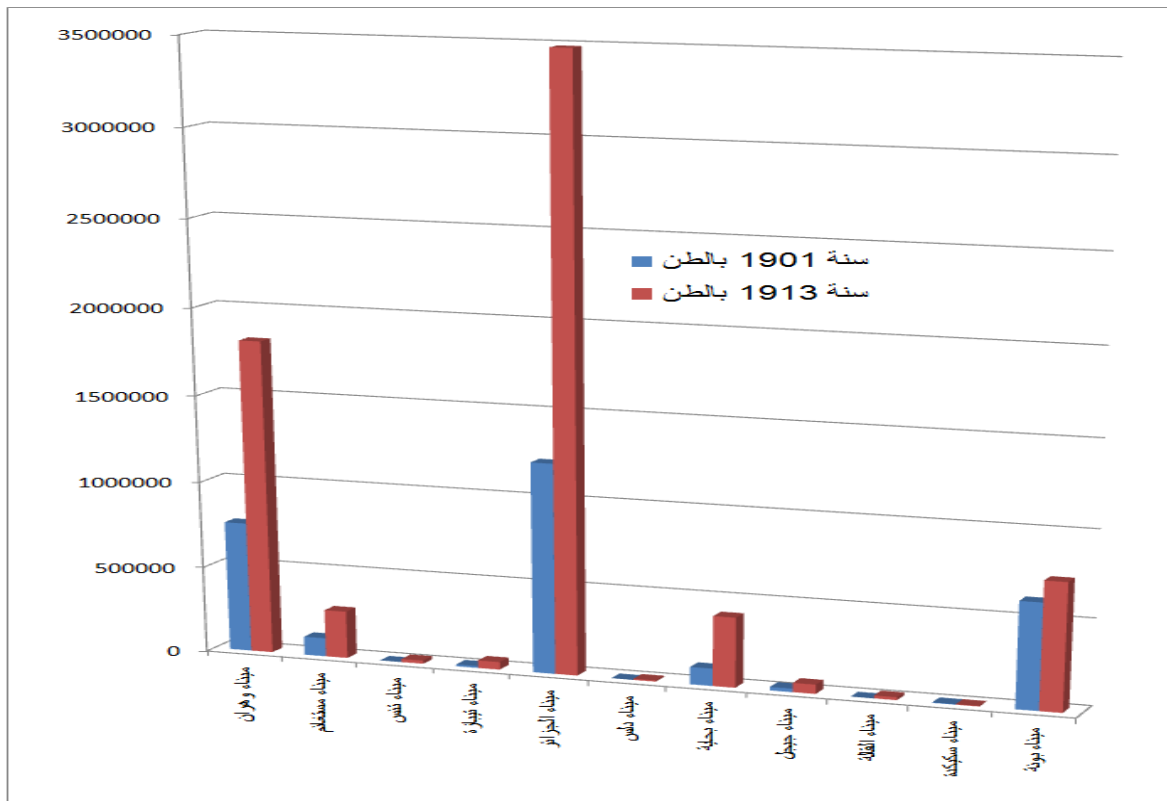
⁴ محمد العربي الزبييري، التجارة الخارجية للشرق الجزائري، ش.و.ن.ت، الجزائر، 1972، ص. 83.

⁵ المرجع نفسه، ص . 89.

جدول رقم 18: تغير كمية الحمولة المنقولة للتصدير 1901-1913.¹

الميناء	سنة 1901 بالطن	سنة 1913 بالطن
ميناء وهران	756.512	1.815.652
ميناء مستغانم	107.605	275.617
ميناء تنس	-	18.651
ميناء تيبازة	11.020	44.647
ميناء الجزائر	1.216.512	3.482.161
ميناء دلس	-	7.115
ميناء بحاية	101.287	406.367
ميناء جيجل	20.205	54.062
ميناء القالة	-	16.953
ميناء سكيكدة	3.424	3.618
ميناء بونة	614.945	738.353

الشكل رقم 08: تغير كمية الحمولة المنقولة للتصدير 1901-1913.



الشكل من انجاز صاحبة البحث.

¹ ح.ج.ع، تقارير هيئة السكك الحديدية واشغال الامبراطورية الثالثة، المصدر السابق، ص.112-118.

يوضح الشكل إحصائيات خاصة بعمليات التصدير بالموانئ الجزائرية نحو الخارج، فقد بلغ مجمل حركة الميزان التجاري (استيراد وتصدير) 12 مليون طن وبلغت نسبة التجارة مع فرنسا وحدها 70 % أما الباقي فكان مع إنجلترا وألمانيا والولايات المتحدة الأمريكية. كما وصل ميناء وهران في سنة 1900، 756.512 طن وهو أكبر الموانئ في إقليم وهران، وثاني أكبر ميناء في الجزائر، أما ميناء الجزائر فهو الأكبر على الإطلاق إذ بلغ حجم التصدير 1.216.512 طن، سنة 1901، أما ميناء بونة فيعتبر ثالث موانئ الجزائر إذ بلغت حجم صادراته سنة 1901، 614.945 طن.

لقد بلغ مجمل حركة الميزان التجاري السنوي استيرادا وتصديرا بـ 12 مليون طن.¹ تبين الإحصائيات الخاصة بالجزائر وجود عجز مستمر في الميزان التجاري حتى عام 1913، وإن كان المسلم به أن تدفق رأس المال إلى البلاد كان يغطي هذا العجز.²

- تطوير قطاع النقل الداخلي وتسخير سكة الحديد في نقل مختلف الثروات من الأقاليم إلى الموانئ. فبلغت طول شبكة سكة الحديد عشية اندلاع الحرب العالمية الأولى 3315 كم، محققة أرقاما مرتفعة في نشاطها، وتم نقل أكثر من 387 مليون مسافر، وأزيد من 521 مليون طنا من السلع والبضائع في العموم، وتحقيق فائض في المداخل بلغ 17.5 مليون ف.ف.ق.³

- تطوير وتوسيع الموانئ لاستيعاب الصادرات، مما أدى إلى ارتفاع وتنوع الصادرات بين مواد أولية لإعادة تصنيعها كالصوف والجلود والفلين، الشعير..، وبين مواد للاستهلاك المباشر كالحمضيات، المواشي، القمح، الفواكه..

خاصة بعد أن بدأت الطبقة البرجوازية الاستعمارية احتكار الأموال العامة لصالحها الخاص، فقد ارتفع مجموع الاستثمارات العامة في مستعمرة الجزائر ما بين سنتي 1830-1900 إلى 101 مليار فرنك فرنسي قديم. جرى توزيع هذا المبلغ بين عدة استثمارات في قطاعات الري والإعمار والإنشاء بمبلغ قدره 26 مليار فرنك فرنسي قديم، ومواصلات بمبلغ قدره 69 مليار فرنك فرنسي قديم، وأبنية مدنية بمبلغ مالي قدره 6 مليار فرنك فرنسي قديم. توزعت النفقات بطريقة متساوية على كل السنوات ما عدا فترة 1860-1869 إذ ارتفعت خلالها الاستثمارات في ميدان الري.⁴

لقد كانت أغلب الاستثمارات في الجزائر من رؤوس أموال الفرنسيين الذين استوطنوا في البلاد، أو كانت على شكل إعادة استثمار لما تحقق من أرباح. ويقدر بكويت piquet 'ثروة المستعمرة'

¹ الزبيري، التجارة الخارجية...، المرجع السابق، ص.84.

² العيسوي، المرجع السابق، ص.55.

³ بوجي، المصدر السابق، ص.177.

⁴ بن أشهنو، المرجع السابق، ص.108.

في عام 1912، -ويبدو أنه يعني بذلك الممتلكات الفرنسية البحتة - بحوالي 2.6 بليون ف.ف.ق، وتتكون هذه الثروة من واحد بليون للزراعة (500 مليون للأرض، و 180 مليون للمباني الزراعية، و 113 مليون للتجهيزات والماشية)، و 1.3 بليون للبنية الأساسية بالمدن، و 340 مليون رأس مال متحرك (ودائع بالبنوك، وأسهم...)¹.

¹ العيسوي، المرجع السابق، ص.138.

خلاصة الفصل:

من خلال ما تقدم في هذا الفصل الذي عالج الخلفية التاريخية لفكرة إنشاء سكة الحديد الفرنسية في مستعمرة الجزائر. فمجموع الدراسات التقنية والاقتصادية التي قدمها مهندسين ورجال أعمال وعسكريين امتدت منذ سنة 1844، اللبنة الأولى في تجسيد فكرة المشروع، والتي لم تفعّل بسبب عدم الاستقرار السياسي في فرنسا من جهة والانتفاضات الشعبية من جهة أخرى، وقد استندت تلك الدراسات إلى مختلف الثروات وتوزيعها، وتندرج أهمية السكة الحديدية كآلية فعالة للنقل من المناطق الداخلية والساحلية إلى الموانئ الجزائرية لأجل التصدير. إذ يعتبر خط بونة - عين مكرة أول تجربة في الشمال الشرقي بالجزائر للمشروع قبل تقنيته، والذي افتتح للاستغلال في سنة 1859.

فإصدار القرار الإمبراطوري لانجاز شبكة حديدية بتاريخ 9 افريل 1857، يعتبر تاريخ الانطلاقة الفعلية للمشروع بعد مراسلة الماريشال فاين للإمبراطور نابليون الثالث الذي جسد نواة سكة الحديد عندما أقر ربط العملات الثلاث بمحور مركزي موازي للساحل يمتد من أقصى الشرق إلى الغرب، وقد تحمست له مجموعة شركات امتياز وفق قواعد متفق عليها بينها وبين الإدارة الاستعمارية.

تم من خلال المرسوم تجسيد أول خط سكة الحديد ربط مدينة الجزائر - البليدة، ولم يكن عشوائيا بل له أبعادا سياسية واقتصادية، ومع استتباب الأوضاع وقمع الثورات الشعبية إضافة إلى الإمكانيات الاقتصادية التي تزخر بها المستعمرة. وقد صنفنا مراحل تطور سكة الحديد بالتماشي مع أحداث هامة تتمثل في تاريخ صدور القرار إلى غاية سقوط الإمبراطورية الثانية سنة 1870 ومنها إلى استقلال المستعمرة ماليا سنة 1900، حتى دخول الحرب العالمية الأولى سنة 1914.

لقد كان التنوع في الثروات وتوزيعها سببا مؤثرا في تعرجات الشبكة وتوجهها، فاهتمت الإدارة

الاستعمارية بالمدن وبعواصم الأقاليم خدمة للمستوطنين، مما ساهم بشكل فعال في توسيع حركة الاستيطان، ونقل كميات ضخمة من مختلف البضائع والسلع بحالتها الخام، من المناطق الداخلية نحو الموانئ من أجل تشجيع الصناعة الفرنسية بعد الركود الاقتصادي الذي شابهه في النصف الثاني من القرن التاسع عشر متطلبات الثورة الصناعية التي شهدتها فرنسا، كما تزامن هذا مع تطوير الموانئ وتشجيع حركة التصدير من الجزائر نحو الوطن الأم.

الفصل الثاني:

إنشاء خط سكة الحديد بونة - تبسة وتطوره.

المبحث الأول: دراسة جغرافية للمنطقة.

أولاً: وصف جغرافي للمنطقة مجال الدراسة.

ثانياً: المظاهر الجغرافية الكبرى.

أ: السهول الساحلية لبونة وأحوازها.

ب: المنطقة التلية سوق أهراس وأحوازها.

ج: الهضاب العليا إقليم تبسة.

د: كتلة جبال النمامشة.

المبحث الثاني: مراحل إنشاء الخط وامتداده.

أولاً: شركات الامتياز المشرفة والمستغلة للخط.

أ- الشركات المشرفة على الانجاز.

ب- الشركات المستغلة للخط.

ثانياً: الأطر القانونية لإنجاز الخط ومراحل تطوره.

أ- الأطر التشريعية الاستعمارية.

ب- مراحل إنشاء الخط الرئيسي بونة - تبسة.

المبحث الثالث: خصائص الخط وصعوبات إنجازه.

أولاً: خصائص الخط.

ثانياً: صعوبات الإنجاز.

أ- المعوقات الطبوغرافية.

ب- المعوقات المالية.

ج- الصعوبات الهندسية.

تتخرر الجزائر بثروات طبيعية ومعدنية هامة، إذ يتصدر الشرق الجزائري المنطقة الأكثر غنى من حيث المواد المعدنية خاصة الفوسفات والحديد. بدليل أن قرار الإدارة الاستعمارية الفرنسية المؤرخ في 12 جانفي 1912، عندما قسم الدائرة المعدنية في الجزائر إلى أربع مقاطعات جعل اثنين منها بعمالة قسنطينة.¹

فأهم مناجم الحديد والفوسفات في البلاد تتواجد في جهتها الشرقية بمحاذاة الحدود الجزائرية - التونسية. ومن هنا يجب علينا دراسة الإقليم محل عبور خط سكة الحديد بونة - تبسة دراسة طبوغرافية وجغرافية لتحديد موقع الخط ومختلف محطاته وعلاقته بأهم مناجم الحديد والفوسفات في تلك الجهة. وقد تبين لي من خلال هذه الدراسة أن إنجاز هذا الخط كان هدفة الأول والأكيد هو استنزاف مختلف ثروات المنطقة.

كما سنتعرف على المعوقات الطبوغرافية للمنطقة، وتضاريسها، وتقلباتها المناخية، وأوديتها وغطاءها النباتي. ونبين الصعوبات المالية التي واجهت الشركات المشرفة على المشروع في إنجاز الخط، وكذا العراقيل الطبيعية والهندسية التي واجهت عملية إنشائه، والتكاليف الباهضة التي تكبدتها تلك الشركات، كشركة موكتة الحديد المشرفة على إنجاز خط بونة - عين مكرة، وشركة بونة - قالمة التي تحصلت تدريجيا على امتياز إنجاز باقي أقسام خط بونة - تبسة.

كما سنوضح الأبعاد الحقيقية من وراء إنجاز خط سكة الحديد بونة - تبسة، وربطه بالمناجم وتكليف شركة بونة - قالمة به². ونشير إلى مضمون مختلف المداولات الصادرة عن تلك الشركات، والمتعلقة بإنجاز خط تبسة - بونة واستغلاله.

¹ عبد الوهاب شلالي، أوضاع المسلمين الجزائريين في مناجم الونزة 1913-1966، رسالة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة منتوري، قسنطينة، 2004، ص 1.

² كان أول في إفريقيا عامة والجزائر خاصة هو خط بونة - عين مكرة في 1859، ثم خط قالمة - بونة في سنة 1864، ثم تم إنجاز باقي أقسام هذا الخط وتفرعاته على التوالي لربطها بالمناجم، وصولا إلى آخر جزء منه، وهو خط سوق أهراس - تبسة الذي شرع في استغلاله سنة 1888.

- المبحث الأول: دراسة جغرافية¹ للمنطقة.

أولاً- وصف جغرافي للمنطقة مجال الدراسة.

إن المنطقة محل الدراسة عبارة عن إقليم إداري يقع في شرق الجزائر، يمتد من البحر الأبيض المتوسط شمالاً إلى تخوم الأطلس الصحراوي جنوباً ومن الحدود التونسية شرقاً إلى حدود الإقليم الأوسط للجزائر غرباً. وكان يتبع في العهد الاستعماري لعمالة قسنطينة.²

فالشرق القسنطيني يغلب على تضاريسه الطابع الجبلي، تلتقي في وسطه سلسلة جبال الأطلس الشمالية التلية، والجنوبية الصحراوية عند كتلة جبال الأوراس، وليس فيه من الأحواض والسهول سوى حوض وادي الصومام، والسهول العليا القسنطينية، التي تمثل الجزء الشرقي من إقليم الهضاب العليا الجزائرية إلى جانب منبسّات تبسة، وحوض واد سوف، ووادي ريغ وسهول بونة وسكيكدة، أمّا القسم الجنوبي الصحراوي فالجفاف أهم ظاهرة فيه لقلّة التساقط، ويعتمد السكان على المياه الجوفية أكثر من غيرها. ونسبة كثافة السكان فيه عالية عبر التاريخ إذا ما قورن بوسط البلاد وغربها وذلك لظروف تاريخية وأخرى طبيعية.³

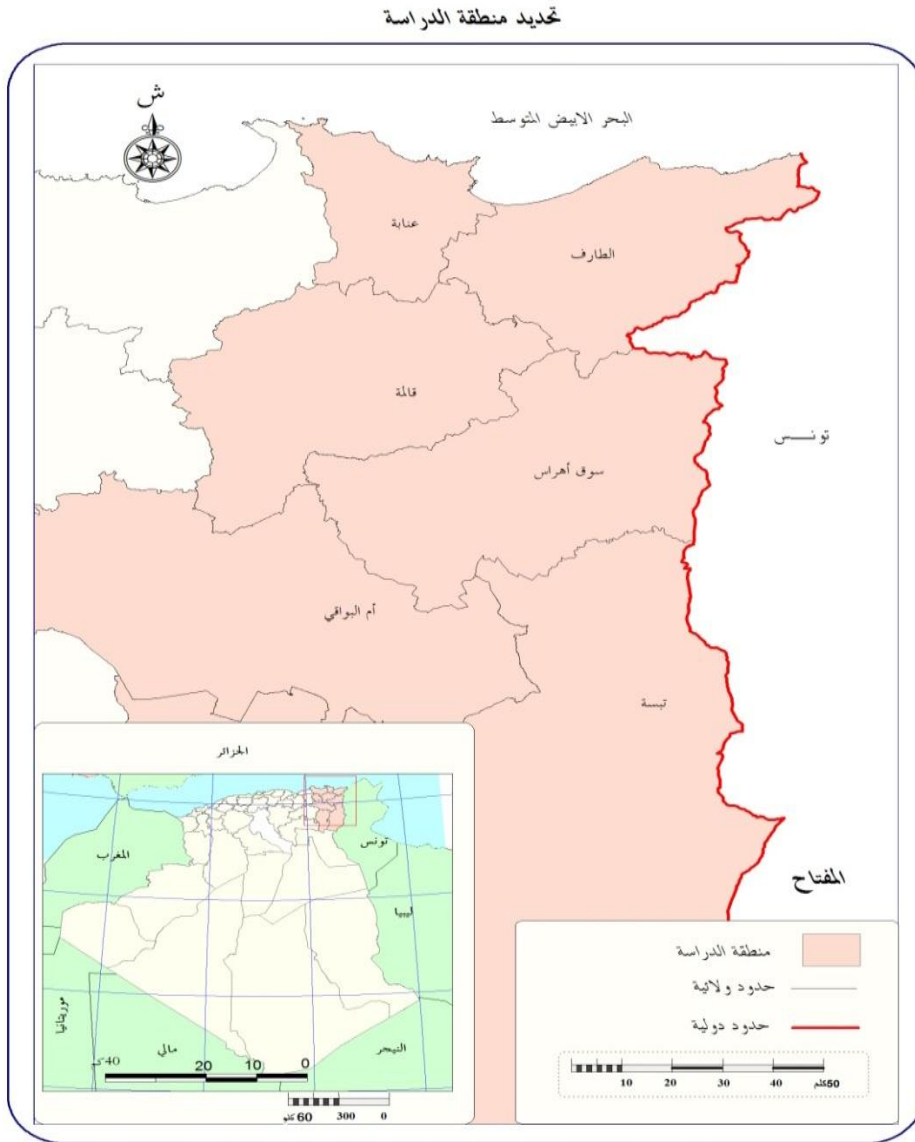
الحياة الاقتصادية فيه تعتمد على الفلاحة وتربية المواشي أساساً ثم النشاط التجاري والصناعات التقليدية التي كانت تدر على أصحابها مردوداً لا بأس به في القرى العمرانية الكبيرة.⁴ كما هو مبين في الخريطة أسفله.

¹ الجغرافيا الاقتصادية: وهي أحد فروع الجغرافيا البشرية تهتم بدراسة الموقع وتوزيع الأنشطة الاقتصادية مثل: التعدين والصناعة والزراعة. ويدرس الباحثون في الجغرافيا الاقتصادية العلاقات المكانية والبيئية والعوامل البشرية التي تؤثر في تطور ونمو مثل هذه الأنشطة. وتشمل هذه العوامل: المواصلات والقوى العاملة والمناخ وموارد الثروة. انظر: إبراهيم أحمد رزقانة، الجغرافيا الاقتصادية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص. 15.

² نظام العمالات (المقاطعات): بعد صدور المرسوم الملكي في 15 أبريل 1845، الذي بمقتضاه تم إنشاء الحكم المدني في المناطق التي توجد بها جاليات أوروبية. كما تقرر إنشاء ثلاثة مقاطعات بالجزائر هي: الجزائر، وهران، قسنطينة، وفي 9 ديسمبر 1848، تقرر إلغاء نظام المقاطعات واستبداله بنظام العمالات قسمت الجزائر إلى 3 عمالات في الشمال ومنطقة عسكرية في الجنوب. وإنشاء منصب عامل العمالة. انظر: بنور فريد، المخططات الفرنسية اتجاه الجزائر 1872-1830، مؤسسة كوشكار للنشر والتوزيع، 2008، ص. 31.

³ Odilon, niel .O, Géographie de l'Algérie, 2 édition, t.02, Bône, imprimerie dagand, 1876, pp . 8-9.

⁴ أحمد توفيق المدني، هذه هي الجزائر، مكتبة النهضة المصرية للنشر والتوزيع، القاهرة، 2001، ص. 14.

خريطة رقم 6: الموقع الجغرافي لإقليم الشرق الجزائري.¹

تتوزع مظاهر السطح في منطقة عبور خط بونة - تبسة،² على أقاليم طبيعية متنوعة، هي من الشمال إلى الجنوب: الساحل والنل والهضاب، لذلك سأحاول تسليط الضوء على أبرز المحطات الرئيسية لهذه الأقاليم الثلاث.

¹ map-algeria.jpg

² تبسة : بلد مشهور من أرض أفريقية، يرجع اسمها إلى الأصل البربري الأول الذي أطلق عليها سكانها الأصليون والذي يعتقد حسب الترجمة اللوبية القديمة بأنها تعني اللبؤة - أنثى الأسد - ولما دخلها الإغريق شبهوها بمدينة تيبس الفرعونية لكثرة خيراتها والمعروفة اليوم بطابية وبعد دخول الرومان سموها بتيفست لسهولة نطقها ومع الفتح الإسلامي تم تعريبها فأصبحت تبسة - بفتح التاء وكسر الباء وفتح السين. انظر: ياقوت الحموي، معجم البلدان، المجلد الثاني، دار صادر، بيروت، د.س.ن، ص . 13.

ثانيا: المظاهر الجغرافية الكبرى.

لمظاهر السطح تأثير كبير على انجاز خطوط سكة الحديد وصيانتها، فبمقارنة خريبتين واحدة خاصة بتضاريس إقليم الدراسة وخريطة أخرى خاصة بمسار انجاز الخط نجد أن التضاريس تشكل عائقا كبيرا، والمتمثل في شدة الانحدارات والأودية ومناطق انجراف التربة والطبيعة الجيولوجية للمكونات الصخرية.¹

أ- السهول الساحلية لبونة وأحوزها:

تتميز السهول الساحلية في الشمال الشرقي للجزائر بأنها منفصلة عن بعضها البعض بتضاريس جبلية متمثلة في سلسلة جبال الأطلس التلي المتقطعة. فهي خمسة سهول تنفصل عن بعضها البعض بتضاريس جبلية. كسهل عنابة، وأربعة سهول ساحلية أخرى صغيرة وضيقة، سكيكدة، والقالة، وجيجل وبجاية.²

تتكون أراضي هذا الإقليم من سلسلة من الصخور العالية والشواطئ الرملية، تتخللها بعض الخلجان في مدينة بونة، به جيوب سهلية صغيرة عند مصبات الأنهار. وعلى ساحل البحر نجد سهول ساحلية منخفضة تنتهي عند وادي سيبوز، أهمها سهل عنابة، المشهور بإنتاج الغلال والخضر والفواكه. ومن المرتفعات نجد جبل إيدوغ المشرف على مدينة عنابة كالقلعة الهائلة، ويبلغ أقصى ارتفاعه 1008 متر.³

- طبيعة المناخ:

يعد المناخ من العوامل الهامة المؤثرة في عملية انجاز أي شبكة طرق على غرار خط بونة - تبسة وخاصة عنصري التساقط والحرارة. ولهذا كان لزاما علينا أن ندرس التنوع المناخي لإقليم مسار الخط. إذ ينتمي إقليم عنابة إلى مناخ البحر الأبيض المتوسط، ويمتد هذا النطاق من خط الساحل إلى جبال الأطلس التلي، فالساحل الجزائري⁴ كآله طقس كثير الاعتدال، الذي يتصل بنسيم البحر المنعش ويكون حار جاف صيفا، معتدل ممطر شتاء، مع رطوبة معتدلة.⁵ يتميز مناخ السهول الساحلية بالاعتدال حيث معدلات التساقط السنوي تصل إلى حدود 1200 ملم في السنوات المطيرة، كما أن

¹ محمد خميس الزوكة، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، 2008، ص.26.
² عبد القادر حليمي علي، جغرافية الجزائر، طبيعية، بشرية، اقتصادية، مكتبة الشركة الجزائرية، الجزائر، 1968، ص. 15.

³ بلكير بومدين، "عنابة لقاء البحر والجبل والسهل"، مجلة العربي، العدد: 684، نوفمبر 2015، ص. 40.
⁴ الساحل الجزائري: هو شريط ضيق يمتد بمحاذاة البحر، يبلغ طوله 1,200 كلم، من مرسى بن مهدي غرباً، إلى القالة شرقاً، ويعرض لا يتجاوز 50 كم، مساحته 40,000 كم² (1,7% من جملة مساحة الجزائر). انظر: حليمي، المرجع السابق، ص.93.

⁵ فتحي محمد أبو عيانة، الجغرافيا الاقتصادية، دار القلم، دمشق، 1975، ص. 48.

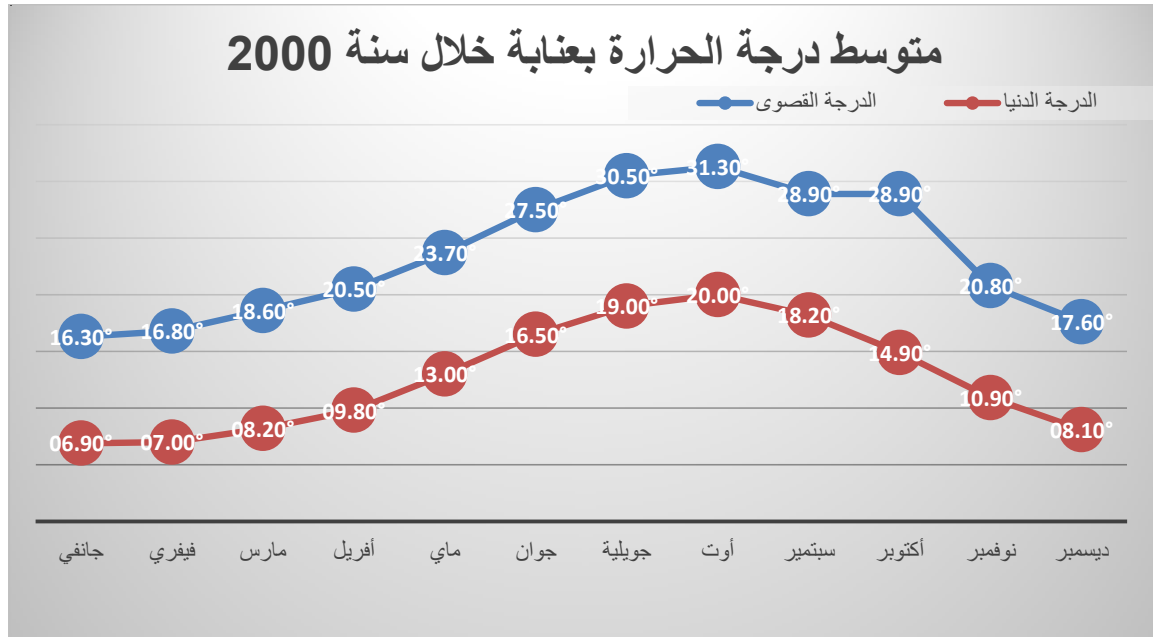
درجات الحرارة تتميز بالاعتدال طوال السنة. ولعدم توفر إحصائيات الأرصاد الجوية لمعدلات الحرارة والتساقط في بداية انجاز الخط لذلك اعتمدنا على إحصائيات سنة 2000.

جدول رقم 18: متوسط درجة الحرارة بعنابة خلال سنة 2000.

د	ن	أ	س	أ	ج	ج	م	أ	م	ف	ج	
°17.6	°20.8	°25.9	°28.9	°31.3	°30.5	°27.5	°23.7	°20.5	°18.6	°16.8	°16.3	معدل الدرجة القصوى
° 8.1	°10.9	°14.9	°18.2	°20.0	°19.0	°16.5	°13.0	°9.8	°8.2	°7.0	°6.9	معدل الدرجة الدنيا

المصدر: المركز الوطني للأرصاد الجوية

شكل رقم 09- متوسط درجة الحرارة بعنابة خلال سنة 2000.



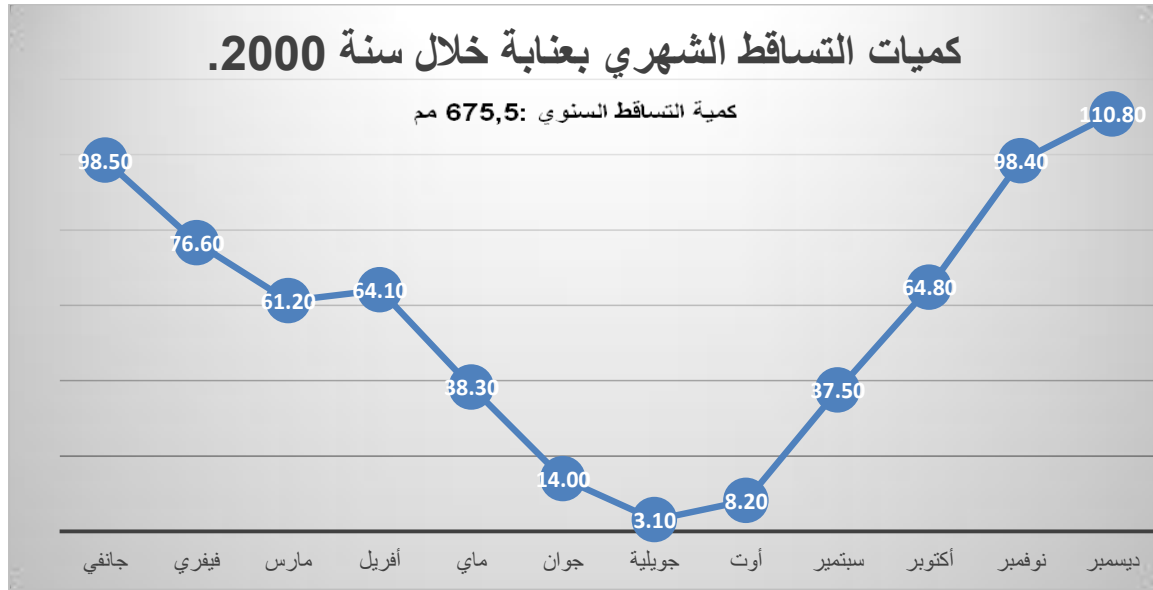
الشكل من انجاز صاحبة البحث.

جدول رقم 19: معدل التساقط الشهري بعنابة خلال سنة 2000.

د	ن	أ	س	أ	ج	ج	م	أ	م	ف	ج	
110.8	98.4	64.8	37.5	8.20	3.10	14.0	38.3	64.1	61.2	76.6	98.5	معدل التساقط الشهري /م
											675.5 مم	المعدل السنوي للتساقط

المصدر: المركز الوطني للأرصاد الجوية.

شكل رقم 10 - معدل التساقط الشهري بعنابة خلال سنة 2000.



الشكل من انجاز صاحبة البحث

من خلال الجدولين نجد أن معدل التساقط يصل إلى 98.5 ملم في شهر جانفي، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 6.9°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 16.3° أي بمدى حراري شهري يصل إلى 9.4°. ثم نلاحظ انخفاض في معدل التساقط من شهر جانفي إلى شهر فيفري الذي يصل إلى 76.6 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 7.0°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 16.8° أي بمدى حراري شهري يصل إلى 9.8°. لينخفض معدل التساقط أكثر في شهر مارس إلى 61.2 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 13.0°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 23.7°، أي بمدى حراري شهري يصل إلى 10.4°، ثم يرتفع قليلا معدل التساقط قليلا في شهر أفريل إلى 64.1 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 9.8°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 20.5° أي بمدى حراري شهري يصل إلى 10.7°، لينخفض معدل التساقط في شهر ماي ويصل إلى 38.3 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 13.0° ودرجة الحرارة القصوى إلى 23.7°، أي بمدى حراري شهري يصل إلى 10.7°، ثم ينخفض معدل التساقط في شهر جوان ويصل إلى 14.0 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 16.5°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 27.5°، أي بمدى حراري شهري يصل إلى 11°، وينخفض أكثر معدل التساقط أكثر في شهر جويلية ويصل إلى 3.10 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 19.0°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 30.5° أي بمدى حراري شهري يصل إلى 14.5°، ثم يسجل ارتفاعا ملحوظا لمعدل التساقط في شهر أوت ويصل إلى 8.20 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 20.0°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 31.3°، أي بمدى حراري شهري يصل إلى 11.3°. ويرتفع أكثر معدل التساقط حتى في شهر

سبتمبر ويصل إلى 37.5 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 18.2°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 28.9°، أي بمدى حراري شهري يصل إلى 10.7°. ليسجل معدل التساقط ارتفاعا ملحوظا في شهر أكتوبر ويصل إلى 64.8 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 14.9°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 25.9°، أي بمدى حراري شهري يصل إلى 11°، ثم يرتفع معدل التساقط أيضا في شهر نوفمبر ويصل إلى 98.4 ملم إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 10.9°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 20.8°، أي بمدى حراري شهري يصل إلى 9.9°، ويرتفع أكثر معدل التساقط في شهر ديسمبر ويصل إلى 110.8 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 8.1°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 17.6°، أي بمدى حراري شهري يصل إلى 9.5°.

- الأودية في السهول الساحلية:

من أودية هذا الإقليم نجد وادي سيبوز الذي يبلغ طوله 232 كلم، يبتدئ عند شرق مدينة عين البيضاء تحت اسم وادي شرف، ويتجه شمالا لينتهي عند مدينة عنابة وله من الفروع (وادي بوحمدان، ووادي الزناتي) وعلى العموم فإن أودية هذا الإقليم تعرف بقصر طولها وشدة انحدارها واتجاهها من الجنوب نحو الشمال.¹

ب- المنطقة التلية سوق أهراس وأحوازها.

يبتدئ التل الجزائري عند الحدود المغربية في عرض 110 كلم ثم ينتهي عند الحد التونسي في عرض 250 كلم، ويحده جنوبا خط يمر بسوق أهراس وقسنطينة. وهو إقليم يكاد يكون كله مغطى بالجبال، فيما بين تلك الجبال توجد هضابا كثيرة تتجه من الشمال إلى الجنوب، وعلى العموم هي عبارة عن سلسلة جبلية يبلغ متوسط ارتفاعها 1800 متر بنيتها معقدة، تتجه من الشرق نحو الغرب وتشكل اختلافا كبيرا من المرتفعات شديدة الانحدار. إذ تتطلب جهودا كبيرة لاستغلالها تجاريا ومن المحال فعل ذلك دون تخفيض وزن القوافل التجارية وزيادة قوة الدفع. مثل: مجاز الصفاء التي تبعد عن مدينة بونة بـ 70 كلم، وعن سوق أهراس بـ 38 كلم وعين سنور التي تبعد عن مجاز الصفاء بـ 10 كلم، وعلى عنابة بـ 80 كلم على سوق أهراس بـ 10 كلم. - أنظر ملحق الخرائط والأشكال خريطة رقم 03 التي توضح جغرافية المنطقة الواقعة ما بين مجاز الصفاء - سوق أهراس -. ونجد منخفضات الأودية، وتتخلل كل ذلك سهول فسيحة. يبتدئ إقليم التل على ساحل البحر المتوسط، من شرقه إلى

¹ Travers Lucette, **Bône la formation de la ville et les facteurs de son évolution**, In : *Annales de Géographie*, tome .67, n .364, 1958, pp . 498-501. Site web : www.persee.fr.

- طبيعة المناخ:

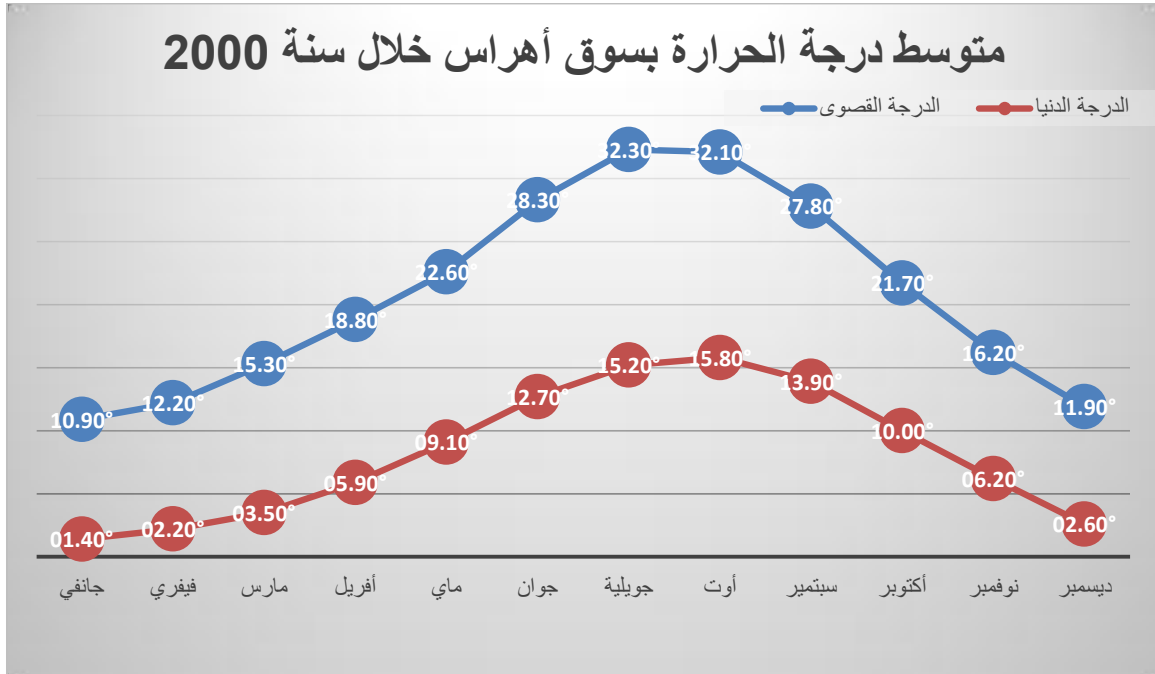
مدينة سوق أهراس هي مدينة داخلية تنتمي إلى المناخ شبه الرطب في السهول الداخلية الذي يتوسط المناخ شبه الجاف في الهضاب والمناخ المتوسطي على الساحل،¹ لذلك نجده يتميز بخصائص تجمع بين المناخين. فهذه المنطقة تشمل جهة قالمة وسوق أهراس وتنتهي عند فج مزالة وقسنطينة.² والجدول الموالي يوضح متوسط درجات الحرارة وكميات التساقط في المنطقة لسنة 2000.

جدول رقم 20: متوسط درجة الحرارة بسوق أهراس خلال سنة 2000.

د	ن	أ	س	أ	ج	ج	م	أ	م	ف	ج	
معدل الدرجة القصى	°11.9	°16.2	°21.7	°27.8	°32.1	°32.3	°28.3	°22.6	°18.8	°15.3	°12.2	°10.9
معدل الدرجة الدنيا	° 2.6	° 6.2	° 10	°13.9	°15.8	°15.2	°12.7	°9.1	° 5.9	°3.5	°2.2	°1.4

المصدر: المركز الوطني للأرصاد الجوية.

شكل رقم 11- متوسط درجة الحرارة بسوق أهراس خلال سنة 2000.



الشكل من انجاز صاحبة البحث.

¹ مبارك بن محمد الهلالي الميلي، تاريخ الجزائر في القديم والحديث، ج.1، مكتبة النهضة الجزائرية، الجزائر، 1964، ص. 23.

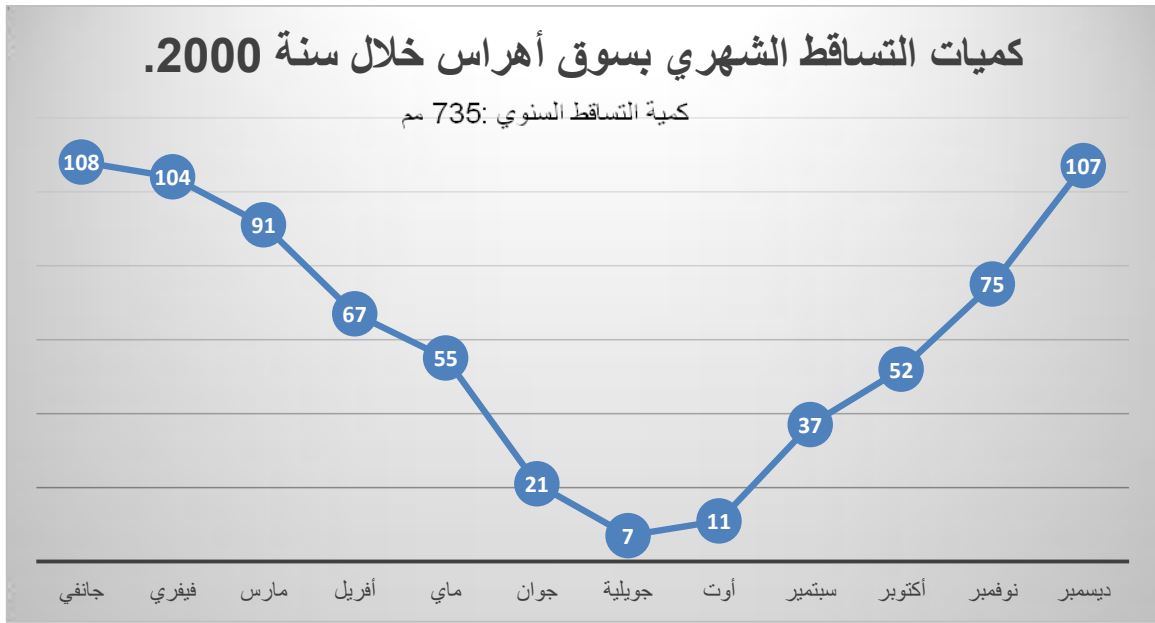
² المدني، هذه هي الجزائر، المرجع السابق، ص. 19.

جدول رقم 21: كميات التساقط الشهري بسوق أهراس خلال سنة 2000.

د	ن	أ	س	أ	ج	ج	م	أ	م	ف	ج	
107	75	52	37	11	7	21	55	67	91	104	108	كمية التساقط الشهري /مم
735 مم												كمية التساقط السنوي

المصدر: المركز الوطني للأرصاد الجوية.

شكل رقم 12- كميات التساقط بسوق أهراس خلال سنة 2000.



الشكل من إنجاز صاحبة البحث.

من خلال الجدول نجد أن معدل التساقط يصل إلى 108 ملم في شهر جانفي، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 1.4°، ودرجة الحرارة القصوى 10.9° إلى أي بمدى حراري شهري يصل إلى 9.5°، ثم نلاحظ انخفاض في معدل التساقط من شهر جانفي إلى شهر فيفري الذي يصل إلى 104 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 2.2°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 12.2° أي بمدى حراري شهري يصل إلى 10°، لينخفض معدل التساقط إلى 91 ملم في شهر مارس، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 3.5°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 15.3°، أي بمدى حراري شهري يصل إلى 11.8°، ثم ينخفض معدل التساقط مجددا في شهر أفريل إلى 67 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 5.9° ودرجة الحرارة القصوى إلى 18.8° أي بمدى حراري شهري يصل إلى 12.9°، وينخفض معدل التساقط أيضا في شهر ماي ويصل إلى 55 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 9.1°، ودرجة الحرارة

القصوى إلى 22.6°، أي بمدى حراري شهري يصل إلى 13.5°، ثم ينخفض أكثر معدل التساقط في شهر جوان ويصل إلى 21 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 12.7°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 28.3° أي بمدى حراري شهري يصل إلى 15.6°، ليصل إلى أقل مستوى له في شهر جويلية ويصل إلى 7 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 15.2°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 32.3°، أي بمدى حراري شهري يصل إلى 17.1°، ثم يبدأ معدل التساقط في الارتفاع قليلا في شهر أوت ويصل إلى 11 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 15.8°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 32.1°، أي بمدى حراري شهري يصل إلى 16.3°، ويرتفع معدل التساقط في شهر سبتمبر ليصل إلى 37 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 13.9°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 27.8°، أي بمدى حراري شهري يصل إلى 14.2° ويسجل ارتفاعا أكثر في شهر أكتوبر ويصل إلى 52 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 10.0°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 21.7°، أي بمدى حراري شهري يصل إلى 11.7°، ثم يرتفع معدل التساقط أيضا في شهر نوفمبر ويصل إلى 75 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 6.2°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 16.2°، أي بمدى حراري شهري يصل إلى 10.0° كما يصل معدل التساقط إلى أقصى ارتفاع له في شهر ديسمبر ويصل إلى 107 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 2.6° ودرجة الحرارة القصوى إلى 11.9°، أي بمدى حراري شهري يصل إلى 9.3°.

- الأودية في المنطقة التلية:

تتكون هذه الأودية من تجمع مياه الجبال، وتجرف معها أثناء مسيرها السريع نحو البحر كمية عظيمة مما تصادفه في طريقها من حجارة وطين وأشجار وحيوان، وغالبا ما تشهد هذه الأودية فيضانا يقع باستمرار في مختلف الجهات، فيتلف المزارع ويقتلع الجسور أحيانا وهذا ما عرقل سيرورة انجاز الخط، ثم يتم تسرب الماء إلى البحر بعد أيام قليلة، وينتهي كل شيء. ومن بين أودية هذا الإقليم نجد وادي مجردة الذي ينبع على مقربة من مدينة سوق أهراس، ثم يسير نحو تونس فيخترق كامل شمالها إذ يتماشى مع طول سير خط سكة الحديد فلا يكاد يفارقه حتى إلى مقربة من مدينة تونس.¹

- الغابات المنتشرة:

يوجد معظمها في جهة غابات العزازفة وسوق أهراس، وكلما ارتفعت الجبال وجدت عليها أنواع الأشجار الباسقة التي توجد في المنطقة الباردة، أما في أسفل تلك الجبال فنجد أشجار البلاد

¹ حللمي، المرجع السابق، ص 116.

الحارة، وأهمها أشجار الزيتون كما توجد أشجار الصنوبر الحلبي، والزان والفلين والبلوط. إذ تعتبر أغنى وأثرى الجهات الجزائرية التليّة من حيث الغابات.¹

ج- الهضاب العليا إقليم تبسة.

يقع هذا الإقليم² فلكيا ما بين دائرتي عرض 15,34 شمالا و35,32 شمالا، وما بين خطي طول 52,4 شرقا، ويمتد جغرافيا من آخر قمة لجبل قريقر شمالا إلى منطقة الشطوط جنوبا على طول حوالي 180 كلم، ومتوسط امتداده من الشرق إلى الغرب 64 كلم في القسم الصحراوي وحوالي 90 كلم من قننيس غربا إلى الحدود التونسية شرقا في مساحة تقدر بمليون ومائة ألف هكتار.³

تعرف منطقة الهضاب على أنها امتداد طبيعي ما بين السهول الداخلية إلى الأطلس الصحراوي بمعدل ارتفاع 1000 م،⁴ تشغل هذه المنطقة نطاق طيات تضاريسية، ينحصر هذا الإقليم بين سلسلتين جبليتين متوازيتين هما الأطلس التلي شمالاً، والأطلس الصحراوي جنوباً. ومنها:

- **الهضاب الشرقية:** تمتد شرقا بين سلسلتين جبليتين متوازيتين.⁵ هما أطلس التل شمالا، والأطلس الصحراوي جنوبا، تتخللها منخفضات تغمرها المياه المالحة تسمى السبخات، أو الشطوط.⁶

- **طبيعة المناخ:**

إن مناخ منطقة تبسة في الغالب قاري أي حار صيفا وشديد البرودة شتاء مع مدى حراري كبير بين الليل والنهار وبين الصيف والشتاء، وأمطاره قليلة إذ يتراوح معدل سقوط الأمطار بين 400 و500 ملم تسمح بزراعة الحبوب، وتعدّ تربته فقيرة من الأملاح والمواد العضوية، وأخرى تربة ملحية (تربة الشطوط والسبخات) وهي جزينات من الطمي رسبتها الأودية.⁷ ويمكننا أن نميّز في هذا السياق منطقتين مختلفتين كلياً هما السهول العليا حيث متوسط الارتفاع 1200 متر والمرتفعات الأطلسية ذات الارتفاع البسيط عن مستوى سطح البحر.

¹ يحي بوعزيز، "الحالة الاقتصادية والاجتماعية للمجتمع الريفي بالشرق القسنطيني الجزائري خلال القرن التاسع عشر الميلادي"، مجلة الثقافة، العدد: 80، الجزائر، مارس - أبريل، 1984، ص ص 159-162.

² الإقليم: منطقة أو مساحة معينة تتميز بصفات طبيعية موحدة في عناصرها مثل: التربة، والمناخ، والنبات، بقدر تجانس هذه العوامل أو العناصر، كما يعتبر النشاط البشري ومدى استغلاله للبيئة المحيطة به أيضا أحد العوامل. انظر: علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، ط 9، الإسكندرية، 1971، ص 121.

³ C.A.E.T, Monografie de tebessa.

⁴ الهضاب: وهي المنطقة الوسطى ذات سهول عالية، يبلغ متوسط ارتفاعها 800 م، وقد تصل إلى 1300 م. انظر: أبو عيانة، المرجع السابق، ص 52.

⁵ تتكون جبال الجزائر من سلسلتين متوازيتين أخذت من الغرب إلى الشرق بفرق بينهما الهضاب غربا وتكادان تتلاقيان بعمالة تونس. تعرف السلسلة الشمالية منها بالأطلس التلي والجنوبية بالأطلس الصحراوي، ولا تتجاوز ارتفاع السلسلتين عن البحر المليون إقليلا. انظر: المدني، هذه هي الجزائر، المرجع السابق، ص 25.

⁶ حليمي، المرجع السابق، ص 124.

⁷ أبو عيانة، المرجع السابق، ص 55.

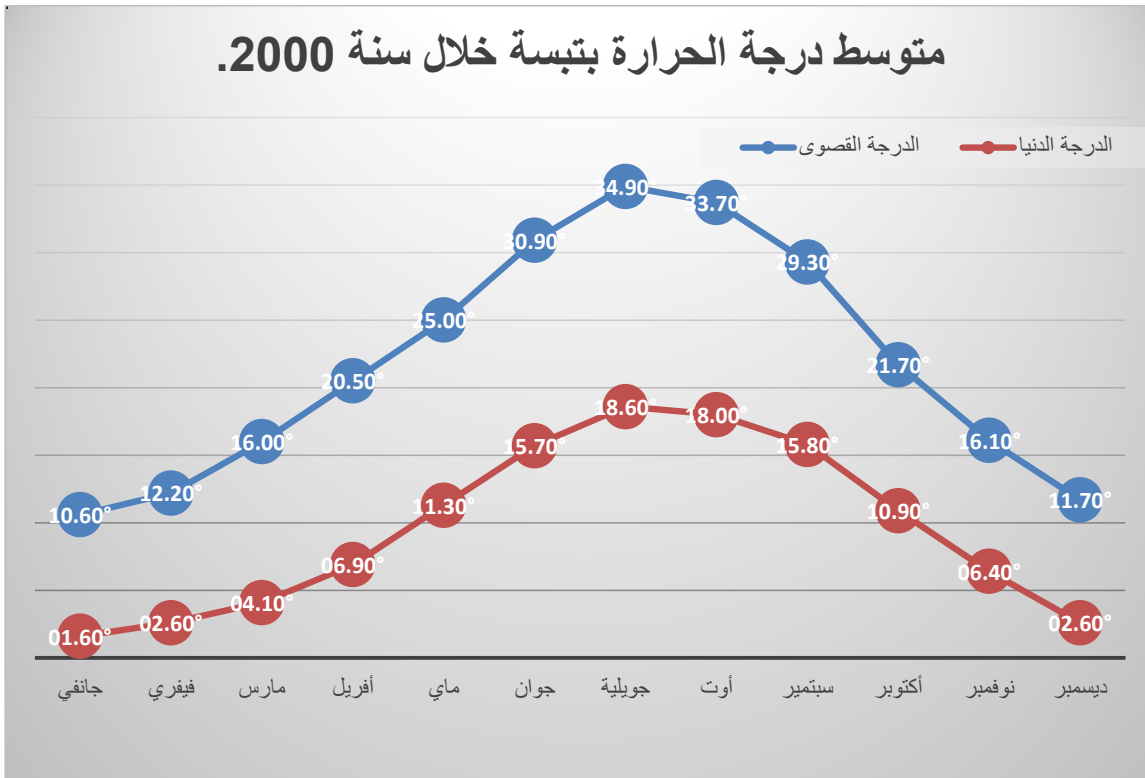
ففي الهضاب يمكن القول أنه ليس فيها لا ربيع ولا خريف بحيث يتم الانتقال المباشر تقريبا من حرّ الصيف إلى برد الشتاء، وقد يبقى الثلج أحيانا أسابيع كاملة وخاصة على رؤوس الجبال فمناخ هذا الإقليم يقع ضمن المنطقة المعتدلة الحارة.¹

جدول رقم 22: متوسط درجة الحرارة بتبسة خلال سنة 2000.

د	ن	أ	س	أ	ج	ج	م	أ	م	ف	ج	
°11.7	°16.1	°21.7	°29.3	°33.7	°34.9	°30.9	° 25	°20.5	° 16	°12.2	°10.6	معدل الدرجة القصوى
° 2.6	° 6.4	°10.9	°15.8	° 18	°18.6	°15.7	°11.3	° 6.9	° 4.1	° 2.6	° 1.6	معدل الدرجة الدنيا

المصدر: المركز الوطني للأرصاد الجوية.

شكل رقم 13- متوسط درجة الحرارة بتبسة خلال سنة 2000.



الشكل من انجاز صاحبة البحث.

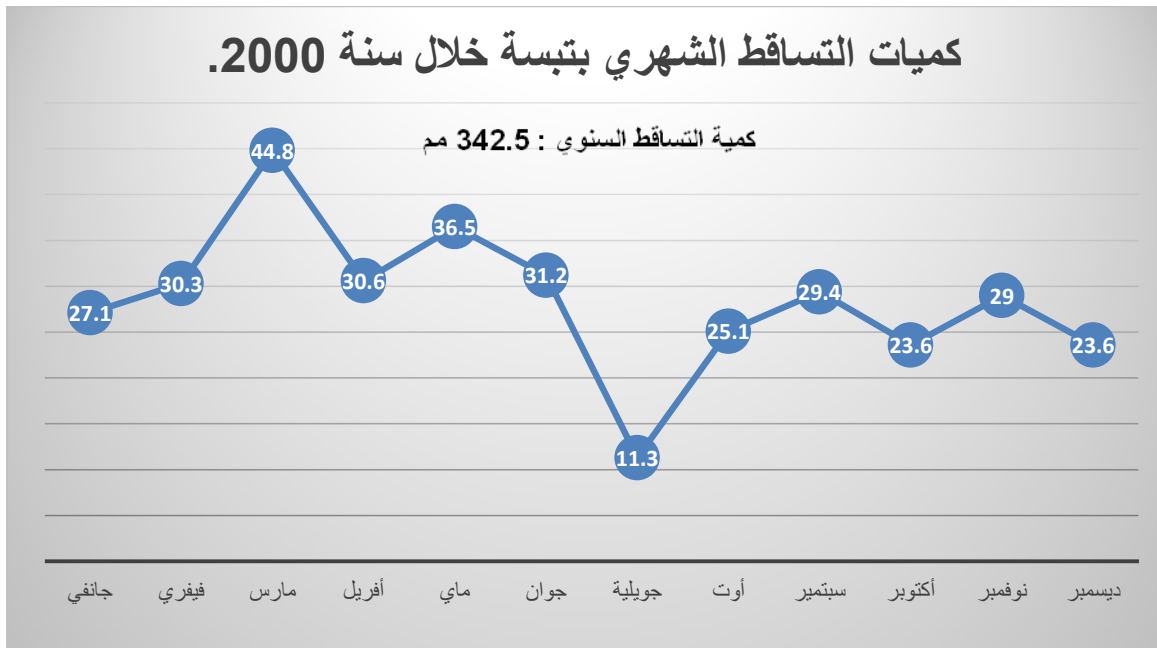
¹ المدني، هذه هي الجزائر، المرجع السابق، ص . 26.

جدول رقم 23: كميات التساقط الشهري بتبسة خلال سنة 2000.

د	ن	أ	س	أ	ج	ج	م	أ	م	ف	ج	
23.6	29.0	23.6	29.4	25.1	11.3	31.2	36.5	30.6	44.8	30.3	27.1	كمية التساقط الشهري /مم
											342.5 مم	كمية التساقط السنوي

المصدر: المركز الوطني للأرصاد الجوية.

شكل رقم 14- كميات التساقط الشهري بتبسة خلال سنة 2000.



الشكل من انجاز صاحبة البحث.

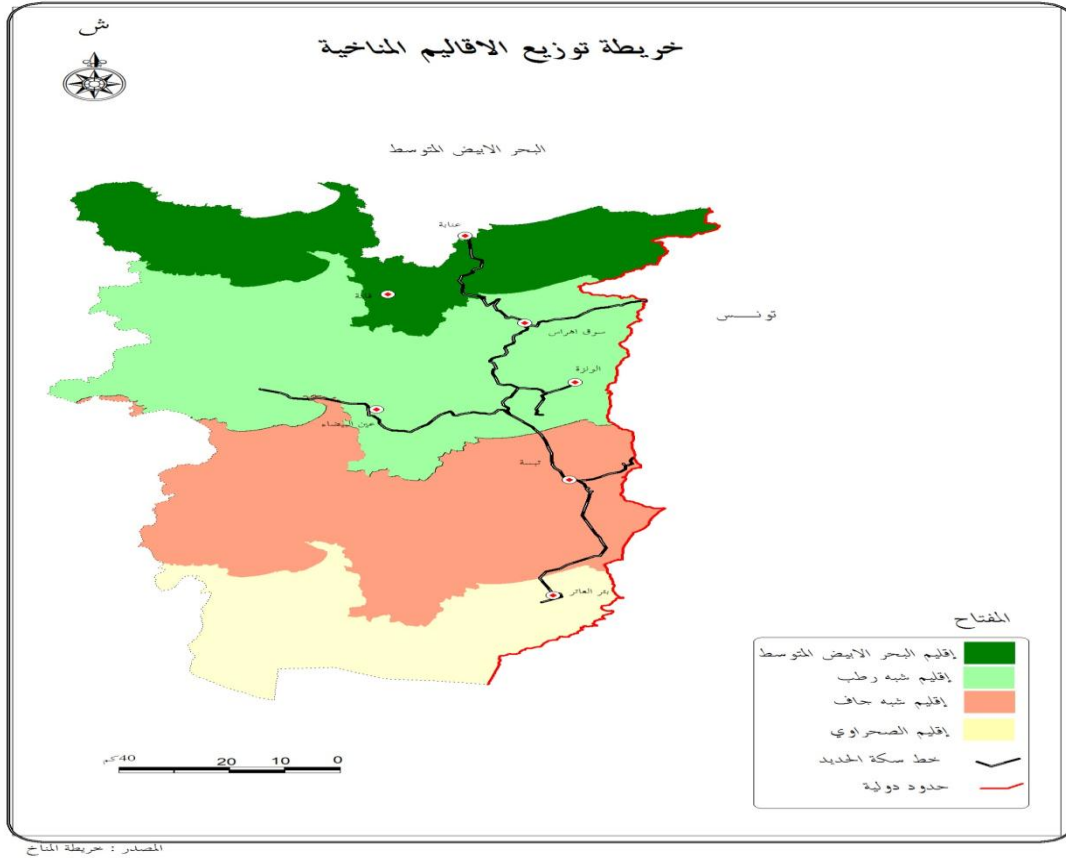
من خلال الشكل نستنتج أن: معدل التساقط يصل إلى 27.1 ملم في شهر جانفي، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 1.6°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 10.6° أي بمدى حراري شهري يصل إلى 9°، ثم نلاحظ ارتفاع معدل التساقط من شهر جانفي إلى شهر فيفري الذي يصل إلى 30.6 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 2.6°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 12.2° أي بمدى حراري شهري يصل إلى 9.6°، ثم يرتفع إلى 44.8 ملم في شهر مارس، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 4.1° ودرجة الحرارة القصوى إلى 16°، أي بمدى حراري شهري يصل إلى 11.7° ثم ينخفض معدل التساقط أكثر إلى 30.6 ملم في شهر أفريل، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 6.9°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 20.5° أي بمدى حراري شهري يصل إلى 13.6°، ويرتفع معدل التساقط في شهر ماي ليصل إلى

36.5 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 11.3°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 25°، أي بمدى حراري شهري يصل إلى 13.7°، ثم ينخفض معدل التساقط أكثر في شهر جوان ويصل إلى 31.2 ملم إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 15.7°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 30.9°، أي بمدى حراري شهري يصل إلى 15.2°، ويبلغ معدل التساقط أقصى انخفاضا له في شهر جويلية ويصل إلى 11.3 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 18.6°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 34.9°، أي بمدى حراري شهري يصل إلى 16.3°. ليرتفع معدل التساقط في شهر أوت ويصل إلى 25.1 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 18°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 33.7°، أي بمدى حراري شهري يصل إلى 15.7°، ويرتفع معدل التساقط أكثر حتى في شهر سبتمبر ويصل إلى 29.4 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 15.8°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 29.3°، أي بمدى حراري شهري يصل إلى 13.5°. ليعود معدل التساقط الى الانخفاض مجددا في شهر أكتوبر ويصل إلى 23.6 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 10.9°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 21.7°، أي بمدى حراري شهري يصل إلى 10.8°، ثم يسجل معدل التساقط أقصى ارتفاعا له في شهر نوفمبر ويصل إلى 29 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 6.4°، ودرجة الحرارة القصوى إلى 16.1°، أي بمدى حراري شهري يصل إلى 9.7°، ليعود معدل التساقط للانخفاض مجددا في شهر ديسمبر ويصل إلى 23.6 ملم، إذ تصل درجة الحرارة الدنيا فيه إلى 2.6° ودرجة الحرارة القصوى إلى 11.7°، أي بمدى حراري شهري يصل إلى 8.8°.

كما سجل مقياس الحرارة سنة 1902 في الشريعة (38 كلم جنوب غربي تبسة) 43° وهو رقم قياسي، ومن حسن الحظ أنّ تلك الموجه من الحرارة لم تدم أكثر من يوم واحد، أما ليالي الصيف فهي ذات درجات حرارية لطيفة لا يتجاوز متوسطها 15.1°¹ والخريطة الموائية توضح توزيع الأقاليم المناخية في المنطقة.

¹A.W.C, Pierre Castel, *Tébessa Histoire et Description d'un territoire Algérien*, tome second, Paris, 1851, p.95.

خريطة رقم 8: توزيع الأقاليم المناخية في المنطقة.



الخريطة من إنجاز صاحبة البحث.

- أودية الهضاب العليا: وأهم أودية إقليم تبسة تجري من الشمال إلى الجنوب وهي بالترتيب حسب أهميتها:

- واد الشريعة: في بدايته يسمى واد عسو، وينبع من هضبة تازيننت جنوب غربي تبسة على بعد حوالي 20 كلم منها، ويأخذ اتجاهها جنوبيا غربيا على مسافة 18 كلم، وعند وصوله إلى بلدة الشريعة الواقعة على بعد 16 كلم من منبعه يأخذ اسمها "واد الشريعة"، ثم ينعطف باتجاه الجنوب حيث يتغذى بمياه عدد من الينابيع، وفي هذا القسم من الواد يتحول إلى مستنقع كبير يصل حوالي 500 هكتار لأن الأرض مستوية، وقد قامت مصالح الجسور والطرق خلال سنتي 1901 و 1902 بشق قناة له بسبب مياهه التي كانت سببا في انتشار أمراض الحمى.¹

- واد مشرع: ينبع من سفح على بعد حوالي 30 كلم جنوب غربي تبسة، ويسمى في قسمه الأعلى واد ثليجان، على مقربة من خط تقسيم المياه ما بين سهل ثليجان وسهل بحيرة الأرنب ويكون اتجاهه من

¹ كاستيل، المصدر السابق، ص . 102.

الشمال الشرقي نحو الجنوب الغربي ثم يدخل سهل تليجان ويعبره ليشق خانق رقيقة بعرض حوالي 23م، ما بين جبلي كريمة ودبيير وحافة علوها 2.50 م، ثم يقل ارتفاعها بعد ذلك ولا يزيد عن 50 سنتم.¹

د - كتلة جبال النمامشة: هي كتل جبلية متوسطة العمر الجيولوجي "الزمن الجيولوجي الثالث" عبارة عن جبال التوائية تمتد من الجنوب الغربي إلى الشمال الشرقي² وتشمل :

- **جبال النمامشة:** تقع ما بين جبال تبسة، وتشرف على ناحية الشطوط الجنوبية الكبرى، وتبلغ قمة جبال العنق التي بها منجم غني بالفوسفات في أقصى شرقها 1656 متر، يشكل هذا الإقليم الحد الطبيعي بين شمالي الجزائر وجنوبها، ويتكون من سلسلة من المرتفعات تمتد بطول 700 كم، تشكل حاجزاً طبيعياً في وجه الصحراء، تتخللها ممرات ودروب طبيعية تمر منها أهم طرق المواصلات بين الصحراء والشمال. ويمثل جبل الأوراس أعلى ارتفاع في الإقليم عند قمة الشلية حيث يبلغ نحو 2,329م، على الرغم من بُعد هذا الإقليم عن البحر حوالي 300 كم.³

بإقليم السهول العليا توجد معظم الأراضي الزراعية لقبائل العرش، وهو منطقة سهول كبرى متنوعة الارتفاع تكون شبكة معقدة من المجالات الواسعة والمسالك الطويلة التي تتخللها تضاريس وتحيط بها جبال عالية، والقسم الآخر هو الصحراء، وهو القسم الأكثر اتساعاً ويحتوي على الخصوص على أراضي الانتجاع.⁴

- **طبيعة المناخ:** يسود جنوب الهضاب العليا المناخ الصحراوي. وتعتبر آخر نقطة وصل إليها خط سكة الحديد لوجود بعض الثروات والمناجم على تخوم الصحراء لذا كان لزاماً أن ندرس هذا الإقليم من خلال المعطيات المناخية. فمعدل التساقط يقل عن 100 ملم، وهو أكثر اتساعاً في مدها الحراري، وارتفاع شديد لدرجات الحرارة في الصيف تنمو فيه النباتات الشوكية والصحراوية المقاومة للجفاف.⁵

- **أهمية الدراسة المناخية:** لدراسة إقليم مناخ معين يفترض حسب الدارسين أنه لا تقل مدة الدراسة عن 10 سنوات متتالية للتمكن من معرفة تغير التساقط الذي يختلف من سنة إلى أخرى بمعنى سنوات مطيرة وأخرى جافة، لكن صعوبة الحصول على الاحصائيات خاصة في فترة انجاز الخط نهاية القرن

¹ أ.وت، مونوغرافيا تبسة، المرجع السابق.

² Blayac .J, **Le pays des nemenchas à l'est des monts Aurès**, *Annales de Géographie*, t. 8, n°38, 1899. p.156.

³ المدني، **هذه هي الجزائر**، المصدر السابق، ص . 29.

⁴ حلبي، المرجع السابق، ص . 127.

⁵ Gustave de Sagazan, **L'Afrique intérieure d'après potémée**, In : *Annales de Géographie* t.60, n. 319, 1951,pp. 110-114.

التاسع عشر لم تمكننا من الحصول عليها لهذا ارتأينا أن نأخذ سنة واحدة باعتبار أن المناخ هو الحالة الجوية السائدة والثابتة في إقليم معين.

تعود أهمية الدراسة المناخية في علاقتها المباشرة بعملية الانجاز والصيانة، إذ كانت آثارها في بعض الأحوال وخيمة. فلتساقط الأمطار دور مهم في تعطيل إنشاء الخطوط، وحتى شلها لفترات متفاوتة حسب غزارتها.¹ وعلى سبيل المثال في سنة 1886 كانت أحوال الطقس الرديئة والأمطار الفيضانية قد حطمت العديد من المنجزات على طول الخط الرابط بين تونس - ديفيفيه وسوق أهراس - ديفيفيه، وبين سوق أهراس - غارديماو.² كما ارتفع منسوب المياه بواد مجردة بخمسة متر عن مستوى الخط ودمرت الفيضانات التي تلتها الخط الحديدي وقسمته إلى العديد من الأقسام، وجرفت المياه أحد الجسور مسببة انقطاعا في حركة سير القطارات.³

فكانت تكاليف الإصلاح الباهضة لخط بونة - قالمة إلا دليلا دامغا على حجم الأضرار وقدرت شركة الخطوط الحديدية قيمة الخسائر بأكثر من 3.5 مليون ف.ف.ق، وطلبت من الدولة أن تمدد ضمانها بشأن هذا المبلغ. وقد سمحت أشغال الإصلاح والترميم للشبكة أن تصمد أمام الطقس السيئ وخاصة عواصف سنة 1890، التي عطلت عملية الانجاز لشهور.⁴

¹ الزوكة، المرجع السابق، ص.46.

² فوجيراس، المرجع السابق، ص. 141.

³ Colson, **transports et tarifs**, *Annales des ponts et chaussées*, Lucien Laveur, Paris, 1908, p. 185.

⁴ حوحو، المرجع السابق، ص.133.

- المبحث الثاني: مراحل إنجاز الخط وامتداده.

أولاً: شركات الامتياز المشرفة والمستغلة للخط.

أ- الشركات المشرفة على الانجاز.

بعد وضع الدراسات التقنية الخاصة بإنجاز خط سكة الحديد بونة - تبسة، والتأكد من مردوده الإقتصادي، أوكلت عملية الانجاز إلى شركتي امتياز أوروبيتين هي:
أ- شركة موكته الحديد:

تأسست شركة موكته الحديد في 23 مارس 1865، برأس مال قدره 15 مليون ف.ف.ق، غير أن جذورها تعود إلى سنة 1845 عند منح امتياز رواسب الحديد بعين مكرة، بالقرب من بونة.¹ ومع أن حديد هذا المنجم ذو نوعية جيدة، إلا أن بيعه لم يكن ذا رواج في الخارج، إلى غاية سنة 1864 بسبب النقص في الوسائل والمعدات للنقل.²

كان من المستفيدين في المرحلة الأولى من الامتيازات الممنوحة في الجزائر، السيد بولان طالابو³ Talabot Paulin، مدير مؤسسة كاريزاس للمناجم، المؤسسة التي أصبحت في سنة 1865 تدعى شركة موكته الحديد، وكذا مدير شركة باريس - ليون - البحر المتوسط، التي مد نشاطها إلى الجزائر.⁴

فعندما بدأت الآفاق الواعدة للسوق تبدو مزدهرة لهذه المؤسسة الجديدة، فإنه كان من الواجب أن تباشر الأشغال القاعدية (البنية التحتية) لتسهيل صادرات خام الحديد نحو أوروبا. وكانت المسألة الأكثر حسماً هي النقل من المنجم نحو بونة. وفي سنة 1857، استخدم السيد طالابو رأس ماله الخاص لإنشاء الخط الرابط بين عين مكرة وبونة، والذي يمتد على طول 33 كم بدون الحصول على أي تعويض من الدولة الفرنسية آنذاك، ولكن حكومة الجزائر رفضت الاعتراف بهذا الخط في إطار

¹ Fournel Henri, *Compagnie des minerais de fer magnétique de Mokta-el-Hadid*, *Le Journal des débats*, 14 mai 1848, p.9. Site web : <http://www.economie.gouv.fr>

² المصدر نفسه، ص . 10.

³ بولان طالابو (1799- 1885): أحد المتأثرين بالمذهب السان سيموني، ساهم في كل شركات سكة الحديد وأغلب الصفقات التجارية والصناعية آنذاك، ويعتبر أحد مؤسسي الخطوط الحديدية في فرنسا، وفي سنة 1839 أنجز خط مرسيليا - أفينيون (Merseilles- Avignon)، وفي الفترة الممتدة بين 1851- 1862 وظف جميع جهوده لتحقيق هدف واحد وهو أن يربط ويصل بين شبكاته المختلفة، موحدا إياها على شكل شركات واسعة حسب التقسيمات الجغرافية - الطبيعية لفرنسا، وفي سنة 1862 عين مديراً عاماً لشركة باريس - ليون - البحر المتوسط P.L.M، وهو منصب احتفظ به إلى غاية وفاته، وكانت أهم شركاته في فرنسا والخارج: هي مرسيليا لبناء السفن موكته الحديد، الخطوط الحديدية الفرنسية، الخطوط الحديدية الجزائرية. أنظر: الموقع الإلكتروني الخاص بالحواليات الأرشيفية الفرنسية. <http://www.annales.org/archives/x/talabot.html>

⁴ Gill. B, *Talabot Paulin, recherches pour une biographie*, *revue d'histoire des mines et la Métallurgie*, t.1, 1970, p . 92.

المراقف العمومية ذات "المنفعة العامة"، وقد تمت تسوية هذا الإشكال بعد ثلاث سنوات من التفاوض المتزمت والتوسط الشخصي للإمبراطور نابليون الثالث لصالح السيد طالبو.¹ وتم إنشاء الخط الحديدي الذي يربط بين بونة - عين مكرة بسرعة كبيرة، لكن مساره ضيقا.²

في سنة 1863، رخصت شركة موكنة بتمديد الخط نحو ميناء بونة، وبعد أن نظمت استغلال المنجم وانجاز الخط، كان يجب عليها أن توفر المنشآت اللازمة لتسهيل شحن السفن وتنظيم النقل البحري لتغطية حاجات الشركة. وقد أدى هذا التوسيع إلى تزويد واسع النطاق لكبريات مصانع الفولاذ في فرنسا وأوروبا بالمستخرجات المعدنية من هذا المنجم، ولتحقيق ذلك في مارس 1866 أبرمت المؤسسة معاهدة مع المؤسسة العامة للنقل البحري³ التي أنشأت خصيصا لنقل المعادن بمبادرة من بعض أعضاء شركة موكنة الحديد وتحت رعاية المؤسسة العامة الجزائرية، التي أسست سنة 1866 من طرف السيدان "طالبو" و"فريمي" والسيد بلونات.⁴

لقد ساهمت شركة موكنة الحديد بدعم مالي كبير للمستعمرة من خلال بناء مراكز استيطانية ومنح القروض للفلاحين، وشاركت في العديد من عمليات البيع الخاصة بالأراضي الزراعية، بالإضافة إلى مشاركتها للعديد من الشركات، وقد تصادفت بداياتها مع الأزمة الزراعية في السنوات ما بين سنوات 1866-1869 في البلاد، مما دفع بها إلى إقراض المال للأفراد وحكومة الجزائر كذلك. وفي إطار السعي إلى بناء احتكار رأس مال على إنتاج الحديد الخام في المستعمرة، فإن شركة موكنة الحديد استحوذت على جميع وحدات الإخراج في منطقة بونة، وكذلك بعض المناجم ذات الأهمية النسبية في الجهة الغربية للجزائر.⁵

أراد السيد طالبو الحصول في على امتيازات في مدينة الجزائر فحصلت شركته على ثلاث مناجم للفحم، مما وفر الوقود اللازم لتشغيل معامل (موكنة للمعادن)، وبالتالي خفض تكاليف الإنتاج.

¹ ديفال، المصدر السابق، ص.2.

² كان هذا الخط الحديدي الصناعي الوحيد الذي تم التعاقد بشأنه وهذا لأهميته الاقتصادية الكبرى من الناحية الاستعمارية. وفي سنة 1885 تم فتحه للإستغلال وللإستخدام العام ولحركة السير العامة، وهذا إن دل على شيء فإنما يدل على فائدته البالغة باعتباره خطا حديديا أنشأه كبار الرأسماليين لأغراض استعمارية. انظر: حوحو، المرجع السابق، ص. 139.

³ هي شركة أنشأت سنة 1865، برأس مال قدره 20 مليون فرنك فرنسي ويظهر ضمن أعضاء الهيئة الإدارية لها بعض أعضاء شركة (موكنة طالبو) وهم: مويناديير Moynadier, دي لاهونت Delahante. انظر:

<http://www.anales.org/archives/Parr.html>

الموقع الإلكتروني الخاص بالحوليات الاستعمارية.

⁴ حوحو، المرجع السابق، ص. 140.

⁵ Leroy-Beaulieu Paul, *L'Algérie, Le Journal des débats*, 22 décembre 1875, p. 2.

site web : <http://www.economie.gouv.fr>

وعلاوة على كل ما سبق فإن الشركة سعت للحصول على الوسيلة التي تدخل في مرحلة معالجة المعادن والتأثير على السوق بمنتجاتها.¹

في مارس 1866، بدأت شراكة بين شركة موكته الحديد ومؤسسة فريميني، إذ ساهمت الأولى بمبلغ 500 ألف ف.ف.ق في هذه الشراكة الجديدة. كما أنشأت شركة موكته في ديسمبر 1877 بالتعاون مع شركات أخرى، مؤسسة جديدة بغرض إيجاد مجموعة من المصانع في ميناء بونة.² من خلال ما سبق نستنتج أن شركة موكته الحديد لم تكن خاصة بمجال سكة الحديد فقط لأنها كانت تحوز على شبكة صغيرة منعزلة، رغم أن خط عين مكره - بونة فتح للإنتفاع سنة 1885، إلا أن معظم مداخل شركة موكته كانت تأتي عن طريق صادرات الحديد الخام التي تتحصل عليها من استغلال منجم موكته الحديد،³ ومع ذلك فإن الخط الحديدي باعتباره وسيلة للنقل في المستعمرة استغل لأجل استنزاف الثروات الطبيعية في الجزائر. إذ كانت تنقل من هذه المناجم المحيطة بخط سكة حديد عين مكره كمنجم المروانية، طبيقة، داردانة، وغيرها بواد العنب تستغلها شركة موكته الحديد. والحدول الموالي يوضح حجم الصادرات المعدنية التي تستغل من مناجم عين مكره وتنقل الى ميناء بونة ما بين 1905-1908.⁴

الجدول رقم 24: حجم الصادرات المعدنية المنقولة من مناجم عين مكره ما بين 1905-1908.⁵

السنة	حجم الصادرات بالطن
1905	8.000
1906	30.00
1907	67.000
1908	100.000

ويشار إلى أن كلّ الامتيازات الممنوحة كانت ترمي بالدرجة الأولى إلى تحقيق الاستنزاف الواسع لثروات البلاد، ولم تمثل شركة موكته للخطوط الحديدية الوسيلة النفوذ سوى جزء صغير من مجموعة **بولان طالبو**، الذي كان يطمح من خلالها إقحام البلاد في الإقتصاد الرأسمالي العالمي.⁶

¹ دوسات، المرجع السابق، ص . 282.

² حوجو، المرجع السابق، ص . 145.

³ يبعد منجم موكته الحديد التابع لشركة موكته الحديد التي يديرها السيد بولان طالبو عن ميناء بونة بـ 33 كلم بعمالة قسنطينة. انظر:

Marsillon. Ch, **Mines les richesses minérales de l'Algérie**, la revue encyclopédique, Larousse, 1er octobre 1893, p . 25. site web : <http://www.economie.gouv.fr/>

⁴ Boursière Propagande, **Société française de mines de fer**, le Journal des finances, 30 octobre 1909. site web : www.entreprises-coloniales.fr

⁵ بورسييه، المصدر السابق.

⁶ Vernier. A, **mines de Mokta-el-hadid**, Le Gaulois, 7 mai 1878, p . 5. site web : <http://www.economie.gouv.fr>

ب- شركة بونة - قالمة:

خلال الإمبراطورية الفرنسية الثانية، وجّهت الشركات المشرفة على إنجاز خطوط سكة الحديد اهتماماتها نحو الاستثمار خارج فرنسا من أجل ضمان طلبات تجارية على ورشاتها الخاصة، فرسّمت هدفها الأساسي المتمثل في ربط خطوط سكة حديد في كل من الجزائر وتونس. ومنذ سنة 1850 تأسست شركة بونة - قالمة من طرف شركة لبناء القاطرات بباريس، التي عرفت باسم شركة البناء باتينول. التي تأسست من قبل السيد أرنست قوان سنة 1864.¹

كما كان تأسيس شركة بونة - قالمة في 1 جويلية 1876 من طرف هذا الأخير بمشاركة بنك باريس وبنك هولندا بالتعاقد مع عمالة قسنطينة بصفة "المنفعة المحلية"، وسيلة لتحقيق أهداف الشركة الأم "شركة البناء باتينول"،² وقد ركّز المجلس العام للشركة في سنة 1878، على ذلك بسبب الميزة الممنوحة عن طريق الضمان على الفائدة المقدرة بـ 60 % لخط بونة - قالمة.³

أنجزت شركة البناء باتينول خط حديد ربط بونة - قالمة بطول 88 كلم بصفة "المنفعة المحلية"، وبموجب المرسوم المؤرخ في 7 جوان 1874 أصبح هذا الخط يستغل بصفة "المنفعة العامة" وذلك بعد إلحاح السيد أرنست قوان⁴ على الإمبراطور نابليون الثالث، وافتتح الخط للإستغلال سنة 1877.⁵ - انظر ملحق الوثائق الأرشيفية وثيقة رقم 04 مرسوم إنشاء خط سكة الحديد بونة - قالمة المؤرخ في 7 ماي 1874-.

لتتحصل فيما بعد شركة بونة - قالمة بموجب قرار 29 مارس 1877 امتياز مد خطين الأول يربط بين قالمة - الخروب بطول 168 كلم، الذي افتتح للإستغلال في 9 جوان 1879، والخط الثاني يربط بين بونة - ديفيفيه "Duvivier" - بوشقوف حاليا- بطول 55 كلم افتتح للإستغلال في 1 أكتوبر

¹ Hubert Bonin, *La Compagnie algérienne levier de la colonisation et prospère grâce à elle (1865-1939)*, In: *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 87, n°328, 2eme semestre, 2000, pp . 209 -210.

² Assemblée générale ordinaire, *Chemin de fer de Bône a Guelma*, *Le Journal des finances*, 1er juillet 1876, 5 août 1876. site web : www.entreprises-coloniales.fr

³ ضيف الله شلالي، المرجع السابق، ص . 126.

⁴ أرنست قوان: Ernest-Alexandre GOUIN (1815- 1885) ولد قوين بفرنسا كان ابن أخ الكسندر قوان وزير الملك الفرنسي لويس فيليب. شغل منصب رئيس الغرفة التجارية في باريس وكان عضوا في المجلس البلدي لباريس لمدة 15 سنة. أسس شركة البناء باتينول، بالإضافة إلى شركة الخطوط الحديدية بونة - قالمة ومؤسسة سكة الحديد المجردة. انظر الموقع الإلكتروني: <http://gw.geneanet.org>

⁵ Compagnie du chemin de fer de Bône a Guelma et Prolongements, *Émanation Algéro-Tunisienne de la compagnie des Batignolles (Goüin)*. www.entreprises-coloniales.fr

1876، ثم الخط الرابط بين ديفيفيه - سوق أهراس - سيدي الحمسي الذي بدأ استغلاله في 30 جوان 1881، وخط ديفيفيه - سوق أهراس - غار ديمو 105 كلم افتتح للإستغلال سنة 1884.¹

بموجب اتفاقية 23 ماي 1885 شهدت شركة بونة - قالمة توسيعا أكبر لشبكته لحصولها على امتياز إنجاز الخط الرابط بين سوق أهراس - تبسة بطول 128 كلم، الذي افتتح للإنتفاع في 27 ماي 1888، وخط سكيكدة - قسنطينة بطول 66 كلم الذي شرع في استغلاله 21 ديسمبر 1895، إذ بلغ طول خطوط شبكتها 449 كلم سنة 1913.²

زيادة على ذلك فإن شركة بونة - قالمة مدّدت شبكتها خارج الحدود الجزائرية لتصل إلى داخل تونس سنة 1877، فضمنت التوسيع لشبكتها من خلال تعاقدها مع شركة سكة حديد المجردة *Société des Chemin de fer de la Medjerda* في 23 فيفري من نفس السنة. وذلك لحصولها على امتياز إنجاز الخط الرابط بين مدينة تونس - جندوبة (يفصله 40 كلم عن الحدود الجزائرية) عبر وادي مجردة،³ وكنتيجة لذلك فإن الشركة السابقة الذكر أنشأت من قبل شركة البناء باتينول بديل في الامتياز نفسه، ولم يحظ هذا الامتياز بأي ضمان من قبل الحكومة التونسية. ومع ذلك، فإن روستون *"Roustan"* القنصل الفرنسي في تونس، قد أعرب عن اهتمامه بالإمتياز مما دفعه لبذل قصارى جهده لإبراز الأهمية الاقتصادية والإستراتيجية لهذا الخط الحديدي بالنسبة لحكومة فرنسا.⁴

وافقت هذه الأخيرة بعد جهد في مارس 1877 على منح ضمان الخط التونسي لشركة بونة - قالمة بقيمة 10122 ف.ف.ق في الكلم لمسافة أقصاها 220 كلم. بالإضافة إلى ذلك، أبرمت الحكومة التونسية إتفاقية في جانفي 1878 مع الشركة مانحة الترخيص لها لربط الخطوط الحديدية الجزائرية مع الشبكة التونسية الجديدة.⁵

تم بناء شبكة خطوط شركة بونة - قالمة وفتحها للأشغال في الجزائر على مراحل، فكان آخر قسم منها هو الخط الرابط بين سوق أهراس - تبسة الذي انتهت أشغاله في سنة 1888. ورغم الدعم الذي تلقته الشركة من كبريات المؤسسات المالية وعلاقاتها الوطيدة مع شركة البناء باتينول فإن هذا النوع من الشركات لم يحقق نجاحات متواصلة.⁶

¹ هاميل، المصدر السابق، ص. 166.

² Ganiage .J, *Les origines du protectorat Français en Tunisie 1861*, puf, paris, 1959, p. 294 .

³ حوحو، المرجع السابق، ص. 114.

⁴ جانياج، المصدر السابق، ص. 295 .

⁵ غنوشي، المرجع السابق، ص . 48.

⁶ حوحو، المرجع السابق، ص . 147.

ومن خلال المعلومات الإحصائية التي قدمها السيد وزير الأشغال العمومية في 3 ماي 1905، فإن شركة بونة - قالمة سجلت مداخيل مضطربة ما بين سنتي 1892 - 1896،¹ كما هو مبين في الجدول الموالي.

جدول رقم 25: مجمل مداخيل شركة بونة - قالمة ما بين سنوات 1892-1902.²

السنوات	المبالغ (فرنك فرنسي قديم)
1892	29.017.41
1893	35.053.77
1894	21.049.02
1895	33.992.80
1896	30.033
1897	32.192.09
1898	32.503.61
1899	26.482.98
1900	19.555.10
1901	15.622.34
1902	9.690.51
المجموع	226.442.55

من خلال الجدول نلاحظ أن:

من سنة 1892 إلى سنة 1896 تذبذبا في مداخيل الشركة، التي عرفت ارتفاعا محسوسا ما بين 1893 و1895، لكن منذ سنة 1897 بدأت الشركة تشهد انخفاضا مستمرا في أرباحها إلى غاية 1902 ومع ذلك استمرت في استغلال شبكتها، وبسبب هذا العجز المالي دفع بالحاكم العام في الجزائر آنذاك سنة 1910 لاقتراح على النيابة المالية شراء شبكة خطوط شركة بونة - قالمة.³

¹ ح.ج.ع، نظام سكة الحديد ذات المنفعة العامة، 1906، المصدر السابق، ص . 8.

² ح.ج.ع، نظام سكة الحديد، 1906، المصدر السابق، ص.6.

³ حوحو، المرجع السابق، ص . 148.

وفي 6 جوان 1914، تم شراء خطوط الشبكة الجزائرية من هذه الأخيرة من طرف حكومة الجزائر العامة، وبدأت استغلال خطوطها منذ 1 أبريل 1915، وذلك من طرف الشركة العامة المسماة: شركة سكة الحديد الجزائرية بصفة "المنفعة العامة".¹

واستمرت شركة بونة- قالمة في استغلال شبكة خطوطها التونسية فقط، لكن في 22 جوان 1922 أعادت الحكومة التونسية كذلك شراء باقي خطوط الشركة التي أفلست، من طرف المؤسسة العامة سكة الحديد التونسية لنفس السبب وهو عدم قدرتها المالية لمواصلة استغلال شبكتها الحديدية. ومع بداية الحرب العالمية الأولى واصلت السلطات الاستعمارية سياسة الإسترجاع (التحرر) حيث أعادت شراء الامتيازات من شركة بونة - قالمة لسكة الحديدية في المستعمرة.²

جدول رقم 26: حصيلة الاستغلال الكلي لشركة بونة - قالمة خلال سنة 1914.³

الفترة	حصيلة الاستغلال الكلي
من 1 جانفي إلى 19 أوت 1914	3.840.825.94 فرنك فرنسي قديم
من 1 أوت إلى 31 ديسمبر 1914	1.314.245.17 فرنك فرنسي قديم

من خلال الجدول نستنتج أن الشركة تراجعت أرباحها من 1 جانفي إلى 19 أوت 1914 بمبلغ 3.840.825.94 ف.ف.ق، إلى 1.314.245.17 ف.ف.ق من 1 أوت إلى 31 ديسمبر 1914 مما أدى إلى عجزها عن مواصلة إنجازها لباقي الخطوط التي حصلت على امتياز إنشائها فعلا منذ بداية الحرب العالمية الأولى. الأمر الذي أدى إلى فشلها وتنازلها عن باقي خطوطها.

ب- الشركات المستغلة للخط.

تزايد في عهد الجمهورية الثالثة،⁴ استغلال الأوروبيين للمناجم الجزائرية، بشكل كبير. بفضل توفر شروط الاستغلال، خاصة منها وجود شبكة سكة الحديد، التي تربط المناطق الداخلية بأهم موانئ المستعمرة.⁵

وفي سنة 1880، بلغ طول الشبكة في الجزائر 1.100 كلم، تملكها شركات خاصة، حصلت على بعض الإعانات من الدولة الأم (فرنسا)، مع ضمان حصولها على عائد يبلغ 5% كحد أدنى

¹ الحولية الاقتصادية، شركة سكة الحديد بونة - قالمة، المصدر السابق، ص . 139.

² حوجو، المرجع السابق، ص. 149.

³ بوجي، المصدر السابق، ص . 362.

⁴ عهد الجمهورية الثالثة (1870 - 1940): بعد إعلان فرنسا الحرب على بروسيا سنة 1870، هزمت على إثرها واضطرت إلى التنازل على منطقة الألزاس واللورين، لألمانيا، ثار الفرنسيون ضد لويس فيليب، وتأسست جمهورية مؤقتة سميت بالجمهورية الثالثة. انظر: الموسوعة العربية، المرجع السابق.

⁵ حميد بطاطيا، تسيير الاقتصاد الجزائري إبان الحرب العالمية الأولى (1914-1918)، الجزائر، 1993، ص . 52.

ازداد عدد الإمتيازات الممنوحة للشركات الإستثمارية الأوروبية، وارتفع من 51 امتياز، مطلع سنة 1898، فارتفع من 227 طلب في سنة 1897، إلى 545 طلب في سنة 1900 إلى 69 امتياز في مطلع سنة 1903، كما ازداد عدد طلبات البحث والتنقيب عن المعادن، من قبل المستوطنين بعمالة قسنطينة.¹

مما دفع نائبا من المستوطنين أثناء تدخله أمام المندوبية المالية في 11 ماي 1906، إلى طلب رفع نسبة الرسم المفروض على استغلال المناجم، إلى أكثر من 5 % بسبب ارتفاع الأرباح المحققة في استغلال المناجم في مقاطعة قسنطينة.² ولقد تعرفنا على أهم شركات الامتياز الأجنبية التي تحصلت على امتياز إنشاء خطوط سكة الحديد في الجزائر عامة والمنطقة خاصة هذا بالإضافة إلى بنوك وشركات استثمارية أخرى. منها:

- **شركات الاستغلال لبورجو**: تعمل هذه الشركة الإستثمارية في مجال إنتاج أجود الخمور في بونة صاحبها السيد بورجو (ملك العنب) هو عضو في مجلس الشيوخ الفرنسي عن مدينة الجزائر يملك ألفي هكتار من الأراضي الزراعية، وبساتين ضخمة ببونة، تنتج أربعة ملايين ليدر من الخمر، ويملك أسهما في 18 شركة منها شركة الشابودي جاندرام التي يملك حوالي 1200 هكتار وفي أملاك بني سليمان، والشركة الزراعية لإفريقيا الشمالية، وفي معامل الجزائر للتصبير ومطاحن الشلف، ومناجم فوسفات قسنطينة، ومصانع التبغ..³

- **مؤسسة فوسفات قسنطينة**: هي شركة تأسست سنة 1894، من طرف الشركة العامة للمناجم الجزائرية والتونسية، وقد سيطرت على إنتاج الفوسفات الجزائري، مؤسستان فرنسيان كبيرتان هما: المؤسسة المنجمية لمزايته التي كانت تستغل منجم مزايته قرب سطيف، ومؤسسة فوسفات قسنطينة التي كانت تملك مناجم الكويف القريبة من تبسة.⁴ - انظر ملحق الصور صورة رقم 03 شركة فوسفات قسنطينة - منجم الكويف.-

- **مؤسسة مناجم وسطه ومسلولة**: في سنة 1891، حصلت شركة فرنسية تدعى مؤسسة مناجم وسطه ومسلولة على امتياز منجم خنقة الموحد، بموجب قرار صدر في 13 مارس ضم الامتياز مساحة 273 هكتار. شرع في تصدير الزنك المستخرج منه إلى بلجيكا، إنجلترا وألمانيا، بعد مدة قصيرة

¹ عبد الوهاب شلالي، دور عمال المناجم الجزائرية في ثورة التحرير الجزائرية 1954-1962 المنطقة الحدودية الشرقية أنموذجا، أطروحة دكتوراه العلوم في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة منتوري، قسنطينة، 2010-2011، ص . 22.

² المرجع نفسه، ص . 23.

³ بوعزيز، سياسة التسلط الاستعماري..، المرجع السابق، ص . 112.

⁴ أحمد هني، إقتصاد الجزائر المستقلة، ديوان المطبوعات الجامعية، ط : 2، الجزائر، 1993، ص . 133.

من تصدير الحديد. وزادت أهميته، منذ سنة 1907 ثم صار الإنتاج يصدر بكامله إلى إيطاليا، التي كانت تستخدمه في تنمية إقليم ميزوجيورنو الايطالي.¹

- شركة حديد الونزة:

بمجرد ازدياد النمو الاقتصادي العالمي في خمسينيات القرن الثامن عشر (1850)، بدأ الادارة الاستعمارية في استغلال منجم الحديد في بني صاف سنة 1870، والبحث عن الحديد في الونزة منذ سنة 1863.

وفي سنة 1901 حصل الجيولوجي الفرنسي فيليب توماس² على رخصة البحث واستغلال منجم الحديد في الونزة الذي يقع على بعد 160 كلم من ميناء بونة و20 كلم من الحدود التونسية، يرتفع عن مستوى البحر بـ 1280 متر. بدأ استغلاله سنة 1913 من طرف شركة الونزة برأس مال يقدر بـ 114 مليون ف.ف.ق.³ طول سكتة الحديدية ذات العرض العادي تبلغ 190 كلم. يقع معدنه على سطح الأرض مما يسهل استخراجها. انتاجه الفعلي سنة 1921 إذ فاق 2 ملايين طن سنويا. يشغل المنجم 400 أروبي مختص وثلاث آلاف عامل جزائري و20 حارس، وهيئة الشركة المركز الاستيطاني الونزة، ومدرسة للأطفال، ومصحة.

وبصعود ثمن الحديد في تلك الفترة لعدة مشاريع منها مشروع سكة الحديد لتسهيل استغلال هذا المنجم الذي يحوي على كمية هائلة من الحديد والفوسفات بطول 5 كلم من الحدود التونسية، وبطاقة استخراجية تقدر بـ 2 مليون طن سنويا فيه 54% من حجر أكسيد الحديد.⁴

ومن أهم زبائن حديد الونزة انجلترا وألمانيا بالتساوي ثم فرنسا، وقد جهز لإنتاج معادن الونزة رصيف في ميناء بونة طوله 400 م ومساحة شحن تقدر بـ 450.000 طن. إذ تضاعف إنتاج الحديد في فرنسا، بين سنوات 1900 - 1916، أربع مرات ومثلت المناجم الجزائرية نصف المناجم المستغلة، وساهمت تقريبا بنصف الكمية المنتجة. ووفرت مناجم الونزة ثلاثة أرباع تلك الكمية. فيفضل استغلال

¹ عبد الوهاب شلالي، دور عمال المناجم الجزائرية، المرجع السابق، ص 63.

² فيليب توماس: (1843-1910) عالم طبقات الأرض وجيولوجي، ولد بإقليم رون الفرنسي، اشتهر باكتشاف الفوسفات بتونس سنة 1885، ونشر نتائج بحثه سنة 1887. انظر الموقع الالكتروني:

<http://www.cpg.com.tn/Ar>

³ A.O.M، Ministères de la guerre et de l'intérieur: services ayant eu en charge l'Algerie (1830/1907), Travaux publics, chemins de fer, F80/1485.

⁴ هيماتيت **Hématite**: اشتق اسم المعدن من كلمة يونانية تعني الدم blood، إشارة إلى لون المعدن، وهو من أهم معادن خامات الحديد، وتبلغ نسبة الحديد في المعدن 70%. للمزيد انظر:

Sophie Meillon, **Etude des nouvelles propriétés de la magnetite et de l'hématite**, direction de l'information scientifique et technique, CEA, France, 1996, p.5.

مناجم الونزة تطور إنتاج الحديد في الجزائر، تطورا معتبرا.¹ وبعد تدميره في الحرب العالمية الثانية تمت إعادة بناءه وتوسعته بمساحة شحن تقدر بمليون طن وقدرة تصدير تقدر بـ 3 مليون طن.²

في سنة 1901 حصلت شركة ميلان روتسيدان على رخصة لاستخراج النحاس الموجود تحت طبقة الحديد في الونزة. وفي سنة 1902 تم تأجير المساحة لشركة الدراسات قرين سوت كيببي، وفي 21 نوفمبر 1907 إلى شركة شنيدر مع شركات أخرى طلبت رخصة إمتياز بمناجم الونزة في الجزائر. أنشأت شركة قرين سوت خط سكة حديد بطول 250 كلم، ومشاريع أخرى في الميناء بغية تصدير المعادن الخام، إذ بلغت التكلفة الإجمالية 50 مليون ف.ف.ق.

فكانت أول اتفاقية بين الحاكم العام وشركة الدراسات وشركة الامتياز في 23 أبريل 1908 والتي بموجبها أسست شركة الدراسات شركة أخرى لصناعة الحديد بقيمة 5 ملايين ف.ف.ق منها 1.5 مليون مخصص لشركة ذات الامتياز، فخصصت الشركة للشركات الفرنسية الغير مشاركة 120.000 طن وبنفس الشروط مع المعامل الأخرى.³ وفي 30 أبريل 1908 كان عدد المشاركين 16 شركة مستهلكة من أوروبا. وكان الاتفاق كالتالي:

أ- لا تدفع الشركات إلا فرنكا واحد على الطن زيادة على شحن الكلفة + وكلفة التجهيزات لاستوفائها خلال 10 سنوات.

ب- أما الكمية التي فوق الحد الأدنى فيجب دفع:

- 2 ف.ف.ق على الزيادة حتى حد 100.000 طن.

- 1.75 ف.ف.ق ما بين 200.000 - 300.000 طن.

- 1.05 ف.ف.ق ما فوق 300.000 طن.

ولا يمكن لهذه الشركات أن تبيعه. أما بيع المعدن فهو حكر على الشركة المستغلة.

3- كل الزبائن الآخرين يدفعون ثلاث ف.ف.ق زيادة على ثمن التكلفة، في حالة عدم استطاعة الشركة المستغلة أن تفيد بالكمية يمنع عنها البيع لغير الشركات الموقعة (الاتحاد). يتم توزيع أرباح الشركة المستغلة كما يلي:

- 5% للخريطة العامة.

- 5% من الرأس المال للمشاركين أما الباقي فيقسم بين:

¹ عبد الوهاب شلالي، دور عمال المناجم الجزائرية، المرجع السابق، ص . 25.

² S.N.T.F, Boit N°206, Exploitation électrique de la ligne de Bône -Ouenza sur le tronçon Duvivier-Ain madjen, p.10.

³ المصدر نفسه، ص . 11.

- 10% للمسيرين.
- 45% للمستثمرين.
- 45% لشركة الدراسات وللشركة ذات الامتياز. وقد توالى الانتقادات الكثيرة للمشروع. من قبل الأحزاب وخاصة الاشتراكيين والنقابات.¹ وفي 27 ديسمبر 1911 اجتمعت لجنة الأشغال العمومية. وقدرت كمية الحديد الممكن استغلالها 40 مليون طن بدون كمية المادة الموجودة في منجم بوخضرة. ولقد شجع وجود النحاس في اتخاذ القرار، مما أدى إلى تقديم مشروع قانون ينص على "المنفعة العامة" لوضع خطوط سكة الحديد في سنة 1905 لكن مجلس الدولة الفرنسية لم يوافق إلا في سنة 1908.²

وللأهمية المشروع البالغة قررت شركة الدراسات أن تقسم المشروعين "السكة" و"المنجم" إلى مجموعة أسهم³ من الشركات التي تتعهد بأخذ سنويا 120.000 طن لمدة 30 سنة، كالتالي:

- 47% أسهم فرنسية.
 - 10% أسهم انجليزية.
 - 9% أسهم ألمانية.
 - 4% أسهم بلجيكية. مجلس الإدارة أغلبيته فرنسيون.
 - من 0 إلى 70 ف.ف.ق حتى 600.000 طن.
 - من 0 إلى 50 ف.ف.ق حتى 400.000 طن التي يعدها.
 - من 0 إلى 40 ف.ف.ق للزيادة.
- أما الشركة المسؤولة عن إنجاز السكة تكون برأس مال 14 مليون ف.ف.ق تتوزع كما يلي:
- 73% أسهم فرنسية.
 - 12% أسهم إنجليزية.
 - 10% أسهم ألمانية.
 - 5% أسهم بلجيكية. وتتم عملية شحن الطن من الوزنة إلى بونة ب: 6 فرنك/ طن، ومن بوخضرة إلى بونة ب: 6.5 فرنك فرنسي قديم في الطن.⁴

¹ ش.و.ل.س، علبه رقم 206، المصدر السابق، ص. 15.

² المصدر نفسه، ص. 16.

³ أسهم: هي ورقة مالية تمثل نسبة من رأس المال الخاص في شركة ما، وقد تزيد أو تقل قيمة الأسهم بناء على انتشارها في السوق المالي. انظر: رفعت المحجوب، الاقتصاد السياسي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1968، ص. 45.

⁴ ش.و.ل.س، علبه رقم 206، المصدر السابق، ص. 16.

وبعد نهاية الامتياز يتم تحويل ممتلكات مشروع السكة من شركات الامتياز إلى حكومة الجزائر العامة، هذا ملخص مشروع تعطل في البرلمان الفرنسي لمدة خمس سنوات بسبب المعارضة والأحزاب رغم عدم إسهام الدولة الفرنسية في الاستثمار.¹

وفي يوم 2 فيفري 1914 في أول جمعية عامة لشركة الونزة تم تحديد السهم بـ 500 ف.ف.ق تتوزع على الأسهم على الشركات والبنوك. وقد حفزت الحرب العالمية الأولى المسؤولين على الإسراع في انجاز المشروع لأهميته والحاجة إليه، وإلقاء اللوم على الأحزاب والبرلمان.²

- **مؤسسة فوسفات الدير**: أجر منجم الدير الجنوبي مدة 18 سنة، من بلدية مرسط المختلطة لأرملة فرنسية تدعى لابورت، ثم حلت محلها الشركة الانجليزية مؤسسة الإخوة كروكستون الاسكتلندية. وبعد ذلك آل إلى شركة فرنسية تدعى مؤسسة فوسفات الدير، والتي بعدما امتلكت منجم الفوسفات بقلعة السنام الكبير في البلاد التونسية، ركزت كل جهودها فيه، وأوقفت استغلال المنجم الجزائري في مطلع سنة 1909 بحجة أنه صار غير مجز، بعدما تراجعت أسعار الفوسفات في سنة 1902، نتيجة المنافسة الأمريكية.³

إن هذه المؤسسات، تستخدم رؤوس أموال باهضة وتقنيات عالية في عملية استغلال ثروات المنطقة، كما كانت تساهم في منح القروض للمزارعين والتجار، وتشارك في الإستثمارات الإنتاجية الأوروبية بصفة حصرية، وقد سجلت تطورا ملفتا في منح القروض، التي ارتفعت من 18 مليار سنة 1880 إلى 38 مليار سنة 1910.⁴

ثانيا: الأطر القانونية لإنجاز الخط ومراحل تطوره.

فرضت الإدارة الاستعمارية جملة من القوانين والمراسيم لتسهيل امتياز الاستغلال وتشجيع استثمار الشركات الرأسمالية بخطى متسارعة من أجل ربط ثروات الجزائر بالإقتصاد الفرنسي وقد أخذت هذه القوانين مراحل متطورة طيلة عملية الإنجاز. ويمكن أن تلخص فيما يلي:

أ- الأطر التشريعية الاستعمارية:

- بموجب قرار 13 جويلية 1880: الذي ينص على افتتاح خط سكة الحديد ديفيفيه - سوق أهراس للاستغلال.

¹ المصدر نفسه، ص. 17.

² نفسه، ص. 18.

³ بوجي، المصدر السابق، ص. 118.

⁴ Amin Samir, *L'économie Du Maghreb*, Les Ed. De Minuit, Paris, 1966, p. 98.

- بموجب قرار 30 سبتمبر 1883: الذي ينص على أهمية انجاز خط سكة الحديد سوق أهراس - سيدي الحمسي بمقاطعة قسنطينة.

- بموجب القرار الوزاري 29 سبتمبر 1884: الذي يقضي بافتتاح خط سوق أهراس - غارديماو للانتفاع.¹

- بموجب قانون 25 أبريل 1900: تم تمديد خط بونة - مكرة الحديد إلى غاية سانت شارل على مسافة 68 كلم، بتكليف مؤسسة مناجم موكتة الحديد، وقد أفتتحت أشغال هذا الخط سنة 1904.

- بموجب قرار 18 أوت 1900: تم ربط خط بونة - تبسة بالقالة 88 كلم، بنوع السكة الضيق، وبدأت أشغاله في 1 جوان 1904.²

حصلت مستعمرة الجزائر بموجب قانون 23 جويلية 1904، على إدارة شبكة سكة الحديد بصفة "المنفعة العامة"، إلا أنها واجهت صعوبات كثيرة في تطوير الشبكة وتوسيعها، لذا اعترفت النيابات المالية بعد نقاش طويل في دورة 1906، بأن: « تحسين سكة الحديد بالمستعمرة يتطلب من جهة أشغالا إضافية هامة في الخطوط الحديدية بصفة المنفعة العامة؟، ومن جهة ثانية ضم بعض الخطوط بصفة المنفعة المحلية إلى شبكة المنفعة العامة؟، وأخيرا انجاز خطوط جديدة ».³

في سنة 1907، صادقت الجمعيات الجزائرية في دورتها على الموارد المالية الضرورية لإنجاز الشبكة الحديدية الإضافية، وأقرها قانون 28 فيفري 1908 لتحقيق 1250 كم من الخطوط الجديدة والتي صنفت بصفة إستعجالية، وكانت تترقبها السلطات الاستعمارية، لضمان الاستغلال المستمر لخيرات المستعمرة، كما تم الموافقة على توسيع برنامج تطوير الشبكة.

وقد ضم البرنامج في أولوياته الخط الذي يربط بين سوق أهراس - تبسة بطول 128 كلم ومدّه نحو الجنوب فيضم كل من سوق أهراس، واد الشوك، الدريعة، مداوروش، واد الداموس - "كلير فونتان" العوينات حاليا، مرسط، وتبسة.⁴

فتمّ شراء خطوط الشبكة الحديدية الجزائرية ذات "المنفعة العامة" من شركة بونة - قالمة بقرار حكومي في 27 فيفري 1915، وأصبح ساري المفعول بداية من أول أبريل لنفس السنة. كما أعلن قانون 13 أوت 1915 استخدام خط سوق أهراس - تبسة ضمن إطار "المنفعة العامة". أخذت إدارة

¹ Bulletin Officiel du Gouvernement Général de l'Algérie, année 1860. Imp. Victor Heintz, Alger, 1886, p. 122.

² مورتون، المرجع السابق، ص . 112.

³ ضيف الله شلال، المرجع السابق، ص . 81.

⁴ حوحو، المرجع السابق، ص . 130.

سكة الحديد الجزائرية مع بداية سنة 1916 من شركة بونة - قالمة، إنجاز المرحلة الأولى من برنامج 1913.¹

كما سمح برنامج 1907، للمستعمرة التي حصلت على استقلالها الذاتي في إعداد الميزانية، بالإقتراض لتطوير الشبكة الحديدية، حيث عرضت على البرلمان مشروع إنجاز تسعة خطوط بصفة "المنفعة المحلية"، وسجلت سلفة بقيمة 170 مليون ف.ف.ق مخصص منها 97 مليون ف.ف.ق للشبكة.²

عرف خط بونة - تبسة في العديد من الوثائق الأرشيفية الاستعمارية بالخط التعديني،³ بمعنى الخط الذي ينقل من خلاله المواد المعدنية، إذ استخدم أساسا لنقل الفوسفات والمواد المعدنية في جنوب - شرق قسنطينة، - أنظر ملحق الصور صورة رقم 04 عملية نقل فوسفات من منجم الكويف عبر سكة الحديد. - وقد مرّ انجازه بعدة مراحل وعلى عدة أقسام متتالية فالجزء المتعلق بالخط الرابط ما بين بونة - ديفيفيه قد أنجز عند تأسيس الخط الرابط بين بونة - قالمة، أمّا الخط الرابط بين ديفيفيه - سوق أهراس فقد تمّ انجازه لاحقا، والجزء الأخير هو الخط الرابط بين سوق أهراس - تبسة.⁴ بالتالي فإن شبكة سكة الحديد على راسها خط بونة - تبسة كان لها بالغ الأثر في تثبيت الوجود الاستعماري، واعتبرت شرطا أساسيا لتوسيع نظام الاستيطان والاستغلال الاقتصادي، فاستطاعت بذلك أن تغير البنية العامة لمستعمرة الجزائر، وأن تسلمها بسرعة للحكومة الفرنسية آنذاك. وتوضح الخريطة التالية سير خط سكة الحديد الرئيسي بونة - تبسة ومختلف تفرعاته.

