

DOI: 10.54240/2318-014-002-014

المركب أتوس من الانطلاق إلى القرصنة.

Athos's boat, from launch to piracy.

اسم ولقب المؤلف المرسل: رضا بن عتو- Redha Benattou- صص332-360

الدرجة والعنوان المهني: أستاذ محاضر ب- جامعة محمد الصديق بن يحيى- جيجل- الجزائر.

البريد الإلكتروني: redha.benattou@univ-jijel.dz

تاريخ استقبال المقال: 2024/06/07. تاريخ المراجعة: 2024/07/10.. تاريخ القبول: 2024/10/13.

الملخص باللغة العربية: جاءت القرصنة البحرية الفرنسية للمركب أتوس في سياق الصراع بين ثورة التحرير الجزائرية، وبين النظام الاستعماري الفرنسي، حمل المركب أتوس على عاتقه مهمة التسليح (الجهة الغربية)، بعد المهمة التي أوكلت له من قبل قيادة جهة التحرير الوطني في الخارج، بحيث شكلت الشحنة المرسل على ظهره، خيار استراتيجي هام في سبيل تطوير العمل الثوري، ولكن أنت الرياح بما لا يشتهي المركب أتوس، فمن خلال شبكة معقدة تمكنت البحرية الفرنسية من اعتراض المركب وهو بالقرب من منطقة الإنزال يوم 16 أكتوبر 1956م. تعالج هذه الدراسة رحلة المركب أتوس من الانطلاق يوم 04 أكتوبر 1956م والظروف المحيطة بهذا الانطلاق، إلى غاية يوم القرصنة وما أحاط هذه العملية من تعقيدات أفضت إلى حجز المركب، وفي سبيل الإحاطة بجوانب الموضوع، أفضت الدراسة كذلك إلى الرجوع زمانيا من أجل تحديد أصل المركب، هذه النقطة شهدت خلافا كبيرا بين الدراسات التاريخية، وحتى المصادر الصحفية الصادرة إبان تلك الفترة، جوهر الخلاف يكمن في تحديد أصول المركب، فتأرجحت بين الأصل الكندي والبريطاني.

الكلمات المفتاحية: المركب سانت بريفالس، المركب أتوس، التسليح، الثورة الجزائرية، القرصنة البحرية، البحرية الفرنسية، وحدة مراقبة الإقليم، إبراهيم محمد النبال، فتحي الديب.

ABSTRACT : In the context of the conflict between the Algerian liberation revolution and the French colonial regime, in the French maritime of Athos came in the context of the conflict between the Algerian liberation revolution and the French colonial regime, which carried out the task of arming the Algerian liberation revolution (west side), following the task entrusted to it by the F.L.N leadership abroad, so that the cargo, sent on its back constituted an important strategic option for the development of revolutionary action.

But the wind came with what the Athos did not desire, through a complex network, the French Navy was able to intercept the vessel near the landing area on 16 October 1956.

This study deals with the flight of Athos from the launch on October 4, 1956, and the circumstances Surrounding the launch, until the day of the piracy and the complexities surrounding process, this led to the seizure of the vessel. In order to take note of the aspects of the subject, the study also led to a temporal return in order to determine the origin of the vessel. This was significantly different in historical studies and even in press sources issued during that period, so that it varied in the identification of its origins, swinging between Canadian and British origin.

Keywords: Saint-Briavels boat, Athos's boat, armaments, Algerian revolution, maritime piracy, French navy, territorial control unit, Ibrahim Mohamed El-Nial, Fathi Al-Deeb.

المقدمة: يرمز المركب أتوس **Athos** إلى الجهود الكبيرة المبذولة من طرف جبهة التحرير الوطني للحصول على السلاح، في هذا الإطار تم تحميل المركب بشحنة الأسلحة من مصر، هذه الشحنة التي تمثل جزءا مهما في استراتيجية الثورة الجزائرية لتصعيد الكفاح المسلح ضد القوات الفرنسية، وخاصة في الجهة الغربية، والتي تعرف ركودا ثوريا بسبب قلة السلاح. وفي هذا الجانب، ومن أجل مجابهة عملية التسليح المتنوع طرقها ووسائلها، عمدت المؤسسة العسكرية الفرنسية إلى مراقبة الحدود البحرية، بعد أن وصلتها معلومات تفيد بنجاح جبهة التحرير الوطني في تمرير شحنة من الأسلحة إلى الغرب الجزائري، على متن اليخت " دينا " بعد الإنزال في خليج الناظور المغربي.

وبناءً على هذه المقاربة بين إصرار جبهة التحرير الوطني في الاعتماد على الطريق البحري في التسليح عبر الاعتماد على المركب أتوس **Athos**، وبين استراتيجية المراقبة البحرية التي طبقتها البحرية الفرنسية، نتج لنا ما يسمى بالقرصنة البحرية للمركب أتوس يوم 16 أكتوبر 1956م.

وبناءً على هذه المعطيات التاريخية المقدمة، سنحاول التأريخ لحادثة القرصنة البحرية للمركب أتوس Athos، من خلال تقسيم محاور الدراسة إلى: من سانت بريفالس إلى أتوس- تجهيز المركب أتوس- وجهة المركب أتوس- القرصنة البحرية الفرنسية للمركب أتوس- فرضية القرصنة البحرية الفرنسية للمركب أتوس.

بالاعتماد على عدد من التقارير الصادرة عن مختلف الأجهزة الأمنية الفرنسية المتعلقة بقضية القرصنة، على غرار وحدة مراقبة الإقليم (service de la surveillance du territoire en Algerie)، الأمن الوطني (la sureté nationale)، التقارير الصادرة عن قاضي التحقيق العسكري لوهران، وتقارير صادرة عن مدير السجن المدني بوهران، وهذا من أجل الإجابة على التساؤلات التي تطرحها الدراسة: كيف اختير المركب أتوس لتمير شحنة الأسلحة؟ طاقم المركب والكيفية التي جُهِز بها؟ كيف تمكنت البحرية الفرنسية من اكتشاف المركب؟ وكيف تم فعل القرصنة؟

1- من سانت بريفالس Saint-Briavels إلى أتوس Athos

1-1 الأصول الأولى للمركب: شكل أصل المركب سانت بريفالس (Saint-Briavels) موضوع اختلاف وجدل نظراً لقلة الأدلة التاريخية المتوفرة حوله. في هذا السياق، يُعد مقال القبطان آرثر هافيرز (Arthur Havers) حول المركب سانت بريفالس (ST Briavels) ذا أهمية كبيرة في تحديد الأصول الأولى للمركب، إذ كان هافيرز من أوائل القباطنة الذين قادوا المركب منذ عام 1946. يقدم مقال هافيرز رؤية مهمة حول تاريخ المركب وتفصيله الفنية، مما يجعله مصدراً قيماً للباحثين والمؤرخين المهتمين بفهم أعمق لأصول هذا المركب وتاريخه البحري.⁽¹⁾ تم بناء المركب في عام 1943 في ميناء إيسيكس (Essex) بشرق إنجلترا، المطل على بحر الشمال، من قبل مؤسسة Rowhedge-Wivenhoe. يتكون هيكل السفينة من خشب البلوط والدردار، ويبلغ طولها حوالي 42 متراً، وعرضها حوالي 7 أمتار، وارتفاعها حوالي 4 أمتار. السفينة مزودة بمحرك ديزل أمريكي الصنع، وكان وزنها الصافي الأولي حوالي 98 طناً، وتصل سرعتها إلى 12

1- للمزيد حول القبطان آرثر هافيرز يرجى زيارة الموقع الإلكتروني - <https://www.bandcstaffregister.com/page3784.html>

عقدة. يبلغ حجم خزان الوقود فيها 13,180 جالونًا، وعند الإبحار بأقصى سرعة، تستهلك السفينة 600 جالون من الوقود يوميًا.⁽¹⁾

أشارت جريدة كومبا Combat الفرنسية أيضًا إلى أصل السفينة، موضحةً أنها تعود مباشرةً إلى بريطانيا. واستندت الجريدة في هذا الادعاء إلى وجود التاج البريطاني أعلى الصاري في المركب⁽²⁾، رمزها الخاص المتداول داخل البحرية الملكية البريطانية هو M.M.S 1009⁽³⁾، عندما زار الوفد البريطاني السفينة أتوس في ميناء وهران بعد قرصنتها، أكد ذلك على أصولها البريطانية. اللورد "Birwood"، نائب المحافظ وضابط سابق في الجيش البريطاني بالهند⁽⁴⁾.

