

إدارة الاحتلال الفرنسي وحماية السكة الحديدية:

القطار المدرع أنموذجا 1954-1962

Administration of the French occupation and the
protection of the railways:

The Armored Train as a model 1954-1962

اسم ولقب المؤلف المرسل: رضا بن عتو- benattou redha صص 592-612

الدرجة والعنوان المهني: أستاذ محاضر في التاريخ الحديث والمعاصر جامعة الجيلالي بونعامة

خميس مليانة- الجزائر/ البريد الإلكتروني: redha-benattou@hotmail.com

تاريخ استقبال المقال: 2021/03/02 تاريخ المراجعة: 2021/04/04 تاريخ القبول: 2021/04/20

الملخص: تعالج هذه الدراسة موضوع الترسانة الحربية الفرنسية واستخداماتها في ثورة التحرير الجزائرية، ومن أهمها نجد ما يعرف بالقطار المدرع والذي أدخلته المؤسسة العسكرية الفرنسية إلى ثورة التحرير الجزائرية بعد توسيع جنود جيش التحرير الوطني هجماتهم على السكة الحديد والقطارات بمختلف أنواعها، شكل القطار المدرع الخطّة الدفاعية الحربية الهامة في منظومة الآلة العسكرية الفرنسية فطبيعة تكوينه جعلته يختلف عن باقي القطارات الأخرى من حيث شكله الخارجي وآلية صنعه وكذا المزايا الدفاعية الذي يشملها القطار المدرع.

ومن الطبيعي أن تاريخ إدخال هذا القطار المدرع بالجزائر تزامن أساسا مع الهجمات الأولى التي استهدفت حركة سير القطارات الفرنسية، ومن هنا يظهر جليا أنه أدخل لهدف واحد وهو حماية السكة الحديد وتسهيل حركة سير القطارات، ومنذ إطلاقه في الخدمة واجه نظام القطار المدرع بالجزائر العديد من العقبات والمشاكل بسبب تعقد مهامه وخطورتها مع تزايد هجمات جيش التحرير الوطني على السكة الحديد وكذا مشاكل في التمويل والتكلفة الباهظة لهذه الخدمة إلى مشاكل ستتمس الجنود الفرنسيين المشغلين لهذا القطار المدرع.

سنحاول في هذه الورقة التطرق إلى هجمات جيش التحرير الوطني على السكة الحديد ومن ثم تتبع الخطوات الأولى التي أدت إلى ظهور القطار المدرع ومن ثم التعريف بهذا القطار

المدرع من خلال التطرق إلى هيكلته وخصائصه ومهامه التي كلف بها، وأهم الثغرات في هذا النظام.

الكلمات المفتاحية: سكة الحديد؛ الثورة الجزائرية؛ معركة السكة الحديد؛ التخريب؛ نظام الحماية؛ مؤسسة سكة حديد الجزائر؛ العربة المصفحة؛ القطار المدرع؛ الألغام؛ جهاز كشف الألغام.

Abstract: This study deals with the issue of the French military arsenal and its uses in the Algerian revolution for liberation. The Armored Train, was the most important component of this arsenal, it was introduced by the French military institution to the Algerian liberation revolution as response to the National Liberation Army Soldiers who expanded their attacks on the railways and trains of all kinds. In fact, The Armored Train formed the important defensive war plan and changed the system of the French military machine. To very large extent, its nature within its composition made it different from other trains in terms of external shape and mechanism of manufacture, as well as the defensive features. It is natural that the date of bringing the Armored Train in Algeria coincided basically with the first attacks that targeted the movement of French trains, and from here it is evident that it was entered with one goal, which is to protect the railway and facilitate the movement of trains. It is widely noted that since its launch into service, Armored Train system has faced many obstacles. These latter were due to the complexity and seriousness of its tasks with the increasing attacks of the National Liberation Army on the railway, as well as financing the high cost of this service, and problems that faced the French soldiers in operating and manipulating this train.

In this paper, we will try to address the attacks of the National Liberation Army on the railway, tackle the first steps that led to the emergence of the Armored Train, and introduce this latter by addressing its structure, characteristics, and tasks that it was assigned to, and the most important gaps in this system.

Keywords: The railway; the Algerian revolution; the railway battle; sabotage, the protection system; the Algerian railway corporation; the armored car; the armored train; the mines; the mine detector.

المقدمة: شهدت الجزائر خلال ثورة التحرير تطبيق فرنسا للعديد من الخطط العسكرية من أجل شل نشاط جيش التحرير الوطني، هذا الأخير الذي وضع كل منشأة فرنسية هدفا له سواء كان هدفا عسكريا أو مدنيا، ومن المرافق العامة التي كثف جيش التحرير الوطني هجماته عليها خطوط سكة الحديد والقطارات بمختلف أنواعها.

وجدت فرنسا نفسها أمام حرب خطيرة تستهدف منشآتها الاقتصادية وبالتالي تهديد حركتها التجارية ومن أجل ذلك عمدت المؤسسة العسكرية إلى اتخاذ العديد من التدابير لحماية هذه الخطوط الحديدية من هجمات جيش التحرير الوطني فنجدها تطلق خدمة القطار المدرع، تعالج هذه الورقة البحثية إشكالية هامة في التاريخ العسكري للثورة الجزائرية ألا وهي:

إلى أي مدى ساهمت الحرب التي تستهدف سكة الحديد في التأثير على العدو وتأقلمه العسكري؟ وهي الإشكالية التي تأخذنا لدراسة القطار المدرع ومهامه خلال ثورة التحرير الجزائرية.

إن أهمية القطار المدرع داخل المؤسسة العسكرية الفرنسية بنفس أهمية الطائرات الحربية، فالقضاء على الثورة الجزائرية القاسم المشترك بين الاليتين الحربيتين، أما المنهج المتبع في هذه الدراسة جاء ليتماشى مع طبيعة الموضوع المدروس فكان الاعتماد على المنهج الاستقرائي التحليلي في محاولة جمع الوثائق الأرشيفية وتحليلها ومقاربتها، مع استخدام المنهج الوصفي السردى الذي كان الاعتماد عليه لمحاولة التعريف بالقطار المدرع ومهامه وخصائصه.

1- معركة سكة الحديد خلال حرب التحرير الجزائرية:

1-1 طبيعة معركة سكة الحديد: شكلت الخطوط الحديدية في الجزائر القلب النابض للحركة التجارية الفرنسية حيث كانت المسؤولة عن نقل كل المنتجات التي كانت الجزائر تزخر بها من المناطق الداخلية إلى الموانئ الساحلية بهدف التصدير، في الفترة الممتدة ما بين 1857م إلى 1945م تم تشييد ما يقارب 5 آلاف كيلومتر من المسارات الحديدية والتي ربطت أهم المدن بالموانئ (وهران، الجزائر، قسنطينة، عنابة)، بالإضافة إلى المسارات الداخلية التي تربط هذه المدن مثل (تلمسان، سيدي بلعباس، سعيدة، بشار، تيارت، تيزي وز، سطيف، باتنة، البليدة، سكيكدة، توقرت)⁽¹⁾، فعلى سبيل المثال لا الحصر نجد الخط الحديدي الرابط بين ميناء وهران ومناجم القنادرسة في بشار كان يتم نقل ما يقدر 50% من إنتاج الجزائر من الفحم لتصديره إلى فرنسا⁽²⁾.