¹ فاليرو، المصدر السابق، ص . 123.

² أوسعيد، المرجع السابق، ص . 130.

³ يوفر تعدين الحديد والنحاس اللازمان للصناعات التحويلية، وتمدنا المناجم أيضًا بملح الطعام والذهب والفضة والماس لصناعة الحلي والفحم الحجري اللازم للوقود. والأحجار للاستخدام في المباني، والفوسفات لنمو النباتات والحصى لرصف الطرق.

⁴ G.G.A, Algérie le Bône - Guelma- L'Ouenza, Alger, 1913.

خريطة رقم 9: مسار الخط الرئيسي بونة - تبسة وتفرعاته.¹



من تعريب صاحبة البحث

¹ الموقع الإلكتروني: موقع خاص بالأرشيف الاستعماري الفرنسي بأكس ان بروفانس.

http://alger.roi.fr/Alger/cahiers_centenaire/liaisons/liaisons.htm

تبين الخريطة مسار الخط الرئيسي الذي يبدأ من ميناء بونة¹ متجها جنوبا نحو تبسة، تتصل به خطوط فرعية هامة تشكل كل خط مصدر للثروة إما حيوانية أو نباتية (هذا ما سنوضحه في الفصل الموالي)، ليتصل الخط في جزئه الثاني خاصة من سوق أهراس نحو الجنوب بأهم مناجم منطقة الشرق الجزائري (منجم الونزة، وبوخضرة، والكويف، وجبل العنق..).

ب- مراحل إنشاء الخط الرئيسي بونة - تبسة: لقد مرّ انجاز الخط بأربعة أقسام رئيسية وفرعية أنجزت معظمها لربط ثروات المنطقة بالإقتصاد الفرنسي :

- المرحلة الأولى: (1874 - 1876).

* خط بونة - قالمة: أعلن هذا الخط ضمن المرافق العامة ذات "المنفعة المحلية"، وفق مرسوم 7 ماي 1874، وقد تمت الموافقة على انجازه من طرف عامل العمالة بعد مداولات واتفاقيات تمت في 13 سبتمبر 1872 و 4 مارس 1874، مبرمة مع شركة البناء باتينيول.²

وضمت هذه المرحلة الجزء الرابط بين بونة - ديفيفيه: أنجز هذا الجزء عند تأسيس الخط الرابط بين بونة - قالمة، وهو ذا مسار واحد (غير مزدوج)، يمتد على طول 55 كيلومترا، عرض سكته 1.44 متر، ويبلغ أقصى انحداره 200 متر.. شرع في استغلال هذا الخط الرابط بين بونة- ديفيفيه ابتداء من 1876.³

إنّ سكة الحديد هي عبارة عن إلتقاء قضبان حديدية مترابطة، يقدر وزن الصفيحة المعدنية الواحد بـ 30 كلغ، وبين كل صفيحة وأخرى سبعة صفائح تصنع في أغلبها من الخشب..⁴

- المرحلة لثانية: (1877-1881).

الخط الرابط بين ديفيفيه - سوق أهراس: لقد أعلن هذا الخط أيضا ضمن المرافق العامة للسكة الحديدية ذات المنفعة العامة؟ في إطار قانون 26 مارس 1877، وتمت الموافقة على انجازه بعد مجموعة مداولات واتفاقيات سابقة جرت في 11 جانفي 1877، من قبل شركة بونة- قالمة، ثم استلمته

¹ شهد ميناء بونة تطورا كبيرا من طرف المستعمرين الفرنسيين، فأصبح من أهم نقاط تصدير الثروات المعدنية الجزائرية إلى فرنسا، وخاصة الحديد من مناجم الونزة وبوخضرة، والفوسفات من مناجم الكويف وجبل العنق، واستغل سهل بونة في إنتاج الكروم والتبغ. أنظر:

François Tomas, **Annaba et sa région agricole**, *Revue de géographie de Lyon*, vol : 44, n.1, 1969, p . 38.

² Société nationale des chemin de fer Algériens, règles concernant le conditionnement des chargement, instruction de service exploitation, Alger, 1 Janvier 1968, p . 12.

³ Settle, Le réseau du chemin de fer Algérien, *Revue de l'Afrique Française*, vol .04 1886, p . 23.

⁴ Picard, **Traité des chemins de fer**, Rothschild, Paris, 1887, p . 112.

شركة البناء دي باتينيول، والقانون السابق هو الذي وضع هذا الخط ضمن إطار "المنفعة العامة" لشركة بونة - قالمة.

عندما سمحت عمالة قسنطينة لشركة البناء دي باتينيول بالإشراف على إنجاز خط بونة - قالمة، تم الإتفاق على أن تواصل هذه الشركة مد خطوط سكة الحديد إلى غاية تبسة، مع تقديم بعض الشروط وضمان الفائدة.¹

لكن طرأت عدة ظروف حالت دون مواصلتها عملية الانجاز، مما سمح لحكومة الجزائر مواصلة الاشغال فيما بعد، لتجد هذه الأخيرة نفسها ملزمة بمواصلة تمديد الخطوط السابقة.²

فاللجنة التي كلفتها حكومة الجزائر بمراقبة الأشغال ومعالجتها سنة 1879، طرحت مشروع قانون يقضي بترتيب شبكة تكميلية لسكة الحديد ذات "المنفعة العامة" بالمستعمرة ، ودمج تلك الخطوط ضمن الشبكة الكلية من خط بونة - قالمة إلى غاية تبسة.³ كما أعيد النظر في خط جديد يتناسب مع صعوبة التضاريس ونوعية التربة يربط بين قالمة - سوق أهراس.⁴ لكن بعد عدة مداورات وجد من الأنسب ربط خط قالمة - ديفيفيه ومنه إلى سوق أهراس، فبلغ طول خط ديفيفيه - سوق أهراس 52 كلم، عرض سكته 1.44 م.⁵

شرع في استغلال الخط الرابط بين ديفيفيه - سوق أهراس ابتداء من سنة 1881، عند الخروج من سوق أهراس شمالا، نجد أن سكته عادية ترتفع مع نفس الطريق المنحدر بمسافة 0.025 م على مسافة طولها 4 كلم. وفي الاتجاه المعاكس، يجب نقل ثقل المنحدر الذي يبدأ من ديفيفيه، يبقى 20 م/م إلى غاية مجاز الصفاء ويستمر الانحدار نوعا ما إلى 25 م/م منها إلى عين سنور 25 كلم/ نحو 800. على العموم تعد الأرضية ما بين ديفيفيه - سوق أهراس سيئة بالنسبة لوضع خطوط حديدية كونها تربة طينية.⁶

- المرحلة الثالثة: (1882 - 1914).

الخط الرابط بين سوق أهراس - تبسة: أعلن هذا الخط ضمن المرافق العامة؟ من خلال قانون 28 جويلية 1885، وتمت الموافقة على انجازه بعد مداورات عدة انتهت في 23 ماي من نفس السنة، بين

¹ برينال، المرجع السابق، ص . 85.

² دوسات، المصدر السابق، ص . 279.

³ C .A .N, Fond travaux public, 9 E/149. Note sur le problème du transport des projets miniers du sud - est - Constantinoise, Alger, 1874 - 1922, p . 5.

⁴ Nicod Jean, **Les Voies ferrées électrifiées** : Essai de présentation géographique, In. L'information géographique, volume 16, n. 5, 1952, pp.185-189.

⁵ المصدر نفسه، ص . 192.

⁶ م.أ.و، علبة رقم 9 E/149، المصدر السابق، ص . 6.

حكومة الجزائر العامة وشركة الامتياز بونة - قالمة التي أشرفت على عدة خطوط، لها مسار واحد إلا داخل المحطات. وقد تم بناء هذا الخط لأغراض عسكرية بحتة، هذا بالإضافة إلى أنه أنجز لأجل الحمولة الكبيرة المنقولة، وقيل في المداولات أنه سيصبح الخط الأكثر أهمية في الجزائر. وفعلا في سنة 1893، بدأ الشروع في استغلال منجم الفوسفات بالكوييف الذي يقع شمال شرقي مدينة تبسة.¹ كما يبين الجدول التالي محطات توقف قطار سكة حديد منطلقا من محطة بونة متجها جنوبا نحو آخر محطاته بتبسة.

جدول رقم 27 : محطات قطار خط بونة - تبسة.²

المحطات
محطة قطار بوشقوف (Duvivier) ³
موقف مجاز الصفاء (Medjez-saf)
موقف عين تحمامين
موقف عين نفرة
موقف المشروحة
موقف عين سنور
محطة قطار سوق أهراس
موقف تويلوري ⁴
موقف واد الشوك
موقف الحمري
موقف الدريعة
موقف مداوروش
موقف واد الداموس
محطة قطار واد الكباريت

¹ نيكود، المصدر السابق، ص . 195.

² Archive Nationale, Boite 9E /1834, n.5, Eléctrification de la section du Divivier à Oued-Kéberit, plans des gares et stations.

³ ديفيفيه **Duvivier** : (1794- 1848) تقني وجنرال فرنسي، كان ضابطا في الحملة الفرنسية على الجزائر سنة 1830، ألف كتبا كثيرة عن الاستعمار. وأطلق اسمه على إحدى القرى الاستيطانية ومحطة توقف لقطار بونة- تبسة التي تغير اسمها بعد الاستقلال وأصبحت تعرف بـ: بوشقوف حاليا. تبعد بمسافة 60 كلم عن مدينة بونة. أنظر:

Olivier, **la cour grand maison**, coloniser exterminer, édition. Casba, Alger, 2005, p. 299.

⁴ تويلوري: **TUILLERIE** إحدى محطات خط بونة - تبسة، تبعد عن سوق أهراس 6 كلم باتجاه الشمال.

من خلال الجدول يتبين: أن الخط يبدأ من محطة قطار مدينة بونة متجها جنوبا مارا بمحطة بوشقوف ثم بالمحطات السابق ذكرها في الجدول إلى غاية آخر محطة بلدية تبسة المختلطة. بمعنى ربط الميناء بالمناطق الداخلية الغنية بالثروات كلما اتجهنا جنوبا.

كما نجد من خلال جغرافية هذه المحطات أن انجاز خط بونة - تبسة به عدة تعرجات بمعنى أنه لم يكن خطا مستقيما من ميناء بونة إلى تبسة، هذا يدل على تتبعه لنقاط الغنى إما بالثروة الطبيعية أو المعدنية. فحاول أصحاب المشروع إيصال خطوط السكة إليها قدر المستطاع لنقل أكبر كمية من الحمولة. والجدول التالي يوضح الخطوط التي أشرفت على إنجازها شركة بونة - قالمة وامتدادها بالكيلومترات.

جدول رقم 28: خطوط سكة الحديد التي أنجزتها شركة بونة - قالمة وامتدادها بالكيلومترات ما بين 1865-1888.¹

الامتداد بالكيلومترات	الخط
89 كلم	بونة- قالمة (سكة من 1.45 متر) ²
114 كلم	قالمة- الخروب (سكة من 1.45 متر)
104.5 كلم	بوشقوف- غارديماو (الحدود التونسية)
128 كلم	سوق أهراس - تبسة (سكة من 1.00 متر)
435.5 كلم	مجموع طول الشبكة

من خلال الجدول نجد أن: خطوط سكة الحديد التي أشرفت عليها شركة بونة - قالمة، بلغت 89 كلم بونة- قالمة (سكة من 1.45 متر)، وامتدت أشغالها إلى الخروب (سكة من 1.45 متر) بطول 114 كلم، ثم تحولت إلى انجاز خط بوشقوف- غارديماو (الحدود التونسية) بطول 104.5 كلم، ثم أنجزت الخط الأخير سوق أهراس - تبسة (سكة من 1.00 متر) بطول 128 كلم، بمجموع أطوال 435.5 كلم.

إنّ التفاوض بشأن الموافقة على مسألة تحويل خطوط بونة - سوق أهراس - تبسة إلى النوع العريض (الواسع) مستمرة مع شركة بونة - قالمة. وفي مذكرة 12 ديسمبر 1906 ذكرت أن الشركة خسرت في 1905 ما قيمته 250 ألف ف.ف.ق. ناجمة عن نقل الفوسفات من تبسة إلى بونة وذلك من

¹ Archive National, Fond travaux public, boîte 9 E /294, chemins de fer Algeriens de l'état ligne de Bône - Souk Ahras - Oued keberit - Tébesa.

² إنّ عرض السكة نوعان: النوع العريض الذي يكلف إنشاءه أكثر، لكنه ينقل حمولة أكبر 1.45 متر، والنوع الضيق الذي وضع تقريبا في الجزء الجنوبي للخط 1.00 متر سوق أهراس - تبسة وأغلب الخطوط الفرعية، ثم غير إلى النوع العريض بعدما عرفت قيمة المنطقة من حيث غناها بالمواد المعدنية خاصة.

جهة بسبب صعوبة الاستغلال عبر هذا المسار الهش والصعب، ومن جهة أخرى الميزانية الباهضة. لهذا اقترحت تحسينات لهذا الخط، وكذلك تحسين وزيادة العتاد المتقل.¹

وفي 14 مارس 1907، اقترحت الشركة على الحاكم العام، فيما يخص الخطوط بميناء بونة وفي نقل الفوسفات، وفي العتاد المتقل، وتحويل خط بونة - قالمة. وفي 17 جويلية استكملت هذه المقترحات بأخرى فيما يخص الميزانية في مشروع ملحق بقرارات 16 أكتوبر 1876، وفي 23 ماي 1885، وفي 2 جويلية 1908، قدمت الشركة مشروع تحويل الخط بونة - تبسة.² وقد بلغت ميزانية استكمال باقي الخط وتفرعاته مجموع التكاليف التي يوضحها الجدول الموالي.

جدول رقم 29: مجموع تكاليف انجاز خط بونة- تبسة (ف.ف.ق).³

التكاليف	الخط
3.030.615.89	خط عنابة - ديفيفيه
3.155.147.10	خط ديفيفيه - سوق أهراس
6.055.707.90	سوق أهراس - تبسة
12.241.470.89	المجموع

وأخذت المؤسسة على عاتقها قيمة 2,5 ف.ف.ق، وحين بدأت مصالح الرقابة في البحث في المقترحات في ديسمبر 1908، أبلغت المؤسسة الحاكم العام بأن وضعيتها المالية لا يمكنها الإستمرار في مشاريعها بالمستعمرة، إلا إذا كانت القرارات لم تتغير لصالح الشركة كما كان في المشروع المبدئي، وتم حلّها وشراء خطوطها.⁴

-الخطوط الفرعية المتصلة بالخط الرئيسي: كما أنجزت خطوط فرعية ترتبط مباشرة بالخط الرئيسي وتم ربطها كذلك على مراحل متتالية:

- خط سوق أهراس - غار ديمارو: يبلغ طوله 58 كلم، أنجز سنة 1884 من طرف شركة بونة - قالمة. ينطلق من سوق أهراس على ارتفاع 673 م، باتجاه الشمال الشرقي على منحدر مستمر إلى غاية غارديمارو ليقف عن ارتفاع 201 م.⁵

¹ C .A .N, Fond Algérie ancienne, Boîte 9 E /149, transports miniers de l'arrondissement de Bône, ligne de Bône – Souk Ahras – Oued keberit - Tébessa.

² نيكود، المصدر السابق، ص . 202.

³ A.O.M، Ministères de la guerre et de l'intérieur: services ayant eu en charge l'Algerie (1830/1907), Travaux publics, chemins de fer, F80/1483.

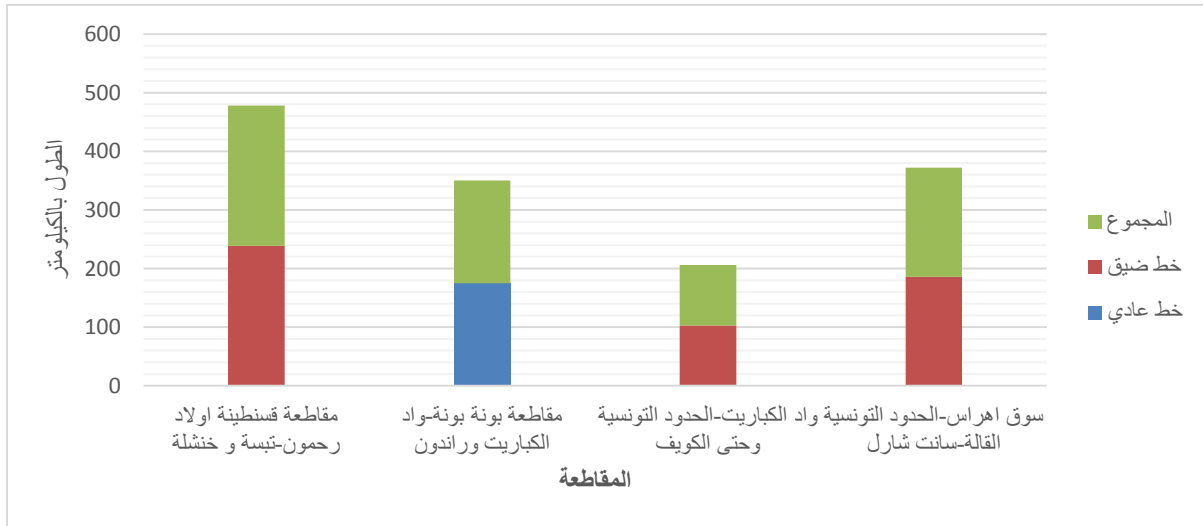
⁴ م.أ.و، علية رقم 9E/149، المصدر السابق، ص ص . 9 - 10.

⁵ C .A .N, Fond ancien, Jusseau Paul, **chemin de fer Française en Algérie**, rapport présenté à monsieur le de général de gouvernement général en Algérie Avril 1959, p . 119.

جدول رقم 30: طول الخطوط المستغلة في مقاطعة بونة سنة 1914.¹

متوسط الطول المستغل/كلم			الطول المستغل بالكيلومترات			تعيين الخطوط
المجموع	خط ضيق	خط عادي	المجموع	خط ضيق	خط عادي	نوع الخط
175	/	175	175	/	175	مقاطعة بونة بونة - واد الكباريت - راندون
100	100	/	103	103	/	واد الكباريت - الحدود التونسية حتى الكويف
186	186	/	186	186	/	سوق أهراس - الحدود التونسية القالا - سانت شارل

شكل رقم 14 : طول الخطوط المستغلة في كل من مقاطعتي قسنطينة وبونة سنة 1914.



الشكل من انجاز صاحبة البحث

إن المقصود بالخطوط المستغلة هي تلك المنجزة والتي دخلت قيد الاستغلال المباشر، لأنه في هذه الفترة هناك مجموعة خطوط جديدة قيد الانجاز في حين تشهد خطوط أخرى تحويل عرض سكتها من النوع الضيق إلى النوع العادي. والتي بلغ مجموعها 175 كلم، خط عادي في مقاطعة بونة بين بونة - واد الكباريت - راندون، وبلغت مجموع الخطوط الضيقة من واد الكباريت - الحدود التونسية حتى الكويف 103 كلم، في حين بلغ من سوق أهراس - الحدود التونسية ، القالا - سانت شارل 186 كلم. وقد تفرع عن خط سوق أهراس - تبسة عدّة خطوط فرعية تربط مناجم إقليم تبسة بالخط الرئيسي:

¹ C.A .N, Fond ancienne, Compte rendu de Gestion des chemins de fer Algériens de L'état pour l'exercice 1931, prévisions Budgétaires pour l'exercice 1933, Alger, 1932, p . 4.

- ربط منجمي الونزة وبوخضرة بخط سوق أهراس - تبسة:

كلف الحاكم العام للجزائر السيد *كريونال* ممثل شركة الدراسات الونزة بإعادة هيكلة منجم الحديد بالونزة، مع بداية سنة 1902، فانشغل إداريو المنجم فوراً بمسألة كيفية نقل المواد المعدنية بالآلات المتوفرة آنذاك، التي تعد قديمة وسيئة في أغلبها. ولنقل المواد المنجمية في ظروف حسنة وكيفيات متطورة،¹ طرحت ثلاث حلول :

- **الحل الأول:** إيصال منجم الونزة بالخط الرابط بين تبسة - سوق أهراس، بسكة طولها 23 كلم تنتهي في واد الكباريت وسوق أهراس، ومنها إلى الخط الرئيسي الذي ينتهي عند ميناء بونة 190 كلم.²

- **الحل الثاني:** إنشاء خط جديد طوله 55 كلم، يجتاز منطقة عين قتارة، وهي منطقة وعرة يبلغ طولها 180 كلم. تنتهي عند منخفضات منطقة مجردة.

- **الحل الثالث:** وضع مسار يمر بواد شارف بين 240 و 245 كلم، إذ يبلغ طول الخط الحديد الذي يجب انجازه 115 و 120 كلم يحتوي على مسافة 18 كلم في مرتفعات واد شارف.³

بعد عرض هذه الحلول الثلاثة المقترحة ودراستها، توصلوا إلى:

إلغاء الحلين الثاني وهو ربط المنجم بعين قتارة بسبب المستوى المنخفض جداً للعبور منطقة مجردة. لأن إنشاءه صعباً ويحمل تكاليفاً باهضة، ويشكل خطراً على الحمولة فيما بعد، ورفض الحل الثالث بسبب طولهِ وصعوبات العبور بواد شارف، وعلى المناطق المرتفعة فيه وكذلك صعوبة مسالك المنطقة. وهذا يعني أن الحل الأول هو الأقل تكلفة وضرراً، وهو ربط خط من نوع ضيق يبدأ من سوق أهراس إلى تبسة، ثم تحويله إلى خط عادي.⁴

في شهر جانفي 1903، عرض المهندس المسؤول على الأشغال العمومية في بونة مجمل نتائج الدراسات السابقة التي توصلوا إليها بعد مناقشات وبحث معمق في القرار. وفي تاريخ 12 جوان 1902 عرض النتائج الأخيرة المتوصل إليها من طرف لجنة الأبحاث السابقة. وتمت معالجة فرضيتين:

(أ) - **الفرضية الأولى:** المحافظة على الخط الضيق من المنجم حتى مجردة، مع انجاز خط واسع من مجردة - سوق أهراس.

¹ جيسو، المصدر السابق، ص . 55 .

² موريس، المصدر السابق، ص . 98 .

³ C .A .N, fond ancienne, M. Ravah Marcel, **Coordination des transports ferroviaires et routiers en Algérie**, code Algérien de la route, 1993.

⁴ م.أ.و، علبه رقم 9E/149، المصدر السابق، ص . 14 .

(ب) - الفرضية الثانية: تحويل الخط الضيق إلى خط واسع على طول الخط من المنجم إلى سوق أهراس، وفي كل فرضية تم التطرق إلى أن الاستغلال يكون بالبخر وبالكهرباء.¹

الخلاصة: إن النتائج التي توصل إليها المهندس المسؤول هي كالاتي:

- الإنفاق على إصلاح الخط الموجود حاليا، بما في ذلك تكاليف البحث والمراقبة، والتكاليف العامة والفوائد برأس المال خلال فترة الانجاز:

(أ) - خط ضيق للمناجم إلى المجردة، وخط سكة حديد واسع بين المجردة - سوق أهراس، عربة الحمولة من 10 إلى 11 طن، 500 ألف طن من الحديد.

- في حالة استخدام آلية البخر: 8.800.000 ف.ف.ق.

- في حالة استخدام الآلية الكهربائية: 7.600.000 ف.ف.ق.

(ب) - الخط الواسع للمناجم إلى سوق أهراس (حمولة العربة تصل إلى 16 طن من الحديد).

- في حالة استخدام آلية البخر: 15.000.000 ف.ف.ق.

- في حالة استخدام الآلية الكهربائية: 13.200.000 ف.ف.ق.²

كما كانت شركة دراسات الوزن،³ من جهة تنوي إنشاء طريق سكة حديد بطول 275 كلم حسب وادي ملاق، مرورا بمحاذاة مدينة باجة وصولا إلى بنزرت (بتونس). هذا الاقتراح استحسنته كل من وزارة الشؤون الخارجية ووزارة الحربية، وذلك لمنفعته الإستراتيجية خاصة لكنه وجد معارضة شديدة من جانب المستوطنين.

ومن جهة أخرى، كانت شركة دراسات الوزن، تنوي استبدال الخط المدروس من طرف مصالح الجسور والطرق ببنونة، الذي يحتوي على الخط الرابط بين عنابة - قالمة. ولإعادة النظر في الاتفاقية لأنه كان ضمن بنودها ثمن نقل الحديد. عندها توقفت شركة الدراسات للوزن عن نقل وتصدير الحديد من بنزرت، وتعطيل إنشاء خط سكة حديد من ونزة إلى بنونة.⁴

إذ يمر هذا الخط بمحاذاة الحدود التونسية من ونزة إلى بوحجار باتجاه بنونة، يبلغ طوله 170 كلم، تنقص 100 كلم من بنزرت. وهذا الحل له عدة ايجابيات من ضمنها:

¹ المصدر نفسه، ن.ص.

² Ministère des travaux publics, statistique des chemin de fer Français, 1902.

³ تأسست هذه الشركة سنة 1903 وظلت تستغل مناجمها الى سنة 1940، اشرفت على ربط منجم الوزن - واد الكباريت، وبوخضرة - واد الشانية، بخط سكة حديد بصفة المنفعة العامة، وكانت عملية استغلال الخطوط سابقة الذكر تشرف عليها شركة سكة الحديد الجزائرية. أنظر:

Baldacci Aimé, L'Algérie et la question de l'Ouenza, Alger, 1948, p.42. Site web : http://alger-roi.fr/Alger/documents_algeriens/economique/pages/42_ouenza.htm

⁴ م. أ.و، علية رقم 9 E/149، المصدر السابق، ص. 15.

- يفرق بين حل الوزن وحل شراء بونة - قالمة الذي يرتبط بشراء كامل الخط.
- الخط الجديد يهدف إلى التكفل بالمنطقة وهذا يكلف مصاريف أكبر لتهيئتها للاستيطان، وهي غير متواصلة مع الخط الموجود.

- جل الأموال يفرض على المنجم إعطاء جهد أكبر للإستغلال.¹
فقبل البدء في انجاز الخط، طلبت شركة الدراسات للوزنة عقد امتياز للمنجم على طول الخط وأماكن أرصفة شحن في ميناء عنابة، أمضيت العقود في 31 مارس 1903. وافقت لجنة سكة الحديد بونة على تمديد الخط للوزنة، بالإضافة إلى التمديد نحو بوخضرة على طول 25 كلم.²
بحسب الخرائط فإن الدراسات على أرض الميدان وجدت إن تكاليف انجاز هذا الخط تفوق 54 مليون المبلغ المفروض. وإن كمية حمولة المعادن لم تكن بنفس الأهمية، لذا وجدت الشركة نفسها أمام خيار إنشاء خط واسع حسب واد ملاق مروراً بالأراضي التونسية بمحاذاة سوق الأربعاء، ومنه إلى غارديماو، ثم عبر فج سدراتة وينتهي عند بونة مارا ببوحجار بطول 230 كلم، لكن هذا الخط وجد رفضاً من المصالح التونسية.

- اضطرت الشركة إلى البحث في فرضية إنشاء خط آخر يمر على شرق "القطار" ومنه إلى حمام تاسا³ في المجردة، حتى فج السدرية ومنه إلى بوحجار وينتهي عند بونة. هذا الخط يمر على الأراضي التونسية بطول من 12 إلى 15 كلم على الحدود الجزائرية، مساره ضيقاً مما يشكل خطراً خاصة مع سوء الأراضي الوعرة به. وفيما بعد وافقت حكومة الباي التونسي عبور الخط فوق الأراضي التونسية لكن مع تحفضات حالت دون إتمام ذلك.⁴

بعد مداوات دامت قرابة السنة تم الرجوع أخيراً والاتفاق على المشروع التمهيدي الذي تم عرضه بداية، وهو المشروع الذي أعيد إلى التحقيق سنة 1904. والذي يتكون من خط سكة حديد بطول 193 كلم، ينجز على الأراضي الجزائرية فقط. يبدأ هذا الخط من واد ملاق، يمر بفج "القطار"، ما بين هذا الوادي وواد مجردة.

¹ المصدر نفسه، ن.ص.

² مارليو، المصدر السابق، ص . 88.

³ حمام - تاسا **Hammam-Tassa**: تبعد ب 15 كلم وفي جنوب- شرق، على طريق ساقية سيدي يوسف. تحتوي كذلك على مصدر هام للمياه المعدنية، التي تبلغ درجة حرارتها 43°، شيدت من طرف البلدية المختلطة لسوق أهراس، فتحت للعمامة سنة 1941.

⁴ م.أ.و، علبه رقم 9E/149، المصدر السابق، ص . 15.

وكذلك خط سوق أهراس - غارديماو، الذي يمر أيضا بين الفج ووادي مجردة وواد بوحجار والنزول مباشرة نحو ميناء بونة. فالتحقيق الذي أجري كان إيجابيا في مجمله، وأرسل الملف في 28 جانفي 1905، إلى الوزارة للموافقة من طرف البرلمان الفرنسي.¹

في نوفمبر 1905، عبر السيد "بورتالي" *Portalis* قائلا: (باسم شركة الامتياز لمناجم الونزة) (تجدر الإشارة إلى أن الدراسات تستهدف إلا المناجم). فقد طلب هذا الأخير من عامل عمالة قسنطينة أن يمنحه امتياز "المنفعة المحلية" لخط سكة الحديد من النوع الواسع من المنجم إلى خط بونة - قالمة (مرورا بواد شارف). تم الرد على السيد بورتالي من عامل العمالة بأن الخط المعني موضوع تحت صفة "المصلحة العامة" ولذا عليه طلب ذلك من الحاكم العام.²

السيد بورتالي طلب من خلال مراسلة في 7 أبريل 1906 منحه امتياز انجاز خط سكة حديد في إطار "المنفعة العامة" الرابط بين الونزة - مجاز الصفاء على سهل تيفاش *Tifech*. تم الرد على مراسلته في 25 أكتوبر 1906، من طرف السيد الحاكم العام برأي من مصلحة الرقابة بأن طلبه لا يمكن الموافقة عليه في إطار "المنفعة العامة" أو "المنفعة الخاصة".³ وذلك لأن الحكومة الفرنسية بدأت التفكير في استرجاع شبكة الخطوط من شركات الامتياز الخاصة.⁴

مع استمرار الدراسات منذ سنة 1902، طلب الحاكم العام من اللجان المالية في دروة 1907 بوضع مشروع قرض أن الجزائر ستمنح لها قيمة مالية قدرها سبعة مليون لإعادة إنشاء خط من بونة - سوق أهراس - تبسة. في تسجيل المقترحات لمشروع الموارد الغير عادية، فإن الإدارة الاستعمارية بينت نيتها في جعل الخط والعتاد المتقل لمواجهة ارتفاع نقل الفوسفات ومعادن أخرى في المستقبل خارج مناجم بوخضرة والونزة التي منحت لهما حلول خاصة للموافقة من طرف السلطات العمومية.⁵

في 6 أبريل 1909، طلبت الحكومة الفرنسية من الحاكم العام استمرار دراسة مشروع شركة دراسات الونزة، وبخصوص إنشاء خط من النوع العريض، انطلاقا من جبل بوخضرة مرورا بجبل الونزة على سهل وادي ملاق وصولا إلى سوق أهراس على الضفة اليسرى لمجردة ومنه إلى غارديماو داخل التراب الجزائري على فج سدريّة حتى بونة على سهل الوادي الكبير هذا الخط يصل نابل ومنها إلى

¹ C .A .N, Fond travaux public, Boite 9 E /294, Procès verbaux des réunions du concours au sujet des questions posées aux concurrents (ligne de Bône à Tébessa), 1928, p . 5.

² فلوري، المرجع السابق، ص . 97.

³ هاميل، المصدر السابق، ص . 174.

⁴ م.أ.و، علية 294 /E 9، 1928، المصدر السابق، ص . 6.

⁵ المصدر نفسه، ص . 7.

بنزرت. لكن هذا المقترح وقف ضده كل من المصالح الرقابة وغرفة التجارة ببونة، وكانت دراسته غير موقفة ومكتملة.¹

بعد النظر في الدراسة الجديدة التي وافقت عليها حكومة فرنسا، طلب السيد الحاكم العام في جوان 1909، من المهندس الرئيسي بالبدء مباشرة في مراقبة عامة للخط الذي اقترح في 1906 من طرف السيد بورتالي، وهو خط مجاز الصفاء - الوزنة مرورا بتيفاش.² هذه المراقبة أعطت فرصة تقديم بعض الضمانات ذلك أن طبيعة الأرضية صعبة، بمعنى أنه يجب انجاز خط من النوع العادي بعرض 250 متر، ينطلق من الوزنة وبوخضرة (يكون التلاقي في واد الكباريت)، وصولا إلى ديفيفيه ومنه إلى سوق أهراس في الكيلومتر 64، (بالقرب من مجاز الصفاء) مرورا بفج مادفو MADFEU بسهل واد ملاق. هذا الخط سيكون مزدوجا من مجاز الصفاء إلى ديفيفيه ومنه إلى بونة، ومكهربا من ديفيفيه إلى فج مادفو بهذه الكيفية سيضمن نقل الحمولة من 7 إلى 8 مليون طن - حسب رأي المهندس العام - لبونة.³

بدأ الحاكم العام الإهتمام بطرح السيد بورتالي لكنه في انتظار الرد من مصلحة الجسور والطرق ببونة. وبعد إنهاء المحادثات تقرر استحالة الاستمرار الأشغال لدى شركة بونة - قالمه وفي سنة 1910 صوتت الجمعيات الجزائرية على شراء الخطوط من هذه الشركة. وفي 25 أفريل أعطت هذه المؤسسة طلبات جديدة لكنه تم رفضها من المفوضية المالية في ماي 1912.⁴

فجمدت الجمعيات الجزائرية كل أشغال التي تخص الوزنة، واستمرت في شراء باقي خطوط شركة بونة - قالمه. في حين أن غرفة النواب كانت معارضة على انجاز خط سكة الحديد بونة - الوزنة، ولم تقرر قبل 10 أفريل بمشروع قانون يوافق على ذلك، فإن للمستعمرة حرية الفعل لأن هذا التاريخ ينهي صلاحيات العقود. وفي دورة جوان 1913، لم توافق الجمعيات الجزائرية على الطلبات الجديدة لشركة بونة - قالمه، وواصلوا عملية الشراء.⁵

هذه الجمعيات عملت بالبرنامج المقترح من الإدارة قصد تهيئة استغلال الثروات الجنوبية الشرقية لقسنطينة، بما فيها ثروات الحديد الوزنة وبوخضرة والدير، وخنقة الموحد *Khanguet-el-Mouhad*، وكذا فوسفات الكويف وجبل العنق وبلاد الهضبة. - أنظر ملحق الصور صورة رقم 05 استغلال فوسفات الكويف بتبسة. - فبعث مدير سكة الحديد الجزائرية إلى السيد الحاكم العام يخبره

¹ نيكود، المصدر السابق، ص . 113.

² دينيزات، المصدر السابق، ص . 138.

³ المصدر نفسه، ص . 114.

⁴ بوجي، المصدر السابق، ص . 169.

⁵ م.أ.و، علبة رقم 9E/149، المصدر السابق، ص . 18.

بمباشرة تحسين الخط الرئيسي بونة - تبسة في أقرب وقت ممكن بعد شراء جميع خطوط شركة بونة - قالمة، وبتطوير المنطقة الغنية بالفوسفات.¹ المقترحة من قسم الأشغال العمومية للدولة. وكان البرنامج متكون من:

- المرحلة الأولى: كحل مبدئي سيتم تحسين الخط الحالي بونة - سوق أهراس - تبسة. بتحويله من نوع السكة الضيق إلى العادي، وتوصيل قسم بونة - سوق أهراس بمنجم جبل العنق.

- المرحلة الثانية: إزدواج خط بونة - تبسة بين مجاز الصفاء ووادي الداموس وسهل الواد المالح.

- المرحلة الثالثة: تمديد خط بونة - الوزنة وبوخضرة وبوحجار إلى جنوب مرسط من طرف شركة الدراسات الوزنة.

- المرحلة الرابعة: إزدواجية الخط الرئيسي من بونة إلى مجاز الصفاء، فالجزء من الخط الأحادي من جبل العنق إلى بداية التقاطع من الوزنة 165 كلم، كان في الأصل إلى غاية تبسة، لينقل فوسفات جبل العنق وبلاد الهضبة ومنه إلى تبسة على نفس المسافة،² وذلك لنقل كامل المواد التالية:

- فوسفات منجم الكويف،³ ومنطقة جبل العنق، ومعادن خنقة الموحد وبوخضرة والدير. هذا المقترح ما بين تبسة ومسافة 165 كلم هذا القسم كاف لنقل كامل كمية المواد المعدنية في المنطقة.⁴

من خلال الرغبة الملحة للبرلمانيين والمعارضة لمشروع سكة الحديد بونة - الوزنة، كان لا بد من التفاوض مع شركة الدراسات الوزنة لإعادة تعديل القرارات من 1905 إلى 1906 لجعلها تتطابق مع تجديد وسائل للنقل.⁵

تم اتفاق جديد على القرار المؤرخ في 6 أكتوبر 1913 مع شركة دراسات الوزنة، هذا القرار لا يخص سكة الحديد لأن الشركة مسؤولة عن نقل الثروة المعدنية. لكن ميزانية المستعمرة ستتحمل تكاليف النقل مع تحسين الخط العادي لسوق أهراس - تبسة. ثم ستمكن الشركة من إصدار مليون طن من الحديد سنويا. بعد مدة ثلاث سنوات متتالية، يصل الإنتاج إلى مليون طن فإن الحاكم العام قد يتمكن من انجاز الخط الرابط بين بونة - واد الكباريت ليصل التصدير إلى مليونان. وكان على

¹ تم اكتشاف الفوسفات في الجزائر لأول مرة بمنطقة جبل العنق بتبسة شرق مستعمرة الجزائر، وبدأ استغلاله في سنة 1894 من قبل شركة قسنطينة للفوسفات وفي سنة 1930 تم إنشاء شركة جبل العنق، وفي سنة 1936 تم اكتشاف الفوسفات أيضا ببئر العاتر وفي سنة 1955 تم إنشاء خط سكك الحديدية لربطها بميناء عنابة. أنظر: موسوعة المعرفة، المرجع السابق.

² جونا، المصدر السابق، ص 85.

³ تبعد الكويف عن مدينة تبسة بـ 30 كلم، تمتاز بإحتوائها على ثروة طبيعية هامة من بينها معدن الفوسفات والحديد. أنظر: الموسوعة العربية العالمية، المرجع السابق.

⁴ A.O.M، Ministères de la guerre et de l'intérieur: services ayant eu en charge l'Algerie (1830/1907), Travaux publics, chemins de fer, F80/1484.

⁵ م.أ.و، غلبة رقم 9E/149، المصدر السابق، ص 20.

الشركة دفع للمستعمرة مصاريف الأشغال ومنشآت النقل التي اشترتها من شركة بونة - قالمة بقيمة أربعة ملايين.¹ أشغال التعديلات في حالة عادية لمنطقة سوق أهراس - واد الكباريت، وبدأت نشاطها منذ 1922، وابتداء من أول جانفي 1923 كل النشاط تقوم به مديرية تبسة، وقد ترك الخط الضيق لمحطة الكباريت حتى يستخدم فيما بعد مع منجم الونزة، عبر المنطقة الحديدية ذات عرض السكة العادي.²

- الخط الرابط بين واد الكباريت - تبسة - الكويف.

لقد وجه السيد /يف شاتينييو *M. Yves CHATAIGNEAU*، وهو الوزير المفوض نداء إلى الحاكم العام للجزائر، قصد التوجيه إلى الاهتمام بالانجازات لتطوير الثروة في الجزائر فإدارة شبكة سكة الحديد الجزائرية تسعى جاهدة لإعطاء الحلول المناسبة، على الرغم من الصعوبات والمشاكل المطروحة على جميع الأصعدة من معدات ووسائل وكيفية الاستغلال الرشيد لموارد وثروات المنطقة³ خط سكة الحديد الكويف بمقياس عادي يتبع تقريبا مخطط خاص بخط سكة الحديد بالمقياس المتري.⁴ تم ربط منجم الكويف بالخط الرئيسي مروره بواد الكباريت، وبلغ طول الجزء الذي ربط واد الكباريت - تبسة - الكويف 95 كلم، والذي ربط كل من واد الكباريت - الكويف من النوع الضيق، كان قبل الحرب العالمية الأولى، يستخدم لإستخراج الفوسفات الكلسي تحت إدارة شركة الفوسفات بقسنطينة.⁵ ويوضح شريط الفيديو الخاص بمنجم الكويف عملية استخراج المعادن من باطن الأرض الأرض باستخدام عمالة جزائرية.⁶

في نفس الوقت، تشرف هذه الشركة على ضمان وصوله إلى الخطوط المتعلقة بالخدمات التجارية في منطقة تبسة - الكويف. فكانت الحاجة تستدعي نقل المواد الخام من الفوسفات وغيرها إلى واد الكباريت على عربات نقل من النوع العادي ومنه مباشرة إلى ميناء بونة. إذ نجد قيود مكلفة على طول الخط تتبع سيرورة نقل تلك المواد كما تعيق وتحد من إمكانيات تطوير الاستغلال المنجمي في المنطقة، وهي بسبب ضعف حمولة النقل لضيق الخط الرابط.⁷

¹ لوبيز، المصدر السابق، ص . 184.

² المصدر نفسه، ص . 185.

³ م.أ.و، غلبة رقم 9E/149، المصدر السابق، ص . 12.

⁴ المصدر نفسه، ص . 13.

⁵ C .A .N, Fond Algérie Ancienne, boîte 9 E/ 1834, Rouzard, **Profil en long du projet de mise à voie normale de la section d'oued Kébérít à tebessa**, Alger, 1928, pp . 5-6.

⁶ Jules -Achille Faux, LES FILMS MINERVA, **Une Richesse D'outre- Mer Le phosphate Algérien**, Tourné au kouif exploitation de la C^{IE} des phosphates de Constantine.

⁷ بوجي، المصدر السابق، ص . 125.

- خط بونة- الونزة - مجاز الصفاء: من خلال تقرير المكتب الفرعي لقائمة سنة 1911، تشير الدراسات المسجلة من قبل الحاكم العام حول خط عنابة - مجاز الصفاء في 11 ماي 1909 التي تمت دراستها يمتد بين فج مجاز الصفاء - واد صالح شرقا 52222.9 م تبعد بواحد كلم من محطة واد الداموس. تحتوي الدراسة على 68 قناة مائية.

بالإضافة إلى إنشاء 11 جسر صغير، و 6 جسور كبيرة، و 5 جسور كبيرة تحويلية للمنخفضات، و نفق واحد بطول 300 م جدران حماية بطول 960 م زيادة إلى الحفر والردم. مع إنشاء محطة في كل من: مجان، خميسة سدراته، تفاش، رأس العين، عين الشب، واد صالح. وقدرت تكلفة المشروع بـ 520.000.000 ف.ق.

بدأت دراسة خط سكة الحديد خط بونة- الونزة - مجاز الصفاء من قبل شركة دراسات الجيولوجية ودراسة التجهيزات الممكنة والفعالة للنقل. وقد تمت دراسات عدة امكانيات مراعين الجانب الأمني والسرعة، وصحة الأراضي وقلة التكلفة للخط بالتوازي مع اختيار أنواع التجهيزات الملائمة للخط حسب طبيعة التضاريس لتسهيل عملية الجر بأقل تكلفة ممكنة. ودراسة كذلك:

- نوعية عربات الشحن، وعرض السكة الذي يحافظ على مركز النقل في الوسط.¹
ولهذا السبب الأخير اتخذت عدة تدابير من طرف مؤسسة سكة الحديد الجزائرية² للتعامل مع حركة المرور الكثيفة، لكن هذه الخصائص منعت التمديدات الممكنة التي قدمتها المناقصات لإفتتاح واستغلال منجم حبل العنق الغني.³

إن كل هذه الخطوط أنجزت لهدفين أساسيين: أحدهما استعماري استيطاني والآخر استراتيجي. لكن في سنة 1960 فقط تمّ الإنتهاء من إزدواجية سكة الحديد التي تربط تويلوري. أما بالنسبة لكهربية الخط فإنه تحديدا مرّ على مراحل كالآتي:

لأول مرة في شمال إفريقيا أدخل الكهرياء للربط بين خطوط سكة الحديد، ففي سنة 1939 تم كهربية الخط الرابط بين الونزة - واد الكباريت من طرف شركة الونزة. وفي سنة 1949 تم كهربية الخط

¹ S.N.T.F, Boit N°206, Ponte et chaussees, **chemin de fer de Bône a l'ouenza par Medjez-sfa**, Section comprise entre Medjez-sfa et le col de Madjen, avant-projet, Extrait de carte, le 3 mai 1910.

² مؤسسة السكك الحديدية الجزائرية (CFA) **la Compagnie des chemins de fer algériens** : هي شركة محدودة فرنسية ، تأسست سنة 1860، حتى تشرف على أولى الخطوط الحديدية في الجزائر (المستعمرة الفرنسية)، بمقتضى قانون 22 و 11 جويلية 1860، لكنها تمكنت من انجاز وحيد هو خط مدينة الجزائر - البليلة في 8 سبتمبر 1862، واططرت بعدها إلى التنازل عن خطوطها لصالح شركة باريس - ليون - البحر المتوسط ، وذلك في سنة 1863، أي بعد 3 سنوات من تأسيسها. أنظر موقع الأرشيف الفرنسي المتاح عبر الرابط :

Compagnie des chemins de fer Algériens 1847-1936 : ref 77 AQ

<http://archive.wikiwix.com>

³ هيبيرت، المرجع السابق، ص . 92.

الرابط بين بين واد كباريت - تبسة. ثم في سنة 1948 تم كهربية الخط الرابط ما بين سوق أهراس - تارجة - عنابة، أما سنة 1953 تم كهربية الخط الرابط ما بين تبسة - الكويف.¹

المبحث الثالث: خصائص الخط وصعوبات إنجازها.

أولاً: خصائص خط بونة - تبسة.

يختلف نظام سكة الحديد في مستعمرة الجزائر عن الكثير من الأنظمة الأخرى من حيث تاريخه السياسي وشكله الجغرافي وكذا طرق استخدامه. والأكثر وضوحاً هو أن الإستراتيجية العسكرية كانت لها نتائج هامة على بناء وتسيير الشبكات القاعدية.²

إذ كانت الخطوط الفرعية الإستراتيجية قد بنيت تجاه حدود ذات خطورة كبيرة رغم التطور اللاحق الذي شهدته الذي كان متأثراً بالإستخدام التجاري، على الرغم من أن الأغراض الأولى لإنجاز خطوط سكة حديد عسكرية، واستخدمت الجيوش هذه الخطوط في البداية للتوسع ففي سنة 1912 استخدم خط بونة - تبسة لإخماد الثورات والحملات التونسية التي بدأت سنة 1881. لكن بعد اكتشاف ثروات المناطق الداخلية تم تمديده لاستنزاف خيراتها.³

ومن بين أهم خطوط سكة الحديد التي تضمها مقاطعة قسنطينة ككل يتم استغلال إحدى عشر

خطاً حديدياً :

- خط سكة حديد يربط سكيكدة بقسنطينة.
- خط السكة الذي يربط قسنطينة بالجزائر.
- الخط الرابط القراح ببسكرة عبر باتنة.
- الخط الرابط بين بونة - الخروب بطول 203 كلم.

¹ Bouneau Christophe, **Electrification des chemins de fer et empires coloniaux** : de l'Afrique du nord française jusqu'au second conflit, In .Oltre - mer, tome 89, n .334 - 335, 1^{er} semestre 2002, p . 10.

² سوليبي، المصدر السابق، ص . 133.

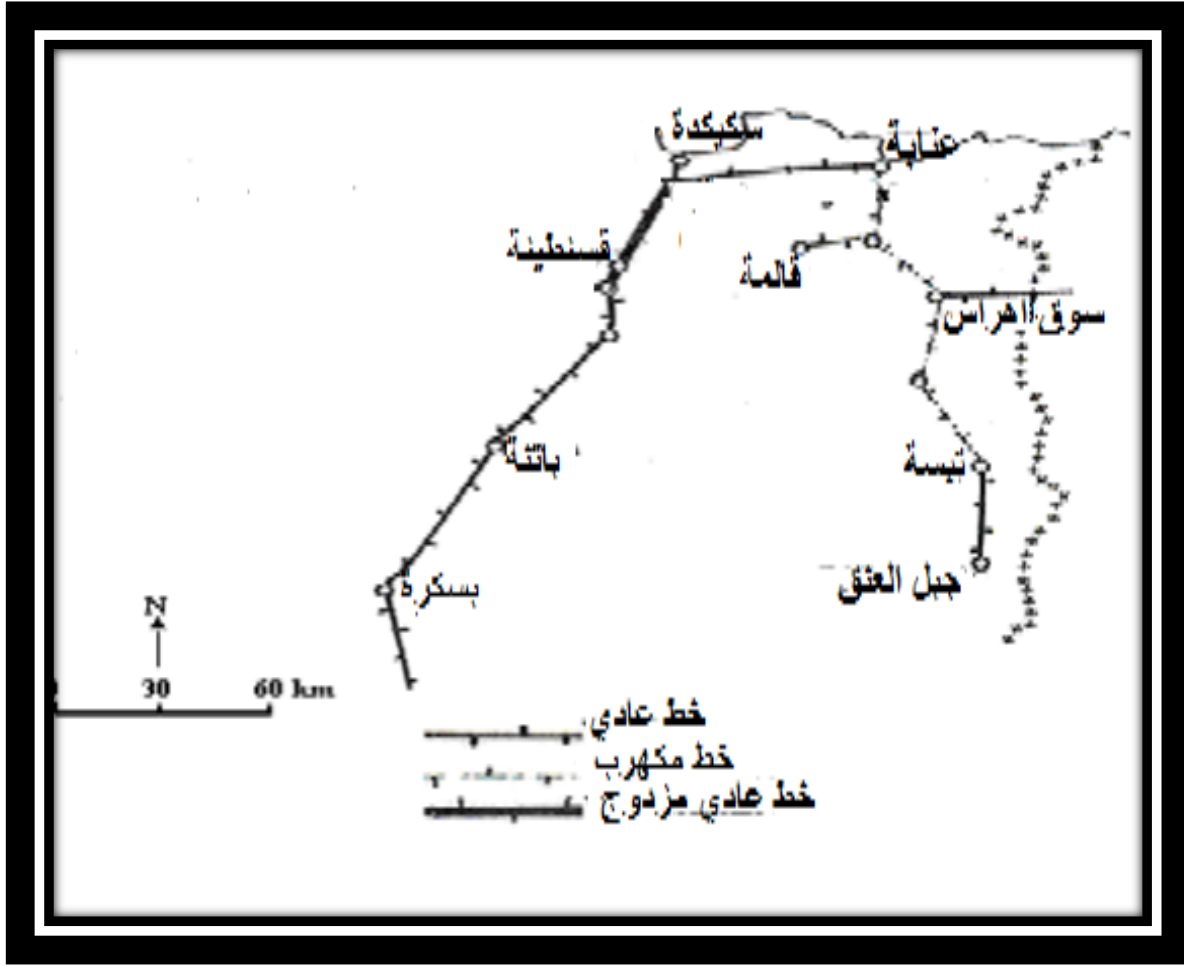
³ ضيف الله شلالي، المرجع السابق، ص.62.

- الخط الرابط بين بونة - تونس.
- خط الذي يربط بين سوق أهراس - تبسة 128 كلم يضم كل من سوق أهراس، واد الشوك الدريعة، مداوروش، واد الداموس، العوينات، مرسط، وتبسة.
- خط السكة الرابط بين بونة وسانت شارل *Saint-Charles*¹ بطول 99 كلم.
- الخط الرابط بين بجاية *Bougie* وبني منصور بطول 89 كلم.
- الخط الرابط بين ولاد رحمون *D'Ouled-Rhamoun* وخنشلة.
- الخط الذي تعبره عربة النقل البخارية من بونة إلى القالة على مسافة 88 كلم.
- سكة حديد تربط بونة - راندون تتفرع سانت شارل من بونة إلى قسنطينة ومنه إلى تونس تضم محطتين رئيسيتين: داغوسة - راندون ومسار من 15 كلم. وهي شبكة تتألف من حوالي 1516 كلم.
- شبكات (قنوات الاتصال) تشمل 12.800 كلم.² والخريطة التالية توضح خصائص خط بونة - تبسة.

¹ قرية سانت شارل: توجد على بعد 17 كلم من سكيكدة على الطريق قسنطينة 67 كلم.

² م.أ.و، علبة رقم 9 E/294، المصدر السابق، ص. 8.

خريطة رقم 10: نوع خطوط سكة الحديد بونة - تبسة.¹



الخريطة من ترجمة صاحبة البحث.

يمتد خط سكة الحديد الرابط بين بونة - تبسة على مسافة 259 كم، وشرع في استغلاله على مراحل منذ سنة 1888، على طول الخط الأكثر نشاطا في البلاد، ممّا يعني أنه الخط المنجمي الخاص بحديد الونزة، والممول الأقدم لفوسفات الكويف، الذي يربط ميناء بونة بإقليم تبسة، عن طريق خط سكة حديد بقياس 1.00 م إلى غاية وضع القياس المعياري في سنة 1946.²

إنّ الخط الرابط بين بونة - قالمة اقترح لأجله عدة حلول لجعله أكبر مركز للتعدين كونه أول خط تتجزه الشركة، فعملت على تحويله إلى خط عادي على مسارات مختلفة تماما عن الخط القديم الضيق، وذلك ابتداء من محطة بونة. لعدة أسباب، لكن كل تلك المشاريع المقترحة من طرف الشركة تم رفضها من طرف حكومة باريس.³

¹ فوجيراس، المرجع السابق، ص . 116.

² Maurice Zimmermann, **La mise en valeur des mines de la province de Constantine**, in : *Annale de géographie*, volume 23, n° 129, 1914, p 287.

³ م.أ.و، علبة رقم 9E/149، المصدر السابق، ص . 19.

الأمر الذي خيب أمل الشركة لحصولها على أكبر قدر من الاستغلال وتخلت على الشبكة الجزائرية، والتفتت نحو الشبكة التونسية، وفي النهاية أمتت أخيرا سنة 1915، واستولت عليها شركة سكة الحديد الجزائرية.¹

أما الخط الرابط بين بونة - سوق أهراس فقد افتتح للإستغلال في 1881، أما الخط الرابط بين سوق أهراس - تبسة الذي يبلغ طوله 128 كلم، عرض سكته 1.00 متر، أدنى انحدار مائة متر. وشرع في استغلال هذا الخط ابتداء من 1888 لكن مساره ضيق، يستمر الانحدار فيه من 15 إلى 20 ملم، من واد الكباريت إلى مداوروش 22 كيلومترا، ومن 25 ملم من تويلوري إلى سوق أهراس أكثر من 13 كيلومترا، وذلك ترفقه انحناءات كثيرة الانحدار وضيقة تصل إلى حد مائة متر.²

تمكنت أخيرا شركة بونة - قالمة من إقناع حكومة باريس من وضع سكة حديد بمقياس عادي عبر خط سوق أهراس - تبسة، كل التعديلات التي وضعتها الشركة كانت ضرورية، كان هذا المشروع طويل التنفيذ.³

إن الشركة الانجليزية صاحبة امتياز استغلال مناجم المنطقة التي أصبحت تعرف لاحقا باسم شركة فوسفات قسنطينية، أنشأت خط سكة من 1.00 متر من الكويف إلى تبسة عبر غيلان "Rhilane"، الذي يعد مصدرا هاما جدًا، وتستغل أيضا جانب آخر من جبل الكويف،⁴ وكذلك فروع منجمية أخرى على خط سكة من بمقياس ضيق سكة حديد من 60 سم تؤدي نحو خط بونة - قالمة شمال إقليم تبسة.⁵ والجدول الموالي يبين خطوط سكة الحديد بمنطقة تبسة ذات 1000 متر.

¹ هيرت، المرجع السابق، ص . 116.

² م.أ.و، علبه رقم 9 E/149، المصدر السابق، ص . 20.

³ Solliers, *La question des chemin de fer dans la nouvelle organisation de l'Algerie fontana*, Alger, 1901, pp . 85-88.

⁴ جول فو، المصدر السابق.

⁵ بوجي، المصدر السابق، ص . 91.

جدول رقم 31: تفرعات خط بونة - تبسة وخصائصها.¹

تفرعات الخط	الافتتاح	طول الخط	عرض السكة بالمتر
بونة - عين مكرة	1859	11 كلم	1.00 م
ديفيفيه - سوق أهراس	1881	52 كلم	1.45 م
سوق أهراس-غار الديماو(سيدي الحمسي)	1884	53 كلم	1.45 م
سوق أهراس- واد الكباريت	1888	/	1.45 م
وادي الكباريت - تبسة	1888	/	1.45 م
تبسة - غيلان	1893	/	1.45 م
غيلان- الكويف	1893	/	1.45 م

يتفرع من الخط الرئيسي بونة - تبسة، مجموعة من الخطوط الجانبية كخط بونة - عين مكرة الذي افتتحت أشغاله في 1859 كأول خط في إفريقيا عامة والجزائر خاصة، الذي انجز لغرض "المنفعة الخاصة" عند اكتشاف ثروات منجم عين مكرة بطول 11 كلم بعرض سكة 1.00م، وخط ديفيفيه - سوق أهراس الذي افتتحت أشغاله سنة 1881 بطول 52 كلم وعرض سكة 1.45 م، وخط سوق أهراس- غار الديماو(سيدي الحمسي) الذي افتتحت أشغاله سنة 1884 بطول 53 كلم وعرض سكة 1.45 م، وخط سوق أهراس- واد الكباريت الذي افتتحت أشغاله سنة 1888 بعرض سكة 1.45م، وخط وادي الكباريت - تبسة الذي افتتحت أشغاله سنة 1888 بعرض سكة 1.45م، وخط تبسة - غيلان الذي افتتحت أشغاله سنة 1893 بعرض سكة 1.45م، وخط غيلان- الكويف الذي افتتحت أشغاله سنة 1893 بعرض سكة 1.45 م.

ومنذ بداية القرن العشرين، عطل استغلال منجم الكويف، وخاصة بعد اكتشاف مصدر الحديد الهام جدا في الونزة، وبوخضرة. - أنظر ملحق الصور صورة رقم 06 مكتشفي معادن مناجم جبل الونزة بتبسة. - في نفس الوقت، أثبتت الشركة الفرنسية - الجزائرية أن الميدان البخاري الذي ورثناه على شركة بونة - قالمة أصبح غير نافع، فقررت تجديدها تقريبا بالكامل. خاصة بالنسبة للخط المنجمي بمقياس عادي بونة - واد الكباريت.²

¹ الموقع الإلكتروني المتاح على الرابط: <http://www.ferphos.com/histoire.htm>

² Les Annales coloniales, *Courrier de l'Algérie, La vie économique*, 22 mai 1922.

- محطات خط سوق أهراس - تبسة: تنقسم إلى ثلاث محطات رئيسية وهي:

- القسم الأول من الدرعان - ديفيفيه: أربع محطات مع وحدة سكة حديد.

- القسم الثاني من سوق أهراس - تويلوري: به محطة واحدة.

- القسم الثالث: من تويلوري - تبسة: به محطة قطار مع وحدة سكة حديد.¹

كان من المتصور في سنة 1912 أن يحقق أكبر إنتاج احتياطي فوسفات بجبل العنق، الذي يعدّ أحد أكبر الجبال في السلاسل الجبلية الجنوبية والشرقية لجبال النمامشة، لكن مردود الكويف يعدّ الأكبر. أيضا المردود الخاص -بمحميتنا التونسية- كما تذكرها المصادر الأرشيفية الاستعمارية أصبح لا لزوم له وهو الأمر الذي ارتبط بمنحها الاستقلال سنة 1956.² فالملف الخاص بهذا الخط طرح الصعوبات الحقيقية التي عرفت الأشغال خاصة في:

عنق تنوكلة " Tenoukla " المطلة على سهل تبسة وتقع على ارتفاع 1100 متر، من تتخلله بعض المنحنيات والالتواءات الشديدة. هذه الصعوبات اعترضت الأشغال في بداية إنشاء الخط، ممّا أدى إلى تأخر الانجاز.³

تشير الدراسة إلى أن آخر معقل (تكتل سكاني) تم الوصول إليه هو بئر العائر، لتتحرف السكة نحو الغرب للالتفاف حول جبل العنق لتقترب منه من ناحية منجم التعدين الونزة. بطول 95 كلم، نوعها سكة عادية. تسحب قطارات التعدين بواسطة قاطرات الديزل. بالتالي إنتاج حمولتها عبر سكة الحديد تختلف أكثر على نطاق أوسع استنادا للأسعار والمنافسة العالمية. إذ تصل الحركة إلى مليون طن. والقطارات التي تتجه نحو ميناء بونة على مسافة 330 كلم من جبل العنق، من نوع قاطرات سمبلون⁴ locomotive simplon خصصت لنقل الفوسفات. -أنظر ملحق الخرائط والأشكال شكل رقم 05 نوع القاطرات سمبلون الخاصة بنقل الفوسفات- لا توجد قطارات آنذاك خاصة بالمسافرين.⁵

يتكون خط بونة - تبسة الذي يحول 300 ألف طن من الفوسفات. من جزئين أساسيين:

الجزء الأول: بونة - سوق أهراس: طول الخط 107 كلم، من النوع العريض بمقطع سهل من بونة - ديفيفيه بمسافة 55 كلم، ومقطع جبلي صعب 25 م/م انحدار، وتقوس - شعاع 250 متر بين سوق

¹ غنوشي، المرجع السابق، ص . 77.

² م.أو، علبة رقم 9 E/149 ، المصدر السابق ، ص . 13.

³ موريس، المصدر السابق، ص . 121.

⁴ قاطرات سمبلون locomotive simplon: وهي اولى القاطرات البخارية، بدأ استخدامها منذ سنة 1859، لنقل البضائع والمعادن، وفي سنة 1906 بدأت تنقل البضائع والأشخاص. انظر:

Claude wagner, **les chemins de fer du vivarais et du velay (1886-2015)**, edition la presse, 2016, p.69.

⁵ Dominique et Pascal Bejui, **L'essentiel vient de exploits et fantasmes transsahariens**, aux éditions : La regordane- le villard -BP 3- 48230 chanac - Octobre 1994, p . 33

أهراس - ديفييه. يبلغ وزن الصفيحة المعدنية 30 كلغ/م. يعبر أراضي سيئة في الجهة الجبلية، ومتحركة على طول 14 كلم بين عين سنور - مجاز الصفاء.¹

الجزء الثاني - سوق أهراس - تبسة: تم افتتاحه للاستغلال سنة 1888، وقد تم إنشاؤه لأهداف عسكرية، ولم يكن أحد يتوقع من خلال الكميات المنقولة، أن تصبح أهم خط سكة حديد في المستعمرة. طول الخط 128 كلم، مسار من النوع الضيق، يتكون من مقطعين، الأول مسلك سهل العبور إلى غاية واد الداموس 47 كلم في تبسة، والثاني مسلك متحرك من سوق أهراس حتى واد الداموس، وبالخصوص سوق أهراس - الدريعة على مسافة 27 كلم، إذ نجد انحدار بـ 25 م/م على مسافة 7 كلم قرب سوق أهراس وانحدار بين 14 إلى 19 م/م، على مسافة 12 كلم بين واد الداموس - مداوروش ومستوى الانحدار في هذا المقطع ينزل غالبا إلى 100 م.²

يتم شحن الفوسفات من محطة قطار سوق أهراس ما يقدر بـ 300 ألف طن سنة 1895، ليتم تحويل خط سكة سوق أهراس - تبسة فيما بعد إلى نوع السكة العريض لتفادي إعادة الشحن من جهة ولكميات الحمولة التي تضاعفت من جهة أخرى.³

ثانيا: صعوبات الإنجاز.

أ) الصعوبات الطبوغرافية:

من بين الدراسات الهامة التي قام بها المستعمر الفرنسي لشق الطرق عامة، هو الناحية الطبوغرافية للمناطق التي سيتم تعبيدها، لأن الطبوغرافيا هي الموجه أكثر من غيرها في اختيار المكان الأنسب للبنية التحتية، لأن خصائصها تضمن استمرارها.

ففي السهول الساحلية، يبدو مظهرها بسيطاً، لكنها صعبة الاتصال بالداخل إذ يحيط بها الجنوب مباشرة من منحدرات سلسلة جبال الأطلس التلي.⁴ أما طبيعة تربتها فتختلف حسب الظروف المناخية، ولها دور أساسي: فالترية الطينية تتطلب إعداد مناسب لإنشاء الطرق ووضع السكة الحديدية على أساس صلب، وبالتالي لها تأثير مباشر على تكلفة إنشاء البنية التحتية. كما أن ارتفاع معدلات التساقط التي قد تتجاوز في بعض السنوات 1200 ملم مما يسبب الفيضانات التي لها تأثير

¹ Le Journal des finances, Phosphates de Constantine, 18 mars 1921, p. 18.

² A.O.M, F80/1485, Ministères de la guerre et de l'intérieur: services ayant eu en charge l'Algerie (1830/1907), Travaux publics, chemins de fer, p.12.

³ المصدر نفسه، ن.ص.

⁴ فوكون، المصدر السابق، ص.102.

كبير على الطرق وكذلك سكة الحديد - كما أشرنا سابقا-، الأمر الذي يتطلب إنشاء بنية تحتية أكثر صلابة وأكثر ارتفاعا لمواجهة تجنب الفيضانات.¹

لقد شكلت طبيعة تضاريس المناطق الخاصة بشق خطوط حديدية أحد أهم المعوقات التي اعترضت انجاز تلك المشاريع وذلك لاختلافها وتنوعها من منطقة إلى أخرى، فكانت أغلبها تمتد من الساحل نحو المناطق الداخلية، أي من الشمال باتجاه الجنوب، فوجدت شركات الامتياز المكلفة بانجاز هذه المشاريع صعوبات تضاريسية جمة.

وكلما ابتعدت عن الساحل اعترضتها صعوبات أكبر خاصة في المناطق التلية الوعرة والمتعرجة، إذ شكلت المنحدرات هاجسا كبيرا أمام مد السكك الحديدية، وكلفتها طاقات مادية وبشرية كبيرة، كما أهدرت الكثير من الوقت والتكاليف الإضافية.² مما اضطرها إلى إعادة النظر بشأن تكاليف مد تلك الخطوط وعرضها على الحكومة الفرنسية.

فكانت الطبيعة الطبوغرافية تحدد نظام سير القطارات من حيث السرعة، لذلك فإن سرعتها عبر الخطوط الحديدية في الجبال والمسالك الوعرة والمتعرجة، كان أقل من السرعة التي توجد في السهول والمناطق المنبسطة، وبالتالي فإن التكاليف تختلف حسب السرعة.³

كما أن حجم التأمين على شركات الخط خاصة في المناطق الجبلية مرتفع، إذ تتعدد المشاكل الخاصة بالصيانة من التشققات الصخرية، وتسربات المياه الجوفية، مثل تسرب المياه في نفق الأطلس البلدي، الذي يصل مدى النفق إلى 7 كلم و 1500 متر من الجسور،⁴

حيث شكلت الصعوبات الطبوغرافية على طول خط بونة - تبسة- أنظر ملحق الخرائط والأشكال شكل رقم 06 مقطع طولي على طول خط بونة - تبسة- عائقا كبيرا لأن الموقع الجغرافي للخط ضمن سلسلتي الأطلس التلي والصحراوي. ويتضح ذلك أكثر عند الانحدار من المنطقة الساحلية السهلية والدخول في المناطق الداخلية التلية ثم إلى مرتفعات الهضاب العليا بالمنطقة.⁵ كما هو مبين في الخريطة الموالية.

¹ م.أ.و، غلبة رقم 9 E/149، المصدر السابق، ص. 13.

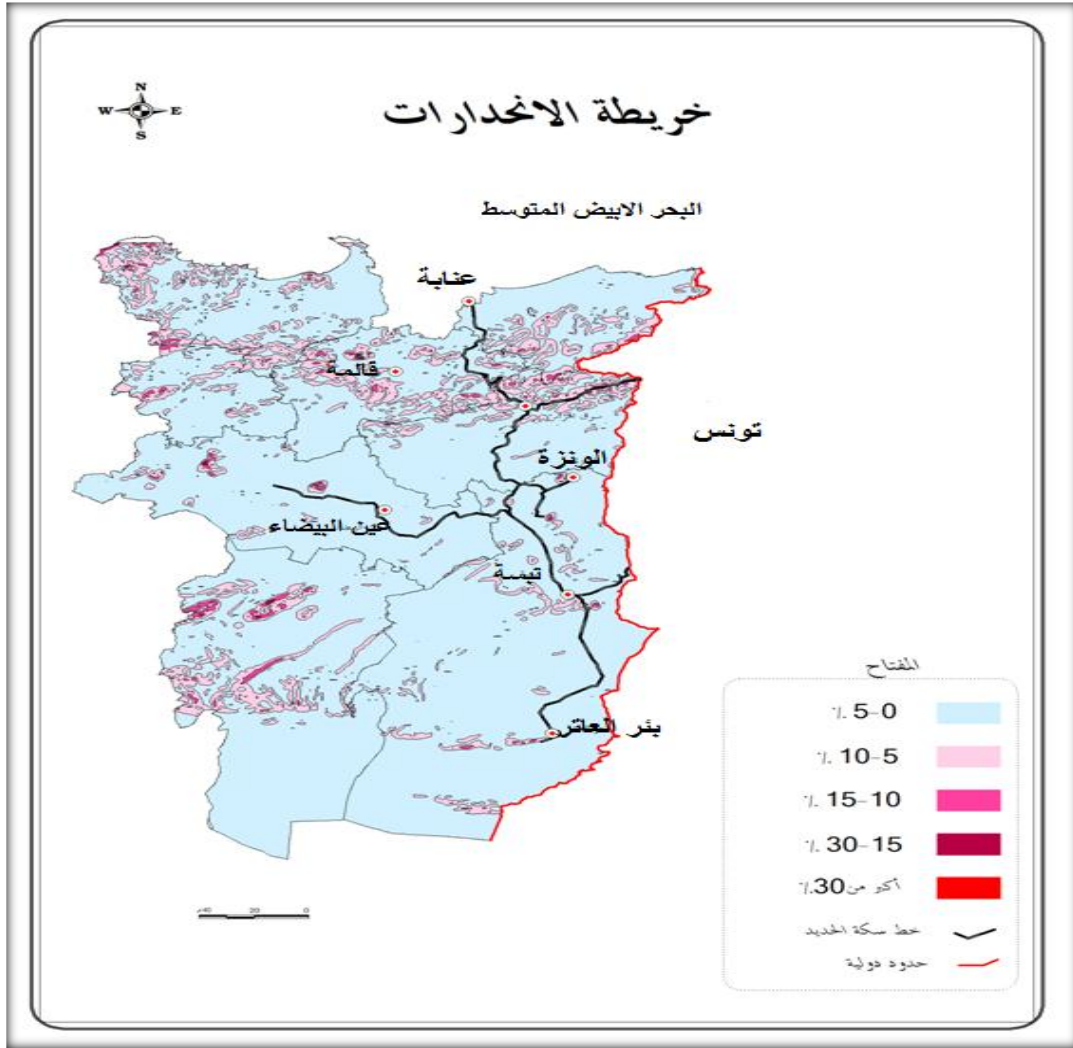
² لوبيز، المصدر السابق، ص. 112.

³ جونار، المصدر السابق، ص. 269.

⁴ ضيف الله شلال، المرجع السابق، ص. 49.

⁵ سولبي، المرجع السابق، ص. 108.

خريطة رقم 11: منحدرات المنطقة محل عبور خط سكة الحديد بونة - تبسة.



الخريطة من انجاز صاحبة البحث.

من خلال الخريطة يتبين أنّ الانحدارات في المنطقة محل عبور خط سكة الحديد كثيرة خاصة عند الانحدار من المنطقة الساحلية التي تبلغ من 10 إلى 15 %، - أنظر ملحق الخرائط والأشكال شكل رقم 07 رسم تخطيطي يوضح مستوى الانحدار بين خط عين مجان - مناجم ديفيبييه. - وبداية المنطقة التالية تحديدا من إقليم سوق أهراس، حيث تستمر الانحدارات مع التواءات صعبة إلى غاية تقريبا المنطقة السهلية أو ما يعرف بمنطقة الهضاب العليا "إقليم تبسة" والجزء الأكبر منها في امتداد الخط من 0 إلى 5 % بمعنى إلى غاية انتهاء هذا الخط. وهي أحد الأسباب الطبيعية التي كلفت صعوبات مالية وتقنية وتحديات طبوغرافية خلال عملية الانجاز. وهو أيضا ما يفسر تأخر الأشغال،

وفشل شركات الامتياز¹ في مواصلة أشغال المشروع وتسليمه لشركة أخرى إلى أن أصبح تحت سيطرة حكومة فرنسا في الأخير - كما سنوضحه لاحقا في مباحث هذا الفصل -.

أما بالنسبة للمنحدرات التالية في المنطقة فتتراوح من 15 إلى 30 %، فجبال سوق أهراس التي تدعى جبال مجردة، تقع فيما بين مدينة قالمة والحد التونسي، وأقصى ارتفاعها 1405 متر. وتمتد هذه الجبال غربا. وجبال تبسة التي تمتد من الحد التونسي إلى بلدة الشريعة و يبلغ أقصى ارتفاعها جنوب مدينة تبسة 1717 متر.

واستفادت السهول الساحلية لبونة بشكل واضح من خاصيتها الجغرافية التي وضعت لانخفاض تكاليف البناء واستهلاك الديون، وكذا انخفاض تكاليف التشغيل والإستخدام المكثف، وهذا بسبب تنفيذ المشروع في مناطق خصبة من الناحية الاقتصادية.² وكان لكل قسم بعدها خصائصه الطبوغرافية الخاصة به كما شهدناها سابقا، والتي من خلالها يتخذ قرار إدارة القسم وهذا يعني طاقة الاستيعاب لكل قسم وهو الأمر الذي أثر بالضرورة على قيمة الأعباء والتكاليف ويضاف إلى أن المناطق الجبلية خلقت مشاكل تقنية عويصة.³

الأمر الذي جعل السيد مدير سكة الحديد الجزائرية يسجل في تقريره للحاكم العام صعوبة تضاريس المنطقة خاصة الجزء الرابط بين ديفيفيه - سوق أهراس الذي يوجد به مقطع جبلي صعب 25 ملم انحدار ونقوس - شعاع 250 متر، كما يذكر في تقريره بأن الجزء الرابط بين مجاز الصفاء وعين سنور يعبر أراضي سيئة جبلية في معظمها، ومتحركة على طول 14 كلم.⁴

ويشير أيضا في تقريره بأن الخط الرابط بين سوق أهراس - تبسة به مسلك متحرك من سوق أهراس إلى واد الداموس، وبالأخص سوق أهراس - الدريعة على بعد 27 كلم نجد انحدار بـ 25 م/م على مسافة 7 كلم قرب سوق أهراس وانحدار بين 14 إلى 19 م/م على 12 كلم بين واد الداموس - مداوروش والأشعة في هذا المقطع تنزل غالبا إلى 100 متر.⁵

لكن على الرغم من الصعوبات التضاريسية التي اعترضت انجاز هذا الخط والمنحنيات الشديدة الضيقة القطر فإن كل من خطي تبسة - سوق أهراس - ديفيفيه لا تشهد حركة مرور كثيفة

¹ شركات الامتياز: أو ما تسمى بالشركات الرأسمالية هي تلك التي تقوم أساسا على الاعتبار المالي، ولا تشمل سوى شركات المساهمة التي يقسم فيها رأس المال إلى أسهم متساوية القيمة وقابلة للتداول بالطرق التجارية. انظر: يوسف سعادة، محاسبة شركات الاموال، دار المناهج للنشر والتوزيع، 2016، ص.23.

² أوديلون، المرجع السابق، ص . 66.

³ كاستيل، المصدر السابق، ص . 28.

⁴ م.أ.و، علية رقم 9 E/149، المصدر السابق، ص . 14.

⁵ فوجيراس، المرجع السابق، ص . 156.

وطرق تجارية مستغلة اقتصاديا وهو الأمر الذي ساعد على إتمام الإنجاز واستغلاله.¹ - أنظر ملحق الخرائط والأشكال شكل رقم 08 المقاطع الطولية لخط بونة- سوق أهراس- الكويف، سوق أهراس- غار الديماو، أولاد رحمون- تبسة.-

ويمكن لهذه المشاكل أن تحل على الرغم من أن تكاليف الإنشاء كانت فعليا باهظة، بيد أن الصعوبات التي تخللت عمليات الإدارة كان من غير الممكن تخطيها. وقد أنقصت المنحدرات سرعة القطارات في حين أنها رفعت من كمية الوقود المستهلكة لأن المسافة البعيدة التي تفصل بين نقطتين تم تمديدها وهذا للحاجة إلى تجنب المنحدرات الوعرة. بالإضافة إلى أن التوقفات المتكررة كانت تهدر الوقت والوقود.²

وكانت القطارات مجبرة عادة على المحافظة على سرعات معتدلة أو منخفضة بسبب صعوبة تضاريس خط عبور السكة. وكان من المعقول أن تكون التكاليف وسرعة الخطوط الحديدية التي تقطع الجبال والتلال أكبر من تلك التي تعبر السهول، وفي الجزائر تتميز الخطوط الحديدية بمنعطفات شديدة بنصف قطر أقل من 500 متر، وكذلك درجات الانحدار شديدة بميل يفوق 10 ملم/م.³ وتعود أغلب المشاكل التي واجهت عملية الإنشاء إلى تنوع التربة والمناخ وقد عمل مهندسو الجسور والأرصفة على التقليل من شأن هذه المشاكل بوضع عدة حلول التي كانت في أغلبها مكلفة جدا.⁴

كان دور مهندسي شركة الجسور والأرصفة فاعلا في عملية البناء. وقد توصلوا إلى طرح تساؤلات رسمية مؤثرة حول المسالك المقترحة لسكة الحديدية. تحتوي على وصف مفصل للطبوغرافيا، مقدرين أهمية بناء هذا الخط وكذا تكاليف التي ستجتم عنه، هذا بالإضافة إلى بعض المحاولات لتقدير قدرة حركة السير وطاقتها استنادا إلى دراسات على حركة الطرق الموجودة التي تولاهها (عملية التقدير الأخيرة) موظفو المكاتب العربية.⁵

وكانت أهم وظيفة لهم هي منح نصائح حول الطرق المحتملة وعلاقتها بالمراكز السكنية ومراكز الإنتاج. وفي الوقت الذي يدعمون فيه أن يكون الخط مستقيما بقدر الإمكان بين نقطة الانطلاق

¹ لارتيلو، المصدر السابق، ص . 112.

² بوجي، المصدر السابق، ص . 136.

³ لارتيلو، المصدر السابق، ص . 122.

⁴ بوجي، المرجع السابق، ص . 118 .

⁵ المكاتب العربية: هي هيئات ادارية اقامتها السلطة الفرنسية في جنوب الجزائر يديرها ضابط فرنسي بمساعدة شيوخ القبائل تعد كوسيط بين السلطة الفرنسية و أهالي هدفها فرض القوانين التعسفية على الجزائريين. انظر: سعد الله، الحركة الوطنية الجزائرية، الجزء الثاني، المرجع السابق، ص . 89.

والوصول وهذا للعديد من الأسباب المتعلقة بتكاليف وسرعة القطارات على الخط، فإن المهندسين كانوا يدركون تماما ضرورة تحقيق هذا الغرض لخدمة المصالح الاستعمارية.¹

ب- المعوقات المناخية:

بالإضافة إلى المعوقات الطبوغرافية واجهت شبكة سكة الحديد في الجزائر مشاكل التقلبات المناخية وخاصة منها الأمطار الفيضانية خاصة في المنطقة النيلية التي يسودها مناخ البحر المتوسط التي كانت تتسبب في تحطيم ما يعرف بالأشغال الفنية كالجسور، وبالتالي كانت توقف حركة سير القطارات لمدة طويلة. فعلى سبيل المثال أدى ارتفاع منسوب وادي مجردة في سنة 1886، بخمسة أمتار عن مستوى الخط الحديدي الرابط بين المشروحة - سوق أهراس - غارديماو عند الحدود الشرقية إلى تدميره، وجرف 13 جسرا، كما أنفقت شركة عنابة - قالمة 3,5 مليون ف.ق. لإصلاح الأضرار التي ألحقتها التقلبات الجوية في ربيع سنة 1882، بخطي حديد قالمة - الخروب، وعنابة - قالمة.²

قدّرت شركات الامتياز تكاليف الأضرار التي لحقت بالشبكة بسبب التقلبات المناخية بحوالي 305 مليون ف.ق. كمصاريف إضافية، وطالبت بتمديد ضمانها للمبالغ المستحقة عليها.³

ج- المشاكل الهندسية:

عند دراسة إمكانية ازدواجية مسار الخط الرابط بين بونة - مرسط، فقد تم ذكر في الدراسة للأشغال العمومية على رأسهم السيد كويارت بأنه لا يمكن القيام بدراسة معمقة، لأنه لا توجد لدينا خريطة 1/50.000 طبوغرافية بدون أي بيانات، التي تمكننا من دراسة المسلك بدقة ويتطلب الدراسة وقت كبير لصعوبة تضاريسها.⁴

كما تستدعي تعرجات اتجاه الخط التلاءم مع الطبيعة الجيولوجية والطبوغرافية للمنطقة خاصة النيلية منها، لأن أهمية دراسة التركيب الجيولوجي لأي منطقة تبرز فيما تتركه من آثار مباشرة في حركة إنشاء الخط، كما يتوقف نجاح معظم المشاريع الهندسية الخاصة بالنقل على مدى الإلمام بمعرفة تركيب الصخري للأراضي التي تمر بها الطرق.⁵

¹ مارسيل، المرجع السابق، ص . 122.

² حوحو، المرجع السابق، ص . 85.

³ بوجي، المصدر السابق، ص . 149.

⁴ أ.م.ب، علبة رقم F80/1484، المصدر السابق.

⁵ أبو عيانة، المرجع السابق، ص . 15.

فالتركيب الجيولوجي للمنطقة حدد مدى إمكانية مد خط بونة - تبسة، لأن الخطوط تحتاج إلى سطوح صلبة قوية الاحتمال حتى يمكن مد القضبان الحديدية لمرور القاطرات بأقصى حمولة لها، لهذا يلاحظ اتساعها في الأقاليم التي تتسم صخور سطحها بالصلابة، في حين يعمم المقياس الضيق في الأقاليم التي تتسم بضعف بنيتها.¹ فكانت الدراسة الخاصة بالمقطع الممتد من مجاز الصفاء - فج مجان خير دليل على حجم الصعوبات التقنية التي تعترض عملية إنشاء خط بونة - تبسة - أنظر ملحق الخرائط والأشكال شكل رقم 09 مقاطع طولية على طول خط مجاز الصفاء - فج مجان -، كما شكلت المنطقة الواقعة بين مجاز الصفاء - سدراة تنوعا كبيرا في بنيتها الجيولوجية مما يتطلب دراسات تقنية مكثفة لمواصلة تمديد الخط المدروس.² - أنظر ملحق الخرائط والأشكال خريطة رقم 10 التي تبين جيولوجية المنطقة الواقعة بين مجاز الصفاء - سدراة -.

فكانت عملية الإنجاز تتطلب دراسات تقنية صعبة ومكلفة مما يمكن من سير العربات والقطارات بطرق آمنة، مثل الدراسات الخاصة بالأنفاق والجسور ببونة التي أجريت في المقطع بين مجاز الصفاء - فج مجان في 11 ماي 1910، تحت إشراف السيد دانت مارتين، ومراقبة المهندس بافوالو - أنظر ملحق الخرائط والأشكال شكل رقم 11 الذي يبين مخططات الجسور والأنفاق مجاز الصفاء - فج مجان - وكذلك الدراسات التي أجريت بين فج مجان - وواد صالح في 28 فيفري 1911 المتعلقة بحفر أنفاق وبناء جسور. - أنظر ملحق الخرائط والأشكال شكل رقم 12 الذي يوضح مخططات الجسور والأنفاق ما بين فج مجان وواد صالح.³

هذا من جهة، ومن جهة أخرى كانت دفع نفقات الصيانة تتكفل بها الشركة في حالة ما إذا كان النظام الجزافي مطبقا، أما في حالة حساب البناء والنفقات على أساس التكاليف الحقيقية فإن دفع نفقات الصيانة تكون على عاتق الدولة.⁴

وللتغلب على هذه العقبات الهندسية في المناطق الجبلية حيث الالتواءات والتدرجات القوية أثناء عملية حفر الطرق والأنفاق وسكك الحديد. ومن هنا تم اللجوء لبناء الطرق المتعرجة للحد من

¹ الحريري، المرجع السابق، ص. 52.

² S.N.T.F, Boit N°206, Ponte et chaussees, chemin de fer de Bône à l'Ouenza par Medjez-sfa, carte géologique de la région traversée par le tracé du chemin de fer de Medjez-sfa à Sédrata.

³ S.N.T.F, Boit N°206, ponte et chaussees, chemin de fer de Bone a l'Ouenza par Medjez-sfa, avant-projet, Section comprise entre le col de Madjén et l'Oued Salah, profils en travers types 01, Bone le 18 février 1911.

⁴ ضيف الله، المرجع السابق، ص. 394.

المنحدرات وذلك من خلال توسيع المسافة، فسكة الحديد لها مخططات وتقنيات أكثر تعقيدا من الطرق. بإنشاء روافد كالجسور.¹ وقد استخدمت ثلاثة أنماط من العرض بأحجام مختلفة هي: جدول رقم 32: مختلف أنماط عرض سكة الحديد في الجزائر.²

شبكة الحديد المملوكة من طرف مؤسسة باريس-ليون-البحر المتوسط	شبكة الحديد المملوكة من طرف الدولة	
781.445 كم	1271.137 كم	عرض 1.44 م
451.952 كم	1482.486 كم	عرض 1.55 م
-	774.902 كم	عرض 1 م

من خلال الجدول نجد 70 % من الشبكة الحديدية في الجزائر، قد شكلت بعرض عادي قدره 1.44 م، وإن الانتقال عبر خطوط الشبكة يمكن أن يجلب تبعات مكلفة. وتجدر الإشارة أن هذا الاختلاف يرجع بالدرجة الأولى إلى نوعية البضاعة المحمولة حيث أن عرض السكة 1 متر ينقل الحمولة المنجمية فقط.³

د- المعوقات المالية.

بعد حصول المستعمرة على استقلالها المالي بموجب قانون 19 ديسمبر 1900، سعت الإدارة الاستعمارية إلى مساعدة الخطوط الحديدية التي بإمكانها إعطاء إيرادات صافية فقط وتغطية نفقات الاستغلال السنوية، وذلك حتى تجنب ميزانيتها أعباء مالية إضافية.⁴

غير أنه يتبين من خلال التقارير التي رفعتها مؤسسات الامتياز في قطاع سكة الحديد والمجلس الأعلى لسكة الحديد إلى الحاكم العام والجمعيات الجزائرية، أن الاعتمادات المالية المصادق عليها في النيابات المالية والموجهة للأشغال المكلمة، لم ترتق إلى المستوى المطلوب بتطوير شبكة سكة الحديد في الجزائر، خاصة وأن الجمعيات الجزائرية ترى من الضروري أمام الوضع المفلس لشركة سكة الحديد والوضع المالي المتدهور للمستعمرة، إلزام التقشف فيما يخص الاعتمادات الموجهة للأشغال المكلمة.⁵ فخط بونة-سوق أهراس-تبسة بلغت تكاليف انجازه:⁶

¹ بيكييه، المصدر السابق، ص.13.

² ضيف الله، المرجع السابق، ص. 51.

³ المرجع نفسه، ن.ص.

⁴ م.أ.و، علية رقم 9 E/149، المصدر السابق، ص. 15.

⁵ جونار، المصدر السابق، ص. 394.

⁶ م.أ.و، علية رقم 9 E/149، المصدر السابق، ص. 16.

- المرحلة الأولى: تهيئة الخط عنابة - سوق أهراس - تبسة 22 مليون
 - المرحلة الثانية: ازدواجية الخط مادجاصفا - واد الداموس 42 مليون
 - المرحلة الثالثة: مد خط جبل العنق 20 مليون
 - المرحلة الرابعة: ازدواجية الخط مادجاصفا- بونة 7 مليون
- المجموع : 91 مليون

فشكلت التكاليف الباهضة عائقا أمام توسعت الخط في قسم سوق أهراس - بونة، وتم تقوية الخط بمجموعة أشغال وتبديله بقطع معدنية جديدة. جميع المصاريف التي التزمت بها إدارة سكة الحديد الجزائرية التابعة للدولة الفرنسية.

جدول رقم 33: البرنامج المالي لسنة 1913 لتحديث خط بخط بونة - تبسة.¹

المراحل	تعيين الاشغال	المبلغ / فرنك فرنسي قديم
المرحلة الأولى	خط بونة - سوق أهراس	22.000.000
المرحلة الثانية	المركب الرئيسي للمعادن	42.000.000
المرحلة الثالثة	تمديد خط تبسة - جبل العنق	20.000.000
المرحلة الرابعة	ازدواجية خط بونة - مجاز الصفاء	7.000.000
المجموع		91.000.000

الجدول يوضح مجموع النفقات المالية لتحديث خط بونة - تبسة، بغلاف مالي قدره 91.000.000 ف.ف.ق، والتي وزعت على أربعة مراحل، فالمرحلة الأولى تم تسخير غلاف مالي جزئي من الغلاف المالي الكلي قدره 22.000.000 ف.ف.ق، لتحديث خط بونة - سوق أهراس، وفي المرحلة الثانية سخر مبلغ 42.000.000 ف.ف.ق لإنشاء المركب الرئيسي للمعادن بالونزة، وفي المرحلة الثالثة سخر مبلغ قدره 20.000.000 ف.ف.ق، لتمديد خط تبسة - جبل العنق، وفي المرحلة الأخيرة سخر مبلغ 7.000.000 ف.ف.ق، لعمل خط مزدوج بين خط بونة - مجاز الصفاء. هذا بالإضافة إلى تكاليف إنشاء الخطوط الفرعية التي تربط الخط الرئيسي كما يوضحها الجدول الموالي.

¹ الأرشيف الوطني، علبة رقم 9 E/149، المصدر السابق، ص 16.

جدول رقم 34: تكاليف انجاز الخطوط الفرعية للخط الرئيسي بونة - تبسة سنة 1914.¹

الأقسام الفرعية	الطول بالكيلومتر	تكاليف الانجاز (ف.ف.ق)
منطقة مجاز الصفاء إلى فج مادفو	45	36.100.000
قسم مادفو إلى واد الكباريت	52	16.100.000
المجموع:	97	52.200.000

من خلال الجدول الذي يوضح تكاليف انجاز الخط الفرعية للخط الرئيسي سوق أهراس - تبسة والتي تتوضح وفق المعطيات: مجاز الصفاء- فج مادفو بطول 45 كلم، إذ بلغت تكاليفه 36.100.000 ف.ف.ق، والفرع من مادفو الى واد الكباريت بطول 52 كلم، بتكاليف 16.100.000 ف.ف.ق، بمجموع أطوال 97 كلم، تكاليف مالية قدرها 52.200.000 ف.ف.ق. قصد الوصول إلى مراكز الغنية بالمناجم ومختلف ثروات المنطقة.

وفي برنامج 1913 المذكور آنفا، تم تسجيل أشغال متعلقة بخط بونة - تبسة، بغلاف مالي قدره: 91 مليون. إذ قسم هذا الغلاف المالي على مجموعة الأشغال المرحلية التي يوضحها الجدول الموالي. ولأجل توسعت الخط وتحويله إلى النوع العادي الخاص ببونة - تبسة وصلت إلى 83.303.779.50 ف.ف.ق² وكانت مقسمة كما يبينها الجدول الموالي.

¹ الأرشيف الوطني، علبة رقم 9E/149، المصدر السابق، ص . 16.
² أم.ب، علبة رقم F80/1484، المصدر السابق.

جدول رقم 35: مجموع تكاليف تحويل خط بونة - تبسة من نوع السكة الضيق إلى النوع العادي خلال مراحل

الانجاز سنة 1913.¹

التكلفة (ف.ف.ق)	نوعية الاشغال
قسم بونة - سوق أهراس	
9.852.511.46	أشغال الخط
457.868.47	إنشاء مصلحة النقل
7.068.88	أشغال مختلفة
قسم سوق أهراس - تبسة	
43.752.110.70	أشغال الخط
22.479.696.41	عتاد النقل
1.427.936.92	لوازم مختلفة في الجرد
5.326.586.76	مصاريف عامة
83.303.779.50	المجموع:

من خلال الجدول الذي يوضح تحويل خط بونة تبسة من النوع الضيق 0.58 م إلى النوع العادي 1.00 م - 1.45م، إذ بلغت تكاليف أشغال خط قسم بونة - سوق أهراس 9.852.511.46 ف.ف.ق، وهذه العملية كانت تهدف إلى تحديث الخط لزيادة الكميات المنقولة من مختلف البضائع. والتي تم على ضوءها إنشاء مصلحة النقل بتكلفة 457.868.47 ف.ف.ق، هذه الأشغال المختلفة موازية لأعمال الخط من خزانات المياه ومحطات فرعية للصيانة وقدرت تكاليفها بـ 7.068.88 ف.ف.ق. أما أشغال قسم سوق أهراس - تبسة فبلغت 43.752.110.70 ف.ف.ق، بالإضافة إلى تكاليف عتاد النقل 22.479.696.41 ف.ف.ق، وقدرت تكاليف لوازم مختلفة في الجرد 1.427.936.92 ف.ف.ق، وقدرت المصاريف العامة بـ 5.326.586.76 ف.ف.ق، بمجموع تكاليف بلغت 83.303.779.50 ف.ف.ق.

وبما أن نوعية القاطرات كانت بخارية خلال الفترة المدروسة، أي قبل أن تحوّلها إلى الطاقة الكهربائية، فكانت تحتاج إلى التزود بشبكة مياه على طول الخط. مما شكل أعباء إضافية لتزويد المحطات بشبكة مياه كتكاليف أخرى. إذ بلغت مصاريف تزويد محطات القطار بشبكة مياه على طول الخط ما قيمته 22 مليون قسمت كما يوضحها الجدول الموالي.

¹ بوجي، المصدر السابق، ص 321.

جدول رقم 36: تكاليف تزويد محطات القطار بشبكة مياه على طول الخط.¹

الخطوط	تكاليف / فرنك فرنسي قديم
عنابة - سوق أهراس	6.500.000
سوق أهراس - واد الداموس	10.000.000
واد الداموس - تبسة	5.500.000
المجموع	² 22.000.000

بما أن القطار البخاري يحتاج إلى التزود بالمياه أوجب وضع خزانات للمياه على طول الخط من أجل تزويد القاطرات بالماء، إذ بلغت تكاليف تزويد خط عنابة - سوق أهراس بالمياه 6.500.000 ف.ف.ق، وبلغت تكاليف تزويد خط سوق أهراس - واد الداموس 10.000.000 ف.ف.ق، في حين بلغت تكاليف تزويد خط واد الداموس - تبسة بالمياه 5.500.000 ف.ف.ق. فكان مجموع تكاليف تزويد الخط بشبكة مياه 22.000.000 ف.ف.ق.

كما كانت تكاليف مسألة ازدواجية الخطوط من المعينات التي واجهت عملية الاستغلال فوجدت مصالح الأشغال العمومية على رأسهم السيد كويرت "Gopart" المفتش العام لدى المصلحة، بأنّ المصاريف لا تقل عن 50 مليون منها ثلاث ملايين معدات نقل (قاطرات) للخط الوحيد، وللانتقال إلى الخط المزدوج يجب تطبيق قاعدة 1/3 على زيادة مصاريف الهياكل للخط المذكور. فكانت المصاريف الزائدة - 18 مليون ف.ف.ق - قيمة الخط المزدوج بونة - بوخضرة حتى منجم الحديد. ويمكن تقديره بـ 65 مليون ف.ف.ق بدون قاطرات، هذا المبلغ كما جاء في تقرير مصالح الأشغال العمومية (وتطبيق قاعدة الثلث 1/3 بالنسبة للمسالك شبه الصعبة أو السهلة في الأراضي المنبسطة قليلة الانحدار، أما بالنسبة للمسالك الوعرة يتجاوز ذلك بكثير). إذ ذكرت أيضا: (أن تترتب زيادة الكلفة من ضعف صلابة المسالك وخصوصية الهياكل، مما يجعلنا نبحث عن إمكانية وجود مسالك أخرى في وسط الجبال وإرتأينا إلى مسلك وحيد وهو خط مجاز الصفاء إلى المنجم عبر عنق عين ماجن وخميسة³).³ مجموع كل هذه الأعمال، بالإضافة إلى بناء العديد من الجدران الداعمة، والخنادق الإسمنتية تطلب تنفيذها كمية 3.400 طن من الإسمنت. هذا إلى جانب تكاليف حفر وشق

¹ بوجي، المصدر السابق، ص 329.

² هذا المبلغ لا يتضمن وسائل النقل.

³ لوبيز، المصدر السابق، ص 202.

الأنفاق وبناء الجسور- أنظر ملحق الوثائق الأرشيفية وثيقة رقم 05 كشف كمي وتقديري لأشغال الجسور والأنفاق للمقطع الرابط ما بين فج مجان وواد صالح.-

أمّا فيما يخص الصفائح المعدنية التي استخدمت جميعها قدمت من فرنسا، ونوع واحد من الصفائح من نوع 12 متر تقريبا قدم في الوقت المناسب. أمّا الباقي تم استرجاعها عن طريق خطوط الغير مسلحة، وتمّ تنفيذها بعد تعديلها وتعزيزها مع الموارد المحلية، لأن هذه العمليات اعتبرت ضرورية. هذا بالإضافة إلى الأشغال الخاصة بالترميم فالسكة المجتنبية للمحطات المحلية كلير فونتئين (العوينات حاليا)، سيدي يحيى، مرسط، بولحاف الدير، .. كان تمتد على طول يفوق 500 متر، حتى تسمح بعبور وتقاطع القطارات ذات الحمولة الثقيلة في محطة قطار تبسة.¹

¹ م.أ.و، علبة رقم 9E/149، المصدر السابق، ص . 18.

خلاصة الفصل:

من خلال ما تقدم من هذا الفصل الذي عالج مشروع انجاز الخط الرئيسي بونة - تبسة ومختلف تفرعاته الرئيسية، كان لزاما تغطية المنطقة جغرافيا فالخط يمر عبر ثلاث أقاليم تضاريسية كبرى مما شكل إعاقة طبيعية في الانجاز وزيادة في المصاريف بالإضافة إلى الظروف المناخية التي تشمل هذا الإقليم خاصة عنصرا الأمطار والتلوج اللذان شكلا عائقا في مسار عملية الانجاز كان ذلك بتشجيع من الإدارة الاستعمارية بل من الإمبراطور نابليون نفسه الذي صادق على هذا المشروع وسهل على شركات الامتياز انجاز هذا الخط بفوائد معتبرة ضمن أطر قانونية تسهل مصادرة الأراضي التي يمر عليها الخط أو التي تستغل مواردها الاقتصادية.

فمرت عملية الإنشاء بمجموعة من المراحل المختلفة دامت من سنة 1867 إلى ما بعد سنة 1914. وذلك راجع إلى اكتشاف ثروات المناطق الداخلية المختلفة خاصة المنجمية منها التي كانت السبب الرئيسي في تمديد الخط الرئيسي وربطه بخطوط فرعية، بالتالي لم يكن اتجاه الخط مستقيما من الساحل نحو المناطق الداخلية، فكان متعرجا وذلك راجعا إلى الهدف من الانجاز متبعا نقاط تواجد الثروة.

وقد واجهت عملية الانجاز صعوبات تضاريسية جمة ومالية وأخرى هندسية فعلمية الحفر والشق كانت تسير بطرق بدائية من معاول بسيطة نظرا للطبيعة الطبوغرافية للمنطقة والانحدارات والأودية.

الفصل الثالث:

الاستغلال الاقتصادي للمنطقة وآثاره.

المبحث الأول: السياسة الاقتصادية الاستعمارية في الجزائر.

أولاً: طبيعتها.

ثانياً: مراحلها ومظاهرها.

المبحث الثاني: الأهمية الاقتصادية للمنطقة.

أولاً: خريطة الثروات المنجمية والنباتية.

ثانياً: الإنتاج الزراعي.

ثالثاً: الإنتاج المعدني.

المبحث الثالث: آليات الاستغلال الاستعماري وانعكاساته.

أولاً: الآليات القانونية.

ثانياً: شركات الامتياز.

ثالثاً: انعكاسات الاستغلال الاقتصادي على سكان المنطقة.

المبحث الأول: السياسة الاقتصادية الاستعمارية في الجزائر.

أولا: طبيعتها.

ثانيا: مراحلها ومظاهرها.

أ- السياسة الاقتصادية في فترة الحكم العسكري (1848-1870).

ب- السياسة الاقتصادية في فترة الحكم المدني (1871-1914).

المبحث الثاني: الأهمية الاقتصادية للمنطقة.

أولا: خريطة الثروات المنجمية والنباتية.

أ- المناجم التلية.

ج- المناجم الداخلية.

د- الغطاء النباتي.

ثانيا: الإنتاج الزراعي.

أ- الحبوب.

ب- الزراعات النقدية.

ج- الثروة الحيوانية.

ثالثا: الإنتاج المعدني.

أ - الفوسفات والحديد.

ب- الحلفاء والخشب.

ج- الزنك والرصاص.

المبحث الثالث: آليات الاستغلال الاستعماري وانعكاساته.

أولا: الآليات القانونية.

ثانيا: شركات الامتياز.

ثالثا: انعكاسات الاستغلال الاقتصادي على المنطقة.

أ- على اليد العاملة.

ب- على شبكة النقل الداخلي والخارجي.

ج- على الصناعات التقليدية والحرف.

ارتبطت الأوضاع الاقتصادية في الجزائر على إمتداد فترة الإحتلال الفرنسي، بطبيعة المنظومة الاقتصادية التي وضعت أسسها الادارة الاستعمارية، وتشكلت في ظل الظروف المختلفة للجزائر لما يقارب قرن، ولذلك رأيت من الأهمية بمكان إدراج نبذة تاريخية عن هذه السياسة وأهم مراحلها، ومختلف العوامل التي بلورت معالمها، حتى تتضح الصورة التي شكلت السياق العام لحياة الجزائريين، وكيف أصبح وضعهم ضمن هيكلية، وقواعد، وتفاعلات الظروف التي أنتجت الادارة الاستعمارية.

فالاققتصاد الاستعماري بلغ أوجه في النصف الثاني من القرن التاسع عشر خاصة في مجال الصناعات الاستخراجية. وعرف ازدهارا في ترويج المنتجات الاستهلاكية المستوردة في فرنسا، وتطورا في الأرباح التي حققتها شركات الامتياز. وقد اعتمد النشاط الاقتصادي الاستعماري على استخراج المعادن الخام من المناجم في المناطق الداخلية ونقلها بواسطة سكك الحديد إلى الموانئ الساحلية مثل: ميناء بونة نحو المصانع الفرنسية ثم أعادتها في شكل بضائع و سلع استهلاكية إلى الأسواق الجزائرية، مما حقق لشركات الامتياز التي كانت تنشط في الجزائر أرباحا طائلة.

إنعكس هذا النمط الاقتصادي الاستعماري، على البنية الاقتصادية والاجتماعية التقليدية للمجتمع الجزائري، مما أدى إلى اضمحلال الزراعة المعاشية لصالح الزراعة التجارية، ومصادرة أراضي العرش، واحتكار الغابات ومنع الرعي فيها، وإدخال أنماط اقتصادية جديدة، قضت على الصناعات التقليدية المحلية، إضافة إلى محاصرة السكان بالضرائب، ودفعهم إلى البحث عن العمل بأجور زهيدة لدى الشركات الرأسمالية.

المبحث الأول: السياسة الاقتصادية الاستعمارية.

أولا: طبيعتها.

إن السياسة الاقتصادية الاستعمارية في الجزائر نموذجا من منظومة السياسة الاقتصادية الأوروبية الرأسمالية التي تحث الخطى على طريق التصنيع، ساعية وراء الثروة والمواد الخام والأسواق، بالإضافة إلى سعيها للحصول على متنفس لطاقتها ورأسمالها وسكانها، والعمل على إبقاء اقتصاد مستعمراتها في حالة ركود وانحطاط، حتى لا يدرك حقيقة الواقع المعاصر، ولا يستجيب للتحديات التي تفرضها السيطرة الاقتصادية والسياسية الاستعمارية التي لم تختلف في هدفها وإنما في آلياتها وأسلوبها حسب كل قطاع اقتصادي، الفلاحي والصناعي والتجاري والخدماتي.¹ ويعتبر مشروع السكة أنموذجا معبرا عن هذه السياسة ذلك أن المشاريع الاقتصادية في الجزائر تتميز بخصيتين اثنتين:

1- الحصول على الربح الوفير والسريع دون الاهتمام بموضوع تنمية المناطق في البلاد.

2- قمع الفرد الجزائري وسلبه ثرواته وتقديره وفق هذه السياسة المنتهجة بمختلف القوانين الجائرة في المجال الاقتصادي والاجتماعي وسياسة التهجير والتهميش التي عانى منها الجزائريون. فظهرت طبقتين اجتماعيتين سكان أوروبيون ينعمون بكل الثروات، وأغلبية السكان المحليين يعيشون تحت خط الفقر في المناطق الهامشية الفقيرة، فغرقت الأسواق المحلية بالصناعات المستقدمة من أوروبا واضمحت بذلك الصناعات المحلية التقليدية.

- القطاع الفلاحي:

كانت الفلاحة في الجزائر بما تنتجه من منتج عال من أهم مصادر الدخل، باعتبارها بلدا زراعيا بالدرجة الأولى فمنتوجها من الحبوب على مختلف أنواعها ما يكفي لتغذية سكانها، بل كان الفائض يصدر إلى فرنسا وحتى إلى إيطاليا لإنقاذ الأوروبيين. وإلى المشرق وإفريقيا السمراء.² وكان إقليم قسنطينة آنذاك كباقي أقاليم الجزائر ملكا مشاعا للأعراش، التي كانت تستثمرها جماعيا لتحقيق الإكتفاء الغذائي الذاتي وتحقيق فائض إنتاجي.³

¹ أحمد عطية الله، القاموس السياسي، دار النهضة العربية، ط 3، بيروت، 1980، ص 72.

² يذكر أحمد توفيق المدني أن إنتاج القمح في قطر الجزائر يقدر بنحو 20 مليون قنطار في العام، وتصدر الجزائر من الحبوب إلى الخارج نحو مليون و200 ألف قنطار من القمح و 800 ألف قنطار من الشعير، أنظر: المدني، هذه هي الجزائر، المصدر السابق، ص 358.

³ زقب عثمان، السياسة الفرنسية في الجزائر 1830-1914 (دراسة في أساليب السياسة الإدارية)، رسالة دكتوراه العلوم في التاريخ الحديث والمعاصر غير منشورة، جامعة الحاج لخضر- باتنة -، 2014-2015، ص 167.

وبعد الاحتلال حرمت السياسة الفرنسية الجائرة الجزائريين من أرضهم، بعد أن سلمت أحسن الأراضي وأجودها إلى المستوطنين، بقرارات القادة العسكريين الفرنسيين ومراسيم السلطات الإستعمارية فأباحت إغتصاب تلك الأراضي بسبب مشاركة أصحابها في الإنتفاضات الشعبية المختلفة. وبفعل عمليات الإغتصاب تلك تحول الفلاحون المحليون إلى مجرد خماسين أو أجزاء وأناس عاطلين تماما عن العمل يعيشون من التسول والأعشاب والنباتات التي تجود بها الطبيعة.¹

وتحولت زراعة تلك الأراضي المصادرة بما لا يتناسب مع حاجات المجتمع المحلي، من زراعة معاشية التي كانت تعتبر العصب الحيوي لاقتصاد السكان قبل الاحتلال باعتبار أن أغلبهم متواجدون في الريف، إلى زراعة نقدية تتمثل في بعض حاصلات التصدير، مثل: القطن التبغ، والكروم، التي أنشأت على حساب زراعة القمح والشعير، لأنهم لم يكونوا يهدفون لغير الثراء بأية طريقة كانت.² لأجل ذلك ركزوا مجهوداتهم على استنزاف الثروات وتسخير الأرض بدون حساب، كما أنهم لم يهتموا باستصلاح الأراضي البور وتدهور في الصناعات الحرفية، نتيجة لمنافسة السلع الأوروبية من الإنتاج الآلي بالاعتماد على رؤوس أموال ضخمة وإدارات وبنوك وشركات تعطيها كل ما يلزم، لتثبيت تلك السياسة.³

بعد أن تمكنت الإدارة الاستعمارية من الإستحواذ على مساحات شاسعة من أراضي الجزائريين، لجأت إلى مضايقتهم أكثر وذلك بسن تشريعات تحرمهم من الأراضي الصحراوية القاحلة، كما استهدفت إفتكاك الأراضي التي اتخذت كمراعي، وهي تلك الواقعة قرب الغابات، أو في المناطق الجبلية. وكمثال على ذلك مجموعة التقارير الخاصة بأراضي قسنطينة التي رفعت إلى الحاكم العام قصد منحهم حرية التصرف فيها. - انظر ملحق الوثائق الأرشيفية وثيقة رقم 06 تقارير التي رفعت إلى الحاكم العام بخصوص حرية التصرف في أراضي الجزائريين. أراضي قسنطينة (مكتوب بخط اليد) -.

وبعد عمليات المصادرة الجماعية، والتشريعات العقارية العديدة التي أصدرتها السلطات الفرنسية والتي أدت إلى ضياع مساحات أرضية هامة خاصة بالسكان، توجه أغلبهم إلى المناطق الجبلية

¹ ليون الإفريقي، وصف إفريقيا، تر: عبد الرحمن حميدة، راجعه على الواحد، دار الغرب الاسلامي، ط 2، الإسكندرية، 1983، ص 43.

² مغدوري، المرجع السابق، ص 39.

³ سعد الله، الحركة الوطنية الجزائرية، ج 2، المرجع السابق، ص 99.