تم بناء المركب ككاسحة للألغام خلال الحرب العالمية الثانية، حيث تذكر جريدة ليكو دورون: "كانت مهمتها الأولى عبارة عن كاسحة ألغام تابعة للحلفاء خلال الحرب العالمية الثانية، وزنها يصل إلى 400 طن"⁽⁵⁾، يعبر مقال القبطان آرثر هافرز عن تجربته مع كاسحة الألغام Saint Briavels التي قادها في رحلة إلى ميناء بيلموت في إنجلترا. يشير إلى أنه أحضر المركب إلى شركة إصلاح السفن G. Halls لإجراء تعديلات عليها. "في 23 جويلية أبحرت من نهر كولون وهي لا تزال على حالتها الأصلية، مع بكرة كاسحة الألغام الضخمة وأشكال مدفعها دون أن تمس"⁽⁶⁾، وبالتالي فإن المركب تحول شكله من شكل كاسحة ألغام إلى سفينة شحن في ميناء بيلموت بإنجلترا عكس ما نشرته جريدة Combat الفرنسية والتي أكدت على أن التعديلات التي أدخلت على المركب كانت من قبل "المهريين": "لقد أدخل المهريون تعديلات عميقة على تجهيزاتها الداخلية، لقد أدت هذه التغييرات إلى أن أصبحت سفينة شحن صغيرة حقيقية"⁽⁷⁾، ومع نهاية الحرب العالمية الثانية وبسبب الأزمة الاقتصادية التي طالت بريطانيا،

1- A.A. Havers, ST. Briavels - <https://www.bandcstaffregister.com/page2247.html>.

2- Combat - 70 tonnes d'armes saisies a bord du yacht Athos - n : 3827 - vendredi 19 Octobre 1956 - p. 7.

3- A.A. Havers - op cit.

4- 12 CAB 109-110 - télégramme arrivée préfet Oran cabinet - n : 02295 - CAB . CRO - 20-10-1956.

5- Robert scotte - l'Athos navire pirate a livre sa cargaison et ses secret - l'écho d'Oran - n : 30673 - vendredi 19 Octobre 1956 - p. 1.

6- A.A. Havers - op cit.

7- Combat - 70 tonnes d'armes saisies... - op cit - p. 7.

قامت هذه الأخيرة ومن أجل تقليص النفقات بتصريف بعض السفن إلى أمريكا وكندا، فانضم المركب إلى البحرية الملكية الكندية.

وهذا ما نجده في الدراسات التاريخية حول أصول المركب، والتي نقلت معلوماتها من الصحافة الفرنسية، على أن أصل المركب هو كندي – وإن كان ذلك خاطئ كون أن المركب أصله بريطاني -، وهو ما نلاحظه مثلاً في عنوان جريدة ليكو دورون L'Echo d'Oran الذي جاء على النحو التالي: " الحفارة الكندية السابقة تحمل السلاح من الإسكندرية إلى المتمردين"⁽¹⁾، وتضيف الجريدة أنها " بنيت من الخشب الأحمر في حوض بناء كندي"⁽²⁾، ويفسر ذلك أن المركب عمل مع البحرية الكندية بعد أن منحت لها البحرية الملكية البريطانية.

2.1 المهمة الثانية للمركب سانت بريفالس: بعد الحرب العالمية الثانية تم وضع المركب في خانة السفن الفائضة من قبل البحرية الملكية الكندية وبيعت لرجل إنجليزي، وفي هذا الصدد تقول جريدة ليكو دورون L'Echo d'Oran: " وبعد أن أتمت مهمتها النبيلة في خدمة قوافل الحلفاء، تم بيعها على أنها فائضة لمالك إنجليزي"⁽³⁾، المالك البريطاني الجديد هو صاحب شركة للشحن تسمى South American Saint Line Register⁽⁴⁾، بيع له المركب سنة 1946 وتم تغيير اسمه إلى مركب القديس بريفالس Saint-Briavels⁽⁵⁾.

وبالفعل أصبح المركب سانت بريفالس ضمن سفن شركة American Saint Line Register في الفترة الممتدة ما بين 1946 إلى غاية سنة 1955، وقام برحلات بحرية في بريطانيا وما جاورها، ولو تصفحنا مثلاً قائمة بسفن هذه الشركة ونشاطها، سنجد أن اسم المركب موجود مع فترة نشاطه المقدر ب تسع سنوات⁽⁶⁾.

1- Robert scotte - op cit - p1.

2- ibidem.

3- ibidem.

4- شركة نقل شحن بحري، تأسست في عام 1933 من خلال اندماج شركة (Barry Shipping Co. Ltd). وشركة (St. Quentin Shipping Co. Ltd)، كان مجال نشاط الشركة ما بين بريطانيا إلى أمريكا الجنوبية. ينظر:

<https://www.bandcstaffregister.com/page4303.html>.

5- A.A. Havers - op cit.

6- <https://www.bandcstaffregister.com/page4303.html>.

في سنة 1955م تم بيع المركب سانت بريفالس Saint Briavels إلى مالك إنجليزي جديد وهو السيد G. Allpress، القاطن في شارع سنت جورج بلندن رقم 25، وسجل المركب تحت اسم سانت بريفلرس Saint-Briavles⁽¹⁾.

3.1 سانت بريفالس Saint-Briavels مركب لنقل السلاح: إن المتتبع لمسار المركب سانت بريفالس Saint-Briavels ربما يطرح التساؤل حول كيفية وصول المركب إلى أيدي جهة التحرير الوطني ليصبح مركب لنقل السلاح.

تظهر التقارير الفرنسية أن المركب Saint-Briavels سانت بريفالس قد تم طرحها للشراء من قبل محمد حسين خيري، رجل مخابرات مصري يسكن في بريطانيا، وكان مديرا لشركة تجارية⁽²⁾، حيث تذكر التحقيقات الفرنسية في القضية إلى الدور المهم الذي لعبه محمد حسين خيري في هذه الصفقة الذي استغل امتلاكه لشركة العالم العربي للأغطية، واستغل كذلك علاقاته في بريطانيا واتصل بمالك السفينة السيد آلبرس G. Alpress⁽³⁾.

تعود قصة شراء السفينة إلى شهر ديسمبر 1955، بعد أن أكمل إبراهيم محمد النبال مهمة دينا، توجه من الناظور إلى سويسرا وبالتحديد مدينة (لوقانو)، حيث التقى مع حسين خيري والغالبي مغربي وله اسم مستعار (Marc) مغربي مقيم في تطوان، من أجل فتح حساب بنكي بسويسرا لتغطية تكاليف شراء الأسلحة القادمة⁽⁴⁾، في جويلية 1956م تم الاتصال بمالك السفينة السيد آلبرس G. Allpress من أجل شراء المركب سانت بريفالس Saint-Briavels، هذا الأخير الذي أوكل نيابة عنه في عملية الشراء المدعو Stewart Souter ستيوارت سوتر البريطاني الجنسية⁽⁵⁾، ويمكن القول أن سبب منح التوكيل للسيد ستيوارت في عملية البيع جاءت بعد أن تخوف المالك الأصلي للمركب من محمد حسين خيري ونواياه في شراءه.

1- ANOM (10 cab 209-210) - le commissaire p pal, chef de B.S.T d'Oran - n : 11031 - Oran le 19 Octobre 1956.

2- ANOM (10 cab 209-210) - le commissaire p. pal meigel chef fe la B.S.T - d'Oran service de la surveillance du territoire en Algérie - n : 1442 sm/sta/ao -Oran le 29 octobre 1956.

3- ibidem.

4- ibidem.

5 - فتحي الديب - عبد الناصر وثورة الجزائر- دار المستقبل العربي للنشر والتوزيع - ط1- القاهرة - 1990 - ص 251.