أدرك جيش التحرير الوطني الأهمية التي تمثلها هذه الخطوط في الإمداد ونقل البضائع والمسافرين، فأصبحت تمثل هدفا من أهداف حرب التحرير الجزائرية من خلال

شبه لحملات تخريب واسعة استهدفت الخطوط الحديدية وهجمات متتالية على القطارات بمختلف أنواعها (نقل البضائع، نقل الجنود، نقل المسافرين) في حرب عرفت في الصحافة الفرنسية بمعركة سكة الحديد⁽³⁾، تقوم هذه المعركة على قطع خط السكة الحديدية وتفكيكه لعرقلة سير القطارات⁽⁴⁾، وتفجير القطارات بمختلف أنواعها بواسطة الألغام⁽⁵⁾.

ومن هذا المنطلق تهدف معركة سكة الحديد إلى تحقيق هدفين هما:

أ- الأهداف الاقتصادية: الأهداف الاقتصادية التي حاولت معركة سكة الحديد تحقيقها هي شل الحركة التجارية، باعتبار أن النقل بمختلف أنواعه هو عصب الاقتصاد وسرعة تسويق الإنتاج واستهلاكه، حيث شكلت السكك الحديدية نقطة اهتمام الحركة التجارية والتي كانت تشغل في نقل مختلف السلع والبضائع⁽⁶⁾، والتي يمكن أن نذكر منها:

- نقل إنتاج مناجم الحديد والفحم والحلفاء.
- نقل إنتاج المواد البترولية من الصحراء إلى الشمال.
- نقل الإنتاج الفلاحي من الخضر والفواكه والخمور والحبوب من حقول الإنتاج إلى الموانئ⁽⁷⁾.

وعلى سبيل المثال لا الحصر الاستهداف المتكرر لخط السكة الحديدية الرابط بين تلمسان ونمور (الغزوات)، حتى أكدت التقارير على أن "ميناء نمور"⁽⁸⁾، دون السكة الحديدية يصبح ملاذا خاليا وغير مجدي⁽⁹⁾، وأن العمليات التخريبية التي مست هذا الخط هي فقط من أجل شل عمل ميناءها العظيم على حد وصف جريدة صدى وهران⁽¹⁰⁾.

ب- الأهداف الإستراتيجية: من بين الأهداف الإستراتيجية لهذه المعركة هو منع وصول سلع التموين للجيش الاحتلال الفرنسي بالعتاد والعدة لذلك نجد من بين القطارات المهاجمة إلى جانب قطارات المسافرين وقطارات السلع نجد كذلك قطارات تحمل جنود أو مواد عسكرية، ومن بين الأهداف الإستراتيجية كذلك تسخير عدد معتبر من جنود الاحتلال الفرنسي لحراسة الخطوط الحديدية وذلك من أجل تفريغ الوحدات العسكرية الفرنسية وعدم استغلالها في العمليات التمشيطية الكبرى⁽¹¹⁾.

برزت معركة سكة الحديد في الفترة الواقعة ما بين 1955م-1959م، في هذه الفترة بالتحديد كثف جيش التحرير الوطني هجماته على سكة الحديد وملحقاتها، ونأخذ على سبيل المثال السادسي الأول من سنة 1959م لتتبع عدد الهجمات على القطارات:

الجدول رقم 1:

الشهر	بدون تفجير		مع التفجير	
	خروج القطارات	السكك	العمال	خروج القطارات
جانفي	3	5	1	19
فيفري	7	2	1	7
مارس	4	-	-	8
أفريل	9	3	-	5
ماي	1	5	-	8
جوان	-	4	-	7
المجموع	24	19	2	54

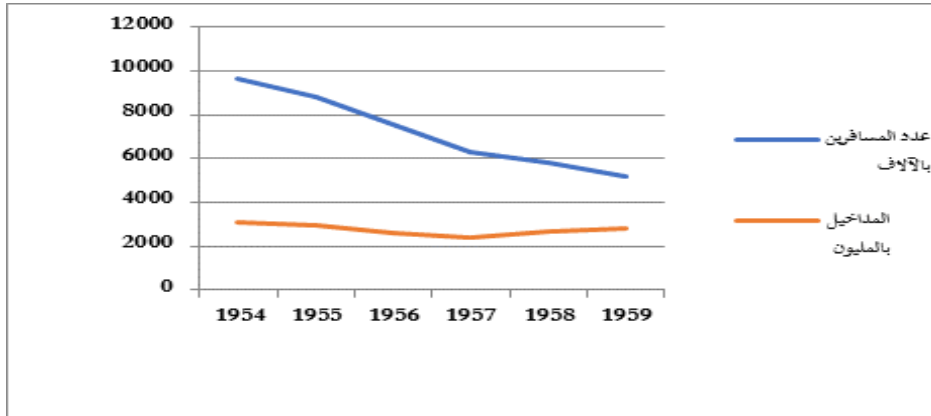
جدول يوضح عدد الهجمات على سكة الحديد وملحقاتها السداسي الأول 1959م⁽¹²⁾

ومن خلال المعطيات التي تناولها الجدول فإن هنالك نوعان من التخريب الأول مع التفجير ويقصد به استخدام الألغام، أما بدون تفجير فيقصد به بدون استخدام ألغام ويعتمد على فك القضبان الحديدية، والملاحظ أن التخريب بالتفجير نتائجه كبيرة وخسائره كذلك مع تسجيل ضحايا من العمال، عكس استخدام تقنية فك القضبان، كذلك سجل شهر جانفي تسجيل خروج 19 قطار عن مساره أي انقلابه ولكن قلت إلى النصف في الأشهر الخمسة اللاحقة وهذا يعني تطوير القيادة الفرنسية لإستراتيجية جديدة في معركة سكة الحديد.

2.1- الآثار المترتبة عن معركة سكة الحديد: أما النتائج المترتبة عن معركة سكة الحديد فسنحاول التطرق إلى نماذج لدراسة تأثير استهداف الخطوط الحديدية، جل التقارير الإدارية الفرنسية أجمعت على أنه بسبب انعدام الأمن على الخطوط الحديدية قلت الحركة التجارية⁽¹³⁾ وبقي التجار في منازلهم⁽¹⁴⁾.

كما أثرت معركة سكة الحديد على نشاط الكولون من خلال تراجع حركة المسافرين وهذا المخطط البياني يوضح ذلك:

الشكل رقم 01:



منحى بياني يوضح عدد المسافرين بالقطارات مع مداخيل مؤسسة سكة حديد الجزائر 1954-1959⁽¹⁵⁾ إن الرسم البياني حسب إحصائيات الحكومة العامة بالجزائر في الفترة ما بين 1954 إلى 1960 تظهر أن حركة التنقل للسكان باستخدام القطارات أخذت بالتناقص عام بعد عام منذ انطلاق حرب الجزائر، إن استهداف الخطوط الحديدية جعل السكان يقللون من استخدامهم للقطارات وتم تعويضها بوسائل نقل أكثر أمنا، كما يلاحظ كذلك تراجع مداخيل شركة السكة الحديد وذلك راجع إلى تناقص اقتناء التذاكر بسبب قلة حركة السفر، ولكن يلاحظ في المداخيل أنها ارتفعت منتصف سنة 1957 رغم بقاء معدل حركة النقل في تناقص، وذلك راجع حسب رأيي الخاص إلى رفع سعر التذكرة لتعويض النقص الحاصل في قلة اقتناءها.