والصحراوية متخذين من الغابة مركزا للاستقرار، ومن مواردها رزقا لهم، فقد كانت الأعراس تستعمل الغابات للرعي، وتتقاسم المساحات بالطرق التقليدية، وتتولى حراسة الغابات وحمايتها من الحرائق.¹ وفي سوق أهراس تمت مصادرة أراضي الجزائريين إذ يذكر أحد المؤرخين أن الإيطالي بيرغا رئيس بلدية سوق أهراس يرتب ضمن أغنى المستوطنين بستة آلاف هكتار، ينتج بها القمح والعنب. يأتي بعده مباشرة، الإسباني باسكال ديزيري والإيطالي رافائيل بييرو اللذان يملكان ما بين ثلاثة إلى خمسة آلاف هكتار. لم يكونوا يملكون شيئا عندما حلوا بالبلاد، تحصلوا على قروض بفضل الأراضي التي تسلموها من المحتل الفرنسي، وشرعوا في محاصرة أجود الأراضي الجزائرية، فكانوا يشترون الأراضي ويحاصرون القطع التي يرفض السكان المحليون بيعها، ثم يمنعون المرور إليها عبر حقولهم، وأخيرا يرغمونهم على بيعها بأبخس الأثمان.²

كانت نسبة 50% من السكان يعيشون على أقل من خمسة هكتارات لكل أسرة، كانت تلك الأسر القليلة بسوق أهراس تستحوذ على كل تلك الثروة، وتملك بعض الأسر الأكثر سعة بين 8 و 10 هكتارات. مع العلم أن الجزائريين لم تبق لهم إلا الأراضي الجذباء التي لا تكاد تكفي 5 هكتارات منها لضمان غذاء أسرة واحدة. يواجه السكان بتلك المدينة أصعب ظروف الحياة بصفة مستمرة، ويبيعون قوة عملهم مقابل أجور زهيدة. في الوقت نفسه، يعيش المستوطنون الأغنياء في التبذير والبذخ والإسراف، أمام الحرمان الذي يعانيه السكان المحليين.³

ويقطن بمدينة عنابة المستوطن جاني ذو الأصل الكورسيكي، المعروف بسمعته السيئة، ويملك تقريبا كامل السهل الخصب الممتد حول المدينة. يزرع الكروم ويملك حقولا كبيرة من القمح، ويمارس تربية الخيل. يسكن بقصر فخم على الساحل، يطل على شاطئ له مدخل خاص. يسافر باستمرار عبر العالم ويعد من الذين يتكلمون باسم الجزائر الفرنسية ويعتبرون أن السكان الجزائريين لا يملكون أي حق.⁴

إن الإدارة الاستعمارية كانت تدرك الدور الكبير الذي تلعبه الغابات في حياة سكان الأرياف، وغير المعروف في الغالب، فقد كانت الغابة تشكل نصف أو ثلثي حياة الجزائريين، بالنسبة للجبليين المستقرين، تشكل الغابة منطقة أساسية للرعي، فهي تساعد على تسمين قطعانهم، بدءا من أوائل

¹ عبد الحميد زوزو، الأوراس إبان فترة الاحتلال الفرنسي التطورات السياسية والاقتصادية والاجتماعية 1837-

1939، ج1، تر: مسعود حاج مسعود، دار هومة، الجزائر، 2005، ص. 98.

² بيكار زدرافكو، الجزائر شهادة صحافي يوغسلافي عن حرب الجزائر، تر: فتحي سعيدي، موفم للنشر، الجزائر، 2011، ص. 373.

³ زدرافكو، المصدر السابق، ص. 373.

⁴ نفسه، ص. 374.

الخريف، إلى أواخر أيام الربيع، كما أنها تساعد كذلك على تموين البدو الرعاة، عند انتقالهم من الصحراء إلى السهول خلال صيف الجزائر الجاف، وعموما فإن المزارعين الرعاة يعيشون أساسا على الموارد الغابية.¹

ففي المناطق الداخلية خاصة يعتمد السكان أساسا على شجر البلوط، والأرز، والعراعر العربي، بالإضافة إلى الممارسات الرعوية، والاعتماد على الخشب في صناعة الفحم، والتدفئة، والبناء، والبيع، وفي صناعة وسائل الفلاحة، وبعض الصناعات التقليدية المنزلية.

فبعد أن تم التصويت على أول قانون خاص بالغابات، بتاريخ 17 جويلية 1874 والذي هو تجسيد لقانون "الأهالي" في جزئه الخاص بالمواد القضائية، وذلك بتطبيق مبدأ المسؤولية الجماعية في مادته الأولى، وهذا بهدف تسهيل مهمة المستوطنين الطامعين في موارد البلاد، كما أن تطبيقه يعتبر مساسا مباشرا باقتصاد الجزائريين، بالإضافة على أنه يجبرهم على عدم البقاء داخل أو بالقرب من المساحات الغابية.² وبالمقابل تم منح هذه المساحات الغابية للمستوطنين، إذ استفاد ثلاثون مستوطن من مساحة قدرها 160 ألف هكتارا من الغابات³ وبرزت بوضوح تعاسة السكان المحليين بعد صدور قرار 17 جويلية 1885، الذي حرم الرعي نهائيا في الغابات.

وتكتمل سلسلة الإجراءات التعسفية في المجال الاقتصادي، فبعد حرائق 1881 صدر قانون غابي جديد بتاريخ 9 ديسمبر 1885، ثم جاء تقرير الذي رفعه المستشاران بوفاني ومولر إلى مجلس الحكومة، وصدرت بعد ذلك قوانين صارمة جعلت حتى الاقتراب من الغابة جنائية يستحق صاحبها العقوبة الصارمة.⁴

كما جاء قانون 21 فيفري 1903 يتضمن 190 مادة عقابية، ليؤكد كافة الإجراءات السابقة، وأضاف إليها مواد عقابية جديدة، منها أن بعض الجزائريين ملزمون كل سنة بتأدية خدمة مراقبة، لرصد حرائق الغابات، وكان عدم القيام بالخدمة يواجهه بعقوبات تأديبية.⁵

وفي العموم ظلت الإدارة الاستعمارية متقلبة في مواقفها بموجب القانون الأخير، مقترحة على الحاكم العام الشروع في مصادرة الأراضي المشتتة داخل الغابات على ضرورة تنفيذ عمليات

¹ Charles-Robert Ageron, **Les Algériens musulmans et La France 1871-1919**, Editions Bouchène, 2005, p. 103.

² عبد الحميد زوزو، دور المهاجرين الجزائريين بفرنسا في الحركة الوطنية الجزائرية بين الحربين 1919-1939، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، ص . 38.

³ المرجع نفسه، ص . 42.

⁴ شارل أندري جوليان، إفريقيا الشمالية تسير، القوميات الإسلامية والسيادة الفرنسية، تر: المنجي سليم وآخرون، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1976، ص . 127.

⁵ قداش، تاريخ الحركة الوطنية الجزائرية، ج1، المرجع السابق، ص . 57.

المصادرة، للحد من تدهور الغطاء النباتي، بسبب الحرث والفلاحة، وتوالت التقارير من إدارة الغابات إلى المصالح المعنية.¹

ولم يصب هذا الاستغلال السيء القطاع الزراعي فقط، بل أصاب الثروة الحيوانية أيضا، فقد عانت هي الأخرى من مشاكل عديدة - بسبب تلك السياسة - كضيق الأراضي الرعوية التي استولى عليها المستوطنون، ولم يترك لهم سوى الأراضي الجبلية الجذباء، وحصر المناطق المخصصة لرعي المواشي، وهو ما أدى إلى تراجع النشاط بشكل كبير، بسبب نزوح الفلاحين إلى المدن الكبرى داخل إقليم الدراسة كعنابة وقسنطينة أو خارجه إلى مدن أخرى، بحثا عن العمل وظروف معيشية أفضل.²

- القطاع الصناعي:

كان اهتمام الفرنسيين في القطاع الصناعي منصبا على خدمة حاجات المستوطنين، ولذلك كانت سياستهم في هذا الجانب تتناسب مع تلك الحاجات، ومن مظاهر تلك السياسة أن قامت فرنسا بمنع التصنيع في الجزائر بكل قوة، وهذا بهدف إبقائها سوقا للسلع الصناعية الفرنسية الحديثة والترويج لمنتجاتها.³

أما الصناعات التي سمح بها، فهي صناعات محدودة وخفيفة وتخدم مصالح الاستعمار، لا تزيد عن المناجم والسكة الحديدية، وبعض الصناعات الخفيفة كالمحاجر، والهدف من ذلك هو محاولة إبقاء الجزائر متخلفة صناعيا خوفا من فقدان المستوطنين لليد العاملة الرخيصة، ولاعتقاد الفرنسيين أن تطوير الصناعة في الجزائر، سيترتب عنه إخراج السكان المحليين من الفقر والجهل والتخلف.⁴

وبناء على تلك السياسة، فقد بقيت الصناعة الجزائرية ضعيفة، خاصة الصناعة الأهلية التي كانت تشمل صناعة النحاس الحدادة ودباغة الجلود ونسيج الزرابي والثياب الصوفية من برانس وحيالك وغيرها التي كانت تشتهر بها البلاد قبل الاحتلال.⁵

ويمكن حصر هذه السياسة الصناعية في:

1- التركيز على الصناعات الاستخراجية والمنجمية على غرار منجم الكوفيف والونزة وبوخضرة وربطها بمشروع سكة الحديد لنقل المنتج الخام إلى ميناء عنابة بغرض التصدير. مما أدى إلى تطور

¹ زوزو، الأوراس إبان فترة الاحتلال الفرنسي ..، المرجع السابق، ص . 294.

² محمد العربي الزبيري، الثورة في عامها الأول، دار البعث، ط:1، الجزائر، 1984، ص . 40.

³ العيسوي، المرجع السابق، ص . 30.

⁴ رابح تركي، التعليم القومي والشخصية الجزائرية، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، ط 2، الجزائر، 1981،

ص . 89.

⁵ عبد الكريم بوصفصاف، جمعية العلماء المسلمين الجزائريين وعلاقتها بالحركات الجزائرية الأخرى (1931 - 1945)، - دراسة تاريخية وإيديولوجية مقارنة -، رسالة ماجستير منشورات المتحف الوطني للمجاهد، الجزائر،

1996، ص . 50.

صناعات التعدين بخطى أسرع من الصناعات التحويلية، وكان من بينها صناعات استخراج الفحم، والرصاص، والفوسفات من مناجم ديفيفيه، الونزة وبوخضرة وجبل العنق والكويف في الشرق الجزائري على غرار باقي الوطن.

2- تحطيم الصناعة التقليدية المحلية، كما أهملت الصناعة في المستعمرة، فقد أدى استيراد السلع الأوروبية كاملة الصنع وتغير الأذواق وأنماط الاستهلاك إلى إفلاس ودمار العديد من الصناعات الحرفية والإلقاء بالحرفيين والنساجين وغيرها بين براثن البطالة، وإلى تضخم أعداد البروليتاريا¹ في المدينة بما يتجاوز فرص العمل المتاحة، وهي ظاهرة ازدادت تفاقما بتدفق الفلاحين الذين فقدوا أرضهم من الريف.²

- القطاع التجاري والخدمات:

أما في القطاع التجاري كانت التجارة الخارجية مزدهرة قبل الغزو الفرنسي. قد يبدو أن قولنا هذا مجرد إدعاء، ولكن المصادر على اختلاف لغاتها تثبت بأن الجزائر قبل الاحتلال كانت تقيم علاقات تجارية مكثفة مع إفريقيا جنوب الصحراء، ومع البلاد العربية وأوروبا الغربية خاصة. وبأن تجارتها تلك كانت مخططة وتدر على البلاد أرباحا كثيرة، تستثمر في سائر الميادين، ثم جاءت آفة الإستعمار، وما كادت تمر السنوات الأولى للاحتلال حتى أصبح ميزان التجارة الخارجية الجزائرية خاسرا لأن كل عمليات التصدير والتوريد صارت مقصورة على فرنسا.³

ومنه فإن حجم الاستيراد فاق حجم التصدير، ويعزى ذلك إلى بداية ظهور سكة الحديد من جهة وتطوير الموانئ والتركيز على الصناعات الإستخراجية وظهور الشركات الإستثمارية بتشجيع من الإدارة الإستعمارية وتنظيم النظام البنكي والمالي.⁴

فإلى جانب تطور شبكة النقل بمختلف أنواعها تم التركيز على النشاط المصرفي المنظم، وتركز نشاط البنوك التجارية، التي كانت كلها أجنبية، على تمويل تجارة التصدير والاستيراد، كما تقوم أيضا بتقديم القروض للمستهلكين، إذ كان الاستثمار في القطاع الخاص أكثر إنتاجية، وكان يوجه أساسا

¹ البروليتاريا: هو مصطلح ظهر في القرن التاسع عشر ضمن كتاب بيان الحزب الشيوعي لكارل ماركس، وفريدريك انجلز، يشير فيه إلى الطبقة التي ستتولد بعد تحول إقتصاد العالم من إقتصاد تنافسي إلى إقتصاد احتكاري، ويقصد كارل ماركس بالبروليتاريا الطبقة التي لا تملك أي وسائل إنتاج وتعيش من بيع مجهودها العضلي لا من أرباح لها من أي نوع. انظر: فلاديمير لينين، الدولة والثورة تعاليم الماركسية حول الدولة، ومهمات البروليتاريا في الثورة، دار التقدم الناشر العربي، موسكو، 1918، ص . 63.

² شلالى عبد الوهاب، أوضاع العمال المسلمين الجزائريين، المرجع السابق، ص . 88.

³ المدني، هذه هي الجزائر، المصدر السابق، ص . 367.

⁴ الزبيرى، الثورة الجزائرية في عامها الأول، المرجع السابق، ص . 43.

إلى المرافق العامة (الموانئ، السكك الحديدية، والمناجم من الفوسفات، الحديد الرصاص).¹ كل تلك العوامل أدت إلى خلق التجارة الخارجية والتي يمكن أن نلاحظ معالمها في النقاط التالية:

- 1- لتعزيز هذه السياسة أنشأ خط السكة لنقل البضائع من المناطق الداخلية نحو ميناء عنابة.
- 2- ربط التجارة الخارجية للجزائر بالاقتصاد الفرنسي.
- 3- ربط العمليات التجارية البيع والشراء بالعملة الفرنسية مما أسهم في رفع قيمة الميزان التجاري لفرنسا.

4- كان الجزائريون محرومين من القروض - وهو ما سببته في مباحث هذا الفصل لاحقا - التي كانت تعطى بسخاء كبير للتجار والصّناع والفلاحين الأوروبيين، الذين سيطروا على التجارة الداخلية والخارجية معا، وكونوا شبكات متداخلة مهيمنة على كل المرافق الاقتصادية في البلاد حتى أصبحت الجزائر سوقا رئيسية للتجارة الفرنسية، مع جلب المواد الخام التي تحتاجها الصناعة الفرنسية وبأثمان زهيدة.

5- إنشاء السكة خلق نوعا جديدا من التنقل فحل الإعتماد على وسائل النقل الميكانيكية محل الإعتماد على الجمال والبغال فبدأت بعض المهن المرتبطة بوسائل النقل التقليدية في الانقراض.

كانت تلك الإجراءات أولى الخطوات للسيطرة الفرنسية على تجارة البلاد الخارجية، بحيث تم صياغة القوانين بالكيفية التي تحقق ضمان الأرباح لمختلف الأطراف الفاعلة في مجال النشاط الاقتصادي، وقد سجل تطور القوانين التشجيع إلى قيام الاتحاد الجمركي بين الجزائر وفرنسا وتعميمه، وتحولت السلع المحلية إلى سلعة فرنسية معفاة من كل الرسوم في حال دخولها المستعمرة، وكان الحال كذلك بالنسبة للسلع المستوردة.²

يقول أبو القاسم سعد الله: (أنه في الفترة ما بين 1900- 1914 كان الكتاب الفرنسيون يتحدثون عن التقدم المادي للجزائر، وعن مضاعفة حجم التجارة الخارجية وعن الثروة الفائضة وسيل رأس المال³، ولكن القضية ليست ما إذا كانت هناك ثروة وتقدم مادي ودخل عال، ورأس مال، ولكن قضية من يشرف على هذه الوسائل ومن يستفيد منها فليس هناك من ينكر أن الكولون هم الذين كانوا يشرفون على الميزانية لأنهم يملكون أغلبية الأصوات في المجالس المحلية).⁴

¹ بن أشهنو، المرجع السابق، ص . 99.

² Julien .CH .A، ' Histoire de l'Algérie contemporaine (1827-1871), 1^{er} Edition P.U.F, Paris, 1964, p .85.

³ رأس المال: مصطلح اقتصادي يقصد به الاموال ، المواد، الادوات اللازمة لانشاء نشاط اقتصادي أو تجاري يهدف الى الربح.انظر: سعادة، المرجع السابق، ص.12.

⁴ سعد الله، الحركة الوطنية الجزائرية، ج:2، المرجع السابق، ص . 92.

ومنه نستنتج أن المنظومة الاقتصادية التي رسمها الاستعمار الفرنسي في البلاد أدت إلى تغييرات جذرية في جميع المجالات خاصة منها الزراعة في أشكال ملكية الأرض والصناعة والتجارة، مما نتج عنها تفكيك القاعدة التي يرتكز عليها التنظيم القبلي والروابط التي توحد بين سكان القبيلة، وتركت الفلاحين تحت رحمة السوق وتقلباتها.¹

ثانيا: مراحلها ومظاهرها.

أ- السياسة الاقتصادية الاستعمارية في فترة الحكم العسكري (1848 - 1870).

لقد كانت المنظومة الاقتصادية قبل الاحتلال الفرنسي للجزائر، تخضع لنظام علاقات الملكية الجماعية، ومع بداية الاحتلال العسكري في عهد النظام الملكي لوييس فيليب² شرعت الإدارة الاستعمارية الجديدة مباشرة في تحطيم الهيكل الاقتصادي والاجتماعي المحلي وذلك من خلال سياسة وضع اليد على الأراضي التي تملكها الطبقة المسيطرة المحلية، وتسليمها للمستوطنين.³

ولما أُسقط نظام الملك لوييس فيليب في 24 فيفري 1848، غير النظام كله من الملكية إلى الجمهورية الثانية. في حين واصل جنرالات فرنسا تقريبا نفس السياسة لكنها كانت بصورة أكبر، فبعدها عين الجنرال راندون حاكما عاما على الجزائر اعتمد على سياسة التهجير والاستيطان الاستعماري الأوروبي إذ تقرر تهجير مائة ألف أوروبي. وحاولت فرنسا سنة 1848 استغلال المستعمرة في امتصاص بعض مشاكلها الداخلية، كمشكلة العمل والعمال، فأوعزت للعمال الفرنسيين السفر إليها والعمل في الريف الجزائري إلا أن أنهم لم يستسيغوا حياة الريف الجزائري بعد حياة المدن في الوطن الأم.⁴

وكان الجنرال بيجو أول من أعلن عن ثروات وخيرات المستعمرة، عندما شرع في إقناع الأوروبيين بالهجرة إليها، وتنفيذ سياسة الاستيطان الفعلي، وقال معبرا عن خياره: (إنّ الذين لم يستطيعوا أداء واجبهم بفرنسا، قد جاؤوا إلى الجزائر بحثا عن الثروة.. إتنا بحاجة إلى عمال وفلاحين لهذه الأرض).⁵

¹ نصر الدين سعيدوني، رقائق جزائرية، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 2000، ص . 160.
² لوييس فيليب (1773 - 1850) : تولى السلطة في فرنسا من 1815 إلى غاية 1848، قضت ثورة 1848 على ملكه وفر إلى إنجلترا. انظر: إبراهيم لونيبي، القضايا الوطنية في جريدة المبشر 1847-1870، رسالة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة الجزائر، 1993-1994، ص . 74.
³ عبد الله الجندي، الاستيطان الفرنسي في الجزائر 1830 - 1919، (رسالة دكتوراه غير منشورة)، جامعة القاهرة، جمهورية مصر العربية، 1969، ص . 53.
⁴ مغدوري، المرجع السابق، ص . 42.
⁵ زوزو، الأوراس إبان فترة الاحتلال الفرنسي..، المرجع السابق، ص . 124.

وصرح أيضا أمام المجلس الفرنسي من نفس السنة بما يلي: (يجب أن نضع المستوطنين في ظروف ملائمة جدا. حيث توجد المياه الجيدة والأراضي الخصبة، يجب أن نخلق المستعمرات، ويجب توزيع كلّ الأملاك على المستوطنين من دون الاستفهام عن يملك هذه الأراضي بالسيف وبالمحراث).¹

وقد سارت السياسة الاستعمارية طيلة القرن التاسع عشر والقرن العشرين، في اتجاه كرس الاستيطان، وضمن بذلك سيطرة الكولون على أجود الأراضي الزراعية، والثروات المعدنية والحيوانية والنباتية على غرار إنشاء مشروع السكة الحديد كخط بونة - تبسة الذي كرس بشكل واضح السياسة الاستغلالية الاستيطانية. هذا ما تؤكد - انظر ملحق الوثائق الأرشيفية وثيقة رقم 07 رسالة الاحتجاج التي وجهت للحاكم العام في سنة 1877-، إذ ذكر فيها أن: (...أصحاب شركات الامتياز كانوا يدركون أهمية سكك الحديد في استغلال ثروات المناطق الداخلية والسيطرة عليها. وأن خط بونة- تبسة من دون أدنى شك سيضمن المستقبل التجاري والزراعي لمنطقتنا).

وقد لعب العامل السياسي دورا أساسيا في سير هذا النظام ودعمه ودافع عنه، ذلك أنّ الدولة الفرنسية هي التي تولّت مهمة انتزاع الأراضي وتوزيعها على الأوروبيين، وهي التي كانت تمدّه بالقروض وبالمساعدات.²

تشكل وفق هذا المسار نمطا اقتصاديا يقوم في الأساس على الاستغلال الزراعي، الذي كان ينقسم من الناحية العملية إلى قطاعين مختلفين، من حيث الطبيعة والأهداف، فكان القطاع الأهلي معاشيا، يفتقد لشروط الإمكانيات العصرية ويرتكز على زراعة الحبوب وتربية الثروة الحيوانية، في حين كان القطاع الاستعماري يحتكر أجود الأراضي الزراعية ويقوم على الإمكانيات الحديثة ويستفيد من رؤوس الأموال وقد ركز على زراعة الكروم والخضروات والفواكه وبعض النباتات الصناعية كالتبغ والقطن..³

بعد سنة 1850 بدأت الإدارة الاستعمارية العمل بالمشاريع العامة الكبيرة بمد شبكة طرق المواصلات البرية لتخفيض سعر النقل وزيادة حركة الاستيطان، ولخدمة مصالح الطبقة البرجوازية الإستعمارية. كما ساهم تطور المواصلات في تشجيع التجارة الداخلية، وسهل اعتماد نظام الحسم في

¹ أجيرون، الجزائريون المسلمون وفرنسا، المرجع السابق، ص . 96.

² محمد حربي، الثورة الجزائرية سنوات المخاض، موفم للنشر، الجزائر، 2006، ص . 88.

³ مغدوري، المرجع السابق، ص . 49.

المعاملات التجارية في مصرف الجزائر الذي أنشئ سنة 1851،¹ والذي سهل بدوره النشاط التجاري، حيث دخل الإقتصاد النقدي إلى داخل القبائل.²

ويذكر في هذا الصدد عبد اللطيف بن أشهنو في قراءة له لوضع المؤسسات الفرنسية سنة 1855: (يذهب التجار أيضا إلى تبسة لشراء الأصواف الكثيرة التي تفوتها رقابة حركة السوق، وتدخل المبالغ التي يجمعها العرب من هذه العملية إلى حوانيت السكان الأصليين أو التجار الأوروبيين متحولة إلى أقمشة أو أسرجة أو مواد غذائية استعمارية أو مجوهرات).³

بلغت الأراضي التي سلبت من الجزائريين سنة 1860 قرابة خمسين مليون هكتار منها 370 ألف هكتار للمستوطنين. لنتزايد وفق التطور الزمني بشكل ممنهج وواسع حتى تغطي كل المناطق ذات المنفعة الاقتصادية وتتحول بعض المناطق الفارغة إلى بؤر استيطانية على غرار المناطق ذات الثروات المعدنية.⁴

يذكر المؤرخ أندري نوشي محلا الوضع في عمالة قسنطينة: (لقد ازداد حجم تصدير الصوف والحبوب وأرسلت الشركات المرسلية ممثلين عنها إلى بونة لشراء الصوف العربي.. في بونة كما في قسنطينة يجلب العرب مزيدا من الحبوب، كان يتم شراء كل شيء ويصدر إلى فرنسا).⁵ ففي رسالة نابليون الشهيرة إلى الحاكم العام بيليسي بتاريخ 6 فيفري 1863، ذكر فيها أن: (الجزائر مملكة عربية)، وأن الوقت حان لتقسيم العمل فيها لجعلها أكثر إنتاجا: للجزائريين (تربية المواشي، والخيول، وفلاحة الأرض)، أما بالنسبة لحيوية وحكمة الأوروبيين فاستغلال الغابات والمناجم واستصلاح الأراضي والري وإدخال الزراعة المتقدمة).⁶ من جهة أخرى أعطى (الحرية الكاملة) للشركات الرأسمالية في التصرف بالبلاد. تطبيقا لهذه السياسة جاء قانون سيناتوس - كونسيلت المؤرخ في 22 أبريل 1863.⁷ - والذي سنتناوله بالتفصيل في المبحث الثالث من الفصل الموالي -.

¹ أنشئ مصرف الجزائر بناء على قانون 4 أوت 1851 ، وافتتحت له فروع في وهران سنة 1853، وقسنطينة سنة 1856، وبونة سنة 1859، وفي تلمسان وسكيدة سنة 1875. انظر: عمار بوحوش، التاريخ السياسي للجزائر من البداية ولغاية 1962، ط1، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1997، ص . 143.

² بوعزيز، سياسة التسلط الاستعماري، المرجع السابق، ص . 12.

³ بن أشهنو، المرجع السابق، ص . 114.

⁴ بسام العسلي، الاستعمار الفرنسي في مواجهة الثورة، دار النفاسي، ط: 2، بيروت، 1986، ص ص . 45 - 73.

⁵ Nouchi .A, *Enquête sur le niveau de vie des populations rurales constantinoises de la conquête jusqu'à 1919*, Paris, 1961, p . 236.

⁶ شريخي، عيساوي، المرجع السابق، ص.139.

⁷ عباد، الجزائر بين فرنسا والمستوطنين، المرجع السابق، ص . 41.

هذا بالإضافة إلى النظام الضريبي الذي فرضته الإدارة الفرنسية في المستعمرة، وأثقلت به كاهل السكان، فحددت توجيه جديد للإنتاج نحو التبادل، الأمر الذي دفع بالقبائل لتحمل إنتاجها إلى الأسواق. مما أدى إلى بسط نفوذ رأس المال التجاري.¹

وقد حافظت السلطات الفرنسية في البلاد تقريبا على نفس النظام الضريبي الذي كان سائدا أثناء العهد العثماني وكانت الضرائب تتمثل في:

- **العشور:** وتفرض على الأراضي الزراعية وتحدد على حسب الجابدات أو الزويجات ومساحة كل جابدة تقدر بحوالي 12 هكتار ويقرض عليها مقدار مالي من 10 إلى 20 ف.ق. وفي بعض المناطق تؤخذ عينا وهي خاضعة لعدة عوامل مثل نوعية الأرض المزروعة وكمية المحصول والكوارث التي تتعرض لها بعض المناطق مثل: الجفاف والجراد وتؤخذ هذه الضريبة بعد إتمام عملية الحصاد.

- **الزكاة:** وهي الضريبة التي تفرض على قطعان الماشية وتقوم الحكومة العامة بتحديدتها كل سنة وهذا حسب القيمة التجارية للمواشي.

- **الحكور:** وهي ضريبة تطبق فقط على أعراش قسنطينة، عبارة عن ثمن الكراء الذي يؤديه الفلاحون على الأرض العزلية (العرشية) وهذا النظام كان متبعا في الجزائر أثناء الحكم العثماني وبعد ذلك اعترافا من الفلاحين بملكية من الدولة لتلك الأراضي وقد أبقتة فرنسا. وقدرت قيمة الكراء بـ 20 ف.ق. على كل جابدة في المناطق التي تقدر فيها قيمة العشر بـ 25 ف.ق. للجابدة الواحدة، أما التي يقبض فيها أقل من ذلك فإن قيمة الحكر قدرت بـ 10 فرنكات فقط وهذا دون النظر إلى الظروف المختلفة التي ساءت تلك السنة.²

بالإضافة إلى هذا كانت الضرائب المجحفة تجبر الجزائريين في كثير من الأوقات على بيع ما تبقى لهم من أراض ومواش، من أجل تسديدها. وقد بلغت القسوة بمستخلصي الضرائب الفرنسيين أنهم كانوا: (يأخذون قهرا من الرجل البرنس الذي يكتسي به).³

- **السياسة الاقتصادية الاستعمارية في فترة الحكم المدني 1870 - 1914:**

في الوقت الذي خرجت فيه المستعمرة من أزمة اقتصادية كبيرة حادة في الفترة ما بين 1866 - 1869، انفجرت الحرب الفرنسية البروسية في جويلية 1870، فانعكست كذلك على الجزائريين بتخفيض

¹ بن أشهنو، المرجع السابق، ص . 69.

² الغالي غربي وآخرون، العدوان الفرنسي على الجزائر - الخلفيات والأبعاد - ، منشورات المركز الوطني، الجزائر، 2007، ص ص . 225 - 226.

³ سعد الله، الحركة الوطنية الجزائرية، ج: 2، المرجع السابق، ص . 112.

الأشغال العمومية التي كانت تغذي ما بين ستة وعشرة آلاف عامل، الشيء الذي سبب زيادة في عدد العاطلين عن العمل، ونزوحهم إلى المدن.

في هذه الظروف الصعبة اتخذ بنك الجزائر قرارا بمنع تقديم القروض للذين لم يسددوا التسبيقات التي قدمت لهم لتمكينهم من جني المحاصيل، الشيء الذي زاد في تعقيد الوضعية وخلق ما أسماه الدكتور فارنبي (حالة مرضية تقريبا)، لكن المتضرر الأول من هذه الحالة لم يكن المستوطنون، بل كان الجزائريون.¹

وقد حوّل مرسوم 24 ديسمبر 1870، القسم الأكبر من القبائل إلى أراض مدنية، وهكذا أخضعت إدارة البلديات الفلاحين لعبء ضريبي إضافي بشكل زيادات على الضرائب. وأكثر من ذلك كانت تدفع بالعملة الفرنسية،² إذ قررت الإدارة الاستعمارية أنّ هذه العملة وحدها هي سارية في المستعمرة.³ وأضيفت إلى كل هذه الضرائب أخرى جديدة كضريبة البلدية على الإيجار وضريبة المهنة وغرامة 7 فرنكات على الهكتار الذي يمكن أن يباع بـ 100 فرنك فارتفعت بذلك قيمة الالتزامات الضريبية سنة 1900 إلى 40.800.000 ف.ق. أي ما يعادل 12 ف.ق. على كل فرد واحد.⁴

فدخل الاقتصاد النقدي الذي فرضته طبيعة السياسة الاقتصادية الاستعمارية سبب ضعفا في إعادة إنتاج النظام الاقتصادي الجماعي.⁵ إذ كان الجزائريون أكبر المنتجين للقمح، فكانوا يستغلون 2.3 مليون هكتار من بين ثلاثة مليون هكتار، وهي مخصصة لإنتاج الشعير من أجل ضمان أعلاف الحيوان وجزء منها للقمح الصلب، الذي كان يعطي الدقيق والعجائن، وكان الأوروبيون قد وضعوا أيديهم على إنتاج القمح اللين والشوفان من النوع الجيد، في نواحي سيدي بلعباس والسرسو وسطيف، وكانت جودة القمح اللين الجزائري تضاهي أحسن أنواع القمح في أوروبا وأمريكا بفضل قيمتها الغذائية.⁶

كما سمحت الحراثة الآلية وتجهيزات الري لبعض المناطق من تحقيق مردود بمعدل 15 قنطار، غير أنّ هذه التجربة كانت محدودة عند فئة من الأوروبيين، وقد بقيت زراعة الحبوب تزاوّل بشكل عام

¹ عباد، الجزائر بين فرنسا والمستوطنين، المرجع السابق، ص . 58.

² في سنة 1851، ألغت الإدارة الاستعمارية النقود الجزائرية العثمانية وسكة نقود فرنسية.

³ بن أشهنو، المرجع السابق، ص . 112.

⁴ محمد بلقاسم حسن بهلول، القطاع التقليدي في الزراعة الجزائرية - تحديده ونظام دمج في الثورة الزراعية-، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1985، ص . 240.

⁵ من هذه الآثار شجعت السكان الأصليين على بيع احتياطيهم التقليدي، مما يسبب في حالة المحصول السيئ وضعف سلبيا عند شراء ما ينقصهم من حبوب، بالإضافة إلى تفشي ظاهرة الربا في أوساط التجار المحليين والأوروبيين... انظر:

نوشي، تحقيق حول وضعية إقليم قسنطينة، المرجع السابق، ص . 257.

⁶ مغدوري، المرجع السابق، ص . 55.

في المساحات الواسعة والممتدة، وكان الأوروبيون يعتمدون أسلوب استراحة الأرض، وبقي الإنتاج رهن الظروف المناخية وسيطرة الجفاف الذي أبقى على مستوى سقف الإنتاج يراوح في مكانه.¹ وفي 13 جويلية 1874 أقرت الإدارة من جديد ضريبة أخرى لزيادة مداخيل الخزينة الفرنسية، عرفت بال**ضريبة العربية** يدفعها الجزائريون، ومعنى ذلك أن الجزائريين الفقراء كانوا يدفعون ضرائب لا يدفعها المستوطنون الأغنياء.²

وما يمكن التأكيد عليه أن النظام المصرفي كان مبنيا على قواعد تحكم السوق المصرفية الفرنسية وعلى خدمة الأقلية الاستعمارية فكانت مثلا الخزينة العمومية هيئة تتكفل بجمع الضرائب على حساب الأغلبية الجزائرية (حيث أن المستوطنين كانوا معفيين من عدة ضرائب لفائدة الأقلية الأوروبية بإنشاء الطرق والمدارس والمستشفيات مما يوفر شروط حياة أفضل للأوروبيين بهدف الاستقرار).³

ومع نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين ساءت الأوضاع الإقتصادية للقبائل الجزائرية وظهرت طبقة برجوازية أوروبية من تراكم رأس مال شركات سكة الحديد والمشاريع الكبرى للقطاع الخاص.⁴

فكانت التجارة، الصناعة، المعامل، وسائل المواصلات الأساسية، هي النشاطات التي يحكم عليها الأوروبيون قبضتهم. فالفرنسيون والإيطاليون والإسبان والمالطيون والألمان والنمساويون والروس البيض والألزياسيون والكورسيكيون واليهود، هم مواطنون فرنسيون، ومن ثم هم مواطنون من الدرجة الأولى في الجزائر. فعدد من الأفراد والشركات الأوروبية تحتكر الصناعة القليلة التي بنيت في البلاد، مثل: مصنع الإسمنت، ومصنع الورق، ومصنع عربات القطار، والمطاحن، ومعاصر الزيت، ومصنع الصابون، إلى غير ذلك.

أما الرأسماليون الجزائريون فلا يكادون يعملون في أهم فروع الاقتصاد، مما يجعل من الصعب الحديث عن وجود برجوازية محلية كبيرة. ففي تجارة الجملة لا يوجد السكان الأصليون، لأن اليهود يقبضون على هذا النشاط، وقلما يقوم التجار المحليون بدور الوطاء... نفس الصعوبات تطبع

¹ أحمد البعلبكي، المسألة الزراعية أو الوعد الراقد في ريف الجزائر، عوידات للشر والتوزيع، بيروت، 1985، ص . 82.

² بوعزيز، سياسة التسلط الاستعماري...، المرجع السابق، ص . 56.

³ أحمد هني، المرجع السابق، ص . 66.

⁴ محفوظ قداش، تاريخ الحركة الوطنية الجزائرية، ج 1، المرجع السابق، ص . 27.

القطاع الزراعي، لأن أكبر الأراضي كما أشرنا سابقا مركزة بين أيدي الأجانب، في حين أن الملاك الكبار المحليون قليلون.¹ وعلى العموم يمكن أن نستخلص المراحل التالية:

1- فرض مجموعة من الضرائب أثقلت كاهل الجزائريين ففي سنة 1870 دفعوا مقدار 14 مليون فرنك فرنسي قديم ضريبة عربية و 22 مليون ف.ف.ق كضريبة أخرى، وخلال الفترة ما بين 1885 - 1890 كانوا يدفعون سنويا ما مقداره أربعة ملايين ف.ف.ق وعلى سبيل المثال نذكر ما تم في عمالة قسنطينة إذ دفع السكان باسم الضريبة العربية بين سنتي 1830 - 1900 ما يقارب 14.538.965 ف.ف.ق ونتج عن ذلك أن دفع سكان قسنطينة منذ 1860 أكثر من 29 مليون فرنكا ذهبيا.²

2- إنشاء منظومة مصرفية تحوي على شبكة ضخمة من البنوك التجارية وبنوك الأعمال ومؤسسات مالية. والسياسة المالية لها دورا هاما في الاقتصاد الاستعماري من جهة وفي تثبيت الوجود الاستعماري في الجزائر دون معرفة الهيئات والمؤسسات التي تكون محل عمل أدوات السياسة النقدية، كامتداد للنظام المالي والنقدي الفرنسي.

3- تمويل نشاطات التقيب ومناجم الفحم ومشاريع الهياكل القاعدية كمشروع سكة الحديد وتشجيع الزراعة الاستعمارية والتجارة الخارجية، يقابله إهمال القطاع الزراعي التقليدي المملوك من قبل الفلاحين الجزائريين. وما يؤكد هذا تركيز جل المصارف في المناطق الأهلة بالسكان الأوروبيين وبعض مناطق استغلال الثروات الطبيعية، فلقد كان هذا الجهاز نقمة على الجزائريين جراء ارتفاع معدلات الفوائد المفروضة عليهم وعجزهم عن سداد الأقساط وفوائدها.

4- قامت النظرية الاستعمارية على العمل بنظام لأهميتها كمؤسسات مالية في تطوير العملية الاقتصادية والتجارية من أجل تدعيم هذا النشاط بهدف تحقيق التنمية الاقتصادية، ذلك أن تمويل المشاريع يتم عن طريق الموارد الموجودة فيها.³

وعليه فإن البنوك عامة كانت جزءا من الجزائر المحتلة، فالنظام المالي كان يفتقر إلى هذه المؤسسات التي أحدثها الإستعمار الفرنسي. وأول مؤسسة مصرفية في المستعمرة هي التي تأسست بموجب القانون الصادر في 1848/07/19، لكن توقفت بسبب ثورة فيفري 1848 التي أطاحت بالملكية في فرنسا.⁴

¹ زدرافكو، المرجع السابق، ص. 356.

² بورغدة رمضان، الجزائريون والعدالة الفرنسية في عمالة قسنطينة خلال النصف الثاني من القرن 19، مذكرة ماجستير - جامعة قسنطينة - ، 2000، ص . 31.

³ عمورة، المرجع السابق، ص ص . 251 - 253.

⁴ بورغدة، الجزائريون والعدالة الفرنسية، المرجع السابق، ص . 43.

المبحث الثاني: أهمية المنطقة الإقتصادية.

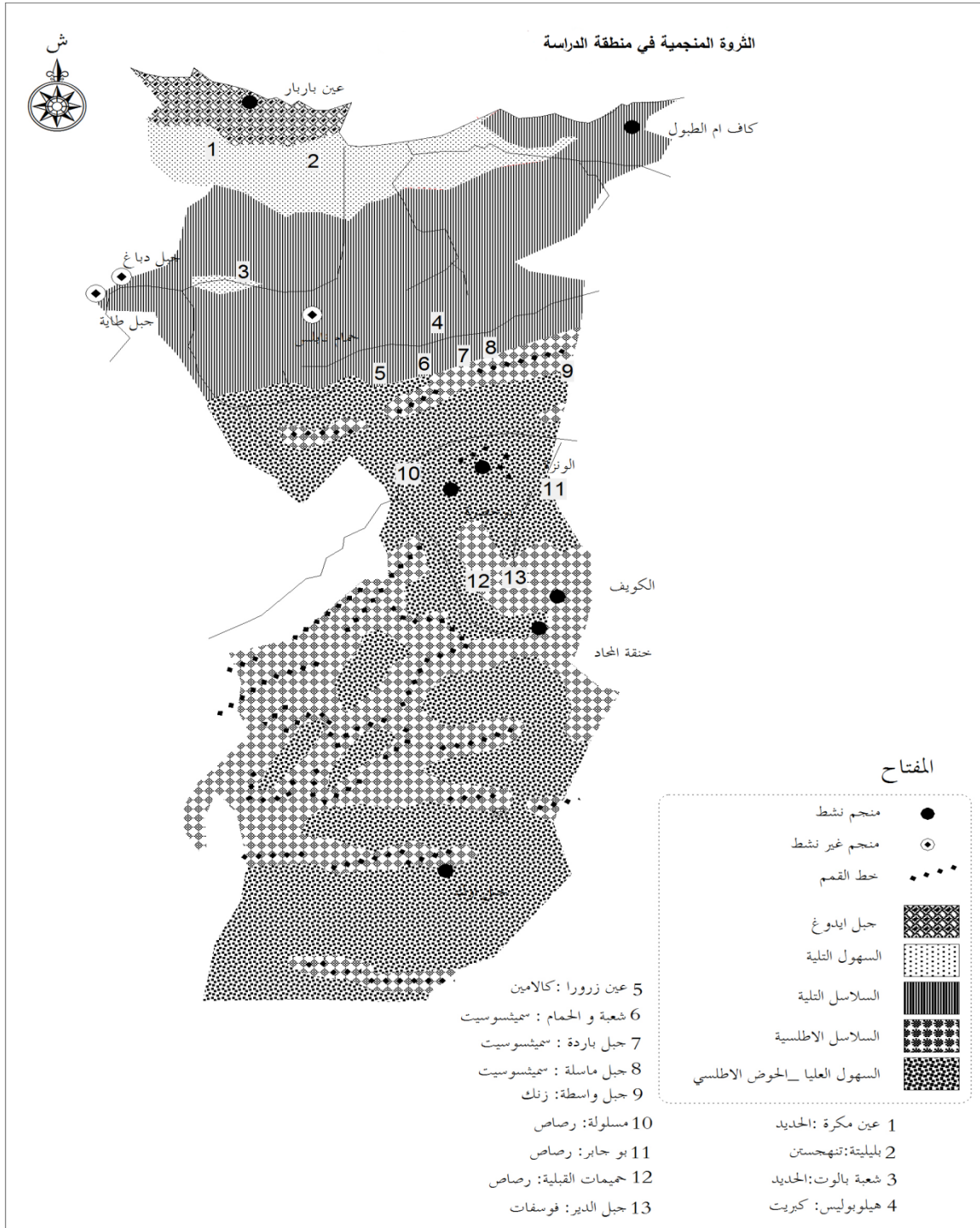
أولاً: خريطة الثروات المنجمية والنباتية.

إنّ المنطقة قيد الدراسة تشغل حيزاً جغرافياً واسعاً يمتد من خط ساحل البحر الأبيض المتوسط إلى جنوب عمالة قسنطينة على تخوم الصحراء مما جعله فضاءً واسعاً للتنوع المناخي والذي أدى إلى تنوع في الإنتاج الزراعي والحيواني كالأغنام والأبقار والإبل..، والنباتية كالحلفاء والأخشاب وغيرها. بالإضافة إلى غناه بالثروات المنجمية الحديد والفسفات الزنك.. كل تلك الأسباب كانت دافعا إلى سيلان لعاب المستثمرين الأوروبيين والقادة العسكريين الفرنسيين من أجل السطو والسيطرة على هذه المنطقة، فمن خلال المصادر الأرشيفية والإحصاءات التي تبين حجم استنزاف تلك الثروة ندرك نوعية المواد التي يتم نقلها عبر سكة الحديد إلى رصيف الشحن بميناء بونة قصد تصديرها إلى الخارج، - أنظر ملحق الصور صورة رقم 07 نقل خيرات الجزائر من ميناء بونة نحو الخارج عبر سكة الحديد. - ومنه يمكن الوقوف على الأهمية الإقتصادية للمنطقة من خلال التعريف بمختلف الإمكانيات:

أولاً: خريطة الثروات المنجمية والنباتية.

المقصود بالخريطة هو تموضع أماكن المعادن والنبات الطبيعي ذو الأهمية الإقتصادية في مجال الدراسة - أنظر ملحق الخرائط والأشكال خريطة رقم 13 المصادر المعدنية في جنوب-غرب قسنطينة سنة 1912- وحجم هذه المناجم ودرجة استغلالها غداة الإحتلال الفرنسي، ويمكن حصرها حسب موقعها الجغرافي كالتالي:

أ - الثروة المنجمية: تزخر المنطقة فضاء بحثاً بثروة منجمية هامة متنوعة المواد المعدنية التي لأجلها تم ربط المناطق الداخلية البعيدة عن الساحل بخط سكة الحديد بونة - تبسة. وتتوزع بحسب موقعها الجغرافي إلى قسمين أساسيين ثلثة وأخرى داخلية كما توضحها الخريطة المولية. وتوجد في المنطقة الساحلية كذلك مجموعة مناجم مثل: مناجم عين مكرة، ومناجم ديفينييه، لكنها ضعيفة من حيث الاحتياط وتم استغلالها لسنوات قليلة فقط.

خريطة رقم 12: توزيع الثروة المنجمية. ¹

من تعريب صاحبة البحث.

¹ Carol Pierre, la question de l'Ouenza, le Journal des finances, 13 janvier 1912, p . 51.

- **المناجم التلية:** وهي مجموع المناجم التي تقع في التل من السهول الداخلية إلى خط الساحل. حيث تتميز هذه المناجم بتنوع معادنها وامتزاجها (الحديد، التنغستين، النحاس، الزنك، الرصاص والكبريت...). وتعد هذه المناجم ضعيفة من حيث احتياطها.¹ على سبيل المثال لا الحصر: مناجم عين مكرة وكاف أم الطبول مثل ما هو موضح بالخريطة السابقة.

- **مناجم عين مكرة:** يمثل هذا المنجم كتلة متباينة ذات طول 1500 متر. وتضم مناجم عين مكرة عدة نقاط أساسية للإستغلال منها: التي توجد في منطقة أولاد عطية (مروانية)، ومنطقة بلاليتا (منجم نيكولا، كاريزاس، مابودجا وبوحمرة). كل تلك المناجم تم إكتشافها خلال السنوات الأولى للإحتلال الفرنسي للمستعمرة، من طرف السيد فرونال سنة 1845، ليمنح إمتياز إستغلال مناجم كل من: (بوحمرة، موبوجا، وكاريزاس، وعين مكرة).²

- **منجم كاف أم الطبول:** يقع هذا المنجم على المنطقة الحدودية الجزائرية - التونسية يبعد عن مدينة القالة ب 8 كيلومتر، و30 كلم على الطارف و23 على طبرقة التونسية، لا يقل أهمية هذا المنجم عن مناجم عين مكرة، فهي أيضا اكتشفت في سنة 1845، وشرع في استغلاله ابتداءا من سنة 1849 من طرف تجار مرسيليين على الرغم من انعدام الأمن في القطاع، حيث تطلب تهيئته نفقات كبيرة من: تعبيد طريقها وإنجاز سكة حديد إلى غاية منطقة المسيدة *La Messida*، أين تم إنشاء مصهر حديد، الأمر الذي أدى إلى التخلي عن استغلال المنجم سنة 1893. وعلى العموم فإن أغلب المناجم التلية تقع ضمن نطاق منطقة صعبة التضاريس وفي أعماق الأرض مما صعب عملية استخراجها وارتفاع نفقاتها بسبب تدفق المياه والطبيعة الصخرية لهذه المناجم.³

- المناجم الداخلية:

إن هذا النوع من المناجم - كما هو موضح في الخريطة رقم 26 - لا تكثر في الجبال وعلى قمة التلال، فأغلبها نجدها على طول مساحات شاسعة في سهول عالية، حيث تتوفر على عدة معادن الفوسفات والحديد ومعدن الزنك بجبل وسطة، وبوجابر وجبل جبيسة، كما تحتوي أيضا على معدن الرصاص بالحمامات القبلية، وبوجابر والمسلولة.⁴ ومنها:

¹ كارول، المصدر السابق، ص . 47.

² مارسيلون، المصدر السابق، ص . 36.

³ كارول، المصدر السابق، ص . 48.

⁴ المصدر نفسه ، ص . 50.

الفوسفات:

- تقع مناجم الفوسفات في جنوب الهضاب العليا التبسيّة، ضمن منطقة رعوية، قريبة من الحدود الجزائرية - التونسية.¹ ومنذ سنة 1885، بدأ الاستغلال بشكل بسيط ليتطور مع تطور وسائل الإنتاج وزيادة الإستثمار ليأخذ شكلا واسعا مع ربطها بخط سكة الحديد مباشرة نحو ميناء بونة للتصدير.²
- **منجم الدير الشمالي:** يقع هذا المنجم على بعد 21 كم شمال غرب تبسة، بالقرب من الحدود الجزائرية - التونسية. ويوجد في المنطقة الشمالية لهضبة الدير، منح إمتيازه في 16 ديسمبر 1907، إلى محاسب فرنسي يدعى "جرمان"، لمدة خمسين سنة. يشمل الإمتياز على مساحة تقدر بنحو 2.031 هكتار، منها 1.841 هكتار أراضي عرش. فرض دفتر الأعباء على المستأجر دفع كفالة مائة ألف ف.ف.ق.
- **منجم الدير الجنوبي:** يقع منجم الدير الجنوبي بدوار قوراي، دائرة مرست حاليا، ويبعد عن مدينة تبسة بحوالي 16 كلم، ويرتبط بخط سكة حديد بين تبسة - سوق أهراس بطول 6 كلم.
- **منجمي عين كيسة وذبية:** يقع هذان المنجمان على بعد 7 كلم من شمال شرق تبسة، ويستخرج منهما الفوسفات الكائن في كتل جبل الدير.³
- **منجم خنقة الموحد:** يقع المنجم على بعد 7 كلم جنوب شرق بكارية، و 10 كلم جنوب الكويف، و 17 كلم شرق تبسة. ويوجد في منطقة جبلية محاذية للحدود الجزائرية - التونسية.⁴ اكتشف في سنة 1904، وحصلت على رخصة التنقيب فيه عن معادن الزنك، الرصاص، والحديد، "شركة موخته الحديد"، بتاريخ 5 ماي 1909.⁵
- **منجم الكويف:** يقع هذا المنجم على بعد 27 كلم من شمال شرق تبسة، وتم اكتشاف مادة الفوسفات فيه من قبل العسكري **فيليب توماس** سنة 1873،⁶ فبدأ النشاط الصناعي في المدينة بقيام المهندس الفرنسي **أدولف كارنو** بدراسة ميدانية هندسية سنة 1885. وفي سنة 1878 عثر على خام الحديد من

¹ Lespès René, *Le port de Bône et les mines de l'Est Constantine*, In. *Annale de Géographie*, tome .32, 1923, pp . 526.

² شلالى عبد الوهاب، دور عمال المناجم الجزائرية، المرجع السابق، ص . 9.

³ المرجع نفسه، ص . 10.

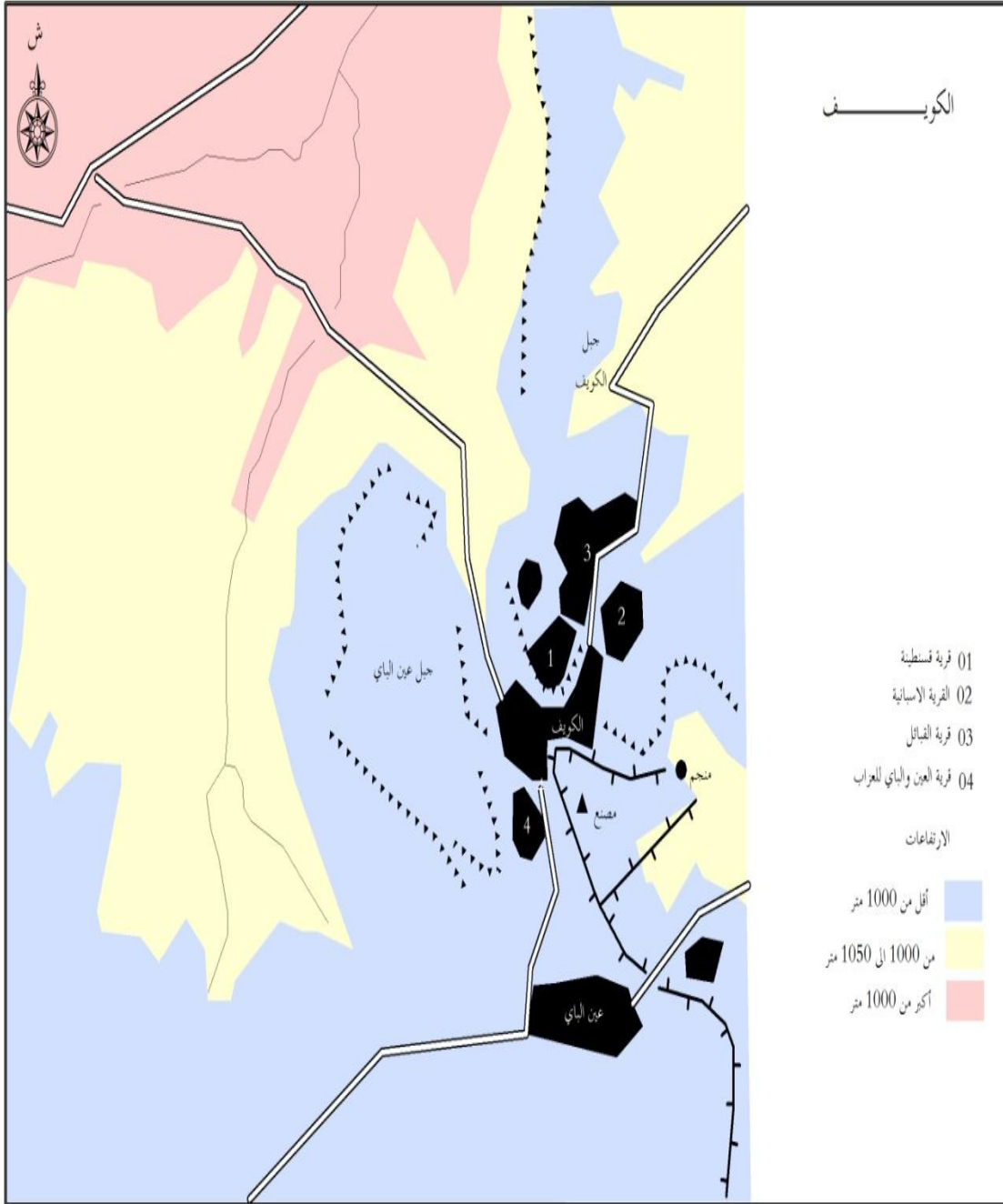
⁴ نفسه، ص . 12.

⁵ ليسبي، المصدر السابق، ص . 33.

⁶ شلالى عبد الوهاب، دور عمال المناجم الجزائرية، المرجع السابق، ص . 12.

قبل المهندس **جيوليس تيسو**. وتم ربطه بخط سكة حديد مباشرة نحو ميناء بونة في سنة 1893.¹
والخريطة الموالية توضح موقع منجم الكويف بإقليم تبسة.

خريطة رقم 13: منجم الكويف بإقليم تبسة.²



الخريطة من تعريب صاحبة البحث.

¹ C.A.N, Delacroix Emile. M, Minières, usines métallurgiques, carrières et sources d'eaux minérales Revue de la législation des mines, 13^{ème} année, Janvier-février 1896.

² كارول، المصدر السابق، ص . 58.

- **مناجم الوزنة:** تقع أهم مناجم الحديد بجبل الوزنة، الواقع في منطقة الحدود الجزائرية - التونسية.¹ ويطلق هذا الإسم على أعلى قمة في السلسلة الجبلية بمقاطعة غابة أولاد سيدي يحي بن طالب، على بعد 29 كلم من شمال شرق العوينات. وتشمل مناجم الوزنة مواقع هامة غنية بالحديد هي: كدية دواميس، كدية حلاتيف المركزية، ثم كدية (سانت بارب - كونغوميرا)، كدية شاقورة، الكدية الزرقاء، منجم الكدية السوداء.²

- **منجم بوخضرة:** يقع منجم بوخضرة في جبل بوخضرة، بغابة أولاد سيدي يحي بن طالب أيضا، على بعد 13 كلم، من شمال دائرة مرسط وبدأ استغلاله سنة 1921 وتم ربطه بسكة الحديد نحو ميناء عنابة.³

وبعد اكتشاف مناجم فوسفات الجير من طرف السيد **توماس** سنة 1885، تم التعرف على طبقات مهمة ذات تركيز عال من فوسفات الجير، بكل من تونس والجزائر من قفصة إلى بوغار على مسافة 700 كلم، وكانت محاولات استغلال الفوسفات الأولى في المنطقة غير ناجحة لأن تركيز الفوسفات (كمية الفوسفات الموجودة في هذه الطبقات) لم تكن عالية لدرجة استغلاله والحصول على فائدة كبيرة. لكن تم الإهتمام بها مجددا لكن بعد الإكتشافات التي عرفتها نواحي منطقة تبسة والتي أظهرت وجود مناطق ذات تركيز عال من كمية الفوسفات وأعطت نتائج استخراج جيدة، وهذا على مساحة كبيرة تبدو جد واعدة كما يذكر ذلك المفتش العام للمناجم بالمنطقة م. ل. **أقويون**.⁴

ومع ذلك فإن استغلال هذه المناجم أو (المحاجر) بشكل واسع في الأراضي البلدية للدواوير أو في أراضي فلاحية جماعية والتي توجد تحتها الطبقات المكتشفة، خلقت على مستويات عديدة، مشاكل قانونية وإدارية ذات أبعاد كبيرة والتي تبقى حلولها الحساسة، تعرف تعقيدات ناتجة عن المضاربات التي يمكن أن تثيرها مثل هذه الاستكشافات.⁵

- **منجم المسلولة:** يقع جبل المسلولة على بعد 5 كم غرب بلدية العوينات، و54 كم جنوب غرب سوق أهراس.⁶ واكتشف هذا المنجم سنة 1870، لكن افتتح للإستغلال ابتداء من سنة 1903.⁷

¹ كارول، المصدر السابق، ص . 56.

² شلالى عبد الوهاب، أوضاع العمال المسلمين ..، المرجع السابق، ص . 8.

³ ليسبي، المصدر السابق، ص. 35.

⁴ شلالى عبد الوهاب، دور عمال المناجم الجزائرية في ثورة التحرير الجزائرية، ص . 12.

⁵ ديلاكروا، المصدر السابق.

⁶ عبد الوهاب شلالى، أوضاع العمال المسلمين..، المرجع السابق، ص . 15.

⁷ Francis Laur, Le cartel de l'Ouenza, 30 avril 1908.

نستخلص مما سبق أن هناك تنوعا في الثروة المعدنية بالمنطقة الشرقية - إقليم تبسة -، التي تعد من دون أدنى شك، من أغنى المناطق بالثروة المعدنية في الجزائر المحتلة، وكانت أحد الأسباب الرئيسية لإنجاز خط سكة الحديد، وتطوير ميناء بونة. - أنظر المبحث الثالث لهذا الفصل -

ج- الغطاء النباتي.

إلى جانب غنى المنطقة بالثروات المعدنية التي تدخل ضمن صناعات مختلفة، فإنها تزخر بغطاء نباتي وهو كل نبات طبيعي يدخل في الصناعة كالحلفاء وغابات الزان والفلين والصنوبر التي تدخل في صناعة الأخشاب وغيرها خاصة بالمنطقة السهبية، بالإضافة إلى أن خصوبة الأراضي تمكن من تنوع المنتجات الزراعية كالكروم والحمضيات المنتشرة في السهول الساحلية والسهول العليا ذات الإنتاج حيث زراعة الحبوب. ويرتبط أثر الغطاء النباتي بالنشاط النقلي ارتباطا مباشرا مع طبيعة المناخ السائد في كل إقليم، ومن هذه الثروة النباتية نعرض ما يلي:

أ- **الحلفاء:** كان هذا النبات ينتشر بصورة كبيرة جدا في المناطق السهبية حيث المناخ الملائم ومقاومتها للجفاف وتأقلمها مع فقر التربة الكلسية. وتستخدم في صناعة الورق وغداة الإحتلال كانت المنطقة السهبية الشرقية موضوع الدراسة تزخر بهذه المادة الطبيعية التي أولى الإستعمار كل العناية بها،¹ وكانت تجنى بأيادي الجزائريين الذين أطلقوا عليهم لقب "الحلزون" لحملهم رزم الحلفاء فوق ظهورهم كما ذكر في المصادر الأرشيفية الإستعمارية.²

ب- الغابات والأشجار الطبيعية.

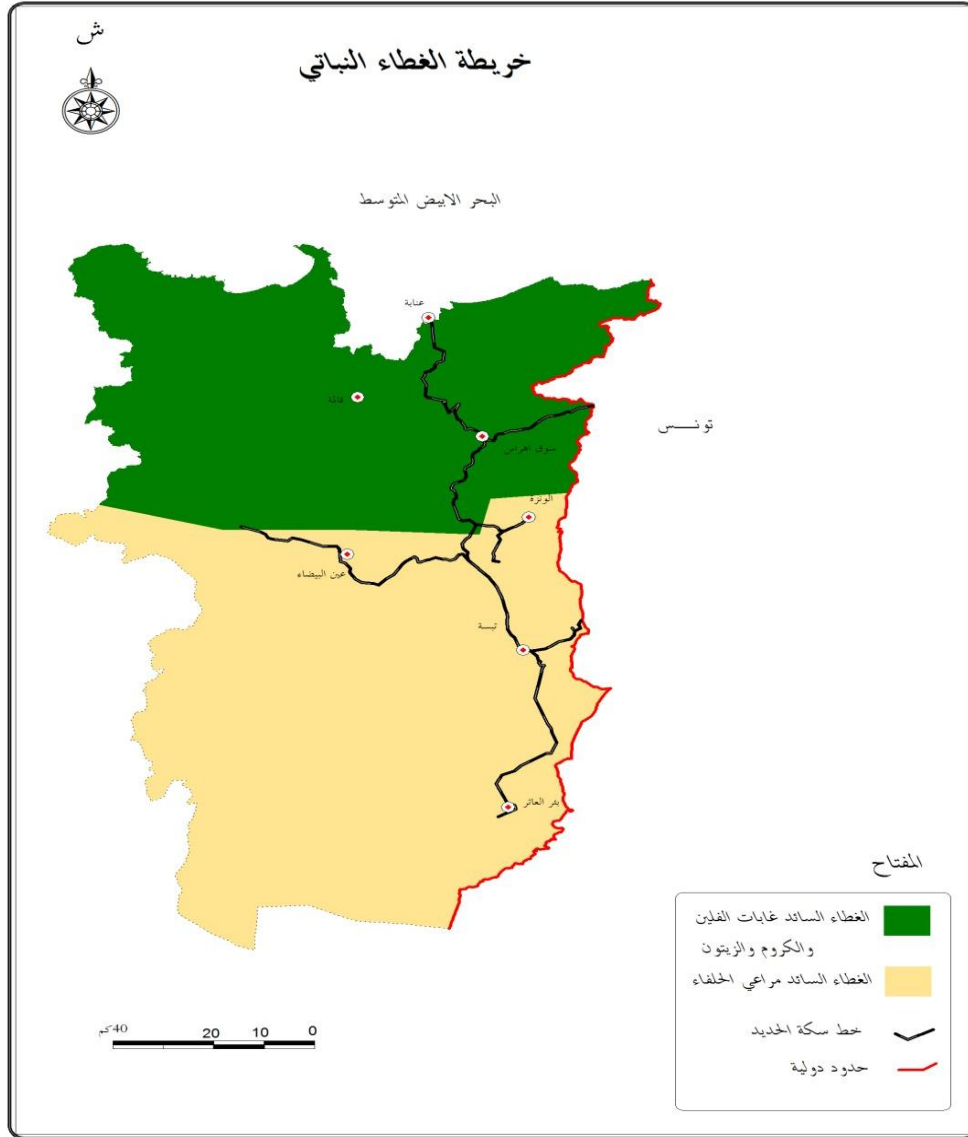
تغطي الغابات جزء كبير من إقليم الدراسات ابتداء من غابات الأطلس التلي حيث (غابات المنطقة المعتدلة الحارة وغابات الإقليم الأطلس الصحراوي)، وتتنوع نباتاته من الصنوبر الحلبي الزان، الفلين، البلوط، السنديان.. الخ.³ وتتوزع هذه الثروة الغابية في منطقة الدراسة كما توضحها الخريطة الموالية.

¹ Gautier M .E .F, *l'évolution de l'Algerie de 1830 à 1930*, cahiers du centenaire de l'Algerie, publications du comité national Métropolitain du centenaire de l'Algerie strasbourg, 2003, p . 44.

² Kamel Kateb, *Européens, indigènes et juifs en Algérie (1830-1962)*, Préface de Benjamin Stora, Editions el Maarifa, Alger, 2010, p . 122.

³ بورغدة، الجزائريون والعدالة الفرنسية في عمالة قسنطينة، المرجع السابق، ص . 85.

خريطة رقم 14: توزيع الثروة النباتية.



الخريطة من إنجاز صاحبة البحث.

وتتمثل هذه الثروة عامل مهم في صناعة الأخشاب الخاصة بخط السكة traverse، وصناعات أخرى.¹ كما توجد بعض الغابات التي تغطيها أشجار العرعار وإكليل الجبل والعنّاب، مثل: غابة الماء الأسود 2139 هكتار وغابة بوشبكة 978 هكتار وغابة جبل شطابية 494 هكتار على الحدود التونسية. ولكن هذه الغابات لا يمكن استغلالها في إنتاج خشب البناء إلا على نطاق محدود، لأنها لا تتوفر على ما يكفي لذلك من الأشجار الكبيرة.²

¹ كارول، المصدر السابق، ص . 55.

² كاستيل، المصدر السابق، ص . 72.

ثانيا: الإنتاج القطاع الاول.

أ- الحبوب: لقد سجل تقرير مكتب بونة من إمضاء رئيسه الضابط روز *Rose* سنة 1846 إلى فارق كميات الحبوب ما بين سنتي 1845 - 1846، إذ كان بيع الفنطار الواحد من القمح بعنابة بـ 16.25 ف.ف.ق.¹

وقد شجعت الإمبراطورية الثانية الفرنسية ما بين 1852 - 1870 إنتاج الحبوب وتصديرها إلى فرنسا بسبب التأخير الحاصل في وصول القمح إليها بفعل حرب القرم 1854 - 1855، والحرب الفرنسية البروسية. وبعد نهب الأراضي الجيدة من ملاكها ودخول رأس المال، أخذت الهوة تتسع أكثر فأكثر بين القطاعين الأوروبي والمحلي. وفي سنة 1860 لم يمثل الإنتاج الجزائري من القمح سوى 20 % من الإنتاج الإجمالي.²

والمتتبع لإنتاج البلاد من الحبوب، يجد أن مادة القمح قد بلغت نسبتها 80 % سنة 1860 ثم أخذت في الانخفاض بعد ذلك إلى مستوى 72% سنة 1900، وكذا الأمر بالنسبة إلى بقية الحبوب الأخرى كالشعير.³

وهذا التراجع الملحوظ في نسب عائدات المواد الزراعية أدى إلى نقشي ظاهرتي سوء التغذية والمجاعة - كما سنتعرض لذلك في الفصل الموالي - خاصة في السنوات: 1839، 1897، 1920.. وكان ذلك سببا مباشرا في انتشار الأوبئة في الجزائر كالتييفوس والكوليرا.⁴

وتعد مدينة عنابة فضاء بحثنا من أهم المدن من خلال حركتها التجارية الدائبة، (فالحبوب تأتي بشكل كبير لسوقها، حيث تمونه كثير القبائل كقبيلة الحنانشة وأولاد سي العابد وكذا قبائل حدودية تونسية كانت تتردد على السوق بقوافلها لبيع حبوبها وبعض منتجاتها الأخرى). كما تعد محطة سوق أهراس أكبر مركز تجاري لإنتاج الحبوب خاصة القمح، وتنتشر مساحات زراعة الحبوب أيضا في المناطق المحاذية لمحطات نقلها عبر طول الخط الممتد من تبسة إلى غاية بونة للتصدير كمحطة مونتيسكيو (مداوروش حاليا) *Montesquieu - M' Daourouche*، ومحطة كلير فونتين (العوينات حاليا)، ومحطة مرسط.⁵

ب- الخضر والفواكه:

¹ فركوس، تاريخ الجزائر، المرجع السابق، ص . 355.
² عميراي، آثار السياسة الاستعمارية ..، المرجع السابق، ص . 60-61.
³ كاربونال، المصدر السابق، ص . 232.
⁴ عبد الرحمان رزاق، تجارة الجزائر الخارجية، ش.و.ن.ت، الجزائر، 1976، ص . 52.
⁵ فركوس، تاريخ الجزائر، المرجع السابق، ص . 195.

من خلال مجموعة مقالات يكتبها السيد **جول ديفال Jules Duval** في جريدة **دو ديبا الفرنسية Le journal des débats** وصف في إحداها معرضاً للمنتوجات الجزائرية في قصر الصناعة بالمعرض الدولي في سنة 1867 بباريس، نستنتج من خلالها الأهمية البالغة لثروات المستعمرة بالنسبة لفرنسا، إذ كتب: (بعد مرور فصل الخريف، البرتقال لا يوجد بصورة كبيرة في باقي الفصول، إذ ارتفعت وارداته حسب إحصائيات الجمارك في سنة 1854، من 2.449 إلى 10358 قنطار سنة 1865، ومع أن الكمية ارتفعت إلى خمس مرات، فلا يتعدى نفس الإستهلاك في إيطاليا والبرغ في إسبانيا.... فكانت المنتجات الفلاحية تأتي بصفة دائمة وأصبح شمال إفريقيا للأوروبيين حديقة طول الشتاء فكان المعرض الدولي يزخر بفواكه وخضر طازجة.. فهناك حمولة الجلبانة والقرنبيط، والخرشوف، والبطاطا، الطماطم، الرمان، التين، العنب، الموز، وكثير من الفواكه النادرة طازجة ومجففة..)¹

ج- الزراعات النقدية:

بعدما حوّلت السياسة الإقتصادية الإستعمارية إقتصاد الجزائر من زراعي إلى نقدي ركزت على زراعة كل من الكروم والحمضيات والتبغ.²

- **التبغ:** تزرع هذه المادة بصورة جيدة في المناطق ذات الجو الدافئ، وفي الأراضي الخصبة الجيدة الصرف. وفي بونة³ يملك أحد المستوطنين المدعو **مانك** وزملاؤه، أكبر شركة للتبغ وغيرها من المنتوجات المهمة، فمن الحمضيات تبلغ المساحة 170 ألف هكتار يستغل الأوروبيون منها تسعة أعشارها 9/10.⁴

لقد بدأ الإهتمام بتصدير مادة التبغ منذ بداية القرن التاسع عشر، حيث كان ينقله المستوطنون من مزارع عنابة وسكيكدة وبلاد القبائل، ويتوجهون به نحو ميناء سطورة قصد تصديره لدول أوروبا وعلى رأسها فرنسا وإيطاليا.⁵ ولقد تطور إنتاجها سريعاً بسبب إرتفاع ما يدره من أرباح، فقد كان الهكتار الواحد يدر ربحاً يتراوح بين 800 و1000 فرنك⁶. وكان يصدر بكميات معتبرة نحو فرنسا من

¹ ديفال، المصدر السابق، ص . 203.

² **التبغ:** نبات تستخدم أوراقه أساساً في صناعة السجائر والسيجار. تشمل منتجات التبغ الأخرى تبغ الغليون، وتبغ المضغ والسعوط (التشوق)، إلى جانب تبغ الأرجيلة. أما أوراق هذا النبات الأقل جودة فتستخدم في صناعة المبيدات الحشرية والمطهرات. كما تستخدم جذوعه وسيقانه في مكونات بعض أنواع الأسمدة. انظر: محمود السيد، الموسوعة العربية، هيئة الموسوعة العربية للنشر و التوزيع، دمشق، 2013.

³ قدرت مساحة عنابة سنة 1845 من طرف ضباط المكاتب العربية بـ: 275.038 هكتار، منها حوالي 183.684 هكتاراً سهلية، و 71.390 هكتاراً جبلية، حيث ينتشر في كامل الإقليم حوالي: 3.134 خيمة و1.169 كوخاً. وكانت تنقسم إلى قسمين رئيسيين هما: سهول مدينة عنابة وجبال إيدوغ و يحد الدائرة من الشمال البحر الأبيض المتوسط ومن الشرق دائرة القالة و قبيلة الحناشنة، ومن الجنوب دائرة قالمة و قبيلة زرادزة ، ومن الغرب دائرة سكيكدة. انظر :

فركوس، تاريخ الجزائر...، المرجع السابق، ص . 293.

⁴ جندي، المرجع السابق، ص . 85.

⁵ رزاق، المرجع السابق، ص . 73.

⁶ المرجع نفسه، ص . 86.

ميناء بونة، ففي سنة 1914 بلغت كمية تصدير مادة التبغ 65 ألف قنطار.¹ بمساحته 21.600 هكتار في سنة 1890، زرعت كلها تقريبا من طرف المستوطنين وإنتاجه حوالي ثلاثون ألف طن.²

وقد ظلت زراعة التبغ الأهلي من النشاطات المقتصرة على عدد محدود من المزارعين، وقد عرفت تطورا كبيرا بعد الأزمة التي ألمت به خلال سنوات 1903-1908، إذ بلغ الإنتاج 36.867 قنطارا، بين 1900-1908، لينتقل إلى 65.550 قنطارا بين سنوات 1909-1914.³

- **الكروم:** اتجهت أنظار المستوطنين إلى زراعة الكروم، التي دلت التجارب على أنها صالحة جدا في البلاد، وقد شجعت الإمبراطورية الفرنسية الثانية هذه الزراعة لتتجنب استيراد خمور إسبانيا والبرتو البرتغالي.⁴ وفي سنة 1857، تزايد الطلب على الخمور والعنب فارتفعت مساحة الكروم سنة 1865 من ثلاثة آلاف هكتار تقطعها " الأهالي " بعناقيد، إلى 7897 هكتار سنة 1881، فارتفع إنتاجه سنة 1885 من 16 ألف هكتارا إلى 103 ألف هكتارا سنة 1888. إلى أن بلغت صادرات بونة ما قيمته ما قيمته 400 ألف هكتولتر سنة 1914.⁵

- **القطن:** في 26 أكتوبر سنة 1858 بيعت كمية من القطن الجزائري في الهافر بفرنسا بلغت سبعمائة قنطار، 6 % منها أنتجت في عمالة الجزائر و81 % في عمالة وهران، و13 % في عمالة قسنطينة، لكن زراعة القطن في المستعمرة لم تتوسع لأن الظروف الطبيعية لم تكن ملائمة، وبدأ المزارعون الأوروبيون يتخلون عنها ويتجهون نحو زراعة الكروم.⁶

- **زراعة الزيتون:** تقدم الأشجار المثمرة مردودا معتبرا، يلعب دورا بارزا وأساسيا في حياة السكان، حيث ارتفع إنتاج التين بنسبة بلغت 46%، وإنتاج الحقول الزيتون، خاصة التي كانت بحوزة المسلمين أي ما يمثل ثلثي الأشجار الملقمة 5329 ألف شجرة سنة 1901، مقابل 6329 ألف شجرة سنة 1904 أما صناعة زيت الزيتون التي ارتبطت بحاجات وأسعار معينة فقط، كانت في زيادة مطردة إلى غاية 1910، حيث بلغ الإنتاج الصافي 388.977 هكتولتر، ثم عرفت تراجعا طفيفا سنة 1914.⁷

¹ مغدوري، المرجع السابق، ص . 59.

² المرجع نفسه، ص . 60.

³ أجبرون، الجزائريون المسلمون وفرنسا، ج2، المرجع السابق، ص . 317.

⁴ عباد، الجزائر بين فرنسا والمستوطنون، المرجع السابق، ص . 21.

⁵ دومينيك، المرجع السابق، ص . 231.

⁶ دينيزات، المصدر السابق، ص . 147.

⁷ رشيد مياد، الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية والثقافية الجزائرية وانعكاساتها على الحركة الوطنية وتفجير ثورة التحرير 1954-1900، أطروحة دكتوراه علوم في التاريخ الحديث والمعاصر، المدرسة العليا للأساتذة -بوزريعة-، الجزائر، 2014-2015، ص . 91.

ولعل الإنتاج الوفير الذي تركز معظمه في يد الجزائريين مرده إلى أن زراعة الزيتون لا تتطلب تقنيات كبيرة، أو آلات حديثة، وهو من الأشجار المقاومة للجفاف التي عرفت انتشارا واسعا في أوساط المجتمع الفلاحي الجزائري. وقد اشتهرت في تبسة بمنطقة الصفصاف (الذكرة)، وعقلة أحمد والمزارة بمنطقة بئر العاتر، وواحة فركان ونقرين، وبمنطقة الماء الأبيض، وقد اشتهرت بعدة معاصر للزيتون كمعصرة برزقان.¹

د - الثروة الحيوانية:

تتنوع الثروة الحيوانية في الجزائر بحسب المناطق الجغرافية، فنجد الضأن والماعز والبقر والخيول والأحصنة والبغال والحمير والجمال وغيرها، تزدهر تربية الضأن في المناطق الإستبسية الرعوية بالهضاب، والسهول العليا الداخلية، وفي بعض المناطق الساحلية، ويرى الماعز في المناطق الجبلية الوعرة التضاريس، وفي الهضاب العليا غير الخصبة، لأنها تتحمل وعورة السطح، وقساوة المناخ، وفقر التربة، وكذلك الحال بالنسبة للبغال والحمير والأحصنة، أما البقر فتربى بالمناطق السهلية الداخلية والساحلية، حيث يتوفر العلف والماء، وتزدهر حياة الفروسية، وتربى الجمال في الهضاب العليا كذلك، والواحات الصحراوية لكونها تتحمل العطش، وتقوى على الحمل، والشحن والتقل.²

فتستغل حيوانات الضأن والماعز والبقر في اللحوم والشحوم والأصواف والجلود والشعر والسمن، والحليب والأجبان، ويستغل البقر في الحرث، كذلك مثل الخيول والبغال والأحصنة والحمير والجمال التي تستغل أيضا في الحمل والشحن والركوب والنقل والمواصلات والدرس.³

لقد كان الجزائريون أكبر منتجي الحبوب وأكبر المربين للثروة الحيوانية، غير أن الجفاف والظروف الصعبة التي كانوا يزاولون فيها نشاطهم، وضغط إدارة الاحتلال جعل من القطعان أقل من 10/1 من مجموع الثروة الحيوانية بالبلاد، وكانت المراعي التي يمارسون فيها نشاطهم فقيرة جبيلة أو صحراوية في إنتاج الكلاء مما جعل ثروتهم بسيطة مقارنة بالأوروبيين الذين يملكون أجود المراعي وتتمثل هذه الثروة في الأغنام في المنطقة السهبية والأبقار في المنطقة التلية بالإضافة إلى البغال والحمير والخيول.⁴

¹ ديلاكروا، المصدر السابق، ص. 38.

² بوعزيز، سياسة التسلط الاستعماري، المرجع السابق، ص. 520.

³ يحي بوعزيز، الحالة الاقتصادية والاجتماعية للمجتمع القسنطيني، المرجع السابق، ص. 176.

⁴ Sahli Mohamed Cherif, Décoloniser L'histoire, Edition Enap, Alger, p . 62.

لقد أجريت تحقيقات معمقة حول الثروة المائية، والأعلاف المتوفرة، واعتبرت الدراسة التي أجراها السيد كونييت L.Compute، والتي تحمل عنوان " بلد الغنم" بمثابة الخريطة والمخطط لأنماط معيشة القبائل والعشائر، وأنواع مواشيتها، وكان في وسع الإدارة الاستعمارية الانتقال إلى مرحلة المبادرة لتجسيد تلك المخططات، لولا المعوقات الكثيرة، والتي يأتي في مقدمتها عدم كفاية المصادر المالية، والاعتمادات المخصصة التي بلغت حوالي 180 ألف ف.ف.ق لكافة القطر الجزائري.¹

إضافة إلى ذلك فشل بعض المبادرات المحدودة، كالتأكد من عدم جدوى تهيئة خزانات الغدير ذات الجدران المصقولة والمغطاة بسقف من نبات الحلفاء، ما يؤدي إلى تبخر كميات كبيرة من المياه المخزنة، كما أصبحت بؤرا للطفيليات والميكروبات، مما جعل المشرفين على العملية يتحولون إلى صرف تلك الاعتمادات المالية إلى ما هو أكثر فائدة، مثل: إنشاء الحظائر، كما هو في عين ولمان وأم البواقي، وتبسة، وغيرها من مناطق الهضاب العليا التي يعتمد سكانها على النشاط الرعوي، وتربية الماشية التي تساهم بدورها في تنشيط المبادلات التجارية، سواء الداخلية أو الخارجية.²

لقد ساد هذا النشاط عديدا من المناطق مثل الحضنة، بريكة، تبسة، خنشلة، حيث أن العشابة³ والرعاة من الجزائريين أصبحوا يخضعون للرقابة الإدارية، مما دفع بأصحابها إلى التخلي عن هذا النشاط الهام بالنسبة إليهم.⁴

إن تطور صادرات المواشي بداية سنة 1863 وبالأخص من سنة 1864 إلى 1867 لا يمكنه أن يترك بدون انطباع أي ملاحظ لأن نقصان تعداد كل أنواعها تأكدت منذ سنة 1860 مثلما رأينا ذلك فيما يخص قطاعان الأغنام. طيلة تلك الفترة، صار الفرق بين تعداد تلك الأخيرة والصادرات يتغير بصفة عادية. وهكذا تضاعفت الصادرات أربع مرات في سنتي 1862 و 1863 ومرت من 8,4 مليون ف.ف.ق إلى 31,9 مليون ف.ف.ق ثم تزايدت أكثر فأكثر حتى تضاعفت خمس مرات سنة 1867 ووصلت إلى حد قياسي بـ 40,8 طيلة السنة الأولى للكوارث. ولم تبدأ فيها التيارات بالانخفاض إلا بعد بضعة أشهر. وطيلة أربع سنوات متتالية من 1864-1867 كانت المواشي الجزائرية تغطي بكثافة الأسواق الخارجية والأسواق الفرنسية على الخصوص مباشرة على حساب الموارد الحيوية للاقتصاد المعيشي للسكان.⁵

¹ أجبرون، الجزائريون المسلمون وفرنسا، ج:2، المرجع السابق، ص . 320.

² مياد، المرجع السابق، ص . 94.

³ مصطلح يطلق على أصحاب المواشي والأنعام الذين ينتقلون من منطقة لأخرى بحثا عن العشب والكلأ لأنعامهم، يقومون برحلتين إحداهما في فصل الشتاء حيث ينتقلون إلى المناطق الصحراوية، والأخرى صيفا حيث يقضونه في السهول العليا، أين يتوفر المرعى وبقايا الحصاد. انظر: مياد، المرجع السابق، ص. 73.

⁴ رزاق، المرجع السابق، ص . 97.

⁵ كاريونال، المصدر السابق، ص . 251.

فيما يتعلق بالمشاريع الإقتصادية في تبسة قد تمت برمجة حظيرة خراف سنة 1891 بتوصية من المجلس العام لمقاطعة قسنطينة، رصد لها الحاكم العام اعتمادا قدره 13 ألف ف.ف.ق، وتولت مصالح الجسور والطرق انجازها. لتطوير السلالات وإنتاج اللحوم الحمراء قصد التصدير.¹

ففي سنة 1865 كان عدد رؤوس الأغنام في الجزائر ثمانية ملايين رأس علما أن هذا العدد إذا قورن بالسنوات السابقة فإنه أقل بقليل منها ولكن بحلول سنة 1900، وبعد استمرار ظاهرة نقصان الماشية وصل العدد إلى ستة ملايين وثلاثمائة ألف رأس فقط، قدر قطع الأغنام بالبلاد سنة 1893، بحوالي عشرة ملايين رأس من الأغنام، وكان يصدر منها نحو مرسيليا 1.592.609 رأس سنة 1903، وفي سنة 1908 وصل إلى 1.335.760 رأس غنم، ثم في سنة 1910 وصل إلى 1.256.908 رأس غنم، فقد كانت المستعمرة توفر لفرنسا ربع الأغنام التي تستهلكها سنويا.²

فكان سعر واحد كغ من لحم الخروف الجزائري في الوطن الأم يصل إلى 1,60 ف.ف.ق بينما الخروف التونسي يباع بـ 1,25 فرنك. ومن محطات قطار خط بونة - تبسة التي تشحن منها رؤوس الماشية لنقلها مباشرة نحو الميناء من: محطة تبسة ومحطة مداوروش، ومحطة أولاد رحمون.³ وكذلك بالنسبة لرؤوس البقر ففي سنة 1865 تقلص العدد إلى مليون رأس فقط لتستمر العملية بسبب تقلص المساحات المخصصة للرعي، حيث وصل عددها سنة 1900 إلى أقل من 84.600 رأس فقط.⁴

كان الفرنسيون يتبحون بمحاولة عرض تجارهم من خلال إدخال أنواع من الأبقار الأوروبية والأمريكية، منتقدين في ذلك صغر حجم سلالة بقرة قالمة، وقلة وزنها الذي لا يتعدى 250 كلغ.⁵ هناك أيضا مصدرا مهما، وهو الصيد البحري، وهو يشتمل على ثلاث أنواع على الساحل الجزائري، فهناك صيد الأسماك التي تستهلك محليا، وصيد الأسماك التي تدخر، والتن، صيد المرجان، لكن على العموم أن هذه الثروة حkra على الايطاليين والإسبان، وتشغل نحو ستة آلاف شخص.⁶

¹ كاستيل، المصدر السابق، ص . 277.

² بوعزيز، الحالة الإقتصادية والاجتماعية، المرجع السابق، ص . 228.

³ أ.وت، مونوفرافيا تبسة، ص. 202.

⁴ ديفال، المصدر السابق، ص . 107.

⁵ المصدر نفسه، ص . 68.

⁶ المدني، هذه هي الجزائر، المصدر السابق، ص . 104.

-الجلود والأصواف:

اعتمدت الحكومة العامة مجموعة من الإجراءات الإدارية لتنظيم تجارة الصوف¹ الذي كان ينتجه الجزائريون، واستغلاله ونقله من المناطق الداخلية إلى الشمال عبر سكة الحديد نحو الموانئ لتصديره نحو فرنسا. إذ كانت تستغل ما نسبته 90 % منها في الصناعة النسيجية الفرنسية، ولم يترك لصاحبها الجزائري سوى 10 %، حيث كان يسمح له فقط باقتناء 10 كغ من الصوف للفرد الواحد، مع 2 كغ حسب الظروف.² تفوق قيمة الصوف بـ 90% ويصل وزنها السنوي إلى أكثر من 600 طن طيلة خمس سنوات متتالية من 1866 إلى 1867 ومن 1867 انخفضت بـ 5816 طن.³

إذ نجد منتوجي هاتان المادتان الأوليتان من الأصواف وجلود الحيوانات بمحاذاة محطات عبور خط بونة - تبسة في المناطق التالية: محطة العوينات، وتبسة، وسوق أهراس. إذ بلغت نسبة الأصواف سنة 1860 التي تنقل إلى ميناء بونة 135 ألف كغ. وتتطور هذه الصناعة بتطور أعداد الماشية لنتزايد مع بداية القرن العشرين وهذه الصناعة أوجدت المدابغ لتصدير الجلود وتصدير الأصواف.⁴ والجدول الموالي يعرض احصائيات هذه الصناعة سنة 1913.

جدول رقم 37: الثروات المنقولة من خط بونة - عين مكرة نحو ميناء بونة سنة 1913.⁵

قيمة بالطن	طبيعة البضائع
2.809	حبوب، فرينة....
2.070	الحمضيات
117.375	المواد الغذائية من البقول..
69.286	المواد المعدنية
819.871	المواد الأولية، المواد المصنعة
1.443	مواد البناء
1.102	الأسمدة، المضافات
320	فحم، فحم الكوك، الوقود المعدني
6.087	بضائع مختلفة

¹ الصوف: ألياف تُؤخذ من الأغنام وبعض الحيوانات الأخرى. وتُصنع من الصوف أنسجة قوية تُستخدم في صناعة البطاطين والملابس والسجاد وغير ذلك. والمنسوجات الصوفية سهلة التنظيف، كما أنها تقاوم الانكماش وتحافظ على رونقها وجمالها، كما يمتص الصوف الرطوبة. وهو عازل لكل من البرودة والحرارة. وتجعل هذه الخصائص الصوف مفضلاً في صناعة المعاطف والسترات والقُفَّازات والجوارب، وغيرها من الملابس. أنظر: الموسوعة العربية، المرجع السابق.

² ضيف الله شلالي، المرجع السابق، ص . 112.

³ دومينيك، المرجع السابق، ص . 209.

⁴ ديلاكروا، المصدر السابق، ص ص . 41-42.

⁵ برنارد، المصدر السابق، ص . 90.

من خلال الجدول الذي يوضح الثروات المنقولة من خط بونة - عين مكرة نحو ميناء بونة سنة 1913، إذ بلغ الانتاج من الحبوب 2.809 طن، والحمضيات 2.070 طن، والمواد الغذائية 117.375 طن، والمواد المعدنية 69.286 ألف/طن، المواد الأولية، المواد المصنعة 819.871 ألف/طن، و مواد البناء 1.443 ألف/طن، ومن الأسمدة، المضافات 1.102 ألف/طن، وفحم، فحم الكوك، الوقود المعدني 320 ألف/طن، ومن بضائع مختلفة 6.087 ألف/طن. وهذه كميات ضخمة موجهة للتصدير ساهمت في نقلها عبر سكة الحديد إلى بونة بغرض التصدير مع أن بعض هذه البضائع سريعة التلف هذا ما يؤكد أهمية السكة في نقل البضائع من حيث السرعة والكمية، في حين أن الجزائريون يعانون المجاعة وفرنسا تستعد وتكدس هذه الخيرات لمواطنيها للتحقيق امنها الغذائي مع بوادر لصراع الحرب العالمية الأولى.

ثالثا: الإنتاج الثاني.

أ - الفوسفات والحديد.

إهتم الإستعمار باستغلال الثروة المعدنية في الجزائر منذ القرن التاسع عشر غير أن ازدهار هذه الصناعة، بدأ مع بداية القرن العشرين. ومنذ سنة 1893، انطلق استغلال مناجم الفوسفات بالكouيف، شمال شرق تبسة، من طرف الشركة الانجليزية المستغلة لمادتي الفوسفات والحديد، ثم تمت فرنستها بعد ذلك تحت اسم شركة فوسفات قسنطينة سنة 1900، برأسمال يقدر بـ 45 مليون ف.ف.ق.¹. فقامت بإنشاء خط من عرض 1 متر، يربط بين الكouيف وتبسة عن طريق غيلان.² تم استغلال المنجم الكبير من الجهة الأخرى للجبل، وتم إنشاء تفرعات منجمية ضيقة 60 سم تفصل بالخط بونة - قالمة في شمال تبسة.³

وبعد مجهودات حثيثة تم رفع الإنتاج إلى 41.348 طن سنة 1898، وفي سنة 1913 بلغ حجم إنتاج الفوسفات الذي كانت نسبة 90 % منه، تستخلص من منجم الكouيف بجوار تبسة بـ 300 ألف طن.⁴ وبلغ كمية الفوسفات المنقول من تبسة نحو بونة ما يوضحه الجدول الموالي خلال السنوات 1912 - 1913 - 1914.

¹ بورغدة، الجزائريون والعدالة الفرنسية في عمالة قسنطينة ، المرجع السابق، ص . 92.

² جول فو، المصدر السابق.

³ ديلاكروا، المصدر السابق، ص. 33.

⁴ ستاق، المصدر السابق، ص . 127.

جدول رقم 38: كمية الفوسفات المنقولة من تبسة نحو ميناء بونة.¹

السنوات	كمية الفوسفات المنقول خط بونة - تبسة /طن
1912	313.840
1913	369.590
1914	231.290

من خلال الجدول يتبين أن:

كمية حمولة مادة الفوسفات كانت في تزايد من سنة 1912 بـ 313.840 طن إلى 369.590 طن سنة 1913، ثم شهدت انخفاضا خلال سنة 1914 إلى 231.290 طن وذلك راجع إلى إنشغال الإدارة الاستعمارية بالحرب العالمية الأولى.

وكانت في المقابل، مناجم الونزة، وبوخضرة، على الحدود مع تونس، تشكل أهم مناجم الحديد، حيث بدأ استغلالها بعدما تم ربطها بخطوط سكة الحديد المؤدية إلى ميناء عنابة على مسافة 142 كلم، وقد بلغ إنتاج الحديد الخام سنة 1913 بـ 3.055.769 طن.²

كانت مناجم الشرق الجزائري، تحتل المرتبة الأولى في إنتاج الحديد، وتساهم بنصف الإنتاج الجزائري، حوالي ثلاثة ملايين طن، وكانت مناجم الونزة وبوخضرة توفر ثلاثة أرباع تلك الكمية.³ والجدول التالي يوضح كمية المعادن المستغلة وغير المستغلة في كل من الجزائر ووهران وقسنطينة سنة 1906.

جدول رقم 39: كميات المعادن المستغلة وغير المستغلة في العمالات الثلاث سنة 1906.⁴

العمالات	الكمية المعادن المستغلة بالطن	الكمية المعادن غير المستغلة بالطن
وهران	9	14
الجزائر	20	116
قسنطينة	56	124

من خلال الجدول نستشف حجم الاستغلال بالنسبة لكمية المعادن المستغلة والتي بلغت 56 طن، وهي نسبة عالية مقارنة بعمالتي الجزائر ووهران، كما نجد أيضا أن كمية المعادن الغير مستغلة

¹ Steeg. M, Compagnie des phosphates de Constantine, constituée le 18 avril 1912.

² شلالي عبد الوهاب، دور عمال المناجم الجزائرية، المرجع السابق، ص . 17.

³ Dundas .M, Les mines en Algérie (L'Écho des mines et de la métallurgie), 25 novembre 1907, p . 19.

⁴ دينداس، المصدر السابق، ص . 21.

بلغت 124 طن في عمالة قسنطينة في حين بلغت أقل في كل من عمالتي الجزائر ووهران، هذا دليل على غنى المنطقة محل الدراسة الأمر الذي زاد من اهتمام الإدارة الاستعمارية بثرواتها خاصة منها المعدنية من تنقيب واستخراج وربط نقاط الثروة بخطوط حديدية فرعية كثيرة قصد نقلها نحو الميناء، وتكالب شركات الاستثمار الأجنبية عليها.

والواقع أن هذا القطاع المنجمي، كان موجها لتعزير القطاع الزراعي بحيث كان الفوسفات مصدرا لاستخلاص الأسمدة الضرورية للزراعة، لذلك عمدت إدارة الاحتلال سنة 1912 إلى استصدار أكثر من 13 رخصة استغلال للتنقيب عن هذه المادة في عمالة، ولقد استنزفت آليات السياسة الإستعمارية كل ثروات وخيرات البلاد على رأسها الثروة المعدنية وخاصة في المنطقة فضاء بحثنا، حيث كانت مادتي الفوسفات والحديد تستخرج بكميات هائلة من باطن الأرض وترسل في شكلها الخام مباشرة نحو المتروبول خاصة من منجمي الكوفيف والونزة بإقليم تبسة.¹

بفضل استغلال مناجم الونزة، عرف إنتاج الحديد فيال مستعمرة تطورا كبيرا. إذ تضاعفت قيمة معدن الحديد الجزائري المصدر، وكانت لهذه المنطقة النصيب الأكبر من هذا الإنتاج الذي بلغ 5,5 مليون ف.ق. سنة 1902 ليصل إلى 10,9 مليون فرنك سنة 1907.²

كما كان معدل إنتاج مناجم عين مكرة ضئيلا من الحديد، وذلك على الرغم من إنشاء مجموعة من الأفران عالية التفجير مثل: فرن لحلايك "L'Hallélick"،³ ومنذ سنة 1865، بدأت المناجم تستغل بشكل فعلي ومنظم ومنهجي. إذ تجمع المساهمون في الإمتياز في شركة واحدة تحمل اسم موكته الحديد، والتي دخلت قطاع سكة الحديد لتصريف الإنتاج إلى ميناء بونة. ويمكننا القول أن شركة موكته الحديد لها دور فعال في تغيير وتطوير مدينة بونة.⁴ ولمزيد من التوضيح نعرض الجدول التالي الذي يوضح حجم إنتاج هذه المناجم التي شكلت سبعة ملايين من الإنتاج الكلي الذي بلغ ثمانية ملايين من إنتاج الحديد سنة 1880.

¹ Carbonel. J, *l'Algérie Et Ses Produits*, Publiée par Le Syndicat Commercial Algérien, Alger, 1922, p . 104.

² شلالي عبد الوهاب، دور عمال المناجم الجزائرية، المرجع السابق، ص. 21.
³ شريط الفيديو الوثائقي يعرض عملية تفجير الجبل بحثا عن المعادن وعملية التصفية والتجفيف والنقل بواسطة القاطرات وغيرها. انظر: جول فو، المصدر السابق.
⁴ كارول، المصدر السابق، ص. 55.

جدول رقم 40 : حجم إنتاج الحديد من مناجم عين مكرة سنة 1880.¹

حجم الانتاج/طن	مناجم عين مكرة
14.000	منجم مبودجا
294.000	منجم بوحمره
525.000	منجم كاريزاس
681.895.5	منجم عين مكرة
280.000	منجم المكيمن (نيكولاس)

من خلال الجدول الذي يبين حجم إنتاج الحديد من مناجم عين مكرة سنة 1880، إذ ينتج منجم مبودجا 14.000 طن، ومنجم بوحمره 294.000 طن، ومنجم كاريزاس 525.000 طن، ومنجم عين مكرة 681.895.5 طن، ومنجم المكيمن (نيكولاس) 280.000 طن. وهو ما يؤكد دور السكة في نقل كميات الحديد الضخمة واستنزاف ثروات مناجم عين مكرة منذ بداية استغلال مناجم عين مكرة في سنة 1859 إلى 1880.

أما بالنسبة لإستغلال المعادن فقد شهد ارتفاعا ملحوظا في حجم الإنتاج استمر فقط عشرون عاما فقط. ومنذ سنة 1885، بدأ الانتاج في الإنخفاض وبلغ 150 ألف طن. فحركة الميناء التي تجاوزت 400 ألف طن سنة 1879، ظلت في نفس المستوى ثم انخفضت إلى 148695 طن في سنة 1893 إلى أن توقف استغلال المنجم سنة 1904. لكن تزامن ذلك مع فتح محاجر الدير سنة 1893 حيث استمرت حركة الميناء وتم تعويض انخفاض إنتاج الحديد بالفوسفات.²

أما فيما يخص منجم أم الطبول على الحدود الجزائرية - التونسية فقد قدر احتياطه بثلاث ملايين طن من المعادن وتعاقب على استغلاله كلا من الشركة الجديدة للمناجم أم الطبول ما بين سنوات 1899 إلى 1903، لتباشر بعدها **الاتحاد المنجمي روشيت** في استغلالها ما بين سنوات 1907 و1914. لكن عانت كل تلك الشركات من صعوبات أدت إلى تعطيلها بسبب الحريق أو تدفق المياه أو غيره.³

¹ Betier. G et Dussert . D, les mines et les carrières en Algérie, Larose, Paris, 1932, pp. 127

- 132.

² دينداس، المصدر السابق، ص . 38.

³ كارول، المصدر السابق، ص . 39.

أما منجمي عين كيسة وذيبية فقد بدأ استغلالهما سنة 1893 بشكل متزايد إلى غاية سنة 1895 لكن صعوبات استخراج وتخفيض محتوى الفوسفات أدت إلى التخلي عن مناجم الدير في سنة 1908، وعين كيسة وعين ذيبية في سنة 1912. وكان إنتاج منجم الدير الشمالي يصل إلى نحو 700 ألف طن، ويصدر بأكمله عبر ميناء عنابة، الذي كان الأول في تصدير الفوسفات في الجزائر.¹

لقد نشط الإنتاج الجزائري للفوسفات بشكل كبير، بفضل حاجيات الزراعة الأوروبية المرتفعة باستمرار. ففي بداية القرن العشرين، كان الفوسفات الجزائري يصدر بشكل خاص إلى ألمانيا 91 ألف طن في سنة 1907.² والجدول الموالي يبين حجم الفوسفات المصدر من الجزائر نحو الخارج.

جدول رقم 41: حجم الفوسفات المصدر من مستعمرة الجزائر إلى أوروبا سنة 1907.³

البلد الأوروبي	حجم الفوسفات بالطن
ألمانيا	91.000
إنجلترا	48.000
إسبانيا	34.000
هولندا	26.008
النمسا - المجر	18.800

من خلال الجدول يتبين أن حجم الفوسفات المصدر من مستعمرة الجزائر كبير، فكانت ألمانيا هي المستقبل الأول لهذه المادة ما قيمته 91 ألف وذلك لأهميته في الصناعات الحربية، ثم تليها مباشرة إنجلترا بقيمة 48 ألف ثم باقي الدول الأوروبية وهو ما يفسر مدى تكالب الدول الأوروبية على المواد الأولية وتوقعها بنشوب حرب في أي لحظة.

ب- الزنك والرصاص.

يتحوي منجم المسلولة على مادتي الزنك والرصاص اللتين ليستا بالكميات الكبيرة. ويبين الجدول الموالي تطور إنتاج مادة الزنك في منجم المسلولة ما بين السنوات 1906-1909.

¹ Olivier Fourniol, **Chemins de fer régionaux et urbains**, la revue bimestrielle de la F.A.C.S - Unectou, N°286, 2001/4.

² الزبيري، التجارة الخارجية للشرق الجزائري، المرجع السابق، ص . 92.

³ الزبيري، التجارة الخارجية..، المرجع السابق، ص . 69.

جدول رقم 42: تطور إنتاج الزنك في منجم المسلوقة 1906-1909.¹

السنوات	1906	1907	1908	1909
كمية الإنتاج /طن	2.800	5.000	5.287	7.386

من خلال الجدول يتبين أن إنتاج مادة الزنك في منجم المسلوقة عرف تزايدا مستمرا منذ سنة 1906 بكمية 2.800 طن إلى سنة 1909 بكمية 7.386 طن. وهو ما يفسر اهتمام الإدارة الإستعمارية بهذه المادة من جهة التي تدخل في عدة صناعات وغنى المنطقة محل الدراسة بالثروة المعدنية على وجه الخصوص. والجدول الموالي يوضح تطور إنتاج الرصاص في منجم المسلوقة.

جدول رقم 43: تطور إنتاج الرصاص في منجم المسلوقة ما بين 1870-1913.²

السنوات	1870	1881	1888	1897	1905	1907	1913
كمية الإنتاج /طن	3360	10.312	43.989	2.422	9.876	20.981	15.002
القيمة /ألف فرنك	887	1.805	6.598	242	1.698	3.252	2.324

من خلال الجدول يتبين أن:

إنتاج الرصاص شهد تذبذبا من سنة 1870 بمقدار 3360 طن ليتزايد إلى 10312 سنة 1881 لينخفض إلى 2422 سنة 1897 ولعل ذلك راجعا إلى سنوات العجاف التي شهدتها المنطقة من جفاف ومجاعة.. وقلة العمالة في المناجم. ثم يتزايد كحد أقصى سنة 1907، بمقدار 20981 طن لتتخفف الكمية مجددا لعله لانشغال الإدارة الإستعمارية بالتحضير للحرب وتجنيد أكبر عدد ممكن من الجزائريين تطبيقا لقانون التجنيد الإجباري لسنة 1912. وكان يصدر على وجه الخصوص، إلى كل من بلجيكا وألمانيا.³

ج- الحلفاء والخشب.

لقد وضعت السياسة الاستعمارية مخطط جديد للإنتاج الثروة النباتية تماشيا مع التوجه الاقتصادي الرأسمالي الجديد الذي يهدف إلى التصدير الخارجي والمردود المالي الكبير، ومن أهم المواد ما يلي:

¹ عبد الوهاب شلالي، دور عمال المناجم الجزائرية ..، المرجع السابق، ص . 88.

² المرجع نفسه، ص . 95.

³ كارول، المصدر السابق، ص . 55.

- مادة الحلفاء: تستخدم الحلفاء في صناعة الورق كما تستخرج منها الألياف النباتية التي تعد من المواد الأولية العازلة التي تستخدم في أجهزة التدفئة وأجهزة التبريد بالإضافة إلى استخدامها في الأفرشة، ويتم جنيها على طول السنة.¹

وقد وجد لها استعمالات أخرى كمادة ملونة تستعمل في الدباغة، بالإضافة إلى الاستخدامات التقليدية التي تجري على مادة الحلفاء منها صنع السلال، الحصير، الأحذية وكذا الحبال، وقد اهتم الفرنسيون بالجانب الصناعي للنبته، وكان إنتاجها يوجه مباشرة للتصدير نحو الخارج.²

وقد شرع في استغلالها منذ الإمبراطورية الثانية، فكانت عمالة قسنطينة تحتل سنة 1860 المرتبة الثانية بعد عمالة الجزائر بمقدار 1.593 وفي سنة 1862، بلغ الإنتاج أقل من 4.500 طن. وانتقل إلى 37 ألف/طن سنة 1870. لينمو الإنتاج إلى 110 آلاف طن في سنة 1879 ثم إلى 92 ألف طن سنة 1885.³ والتي كانت تنقل إلى ميناء عنابة عبر سكة الحديد، فكانت هذه المادة تجنى من طرف عمالة جزائرية وأدى استغلالها بكثرة إلى تخريب بيئي كبير على المنطقة. وهي موزعة كالتالي:

جدول رقم 44: كمية إنتاج مادة الحلفاء في العمالات الثلاث سنة 1860.⁴

العمالات	كمية الإنتاج ألف/طن
عمالة الجزائر	2.250
عمالة قسنطينة	1.593
عمالة وهران	8.9

من خلال الجدول الذي يبين كمية إنتاج الحلفاء في العمالات الثلاث سنة 1860 نجد أن: عمالة الجزائر هي أكبر منتج لمادة الحلفاء بكمية 2.250 ألف/طن، ثم تليها عمالة قسنطينة بكمية إنتاج تصل إلى 1.593 ألف/طن، وفي الأخير نجد عمالة وهران بـ 8.9 ألف/طن.

لقد أدى تطور إنتاج الحلفاء إلى ارتفاع كمية الصادرات، الموجهة بنسبة 85 % إلى إنكلترا المصنع العالمي لورق الحلفاء. حيث تذكر المصادر الأرشيفية الإستعمارية بأن الحلفاء تمثل منتوجا

¹ بن داهاة، الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض .. ج.1، المرجع السابق، ص . 126.

² C .A .N, Jourdon .H, **Le Crin végétal, in L'IVRE d'or du département d'Alger**, édité sous le patronage et avec la collaboration de M .Durox, et M .firoi، édition de l'Afrique du Nord illustrée, sans date, p . 71.

³ جوردان، المرجع السابق، ص . 256.

⁴ عباد، الجزائر بين فرنسا والمستوطنون، المرجع السابق، ص . 100.

مخصصا للتصدير، وأن بريطانيا كانت تستهلك 90 % من الإنتاج الجزائري، بسبب أن فرنسا كانت متخلفة في صناعة الورق بواسطة الحلفاء.¹

ومن الدول خارج فرنسا التي كانت تستورد الألياف النباتية الجزائرية خلال الفترة الإستعمارية: إيطاليا، ألمانيا، الولايات المتحدة الأمريكية، بريطانيا، هولندا، اليونان، تونس، بولونيا، الدانمارك ومصر.²

واعتبرت الإدارة الإستعمارية الأراضي المغطاة بالحلفاء الواقعة في الهضاب العليا - أنظر ملحق الخرائط والأشكال خريطة رقم 14 مناطق توزيع الحلفاء في المنطقة محل الدراسة - من الناحية الإدارية، أراض إما مملوكة للدولة، أو تابعة لمصالح الغابات، وقد أسند تسييرها للبلديات المعنية، بإنتاج وشحنها من محطة تبسة التي تعد مركزا هاما لتجارة الحلفاء، وعدة محطات أخرى تنتج بقرها بعد جنيها تنقل مباشرة إليها وهي: محطة الدريعة، محطة العوينات، محطة مرسط محطة أولاد رحمون.³ وخوّل قانون 21 فيفري 1903، الحاكم العام تنظيم عمليات استغلال الحلفاء وبيعها داخل المستعمرة وتصديرها.⁴

ويعتبر ميناء بونة الميناء الأول من حيث الترتيب لموانئ شرق الجزائر⁵ في تصدير هذه المادة، ويحتل المرتبة الثالثة في موانئ مستعمرة الجزائر بعد ميناء الجزائر ووهران. مما يفسر أهمية هذا الميناء في الاقتصاد الفرنسي من جهة، واهتمام الإدارة الاستعمارية في ربطه بخطوط سكة حديد من جهة أخرى.⁶ حيث يعرض الجدول الموالي كميات تصدير الحلفاء عبر ميناء بونة من سنة 1910 إلى غاية 1914.

¹ Montessus de Ballare, *Alfa et papier d'alfa*, éd. A. Dunod, Paris, 1909, p . 210.

² المصدر نفسه، ص ص . 210-211.

³ موريس، المصدر السابق، ص ص . 265 - 266.

⁴ جوردان، المصدر السابق، ص . 257.

⁵ المقصود بموانئ شرق الجزائر: ميناء مدينة الجزائر، بجاية، فيليب فيل (سكيكدة حاليا)، وبونة. أما موانئ الغرب فهي: ميناء وهران وأرزيو، ونمور. حيث أظهر الجدول أن ميناء بونة يحتل المرتبة الثالثة في تصدير الحلفاء في مستعمرة الجزائر، والأول في موانئ الشرق. انظر: بورغدة، *الجزائريون والعدالة الفرنسية*، المرجع السابق، ص . 155.

⁶ ليسبي، المصدر السابق، ص . 178.

جدول رقم 45: كمية تصدير مادة الحلفاء من ميناء بونة من 1910 إلى 1914 (بالقنطار).¹

السنوات	إجمالي كميات الحلفاء المصدرة	ميناء بونة
1910	924.959	85.825
1911	1.007.878	66.746
1912	1.176.321	120.380
1913	1.136.479	105.581
1914	893.534	57.359

من خلال الجدول السابق يتبين أن كميات الحلفاء المصدرة من الجزائر سنة 1910 تقدر بـ 924.959 طن ثم تتخف سنة 1914 إلى 893.534 طن، وقد يعزى هذا إلى تناقص الطلب العالمي على هذه المادة لتجنيد كل الإمكانيات الصناعية الأوروبية للصناعات الحربية، كما يعزى إلى نقص العمالة التي جندت في أغلبها في الجيش الفرنسي أو لأسباب طبيعية مناخية. في حين أن ميناء بونة انخفض تصديره ما بين سنتي 1910 إلى 1911 من 85.825 إلى 66.746 طن ليشهد انتعاشا كبيرا سنة 1912 بمقدار 120.380 طن ليبدأ في الإنخفاض ليصل إلى 57.359 سنة 1914.² كما توضح الجداول الموالية الطبيعة القانونية للأراضي المنتجة لمادة الحلفاء³ عبر مختلف الدواوير لبلديات تبسة المختلطة وسوق أمهراس ومرسط على التوالي.