المركب تم شراؤه من قبل الحكومة المصرية، كما تحدث العميد فتحي الديب قائد المخابرات المصرية، والمسؤول عن شؤون شمال إفريقيا. بتمويل من الجامعة العربية، قيمة المركب قدرت ب 18 ألف جنيه استرليني تدفع في حساب بنكي مفتوح في سويسرا Suizza Deel Italie باسم ابراهيم محمد النبال، ومن ثم يقوم الغالي العراقي بدفع الأموال في حساب السيد Allpress آلبرس في بنك لندن⁽¹⁾، وبسبب خطورة العملية تمت عملية تحويل الأموال عبر كمبيالة موقعة بدون تدوين المبلغ (صك على بياض) من قبل ابراهيم محمد النبال وتسليمها إلى الغالي العراقي في روما.⁽²⁾

تم نقل المركب من إنجلترا إلى بيروت من قبل طاقم مصري وفي هذا الصدد يذكر فتحي الديب في مذكراته: " ... أُعطيت تعليمات للنبال للإبحار بالمركب من بيروت ليصل الإسكندرية مستخدما قبطانا مؤقتا تاركا مسؤولية اختيار قبطان جديد للمركب غير مصري ليتولى قيادتها... "⁽³⁾، تم تسليم المركب أواخر شهر جويلية 1956 من قبل المالك السيد G. Allpress إلى السيد ابراهيم محمد النبال، وأكد التسليم كتابيا من خلال منح ابراهيم شهادة نقل ملكية المركب من مالكة البريطانية إلى مالكة السودان، في 30 جويلية المركب Saint Briavels سانت بريفالس تصبح دون سجل⁽⁴⁾، ليتغير اسمها في الوثائق إلى أتوس ATHOS⁽⁵⁾.

2- تجهيز المركب أتوس: يذكر فتحي الديب في مذكراته أن أحمد بن بلة اتصل به في منتصف شهر سبتمبر 1956 من أجل استخدام المركب أتوس لتوصيل شحنة من الأسلحة إلى الجزائر

1- ANOM (10 cab 209-210) - le commissaire p. pal meigel chef fe la B.S.T - d'Oran service de la surveillance du territoire en Algérie - n : 1442 sm/sta/ao -Oran le 29 octobre 1956.

2- ANOM (10 cab 209-210) - le commissaire p. pal chef fe la B.S.T, d'Oran -n: 11031 - sn/sta/ao - Oran le 19 octobre 1956.

3 - فتحي الديب- المصدر السابق- ص 252.

4- ANOM (10 cab 209-210) - le commissaire p. pal meigel chef fe la B.S.T -d'Oran service de la surveillance du territoire en Algérie - n : 1442 sm/sta/ao -Oran le 29 octobre 1956.

5 - من سوء حظ فتحي الديب أن اسم أتوس Athos - وكان اسم لأحد آلهة الاغريق - معروفا عند البحرية الفرنسية، من بين الأمثلة على ذلك، في سنة 1915م نشرت جريدة المنارة الصغيرة، مقال عن بناء سفينة أطلق عليها أتوس Athos، مخصصة لخط الهند

الصينية. ينظر: le petit fanal-Marseille- 37 Année-n: 700-355- lundi 20 Septembre 1915-p.1.

ومعها طاقم من المناضلين الجزائريين⁽¹⁾، وخلال الفترة الممتدة ما بين أوت إلى سبتمبر 1956 ظل إبراهيم النبال على اتصال دائم مع الرائد فتحي الديب الذي وضع ضابط آخر في البحرية المصرية ألا وهو أمين فاتح عبد الوهاب تحت تصرفه، تذكر التقارير الأرشيفية الفرنسية أن أتوس تم تأهيلها بأموال الرائد فتحي الديب لتكون جاهزة للإبحار أوائل شهر أكتوبر⁽²⁾.

1.2- شحنة الأسلحة: يمكن القول أن الأسلحة التي جمعت بمصر كان مصدرها أربع دول، أسلحة إيطالية من مصنع F.N.A الذي يقع مقره ببريشيا⁽³⁾، تم شراء الأسلحة الإيطالية من خلال شخصي إيطالي يسمى Umberto Pacadini قام بدفع 50 ألف جنيه استرليني في حساب بنكي بسويسرا⁽⁴⁾، كما نجد قذائف هاون كندية وبنادق حربية إنجليزية، وتطرح جريدة " ليكو دورون " تساؤل مهم حول طبيعة هذه الأسلحة كون أن مصر لم تبرم أي اتفاق تسليح بينها وبريطانيا، وعلى الأرجح فإن مصدرها إسرائيلي كون أن مصر تربطها اتفاقية تسليح معها⁽⁵⁾، وأخيرا أجهزة استقبال ألمانية حملت على ظهر المركب في شهر جويلية الماضي⁽⁶⁾، القيمة الإجمالية لوزن الأسلحة قدرت بحوالي 60 طن⁽⁷⁾، جريدة " Combat " الفرنسية قالت أن قيمتها النقدية يتجاوز 600 مليون فرنك فرنسي، ولكن في السوق السوداء الدولية للأسلحة، يبلغ السعر الذي تمثله حوالي مليار فرنك فرنسي، والتي تمكن من تسليح 3000 فرد على حسب قول الجريدة⁽⁸⁾.

1- فتحي الديب- المصدر السابق-ص 252.

2- ANOM (10 cab 209-210)- le commissaire p. pal meigel chef fe la B.S.T- d'Oran service de la surveillance du territoire en Algérie-n : 1442 sm/sta/ao- Oran le 29 octobre 1956.

3- L'écho D'Oran-intéressantes révélations des gens de l'Athos-n : 30675-dimanche et lundi 21 et 22 octobre 1956- p. 1.

4- ANOM (10 cab 209-210)- le commissaire p. pal meigel...- op cit.

5- L'écho D'Oran, la saisie de l'Athos net Caire dans l'embarras-n : 30675- dimanche et lundi 21 et 22 octobre 1956- p. 2.

6- ANOM (10 cab 209-210)-le chef de service de la sureté national charge de S.T. en Algérie- n : 7170/SN/DST/A- Alger le 18/10/1956.

7- ANOM (10 cab 209-210)- télégramme départe : ministre résident en Algérie (direction cabinet)- destination M : Robert Lacost- n : 02383- 17 octobre 1956.

8- Combat- l'affaire d'Athos sera peut-être devant le conseil de sécurité-n : 3.828-dimanche 21/10/1956- p. 1.

2.2 طاقم المركب وركابه: " الطاقم على صورته، وجوه قراصنة البحر، عشرون رجلا على متن المركب... "(1)، هكذا وصفت جريدة ليكو دورون الطاقم (2)، وهذا تعريف لأهم الأفراد على متن المركب:

أ- إبراهيم محمد النبال مالك المركب: إبراهيم محمد النبال من مواليد 1920 بأم درمان السودان، مقيم حتى شهر مارس 1956 بشارع أحمد البداني في أم درمان ثم القاهرة، في سنة 1952م تلقى إبراهيم اتصالا من شخصية بريطانية للعب دور مزدوج مع المخابرات البريطانية، وفي سنة 1953 يقبل إبراهيم محمد النبال العمل مع المخابرات المصرية، وفي ديسمبر 1954 يتصل بالعقيد علي صبري مدير المكتب السياسي لرئاسة المجلس والذي كلفه بالعديد من المهام من بينها وضع خطة شاملة بشأن نقل أسلحة ومعدات إلى إفريقيا الشمالية، وتمت الموافقة عليها من قبل المخابرات المصرية وتم وضعه في اتصال مباشر مع فتحي الديب (3).

ب- موسكوس فاسيليوس Moskos Vassilios قبطان المركب: من جنسية يونانية ولد يوم 15 أفريل 1889 بمدينة رودس، ابن ميكال وكاتينا موسكوس، مقر إقامته بالإسكندرية (4)، اختير لقيادة المركب من قبل أمين عفت الذي تأكد بأنه تنطبق عليه جميع المواصفات فخبخته وكفاءته تؤهلانه للقيام بالمهمة، تم نقله إلى الإسكندرية لوضع الخطة النهائية ومباشرة تنفيذها (5).

أما مساعدي القبطان فهم ثلاثة من أصول يونانية كذلك وهم على التوالي:

كوكافيسيس نيكولاس Cocavessis Nicolas : من جنسية يونانية ولد يوم 24 سبتمبر 1936 بالإسكندرية ابن فوتيكس وإيفتيريا.

1- Robert Scotte- op cit-p. 3.