2- الإجراءات الأولى في ظهور القطار المدرع:

1.2- التدابير الاستعجالية لحماية سكة الحديد : صرح الجنرال دوفري للصحافة الفرنسية عام 1957م: " ... رغم الحراسة الشديدة على السكة لم نتمكن من مشاهدة تاجر واحد، لقد نصبنا في شهر واحد فقط 16 كمين لكن دون جدوى، كان الثائرون يتسللون بيننا ويخربون السكك..."⁽¹⁶⁾، أضحت مهمة حماية سكة الحديد من هجمات جيش التحرير الوطني على عاتق مسؤولية المؤسسة العسكرية الفرنسية وذلك نظرا لأهمية هذه الخطوط في الحركة التجارية بالجزائر ومن أجل هذا أقدمت على وضع مجموعة من الإجراءات ومنها:

-إلغاء القطارات التي تنطلق ليلا لصعوبة حمايتها⁽¹⁷⁾.

-تلوين القضبان الحديدية باللون الأحمر لاكتشاف الألغام⁽¹⁸⁾.

-تحريم المناطق التي شهدت عمليات تخريب للسكة الحديد وتفجير للقطارات⁽¹⁹⁾.
-حماية القطارات بعساكر الاحتلال الفرنسي، في المناطق التي عرف عنها أنها مناطق هادئة يتم تقليل الجنود العساكر من جندي إلى اثنان، أما في المناطق المتوترة ترتفع الحراسة من جندي إلى ستة جنود بأسلحة عسكرية⁽²⁰⁾.
-وضع عربات مملوءة بالرمل⁽²¹⁾ في مقدمة القطار، وتعتبر هذه العربات عربات دفاع ضد التفجيرات المحتملة ضد القطار⁽²²⁾.
-تقنيات خاصة مثل تعزيز قدرة المكابح الخاصة بالقطار على التوقف بمجرد ملاحظة تلف القضبان⁽²³⁾.
-القيام بدوريات خاصة ليلا ونهارا بمحاذات الخطوط الحديدية باستخدام الشاحنات العسكرية أو سيرا على الأقدام⁽²⁴⁾.
ولكن وبالرغم من هذه الإجراءات تواصلت هجمات جيش التحرير الوطني ضد الخطوط الحديدية وضد القطارات، فقد اعترف الجنرال "فوجر" للصحافة الفرنسية في صيف 1957 قائلا: "من الصعب جدا أن نمنع فرق الكوماندوس التي تأتي لتخريب السكة من الجبال المجاورة، إن جميع العمليات التي قمنا بها لتحطيم تلك الفرق أو توقيفهم عن مهام التخريب باءت بالفشل"⁽²⁵⁾، ليصرح الجنرال "دوفري" في نفس السنة قائلا: "إننا رغم الحراسة الشديدة على السكة لم نتمكن من مشاهدة ثائر واحد، لقد نصبنا في شهر واحد 16 كمينا لكن دون جدوى، كان الثائرون يتسللون بيننا ويخربون السكك ولم يجرء واحد منا على إطلاق النار خوفا من أن يصيب رفاقه، والواقع يؤكد أنه من الصعب مطاردتهم..."⁽²⁶⁾، ومن هنا جاءت فكرة ضرورة تطبيق استراتيجية أخرى تكون أكثر فعالية من أجل حماية فعالة لهذه الخطوط الحديدية بإطلاق نوع جديد من القطارات مهمتها الدفاع عن سكة الحديد.

2.1- العربات المصفحة لحماية الخطوط الحديدية: ستخدم جيش الاحتلال الفرنسي في حماية السكة الحديد عربات مصفحة صممت في البداية لنقل فرق صيانة سكة الحديد، وهي سيارات من نوع جيب JEEP ومن نوع دوج DOGGE منزوع منها عجلات الطرقات وتم وضع عجلات تتماشى مع السكة الحديدية⁽²⁷⁾، كما أصبحت مع نهاية سنة 1956 تنقل جنود الاحتلال الفرنسي تقوم بدوريات استطلاع ومرافقة القطارات على طول المسارات ليلا

ونهاراً⁽²⁸⁾، حيث سمحت الدروع المعدنية في الجزء العلوي للسيارة المصفحة من حماية الجنود المكلفين بإطلاق النار، وهي مجهزة بطاولة دوران مثبتة في الأسفل كما تحتوي على سقف مائل لتجنب سقوط القنابل اليدوية داخلها⁽²⁹⁾، تم تجهيز هذه العربات المصفحة بمحركات تستهلك طاقة أقل وبدروع خفيفة، وتستفيد من تسليح مضاعف⁽³⁰⁾، بأسلحة رشاشة من نوع FM 24/29 ومدافع من نوع 12.7⁽³¹⁾.

ولكن تبقى هذه العربة هي الأخرى معرضة للتفجير في أي لحظة من قبل جيش التحرير الوطني، ومن أجل ذلك عمدت المؤسسة العسكرية الفرنسية على اتباع العديد من التدابير في حمايتها من خلال وضع عربات للسلامة في مقدمة العربات المصفحة أو إطالة العربة الأولى المخصصة للحماية كذلك⁽³²⁾، حيث كانت الألغام المزروع في القضبان الحديدية العدو الأول لهذه العربات المصفحة حيث تعمل هذه الألغام بالضغط الناجم عن مرور العربة المصفحة، المؤسسة العسكرية الفرنسية ومن أجل تفادي هذا الخطر غيرت من تكوين القوافل.

قبل العربة المصفحة المتواجد بها جنود الاحتلال الفرنسي كان يسبقها عربتان أرضيتان تهدف إلى تفجير اللغم في حال وجد وهذا تتفادى العربة المصفحة الضرر، وفي حالة أخرى جيش التحرير الوطني يعدل طريقة تفجير اللغم بحيث أنه لا ينفجر من الضغطة الأولى وإنما بعد 4 ضغوطات أو خمسة وبالتالي يمكن تضرر العربة المصفحة في هذه الحالة، لإحباط هذا الهدف تم إعطاء تعليمات إلى مرافقي القافلة لتعديل ترتيب العربات باستمرار في كل محطة تصل إليها القافلة، حيث يتم تغيير موقع العربة المصفحة إما في الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة مع باقي عربات السلامة⁽³³⁾.

كما أنه في سنة 1958م تمكن الملازم جون ميشال روش (Jean-Michel Roche)⁽³⁴⁾، من اختراع نظام الكشف عن الألغام وقام بتركيبه في عربة مصفحة ومن ثم إرساله إلى منطقة باريكو (المحمدية) بمعسكر من أجل تغطية وحماية السكة الحديدية، وذلك بعدما أصبح جنود جيش التحرير الوطني يعتمدون على ألغام متحكم بها عن بعد مصنوعة من الديناميت المركب بأسلاك كهربائية، يحتوي الجهاز على مشط وشفرة تركب على عجلة العربة المصفحة تكشف اللغم المزروع دون تفجيره⁽³⁵⁾.

وبالرغم من فعالية العربات المصفحة في حماية سكة الحديد من هجمات جيش التحرير الوطني إلا أنها تعتبر وسيلة حماية ضعيفة أمام الألغام، خصوصا تلك التي لا يتم اكتشافها فتسببت بالتالي خسائر كبيرة في العربة وكذا في الجنود المتواجدين داخلها، فكان إيجاد وسيلة حماية أكثر أمان من العربة المصفحة.

3- القطار المدرع: بتاريخ 12 أكتوبر 1956 عقد كل من السيد روكس (ROUX) قائد السرب العاشر للقوات العسكرية مشاة والسيد لآبور (LABORD) المدير المحلي للمعدات والسيد شاري (CHARBY) مهندس في قسم معدات القاطرات والسيد أباجو (APPAJOU) المدير المحلي للنقل اجتماعا على الساعة 9 صباحا في مكتب شركة سكة الحديد الجزائرية، للإعلان عن إطلاق خدمة القطار المدرع في الجزائر مع تحديد أهدافه ومكوناته ومهامه حيث تحدد هدف هذا القطار المدرع في نقطتان رئيسيتان:

أ- حماية السكة الحديد واتخاذ تدابير ضد المتمردين (جنود جيش التحرير الوطني).