¹ Riviere .CH, La Végétation de l'halfa, mémoire de la Société d'agriculture Algérienne 1871, p . 84.

² هاميل، المصدر السابق، ص . 310.

³ في بداية استغلالها كانت مردودها ضعيفا، لكن مع الوقت تدريجيا نلاحظ تحسن، ثم جيد ليصبح جيد جدا حيث توجد ملاحظة بأن استغلالها كان سهلا. هذا من خلال الجدول المأخوذ عن المصدر:

Essai d'un inventaire des peuplements d'alfa de l'Algerie (situation au 1^{er} Janvier 1921) Alger, 1921, p . 30.

جدول رقم 46: طبيعة ومساحة الأراضي الحلفاء التابعة لبلدية تبسة المختلطة.¹

طبيعة ومساحة أراضي الحلفاء الخاصة بالبلدية المختلطة - تبسة - بمليون الهكتار								اسم الدوار
الأراضي ملك		أراضي عرش		جماعية		خاصة		
مؤجرة	غير مؤجرة	مؤجرة	غير مؤجرة	مؤجرة	غير مؤجرة	مؤجرة	غير مؤجرة	
»	569	»	»	»	»	»	»	تازيننت
»	4.605	»	»	»	»	»	»	ترويبا
»	5.053	»	»	»	»	»	»	قريفق
»	13.174	»	»	»	»	»	»	سطح
»	6.408	»	»	»	»	»	»	بيجن
»	9.030	»	»	»	»	»	»	المزرعة
»	27.124	»	»	»	»	»	»	ثليجان
»	10.500	»	»	»	»	»	»	بحيرة الأرنب
»	9.500	»	26.808	»	»	»	»	واد سيدي عبيد
»	85.963	»	26.808	»	»	»	»	المجموع

والجدول يقسم الأرض إلى ملكيات خاصة والتي في غالبيتها يؤجر جزء منها للإستغلال حتى يتمكن نبات الحلفاء من إكمال دورته الحياتية، أما باقي الملكيات فلم نجد إلا أولاد سيدي عبيد الذي تم استغلاله سنة 1910.

جدول رقم 47: طبيعة ومساحة الأراضي المستغلة للحلفاء ببلدية سوق أهراس المختلطة.^{2,3}

طبيعة ومساحة أراضي الحلفاء الخاصة بالبلدية المختلطة - سوق أهراس - بمليون الهكتار								اسم الدوار
الأراضي ملك		أراضي عرش		أراضي جماعية		أراضي خاصة		
مؤجرة	غير مؤجرة	مؤجرة	غير مؤجرة	مؤجرة	غير مؤجرة	مؤجرة	غير مؤجرة	
»	860	»	»	»	»	»	»	أولاد سوقياس
»	724	»	»	»	»	»	»	بني باربار
»	3.749	»	»	»	»	»	»	حمامة
»	5.333	»	»	»	»	»	»	المجموع

¹ كاستيل، المصدر السابق، ص . 110.

² ذكر المصدر أن نوعية الحلفاء بسوق أهراس كانت جيدة، لكن وجدت صعوبات في استغلالها بسبب بعد مسافة خط سكة الحديد.

³ كاستيل، المصدر السابق، ص . 112.

أما بلدية سوق أهراس فإن الجزء الأكبر من أراضي العرش في كل من أولاد سوقياس وبنى بربار وحمامة مؤجر وبمساحة إجمالية قدرها 5.333 هكتار. وباقي الملكيات لم تؤجر تماما. جدول رقم 48: طبيعة ومساحة الأراضي المستغلة للحلفاء ببلدية مرست المختلطة^{1,2}.

طبيعة ومساحة أراضي الحلفاء الخاصة بالبلدية المختلطة - مرست - بالهكتار								اسم الدوار
الأراضي ملك		أراضي عرش		جماعية		خاصة		
مؤجرة	غير مؤجرة	مؤجرة	غير مؤجرة	مؤجرة	غير مؤجرة	مؤجرة	غير مؤجرة	
»	»	»	»	»	»	»	»	بن فاليا
»	»	»	»	»	800	»	»	المريج
»	»	»	»	»	3.000	»	»	مرست
»	»	»	3.000	»	4.000	»	»	بالكفيف
»	»	»	»	»	300	»	»	يوكس
»	»	»	3.000	»	8.100	»	1.500	المجموع

يبين هذا الجدول طبيعة ومساحة أراضي الحلفاء ببلدية مرست إذ يلاحظ أن دوار بن فاليا أجز 1500 مليون هكتار كأراضي خاصة في حين أن كلا من المريج ومرست وبالكفيف ويوكس أجزت ما مجموعه 8.100 مليون هكتار كأراضي عرش، في حين أن الملكيات الجماعية لم تؤجر سوى دوار بالكفيف بـ 3.000 مليون هكتار.

- مادة الخشب:

استجابت حكومة الإمبراطور نابليون الثالث لمطالب المستثمرين الرأسماليين ومنحت في الفترة ما بين سنتي 1862 - 1863 ما مساحته 160 ألف هكتار من غابات المنطقة الواقعة بين سكيكدة وعنابة من أصحاب النفوذ في باريس. الذين أغرتهم المساحات الشاسعة من الغابات بهدف جلب الثروة.³ وقد كان لإقليم تبسة ابتداء من سنة 1863 خاضعا للسلطة العسكرية التي قامت بحجز مساحة كبيرة على شكل محمية طبيعية يمكن تقديرها بـ 40.900 هكتار في سنة 1863. وتتوزع هذه الغابات بين سلسلة الأطلس التلي إلى جبال الأوراس النمامشة وتشمل الصنوبر الحلبي، الزان، الفلين، البلوط، العرعار.⁴ وهي موضحة في الجدول الموالي:

¹ من خلال المصدر وجد أن حجم إنتاج الحلفاء بمرست كانت متوسط على العموم.

² كاستيل، المصدر السابق، ص. 114.

³ بن أشهنو، المرجع السابق، ص. 114.

⁴ كاستيل، المصدر السابق، ص. 61.

جدول رقم 49 : مساحة الغابات المنتشرة في إقليم تبسة.¹

العدد	الغابات	مساحتها بالهكتار
1	غابة تروبيا وقعقاع	7000
2	غابة البطين	3600
3	غابة بوجلال	3000
4	غابة جبل شطاطيب	1480
5	غابة بوقافر	1425
6	غابة جبل ذراع بوعياذ	1388
7	غابة جبل بورمان	900
8	غابة جبل اوسمر	830
9	غابة جبل زروق	800
10	غابة جبل اوسيف	800
11	غابة جبل قريقر	648
12	غابة جبل سطيبا	600
13	غابة جبل فاريا	600
14	غابة جبل تينوكلا	54
المجموع:		40900 هكتار

من خلال الجدول السابق نستنتج أن:

المنطقة غنية جدا بالغابات التي تعتبر بحد ذاتها ثروة من حيث: رعي الأغنام، وتوفيرها على الخشب الذي يدخل ضمن عدة صناعات، بالإضافة إلى توفر المنطقة السهبية على أنواع عديدة من النباتات التي تعتبر مقاومة للجفاف ومتأقلمة بيئيا مع مناخ هذه المنطقة وفوائدها المختلفة كإكليل الجبل، ونبات الحلفاء الذي يدخل ضمن صناعة الورق -كما أشرنا إلى ذلك سابقا-. فكانت مادة الخشب تستغل من طرف الأوروبيين حيث بلغت صادراته من ميناء بونة لسنة 1914 بتسعة آلاف طن. ومع بداية القرن العشرين بدأ بعض الأوروبيين يستخدمون الخشب في ميادين مختلفة.²

فيعتبر الإقليم الشرقي الجزائري أغنى أقاليم الجزائر في غابات الفلين، حيث تنتج عمالة قسنطينة 85% من مجموع الإنتاج الجزائري. وأهم الدول المستوردة لفلين الجزائر هي دول أوروبا وخاصة فرنسا. بالإضافة إلى الولايات المتحدة الأمريكية، وكانت هذه الصادرات تصدر عبر ميناء

¹ كاستيل، المصدر السابق، ص . 63.² بورغدة، الجزائريون والعدالة الفرنسية، المرجع السابق، ص . 88.

بونة.¹ كما كان يتم جلب هذه المادة ما بين الغابات الواقعة بين عين البيضاء وتبسة خاصة، والمنطقة الغابية المحاذية لمحطة ديفيفيه.²

كل هذه المنتجات المتنوعة في المنطقة أدت إلى الاهتمام بقطاع النقل خاصة بسكة الحديد باعتباره وسيلة توزيع الثروة بين مراكز الإنتاج ونقاط الاستهلاك كل هذه العوامل أدت إلى الإهتمام بالتجارة الداخلية وتطور التجارة الخارجية، وتوسيع الموانئ قصد التصدير لتكريس مفهوم الاستغلال الاقتصادي. - لأكثر تفصيل انظر المبحث الثالث -.

¹ عمير اوي أحميدة، قضايا مختصرة في تاريخ الجزائر الحديث، دار الهدى، الجزائر، 2005، ص . 136.

² عباد، الجزائر بين فرنسا والمستوطنين، المرجع السابق، ص . 25.

المبحث الثالث: آليات الاستغلال الاستعماري وانعكاساته.

خصّص قطاع سكة الحديد الفرنسية في مستعمرة الجزائر لاستنزاف الموارد الاقتصادية وكلّ ما تجود به الطبيعة بالدرجة الأولى، فخلف ذلك آثارا كبيرة على البنية الإقتصادية الجزائرية وعلى الطبيعة والإنسان. وقد ترك خط بونة - تبسة تأثيرا كبيرا على المنطقة بتوغل هذه الشبكة داخل الإقليم متبعة مراكز الثروة، وساعد على نمو المراكز العمرانية التي يمر عليها وسهل الحركة التجارية داخل الإقليم القسنطيني. هذا مما شجع في نمو الأسواق الداخلية خاصة تلك المغطاة على الطراز الأوروبي، وكان ذلك مقننا بمجموعة من المراسيم والقرارات واللوائح ..- أنظر ملحق الصور صورة رقم 08 نموذج الأسواق المغلقة الاستيطانية.-

أولا: - الآليات القانونية:

إن المتأمل للنصوص القانونية وحيثياتها يجد صعوبة في تصنيف القوانين هل هي ذات طبيعة اقتصادية أم اجتماعية فكل قانون ذو طبيعة اجتماعية يمس بالضرورة الحياة المعيشية للسكان لهذا إرتأيت قدر المستطاع أن يكون التصنيف على الدوافع لا على الأثر ومثال ذلك القرار المشيخي الذي نص على مصادرة الأراضي وحق الأفراد ببيع أجزاء من الملكية الجماعية مما خلق شرخا داخل الأراضي الجماعية والقبائل.

انتقلت الإدارة الاستعمارية في الفترة الممتدة من 1830 إلى 1870 بمصادرة أراضي الأفراد إذ تضمنت القرارات الصادرة ما بين 1844 و1846 حق الإدارة الاستعمارية في الحصول على الأراضي غير المزروعة، والتي لا يمكن لأصحابها إثبات وثائق الحياة،¹ كما حمل الأمر الصادر في عهد الجنرال بيجو بتاريخ 31 أكتوبر 1845، حق مصادرة أراضي كل من يقوم بعمل عدائي ضد الفرنسيين، أو ضد القبائل في 10 جوان 1831: فالجنرال بارتيزن² أمر من خلاله ، بوضع كل أراضي البايليك تحت طائلة الحجز.³

¹ جوليان، تاريخ الجزائر المعاصرة، المرجع السابق، ص . 241.
² بارتيزن: هو البارون برتزين خليفة كلوزيل، ولد يوم 24 ماي 1772، بقرية فاندراغ بمقاطعة هيرولت، كانت بدايته مع الجيش أول الأمر ضمن فرق الجيش الجمهوري والإمبراطوري، وفي سنة 1799 شارك في العديد من الحروب والمعارك التي خاضتها فرنسا، وفي الحملة على الجزائر أيضا، وكان دائما يردد بان مهمته في الجزائر ستكون في الأساس الاستحواذ على الثروات العمومية والخاصة، ويعتبر الجزائر البلد الملعون ويذكر عن سكانها ما يحمل من معاني الاحتقار للحبس البشري، وكان برتيزن يشنكي السلطات العسكرية (وزارة الحربية) قلة الجيش الفرنسي العامل في الجزائر، وتتحى من منصبه وخلفه الدوق دي روفيغو. انظر: مصطفى الأشرف، الأمة والمجتمع، تر: حنفي بن عيسى، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1983، ص . 310.

³ Rinn Louis, *Le Séquestre Et La Responsabilité Collective*, A-Jourdan, Alger, 1890, p . 21.

كما كانت سلسلة القوانين التي سنت عقب الحوادث الكبرى خلال القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين، تستهدف بشكل مباشر هدم البنية الاقتصادية والاجتماعية للشعب الجزائري، لذلك كان السعي حثيثا وراء السيطرة على الأراضي ثم تفكيك القبائل واستحداث بدائل عن البنية التقليدية للمجتمع الجزائري.¹

- **القرار المؤرخ في 7 ديسمبر 1831:** بعد فرض العملة الفرنسية على الجزائر² أخذ تطور النقد الفرنسي يرافق الزحف الاستعماري على الأرض، وعلى الأسواق والثروات وتكلفت هذه العملية بإنشاء البنك الجزائري في سنة 1851،³ الذي بات يمنح القروض وتحول إلى أكبر ممول للمشاريع الاستيطانية، رغم أن بداياته الأولى جاءت استجابة لاحتياجات التجار. هذه التشريعات العقارية حطمت القاعدة الاقتصادية للطبقة المحلية المسيطرة، بسلبهم أراضيهم ومنحها للمستوطنين. كما ساهمت في تفكيك الروابط الجماعية بين القبائل والأعراس.⁴

- **الأمر المؤرخ في 11 نوفمبر 1835:** خاص بالتنظيم الرسمي لعلاقات الجزائر التجارية مع الخارج والذي نتج عنه إعفاء كافة السلع ذات المنشأ الفرنسي، وتلك التي تكون قد خضعت للرسوم الجمركية في فرنسا من الرسوم عند دخولها الجزائر⁵، كما استفادت بدورها المواد الحيوية التي تساهم في تقدم الاستعمار من نفس الامتيازات، وأعطى الأمر الصادرات المتجهة نحو فرنسا من رسوم الخروج، في حين أخضع الصادرات لغير فرنسا للتعريف العامة المعمول بها في فرنسا.⁶

- **المرسوم المؤرخ في 31 أكتوبر 1845:** يحدّد حقول مصادرة أراضي الجزائريين.

- **القانون المؤرخ في 16 جوان 1851:** حول تنظيم الملكية في مستعمرة الجزائر الذي يمنع حصول أشخاص أجنب عن القبيلة على حقوق الملكية أو الانتفاع في تراب القبيلة.⁷

- **القرار المشيخي سنة 1863:** يستهدف ضرب وحدة الأرض ووحدة المجتمع، حيث جزأ نظام القبيلة الواحدة وفتت كيان المجتمع، ولاشك في أن أخطر ما كان يحمله هذا القرار، هو السماح لأشخاص ببيع حقوقهم الحصرية ضمن الملكية الجماعية⁸، فقد مس تطبيق القرار مساحة 6883811 هكتار موزعة بين أراضي الملك، وأراضي العرش، وأرض المجالات البلدية، وملك الدولة، والملك العام ومس

¹ بوعزيز، سياسة التسلط الاستعماري..، المرجع السابق، ص . 55.

² المرجع نفسه، ص . 46.

³ Demontes Victor, *L'Algérie Agricole*, Larose, Paris, 1930, p . 105.

⁴ Ageron Ch. R, *Histoire de l'Algérie contemporaine*, Puf, Paris, 1964, p.76.

⁵ Enquête sur le commerce et la navigation de l'Algérie, Bastide, Alger, 1863.

⁶ عباد، الجزائر بين فرنسا والمستوطنون، المرجع السابق، ص . 124.

⁷ أبو القاسم سعد الله، أبحاث وآراء في تاريخ الجزائر، ج 2، دار البصائر، الجزائر، 2007، ص . 99.

⁸ بن أشهنو، المرجع السابق، ص . 72.

373 قبيلة، وأنشأ 667 دوار يضم 2129032 جزائريا، وتمكن بطريقة، سميت بالشرعية، من سرقة 36% من أراضي الجزائريين.¹

وهذا الذي حمله قانون سيناتوس كونسيلت Sénatus-consultes المؤرخ في 22 أفريل 1863، والذي نص في المادة 7 منه، قابلية التبادل الحر في الملكية داخل القبيلة، ومنح للأوروبيين والشركات انطلاقة جديدة للاستيطان، بذلك أن هذا القانون قد سمح بإقامة الملكية الفردية ضمن الأراضي الجماعية، كما أنه قسم القبيلة إلى دواوير، ومنح الدور القيادي للمكاتب العربية بدل القادة التقليديين.² التقليديين.² لقد انتهت اللجان المكلفة بضبط حدود مساحة أراضي القبائل في إطار تنفيذ قانون سيناتوس كونسيلت، إلى إنهاء العمليتين الأولى والثانية سنة 1870، بضبط أقاليم 372 قبيلة، وإعادة تشكيلها ضمن 667 وحدة، وقد أسفرت أشغال اللجنة عن استخلاص حوالي ثلاثة ملايين من أراضي الملك.³ وهكذا استمر تفكيك الأملاك الجماعية، أمام توسع المستوطنين الجدد المدججين برعاية الإدارة الإدارة ونفوذ أصحاب المال. إذ يعتبر هذا القانون منعرجا حاسما في تاريخ الملكية العقارية لما نتجت عنه من آثار بليغة الخطورة على مستقبل البنية الاقتصادية والاجتماعية للمجتمع الجزائري، فاستبدل حق استفاة القبائل الجزائرية من الأراضي العروش بملكيتها وفرض تقسيمها للدواوير والأفراد لتفتيتها وتحويلها إلى ملكيات فردية بغرض تحقيق الترقية الثقافية للجزائريين لجذبهم للحضارة الفرنسية؟ وذلك من خلال تكثف المعاملات العقارية مع المستوطنين وتأثرهم بهم،⁴ بذلك انتقلت مساحات هائلة من الأراضي إلى السلطات الإستعمارية والكولون بلغت قرابة ستة ملايين هكتار سنة 1866 منها 508 ألف هكتار من الأراضي الزراعية للكولون وتحول كثير من الجزائريين من ملاكين أي خماسين في حقولهم لا يحصلون سوى ما يسد رمقهم فاضطر الكثير ممن احتفظ ببعض الملكيات الصغيرة إلى الإستدانة لشراء البذور من الأوروبيين أو اليهود بفوائد بعضها 20% شهريا أي 240 بالمئة سنويا.⁵

- قرار 31 مارس 1871: الصادر من طرف الحاكم العام لامبير، الذي نص على حجز أملاك

العروش الشخصية منها والمشاعة،⁶ كعقاب في حق الذين خرجوا عن الطاعة الفرنسية، وبلغ حجم

¹ أجيرون، تاريخ الجزائر المعاصرة، المرجع السابق، ص . 79.

² عباد، الجزائر بين فرنسا والمستوطنون، المرجع السابق، ص 165.

³ Cavelli Marcel, Andre Emile, **Etat de la propriété rural en Algérie**, Thèse Pour Le Doctorat Imp. Victor Heintz, Alger, 1935, p .34.

⁴ جيلالي صاري، تجريد الفلاحين من أراضيهم 1830-1962، تر: قندوز عباد فوزية، منشورات المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية وثورة أول نوفمبر 1954، الجزائر، 2010، ص . 99.

⁵ بوعزيز، الحالة الاقتصادية والاجتماعية، المرجع السابق، ص . 155.

⁶ Bulletin officiel de gouvernement général de l'Algérie, Alger, 1872, pp . 220- 221.

الأراضي التي طالها الإجراء حوالي 611.130 هكتار، واستمرت بذلك سياسة تصفية الأملاك.¹

- **قانون فارني سنة 1873:** حرية المستوطنين في السيطرة على أملاك الجزائريين تحت صيغة فرنسة الأراضي، وبموجب ذلك أقر المشرع الفرنسي ترجمة مدلول الفرنسية، إلى إخضاع الأراضي الجزائرية كلياً ونهائياً للقوانين الفرنسية، ورفع بذلك وصاية أحكام القانون الإسلامي الذي كان ينظمها سابقاً،² ومكن هذا القانون، من تحويل كافة الأملاك العقارية إلى محل بيع وبشترى وتؤكد ذلك بصفة قاطعة في تصريح الحاكم العام **كامبون** "1897-1891 CAMBON" أمام مجلس الشيوخ في ماي 1893 عندما أقر بأن قانون 26 جويلية 1873 >> إنما كان يهدف إلى فتح الملكية الأهلية التي ظلت مغلقة، وغير قابلة للتجزئة، في وجه رؤوس الأموال الأوروبية <<.³

- قانون فارني التكميلي **Warnier 1879**:

يهتم هذا القانون بالمستوطنين بالدرجة الأولى لأنه يهدف إلى القضاء على الملكية الجماعية للقبائل والأعراش، وكانت الإدارة الإستعمارية قد صادرت سنة 1871 حوالي 600 ألف هكتار ووزعتها على مهاجري إقليم الألزاس واللورين⁴ وغرمت السكان بحوالي 100 مليون ف.ف.ق، وعموما فقد صادر هذا القانون % 20 من أراضي الشرق والوسط الجزائري و% 40 من أراضي الغرب الجزائري.

- **مرسوم 14 أبريل 1880:** الذي رخصت من خلاله السلطات الإستعمارية لمستوطن من عنابة، يدعى **ريغوتيني "Rigoutier"**، البحث عن معدن الحديد بجبل الوزنة، واستغلاله.⁵

- **قانون 11 جانفي 1885:** بموجبه تم إلغاء الحواجز الجمركية بين الجزائر وفرنسا الأولى إلى ملحقة تجارية للثانية، تسورد منها المواد الخام، وتصدر إليها المنتجات المصنعة.⁶

ومنذ بداية السيطرة الاستعمارية على البلاد، ضمت المناجم إلى أملاك الدولة، وفي أواخر القرن التاسع عشر، مثل قطاع الصناعات الاستخراجية ميدانا مفضلا لتوسع الرأسمال الفرنسي فيها، رغم أن الأوساط المالية الفرنسية، لم تنجذب إليها بشكل كاف.⁷

¹ بن داهة، الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض ..، ج.1، المرجع السابق، ص . 218.

² مغدوري، المرجع السابق، ص . 63.

³ Cambon Jules, **Le gouvernement général de l'Algérie**, Librairie H. Champion éditeur, Alger, 1918, p . 36.

⁴ **الالزاس واللورين:** إقليم فرنسي على التخموم مع ألمانيا وسويسرا وبلجيكا ولوكسمبورغ، أوجدته الامبراطورية الألمانية في سنة 1871، بعد أن ضمت غالبية منطقة الالزاس ومنطقة موزيل في اللورين بعد انتصارها في الحرب الفرنسية-البروسية، وظل محل نزاع بين فرنسا وألمانيا الى ان استعادته فرنسا نهاية الحرب العلمية الأولى. انظر: موسوعة الجزيرة، الالزاس واللورين ...إقليم تنازعت عليه فرنسا وألمانيا، معهد الجزيرة للإعلام، 2006.

⁵ عبد الوهاب شلالي، **أوضاع العمال المسلمين الجزائريين..**، المرجع السابق، ص . 37.

⁶ بن أشهنو، المرجع السابق، ص . 169.

⁷ شلالي عبد الوهاب، **أوضاع العمال المسلمين الجزائريين..**، المرجع السابق، ص . 38.

- قانون 28 أبريل 1887: صدر هذا القانون لاستدراك النقائص الإجرائية، التي ظهرت على قانون فارني 1873 لذلك كان أهم ما تضمنه العودة إلى ضبط أراضي القبائل والدواوير وأضاف إقرار التنازل وبيع الملك المشاع في المزاد العلني وتطبيق القوانين الفرنسية في حل مشكلة الميراث.¹

- قانون 2 أبريل 1889: الذي عزز احتكار البحرية الفرنسية للتجارة الخارجية،² وهكذا فتح الاتحاد الجمركي مع فرنسا، سوق الجزائر واسعا أمام السلع القادمة من فرنسا ومن غيرها من البلدان، وبات يمثل فرصة للإستغلال أمام التجار والناقلين على حد سواء.

- قرار 25 مارس 1898: بموجبه تم تنظيم قواعد البحث عن الفوسفات واستغلاله، الذي نص على أن استغلال الفوسفات يجب أن يتم بمقتضى اجارة تمر عن طريق مناقصة عمومية، ودفع حق 50 سنتيم عن كل طن يصدر إلى الخارج.³

- قرار البرلمان في 19 ديسمبر 1900: وقد خول هذا القانون اللجان المالية⁴ حق اتخاذ القرار فيما يخص الميزانية والتداول حول مشروع الميزانية المقدم من طرف الحاكم العام قبل تحويله على المجلس الأعلى، والنيابات المالية عبارة عن برلمان خاص يهدف بالدرجة الأولى إلى تمثيل دافعي الضرائب والاستشارة بآراء ممثليهم.⁵

وقد أعطى هذا القانون للمستوطنين حق مراقبة ميزانية المستعمرة، وشبكة الخطوط الحديدية والمواصلات والغاز والكهرباء، والإشراف على الأشغال العامة، واستغلال موارد البلاد، والسلطة الكاملة على الجزائريين، بالإضافة إلى منحه للمستوطنين حق الانتخاب والتمثيل في المجالس النيابية والمالية والحكومية ومراقبتها، كما منحهم حق الضغط على السلطات الإستعمارية، لكي يحصلوا على القوانين التي تخدم مصالحهم الخاصة.⁶

بموافقة البرلمان على إنشاء ميزانية خاصة بالجزائر، وهكذا بات بالإمكان إنشاء مؤسسات للمنفعة الاستيطانية وإنشاء الهياكل الارتكازية في مجال مد خطوط السكك الحديدية والأشغال العمومية

¹ Rouyer Léon, *Note sur la colonisation et sur la propriété indigène*, A-Braham Constantine, 1900, p . 16.

² Estoublon et autre, *Code de l'Algérie*, Jourdan, Alger, 1889, p . 858.

³ دينداس، المصدر السابق، ص . 315.

⁴ تأسست بموجب مرسوم 23 أوت 1898 وقد حددها هذا المرسوم في ثلاثة لجان وهي: اللجنة المالية للمستوطنين واللجنة المالية لغير المستوطنين من الفرنسيين، واللجنة المالية الخاصة بالجزائريين....

⁵ الجندي، المرجع السابق، ص . 87.

⁶ هني، المرجع السابق، ص . 92.

الكبرى والاستفادة من القروض وحصر كامل صلاحيات تدبير الشأن الإقتصادي بيد المندوبيات المالية التي كانت تحت التصرف المطلق للمستوطنين¹.

وتقرر رفع قيمة الرسوم على الواردات الأجنبية في مقابل إعفاء المنتجات الفرنسية ومنح حرية استغلال النقل البحري للسفن الفرنسية وتمويل المشاريع الإنتاجية وتوجيهها بالكيفية التي تكمل وتدعم الإنتاج في فرنسا، لتبقى سوق المستعمرة في النهاية، حكرًا على المنتجات الفرنسية.²

- **القانون المؤرخ في 1904/07/23:** وخصوصًا بفضل هذا القانون الذي سلم للمستعمرة تسيير خطوطها الحديدية. وبموجب قانون 23 جويلية 1904 الذي فسح المجال وأعطى بعدًا آخر لتلك المشاريع التي جمدت منذ تاريخ 1892، وبموجبه أعطى للحاكم العام الجزائري حرية التصرف في الحياة المدنية بشكل عام واستخدام صلاحياته وسلطاته على وزارة الأشغال العمومية، وجاء بمشروع سكة الحديد الجديد والذي يربط إلى عدة مناطق، والذي يعتبر المرحلة الثانية من عملية الانجاز الكبيرة.³

- **قانون 7 جانفي 1908:** الذي سمح لمقاطعة قسنطينة بإدارة خط سكة حديد الرابط بين عين البيضاء - خنشلة إدارة ذاتية.⁴

وبناء على ما سبق نستنتج أن سلطات الاحتلال كانت تتولى تحديد الإطار القانوني، وتوجيه النشاطات، وضمان جزء من الاستثمارات الضرورية في المقابل، كانت مؤسسات التعدين تلتزم بالشروع في استغلال المناجم، وتهيئتها.

وكانت النتيجة، أن حققت مؤسسات الامتياز في قطاع الصناعات الاستخراجية، فوائد جمة من وضع احتكاري بالأساس، وبالغت في فوترة خدماتها، والأسوأ من ذلك، حملّ الدعم المالي الذي استفادت منه، ميزانية الجزائر أعباء مالية لا مبرر لها، سوى ضرورة إدامة نفوذ فرنسا الإقتصادي في البلاد. وبمعنى آخر، كان دافع الضريبة الجزائري مدينا بنقل قسما من الدخل المحلي لصالح الشركات الخاصة الكائن مقرها في فرنسا.

¹ بعد أن تقوم الحكومة العامة بتحضير مشروع الميزانية وبعد مراقبة وزارة الداخلية، يحال المشروع على المندوبيات المالية للاقتراع عبر جمعية عامة، بعد أن يتم تقديم تقرير اللجنة المالية التي تشكل من 11 عضواً منتخبين من طرف كل مندوبيه، بحث ينوب 4 مستوطنين عن ملاك الأراضي و4 غير مستوطنين عن باقي الأوروبيين و3 عن الجزائريين، وفي كل الأحوال فإن الأغلبية المطلقة للاقتراع تبقى حكرًا على العنصر الأوروبي. انظر: عمورة، المرجع السابق، ص 88.

² جوليان، تاريخ الجزائر المعاصرة، المرجع السابق، ص 398.

³ فوجيراس، المرجع السابق، ص ص 168-169.

⁴ نفسه، ص 134.

ثانيا: شركات الامتياز.

لتكريس الإستعمار وتشجيع الاستيطان قامت الإدارة الإستعمارية بإيجاد مجموعة شركات وبنوك ممثلة في معظم مجالس إدارات الشركات بالمستعمرة وكبار المستوطنين هم الذين يوظفون رؤوس أموالهم للاستثمار، ويتحكمون بالتالي في توجيه سياستها حسب مصالحهم الخاصة. فقد عمل الرأسماليون على فرض الأمر الواقع والحصول على مزيد من الإمتيازات بدون مقابل. قامت حملة دعائية مفادها ضرورة تشجيع رؤوس الأموال على الهجرة إلى الجزائر بأي ثمن؟. من أشهر دعاة الحملة **جول جيار** الذي يرى بوجوب استقبال: (كل رأس مال ثابت (وبيعه الأراضي) حسب رغبته وليس بالمزايدة، كما طالب بترك الشركة أو الفرد حرا في الاستغلال، في البناء وفي أن يعمل كل شيء كما يرغب، ذلك أن مجيء رؤوس الأموال إلى الجزائر سوف يتبعه مجيء الأيدي التي تدير تلك الأموال والأيدي).¹

إذ عرفت الفترة الممتدة من 1870 إلى 1914 تطورا كبيرا في مجال نشأة المؤسسات المالية التي أصبحت تساهم بشكل واسع في تمويل الإنتاج وتشجيع الأعمال التجارية، فقد ظهرت الشركة الجزائرية والقرض العقاري الجزائري والتونسي سنة 1871، وهي فرع شركة القرض التونسي تساهم في شركة الباسطوس للبتغ والسجائر، وفي شركة الحصر العقارية لمدينة الجزائر. هاتين المؤسستين بصفتهم فرنسيتين، كانتا تقومون بدور البنك ومنح القروض.²

وفي 8 جويلية 1901، ظهرت الشركة التعاونية الزراعية وعدد من مؤسسات القرض الناشطة، في مجال الدعم الفلاحي، على غرار القرض الليوني، مكاتب الحسم المحلية، وبنك تيبو، وما أن حققت الزراعة اكتساحا لمجال الحياة الإقتصادية، حتى ظهرت وكالات جديدة للقرض في الجزائر سنة 1913، كامتداد للمؤسسات المالية في فرنسا وتعززت بظهور الشركة المارسييلية.³

وترتبط المبادلات التجارية التي تجري مع فرنسا بالتجهيز الصناعي في الجزائر، ونقص المواد الغذائية ونمو المزارع التجارية التي يحتكرها المستعمرون، والصناعات المنجمية، وجاء ازدهار رؤوس الأموال الإستعمارية وتوظيفها في مختلف المشاريع، سببا في تدهور طبقة الملاك الصغار الجزائريين، في حين ركزت الإحتكارات الفرنسية وسيطرت على مختلف مجالات العمل في ميدان التجارة والصناعة والنقل وغيرها، عن طريق الشركات والبنوك وكبار المستوطنين.⁴

¹ أجيرون، تاريخ الجزائر المعاصرة، المرجع السابق، ص . 88.

² مغدوري، المرجع السابق، ص . 66.

³ هني، المرجع السابق، ص . 192.

⁴ عباد، الجزائر بين فرنسا والمستوطنين، المرجع السابق، ص . 244.

- بنك الاتحاد الباريسي: الذي أسس سنة 1869 يشارك في إدارة الشركات المنجمية الرئيسية الثلاثة شركة الونزة وشركة مقطع الحديد، وشركة قسنطينة للفوسفات التي تسيطر بدورها على الشركات الجزائرية للمنتجات الكيماوية والأسمدة، وتملك مصالح في شركات النقل للخطوط الحديدية عن طريق الجزائر والطريق البري عبر الصحراء.¹

- بنك الجزائر: أنشأ بنك الجزائر من خلال التصويت على قانون 4 أوت 1851 في فترة حكم الإمبراطور لويس نابليون الثالث برأسمال قدره ثلاثة مليون ف.ف.ق مقسمة إلى ستة آلاف سهم، وقد أعطته السلطات الاستعمارية اهتماما ومنحته قرضا بنصف قسيمة رأسماله المدفوع 1.500.000 ف.ف.ق كبنك للخصم والإيداع. وقد اتخذ قرار إنشاؤه بعد تردد طويل من طرف السلطات الاستعمارية، فكانت السنوات الأولى من تاريخ البنك صعبة مقيدة بقانون صارم جراء القروض الزراعية القوية، ومع ذلك فقد قدم البنك خدمات للسلطات الاحتلال في دعمها للاستيطان، فأعطت دفعا للتجارة والعملية الإنتاجية.²

فهو عبارة عن مؤسسة خاصة ومع ذلك فإن بنك الجزائر لم يكن مستقلا في تحديد سعر الخصم، فالمصرف الفرنسي يحدد سياسته المالية وليست له سلطة حقيقية داخليا وخارجيا³، ولقد أثار تأسيسه عدااء الأوساط المالية في الميتربول، ويعتبر بنك الجزائر استنادا إلى المواد القانونية استمرارا للبنك الفرنسي إلى غاية سنة 1946 حيث تأميم البنك.⁴

أخذ البنك شكل شركة خاصة في المستعمرة، إلا أنه كان يخضع لسيطرة الدولة فالمدبر العام ونائب المدير ومدبرو الفروع يتم تعيينهم من طرف الحكومة والإداريون والمراقبون ينتخبون من طرف جمعية المساهمين. ويعتبر البنك إلى جانب ذلك بنك مركزي من الدرجة الثانية شارك في سوق المال وفق استراتيجية نقدية.⁵

وقد امتد نشاط البنك في كافة البلاد وافتتح له فروع في وهران 1853، وفي قسنطينة سنة 1856، عنابة سنة 1868، تلمسان وسكيكدة 1875، وقد توسعت الشبكة الخاصة بالبنك تدريجيا وشملت 31 فرعا ومكتبا. وقد كان هذا التوسع في المدن الكبرى الآهلة بالسكان الأوروبيين، والتي عرفت نموا اقتصاديا وقد كان هذا الامتداد لصالح الرأسمال التجاري.⁶

¹ عبد الوهاب شلالي، دور عمال المناجم الجزائرية، المرجع السابق، ص. 23.

² الزبيري، التجارة الخارجية...، المرجع السابق، ص. 98.

³ بن أشهنو، المرجع السابق، ص. 232.

⁴ هني، المرجع السابق، ص. 66-67.

⁵ حمزة سايح، "إصلاح المنظومة المصرفية في الجزائر"، رسالة ماجستير إقتصاد، جامعة وهران، 2008،

ص. 82.

⁶ نيكود، المصدر السابق، ص. 301.

وقد طور البنك عمليات الرهن ليخلق بذلك شروط انتزاع الملكية، وأمام هذا كله فقد استبعد الجزائريون من عمليات البنك الموجهة أساسا لخدمة السياسة الاستعمارية بهدف رسمة الاقتصاد المحلي وذلك من خلال وظائفه التي تمثلت في:

- اقتطاع الموارد من الأغلبية المسلمة وإعادة توزيعها على المستوطنين.
- تمويل الزراعة الاستعمارية على نقيض القطاع الزراعي التقليدي للجزائريين.
- تميل النشاطات التجارية لا سيما نشاط تصدير الخمور والحمضيات أي ما ينتجه المزارعون المستوطنون.¹

إلى جانب دعمه للشركات المؤسسات الرأسمالية² الكبرى على رأسها شركة تاباتك باستوس Tabacs Bastos فاستطاع البنك أن يستملك سنة 1862 حوالي ثمانية ألف هكتار من الأراضي الصالحة للزراعة وألف هكتار من الأراضي الكرمة وقدرت ممتلكاته سنة 1895 بـ 11 مليون ف.ف.ق. أي ما يقابل 7875 هكتار تغطي زراعة الكرمة دخلها الرئيسي.³

كما عمل البنك في هذا الإطار على دعم التجارة الخارجية التي بلغت ما بين سنوات 1850-1870 (297 مليون فرنك) ومع بداية حرب 1870 أمد البنك خزينة الدولة الفرنسية بـ 12 مليون ف.ف.ق. إلى جانب السلفات التي قدمها والتي ارتفعت خلال تلك الفترة من 47.026.000 ف.ف.ق. إلى 6.591.000 ف.ف.ق. وهذا ما يؤكد أن البنك جاء استجابة للمتطلبات الاستعمارية في الجزائر وبالتحديد لتنمية الإنتاج الزراعي الجزائري الموجه للتصدير.

وواصل دعمه للاقتصاد الاستعماري في الجزائر والمواد الزراعية والقطاعات المختلفة للصناعة وفق الخطة المعتمدة للتصنيع إلى جانب المساعدة في تمويل الأشغال العامة.⁴

وإن كان من الخدمات التي قدمها فهي لم تخرج عن نطاق خدمة المتربول والكولون المتواجدون في الجزائر، كون البنك كان أداة من الأدوات التي عطلت العملية الانتاجية في المستعمرة ونظام التعاون والتكامل الانتاجي والاجتماعي في نظام حياة القبيلة ويصف بن أشهنو هذا: (أدخل أتباع دائرة التداول تمايزا اجتماعيا داخل الجماعات ... إذ شجعت الامكانيات التجارية بعض العائلات على

¹ هني، المرجع السابق، ص . 66.

² الرأسمالية **Capitalisme**: بحسب الفيلسوف كارل ماركس، فإن مصطلح الرأسمالية يقصد به ثمرة التطور الصناعي والنقلة النوعية في وسائل الإنتاج المتخلفة في العصر الإقطاعي إلى الوسائل المتطورة في الثورة الصناعية والتي كانت ظهور الرأسمالية فيها كأحد التبعات، عقب التوسع العظيم في الإنتاج بدأت الإمبريالية بالظهور من خلال وجود شركات احتكارية تسعى للسيطرة على العالم فبدأت الحملات العسكرية الهادفة لاحتلال أراضي الآخرين. انظر: إسماعيل صبري عبد الله، "الرأسمالية العالمية في مرحلة ما بعد الإمبريالية"، مجلة المستقبل العربي، العدد: 222، 1977، ص . 4.

³ بن أشهنو، المرجع السابق، ص . 156.

⁴ الزبييري، التجارة الخارجية، المرجع السابق، ص . 95.

الاحتفاظ بالإحتياطي نقدا بدلا من الحبوب فيتم طمر الذهب بدلا من البذور وعندما تسوء المحاصيل لا تظهر أية آلية تضامن بين الجماعات بينما في السابق عندما لم يكن الإنتاج معد للتجارة كان من الممكن اللجوء إلى اقتراض الحبوب).¹ وهذا ما فتح باب الربا والمضاربات داخل المجتمع المحلي كنتيجة للتعامل بالنقد وبالتالي كان البنك نعمة على الاستيطان ونقمة على المجتمع الجزائري مما ساهم في تفكيكه.

- القرض الليوني:

وقد ظهر كوكالة تجارية ومالية في الجزائر ووهران أكتوبر 1878،² وقد جاء كنتيجة لتقدم الاقتصاد الفرنسي وتوسع شبكة الاستغلال التجاري ونمو الإنتاج في الجزائر. وهو عبارة عن مؤسسة مستقلة برأسمال قدره 100 مليون مفره ليون. فتح له فروعاً في كل من قسنطينة وسكيكدة وسيدي بلعباس 1896، بونة 1900، ومستغانم 1913 وقد بلغ عدد فروعها في البلاد سنة 1914 سبعة فروع.

دخل القرض في تنافس مع المؤسسات والبنوك الأخرى من أجل تقديم القروض للأوروبيين خاصة تلك الموجهة لزراعة الكروم ... ففي أواخر القرن التاسع عشر الكرمة غزت تلال وسهول المستعمرة بلغت المساحة العامة 17614 هكتار سنة 1878، وفي 1903 بلغت 174490 هكتار وقد بلغ الإنتاج 5973677 هكتولتر وتقريبا كل هذا كان يشحن إلى فرنسا حيث تتم عملية تسويقه بكل سهولة وقد بلغت سنة 1890 قيمة الحسم في شبابيك البنك الليوني 137.603.000 ف.ق.³ هذا بالإضافة إلى مؤسسات أخرى تم إنشاؤها بهدف تحقيق بعض العمليات التي تتطلب أموالاً ضخمة لتمويل إنتاج المحاصيل والمنتجات والمشاريع الكبرى. نذكر:

- **مؤسسة القرض المالي التعاضدي:** أنشئت في 1880/30/10 تحت رئاسة شيسستوفال Chistophel مدير القرض المالي الفرنسي لتمويل النشاطات الزراعية والتجارية قدر رأسمالها سنة 1907 بـ 30 مليون ف.ق. موزعة على 60 ألف فرنك بإصدار 20 ألف سهم جديد بمقدار 500 ف.ق. للسهم الواحد، والغرض من إنشاء القرض تقديم العون للمستوطنين الأوروبيين ومنحهم قروض على المدى الطويل من 10 سنوات حتى 30 سنة لتحقيق مشاريعهم الاجتماعية والاقتصادية مقابل فوائد تتراوح بين 5.5% حتى 6% بلغ عدد مقرات المؤسسة 64 مقرا في كامل الجزائر سنة 1908.⁴

¹ سايح، المرجع السابق، ص . 88.

² بطاطيا، المرجع السابق ص . 59.

³ Bouvier Jean, *Naissance d'une banque - le credit Lyonnais-*, Flammarion éditeur, Paris, 1968, p .105.

⁴ بن داهة، الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض، المرجع السابق، ص . 232.

- القرض العقاري الجزائري والتونسي:

تأسس سنة 1881 برأسمال قدره 150 مليون ف.ف.ق مدعم من قبل القرض العقاري الفرنسي ساهم في منح القروض العقارية، وقروض الرهن العقاري فمنذ تأسيسه إلى غاية 31 ديسمبر قدم 14.674 قرضا. ساهم في دعم العديد من المشاريع منها المساهمة في إنشاء خط سكة الحديد الكهربائي بجاية - سطيف سنة 1920.¹

- القرض العقاري الفلاحي الجزائري :

وقد ساهم في توطيد قواعد الاستيطان الفرنسي في المستعمرة وذلك من خلال منحه قروض لأصحاب المحلات التجارية وملاك الأراضي ونقابات الري والبلديات والمؤسسات العمومية قروضا لا تسدد إلا بعد انقضاء أجل أداها عشرة سنوات وأقصاها خمسون سنة مقابل فوائد تتراوح ما بين 5% إلى 7%.. وكانت نصف القروض موجهة لخدمة الأملاك العقارية وحتى بعض العسكريين المتقاعدين.²

لعبت هذه البنوك دورا في مراقبة العملية الانتاجية وتوجيهها والإشراف على عمليات الجمع والتخزين والنقل والبيع في الأسواق الخارجية وما يمكن التأكيد عليه هنا أن هذه المؤسسات شملت المنطقة الغربية والوسطى للكثافة السكانية للكولون في هذه المناطق، وكانت الأموال المودعة تختلف من منطقة إلى أخرى.³

وبفضل القروض التي أمدها بنك الجزائر للمستوطنين تمكنوا ليس فقط من تمويل الاستثمار والتجهيز بل أيضا الدخول في ملكية الأرض، حتى أن مكاتب البنك تحولت إلى مصارف شبه خاصة ويذكر بن أشهنو: أنه ذات يوم تبين أن سبعة إداريين من مكتب سكيكدة مدينون لمصرف الجزائر بما يقارب المليون، لم يتردد بعض السياسيين من إستخدام نفوذهم على أعضاء مجلس الإدارة للدفاع عن أصدقائهم.⁴

وكان الهدف من وراء هذه السياسة تجميع السلطة المالية في يد المستوطنين، كما كان البنك يمنح سلفات لدعم الميزانية لأجل تمويل المشاريع خاصة منها الفلاحية لصالح الجمعيات والشركات

¹ سايح، المرجع السابق، ص . 93.

² عدي الهواري، الاستعمار الفرنسي في الجزائر، سياسة التفكيك الاقتصادي والاجتماعي (1830-1960)، تر: جوزيف عبد الله، دار الحدائق، بيروت، 1983، ص . 55.

³ البعلبكي، المرجع السابق، ص . 88.

⁴ بن أشهنو، المرجع السابق، ص . 71.

التعاونية ففي سنة 1901 لبت الحكومة رغبة المستوطنين بإصدار قانون 1901/7/8، يسمح لبنك الجزائر بتقديم سلفات وديون للكولون بدون فائدة.¹

ومع نهاية سنة 1914 ارتفع عدد الشركات التعاونية الخاصة بالمستوطنين إلى 16 في الجزائر و13 من أقبية الخمور التعاونية، كما أمد البنك بشكل مباشر وغير مباشر وبواسطة مكاتب الخصم وبدون أي حدود فعلية حاجيات الاستثمار التي تبنى عليها آمال عريضة، الأموال الضرورية لخلق الكرمة الجديدة وتجهيزاتها وأبنيتها وأدوات زراعتها وقطيع الحيوانات اللازم لها.²

- التعاونيات والتعاضديات الفلاحية الخاصة بالمستوطنين:

نتيجة المشاكل والأزمات التي اعترضت القطاع الزراعي في الجزائر، لجأ المستوطنون إلى التعاضد والتعاون، فأنشأوا الصناديق والتعاونيات الفلاحية التي من شأنها توسيع وتحسين هذا القطاع، وذلك بهدف حماية مصالحهم بما يخدم نشاطاتهم وحاجاتهم الزراعية ماليا وتقنيا. في المقابل كانت هذه التعاونيات أداة ردع وتفجير وتجويع للفلاح الجزائري، جراء تحويل أرضه وممتلكاته وجهده بما يخدم المستوطن والاقتصاد الفرنسي، في حين زادت في نمو الرأسمال وثراء المستوطنين، وساهمت في جمع المال بين أيديهم. مما مكنه من تحقيق الهيمنة على القرار السياسي والإنتاجي في تسيير البلاد.³ وهذا من خلال المفوضيات المالية التي تأسست سنة 1898 التي ينتخبها أصحاب الفعاليات الاقتصادية من مالكي وسائل الإنتاج ويتمثل فيها المستوطنون بحوالي 77 % من مجموع هيئة المفوضين ويمثل فيها الرأسماليون الزراعيون بما نسبته 59 % من هذا المجموع بالذات، وقد أعطيت هذه المفوضيات دور المجلس الاستشاري للسلطة الاستعمارية ودور الحاكم العام مارست دور المراقبة والمحاسبة السلطة، وانتزعت حق الاستقلال المالي 1900 ومنها أصبح للكولون امتيازات مالية وسياسية فحصلوا على 62 % من القروض الزراعية سنة 1925.⁴

مثل هذا شكل من أشكال السيطرة على الإمكانيات الزراعية من خلال التسهيلات التي قدمت لاملاك وسائل الانتاج والاستفادة من عمليات التسويق والاستغلال اللامتناهي لليد العاملة المحلية. ظهرت هذه التعاونيات مع سنة 1897 حيث طالب المؤتمر الزراعي المنعقد بمدينة الجزائر والذي نظمته المؤسسة الزراعية للمستعمرة بتأسيس مصرف المركزي للاعتماد الزراعي، وقد أقر التالي:

¹ بن داها، الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض، ج.1، المرجع السابق، ص . 262.
² أندري نوشي وآخرون، الجزائر بين الماضي والحاضر، تر: اسطيمولي رابح، ومنصف عاشور، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1984، ص . 368.
³ صاري، تجريد الفلاحين من أراضيهم...، المرجع السابق، ص . 95.
⁴ البعلبكي، المرجع السابق، ص . 69.

(تعمل الدولة على مد المساعدات للمصرف بواسطة الخزينة وصندوق الودائع والأمانات وصناديق الإيداع ونظرا لأنه مكلف تم تعويضه بنظام الاعتماد الزراعي التعاضدي وقد كان يسمح بمنح التسليفات بدون فوائد لصناديق الاعتماد الزراعي المحلية والإقليمية من خلال القروض التي يقدمها بنك الجزائر).¹

- الشركة الجينفوازية: كتب الرأسماليون السويسريون وعلى رأسهم بول وفرانسوا وأوغست (Paul- de Saint- Arnaud بتاريخ 1852/2/15 بأن تمنحهم الحكومة الفرنسية 500 ألف هكتار من الأراضي الزراعية لتمكين المهاجرين السويسريين من الإقامة في الجزائر والمساهمة في المشاريع الاستيطانية وإصطحاب المشروع بمخطط.²

وبموجب مرسوم 1853/4/26 استقرت الشركة في السهول العليا للقطاع القسنطيني في الشرق الجزائري وتخصصت في زراعة الحبوب وقد جاء إنجاز المشروع من أجل تحقيق فكرة هامة مرتبطة بالإقتصاد الحر وترسيخ الاستعمار في الجزائر.³

مع سنة 1858 أصبحت الشركة حرة من كل التزاماتها تجاه الحكومة ولم تفكر سوى في استصلاح الأراضي التي أصبحت ملكا لها فعملت على تطوير مشاريعها الفلاحية، فأدخلت طرقا جديدة في الفلاحة استفاد منها المستوطنون، وكان لها طموح كبير في تطوير المزارع الكبرى من خلال وسائل الإنتاج .. خصوصا الآلات الحاصدة وقد تخصصت الشركة بداية في القمح فمع بداية القرن العشرين توسعت إلى 15 ألف هكتار تقريبا 10 % من أراضي حبوب في القطاع القسنطيني.⁴

لقد بلغ مجموع استثمارات الشركة في الريف 1.25 مليون ف.ف.ق وثلث رأسمال خصص للوسائل الزراعية والذي بلغ 78 ألف ف.ف.ق وقد صرح أحد مسؤولو الشركة يقول: (صمنا على الابتعاد شيئا فشيئا عن طرق الزراعة الأوروبية وتحويل الأراضي التي نشغلها بالتتابع إلى حقول طبيعية أو اصطناعية أو مراعي، كما صمنا على أن ننزع بالاستعانة بمحاصصين محليين على أرض ممكن أن نجد لها فلاحين عرب ونخصص ما تبقى من الأراضي لتربية المواشي لاسيما الخراف).⁵

¹ بشير بلانح، تاريخ الجزائر المعاصر 1830-1989، الجزء الأول، دار المعرفة للنشر، الجزائر، 2006، ص . 247.

² سايح، المرجع السابق، ص . 158.

³ Lutzelschwab Claude, *la compagnie Genevoise des colonies suisses de setif 1853-1956*, p . 395.

⁴ نوشي، الجزائر بين الماضي والحاضر، المرجع السابق، ص . 437.

⁵ محفوظ سماتي، الأمة الجزائرية نشأتها وتطورها، تر: محمد الصغير بناني- عبد العزيز بوشيب، منشورات دحلبي، دمشق، 2009، ص . 175.

كما كانت للشركة أنشطة تجارية ومنح القروض ضاربت في القمح وخطت لفتح بنوك للحبوب، وعملت على خصم الأوراق النقدية ويبقي في الأخير القول أن هذه الشركة فشلت في تحقيق التزاماتها، فكل الفوائد حولتها اتجاه سويسرا فلم تخدم حتى فرنسا بل خدمت مصالحها.¹

- الشركة العامة الجزائرية: صرح الإمبراطور نابليون الثالث في رسالته الصادرة سنة 1863 أن سيمنح أولوية الامتياز للشركات الرأسمالية الكبرى، ومع نزوله في الجزائر صرح أن شركة عملاقة ستدخل ميدان الاستغلال، وأمام حاجة للحكومة الفرنسية لدعم الاستيطان الرأسمالي وتدعيم مشاريعها الاستيطانية، وبرامجها التي أرادت تنفيذها وقدرت المصاريف لإنجاز المشروع بـ 300 مليون ف.ف.ق. في ظل عجز الحكومة على تغطية هذه المصاريف جراء الغزو الاستعماري، فلم يبق لهذه الأخيرة سوى اللجوء إلى المبادرات الحرة المتمثلة في الشركات المالية الكبرى التي لعبت دورا هاما في تحولات الاقتصاد الفرنسي.²

ففي 1865/5/18 تم الاتفاق بين وزير الحرب وممثل الحكومة وبين لويس فريمي Louis Fermy محافظ القرض العقاري في فرنسا وبولان طالابو Paulint Talabot مدير عام شركة سكة الحديد بباريس، شركة باريس- ليون - البحر المتوسط.³ هدفت هذه الشركة إلى:

- خدمة الاستيطان المتعلق خاصة بالعقار والاستثمار في الهياكل القاعدية وتمويل الاستيطان الزراعي والتجاري.

- فتح الاعتمادات لجميع العمليات الفلاحية والصناعية والتجارية على نطاق واسع برأسمال قدره 100 مليون ف.ف.ق، ويكون تحقيق ذلك عن طريق الأسهم في وضع التزامات بعيدة المدى وقصيرة المدى.⁴ وفور تأسيس الشركة فإنها تلتزم بتحقيق ما اتفقت عليه مع الحكومة في الاتفاقية.⁵ وكانت هذه الإتفاقية تشترط:

1- تلتزم الشركة بتحقيق طلب الحكومة في مدة ستة سنوات واستخدام 100 مليون ف.ف.ق للأشغال العمومية في الجزائر (شق طرق، إنشاء الموانئ، السدود....).

2- تلتزم الشركة بقرض الدولة 100 مليون فرنك أخرى لاستخدامها خلال ستة سنوات لتنفيذ الأشغال الكبرى ذات المصلحة العامة، عن طريق دفع أقساط سنوية 5.25%.

¹ بن أشهنو، المرجع السابق، ص . 185.

² البعلبكي، المرجع السابق، ص 210.

³ عدي، المرجع السابق، ص . 60.

⁴ عباد، الجزائر بين فرنسا والمستوطنين، المرجع السابق، ص. 198.

⁵ بوجي، المصدر السابق، ص . 221.

3- تلتزم الدولة ببيع الشركة 100 ألف هكتار بسعر واحد ف.ف.ق للهكتار الواحد لمدة 50 سنة من وقت التملك.

لم يكن لهذه الشركة الحرية الكاملة في تنفيذ الأشغال ذلك أن الدولة إحتقت بحقها في التدخل المباشر في التسيير من حيث القيادة والتدقيق والمراقبة وكان الإمبراطور يعين رئيس الشركة. والحكومة تتدخل في وضع البرامج والمخططات، بمعنى آخر أن هذه الأخيرة كانت تحت وصاية الدولة.¹ فمع ذلك لم تف الشركة بالتزاماتها الأولى المتعلقة بتنفيذ المشاريع العمومية مقابل 100 ف.ف.ق لعدم قدرتها على تجميع المبلغ الضخم في ظل تلك الظروف الصعبة، ذلك أن النظام الائتمان الذي حضرته الشركة لم يلق نجاحا. كما أن المضاربين أصابهم الحذر من مغبة الدخول في صفقات غير مربحة، كما أن الحكومة كانت تمر بضائقة مالية جراء الجهد العسكري الذي كلف ميزانية الدولة مبالغ طائلة.²

يقول الكاتب بن أشهنو في هذا الصدد: (نالت الشركة العامة الجزائرية كما نعلم 100 ألف بدءا من سنة 1869 إذ ببناء القرى للمستوطنين، بيد أن السمة غير الاجبارية لهذا التعهد وجهت الشركة نحو سياسة مالية بدأت تبحث عن فائض للقيمة العقارية بدلا من القيام بأعمال إنتاج متقدمة تقنيا).³ لقد أوصى **ماكماهون** الحاكم العام بأن تمنح الشركة الأراضي الخصبة القريبة من طرق مجاري المياه، ومع مرسوم 1867/3/4 تقرر منح الشركة العامة مساحة تقدر بـ 82544 هكتار كما استقادت من أراضي زراعية جديدة لاستكمال حصتها المقررة بموجب مرسوم 1869/6/1 في إقليم قسنطينة (بين قسنطينة وقالمة)، ولما قامت الدولة بتشجيع الاستيطان الرأسمالي.⁴

فالمادة 4 من المرسوم الأول قررت منح الأراضي الزراعية بواحد ف.ف.ق للهكتار. كما قدمت الدولة مساعدات وتسهيلات للشركة حسب الشروط التي ترغب بها، ومع سقوط الامبراطورية الثانية أصبح لها 895 ألف هكتار في إقليم قسنطينة منها 70 ألف في منطقة واد زناتي وستة آلاف هكتار في مقاطعة الجزائر و 4500 هكتار في إقليم وهران.⁵

ما يمكن الإشارة إليه أنها قدمت خدمات كبرى للكولون في الإقليم الشرقي بتأخير الأراضي للكولون وتقديم المساعدات والمعدات والتقنيات الزراعية وإنشاء القرى في كل عنابة وبناء سدود الري وتجفيف بحيرة فيتزارا ومجموعة من القرى الاستيطانية في أولاد بريار، عين مكرة، عين عبيد،

¹ سايح، المرجع السابق، ص . 112.

² هاميل، المصدر السابق، ص. 161.

³ بن أشهنو، المرجع السابق، ص . 117.

⁴ بوجي، المصدر السابق، ص. 124.

⁵ سماتي، المصدر السابق، ص . 231.

وساهمت في إنشاء حديقة تجريبية في هانة بالقرب من مدينة الجزائر ومحطة تجريبية حول التقنيات الزراعية لتحديد أفضل الطرق للإستغلال الزراعي الممنوحة.¹

ففي سنة 1877 أنشأت الشركة العامة 20 مزرعة لـ 150 عائلة في مساحات مختلفة... وغرست حوالي 70 ألف شجرة أوكاليتوس Eucalyptus بهدف الاستغلال الصناعي.² وبتاريخ 1869/2/1 أعلنت عن توزيع القروض على الكولون للمالكين للأراضي والعقارات ومن جملة الأعمال التي قامت بها:

- تنفيذ الأشغال العمومية في الجزائر بفضل القرض الذي قدر بـ 100 مليون ف.ف.ق.
- توسيع عدد من مراكز الاستيطانية خاصة في عمالة الجزائر، كما قدمت الشركة قرض بـ 160 ألف ف.ف.ق بدون فائدة لعمالة قسنطينة لإنشاء طريق وادي بسباس - عنابة. وخصصت 87 مليون ف.ف.ق في المقام الأول للموانئ وللطرق وأخيرا للري والتشجير.³

ليظهر بعد ذلك بنك عقاري جديد وهو الشركة الجزائرية التي ظهرت فعليا 1877/11/30 كان الهدف من تأسيسها تحقيق التنمية للاستعمار في مجالات الزراعة، الصناعة، التجارة، العقار البنوك، لتصبح من أكبر الشركات الرأسمالية في البلاد، كانت لها فروع في المدن الكبرى (الجزائر، عنابة، وهران، قسنطينة) وعملت على خلق الإلتعاش لصالح الاستعمار في المدن الصغرى (معسكر، المدية، مستغانم، بلعباس، سوق أهراس) ما بين 1878 و 1906 وقد تضاعف عدد الفروع في نفس السنة إلى 12 فرعا تم افتتاحه، وقد قدمت جهود ضخمة من الاستثمارات عادت بالمنفعة على المستوطنين.⁴

لقد بلغ عدد المستأجرين من الشركة 963 شخصا وأجرت حوالي 45 ألف هكتار مقابل 5055 ف.ف.ق بالمتوسط لهكتار سنويا، وكان همها الأساسي الربح المالي ولم تعر الإنتاج أي اهتمام.⁵ ويذكر المؤرخ أندري نوشي أن الشركة الجزائرية باعت قسما من الأراضي 30 % تدريجيا متبعة في ذلك المخطط الذي تأسست لأجله المضاربة العقارية يضاف إلى ذلك أن أصحاب الامتيازات هدفوا إلى المضاربة أكثر من الاستعمار فاشتروا ليبيعوا من جديد للسكان الأصليين بقصد الربح.⁶

¹ نوشي، تحقيق حول وضعية إقليم قسنطينة، المرجع السابق، ص . 210.

² مغدوري، المرجع السابق، ص . 68.

³ نوشي، تحقيق حول وضعية إقليم قسنطينة، المرجع السابق، ص . 235.

⁴ سماتي، المرجع السابق، ص . 97.

⁵ بن أشهنو، المرجع السابق، ص . 117.

⁶ نوشي، الجزائر بين الماضي والحاضر، المرجع السابق، ص . 118.

- شركة الهبرة والمقطع:

أعطت السلطات الاستعمارية أهمية كبيرة للاستيطان، ومع سنة 1865 انصرف الرأسماليون إلى الأرض وقد سخرت الدولة كل امكانياتها لاستصلاح الأراضي والأشغال العمومية. وانكب الاهتمام على المنطقة الغربية لأهميتها من حيث الاستغلال وشساعة أراضيها، خاصة المنطقة الشرقية ووهران.¹

فبعد الحرب الأهلية الأمريكية (1861-1865) حرم أصحابها مصانع الغزل الأوروبيين من مادة القطن التي أصبحت نادرة في الأسواق، فعملت فرنسا على توسيع استغلال هذه المادة أمام الرغبة الجامحة في تطوير الزراعة الرطبة لخدمة الاقتصاد الاستعماري. وكانت قد أثبتت زراعتها في سهل الهبرة وكانت الحكومة قد استولت على 12 ألف في هذا السهل وألحقتها بأملك الدومين² كما استولت على 24 ألف هكتار في سهل سيق بما قيمته 255 ألف فرنك مقابل إنشاء سد المحمدية. وقد نصت المناقصة على إنهاء الأشغال في 1867/10/1 على أن تكون الأعمال تحت رقابة الأشغال العمومية. وكانت الأشغال المقررة كالتالي:

- بناء سد لتخزين المياه.

- تجفيف سهل المقطع.

- شق قنوات الري.³

ثالثا- انعكاسات الاستغلال الاقتصادي على المنطقة.

أ - على اليد العاملة:

لدراسة مؤشرات العمل واليد العاملة نقوم بدراسة التركيب الاقتصادي باعتبار أنه ذو أهمية كبيرة، من خلالها يمكن معرفة حجم القوة العاملة ومعدلات النشاط به وكيفية توزيع هذه المعدلات حسب قطاعات النشاط الأربع بالإضافة إلى معرفة حجم ومعدلات البطالة، فإن الشغل يعد من العناصر الأساسية في الإنتاج لما يكتسبه من فعالية تطور التنمية وهو عامل رئيس في تمركز السكان وتحقيق النمو الاقتصادي الذي يتناسب وإمكانيات كل إقليم.⁴

¹ بوجي، المصدر السابق، ص . 233.

² الدومين (domaine): كلمة تعني ممتلكات الدولة أي الأموال العقارية والمنقولة التي تملكها الدولة والمؤسسات والهيئات العامة ملكية عامة أو خاصة. انظر: محمد الصغير بعلي، يسري أبو علاء، المالية العامة، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2003، ص. 54.

³ عميراي، آثار السياسة الاستيطانية، المرجع السابق، ص . 112.

⁴ جمعي رشيد، صالح محمد، "السكان والعمالة في بلدية بومرداس"، مذكرة مهندس دولة في التهيئة الإقليمية، معهد معهد علوم الأرض الجغرافيا والتهيئة القطرية، جامعة العلوم والتكنولوجيا هواري بومدين، 1997، ص . 67.

كما تلعب الشغل أو المهنة بالنسبة لليد العاملة دورا كبيرا في تكوين الفكر السياسي للعمال، بسبب تجمعهم في مكان واحد واشتراكهم في الهموم والآمال وطريقة تعبيرهم المختلفة، لذلك من الضروري دراسة أوضاع العمال والطبقة الشغيلة في الجزائر، والتي تؤكد أغلب الإحصائيات أن أربعة أخماس منها لها شغل دائم أو مؤقت مرتبط بالأرض، أما عمال الصناعة أو التجارة الذين يمثلون الخمس الباقي فأغلبهم من الأوروبيين.¹

فالقطن الإقتصادي المحلي كان يقوم على الاستغلال الزراعي وتربية الثروة الحيوانية، وكان إنتاجه متأثرا بالظروف المناخية ورغم مساهمته في توفير المعيشة لأغلب السكان الجزائريين ومساهمة محاصيله في إنعاش النشاط التجاري، عمل الاستعمار الفرنسي على إعاقة تطوره من خلال حصره ضمن المساحات الزراعية التي كانت تعاني خصوبة التربة وتعقيدات السطح وقلة المياه، بعدما تم الإجهاز على أجود الأراضي الزراعية وتوطين السكان الأوروبيين، وإقرار سلسلة التشريعات العقارية الدخيلة على تقاليد وقواعد ملكية الأرض عند المسلمين، والتي كانت تساهم في تقليص ونهب ملكيات السكان المحليين، فضلا عن عمليات الحجز التي طالت أملاك القبائل التي تصدت للاستعمار.²

فالنشاط الإقتصادي المحلي في القطاع الزراعي الذي كان قائما على ملكية الأرض التي تتولى إدارتها القبيلة وتدافع عنها وتستغلها للزراعة والرعي، إلى إقتصاد حر أو إقتصاد سوق شجع جشع الشركات الإستثمارية. وتغيرت حتى طبيعة المزروعات من معاشية تلبية حاجات السكان كزراعة الحبوب، إلى زراعة نقدية كالتبغ والحمضيات وزراعة الحلفاء والقطن، وهي في مجملها تلبية حاجة الأسواق الرأسمالية وتخدم الإقتصاد الفرنسي.³

فالقطن الزراعي يتميز عماله في أغلب الأحيان بالتفكير الأحادي، وقلة الشعور للمجموعة، يضاف إلى ذلك ضعف المستوى التعليمي، وضعف المدخول اليومي، وعدم مقدرة الفلاح على تحليل الأوضاع الداخلية والخارجية بسبب إهمال هذه الفئة التي كانت تعيش حياة قاسية في الأرياف وأوضاعا مزرية (أكواخ، انعدام الشروط الصحية، انتشار الأمراض والأوبئة، سيطرت الخرافات والأساطير على عقول السكان لدرجة الاعتقاد أن الاستعمار قضاء وقدر). ولصعوبة الحصول على إحصائيات دقيقة لعدد لعمال والموظفون الجزائريين في الإقليم المدروس ارتأيت أن أوظف الجدولين المواليين الذين يوضحان عدد العمال المسلمين في القطاع الصناعي والتجاري والاداري في سنوات

¹ مياذ، المرجع السابق، ص . 132.

² أجيرون، تاريخ الجزائر المعاصرة، المرجع السابق، ص . 192.

³ سعيدوني، ورفات من تاريخ الجزائر، المرجع السابق، ص . 85.

1902، 1903، 1904، 1905، لإعطاء صورة عامة عن أوضاع العمالة الجزائرية باعتبار أن الأوضاع في كل الأقاليم متشابهة.

جدول رقم 50: عمال جزائريون في القطاع الصناعي الاستعماري.

1905	1904	1903	1902	
36	43	84	97	رئيس العمال
45	56	96	49	مراقب
17254	17517	19554	12587	رجال أعمال البسطاء
6480	3444	5722	4559	سائقو العربات وعمال بسطاء
2740	2043	1410	1276	نساء عاملات بسيطيات
2740	2043	1410	1683	أطفال عمال أقل من 15 سنة
1093	1159	1213	244	شابات عاملات أقل من 15 سنة
33556	29984	33009	20535	المجموع

جدول رقم 51: المسلمون الموظفون والعمال في القطاعين الصناعي والتجاري لسنة 1911.¹

إحصائية 1911			
المجموع	نساء	رجال	
9209	18903	8499	موظفون وعمال في الصناعة والتجارة (مواد غذائية)
24733	66	5830	عمال في الصناعة وتجارة الملابس
4010	605	3944	عمال في البناء
26231	20284	25626	عمال آخرون
64183	1113	43899	المجموع
15757	21397	14644	موظف تجاري وإداري
79940	62368	58453	المجموع

يتبين من خلال الجدولين السابقين أن:

- الإنخفاض الشديد للعمال الجزائريين في القطاعين الثاني والثالث منذ مطلع القرن العشرين راجع بالدرجة الأولى للسياسة الاستعمارية المجحفة في حق السكان المحليين، وكانت تلك السياسة المقصودة والموجهة إلى منع قيام طبقة عمالية واعية، وتوجيه العمال المسلمين للعمل في القطاع الأول فقط.

¹ أجبيرون، الجزائريون المسلمون وفرنسا، المرجع السابق، ص 850.

كما تجدر الإشارة إلى أن أغلب السكان المحليين مطلع القرن العشرين نزحوا من الأرياف نحو المدن الصناعية، وأصبح أغلبهم يشتغلون في المقاهي والنقل الحديدي وأعوان إداريون ومراقبون داخلين في الثانويات، وأئمة، وبوابون، وقد أصاب الأوروبيين نوع من القلق لأن بعض المسلمين دخلوا المجتمع الرياضي وأصبحوا يستعملون الهاتف، أما الريف فقد شهد تدفق أنصاف البدو للعمل في مزارع المحتلين واستقرارهم.¹

كما نشير إلى أن المناصب العليا فقد كانت حكرا على الأوروبيين وحدهم بينما لم يصل الجزائريون إلا للوظائف التي تأتي في أدنى سلم الخدمات مثل: عمال سكة الحديد، حراس لضيعات المستوطنين، عمال المحاجر والمناجم... الخ.

أما النساء فلم يكن لهن نصيب من العمل إلا كخدمات في بيوت المستوطنين بالمدن أو في ضيعاتهم بالريف، وكان الفرنسيون ينادونهن باسم " فاطمة " ويقصد بهذا الاسم الخادمة، وهو في الواقع نسبة إلى السيدة فاطمة ابنة رسول الله - صلى الله عليه وسلم-، ولكن المعنى حرف بمرور الزمن.²

أما عن أطفال الجزائريين فإنها الفئة الأكثر تهميشا في المجتمع، فكان عملهم محصورا في مسح الأحذية أو بيع بعض الجرائد في المدن، بينما كانوا يعملون رعاة للمواشي لدى المستوطنين، أو لدى بعض السكان المحليين في الأرياف، كما تجلت بوضوح ظاهرة الانتشار المذهل للأحياء القصديرية والأكواخ حول المدن وعلى أطراف مزارع المحتلين.³

وقد استغل الجزائري الذي سلبت أرضه أبشع استغلالا في إقامة هذه الهياكل والمنجزات من أجل تيسير حياة المستوطن خاصة في مجالات البناء والنقل والموارد المنجمية الموجهة للتصدير بأثمان رخيصة. فلقد كانت الشركة العامة تشحن يوميا 80 طن من المعادن عبر السفن.⁴ هذا ما يفسر حجم الاستغلال للطاقات المنجمية بسواعد الجزائريين فلم يسلم منها حتى الأطفال الذين تتراوح أعمارهم ما بين 13 و 18 سنة في العمالات الثلاث: وهران، الجزائر، قسنطينة. فكان يشتغل المسلمين في الأعمال الشاقة والخطرة 1270 عامل من بينهم أربعة أطفال في قاع المناجم بينما اقتصر أعمال الأوروبيون على أشغال جملها إدارية. كما يتجلى الطابع الاستغلالي الاستعماري في عدة معطيات منها: بلغ أجر عامل الجزائري

¹ مياد، المرجع السابق، ص ص. 132-133.

² المرجع نفسه، ص 133.

³ قنان، المرجع السابق، ص 212.

⁴ غولديقييه، المرجع السابق، ص 597.

فلاحا أو حرفيا يتراوح ما بين 0.05 ف.ف.ق و 1.050 ف.ف.ق في 14 ساعة عمل، ولم تصل إلى أقصى ارتفاعها إلا في 1900 ب 4 ف.ف.ق، ويبلغ الدخل السنوي للفرد الجزائري 30 ألف ف.ف.ق و 250 ألف بالنسبة للفرد الأوروبي. فالسكان الأوروبيون الذين يمثلون تسع سكان الجزائر يقتسمون 500 مليار تمثل الدخل الوطني السنوي على أساس 50/50 مع باقي السكان الأصليين. فاستغلت فرنسا هذه الطاقة الكادحة في المشاريع الضخمة.¹ أدى هذا الوضع الاقتصادي إلى تكوين جيش من البطالين يقدر بحوالي مليون عاطل عن العمل، لا يستطيعون العثور على عمل مؤقت لسد الرمق إلا بشق الأنفس.² كما تحولت الصناعة التقليدية التي يتمثل أغلبها في النسيج والسجاد والحلي والطرز والشواشي والدباغة والنحاس والحديد والخبز والجواهر والجلود والسروج والبراميل.³

فكان الريف الجزائري يساهم في تمويل المدينة بما تحتاجه من المواد الضرورية للصناعة إلى صناعة تحويلية تتلخص في اقتلاع المواد المعدنية وتحويلها إلى أقرب الموانئ باتجاه الوطن الأم. وتتمثل هذه المواد في الفوسفات الذي بلغ إنتاجه ستة آلاف طن سنة 1893، خاصة من مناجم جبل الكويف الذي كان يصدر في معظمه إلى فرنسا والباقي نحو كل من إيطاليا، إنجلترا، هولندا، إسبانيا. أما معدن الحديد فوصل إنتاجه سنة 1900 إلى من مناجم الونزة وكان يحول كله إلى فرنسا، إنجلترا، هولندا الولايات المتحدة الأمريكية، ألمانيا، وإيطاليا.⁴

بالإضافة إلى تأثير التجارة المحلية بالسياسة الإستعمارية، التي كانت تعمل على تشجيع حركة التجارة بالسواحل قصد تصدير المواد الخام واستيراد المواد المصنعة، دون الإهتمام بالتجارة الداخلية لتلك المناطق.⁵

وقد سبب كل هذا انتشار ظاهرة البطالة بقوة، فقد وصل عدد العاطلين عن العمل سنة 1904، من جملة سكان الأرياف فقط مليون عاطل، بعد أن كانوا من قبل ملاكا زراعيين أو عمالا أو تجارا يعيشون أحسن الظروف.⁶

أما الذين كان لهم حظ العمل، فكان يوم واحد من الشغل مثلا، لا يكاد يكفي لشراء قوت يوم واحد، مع العلم أن تجارة الجزائريين قد انخفضت بشكل كبير، وأصبحت بالكساد، حتى أصبح القنطار

¹ محمد بليل، تشريعات الاستعمار الفرنسي في الجزائر وانعكاساتها على الجزائريين 1881-1914 القطاع الوهراني نموذجا، رسالة ماجستير، جامعة وهران، 2006، ص . 190.

² زدرافكو، المرجع السابق، ص . 358.

³ أبو العيد دودو، الجزائر في مؤلفات الرحالة الألمان (1830-1855)، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1975، ص . 102.

⁴ دينداس، المصدر السابق، ص . 284.

⁵ رزاق، المرجع السابق، ص . 98.

⁶ سعد الله، أبحاث وآراء في تاريخ الجزائر، المرجع السابق، ص . 184.

الواحد من الحلفاء يباع بمبلغ لا يزيد عن ثمانية فرنكات قديمة في أحسن الظروف، في حين كان سعر الخبزة الواحدة تزن 200 غرام، يتراوح ما بين خمسة وتسعة فرنكات قديمة، وكان لشراء كبش يجب بيع من عشرين إلى ثلاثين قنطارا من الحلفاء.¹

بعدها تضاعف نشاط الشركات الإستثمارية في المستعمرة في حفر الآبار وبناء السدود وإقامة الطرق المواصلات والعمل على تشجيع المزروعات النقدية التي تخدم الإقتصاد الفرنسي من زراعة الحنطة والذرة وكروم العنب والدخان وغيرها، في حين كان الجزائريين يصارعون المجاعة ويعيشون في دائرة جهنمية، أصبح الفلاح الجزائري يشتري الحبوب من المستوطن بزيادة 40 % في الشهر و 240% في السنة، الأمر الذي أدى إلى تفشي ظاهرة الربا التي صارت تهدد بالقضاء على المجتمع المحلي.²

الأمر الذي كشف عن خطورة هذه القروض الربوية الضابط **لاباسيت**، كما أبدى الإمبراطور **نابليون الثالث** سنة 1865 نفس التخوف من تطورها. أما الجنرال **لاكورتال**، فقد قال: "ينبغي أن يقضى على الربا وإلا فإن الشعب العربي سيقضي عليه. ولكم الاختيار".³

كما أن إنتاج المعادن، كان يمثل من خلال الأجرور التي يحصل عليها عدد كبير من العمال الجزائريين الفقراء، والعتالين في موانئ الشحن، وعمال سكة الحديد، والسفن، والفوائد التي يحققها لشركات امتياز المناجم، وشبكات سكة الحديد، ومؤسسات الملاحة البحرية، والرسوم المدفوعة لميزانية المستعمرة، قيمة إقتصادية وإجتماعية هامة جدا.

إذ يعد منجم الكويف، أهم مناجم الفوسفات في الجزائر، - كما أشرنا ذلك سابقا - من حيث كميات الإنتاج، وعدد المشتغلين به من العمال الجزائريين. فكان ينتج 700 ألف طن سنويا، ويشغل ثلاثة آلاف عامل، في حين كان منجم مزايته، يشغل 500 عامل، وينتج نحو 150 ألف طن.⁴

- متوسط أجور العمال الجزائريين وقدراتهم الشرائية:

كان التفاوت في الدخل والأجور شاسعا، ولا يقل بأي حال عن نسبة 6,1 ف.ف.ق.⁵ والجدول والجدول الموالي يبين تطور متوسط مرتب عامل فلاح في ناحية بونة.

¹ جيلالي صاري، محفوظ قداش، المقاومة السياسية 1900-1954، الطريق الإصلاحي والثوري، م و ك، الجزائر، ص . 165.

² عبد الحميد زوزو، نصوص ووثائق في تاريخ الجزائر المعاصر 1830 - 1900، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007، ص . 154.

³ سليمان الرياشي وآخرون، الأزمة الجزائرية الخلفيات السياسية والاجتماعية والاقتصادية والثقافية، سلسلة كتب المستقبل العربي 11، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1999، ص . 250.

⁴ عبد الوهاب شلالي، دور عمال المناجم الجزائرية، المرجع السابق، ص . 33.

⁵ العيسوي، المرجع السابق، ص . 59.

جدول رقم 52: تطور متوسط مرتب عامل فلاحي في ناحية بونة (الأجرة اليومية).¹

نوفمبر 1918	جوان 1918	ماي 1918	جويلية 1917	1914
4.60 ف.ف.ق.	4 ف.ف.ق.	3.40 ف.ف.ق.	3 ف.ف.ق.	2 ف.ف.ق.

من خلال الجدول يتساءل الباحث أنه كيف يتسنى للمرء أن يقدر على إطعام وكساء أسرة مكونة من خمسة أشخاص بأجر يومي لا يتعدى 10 فرنكات، في حين أن قنطار القمح يكلف 180 ف.ف.ق، ومتر القماش 20 ف.ف.ق، وزوج الأحذية ما بين 50 ف.ف.ق و 100 ف.ف.ق، لهذا كان طعام معظم السكان المحليين من الشعير والبلوط، ودون أن يشبعوا، يمشون حفاة أو مرتدين النعال ويقتنون ندورة واحدة في السنة لا ينزعونها حتى تبلى تماما.²

فأرباب العائلات الجزائرية المسلمة، كانوا أغلبهم عمالا مؤقتون في المدينة، لا يزيد دخلهم عن 500 إلى 600 ف.ف.ق يوميا، وقابل هذا التدني والتراجع المعيشي الغلاء الفاحش في النقل، إذ أن تذكرة عادية في قطار المدينة كانت تفوق 30 ف.ف.ق ناهيك عن ضريبة إيجار السكن التي كانت تكلف حوالي نصف الأجر أي ما بين 4 آلاف إلى 5 آلاف ف.ف.ق.³

تعرف البطالة على أنها عدد الذين يشتغلون على الذين هم في سن الشغل بالتالي فتعطينا مؤشرا على المستوى المعيشي والدخل الفردي، ولما كان الجزائريون قد أخذت منهم أراضيهم وتدهور الاقتصاد المحلي تفتت البطالة بين أوساطهم وازداد مستوى الفقر. وقد كانت ظاهرة البطالة إحدى الأسباب الرئيسية في هجرة الجزائريين إلى الخارج - وهو ما سنفصله في الفصل الموالي.⁴

ب- على حركة النقل الداخلي والخارجي:

تدعيما للتوسع الاستعماري، وتسهيلا لاستغلال الجزائر وربطها بفرنسا، ودعما للاستيطان وسعت الجمهورية الفرنسية الثالثة شبكة الطرق البرية خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر فانقل طولها من 6700 إلى 9280 كلم في الفترة ما بين سنوات 1872 و 1879، بمعنى أنه انجاز 42%، خلال سبع سنوات، مما أنجز خلال 42 سنة. كما تم توسيع الموانئ وبناء الجسور وشق الأنفاق، واهتمت الإدارة الاستعمارية بشبكة سكك الحديد خاصة، لأهميتها الاستراتيجية في السيطرة والنفوذ والأهمية الاقتصادية في نقل المواد الخام، فنقطع الإقليم السياسي طوليا وعرضيا لأنها أهم

¹ قداش، تاريخ الحركة الوطنية..، ج1، المرجع السابق، ص . 54.

² مصطفى خياطي، الأوبئة والمجاعات في الجزائر، منشورات A.N.E.P، الجزائر، 2013، ص . 118.

³ حكيم بن الشيخ، مدينة الجزائر الأوضاع الاجتماعية والأنثروبولوجية 1945- 1954، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2013، ص . 151.

⁴ سماتي، المرجع السابق، ص . 229.

وسائل النقل البري.¹ وتدفق كمية كبيرة من رأس المال الأوروبي، واستيطان المهاجرين الأوروبيين، وأقيم نظام مالي لا هدف له إلا خدمة التجارة الخارجية.²

لقد كان الاهتمام المتزايد بوسائل النقل وخاصة شبكة سكة الحديد، والتي تعتبر بالمنظور الاقتصادي أرخص أنواع النقل بعد البحري لتشجيع وتسهيل المبادلات التجارية بين مراكز الإنتاج وأماكن التسويق.³

إذ وضعت الإدارة الاستعمارية مخططا سنة 1857 لإقامة شبكة حديدية واسعة تربط السهول العليا ببعضها وبالسواحل وبشمال الصحراء. وما حل عام 1870 حتى أنجزت 182 كلم من مجموع طولها الكلي في الجزائر، لتشهد توسع سريع للشبكة. كما يوضح ذلك الجدول الموالي.

جدول رقم 53: تطور طول شبكة سكة الحديد في الجزائر ما بين 1876 - 1892.⁴

السنوات	طول الشبكة - كلم -	السنوات	طول الشبكة - كلم -
1876	601	1885	2019
1877	688	1886	2188
1878	705	1887	2562
1879	1153	1888	2806
1880	1174	1889	2817
1881	1373	1890	2861
1882	1564	1891	2905
1883	1721	1892	2992
1884	1810		

يتضح من الأرقام أن:

- الشبكة نمت خلال الفترة 1862 و 1870 بمعدل 22.5 كلم في السنة بينما نمت في الفترة ما بين 1871 و 1892 بمعدل 140 كلم في السنة. امتدت شبكة على المناطق الفلاحية في التل الوهراني والهضاب العليا الشرقية وكل الناحية القسنطينية، كما يمتد خطان من خطوطها إلى كل من توقرت والقنادسة. تنقل في التل والسهول العليا الحبوب ومن الجنوب تنقل التمور والحلفاء والفحم. في سنة

¹ عباد، الجزائر بين فرنسا والمستوطنين..، المرجع السابق، ص . 96.

² رزاق، المرجع السابق، ص . 77.

³ بن داهاة، الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض ..، ج.1، المرجع السابق، ص . 55.

⁴ عباد، الجزائر بين فرنسا والمستوطنين، المرجع السابق، ص . 97.

1913 بلغت البضائع التي نقلتها أكثر من مليون ونصف المليون طن. في حين نقلت أكثر من 2.7 مليون مسافر.

تطور نقل البضائع على شبكة شركة باريس - ليون - البحر المتوسط، من أكثر من 729 ألف طن سنة 1900. وتطور نقل المسافرين حوالي مليون وربع مليون مسافر في نفس السنة. هكذا انتقل النقل على كل شبكة من أكثر من 4 ملايين مسافر سنة 1913، أما بالنسبة للبضائع 3 ملايين طن. لا شك في أن هذه الأرقام توضح تلك الديناميكية الاقتصادية التي خلقها استغلال الجزائر من طرف المستوطنين والرأسمالية. إنها مرحلة البحث الجدي عن المناجم واستغلالها.¹

كما شهدت الموانئ نموًا متزايدًا لتستوعب السفن الكبرى قصد تطوير عملية التصدير، على غرار ميناء عنابة الذي تطور ببطء خلال سنوات الستينات 1860 عرف قفزة منذ سنة 1870 بعد إنشاء الشركة العامة الجزائرية التي رفعت قيمة رأس المال الضروري لبنائه. ومن المهم أن نذكر أن نمو الميناء كثيرا ما أفاد شركة موكنة الحديد وصادراتها من الحديد والفولاذ، كما ساهم السيد **فأقارو** وهو مقاول ببونة في توسيع المرسى سنة 1886، ومعه السيد **دانتا**،² كما أن إنشاء وتوسيع الموانئ خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر كثيرا ما أفاد الشركة كونها المحطات النهائية للسكة الحديدية.³

قام السيد **جيروم برطانيا**⁴ بتخطيط مرسى وأرصفتة شحن ميناء بونة وزاد في توسيعه، وذلك لمصلحته، وصرف على البناء في الأول تسعة ملايين فرنك فرنسي قديم، وسانده السيدان **دانتا** و**فأقارو** وانقصوا له قيمة 7% من المبلغ، فبقي قيمة العمل حوالي 8.5 مليون ف.ف.ق، لكن في سنة 1894 أوقف العمل لأنه فاتت تكلفته عشرون مليون ف.ف.ق، وبعد أربع سنوات أي في سنة 1899 انتهى العمل من مرسى بونة.⁵

¹ رزاق، المرجع السابق، ص. 72.

² أرنود، المرجع السابق، ص. 39.

³ حوحو، المرجع السابق، ص. 188.

⁴ **بونة (عنابة حاليا):** هي بلدية تابعة لعمالة قسنطينة، في 03/03/1832 تم تسليم القصبية إلى القبطان دارماندي ومعه 31 عسكريا بحريا قادمين من الجزائر، ففضوا على القوات العثمانية المحلية، التي كان عدد جيوشها أربع أضعاف جنود دارماندي، الذين دخلوا القصبية وأسقطوا العلم التركي وعلقوا العلم الفرنسي. وباحتلال القصبية احتلت مدينة عنابة لأن القصبية التي كانت تعلق 85 مترا، كانت موقعا استراتيجيا محكما ومحصنا يحمي مداخل مدينة عنابة. فتم فرنست اسمها إلى بونة وحتى الشوارع فرنست إلى أسماء (الفاتحين) مثل: اسم أرمندي، راندون.. انظر: أرنود، المرجع السابق، ص. 14.

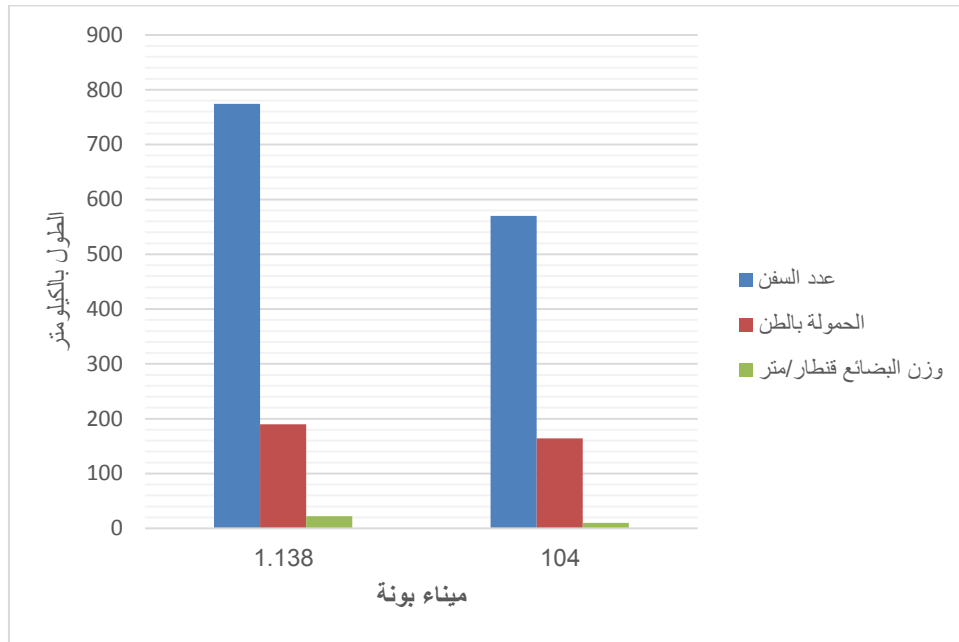
⁵ جندلي، المرجع السابق، ص. 146.

فكان لميناء بونة دورا هاما في إنجاز وتفعيل هذه الشركات الإستثمارية التي كانت تستنزف ثروات المناطق الداخلية، ومن خلال سكة الحديد تصل المنتجات إلى الميناء مباشرة. والجدول الموالي يوضح حوصلة حركة ساحل بونة سنة 1897.

جدول رقم 54: حوصلة حركة الساحل عبر ميناء عنابة سنة 1897.¹

المجموع			السفن في الشرق			السفن المحملة			الميناء المرسل والمستقبل	
وزن البضائع قنطار/متر	الحمولة بالطن	عدد السفن	وزن البضائع قنطار/متر	الحمولة بالطن	عدد السفن	وزن البضائع قنطار/متر	الطاقم	الحمولة بالطن		عدد السفن
22.519	189.984	774	1.138	22.659	128	152.394	10.381	167.325	646	ميناء بونة المرسل
10.263	164.295	570	104	726	18	99.656	10.159	163.569	552	ميناء بونة المستقبل

شكل رقم 15: حوصلة حركة السواحل عبر ميناء بونة سنة 1897.



الشكل من انجاز صاحبة البحث

¹ C.A.N, Statistique général de l'Algérie 1897-1899, chambre de commerce d'Alger, années 1897, 1898, 1899, Alger, Giralt imprimeur, 1900.

والجدول عبارة عن حركة البضائع لسنة 1897 إذ يشمل الميناء على حركة صادرات وواردات كبيرة فبلغ عدد السفن المحملة لعملية التصدير 646 سفينة بحمولة مقدارها 167.325 طن، أما حجم الصادرات قد أحصيت 552 بحمولة قدرها 163.569 طن، مما يؤكد وجود فائض في الميزان التجاري وأغلب هذه الصادرات هي مواد خام أولية.

ولقد كانت لمدينة عنابة أهمية باعتبارها المدينة الأساسية بالنسبة لإقليم قسنطينة كمنفذ للبحر وبالنسبة للتجارة الخارجية الفرنسية خاصة بفضل مينائها وتاريخها الإقتصادي، فاستفاد المستعمر من المركز الإستراتيجي لهذه المدينة، فعلى سبيل المثال في سنة 1850، كانت الصادرات من مينائها قد بلغت 763.917 ف.ف.ق، وارتفعت في سنة 1853 إلى 2.178.758 ف.ف.ق أي بزيادة 1.414.841 ف.ف.ق.¹

كما تعززت التجارة الخارجية بتغيرات على النظام الجمركي بعد 1870 بتعديلات جوهرية إذ تم استحداث نظامين متكاملين، إذ يشمل الأول النظام الجمركي التجاري، والذي كان يتحكم في حركة التجارة بين الجزائر والأسواق الخارجية، بينما يشمل النظام الثاني، التحكم في الملاحة التجارية داخليا وخارجيا.

1- توسيع الميناء مما ساهم في سرعة وضخامة عمليات المبادلات التجارية والسماح برسو السفن الكبرى لتحميل البضائع من وإلى ميناء بونة، فقد احتكر النقل البحري وحده عشرة شركات فرنسية وصارت 70% من صادرات الجزائر تذهب إلى فرنسا، و33% من إيراداتها تأتي من تلك الأخيرة وأصبحت البلاد تلعب دورا هاما في ازدهار الإقتصاد الفرنسي وتحتل المرتبة الثالثة بعد الولايات المتحدة الأمريكية، وألمانيا في شراء الصادرات الفرنسية سنة 1954.²

2- مد شبكة السكة الحديدية بخط رئيسي متفرعا عنه خطوط فرعية تصل إلى مراكز الانتاج المواد الأولية مما ساهم في النقل الداخلي نحو الميناء. كان إنتاج المعادن في الجزائر، وفيرا ومتنوعا. فبين سنوات 1857-1914، تم إنتاج أكثر من 68 مليون طن من المعادن، صدرت معظمها إلى الخارج. وحقت خزينة المستعمرة من جراء ذلك أموالا طائلة، بفضل أسعار النقل بسكة الحديد من مواقع الإنتاج إلى موانئ التصدير.

3- تطور معدلات التجارة الخارجية تماشيا مع تطوير ميناء بونة وشبكة تبسة- بونة. ويبين الجدول الموالي أهمية ميناء بونة من خلال حركة السفن القادمة إليه والخارجة منه.

¹ نوشي، تحقيق حول وضعية إقليم قسنطينة، المرجع السابق، ص . 235.

² عباد، الجزائر بين فرنسا والمستوطنون..، المرجع السابق، ص . 56.

جدول رقم 55: الحركة التجارية لميناء بونة سنة 1898.¹

المجموع		موانئ الشرق		ميناء بونة		
الحمولة بالطن	عدد السفن	الحمولة بالطن	عدد السفن	الحمولة بالطن	عدد السفن	
362.398	569	122.267	185	240.131	384	دخول الميناء
354.000	546	7.585	23	346.415	541	خروج الميناء

من خلال الجدول الذي يبين الحركة التجارية لميناء بونة سنة 1898 نجد أن عدد السفن القادمة لميناء عنابة 384 سفينة تحمل 240.131 طن، بينما المغادرة 541 سفينة تحمل 346.415 طن، في حين بلغت عدد السفن القادمة إلى موانئ الشرق 185 سفينة تحمل 122.267 طن، بينما بلغت عدد السفن المغادرة موانئ الشرق 23 تحمل 7.585 طن، أي ما بلغ مجموع 569 سفينة قادمة تحمل 362.398 طن، في حين بلغ مجموع السفن المغادرة لموانئ الشرق 546 سفينة، تحمل 354.000 طن، هذا ما يفسر اهتمام الادارة الاستعمارية بموانئ الشرق من توسيع وتطوير وعلى رأسهم ميناء بونة الذي يعد الممول الرئيسي لفرنسا والأسواق الخارجية.

على الرغم أنه ما كادت تمر السنوات الأولى من الاحتلال حتى أصبح ميزان التجارة الخارجية الجزائرية خاسرا لأن كل عمليات التصدير والتوريد صارت مقصورة على فرنسا وأصبحت هناك عمليات احتكارية ترجع أرباحها للوطن الأم.²

ج- على الصناعات التقليدية والحرف.

لقد طبقت سلطات الاحتلال من خلال السياسة الاستعمارية نموذج اقتصاد مستعمرة للإسكان والاستثمار، وسبيلا لضمان منفذ واسع لفائض السكان، ولأجل ذلك عمد المستعمرون منذ احتلالهم الجزائر على تأمين مصالحهم الاقتصادية من خلال العمل على:

- توسيع منافذ توزيع منتجاتهم الصناعية.
- توسيع مصادر التمويل بالمواد الأولية.

ولتحقيق هذين الهدفين أقدمت السلطات الاستعمارية على تفكيك وتحطيم التشكيلة الاجتماعية الجزائرية التي كانت قائمة على النظام الحرفي بالدرجة الأولى، فكانت الصناعة الحرفية التقليدية تتميز بالتنوع والتوسع، منتشرة بالمدن العتيقة، خاصة منها الجزائر في منتصف القرن التاسع عشر، تنتوع

¹ C.A.N, Statistique général de l'Algérie 1897-1899, chambre de commerce d'Alger, années 1897, 1898, 1899, Alger, Giralt imprimeur, 1900.

² الزبير، التجارة الخارجية...، المرجع السابق، ص . 102.

بين الصناعة النسيجية والجلدية، في شكل تعاونيات مصغرة، فعمل المستعمر على إضعافها بل والقضاء عليها، باستيراد مصنوعات مماثلة لها من فرنسا، وتوسيعها، مما أدى في النهاية إلى إفلاس أرباب الحرف السكان المحليين، وإغلاق محلاتهم ووحدهم الصناعية.¹

وهذا عكس ما جاء به تقرير مستشار الحكومة الفرنسية **أرموند ليموان Armand Lemoine** الذي جاء فيه أن فرنسا قامت بتمويل الفلاحين والحرفيين لتحسين مستواهم، وإمكانية ممارسة أي حرفة يرغبون فيها، وحتى إمكانية السماح لهم بإقامة المعرض.²

في المجتمع الجزائري كان هناك نوعان من الصناعة، تلك التي تقوم على المنتجات التي يقوم بها النساء في المنازل وتلك التي ينظمها الرجال في هيئات الحرفيين المدنية، عملت حكومة باريس على قتل هذه الصناعة التقليدية الوطنية، التي كانت تزدهر بها البلاد قبل الاستعمار الفرنسي، الذي لم يحاول نقل الثورة الصناعية التي عرفت بها بلده بعد منتصف القرن 18م إلى المستعمرة، لأنه كان يرى أن ذلك سيؤدي إلى إخراج المجتمع الجزائري من مجتمع العصور الوسطى، لذلك حرمهم من حركة صناعية، مع العلم أنها كانت تصدر إلى جميع الأقطار العربية، وحتى المشرق العربي، وأوروبا قبل استعمارها. أنواع من المنتجات الفلاحية، وبعض منتجات الصناعة المحلية.³

يذكر الأمير عبد القادر الجزائري في مؤلفه " تحفة الزائر " واصفا الجزائر: (.. وأما صنائعها فأجود ما يتنافس فيه أهلها ويفتخرون به صناعة السلاح بأنواعه على الشكل القديم ولهم إعتناء كبير باستخراج جوهر الحديد والفولاذ ومن ومن نفيس مصنوعاتهم نسج أقمشة الحرير ومنسوجات الصوف كالبرانس والأكسية وغيرها من أنواع الملابس والبسط والسجادات وغيرها من المفروشات ويساعدهم على ذلك نعومة الصوف ولطافته ولهم براعة في طرز المناطق والسروج المذهبة والمفضضة على وجه لا يهتدي إليه غيرهم، وكذلك في صناعة الخزف الملون بأنواع الأدهان وفي صناعة السفن الصغيرة التي يستعملونها للتجارة والصيد ودباغة الجلد وجودة اتقانه.. وبالجملة فمصنوعات بلاد الجزائر ومنسوجاتها بلغت في الحسن والاحكام ما يبهر الرائي ويستحسنه السامع وناهيك بها أن تجارتها منحصرة في نتاج أراضيها وصنائعها فلا يحتاج إلى جلب البضائع من الخارج إلا ما قل وربما يستغنى عنه ..)⁴

¹ يحي يوعزيز، موضوعات وقضايا من تاريخ الجزائر والعرب، ج 2، دار الهدى، الجزائر، 2009، ص . 371.

² مباد، المرجع السابق، ص . 59.

³ فلنري لوسات، المغرب العربي قبل احتلال الجزائر 1790-1830، تر: حمدي الساحلي وسراس للنشر، تونس، 1994، ص . 69.

⁴ عبد القادر الجزائري، تحفة الزائر في مآثر الأمير عبد القادر وأخبار الجزائر، الجزء الأول، المطبعة التجارية - غرزوزي وجاويش-، الاسكندرية، 1903، ص ص . 17- 18.

لكن الرأسمالية الإستعمارية سيطرت على السوق المحلي، وفتحت مجالا للبضائع الفرنسية لتقضي على الصناعات الأهلية وإنتاج السكان المحليين، وكانت اللجنة الأولى التي وضعت في هذا المجال صدور قرار إقامة الوحدة الجمركية بين الجزائر وفرنسا منذ سنة 1851، ثم احتكار النقل البري والبحري بعد ذلك، ونتيجة لذلك أخذت البضائع الفرنسية تغمر الأسواق الجزائرية بشكل واسع، وتحطمت الصناعات الأهلية خاصة بعد أن طرد العمال والفلاحون من أراضيهم ووظائفهم فانهارت بذلك القدرة الشرائية وتحطم رأسمال التجارة والحرفيين المحليين.¹

كما شهدت المعامل الجزائرية القديمة تدهورا سريعا، مثل إنتاج البرنس والمنسوجات الخاصة بالنساء وملابس الرجال، وصناعة الزرابي ومعاطف الشتاء الوطنية (القشبية)، وكلها كانت مزدهرة في ما سبق. ويعود هذا التدهور إلى عدم تمكنها من مواجهة المنافسة التي تفرضها عليها المصانع الأوروبية والمواد الآتية من المتربول.²

ارتبطت المبادلات التجارية التي تجري مع فرنسا بالتجهيز الصناعي في المستعمرة، ونقص المواد الغذائية ونمو المزروعات النقدية التي يحتكرها المستعمرون، والصناعات المنجمية، وجاء ازدهار رؤوس الأموال الإستعمارية وتوظيفها في مختلف المشاريع، سببا في تدهور طبقة الملاك الصغار الذين انخفض عددهم سنة 1920 إلى 25 ألف، في حين ركزت الاحتكارات الفرنسية وسيطرت على مختلف مجالات العمل في ميدان التجارة والصناعة والنقل وغيرها عن طريق الشركات والبنوك وكبار المستوطنين.³

فكانت مدينة تبسة من أهم المراكز التجارية في نظر بعض ضباط الفرنسيين: (من أهم المدن التجارية بالمقاطعة. ذلك أن صناعتها وتجاريتها وكذا آثارها العجيبة يمكن من خلالها إحياء ماضي تلك المدينة.)، فالبرنوس والحائك كصناعة مشهورة عند العرب وكذا صناعة الأسلحة للفرسان وغيرها من المصنوعات الأخرى التقليدية تجعل من تلك المدينة من أبرز المراكز التجارية والصناعية للمبادلات التجارية.⁴

فالجريد، سوف، نقرين، والنامشة كلها تزود سوق تبسة بالصوف والتمور والزبدة وجلود الخرفان... يزود هذا السوق كذلك بالحبوب من طرف أولاد يحي بن طالب والنامشة.. أليس بمثل تلك العناصر الممهدة للازدهار، يمكن التنبؤ بمستقبل زاهر لتلك المدينة (!). هكذا يتساءل ويتفاعل ضباط الاحتلال بمستقبل زاهر للمقاولة الإستعمارية.⁵

¹ بن أشهنو، المرجع السابق، ص 188.

² زدرافكو، المرجع السابق، ص ص 357-358.

³ بن داهة، الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض ..، ج.1، المرجع السابق، ص 83.

⁴ فركوس، تاريخ الجزائر..، المرجع السابق، ص 302.

⁵ المرجع نفسه، ص 313.

لكن بسبب اهتمام إدارة الاحتلال بالصناعات المنجمية في المناجم وقطاع سكة الحديد، ونتيجة للظروف الصعبة التي يعيشها السكان فرض عليهم العمل في المناجم بأجور يومية، هذا بالإضافة إلى سيطرة البضائع الفرنسية على الأسواق الجزائرية، وقد كانت سوء الأحوال الاجتماعية من أوبئة وجفاف وارتفاع معدلات البطالة، وتدني القدرة الشرائية والدخل الفردي إلى الهجرة الداخلية من الأرياف نحو المدن الأمر الذي أدى إلى ضمور بعض الصناعات التقليدية المحلية.¹

بالتالي أصبحت الصناعة الأهلية التي كانت تشغل قبل الاحتلال قسم كبير من الجزائريين وتسد حاجاتهم وتغنيهم عن كثير من البضائع الأجنبية، قد تراجعت تحت أثقال الضرائب وعراقيل الإدارة الاستعمارية ومنافسة المستوطنين، واحتكر هؤلاء للموارد الأولية الجزائرية وجعلوا الغرفة التجارية والفلاحية تحت تصرفهم المطلق وكذلك فعلوا مع صادراتها و وارداتها، وبذلك قبضوا على الاقتصاد المحلي بقبضة من حديد وجعلوا 90% من الجزائريين تحت مستوى الفقر.²

لقد تعمد الاستعمار محق وإعدام كل حركة صناعية في البلاد فهو يستثمر الأرض وما تحتها لفائدته، فلا فائدة يربوها من تصنيع البلاد، ثم إن إحداث صناعة في القطر الجزائري يزاحم معامل فرنسا، وهذا ما لا ترضاه دولة الاحتلال، لذلك تركت البلاد دون صناعة تذكر، اللهم إلا بعض معامل الزيت، والصابون وصناعة السجائر والتبغ... فالمستعمر هشم الأمة الجزائرية من ناحية الصناعة وحطمها تحطيمًا، وأوصد في وجهها أبواب الأمل والرجاء، مع أن خيراتها موفورة وإمكانياتها عظيمة.³

¹ جوليان، تاريخ الجزائر المعاصرة، المرجع السابق، ص . 162.

² بن الشيخ، المرجع السابق، ص . 222.

³ المدني، هذه هي الجزائر، المصدر السابق، ص ص 106-107.

خلاصة الفصل:

من خلال ما تقدم من هذا الفصل الذي عالج الأوضاع الاقتصادية للمجتمع الجزائري عامة والمنطقة محل الدراسة خاصة وانعكاسات إنشاء شبكة سكة الحديد هذه الوسيلة الجضرارية التي تدفع عجلة تنمية الدول لكنها أثرت على تغير النمط المعيشي للسكان والتخلي عن استخدام المنتج الريفي المحلي لصالح السلع والبضائع الفرنسية المستوردة والتي صارت تباع في الأسواق.

ومن العجيب أن بعض المؤرخين على غرار السيدان برنارد وبوجي وغيرهم يشيدون بما حققته فرنسا في الجزائر " من منجزات كشبكة الطرقات وسكة الحديد والمدن الكبرى والموانئ " والحقيقة، أن ذلك ليس مجرد إهداء، لقد أنجزت فرنسا، ولا يمكن للمؤرخ النزيه أن ينكر ذلك، لكن كل المنجزات كانت موجهة لخدمة مصالح الأوروبيين، وتكريس الاقتصاد الاستعماري بإصدار مجموعة من القوانين والأوامر للسيطرة والاستغلال. وأن مد خط سكة الحديد بونة - تبسة، لم يكن من أجل تحقيق أهداف تنمية واجتماعية اقتصادية بل كان في الأساس لنهب الخيرات. ويتضح ذلك جليا على حالة اليأس والفقر التي صاحبت هذه المشاريع للسكان الذين أجبروا على التأقلم مع التحولات الاقتصادية العميقة في البلاد، والإستفادة منها، إلا في إطار سياسة إصلاحية مع استثمارات ضخمة تمولها القوة الإستعمارية.

فسمح تنوع البنية الجيولوجية للجزائر، إلى أن تكون منطقة الشرق بها غنية بالثروات المعدنية، خاصة منها معدن الفوسفات، والحديد. ورغم طبيعة طابعها المناخي، الذي يحد على نحو جزئي، من الإمكانيات الزراعية، وبضعف الحياة الحضرية، مما يشجع على الإستيطان وجلب الإستثمارات الأوروبية. إلا أنها شددت اهتمام الرأسمال الأوروبي الكبير، وأنشأت بها مراكز مكثفة للنشاط، واستقرت بها بعض الشركات الرأسمالية، التي كانت في قلب القوى الإقتصادية وكانت تنوب عن الإستيطان الفرنسي في المنطقة الحدودية الشرقية للجزائر. نذكر منها على سبيل المثال: شركة فوسفات قسنطينة، وشركة حديد الونزة.. بل أن شركات أخرى كالشركة العامة الجزائرية، وشركة موكنة الحديد تخلت عن نشاطها في المنطقتين الوسطى والغربية، وركزت جهودها في الشرق، إلا أن هذه السياسة كان لها الأثر السيء على الجانب الاجتماعي الذي سنتناوله في الفصل اللاحق.

الفصل الرابع: التغييرات الاجتماعية

وآثارها على السكان المحليين

المبحث الأول: في الجانب العمراني.

أولاً- آليات السياسة الاستيطانية.

ثانياً- مراحلها.

- في فترة الحكم العسكري (1848- 1870).

- في فترة الحكم المدني (1871 - 1914).

ثالثاً- انعكاساتها.

المبحث الثاني: التحولات الديمغرافية في المجتمع الجزائري.

أولاً- النمو السكاني.

ثانياً- الزيادة الطبيعية.

ثالثاً- الهجرة.

المبحث الثالث: الآثار الاجتماعية.

أولاً- النسيج الإجتماعي.

ثانياً- واقع التعليم والخدمات الصحية.

ثالثاً- الآثار المباشرة على المجتمع.

تكمن دراسة الحالة السوسولوجية التي كان يعيشها الجزائريين قبل إنشاء شبكة سكة الحديد وبعدها في إمطة اللثام عن واقع الحياة الاجتماعية للسكان المحليين بإقليم قسنطينة، ومدى تغيير وتأثير هذا القطاع على ظروفهم وأوضاعهم المعيشية فيما بعد، بالإضافة إلى التعرف على تلك الحقائق التي تفند إدعاءات المستعمر بأنه أتى الجزائر حاملا رسالة إنسانية وحضارية، وبأن فرنسا أنجزت منشآت قاعدية حتى تبعث على تحضر ورقي المجتمع الجزائري، لكنها في الحقيقة ما زادت إلا ذلا وهوانا، مع تردي حالة السكان الصحية، وظروف السكن، والقدرة الشرائية، وطبيعة الأجور، والتعليم والصحة وغيرها من المؤشرات الاجتماعية.