- وصفت الجريدة كذلك الطاقم في الصورة على أنه تقريبا يشبه فريق كرة قدم داخل غرفة خلع الملابس في ملعب مونترال، هنالك 1 - L'écho D'Oran- la saisie de l'Athos...- op cit-p. 1رقم ناقص وهو القائد الذي كان في مقر الشرطة للتحقيق. ينظر:

3 - ANOM (10 cab 209-210)- ANOM (10 cab 209-210)- le commissaire p. pal meigel chef fe la B.S.T, d'Oran service de la surveillance du territoire en Algérie-n : 1442 sm/sta/ao- Oran le 29 octobre 1956.

4- ANOM (10 cab 209-210)- le commissaire divisionnaire chef du secteur de contre-espionnage d'Oran-n1-15 juillet 1957.

5 - فتحي الديب- المصدر السابق- ص 253.

ماندليس أناستوسيسوس Mandalis anastasios : جنسية يونانية ولد في 18 أفريل 1900 بمدينة كاستل روسو، ابن فالسيني وكريسوفيا، مقر إقامته بالإسكندرية وكان قائد الطاقم على متن القارب أتوس.

سوتيريوس ديامانتيدس sotirios diamantides من جنسية يونانية ولد يوم 09 أكتوبر 1892 ب كونستانتينبول، ابن ستافرس وكاتينا مقر إقامته بالإسكندرية⁽¹⁾.

ت- الطلبة الجزائريون المهربون على متن المركب:

حمدادو محمد الهادي: ولد بتاريخ 1 جويلية 1929 بدوار ترويس بتبسة⁽²⁾، ابن محمد وخديجة سوفي، يقطن في 2 شارع يوسف موسيري بالقاهرة، تلقى تعليمه في تبسة إلى سنة 1947م، حيث انتقل إلى قسنطينة وتابع تعليمه في معهد ابن باديس حتى سنة 1950م، بعدها توجه إلى جامع الزيتونة بتونس إلى سنة 1953⁽³⁾.

صباغ محمد: ولد يوم 23 سبتمبر 1929م بجباله ندرومة⁽⁴⁾، ابن محمد بن منور وعيدوني رحمة بنت صالح، تابع تعليمه في المدرسة القرآنية، من سنة 1948 إلى سنة 1954 تلقى تعليمه بمدرسة كروالين بفاس (المغرب)، بعد إقامة قصيرة بفرنسا (ماتز) توجه إلى مرسيليا، في 28 سبتمبر 1954 توجه إلى دمشق وبسبب كبر سنه لم توافق أي مدرسة على انضمامه فتوجه إلى القاهرة، وبناء على توصية من الشيخ البشير الإبراهيمي دخل إلى معهد جوليا لتلقي تدريبات للإعداد العسكري، ومن ثم دورات تدريبية في معسكر أنشاص في شهر أوت 1956م، كان هو المسؤول عن المسلمين الجزائريين داخل المركب⁽⁵⁾.

1 - ANOM (10 cab 209-210)- le commissaire divisionnaire chef du secteur de contre-espionnage d'Oran-n1- 15 juillet 1957.

2- ANOM (12 cab 209-210)- telegram arrivee, B.S.T Oran, texte-n : 185 SN/STA/AO- le 19/10/1956.

3- ANOM (12 cab 209-210)- attente a le sureté extérieurs de l'état- importation illégale- déposition de Hamdadou Mohamed Elhadi-Oran.

4- ANOM (12 cab 209-210)- service de la surveillance du territoire en Algérie- B.S.T Oran- n : 188.

5- ANOM (92 5237) - le commissaire p. pal meigel chef fe la B.S.T, d'Oran service de la surveillance du territoire en Algérie- n : 1642- 8/11/1956.

أقروفة محمد والي بن مكران: ولد سنة 1928 بدوار تمقورة بأقبو⁽¹⁾، سافر إلى تونس في العديد من المرات لتلقي دروس في الزيتونة، في سنة 1955 غادر الجزائر إلى تونس ومن ثم إلى مصر والتي سافر إليها برا عبر طرابلس، ومع دخوله إلى القاهرة كلف من قبل لجنة تحرير المغرب العربي بالتحضير والإعداد العسكري⁽²⁾، قام بتدريبات عسكرية بالمخيم العسكري أنشأه يقع بالقرب من القاهرة في طريق بورسعيد ودروس في التخريب بمدرسة ميقرة بالقاهرة.

شرفي محمد طاهر: ولد سنة 1928 في دوار أميلاقو بخنشلة، يعمل في البناء عاش مدة زمنية في مرسيليا، تلقى نفس تدريب محمد والي⁽³⁾.

زروق محمد صالح: ولد في 2 فيفري 1919 بسطيف طالب بالقاهرة مقر إقامته في الجزائر في سطيف طريق هنري بون.

ريغي محمد: ولد يوم 14 جانفي 1935 ببرج بوعريج⁽⁴⁾.

3.2 شَحْنُ الأسلحة والطاخم: قبل بدء عملية الشحن أُسديت التعليمات التالية من قبل الرائد فتحي الديب:

- يتم الشحن من رصيف تفريغ الأسلحة التشيكية ليلة 3 إلى 4 أكتوبر 1956.
- تبقى أتوس في مكانها حتى الساعة 11 مساء ليتم قيادتها إلى رصيف الشحن بواسطة القبطان اليوناني.
- يتم وصول عربات السكة الحديدية الناقلة لكمية الشحنة من القاهرة إلى رصيف الشحن في الحادية عشر مساء 3 أكتوبر.
- يتولى الضابط أمين عفت تجهيز طاقم أفراد اللاسلكي ومجموعة الجزائريين بمعداتهم الفنية ليتواجدوا على رصيف الشحن في الحادية عشر ونصف من مساء 3 أكتوبر.
- يقوم أحمد بن بلة بتكليف إبراهيم النيال بتسجيل اسم القبطان الجديد لأتوس بالقنصلية البريطانية بالإسكندرية.

1- ANOM (12 cab 209-210)- service de la surveillance du territoire en Algérie, B.S.T Oran, n : 188.

2- L'écho D'Oran- la saisie de l'athos...-op cit- p. 1.

3 - ANOM (12 cab 209-210)- telegram arrivee, B.S.T Oran, texte-n : 185 SN/STA/AO- le 19/10/1956.

4 - ANOM (12 cab 209-210)- service de la surveillance du territoire en Algérie- B.S.T Oran-n : 188 SN/STA/AO.

- يتم إحضار إبراهيم النبال إلى مقر رئاسة السلاح بعد ظهر يوم 3 أكتوبر 1956 م.
- ترك شرح تفاصيل المهمة للقبطان اليوناني للرائد فتحي الديب بعد وصول المركب إلى رصيف الشحن⁽¹⁾.

ومن هنا يمكن تتبع خطوات الشحن وفق هذه التعليمات:

- تم تحميل أتوس يومي 3 إلى 4 أكتوبر بالإسكندرية من قبل جنود ينتمون إلى " متطوعي الجمهورية " تحت قيادة ضباط في البحرية المصرية⁽²⁾، وهذا بعد أن غادر المركب القاعدة العسكرية، بعد ساعة ونصف من الملاحه، وصل المركب إلى الميناء العسكري، رسي على الرصيف وكان في انتظاره قطار من سبع عربات محملة بالأسلحة⁽³⁾، ونجد أن هذه المعطيات متوافقة مع تصريح المكلف بالراديو نيكولاس الذي قال: " حوالي الساعة 8 ونصف مساءً، طلب مني الضابط البحري أن أرافقه على متن القارب st briavels ،....، على الساعة الثانية صباحاً تغادر الرصيف رقم 30 حيث رست بتوجيه من ضابط بحرية مصري على طول الرصيف العسكري يقع غرب رصيف 30، بعد أن رست على طول الرصيف على مسار سكة الحديد، يوجد ستة عربات شحن"⁽⁴⁾.

- عند منتصف الليل قامت سريتان من الجنود المصريين بالزي الرسمي تحت قيادة الضابط المصري أمين عفت، بتحميل القارب الذي استمر أربع ساعات⁽⁵⁾، وفي هذا الصدد يقول المكلف بالراديو نيكولاس: " وصلت مجموعة مكونة من 50 رجلاً بزي مدني تحت قيادة رقيب أول في زي الجيش المصري، صعد الرائد فتحي الديب برفقة أمين إلى المركب حيث فتشوا عنابر التحميل ثم قسموا الجنود إلى مجموعتين ووضعوهما، مجموعة على الرصيف والأخرى في

1 - فتحي الديب-المصدر السابق- ص 254.