ب- التوجه بسرعة إلى موقع العطب وجلب وسائل الإصلاح، الجهاز الفني وفرق الحماية⁽³⁶⁾.

1.3 هيكلته: يتكون القطار المدرع الذي يحمي السكة الحديد من قافلة كاملة تتكون من

المخطط التالي:

1/عربة إطلاق النار	2/ القاطرة من نوع ديزل	3/عربة مغطاة مع إضاءة كهربائية وراديو	4/عربة مغطاة مخصصة لأفراد التدخل	5/عربة إنقاذ غير مدرعة تحتوي عربات الرفع والإصلاح	6/عربة إطلاق النار مشابهة للعربة الأولى
--------------------	------------------------	---------------------------------------	----------------------------------	---	---

مخطط تكوين قافلة القطار المدرع⁽³⁷⁾.

إذن يمكن القول أن القطار المدرع هو عبارة عن قافلة كاملة من العربات يصل إلى 6 عربات كاملة لكل عربة وضيقتها داخل منظومة القطار المدرع، فالعربات (1-3-4-6) تكون مدعمة بصفيحتين معدنيتين بمقياس 8م/م إلى 15 م/م ويتم صنع مثل هذه الصفائح من قبل ورشة مؤسسة سكة الحديد فرع سيدي بلعباس، والسبب في ذلك أنها عربات مهمة تحمل داخلها أفراد بمختلف المهام للاحتماء من القنابل والطلقات النارية، كما تتميز العربة الأولى والسادسة في القطار المدرع بأنها مكونة من سقف عبارة عن شبكة سلكية وفي

الأسفل طبقة من أكياس الرمل في حالة ما إذا كان هنالك لغم فلن تتأثر العربة بانفجاره، كما تتكون من رشاشات وأسلحة نارية⁽³⁸⁾.

2.1 العنصر البشري: يتكون الطاقم البشري للقطار المدرع على أفراد متخصصين في كل مجال داخل القطار على حسب المهام ومنهم:

أ- السائقين والتقنيين: تحتوي هذه الوحدة على خبراء قيادة حاصلين على رخصة قيادة عربة ديزل وبدأ تدريبهم من شهر سبتمبر 1956م.

ب- الجنود: يكون عدد القوات المسلحة في القطار المدرع أقصى تقدير 30 جندي موزعين على عربات القطار المدرع، فنجد قائد القطار المدرع ومسؤولي الاستماع والاشارة، وكذا مستخدمي الأسلحة الأوتوماتيكية في عربة الرماية.

ت- عمال من مؤسسة سكة الحديد: قائد ثاني للقطار المدرع تابع للمؤسسة مع عامل آخر يكون هدفه مراقبة القطار⁽³⁹⁾.

3.3 التسليح داخل القطار المدرع: يتم توزيع الأسلحة على الجنود المتواجدين داخل القطار المدرع كأسلحة فردية من رشاشات وقاذفات القنابل⁽⁴⁰⁾، أما عربات الرماية فهي مجهزة بأسلحة رشاشة أوتوماتيكية من نوع (M.D30، F.M 24.29)، سلاح آخر من نوع (M.D60) وقاذفة قنابل من نوع (Fluvial).

كما يحتوي على أجهزة استماع وارسال من نوع S.C.R 300 مخصصة:

- جهاز واحد للاتصال بالطائرات.

- جهاز واحد لوحدة التدخل السريع.

- جهاز واحد لوحدة القطار المدرع.

وعربة أخرى مجهزة لحمل معدات الإصلاح في حالة وجود ضرر على القضبان الحديدية أو قطار آخر في الطريق مخرب⁽⁴¹⁾.

4- مهام القطار المدرع: إن المهمة الرئيسية التي أوكلت لها هذه القطارات هي حماية السكة الحديد من التخريب وكذا توجيه فرق الصيانة والتصلية بأقصى سرعة ممكنة في حالة الضرر، ولكن السؤال المطروح كيف كان يعمل القطار المدرع في الجزائر خلال حرب التحرير الجزائرية ؟.

ولتتبع عمل القطار المدرع عبر الخطوط الحديدية بالقطاع الوهراني يمكن الاعتماد على تقارير جريدة صدى وهران إلى عمل هذه القطارات فمثلا أعطت نموذج لعملها في فتح المسار الممتد ما بين محطة زوج بغال إلى ميناء نمورس، أو ما بين صبرة (توران) إلى تلمسان.

ومن أهم التقارير التي نشرتها جريدة صدى وهران ما نشرته في عددها الصادر يوم 15 جوان 1960م تحت عنوان " الفرقة C.C.R 279 تنتصر في معركة سكة الحديد "⁽⁴²⁾، وجاء لتقييم عمل أحد الوحدات الأساسية لحماية السكة وهي مفرزة الدورية " سيق " رقم 279، حيث من مهام هذه الفرقة فتح ما طوله 10 كلم من السكة قبل وصول قطار السلع، على الساعة الواحدة ليلا ولمدة 18 شهرا كل ليلة تمر هذه الدورية من خلال مراقبة السكة لكل ساعتين، وتلتقي مع القطار المدرع بغليزان وقبله يلتقي هذا القطار مع القطار المدرع بالأصنام (Orléansville)، وهكذا حتى نصل إلى الجزائر بسلسلة متواصلة، وفي نفس الوقت القطار المدرع في باريقوا يمر عبر وادي فرقوق لتوفير الحماية لخط كولومب بشار-وهران⁽⁴³⁾.
تقرير آخر مهم نشرته نفس الجريدة في عددها الصادر يوم 16 أفريل 1956 جاء تحت عنوان " من توران (صبرة) إلى مغنية عبر السكة الحديدية "⁽⁴⁴⁾، خصص القطار المدرع عبر هذا الخط لفتح المسار من تلمسان إلى توران (صبرة) ويغادر محطة صبرة قبل ساعة من انطلاق القطار من تلمسان⁽⁴⁵⁾.

أما التقرير الثالث فكان أكثر تفصيلا لعمل القطار المدرع وهذه المرة عبر خط زوج بغال- نمور (الغزوات) في العدد الصادر يوم 5 ماي 1956⁽⁴⁶⁾، حيث يتم فتح المسار بقطار مدرع قبيل دقائق من وصول قطار السلع، ينتقل مع القطار المدرع ميكانيكي ومفتش للمسار وسائق للقطار ويستمر عملهم إذا اكتشف القطار الكاسح لغم متفجر أو قضبان حديدية تالفة يقوم السائق بتوقيف القطار ونزول مفتش المسار لفحص القضبان الحديدية، وكتابة بعض الملاحظات إذا ما وجدت⁽⁴⁷⁾.

كما عثرنا على وثيقة أرشيفية لعمل أحد القطارات المدرعة في معسكر حيث نشرت مؤسسة سكة الحديد برنامج القطار المدرع ويكون على النحو التالي:

-الانطلاق من معسكر على الساعة 6:30 صباحا.

-الانطلاق من سيق على الساعة 8:30 صباحا.

- تغيير توزيع العربات على الساعة 9:15 صباحا في هاشم إلى ما بعد الظهيرة، الانطلاق من معسكر على الساعة 14:15 مساء.

- الانطلاق من سيق على الساعة 14:15 مساء.

- تغيير المرافقة على الساعة 15:00 مساء⁽⁴⁸⁾.