إذ بلغ الإستعمار الفرنسي ذروته في الفترة ما بين سنوات 1870-1914، فسيطر المستوطنون على ثروات البلاد واقتصادها وإدارتها، كما وضحنا ذلك في الفصل الثالث، وبذلك تحطمت أركان المجتمع الجزائري سواء كانت القبيلة أو الهيئات القيادية الذي يعتمد على الأصل أو المال أو الزعامة الدينية، مما أدى إلى طمس الهوية العربية والإسلامية من خلال محاربة الطرق الصوفية أو تدجينها وكذا اللغة العربية وكل مقومات الشخصية الجزائرية، بما يتلائم مع أهداف سياستها.

قصد الكشف عن آثار تلك السياسة الفرنسية الاقتصادية بصفة عامة وسكة الحديد بصفة خاصة على السكان المحليين الذين تغير نسيجهم القبلي، وتفككت روابطهم وضمحت عاداتهم وتقاليدهم، وأدخلت عليهم ثقافات غربية في اللباس والأكل ..- **أنظر ملحق الصور صورة رقم 09 دخول ثقافات غربية دخيلة على المجتمع الجزائري** - عند توافد العناصر الأوروبية وإنشاء القرى الإستعمارية، التي أدت مباشرة إلى تفشي عدة ظواهر كالبطالة والفقر والبؤس وانتشار البيوت القصديرية والهجرة بنوعها، ذلك لتدهور المستوى المعيشي وانخفاض في الأجور وتفشي مختلف الأمراض والأوبئة نتيجة الاستغلال المفرط للمناجم والمواد الأولية، وتحول معظم الجزائريين إلى عمال لخدمة الإستعمار الفرنسي.

المبحث الأول: على الجانب العمراني.

أولاً- آليات السياسة الإستيطانية.

بدأت حركة الاستيطان في الجزائر كظاهرة إجتماعية خطيرة مع بدايات الاحتلال بتشجيع من الحكومة الفرنسية، قصد فرض واقع ديمغرافي والتمكين لتثبيت الاحتلال بجملة من الامتيازات خاصة بعد مصادرة الأراضي الفردية والجماعية، وأملاك الأوقاف الدينية والخيرية، كل هذا لتشجيع الهجرات الأوروبية إلى الجزائر وتحقيق مصلحتها الإستعمارية.¹

يظهر ذلك جليا في تصريحات القادة العسكريين الفرنسيين والمسؤولين في سياستها على البلاد، فقد ذكر المارشال - سولت - في تعليماته الصادرة يوم 13 أوت 1841 ما يلي: (إن الإستيطان في الجزائر ضمن حدود مدروسة هو العامل الأول للبقاء فيها، وهذه السياسة كفيلة بتهيئة الوسائل خلال سنوات قليلة للتمكن من انضمام المستعمرة للأقاليم الفرنسية دون استخدام أكثر ما يلزمنا من القوة والأموال).²

أما الجنرال بيجو فقد قال: (ليس علينا أن نجعل من المستعمرة ميدانا لتدريب الجيش الفرنسي عسكريا، بل علينا أن نجعل منها أرضا فرنسية يقطنها الأوروبيون ويملكها الفرنسيون ويتدبرون شؤونها). في سنة 1847 تقدم أيضا بنفس الفكرة محاولا إيجاد ما يسمى بالمعسكرات الفلاحية، وكانت سياسته الإستعمارية تسير جنبا إلى جنب مع سياسة التوسع الإستيطاني.³

قد اعتمد المجلس الوطني الفرنسي من أجل تكريس السياسة الاستيطانية في البلاد خمسون ف.ف.ق لإنشاء مراكز ومستعمرات أوربية استيطانية حيث بلغ عدد القرى الاستعمارية التي أنشأت فيما بين أعوام 1851 - 1857 ب 68 قرية.⁴ وكان لخط سكة بونة - تبسة دورا أساسيا في نمو البؤر الاستيطانية واستحداث مراكز جديدة على طول الخط مثل: راندون، ديفيفيه، مجاز الصفاء، مداوروش، عين سنور، العوينات، الكباريت، الونزة، بوخضرة.. فخط السكة يتبع مراكز الثروة حيث يتواجد المستوطنين. - أنظر ملحق الصور صورة رقم 10 المركز الاستيطاني الونزة باقليم تبسة-.

لم تترك المخططات الإستيطانية الإستعمارية سوى المناطق الجبلية، واستمر الجزائريون في الهجرة إلى الأراضي التونسية ولم يبذل المستوطنون أدنى أهمية لبؤسهم، بل كانوا فوق ذلك يحتجون ضد عدم كفاية الإجراءات المانحة لهم حقوق الإستيطان والإمتيازات الأخرى ولقد عبر الكولون عن أبشع مظاهر حب الذات والسطو على حقوق الإنسان بالسلب والنهب بكل الوسائل. وفي إحدى مقالات **جريدة**

¹ أجيرون، الجزائريون المسلمون وفرنسا، المرجع السابق، ص . 99.

² العسلي، المرجع السابق، ص . 65.

³ إبراهيم مياسي، "الاستيطان في الجزائر"، مجلة المصادر، العدد: 05، الجزائر، 2001، ص . 114.

⁴ بن داهاة، الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض، ج.1، المرجع السابق، ص.69.

السايبوس بتاريخ 12 جويلية 1861 ذكر أنه: (لا يوجد بإفريقيا عامة والجزائر خاصة سوى مصلحة واحدة هي مصلحة المعمر، ولا يوجد إلا حق واحد هو حقنا).¹

كما صرح السيد أونفنتان *Enfantin* سنة 1848 بضرورة اجتهاد الحكومة الإستعمارية والبحث في كيفية تحقيق هدفين لإنجاح عملية الإستعمار هما :

- إقحام الجزائريين تدريجيا في المجتمع المكون من الأوروبيين على أرض الجزائر.

- إدخال بعض التعديلات على مؤسسات الأحوال المدنية والعسكرية، الإدارية، والدينية الخاصة بالأوروبيين. فإن الاستيطان سيؤدي إلى حركة جديدة باحتكاك مجتمعين (الأصليين والمستوطنين).² وفي سنة 1896 ارتفع عدد المستوطنين في البلاد إلى 578 ألف نسمة الذين حظوا بكل التسهيلات الضرورية للإستيطان، أما سنة 1900 ارتفعت نسبة الإستيطان إلى 620 ألف نسمة.³

على العموم كانت السياسة الاستيطانية تهدف إلى تفكيك النسيج الاجتماعي الجزائري ولهذا فإن الاستعمار الفرنسي لجأ إلى كل المكاييد التي تسهل له تفكيك البنية السوسولوجية من أجل السيطرة.⁴

قد وضع المفكر مالك بن نبي أن معرفة الاستعمار لطبيعة مكونات المجتمع ودور شبكة العلاقات به هي الأساس المحرك الأول للهيمنة، ويعلم أنه إذا استطاع أن يغير الفرد ليجعل القابلية للاستعمار مغروسة فيه - يسعى بكل ما أمكنه من وسائل لتدمير المجتمع والعمل لتسهيل قيادته، فهو يعلم أن: (شبكة العلاقات الاجتماعية هي التي تؤمن بقاء المجتمع وتحفظ له شخصيته، وإنها هي التي تنظم طاقته الحيوية، لتتيح له أن يؤدي نشاطه المشترك في التاريخ، وبديهي أننا لا نستطيع أن نفترض أن الاستعمار يجهل هذه العوامل في بلد مستعمر فهو يطبق في سياسته إزاء البلد المستعمر القاعدة (فرق تسد)).⁵

مع كون هذه الأهداف والفلسفة النابعة عنها واضحة للجميع - كما يقرر المفكر مالك بن نبي - إلا أن الخفي والأصعب والأهم هو الوسائل والأساليب التي ينتهجها المستعمر لتحقيق هذه الغاية، إذ يقول: (نحن ندرك جيدا النشاط الاستعماري عندما يكون مرئيا واضحا، كأنه لعبة أطفال ولكننا لا ندرك مجال هذا النشاط ولا وسائله منذ اللحظة التي يصبح فيها دقيقا وخفيا كلعبة الشيطان).⁶

¹ فركوس، تاريخ الجزائر، المرجع السابق، ص . 211.

² Schefer .Ch, *L'Algérie et l'évolution de la colonisation française*, Paris, 1928, p . 34.

³ شيفر، المصدر السابق، ص ص . 8-9.

⁴ صاري، تجريد الفلاحين الجزائريين..، المرجع السابق، ص . 69.

⁵ مالك بن نبي، ميلاد مجتمع، الجزء الأول شبكة العلاقات الاجتماعية، تر: عبد الصبور شاهين، دار الفكر، دمشق، 1974، ص . 25.

⁶ المصدر نفسه، ص ص . 76 - 77.

- التشريعات القانونية:

خضعت الجزائر خلال الفترة المدروسة لسيطرة وسلطة الجيش الفرنسي، إلى جملة من القوانين والقرارات والمراسيم واللوائح التي يصعب حصرها وكانت تهدف في الأساس إلى تدمير الفرد والقبيلة وتفكيك النسيج الاجتماعي القبلي. والتي ظهرت آثارها على الحياة الاقتصادية والاجتماعية للجزائريين. خاصة بعد مصادرة أراضيهم الخصبة وتهجير القبائل والاستحواذ على المناطق الغنية بالثروات المعدنية، كما أن الأراضي التي مر بها خط تبسة بونة - تبسة قد اخضعت لهذه القوانين بحجة تحقيق " المنفعة العامة" إما بدون تعويض أو بتعويض رمزي، ومن القوانين التي صدرت قبل فترة الدراسة لآثارها اللاحقة على السكان المحليين ومنها ما يلي:

- **مرسوم 1845:** القاضي بإنشاء حكم مدني في المناطق التي توجد بها جاليات أوروبية، وضمن هذا التنظيم يتضح أن السلطات الفرنسية أرادت أن تضع مقاليد حكم الجزائر في يد الأوروبيين، وقد ارتكز الإستعمار الفرنسي منذ المراحل الأولى للحملة على الإستيطان كدعامة أساسية وإيجاد مجتمع دخيل على الشعب الجزائري وأدركت فرنسا أن لا تواجد لها في الجزائر بدون مستوطنين مدنيين، فرنسيين أو أوروبيين يدعمون جيش الإحتلال.¹

- **القانون المشيخي سيناتوس كونسيلت المتعلق بالتجنيس 14 جويلية 1865:** وهو القانون التكميلي للقرار المشيخي الصادر في 22 أبريل 1863، ثم صدر القانون المشيخي المتعلق بالتجنيس في وهما أشد القوانين الإستعمارية بأساً على الجزائريين، وعلى تثبيت الإستيطان سواء من الناحية المادية (الأرض سنة 1863) أو الناحية المعنوية (الأحوال الشخصية سنة 1865).²

تعتبر سنة 1871 سنة مميزة للإستيطان بالنسبة للفرنسيين فقد وصلت مجموعات مهمة من باريس، وأخرى من مقاطعتي الألزاس واللورين. إذا كان القرار المشيخي "سيناتوس كونسيلت" قد قسم القبيلة إلى دواوير وأنجز الخطوة الأولى نحو الملكية الخاصة والفردية بإنشاء ملكيات الدواوير والبلديات.³

فإن القانونين الصادرين في سنتي 1873 و 1887 العقاريين قد كانا خطوة أخرى نوعية سرعت عملية التفكيك. بل فرضا تقسيم أراضي القبائل المشتركة، لأنهما إعتبرا الملكية الجماعية غير قانونية في الجزائر. لم يؤد التقسيم إلى تفكيك القبائل والعشائر والقضاء على وحدة القبيلة فحسب بل أديا إلى تفكيك

¹ صالح عباد، المعمرون والسياسة الفرنسية في الجزائر من 1870- 1900، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1984، ص . 6.

² عدة بن داهة، الخلفيات الحقيقية للتشريعات العقارية في الجزائر إبان الإحتلال الفرنسي 1830-1873، الجزائر، 2005، ص . 60.

³ Frantz Fanon, *Les damnés de la terre*, Paris, éditions Maspéro, 1956, p . 64.

الكثير من العائلات، وكان سببا في ظهور نزاعات لا نهاية لها بين العشائر والقبائل والعائلات وهي النزاعات التي لا زالت قائمة إلى اليوم. هذا من جهة، ومن جهة أخرى أدت النزاعات بدورها إلى فقدان الأرض نتيجة بيعها لتغطية تكاليف القضاء لأن الكثير من هذه النزاعات وجدت طريقها إلى المحاكم.¹ في الكثير من الأحيان يجد المتنازعون أنفسهم بدون مال وبدون أرض، فتنقل الأرض إلى المضاربين والمستوطنين ويتحول أصحابها القدامى إلى خماسين أو عمال أو مشردين لقد كانا القانونان ضربة قاضية للمجتمع الجزائري التقليدي.²

- مرسوم كريميو المؤرخ في 24 أكتوبر 1870: لقد أصدرت فرنسا عدة مراسيم في عهد أولف كريميو لتحقيق رغبات المستوطنين الأوروبيين والمتمثلة في تقوية عدد السكان عن طريق تجنس اليهود، والمعروف بمرسوم كريميو³ الذي سمح بموجبه ليهود الجزائر أن يحصلوا على الجنسية الفرنسية والتمتع بجميع الإمتيازات التي يخولها القانون للمواطنين الفرنسيين دون أن يتخلى هؤلاء عن عقيدتهم وحقوقهم المدنية، وهذا من أجل تحقيق سياسة الإستيطان بسرعة وفعالية.⁴

- مرسوم 24 ديسمبر 1870: والذي صدر هو الآخر في عهد اليهودي أدولف كريميو، القاضي بإلغاء المناطق العسكرية وتحويلها تدريجيا إلى النظام المدني. وبذلك فإن قوانين كريميو كرست هيمنة المستوطنين في البلاد التي قسمت على ثلاثة عمالات فرنسية، من جهة، ومن جهة ثانية خلقت فئة اجتماعية أخرى هي يهود الجزائر بتجنسهم وإعطائهم حق المواطنة.⁵

- قانون الأهالي: صدر هذا القانون على عهد الحاكم العام المدني للمستعمرة شانزي في جوان 1873- فيفري 1879، وبمقتضى هذا القانون اكتسبت السلطة الإدارية اختصاصات وصلاحيات السلطة القضائية، وسقطت بذلك الضمانات المألوفة لحرية الأفراد بحجة المحافظة على الأمن وإقرار النظام،⁶ كما جاء هذا ليمنح رؤساء العمالات صلاحيات إعداد قوائم المخالفات ضد الجزائريين على أن يتولى القضاة المدنيون تطبيق العقوبات، وبذلك فإن الاحكام الصادرة عنهم تعتبر في نظر القانون أحكاما نهائية.⁷

¹ بن داهة، الخلفيات الحقيقية للتشريعات العقارية ..، المرجع السابق، ص . 65.

² المرجع نفسه، ص . 72.

³ نسبة إلى أدولف كريميو يهودي الأصل، بمجرد تعيينه مسؤولا عن الداخلية في حكومة الدفاع الوطني الفرنسي، حتى راح يصدر القرارات والمراسيم التي تخدم مصالح المستوطنين، الذين تهادوا خلال عهده في فرض سياستهم القائمة على إفقار الجزائريين والحد من سيطرة العسكريين. انظر: بوضرساية بوعزة، سياسة فرنسا البربرية في الجزائر 1830-1930 وانعكاساتها على المغرب العربي، دار الحكمة، الجزائر، 2010، ص . 98.

⁴ صاري، تجريد الفلاحين الجزائريين من أراضيهم، المرجع السابق، ص. 77.

⁵ بوضرساية، المرجع السابق، ص . 99.

⁶ بن داهة، الخلفيات الحقيقية للتشريعات العقارية ..، المرجع السابق، ص. 77.

⁷ بوضرساية، المرجع السابق، ص . 100.

هو عبارة عن مجموعة من النصوص الاستثنائية التي فرضت على الشعب الجزائري منذ سنة 1874 حيث يقتضي منه أن يظهر الطاعة العمياء للمستوطنين وبقي هذا القانون ساري المفعول حتى سنة 1944، ولقد تقرر في سنة 1896 تعيين متصرف إداري في معظم البلديات بهدف تطبيق هذا القانون على الجزائريين وحملهم على الطاعة بالقوة والظلم والقهر، وتم منح المسؤولين المدنيين السلطات الجزيرية وتشمل أحكام الانديجينا أربعة أصناف من السلطات:¹

- 1- سلطة الحاكم العام في توقيع العقوبات دون محاكمة من أجل المحافظة على الأمن العام.
- 2- الأخذ بمبدأ المسؤولية الجماعية، فالفرد وحده لا يعينهم إذا ارتكب جريمة أو حريق، بل كل سكان المكان مسؤولون.
- 3- سلطة المتصرفين الإداريين ورؤساء البلديات، بحبس الأشخاص ومصادرة أملاكهم دون حكم قضائي.
- 4- سلطة المحاكم الجزيرية المختصة بالجزائريين.

هكذا اكتسب المتصرفون الإداريون وعمال العمالات وكذا لجان التأديب بموجب قانون "الأهالي" صفة الشرعية المطلقة في التطبيق والتنفيذ.

لقد حدد القانون عند صدوره 41 مخالفة يعاقب عليها الجزائريون، وخفضت إلى 21 مخالفة سنة 1891 واستقرت عند 27 مخالفة في قانون 21 ديسمبر 1898.

عورض هذا القانون لظلمه واجحافه حتى من بعض الفرنسيين أنفسهم، وقد وصفه بعضهم، فقال: (أقصى إجراء في الوقائع الإستعمارية يمكن لقوة إستعمارية أن تشنه للضغط على رعاياها، ولكنه في الوقائع الإنسانية يمكن اعتباره من بقايا العصور الوسطى ومحاكم التفتيش).²

كان هذا القانون أداة ارهابية لقمع الجزائريين المسلمين، يضاف إلى ذلك صدور مرسوم ينص على إحصاء الشبان للتجنيد الاجباري وهذا ما تم تطبيقه سنة 1912، الذي أثار سخطهم.³

- مرسوم 16 نوفمبر 1871: القاضي في مادته الثانية باستقبال العائلات القادمة من الألزاس واللورين على شرط أن تقيم فعلا بأرض الجزائر. وتمكن الوافدون من الحصول على 100 ألف هكتار بعد أن تم

¹ سعد الله، أبحاث وآراء في تاريخ الجزائر، المرجع السابق، ص . 89.

² سعد الله، الحركة الوطنية، ج 2، المرجع السابق، ص . 86.

³ قداش، تاريخ الحركة الوطنية الجزائرية، الجزء الأول، المرجع السابق، ص. 230.

توزيعهم على 24 قرية منها 10 قرى في القطاع القسنطيني، و8 في القطاع الأوسط، و6 في غرب البلاد.¹

- قانون 17 جويلية 1874: بموجبه تم منح الحق لكل من كان يترصد الصيد في المناطق الغابية وتحمل المسؤولية الجماعية للقبائل المجاورة لها، وتعميم الضرائب عليها، وتدخل الحرائق في إطار الأعمال الثورية، ومن هنا فإنها تستوجب تطبيق القانون الملكي الساري المفعول لـ 31 أكتوبر 1845. إضافة إلى منع الرعي خلال مدة ست سنوات متتالية بالمناطق المحروقة، فالقانون يحتوي على ثلاث شروط تمس مباشرة قوت السكان، بل حتى متابعتهم في بعض الأحيان، زيادة على ذلك فإن العقوبات تصاحب بتجاوزات خطيرة كالتهجير الجماعي.²

- قانون وارني التكميلي في جويلية 1873: المعروف بقانون الكولون وفي الفترة ما بين 1871-1882 وزعت 347.268 هكتار قيمة 43 مليون ف.ف.ق ومجانا وأنشأت 197 قرية جديدة يقطن بها 30 ألف ساكن.³

القانون التكميلي لقانون وارني في 1887 اللذان يخلفان قانون الإمبراطور سيناتوس كونسيلت بحجة إلغاء الملكية الجماعية فإنه كان يسعى إلى الإنقضااض على النظام العشائري وبالتالي تسهيل عمليات بيع أملاك العرش. وبذلك تواصل فقدان الجزائريين للأرض وتوغل المستوطنين الأوروبيين فيها وهو ما تضمنته عقود البيع في تلك الفترة.⁴

خلال الفترة ما بين 1880-1908 وصل مجموع ما تحصل عليه الكولون هو 450823 هكتار، وارتفع عدد الأوروبيين سنة 1886 إلى 536 ألف فرنسي، و218 ألف أجنبي. وبحلول سنة 1900 فقدت القبائل الجزائرية 2.250566 هكتار بموجب مختلف القوانين الجائرة الخاصة بالمصادرة. كما استفاد المستوطنون بازواج الجنسية من هذا القانون فهم مواطنون في المستعمرة يديرونها بكاملها ومواطنون فرنسيون وذلك بتواجد ممثليهم بالبرلمان الفرنسي.⁵

¹ Kaddache Mahfoud et Djilali Sari, *L'Algerie dans l'histoire*, tome .5, O.P.U- E.N.A.L, Alger, 1989, p.145.

² المرجع نفسه، ص . 162.

³ قداش وصاري، *الجزائر في التاريخ*، المرجع السابق، ص . 108.

⁴ بن داهة، *الخلفيات الحقيقية...*، المرجع السابق، ص . 80.

⁵ شارل روبير آجرون، "تنمية الاستيطان في الجزائر (1870-1930)"، تر: محمد الطاهر العمودي، *مجلة المصادر*، العدد: 2، المركز الوطني والبحث في الحركة الوطنية وثورة أول نوفمبر 1954، ص . 54.

- مرسوم 26 أوت 1881 : ألحق المصالح الإدارية الجزائرية بالوزارات المختصة بباريس، وهي الإدارة العامة، العمالة والبلدية والإستيطان بوزارة الداخلية، العدالة الإسلامية بوزارة العدل، تنظيم الملكية العقارية،¹ لتثبيت مقولة " أن الجزائر قطعة فرنسية " .
- المرسوم المؤرخ في سنة 1883: يعتبر هذا المرسوم بمثابة قانون التعليم العمومي في الجزائر، فقد نظم التعليم الابتدائي العمومي والخاص، كما نظم أجور موظفي هذا القطاع وطريقة دفعها، وحدد أخيرا وبكل دقة الترتيبات الخاصة والمتعلقة بتعليم الجزائريين.²
- حسب السيد إيميل كومب أن مرسوم 1883: (الذي وضع بتعليمات من جول فيري³ - وزير التربية والتعليم- وبعد التحقيقات الميدانية الرسمية، هي التي أعادت إحياء وتنشيط التعليم الابتدائي الأهلي من جديد بتنظيمه وفق مخطط جديد). وقد قسم هذا المرسوم التعليم الابتدائي الجزائري إلى صنفين: الذين يسكنون البلديات كاملة السلطة والمختلطة والذين يسكنون البلديات الأهلية،⁴ أي الموجودين في المناطق المدنية والمناطق العسكرية. كما أقام اختلافا في نوعية المدارس قائما على اختلاف المناطق.⁵
- المرسوم المؤرخ في سنة 1887: يعتبر مرسوم 1883 (قانون التعليم العمومي)، في الجزائر الذي أكمل بمرسوم ثان في 1885/2/1، الذي أوصى هو الآخر بتأسيس المدارس الرئيسية والمدارس التحضيرية في البلديات المختلطة وكذا في البلديات كاملة الصلاحية بنفس الشروط التي أسست فيها هذه المدارس في البلديات الأهلية. وهذان المرسومان أكملتا بمرسومين في سنة 1887:
- نظم الأول وهو مرسوم 1887/11/8، تطبيق قانون 1886/10/30، حول تنظيم التعليم الابتدائي، وجاء الثاني وهو مرسوم 1887/12/9، لينظم بدوره التعليم العمومي والتعليم الخاص بالجزائريين.⁶
- قانون 1889: نص هذا القانون على منح الجنسية الفرنسية بصفة جماعية إلى كل الأوروبيين المقيمين في البلاد، وهذا ما سمح إلى غاية سنة 1895 ببناء 248 مركز استيطاني جديد.⁷

¹ صاري، تجريد الفلاحين الجزائريين، المرجع السابق، ص . 117.

² عبد القادر حلوش، سياسة فرنسا التعليمية في الجزائر، دار الأمة، الجزائر، 2010، ص . 141.

³ جول فيري Jules François Camille Ferry: (1832-1893) ولد بباريس، سياسي ووزير فرنسي، كان من أنصار الحركة التوسعية الفرنسية، تقلد منصب عمدة باريس لمدة ستة أشهر. انظر موقع المكتبة الفرنسية الإلكترونية:

<http://data.bnf.fr/ark:/12148/cb12513455m>

⁴ كانت تطلق على المدارس أسماء حسب المنطقة الموجودة فيها (عربية - فرنسية)، (قبائلية - فرنسية)، (مور - فرنسية) لكن بعد تشريع 1883 أصبحت تطلق على المدارس اسم (المدارس الأهلية). انظر: محفوظ قداش، جزائر الجزائريين

1830-1954، تر: محمد المعراجي، منشورات A.N.E.P، الجزائر، 2008، ص . 142.

⁵ المرجع نفسه، ن . ص .

⁶ بليل، المرجع السابق، ص . 188.

⁷ بوضرساية، المرجع السابق، ص . 98.

- المرسوم المؤرخ في سنة 1892: بمقتضى هذا المرسوم تم تطبيق إجبارية التعليم في الجزائر، وأمر في مواده 47- 56، بمنع فتح المدارس القرآنية لاستقبال الأطفال في أوقات وساعات دوام المدارس الفرنسية إلا بترخيص وموافقة حاكم المنطقة بدعوى تطبيق إجبارية التعليم وضمان تردد الأطفال على المدارس الفرنسية.¹ غير أن هذا الاجراء كل محاولة لضرب نشاط المدارس القرآنية التي استمرت في نشر رسالتها التعليمية رغم مضايقة الفرنسيين لها، وظلت العقبة الرئيسية في وجه مسخ وتشويه الشخصية الجزائرية. وحافظت من جانب ثان على اللغة العربية من الزوال بتدريسها بعد أن هجرتها المدارس الفرنسية واعتبرتها لغة أجنبية تأتي بعد اللغة الفرنسية.²

- قانون 9 ديسمبر 1885: يضم هذا القانون استعمال المراعي لاستصلاح الأراضي - المادة 6 - كل قلع للأعشاب أصبح مستحيلا (ليست إلا أخشاب دمرت باستعمال المراعي) - المادة 12 -³. أدى هذا القانون إلى سيل من العقوبات والاجراءات التعسفية، وشرذ عائلات بأكملها مع الاستيلاء على الماشية (مما يجبر حاملي سندات الملكية على التخلي عن مناطقهم بإرهاقهم بالمحاضر مثلما يؤكد ذلك بلاغ إلى لجنة الغابات لسنة 1892- 1894 ضف إلى ذلك تهديدات خطيرة سواء التي بها الغابات العمومية أو غابات البلدية) - المادة 2 -⁴.

فالقوانين المتعلقة بالغابات كانت من أسباب فاقة الفلاح ، إذ شكلت الضرائب الثقيلة والغير متكافئة بين الفعل والعقاب: (وفي حالة عدم الدفع تغلظ العقوبة، بتحرير محضر يقضي ببيع الماشية، إذا كان ثمن البيع لا يكفي فإن المحضر يأمر بسجن زوجة الفلاح حتى يضطر هذا الأخير إلى التداين).
- قانون 1887: بمقتضى هذا القانون تم بيع الأراضي المشاعة (أراضي العرش) في المزاد العلني بمبالغ زهيدة جدا لصالح الأوروبيين من دون شرط الإقامة فيها. كما تمكنت الإدارة الإستعمارية من الإستيلاء ما بين 1887- 1893 على حوالي 957 ألف هكتار بصفة مجانية كانت ملكا للأعراس وسلمت للمهاجرين الأوروبيين أكثر من 120 ألف هكتارا ما بين 1891- 1900 وهكذا قامت الملكيات الكبيرة ذات المساحة التي تتراوح ما بين 4 و5 آلاف هكتارا بدل الملكيات الصغيرة، وتحول أصحابها الشرعيون إلى عمال بالأجرة اليومية وموسمين وخماسين.⁵

¹ أجرون، تنمية الاستيطان في الجزائر، المرجع السابق، ص . 89.

² بليل، المرجع السابق، ص . 191.

³ محمد علي دبوز، نهضة الجزائر الحديثة وثورتها المباركة، ج 01، المطبعة التعاونية، الجزائر، 1965،

ص ص . 25 - 26.

⁴ بليل، المرجع السابق، ص . 113.

⁵ دبوز، المرجع السابق، ص . 54.

- قانون 8 أكتوبر 1901: تعود خلفيات هذا القانون إلى اقتراح الموفد المالي *تيديشي Tedischi* في جلسة 27 جانفي 1901 الذي أبدى خلاله رغبته بإدخال تعديلات على قانون 1897، وعلى إثر هذا الاقتراح تشكلت لجنة، تولى أمرها الرئيس الأول لمحكمة مدينة الجزائر، وذلك لدراسة هذا الاقتراح القاضي بتقييد الأراضي ضمن سجل عقاري يشمل على جميع التغييرات المتتالية التي قد تطرأ على ملكيات الأراضي - أي إنشاء سجل خاص بالحالة المدنية لها- على أن تطلق الحرية للمالكين وللدائنين بمراجعتها متى شاءوا. ووضع في الإعتقاد أن مزايا هذا النظام تكمن في تشجيعه على عملية نقلها والرهن العقاري، مما يساعد على الإسراع بتحويل الملكيات من أيدي الجزائريين إلى أيدي الكولون.

- قانون 1903: عقدت اللجنة السالفة الذكر فيما بين 28 أكتوبر 1901 و 14 ماي 1903 سبعة عشر اجتماعا تمخض عنها مشروع قانون ب 111 مادة، تتوقع وضع " قيد التسجيل" يوضع تحت تصرف الملاكين أو المستفيدين من وعود - سابقة - أو تعهدات ببيع ممتلكات تقع ضمن أراضي العرش بصفة 'أراضي ملك'.¹

تم للمشروع أن كثفت مواده ضمن 36 مادة بدل 111 مادة، وحضي بموافقة الوفود المالية بالإجماع مع التمسك بمبدأ إخضاع أراضي الفلاحين الجزائريين المسجلة لقانون الميراث الإسلامي ما لم يصرح أصحابها بنقلها إلى الأوروبيين. وفي 7 مارس 1906 أبدى وزير العدل الفرنسي ملاحظات بشأن وجود ثغرات في المشروع المشكل من 36 مادة على أنه يحتوي شروطا من شأنها أن تؤثر سلبا على الفلاح الجزائري، وتؤول به إلى الفقر والخراب.²

ويحتوي هذا القانون 190 بند، لم يزد على تأكيد القوانين السابقة عموما مع بعض التفاصيل بما أن العقوبات الرئيسية لم تتغير ما عدا تخفيض لنسب وأسعار العقوبات، فإن القانون يطابق على الأخشاب الخاصة وكل قطعة تخضع لتراخيص مسبقة. هذا النص الذي كان موضوع عدة منشورات أصبح الكتاب المقدس لجميع المسؤولين على الغابات لضمان تطبيقه من طرف مجموعة كبيرة من السكان مع تحديد بعض جوانب تطبيقه.³

- قانون 13 سبتمبر 1904: انصبت مجهودات الإحتلال الفرنسي للجزائر فيما بين 1890-1904 على العمل بكل قوة وعزم على فرنسة الأراضي القبلية، وتحقيقا لهذا الغرض جاء هذا القانون ليتمكن من الإستئثار بالأرض وامتلاكها بالطرق الشرعية. ويتضمن حيثيات انتقال الأراضي العمومية المعنية للإستيطان والشروط الواجب توافرها في المستفيد من قطعة أرض، وقد نص في مادته الرابعة على أن

¹ صاري وقداش، الجزائر في التاريخ، المرجع السابق، ص.75.

² بن داهة، الخلفيات الحقيقية والتشريعات العقارية...، المرجع السابق، ص ص . 86-87..

³ صاري، تجريد الفلاحين من أراضيهم، المرجع السابق، ص ص . 115-116.

الفرنسيين من ذوي الأصل الأوروبي، وكذا الأوروبيين المتجنسين الذين يتمتعون بحقوقهم المدنية ولم يسبق لهم أن استفادوا لا عن طريق الإمتياز ولا بواسطة التنازل لهم الحق وحدهم في الحصول على مساحات أرضية تمنح لهم مجانا أو بما يعادلها من القيمة.¹

- **قانون التجنيد الإجباري 1912:** بدأت سلطات الاحتلال منذ 1906 التحضير لهذا القانون الذي صدر رسميا سنة 1912، مما جعل الكثير من الجزائريين يغادرون وطنهم بحثا على مواطن آمنة فتوجه بعضهم إلى تونس والمغرب وآخرون إلى مصر بينما توجه البعض الآخر إلى بلاد الشام والحجاز، وفضل بعضهم الاتجاه إلى فرنسا.² (وهو ما سنفصله في المبحث الثاني لهذا الفصل الخاص بالهجرة).

هكذا فإن أغلب القوانين والمراسيم كانت تكميلية بعضها لبعض، تهدف إلى توسيع سياسة الاستيطان واستئثار المستوطنين بالبلاد والعمل على تقوية نفوذهم قصد السيطرة وقهر الجزائريين في كل مكان وانتهاج سياسة التعذيب والتقتيل والإبادة وفرض الخدمة العسكرية الاجبارية على الشباب الجزائري والاستيلاء على الأموال والأراضي الوقفية ومحاربة الاسلام بتشجيع سياسة التصير وإحلال القضاء الفرنسي محل القضاء الاسلامي وإقامة المحاكم الاستثنائية فأصبح الجزائريون خاضعون إلى قوانين زجرية في جميع شؤونهم وقضاياهم الاجتماعية. والملاحظ أن تجسيد مشروع السكة قد ساهم بكل مباشر في عمليات الاستيطان وإصدار مجموعة القوانين السابقة من خلال:

- ظهور بؤر استيطانية على طول الخط كانت مراكز جذب للمستوطنين.
- تقريب المسافات خاصة في المناطق الداخلية والذي نتج عنه مصادرة الأراضي وفق تلك القوانين وعلى مراحل مختلفة.

- أن تلك القوانين أعطت للمحتلين حق المواطنة ونزعتها من الجزائريين بتسميتهم "بالأهالي".
- تشجيع حركة الهجرة نحو المستعمرة للمستثمرين وفق الامتيازات التي أوجدتها هذه القوانين خاصة بالمناطق الغنية بالثروات كما هو الحال في منطقة الشرق الجزائري.
- مست هذه القوانين جميع نواحي الحياة للجزائريين كالزراعة، والصيد، وقطع الأخشاب والرعي والتعليم..

¹ بن داهاة، الخلفيات الحقيقية والتشريعات العقارية، المرجع السابق، ص ص . 397 - 398.
² رايح فلاح، جامع الزيتونة والحركة الاصلاحية في الجزائر (1908 - 1954)، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر (تاريخ الحركة الوطنية المغاربية)، جامعة منتوري قسنطينة، 2007-2008، ص . 31.

ثانياً - مراحل السياسة الاستيطانية.

أ - في فترة الحكم العسكري (1848 - 1870).

بتاريخ 15 أبريل 1845، تقرر بأمر رئاسي تقسيم البلاد إلى ثلاث مقاطعات¹ هي الجزائر، قسنطينة، وهران تحت سلطة إدارة مركزية.²

باندلاع ثورة 1848 في فرنسا والتي أطاحت بالملك لويس فيليب، والتي كان لها الأثر البالغ على مستعمراتها، فبادر المستوطنون إلى المطالبة بإدماج الجزائر في فرنسا بصورة نهائية ورسمية، أن يكون لهم في البرلمان الفرنسي الجديد أربع مقاعد، وقد تم لهم ما أرادوا بعد أن استطاعوا في السابق إقناع حكومة باريس بالاحتفاظ بها كجزء لا يتجزأ منها، وبالتالي كانت الفرصة سانحة للويس نابليون الثالث أن يدخل الانتخابات الرئاسية وينتخب في ديسمبر من نفس السنة رئيساً من طرف الجمعية الوطنية الفرنسية. مما عني أن نفوذ المستوطنين القوي على الإدارة المركزية في باريس كان وراء تقليص نفوذ الحاكم العام العسكري في المستعمرة، وعليه أعيدت أمور تسييرها إلى رئيس الدولة الذي له وحده صلاحيات إصدار المراسيم. وذلك لتشجيع هجرة العاطلين والمجرمين نحو المستعمرة.

ورغم أن النائب بارو *Barrault* عارض إرسال حثالة المجتمع الفرنسي إلى البلاد، وهذا ما جاء في تصريحه بتاريخ 4 جويلية 1850: (يجب أن ننشط في كنس شوارع باريس، ولكن لا نوطنهم في المستعمرة لأنها تمس طمأنينة مدينة الجزائر)³، ففي ذلك العهد كانت البطالة ضاربة أطنابها في المعامل الباريسية، فبعثت الجمهورية هؤلاء إليها حتى تستريح من شرهم.⁴

في سنة 1852 تم إلغاء النظام الجمهوري من طرف نابليون وحل محله النظام الإمبراطوري، وبذلك ظهرت الإمبراطورية الثانية، وما إن حكم فرنسا حتى أعلن سياسته اتجاه المستعمرة إذ أكد في خطابه الذي ألقاه في مدينة بورديو من نفس السنة على إلحاقها ودمجها بالوطن الأم؟، وفي الوقت نفسه أنشأ وزارة خاصة بها أوكل مهمة تسييرها إلى الأمير **جيروم نابليون**، الذي طبق سياسة مستبدة تخدم مصلحة المستوطنين بالدرجة الأولى، قائمة على تفكيك الأسس القاعدية للمجتمع الجزائري وهدم مقوماته وجعله مجتمعاً له قابلية الذوبان ضمن أسس ثقافة المجتمع الفرنسي.

¹ نص قانون 15 أبريل 1845 على تقسيم الجزائر إلى ثلاث مقاطعات، ومن ثمة تقسيمها إلى مناطق هي: المناطق المدنية، المناطق العسكرية، ومناطق أخرى يمكن تحويلها إلى مناطق مدنية فتكون مهياً للاستيطان. انظر: بوضرسية، المرجع السابق، ص ص 124-125.

² عباد، المعمرون والسياسة الفرنسية، المرجع السابق، ص 8.

³ جوليان، تاريخ الجزائر المعاصرة، المرجع السابق، ص 95.

⁴ فرحات، المصدر السابق، ص 102.

قد شجع ضباط المكاتب العربية¹ الهجرات الأوروبية وتشديد القرى الفلاحية، إذ تأسست حوالي 56 قرية وذلك ما بين سنتي 1853-1859. ولجأ الحاكم العام راندون إلى المطالبة من "الأهالي" (ترك الأراضي التي لا يحتاجونها إلى الدومين (أملاك الدولة) وبالمقابل فإن الدولة تعترف لهم بحق الملكية الفردية أو الجماعية للأراضي التي ترغب تركها لهم..)².

كما سمحت سياسة الامبراطور نابليون الثالث للمستوطنين بتوسيع نفوذهم أثناء زيارته إلى الجزائر سنة 1860 من خلال السيطرة على أراضي جديدة التي ستظل - حسب - فرنسية دائما، وضمها إلى المناطق المدنية الخاضعة لهيمنتهم والعمل على تقليص المناطق العسكرية بإنشاء قرى استعمارية بالقرب من نقاط الثروة. بمساهمة فعالة من المكاتب العربية، فبلغ الاستيطان أوجه إلى غاية سنة 1860، ولم تترك المخططات الاستيطانية بالشرق الجزائري سوى المناطق الجبلية. أما في منطقة قالمة فقد فقدت كثير من القبائل من 40 إلى 85 % من أراضيها. في حين تحول سكان الحضر إلى بدو. وأصبح الجزائريين (كما عبر عن ذلك أحد الضباط المكاتب العربية لاباسيت *Lapasset* تحت رحمة البؤس الرهيب).³

قد أعلن الإمبراطور نابليون في نفس الوقت أيضا على ضرورة وضع نظام مدني لتحقيق حلمه في إقامة مملكة عربية، إلا أنه في 24 نوفمبر 1860 ألغى وزارة الحربية بالجزائر، وأقر العودة إلى النظام القديم المتمثل في الحاكم العام.⁴ ووصلت أعداد الوافدين سنة 1861 إلى مليون ومائة ألف وافد بما فيها إقليم الدراسة.⁵ هذا بالرغم من إصدار الإمبراطور نابليون بعد زيارته الأولى والثانية للمستعمرة أمرا بوقف مصادرة أراضي الجزائريين وفرض المساواة بينهم وبين الفرنسيين، الأمر الذي لم يرض الحاكم العام **مكماهون** والمستوطنون.⁶ وبقي يمارس نفس التوجه إذ ظهر ذلك من خلال ما صرح به أثناء زيارته الثانية سنة 1865، بأنه أعد 100 مليون ف.ف.ق لتشجيع هذه الحركة،⁷ يعني ذلك تحطيم المجتمع الجزائري، وطرده من أراضيه الخصبة إلى قمم الجبال الجرداء والصحاري القاحلة.⁸

شهدت منطقة بونة توفر عدة عوامل أساسية للتنمية - استغلال مكرة الحديد أو خام الحديد، وإنشاء ميناء بونة مع التوافد الكبير للمهاجرين فبلغ عددهم 16.068 نسمة في بونة سنة 1866 مقابل

¹ **المكتب العربي**: عرفه أحد رؤساء تلك المكاتب السيد فرديناند هيغونيت (هذه المؤسسة كما يلي: المكتب العربي هو حلقة الوصل ما بين الجنس الأوروبي الذي استوطن بالقطر الجزائري منذ سنة 1830، والجنس الأهلي الذي يقطن البلاد من قبل ولا يزال إلى الآن..). أنظر: عميراي، قضايا مختصرة في تاريخ الجزائر، المرجع السابق، ص. 117.

² أجيرون، تنمية الاستيطان..، المرجع السابق، ص. 27.

³ محمد دادة، السياسة الاستيطانية الفرنسية في الجزائر 1852-1870، جامعة وهران، 2002-2003، ص. 221.

⁴ مولود قاسم نايت بلقاسم، ردود الأفعال الأولية داخلا وخارجا على غرة نوفمبر، دار البعث للطباعة والنشر، قسنطينة

1984، ص. 48.

⁵ عميراي، آثار السياسة الاستيطانية..، المرجع السابق، ص. 66.

⁶ زدرافكو، المرجع السابق، ص. 370.

⁷ جلال يحي، المغرب الكبير (العصور الحديثة)، ج 03، دار القومية للطبع والنشر، مصر، 1966، ص. 230 -

234.

⁸ يحي بوعزيز، "سياسة نابليون تجاه الجزائر"، مجلة الثقافة، العدد: 50، الجزائر، أبريل 1979، ص. 23.

3.297 نسمة بقالمة، كما نلاحظ اتساع مساحة الأراضي التي تحصلوا عليها في كلا المنطقتين. فبلغت مساحة ما صادروه 42.909 هكتار ببونة، في حين بلغت 14.914 هكتار في قالمة.¹

هذا ما يوضح أن نسبة المحتلين متمركزة في الساحل أكبر من الداخل وباعتبار أن بونة أكثر نشاطا وحركة خاصة في المجال الإقتصادي وإرتفاع العمليات التجارية، كما شهد بداية السيطرة العسكرية، وإنشاء عدة قرى وطرق تربط بين سوق أهراس - قالمة - قسنطينة - الجزء الكبير من طريق عنابة - قسنطينة.²

قد لخص السيد بارادول *P.Paradole* - في كتابه فرنسا الجديدة - ما يجنيه المستوطنون بقدمهم إلى الجزائر من فوائد، فقال: (لنا حظ لا مزيد عنه من حظ ... وهذا الحظ هو الجزائر هذه الأرض الخصبة، التي تتلاءم تربتها مع شعب كشعبنا يحب الفلاحة أضف على ذلك أن هذا القطر قريب من فرنسا، ولذا فإن الفرنسي الذي يكره بطبعه الابتعاد عن قريته، لا يجد نفسه غريبا عن هذه المستعمرة، ولن يحرم من تتبع أحوال الوطن الأم بعينه وقلبه....).³

هذا وقد شهدت حركة الاستيطان توسعا كبيرا سهل لكل الأوروبيين الراغبين في الاستيطان، من خلال عملية تسهيل هجرتهم إلى المستعمرة على متن سفنها الخاصة، ومنحهم فرص النجاح في الجزائر ولتفعيل هذا الجانب جاء دور الشركات لهذا الغرض فأوكلت لها مهمة إنشاء القرى والمستوطنات، ومن أهمها التي تأسست سنة 1868، وتحصلت على 100 ألف هكتار من الأراضي الفلاحية، وكان ذلك حتى على طول خط بونة - تبسة.⁴

مع مجيء سكة الحديد وحالة الأمن المؤقتة في المستعمرات وهذا ما بين سنوات 1857-1870. اقترح الحاكم العام **ماكماهون** في سنة 1868 خلق مراكز زراعية بدلا من القرى المنجزة عبر سكة الحديد، وإن استبدال قرى الطريق بالمراكز الزراعية في عدة مشاريع كان هدفه الأساسي توفير موارد جديدة للمستوطنين والتي صارت الطرق عاجزة عن توفيرها.⁵

مع زيادة الأمن للاستعمار فإن مستقبل شبكات الطرق الأولية كان مهددا بالإهمال، إذ ساهمت سكة الحديد في تراجع الدور الاقتصادي للطرق وهذا بفعل انخفاض المبادلات التجارية عليها على الرغم من أسبقية تمديد الطرق في اقتصاد القرية.⁶ وهي المراكز المنجزة عبر سكة الحديد والتي تزامنت مع تطورها وهذا في أواخر 1870. فكانت غالبية القرى المنشأة على جانب الخطوط تستمد مواردها من نشاطات المحطات وقد شاركت بشكل فعال في المبادلات التجارية أن كلا النوعين من القرى استمر

¹ عباد، الجزائر بين فرنسا والمستوطنون، المرجع السابق، ص. 141.

² Compte - rendu des travaux de la chambre de commerce de Bône, rapport en 1881.

³ عيساوي، شريخي، المرجع السابق، ص . 86.

⁴ بوضرساية، المرجع السابق، ص . 121.

⁵ بن داها، الاستيطان وملكية الارض..، ج.1، المرجع السابق، ص . 89.

⁶ بارولي، المرجع السابق، ص . 93.

خلال القرن، كما ازداد دورهما الغالب في نظام الاقتصاد الاستعماري، وظهر هذا من خلال نموهما الديمغرافي والاقتصاد الثابت.¹

ب- السياسة الاستعمارية في فترة الحكم المدني (1870 - 1914).

نشطت حركة الاستيطان الأوروبي نشاطا واسعا في هذه الفترة، واتجهت نية الإدارة الاستعمارية إلى غزو أرياف البلاد الداخلية، وتوطين العنصر الأوروبي بها، وتقديم الأراضي له مجانا بشرط الإقامة الإجبارية فيها.² وحسب إحصائيات سنة 1876، ارتفع عدد الفرنسيين إلى 155 ألف 727 نسمة. ومن أهم الأسباب في هذا ربط شبكة النقل الداخلي على غرار شبكة بونة - تبسة.³

كما اتجهت الإدارة الاستعمارية إلى جنوب شرق فرنسا وإلى فرنسيي الجزائر أنفسهم، لتطوير حركة الاستيطان الأوروبي، وصادفت نجاحا في أعمالها وجهودها، إذ تنازلت مجانا على مساحة 34.726 هكتارا لحركة الاستيطان الأوروبي، خاصة في الفترة ما بين 1881 - 1882 وأنشأت أكثر من 197 قرية استيطانية أسكن بها 30 ألف شخص اختير نصفهم من أوروبيي الجزائر نفسها.⁴

في سنة 1881 طلبت اعتماد 50 مليون لبناء 185 قرية استيطانية على مساحة 380 ألف هكتار منها 300 ألف هكتار عازمت على انتزاعها من السكان المحليين. وقد اعتبر الجنرال *Martimprey*، إن أهم ما يعيق تنفيذ عملية الاستيطان، هو وجود الجزائريين وما لهم من حقوق متفاوتة على أراضي المستعمرة، لذلك وجب - حسب - ترحيلهم إلى جهات أخرى مختارة، ليتمكن التصرف في أراضيهم بحرية تامة. وبهذا كان أول من نادى بفكرة حصر 'الأهالي'. وهو ما نعتبره تجسيدا وترجمة عملية لتصريح *بيجو* سنة 1883، والذي جاء فيه: (أن الاستيطان نظام مخطط لتوطين عشرة آلاف فرد، أما الجزائريون 'الأهالي' الأعداء فينقلون إلى الجنوب، أو عليهم أن لا يعفوا الحياة).⁵

في إطار سلسلة المصادرات التي طالت الأملاك الجماعية والفردية للمسلمين، واستقدام العناصر الأوروبية التي حظيت بملكية الأراضي ومن مساعدات الاستغلال المادية، ومغامرات التجار والرأسماليين الذين استفادوا من تحفيز النظام الجمركي، وقيام الشركات والمؤسسات المالية باستغلال الصفقات ودعم الاستيطان، وتوسيع المنشآت القاعدية ضمن مسار تكثيف الاستغلال أقصى في النهاية، إلى إرساء الأسس التي قام عليها القطاع الاقتصادي الأوروبي، الذي ربط المستعمرة، بمنظومة الاستغلال الفرنسية، وجعل منها مصدر الثروة الخام في احتياجاتها التنموية، وسوقا رائجة لمنتجاتها المصنعة والمواد المفقودة محليا.⁶

¹ حوحو، المرجع السابق، ص . 138.

² الجندي، المرجع السابق، ص . 13.

³ عميراي، آثار السياسة الاستعمارية، المرجع السابق، ص . 43.

⁴ التميمي عبد المالك خلف، الاستيطان الأجنبي في الوطن العربي، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت،

1983، ص . 33.

⁵ العيسوي، المرجع السابق، ص . 89.

⁶ مغدوري، المرجع السابق، ص . 74.

قد تمكنت الإدارة الاستعمارية فيما بين 1887-1889 من الاستيلاء على 957 ألف هكتار بصفة مجانية كانت ملكا لأكثر من 224 قبيلة، لم يطبق عليها مرسوم 22 أبريل 1863، فأصبحت ملكا لحكومة فرنسا، إلى جانب أراضي البلديات، وتم تسليم 120.097 هكتارا إلى مهاجرين أوروبيين فيما بين 1891-1900، وبذلك وصل مجموع ما سلم للمهاجرين الأوروبيين خلال 30 عاما 287 ألف هكتار أي ما بين 1871-1900.¹

في سنة 1896 ازدادت نسبة عدد الوافدين في الجزائر إلى 578 ألف نسمة، وقد وجدوا كل التسهيلات الضرورية للاستقرار من طرف الحاكم العام المدني آنذاك **جول كامبون**.² أما في سنة 1900، فقد ارتفعت نسبة الاستيطان إلى أكثر من 620 ألف نسمة، في عهد الحاكم المدني **جونار**.³

كان قلق الجزائريين يتزايد نتيجة توافد الأوروبيين على البلاد بالآلاف، إذ بين ذلك تقرير بونة سنة 1902: (بدأ تذر عام لدى العرب... ذلك أن الأشغال التحضيرية المتعلقة بالمعلومات المستقاة حول الأراضي التي يمكن أن تعطى للمستوطنين، بدأت تزج 'الاهالي'، وكذا تخصيص قوافل الأحمر والبغال لتهيئتها، بالإضافة إلى التوزيعات الشاقة والأبحاث الأخرى الجديدة عن أماكن لوافدين آخرين في طريق المجيء...).⁴

في سنة 1911 وصل عدد المستوطنين إلى 752 ألفا من الفرنسيين و189 ألفا من باقي الأوروبيين.⁵ والجدول أدناه يعكس حصيلة ما تحقق في هذه المرحلة الممتدة ما بين 1871 إلى 1914 في إطار تطور الاستعمار الرسمي.

¹ عميرواي، آثار السياسة الاستعمارية، المرجع السابق، ص . 33.

² **جول كامبون**: الحاكم العام للجزائر في الفترة ما بين أبريل 1891-أكتوبر 1897، حاول إحداث توازن بين الأقلية الأوروبية والجزائريين، في عهده كثر الحديث عن الإصلاحات واشتد الجدل بخصوصها بين البرلمانيين الفرنسيين والنواب الأقلية الأوروبية في الجزائر. أنظر: زوزو، المرجع السابق، ص . 118.

³ بوضرساية، المرجع السابق، ص. 115.

⁴ الجندي، المرجع السابق، ص . 338.

⁵ Gallissot René, *Algérie colonisée Algérie Algérienne 1870 - 1962*, La République Française et les indigènes, Barzakh, 2007, p . 7.

جدول رقم 56: تطور عدد القرى الاستيطانية في الجزائر خلال الفترة ما بين 1871 - 1914.¹

السنوات	عدد القرى الاستيطانية	عدد الهكتارات التي استفادت منها الزراعة الأوروبية
1880 - 1871	264	401.000
1890 - 1881	107	176.099
1900 - 1891	103	120.097
1914 - 1901	199	200.000

من خلال الجدول نستنتج أن عدد القرى الاستيطانية في الفترة ما بين 1871-1880 بلغ 264 قرية وذلك يعود للسياسة الاستعمارية التي دعمت الاستيطان وعملت على تشجيع الهجرة من أوروبا إلى الجزائر إذ بلغت عدد الأراضي التي منحت لهم 401 ألف هكتار فتزامن ذلك مع اتمام انجاز الخطوط الرئيسية في المستعمرة على غرار خط بونة - تبسة الذي أنشأت على طوله مراكز استيطانية عديدة في هذه الفترة، ثم بدأ عدد القرى ينخفض خلال الفترة ما بين 1881 - 1900، ليشهد عدد القرى الاستيطانية ارتفاعا ملحوظا بداية القرن العشرين إلى 199 قرية.

ثالثا - انعكاسات السياسة الاستعمارية الاستيطانية.

كان للسياسة الاستيطانية بالغ الأثر على النمط الاجتماعي المحلي المتمثل في القبيلة بتفكيك بنيتها، فقد أفقدت مجموعة القرارات السلطة المعنوية للقبيلة والسلطة الروحية الثقافية لرجال الدين مما شكل هدمًا لبنيان المجتمع وموروثه الثقافي والحضاري ولا شك أن أسوأ تخريب تعرضت له الجزائر تمثل في تخريب الفرد عبر اذلاله من خلال تلك القوانين الظالمة مثل قانون الغابات الذي حرم الجزائريين من الاستفادة من هذه الأخيرة، قد ألحق أضرارًا بالقبائل القريبة منها، إذا كانت المخالفات التي ترتكب في حق هذا القانون سببا في نفي عشائر بكاملها من مواطنها الأصلية إلى جهات أخرى. ومصادرة أملاكه وإعطائها للكولون بدون وجه حق.²

فقد كانت تلك الدواوير قطعًا لروابط قديمة وإنشاء لروابط جديدة، ليست بالضرورة روابط القرابة، لم يكن تقسيم القبائل إلى دواوير يراعي روابط القرابة هذه، فالكثير من العائلات فصلت عن عشائرها

¹ عميراي، آثار السياسة الاستعمارية، المرجع السابق، ص . 35.

² صلاح العقاد، المغرب العربي الجزائر - تونس - المغرب الأقصى، مكتبة الأنجلو المصرية، ط 3، القاهرة، 1969، ص . 166.

الحقيقية وأدمجت في عشائر أخرى، مما خلق واقعا مريرا بين القبائل بعضها ببعض لكن العامل الأساسي الذي خرب البنية القبلية إنما هو الاستيلاء على الأراضي وتفكيك الجماعة منها.¹

أفقدت هذه السياسة عشائر وقبائل أرضها فتبعثرت عائلاتها في جهات مختلفة من البلاد وفقدت بالتالي هويتها وروابطها القديمة لأن الأرض، وهي في أغليتها جماعية، كانت تشكل الإطار المادي الأساسي لبقاء القبيلة موحدة قرونا من الزمن، في مواجهة ضعف وسائل الإنتاج، من جهة ومواجهة الصراعات المسلحة التي عرفتها الجزائر خلال فترات طويلة من حياتها.²

بعد تحقيق هذه الانتصارات السياسية تحولت أنظار القادة الفرنسيين إلى مسألة تعمير البلاد بعناصر أوروبية وسعي وراء تحقيق هذا الهدف رسموا خطة محكمة تتلخص في أخذ نصف أراضي الجزائريين سواء بإبعادهم عنها أو مصادرتها منهم، والإعتماد على الدولة لتمويل مشاريع الإسكان والإقامة ولعل الشيء الذي جعل المستوطنين يقتنعون بنجاح خطة مشاركة الدولة في مساعداتهم للتغلب على الصعاب التي تعترض سيلهم وهو تزايد عدد المهاجرين الفرنسيين.³ وجاء في إحدى المجالات أنه: (.يعتمد في إنجاز المشاريع الخاصة بقرى المقاطعات بالدرجة الأولى على أرباب العائلات ثم الرجال المتزوجين ثم مجموعات من فلاحي الكروم من الجنوب الفرنسي).⁴

كان الهدف ككل من هذه الخطوة تكوين فرد جديد يتمثل في المهاجر الأجنبي الذي يحافظ على ثقافته وعاداته وتقاليده ونفوذه وأصبح المستوطنين داخل البلاد يسعون إلى السيطرة على الثروات وإقامة دولة خاصة بهم.⁵ ومما تقدم ذكره فإن فرنسا سعت لكي تجعل الجزائر أرضا للإستيطان لتدعيم الإحتلال. ويمكن أن نلخص انعكاسات هذه السياسة في العناصر التالية:

- آثارا سلبية وخيمة في كافة ميادين الثقافية والدينية والاقتصادية والاجتماعية على الجزائريين.
- تحطيما للعائلات الجزائرية الكبرى التي كانت تمثل القيادات للمجتمع الجزائري روحيا، وماديا، بل وحتى إداريا واجتماعيا، وسياسيا، ومزق المجتمع الجزائري شر ممزق وشرذم وأقفر.
- تحطيما ما كان يعرف بالبرجوازية الجزائرية في المدن الكبرى، وكانت تتألف من التجار والحرفيين، والقضاة، والمنقذين، فشرذوا كذلك وزاحموا في أعماقهم وأنشطتهم المختلفة من طرف الجالية الأوروبية

¹ عبد القادر جغلول، تاريخ الجزائر الحديث دراسة سوسيوولوجية، تر: فيصل عباس، مراجعة خليل أحمد خليل، دار الحداثة للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، 1981، ص ص . 131- 132.

² عدي، المرجع السابق، ص 65.

³ أوليفي لوكور غرانميزون، الجمهورية الإمبراطورية في سياسة الدولة العنصرية، تر: مسعود حاج مسعود، دار القصبه للنشر، الجزائر، 2009، ص 42.

⁴ فؤاد سعد زغلول، الجزائر في معركة التحرير، دار الكتب الشرقية، تونس، 1972، ص 46.

⁵ زوزو، دور المهاجرين الجزائريين بفرنسا، المرجع السابق، ص 66.

التي كانت تتصف بالشراهة في ميدان الاقتصاد، والغلظة والقسوة في ميدان السياسة والإدارة.¹

- مثلت السكة الحديدية البرجوازية الاستعمارية المتوحشة الوسيلة الناجعة لحل المشاكل التي تواجه الاستعمار وكان هناك تأكيد بأن السكة الحديدية بحيويتها كافية لإحداث تغييرات أساسية، كما حدث ذلك في الولايات المتحدة الأمريكية، بالإضافة إلى إدخال المستعمرة في الإقتصاد العالمي، فإن تطور السكة الحديدية كوظيفة للنظام الإستعماري بالجزائر، كانت منتظرة لتأمين السيطرة العسكرية وتوسيع نظام الإستيطان.²

- علاقة السكة بالقرى الاستيطانية:

خلال المراحل الأولى لتطور سكة الحديد، عولت الإدارة الاستعمارية على نتائج السكة أولاً لجلب المستوطنين، وثانياً لتعيين المواقع المناسبة للاستيطان، وهكذا كانت القرية الاستعمارية في التل والهضاب العليا مقطوعة بنجاح بتوضع المستوطنين بعد دخول السكة الحديدية للجزائر. في نفس الوقت، أدت السكة الحديدية إلى ارتفاع نسبة الأوروبيين في الريف وتحسين الأمن. هذا وقد أثرت هذه الأخيرة بصفة مباشرة على ميلاد ونمو المدن، مجلباً مرحلة أخرى من الاستيطانات الاستعمارية: "قرى السكة الحديدية".³

- إنشاء القرى الاستيطانية خاصة في المناطق الغنية والملائمة بالقرب من خط سكة الحديد وطرد السكان من المناطق التي استولت عليها شركات الامتياز، ومنعهم من الاستقرار أو الرعي فيها، كسوق أهراس والونزة وبوخضرة ومرسط والكويف..- **أنظر ملحق الصور صورة رقم 11 المركز الاستيطاني الاستعماري الكويف باقليم تبسة.-**

- تقديم المساعدات المالية والمرافقة الفنية في تهيئة الهياكل الإرتكازية الاقتصادية في أعمال الري وشق الطرق واستصلاح الأراضي، وقد تمكنوا في وقت مبكر من وضع أيديهم على بعض العقارات الحضرية بالبلاد وحاولوا الاستحواذ على المزيد من الأراضي.⁴

- من أجل تثبيت الاستيطان وفي إطار الحجز والمصادرة ومن أجل "المنفعة العامة"، أنشأت فرنسا 146 مركزاً استيطانياً فيما بين 1836 - 1860 لاستقبال الكولون الفرنسيين والأوروبيين الوافدين على الجزائر.⁵

فبتاريخ 20 جانفي 1845 تم تهيئة مركز بمدينة قالمة يستوعب 250 عائلة أوروبية، وفي ربيع سنة 1846، كان الجنرال بيدو قائد ناحية قسنطينة، قد أعد مخططاً للاستعمار بالنسبة للمقاطعة، خصص 160 ألف هكتاراً بضواحي مدينة قسنطينة على بعد 30 أو 40 كلم وتعد أراضيها من النوع

¹ يحي بوعزيز، سياسة التسلط الاستعماري..، المرجع السابق، ص . 53.

² بن داهة، الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض..، ج.1، المرجع السابق، ص . 123.

³ عبد الرحمان الجيلالي، تاريخ الجزائر العام، ج . 3، ديوان المطبوعات الجامعية، ط 7، الجزائر، 1994، ص . 132.

⁴ العسلي، المرجع السابق، ص . 96.

⁵ عدي، المرجع السابق، ص . 95.

الأول، إذ كان **بييو** يسعى إلى منح الاستعمار الفرنسي أراضي تمتد على شكل زاوية كبيرة تبتدئ قممها من عنابة فسكيدة لتصل إلى قسنطينة. وفي هذه المنطقة وعلى طول الطرق الرئيسية تؤسس مراكز استيطانية لـ 120 عائلة أوروبية كل عائلة تشغل 15 هكتارا.¹

كما تأسست لجنة أخرى بمقتضى مرسوم مؤرخ في 4 أوت 1846، لتحضير مركز استقبال للمستوطنين بأراضي الإيدوغ (دائرة عنابة). وكانت هذه اللجنة تضم: **لابوري Laborie**، مهندس في الطرقات والجسور، رئيسا، و**دوقور De Gorre** نقيبا في الهندسة وروز **Rose** رئيس مكتب عنابة.² كذلك بمقتضى مرسوم آخر للحاكم العام بتاريخ 25 سبتمبر 1846، تم دراسة مراكز استيطانية: اثنان على حافة الطريق الرابط ما بين عنابة وقالمة واثنان آخران على حاشية الطريق بين عنابة وتبسة ومركز آخر ما بين عنابة والقالمة وآخر قريب من الذرعان.³

تجدر الإشارة إلى أن الاستعمار أوجد بؤر استيطانية على طول خط سكة حديد بونة - تبسة، وهناك مراكز غنية بثروات طبيعية مختلفة منتشرة بعيدة عن الخط الرئيسي فمنها من تم ربطها بخطوط فرعية تصل إلى المحور المركزي كمنجم الكوف والونزة وبوخضرة وغيرها، ومنها ما تبعد بكيلومترات عن سكة الحديد كأراضي الحلفاء والكروم فيتم جمع الثروات ثم تجلب إلى محطات القطار الأقرب لها بهدف نقلها إلى ميناء بونة. ونذكر بسوق أهراس بؤر تم ربطها بخط سكة فرعية وأخرى تبعد عنه:

1- **المركز الاستيطاني سوق أهراس Souk-ahras**: مع إنشاء خط سكة الحديد بونة - سوق أهراس قدم إلى مدينة سوق أهراس المستوطنون، فأصبحت مركزا استيطاني ووفق المرسوم المؤرخ في 22 أوت 1861 أصبحت بلدية تابعة لمقاطعة قالمة، ثم بلدية مختلطة بعد صدور المرسوم الحكومي المؤرخ في 29 ديسمبر 1884.⁴

3- **مستوطنة الزعرورية Zarouria**: تابعة لبلدية عنابة، تبعد عن سوق أهراس بـ 11 كلم على التل، في الطريق الوطني لتبسة، قرية أساسا سكانها فرنسيين. ويتم الوصول إليها عبر سوق أهراس، من خلال غابات الجميلة والكثيفة للصنوبر، يعود اسمها الأصلي إلى الجنرال مونك ديزي **Monk d'Uzer**، الذي حضر للحملة العسكرية ضد بونة، اسمها الأصلي بوزعرورة، تأسست هذه القرية وفق القرار المؤرخ في

¹ نوشي، تحقيق حول وضعية إقليم قسنطينة، المرجع السابق، ص ص . 191 - 192.

² فركوس، تاريخ الجزائر..، المرجع السابق، ص . 315.

³ المرجع نفسه، ص . 335.

⁴ A.W.C, Fond Algerie ancien, Recueil officiel des actes de la prefecture de constantine, N.2, P. Alquier, **Notices concernant les communes du département de constantine**, 1927, p.112.
Bulletin Officiel du Gouvernement Général de l'Algérie, Imp. Victor Heintz, Alger, 1861, p.503.

12 فيفري 1845، ولم يكن بها سكان إلى غاية سنة 1850، أصبحت بلدية كاملة الصلاحيات وفق القرار المؤرخ في 22 أوت 1861.¹

- **مستوطنة عين سنور Aine- Seynour** : أوجدها الاستعمار، هي مركز سكاني تأسس في 18 جوان 1878، تابعة للبلدية الأهلية سوق أهراس، ثم البلدية المختلطة سيفية La Sefia. تم تهيئة وبناء المستوطنة بسبب مد خط سكة الحديد سوق أهراس- بونة، تبعد عن محطة القطار عن المستوطنة بـ 1.000م، عبر مسار متعرج. وتبعد المستوطنة بـ 11 كلم عن سوق أهراس، على الطريق الوطني لبونة، هذه المستوطنة بها جبال، تتوفر على ثروة غابية من غابات الفلين والزان. يوجد بها معسكر عمال سكة الحديد، سكانها أساسا فرنسيين، تم ربطها بسكة الحديد لاحتوائها على ثروة هامة من: الحبوب، الزيتون، تربية المواشي.

- **مستوطنة لافرديير Laverdure**: تأسست في 12 سبتمبر 1874، تبعد بـ 7 كلم على مستوطنة عين سنور في اتجاه بونة. تمر من خلالها سكة حديد سوق أهراس - بونة. تنتج الحبوب، الزيتون، تربية الماشية، والثروة الغابية.

ذكر ذلك في النشرة الرسمية للحكومة العامة للجزائر سنة 1874 فأشيد بثروات مستوطنة لافرديير: (في بيان يشير إلى الأراضي المتاحة للاستيطان، في 1874 تم الإبلاغ عن 20 قطعة أرض شاعرة بلافرديير. مع ملاحظة: الأراضي الخاصة بهذا المركز الاستيطاني هي الأكثر غنى في مجان Medjana، ومياها ممتازة).²

- **مستوطنة كومبيتا Cambetta**: يعود تاريخ تأسيسها إلى سنة 1900، تبعد بـ 24 كلم على سوق أهراس و13 كلم على مستوطنة الزعرورية. تتوفر على ثروات هامة مثل: الحبوب الممتاز، تربية المواشي، والأحصنة.

- **مستوطنة فيلار Villars**: تم تأسيسها تحت اسم واد شام Oued-Cham في 24 ماي 1878، وغير اسمها إلى فيلار منذ 25 مارس 1896. هذه المستوطنة تطل على تلة خضراء، تبعد على مستوطنة

¹ ألكيه، المصدر السابق، ص.79. انظر أيضا:

Bulletin Officiel du Gouvernement Général de l'Algérie, Imp. Victor Heintz, Alger, 1861, p.503.

² A.W.C, G.G.A, F.Accardo, Tableau général des communes de l'Algérie, imprimerie pierre fontana et compagnie, Alger, 1892, p.301-302.

لافردبير ب 9 كلم، طريق قالمة عبر الناظور. بها ثروات هامة من حيوانات تتغذى جيدا، ومن ثرواتها الزراعية: الكروم، الحبوب، الزيتون، النبيذ، والزيتون ذات السمعة الطيبة.

- **مستوطنة فوفال Fauvelle**: قرية قبل مستوطنة فيلار، تبعد 3 كلم عن هذا المركز، بين لافردبير وفيلار. سميت بالقرار المؤرخ في 3 سبتمبر 1904 نسبة إلى الكابتن فوفال أول ضابط أعلى لإقليم سوق أهراس. تأسست في سبتمبر 1856.¹

8- **مستوطنة مرسط Morsott**: قرية انشأها الاستعمار، وفق القرار المؤرخ في 29 ديسمبر 1884 كبلدية تابعة لتبسة، وبعد صدور قرار حكومي في 11 نوفمبر 1889، حملت هذه البلدية المختلطة اسم مرسط.²

9- **عين مكرة Ain Mokra**: تابعة لمقاطعة بونة، اسمها الاصيلي عين ام الرخي، هذه القرية تأسست لاجل استغلال منجم الحديد مكرة الحديد (وهو منجم اكتشف في سنة 1845)، وبموجب القرار المؤرخ في 10 ديسمبر 1868 أصبحت بلدية. وبدا توافد الاوروبيين اليها منذ سنة 1871.³

10- **مستوطنة وادي بسباس "راندون Randon"**: اشتق اسمه من الماريشال الفرنسي الكسندر راندون Alexandre Randon، ولد بغرونوبل في 1795، وتوفي بجنيف في 15 جانفي 1871، كان كومندار على مقاطعة بونة، ثم أصبح حاكما عاما على الجزائر. يقع هذا المركز الاستيطاني بداغوسة، ثم نقل إلى واد بسباس الذي اخذ اسم راندون، تأسست بموجب القرار المؤرخ في 10 ديسمبر 1868.⁴ -انظر ملحق الصور صورة رقم 12 مستوطنة وادي بسباس "راندون Randon"-

11- **مستوطنة بوشقوف Duvivier**: تابعة لبلدية بونة، هذه البلدية اشتق اسمها من الجنرال الفرنسي فرانسيسدا فلوري ديفيفيه Franciade Fleurus Duvivier، وهو مؤرخ فرنسيولد بروان في سنة 1794 وتوفي بباريس في 1848، حكم اقليم بجاية ما بين 1833-1835، ثم انتقل الى بونة. تأسس هذا المركز الاستيطاني في 2 ماي 1857 مكان قرية الاهلية بوشقوف. ثم أصبحت المستوطنة بلدية بموجب القرار

¹ A.W.C, Tengour Ouanassa Siari, les populations rurales des communes mixtes de l'arrondissement de Bone, Thèse pour le doctorat, universite de Paris,p.22-24.

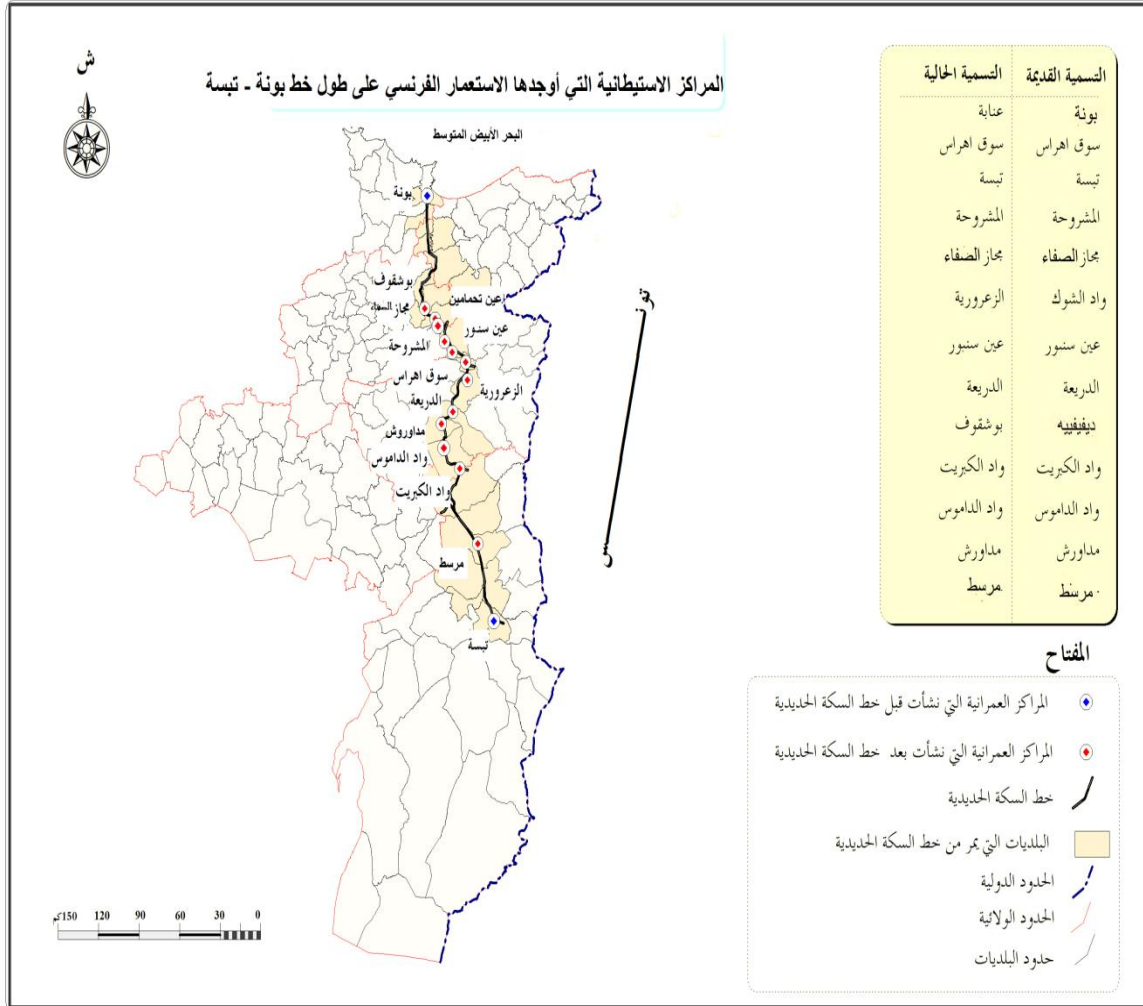
² أ.وق، ألكيه، المصدر السابق، ص.112. انظر ايضا: Bulletin Officiel du Gouvernement Général de l'Algérie, Imp. Victor Heintz, Alger, 1889, p.1052.

³ المصدر نفسه، ص.75. انظر ايضا: Bulletin Officiel du Gouvernement Général de l'Algérie, Imp. Victor Heintz, Alger, 1868, p.6.

⁴ نفسه، ص.86. انظر ايضا: Bulletin Officiel du Gouvernement Général de l'Algérie, Imp. Victor Heintz, Alger, 1869, p.6.

المؤرخ في 22 أوت 1861¹ والخريطة الموائية توضح البؤر الاستيطانية التي أوجدها الاستعمار الفرنسي على طول الخط الرئيسي بونة - تبسة.

خريطة رقم 15: المراكز الاستيطانية التي أوجدها الاستعمار على طول خط بونة - تبسة.



الخريطة من انجاز صاحبة البحث

مما سبق يتضح أن سكة الحديد وسياسة استعمار الأراضي كانت مرتبطة بسياسة التوسع الاستعماري منذ سنة 1856. وفرض قانون سيناتوس كونسيلت بالموازاة مع انجاز سكة الحديد. لكن

¹ أ.و.ق، ألكيه، المصدر السابق، ص.78. انظر ايضا:

Bulletin Officiel du Gouvernement Général de l'Algérie, Imp. Victor Heintz, Alger, 1861, p.503.

الاستعمار لم يتبع دوما الاتجاه الذي اتخذته سكة الحديد في بعض المناطق، لأن تأثيرها لم يكن ذا أهمية بسبب غياب دراسات جغرافية واقتصادية في بعض الحالات.¹

وفي كل مرحلة من مراحل تطور سكة الحديد -كما عرضت سابقا-، كانت الأصوات المحتجة ترتفع بسبب إهمال الاستعمار لبعض المناطق الخاصة التي تركت دون سكة حديدية. مثلت المجالس العامة لغرف التجارة محاولة ناجحة للتنسيق بين نشاطات الجماعات المحلية العديدة والتي تمارس ضغطا (هذه الجماعات كانت رمزا لممارسات السياسة الإستعمارية الحديثة). كان الضغط يمكن أن يمارس على السلطات من طرف الجماعات الاستعمارية المحلية من خلال ممثلهم عبر المؤسسات الجهوية والبرلمان وكذا بتجنيد الصحافة في المستعمرة وفي الميتربول.²

إن الحجة للقيام بإنجازات أخرى مبنية غالبا على العدل بين المقاطعات فالطلبات الممضية والمقدمة من طرف المجلس العام لمدينة الجزائر ظلت تذكر باستمرار الحاكم العام أن كثافة الشبكة في المقاطعة أقل بكثير من تلك الموجودة بوهان وقسنطينة. في الماضي كانت الإتصالات هي نفسها في كل مقاطعة، لكن قدوم السكة الحديدية هدم هذه المساواة فوجدت العديد من المدن التجارية الصغيرة نفسها في وضعية مزرية وأعلنت عن ياسها أما بريد سطيف فقد اشتكى سنة 1880 من الوضعية في بجاية بعد انجاز خطوط قسنطينة - سكيكدة، وبونة - قالمة التي قسمت الحركة نحو الموانئ. أن أغلب الاحتجاجات تم الإصغاء إليها إلا أن الحل أخذ وقتا طويلا، كون أن الدور الاقتصادي والقيمة الإستعمارية للمناطق كانا يحددان أولوية وصول مشاريع الطرق إليها. والأسئلة الخاصة بسكة الحديد أصبحت مهمة في السياسات المحلية والجهوية خاصة بسبب الصراعات التي نشبت بين المقاطعات.³

بزيادة الضغط، تم تقديم عدة اقتراحات لإنجاز سكة حديدية من طرف المقاطعات المتوترة لتحقيق وضع اقتصادي واستعماري لمناطقها. ووجود قوة مثلها هذا الضغط هي التي تفسر حجم التنازلات الكبيرة التي جاء بها مخطط 1879. فتصحيح فكرة اللامساواة في توزيع المشاريع المحلية لغرض تطور الاستعمار فهي التي كانت حافزا وراء انجاز خطوط منها خط سوق أهراس - تبسة وهذا دون أن يأخذوا بعين الإعتبار فعالية أو عدم الفعالية الاقتصادية للخط الممنوح. بالإضافة إلى ذلك فإن التنازلات المقدمة للشركات كانت تتم دون رأس مال كافي من أجل التطور المستمر على الرغم من عدم القدرة على قضاء

¹ حوحو، المرجع السابق، ص 170.

² نصر الدين سعيدوني، دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1984، ص 215.

³ عبد العزيز وطبان، الاقتصاد الجزائري ماضيه وحاضره (1830 - 1885)، دار الطبع للنشر والتوزيع، الجزائر، 1962، ص 58.

الدين المالي، وحتى بعد نجاح تجربة الشركة الفرنسية - الجزائرية، انخفض ضغط الجماعات المحلية في نهاية القرن التاسع عشر¹.

في كل مرحلة من النقاش كان عدد الخطوط المقترحة يرتفع في سنوات الثمانينيات (1880). استمر تطور السكة الحديدية بالنظر إلى الأسبقيات الاستعمارية العسكرية والاقتصادية التي حددت بالترتيب سياسة الاستيطان المتمثلة في استتباب الأمن وضمان حركة النقل بين السهول والموانئ. فإن إنجاز خطوط التوغل كان معتمدا بصفة أقل على رأس المال وكذا الضغوطات التي كانت تمارسها اللوبيات الاقتصادية (المركنتيلية) على الحكومة بالإضافة إلى الحكم العسكري الذي كان سائدا².

كان القرار الحاسم لتفضيل منطقة على أخرى أو لمنح المسؤولية لشركة عوض أخرى كان يخضع إلى معايير سياسية دون أن يؤخذ العامل الاقتصادي في الحسبان. مما جعل قرارات الإدارة تعتمد العشوائية بين الجهات المتنافسة، كما هو الحال في مدينتي فيليب فيل وبونة حول مشروع الخط أولاد رحمون - عين البيضاء الذي شجعه وجود خط فيليب فيل، وكذا خط سوق أهراس - تبسة بالنسبة إلى بونة سنة 1880 إذ استمر النقاش سنتين الأمر الذي جعل من مقاطعة قسنطينة تشهد منطقتي ضغط كبيرتين، ولم يتم الوصول إلى حل إلا مع تدخل الدولة مقررة إنجاز كلا من الخطين³.

كان جليا أن الحكومة تقرر على أساس النصائح التقنية لمهندسيها المختصين بالإضافة إلى التأثيرات المختلفة للمستوطنين وممثليهم. أخيرا لا نحتاج أن نقول بأن البعثات الاستعمارية في غرفة النواب بباريس كانت تطبق تأثيرا يتماشى والقوة الاقتصادية والسياسية التي يمثلونها، بينما الجهات الجزائرية لم يكن لها أي قوة أو سبل للتعبير عن آرائها واحتجاجاتها، هذا التضارب في الآراء والاختلاف الذي كانت تتحكم فيه المصلحة الشخصية أضفى على الشبكة بعض العشوائية والنقص في التنسيق بين أطرافها⁴.

في الواقع يعرف القليل فقط عن دور شركات سكة الحديد نفسها في تطور الاستعمار بالجزائر، فالمراجع الأولية لا تعطي مادة كافية تسمح بدراسات معمقة. مع ذلك المعلومات المحدودة الموجودة تظهر أن شركات سكة الحديد لم تكن تابعة إلى الإدارة الاستعمارية على الرغم من وجود النظام

¹ عباد، المعمرون والسياسة الفرنسية في الجزائر ..، المرجع السابق، ص . 97.

² وطبان، المرجع السابق، ص . 59.

³ Chambre de commerce de constantine, délibérations 1881-1898.

⁴ حوحو، المرجع السابق، ص . 176.

الإستعماري، لكنه أوحى لها بأعمالها في العديد من الحالات فتأثير الشركات كان يحس حتى قبل بدايات الإنجاز سنة 1857.¹

حذرت السلطات العسكرية من بيع الأراضي للمستوطنين الجدد، خوفا من أن يحوز المضاربون على قطع من الأراضي ويقومون بكرائها للمزارعين الجزائريين إلى غاية أن ترفع سكة الحديد قيمتها الإسمية. هذه الحركة تم إملؤها من طرف الحاجة إلى تشجيع أعداد كبيرة من الوافدين وهكذا رفع حجم النقل عن طريق خطوط الحديد. أما شركة السكة الحديدية فقد قامت بالتأثير على قرار الإدارة قبل أن تقوم بالتنازل.²

إن الإدارة الاستعمارية، ابتداء من المراحل الأولى لنمو سكة الحديد وتطورها رأّت بأن تربط شركات سكة الحديد لاستعمار المناطق التي تقطعها السكة وكان هذا سيتم من خلال القيام بالتنازلات على طول خطوط الانجاز، بشرط أن يوضع المستوطنون في القرى التي تبنيتها الشركات. هذه المحاولات لإسهام شركات الامتياز مباشرة في النظام الاستعماري باءت بالفشل نتيجة رفض هذه الأخيرة قبول مثل هذه المسؤوليات.³

هذا ما يوضح أن الدولة لم تكن حرة فيما يخص الاستعمار وارتباطه بالسكة الحديدية. في الواقع، قبل تقرير إنشاء مراكز استيطان، كانت السلطات تشاور شركات الامتياز حول مشاريع مواقع المحطات والمواقف، وذلك بغرض تعيين أماكن القرى، هل تكون حول أو بالقرب من المحطات؟، كما كانت الشركات تحذر المخططين حول المسافة القصوى بين المستوطنات - شركة سكة الحديد الجزائرية، اقترحت مسافة 18- 22 كم بينما أخرى نقل فيها المسافة إلى 9 أو 10 كم.⁴

بعد احياءاتها، قامت شركات سكة الحديد بتوجيه أمر نشاطات الإدارة الإستعمارية. أما تطور الاستيطان، ارتفاع عدد الأوروبيين بالريف وتوسع الزراعة الأوروبية، مثلت فقط مظاهر سكة الحديد وشركات الامتياز في النظام الإستعماري العام للجزائر.⁵

¹ بن أشهنو، المرجع السابق، ص . 56.

² بوجي، المصدر السابق، ص . 257.

³ حوحو، المرجع السابق، ص . 184.

⁴ المرجع نفسه، ص . 185.

⁵ التميمي، المرجع السابق، ص . 88.

المبحث الثاني: التحولات الديمغرافية للنسيج الاجتماعي.

أولاً: النمو السكاني.

تعد الدراسات السكانية على قدر كبير من الأهمية بإعتبارها الركيزة الأساسية الأولى في جميع الدراسات والأبحاث السياسية، الاجتماعية والإقتصادية وتعود هذه الأهمية إلى أنه يمكن النظر إليهم من ناحيتين، فمن ناحية يعتبرون قوة إستهلاكية تمثل ضغطاً على الموارد المتاحة ومن ناحية أخرى يعتبرون قوة إنتاجية تمثل وسيلة إستغلال هذه الموارد، كما أن التغيرات في السكان تؤثر في التطورات الاجتماعية والسياسية والإقتصادية ولا تؤثر بدورها فيهم.¹

لذلك يعتبر هذا العنصر هو العامل والمحرك الأساسي في تنظيم المجال بشكل خاص والحياة بشكل عام. وانطلاقاً من سنة 1843، أجري أول تعداد بالجزائر من طرف السلطات الفرنسية وقد شمل السكان الجزائريين والأوروبيين المقيمين بالبلاد، فبالنسبة للسكان المحليين، تم إحصاء المقيمين بالمدن والفحوص، أي الطبقة المعروفة (بالحضر).²

لقد اختلفت الطرق المتبعة لدى الإدارة الفرنسية في تعدادهم الجزائريين³، وذلك من فترة إلى أخرى، ففي الخمسين سنة الأولى من الاحتلال، كان "الإحصاء" يعتمد على معرفة عدد المساكن لمعرفة عددهم، وكثيراً ما كانت تعتمد مصلحة الإحصاء الفرنسية على قائد العشور - المسؤول عن جمع الضرائب - على معرفة مجموعهم، ولهذا كان ينظر إلى إحصائيات هذه الفترة بتحفظ للأسباب التالية:

- 1- أن حاصل ضرب ما يوجد من أفراد المسكن الواحد في عدد مجموع المساكن، لا يعطي رقماً حقيقياً للأفراد، وإنما يعطي رقماً تقريبياً لمجموعهم.
- 2- أن قائد العشور يكتفي بالرقم الذي يدلى به رب العائلة، وهو كثيراً ما يكون بعيداً عن الواقع، بسبب العادات التي توجب الاحتفاظ بأسرته خوفاً من الحسد.
- 3- أن الاستيلاء على الجزائر كان على فترات زمنية متباعدة، فبلاد القبائل تم احتلالها سنة 1857، ومنطقة ورقلة (بالصحراء) سنة 1872، ومنطقة وادي ميزاب سنة 1883، ثم ظلت القوات الفرنسية

¹ زيان عبد الباقي، أسس علم السكان، جامعة الأزهر، الإسكندرية، 1992، ص 5.

² حسن بهلول، الغزو الرأسمالي الزراعي للجزائر ومبادئ إعادة تنظيم الاقتصاد الوطني حتى الاستقلال، المؤسسة الجزائرية للطباعة، الجزائر، 1984، ص 125.

³ إن معظم الإحصائيات التي أجريت خلال الفترة الاستعمارية هي مجرد تقديرات ولم تصل إلى معايير الإحصائيات الدقيقة وسأبين أسباب ذلك خلال هذا الفصل.

تتوغل في الصحراء الجزائرية إلى أن وصلت إلى واحة المنيعنة سنة 1891، ثم منطقة الهجار (بلاد الطوارق)، سنة 1905.¹

لقد عرفت ساكنة تبسة نموا متزايدا هاما- انظر ملحق الوثائق الأرشيفية وثيقة رقم 09 تطور سكان إقليم تبسة ما بين 1892-1921-. إذ كان للتحولات الاقتصادية العميقة التي شهدتها منطقة تبسة من تغير في النمط الاقتصادي وربطها بميناء عنابة الأثر الكبير لظهور تغيرات اجتماعية عليهم وكانت عميقة تتعلق بالانتشار عبر المجال الجغرافي وبالعلاقة الفرد بالقبيلة التي كانت النواة الأولى للمجتمع، ويظهر هذا من خلال مجموعة القوانين التعسفية الاستعمارية التي صنفت السكان كمواطنين من الدرجة الثانية، وفي هذا السياق صدر عن الحاكم العام قرار مؤرخ في جوان 1880 ترتقي بموجبه تبسة من بلدية مختلطة إلى بلدية ذات صلاحيات كاملة، وفي جوان 1881 استلم السيد *فارقيس Fargues* نائبها المدني منصب رئيس البلدية، وكان عدد السكان بها حينئذ 183 فرنسيا، و77 يهود مجنسين، و2571 جزائريين، منهم 2.200 حضر، و270 ريفيين، وفي المجموع يوجد 72 ناخب بلدي.²

إذا عرفنا أن احتلال الجزائر تم خلال هذه الفترة الطويلة، يصبح من الصعب تصديق أي رقم يدل على مجموع السكان في فترة لم تتم فيها عملية الخضوع الكامل للاحتلال الفرنسي. وفي 23 مارس 1882، ولأول مرة، أدخلت الإدارة الفرنسية نظام دفتر التسجيلات للحالة المدنية في البلديات الجزائرية، ومنذ هذا التاريخ أصبح رجال الإحصاء الفرنسيون يعتمدون أكثر في تعداد السكان على هذا النوع من الدفاتر التي تسجل فيها حالات المواليد والوفيات.³ ومع هذا توجه إلى هذه الطريقة عدة انتقادات تتلخص في النقاط التالية:

- 1- أن عملية التجنيد التي فرضتها الحكومة الفرنسية إبتداء من سنة 1912 على الجزائريين أدت إلى عدم إقبال السكان على تسجيل مواليدهم، وبخاصة إذا كانوا من الذكور.
- 2- كانت الإدارة الفرنسية تعتمد على دفتر الحالة المدنية في فرض الضرائب على المواطنين، مما أدى بالسكان إلى عدم الإدلاء بالحقائق عن أحوالهم الاقتصادية والعائلية.
- 3- أن الحياة الرعوية لدى أغلب سكان النجود تفرض عليهم الترحال الدائم، الأمر الذي كان يعوق عملية الإحصاء.

¹ محمد السويدي، مقدمة في دراسة المجتمع الجزائري- تحليل سوسيلوجي لأهم مظاهر التغيير في المجتمع الجزائري المعاصر-، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1984، ص ص . 68 - 69.

² كاستيل، المصدر السابق، ص . 269.

³ جوليان، تاريخ الجزائر المعاصر، المرجع السابق، 112.

4- أن فكرة الحكومة الفرنسية كانت تقوم على التقليل من عدد السكان وتعتمد إلى الإكثار من عدد السكان الأوروبيين بهدف امتصاص خيرات البلاد.¹

فتطور السكان يتعلق بالأساس بمجموعة من الظروف الاقتصادية والاجتماعية والثقافية كالمستوى المعيشي ومستوى الرعاية والصحية ومعدل المواليد والوفيات وحركة الهجرة والنزوح الريفي. والجدول الموالي يوضح تطور تعداد السكان ما بين سنتي 1855-1886.

جدول رقم 57: تطور السكان المدنيين في تبسة ما بين السنوات 1855 - 1886.²

السنة	فرنسيون	جزائريين	مجنسون	أجانب
1855	35 أوروبي	/	/	/
1857	150	2300	/	/
1860	172 منهم 132 فرنسيا	/	/	/
1861	162	1528	/	/
1862	100	1400	/	/
1875	139	2533	7 أجنبي مجتسن	/
1877	256	1862	150 أجنبي مجتسن	102
1881	213	1153	104 أجنبي مجتسن	445
1886	148	2689	158 أجنبي مجتسن	158

من خلال الجدول يتبين أن:

كان عدد الأوروبيين في سنة 1855، 35 أوروبي، بينما لا توجد تقديرات احصائية للجزائريين، وفي سنة 1857 بلغ عدد الفرنسيين 150، وبعد إجراء تقدير لعدد الجزائريين بـ 2300، أما في سنة 1860 بلغ عدد المستوطنين 172 منهم 132 فرنسيا، في حين لم تسجل أي تقديرات احصائية للسكان المحليين، وفي سنة 1861، انخفض عدد الوافدين إلى 162، وانخفض عدد الأصليين إلى 1528، وذلك راجعا إلى المجاعة وانتشار الأوبئة والأمراض. وفي سنة 1862 انخفض عدد الأوروبيين أكثر إلى 100، والمحليين إلى 1400، لتشهد سنة 1875 ارتفاعا ملحوظا في عدد الوافدين 139، والجزائريين فبلغ عددهم 2533، مع قدوم 7 أجنبي مجتسن، لكن في سنة 1877، نلاحظ تطور في عدد المستوطنين إلى 256، في حين تراجع عدد الأصليين إلى 1862، مع ارتفاع عدد القادمين إلى تبسة فبلغ 150 أجنبي مجتسن، و102 أجنبي، وفي سنة 1881 تراجع عدد المستوطنين إلى 213، مع تراجع في عدد الجزائريين كذلك إلى

¹ السويدي، المرجع السابق، ص . 69.

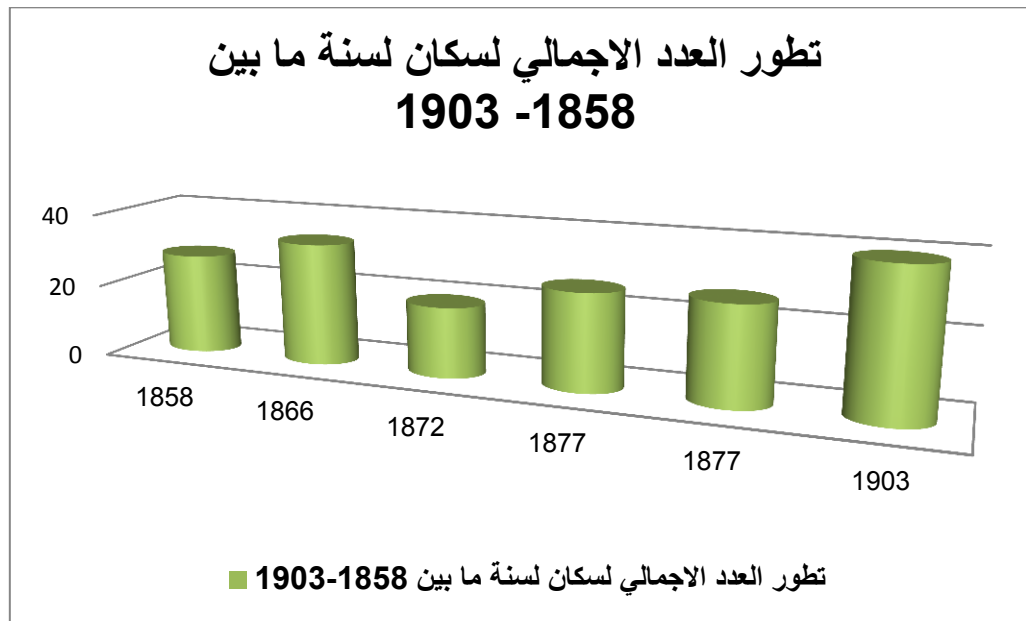
² كاستيل، المصدر السابق، ص . 341.

1153، وانخفاض في عدد الأجانب المجنسين إلى 104، مع ارتفاع في عدد الأجانب 445، وفي سنة 1886، نلاحظ تراجع أكثر في عدد الأوروبيين إلى 148 وعدد الأجانب إلى 158، في حين ارتفع عدد الجزائريين إلى 2689، وعدد المجنسين الأجانب 158 أجنبي مجنّس. ومن هنا ندرك أنه كلما عرفت امكانيات المناطق الداخلية وغناها بالموارد الطبيعية المختلفة، كلما كانت نقاط جذب للمستوطنين الفرنسيين والأجانب.

جدول رقم 58: تطور سكان إقليم تبسة ما بين سنوات 1858-1903.¹

السنة	تعداد السكان
1858	27.700
1866	33.500
1872	² 19.300
1877	26.500
1891	26.900
1903	39.550

شكل رقم 16: تطور العدد الاجمالي لسكان تبسة ما بين سنتي 1858-1903.



الشكل من انجاز صاحبة البحث.

¹ كاستيل، المصدر السابق، ص . 341.

² إن انخفاض عدد السكان كان بسبب المجاعة، التي حلت منذ أبريل 1867 إلى 1868 فسمي ذلك العام بعام الشر... أنظر: كاستيل، المصدر السابق، ص . 341.

من خلال التمثيل البياني يتبين ما يلي:

- أن العدد الاجمالي في تزايد مستمر وترجع هذه الزيادة بالدرجة الأولى إلى تزايد الفرنسيين والأجانب على عكس السكان الجزائريين الذين طيلة 29 سنة لم يزد عددهم عن 389 نسمة.
- في حين أن الأجانب الذين كان عددهم سنة 1857 سبعة أشخاص وصل عددهم إلى 158 نسمة، ووصل عدد الأجانب سنة 1881 إلى 445 نسمة. وهذه الزيادة ناتجة عن تشجيع الإدارة الاستعمارية لتدفق المستوطنين قصد تجميع الثروة خاصة بعد اكتشاف ثروات المنطقة وإنشاء خط سكة الحديد بونة - تبسة. والأمر كذلك بالنسبة لباقي المناطق التي يعبرها خط بونة - تبسة، فكان إقليم سوق أهراس أيضا مركز جذب للمستوطنين فقد عرف تطورا في عدد ساكنته، خلال فترتي الانجاز والاستغلال لخط بونة - تبسة. - انظر ملحق الوثائق الأرشيفية وثيقة رقم 10 تطور سكان إقليم سوق أهراس ما بين 1866-1921.

ثانيا: الزيادة الطبيعية:

تعرف الزيادة الطبيعية على أنها عدد المواليد ناقص عدد الوفيات في فترة محددة باعتبار أن معدل المواليد يتعلق بنسبة الخصوبة ومعدل الزواج وقد شهد هذا المعدل انخفاضا كبيرا لأسباب تتعلق بالظروف الاجتماعية والإقتصادية التي كان يعيشها الجزائريون مضافا إليها ارتفاع ملحوظ في زيادة عدد الوفيات¹.

إذ يعطينا مؤشر الوفيات صورة واضحة على المستوى المعيشي ومستوى الخدمات الصحية فيتعلق بانتشار الأمراض والأوبئة، وقد عانى السكان الجزائريون من الأمراض المجلوبة لهم من المستوطنين.² كما أن السياسة الفرنسية في إدارة الاقتصاد الجزائري هي السبب المباشر للتضاعف في عدد الوفيات، خاصة خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر، فإذا قارنا بين حياة المستوطنين وحياة الجزائريين نجد أن المستوطنين عاشوا في رغد يتمتعون بالخير الوفير، بينما أصحاب الأرض أهل البلاد يعيشون في حرمان وفقر، فلا إدارة تهتم بمصيرهم حقوقهم مهضومة ويستغلونهم بمقابل أربعة عشرة ساعة في اليوم يتقاضى الجزائري أجره تتراوح ما بين نصف فرنك وفرنك فرنسي قديم. مما سبب ذلك انتشار ظاهرة البطالة بقوة.³ والمتتبع للمعطيات التقديرية "الإحصائية" عن سكان البلاد في الفترة المدروسة يلاحظ أن نمو السكان قد مر بمرحلتين أساسيتين:

¹ محمد صبري محسوب، الجغرافيا الطبيعية أسس ومفاهيم حديثة، دار الفكر العربي، للنشر والتوزيع، القاهرة، 1996، ص 52.

² الجليلي صاري، الكارثة الديمغرافية 1867-1868، تر: عمر المعراجي، الجزائر، 2008، ص 87.

³ دادة، المرجع السابق، ص 99.

أ- مرحلة الركود والتراجع السكاني، وتبدأ من بداية فترة الإحتلال لتنتهي سنة 1886، وهي أخطر مرحلة مر بها نمو سكان الجزائر، إذ ظل فيها عدد السكان يتجه نحو التذني باستمرار حتى بلغ 2.462.935 نسمة، بعد أن قدر سنة 1843 بحوالي ثلاثة ملايين نسمة، ويعود ذلك إلى عدة عوامل من أهمها: الأمراض والأوبئة التي سدرسها لاحقا التي اجتاحت الجزائر خلال سنوات 1851 و1866 و1868، وأودت بحياة عدة مئات من الآلاف، ثم الحروب الاستعمارية والثورات الوطنية التي شهدتها الجزائر ابتداء من سنة 1849 وحتى سنة 1881، وأخيرا انخفاض المستوى الصحي العام لقلة المصحات والأطباء (50 وفاة للألف).

ب- مرحلة النمو السكاني البطيء، وتمتد من سنة 1886 وحتى سنة 1914، وهي مرحلة مستقرة دامت 28 سنة، حيث كانت الزيادة الطبيعية فيها تتراوح بين 0.4 % و 1.7 %¹.

جدول رقم 59: نقصان السكان في كل من قسنطينة وتبسة وقالمة من 1866 إلى 1869.²

الدوائر	العدد/ نسمة	النسب/ المئوية %
قسنطينة	61.824	40
تبسة	18.314	44
قالمة	6.644	18

من خلال الجدول الذي يبين نقصان السكان في كل من قسنطينة وتبسة وقالمة من 1866 إلى 1869 نجد أن: التقديرات الإحصائية تشير إلى انخفاض في عدد السكان بتبسة إذ بلغ 18.314 نسمة بسبب المجاعة والأمراض فتناقص بنسبة 44% من العدد الاجمالي. والأمر كذلك في قسنطينة وقالمة رغم أنهما ليستا جزء من الخط إلا أن تأثير المجاعة أثر على كامل عمالة الشرق، فانخفض عددهم في مدينة قسنطينة 61.824 نسمة أي بنسبة 40%، والأمر كذلك بالنسبة لقالمة التي انخفض عدد سكانها إلى 6.644 نسمة أي 18%.

لقد ذكر المؤرخ أندري نوشي أن الوفيات أثرت تأثيرا كبيرا على السهول العليا والواحات أكثر من المناطق الساحلية.³ كما كتب: (إننا نخشى أن الفقر بموكبه البائس سيظهر عن قريب في دائرة تبسة.. أن الجزائريين " الأهالي" الذين جنوا بعض القناطير من القمح باعوا الجزء الباقي ويضيف أننا نتذكر أن

¹ السويدي، المرجع السابق، ص . 70.

² صاري، الكارثة الديمغرافية، المرجع السابق، ص . 124.

³ المرجع نفسه، ص . 123.

هذه الدائرة هي من بين الدوائر التي تضررت كثيرا بشرا ومواشيا من جراء المجاعة سنة 1866 وهذا مس كل جنوب المقاطعة بكثرة الوفيات، أما الناحية الحدودية لتبسة فقد انقرضت المواشي وأصبحت المجموعات بشدة مثلما أكدت السلطات المحلية على ذلك وقد إجتاح الوباء الفتاك السكان المحرومين من كل شيء والذي تسبب في موت أعداد هائلة لا يمكن تقديرها نظرا للإنبهار المعنوي الذي وصل إليه قادة "الأهالي".... أما أمام شساعة الكارثة فإن الناجين فروا في كل الاتجاهات نحو بسكرة وفي الجريد التونسي وفيما يخص أولاد سيدي عبيد الذين كانوا في زمن مضى أقوياء فلم يبق منهم إلا ستون خيمة فقيرة جدا). إذا كانت الوفيات أقل قوة في دائرة قسنطينة فالحسائر في الأرواح على عكس من ذلك عديدة لأن نقصان عدد السكان المسجل رسميا سنة 1869 يتجاوز قليلا 60 ألف.¹

ثالثا: الهجرة وأسبابها.

- الهجرة:

الهجرة ظاهرة ديمغرافية هامة تميز بها الإنسان على مر العصور وهي "إنتقال السكان من مجال جغرافي إلى آخر، مما يحدث تغييرا في توزيعهم في أي منطقة وما يترتب على ذلك من نتائج إيجابية أو سلبية على المناطق المهاجر منها و إليها".² فشهدت الجزائر منذ الغزو الفرنسي نشاط لهذه الظاهرة كثيف وافدا إليها من فرنسا وأوروبا، كما عرفت أيضا هجرة السكان المحليين في سنوات لاحقة إلى فرنسا وأوروبا ونحو المشرق العربي إلا أنها كانت اضطرارية وقد تنوعت بين التوجه إلى خارج الجزائر أو نحو الداخل لاختلاف دوافع الهجرة بنوعيتها ليست بضرورة نفسها وهي حركة تشارك في النمو السكاني بالمرتبة الثانية بعد الزيادة الطبيعية، كما أنها تشكل حلقة ربط بين التجمعات وتساهم بشكل كبير في نمو المراكز الحضرية.³

- هجرة الأوروبيين نحو الجزائر:

إن هجرة الأوروبيين إلى المستعمرة حملت الكثير من المغامرين وطالبي الثراء فظهر مجتمع دخيل بدأ يتزايد في القرى الإستيطانية. وقد شجعت الحكومة الإستعمارية أبوابها أمام هؤلاء على مصراعها فتدفق على المستعمرة مهاجرون من كل أصقاع أوروبا قصد التغيير الديمغرافي للسكان.⁴

¹ صاري، الكارثة الديمغرافية، المرجع السابق، ص . 125.

² بوجمعة أبو النش، البنية العقارية وتأثيرها على توجيه وتنظيم المجال العمراني، دراسة حول بلدي بئر الخادم، جسر قسنطينة، رسالة ماجستير، هيئة إقليمية، جامعة العلوم والتكنولوجيا هواري بومدين، الجزائر، 1997، ص . 134.

³ نوشي، الجزائر بين الماضي والحاضر، المرجع السابق، ص . 326.

⁴ فرحات، ليل الاستعمار، المصدر السابق، ص . 122.

ولقد بلغ عدد المستوطنين الأوروبيين في الأربعينيات حوالي ثلاثة مليون، أغلبهم من الفرنسيين، ويمثل العديد منهم الجيل الثالث أو الرابع، وشهدت البلاد أولى المحاولات وأكثرها تنظيماً وتصميماً لإقامة مستعمرة استيطانية كبيرة وتحويلها إلى جزء من البلد الاستعماري الأم. ولكن المشروع إتخذ مسارا غريبا نظرا لانخفاض معدل المواليد في فرنسا لدرجة لا مثيل لها في أي بلد آخر، ومن ثم لم تتعرض لأي ضغوط سكانية. ومن هنا، كانت جمهرة الوافدين إلى الجزائر لا تتكون من فرنسيين، وإنما من سكان المناطق الساحلية في بلدان البحر المتوسط الأخرى مثل: اسبانيا وإيطاليا، ومالطة، وكذلك من كورسيكا ومقاطعة بروفانس، وتفيد التقديرات أن عدد المستوطنين من أصل فرنسي لم يتجاوز 20% في سنة 1912.¹

لقد كان للمعارضين السياسيين لحكومات باريس آنذاك نصيبا لا يستهان به في تحقيق قلب موازين القوى لتجاوز مسألة النقص العددي بالبلاد، وتحويلها إلى منفى لغير المرغوب فيهم يبنى بمواصلة أحداث هزات وتصدعات عميقة في النسيج الاجتماعي الجزائري لصالح الاستيطان.²

فلم تكن الجزائر كغيرها من المستعمرات لأنها لم تشهد فقط استعمارا اقتصاديا فحسب، وإنما كان أيضا مسرحا لعملية استعمار (استيطاني)، وبحيث لم يعد الأجانب يشكلون فيها الطبقة البرجوازية وحدها، وإنما كان منهم العمال والفلاحون أيضا.³

وفي الفترة الممتدة ما بين سنتي 1851-1872، وفد إلى المستعمرة مائة ألف مهاجر من فرنسا ومن بلدان أخرى، في نفس الوقت الذي انخفض فيه معدل الوفيات، كما حصل حوالي 25 ألف يهودي على الجنسية الفرنسية وفي الفترة 1870-1871، أدى ذلك إلى ارتفاع عدد السكان الأوروبيين إلى ما يزيد عن 250 ألف.⁴

أما في الفترة 1871-1901 تسارعت حركة الهجرة، وانضمت إليها جماعات من الفرنسيين الذين أقبلوا من إقليمي الألزاس واللورين للاستفادة من الأرض التي توزع على الوافدين ومن تطور زراعة الكروم في أعقاب الأوبئة التي أصابت المزارع الفرنسية، ومهاجرين أسبان أقبلوا على المستعمرة هربا من الحروب الأهلية. وإلى جانب الهجرات كانت هناك أيضا زيادة طبيعية، حتى بلغ العدد الإجمالي للسكان الوافدين

¹ العيسوي، المرجع السابق، ص . 158.

² كلود هنري وآخرون، الاستعمار الفرنسي في المغرب العربي، تر: محمد عتياني، دار المعارف للنشر والتوزيع، 1980، ص . 102.

³ صاري وقداش، المقاومة السياسية، المرجع السابق، ص . 56.

⁴ عمار هلال، الهجرة الجزائرية نحو بلاد الشام 1847-1918، دار هومة، الجزائر، 2007، ص . 82.