2- Jean Perret-le président du conseil a posé la question de confiance vote jeudi -L'écho D'Oran-n : 30.677- Mercredi 24/10/1956.

3- L'écho D'Oran-la preuve est faite l'Égypte a arme l'Athos- n : 30.674- samedi 20 octobre 1956- p 1.

4- ANOM (12 cab 209-210)-attente a la sureté extérieurs de l'état importation illégale d'armes- disposition de Cocavessis Nicolas.

5- L'écho D'Oran, la preuve est faite l'Égypte a arme l'Athos- n : 30.674- samedi 20 octobre 1956- p 1.

مقدمة القارب، وانطلق التحميل بفتح العربات وتفريغ الصناديق والحزم الموجودة فيها على المنصة ثم إعادة تحميلها مرة أخرى على المركب"⁽¹⁾.

- صباح 3 أكتوبر الرائد فتحي ديب يقدم إبراهيم إلى الدكتور " حدام " ويعلمهم أنه سنتلقى في نفس المساء، شحنة مهمة من الأسلحة، وسيتم شحنها إلى سفينة أتوس ونقلها إلى الوجهة المطلوبة⁽²⁾، وهذا يعني أن إبراهيم النبال لم يكن يعلم بأمر الشحن إلا يوم 3 أكتوبر 1956م.

- أما بخصوص الطلبة الجزائريين، فنستند على رواية محمد الهادي حمادو كنموذج لمعرفة الكيفية التي جلبوا بها إلى الميناء، وكيفية اطلاعهم على المهمة، " في 2 أكتوبر 1956 على الساعة التاسعة، ضابط من البحرية المصرية طلب مني أن أحزم حقائبي، بعد ذلك بقليل جاء أحد أفراد البحرية المصرية ليأخذني بالسيارة إلى الميناء، هنالك وجدت الدكتور " حدام " وضابط بحري، الدكتور " حدام " أخبرني أنني ذاهب إلى الركوب على متن قارب"⁽³⁾.

- بخصوص القبطان موسكوس فاسيليوس فهناك اختلاف في الروايات حول تقبله للمهمة، ففتحي الديب في مذكراته يصرح بأن القبطان انتابه دعر شديد وانهيأ للأعصاب⁽⁴⁾، ولكن في شهادة القبطان والتي نشرتها جريدة ليكو دورون يقول: " صعد ضابط مصري على متن السفينة وطلب منا قيادة الشحنة، رفضت لقد ضغط علي بالقول لي إن عائلتي مقيمة في مصر وستتعرض للإساءة، لذلك قبلت "⁽⁵⁾.

3. وجهة المركب أتوس:

1.3 المسار: كما أسلفنا الذكر فإن المركب أتوس قام بعملية الشحن في الميناء الحربي بالإسكندرية على أن تكون الوجهة نحو الناظور على الساحل المغربي الخاضع للسيطرة

1- ANOM (12 cab 209-210)- attente a la sureté extérieurs de l'état importation illégale d'armes- disposition de Cocavessis Nicolas.

2 -ANOM (10 cab 209-210)- le commissaire p. pal meigel chef fe la B.S.T-d'Oran service de la surveillance du territoire en Algérie- n : 1442 sm/sta/ao-Oran le 29 octobre 1956.

3- ANOM (12 cab 209-210)- attente a la sureté extérieurs de l'état-importation illégale- déposition de Hamdadou Mohamed Elhadi- Oran.

4 - فتحي الديب، المصدر السابق، ص 257.

5- L'écho D'Oran- la preuve...- op cit- p 1.

الإسبانية، ومن أهم التقارير التي يمكن الاعتماد عليها في هذا الجانب محضر الاستماع لحمدادو محمد الهادي والذي قال: " القارب متجه إلى الساحل المغربي التي تسيطر عليه إسبانيا، في ضواحي مليلة، وأن الناس الذين ينتظروننا سيرحبون بي وسيرشدوني"⁽¹⁾.

تحديد نقطة الإنزال نجدها في تحقيقات الشرطة القضائية مع الموقوفين والتي خلصت إلى أن الأسلحة كانت متجهة لمعسكر تدريب " المتمردين " في الناظور، وكان سيتم تفريغ هذه الشحنة في المدينة في مكان يسهل الوصول إليه يسمى رأس الماء " Cap de l'au " في منزل سان جوقو "San jurgo"⁽²⁾.

ولعل الرسالة التي وجدت مع محمد بوضياف بعد القرصنة الجوية تؤكد مكان الإنزال وطريقة الإنزال، فقد تم العثور على رسالة عند محمد بوضياف فيه الإشارة إلى يوم 11 أكتوبر تحضير التنظيم لنزول السفينة من قبل حمدون وهو مغربي عرف عنه أنه المسؤول الأول عن إنزال الأسلحة في منطقة الناظور، كما وجدت ملاحظات كالتصفير مثلا⁽³⁾، أما عن مسار المركب في البحر فكان من الإسكندرية إلى جزيرة كريت، ومن ثم جنوة على وجه الخصوص ثم الدوران إلى صقلية، ثم إلى سواحل إسبانيا (جزر البليار)، ومن ثم السواحل الجزائرية المغربية، مبتعدا قدر الإمكان عن الحدود البحرية الجزائرية⁽⁴⁾.

وفي الأخير كان محضر الاستماع لقائد الطاقم Cocavessis Nicolas مهم في تحديد الوجهة حيث يقول: " كانت نقطة الهبوط في منزل سانقورو يقع على بعد كيلومترات قرب مليلة، كان من المقرر أن يتم التفريغ بالطريقة التالية: قادمين من الشمال، كان علينا أن نقرب من مليلة بطريقة تجعلنا نعتقد أن هذا الميناء هو الوجهة المقصودة، ثم نستدير غربا ونتبع الساحل بالقرب منزل سان جورج بالليل، كان علينا أن نتنظر إشارات ضوئية من

1- ANOM (12 cab 209-210)- attente a la sureté extérieurs de l'état importation illégale d'armes- disposition de Hamdadou Mohamed El hadi- Oran.

2 - ANOM (12 cab 209-210)- le directeur de la sureté nationale en Algérie Pernet, service de la police judiciaire- n : 20736/SNA/PJ/ Alger-le 19/10/1956.

3 - ANOM (12 cab 209-210)- chef de service de la sureté nationale charge de la surveillance du territoire en Algerie, n : 7313-SN/BST/A- Alger 29 octobre 1956.

4- L'écho D'Oran-la preuve...- op cit-p 1.

الساحل، بمجرد رؤيتي للإشارات كان لا بد أن أستجيب بومضتين طويلتين من الضوء كل خمس دقائق، ثم في الساحل بعد تلقيه للإشارة يقوم بثلاث ومضات طويلة تتكرر أيضا كل خمس دقائق، بعد انتهاء هذا التبادل والتحديد المؤكد كان على القارب أن يقترب قدر الإمكان من الساحل حيث كان من المقرر أن تأتي ثلاث قوارب صغيرة لمقابلتنا، كان على واحد منهم فقط أن يقترب من السفينة وكان على الشخص الذي عليه الصعود أن يقول: " تحيا الوحدة العربية"، وكان علينا أن نجيب: " تحيا ثلاث مرات" ⁽¹⁾، مع انتهاء الإنزال كان على المركب العودة إلى البحر والتوجه إلى الساحل الإسباني والدخول إلى أي ميناء للترود بالوقود ⁽²⁾.

2.3 العمل اللاسلكي داخل المركب: أسندت مهمة الراديو إلى كوكافيسيس نيكولاس Cocavessis Nicolas يساعده محمد الهادي حمدادو، هذا الأخير الذي أكد في التحقيقات أنه كان ملازما لنيكولاس وأسند إليهم إبراهيم النبال بعض التعليمات الخاصة بالراديو، " خلال الرحلة قمت بواجبي في الراديو مع نيكولاس، منذ البداية أعطانا إبراهيم إشارة الإرسال الخاصة وهي: B.R.M قانون الإسكندرية الذي كان علينا التواصل معه K.M.A على تردد 6489.5 نهارا، و 4337 ليلا، مع ضرورة الاستماع من الساعة التاسعة صباحا إلى الساعة 12 ظهرا، ومن الساعة الرابعة مساء إلى الساعة السادسة مساء، ومن الساعة الثامنة مساء إلى 10 مساء، مع مكالمة كل ربع ساعة" ⁽³⁾.