والملاحظ من هذه التقارير أن القطار المدرع كان ينطلق قبل حوالي ساعة من انطلاق القطارات العادية بهدف مسح للمسار وتهيئته لممر القوافل عليه سواء قطارات نقل البضائع أو قطارات نقل المسافرين وحتى نقل الجنود، كان لا بد من اطلاق قطار مدرع في البداية لضمان الحماية.

والجدول التالي يوضح وحدات القطار المدرع في الجزائر سنة 1958:

الجدول رقم 2:

المهام	المعدات	الموظفون		الوحدة
		القائد	المتخصصون	
مسح يومي (باتنة/القنطرة) (بسكرة/القنطرة)	2 قاطرات و2 عربات اطلاق	2 ضباط صف	4	باتنة
المراقبة الليلية(مليانة/غليزان)	1 قاطرة وقطار مدرع	ضابط صف	3	الشلف
الدوريات والكمائن الليلية على طول الحدود لسوق أهراس	1 قاطرة وقطار مدرع	//	3	سوق أهراس
مسح وفتح المسارات: بني منصور/برج بوعريج بني منصور/بوبرة بني منصور/بجاية	4 عربات مجنزرة	//	6	بني منصور
دوريات ليلية /تبسة	قاطرة وعربة اطلاق	//	3	تبسة
مسح ما بين سطيف/سيدي عيش	قاطرة	//	3	سطيف
مسح ليلي	قاطرة	//	2	سيدي عيش

⁽⁴⁹⁾ وحدات القطار المدرع بالجزائر لسنة 1958

5- ثغرات نظام الحماية للقطار المدرع: كشفت التقارير العسكرية الفرنسية على نجاح القطار المدرع في التقليل من الهجمات على سكة الحديد فنقدم مثالا على ذلك، من خلال التقرير المقدم من طرف مدير سكة الحديد حول الهجوم على أحد القطارات المدرعة ليلة 5 جانفي 1958، حيث يؤكد على أن الهجوم فشل وأن عربة الإطلاق تمكنت من صد الهجمات رغم وابل النيران من طرف المجاهدين⁽⁵⁰⁾، فعدد الهجمات والتي كانت سنة 1957م 870 هجوم تناقصت سنة 1961م إلى 98 هجوم⁽⁵¹⁾.

ولتقييم جهود عمال السكة الحديد يقول عنهم الجنرال سالان: "إن عمال السكك الحديدية أثبتوا منذ عدة سنوات أنهم أفضل الحرفيين في الجزائر الفرنسية، وفرت وسائل النقل رغم التخريب"، كما يصرح السيد رولين " relin " وهو موظف إداري عن عمال السكة الحديد: "إنهم مثل رفاقهم في فرنسا إنهم يقومون بمعركة السكك الحديدية"⁽⁵²⁾.

ولكن وعلى حسب الشهادات الحية فإن المجاهدين تمكنوا من ابتكار طرق جديدة للتخلص من القطار المدرع⁽⁵³⁾، وبالرغم من تمكن هذا القطار من اكتشاف العديد من الألغام، لكنه كان يفشل في العديد من المرات حيث يتعرض للتفجير والنتيجة خسائر بالقطار وخسائر للعساكر المتواجدين داخل القطار.

كما تعرض القطار المدرع إلى العديد من المشاكل أثناء خدمته في الجزائر، أولها الظروف الصعبة التي كان يعيشها مسيري هذا القطار وعلى سبيل المثال القطار المدرع لثنية الحد (بومرداس) ففي زيارة للقائد روماري ROMARY قائد الفرقة 4/5 لحماية السكة الحديدية لاحظ الارهاق الواضح على هؤلاء الموظفين⁽⁵⁴⁾، كما رفعوا رسائل انزعاج عديدة بسبب الارهاق⁽⁵⁵⁾ والعمل الشاق كل ليلة⁽⁵⁶⁾.

وبالرغم من الإجراءات التي أقترتها مؤسسة السكة الحديد إلا أن المشكل تواصل الارهاق وتذمر الموظفين مستمر، ففي زيارة لنفس المفزة من قبل السيد روكس ROUX مدير قسم الهندسة للقطارات حيث يصرح قائلا: "كانت هذه الزيارة بسبب حالة التعب الخاصة التي كان يعيشها سائقي القطار المدرع في ثنية الحد، والتي يمكن أن تكون إذا لم يتم معالجتها في أقرب وقت أصل حادث خطير أثناء تشغيل القطار المدرع"⁽⁵⁷⁾.

وفي نفس السياق قام السيد روماري (ROMARY) قائد الفرقة 4/5 للسكة الحديد بالرد على التصريح السابق بأنه في 10 فيفري 1962م قام بالاتصال بقائد الكتيبة 587 للقطارات لوضع التدابير التالية:

- تخصيص عربات تجميع إضافية لتخفيف أفراد القوات.

- تخصيص مراتب الهواء (Matelas pneumatiques)

وفي حالة التطبيق الفعال لهذه الاجراءات فهي كافية على حسب رأيه في تحسين الظروف الشخصية بشكل ملحوظ⁽⁵⁸⁾.

مشاكل أخرى تعرض لها القطار المدرع في الجزائر ألا وهي مشكلة الصيانة وكذا مشكلة الدعم المادي، ففي رسالة مؤرخة في 23 أوت 1956م مرسله من قبل السيد كورثوا Courtois قائد الكتيبة 4/5 للقطارات إلى المكلف بالمعدات وتدريب القطارات يطلب فيه تدعيم القطارات بأفراد مختصين وكذا تزويده بقاطرات مدرعة⁽⁵⁹⁾، ليكون الرد من قبل المكلف بالمعدات وتدريب القطارات بأن إدخال التدريب على القطارات لا يتطلب منا الاستعانة بمتخصصين في الإصلاح وصيانة القاطرات، وبإمكاننا تقديم النصائح لكم وتوفير مواد الاستخدام للبناء قد تحتاجونها مثل الهواء المضغوط، التيار الكهربائي، الأدوات الصغيرة وما إلى ذلك، ولكن نتأسف كثيرا لأننا مضطرون للحد من هذه المساعدات على هذا الشكل بسبب قلة النفقات⁽⁶⁰⁾، إن هاتين الرسالتين تؤكد أن نظام القطار المدرع كان يستهلك نفقات كبيرة من الجيش الفرنسي حيث كان لزاما على المؤسسة العسكرية بعد إطلاق القطار المدرع متابعته من حيث الإصلاح والصيانة وتدريب الأفراد وما إلى ذلك.

الخاتمة: في الأخير وبعد التطرق إلى القطار المدرع وثورة التحرير الجزائرية يمكن الخروج بمجموعة من النتائج والتي يمكن تلخيصها في النقاط التالية:

أ- كثف جيش التحرير الوطني من هجماته على سكة الحديد في معركة أصطلاح عليها بمعركة سكة الحديد.

ب- كان لمعركة سكة الحديد آثار وخيمة على إدارة الاحتلال الفرنسي بالجزائر خصوصا من الجانب الاقتصادي.

ج- حاولت إدارة الاحتلال الفرنسي في بداية هجمات جيش التحرير الوطني على سكة الحديد تطبيق مجموعة من الإجراءات للحد من هذه الهجمات، وكانت العربة المصفحة

أولى الخطوات لحماية الخط الحديدي من الهجمات، نفس مهام القطار المدرع ولكن كانت عرضة للتفجير السهل بواسطة الألغام.