634 ألف نسمة في سنة 1901. وفي خلال القرن العشرين تباطأت الحركة، ولكن مع تزايد عدد الأوروبيين في الجزائر بمعدل 1 % كل سنة، وتفيد التقديرات أن عدد المستوطنين من أصل فرنسي بحت لم يتجاوز 20 % في سنة 1912.¹

من هنا، كانت جمهرة الوافدين إلى الجزائر لا تتكون من فرنسيين، وإنما من سكان المناطق الساحلية في بلدان البحر المتوسط الأخرى مثل اسبانيا، وإيطاليا، ومالطة، وكذلك من كورسيكا ومقاطعة بروفانس. وبالرغم من المحاولات المتعددة التي بذلت للاستيطان في المناطق الريفية كان 80 % من السكان الأوروبيين يقيمون في المدن، وأصبحوا هم العنصر السائد فيها. فكانت هناك حوالي 25 ألف مزرعة أوروبية، أغلبها واسعة المساحة، تمثل حوالي 40 % من الأراضي الزراعية الخاصة.²

- **هجرة الجزائريين داخليا وخارجيا:** وفي مقابل ذلك حدثت هجرة عكسية، ابتداء من مطلع القرن العشرين كان المجتمع الجزائري - في المدن خاصة - يشهد تحولا هاما يدل دلالة قاطعة على أن سكان المدن، لم يكونوا ينفرون من التقدم والتجديد، بل من الواقع الاستعماري المرير ونزوحهم من الريف ناحية المراكز العمرانية. كما شهد إقليم تبسة وبونة وغيرها هجرات ناحية أقاليم أخرى داخل الوطن وخارجها.³

يتفق المهتمون بقضايا الهجرة، على أن حركة الاستيطان الفرنسي في الريف الجزائري نتجت عنها حركة خارجية وأخرى داخلية، قام بها الفلاحون بحثا عن أسباب العيش، بعد أن فقد معظمهم ملكيته الزراعية، وأن قطعة الأرض التي بقيت في حوزة البعض الآخر، لم تعد تكف لإعالة أسرته، أما لمساحتها المحدودة، أو لقلّة الإمكانات المادية لفلحها.⁴

¹ العيسوي، المرجع السابق، ص . 159.

² الجمل، المرجع السابق، ص . 271.

³ هلال، المرجع السابق، ص . 71.

⁴ السويدي، المرجع السابق، ص . 65.

لهذا يلاحظ أن هجرة الجزائريين لفرنسا تعود - في الغالب- إلى عجز الأرض التي بقيت في حوزتهم - عن توفير الغذاء لهم، وفقدانهم السيطرة على أراضيهم، فكانت الأموال التي يرسلها المغتربون إلى أهاليهم في الجزائر، كمحاولة لإعادة شراء الأراضي التي افتكت منهم من قبل الكولون، لقول أحد

الجزائريين المغتربين للمستعمر: (لقد اغتصبتم منا الأراضي بقوة السلاح ونحن سنستعيدا بقوة الدورو¹).²

ويدعم هذا القول أن مناطق المهاجرة في المستعمرة هي المناطق التي اختل فيها التوازن بين السكان والموارد الزراعية، كما هو الحال في المناطق المكتظة بالسكان حول مدن الجزائر ووهران وعنابة، وهي المناطق التي ظهرت في ضواحيها تجمعات سكان الأكواخ والأحياء القصديرية- التي سنخصها بالذكر في المبحث الأخير من هذا الفصل-.

إذا فهجرة الجزائريين إلى فرنسا يمكن أن نطلق عليها هجرة جوع وليست ميل فطري لدى السكان إلى التنقل لطبيعتهم البدوية، وهي أيضا ليست ناتجة عن عوامل حضارية تأثر بها السكان ففضلوا الوسط الحضاري الفرنسي على وسطهم الجزائري، كما يدعى بعض الكتاب الفرنسيين.³

عانى العمال الجزائريون سوء المعيشة وندرة السلع وارتفاع أسعارها، وانتشرت البطالة. وعاش الذين حصلوا على عمل سواء في المناجم أو سكك الحديد أو الموانئ أو في مزارع المستوطنين، مخاطر العمل غير المؤهل وسيء الأجرة، والذي كان مدعم بالتمييز العنصري.⁴

فحركة العمال داخل القطاعات السابقة الذكر أوجد نوعا من الهجرة الداخلية، التي سمحت بانتقال العمال الجزائريين من مركز إلى آخر الأمر الذي شكل نوعا من الشبكات العمالية الجزائرية، وظهر ذلك أكثر بفعل الانتقال إلى خارج الجزائر باتجاه فرنسا التي تعني عجزا في اليد العاملة، فأصبح هؤلاء يعملون في الأعمال الشاقة في مصافي البترول ومصنع الصابون، وبميناء مرسيليا، وآخرين يعملون في مناجم الفحم والصلب والحديد في شمال فرنسا، وهناك من كان يعمل بباريس في مصفاة سكر وشركة النقل

¹ وللعلم فإن هذه الأراضي قد فقدت قيمتها الحقيقية وارتفعت أسعارها إلى أكثر من خمسة مرات. انظر: بوجمعة، المرجع السابق، ص . 155.

² بن الشيخ، المرجع السابق، ص . 242.

³ المرجع نفسه، ن . ص.

⁴ سعد توفيق عزيز البزار، "تطور الحركة العمالية والنقابية في الجزائر بين عامي 1830-1962"، مجلة التربية والعلم المجلد 19، العدد: 5، جامعة الموصل، 2012، ص . 7.

العمومية.¹ فكان لعامل الهجرة الخارجية الأثر البالغ في تكوين تكتلات عمالية جزائرية مغاربية داخل النقابة الوحيدة المنفتحة على الأجانب والمهاجرين (النقابة الشيوعية) آنذاك.²

لقد مورست النقابية في فرنسا في 21 مارس 1884 كوسيلة للحماية والدفاع عن الحقوق العمالية، ومنذ هذه الفترة عرفت فرنسا تعددية نقابية واسعة، ولعل أبرز تلك النقابات التي ميزت عالم الشغل بفرنسا الكنفدرالية العامة للشغل C.G.T، وتعتبر أولى تلك النقابات والأكثر تأثيراً بالنظر إلى تاريخها، كما كان لها دورا بارزا في تعبئة وتشكيل النقابيين الجزائريين الذين إلتحقوا بها خلال الفترة الاستعمارية، ولها الأثر الواضح في تشكيل نقابة جزائرية من الناحية التنظيمية والإيديولوجية.³

سعت التنظيمات النقابية الفرنسية إلى إيجاد امتدادات لها - تنظيمية وإيديولوجية - في الجزائر، وهذا شأن المعلم ماكسيم غليون⁴ الذي نادى بالعالمية البروليتارية، كما تنسب إليه تأسيس النقابة الأولى لعمال السكك الحديدية في مجموعة بونة - قالمة، وأسس كذلك بورصة العمل في بونة سنة 1907، كما يعتبر هذا الأخير المنظم للحركة النقابية في الجزائر والذي أخذ مكانا داخل الكونفيدرالية العامة للشغل الفرنسية، وكان المنشط لفيدرالية الاشتراكيين والتي صارت في ما بعد الحزب الشيوعي في سنة 1920، كان يؤمن بنهضة المستعمرات من خلال المدرسة والنقابة.⁵

كانت جميع النقابات⁶ الجزائرية تنشط تحت تأطير النقابة الفرنسية، تطابقا مع قانون 1884 الذي ينظم كيفية تأسيس الجمعيات والمنظمات المهنية، حيث تم تنظيم هذه المنظمات النقابية على هيكلين :
- الشكل الأفقي: كان يضم اتحادات المقاطعات الثلاث: الجزائر، قسنطينة، وهران. ويشمل كل النقابات التابعة للمقاطعة التي ترتبط مباشرة بباريس.

¹ جابي عبد الناصر، الجزائر من الحركة العمالية إلى الحركات الاجتماعية، المعهد الوطني للعمل، الجزائر، 2001 ص.63.

² عبيد أحمد، "على درب نضال العمال الجزائريين لتحقيق الاستقلال النقابي إبان الوجود الاستعماري"، مجلة المرشد، العدد: 9، الجزائر، 1988، ص. 91.

³ Gallissot René, **Dictionnaire biographique du mouvement ouvrier Maghreb Algérie: engagement sociaux et question nationale de la colonisation à l'indépendance de 1830 à 1962**, édition de l'ATELIER, Paris, 2006, p. 52.

⁴ ماكسيم غليون: نقابي اشتراكي فرنسي ممن يميلون لفكر جاست، كان يمارس مهنة التعليم الابتدائي بسيدي بلعباس، وكان المتحدث باسم الفرع الشيوعي النقابي للمنطقة. أنظر: حسين زبيري، ظروف بروز الحركات العمالية في الجزائر 1880-1956، باحث مشارك في ملتقى بجامعة الجلفة -زيان عاشور-، ص. 17.

⁵ عبد القادر بغلول، تاريخ الجزائر الحديثة، دراسة سوسولوجية، دار الحداثة للنشر والتوزيع، بيروت، 1983، ص. 88.

⁶ الحركة النقابية: يقتصر مصطلح الحركة النقابية على الفعاليات والنشاطات التي تقوم بها النقابات في الجهة الصناعية بالدرجة الأولى وفي قضايا اقتصادية لحماية مصالح أعضائها في علاقات العمل، أي حث السلطات الحكومية على إصدار قوانين العمل والضمان الاجتماعي. أنظر: البزار، المرجع السابق، ص. 14.

- **الشكل العمودي:** يضم فيدراليات الأسلاك المهنية والقطاعات التي بدورها تجمع الفروع النقابية للمؤسسات لنفس النشاط، هذا التنظيم كان سائداً إلى نهاية الحرب العالمية الأولى التي أحدثت نتائجها أوضاعاً جديدة في العالم. فبعد هذه الفترة شهدت فرنسا موجات من الهجرة نحوها، وهذا لتغطية النقص في المصانع واليد العاملة التي تم استخلافها بالعمال من المستعمرات خاصة من دول شمال إفريقيا.¹ وقد ميز الباحثين بين مرحلتين من مراحل ظهور الطبقة الاجتماعية الباحثة عن العمل:

- **المرحلة الأولى (1830-1880):** حيث بدأ يتشكل فيها قطاع الملكية الاستعمارية بمصادرة أراضي الجزائريين، وإبعادهم إلى الأراضي الوعرة أو ضعيفة الإنتاج. ويتحول فيها الفلاح إلى عامل يومي أو خماس ملحق هامشياً بملكية المستوطنين. مما أدى إلى ظهور كتلة من الفلاحين بلا أرض، ولا عمل، ولا تأهيل في قطاع الصناعة الاستخراجية. بالتالي اتجهت الجماهير الريفية نحو المدن تدريجياً بحثاً عن العمل.

- **المرحلة الثانية (1881-1914):** وهي المرحلة التي شهد فيها الاستعمار استقراراً. فظهرت فيها قوى جديدة في المجتمع، ونشبت صراعات عمالية متعددة الأشكال، وإضرابات وتظاهرات خاصة بعد الحرب العالمية الأولى.²

من هنا ندرك معاناة العمال الجزائريون خلال الفترة الاستعمارية من استغلال الرأسمالية الفرنسية، ذلك أن منظومة قوانين العمل في المستعمرة قبل سنة 1914، كانت مجعولة لحماية أرباب العمل، وتسهيل كافة السبل لهم لاستغلال الأرض وثرواتها، وإقامة إمبراطوريات مالية على كاهل البروليتارية الجزائرية المضطهدة، واستغلال اليد العاملة الأهلية الوفيرة وغير المؤهلة لدرجة الاستعباد. وعندما نالت الطبقة العاملة في المستعمرة، بعض المكاسب المهنية، في عهد حكومة الجبهة الشعبية، لم تتغير ظروف العمال الجزائريين كثيراً، إذ ظل ينظر لهم على أنهم طبقة بروليتارية دنيا، لا يحق لها أن ترتقي إلى مستوى العمال الأوروبيين.³

أما الهجرة الداخلية فقد أخذت مستويين، تمثل المستوى الأول في الهجرة الداخلية نحو المناطق الغنية المتمثلة في مزارع الأوروبيين في سهول متيجة وعنابة ووهران، وتمثل المستوى الثاني في الهجرة الداخلية من الريف إلى المدن بحثاً عن عمل دائم، وكانت المدن القصدية (بضواحي المدن الكبرى)

¹ هيمو تنيوموشوفسكي، "العوامل والآليات الموضوعية لتشكيل الطبقة العاملة في الجزائر خلال الفترة السيطرية الاستعمارية"، مجلة منظمة العمل العربية، العدد: 3، الجزائر، 1979، ص 41 - 43.

² Sraieb Noureddine, **Le mouvement ouvrier Maghrébin**, Edition de C.N.R.S, paris, 1985, p. 123.

³ صالح فيلاي، إيديولوجيات الحركة الوطنية الجزائرية، مركز دراسات الوحدة العربية، ط - 2 - ، بيروت، 1999، ص 15.

هي القنوات التي تمر من خلالها اليد العاملة الريفية باتجاه المدن.¹ - أنظر ملحق الصور صورة رقم 13 انتشار البيوت القصديرية نتيجة السياسة الاستيطانية-.

في هذا الصدد، كتب المتقف الجزائري *ابن علي فخار* " الذي عاصر الأحداث، مقالا سنة 1908 يصف فيه هذا التحول قائلا : "منذ عشرين سنة خلت، السكان المحليين بمدينة عنابة يتأثرون بحياة العصر. فهو ينتقل تدريجيا من النمط الاجتماعي التقليدي إلى نمط حياة معاصرة..".² فالهجرة حرمت الجزائر من أيدي أبنائها العاملة من جهة ووفرت يد عاملة رخيصة للصناعة الفرنسية من جهة أخرى، وتأتي أهمية هذه الهجرة في الأعداد الكبيرة المهاجرة من المسلمين الجزائريين في فترات زمنية معينة، وعلى سبيل المثال بلغ عدد العمال الجزائريين في فرنسا سنة 1912، خمسة آلاف عامل.³

كما ترسم صحيفة "الحق الوهراني" التي كانت تصدر بين سنتي 1911- 1912 صورة تختلف عن الصورة التي جاء بها *مارسي* في تقريره إذ تقول: " يعتبر المتقف العنابي نموذجا حيا لحركة النهضة التي يشهدها الوسط الجزائري في المستعمرة. وإذا كان الشباب يضطر إلى الهجرة ومغادرة الوطن، فذلك بفعل القوانين الاستعمارية الجائرة ". ويمكن أن نلخص أسباب الهجرة في العناصر التالية:

- البؤس والفقر الذي كان يعيشه الجزائريون.
- رفض السكان المحليين للسياسة الاستعمارية بل للوجود الاستعماري أساسا.
- تدهور الريف بسبب قوانين مصادرة الأراضي الجائرة في حقهم وبعض الكوارث الطبيعية كما حصل من اجتياح الجراد الذي أتلّف المحصول الزراعي خلال الفترة 1908- 1910.
- الضرائب المفروضة الثقيلة التي كان يدفعها السكان للإدارة.
- إرغام الفلاحين للتنازل عن أملاكهم، وماشيتهم لصالح المستوطنين وبعض التجار الجشعين.
- إلى جانب هذه العوامل، يعتبر *فازني* " قانون التجنيد الإجباري 1912 والعمل بالسخرة بمثابة "قطرة الماء التي أطفحت الإناء" فساد القرى جو من اليأس دفع سكانها إلى مغادرة أراضيهم والهجرة إلى بلاد الشام والحجاز.⁴

كما يذكر المؤرخ ش. ر. *أجيرون* محلا الوضع في الجزائر: (أفاد التقدم الاقتصادي لنفس الفترة الفلاحين بشكل واسع، فأصبحت أسعار القمح والشعير مريحة كثيرا مما سبب توسعا في الأراضي

¹ السويدي، المرجع السابق، ص . 65.

² هلال، المرجع السابق، ص . 209.

³ جغلول، المرجع السابق، ص . 150.

⁴ هلال، المرجع السابق، ص . 55.

المزروعة منهما، لكن الاتجار بالحبوب والماشية والأصواف ودفع الضرائب المتزايدة نقديا سببا نموا ملحوظا في الممارسات الربوية)¹. كما أخذت التجارة الداخلية امتدادا واسعا، مما أدى إلى ارتفاع في الأسعار، حيث استأثر التجار بكل منافع حجم المبادلات².

ونستنتج من خلال الدراسة الديمغرافية السابقة أن:

- وجود خط سكة بونة - تبسة ساهم في زيادة عدد الأوروبيين بعد إنشاء المراكز الاستيطانية على طول الخط خاصة في المدن، في حين شهد عدد السكان المحليين تناقصا بعد مصادرة أراضيها الخصبة وتهجيرهم إلى المناطق الجبلية (القاحلة).

- ارتفاع في عدد وفيات الجزائريين نتيجة لنقص الرعاية الصحية، وانخفاض في عدد المواليد نتيجة للفقر وتدميرا لوحدة القبيلة والأسرة الجزائرية، وانخفاض في معدلات المواليد مما أثر على الزيادة الطبيعية.

- ساهم خط السكة في اتساع حركة الهجرة نحو المناطق الداخلية بعد السيطرة العسكرية وقمع الانتفاضات الشعبية.

¹ أجيرون، تاريخ الجزائر المعاصرة، المرجع السابق، ص . 29.

² بن أشهنو، المرجع السابق، ص ص . 56 - 62.

المبحث الثالث: الآثار الاجتماعية.

أولاً: النسيج الاجتماعي.

يجمع الكثير من المؤرخين، الذين درسوا جوانب من الحياة الاجتماعية للمجتمع المحلي خلال فترة الاحتلال الفرنسي، على أن السياسة الاستعمارية التي قامت على مصادرة أراضي السكان المحليين وطرد الرعاة، ومربي الماشية من الغابات، ومحاصرتهم بمختلف أنواع الضرائب، تسببت خلال الفترة ما بين سنوات 1900-1914، في تغيرات جوهرية بتحويل الفلاحين إلى خماسين أو عاطلين عن العمل تماماً. حيث زاد عدد الخماسة بنسبة 5.8 %، وعدد العمال الزراعة بنسبة 13.68 %، وأدت إلى إفقار الفلاح الجزائري، وتراجع نشاطه الاقتصادي وتفقر الترحال وحدثت تغيرات عميقة في المجتمع المسلم.¹

فأمام عمليات نزع الأراضي، وفرض الضرائب المتنوعة، فقدت العديد من العائلات أراضيها ومواشيها،² وآلت إلى حالة البؤس الشديد، الأمر الذي دفعها إلى الإلتجاء نحو القرى الاستيطانية، للبحث عن عمل (كخماسين أو أجراء)، وبعضهم أصبح يعيش حياة تشرد وتسول شديدين، أما القسم الآخر الذي حاول استرجاع جزء من أملاكه، التي انتقلت إلى الوافدين بطرق مختلفة، فقد أكثر اللجوء إلى الإقتراض من الشركات، وهذا ما وضعه في حالة أسوأ مما كان عليها، إذ أن مجموع ما يفترضه يتحول في أغلب الأحيان إلى سندات (قروض) ربوية، وقد لعب المستوطنون واليهود دوراً أساسياً في تفجير جمهور الفلاحين.³

فالأشكال الأولى للتغلغل الاستعماري في البلاد، حولت العديد من الشرائح العاملة سواء بالقطاع الزراعي أو الحرفي، إلى عمالة يعيشون على قوة عملهم، وأثر في انتقالهم إلى العمل بالأجرة لدى الشركات الفرنسية الرأسمالية. ساعدت المناطق الداخلية، التي سيطرت عليها الصناعة الاستخراجية على تثبيت العديد من القرويين بشكل دائم، داخل شبكة قرى استيطانية، ومدن صغيرة، ومتوسطة مثل: الوزنة، وبوخضرة.⁴

إن البنية الاقتصادية للمنطقة، كانت تشمل ريفاً زراعياً معزولاً نسبياً عن اهتمامات رأس المال الخاص الفرنسي، واستثماراته في الجزائر. وكانت تركز إلى اقتصاد زراعي اكتفائي متوازن، يتعايش مع تجارة داخلية على مستوى المنطقة. ولكن غناها بالثروات المعدنية، جلب إليها الرأس المال الاحتكاري،

¹ عبد الوهاب شلالي، دور عمال المناجم الجزائرية، المرجع السابق، ص . 145.

² زوزو، الأوراس إبان فترة الاحتلال الفرنسي، المرجع السابق، ص.294.

³ بن نبي، ميلاد مجتمع، المصدر السابق، ص . 112.

⁴ المصدر نفسه، ص . 146.

الذي استحوذ على المناجم وقطاع سكة الحديد، والأراضي الشاسعة المجاورة لها مقابل مبالغ زهيدة.¹ كما جلب إليها بعض المستوطنين المغامرين، الذين استحوذوا على خيرة أراضيها، من دون استغلالها. واكتفوا باكتراثها لبعض صغار الفلاحين المحليين.²

عبر **الشريف بن حبيّس**،³ ذو الثقافة الغربية عن قلقه من التخلف الذي كان يعيشه الشعب الجزائري سنة 1914: (لقد تخلينا عن العلوم والفنون وبقينا معزولين، إننا لم نبذل أي مجهود لإتباع الأمم الكبرى المجاورة في تقدمها وبقينا في المؤخرة... حينئذ سحقتنا، بصاعتها، الآفات والفاقة التي يمكنها أن تلد كل الرذائل).⁴

أدى دخول أسلوب الإنتاج الرأسمالي إلى المستعمرة في القضاء على اقتصاد الاكتفاء الذاتي للسكان المحليين أو عزلهم في مناطق جبلية ضيقة هامشية، وحتى هذه الأماكن المعزولة كانت في علاقة مع السهول التي سيطر عليها المستوطنون. كان على سكان هذه المناطق الفقيرة أن ينتقلوا إلى المدن كعمال أجراء في ورشات الأشغال العمومية والمناجم والمزارع الكبرى، أو في ورشات جمع الحلفاء والفلين وغيرها.⁵

لقد ظهر اقتصاد السوق بالمعنى الحقيقي للكلمة، سواء في الفلاحة أو في غيرها من القطاعات. وقد لعبت وسائل النقل الجديدة، وخاصة سكة الحديد دورا بارزا في ربط مختلف الجهات ببعضها اقتصاديا. بعبارة أخرى أصبحت البلاد سوقا موحدة في إطار السوق الدولية الاستعمارية الفرنسية.⁶ إن الهاجس الذي أرق أعضاء الحكومة الاستعمارية، هو كيفية الوصول إلى السيطرة على دواليب حركية المجتمع الجزائري وتوقيف مساره الطبيعي فارتأى البعض منهم بضرورة تفكيك الوحدة الاجتماعية الطبيعية واستبدالها بأخرى اصطناعية.⁷

كما شكل قانون الحالة المدنية سنة 1882، بغض النظر عن أهدافه وأهميته، دورا كبيرا في تدعيم هذا التفكيك بما فرضته من ضرورة إضافة لقب عائلي إلى الاسم الشخصي، إذ لم تكن الألقاب الجديدة مطابقة للعلاقات الاجتماعية القائمة على علاقات القرابة. هناك أشخاص ينتمون إلى نفس العائلة أعطيت

¹ جغلول، المرجع السابق، ص . 122.

² فرحات، ليل الاستعمار، المرجع السابق، ص . 71.

³ **بن حبيّس**: هو أول كاتب جزائري يكتب باللغة الفرنسية، ولد سنة 1885 بولاية قسنطينة، موثق ودكتور في القانون، من بين النخبة الشاعرة بالتمزق، حاملا للجنسية الفرنسية. أنظر: عبد الحميد زوزو، **الفكر السياسي للحركة الوطنية والثورة الجزائرية**، الجزء الأول، دار هومة، الجزائر، 2012، ص . 66.

⁴ عباد، **المعمرون والسياسة الفرنسية في الجزائر**، . المرجع السابق، ص . 171.

⁵ دسوقي، المرجع السابق، ص . 37.

⁶ زغلول، المرجع السابق، ص . 112.

⁷ فيلال، المرجع السابق، ص . 22.

لهم ألقاب مختلفة. كما لعبت كتابة الأسماء باللغة الفرنسية دورا آخر يتمثل في تشويه الأسماء وإبعادها عن أصولها العربية أو الأمازيغية. هذا بعد أن شوهدت أسماء المدن والأماكن وغيرها.¹ ويمكن أن نلخص دمار النسيج الاجتماعي فيما يلي:

- تدمير النسيج القبلي الذي كان يحكم العلاقات الاجتماعية وضمحل دور القبيلة.
- تدمير الأسرة المحلية بجلب عادات وتقاليد دخيلة على الهوية الجزائرية ذات البعد العربي والإسلامي.
- تدمير الأسر النبيلة والمحافظات لتفقيرها واختزال دورها وتغيير الألقاب والأسماء التي تطلق عليها. فبعد قانون 1873 عن الملكية الفردية، فرض الفرنسيون لقباً لكل مالك وهكذا تم التصويت على قانون 1882. تضمن وجوب بطاقة مع الاسم العائلي واغضب هذا القانون الجزائريين عندما طبق من طرف موظفين عنصريين.

أولاً لأن الألقاب التي أعطيت لهم كانت مضحكة أو مهينة. أسماء فرنسية أو عربية لحيوانات مثل: شادي' قرد' أو رأس كلب أو خامج أو فرطاس أو عقون بغض النظر عن الأسماء الفاحشة (بويغلة - بومعزة - بوراس - بوحمار -...). وفيما بعد لأن العائلات الجزائرية كانت ترى في تلك الاجراءات الجديدة شكلاً مخيفاً للإحصاء من أجل دفع الضريبة أو الخدمة العسكرية.²

- جلب بعض العادات السيئة للمجتمع داخل المدن كالخمرات.
- تحول النمط العمراني التقليدي إلى أوروبي بما لا يتماشى مع التقاليد والمعتقدات خاصة داخل المراكز الاستيطانية.

- تسخير القوانين لمزيد من التدمير الحياة الاجتماعية الجزائرية والرفع من شأن العملاء بفرنسا.
- أن مشروع السكة لم يكن إلا وسيلة لتسخير العمالة الرخيصة من فقراء الجزائريين بأجور زهيدة مما أدى إلى تدني المستوى المعيشي.
- إندثار بعض التقاليد الجزائرية والنمط التقليدي: كترية الخيل والفروسية التكافل الاجتماعي وانتشار عدة ظواهر داخل المجتمع الجزائري دخيلة كالربا والسرقه والاعتصاب...³ وكل هذه المظاهر سنحاول التعرّيج عليها لاحقاً.

بعد الهدم الاجتماعي، القائم على تحقيق مصالح فرنسا والمستوطنين، كان لا بد من قيام بناء جديد. وروابط جديدة لكنها أوسع من القبيلة والعشيرة، في إطار الأمة. هذا النمط الجديد ساهمت في بنائه نفس المؤسسات التي أقامها الاحتلال خدمة لمصالحه الخاصة، هكذا ينتج الاستعمار نقيضه بنفسه.

¹ عباد، المعمرون والسياسة الفرنسية في الجزائر ..، المرجع السابق، ص . 175.

² قداش، جزائر الجزائريين، المرجع السابق، ص . 224.

³ المرجع نفسه، ص . 176.

ثانيا - واقع التعليم والصحة.

أ- في مجال التعليم:

حاولت سلطات الاحتلال تنظيم تعليم خاص بالجزائريين لتكوين أفراد موالين لها، فقد كان فتح مدرسة في نظر الفرنسيين: (أخطر من فتح مصنع لإنتاج الأسلحة والذخائر استعدادا للثورة، وأخطر من فتح محششة يدار فيها الأفيون والكوكايين وبقية السموم). كما ذكر ذلك الشيخ فضيل الورتلاني¹. فأصدرت مراسيم تأسيس المدارس والمعاهد العربية الفرنسية والإشراف على التعليم العربي الإسلامي ووضعه تحت الإدارة الاستعمارية. إذ تقرر بموجب مرسوم 30 سبتمبر 1850، إنشاء المدارس الحكومية الثلاث لتكوين أعوان إدارة في الوظائف الدينية والقضائية والتعليمية والإدارية، في كل من تلمسان وقسنطينة والمدينة².

لقد بلغ عدد تلاميذ المدرسة 'الأهلية' العربية في تبسة سنة 1862، 54 تلميذا جزائري و11 أوروبي، وفي السنة الموالية ارتفع عدد المتدربين الجزائريين إلى ستون تلميذا والأوروبيين إلى عشرة، وكان المدرس متفائلا لأنه بدأ في تدريس مواد التاريخ والجغرافيا والحساب، وفي سنة 1865، ارتفع عددهم إلى 85 تلميذا منهم 15 أوروبيا، وقد أصبحت قاعتا التدريس المؤجرتان من أملاك الحبوس لا تكفيان، فبنيت مدرسة بالقرب من باب كاركلا انتقل إليها التلاميذ³.

فكان للمكاتب العربية دورا بارزا في استقطاب فئة خاصة من أطفال الجزائريين إلى المدارس المختلطة وتعميم الفرنسية عن طريق بعض الوسائل التحفيزية، كحضور أحد ضباط تلك المكاتب وهو سيريزيا سنة 1868 بالمدرسة المختلطة بمدينة تبسة، حفلا لتوزيع الجوائز على الناجحين حيث ألقى كلمة بالمناسبة، موجها فيها التهاني والتشجيعات لهم مبينا لهم محاسن التعليم. كما بين للآباء أن التعليم الفرنسي مستقل عن الأمور الدينية، وأن الحضارة الأوروبية تسير نحو هدف واحد، كانت قد تعهدت به لكل ذوي الديانات المختلفة⁴. وعلى العموم بقي التعليم المحلي مقصورا على المؤسسات التقليدية كالكتاتيب القرآنية والزوايا التي كانت مفتوحة أمام الأطفال، لتلقي المعارف الدينية الإسلامية، وقد كانت منتشرة في المدن والأرياف فبلغت سنة 1871 ألفين مؤسسة موزعة على كافة التراب الوطني⁵.

¹ عبد الكريم بوصفصاف، جمعية العلماء المسلمين الجزائريين وعلاقتها بالحركات الجزائرية الأخرى (1931) - (1945)، دار البعث، قسنطينة، 1981، ص. 110.

² الطاهر زرهوني، التعليم في الجزائر قبل وبعد الاستقلال، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، الجزائر، 1994، ص. 17.

³ مالك بن نبي، مذكرات شاهد القرن الطالب، دار الفكر، ط 1، بيروت، 1969، ص. 24.

⁴ فركوس، محاضرات في تاريخ الجزائر، المرجع السابق، ص. 319.

⁵ الطاهر زرهوني، "التعليم قبل وبعد الاستقلال"، مجلة الثقافة، السنة 16، العدد: 95، وزارة الثقافة والسياحة في الجزائر، سبتمبر - أكتوبر 1986، ص. 251 - 252.

فعدت تولي الجمهوريين الحكم أرادوا توسيع التعليم الابتدائي في الجزائر وتنظيمه بصدور قوانين 1881-1882. ولما أصبح **جول فيري** وزيرا للتربية والتعليم في فرنسا سنة 1879 قرر تأسيس 15 مدرسة أهلية' بمنطقة القبائل على حساب وزارته كمرحلة أولى لتحقيق المهمة الاستعمارية للمدرسة الفرنسية في الادمج. ليحي **مرسوم 1883/2/13** التعليم الجزائري في إطار جديد ومنظم، يتجه إلى الوجهة (الميتروبوليتانية)، أي يشبه في مادته العلمية وبرامجه واتجاهاته المدرسة الفرنسية نفسها.¹

كانت الرخصة الإدارية إجبارية لكل عملية فتح مدرسة ابتداء من 1881، وكل مخالفة لذلك التدبير تلقى المؤسسة أقصى العقوبات، وقد تم تحديد عقوبة واحدة في **مرسوم 1892** ألا وهي غلق المدرسة غير المرخص لها أو تلك التي لم تحترم النظام المعمول به.² وكذلك رخصة التدريس التي تمنح بصعوبة كبيرة. بفرض برنامج مسطر على المعلمين يجب التقيد به، كان ينحصر في تقديم معارف محددة للأطفال، فهي لم تكن تتعدى منح قواعد مخصصة للاستعمال الآني وتحضير الأطفال ليكونوا عمال قادرين وأكثر عطاءا في الحقول والورشات وقطاع المناجم والحلفاء وسكة الحديد، وليس لتنمية مؤهلاتهم ومهاراتهم للمناصب العمومية والمهنية الحرة.³ ورغم ذلك خصص التعليم لأقلية معينة من المجتمع بينما كانت الأغلبية منه تعيش في الجهل والحرمان الثقافي، حتى سنة 1882 كانت نسبة تعليم المحليين بمعدل واحد لكل ألف تلميذ جزائري.⁴

أما المدارس الخصوصية الإسلامية تخضع لنظام خاص يحكم سيرها، تم وضعه في سنة 1892. مما يوجب على المعلم أن يقدم شهادة حسن السلوك (الولاء للإدارة المحتلة)، في حين لم تكن قضية إجبارية الشهادة مطروحة، فاختيار المقر خاضعا إجباريا لموافقة السلطات الاستعمارية.

كما تمثل سنوات 1891-1892 مرحلة جديدة في تاريخ المدرسة الفرنسية بالجزائر، وعلى الرغم من صدور المراسيم المتعلقة لتنظيم التعليم الخاص بالجزائريين وفق ما تقتضيه المصلحة الاستعمارية كمرسوم 1883-1887، ظل التعليم ناقصا ولم يشمل إلا فئة قليلة من الأطفال باعتبار أن وجودها ضروري لتلعب دور الموازن بين المجتمع المسيطر والمسيطر عليه. ثم إن تلك المراسيم نفسها لم تف بغرض الكولون وإحاحهم في فرض التعليم الجزائري البعيد والمختلف عن الفرنسي في الميتروبول، أي أن يكون للجزائر مدرستها الخاصة.

¹ عبد القادر حلوش، "الكولون الفرنسي والتعليم الفلاحي في الجزائر"، مجلة **عصور**، العدد: 2، ديسمبر 2002.

² قداش، **جزائر الجزائريين..**، المرجع السابق، ص ص 41 - 42.

³ Sahli Mohamed - Cherif, **Histoire D'un Enseignement Colonialiste, Le Jeune Musulman**, Bimensuel, N-8, Vendredi 31 Octobre 1952, Algerie, p. 1.

⁴ حلوش، **سياسة فرنسا التعليمية في الجزائر**، المرجع السابق، ص 47.

فجاء مرسوم 1892 ليحقق ويلبي مطالب الكولون التي كانت تنادي باعطاء التعليم الجزائري الطابع التطبيقي والمهني دون الدخول في عمق اللغة الفرنسية وآدابها، لأنهم لا يريدون علماء وإنما فلاحين وحرفيين وعمالا يومية يستخدمونهم في مشاريعهم الاقتصادية والاجتماعية في البلاد بأثمان رخيصة، بعد أن استحال عليهم العثور على اليد العاملة الأوروبية لارتفاع سعر قيمتها، ومن هنا فهي محاولة منهم لمنافسة الأوروبيين على حد زعمهم. ومنذ هذه الفترة بدأ المستوطنون يركزون على الطابع التطبيقي في التعليم، فجاءت برامج 1890-1898 خاصة تعبيرا على النزول عند رغبتهم، بل هم الذين أرادوا التعليم الجزائري نحو غرضهم ومصالحهم الاستعمارية.¹

كان جميع الأطفال الأوروبيين على عكس الجزائريين تماما، في سن التعليم تتوفر لهم الفرصة للالتحاق بالمدارس، لم تكن هذه الفرصة تتاح إلا لحوالي 15% من الأطفال المسلمين. وشهدت الخمسينيات بعض المحاولات لرفع مستوى المسلمين.²

ففي سنة 1907 كتب أعيان مدينة بونة عريضة طالبوا فيها بتأسيس مدرسة للبنات الجزائريات. وكانت هذه العريضة تشمل على ثمانية مطالب تدور كلها حول تعليم الاناث. وانتقلت هذه المطالب الخاصة بتعليم البنات من المدن الرئيسية لتشمل المراكز الأقل أهمية، ووصلت حتى إلى الدواوير.³ لقد كان إصرار المستوطنين قويا في عدم ترك المشاريع الهادفة إلى إنشاء مدارس خاصة بأبناء الجزائريين، لكنهم حاولوا تأسيس التعليم المهني الزراعي لتخريج أعوان يخدمون مصالحهم فعمدوا إلى إنشاء ما سمي بمدارس الخيمات، (مدارس القوري) أو ملحقات كان يديرها ممرنون جزائريون، وتحت وصاية طاقم إداري فرنسي، ولم تتجاوز نسبة قبول الأطفال الجزائريين مع ذلك 4.6 % سنة 1914 بعدما كانت 4.3 % سنة 1908.⁴

إذ يعود الفضل إلى **بن حمّانة** الذي يذكر على أنه أول جزائري عمل على بعث اللغة العربية في البلاد، وبفضله ارتفعت ضمن أسوار تبسة جدران أول مدرسة عربية. فمنذ أن اجتاحت الحرائق الكبيرة في سنة 1912 غابات المنطقة ودمرتها، بدأت الأوضاع الاقتصادية لهذه العائلات تسوء تدريجيا، حتى أصبحت صعبة للغاية، وبدأ التحلل الاجتماعي الذي عم المنطقة ينتشر حتى عبر أسوار المدينة الرومانية القديمة.⁵

¹ حلوش، سياسة فرنسا التعليمية في الجزائر، المرجع السابق، ص . 159.

² المرجع نفسه، ص . 160.

³ حلوش، الكولون الفرنسي والتعليم الفلاحي في الجزائر، المرجع السابق، ص . 220.

⁴ كاتب، المرجع السابق، ص . 175.

⁵ أحمد طالب الابراهيمي، "التعليم والثقافة في الجزائر"، مجلة الثقافة، السنة الأولى، العدد: 4، المؤسسة الجزائرية، مطبعة بن بولعيد، الجزائر، سبتمبر 1971، ص . 7.

لقد تخلفت الإدارة الاستعمارية في العناية بتعليم الأطفال المسلمين، فبعدما تقرر في الفترة ما بين 1892-1914، إطلاق مشروع انجاز عدد كثير من المدارس بخمسة آلاف ف.ف.ق، وإعلان الجنرال لوتو Lutaud، في 7 فيفري 1914 بناء 62 قسم و32 مدرسة في السنة، فإن هذه الأرقام كانت كلها حبرا على ورق، ولم ينجز منها شيئا.¹

إذ يوضح الجانب التعليمي المأساة التي كان يعيشها الجزائريون، فيكفي استدلالا بأن عدد الأمية في المجتمع الجزائري قد بلغ 90 %،² ومع أن الحاكم العام لوبو قد كتب في أحد التقارير، بأن الحكومات المتعاقبة منذ 1900 إلى 1914 كانت قد أدرجت قروضا للمنشآت المدرسية للميزانية العادية والاستثنائية بقيمة إجمالية تقدر 478 مليون ف.ف.ق، إلا أنه ورغم أن عدد الجزائريين من هذه الميزانية لم يكن يتعد 145 مليون ف.ف.ق.³

- أهداف السياسة التعليمية الفرنسية: يمكن حصر أهداف السياسة التعليمية الفرنسية التي بدأت تتشكل منذ العهد الإمبراطوري، في النقاط التالية:

- محاربة مدارس اللغة العربية التي هي وعاء الإسلام والوطنية، ومنعها من منافسة المدارس الفرنسية. وقد تسببت سياسة السلطات الاستعمارية في تهقر التعليم التقليدي. وكانت الأسباب عديدة:

- تدمير التعليم التقليدي بالقضاء على الزوايا والكتاتيب، والقضاء على أملاك الحبوس والأوقاف معتمدة على سياسة تجهيل الشعب ومحاولة تنصيره وتكريس فكرة أن الجزائر فرنسية.

- القضاء على الثقافة الوطنية ونشر الثقافة الفرنسية مكانها بين أوساط معينة من السكان لجعلها ميدان تجربتها الاستعمارية.

- تحويل السكان الأصليين إلى أوروبيين وإحاقهم مباشرة بالوطن الأم ثقافة وانتماء وولاء، واعتبار المستعمرة امتدادا طبيعيا لجنوبها، وأنها من نوع خاص تختلف عن باقي المستعمرات فيما وراء البحار.

- التركيز على برامج تعليمية بشكل تفصيلي ومقنع، يستطيع على الأقل بلبله أفكار الجزائريين وتشكيكهم في أمر عروبتهم وإسلامهم.

- العمل على تزييف الحقائق التاريخية، وتدمير الوعي بانتهاج سياسة الفرنسية أسلوبا والادماج غاية لتحقيق أهدافها الخفية.

¹ الأبراهيمي، المرجع السابق، ص . 8.

² L'Algérie par les chiffres l'enseignement, L'oeuvre scolaire en Algérie, fraternite en Algerie, hebdomadaire, n- 46 -31, octobre 1944, p . 4.

³ بوصفصاف، المرجع السابق، ص . 124.

- إن إنشاء خط سكة الحديد بونة - تبسة أوجد البؤر الاستيطانية والتي بدورها استقطبت أفواج المستوطنين مما أدى الى خلق المراكز التعليمية، مثل ما حدث المراكز الاستيطانية الونزة وبوخضرة...
- وجدت في تدريس وتعليم الجزائريين مجالا خصبا لتحقيق سياستها المتمثلة في محاربة محاور الهوية الوطنية بكل أبعادها بدعوى إزالة الأمية والجهل المتفشين بين الجزائريين لتمدينهم؟.

- في المجال الديني:

حاصرت القوانين الفرنسية ومراقبيها النشاط العلمي والديني للزوايا كذلك، فقد تلقى ضباط المكاتب العربية تعليمات بمقتضى منشور صادر من الحاكم العام بتاريخ 27 نوفمبر 1848 بجمع كل المعلومات المتعلقة بالزوايا وأتباعها، ومراقبتها مراقبة محكمة. وقد وصل الفرنسيون من خلال تنفيذ هذا المنشور إلى حقيقة اقتنعت بها السلطات الفرنسية حينئذ، وهي أن المجتمع الجزائري يتحرك ناحية أحاسيسه وعواطفه وتوجهاته الفكرية خلال زعمائه الروحانيين المتمثلين في مشايخ الطرق الصوفية.¹

فكانت تلك المدارس (الزوايا والكتاتيب) تكون وتحضر الطلاب للالتحاق في المستقبل بالمعهدين المشهورين: الزيتونة في تونس والقرويين في فأس، وأحيانا أخرى بجوامع المشرق العربي. وبفضل هذه المدارس كان التعليم القرآني منتشرا في الأوساط الجزائرية بالرغم من أنه لا يخرج عن الدراسات الدينية (يتناول المبادئ الأولية لدراسة قراءة وكتابة القرآن). وهذا باعتراف الأوروبيين والعسكريين منهم خاصة فور دخولهم الجزائر.²

لقد كشف تقرير مكتب قسنطينة خلال شهر جويلية 1852: (أن الزوايا والمساجد تشكل موضوع مراقبة يقظة وشديدة من طرف هذه المؤسسة، في أوساط تجمعات عناصر تلك المؤسسات الدينية تنشأ الدسائس وتعلو الأصوات الحاقدة ضد سيطرتها وترتل الآيات القرآنية الخالدة والداعية إلى الجهاد).³

كما كانت الإدارة تحارب المدارس القرآنية الزوايا كانت في السابق مراكز للاشعاع الثقافي صارت أنشطتها تنقلص. كما كان يتم ازعاج الطرق الصوفية فيوقف شيوخها في الغالب كما كان الأمر بالنسبة للسيد أحمد التيجاني بين 1870-1872 والشيخ طوكوك من السنوسية (مرتين) والمسؤولين عن الرحمانية فرغم العداوة الإدارية بقي عدد المنتسبين مرتفعا جدا. تعطي احصاءات 1895: 295 ألف منتسبا، منهم 221.141 مريدا و27112 مريدة البحث عن الحياة الروحانية والأخوة الدينية والتضامن المناهض

¹ جلال يحي، السياسة الفرنسية في الجزائر، دار المعرفة، القاهرة، 1960، ص . 127.

² يحي، السياسة الفرنسية في الجزائر، المرجع السابق، ص . 134.

³ بولحية نور الدين، التعامل بين جمعية العلماء المسلمين الجزائريين والطرق الصوفية وتاريخ العلاقة بينهما، دار الأنوار للنشر، ط 2، سورية، 2015، ص . 54.

للاستعمار، كل هذه العوامل تفسر انتساب سكان الأرياف إلى الطرق التي كانت الإدارة تحاول حراستها ومراقبتها وتدجينها.

قبل أن تتوصل الإدارة الفرنسية في المستعمرة إلى إيجاد سياسة حقيقية وثابتة في موضوع تعليم الجزائريين الذي ظل عالقا، كان التعليم السائد والمنتشر هو التعليم العربي الاسلامي التقليدي. فحسب إحصاء سنة 1871 كان عدد الزوايا، وهي مؤسسات دينية وثقافية، في كل القطر الجزائري حوالي 2000 زاوية تشرف على تعليم وتنقيف حوالي 28000 تلميذ من السكان، باتفاق جميع المصادر والمراجع. ويقوم بالتدريس فيها مدرسون مسلمون خريجي المدارس العربية الحرة بترخيص من الحاكم العسكري في المنطقة العسكرية. وكانت نفقات الاعتناء وتسيير هذه المدارس على حساب القبائل (قبيلة) نفسها ومشاركة البلديات الأهلية من جهة ثانية نجحت السلطة الاستعمارية في تفتيت الطرق لكون العديد من المشايخ يبحثون عن الاستفادة من الإدارة وكان الجزائريون يرون هؤلاء على أنهم خونة "ومستغلون للجهل والتطير".¹

فعلى الرغم من استمرار العداوة الرسمية والأوروبية لها ومراقبة نشاطاتها وتحركاتها استمرت هذه المدارس والزوايا في نشر رسالتها التربوية وبقيت المراكز الوحيدة للتعليم في بلد سادته الجهل والحرمان الثقافي. ففي تقرير لجنة مجلس الشيوخ الفرنسي التي زارت المستعمرة في سنة 1891 كتبت معترفة بتجهيل حكومتها للشعب الجزائري وتنقيف الزوايا له تقول: (أن التعليم المقدم حاليا في الجزائر متروك في أيدي الجزائريين 'الأهالي'. والزوايا التي يدرس فيها القرآن وتفسيره هي المؤسسة التعليمية والتربوية الوحيدة في البلاد).²

نذكر من المراسيم المرتبطة بهذا مرسوم 1892، الذي منع على المدارس القرآنية استقبال التلاميذ أثناء ساعات الدراسة اليومية للمدارس الفرنسية، وفرض تقديم طلبات رخص فتح المدارس العربية، وكانت في غالب الأحيان ترفض أو لا يحصل أصحابها على الرد إطلاقا.³

بناء على هذا استعمل الفرنسيون كل الوسائل من أجل التقليل من هذا التأثير، ومن ذلك المرسوم المؤرخ في 18 أكتوبر 1892 والذي ينص على دمج تعليم الزوايا في المدارس الابتدائية الفرنسية، وإخضاعها للمراقبة وتفتيش السلطات الأكاديمية المدنية أو العسكرية مثلها مثل المدارس

¹ إيفوان تيران، المواجهات الثقافية في الجزائر المستعمرة، المدارس والممارسات الطبية والدين 1830-1880، تر: محمد عبد الكريم أوزعلة، مراجعة وإشراف مصطفى ماضي، دار القصب للنشر، الجزائر، 2007، ص. 92.

² قداش، جزائر الجزائريين، المرجع السابق، ص. 233.

³ رابح تركي، "الصراع بين جمعية العلماء المسلمين وإدارة الاحتلال الفرنسي بالجزائر ما بين 1933-1939"، مجلة الثقافة، العدد: 112، الجزائر، جوان 1997، ص. 125.

الإقليمية الثلاث (الشرعية)¹. وقد اشترط المرسوم أن يكون لكل زاوية سجل تسجل فيه أسماء التلاميذ وعائلاتهم ومحل إقامتهم .. كما تفعل المدارس الفرنسية.²

لم يأت آخر القرن سنة 1897، حتى أعلن المختصون الفرنسيون أن الطريقة الرحمانية وهي أشد الطرق الصوفية عداء لفرنسا قد تمزقت إلى 25 فرعا، ولا يعترف أحدها بالآخر، أي كل فرع كان له شيخ مستقل، رغم الأصل الواحد والمبادئ الواحدة. ومثل ذلك تفرعت الطريقة الدرقاوية إلى 8 فروع أو أكثر. وتفرعت القادرية إلى 6 فروع على الأقل.³

يذكر العلامة مالك بن نبي (لقد أرسلوني إلى المدرسة الفرنسية، إلا أنني في الوقت نفسه ثابت على التردد على مدرستي القديمة لتعلم القرآن، فكنت أقصدها كل يوم في الصباح الباكر لأكون فيما بعد عند الثامنة صباحا في المدرسة الفرنسية. وكنت أجد في ذلك صعوبة كبيرة، أضف إلى هذا الفارق الذي كنت أحس به بين المدرستين والمعلمين، كان يجعلني لا أطيق هذا الوضع فبدأت أتغيب عن مدرسة القرآن القديمة وسجادة الحلفاء، مما كان يعرضني لعقاب متواصل من أبي ومعلم القرآن، وهذا ما زادني كرها بمدرسة القرآن.⁴ في المدرسة الفرنسية الوحيدة في مدينتنا الصغيرة، أوجدوا صفا رابعا خصص للصغار من أبناء البلاد وهو عبارة عن مطهر يقضي فيه الولد عدة سنوات، قبل أن يلحق بالصفوف العادية عقب امتحان يقرر ما إذا كان على التلميذ أن يدخل الصف الثاني أو الثالث. لقد كان لي حظ الدخول في الصف الثالث).⁵

كما تعرضت الزوايا للمحاربة من طرف الاستعمار، فحسب الإحصائيات الفرنسية، فقد تعرضت 349 زاوية إلى الهدم والاستيلاء، ومن أشهرها زاوية القشاش، والصباعين والمقياسين والشابلية. واستطاعت هذه المؤسسات التربوية والثقافية كذلك أن تحافظ على اللغة العربية والثقافة الإسلامية العربية في مستوى محترم متحديا التعسفات الاستعمارية.

بالرغم من كل هذا حافظت العائلة الجزائرية على القيم والعادات القديمة، والتي من خلالها استطاعت مقاومة الغزو الديني والفكري الاستعماري، فخرجت من تلك العائلات المحافظة المعارضة للسياسة الثقافية والدينية والفكرية للاستعمار الفرنسي في القرن العشرين.⁶

¹ شاوش حباسي، من مظاهر الروح الصليبية للاستعمار الفرنسي بالجزائر 1830-1960، دار هومة للطباعة والنشر، الجزائر، 1998، ص . 12.

² أبو القاسم سعد الله، تاريخ الجزائر الثقافي، ج.4، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1998، ص . 176.

³ بولحية، المرجع السابق، ص . 56.

⁴ بن نبي، مذكرات شاهد للقرن، المصدر السابق، ص . 23.

⁵ المصدر نفسه، ص . 24.

⁶ سعد الله، الحركة الوطنية، ج 2، المرجع السابق، ص . 254.

ب- في المجال الصحي:

لقد اتسع نطاق الطب واستخدمه كوسيلة للتوسع والاستيطان لأن السياسة الفرنسية التوسعية في الجزائر شملت جميع الميادين العسكرية والإدارية وخاصة منها الاجتماعية، فاعتمدت على وسائل أهمها التوسع العسكري والمدني والعلمي والطبي والديني. إذ رافق الحملة الفرنسية أطباء وأسسا للمستشفيات، وأجروا أبحاثا كثيرة في هذا الميدان، فأسس مركز استشفائي في بجاية وقالمة 1834، وعيادة في قسنطينة سنة 1839، وبلغ عدد المستشفيات في الجزائر 38 مستشفى.¹

لقد عملت فرنسا على تطبيق سياسة اجتماعية أهلية واضحة كان يهدف من ورائها إلى جلب الطبقة الاجتماعية المثقفة من فرنسا وجعلها أداة ايجابية لبث رسالة فرنسا الحضارية؟؟ التي لم تنل الجزائر إلى جوانبها السلبية وسط المجتمع الجزائري.² والجدول الموالي يوضح درجات المرضى في المستشفيات على مستوى مقاطعة قسنطينة سنة 1861.

¹ زقب، المرجع السابق، ص . 188.

² خيثر عيد النور وآخرون، منطلقات وأسس الحركة الوطنية الجزائرية 1830-1954، منشورات المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية وثورة أول نوفمبر 1954، الجزائر، 2007، ص . 89.

جدول رقم 60 : درجات المرضى بمقاطعة قسنطينة سنة 1861.¹

المجموع	الأطفال		البالغين		حركة المرضى
	اناث	ذكور	نساء	رجال	
مستشفى قسنطينة (80 سرير)					
1,150	264	196	690	/	الدخول
1,013	236	166	611	/	الخروج
90	18	23	49	/	الوفيات
مستشفى بونة (60 سرير)					
592	19	121	352	/	الدخول
520	111	112	297	/	الخروج
51	6	11	34	/	الوفيات
مستشفى سوق أهراس (8 أسرة)					
91	1	18	5	67	الدخول
85	1	18	3	63	الخروج
4	/	/	/	4	الوفيات

من خلال الجدول نقارن بين عدد المرضى الذين دخلوا المستشفيات في مقاطعة قسنطينة وعدد الأسرة المتوفرة في كل مشفى، ففي مستشفى قسنطينة بلغ عدد النساء الذين دخلوا للتمريض 690 مريضة في حين خرج منه 611 ووصلت الوفيات إلى 49 حالة وفاة، أما في مستشفى بونة أصغر حجما دخلت 352 مريضة وبلغت حالة الوفيات 34 حالة وفاة. كما أخذت وفيات الأطفال نسبة كبيرة جدا إذ بلغت في قسنطينة 23 طفل ذكر، و18 أنثى. ووفيات الأطفال تعطينا صورة عن حجم تدني الرعاية الصحية. وفي الواقع لا يعقل في مدن كبرى مستشفى بثمانية سرير علما أنه أسس لمصلحة المستوطنين.

كما كان لصدور قرار إلغاء العمل بمقتضى قانون كريميو لسنة 1871 تداعيات محسوسة على القطاع الصحي عند الأوروبيين الذين على قلة الطواقم الطبية التي كانت تخدمهم، ساهموا في فقدان وظائف طبية هامة كانت بيد اليهود.² ولقد ربط البعض بين هذا العامل وارتفاع عدد الوفيات عند الأوروبيين.

¹ موساوي، المرجع السابق، ص . 587.

² كاتب، المرجع السابق، ص . 162.

- تفشي الأمراض الوبائية وارتفاع الوفيات:

لقد ترتب عن الأوبئة المتكررة التي عانت منها الجزائر مع بداية الاحتلال الفرنسي نزيفا سكانيًا، كما حصل في مدينة بونة جراء انتشار وباء الكوليرا من انهيار ديمغرافي خطير سنة 1833، فارتفعت نسبة الوفيات التي بلغت 9.05 % لمجموع 100 نسمة، ثم انخفضت إلى 8.72 % سنة 1834، لتصل إلى 8.75 % سنة 1835، ثم انخفضت أيضا هذه النسبة إلى 7.12 % سنة 1836 ثم استقرت حول 7.25 % سنة 1873، ثم نقصت نسبة الوفيات نتيجة تحسن الوضع الصحي سنة 1875 لتصل إلى 2.82%¹.

فكان التأخر في تطوير الهياكل الطبية، وسوء التغذية، وغياب شروط النظافة في السكن والملبس والعمل، من الأسباب التي وفرت مناخا مناسباً لانتعاش الأمراض الوبائية بين السكان المحليين فكانت منطقة القبائل والهضاب العليا وكذا جنوب وهران، من أكثر المناطق تضررا بعد أن بدأت بوادر هذا المرض تظهر في بداية سنة 1900، سرعان ما أخذ الانتشار يأخذ منحى تصاعديا. لقد كان - مرض البؤس - كما شاع عند المختصين يصيب أكثر من أحد عشر مرة الجزائريين مقارنة بالأوروبيين.

تذهب بعض الدراسات الحديثة إلى القول بأنه: (يصعب تقديم أرقام حقيقية عن عدد ضحايا أوبئة الكوليرا التي تسلطت على الجزائر أوائل الاحتلال والتي نتجت عن المجاعات المترتبة عن الأزمات الحادة الناتجة عن قلة الانتاج الفلاحي المترتب عن الجفاف واجتياح الجراد)².

ويمكن حصر هذه الأوبئة كالتالي:

- وباء الكوليرا 1866 - 1868:

كانت بداية انتشار وباء التيفوس في المستعمرة، بجاية في سنة 1862، ثم قسنطينة في سنة 1863، وسنة 1866 فمدينة الجزائر في سنة 1868. وكان الجنود الفرنسيون وكذلك الجزائريون المتطوعون الذين شاركوا في حرب القرم هم من جلب المرض من فرنسا وذلك بعد أن نشروا الوباء على نطاق واسع في مرسيليا وأفينيون وحتى باريس.³

إذ صادف الوباء بعض الظروف الاستثنائية المواتية تمثلت في ظهور أسوأ المجاعات التي عرفت الجزائر في تاريخها كله، إذ وقعت مجاعة عظيمة وقحط في السنين الثلاث ما بين 1866 - 1868، ببلد قسنطينة وسائر وطنها وأعظمها بأسا السنة الوسطى وعرفت بالمسبغة أو المجاعة السوداء.⁴

¹ خياطي، المرجع السابق، ص . 484.

² موساوي، المرجع السابق، ص . 483.

³ المرجع نفسه، ص. 485.

⁴ صالح العنثري، مجاعات قسنطينة، تحقيق وتقديم: رابح بونار، ش.و.ن.ت، الجزائر، 1973، ص . 29.

إذ نتجت عن هذه المجاعة الكبرى واجتياح الجراد ما بين 1845-1852 انخفاض ديمغرافي خطير.¹ ولا تزال وثائق الأرشيف غير متوفرة، سوى تقرير فيتال وبيرييه وهما طبيبان عسكريان اشتغلا بقسنطينة ومدينة الجزائر والذين نشرا ضمن مؤلف المصالح الصحية الصادر بمناسبة الذكرى المئوية للاحتلال. وقد تضمنتا الإحصاءات التالية: في قسنطينة أصحت 1694 إصابة و416 وفاة في أوساط الجزائريين وحدهم. وذكر الدكتور بيرييه أن عمالة قسنطينة موضوع الدراسة وهي أكثر كثافة سكانية من الجزائر، وهي المتضرر الأكبر وبحدة أشد.²

والجدير بالذكر أن اجتياح الجراد لم يكن العامل المتسبب الوحيد في هذه المجاعة المروعة التي ازدادت خطورة بسبب تصدير فائض إنتاج الحبوب الجزائرية نحو فرنسا، ومما زاد الأوضاع الإقتصادية والإجتماعية خطورة عدم تقديم البنوك للقروض لمواجهة تلك المجاعة.³

وبالتالي، تسببت أوبئة الكوليرا والتيفوس، بعد أوبئة الطاعون في انقطاع ديمغرافي حقيقي حيث ذكر إبراهيم جدلة أن: (هذه الموت الظرفية التي تظهر بصفة دورية تتسبب في ازدياد الوفيات الهيكلية المرتبطة بالوضع الغذائي والصحي للسكان...).⁴

أما سكان المناطق النائية والريفية، فلم يخضعوا لهذا التعداد، وقد يفسر ذلك بنفورهم من هذا الإجراء الإحصائي الناتج عن عاداتهم الدينية، مما يحول دون الحصول على نتائج تعدادية موضوعية تمكننا من معرفة عدد السكان ومدى انعكاس الوفيات الناتجة عن الوضع الصحي المتدهور لديهم. أما عملية شمولية التعداد على كل سكان البلاد، بما فيهم سكان الحواضر والأرياف، فقد انطلقت سنة 1856، وفقا لمرسوم 20 ديسمبر 1856، الذي أخضع إلى التعداد كل السكان المسلمين، سواء كانوا يقيمون بالمناطق العسكرية أو المدنية، حيث أصبح إحصاء السكان عملية تجري كل خمس سنوات.⁵ والجدول الموالي يبين تعداد سكان الجزائر سنة 1861.

¹ صاري، الكارثة الديمغرافية، المرجع السابق، ص . 92.

² خباطي، المرجع السابق، ص . 110.

³ المرجع نفسه، ص . 96.

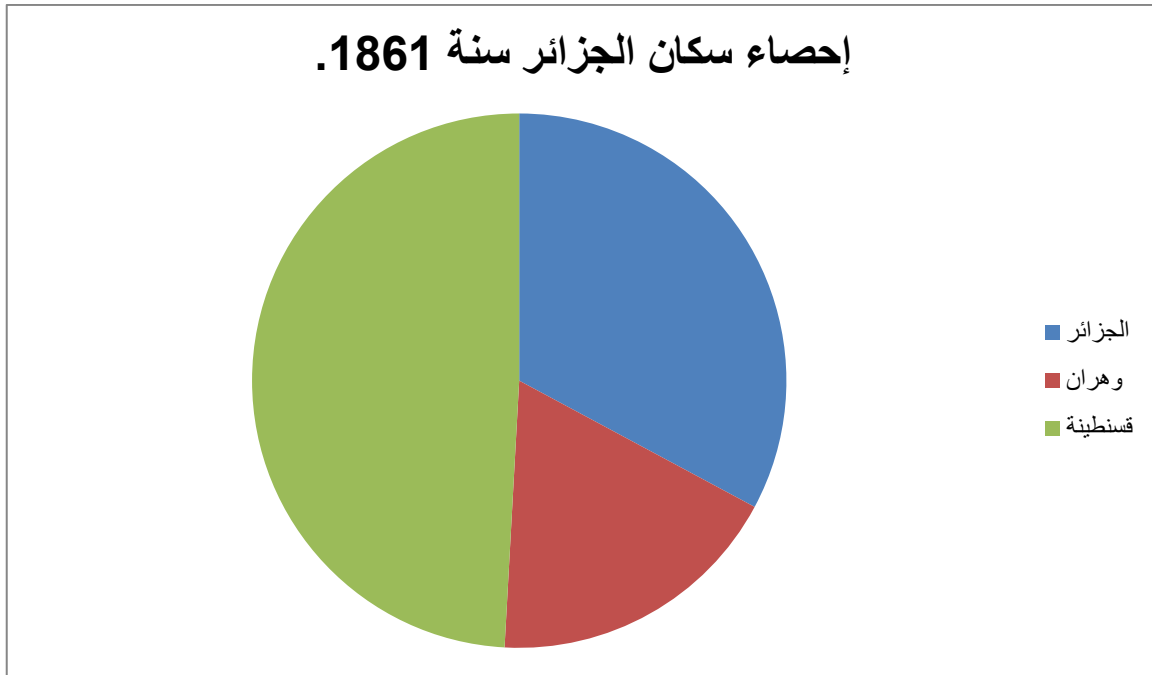
⁴ إبراهيم جدلة، السكان الحضريين بإفريقيا من القرن الثالث عشر إلى القرن السادس عشر، قسم التاريخ، كلية الآداب منوبة، تونس، 1993، ص . 94.

⁵ موساوي، المرجع السابق، ص . 492.

جدول رقم 61: إحصاء سكان العمالات الثلاث بالجزائر سنة 1861. (نسمة)¹

المقاطعات	الأوروبيون والجزائريين	عدد المساكن	عدد الأسر
الجزائر	190.210	18.217	47.187
وهران	104.505	14.009	25.409
قسنطينة	284.595	9.100	25.455
المجموع	579.310	41.326	98.141

شكل رقم 17: إحصاء سكان الجزائر سنة 1861.



يلاحظ من خلال التمثيل البياني أن:

عدد الأوروبيين والجزائريين في عمالة قسنطينة بلغ 284.595 نسمة، وهي أعلى العمالات سكانا لأنها من أغنى المناطق خاصة بالثروة المعدنية، في حين تليها عمالة الجزائر 190.210 نسمة، ثم عمالة وهران بـ 104.505 نسمة. إذ بلغ مجموع سكان العمالات الثلاث 579.310 نسمة.

لقد اجتاحت وباء الكوليرا ناحية قسنطينة وضواحيها في شهر أكتوبر من سنة 1837، مخلفا 1.500 ضحية يوميا.² وقد ذكر المؤرخ **أندري نوشي** عن ظهور وباء الكوليرا في الأقسام الشرقية من البلاد في عامي 1865-1893.³

¹ السويدي، المرجع السابق، ص . 85.

² جدلة، المرجع السابق، ص . 114.

³ العيسوي، المرجع السابق، ص . 162.

سرعان ما تسرب هذا الوباء مرة أخرى في قسنطينة وضواحيها سنة 1867، وعانى الجزائريون منه. فأحدث أضرارا جساما في المدن والأرياف، الأمر الذي جعل مسؤول الصحة بعناية *قروميلي Gremilly* يفرض حجر صحي على سفينة قادمة من مدينة جنوة إلى ميناء ستورة غرب سكيكدة.¹

أما ناحية بونة، على غرار المناطق الأخرى من الجزائر، فقد تسلط عليها وباء الكوليرا في نفس الفترة، وأودى خلال شهري أكتوبر ونوفمبر، بحياة حوالي 850 ضحية، وقد تسببت الحمى الخبيثة أو الضارة، خلال كل موسم صيفي، في ازدياد مرض الكوليرا حدة، إذ تسبب في خسائر جسام، سواء في جيوش الاحتلال أو السكان، وما زاد الوباء انتشارا، كثرة المستنقعات والجراثيم المتراكمة في المياه الراكدة والقنوات المشقوقة إضافة إلى الأوساخ، والأفذار والأوخام التي نتجت عنها الحمى البردائية.²

ففي سنة 1893 كان انتشار عدوى مرض الكوليرا، في تبسة ومنذ أن بلغ خبر انتشار هذا الوباء أعلن الحجر الصحي، وأرسل الملازم *فالكونتي Falconetti* نائبا بالمكتب الأهلي، إلى جانب طبيب في عين المكان وضرب حصار تام بتنصيب حراسة من أربعة فرسان في كل طريق مؤدي إليها، وبفضل هذه الإجراءات تم التحكم في انتشار الوباء حتى زال تماما، ولم يتجاوز عدد الهالكين الثلاثين نسمة.³

في سنة 1893 نقص الثلث من نمو القطيع، بسبب قلة المراعي الجيدة التي أثرت سلبا فالصيف فصل القحط والجفاف والشتاء فصل البرد والثلوج. كما عانت عمالة قسنطينة من التيفوس والجديري والكوليرا، نتيجة بؤس سكانها الذين كانوا يعانون من سوء التغذية والفقر، وأبسط المقومات الصحية، فكان من الحتمي أن تزورها هذه الأوبئة المزمنة باستمرار وفق دورة تكرارية وبالتالي يبقى التلقيح السلاح الوحيد لمكافحة هذه الآفات الخطيرة.⁴ لكن نفر الجزائريون من وسائل العلاج المقترحة عليهم من طرف الأطباء الفرنسيين. ورفضوا التلقيح للأسباب التالية:

- كان الاعتقاد الشائع في الذهنيات الجزائرية أن تطعيم الأطفال، هدفه ترك إشارة أو طابع على أجسامهم لتجنيدهم فيما بعد لخدمة الجيوش الفرنسية.
- التلقيح سم، يؤدي إلى شلل الملقح.

¹ بو عزيز، الحالة الاقتصادية والاجتماعية، المرجع السابق، ص . 210.

² موساوي، المرجع السابق، ص . 196.

³ كاستيل، المصدر السابق، ص . 277.

⁴ المصدر نفسه، ص . 203.

- التلقيح عملية هدفها القضاء على الجنس العربي. بالتالي رفضت القبائل والأعراش، عملية التطعيم، ونتيجة لذلك جمد الاستعمار العمليات إلى غاية 1868، فكلف الجنرال *ديفو* "Desveaux" الأطباء العرب بعد تكوينهم بتلقيح الجزائريين.¹

- وبائي التيفوس والجدي:

ضرب مرض الجدي بشدة في الفترة الممتدة بين 1865 - 1877 مناطق عديدة من البلاد التي فقدت نسبة هامة من سكانها وخاصة الأطفال، أما الناجون فقد أصيبوا بالعمى، والإعاقة.² وعانى سكان قسنطينة من الوباء الذي صاحبه مرض التيفوس، الذي صنع فراشه البؤس وسوء التغذية. وما زاد الوضع الصحي تدهورا هو نقص الأدوية ورداءة التغطية الصحية بالنسبة لمناطق عديدة من البلاد.³

جدول رقم 62: أوبئة التيفوس في مقاطعة قسنطينة ما بين سنوات 1863 - 1908.⁴

السنة	المكان
1863	قسنطينة
1866	ضواحي قسنطينة
1894	ضواحي قسنطينة
1908	قسنطينة - سوق أهراس

من خلال الجدول نجد أن:

أوبئة التيفوس انتشرت في مقاطعة قسنطينة فقط سنة 1863، ومع فقدان الرعاية الصحية للجزائريين أدى إلى زيادة الأمراض والأوبئة الفتاكة سنة 1866 وسنة 1894 لتنتشر الأوبئة إلى ضواحي قسنطينة، ثم في 1908 انتشرت أكثر ما بين قسنطينة إلى أقصى الشرق سوق أهراس.

¹ موساوي، المرجع السابق، ص . 220.

² المرجع نفسه، ص . 222.

³ علامة، المرجع السابق، ص . 74.

⁴ موساوي، المرجع السابق، ص . 263.

ثالثا - الآثار الاجتماعية المباشرة على المجتمع.

أ - طمس الهوية الوطنية:

لجأت فرنسا إلى اتخاذ طريقتين أساسيتين لتجهيل الجزائريين وإبعادهم عن المعرفة، لعلها بذلك تكون متأثرة بالمقولة الشهيرة للعلامة ابن خلدون: "إن المغلوب مولع أبداً بالافتداء بالغالب في شعاره وزيه ونحلته وسائر أحواله وعوائده."¹

كما شرعت في غلق الدور والكتاتيب الإسلامية، وتشديد الرقابة على المساجد وتحويل بعضها إلى كنائس أو متاحف ومراقبة الأموال التي كانت تأتي عن طريق الأوقاف وصارت فيما بعد تحت تصرفها مباشرة، بعد أن أمت الأراضي والعقارات التابعة لها وتبين بوضوح أنها كانت تريد الوصول إلى تحقيق المستوطنة الفرنسية، أما الطريقة الثانية فكانت تسعى لنشر التعليم الفرنسي في صفوف الجزائريين، مع العلم أن هذا التعليم كان موجهاً لفئة معينة فقط وغالبا ما كان ينتهي بعد خمس أو ست سنوات فقط، وكانت فرصة اتمام مراحل التعليم كلها لا تعطى إلا لفئة خاصة من أبناء الموالين لها. فالتعليم كان يهدف إلى دمج وتجنيس السكان المحليين وصهرهم في البوتقة الفرنسية وفرض اللغة والاندماج والتجنس، ولم يكن أبداً يسعى إلى تثقيف الجزائريين وتحسين مستواهم العلمي والحضاري.²

لقد سعت سياسة المحتل إلى جعل المدرسة وسيلة مثالية لتجريد الشعب الجزائري من شخصيته العربية الإسلامية تدريجياً، ولما كانت العقبة الكبرى التي تقف في وجهه هي اللغة العربية عمل على محاربتها بكل الأشكال وحاول الحط من قيمتها وإظهارها على أنها لغة ميتة وليست لغة حضارة.

يقول في هذا السياق **طه الحاجري**: "وهكذا يتضاءل شأن اللغة العربية وتهون مكانتها ويسقط اعتبارها كعنصر من عناصر الشخصية الجزائرية يعتز به الجزائريون ويحرصون عليه فليست لذلك موضع اعتزاز بل سمة من سمات الضعة والهوان وعلامة على الانتماء إلى الطبقات الكادحة التي لم يتح لها أن تتعلم في المدارس الفرنسية."³

كما ساهمت سوء الظروف المعيشية وعامل الفقر والمجاعة والبطالة في عجز الأباء الجزائريين عن ضمان قوت أبناءهم، وتيتم الآلاف من الأطفال، فوجد الكردينال **لافيجري** ومساعدوه في ذلك مرتعا خصبا، لتحقيق أطماعهم التنصيرية،⁴ وجاءت تلك الكوارث الضخمة لتفتح أمامه الطرق التي كان يبحث

¹ ابن خلدون، المقدمة: العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر، تحقيق درويش الجودي، المكتبة المصرية، بيروت، 2002، ص . 137.

² رابح تركي، الشيخ بن باديس راند الإصلاح والتربية في الجزائر، ش.وب، ط 2، الجزائر، 1981، ص . 133.

³ طه الحاجري، جوانب من الحياة العقلية والادبية في الجزائر، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، 1968، ص . 97.

⁴ وعلي، المرجع السابق، ص . 100.

عنها، وهنا بدأ لافيغري في التحرك. فقام بمجموعة من الأعمال من تعليم الأطفال، وإقامة المستشفيات والملاجئ، وإسعاف المرضى والعجزة، وذلك لكسب القلوب واخضاعها، وتهيئتها لاعتناق الدين المسيحي، وفي ذلك يقول: (عندما نرجع ثقة الشعوب بواسطة الأعمال الخيرية وتعليم الأطفال، فإن كل شيء سيكون على ما يرام عندما يحين اليوم الموعود، كالثمرة الناضجة تسقط وحدها بدون أية هزة من الإنسان، لكي يهب نفسه إلينا).¹

فكانت أهداف هذا الأخير، من خلال رسالته في الجريدة الكاثوليكية سابقة الذكر، والتي جاء فيها: (.. لقد جئت لإعلان الإيمان، ونشر المحبة بين الفقراء، إن عمل سانت أوغستين قد ارتسم؟).²

ب- تدني المستوى المعيشي لسكان المنطقة:

ذكر الضابط **عُشمار** بالقسم الإداري المتخصص بدوار المريج، والذي كان معظم عمال الكويف منه، بأن: (الشيء المؤكد بالأرقام الدقيقة، هو التدهور المفاجئ للمستوى المعيشي للسكان، في بلدة المريج، منذ حوالي نصف قرن ... إزداد عدد سكان المريج، بين سنوات 1893 و1914، بحوالي مرتين، في انخفضت القيمة الغذائية لديهم إلى النصف. وبالتالي، فإن المستوى المعيشي انخفض بمعدل أربعة أضعاف). كما لاحظ على سكان المنطقة الحدودية، استهلاكهم بعض جذور النباتات، وانتشار مرض الكساح بين أطفالهم، والخمول وضعف مقاومة الجهد لدى البالغين منهم، وكذا ضعف مقاومتهم للأمراض، والعدوى).³

من هذا التقرير نستنتج أن أوضاع السكان في تبسة كانت مزرية ويعانون سوء التغذية ويرتدون ثيابا مهلهلة وليس لديهم أي مخزون من الأكل أو الاحتياطي من اللباس، يكفي أن يأتي المحصول ضعيفا ليتحول الجوع إلى مجاعة ويجلب التيفوس ... وذلك رغم أن مخازن كبار المستوطنين والشركات مملوءة الآن بالقمح، لكنهم لا يخرجونه والإدارة المحلية الخاضعة لتأثيرهم لا تحرك ساكنا لأنهم يفضلون بيعه في السوق السوداء.⁴

فالفروق الشاسعة في مستوى معيشة الفرد الأوروبي والجزائري، ولا سيما في نسب الدخل الفردي لهذا الأخير بالنسبة لمستوى دخل المستوطن الأوروبي سواء تعلق الأمر بالمجال الفلاحي أو الصناعي.

¹ Baunard. M, **Le Gardinal Lavigerie**, Tome premier, Librairie Ch.Poussielgue, Paris, 1896, p.36.

² المصدر نفسه، ص.209.

³ عبد الوهاب شلالي، **دور عمال المناجم الجزائرية** ..، المرجع السابق، ص . 160.

⁴ خياطي، المرجع السابق، ص ص . 118-119.

فأصبح الجزائريون يصارعون أعباء الحياة اليومية، في ظل الارتفاع الفاحش في أسعار المواد الأساسية في السوق، ناهيك عن تزايد المضاربات وانتشار ظاهرة السوق السوداء، مما بات يندر بتفشي خطر الجوع والمرض في الأوساط الجزائرية وتراجع المواد الغذائية، لأن رب الأسرة أصبح لا يقوى على مواجهة التقلبات التي تفرضها الحياة خاصة إذا كان مريضا أو بطالا.

في ظل هذه الظروف ومع ظهور ظاهرة سوء التغذية التي أثرت تأثيرا مباشرا على مردود الفرد وكفايته من السعرات الحرارية، في غياب البروتينات وعنصر الكالسيوم، التي تتوفر بالقدر الكافي والمناسب في مادتي الدقيق والزيت الذي تتناوله الأسرة الجزائرية بشكل أساسي.¹

ب- المجاعات:

توالت على الجزائريين في ستينيات القرن التاسع عشر، النكبات والكوارث الطبيعية والاقتصادية كالجراد، والجفاف، والأمراض، والأوبئة، والمجاعة، فمنذ سنة 1864 بدأ الجراد زحفه على البلاد، واتخذ شكلا خطيرا سنة 1866، حتى سمي هذا العام بعام الجراد. وبينما كان الجزائريين يعانون من أخطار الجراد، حدثت زلازل في البلدة وقرى المتيجة سنة 1867، وانتشرت أمراض الكوليرا والتيفوس وعانى منها الجزائريون، لانعدام وسائل الوقاية الصحية لديهم وسوء حالتهم الاقتصادية والمعاشية، وعدم اهتمام السلطات الفرنسية بمقاومتها.²

لم تكد سنة 1867 تفرغ كأسها من الآلام، حتى ظهرت الأزمة من جديد سنة 1868 واستمرت مآسيها شهورا طويلة، فإذا كان الوباء أخذ معه عددا غير محصور من الضحايا، فإن المجاعة المرعبة جاءت لتهدد بكل ضغوطها وقلقها الجزائريين، فقد عرفت سنوات الستينات جفافا كبيرا، ولم تكد الأمطار تبلل الأرض، ونقصت الينابيع من سنة إلى أخرى حتى جفت كلية، فبيست الحشائش وماتت المواشي، وتفتشت من جراء ذلك المجاعة في البلاد، وعم غلاء المواد الغذائية، وجاء في رسالة الدكتور *فيتال* بتاريخ 25 جوان 1867: (أن سعر القمح بلغ أكثر من مائة ف.ف.ق. للصاع الواحد، وسعر الشعير بلغ خمسة وأربعين فرنكا للصاع، في حين كان يباع عند الحرث بسعر ستة وعشرين ف.ف.ق.).³ كما فقد الجزائريون نصف ماشيتهم، أي حوالي 13 مليون رأس في سنة 1867، وفي شهر أوت من نفس السنة كانت المطامير قد نفذت.⁴

¹ بن الشيخ، المرجع السابق، ص 233.

² يحي بوعزيز، ثورات الجزائر في القرنين التاسع عشر والعشرين، ج2، المؤسسة الوطنية للاتصال والنشر والاشهار، ط2، الجزائر، 1996، ص ص 162-164.

³ عيساوي، شريخي، المرجع السابق، ص 147.

⁴ نوشي، الجزائر بين الماضي والحاضر، المرجع السابق، ص 153.

فكان من نتائج ذلك أن الجزائريين لم يجدوا ما يأكلونه، فأكلوا العفن والقشور والأوراق والسيقان، ووصف الكردينال **لافيجري**¹، من خلال رسالته في الجريدة الكاثوليكية بتاريخ 1 جانفي 1868 وضعية الجزائريين وأن عددا كبيرا منهم يعيشون منذ عدة على الأعشاب، وأوراق الأشجار مثل الحيوانات.² إذ سجلت أعداد كبيرة من الضحايا، وكانت الجثث مرمية في الطرقات والحفر والسواقي، كما وجدت جثث نهشتها الحيوانات، وفي الفترة ما بين سبتمبر وجوان 1868 هلك 500 ألف عربي، في حين قدر **جيلالي صاري** الضحايا بمليون نسمة، وهو ما يمثل ثلث السكان.³

يذكر **بورزيه Burzet**: (كلّ الشعب عانى من الكوارث لكن الأوروبيين لم يحسوا بهجمة المجاعة وذلك لأنهم كانوا يملكون أحسن الأراضي، والتي كانت مروية بشكل جيد، كما أنه في الوقت الذي لم يجد الجزائريون ما يأكلون، كان إنتاج المستوطنين من القمح في ارتفاع، فما بين 1867-1871 ارتفع إنتاجهم من القمح الصلب، من 17 إلى 19%. وبدلا من يسارع هؤلاء إلى نجدة الجزائريين وإنقاذهم من الموت، قام المستوطنون بحراسة بساتينهم والبنادق في أيديهم).⁴

فلم يتوقف الأمر عند هذا الحد، فلقد رفض بعض المستوطنين بيع فائض حبوبه إلى السكان المحليين، ربما أرادوا بذلك أن يساهموا في إبادتهم، وهو ما نستشفه من قول أحد المستوطنين وهو **لاكريتيل Lacretelle**، الذي كتب سنة 1868: (من المحتمل أن يتم القضاء على الجزائريين "الأهالي" خلال سنتين، وعندئذ تحل مشاكل الجزائر، ويصبح في الإمكان تعميمها).⁵

لم تكن بلا شك الظروف الطبيعية لوحدها، هي السبب الوحيد لهذه الظاهرة، فإن للنكبة التي ألمت بهذا الشعب أسباب خفية أخرى تتمثل في: السياسة التي انتهجتها السلطات الاستعمارية، والتي تطرقنا إليها من خلال الفصول السابقة، منذ بداية مصادرة أراضي الجزائريين، ومنحها للرأسمالية الأوروبية والغاء الرسوم الجمركية، قد أثر ذلك مباشرة على البنية الاقتصادية والاجتماعية في المستعمرة. فمن خلال

¹ **لافيجري شارل**: (1892-1825) Charles Martial Allemand Lavigerie قسيس في 1849/6/2، دكتوراه في الآداب سنة 1850، دكتوراه في العلوم الدينية سنة 1853، أستاذ مختص في تاريخ الكنيسة بجامعة سربون سنة 1854، زار دمشق وحاول الاتصال بالأمير عبد القادر سنة 1860، أسقف نانسي سنة 1863، رئيس أساقفة مدينة الجزائر في 1866. وفي سنة 1867 اشترى مساحة أرضية زراعية واسعة بالحراش، بنى فوقها ضيعة جمع فيها الأيتام ودرّبهم على حرفة الفلاحة، في سنة 1868 أنشأ مؤسسة الأباء البيض، كما أنشأ أيضا معهد الأخوات البيض بالتعاون مع ماري سالومي، في سنة 1882، عينه البابا ليون كاردينالا ثم رئيسا لأساقفة قرطاجنة سنة 1884، وفي سنة 1890 حقق أمنية البابا في توحيد الكاثوليك بفرنسا، توفي بالجزائر العاصمة بتاريخ 18/11/1892. وحول جثمانه إلى روما. أنظر: بن داها، **الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض.. ج.1**، المرجع السابق، ص. 500.

² فركوس، **تاريخ الجزائر..**، المرجع السابق، ص. 322.

³ **جيلالي صاري**، "الكارثة الديمغرافية (1867-1868)"، **المجلة التاريخية المغربية**، العدد: 22، 21، أبريل 1981، ص. 179.

⁴ **عباد، المعمرون والسياسة الفرنسية في الجزائر..**، المرجع السابق، ص. 185.

⁵ **الجندي**، المرجع السابق، ص. 150.

استنزاف الشركات الرأسمالية لثروات البلاد وتصديرها، واستغلال أراضي السكان المحليين للزراعة النقدية من قطن وتبغ، وغيرها.....، حتى صارت البلاد- التي كانت تلقب بمطمورة روما - في حاجة إلى القمح.¹ من مسؤولية هذه الكارثة تتحملها السلطات العسكرية غير الكفأة، والتي لم تقم بإعداد الوسائل والاحتياطات اللازمة لمحاربة الظاهرة.²

لقد خلفت مجاعة 1867-1868، آثارا سيئة على الجزائريين، نشرت الموت في كل مكان، في الوقت الذي حرّمهم المستوطنون من الخيرات التي جادت بها أراضيهم التي انتزعت منهم، فكانوا يجنونها بسواعدهم وينقلوها نحو التصدير لفرنسا - كما رأينا ذلك في الفصل الثالث-، ولم يقتصر استغلال هؤلاء لجوع المسلمين عند الأرباح المادية، فقد أرادوا أن يجعلوا منه مطية لتصدير أهل البلاد وتعميد أطفالهم.³

ج- انتشار العادات الدخيلة كظاهرة الربا:

لقد كان العربي يقترض لشراء الحبوب وتسديد الضريبة، وكانت مسألة القروض قد أخذت لدى الفلاحين مظهرا مأساويا، وأصبحت ظاهرة الربا ظاهرة المسيطرة والمخرية بالنسبة للسكان، وكان يستفيد من هذا الربا اليهود والمستوطنون.

لقد كشف الضابط *لاباسيت* خطورة القروض الربوية، كما أبدى الإمبراطور *نابليون الثالث* في سنة 1865 نفس التخوف من تطورها. أما الجنرال *لاكورتال* فقد قال: ينبغي أن يقضى على الربا وإلا فإن الشعب العربي سيقضى عليه، ولكم الاختيار. ⁴ إن ظاهرة الربا في الجزائر التي أوجدها الاحتلال منذ سنة 1850، لعبت دورا في انتزاع ملكية الفلاحين بدءا من سنة 1870.⁵

فمن خلال القروض المبالغة التي اقترضها الفلاحين من الأوروبيين واليهود والمزابيون أدت في الأخير إلى نزع ملكية أراضيهم تدريجيا. في ملاحظة دونها الجنرال *مارتميري* في سنة 1860 اعترف فيها أن القروض هي أحد نتائج الاستعمار: (إن اتساع ظاهرة الربا قد نتج عن الاحتلال الفرنسي الذي غير بشكل مفاجئ كل ظروف الحياة السابقة للسكان الأصليين، يستدين العربي لشراء الحبوب اللازمة لاستمراره وزرع أرضه ودفع الضريبة)⁶، وقبل الاحتلال كانت الأفراد والقبائل تتعاون وتستدين عن بعضها بعضها البعض في حالة حصول جفاف أو قحط. ويعيد المستدين ما اقترضه عينا عند الحصاد ومن دون

¹ عيساوي، شريخي، المرجع السابق، ص . 149.

² بوعزيز، ثورات الجزائر، المرجع السابق، ص . 165.

³ علال الفاسي، نشاط المبشرين ودوره الاستعماري، محاضرة في ملتقى التعرف على الفكر الاسلامي، تيزي وزو، 1973، ص.67.

⁴ أجبرون، تاريخ الجزائر المعاصرة، المرجع السابق، ص . 370.

⁵ بوحوش، المرجع السابق، ص . 74.

⁶ بن أشهنو، المرجع السابق، ص . 75.

فوائد ربوية. أما بعد الاحتلال فلم يعد يوجد احتياطي من الحبوب عند الناس إذ تحولت الكميات الممونة من الحبوب إلى التصدير.¹

د - مظاهر الفقر والبؤس.

نتيجة لما عرفنا سابقا من الوضع الاقتصادي الذي كان قائما خلال الفترة الاستعمارية، فإن الواقع الاجتماعي كان في غاية البؤس والشقاء، وصف الصحفي الجزائري الأديب أبو اليقظان حالة المجتمع الجزائري مطلع القرن العشرين والعوامل المسببة للوضع المزري آنذاك، فقال: (لقد تسلط على الأمة الجزائرية عوامل ثلاثة، لو تسلط عامل واحد منها على أمة كبيرة لززع ركنها وهد بناءها، ألا وهي: الجهل والفقر والفرقة، فالجهل أفقدها شعورها بوجودها، وكيف تدب عنه والفقر أفقدها عن العمل، وشل أعضائها عن الحركة، والافتراق أذاب قوتها وذهب بريحتها، فبقيت الحالة هذه عرضة للتلف والاضمحلال والهلاك، وهي نتيجة طبيعية لتلك الحالة المحزنة التي جر إليها الظلم والاستبداد).²

بالإضافة إلى هذا الوصف الذي قد لا يسلم له من لا يقبل إلا شهادة المستعمرين أنفسهم نسوق شهادة الدكتور فيتال الذي عاش في الجزائر، وعابن الوضع عن كثب، الذي ذكر في رسالة له مؤرخة يوم 1867/7/9 : (أنه لم تبق إلا الأشياء المحزنة ماثلة أمام الأعين كالعطش والجوع والتعاسة والأمراض... الجزائريين يموتون بالجملة في عدة جهات من الوطن من جراء مرض الكوليرا والتيفوس المتفشين بسبب المجاعة).³

لقد كان للسياسة الفرنسية بصماتها وتوقيعها في كل مجالات الحياة أسوأ أثر على المجتمع الجزائري، وخير دليل على ذلك الكارثة التي أودت بحياة خمسة آلاف نسمة، من الجزائريين ما بين سنتي 1867-1868، وقعت في الأراضي الخصبة وأراضي الشمال القديمة قبل أن تمسها الإجراءات التطبيقية لقانون 1863.⁴

فالأزمة الاقتصادية ما بين 1866-1869، ضربت الجزائريين بشدة، أما الأوروبيون فلم تؤثر عليهم كثيرا، فهم الذين كانوا يشكلون الفئات ذات الامتيازات الاقتصادية والاجتماعية.⁵

¹ طرشون، المرجع السابق، ص.99.

² أبو اليقظان ، نقلا عن حمادي عبد الله: أصوات من الأدب الجزائري الحديث، جريدة وادي ميزاب ، دار البعث الجزائر، 2001، ص . 27.

³ رمضان بورغدة، "أضواء جديدة على المجاعة وتداعياتها على المجتمع الجزائري في أواخر الستينات من القرن التاسع عشر"، مجلة الحوار الفكري، مخبر الدراسات التاريخية والفلسفية ، جامعة منتوري قسنطينة ، الجزائر، العدد 5-، أوت 2003، ص . 135.

⁴ بن داهاة، الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض ..، ج.1، المرجع السابق، ص ص . 29 - 31.

⁵ عباد، المعمرن والسياسة الفرنسية في الجزائر ..، المرجع السابق، ص .58.

كما أن الفقر الذي أصاب المجتمع الجزائري يرد إلى عوامل منها استمرار الكولون في انتزاع المزيد من الأراضي الفلاحية الخصبة وتقلص الأراضي الزراعية والرعيية وانخفاض إنتاج الحبوب بـ 20% أمام تضاعف عدد السكان في الجانب الجزائري وإفساح المجال لتوسع مساحات الكروم وإهمال زراعة الحبوب، وتزايد عدد السكان وضعف متوسط المردود الهكتاري للحبوب في القطاع الفلاحي الجزائري مقارنة مع القطاع الفلاحي للمستوطنين.¹

نتج عن سلب ونهب أراضي الجزائريين وقوع أكثرهم تحت رحمة الفقر المدقع، الأمر الذي استغله المستوطنون ليسخروا الشعب كعبيد في الأراضي والممتلكات التي نهبوا ونجد على طول خط بونة - تبسة خاصة خارج المراكز الاستيطانية التي أنشأها الكولون وطرد وهمش أصحاب الأرض أسوأ مظاهر البؤس والشقاء² - أنظر ملحق الصور صورة رقم 14 حالة البؤس والفقر التي يعيشها الجزائريين - وبسبب مصادرة أراضي الجزائريين ومنحها للرأسمالية الأوروبية وإلغاء الرسوم الجمركية أثر ذلك على البنية الاقتصادية والاجتماعية للجزائر.³

كما أكد المؤرخ الفرنسي أندري جوليان ذلك بقوله: (أن السبب الرئيسي في هذه الكارثة هو تنامي إدخال الجزائر في الحركة الاقتصادية الدولية وتغيير البنية الانتاجية من طرف النظام الاستعماري، وذلك من خلال نشاط رؤوس الأموال والذي أخذ منحنيين باستنزاف ثروات البلاد وتصديرها واستغلال أراضي الجزائريين للزراعة النقدية من قطن وتبغ وغيرها .. ، بعدما كانت الجزائر تدعى بمطامير روما خلال العهد العثماني، وتصدر الحبوب إلى جنوب فرنسا وإيطاليا خلال الحكم العثماني).⁴

كما ثبت أن المساحات الكبيرة من أخصب الأراضي، لم تستغل من طرف المستوطنين وأن بعض الجمعيات الرأسمالية لم تستعمل أكثر من 1/7 من المساحة الممنوحة لها وذلك لإهمالها خدمة الأرض وجعلها بطبيعتها، ففي الوقت الذي كان فيه الجزائريون يموتون جوعا كانت أراضيهم التي صودرت منهم غير مزروعة.⁵

فإن الفلاحين بعدما جردوا من أراضيهم ووجدوا أنفسهم أمام أوضاع معيشية مزرية قد اضطروا إلى ترك أراضيهم والنزوح الريفي خصوصا المتواجدين في السهول الغنية التي استولى عليها المستعمر هذا ما أدى إلى جعل الهجرة الريفية للفلاحين الذين صودرت أراضيهم تتفاقم وأدى إلى صرف جماعة كبرى من سكان الريف نحو المدينة ليبقوا بدون عمل ولا تكوين ...، وهكذا فإن النسبة بين مجموعتي

¹ الأشرف، المرجع السابق، ص . 201.

² سعد الله، تاريخ الجزائر الثقافي، الجزء الرابع، ص . 184.

³ عيساوي، شريخي، المرجع السابق، ص . 149.

⁴ جوليان، تاريخ الجزائر المعاصر، المرجع السابق، ص . 439 - 440.

⁵ عيساوي، شريخي، المرجع السابق، ص . 149.

السكان انتقلت من 14 (سكان الريف كانوا 14 مرة أكثر من سكان المدن)، 11 من سنة 1886 إلى 1911 وبفعل الهجرة انتقلت من الريف إلى المدينة نسبة السكان المدن من 28 % من مجموع سكان الجزائر سنة 1878.¹

ه- مأساة الحياة القصدية: انتشرت البيوت القصدية أو الأكواخ على أطراف المدن، وكان إنشاءها بمواد مختلفة ومتنوعة، من الحطب والألواح والصفائح والأقمشة والحجارة، وبعض عتاد النفايات الحديدية.² والتي شكلت وسطا لا يحوي على أدنى مرافق الحياة الضرورية، وتمثل خطرا دائما على الصحة العامة والأمن، ولا قنوات صرف المياه، ولا مراحيض، ولا مياه دائمة.³ وسكانها ممن يشتغل في الفحم أو المناجم أو جمع النفايات والعتالين، أو من فئة البطالين، وكانوا يدفعون ثمن الاستقرار على هذه الأرض التي شيّدوا عليها أكواخهم لصاحب الأرض مقدارا يتراوح ما بين 30 إلى 40 فرنك فرنسي قديم في الشهر، مما شكل تعبيرا صارخا عن أزمة الجزائريين.⁴

يقول **فيليب ميناى** في تقرير يصف فيه حالة المجتمع الجزائري 1899: (أن الظاهرة الثابتة بين الجزائريين هي البؤس فهناك طوابير للمتسولين والبيوت القصدية والأكواخ ومناظر العديد من الناس وهم يهيمون على وجوههم بدون هدف يمشون حفاة في الوحل والغبار).⁵

شهد إقليم الدراسة حركة استيطانية وتدمير هائل لريفها فانتشرت في مدنها على طول السكة تلك السكنات في عديد المدن كبونة وسوق أهراس وتبسة..، الذين هاجروا من أراضيهم وممتلكاتهم بعد أن صودرت ظلما واعطيت للمستوطنين، إذ كان أغلب سكان الجزائر من الأرياف ولا داعي القول بأن هذه صورة الرسالة الحضارية التي غالبا ما تتغنى بها فرنسا في تبريرها للاستعمار؟⁶

في حين تميزت بونة مطلع القرن العشرين بطابعها الثنائي القائم على تناقض صارخ بين المدينة الأوروبية الحديثة بكل مقوماتها الحضارية. وكلها كانت تحت التصرف المطلق للأقلية الأوروبية وفي خدمتها. في المقابل نجد الوجه الآخر الذي يعكس حالة الفقر ويجسد القهر الاستعماري، في الضواحي المحيطة بالمدينة الأوروبية مشكلة الأحياء الشعبية التي تغص بالسكان الأصليين، لم يكن هؤلاء بدورهم

¹ صاري، الكارثة الديمغرافية، المرجع السابق، ص . 150 - 151.

² Visite aux bidon villes d'Alger, Information Algérienne, no. 54, section de presse du gouvernement général de l'Algérie, 15 mai 1941, p . 952.

³ فلاحى، المرجع السابق، ص . 957.

⁴ المصدر نفسه، ص ص . 953 - 954 .

⁵ محمد العربي ولد خليفة، الاحتلال الاستيطاني، إنجاز وتصميم منشورات ثالثة، الجزائر، 2005، ص . 60.

⁶ مغدوري، المرجع السابق، ص . 81.

يشكلون مجموعة متجانسة بل ينقسمون بحسب أوضاعهم الاقتصادية والاجتماعية والمهنية إلى ثلاث مجموعات كبرى:

1- تتكون المجموعة الأولى من خمسة آلاف أسرة من العمال المياومين الذين يقطنون أكوخا قديمة في أحياء مكتظة بيونة مثل: سيدي سالم، بوحمره ووادي الذهب، وهم في معظمهم من الوافدين الجدد على المدينة بفعل الهجرات الداخلية المتتالية للسكان.

2- المجموعة الثانية: تشكل النواة الصلبة للسكان الأصليين للمدينة و يبلغ عددهم حوالي 11 ألف أسرة تعيش في مساكن من البناء الصلب (الحجارة، الطين، والقصدير)، وهم في غالبيتهم من التجار والحرفيين وبسطاء الموظفين. وتتركز هذه المجموعة في أحياء تخلى عنها المستوطنون مثل: بني محافر، المدينة القديمة، حي الزهور، حي أوزاس.

3- أما المجموعة الثالثة فتوجد في الأحياء الجديدة حيث تتركز أقلية تتكون من حوالي 1500 أسرة تتكون في غالبيتها من الموظفين في المستويات العليا والمتوسطة وكذلك العمال.¹

- الآفات الاجتماعية:

كان من أهداف السياسة الاستعمارية تفكيك بنية المجتمع الجزائري فبعدها تضاعف نشاط الشركات الاستثمارية في مستعمرة الجزائر من حفر الآبار وبناء السدود وإقامة طرق المواصلات والعمل على تشجيع المزروعات النقدية التي تخدم الاقتصاد الفرنسي بزراعة الحنطة والذرة وكروم العنب والتبغ وغيرها. كان الجزائريين يصارعون المجاعة ويعيشون في دائرة جهنمية، فأصبح الفلاح الجزائري يشتري الحبوب من المستوطن بزيادة 40% في الشهر و240% في السنة، الأمر الذي أدى إلى تفشي ظاهرة الربا التي صارت تهدد بالقضاء على المجتمع الجزائري.²

كما انتشرت أماكن للخمرات والبغاء.. وكان دور الاستعمار في هذا المجال واضحا لا شك فيه، وتدل عليه الشهادات الكثيرة التي كتبها الجزائريون أو رجال الطريقة العلوية مستكترين الفساد الأخلاقي الذي صار عليه المجتمع الجزائري إذ ذكرت صحف الطريقة العلوية³ عن (ظاهرة البغاء)، وانتشارها في المجتمع الجزائري، وقد وصف محمد الرايسي التبسي بداية القرن العشرين في صحيفة (لسان الدين)

¹ بن سالم، المرجع السابق، ص. 113.

² فركوس، محاضرات في تاريخ الجزائر..، المرجع السابق، ص. 140.

³ الطريقة العلوية: في عهد شيخها المؤسس أحمد بن مصطفى بن عليوة منذ خلف شيخه حمو البوزيدي سنة 1909، إلى وفاة ابن عليوة سنة 1934، إذ شهدت هذه الفترة زحما من الأحداث الكبرى وطنيا ودوليا تمثلت في مظاهر نهضة الجزائر رغم سياسة التصعيد الاستعماري، من فرض للتجنيد الاجباري وتواصل العمل بقانون الاهالي والاحكام الجزرية. انظر: غزالة بوغانم، الطريقة العلوية في الجزائر ومكائنها الدينية والاجتماعية 1909-1934، رسالة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة منتوري قسنطينة، 2008-2009، ص. 10.

انتشار هذه الظاهرة وخطرها، فقال: (الفساد أحاط برجالنا ونسائنا، فهلا تيقظنا معاشر المؤمنين، لما نزل بنا وتبصرنا من إنقاذ بناتنا من المواضع النجسة يعبث بهن كل خبيث، بعد أن كن لا يرضين منه بأدنى نظرة تقع عليهن منه، ولو وجد من يقوم بهن أو بأموههن ما وقع منهن ذلك، ولعلهن ما حملهن إلى تلك البقعة الفاسدة إلا من الفاقة العظمى من اليتيم أو شيء آخر. والحال أن فيهن من بنات الأفاضل ومن يرثي لحال أهلها لما حلت بذلك المحل..... صارت البنات والبنون منا يتجاهرون بالمعاصي في كل مكان ويرون ذلك من حسن الصنائع لديهم).¹

كما يصف عمر راسم² هذا الواقع المرير المتمثل في الانتشار الفاضح للآفات الاجتماعية في مقال له صادر سنة 1913، في جريدة **ذو الفقار**³ قائلاً: (كيف يكون المسلم مسلماً في بلد خلت مساجده من الراكعين الساجدين، وامتألت شوارعه باللصوص والسكران... والإنسلاخ من الدين، والتظاهر بالفحشاء، وتقليد الكافرين، كيف يكون المسلم في بلد انتشر فيه الربا والسلب والنهب).⁴ ويمكن أن نلخص الآثار الاجتماعية على السكان المحليين فيما يلي:

- انتشار البطالة وتدني المستوى المعيشي لسكان المنطقة.
- تدمير التعليم التقليدي بمحاربة الزوايا التي كانت ترفض الاستعمار وكانت المحرك الأساسي للمقاومات الشعبية، أوتدجينها كالطريقة الرحمانية.
- انتشار الأوبئة والأمراض مع تدني الخدمات الصحية مما زاد في معدلات الوفيات بالاقليم القسنطيني.
- ظهور البؤر الاستيطانية على طول خط بونة - تبسة مع توافد المستوطنين من مختلف دول أوروبا في حين ظهرت البيوت القصديرية والأكواخ على هوامش المدن وتدمير الأرياف.
- تفكيك القبيلة التي كانت اللبنة الأساسية للمجتمع الجزائري ومعاينة القبائل المناوئة للاستعمار إما بالتهجير أو التفتير من خلال مصادرة الأراضي والممتلكات تحت شعار "المنفعة العامة"؟.
- انتشار المجاعات كذلك التي حدثت في الفترة ما بين 1867-1868، مخلفة أثاراً سيئة على الجزائريين.

¹ بوغانم، المرجع السابق، ص.226.

² عمر راسم: (1884-1959) صاحب أول مجلة عربية يصدرها جزائري، فاصدر في سنة 1908 مجلة الجزائر، وكتب في الجرائد التونسية سنة 1909، والحق الوهراني في سنة 1912، اسس مع عمر بن لقدور جريدة الفاروق، اعتقل في 13 اوت وحكم عليه بالاشغال الشاقة في نوفمبر 1915، له عدة آثار. انظر: بوغانم، المرجع نفسه، ص.44. وايضاً: ابو القاسم سعد الله، تاريخ الجزائر الثقافي، ج.1، دار الغرب الاسلامي، بيروت، 1998، ص.281.

³ أصدر عمر راسم جريدة ذو الفقار (سيف الاسلام) في 5 اكتوبر 1913، واستمرت الى غاية سنة 1914، وكانت تحمل تعريفاً موجزاً عنها يقول: " جريدة عمومية اشتراكية، انتقادية، تصدر كل يوم احد" انظر: حنيفي هلايلي، صورة عمر راسم من خلال جريدة **ذو الفقار**، الملتقى الدولي حول شخصية عمر راسم، جامعة الجزائر، 15- فيفري-2009، ص.2.

⁴ دبوز، المرجع السابق، ص. 95.

خلاصة الفصل:

إن استعمار فرنسا للجزائر أحدث القطيعة الجذرية مع كل ما هو جزائري، فلم يكن احتلال عسكري بمفهومه التقليدي بل كان يحمل معه استراتيجية ذات أبعاد اقتصادية واجتماعية وثقافية مما شكل تصادم مع الثقافات المحلية، الدين، الأعراف وكل مقومات المجتمع الجزائري، إذ سعت الدولة الرأسمالية الإستعمارية إلى تفكيك البنية الإجتماعية والثقافية والدينية بشتى الطرق من أجل تفكيك الروابط الأسرية والقبلية. تحت شعار الحضارة ولغة التعالي التي يحملونها على عكس هذه الشعوب التي توصف بالبربرية والهمجية والتأخر، كان يحمل كذلك دلالات نفسية كبيرة، والمبنية على أساس ازدياء الشعوب الأخرى، وهم أولئك الذين جاءوا برسالة حضارية يخرجون هذه الشعوب من تأخرها ومن بربريتها.

يتجلى هذا من خلال أساليب السياسة الاستعمارية المنتهجة خلال فترتي الحكم العسكري والمدني والتي كانت مبنية على تهميش أو إقصاء أو تهجير السكان المحليين وانجاز مشاريع ظاهرها يمثل نقلة اقتصادية على غرار مشروع خط سكة الحديد بونة - تبسة. والذي كان له عواقب وخيمة على البنية الاجتماعية ومثالا على تلك المشاريع التي تم استجلاب لها وفود من المستوطنين، نعموا بمستوى معيشي رفيع، فالإقطاعيون في الريف والرأسماليون في المدن.

فكان الطابع العام الذي ميز تلك المجموعة هو الانغلاق على نفسها، ضف إلى ذلك التعصب والعنصرية ضد الجزائريين لأنهم في نظرهم يشكلون خطرا على مستقبلهم فبالرغم من أن أفراد هذه الجالية مختلفين عرقيا، ويتنافسون اقتصاديا بسبب اختلاف جنسياتهم لأنهم خليط من الدول الأوروبية، إلا أنهم متفقين على تجريد الجزائريين من أملاكهم.

هؤلاء هم الأجانب الموجودين بالجزائر أما عن السكان الأصليين فهم الذين يشكلون الأغلبية، منهم احتلوا المراكز السفلى في السلم الاجتماعي، يعيشون على هامش الحياة باعتبارهم مجموعة خاضعة للاحتلال مكروهين من الجالية الأوروبية، أكثر من 91% منهم مارسوا الفلاحة والبقية هم عمال المدن اليدويين والمهنيين، أما الطبقة الاقطاعية والرأسمالية فوجودها كان قليل في المجتمع الجزائري، ذلك لأن الاحتلال صادر الأراضي من الجزائريين في الريف واستحوذ على الملكية العقارية في المدن وعلى قطاعات التجارة والصناعة والمصارف المالية، هذا كله حال دون وصول الجزائريين إلى تلك الميادين.

فكل هذه العوامل انعكست على التحولات الديمغرافية التي شهدتها المجتمع الجزائري، إذ كان النمو السكاني بسيطا بسبب انخفاض معدلات المواليد وارتفاع معدلات الوفيات بسبب نقص الرعاية الصحية وهذه العوامل أدت إلى الهجرة خارج إقليم قسنطينة أو خارج إقليم الوطن. مما ترك دمارا كبيرا على النسيج

الاجتماعي وانخفض مستوى التعليم وتقهقر دور الزوايا التي كانت تمثل السلطة الروحية والدينية للمقومات الشعبية خلال القرن التاسع عشر.

كما أدت إلى وجود مجاعات كبيرة كما حصل في الجزائر وانتشار الأمراض والبيوت القصديرية على حواف المدن بعد تدمير الريف ومصادرة أراضي الفلاحين مع تدني مستواهم المعيشي بفعل الغرامات والضرائب. كما استقدم الأوروبيون عادات جديدة ودخيلة على المجتمع الجزائري المحافظ كشرب الكحول ونشر الدعارة والتنصير...

الأختام

- كان الغزو الفرنسي العسكري للجزائر مرتبطا مع الاستغلال الاقتصادي الذي تمثل في إنشاء علاقات إنتاجية رأسمالية في منظومة الاقتصاد المحلي كأسلوب جديد يسعى إلى تحطيم الملكيات الجماعية لأراضي العرش والأوقاف والبايلك، بحجة تعارضها مع شكل الملكية الخاصة وتهديدها للسير الطبيعي للنظام الاقتصادي الناشئ، وقد استند هذا الاستغلال إلى الأساس العنصري، والأداة العسكرية من الناحية الإجرائية والقوانين التعسفية، والدعم الاستيطاني الأوروبي من الناحية البشرية لتغيير النسيج الديمغرافي للمجتمع الجزائري، وكذا رأس المال الأجنبي من الناحية الاقتصادية. ويتجلى ذلك من خلال:
- الدراسات المتعاقبة في مختلف التخصصات لمهندسين ورجال اعمال وعسكريين من اجل الهيمنة والسيطرة والاستغلال والتي مثلت المفاتيح الأساسية للسيطرة على مستعمرة الجزائر، مما أدى إلى الهيمنة الاقتصادية على ثرواتها المادية والبشرية.
 - القرار الامبراطوري بتاريخ 8 أبريل 1857 لإنشاء سكة الحديد في مستعمرة الجزائر، الذي يعد في ظاهره وسيلة حضارية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية لكن من خلال الدارسة توصلنا إلى أنه مشروع ذو أبعاد استراتيجية تهدف الى السيطرة العسكرية والهيمنة الاقتصادية.
 - سمحت الأشغال الكبرى على رأسها شبكة سكة الحديد، التي باشرتها الإدارة الاستعمارية الفرنسية منذ انجاز أول خط ربط منجم عين مكرة - بونة سنة 1859، لتتوسع عبر المحور المركزي شرق - غرب بالسيطرة على معظم حركة النقل الداخلي البري، وربط مراكز الثروة بموانئ التصدير.
 - تميز النظام الاستغلالي بمنح شركات الامتياز، مساعدة مالية جزافية، وضمان فائدة صافية، سواء لكامل مدة الامتياز، كما حدث مع شركة الغرب الجزائري، وشركة الشرق الجزائري، أو لمدة محددة من الامتياز، كما جرى مع شركة باريس - ليون - البحر المتوسط. ومهما كان نوع الضمان فإن شركات الامتياز حققت فوائد مالية جمة من دون أن تضطر إلى تحسين خدماتها.
 - المشاريع والمنجزات الاستعمارية التي كشفت الصورة الحقيقية للاستيطان، مما جعل الجزائر سوقا مفتوحا على كل المتكالبين المستثمرين فرادى وجماعات شركات وتكتلات اقتصادية، كشركة بونة - قالمة، وشركة موكنة الحديد، اللتان أشرفتا على انجاز خط بونة - تبسة الذي ساهم بدوره في السيطرة العسكرية على المنطقة الشرقية وتشجيع المشروع الاستيطاني.
 - ما جسده مشروع خط سكة الحديد بونة - تبسة قصد استنزاف خيرات المنطقة علما أن النقل الحديدي يمثل أضخم وسائل المواصلات بعد النقل البحري، بأقل تكلفة وأكثر كمية.