كما يذكر القبطان Cocavessis Nicolas المسؤول عن جهاز الراديو داخل المركب في محضر الاستماع الخاص به النقاط التالية:

- تم تسليم ورقة من الرائد فتحي الديب إلى نيكولاس مكتوب عليها تعليمات.
- تعليمات موجهة إلى نيكولاس من قبل فتحي الديب (راقب الركاب، واتبع الارشادات).
- من التعليمات ما يلي:

1 -ANOM (12 cab 209-210)- attente a la sureté extérieurs de l'état importation illégale d'armes- disposition de Cocavessis Nicolas.

2 -ANOM (12 cab 209-210)- attente a la sureté extérieurs de l'état importation illégale d'armes- disposition de Cocavessis Nicolas.

3- ANOM (12 cab 209-210)-attente a la sureté extérieurs de l'état importation illégale d'armes- disposition de Hamdadou Mohamed El hadi-Oran.

- 1- لا تتوقف.
- 2- بعد 24 ساعة من انطلاقك، قم بإرسال الرسالة التالية عبر جهاز الراديو: " دينامو تروبل".
- 3- قبالة سواحل صقلية كان من المقرر إرسال الرسالة التالية: " cable to agent"
- 4- قبالة سواحل البليار كان من المقرر إرسال الرسالة التالية: " arrange for fuel".
- 5- بالقرب من مكان الإنزال وكان من المتوقع النزول يوم 15 أكتوبر 1956 كان مقرر إرسال الرسالة التالية: " arrange for fuel with agent stewers".
- 6- إذا كان موعد الوصول يوم 16 أكتوبر كان من المقرر إرسال الرسالة التالية: " arrange for fuel with agent horn".
- 7- في حالة مواجهة صعوبات في عملية الإنزال أو أي ظرف طارئ كان من المقرر إرسال الرسالة التالية: " first mate sick".

هذه الرسائل المشفرة هي لغة اصطلاحية كان معناها كالتالي:

- 2- كل شيء على ما يرام على متن المركب. 3- نحن قبالة سواحل صقلية.
- 4- نحن تحت سواحل البليار. 5-6 سنصل إلى الوجهة خلال 48 ساعة⁽¹⁾.
4. القرصنة البحرية الفرنسية للمركب أتوس:
- 1.4 انطلاق المركب: يذكر فتحي الديب في مذكراته أنه قام بتسليح الطلبة الجزائريين بمسدس وكمية من الطلقات لاستخدامها في مواجهة أي خطر قد يعترضهم أثناء الرحلة⁽²⁾، وهو نفس ما ذكره محمد الهادي حمدادو في محضر استجوابه⁽³⁾، ولكن الفرق بين الروايتين في طريقة التسليح، ففتحي الديب يذكر أنه قام بتسليح الطلبة شخصيا، دون تدخل من إبراهيم – الذي

1- ANOM (12 cab 209-210)- attente a la sureté extérieurs de l'état importation illégale d'armes- disposition de Cocavessis Nicolas.

2 - فتحي الديب، المصدر السابق، ص 257.

3 - ANOM (12 cab 209-210)- attente a la sureté extérieurs de l'état importation illégale d'armes- disposition de 3

Hamdadou Mohamed El hadi- Oran.

هو محل شك بالنسبة له -، أما محمد الهادي حمداو يذكر أن إبراهيم هو من كلف بتسليحهم في حالة وقوع أي طارئ يستلزم ذلك، وهو ما سيحدث كما سنرى لاحقا. قبيل انطلاق المركب تم الإبلاغ عن عطب أصاب جهاز الراديو الذي حاول حمداو محمد الهادي بحكم تدريبه العسكري في مصر تخصص راديو تشغيله ولكنه لم يشتغل⁽¹⁾، تم إحضار متخصص مصري وأخذ جهاز الراديو إلى ورشة بحرية، حيث تم إصلاحه حوالي الساعة التاسعة⁽²⁾، لم تكن المشاكل مرتبطة بجهاز الراديو فقط، فحتى وثائق المركب كانت بها ثغرات، وهنا يتدخل القبطان موسكوس فاسيليوس الذي أشار لضابط البحرية إلى أن أوراق المركب غير سليمة، فكان الرد بأن الأمر غير مهم وأن الأوراق الرسمية ستسلم له فيما بعد⁽³⁾. حوالي الساعة الثامنة صباحا من يوم 04 أكتوبر 1956، المركب أتوس يرسوا في خليج الإسكندرية، وفي زيارة خفيفة من قبل الرائد فتحي الديب برفقة أمين عفت يتم تقديم بعض التعليمات إلى القبطان فاسيليوس موسكوس بشأن الوجهة والطريق، وفي هذا الصدد يذكر محمد صباغ في شهادته: " قبل إقلاع الباخرة صعد فتحي الديب وسلمني مُغلَقًا للأخ عبد الحفيظ بوصوف كما كلف الأخ المجاهد محمد الهادي حمداو بمراقبة المسؤول عن الاتصالات اللاسلكية وهو يوناني الجنسية "⁽⁴⁾، وفي استجواب مسؤول الراديو نيكولاس كوكافيسيس يذكر أن فتحي ديب أمره بعدم ترك الطلبة الجزائريين لوحدهم وضمان عدم اتصالهم بالطاقم، فأمرهم بالتوجه نحو غرفة كبيرة بالمركب سيقمون داخلها⁽⁵⁾، وهذا ما يطرح علامة استفهام كبيرة حول تعامل الرائد فتحي الديب مع طاقم المركب ومع الطلبة الجزائريين داخله.

1- ibidem.

2- ibidem.

3- ANOM (12 cab 209-210)-attente a la sureté extérieurs de l'état importation illégale d'armes- disposition de Cocavessis Nicolas.

4 - مذكرات المجاهد منور صم- شهادة الأخ محمد صباغ سفير متقاعد بوزارة الخارجية- منشورات المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية وثورة أول نوفمبر 1954- ص 484.

5- ANOM (12 cab 209-210)- attente a la sureté extérieurs de l'état importation illégale d'armes-disposition de Cocavessis Nicolas.

حوالي الساعة 10:30 صباحا غادر المركب الميناء في وجهته المحددة، وعلى الرغم من التعليمات التي كانت تنص على حد قول حمدادو محمد الهادي أنه في الإسكندرية كان يجب إرسال رسائل وكان واجب علينا أن نبقي في الاستماع من الساعة التاسعة صباحا حتى الساعة 12 ظهرا، ومن الساعة الرابعة مساء إلى الساعة السادسة مساء ومن الساعة الثامنة مساء إلى العاشرة مساء، فيقول حمدادو: " لم نتمكن من التواصل مع الإسكندرية على الرغم من الاستماع المتواصل والمكالمات المتكررة، قدم لنا إبراهيم ثلاث رسائل على طول الطريق لم نتمكن من إرسالها"⁽¹⁾.

2.5 فعل القرصنة: بدون مشاكل تُذكر واصل المركب طريقه إلى وجهته المحددة، وإن كان المركب آتوس لم يرسل ولا رسالة إلى الإسكندرية فإن فتحي الديب يذكر أن هذا الأمر خفف من قلقه ومعاناته العصبية، وبدأ في انتظار وصول المركب من تاريخ 12 أكتوبر 1956م⁽²⁾، ولكن بعد ظهر يوم الأحد 14 أكتوبر 1956م على مسافة 150 كلم، شرق " كاب بالوس " بإسبانيا، اكتشفت دورية طيران بحرية المركب آتوس (Saint Briavels)، وهو يبحر نحو الساحل المغربي⁽³⁾، هذا الاكتشاف لم يكن مفاجئ للطائرة الفرنسية من نوع Catalina⁽⁴⁾ فقد وصلت معلومات من طائرة فرنسية أخرى كانت متمركزة بالقرب من بنزرت التونسية، تفيد باقتراب آتوس من جزر البليار الإسبانية⁽⁵⁾، لتقول جريدة " combat "، أن الطائرة كانت متمركزة قبالة ساحل نمور " الغزوات "، لترصد قارب أبيض صغير له مدخنة صفراء، لتشبهه الجريدة ب " كان من الطراز القديم لليخوت الترفيهية "⁽⁶⁾، نيكولاس في محضر استجوابه

1 - ANOM (12 cab 209-210)- attente a la sureté extérieurs de l'état importation illégale d'armes- disposition de Hamdadou Mohamed El hadi- Oran.