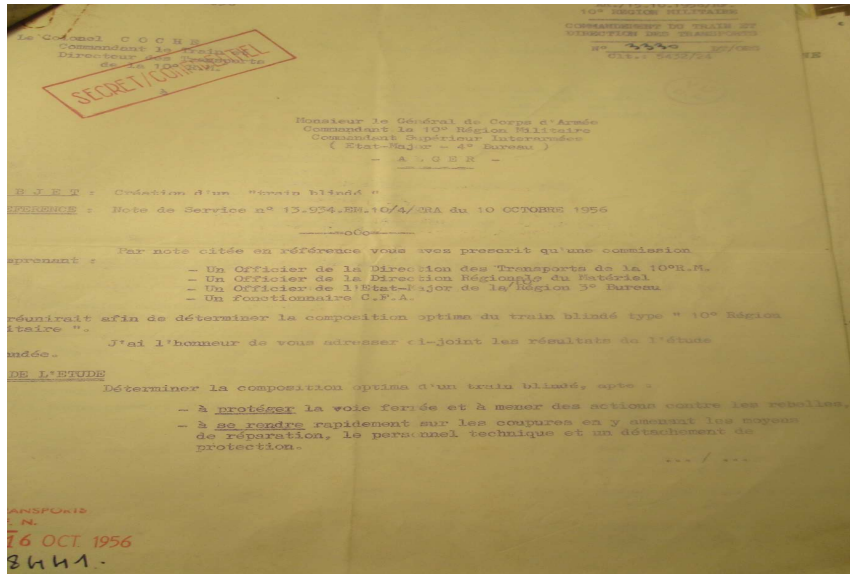
ث- يعتبر القطار المدرع أبرز سياسة انتهجتها إدارة الاحتلال الفرنسي والمؤسسة العسكرية الفرنسية لحماية الخطوط الحديدية، فالقطار المدرع هو وسيلة حماية له بنيته وهيكلته الخاصة مكون من 6 عربات لكل عربة مهمة محددة في نظام القطار المدرع.

هـ- مهام القطار المدرع التي كلف بها موزعة بين افتتاح الخط الحديدي قبل انطلاق القطار الرئيسي وبين نقل معدات الصيانة والأفراد للقطارات المعطلة.

و- تعرضت خدمة القطار المدرع بالجزائر إلى العديد من المشاكل بين مشكل تكييف جنود جيش التحرير الوطني لهجماتهم على هذه النوع من القطارات، مشاكل مع الأفراد المخصصين للقطار المدرع بين التعب والتذمر، ومشكل النفقات.

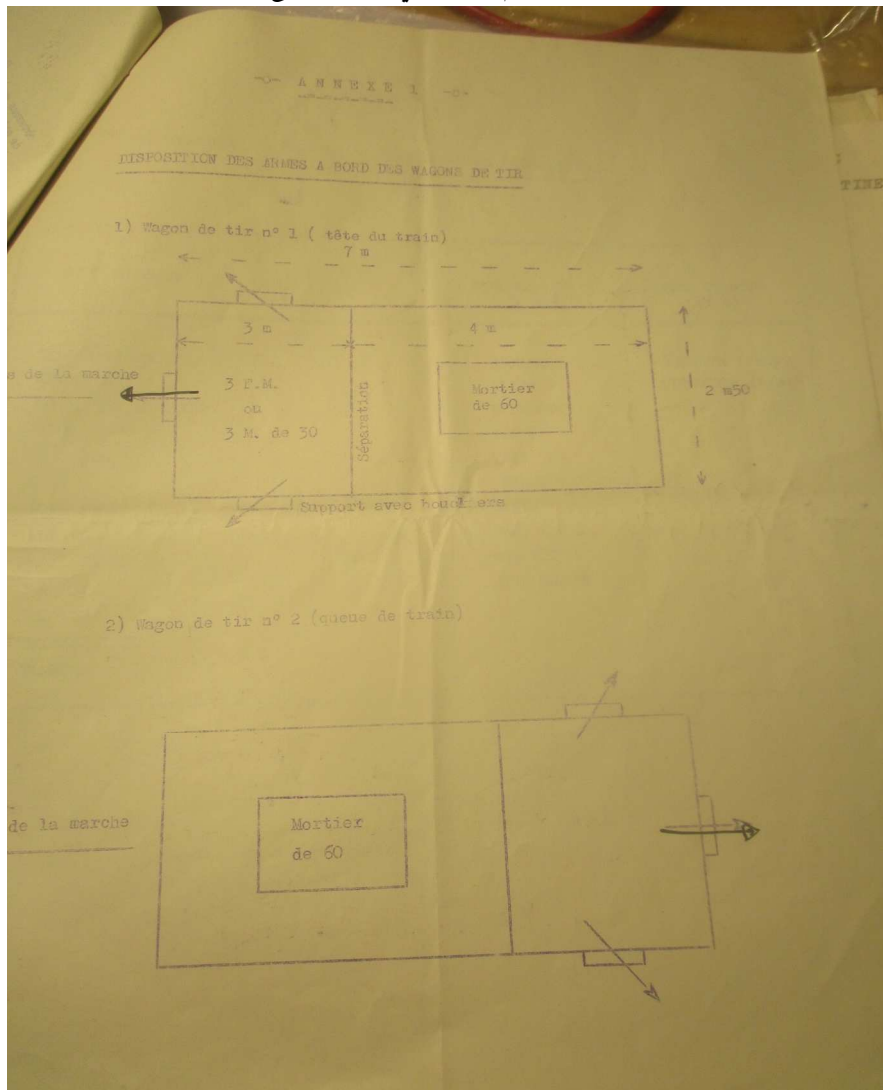
الملاحق:

الملحق 1: قرار إنشاء القطار المدرع



- SHAT (1H 2634), creation d'un train blindé, note de service n: 13.934. EN.10/4/OPA du 10 octobre 1956.

الملحق 2: الرسم التخطيطي للقطار المدرع



- Annexe creation d'un train blindé, note de service n: 13.934. EN.10/4/OPA du 10 octobre 1956.

الملحق 3: صورة فوتوغرافية للقطار المدرع



Draisine blindée à Souissera en 1957

http://tenes.info/nostalgie/LETRAIN/2_G •

الملحق 4: تقرير عسكري فرنسي لأحد الهجمات على القطار المدرع.



du

Officier du Lieutenant Commandant
T.L/V.F. en date du 10.4.1958

R T S

Commandant du Génie V.F. du Train Blindé
Algerville.

GER, le **21 AVR. 1958**

IO^e REGION MILITAIRE
-1-
COMMANDEMENT DU GENIE EN ALGERIE
& DIRECTION REGIONALE DU GENIE
ETAT-MAJOR - 3^e BUREAU
-1-
N° 5618 /GEM/3/77.
Cit. 61
Tél.Mogador : 25.77

T R A N S M I S

-++++-

a

Monsieur le Général, Commandant le Train et Directeur
des Transports de la IO^e Région Militaire

- A L G E R -

*Suis de robe
Miliama a tout
plus pour l'attestation
l'ordre à la Brigade*

Pour suite qu'il lui paraîtra utile de donner, en lui
demandant d'une part de bien vouloir préciser si le remplacement du
Caporal Chef GALLET, de la Cie 5/4 de T.L/V.F., renvoyé sur son unité
sans préavis, doit être assuré, d'autre part en attirant son attention
sur la citation élogieuse de ce jeune gradé et du manque de personnels
qualifiés dans cette spécialité.