- رسم إستراتيجية استعمارية مدروسة هدفها غرس وإبقاء الكيان الاستيطاني في البلاد، بأدوات ومناهج ووسائل من أجل تحقيق هذا الهدف، وصاغت لذلك شروطا قانونية ومادية لإضفاء الصبغة الشرعية لهذا الوجود، هدفها تدمير البنية الاجتماعية والاقتصادية للمجتمع الجزائري، تعطى فيها الأولوية للأقلية الأوروبية على حساب الجزائريين.
- السياسة الاستعمارية الاقتصادية ثابتة الأهداف، ومتغيرة الوسائل ومتعددة الأساليب، تبعا لمرحل الاحتلال، فمن نتائجها ظهور نمط اقتصادي جديد عزل نمط الاقتصاد الجزائري التقليدي.
- استحواذ المستوطنين على القطاع الزراعي القائم على تشجيع المزارعين النقدية الموجهة للتصدير نحو الأسواق الفرنسية على وجه الخصوص، والانفتاح على للرأس المال الأوروبي في إطار حركة البنوك وامتيازات القروض.
- خنق القطاع الاقتصادي المحلي الذي يقوم على الاستغلال الزراعي وتربية الثروة الحيوانية. فقد عمل الاستعمار الفرنسي على إعاقته وحصر تواجد الجزائريين في المناطق قليلة الخصوبة والجبلية، بالإضافة إلى اختلال التوازن بين القطاع الاقتصادي الاستعماري والقطاع المحلي.
- تركيز القطاع الصناعي على الصناعات الاستخراجية كاستخراج المعادن من أجل التصدير، وذلك لتغذية الاقتصاد الفرنسي والأوروبي بالمواد الأولية لمختلف الصناعات التحويلية بالإضافة إلى الصناعة النسيجية، وصناعة الورق، وصناعة الجلود..
- تطوير التجارة الخارجية وشبكة النقل والاهتمام المتزايد من الإدارة الاستعمارية، ضمن إستراتيجية تهدف إلى دعم المنشآت القاعدية المرتبطة باستغلال الثروات أينما وجدت، ولذلك حظيت شبكة المواصلات باهتمام كبير خاصة بعد سنة 1872، بتعويض الثروات التي خسرتها فرنسا بعد حربها مع بروسيا في منطقة الألزاس واللورين.
- أن النشاط الاقتصادي في المدة ما بين سنتي 1850-1914 بقي مقصوراً على البرجوازية والعمال الفرنسيين، ولم يلعب الجزائريون أي دور مؤثر إلا في حدود المناطق البعيدة عن مراكز المدن، وكذلك مثلوا دور التابع للبرجوازي الفرنسي في الحقلين التجاري والصناعي.
- كما شهد قطاع النقل البحري نموا متزايدا ليستوعب حجم الصادرات كميناء عنابة، وذلك لأن الذهبية التي سيطرت على عملية الانجاز كانت تستند إلى اعتبارات استغلالية بحتة، فلم يكن يقبل تجسيد مشروع أي خط حديدي إلا إذا كانت الفوائد الحقيقية التي سيجلبها للمستعمرة تفوق الأعباء الناتجة عن تكاليفه. وهذا مثل الدراسات المعمقة المالية والطبوغرافية للمنطقة التي قام بها مهندسين أمثال السيد كربونال والمهندس المدني دي ريدون، وليشلين وغيرهم.

- استخدام العمالة الجزائرية بأجور زهيدة لا تكفيهم حاجاتهم اليومية، حرمت من أبسط حقوقها واستغلت بالسخرة خاصة في قطاع المناجم والحلفاء وسكة الحديد من أجل دفع عجلة الاقتصاد الاستعماري.
- تشكلت فئة عاملة جزائرية تعود بدايتها إلى وقت مبكر من العهد الاستعماري إلا أنها لم تبلغ الحجم ودرجة التنظيم التي تجعل منها قوة اجتماعية مؤثرة بسبب القيود التي وضعتها السلطة الحاكمة.
- دمج الكيان الجزائري في النشاط الاقتصادي الأوروبي، فالتواجد الفرنسي في المستعمرة كان قائما على أساس البرجوازية الاستعمارية، التي كان لها الأثر المباشر على الحالة الاجتماعية. فأصبحت حياة الجزائريين عبارة عن محطات من الآلام والبؤس والحرمان والفقر والتهميش..
- ضرب البنية الاجتماعية للنسيج الديمغرافي الجزائري الذي كان يمثل في السابق صاحب الأرض والمال، من خلال تجريده من أملاكه وممارسة سياسة التهجير والتجهيل والتنصير والتفقير..
- تدهور الحالة التعليمية بتدمير الزوايا المناوئة لفرنسا أو تدجينها والقضاء على اللغة العربية، وفرض نظام التعليم الفرنسي لفرنسة الجزائريين وسلخهم من هويتهم الوطنية.
- فشل الاستعمار الفرنسي في القضاء على مقومات الوطنية الجزائرية على الرغم من أساليبه وسياسته الاستدمارية فقد دافع وحافظ المجتمع الجزائري بكل ما أوتي من قوة، من خلال المقاومات الشعبية المسلحة والمحافظة على هوية الشعب الجزائري من اللغة العربية وتعليم مبادئ الدين والعلوم الشرعية وتحفيظ القرآن..
- ظهور البؤر الاستيطانية وممارسة عملية التهجير القصري للسكان من أراضيهم مما اضطرهم الى النزوح نحو المدن ضمن تجمعات من البيوت القصديرية مما أدى إلى انتشار البطالة وانخفاض في المستوى المعيشي فعم الفقر والبؤس، والأمراض والأوبئة الفتاكة فارتفعت معدلات الوفيات بالتوازي مع انعدام الرعاية الصحية، بالمقابل نجد الأوروبي يعيش حياة الترف والرفاهية في أرض الجزائري.
- مساهمة سكة الحديد في تكوين طبقة عمالية توحدت في شكل نقابات تأثرت بالاتجاه اليساري في فرنسا، وأصبحت لديها ثقافة المطالب بحقوقها الاجتماعية والتي تطورت فيما بعد إلى مطالب سياسية.
- أدى الضغط الاستيطاني إلى حركة هجرة خارجية واسعة نحو مختلف المناطق خاصة فرنسا مما أدى إلى بروز الحركة العمالية والنقابية كقطاعي السكة والمناجم في الجزائر كإحدى الاتجاهات الاجتماعية في النضال الوطني ضد الاستعمار الفرنسي وسياسته تجاه الشعب الجزائري ذلك أن المعاناة الخاصة للعمال (التمييز الاجتماعي والتمييز في الأجور وغيرها).

- يعد موضوع سكة الحديد في الجزائر عامة ومنطقة الشرق خاصة مجالا خصبا لإثراء تاريخ الجزائر المعاصر بدراسات تاريخية اقتصادية منفتحة على عدة مجالات اجتماعية وسياسية وأخرى ثقافية ودينية أيضا.

ملحق الوثائق الأرشيفية

الوثيقة رقم 03: أسماء لمدن وبلديات في الجزائر إبان الفترة الاستعمارية.

ANNEXE 1

TRANSCRIPTION DES NOMS DE LIEUX ALGERIENS
(période coloniale et actuelle)

Aïn Mokra : Berrahal	Orléansville : Chlef (El Asnam)
Aumale : Sour El Ghozlan	Palestro : Lakhdaria
Beni Mançour : Boudjellil	Pérregaux : Mohammadia
Berthelot : Youb	Philippeville : Skikda
Burdeau : Mahdia	Prévost Paradol : Mecheraz Asfa
Castiglione : Bou Ismaïl	Randon : Besbes
Clairefontaine : El Aouïnet	Relizane : Ighil Izan
Domsbale : El Hachem	Rovigo : Bougara
Duvivier : Bouchegouf	Saint Charles : Ramdane Djamel
Géryville : El Bayadh	Saint Donat : Tadjnanet
Hardy : Colonel Bougara	Trumelet : Dahmouni
L'Alma : Boudouaou	Uzès le Duc : Oued El Abtal
L'Hillil : Yellel	
La Mina : Bel Hacel	
Maison Carrée : El Harrach	
Martimprey : Aïn el Hadid	
Ménerville : Thénia	
Mercier Lacombe : Sfizef	
Nemours : Ghazaouet	

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3287. — DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un Chemin de fer de Bône à Guelma.

Du 7 Mai 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du vice-président du Conseil, ministre de l'intérieur, d'après les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local allant de Bône à Guelma (département de Constantine) et passant par Duzerville, Barral, Duvivier, Millesimo et Petit;

Vu les délibérations du conseil général de Constantine, des 23 août, 3 septembre 1872 et 26 février 1874;

Vu les délibérations des conseils municipaux des communes de Bône et de Guelma, en date des 1^{er} et 2 mars 1874;

Vu les conventions intervenues, sous les dates des 13 septembre 1872 et 4 mars 1874, entre le préfet de Constantine, agissant pour le compte du département, et la société de construction des Batignolles, représentée par le sieur Ernest Gouin, administrateur;

Vu les pièces de l'enquête à laquelle il a été procédé, les avis de la chambre de commerce de Bône et celui du conseil de préfecture de Constantine;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées;

Vu les avis du conseil de gouvernement de l'Algérie;

Vu le décret de ce jour, autorisant la promulgation en Algérie de la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu le titre IV de l'ordonnance royale du 1^{er} octobre 1844, le titre IV de la loi du 16 juin 1851, les décrets des 11 juin 1858 et 8 septembre 1859, relatifs à l'expropriation pour cause d'utilité publique en Algérie;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Bône à Guelma.

Le département de Constantine est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et du décret, en date de ce jour, qui rend cette loi exécutoire en Algérie, et conformément aux clauses et conditions des conventions passées, le 13 septembre 1872 et le 4 mars 1874, entre le préfet de Constantine, agissant pour le compte du département, et le sieur Ernest Gouin, administrateur de la société de construction des Batignolles, agissant pour le compte de ladite société, ainsi que du cahier des charges y annexé.

المصدر:

INDICATION DES OUVRAGES	NUMÉROS des prix d'application	QUANTITÉS	PRIX de l'UNITÉ	DÉPENSES		
				par ARTICLE	par OUVRAGE	PAR SECTION de l'avant-métré
<h1>Infrastructure</h1>						
<h2>3^e Section</h2>						
1^{er} Terrassements						
Mètres cubes de terrassements dans la terre ordinaire plus ou moins mêlée de pierre y compris transport		1370757	1,40	1919059		
Mètres cubes de terrassements dans le tuf rocheux et le rocher à la poudre y compris transport		112697	2,20	247933		
<i>Droits pour transport</i>				20000		282000
						2166992,00
2^e Ouvrages d'art						
Aqueducs de 0 ^m ,70 d'ouverture		68	1050	71100		
Pontceaux de 1 ^m ,00 d'ouverture		11	1500	16500		
Pontceaux de 1 ^m ,50 d'ouverture		4	2100	8400		
Pontceaux de 2 ^m ,00 d'ouverture		6	9000	54000		
Pont de 3 ^m ,00 d'ouverture		1	11000	11000		
Pont de 4 ^m ,00 d'ouverture		5	30000	150000		
<i>Ouvrages imprévus</i>				30000		341300
	Hauteurs moyennes	Longueurs	Surfaces			
Viaduc au point kilométrique 2+942	16,35	130,00	2105	77,00	185200	
				70,00	168350	
				77,00	711700	
	5+276	22,90	370,00	70,00	647010	
				77,00	350300	
	13+560	21,93	195,00	70,00	326550	
				77,00	329610	
	14+373	17,53	250,00	70,00	345400	
				77,00	329610	
	15+333	25,08	185,00	70,00	307790	
				77,00	307790	
<i>Dépenses réglées</i>					50000	
			25640			1973500
						1794800
						2106100,00
						2166992,00
						2334800,00
						2382000,00

FOUR. — IMP. MODERNE PERRIN ET SOLLACON.

INDICATION DES OUVRAGES	NUMÉROS des prix d'application	QUANTITÉS	PRIX de L'UNITÉ	DÉPENSES		
				par ARTICLE	par OUVRAGE	PAR SECTION de l'avant-métré
					2.336.800,00	2.362.000,00
					2106100,00	2166992,00
Tunnels y compris galeries d'attaque et fuits						
Tunnel entre les points kilométriques 9+526 et 9+826		300,00	1000,00		300000,00	2.036.800,00
						2106100,00
3° Maçonneries						
Mètres cubes de maçonnerie pour murs de soutènement		6311,00	20,00			126220,00
						4699312,00
						5.023.000,00
Somme à valoir pour imprévus						500688,00
						5200000,00

Dressé par le Conducteur
Sousigné

Ouakna, le 2 Février 1911

[Signature]

Vérifié

المصدر:

- S.N.T.E, Boit N°206, PONTE ET CHAUSSEES, CHEMIN DE FER DE BONE A L'OUENZA PAR MEDJEZ-SFA, Section comprise entre le col de Madjén et l'Oued Salah, AVANT-PROJET, DETAIL ESTIMATIF DES TRAVAUX.

الوثيقة رقم 06: تقارير التي رفعت إلى الحاكم العام بخصوص حرية التصرف في أراضي الجزائريين.

أراضي قسنطينة (مكتوب بخط اليد)

DEPARTEMENT
DE CONSTANTINE

Constantine, le 2 Janvier 1874.

TERRITOIRE MILITAIRE

AFFAIRES CIVILES

٩٦٠ 1

Relater dans la réponse la date et le
n° de cette lettre.

OBJET :
Commission dite des Centres
Constantine

193

Monsieur le Gouverneur Général Civil,

Demande d'indemnité pour
le interprète
jeune etc.

M^r le Colonel Commandant la Sub^{div} de
Constantine, m'écrit qu'en vue de divers projets d'échange de
terres domaniaux disséminés dans l'intérieur des tribus et non
accessibles, contre des terres situées sur le parcours des routes et appor-
tenant à des Indigènes, la Commission dite des Centres du district
de Constantine a décidé qu'elle s'adjointrait un interprète.

Les membres des Commissions sans exception recevant une
indemnité de déplacement, M^r le Président demande que l'inter-
prète ait également droit à cette indemnité.

Il vous appartient, M^r le Gouverneur Général, de donner
à cette demande telle suite que vous jugerez convenable.

Veuillez agréer,
Monsieur le Gouverneur Général Civil,
l'hommage de mon profond respect,
Pour le Général C^{mt} la Division,
Le Général chargé de l'exped^{nt} des affaires.

Constantine, le 28 Septembre 1872.

Département de Constantine

Administration militaire
Affaires civiles.

N^o 2854.

Colonisation

Commission de Centes

Sur l'échange de terres avec les Abd-El-Soued pour les villages projetés de St. Donat et de Seigle.

(Copie)

Mon cher Général,

Je reçois de M. le Préfet la dépêche suivante :

« A la date du 9 Septembre courant, dépêche N^o 11539, j'ai eu l'honneur de vous prier de vouloir bien

me faire connaître le degré d'avancement des échanges dont l'autorité militaire pourrait la réalisation

avec la tribu des Abd-El-Soued, pour la création des villages de St. Donat et celui de Seigle sur la route de Constantine à Sétif.

« Chaque courrier apporte de nouveaux immigrants Alsaciens et Lorrains et il est de haute nécessité d'assurer leur placement aussitôt leur arrivée. »

« Ainsi que vous le savez et que j'ai déjà eu l'honneur de vous le faire connaître par ma dépêche précitée l'administration ne possède cette année que des ressources bien restreintes pour la colonisation et qui ne lui permettent pas d'entreprendre de nombreux travaux d'ouverture de route. »

« Les deux villages projetés jetés à

Cheval

A Monsieur le Général C^{nt} la subdivision à Constantine

المصدر :

الوثيقة رقم 07: ومالة الاحتجاج التي وجهت للملك العام في سنة 1877.

ANNEXE 4

PÉTITION

A M. LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL CIVIL DE L'ALGÉRIE

POUR DEMANDER

LE PROMPT ÉTABLISSEMENT D'UN CHEMIN DE FER A PETITE SECTION

de Bône à Tébessa par Guelma et Aïn-Beïda.



MONSIEUR LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL CIVIL,

Il y a quarante ans que la France occupe l'Algérie, dont la richesse et la fécondité sont proverbiales depuis vingt siècles. Les gouvernements s'y sont succédé, des milliards y ont été dépensés, le sang des plus braves soldats a assuré la sécurité de ses vastes territoires, et cependant notre belle colonie se trouve réduite encore à végéter dans la médiocrité.

C'est à vous, Monsieur le Gouverneur général, que revient la tâche et l'honneur de mettre fin à une semblable situation, en lançant l'Algérie dans une voie toute tracée d'améliorations et de progrès.

En prenant possession du gouvernement général, vous avez dans votre proclamation prononcé ces paroles caractéristiques :

« Ma politique à moi sera la colonisation et les travaux publics. »

Nous ne saurions mieux faire que de les prendre pour devise. Au moment où de toutes parts se réveillait avec le patriotisme ce besoin ardent de vie, de liberté, de progrès, qu'en Algérie surtout chaque colon sent grandir avec lui, il vous appartenait, Monsieur le Gouverneur, de faire luire à nos yeux ces promesses, qui seules pouvaient calmer nos légitimes impatiences. Aussi, les Algériens les reçurent-ils avec la plus entière confiance, et, aujourd'hui, avons-nous le ferme espoir que la présente demande s'imposera à toute votre sollicitude.

Notre demande se lie, d'ailleurs, intimement à la colonisation générale, car elle répond à un des besoins les plus impérieux de la contrée *Est algérienne*, dont Bône et Guelma sont les centres.



Toute la région dont nous groupons les intérêts possède des éléments incalculables, uniques, de production, de richesses commerciales et industrielles; pour les développer, il ne lui manque que les moyens de transport.

Notre port de Bône, presque complet, est déjà le plus sûr, et, certes, le plus fréquenté de ceux du littoral africain. Mais son trafic, tout d'exportation, sera décuplé aussitôt qu'une voie ferrée, allant puiser les produits du sol jusqu'à Aïn-Beïda et Tébessa, les apportera d'une façon rapide, et surtout économique, aux quais d'embarquement.

Pour nos contrées trop longtemps oubliées, la vapeur doit être le plus puissant moyen de colonisation. Elle a fait la fortune des Etats-Unis; elle fera la nôtre et celle de tous les pays qui sauront l'utiliser.

A côté des principes vivifiants que répandra partout le chemin de fer de Bône à Tébessa, il n'est pas inutile de mentionner la facilité qu'aurait l'autorité militaire de transporter rapidement le matériel et les troupes nécessaires à l'apaisement immédiat de la moindre agitation. Prévoir ce cas est prudence.

Ces considérations sommaires suffisent amplement pour justifier notre demande. Il reste à indiquer brièvement les conditions générales de la création en projet.

Les études spéciales faites par des hommes compétents qui s'intéressent à notre prospérité, nous amènent, Monsieur le Gouverneur, à proposer l'établissement d'un chemin de fer à section étroite. Une voie ordinaire serait, sans doute, très-désirable, mais la dépense énorme qu'elle exigerait nous fait craindre de ne trouver que très-difficilement, surtout dans les circonstances actuelles, une Compagnie disposée à en prendre la concession.

La voie restreinte de 1^m0 à 1^m10 de largeur, tout en ne nécessitant qu'une dépense moitié moindre, sera pour longtemps encore, peut-être même pour toujours, suffisante aux besoins du pays.

L'expérience de ce système n'est, en effet, plus à faire, et sans chercher au dehors, nous voyons à nos portes la Compagnie de Mokta-el-Hadid transporter, *journellement et dans un même sens*, 1,200 tonnes de minerai au moyen de son chemin de fer à petite section, et encore ce chiffre n'est-il pas le maximum possible, car MM. les Ingénieurs de cette Compagnie affirment qu'ils pourraient facilement transporter 1,600 tonnes, s'il en était besoin.

En présence de ces résultats certains, acquis, et eu égard à la modicité relative de la dépense, les populations de l'Est déclarent suffisante pour le pays une ligne ferrée à voie restreinte. Elles vous supplient, Monsieur le Gouverneur, d'user de toute votre haute influence pour obtenir dans le plus bref délai possible l'établissement de la ligne demandée, qui, sans aucun doute, assurera heureusement l'avenir commercial et agricole de nos contrées.

Nous sommes, avec respect,

Monsieur le Gouverneur général civil,

vos très-humbles serviteurs.

1870

المصدر: فوجيواي، المرجع السابق، ص. 171-172.

الوثيقة رقم 08: مرسوم إنشاء بلدية سوق أمواس المؤرخ في 22 أوت 1861.

Creation de la Commune de Souk-Ahras.

DÉCRET IMPÉRIAL DU 22 AOUT 1861, portant création et délimitation de 12 Communes nouvelles dans le département de Constantine.

NAPOLÉON, par la Grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, Salut.

Vu l'ordonnance royale du 28 septembre 1857, sur l'organisation municipale en Algérie ;

Vu l'avis du Conseil consultatif du Gouverneur Général de l'Algérie,

Sur le rapport de notre Ministre Secrétaire d'Etat au Département de la Guerre, d'après les propositions du Gouverneur Général ;

AVONS DÉCRETÉ ET DÉCRETONS CE QUI SUIT :

ARTICLE 1^{er} — Sont érigés en Communes de plein exercice les Centres de population ci-après désignés :

ARRONDISSEMENT DE GUELMA :

10^e SOUK-AHRAS ayant pour annexe MEDJEZ-SFA ;

ARTICLE 2^o — Les limites de chacune de ces Communes sont fixées, conformément aux plans annexés au présent décret.

ARTICLE 3^o — Jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné, les fonctions de Maire de la Commune de SOUK-AHRAS seront remplies par le Commissaire C. H.

ARTICLE 4^o — Notre Ministre, Secrétaire d'Etat au Département de la Guerre et le Gouverneur Général de l'Algérie, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait au Camp de CHALONS, le 22 AOUT 1861

Signé : NAPOLÉON

par l'Empereur.

Le Maréchal de France

Ministre Secrétaire d'Etat au Département de la Guerre

Signé : RANDON



المصدر: الموقع الإلكتروني:

<http://alger.roi.fr/alger/>

وثيقة رقم 09 : تطور سكان إقليم تبسة ما بين 1892-1921.

TEBESSA

ORIGINE DU NOM

Nom antique : THRVESTES

Commune de plein exercice

Chef lieu de Canton. Arrondissement de Constantine.

HISTOIRE

Ville occupée une première fois en 1842 par une colonne partie de Bône puis occupée définitivement le 9 septembre 1837.
Erigée en commune par le décret du 4 Décembre 1880 (il n'a pas été retrouvé trace de ce décret).

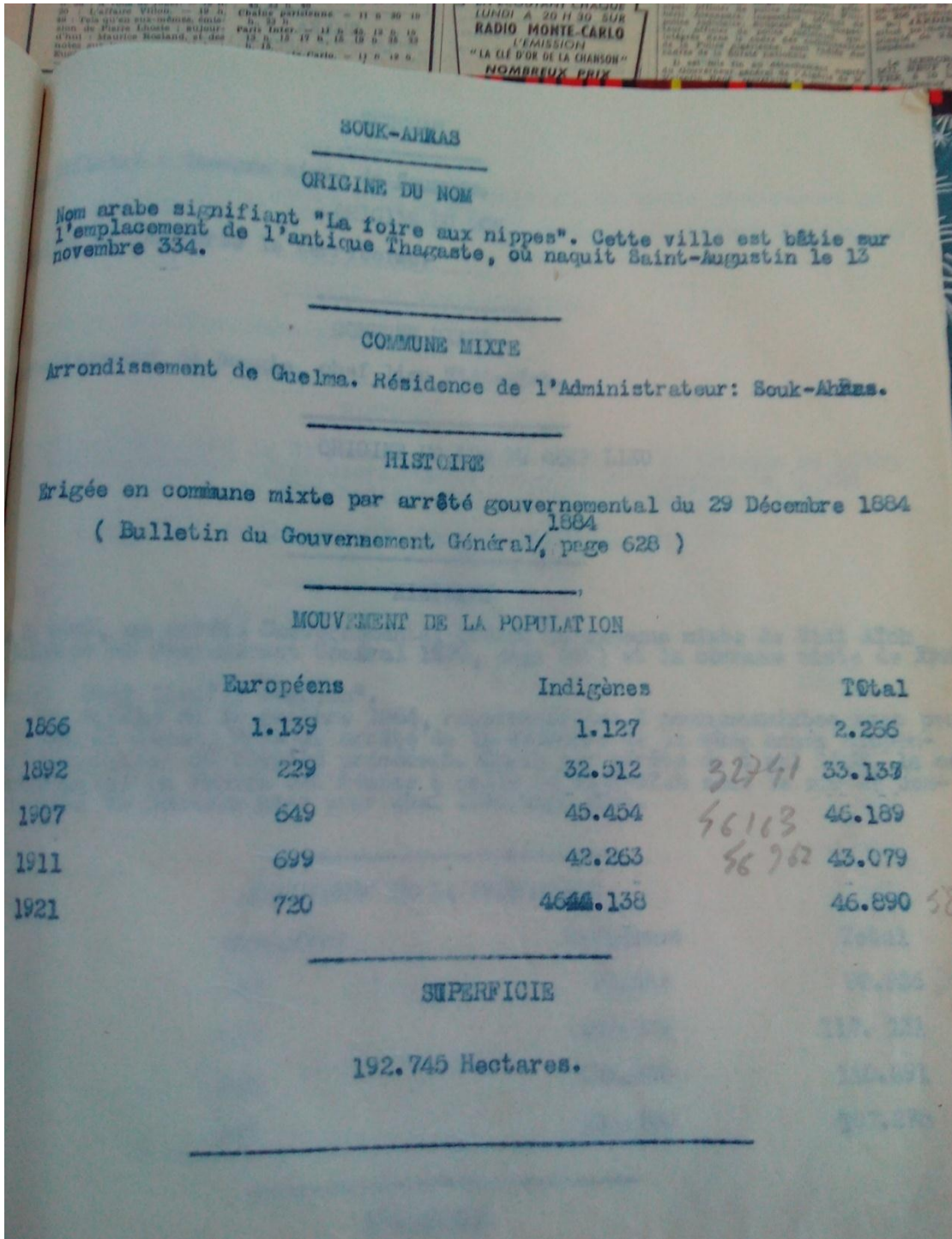
MOUVEMENT DE LA POPULATION

	Européens	Indigènes	Total
1892	574	3.567	4.340
1907	1.434	5.623	7.330
1911	1.689	8.093	10.044
1921	1.293	8.221	9.816

SUPERFICIE

18.808 Hectares.

وثيقة رقم 10: تطور سكان إقليم سوق أمواس ما بين 1866-1921.

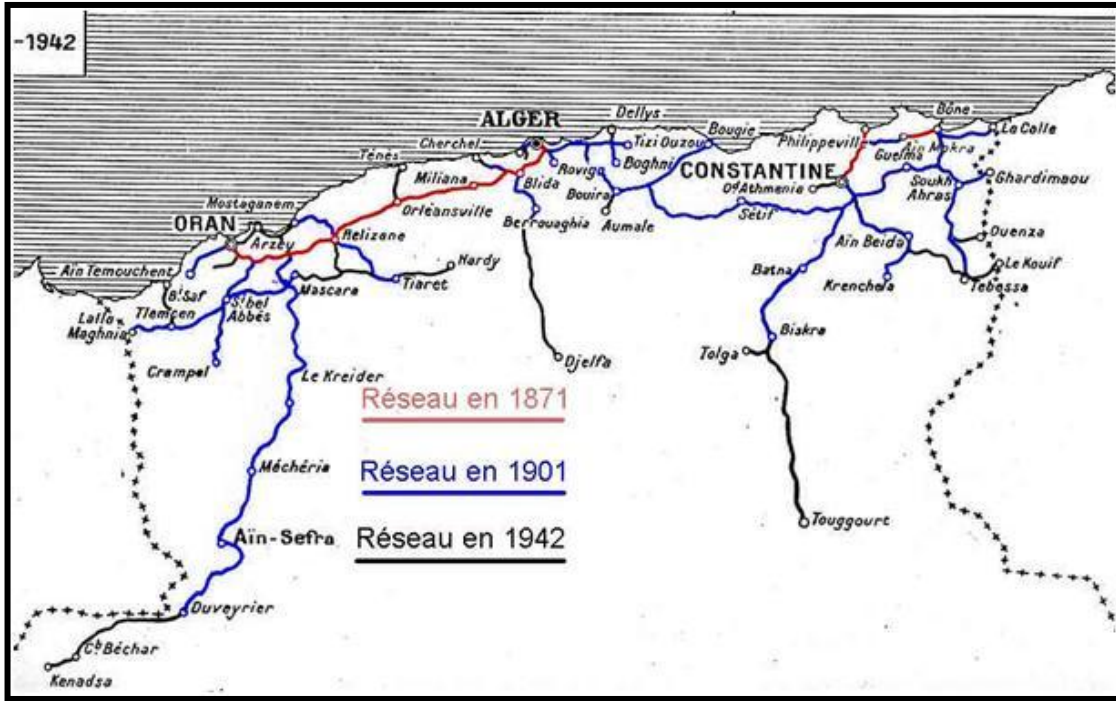


المصدر:

A.W.C, Répertoires numérique des archives communales de l'ancien département de Constantine (Est-Algérien), Notices concernant les communes du département de Constantine.

ملحق الخرائط والأشكال

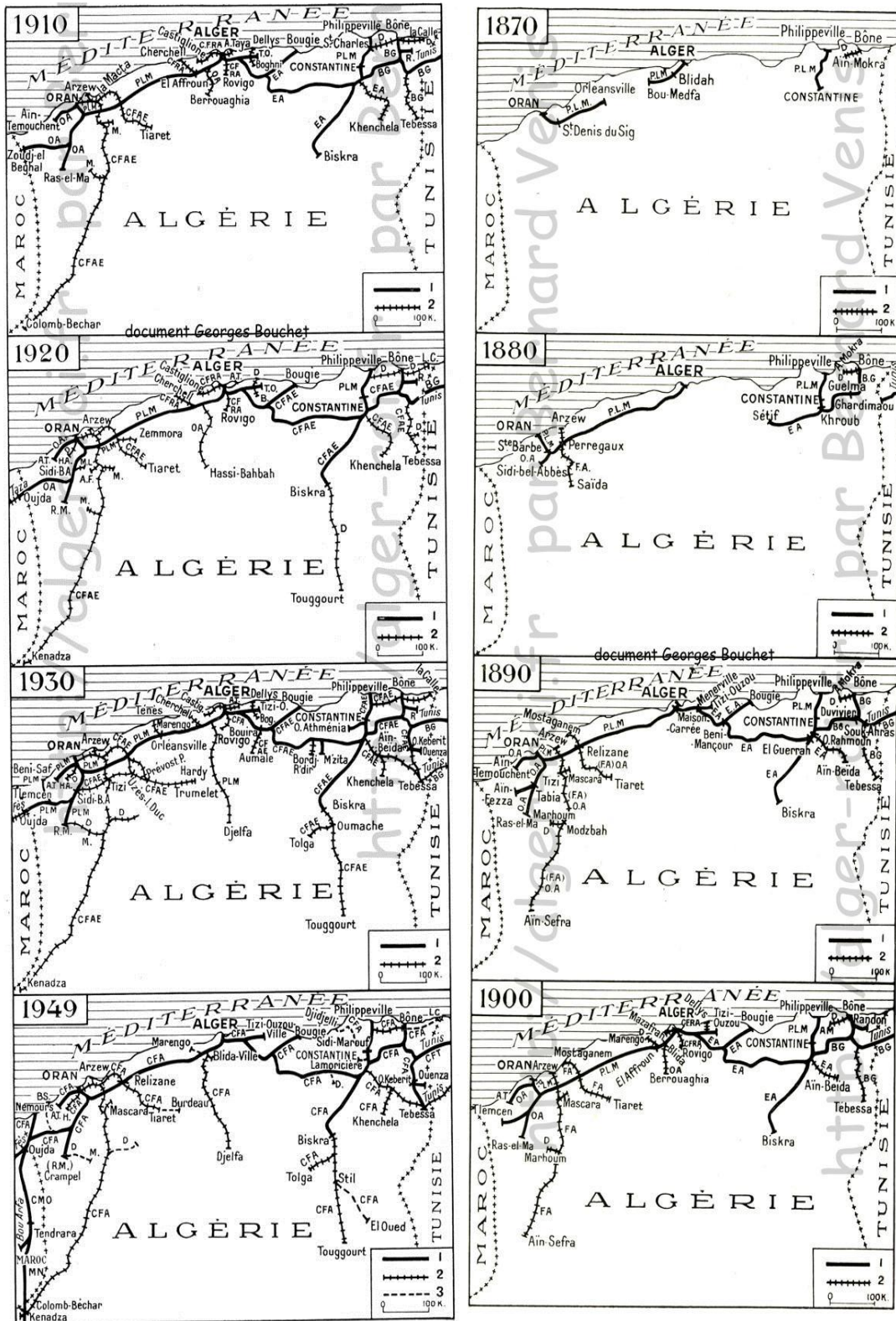
خريطة رقم 01: المحاور الكبرى لشبكة سكة الحديد في مستعمرة الجزائر.



المصدر: الموقع الإلكتروني:

<https://www.sntf.dz/index>

خرائط رقم 02: مراحل تطور شبكة خطوط سكة الحديد في مستعمرة الجزائر منذ 1870.



خريطة رقم: أول خط سكة حديد في إفريقيا سنة 1859 خط بونة - عين مكرة.



ALGÉRIE
PONTES ET CHAUSSÉES
DÉPARTEMENT
DE CONSTANTINE
Circonscription de Bone
ARRONDISSEMENT
de Guelma
SUBDIVISION
à _____

Chemin de fer de Bone à l'Ouenza
par Medjez-Sfa.

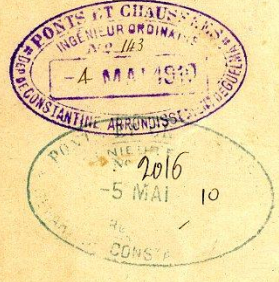
Section comprise entre Medjez-Sfa et
le col de Madjene.

Quant-projet
Extrait de carte

SIGNATAIRES:
Ab. Saint Martin
Conducteur Subdivisionnaire
Ab. Bavoillot
Ingénieur Ordinaire
Ab. Doulaye
Ingénieur en Chef.

Dressé par le subdivisionnaire soussigné.

A Guelma, le 3 mai 1910
Signé: Saint Martin



VU ET VÉRIFIÉ par l'Ingénieur Ordinaire soussigné.

A Guelma, le 4 mai 1910

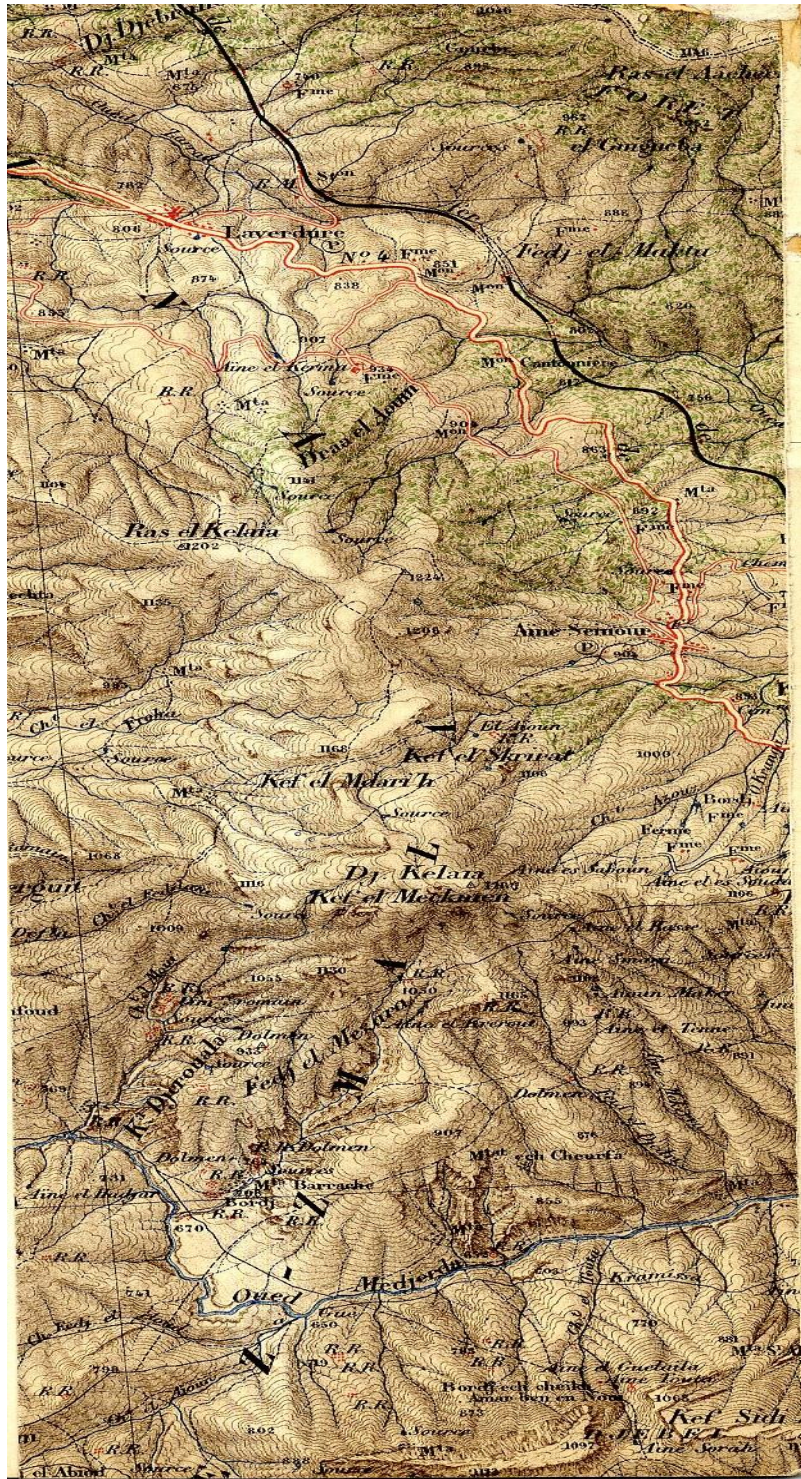
Bavoillot

Présenté par l'Ingénieur en chef soussigné.

A Bone, le 11 mai 1910

Doulaye

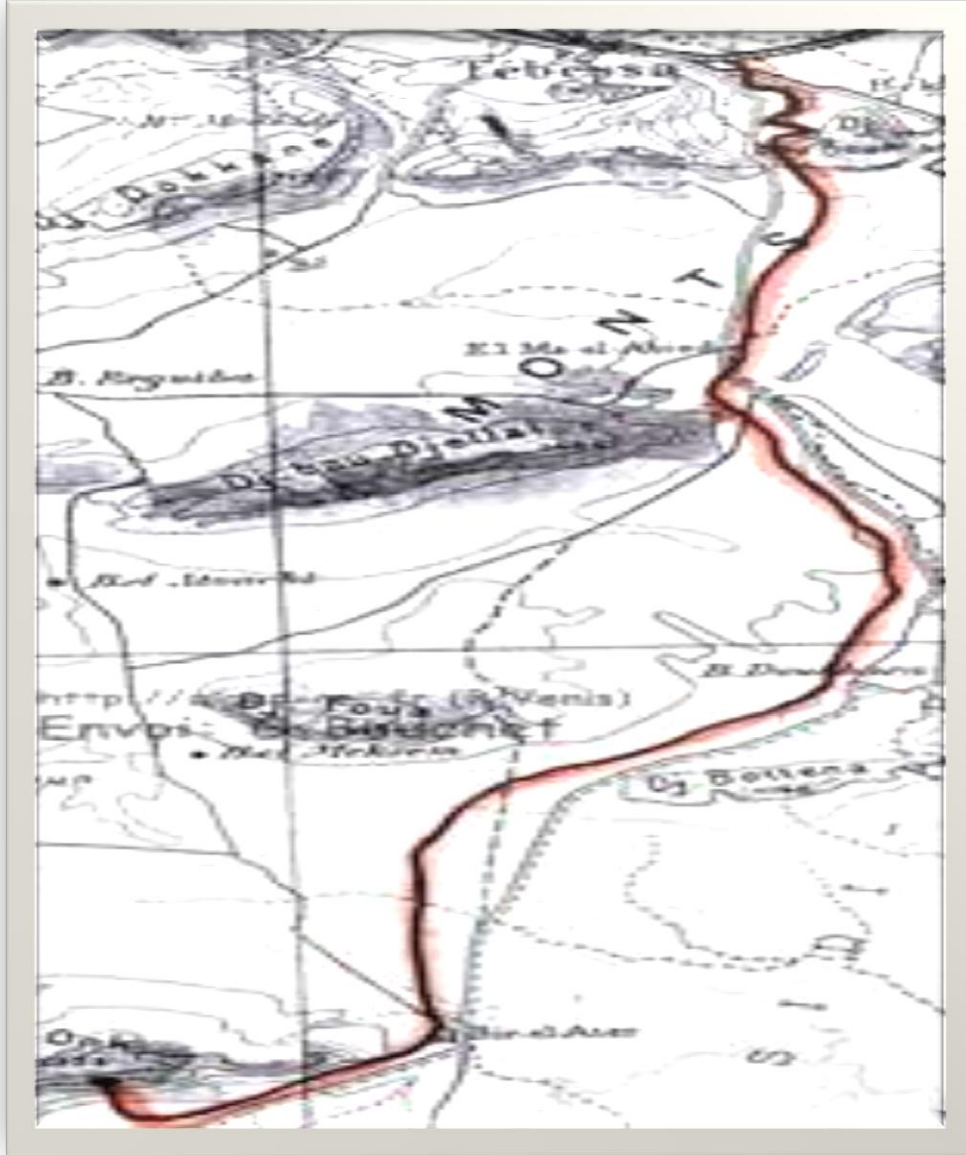
33



المصدر:

-S.N.T.E, Boit N°206, PONTE ET CHAUSSEES, CHEMIN DE FER DE BONE A L'OUENZA PAR MEDJEZ-SFA, Section comprise Section comprise entre Médjez-Sfa et le col de Madjén, AVANT-PROJET, Extrait de carte, le 3 mai 1910.

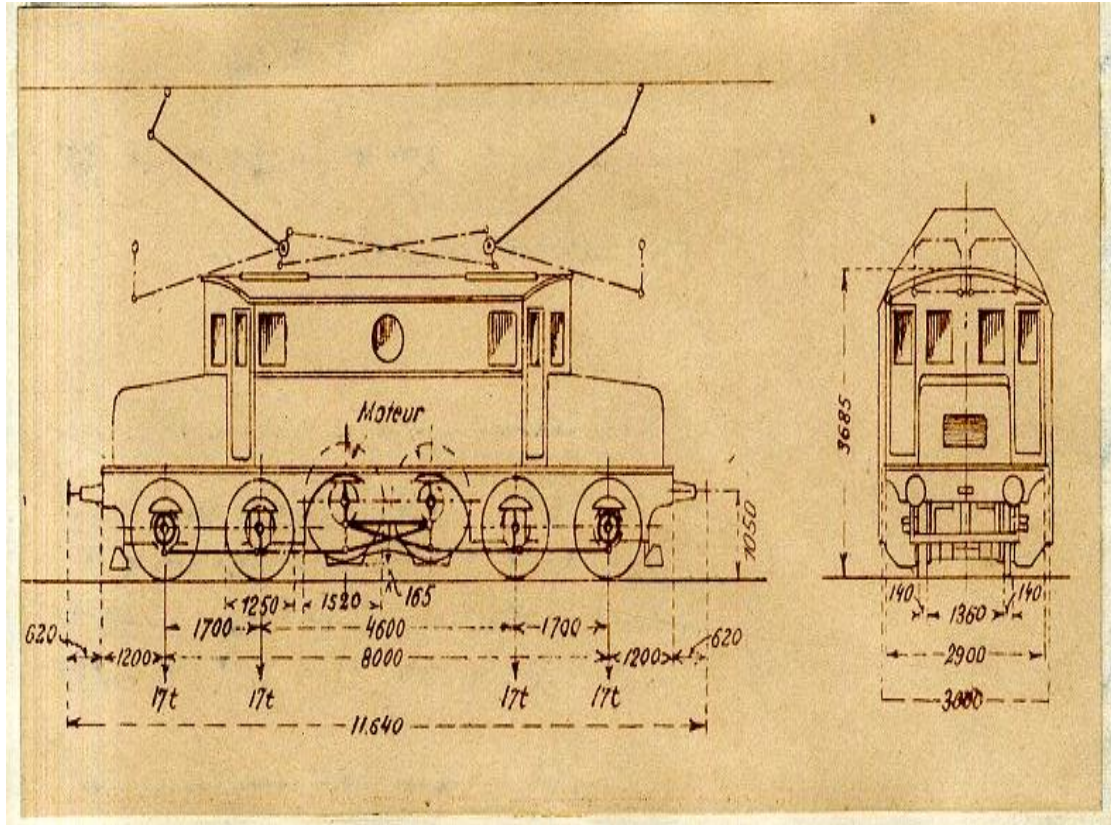
خريطة رقم 04، خط سكة الحديد تبسة - جيل العنق.



المصدر الموقع الإلكتروني:

<http://alger.roi.fr/Alger/cahiers-centenaire/liaisons/liaisons.htm>.

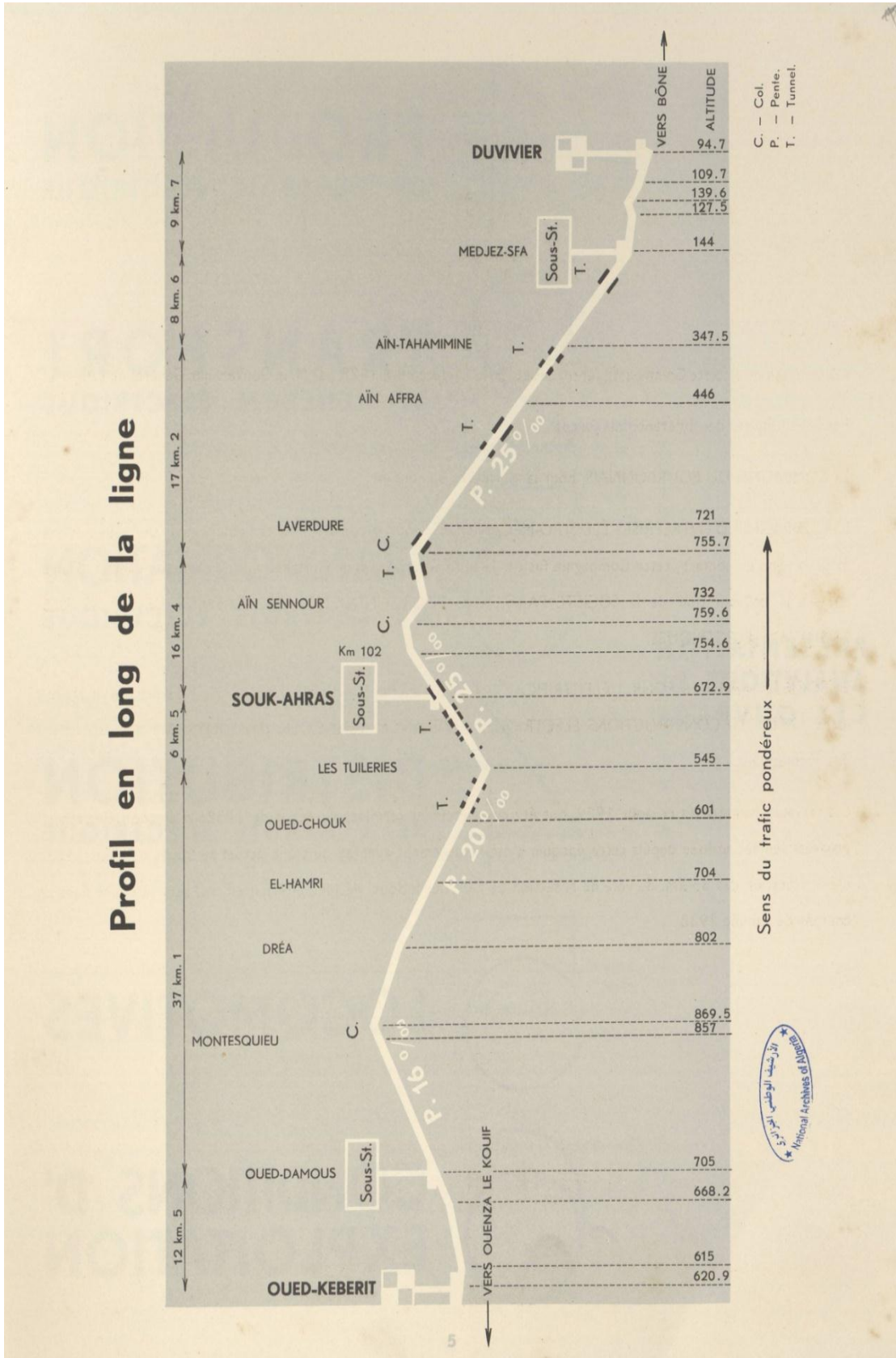
شكل رقم 05: نموذج قاطرات سمبلون Iocomotive Simplon

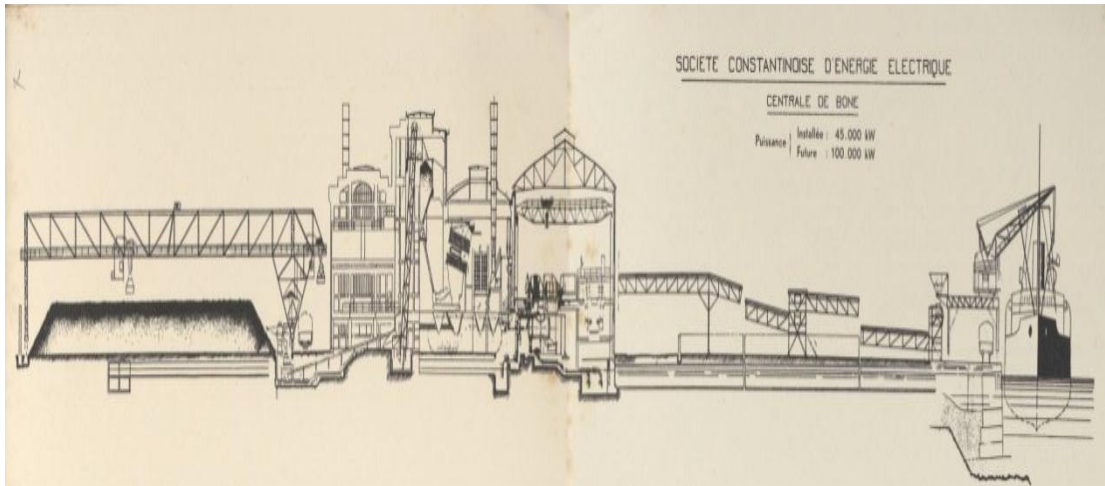


المصدر:

S.N.T.E, Boit N°206, Ponte et chaussées, chemin de fer de Bône a l'Ouenza par Medjez-sfa, Section comprise entre Medjez-sfa et le col de Majene, avant-projet, Extrait de carte, le 3 mai 1910.

شكل رقم 06: مقطع طولوي على طول خط بوننة-تبسة.





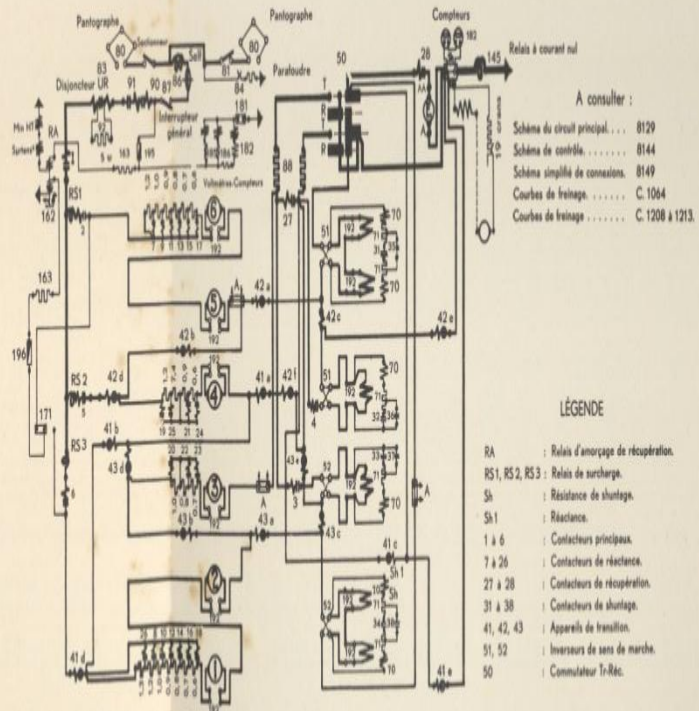
SOCIÉTÉ CONSTANTINOISE D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

CENTRALE DE BONE

Puissance installée : 45.000 kW
 Future : 100.000 kW



LOCOMOTIVES : Schéma simplifié du circuit principal

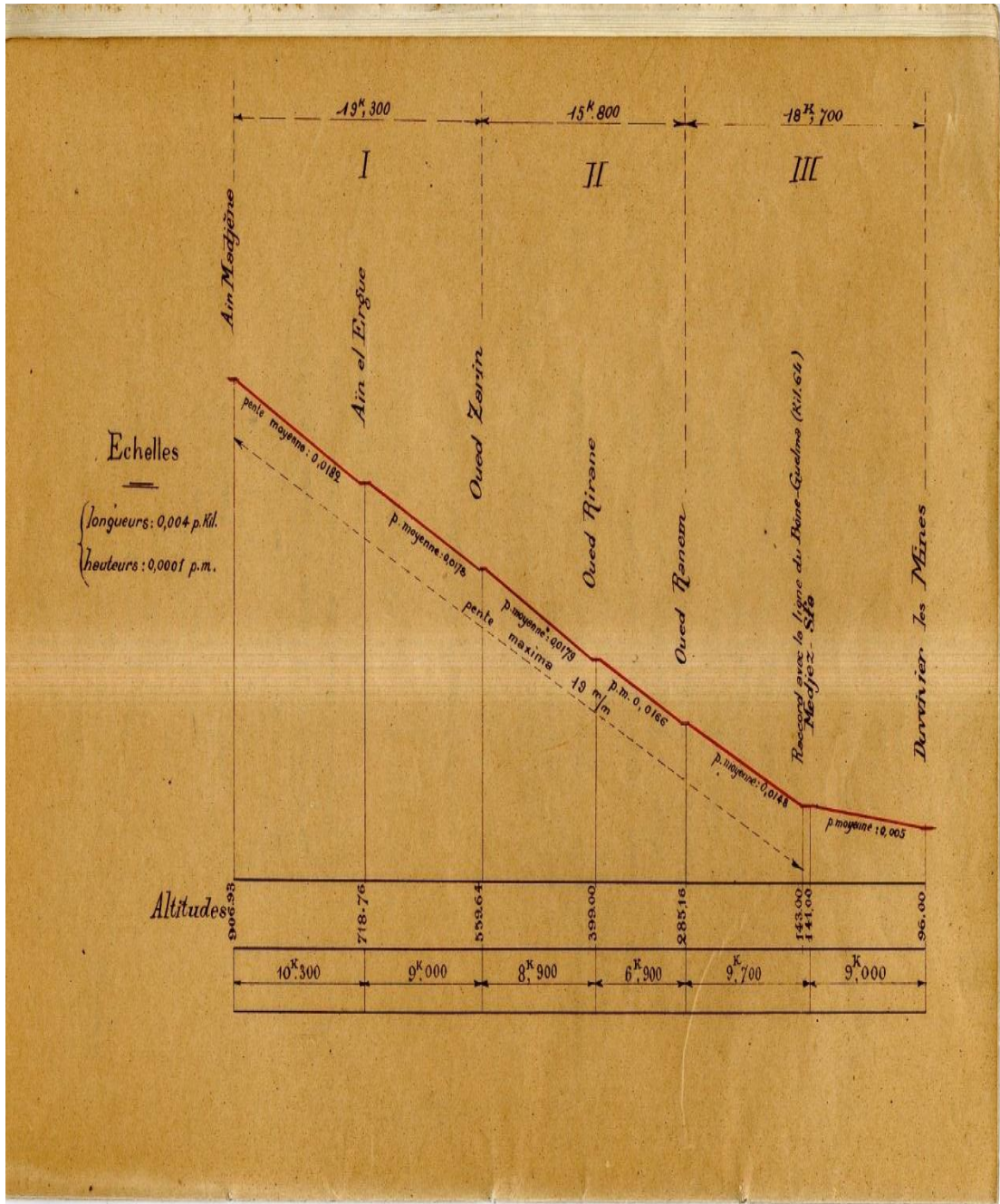


C. E. F. PARIS
 8129 Chemins de fer Algériens de l'Etat
 Schéma du circuit principal

: المصدر

C.A.N, Fond Algérie Ancienne, CHEMINS DE FER ALGERIENS DE L'ETAT, Electrification de la ligne A GROS TRAFIC MINIER D'OUED – KEBERIT A BONE.

شكل رقم 06: رسم تخطيطي يوضح مستوى الأضدادار بين خط عين مجان - مناجم ديفيفيه.



المصدر:

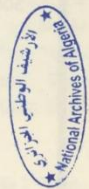
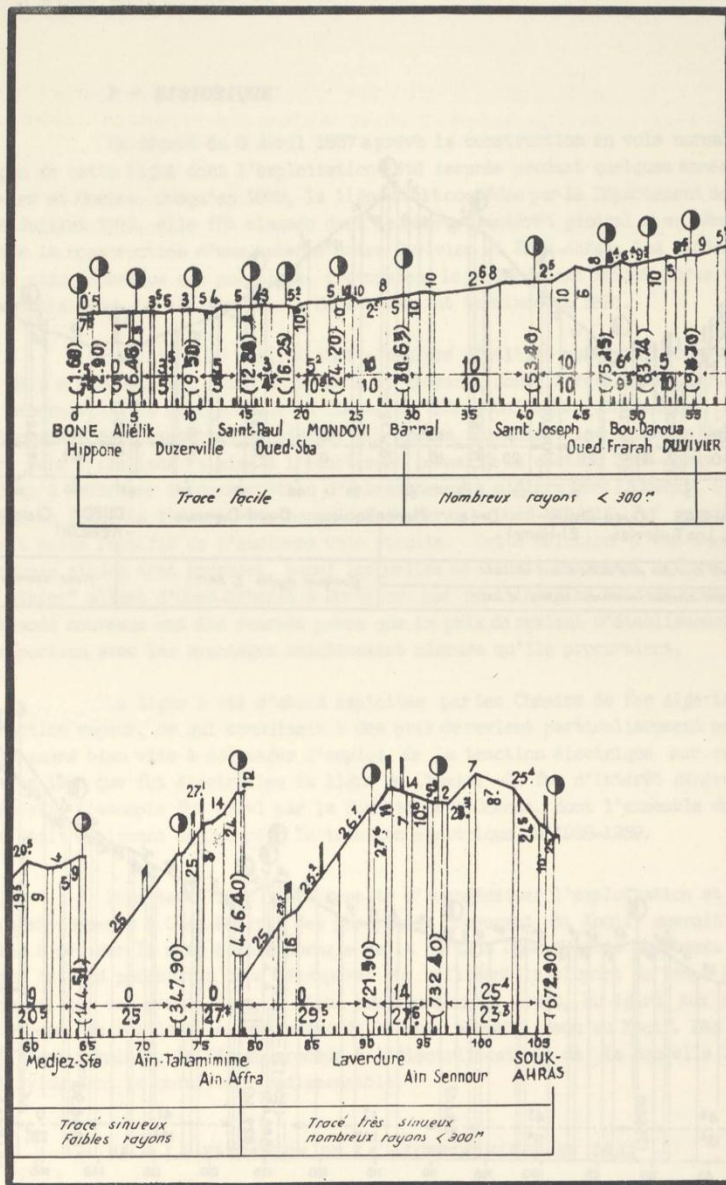
- S.N.T.E, Boit N°206, Exploitation Electrique de la ligne de BONE- l'OUENZA sur le Tronçon DUVIVIER-AIN MADJEN.

شكل رقم 07: المقاطع الطولية لخط بونة- سوق أهراس- الكويضة، سوق أهراس- تار الديامو، أولاد

رحمون- تبسة.

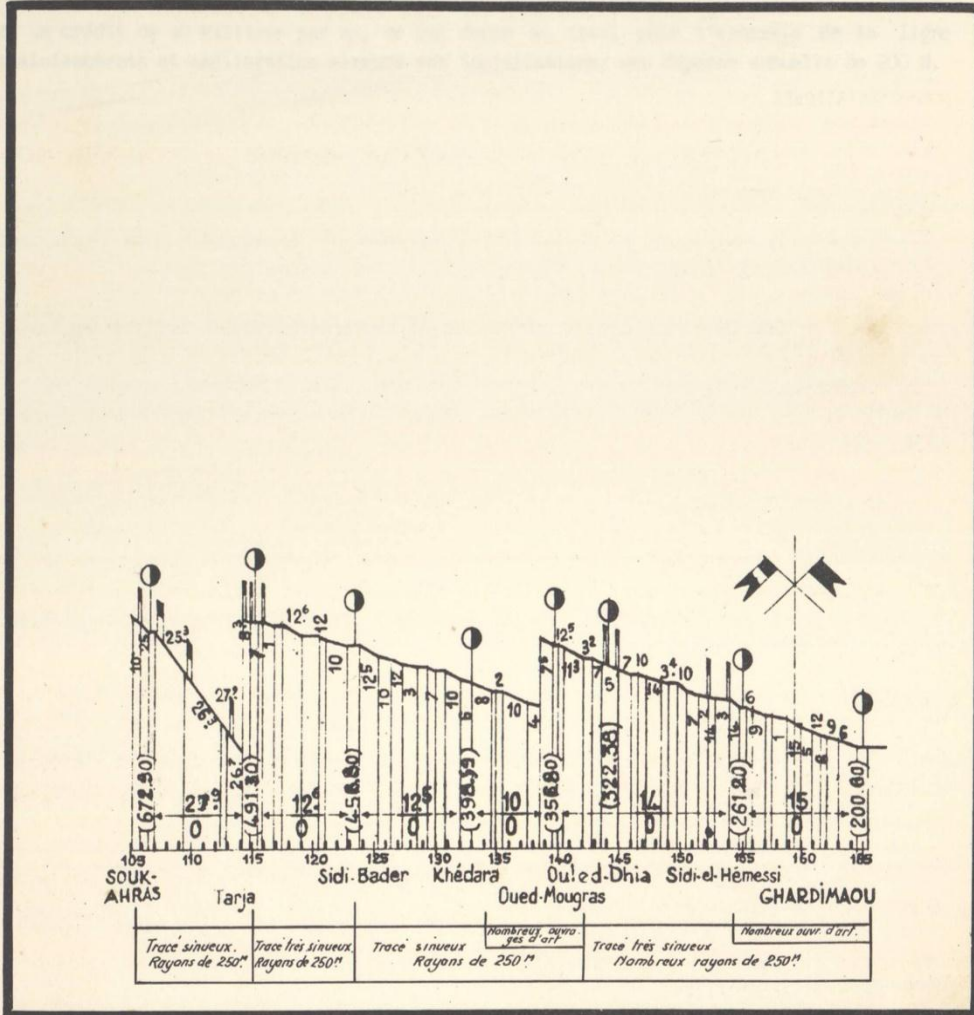
● Bone-Souk. Ahras- Le Kouif ●

(FEUILLE I)



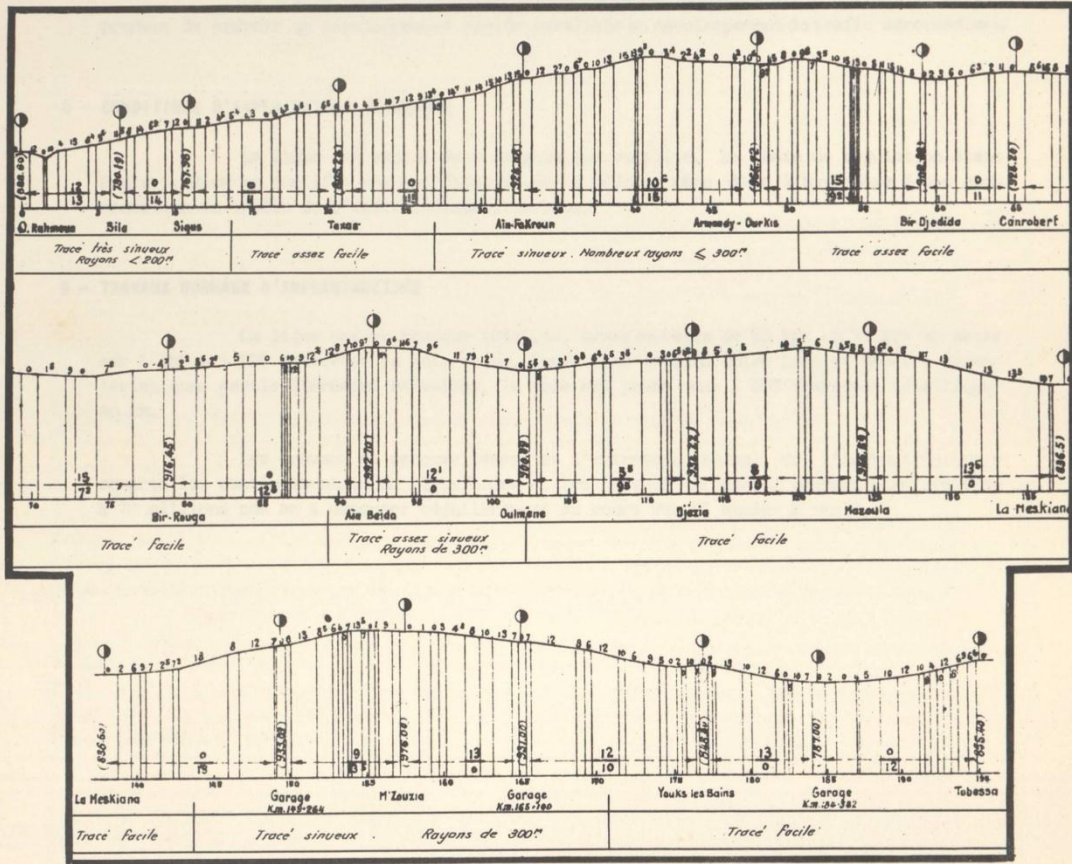
VOIR SUITE FEUILLE II

Souk. Ahras - Gardimaou

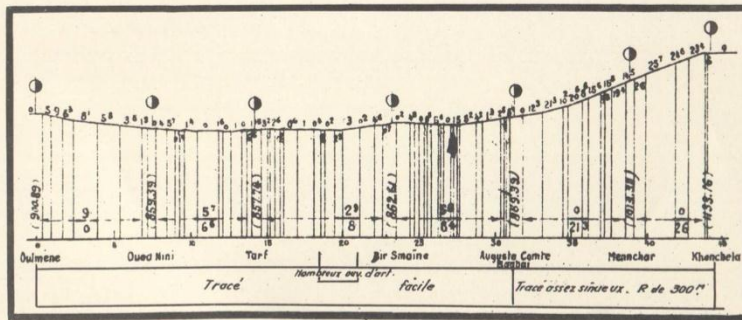


الأرشيف الوطني الجزائري
National Archives of Algeria

Ouled. Rahmouh - Fèbessa



Oulmène - Khenchela



الترشيح الوطني الجزائري
National Archives of Algeria

المصدر:

- C.A.N, Fond Algérie Ancienne, Chemin de Fer Française en Algérie, Paul Jusseau, Rapport Présenté à Monsieur le de Général de Gouvernement Général en Algérie, Avril 1959.

شكل رقم 08: منططات الأنفاق والجسور ما بين مجاز الصفاء و فج مجان في 11 ماي 1910.

IV

ALGÉRIE
PONTES ET CHAUSSÉES
DÉPARTEMENT
DE CONSTANTINE
Circonscription de Bône
ARRONDISSEMENT
de Guelma
SUBDIVISION
d

Chemin de fer de Bône à l'Ouenza par Medjez-Sfa.

Section comprise entre Medjez Sfa
et le col de Madjène.

Avant-projet

Profils en travers types

SIGNATAIRES :

M. Saint Martin
Constructeur subdivisionnaire

M. Bavoillot
Ingénieur Ordinaire

M. Pouleyre
Ingénieur en Chef.



33

Dressé par le subdivisionnaire soussigné.

A Guelma, le 3 mai 1910

Signé : Saint Martin

VU ET VÉRIFIÉ par l'Ingénieur Ordinaire soussigné.

A Guelma, le 4 mai 1910

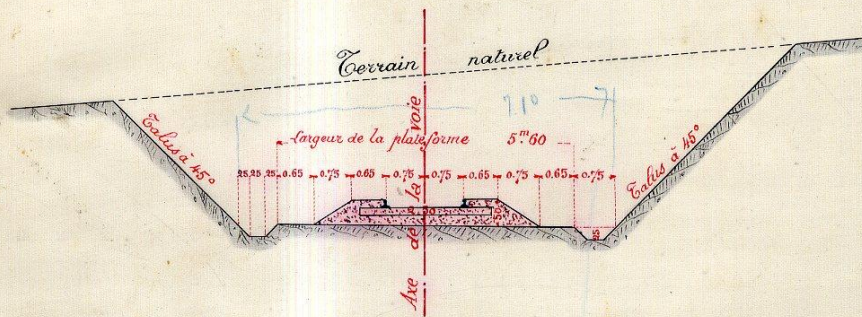
Bavoillot

Présenté par l'Ingénieur en chef soussigné avec la
modification en vert
A Bône, le 11 mai 1910

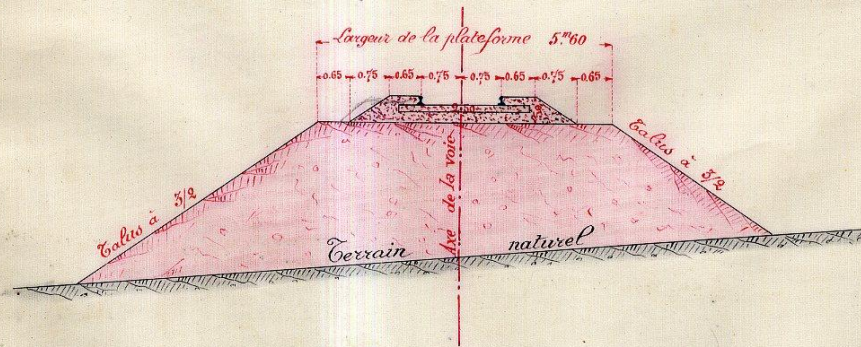
Pouleyre

Profils applicables entre l'origine
et le profil 514

Profil en déblai dans la terre ordinaire

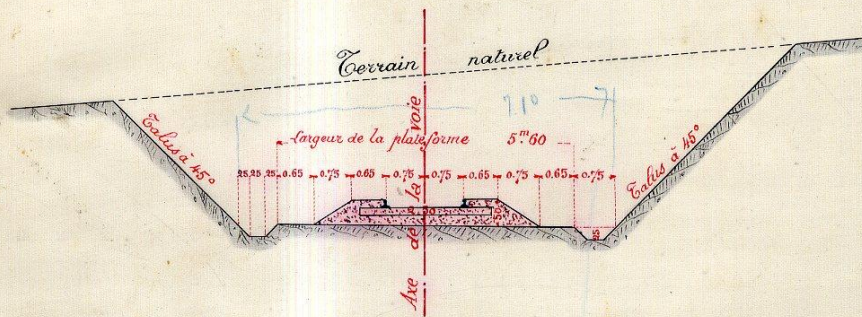


Profil en remblai

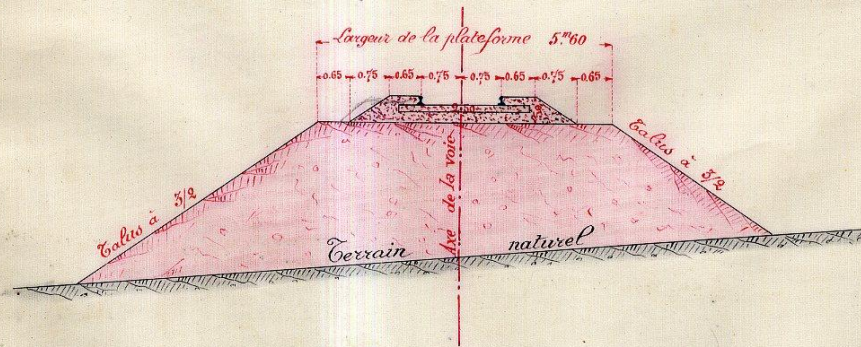


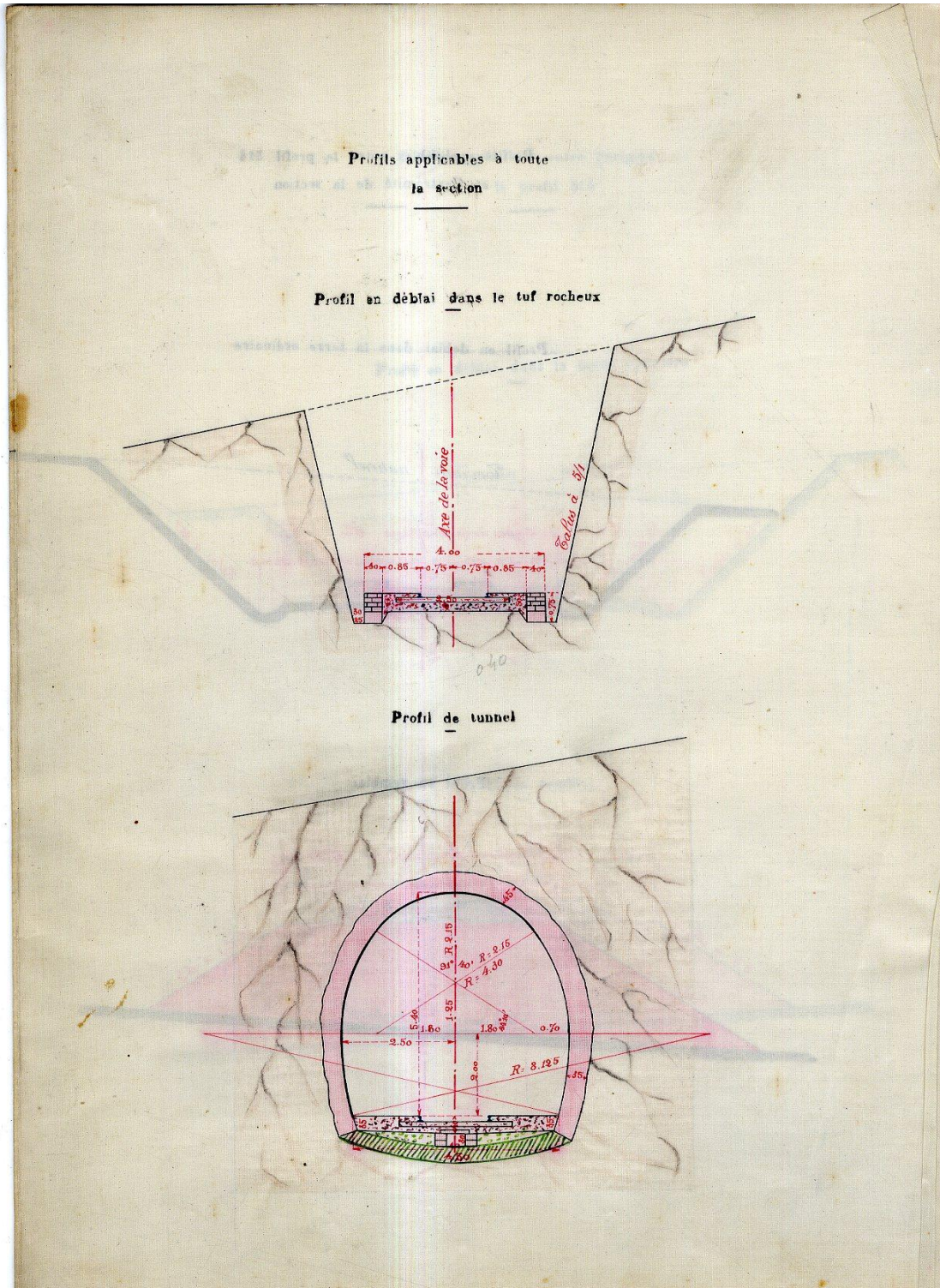
Profils applicables entre l'origine
et le profil 514

Profil en déblai dans la terre ordinaire



Profil en remblai





- S.N.T.E, Boit N°206, PONTE ET CHAUSSEES, CHEMIN DE FER DE BONE A L'OUENZA PAR MEDJEZ-SFA, Section comprise entre Médjez-Sfa et le col de Madjén, AVANT-PROJET, profils en travers types 02, BONE le 11 mai 1910.

شكل رقم 09: منططات الجسور والأنفاق ما بين فج ميان وواد صالح 28 فيفري 1911.

(IV)

ALGÉRIE
PONTES ET CHAUSSÉES

DÉPARTEMENT
DE CONSTANTINE

Circonscription de Bône

ARRONDISSEMENT
DE GUELMA

SUBDIVISION

Section comprise entre le col de Madjéro et l'Oued Lalah

SIGNATAIRES :

M. *Saint Martin*
Conducteur subdivisionnaire

M. BAVOILLOT
Ingénieur ordinaire

M. SOULEYRE
Ingénieur en chef

*Chemin de fer de Bône à l'Ouenza
par Medjer Safa*

Avant-projet

Profils en travers types

Dressé par le Conducteur subdivisionnaire soussigné.
A *Guelma*, le *2 Février* 1911

Saint Martin

Vérité par l'Ingénieur ordinaire soussigné.
A Guelma, le *18 Février* 1911

Moussé

Présenté par l'Ingénieur en chef soussigné,
avec la modification en vert
A Bône, le *28 Février* 1911

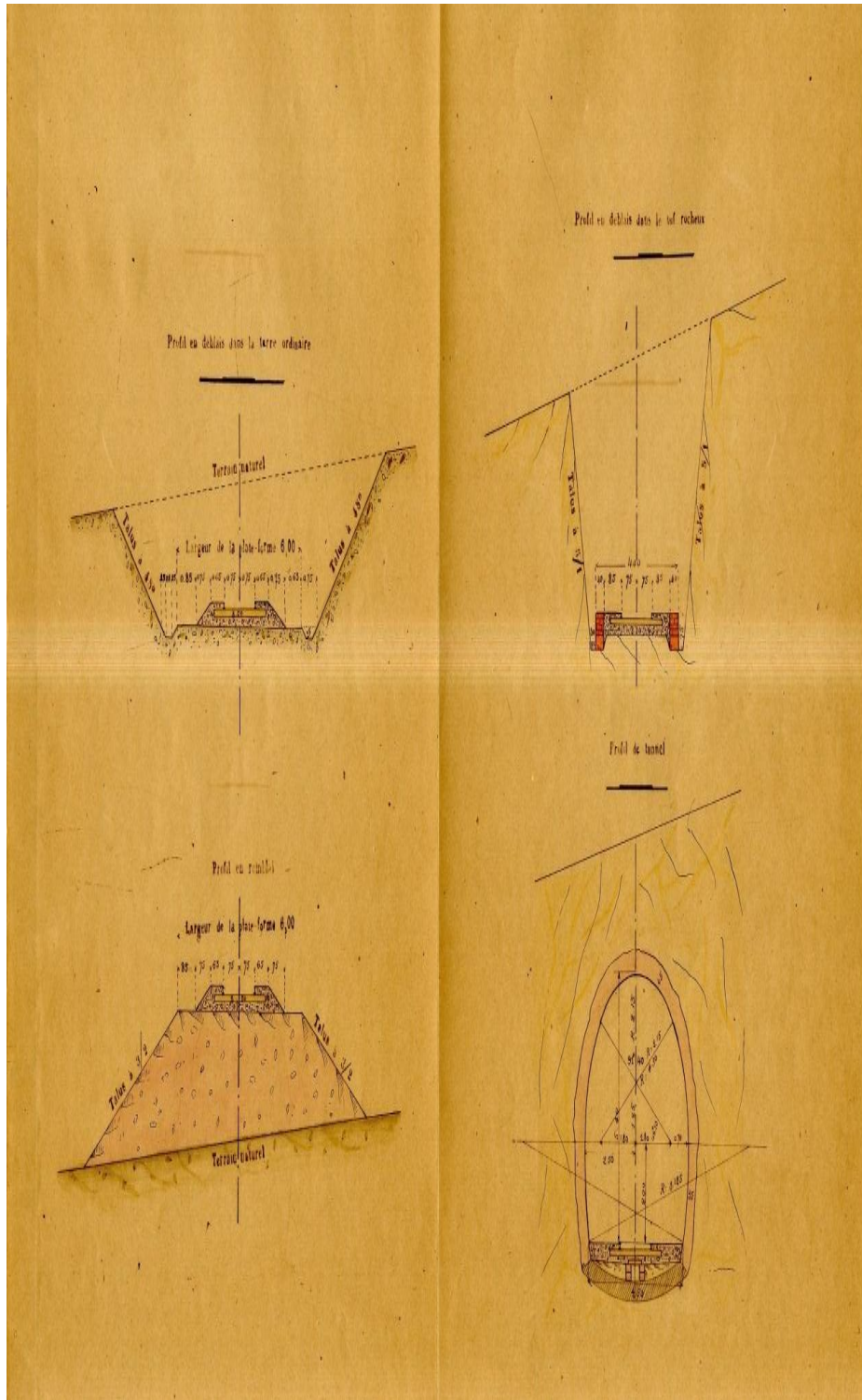
Luby

Echelle de 0:01 pour mètre.

17 FEV 1911

3260
19 FEV 1911

Algérie. — Imp. Maréchal. 55223



المصدر:

- S.N.T.E, Boit N°206, PONTE ET CHAUSSEES, CHEMIN DE FER DE BONE A L'OUENZA PAR MEDJEZ-SFA, AVANT-PROJET, Section comprise entre le col de Madjén et l'Oued Salah, profils en travers types 01, BONE le 18 février 1911.

شكل رقم 10: مقاطع طولية على طول خط مجاز الصفاء - فج مجاز.

Chemin de fer de Bône à l'Ouenza III

par Medjez-Sfa

Section comprise entre Medjez-Sfa et le col de Madjène sur une longueur de 44.952^m,49.

Avant-projet

Tracé à courbes de 150 mètres.

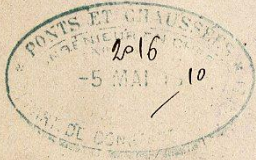
ALGÉRIE
PONTS ET CHAUSSEES
DÉPARTEMENT
DE CONSTANTINE
Circonscription de Bône
ARRONDISSEMENT
DE GUELMA
SUBDIVISION
d

SIGNATAIRES :

M. *Saint Martin*
Conducteur subdivisionnaire

M. BAVILLOT
Ingénieur ordinaire

M. SOULEYRE
Ingénieur en chef



55

PROFIL EN LONG

Dressé par le Conducteur subdivisionnaire soussigné.

A *Guelma*, le *3 mai* 1910

Signé: *Saint Martin*

Vérifié par l'Ingénieur ordinaire soussigné.

A *Guelma*, le *14 mai* 1910

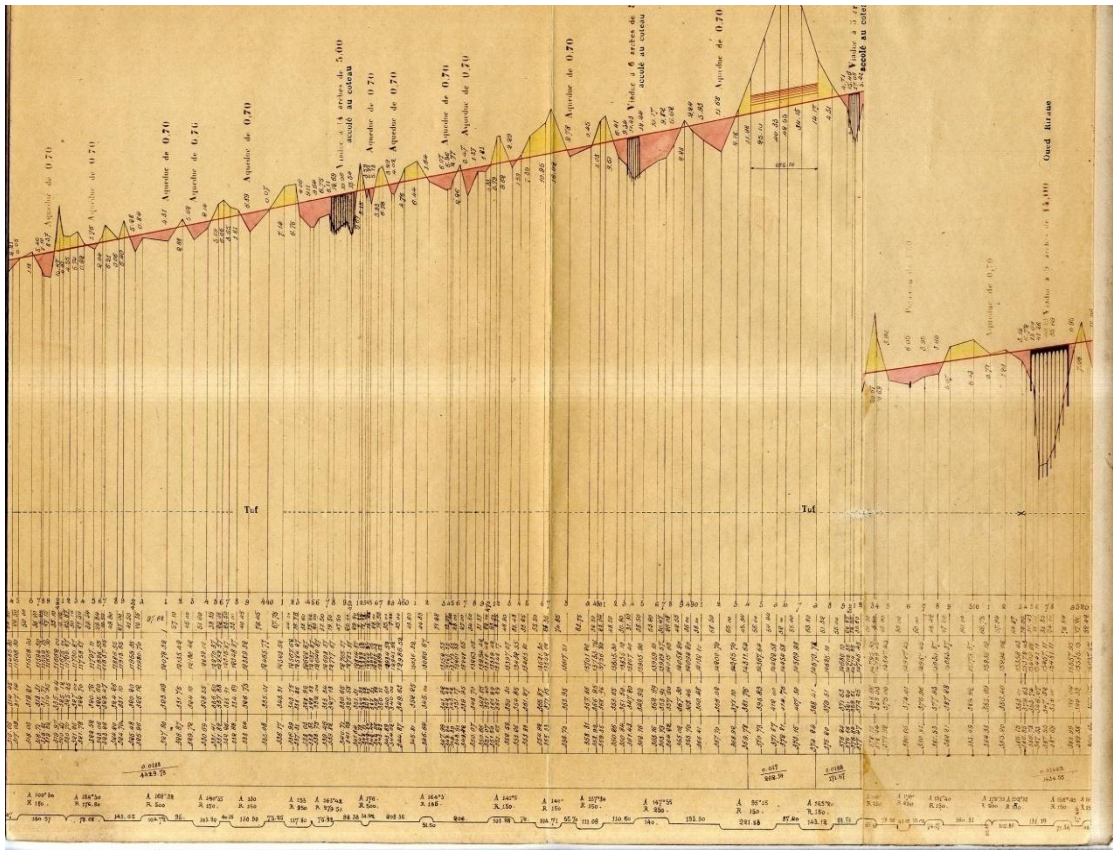
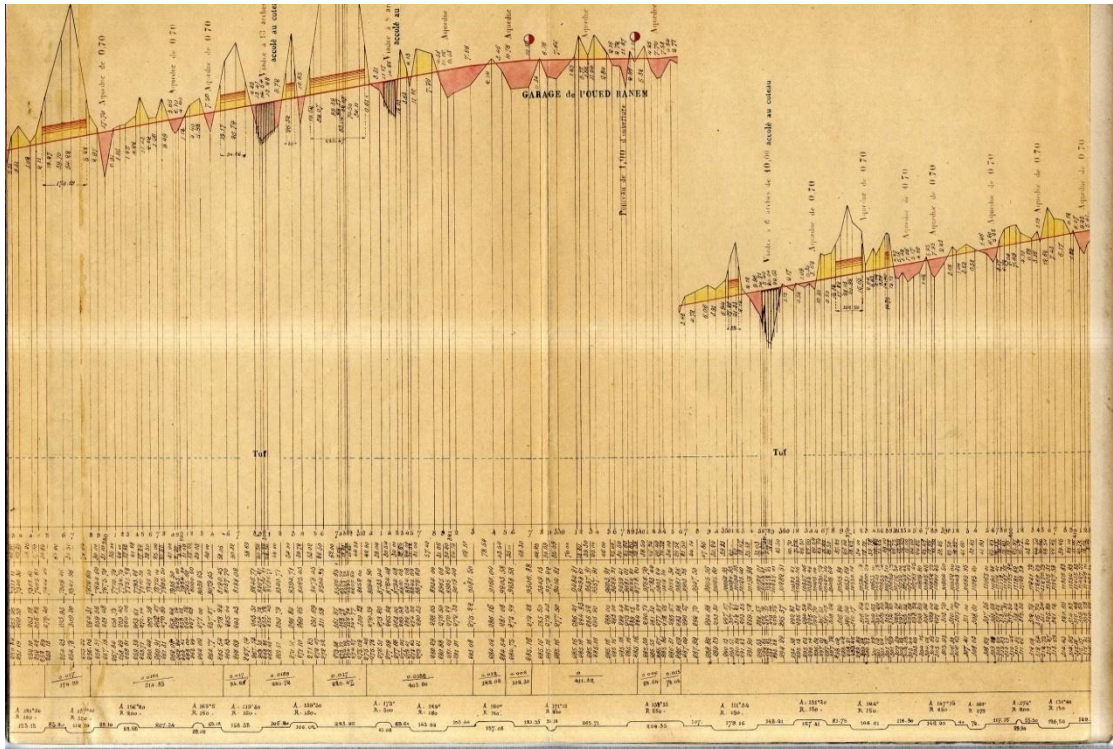
Bavillot

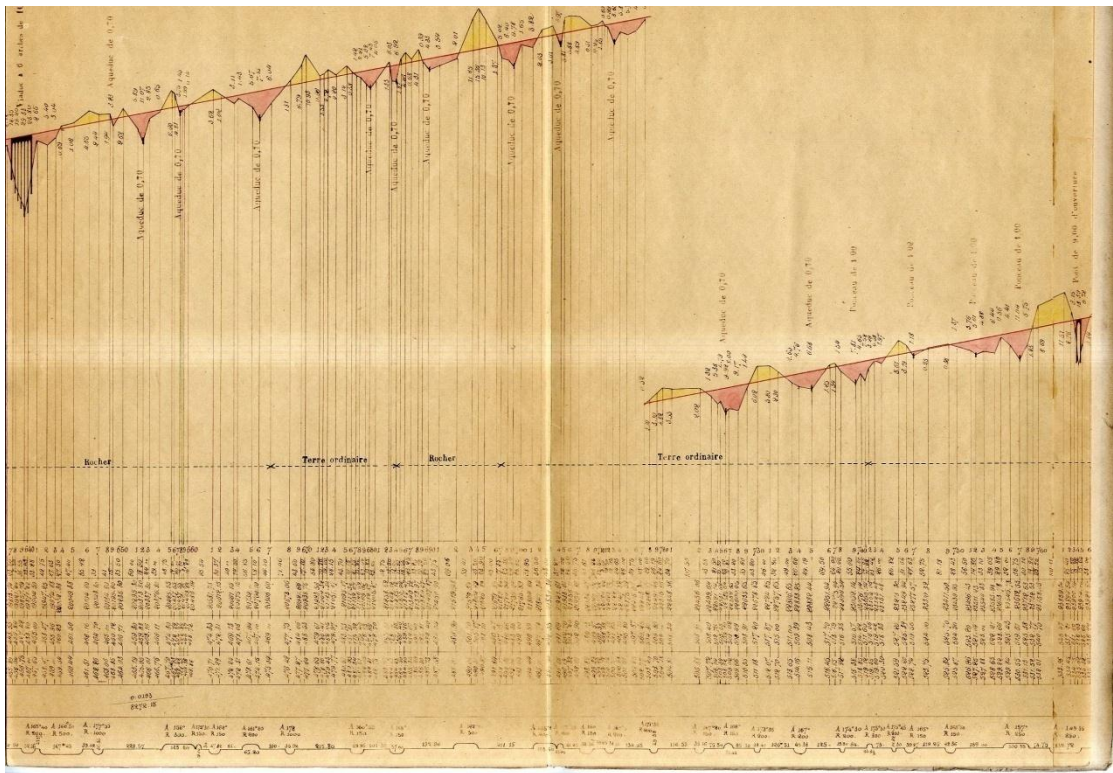
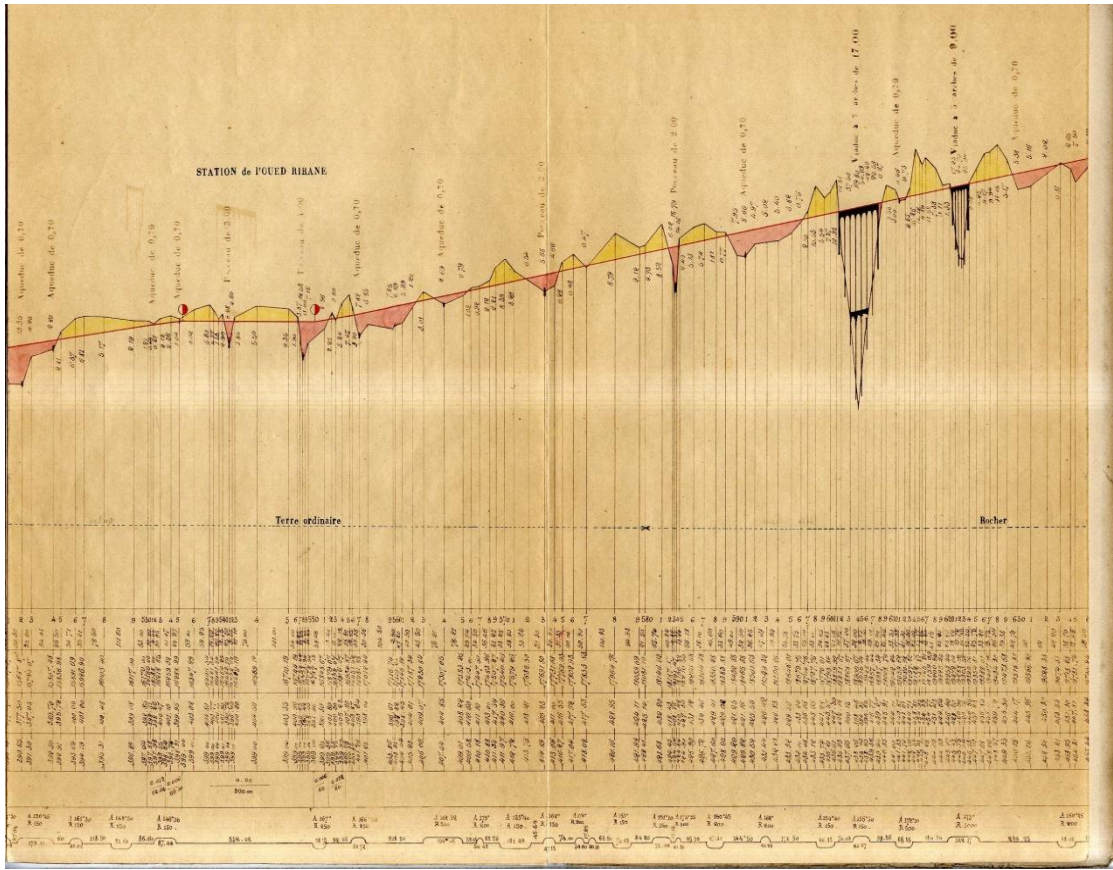
Présenté par l'Ingénieur en chef soussigné.

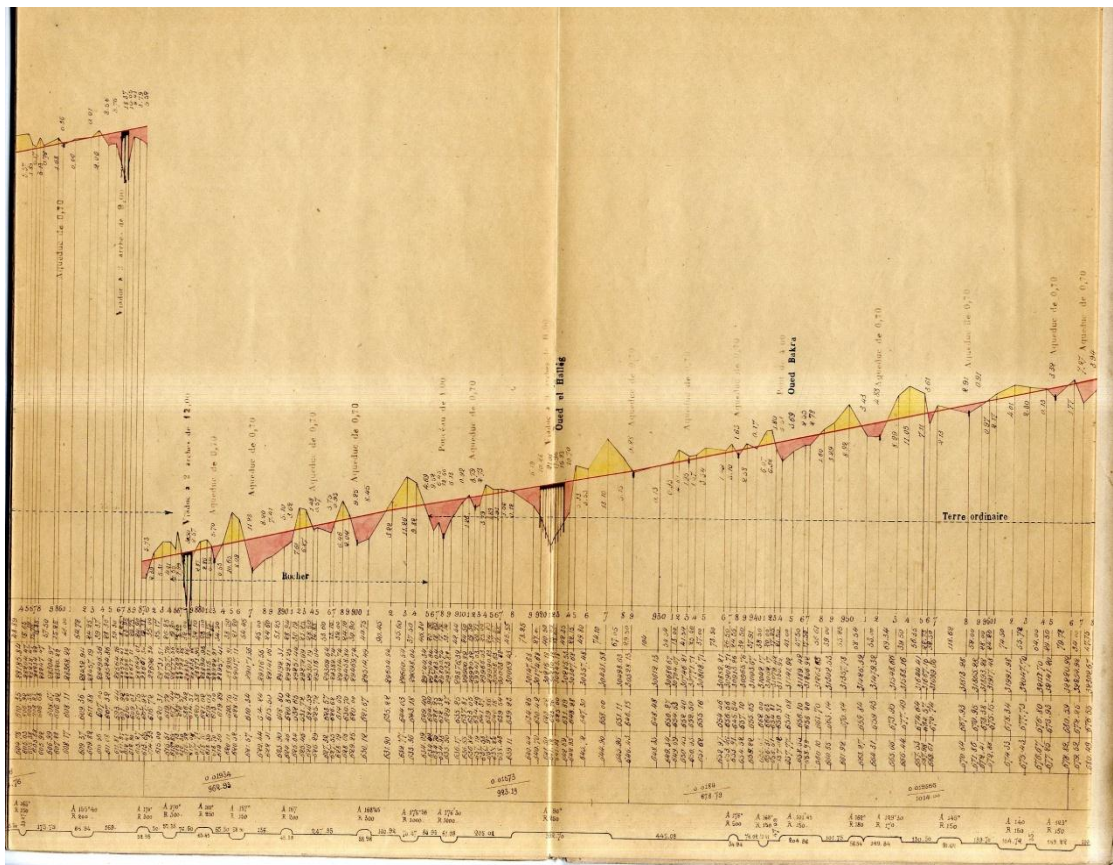
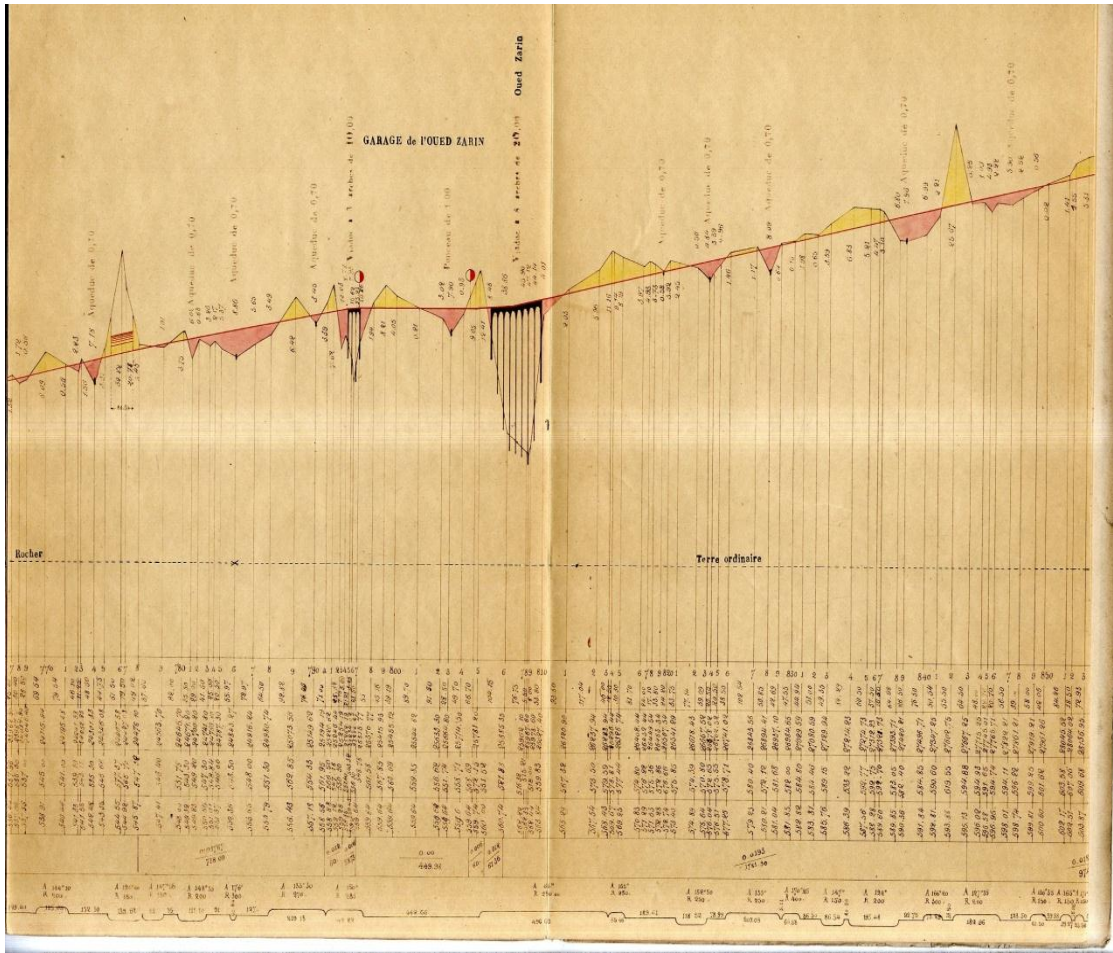
A *Bône*, le *11 mai* 1910

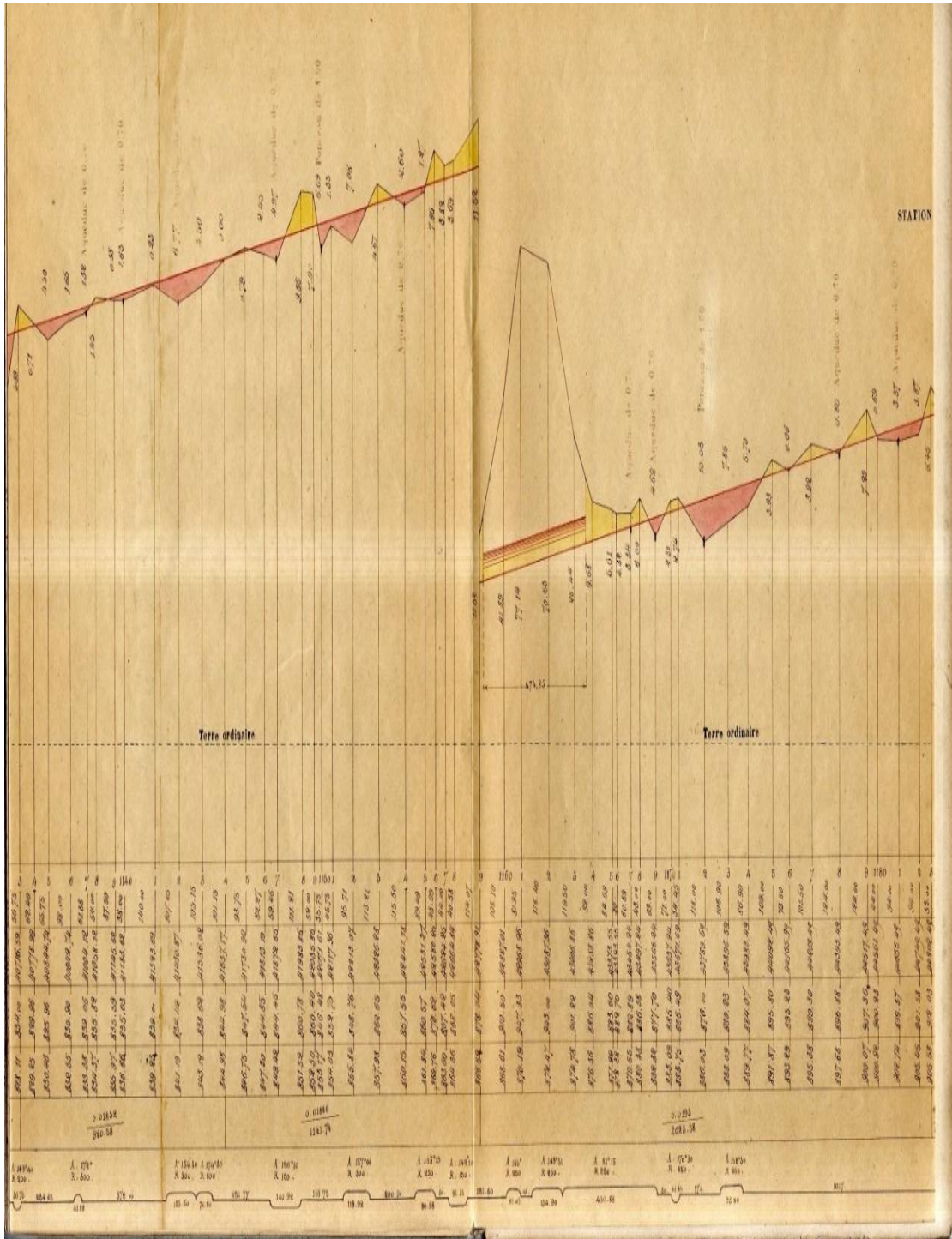
Suley

ÉCHELLES { Longueurs de 0^m,0001 pour mètre.
Hauteurs de 0^m,0001 pour mètre.









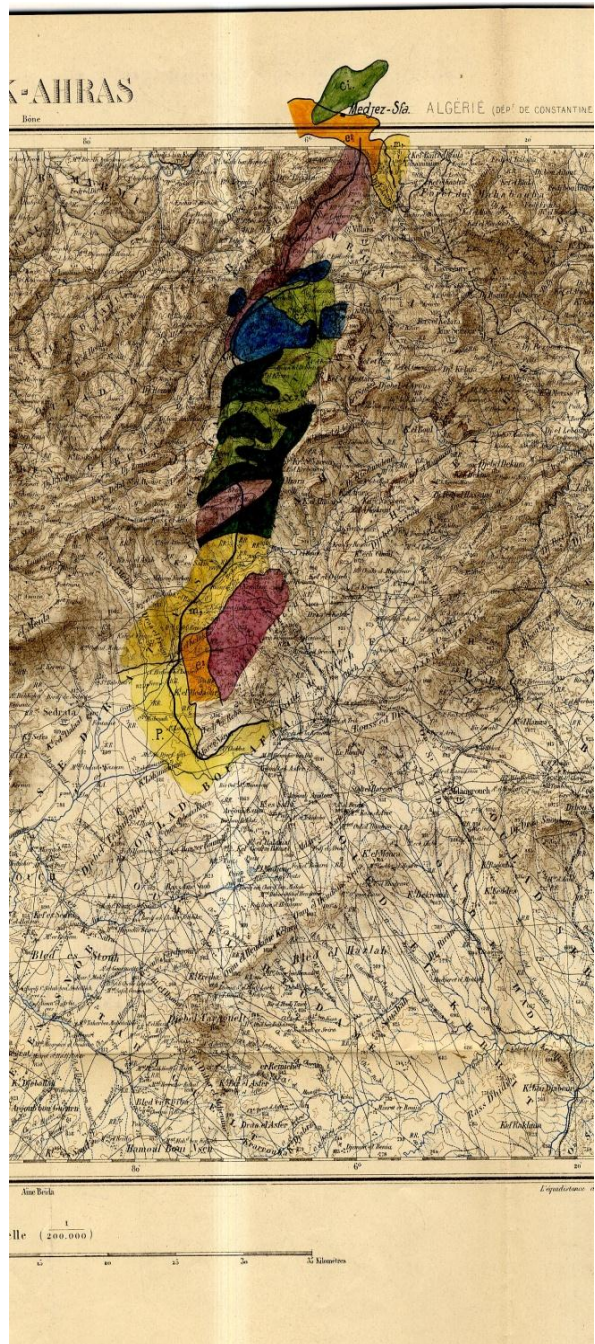
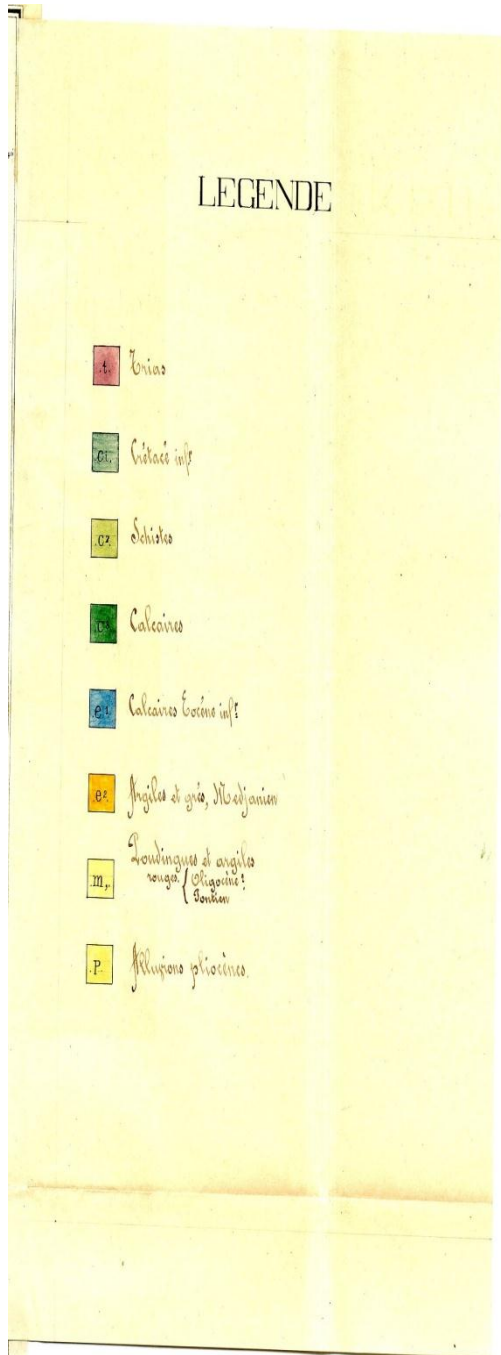
المصدر :

- S.N.T.E, Boit N°206, PONTE ET CHAUSSEES, CHEMIN DE FER DE BONE A L'OUENZA PAR MEDJÈZ-SFA, Section comprise Section comprise entre Medjèz-sfa et le col de Madjen sur une longueur de 44952.49 m, AVANT-PROJET, tracé à courbes de 150 mètres, PROFIL EN LONG, BONE le 11 mai 1910.

Chemins de fer Algériens de l'Etat

Carte géologique de la région traversée par
le tracé du Chemin de fer
de Medjer-Sfa à Sédrata

55

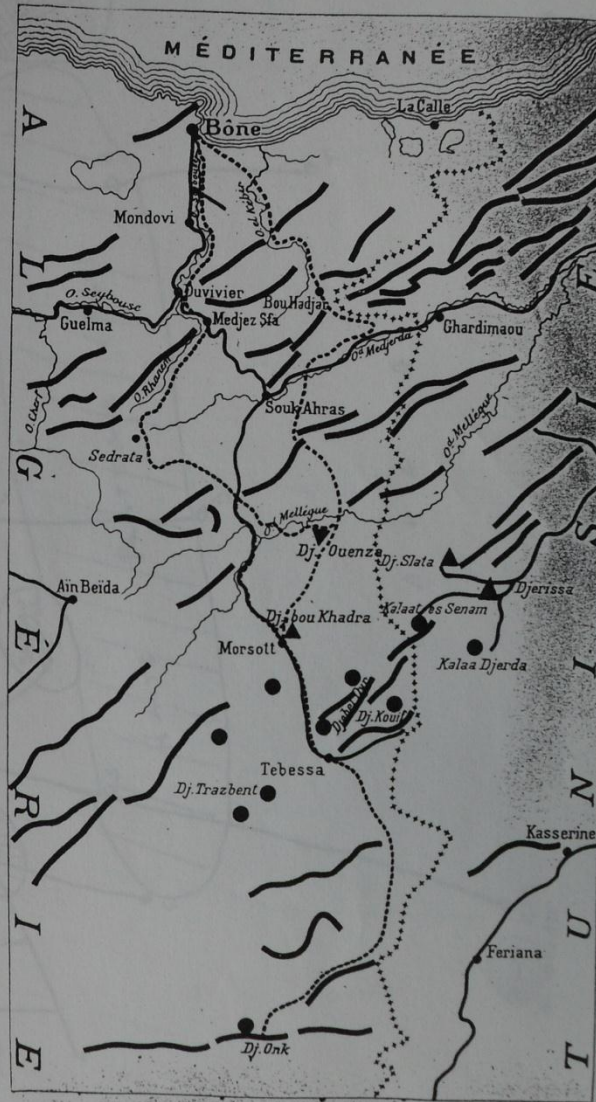


المصدر:

S.N.T.E, Boit N°206, PONTE ET CHAUSSEES, CHEMIN DE FER DE BONE A L'OUENZA PAR MEDJEZ-SFA, carte géologique de la région traversée par le tracé du chemin de fer de MEDJEZ-SFA à Sédrata.