2 - فتحي الديب- المصدر السابق- ص 258.

3- Gérard Gilles- la prise de l'Áthos par la marine nationale- Cols Bleus- 12 année n 470- samedi 27 octobre 1956- p.1.

4 - قائد الطائرة كلود ألكسيس سوررات Claude Alexis Suret، قتل في معركة بالقرب من بسكرة يوم 21 ماي 1957م، تم منحه وسام الجيش سنة 1964م، بعد تنفيذه البارز لعملية المراقبة البحرية والطيران لمدة 150 ساعة، حيث اكتشف مركب آتوس يوم 14 أكتوبر 1956م. ينظر: http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_suret_claude.htm.

5- Marine- 1956 ANNEE D'AVENIR- n : 15- mars 1957- p. 8.

6- Combat- 70 tonnes d'armes.- op cit- p. 1.

يقول: " بعد أن حلقت الطائرة، مزقت ورميت في البحر المذكرة التي كتبها لي الرائد فتحي الديب ⁽¹⁾، وهنا يقصد تلك المذكرة التي فيها إشارات حول طريقة الإنزال، كما ترصد الشهادات رد فعل مالك السفينة إبراهيم النبال، الذي أكد محمد صباغ ارتياحه بالرغم من تحليق الطائرة الفرنسية فوق المركب " قال لنا السيد إبراهيم النبال بأن هذه المنطقة فيها دوريات فرنسية كثيرة فلا تقلقوا لأن باخرتنا لا تشوبها شكوك غير قانونية " ⁽²⁾.

بعد هذا الحادث غير المركب مساره وأبحر بالقرب من السواحل الإسبانية مبتعدا قدر الإمكان عن مجال الدوريات الجوية الفرنسية، " قاربنا السواحل الإسبانية حتى إننا صرنا نشاهد الأضواء ليلا على الساحل " ⁽³⁾، ثم في مناورة من المركب قام القبطان بتوجيهه نحو الجنوب متوجها نحو المياه الإقليمية للمغرب ⁽⁴⁾، المراقبة الفرنسية لهذا التحرك كانت تقول أن المركب مع اقترابه من " cap de gata " " الإسباني انحرف جنوبا متجهة عبر المضيق نحو " cap de trois-fourches " التابع للمغرب ⁽⁵⁾.

بالرغم من هذه المناورة التي قام بها المركب إلا أن رادارات السفن الفرنسية كانت تتبع تحركاته، وهذا طوال يوم الإثنين 15 أكتوبر 1956م، مع فجر يوم 16 أكتوبر 1956، تابعت الرسائل حول مسار المركب أتوس إلى فرقة المراقبة البحرية الفرنسية (commandant de Pimodan)، والتي كانت تملك الطراد الفرنسي من نوع F739، يساعدها الطراد P708 التابع لفرقة أخرى، وزورق صغير سريع، بالإضافة إلى طائرة مراقبة من نوع Catalina، المركب يقترب من الساحل الجزائري ولكنه بقي في المياه الدولية، ومساره غير مفهوم وماكر، وما زاد من صعوبة المسار هو الضباب الذي منع المركب من معرفة الطريق بدقة، وفي خطوة انتحارية من قائد المركب وفي تمام الساعة الرابعة فجرا ينعطف المركب جنوبا فجأة ليدخل المياه الإقليمية

1- ANOM (12 cab 209-210)- attente a la sureté extérieurs de l'état importation illégale d'armes- disposition de Cocavessis Nicolas.

2 - مذكرات المجاهد منور صم- المصدر السابق- ص 485.

3 - محمد الهادي حمادو- المصدر السابق- ص 69.

4 - نفسه.

5- Marine-1956 ANNEE -op cit-p. 8.

الجزائرية من دون قصد، لتكون وجهته مليلية⁽¹⁾، وعلى بعد 10 أميال بحرية من -cap de trois fourches لم يبق أمام المركب إلا القليل ليصل إلى المياه الإقليمية للمغرب⁽²⁾، وفي هذا الصدد يذكر محمد صباغ " كنا في خط الغزوات ففرحت كثيرا اعتقادا مني ومنا جميعا بنجاح مهمتنا"⁽³⁾، حتى أن بعض الجنود الفرنسيين داخل الطراد الفرنسي F739 بدأوا يرددون " لم يعد بإمكاننا فعل أي شيء ضده، وسيتم نقل الأسلحة التي تحملها بهدوء إلى قوارب الصيد الصغيرة في منطقة الناظور"⁽⁴⁾.

هنا أعطيت الأوامر ل فرقة commandant de Pimodan بالتحرك لاعتراض المركب وكانت الساعة تشير إلى الخامسة ونصف صباحا، " يصل إلينا أمر الصعود على الفور، ولم يتبق لدينا سوى القليل من الوقت للتصرف، البحر هادئ والضباب يخدمنا للتقدم، عندما رأنا ركاب المركب كنا على بعد بضعة مئات من الأمتار فقط"⁽⁵⁾، بأمر من قائد الطراد جاك جورسو Jacques Goursaud يُعطى الأمر للمركب أتوس بالتوقف⁽⁶⁾، مع اختيار 16 عشر فردا للصعود على متن المركب⁽⁷⁾.

هذا من الجانب الفرنسي، أما داخل المركب فيذكر محمد الهادي حمداو أن طرادا فرنسيا ظهر فجأة على بعد عشرات الأمتار من مركبنا وأخذ يبعث بإشارات ضوئية من أجل التوقف⁽⁸⁾، وفي شهادة محمد صباغ " فجر يوم 16 أكتوبر 1956 شاهدنا طرادا فرنسيا فأقلقنا وطلبنا من النبال تسليحنا من جديد فقال لنا لا تقلقوا لأن الباخرة التي نركبها إنجليزية وعلمها إنجليزي وفي المياه الدولية"⁽⁹⁾.

1- ibidem.

2- Gérard Gilles-la prise de...- op cit- p. 1.

3 - مذكرات المجاهد منور صم- المصدر السابق- ص 485.

4- Marine-1956 ANNEE...-op cit- p. 8.

5- Loïc Gauthier- L'arraisonnement de l'ATHOS et ses conséquences politiques-Article rédigé le 23/02/2019, <https://www.anciens-cols-bleus.net/t7535p50-commandant-de-pimodan-avis>.

6- ibidem.

7- ibidem.

8 - محمد الهادي حمداو- المصدر السابق- ص 70.

9 - مذكرات المجاهد منور صم- المصدر السابق- ص 485 486.

3.4 التفتيش الأولي: توقف المركب أتوس عن الابهار حوالي الساعة السادسة من فجر يوم 16 أكتوبر 1956م، بأمر من طراد فرنسي يحمل الترقيم F 739 التابع ل commandant de Pimodan، وبعد لحظات ينطلق زورق صغير من الطراد الفرنسي يحمل ستة عشر جنديا فرنسيا من بينهم ضابط برتبة ملازم، فكان أول من حققوا معه مالك المركب إبراهيم النبال الذي قدم تعليمات إلى الطلبة الجزائريين مفادها أنكم طلبة مغاربة في حال ما سألكم الجنود الفرنسيين عن جنسيتكم⁽¹⁾، وتمحور التحقيق حول وثائق المركب ومسارها واتجاهها وهويات الركاب⁽²⁾، وهنا تم التأكد من عدم سلامة الوثائق وجنسية المركب وشكوك حول الحمولة والطاقم⁽³⁾، والتي يمكن تفسيرها من خلال:

- 1- عدم وجود جميع المستندات التي تثبت جنسية السفينة وملكيته، وهي حقيقة تجعل من الممكن اعتبار السفينة بشكل قانوني كسفينة قراصنة.
- 2- فجوات كبيرة في الوثائق الأخرى مثل السجل، كتاب الإشارات.
- 3- هوية الطاقم المكون للمركب⁽⁴⁾.