(Citation à l'ordre de la Brigade du Caporal Chef GALLET Philippe)

Caporal Chef calme et courageux responsable technique du tracteur
train blindé s'était déjà distingué le 30 Décembre 1957 lors du
sabotage de la voie ferrée près d'OUED-FODDA sur la ligne ALGER-
ORAN en stoppant son convoi dans des conditions particulièrement
dangereuses. S'est à nouveau fait remarquer le 5 Janvier 1958 pri-
de MILLIANA lors de l'attaque de nuit du train blindé. A manœuvré
habilement, sous le feu rebelle et malgré le grave danger, pour
permettre la riposte des personnels du wagon de tir qui ont dispe-
les hors la loi.

Eto raison du manque & pourrions qualifier

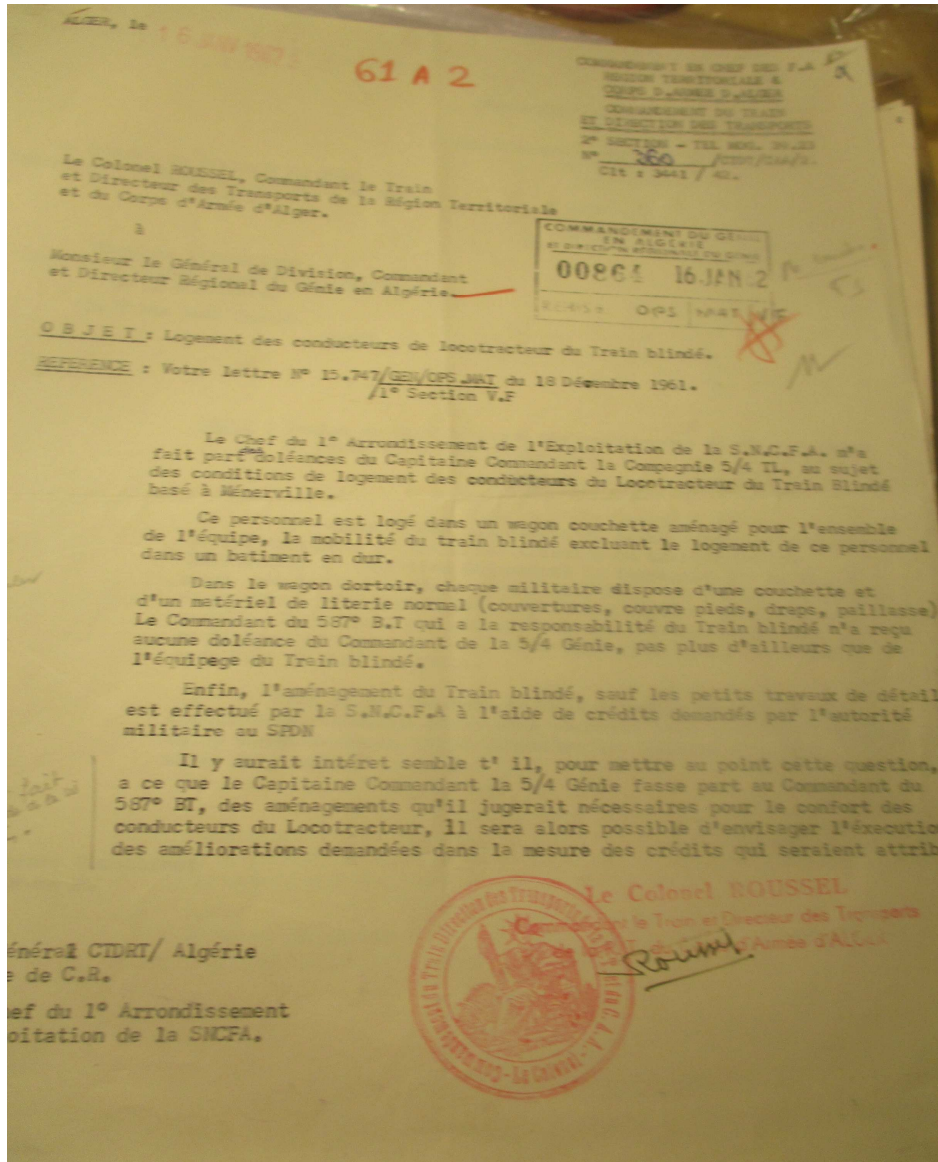
Le Général LANGLET
Commandant le Génie en Algérie
et Directeur Régional du Génie

*us la responsabilité de l'entretien de nos troupes
remplacement ne pourrait être obtenu que
à fondement à pourrations de la brigade
disaguer les équipes*

*Par ailleurs je tiens à souligner que le Copi des gars
de la brigade d'infanterie n'a pas été remplacé par un autre homme capable
de leur donner la même confiance. Sa conduite le 5/1/58, lors de l'attaque du train blindé*

- SHAT (1H 2634) transmis, monsieur le général, commandant le train et directeur des transports de la 10 région militaire, n : 5618/GEN/3/V.F, du 21/4/1958.

الملحق 5: تقرير لمشاكل الجنود الفرنسيين المسيرين للقطار المدرع:



- SHAT (1H 2634),le colonel ROUSSEL commandant le train et directeur des transports de la région territoriale et du corps d'armes d'Alger, n : 360, Alger 16 janvier 1962.

الهوامش:

1- Jean-Denis G.G- LePage military trains and railways- mc far land e company-IMC-publishers-united states of America-2017-p. 191.