خريطة رقم 12: المصادر المعدنية في جنوب-غرب قسنطينة سنة 1912.

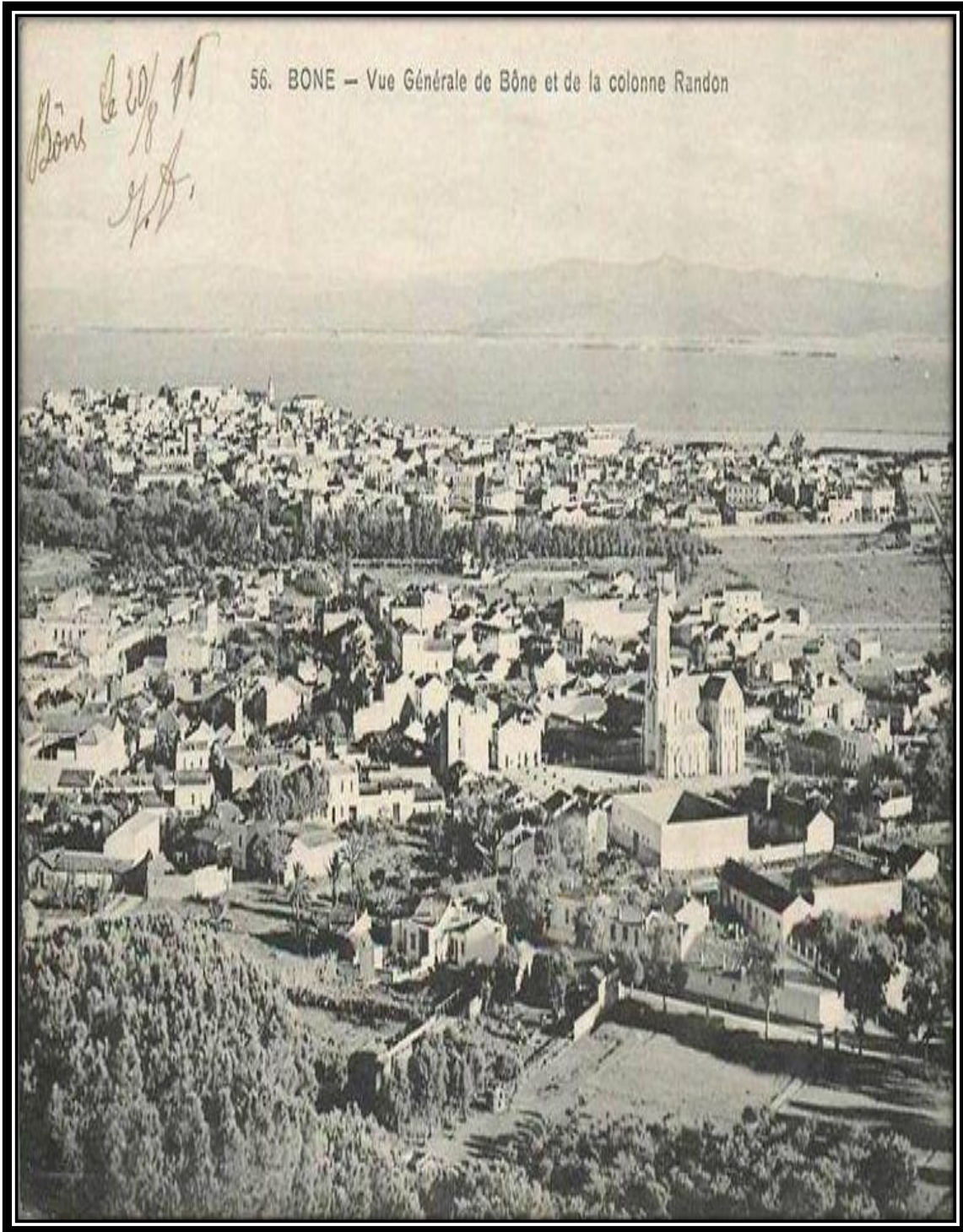
Fig. 21 - Localisation des gisements dans le sud-ouest constantinois en 1912



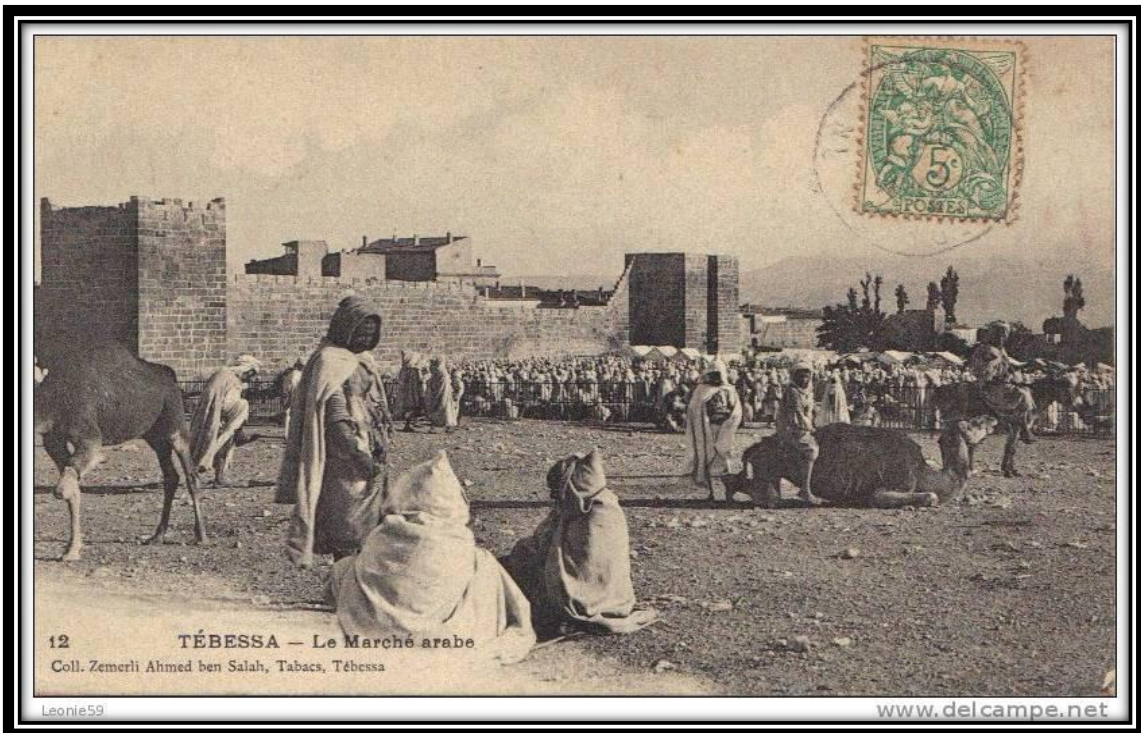
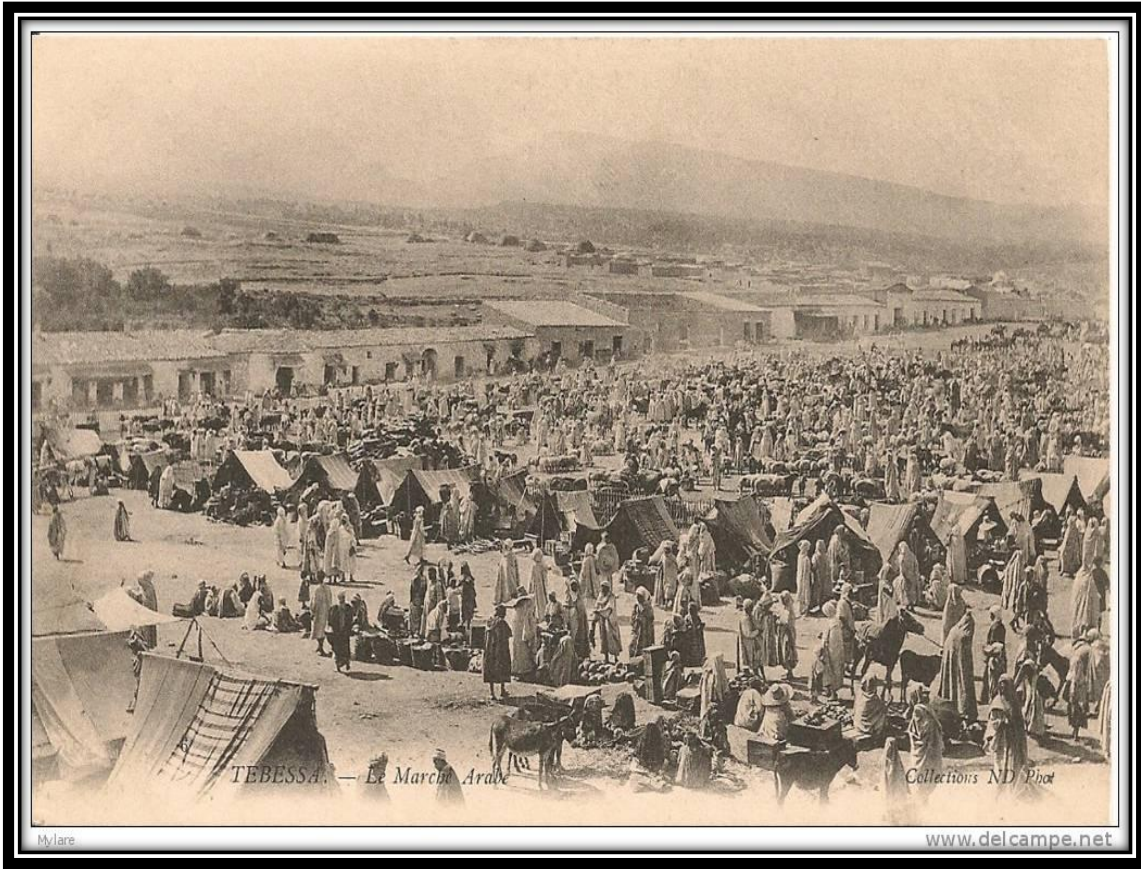
- ▲ Mines de fer.
- Phosphates.
- Lignes en exploitation.
- - - - Tracé Morsott Ouenza Bone par Bou Hadjar.
- Tracé Djebel-Onk Ouenza Bone.
(Tracé proposé par la C^{ie} Bone Guelma)

ملحق الصور

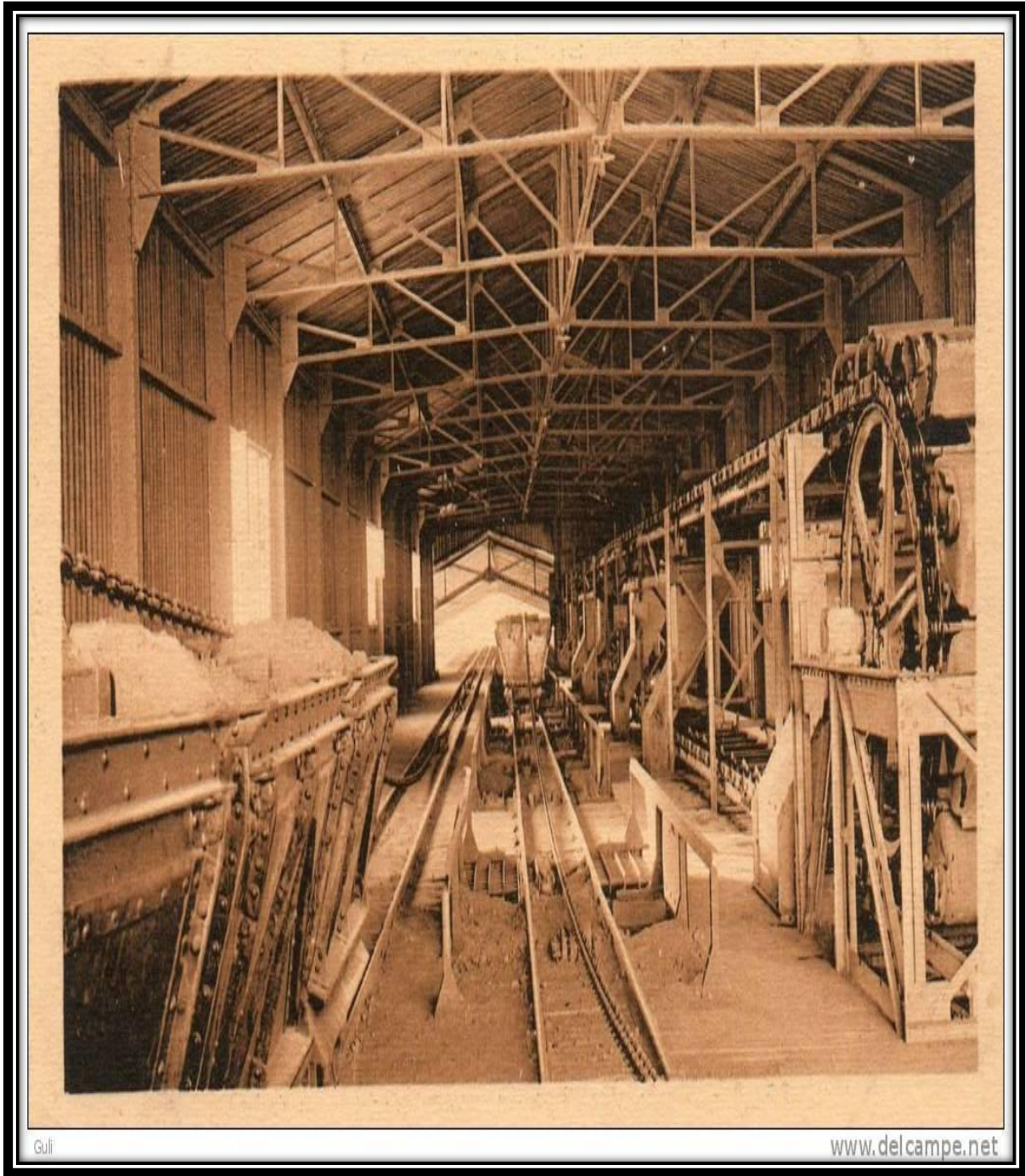
صورة رقم 01: المركز الاستيطاني واندون ببونة.



الصورة رقم 02: السوق الجزائرية .



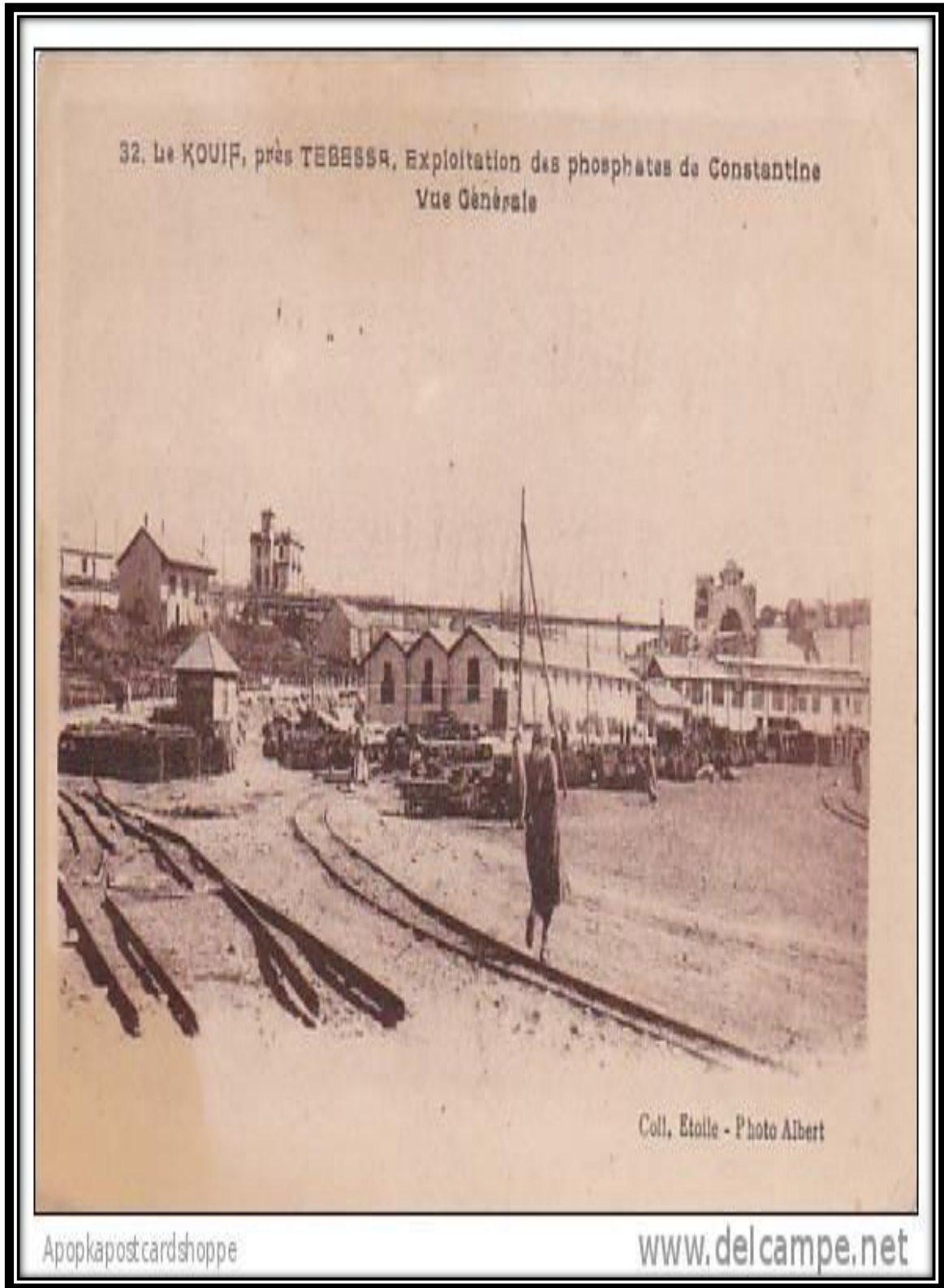
الصورة رقم 03: عملية نقل الفوسفات من منجم الكوييت عبر سكة الحديد.



www.delcampe.net

المصدر الموقع الالكتروني:

الصورة رقم 04: استغلال فوسفات الكوييف بتبسة.



www.delcampe.net

المصدر الموقع الإلكتروني:

صورة رقم 05: شركة فوسفات قسنطينة - منجم الكويهد -.



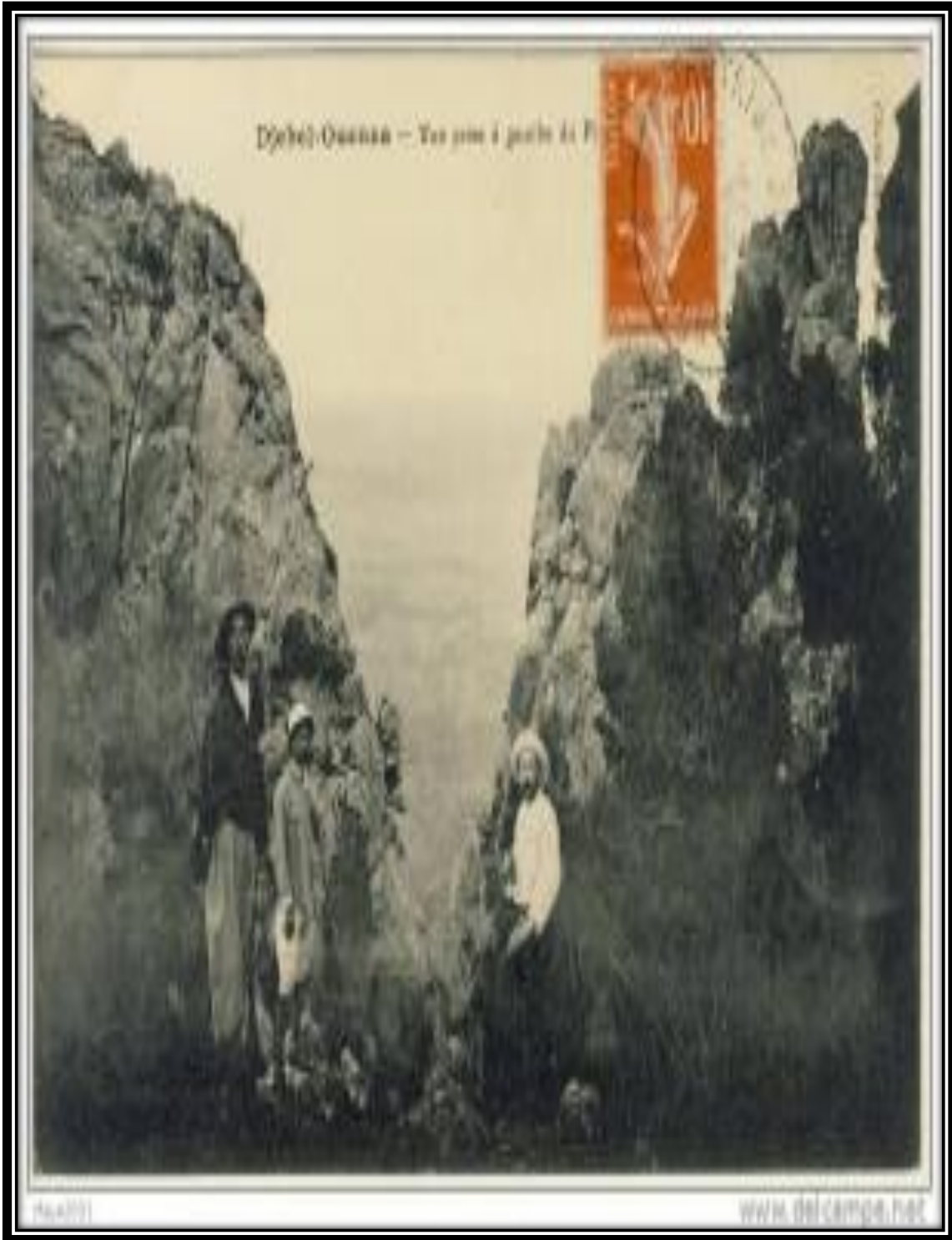
Leboss83

www.delcampe.net

www.delcampe.net

المصدر الموقع الإلكتروني:

الصورة رقم 06: مكتشفي معادن مناجم جبل الوندرة بتبسة.

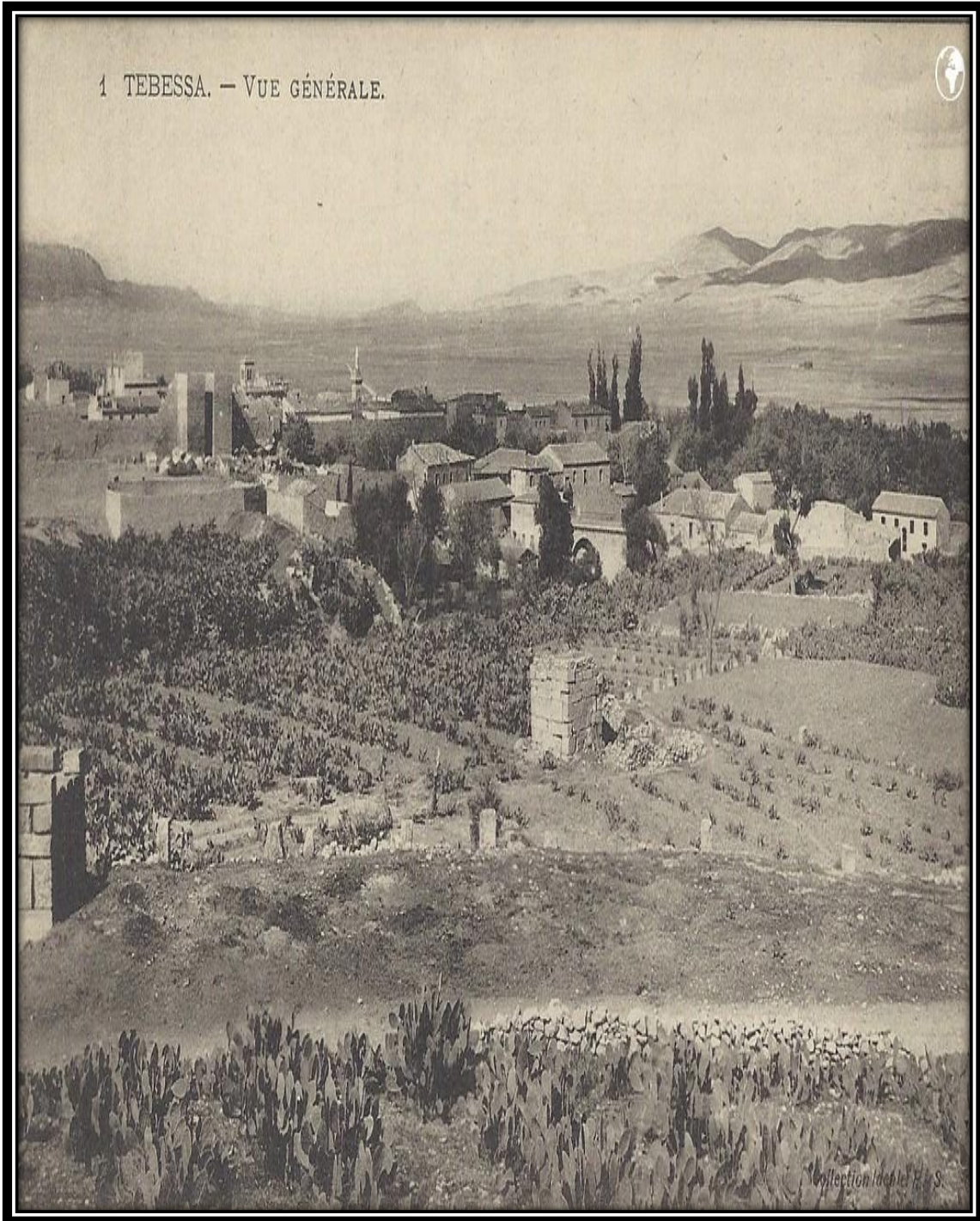


www.delcampe.net

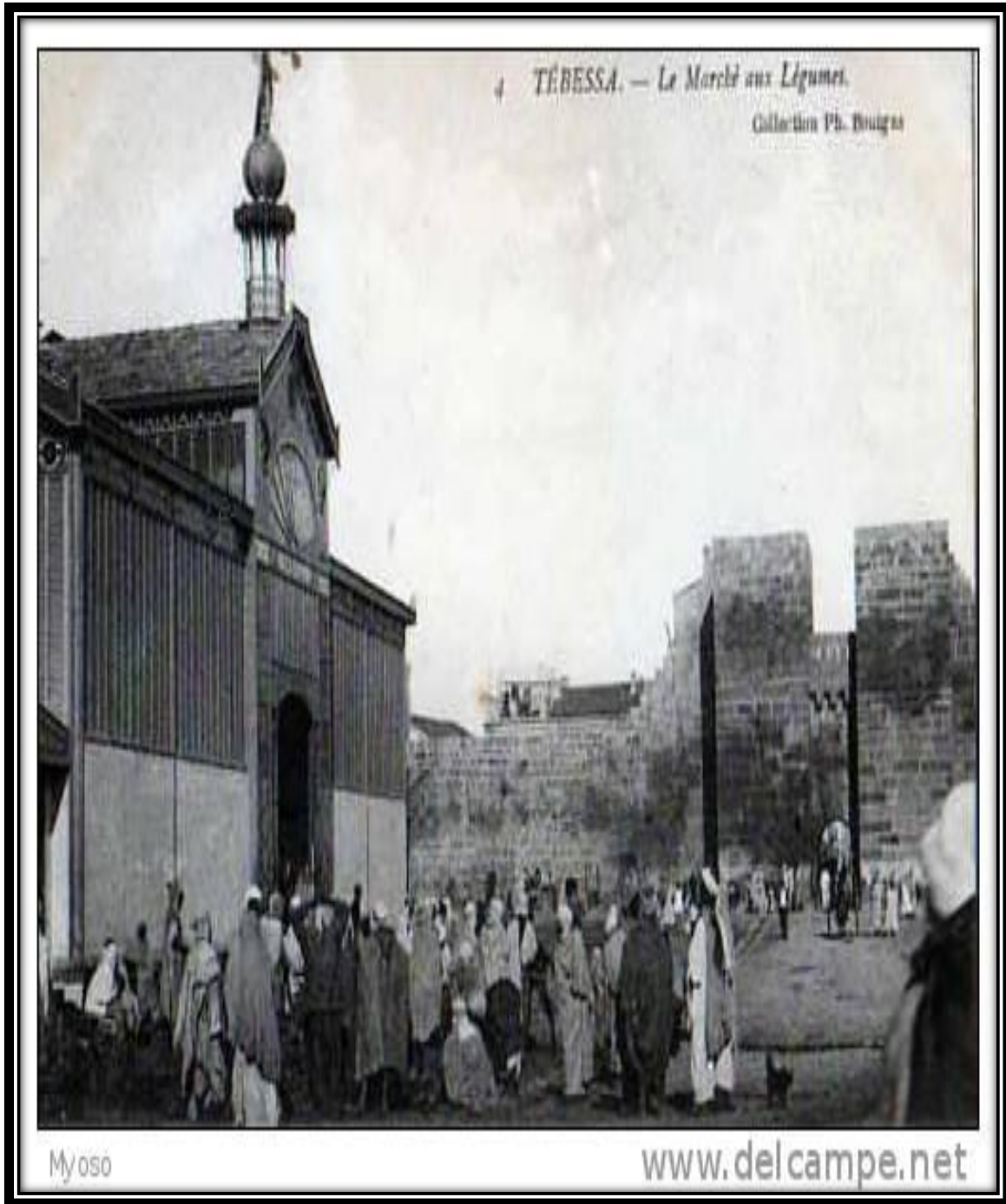
المصدر الموقع الإلكتروني:

الصورة رقم 07: نقل خيرات الجزائر من ميناء بونة نحو الخارج عبر سكة الحديد.





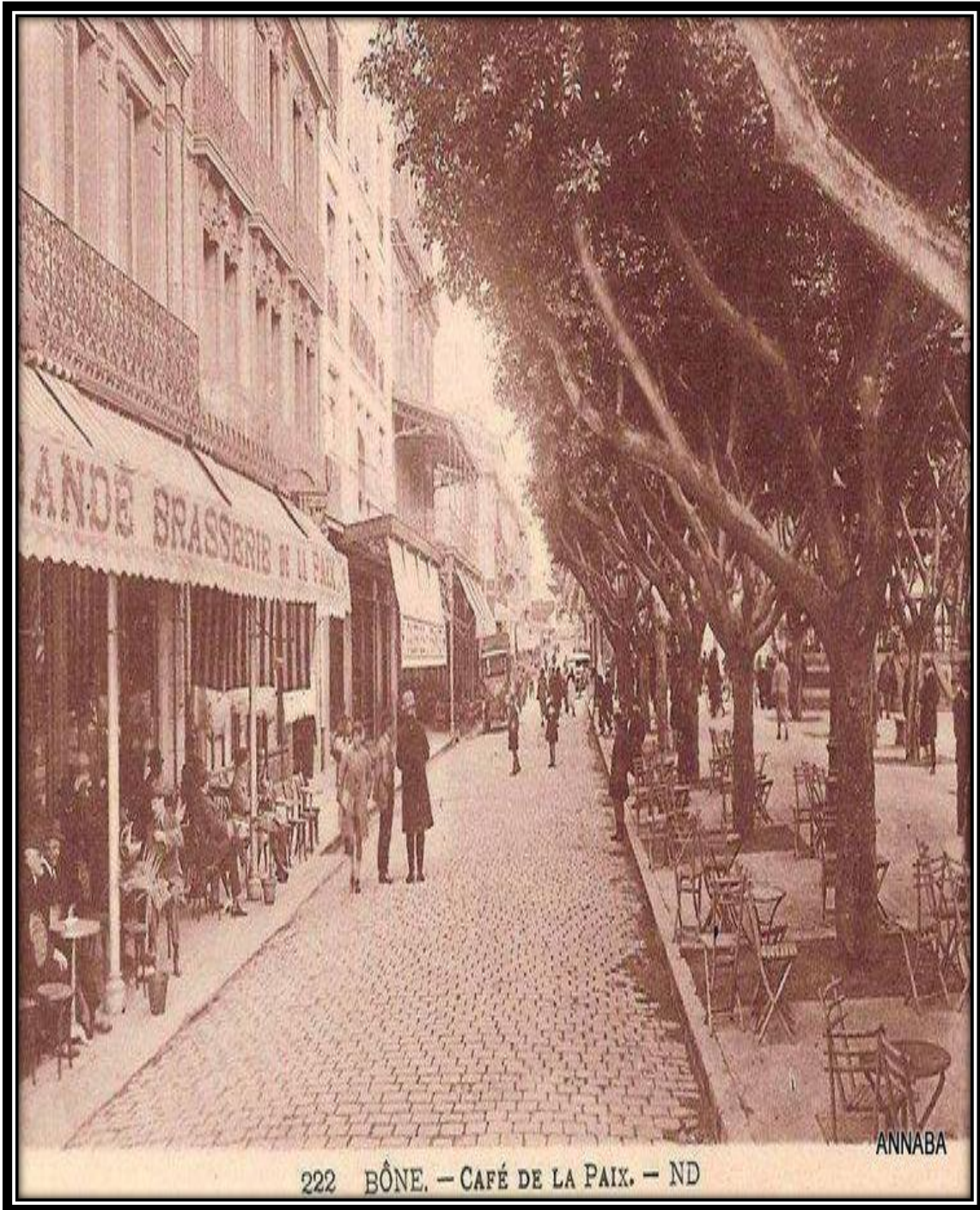
الصورة رقم 09: نموذج الأسواق المغلقة الاستيطانية



www.delcampe.net

المصدر الموقع الإلكتروني:

الصورة رقم 10 : دخول ثقافات عربية دخيلة على المجتمع الجزائري سنة



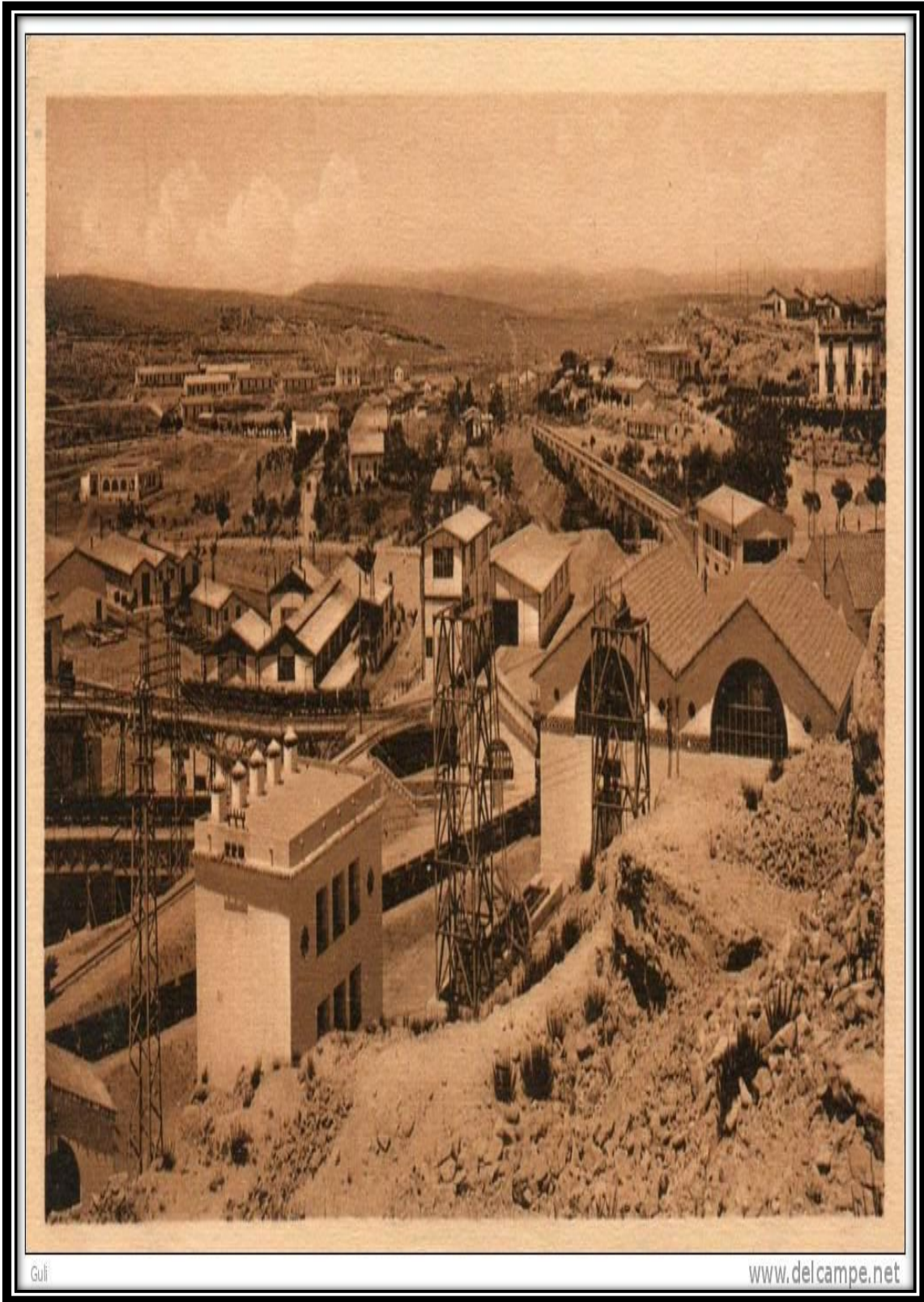
الصورة رقم 11: المركز الامتيطاني بالونزة .



www.delcampe.net

المصدر الموقع الالكتروني:

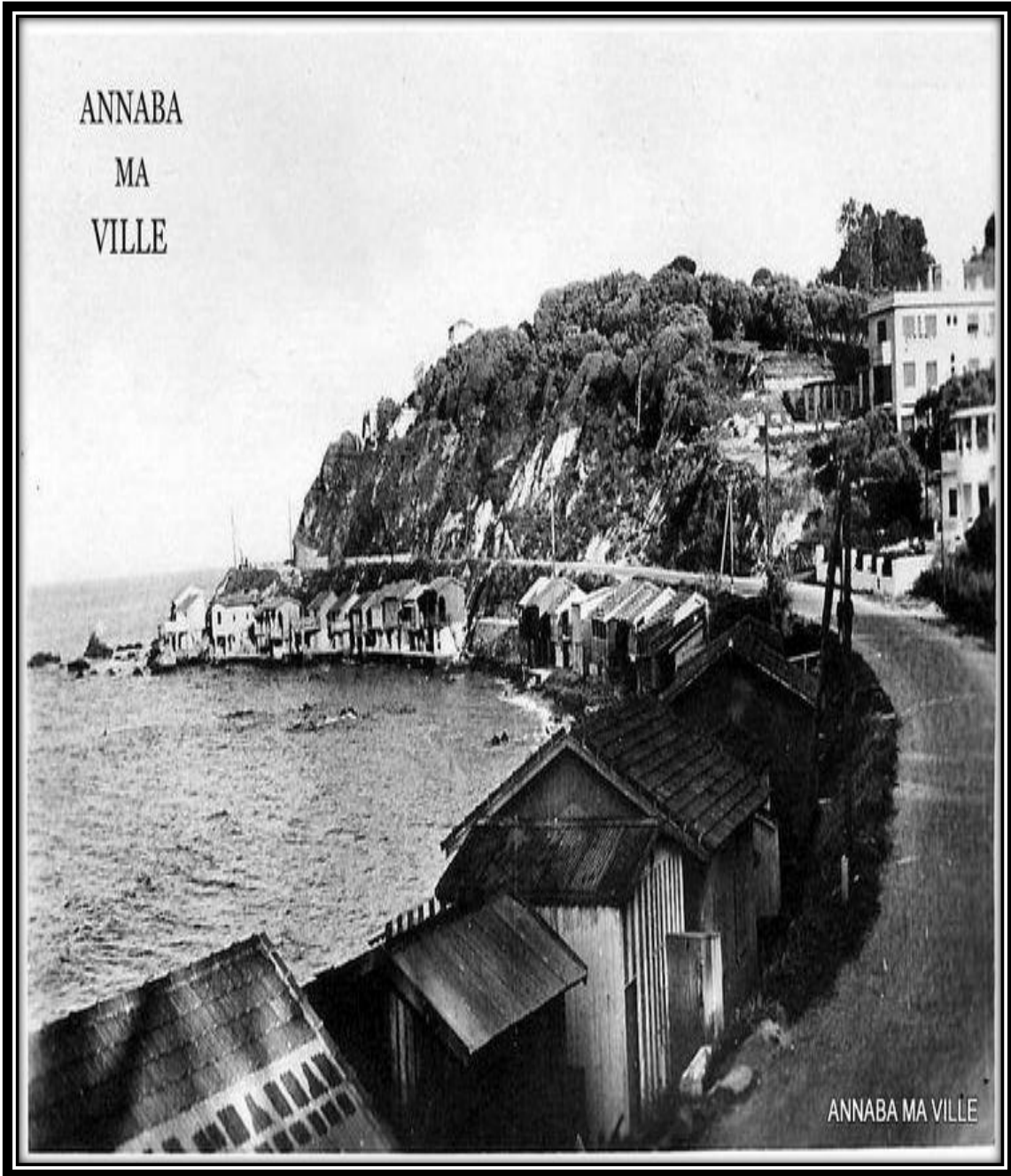
الصورة رقم 12 : المركز الاستيطاني بالكويت.



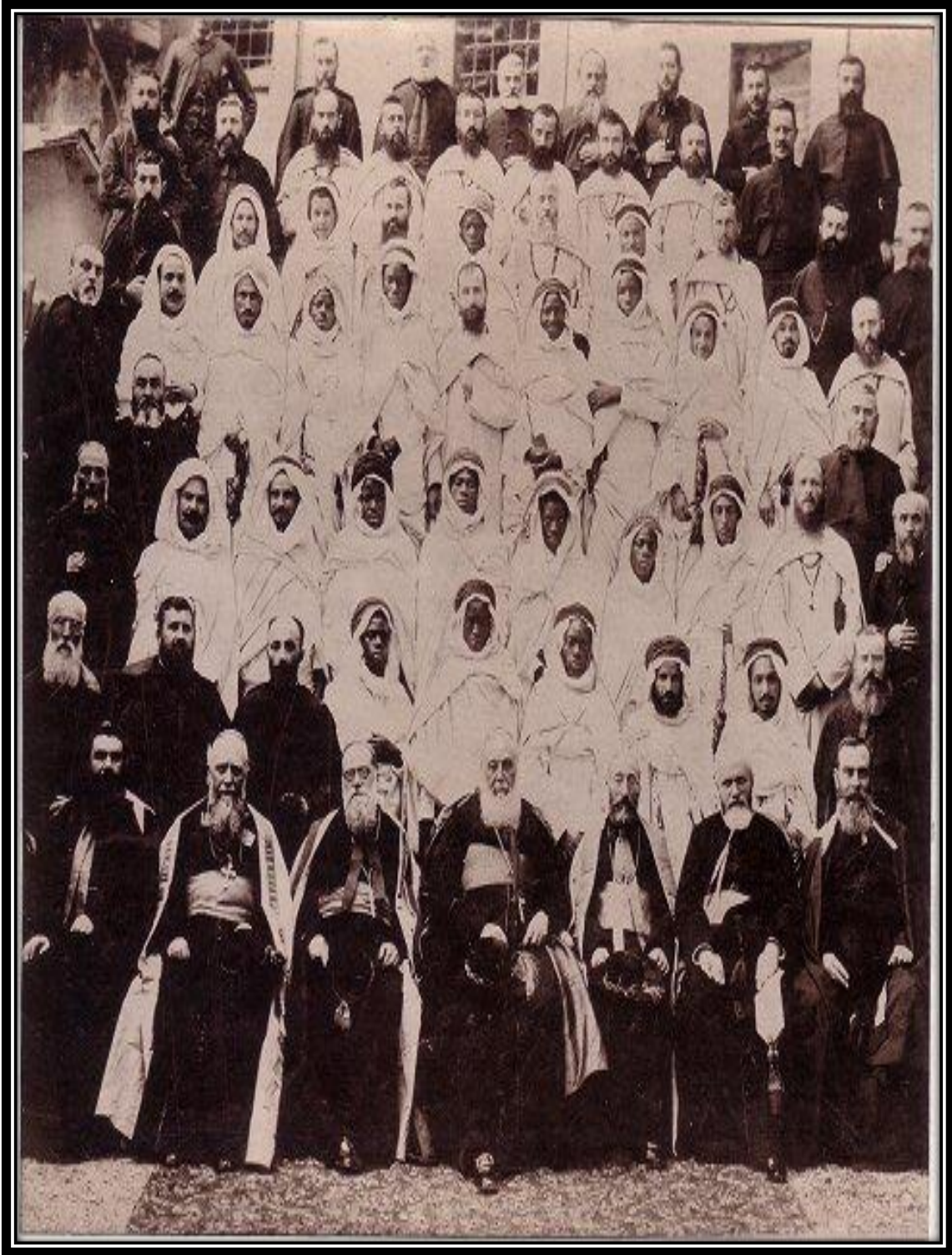
www.delcampe.net

المصدر الموقع الإلكتروني:

الصورة رقم 13 : انتشار البيوت القصبية نتيجة السياسة الاستيطانية



الصورة رقم 14 : الكاردينال لافيغري وسياسة التنصير.

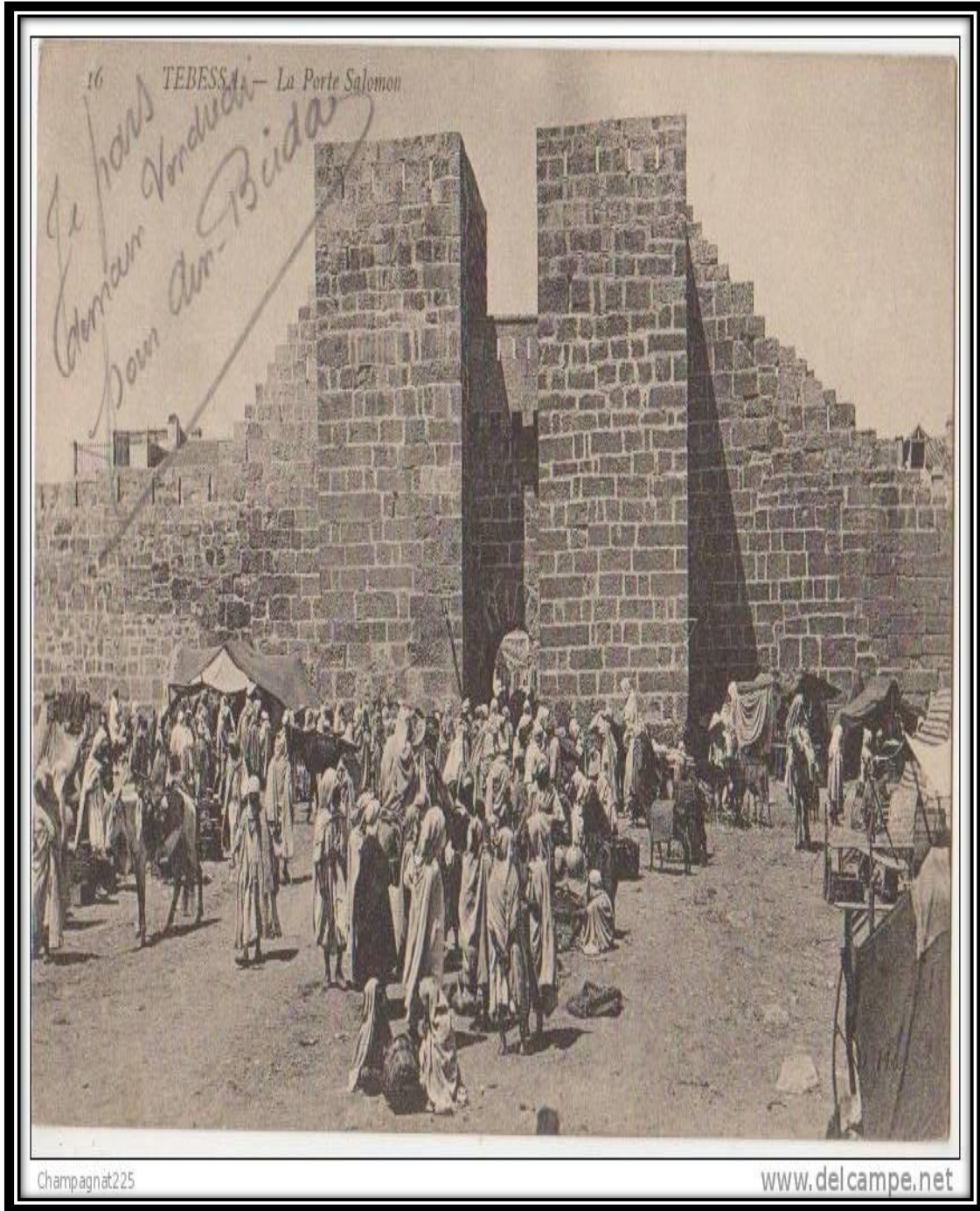


المصدر:

Le cardinal Charles-Martial Lavigerie, Algérie, photos archives, site web :

<http://www.africamission-mafr.org/photoslavigerie.htm>

الصورة رقم 15: حالة البؤس والفقر التي يعيشها الجزائريين.



www.delcampe.net

المصدر الموقع الإلكتروني:

ببليو غرافية الأطروحة

أولاً: الوثائق الأرشيفية:

أ- مركز الأرشيف الوطني ببئر خادم (ولاية الجزائر):

- C .A .N, Fond Algérie ancienne, chemins de fer Algeriens de l'état, Electrification de la ligne a gros trafic minier d'Oued – Keberit à Bône.
- C .A .N, Fond Algérie ancienne, chemin de fer Française en Algérie, Paul Jusseau, Rapport présenté à monsieur le de général de gouvernement général en Algérie, Avril 1959.

- FOND DU TRAVAUX PUBLIC.

- C .A .N, Fond travaux public, Boite 9 E/149, Note sur le problème du transport des projets miniers du sud- est –Constantinoise, 1874 - 1922, Alger.
- C .A .N, Fond travaux public, Boite 9 E /294, Procès-verbaux des réunions du concours au sujet des questions posées aux concurrents (ligne de Bône à Tébessa),1928.
- C .A .N, Fond travaux public, Boite 9 E/1834 N : 05. Electrification de la section du Duvivier à Oued –Kébérít, plans des gares et stations.
- C .A .N, Fond travaux public, Boite F14. 1 NOV, Rapport de l'inspecteur général des ponts et chaussées, 1883.

- FOND ALGERIE ANCIENNE.

- C .A .N, Fond Algérie ancienne, Boite 9 E /149, transports miniers de l'arrondissement de Bône, ligne de Bône – Souk Ahras – Oued keberit - Tébessa.
- C .A .N, Fond Algérie ancienne, Boite 9 E/ 1834, Rouzaud, Profil en long du projet de mise à voie normale de la section d'Oued Kébérít à Tebessa, Alger, 1928.
- C .A .N, Fond Algérie ancienne, Denizet Jean et Dhe Colonel, les liaisons maritimes, aériennes et terrestres de l'Algérie, éditeur, comité national métropolitain du centenaire, Algérie, 1930.
- C .A .N, Fond Algérie ancienne, Marcel M.Ravah, Coordination des transports ferroviaires et routiers en Algérie, code Algérien de la route, 1993.
- C .A .N, Fond Algérie ancienne, compte rendu de gestion du chemin de fer Algérien de l'état pour l'exercice 1931.
- C .A .N, M. Delacroix Emile, Revue de la législation des mines, minières, usines métallurgiques, carrières et sources d'eaux minérales - 13^{ème} année – Janvier-février 1896.

ب- أرشيف المديرية العامة للسكك الحديدية بولاية الجزائر:

- S.N.T.F, Boit N°206, Chemin de fer de Bône a l'Ouenza par Medjez-Sfa, avant-projet, avis de l'ingenieur en chef, Section comprise entre Medjez-sfa et le col de Madjén.
- S.N.T.F, Boit N°206, Chemin de fer Algériens de l'état, carte geologique de la region traversée par le tracé du chemin de fer de Medjez-sfa à Sédrata.
- S.N.T.F, Boit N°206, Ponte et chaussees, Chemin de fer de Bône a l'Ouenza par Medjez-Sfa, Section comprise entre le col de Madjén et l'Oued Salah, avant-projet, detail estimatif des travaux.
- S.N.T.F, Boit N°206, Service de la carte géologique, Algérie, rapport de M. Brives, ligne de Bône à Tébessa par Krémisa, section de Medjez-sfa à Ain Madjen, le 10 janvier 1911.
- S.N.T.F, Boit N°206, Exploitation électrique de la ligne de Bône -Ouenza sur le troncon Duvivier-Ain madjen.
- S.N.T.F, Boit N°206, Ponte et chaussees, chemin de fer de Bône a l'ouenza par Medjez-sfa, Section comprise Section comprise entre Medjez-sfa et le col de Madjen, avant-projet, Extrait de carte, le 3 mai 1910.
- S.N.T.F, Boit N°206, Ponte et chaussees, chemin de fer de Bône a l'Ouenza par Medjez-sfa, Section comprise Section comprise entre Medjez-sfa et le col de Madjen sur une longueur de 44952.49 m, avant-projet, tracé à courbes de 150 mètres, profil en long, Bône le 11 mai 1910.
- S.N.T.F, Boit N°206, Ponte et chaussees, chemin de fer de Bône a l'Ouenza par Medjez-sfa, avant-projet, Section comprise entre le col de Madjén et l'Oued Salah, profils en travers types 01, Bône le 18 fevrier 1911.
- S.N.T.E, Boit N°206, Ponte et chaussees, chemin de fer de Bône a l'Ouenza par Medjez-sfa, Section comprise Section comprise entre Medjez-sfa et le col de Madjen, avant-projet, profils en travers types 02, Bône le 11 mai 1910.
- S.N.T.F, Boit N°206, Etudes de chemin de fer, chemin de fer de Bône à l'Ouenza par Medjez-sfa, Rapport du subdivisionnaire, Guelma le 2 février 1911.

ج- مركز الأرشيف الوطني ما وراء البحار اكس-ان-بروفانس.

- A.O.M, Ministères de la guerre et de l'intérieur : services ayant eu en charge l'Algerie (1830/1907), Travaux publics, chemins de fer, F80/1483.
- A.O.M, Ministères de la guerre et de l'intérieur: services ayant eu en charge l'Algerie (1830/1907), Travaux publics, chemins de fer, F80/1484.

-A.O.M, Ministères de la guerre et de l'intérieur: services ayant eu en charge l'Algérie (1830/1907), Travaux publics, chemins de fer, F80/1485.

د- مركز الأرشيف الولائي بولاية قسنطينة:

- A.W.C, A.W.C, Tengour Ouanassa Siari, les populations rurales des communes mixtes de l'arrondissement de Bone, Thèse pour le doctorat, université de Paris.

-A.W.C, Fond Algérie ancien, Recueil officiel des actes de la prefecture de Constantine, N.2, P. Alquier, **Notices concernant les communes du département de Constantine**, 1927.

- A.W.C, PIERRE CASTEL, Tébessa Histoire et Description d'un territoire Algérien, tome second, Paris, 1851.

- A.W.C, Boite 208, Service des reformes (Répertoire numérique détaillé), 1^{er} partie, liasse :

- A.W.C, Rapports des sous-préfets et des administrateurs.

- A.W.C, Elections des douars

- A.W.C, Chambre de commerce de Constantine, délibérations 1881-1898.

ه- المركز الولائي للأرشيف بولاية تبسة:

- A.W.T, Monografie de tebessa.

- A.W.T, Bulletin Officiel du Gouvernement Général de l'Algérie, année 1857, Imp. Victor Heintz, Alger, 1858.

- A.W.T, Bulletin Officiel du Gouvernement Général de l'Algérie, année 1860. Imp. Victor Heintz, Alger, 1861.

- A.W.T, Bulletin de la Direction de l'agriculture et du commerce puis de l'agriculture, du commerce et de la colonisation], publication trimestrielle, imprimerie rapide, Louis Nicolas, paris, 1900.

و- مديرية سكك الحديد بولاية عنابة.

- A.D.W.A, Compte - rendu des travaux de la chambre de commerce de Bône, Rapport en 1881.

- A.D.W.A, Gouverneur général de l'Algérie, **Notice sur les chemins de fer Algérien**, Giralt Imprimeur, Alger, 1900.

- A.D.W.A, Gouvernement général de l'Algérie, **Régime des chemins de fer d'intérêt général**, année 1906, Imp. Victor heintz, Alger, 1907.

- A.D.W.A, Gouvernement général de l'Algérie, **Notice sur les chemins de fer Algériens**, Mustapha, Alger, 1899.

- A.D.W.A, Gouverneur général de l'Algérie, Algérie, le Bône – Guelma-L'Ouenza, Alger, 1913.

ثانياً: المصادر المطبوعة.

1. Ayon. M, **les transports publics en Algérie**. Bulletin économique et juridique, n° 190, 1955.
2. Cie Franco-Algérienne, procès-verbal de l'assemblée générale du 28 avril 1890.
3. Essai d'un inventaire des peuplements d'Alfa de l'Algérie (situation au 1^{er} Janvier 1921) Alger, 1921.
4. Gouverneur général de l'Algérie, **Notice sur les routes et chemins**, les ports et l'éclairage des cotes de l'Algérie. Alger, 1906.
5. Gouvernement général de l'Algérie, **L'Algérie**, cahiers du centenaire de l'Algérie, S.L.N.D, Paris, 1930.
6. Gouverneur général de l'Algérie, Roger Leonard et autres, **Le réseau Route**, in : Les territoires du sud de l'Algérie, compte rendu de l'oeuvre Accomplie de 1947 à 1952.
7. Ministère des travaux publics, statistique des chemins de fer Français, 1902.
8. Visite aux bidon villes d'Alger, Information Algérienne, no, 54, section de presse du gouvernement général de l'Algérie, 15 mai 1941.
9. Pellissier (Maréchal Duc de Malakoff), Projet de décret sur le cantonnement des indigènes, Alger, 1861.

ثالثاً: المصادر المنشورة.

* باللغة العربية:

- 1- الحموي ياقوت، معجم البلدان، المجلد الثاني، دار صادر، بيروت، 1993.
- 2- ابن خلدون، المقدمة: العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر، تحقيق درويش الجودي، المكتبة المصرية، بيروت، 2002.
- 3- عبد القادر الجزائري، تحفة الزائر في مآثر الأمير عبد القادر وأخبار الجزائر، الجزء الأول، المطبعة التجارية - غرزوزي وجاويش-، الاسكندرية، 1903.
- 4- لينين فلاديمير، الدولة والثورة تعاليم الماركسية حول الدولة، ومهمات البروليتاريا في الثورة، دار التقدم الناشر العربي، موسكو، 1918.

- 5- المدني أحمد توفيق، **هذه هي الجزائر**، مج 8، طبعة خاصة وزارة المجاهدين، عالم المعرفة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010.
- 6- الميلي مبارك بن محمد الهلالي، **تاريخ الجزائر في القديم والحديث**، الجزء الأول، مكتبة النهضة الجزائرية، الجزائر، 1964.
- 7- بن نبي مالك، **مذكرات شاهد للقرن الطالب**، دار الفكر، بيروت، 1969.
- 8- بن نبي مالك، **ميلاد مجتمع**، الجزء الأول شبكة العلاقات الاجتماعية، تر: عبد الصبور شاهين، دار الفكر، دمشق، 1974.

* **باللغة الفرنسية:**

- 1- ALBIGES .M, **Notice sur un projet concernant la colonisation de l'Algérie**, imp. De Gaittet ET Cie, Paris, 1856.
- 2- Anonyme Articl, **La constitution de la race arabe**, t.1, R.O.B.S.O, année 1845.Site web : bnf.fr/ark:/12148/cb15081791t
- 3- Anonyme, **Villages départementaux en Algérie**, Tome 14, R.O.A.C, Paris, 1853. Site web : bnf.fr/ark:/12148/cb15081791t
- 4- Azan Paul, **Bugeaud et l'Algérie**, Le Petit Parisien Editeur, 1931.
- 5- Barral Jean, **Étude sur la question de l'Ouenza**, librairie de la société Sirey, Paris, 1921.
- 6- Barthelemy Prosper, Enfantin, **Colonisation de l'Algérie**, Ed. Bertrand, 1843.
- 7- Bernard Maurice Antoine, **Les Chemins De Fer Algériens**, Adolphe Jourdan editeur, Alger, 1913.
- 8- Berteuil Arsene, **L'Algérie Française (histoire – mœurs – coutumes – industrie - agriculture)**, tome premier, dentu, librairie-editeur, Paris, 1853.
- 9- Boulbon Raousset, **La Question des Travailleurs**, résolue par la Colonisation de L'Algérie, 1848.
- 10- Bourlier.M, **Observations sommaires sur les tracés du chemin de fer transsaharien par l'est ou l'ouest de l'Algérie**, Société de Géographie et d'Archéologie d'Oran, Oran, 1890.
- 11- Carbonel.J, **l'Algérie et ses produits**, publiés Par Le Syndicat Commercial Algérien, Alger, 1922.
- 12- Castel Pierre, **Tébessa Histoire et Description d'un territoire Algérien**, tome second, Paris, 1851.
- 13- D'isly Duc, **Bugeaud de la colonisation de l'Algerie, chapitre : de la colonisation militaire**, Alger, 1847.

- 14- Davies .L, Oxon .M.A, **Algeria in 1857** (its accessibility, climate, and resources) printed by spottis woode, London, 1858.
- 15- Delavigne Paul, **Chemin de fer de l'Algérie** par la ligne centrale du Tell avec rattaches à la côte, Paris, 1854.
- 16- Demontes.V, **L'Algérie économique**, t1, imp. Algérienne, Alger, 1922.
- 17- Dundas. M, Les mines en Algérie (l'écho des mines et de la métallurgie), 25 novembre 1907.
- 18- Estoublon Robert, Adolphe Le Febure, code de **l'Algérie**, Jourdan – librairie -editeur, Alger, 1896.
- 19- Faucon Narcisse, **le livre d'or de l'Algerie** : histoire politique, militaire, administrative, evenements et faits principaux, biographie des hommes ayant marque dans l'armee, les sciences, les lettres, etc de 1830 à 1889, tome I, editeurs Callamel et c^{te}, librairie Algerienne et coloniale, 1889.
- 20- Francis Laur, **Le cartel de l'Ouenza**, 30 avril 1908.
- 21- Hamel Louis, **Chemins de Fer Algériens le classement de 1857**, étude historique sur la constitution du réseau, éditeur Adolphe Jourdan libraire, Alger, 1885.
- 22- Hedde-aine J.A., **Observation sur la colonisation de la Régence d'Alger**, Paris, 1834
- 23- Jone. F, **Géographie des Colonies françaises**, Cours spécial pour l'enseignement primaire supérieur, La France coloniale et les colonies françaises illustrées, Paris ,1887.
- 24- Jonnart, **Exposé de la situation générale de l'Algérie en 1918**, imp Administrative Victor Heintz, Alger, 1919.
- 25- Jusseau Paul, **Chemin de fer Algériens**, Compt rendu de gestion exercice, Alger, 1958.
- 26- Les chemins de fer aux colonies et dans les pays neufs, Bibliothèque Coloniale internationale, tome : 03, 5^{eme} série, Bruxelles, 1900.
- 27- Marlio, Mazerat, Vergniaud, Godfernaux, **les voies ferrées de la France (France, Algérie, Tunisie et colonies Françaises)**, Paris , 1912.
- 28- Montessus de Ballare, Alfa et papier d'Alfa, éd. A. Dunod, Paris, 1909.
- 29- Niel.O, Odilon, **Géographie de l'Algérie**, 2 Edition, t.02, Bône, imprimerie dagand, 1876.

- 30- Picard, **Traité des chemins de fer**, Rothschild, Paris, 1887.
- 31- Piquet Victor, **La Colonisation française dans l'Afrique du nord : Algérie, Tunisie, Maroc**, Librairie Armand Colin, Paris, 1912.
- 32- Poggi Jacques, **Les chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie**, Larose, Paris, 1931.
- 33- Rapport de la commission spéciale nommée, **les chemins de fer aux colonies et dans les pays neufs**, conclusions des rapporteurs, Berlin, 1874 .
- 34- Rostand Albert, **Rapport présenté au conseil d'administration des chemins des fers Algériens**, Paris, imp poitevin, 1862.
- 35- Solliers, **La Question des chemins de fer dans la nouvelle organisation de l'Algerie**, fontana, Alger, 1901.
- 36- They Rene, **Les chemins de fer Algériens**, éditions économistes européens, Paris, 1922.
- 37- Vayssettes .E, **Histoire de Constantine sous la domination Turque de 1517 à 1837**, Recueil des notices et mémoires de la société archéologique de la province de Constantine, Constantine, 1867.
- 38- Ware Lewis, **étude sur la Section coloniale de l'exposition Franco –Britannique**, imprimerie de la dépêche coloniale, paris, 1909.

خامسا: المراجع.

- باللغة العربية:

- 1- الأشرف مصطفى، الأمة والمجتمع، تر: حنيفي بن عيسى، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1983.
- 2- بن أشهنو عبد اللطيف، تكون التخلف في الجزائر محاولة لدراسة حدود التنمية الرأسمالية في الجزائر بين عامي 1830 - 1962، تر: محمد يحي ربيع وآخرون، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1979.
- 3- بطاطيا حميد، تسيير الإقتصاد الجزائري إبان الحرب العالمية الأولى 1914-1918، الجزائر، 1993.
- 4- البعلبكي أحمد، المسألة الزراعية أو الوعد الراقد في ريف الجزائر، عويدات للنشر والتوزيع، بيروت، 1985.
- 5- بعلي محمد الصغير، يسري أبو علاء، المالية العامة، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2003.

- 6- بغلول عبد القادر، تاريخ الجزائر الحديثة، دراسة سوسيوولوجية، دار الحداثة للنشر والتوزيع، بيروت، 1983.
- 7- بقطاش خديجة، الحركة التبشيرية في الجزائر 1830-1871، مطبعة دحلب، الجزائر، 1992.
- 8- بلاح بشير، تاريخ الجزائر المعاصر 1830-1989، الجزء الأول، دار المعرفة للنشر، الجزائر، 2006.
- 9- بلقاسم مولود قاسم نايت، ردود الأفعال الأولية داخلا وخارجا على غرة نوفمبر، دار البعث للطباعة والنشر، قسنطينة، 1984.
- 10- بهلول محمد بلقاسم حسن، الغزو الرأسمالي الزراعي للجزائر ومبادئ إعادة تنظيم الإقتصاد الوطني حتى الاستقلال، المؤسسة الجزائرية للطباعة، الجزائر، 1984.
- 11- بهلول محمد بلقاسم حسن، القطاع التقليدي في الزراعة الجزائرية- تحديده ونظام دمجها في الثورة الزراعية-، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1985.
- 12- بوحوش عمار، التاريخ السياسي للجزائر من البداية ولغاية 1962، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1997.
- 13- بوعزيز يحي، سياسة التسلط الاستعماري والحركة الوطنية الجزائرية من 1830 إلى 1954، دار البصائر للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009.
- 14- بولحية نور الدين، التعامل بين جمعية العلماء المسلمين الجزائريين والطرق الصوفية وتاريخ العلاقة بينهما، دار الأنوار للنشر، ط 2، سورية، 2015.
- 15- تركي رابح، التعليم القومي والشخصية الجزائرية، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، ط 2، الجزائر، 1981.
- 16- تركي رابح، الشيخ بن باديس رائد الإصلاح والتربية في الجزائر، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، ط 2، الجزائر، 1981.
- 17- تشومسكي نعوم، النظام العالمي القديم والجديد، تر: عاطف معتمد عبد الحميد، نهضة مصر للنشر والطباعة و التوزيع، القاهرة، 1994.
- 18- التميمي عبد المالك خلف، الاستيطان الأجنبي في الوطن العربي، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، 1983.
- 19- تيران إيفوان، المواجهات الثقافية في الجزائر المستعمرة المدارس والممارسات الطبية والدين 1830-1880، تر: محمد عبد الكريم أوزعلة، مراجعة وإشراف مصطفى ماضي، دار القصب للنشر، الجزائر، 2007.

- 20- جابي عبد الناصر، الجزائر من الحركة العمالية إلى الحركات الاجتماعية، المعهد الوطني للعمل، الجزائر، 2001.
- 21- جغول عبد القادر، تاريخ الجزائر الحديثة دراسة سوسيولوجية، تر: فيصل عباس، دار الحداثة للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، 1983.
- 22- الجمل شوقي، المغرب العربي الكبير من الفتح الإسلامي إلى الوقت الحاضر (ليبيا، تونس، الجزائر، المغرب الأقصى -مراكش-)، المكتب المصري للتوزيع والنشر، القاهرة، 2007.
- 23- جندي محمد، عنابة في سياق التاريخ وعمق الجغرافية في العصر الحديث، ج: 2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003.
- 24- الجندي عبد الله أيوب، الاستيطان الفرنسي في الجزائر 1830-1919، دار الدعوة للطبع والنشر والتوزيع، القاهرة، 1970.
- 25- الجيلالي عبد الرحمان، تاريخ الجزائر العام، ج: 3، ديوان المطبوعات الجامعية، ط: 7، الجزائر، 1994.
- 26- الحاجري طه، جوانب من الحياة العقلية والأدبية في الجزائر، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، 1968.
- 27- حباسي شاوش، من مظاهر الروح الصليبية للاستعمار الفرنسي بالجزائر 1830-1960، دار هومة للطباعة والنشر، الجزائر، 1998.
- 28- حربي محمد، الثورة الجزائرية سنوات المخاض، موفم للنشر، الجزائر، 2006 .
- 29- حلوش عبد القادر، سياسة فرنسا التعليمية في الجزائر، دار الأمة، الجزائر، 2010.
- 30- حلومي علي عبد القادر، جغرافية الجزائر، طبيعية، بشرية، اقتصادية، مطبعة الانشاء، دمشق، 1968.
- 31- خياطي مصطفى، الأوبئة والمجاعات في الجزائر، منشورات A.N.E.P، الجزائر، 2013.
- 32- خيثر عبد النور وآخرون، منطلقات وأسس الحركة الوطنية الجزائرية 1830-1954، منشورات المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية وثورة أول نوفمبر 1954، الجزائر، 2007.
- 33- دادة محمد، السياسة الاستيطانية الفرنسية في الجزائر 1852-1870، جامعة وهران، 2002-2003.
- 34- بن داها عدة، الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض إبان الاحتلال الفرنسي للجزائر 1830-1962، طبعة خاصة وزارة المجاهدين، الجزائر، د. س. ن.
- 35- دبوز محمد علي، نهضة الجزائر الحديثة وثورتها المباركة، ج: 01، المطبعة التعاونية، الجزائر، 1965.

- 36- دودو أبو العيد، الجزائر في مؤلفات الرحالة الألمان (1830-1855)، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1975.
- 37- رزاق عبد الرحمان، تجارة الجزائر الخارجية، ش.و.ن.ت، الجزائر، 1976.
- 38- رزقانة إبراهيم أحمد، الجغرافيا الاقتصادية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.
- 39- رفة فيليب، جغرافية إفريقيا السياسية، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1966.
- 40- الرياشي سليمان وآخرون، الأزمة الجزائرية الخلفيات السياسية والاجتماعية والاقتصادية والثقافية، سلسلة كتب المستقبل العربي 11، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1999.
- 41- الزبيري محمد العربي، الثورة في عامها الأول، دار البعث، الجزائر، 1984.
- 42- الزبيري محمد العربي، التجارة الخارجية للشرق الجزائري، ش.و.ن.ت، الجزائر، 1972.
- 43- زرافكو بيكار، الجزائر شهادة صحافي يوغسلافي عن حرب الجزائر، تر: فتحي سعدي، موفم للنشر، الجزائر، 2011.
- 44- زرهوني الطاهر، التعليم في الجزائر قبل وبعد الاستقلال، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، الجزائر، 1994.
- 45- زغلول فؤاد سعد، الجزائر في معركة التحرير، دار الكتب الشرقية، تونس، 1972.
- 46- زوزو عبد الحميد، الأوراس إبان فترة الاحتلال الفرنسي التطورات السياسية والاقتصادية والاجتماعية 1837-1939، ج1، تر: مسعود حاج مسعود، دار هومة، الجزائر، 2005.
- 47- زوزو عبد الحميد، الهجرة ودورها في الحركة الوطنية الجزائرية بين الحربين (1919-1939)، المؤسسة الوطنية للكتاب، ط.2، الجزائر، 1985.
- 48- زوزو عبد الحميد، نصوص ووثائق في تاريخ الجزائر المعاصر 1830 - 1900، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007.
- 49- الزوكة محمد خميس، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، 2008.
- 50- زيان عبد الباقي، أسس علم السكان، جامعة الأزهر، الإسكندرية، مصر، 1992.
- 51- سعد الله أبو القاسم، أبحاث وآراء في تاريخ الجزائر، دار البصائر، الجزائر، 2007.
- 52- سعد الله أبو القاسم، الحركة الوطنية الجزائرية 1900-1930، ج:02، دار الغرب الإسلامي، ط: 02، بيروت، 1992.
- 53- سعد الله أبو القاسم، تاريخ الجزائر الثقافي، ج.4، دار الغرب الاسلامي، بيروت، 1998.

- 54- سعيدوني نصر الدين، الجزائر منطلقات وآفاق مقاربات للواقع الجزائري من خلال قضايا ومفاهيم تاريخية، دار الغرب الاسلامي، بيروت، 2000.
- 55- سعيدوني نصر الدين، دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1984.
- 56- سعيدوني نصر الدين، ورقات جزائرية، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 2000.
- 57- سماتي محفوظ، الأمة الجزائرية نشأتها وتطورها، تر: محمد الصغير بناني- عبد العزيز بوشيب، منشورات دحلب، دمشق، 2009.
- 58- سيف الإسلام الزبير، تاريخ الصحافة في الجزائر، ش. و. ن. ت. الجزائر، 1972.
- 59- شارل أندري جوليان، إفريقيا الشمالية تسير، القوميات الاسلامية والسيادة الفرنسية، تر: المنجي سليم وآخرون، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1976.
- 60- صاري الجيلالي، الكارثة الديمغرافية 1867-1868، تر: عمر المعراجي، الجزائر، 2008.
- 61- صاري الجيلالي، تجريد الفلاحين من أراضيهم 1830-1962، تر: قندوز عباد فوزية، منشورات المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية و ثورة أول نوفمبر 1954، الجزائر، 2010.
- 62- الصلابي علي محمد محمد، كفاح الشعب الجزائري ضد الاحتلال الفرنسي وسيرة الأمير عبد القادر، دار المعرفة، بيروت، 2017.
- 63- عامر محمود علي، تاريخ المغرب العربي المعاصر، جامعة دمشق، دمشق، 1997.
- 64- عباد صالح، الجزائر بين فرنسا والمستوطنين 1830-1930، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1984.
- 65- عباد صالح، المعمرون والسياسة الفرنسية في الجزائر من 1870 إلى 1900، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1984.
- 66- عدي الهواري، الاستعمار الفرنسي في الجزائر، سياسة التفكيك الاقتصادي والاجتماعي (1830-1960)، تر: جوزيف عبد الله، دار الحداثة، بيروت، 1983.
- 67- العسلي بسام، الاستعمار الفرنسي في مواجهة الثورة، دار النفاسي، ط: 2، بيروت، 1986.
- 68- العقاد صلاح، المغرب العربي الجزائر - تونس - المغرب الأقصى، مكتبة الأنجلو المصرية، ط 3، القاهرة، 1969.

- 69- عمورة عمار، الجزائر بوابة التاريخ: الجزائر العامة ما قبل التاريخ إلى 1962، ج:1، دار المعرفة، الجزائر، 2006.
- 70- عميرواي أحميدة، آثار السياسة الاستعمارية والاستيطانية في المجتمع الجزائري (1830-1954)، منشورات المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية وثورة أول نوفمبر 1954، الجزائر، 2007.
- 71- عميرواي أحميدة، قضايا مختصرة في تاريخ الجزائر الحديث، دار الهدى للطباعة والنشر، الجزائر، 2005.
- 72- العنثري صالح، مجاعات قسنطينة، تحقيق وتقديم: رايح بونار، ش. و. ن. ت، الجزائر، 1973.
- 73- أبو عيانة فتحي محمد، الجغرافيا الاقتصادية، دار القلم، دمشق، 1975.
- 74- عيساوي محمد، شريخي نبيل، الجرائم الفرنسية في الجزائر أثناء الحكم العسكري 1830-1871، مؤسسة كنوز الحكمة، 2011.
- 75- العيسوي شارل، التاريخ الاقتصادي للشرق الأوسط وشمال إفريقيا، تر: سعد رحمي، د. د. ن، د. م. ن، د. س. ن.
- 76- غرانميزون أوليفي لوكور، الجمهورية الإمبراطورية في سياسة الدولة العنصرية، تر: مسعود حاج مسعود، دار القصبه للنشر، الجزائر، 2009.
- 77- فرحات عباس، ليل الاستعمار (حرب الجزائر وثورتها)، تر: أبو بكر رحال، مطبعة فوضالة، المحمدية، المغرب، (د. ت).
- 78- فركوس صالح، تاريخ الجزائر من ما قبل التاريخ إلى غاية الاستقلال، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2005.
- 79- فركوس صالح، محاضرات في تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر 1830-1925، مديرية النشر لجامعة قالم، الجزائر، 2010.
- 80- فيلاي صالح، إيديولوجيات الحركة الوطنية الجزائرية، مركز دراسات الوحدة العربية، مركز دراسات الوحدة العربية، ط 2، بيروت، 1999.
- 81- قداش محفوظ، تاريخ الحركة الوطنية الجزائرية (1919-1939)، الجزء الأول، تر: أمحمد بن البار، دار الأمة، الجزائر، 2011.

- 82- قداش محفوظ، جزائر الجزائريين 1830-1954، تر: محمد المعراجي، منشورات A.N.E.P، الجزائر، 2008.
- 83- كلود هنري وآخرون، الاستعمار الفرنسي في المغرب العربي، تر: محمد عتياني، دار المعارف للنشر والتوزيع، 1980.
- 84- لوسات فلنري، المغرب العربي قبل احتلال الجزائر 1790-1830، تر: حمدي الساحلي وسراس للنشر، تونس، 1994.
- 85- المحجوب رفعت، الاقتصاد السياسي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1968.
- 86- محسوب محمد صبري، الجغرافيا الطبيعية أسس ومفاهيم حديثة، دار الفكر العربي، للنشر والتوزيع، القاهرة، 1996.
- 87- مياسي إبراهيم، الاحتلال الفرنسي للصحراء الجزائرية 1837-1934، دار هومة، الجزائر.
- 88- نوشي أندري وآخرون، الجزائر بين الماضي والحاضر، تر: اسطبولي رابح، ومنصف عاشور، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1984.
- 89- هلال عمار، الهجرة الجزائرية نحو بلاد الشام 1847-1918، دار هومة، الجزائر، 2007.
- 90- هني أحمد، إقتصاد الجزائر المستقلة، ديوان المطبوعات الجامعية، ط - 2 -، الجزائر، 1993.
- 91- هيف علي صادق، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، ط.9، الإسكندرية، 1971.
- 92- الوزان الحسن، ليون الإفريقي، وصف إفريقيا، تر: عبد الرحمن حميدة، راجعه علي الواحد، دار الغرب الإسلامي، ط:2، الإسكندرية، 1983.
- 93- وطبان عبد العزيز، الاقتصاد الجزائري ماضيه وحاضره (1830 - 1885)، دار الطبع للنشر والتوزيع، الجزائر، 1962.
- 94- ولد خليفة محمد العربي، الاحتلال الاستيطاني، إنجاز وتصميم منشورات ثالة، الجزائر، 2005.
- 95- يحي جلال، السياسة الفرنسية في الجزائر 1830-1919، دار المعرفة، القاهرة، 1969.
- 96- يحي جلال، المغرب الكبير (العصور الحديثة)، ج 03، الدار القومية للطبع والنشر، مصر، 1966.

* باللغة الفرنسية:

- 1- Ageron Charles-Robert, **Les Algériens musulmans et La France 1871-1919**, Editions Bouchène, 2005.
- 2- Ageron Ch. R, **Histoire de l'Algérie contemporaine**, Puf, Paris, 1964.
- 3- Amin Samir, **L'économie Du Maghreb**, Les Ed. De Minuit, Paris.
- 4- Baldacci Aimé, **L'Algérie et la question de l'Ouenza**, imp. Officielle, Alger, 1947.
- 5- Barjot Rang-Ri Park, **La société de construction des Batignolles : des origines à la première guerre mondiale (1846-1914)**, Presses Paris Sorbonne, Paris, 2005.
- 6- Baroli Marc, **la vie quotidienne des Français en Algerie 1830 – 1914**, editions famot, Paris, 1967.
- 7- Bouveresse Jacques, **L'administration de l'Algérie à l'apogée de la colonisation (1898-1945)**, réflexions en forme de bilan.
- 8- Brunel Anne, **La Société de construction des Batignolles de 1914-1939**, Librairie Droz, Genève, 1995.
- 9- Conte Arthur, **L'épopée des chemins de fer Français**, librairie plon, 1996.
- 10- Despois Jean, **L'Afrique du nord**, P.U.F, Paris, 1964.
- 11- Dominique et Pascal Bejui, **L'essentiel vient de exploits et fantasmes transsahariens**, aux éditions : La Regordane- Le Villard -BP 3-48230 Chanac - Octobre 1994.
- 12- Dubourdieu(G), **Étude géologique de la région de l'Ouenza**, Service de la carte géologique de l'Algérie, Alger, 1956.
- 13- Edouard, Solal, **Philippeville et sa région 1837-1870**, Ed : La maison Des livres, Alger, 1975.
- 14- Frantz Fanon, **Les damnés de la terre**, Paris, éditions Maspero, 1956.
- 15- Gallissot René, **Algérie colonisée Algérie Algérienne-1870-1962**, La République Française et les indigènes, Barzakh, 2007.
- 16- Ganiage. J, **les origines du protectorat Français en Tunisie 1861**, puf, paris, 1959.
- 17- Gautier M.E.F., **l'évolution de l'Algerie de 1830 à 1930, cahiers du centenaire de l'Algerie**, publications du comité national Métropolitain du centenaire de l'Algerie, strasbourg, 2003.
- 18- Goldzeiguer Annie Rey, **le royaume arabe 1861-1877**, Sned Alger, 1977.
- 19- Julien CH.A., **Histoire de l'Algérie contemporaine (1827-1871)**, 1^{er} Edition, P.U.F, Paris ,1964.

- 20- Kaddache Mahfoud et Sari Djilali, **L'Algérie dans l'histoire**, tome.5, Alger, O.P.U- E.N.A.L, 1989.
- 21- Lartilleux, **Géographie des chemins de fer français**, Troisième volume. Afrique du nord, Librairie Chaix, Octobre 1949.
- 22- Leon Jean, **Description de l'Algérie**, Tome II, Dar Al-Gharb Al-Islami, Beyrouth, 1988.
- 23- Martin Claude, **Histoire de l'Algérie française (1830 - 1962)**, Editions des 4 fils Aymon, Paris, 1963.
- 24- Morton Pierre, **Le Développement des chemins de fer en Algérie**, Février 2000.
- 25- Nouchi.A, **Enquête sur le niveau de vie des populations rurales constantinoises de la conquête jusqu'à 1919**, Paris, 1961.
- 26- Olivier, **le cour grand maison**, coloniser exterminer, édition.Casba, Alger, 2005.
- 27- Sahli mohamed chrif, **décoloniser l'histoire**, Alger, edition, enap.
- 28- Société nationale du chemin de fer Algérien, règles concernant le conditionnement des chargements, instruction de service exploitation, Alger, 1 Janvier 1968.
- 29- Sraieb Noureddine, le mouvement ouvrier Maghrébin, Edition de C.N.R.S, paris, 1985.

- سادسا: الرسائل والأطروحات والمقتنيات الجامعية.

- باللغة العربية:

- 1- بليل محمد، "تشريعات الاستعمار الفرنسي في الجزائر وانعكاساتها على الجزائريين 1881-1914 القطاع الوهراني نموذجا"، رسالة ماجستير، جامعة وهران، 2006.
- 2- بورعدة رمضان، "الجزائريون والعدالة الفرنسية في عمالة قسنطينة خلال النصف الثاني من القرن 19"، رسالة ماجستير، جامعة قسنطينة، 2000.
- 3- بوصفصاف عبد الكريم، "جمعية العلماء المسلمين الجزائريين وعلاقتها بالحركات الجزائرية الأخرى (1931 - 1945) - دراسة تاريخية وإيدولوجية مقانة -"، رسالة ماجستير منشورات المتحف الوطني للمجاهد، الجزائر، 1996.
- 4- جدلة إبراهيم، "السكان الحضر بإفريقيا من القرن الثالث عشر إلى القرن السادس عشر"، كلية الآداب منوبة، قسم التاريخ، تونس، 1993.

- 5- جمعي رشيد، صالح محمد، "السكان والعمالة في بلدية بومرداس"، مذكرة مهندس دولة في التهيئة الإقليمية، معهد علوم الأرض الجغرافيا والتهيئة القطرية، جامعة العلوم والتكنولوجيا هواري بومدين، 1997.
- 6- الجندي عبد الله، "الاستيطان الفرنسي في الجزائر 1830-1919"، (رسالة دكتوراه غير منشورة)، جامعة القاهرة، مصر، 1969.
- 7- حسين زبيري، ظروف بروز الحركات العمالية في الجزائر 1880-1956، باحث مشارك في ملتقى بجامعة الجلفة -زيان عاشور-.
- 8- حوحو رضا، "شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الاستعمار 1830-1914"، رسالة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة قسنطينة، قسم التاريخ، 2004-2005.
- 9- بن داهة عدة، "الخلفيات الحقيقية للتشريعات العقارية في الجزائر إبان الاحتلال الفرنسي 1830-1873"، بأعمال الملتقى الوطني الأول والثاني حول العقار في الجزائر إبان الاحتلال الفرنسي 1830-1962، منشورات وزارة المجاهدين، الجزائر، 2007.
- 10- زقب عثمان، "السياسة الفرنسية في الجزائر 1830-1914 (دراسة في أساليب السياسة الإدارية)"، رسالة دكتوراه العلوم في التاريخ الحديث والمعاصر غير منشورة، جامعة الحاج لخضر -باتنة-، 2014-2015.
- 11- سايح حمزة، "إصلاح المنظومة المصرفية في الجزائر"، رسالة ماجستير في الإقتصاد، جامعة وهران، 2008.
- 12- شلاي ضيف الله، "دور سكة الحديد الفرنسية في استغلال المناطق الداخلية للجزائر (الجلفة أنموذجاً) 1857-1962"، رسالة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة الجزائر 2-، 2011-2012.
- 13- شلاي عبد الوهاب، "أوضاع العمال المسلمين الجزائريين في مناجم الونزة 1913-1966"، رسالة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة منتوري، قسنطينة، 2003-2004.
- 14- شلاي عبد الوهاب، "دور عمال المناجم الجزائرية في ثورة التحرير الجزائرية 1954-1962 المنطقة الحدودية الشرقية أنموذجاً"، أطروحة دكتوراه العلوم في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة منتوري، قسنطينة، 2010-2011.

- 15- عبيد مصطفى، "الجزائر في كتابات توماس (إسماعيل) أوريان"، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، قسم التاريخ، 2008.
- 16- غزالة بوغانم، **الطريقة العلاوية في الجزائر ومكائنها الدينية والاجتماعية 1909-1934**، رسالة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة منتوري قسنطينة، 2007-2008.
- 17- فلاح رابح، "جامع الزيتونة والحركة الإصلاحية في الجزائر (1908-1954)"، رسالة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر - تاريخ الحركة الوطنية المغاربية-، جامعة منتوري قسنطينة، 2007-2008.
- 18- لونيبي إبراهيم، "القضايا الوطنية في جريدة المبشر 1847-1870"، رسالة ماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة الجزائر، 1993-1994.
- 19- مغدوري حسان، "الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية للجزائريين خلال الحرب العالمية الثانية (1939 - 1945)"، أطروحة دكتوراه علوم في التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة الجزائر، 2014 - 2015.
- 20- أبو النش بوجمعة، "البنية العقارية وتأثيرها على توجيه وتنظيم المجال العمراني"، دراسة حول بلدي بئر الخادم، جسر قسنطينة، رسالة ماجستير، هيئة إقليمية، جامعة العلوم والتكنولوجيا هواري بومدين، الجزائر، 1997.
- 21- هلايلي حنفي، صورة عمر راسم من خلال جريدة ذو الفقار، الملتقى الدولي حول شخصية عمر راسم، جامعة الجزائر، 15- فيفري-2009.
- * باللغة الفرنسية:

- 1- Benaissa Cherif Noureddine, "**Les grandes gares de la compagnie PLM en Algérie coloniale (1857-1939)**", Etude architecturale et urbanistique, Projet de thèse Pour une première inscription à l'école doctorale de Géographie ED, Paris, 2012.
- 2- Faugeras Thomas, "**Réseau Ferroviaire Algérien et Ambitions Coloniales 1844 à 1962**", mémoire de DEA, université de Provence, 1991-1992.
- 3- Ghenouchi Ahmed, "**Réseaux de transport et organisation spatiale dans le Nord-est Algérien (Cas des réseaux ferroviaires et routiers)**", Mémoire présenté pour l'obtention du diplôme de Doctorat en Sciences en Aménagement régional, Université Mentouri Constantine, 2008.
- 4- Marcel Andre Emile Calvelli, "**Etat De La propriété rurale en Algérie**", Imp. Victor Heintz, Alger, 1935.

- 5- Mohand Ousaid, Safir, "**Le patrimoine ferroviaire du XIXe et XXe siècle en Algérie**", identification et valorisation, Mémoire en magistère à l'université de Tizi-Ouzou, juillet 2011.
- 6- Nouchi. A, "**Enquête sur le niveau de vie des populations rurales constantinoises de la conquête jusqu'à 1919**", Paris, 1961.
- 7- Tuillier A.P, "**Régime des chemins de fer Algériens**", Thèse pour le doctorat, Paris, 1900 .

سابعا - الدوريات.

- الدوريات باللغة العربية.

- 1- الإبراهيمي أحمد طالب، "التعليم والثقافة في الجزائر"، **مجلة الثقافة**، السنة الأولى ، العدد: 4، مطبعة بن بولعيد، المؤسسة الجزائرية، سبتمبر 1971.
- 2- آجرون شارل روبير، "تنمية الاستيطان في الجزائر 1870 - 1930"، تر: محمد الطاهر العمودي، **مجلة المصادر**، العدد: 2، المركز الوطني والبحث في الحركة الوطنية وثورة أول نوفمبر 1954.
- 3- إسماعيل صبري عبد الله، "الرأسمالية العالمية في مرحلة ما بعد الإمبريالية"، **مجلة المستقبل العربي**، العدد: 222، 1977.
- 4- البزار سعد توفيق عزيز، "تطور الحركة العمالية والنقابية في الجزائر بين عامي 1830-1962"، **مجلة التربية والعلم**، المجلد: 19، العدد: 5، جامعة الموصل، 2012.
- 5- بلكير بومدين، "عناية لقاء البحر والجبل والسهل"، **مجلة العربي**، العدد: 684، نوفمبر 2015.
- 6- بورغدة رمضان، "أضواء جديدة على المجاعة وتداعياتها على المجتمع الجزائري في أواخر الستينات من القرن التاسع عشر"، **مجلة الحوار الفكري**، مخبر الدراسات التاريخية والفلسفية، جامعة منتوري قسنطينة، الجزائر، العدد: 5، أوت 2003.
- 7- بوعزيز يحي، "الحالة الاقتصادية والاجتماعية للمجتمع الريفي بالشرق القسنطيني الجزائري خلال القرن التاسع عشر الميلادي"، **مجلة الثقافة**، العدد: 80، الجزائر، مارس - أبريل 1984.
- 8- بوعزيز يحي، "سياسة نابليون تجاه الجزائر"، **مجلة الثقافة**، العدد: 50، الجزائر، أبريل 1979.
- 9- بونار رابح، مدينة الجزائر: تاريخها وحياتها الثقافية، **مجلة الأصالة**، العدد: 8، وزارة الشؤون الدينية، ماي- جوان 1972.
- 10- تابليت علي، "مصادرة أملاك أهل الزعاطشة وأولاد جاعن بناحية قالمة 1850 - 1853"، **مجلة الثقافة**، العدد: 115، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، الجزائر، 1997.

- 11- تركي رايح، "الصراع بين جمعية العلماء المسلمين وإدارة الاحتلال الفرنسي بالجزائر ما بين 1933-1939"، *مجلة الثقافة*، العدد: 112، الجزائر، جوان 1997.
- 12- تيموشوفسكي هيمو، "العوامل والآليات الموضوعية لتشكيل الطبقة العاملة في الجزائر خلال الفترة السيطرة الاستعمارية"، *مجلة منظمة العمل العربية*، العدد: 3، الجزائر، 1979.
- 13- حلوش عبد القادر، "الكولون الفرنسي والتعليم الفلاحي في الجزائر"، *مجلة عصور*، العدد: 2، ديسمبر 2002.
- 14- زرهوني الطاهر، "التعليم قبل وبعد الاستقلال"، *مجلة الثقافة*، العدد: 95، السنة 16، وزارة الثقافة والسياحة في الجزائر، سبتمبر - أكتوبر 1986.
- 15- صاري الجيلالي، "الكارثة الديمغرافية (1867-1868)"، *المجلة التاريخية المغربية*، العدد: 21، 22، أبريل 1981.
- 16- طرشون نادية، "سياسة نابليون الثالث العربية"، *مجلة دراسات وأبحاث*، العدد: 26، السنة التاسعة، الجزائر، مارس 2017.
- 17- عبيد أحمد، "على درب نضال العمال الجزائريين لتحقيق الاستقلال النقابي إبان الوجود الاستعماري"، *مجلة المرشد*، العدد: 9، الجزائر، 1988.
- 18- عبيد مصطفى، "دراسة في رسالة الامبراطور نابليون الثالث إلى المارشال بيليسي بتاريخ 6 فيفري 1863"، *مجلة المصادر*، العدد 25، قسم التاريخ، جامعة المسيلة، الجزائر، 2012.
- 19- الفاسي علال، "نشاط المبشرين ودوره الاستعماري"، *محاضرة في ملتقى التعرف على الفكر الإسلامي*، تيزي وزو، 1973.
- 20- مياسي إبراهيم، *الاستيطان في الجزائر*، "مجلة المصادر"، العدد: 05، 2001.
- 21- أبو اليقظان، "نقلا عن حمادي عبد الله أصوات من الأدب الجزائري الحديث"، *جريدة وادي ميزاب*، دار البعث، الجزائر، 2001.
- *الدوريات باللغة الأجنبية.*

1- Assemblée générale ordinaire, chemin de fer de Bône à Guelma, *le journal des finances*, 1^{er} juillet 1876, 5 Aout 1876. Site web : www.entreprises-coloniales.fr.

2- Blayac. J, *le pays des Nemenchas a l'est des monts Aures*, *Annales de géographie*, t. 8, n°38, 1899.

- 3- Bonnard Paul, **mise en exploitation de l'Ouenza**, le semaphore Algérien, 24 février 1910.
- 4- Boucher Jean-paul, **nouvelles recherches à Tébessa**, in: melanges d'archéologie et d'histoire, t : 66, 1954.
- 5- Boursière Propagande, **Société française de mines de fer**, le Journal des finances, 30 octobre 1909.site web : www.entreprises-coloniales.fr
- 6- Bouneau Christophe, **Electrification des chemins de fer et empires coloniaux : de l'Afrique du nord Française jusqu'au second conflit**, in. Outre –mer, tome 89, n. 334-335, 1^{er} semestre 2002.
- 7- Carol Pierre, **la question de l'Ouenza**, le journal des finances, 13 janvier 1912.
- 8- Carthy. O, **notice biographique**, n : 289, 2eme trimestre, revue africaine, 1913.
- 9- Colson, **transports et tarifs**, Annales des ponts et chaussees, Lucien Laveur, paris, 1908.
- 10- Compagnie des chemins de fer de Bône a Guelma et prolongements, in : Annale coloniale, 27 février 1923.
- 11- Compagnie du chemin de fer de Bône a Guelma et prolongements, émanation Algero-Tunisienne de la compagnie des Batignolles (gouïin). www.entreprises-coloniales.fr
- 12- Derrecagaix. V, **le sud de la province d'oran**, in: bulletin de la societe de geographie d'Algerie, vol. 3, janvier 1889.
- 13- Doucet. R, **un projet de chemin de fer transafricain**, in: annales de geographie , t : 21, n°117,1912. Site web : <http://www.persee.fr>
- 14- Duval jules, **Exposition universelle de paris l'Algérie**, le journal des débats, 4 septembre 1867. Site web : <http://www.economie.gouv.fr>.
- 15- Edouard Blanc, **Le chemin de fer transcasprien**, in: annales de géographie, t. 4, n°16,1895.
- 16- Felix Roussel, **le rachat des chemins de fer et l'exploitation par l'état**, in : revue politique et parlementaire, tome. 22, n° 66 – 66, année 1899.
- 17- Fournel Henri, **compagnie des minerais de fer magnétique de Mokta-el-hadid**, le journal des débats, 14 mai 1848. Site web : <http://www.economie.gouv.fr>.
- 18- François Tomas, **Annaba et sa région agricole**, revue de géographie de lyon, vol : 44, n.1, 1969.

- 19- Gairoard Henri, "**Ouenza, atout majeur de la future siderurgie bonoise,**" revue de l'Algerie industrielle et commerciale, n° 69, 1 fevrier 1960.
- 20- Geographie économique. In : Annale de geographie, xii° bibliographie geographique annuelle, 1902- 1903. Site web : <http://www.persee.fr>.
- 21- Gill. B, **Talabot Paulin**, recherches pour une biographie, revue d'histoire des mines et la metallurgie, t.1, 1970.
- 22- Gustave de Sagazan, **l'Afrique interieure d'apres potemie**, in : annale de geographie, t.60, n. 319, 1951.
- 23- Hubert Bonin. La compagnie Algérienne levier de la colonisation et prospere grace a elle (1865-1939), In: revue Française d'histoire d'outre-mer, tome 87, n°328, 2eme semestre, 2000.
- 24- Joelle Redouane, **La présence anglaise en Algérie de 1830 à 1930**, Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée, Année 1984, n. 38, p.20.
- 25- Jules Duval, exposition universelle de paris l'Algerie, le journal des débats, 3 septembre 1867.
- 26- L'Algerie par les chiffres l'enseignement, l'oeuvre scolaire en Algerie, fraternite en Algerie, hebdomadaire, n- 46 -31, Octobre 1944.
- 27- Le journal des finances, omnium d'Algérie et de tunisie, 20 juillet 1912.
- 28- Le journal des finances, phosphates de Constantine, 18 mars 1921.
- 29- Lecoq. J, chronique maghrébine, in : annales de geographie, t.89, n. 491, 1980 .
- 30- Leroy-Beaulieu Paul, **l'Algerie**, le journal des débats, 22 décembre 1875. Site web : <http://www.economie.gouv.fr>.
- 31- Annales coloniales, **courrier de l'Algérie, la vie économique**, 22 mai 1922.
- 32- Lespes René, le port de Bône et les mines de l'est Constantine, in. Annale de géographie, t.32, 1923.
- 33- Lespès René, **le port de Bône et les mines de l'est Constantine**, in. Annales de geographie, tome .32, 1923.
- 34- Lopez Camille, Journal général des travaux publics et du bâtiment, [travaux publics et batiment], mardi 1^{er} septembre 1931, nouvelle serie-n° 811, 45 années,1937 .
- 35- Lucette Travers, **Bône la formation de la ville et les facteurs de son évolution**, in : Annales de géographie, t.67, n.364, 1958.

- 36- Marsillon. Ch, **mines les richesses minérales de l'Algérie**, la revue encyclopédique, Larousse, 1er octobre 1893. Site web : <http://www.economie.gouv.fr/>
- 37- Nicod Jean, **les voies ferrées électrifiées** : Essai de présentation géographique, in. L'information géographique, volume 16, n. 5, 1952.
- 38- Olivier Fourniol, **chemins de fer régionaux et urbains**, article paru dans la revue bimestrielle de la f.a.c.s - unecto - n°286, 2001/4.
- 39- Peyronnet .C, **role des chemins de fer aux colonies**, in: bulletin de la société de géographie d'Algérie, vol.3, janvier 1922.
- 40- Robert. G, **les chemins de fer Algeriens**, in : l'explorateur, vol. 2, année 1887.
- 41- Sahli Mohamed-cherif, **Histoire d'un enseignement colonialiste, le jeune musulman**, bimensuel, n-8, Alger, vendredi 31 octobre 1952.
- 42- Settle, **le réseau du chemin de fer Algérien**, revue de l'Afrique Française, vol.04, 1886.
- 43- Ulterieur, **la vie technique, industrielle, agricole et coloniale**, in : l'Algerie, septembre 1922.
- 44- Vernier. A, **mines de Mokta-el-Hadid**, le gaulois, 7 mai 1878. Site web : <http://www.economie.gouv.fr>
- 45- Zimmermann Maurice, **La mise en valeur des mines de la province de Constantine**, in: Annale de géographie, volume 23, n° 129, 1914.

ثامنا - معاجم وقواميس وموسوعات

- باللغة العربية:

- 1- سهيل إدريس، المنهل، قاموس فرنسي - عربي، منشورات دار الآداب، بيروت، 2007.
- 2- الشافعي نايل، موسوعة المعرفة، هيئة الموسوعة للنشر والتوزيع، 2 أبريل 2008.
- 3- الشويخات أحمد مهدي محمد، الموسوعة العربية العالمية، هيئة الموسوعة للنشر والتوزيع، الرياض، 2004.
- 4- عطية الله أحمد، القاموس السياسي، دار النهضة العربية، ط:3، بيروت، 1980.
- 5- السيد محمود، الموسوعة العربية، هيئة الموسوعة العربية للنشر والتوزيع، دمشق، 2013.
- 6- موسوعة الجزيرة، الإنزاس واللورين... إقليم تنازعت عليه فرنسا وألمانيا، معهد الجزيرة للإعلام، 2006.

- باللغة الفرنسية:

- 1- Mac Carthy, Oscar. **Dictionnaire géographique, économique et politique de l'Algérie**, Paris, 1858.
- 2- Encyclopédie, Larousse, Paris, 1981.

تاسعا- المواقع الإلكترونية:

- 1- <http://www.worldmapfinder.com>
- 2- <http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr.chemin+de+fer>.
- 3- <http://www.annales.org/archives/parr.html>
- 4- <http://www.annales.org/archives/x/talabot.html>
- 5- compagnie des chemins de fer algeriens 1847-1936 : ref
- 6- <http://archive.wikiwix.com>.
- 7- [http://alger.roi.fr/alger/cahiers-centenaire /liaisons/liaisons.htm](http://alger.roi.fr/alger/cahiers-centenaire/liaisons/liaisons.htm).
- 8- <http://www.persee.fr>.
- 9- <http://www.economie.gouv.fr/>
- 10- <http://www.ferphos.com/histoire.htm>
- 11- <http://mawdoo3.com/>
- 12- Le cardinal Charles-Martial Lavignerie, Algérie, photos archives, site web :<http://www.africamission-mafr.org/photoslavignerie.htm>.

عاشرا: الأقراص المضغوطة

1. قرص مضغوط من مركز الأرشيف الوطني ببيئر خادم.

2. شريط فيديو وثائقي:

Les Films Minerva, une richesse d'outre- mer Le phosphate Algérien, Tourné au kouif exploitation de la C^{IE} des phosphates de Constantine, Filme documentaire réalisation de Jules –Achille Faux.

قائمة المحتويات

قائمة المحتويات

الإهداء

شكر

قائمة المختصرات

مقدمة البحث

01

الفصل الأول: شبكة سكة الحديد الفرنسية في الجزائر نشأتها وتطورها.

20 المبحث الأول: مشروع سكة الحديد في الجزائر الخلفية والأبعاد.

20 أولا: الخلفية التاريخية في ظهور سكة الحديد بالجزائر.

28 ثانيا: الأبعاد الاستراتيجية والأهداف الخفية للمشروع.

32 ثالثا: أهمية النقل بالسكك الحديدية في المنظومة الاستعمارية.

39 رابعا: أول خط حديدي بونة - عين مكرة قبل صدور المرسوم.

43 المبحث الثاني: بدايات إنجاز شبكة الحديد بالجزائر

43 أولا: صدور المرسوم الإمبراطوري وقانون تنفيذ المشروع.

50 ثانيا: أنواع استغلال شركات الامتياز للشبكة.

66 ثالثا: أول خط حديدي مدينة الجزائر - البليدة بعد صدور المرسوم.

70 المبحث الثالث: تطور شبكة سكة الحديد ودورها.

70 أولا: برامج توسيع الشبكة الحديدية.

79 ثانيا: مراحل تطور شبكة سكة الحديد.

93 ثالثا: دور ثروات البلاد في توسع الشبكة.

100 رابعا: إنعكاسات المشروع على حركة التجارة الخارجية والموانئ.

الفصل الثاني: إنشاء خط سكة الحديد بونة - تبسة وتطوره.

- 110 المبحث الأول: دراسة جغرافية للمنطقة.
 110 أولا: وصف جغرافي للمنطقة مجال الدراسة
 112 ثانيا: المظاهر التضاريسية الكبرى.
 127 المبحث الثاني: مراحل إنشاء الخط وامتداده.
 127 أولا: شركات الامتياز المشرفة والمستغلة للخط.
 138 ثانيا: الأطر القانونية لإنجاز الخط ومراحل تطوره
 156 المبحث الثالث: خصائص الخط وصعوبات إنجازه.
 156 أولا: خصائص خط بونة -تبسة.
 162 ثانيا: صعوبات الإنجاز وتكاليفه.

الفصل الثالث: الاستغلال الاقتصادي الاستعماري للمنطقة وآثاره.

- 179 المبحث الأول: السياسة الاقتصادية الاستعمارية في الجزائر.
 179 أولا: طبيعتها.
 186 ثانيا: مراحلها وخصائصها.
 193 المبحث الثاني: الأهمية الاقتصادية للمنطقة.
 193 أولا: خريطة الثروات المنجمية والنباتية.
 201 ثانيا: إنتاج القطاع الأول.
 208 ثالثا: إنتاج القطاع الثاني.
 221 المبحث الثالث: آليات الاستغلال الاستعماري وانعكاساته.
 221 أولا: الآليات القانونية.
 227 ثانيا: شركات الإمتياز.

237	ثالثا: انعكاسات النشاط الاقتصادي على سكان المنطقة.
الفصل الرابع: التغييرات الاجتماعية وآثارها على السكان المحليين.	
255	المبحث الأول: في الجانب العمراني.
255	أولا- آليات السياسة الاستيطانية.
265	ثانيا- مراحلها.
283	ثالثا- انعكاساتها.
280	المبحث الثاني: التحولات الديمغرافية للنسيج الاجتماعي.
280	أولا- النمو السكاني.
284	ثانيا- الزيادة الطبيعية.
286	ثالثا- الهجرة.
294	المبحث الثالث: التحولات الاقتصادية وآثارها على النمط الاجتماعي.
294	أولا- النسيج الاجتماعي.
297	ثانيا- واقع التعليم والخدمات الصحية
311	ثالثا: - الآثار المباشرة على المجتمع.
324	الخاتمة.
390	القائمة البليوغرافية.
414	قائمة المحتويات

ملخص:

ارتبط الاحتلال الفرنسي في الجزائر بفكرة الاستيطان والاستغلال الاقتصادي، الذي جُسد وفق منظومة استعمارية متكاملة من خلال آليات قانونية واستراتيجية سياسية واقتصادية تنطلق من مفهوم أن الجزائر امتداد طبيعي لفرنسا، فكانت المنشآت القاعدية على رأسها مشروع سكة الحديد الانسب لتحقيق تلك الأهداف. كما يتضح ذلك من خلال مشروع خط بونة - تبسة الذي سهل عملية نقل مختلف الثروات الطبيعية من المناطق الداخلية للتصدير وربطها بالاقتصاد الفرنسي من جهة، وتشجيع حركة الاستيطان وتغيير البنية الديمغرافية للسكان المحليين من جهة أخرى، مما أدى إلى ظهور البؤر الاستيطانية على طول الخط، واستحواد المستوطنين على القطاع الزراعي وتشجيع المزروعات النقدية وجذب الرأس مال الأوروبي، بالمقابل خنق الاقتصاد المحلي للجزائريين وطردهم من أراضيهم نحو المناطق الجبلية والفقيرة. كل ذلك أدى بالإدارة الاستعمارية إلى الاهتمام الكبير والمتزايد بقطاع سكة الحديد والتي اثرت بدورها على حركة القطاع البحري وتطوير الموانئ. وإن كان هذا المشروع في ظاهره وسيلة حضارية لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية من خلال ربط مختلف الأقاليم وتسهيل عملية النقل والتنقل، إلا أن في حقيقته كرس فكرة الاستعمار ودمر الاقتصاد المحلي وأثر على النسيج الاجتماعي للجزائريين.

Résume :

L'occupation française en Algérie est liée l'idée de la colonisation et de l'exploitation économique ce qui a été concrétisé selon un système colonial intégré grâce à des mécanismes juridiques et de la stratégie politico-économique dans le concept que l'Algérie est une extension territoriale et naturelle de la France.

L'installation de base du projet ferroviaire était la meilleure solution pour atteindre ces objectifs, comme en témoigne la ligne de Bon - Tébessa qui a facilité le transfert de diverses ressources naturelles de l'intérieur du processus d'exportation et d'y relier à l'économie française d'une part et de promouvoir le mouvement

de colonisation et de modifier la structure démographique de la population locale d'une autre part. Ce qui a conduit la parution des points coloniales et l'acquisition des colons sur le secteur agricole et la promotion des cultures de rente et d'attirer l'investissement et le capital européen en étranglant l'économie locale des algériens et en leur expulser vers les régions montagneuses et pauvres ce qui a conduit l'administration coloniale à donner plus d'importance au secteur ferroviaire ce qui a influencé le mouvement du secteur maritime et le développement des ports

L'apparence du projet montre la manière civilisée pour parvenir à un développement économique et social en reliant les différentes régions et faciliter le transfert et la mobilité, mais en réalité ce n'est que consacrer l'idée du colonialisme et détruire l'économie locale et change le tissu social de l'Algérie