- 2- محمد برشان - الحياة الاجتماعية والاقتصادية والثقافية في منطقة بشار (1903-1962) - أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر-إشراف عبد المجيد بن نعيمة-جامعة وهران-قسم التاريخ-2012-2013-ص 283
- 3- l'écho d'Oran- n : 31815-mercredi 15 juin 1960-p.12-4- l'écho d'Oran- n : 30531- samedi 5 mai 1956- p.2.
- 5- هشام خضر - حرب العصابات ثني جيفارا-ماوتسي تونغ - ط1 - مركز الشرق للنشر والتوزيع - الجيزة - 2013 - ص 77
- 6- قامت الإدارة الفرنسية بربط مناطق النشاط الاقتصادي للجزائر (مناجم، مزارع...) بأهم المناطق الرئيسية القريبة منها كالموائ وذلك عبر شبكة من السكك الحديدية. ينظر: عميراي أحميدة -أثار السياسة الاستعمارية والاستيطانية في المجتمع الجزائري (1830-1954) - المركز الوطني للدراسات والأبحاث -الجزائر -2007 -ص68-7- علي نهاري -إستراتيجية معركة السكة الحديدية خلال حرب التحرير الجزائرية (الولاية الخامسة نموذجا) - مكتبة الرشاد للطباعة والنشر والتوزيع -ط1 -الجزائر -2010-ص9.
- 8- لقب ميناء نمورس بحلول الجزائر تم توصيل الميناء بخط من السكك الحديدية التي تربطه بوهران-وجدة-الدار البيضاء-
l'écho d'oran, n : 30621, dimanche 19 et lundi 20 aout 1956, p.6-9- l'écho d'oran, n : 30531, samedi 5 mai 1956, p.2-10- l'écho d'oran, n : 30626, samedi 25 aout 1956, p.6.
- 11- علي نهاري -المرجع السابق، ص9.
- 12- SHAT (1h 1919), tableau des sabotages contre la voie ferrée 1^{er} semestre 1959.
- 13- رغم التصريحات التطمينية من المدير العام لشركة النقل السيد "paul jusseau" والذي قال بأن معدل الحركة التجارية في سني 1952-1953 هو نفسه المعدل سنة 1957، لكن الإحصائيات المقدمة من مختلف القطاعات التجارية والصناعية تؤكد أن حركة النقل قلت بشكل كبير. ينظر:
- Rapport presente a monsieur le ministre de l'Algerie par Paul Jusseau directeur des chemins de fer Algerie- op cit
- 14- l'écho d'oran- n : 30621- op cit- p.6-15- SHAT (1h 1919): GGA- tableau de l'économie algérienne- statistique générale de l'Algérie 1960- p188.
- 16- جريدة المجاهد- في كل ميدان معركة (معركة السكك الحديدية) - العدد 31 - السبت 1 نوفمبر 1958 - ص9.
- 17- علي نهاري -المرجع السابق-ص10- ينظر كذلك: جريدة المجاهد في كل ميدان معركة (معركة السكك الحديدية) (المصدر السابق - ص9.
- 18- SHAT (1h 1919) - lettre N : AR, 2.1/194 de la direction generale des C.F.A- 28 decembre 1957.
- 19 جريدة المجاهد -في كل ميدان معركة (معركة السكك الحديدية) - المصدر السابق - ص9.
- 20- SHAT (1h 1919): (annexe) le general de corps d'armee gambiez, op cit.
- 21- يقول العقيد لطفي قائد الولاية الخامسة التاريخية أن الجيش الفرنسي ولشدة ما تعرض له من خسائر بسبب الألغام، أصبح لا يتحرك في جبهة من الجهات إلا بعد أن يجمع المدنيين من الجزائريين ويحملهم أمامه وبالرغم من محاولة فرنسا حماية هذه السكة الحديدية من التخريب ولكن هذا لم يمنع من تزايد هذه العمليات. ينظر: لطفي دباغين - الثورة في ولاية وهران (أطوارها العظيمة وإنجازاتها الخالدة) - العدد 41 - الجمعة 1 ماي 1959 م - ص8.
- 22- شهادة بالي بلحسن - لقاء بمنزله بتلمسان يوم 7 ماي 2016.
- 23- SHAT (1h 1919) - lettre N : AR, 2.1/194-op cit-24- Ibidem.
- 25- جريدة المجاهد- في كل ميدان معركة معركة سكة الحديد- ص9-26- المصدر نفسه - ص 09.
- 27- Bertrand Rouvillois- protection des voies ferres pendant la guerre D'Algérie- croix de guerre et valeur militaire- n 320- juin 2015- 2eme trimestre-p.17-28- Jean-Denis G.G - op cit - p.191-29- Bertrand Rouvillois - op cit - p. 17.
- 30- الجندي مارسال بيلون Marcel Pilon من الكتبية 504e للقطارات بدء الخدمة سنة 1956 على المسار الرابط بين العفرون خميس مليانة العطاف، يذكر أنه تم تسليحهم بعتاد كبير من رشاشات من نوع تومسون M1A1، وبنادق أمريكية نسخة 1917م في سيارة دوج رباعية WC51. أنظر:
- <https://fnaca-estrblin.pagesperso-orange.fr/htmljournal/materielroulant/surveillanceferroviaire/surveillanceferroviaire.htm>
- 31-<https://fnaca-estrblin.pagesperso-orange.fr/htmljournal/materielroulant/surveillanceferroviaire/surveillanceferroviaire.htm>.
- 32- Bertrand Rouvillois - op cit - p. 17.
- 33-<https://fnaca-estrblin.pagesperso-orange.fr/htmljournal/materielroulant/surveillanceferroviaire/surveillanceferroviaire.htm>.



- 34- كان الملازم في مهمة على السكة الحديدية لحماية المسار فجأة لغم مزروع يفجر القطار والعربات المصفحة والعربات المملوءة بالرمل في المقدمة، من هنا أتته فكرة اختراع جهاز كاشف للألغام، بعد ذلك أرسل جوين ميشال إلى فرنسا لتطوير هذا النظام وتجهيز جميع العربات المصفحة بهذا الجهاز، كما عين أستاذ يلقي محاضرات عن تخريب القطارات لضباط الصف وتم تكليفه بمهمة بالجزائر العاصمة.
- 35- Bertrand Rouvillois — op cit — p. 17.----36- SHAT (1H 2634) — le colonel COCHE commandant le train directeur des transports de la 10 R.M — création d'un train blindé- n : 3330- 16 octobre 1956- p.1.----37- Ibidem — p.2.----38- SHAT (1H 2634) le colonel COCHE commandant le train directeur des transports de la 10 R.M — op cit — p.3.----39- Ibidem — p.3.----40- Ibidem.
- 41- Ibidem — p.4.----42- l'écho d'oran — n : 31815 — op cit — p.12.----43- Ibidem.
- 44- Maurice maurin, tlemcen—vill-frontiere aux confins de peur et de l'espoir...interroge marnia porte ouverte sur l'inconnu—l'écho d'oran—n : 30517—16 avril 1956—p.10.----45- Ibidem.----46- l'écho d'oran — n : 30531—op cit—p.2.
- 47- Ibidem — p.2.----48- SHAT (1H2634) — le colonel Pianelli commandant la 8eme demi-brigade mixte et le secteur de mascara— note de service n : 1853/ 8 BM 3— le 25 novembre 1957.----49- Ibidem.----50- SHAT (1H 2634) — transmis, monsieur le général — commandant le train et directeur des transports de la 10 région militaire — n : 5618/GEN/3/V.F — du 21/4/1958.----51- Jean-Denis G.G LePage - op cit - p.191.----52- l'écho d'Oran — n : 311166 — mardi 20 mai 1958 — p.10.
- 53- ابتكر المجاهدون طريقة جديدة في وضع الألغام، حيث كانوا يغلفونها بأقفال حديدية وذلك لتفادي القطارات الكاسحة التي تمر عبر الخط قبل انطلاق القاطرات، وعند مرور القطار الكاسح لا يجد إلى القفل الحديد المخبئ تحته اللغم وبالتالي تظن القيادة العسكرية أن الخط الحديدي خالي من الألغام وتأمّر القاطرة المحملة بالسلع بالانطلاق. ينظر: علي نهاري—المرجع السابق—ص25.
- 54- SHAT (1H 2634) — le capitaine ROMARY commandant la compagnie 5/4 de tl sur voie ferre — n : 2022/251 — ALGER — 6 décembre 1961.
- 55- بعد هذه الشكاوي المتكررة قام مدير السكة الحديد بالقيام بمجموعة من التعديلات من بينها تخصيص عربة من عربات القطار المدرع للنوم مجهزة بكافة وسائل الراحة، في عربة النوم هذه كل جندي لديه خبز وفراش عادي (غطاء، أغطية القدم، شراشف، مقاعد). ينظر:
- SHAT (1H 2634) — le colonel ROUSSEL commandant le train et directeur des transports de la region territorial et du corps d'armes d'Alger — n : 360 — Alger 16 Janvier 1962.----56- SHAT (1H 2634) — le capitaine de division le ROUX commandant et directeur régionale du génie en Algérie- n: 15747- Alger- le 18 décembre 1961.----57- SHAT (1H 2634) — le général commandant le ROUX commandant et directeur régional du génie en Algérie- n: 1266- Alger 2 février 1962.
- 58- SHAT (1H 2634) — le capitaine ROMARY commandant la compagnie 5/4 de TL sur voie ferre— n : 309/223— 11 février 1962.----59- SHAT (1H 2634) — le capitaine M. Courtois commandant la compagnie 5/4 de T.L sur voie ferrée — blindage des locotracteurs- protocole des dépenses engages- n : 1246/ DIV- le 23 aout 1956.
- 60- SHAT (1H 2634)- p. l'ingénieur en chef du service du matériel et de la traction blindage des locotracteurs Diesel électriques de la compagnies 5/4 de TL sur voie ferrée — n : 1345 — Alger le 29 aout 1956.