قبل تفتيش المركب تم أخذ إبراهيم النبال إلى الطراد الفرنسي، ومن ثم بدأ تفتيش الصناديق الموجودة على ظهر المركب⁽⁵⁾، " يبدو أن الفرنسيين كانوا يعلمون بكل شيء وبدأوا يفتشون الباكسة تفتيشا دقيقا فعثروا على صناديق الأسلحة"⁽⁶⁾، على الفور تم اقتياد المركب من خلال ربطه بالطراد الفرنسي، وتم جره مقطورا نحو ميناء نمور (الغزوات)، ومع هذا اللغط الحاصل أصيب الطلبة الجزائريون بالذعر، وهو ما يؤكد نيكولاس في محضر استجوابه: " في هذا الوقت أصيب الركاب بالذعر وقالوا لي أن لديهم أوراق مختلفة (بطاقات

1 - محمد الهادي حمداو- المصدر السابق- ص 70.

2 - مذكرات المجاهد منور صم- المصدر السابق-ص 486.

3- Marine- 1956 ANNEE...- op cit- p. 8.

4- ANOM (10 cab 209-210)- le commissaire p. pal meigel chef fe la B.S.T- d'Oran service de la surveillance du territoire en Algérie-n : 1442 sm/sta/ao-Oran le 29 octobre 1956.

5 - محمد الهادي حمداو- المصدر السابق- ص 70.

6 - مذكرات المجاهد منور صم- المصدر السابق- ص 486.

هوية وجوازات سفر وما إلى ذلك)، وسألوني ماذا نفعل بهم، طلبت منهم أن يجمعوها ووضعوها داخل أغلفة وقدمتها للطاهي الذي تخلص منها⁽¹⁾.

4.4 التفتيش الجمركي في مينائي نمور (الغزوات) والمرسى الكبير: تمت الأوامر بالتوجه نحو ميناء الغزوات للتفتيش الجمركي، ففي رسالة من الجنرال لاريلوت Larillot ومحافظ الفرقة بوهان إلى الوزير المقيم بالجزائر روبرت لاكوست جاء فيها: " يشرفني أن أبلغكم أن المركب أتوس وصل إلي ميناء الغزوات على الساعة السادسة صباحا في منطقة التفتيش الجمركي"⁽²⁾، الأميرال المكلف بميناء نمور (الغزوات) تذكر التقارير أنه صدم من هول ما رآه من أسلحة والكيفية التي جلبت بها أتوس إلى الميناء⁽³⁾.

وتسرد التقارير الأرشفية الفرنسية سبب طلب نقل السفينة إلى ميناء نمور (الغزوات) للتفتيش وذلك للشبهات التالية:

- عدم وجود جميع المستندات التي تثبت جنسية السفينة وملكيته وهي في الحقيقة تجعل من الممكن اعتبار السفينة بشكل قانوني سفينة قراصنة.
- فجوات كبيرة في الوثائق الأخرى مثل السجل، كتاب الإشارات، دور الطاقم.
- شحنة الأسلحة المتواجدة داخل المركب وهي كمية كبيرة.
- ستة ركاب زعموا أنهم مغاربة لكن بدون أي بطاقات هوية⁽⁴⁾.

ومن الواضح من التقرير أن ثلاث طلبة زعموا أنهم مغاربة بناء على توصيات إبراهيم النبال، ويؤكد تقرير آخر هذا الطرح حيث جاء فيه: " عبد الرحمن بن محمد – أوسعيد أحمد

1- ANOM (12 cab 209-210)- attente a la sureté extérieurs de l'état importation illégale d'armes- disposition de Cocavessis Nicolas.

2- ANOM (12 cab 209-210)-télégramme départ : ministre résident en Algérie (direction cabinet) destination : m. robert lacoste-n : 02383- 17 octobre 1956.

3 - Marine-1956 ANNEE...-op cit, p. 8.

4 - ANOM (12 cab 209-210)- le commissaire p. pal meigel chef fe la B.S.T, d'Oran service de la surveillance du territoire en Algérie-n : 1442 sm/sta/ao-Oran le 29 octobre 1956.

— بن عبد الحميد دريس ندرك أنهم في الواقع مسلمون فرنسيون وهم على التوالي، حمدادو محمد الهادي، محمد والي مقران، شرقي محمد الطاهر⁽¹⁾.

وفي تقرير من مصلحة مراقبة الإقليم بوهران تقول فيه: " ردا على الرسالة رقم 185 بتاريخ 19 أكتوبر 1956، استجواب الثلاثة الآخرين والمسافرين بطريقة غير قانونية والذين قالوا بأنهم مغاربة وهم في الحقيقة جزائريون "⁽²⁾،

بعد إتمام الإجراءات في ميناء نمور (الغزوات) يغادر المركب الميناء يوم 17 أكتوبر 1956م يحمل العلم الفرنسي، ووجهته إلى المرسى الكبير، حيث تواجدت السلطات المدنية والعسكرية لرؤية " النصر الباهر للبحرية " كما أسمته الجريدة⁽³⁾، حيث جاء في جريدة " ليكو دورون " في عددها الصادر يوم 19 أكتوبر 1956م، عنوان بارز في أعلى الصفحة الأولى " تم إعادة أتوس الموقوفة إلى وهران، حيث تم الاستيلاء على مخزون كبير من الأسلحة والذخيرة "⁽⁴⁾، طوال الصباح الفرقة البحرية مشغولة بتفريغ الأسلحة من المركب، بينما يخضع طاقم القراصنة والركاب للاستجواب في ثكنة المرسى الكبير⁽⁵⁾.

5. فرضية القرصنة الفرنسية للمركب أتوس: طُرحت العديد من الفرضيات في اكتشاف المركب أتوس ومن ثم قرصنته من قبل البحرية الفرنسية، فبين نظرية المؤامرة والخيانة، التي تم طرحها بقوة، حاولت فرنسا بمختلف الوسائل تمرير نظرية الصدفة وأن الإنجاز المحقق من قبل البحرية الفرنسية، جاء نتيجة العمل الميداني (المراقبة).

1.5 الصدفة: لفظ الصدفة جاء في جريدة ليكو دورون لوصف عملية احتجاز المركب أتوس " لا يسع المرء إلى أن يلاحظ مصادفة القبض على أتوس "⁽⁶⁾، العمل الميداني من قبل البحرية الفرنسية مكن من حجز المركب، هي نظرية حاولت تمريرها فرنسا لإبراز الدور الهام الذي تلعبه فرق مراقبة الحدود البحرية، " منذ عدة أشهر كانت الطائرات التابعة للبحرية والزوارق

1 -ANOM (12 cab 209-210)- telegram arrivee, B.S.T Oran- texte- n : 185 SN/STA/AO-le 19/10/1956.

2 -ANOM (12 cab 209-210)- service de la surveillance du territoire en Algérie- B.S.T Oran-n : 188 SN/STA/AO.

3- Robert scotte- l'Athos...- op cit- p. 1.

4- ibidem.

5- ibidem.

6- Maurice Maurin-la marine veillait...-l'Écho D'Oran-n : 30674- Samedi 20 octobre 1956, p. 1.

البحرية البحرية، تقوم بدوريات للحراسة واليقظة على طول سواحلنا البرية من وهران إلى بروساي...، مرة أخرى يؤدي هذا العمل ثماره"⁽¹⁾، كما نجد على سبيل المثال مراسلة من وحدة مراقبة الإقليم بوهران والذي جاء فيه: " البحرية الوطنية تصعد فوق ظهر سفينة مشتبه بها"⁽²⁾، أسباب الاشتباه في مركب يبحر في عرض البحر فسرتة الصحافة الفرنسية " أن المركب كان يبحر بوتيرة مشبوهة"⁽³⁾، هذا السير وجه أنظار الرادارات الفرنسية إلى المركب ومن ثم حجزه.

2.5 المؤامرة: ما كان لفرنسا أن تحتجز أتوس إلا مع تجنيد جواسيس، هذه النظرية المطروحة بقوة في قضية حجز المركب، ففي 14 أكتوبر 1956م أبلغت طائرة متمرزة قبالة سواحل بنزرت التونسية عن مركب يبحر جنوب جزر البليار، يبحر بعيدا عن ساحل شمال إفريقيا قدر الإمكان⁽⁴⁾، يتفادى المياه الإقليمية للجزائر، وهنا يطرح التساؤل عن هوية أتوس بالنسبة لقائد هذه الطائرة، وهو ما يؤكد نظرية المؤامرة، أي أن أتوس كانت معلومة عند مصالح المخابرات الفرنسية.

في هذا الإطار يدلي أحد مراقبي الرادارات في الطراد الفرنسي F739 بشهادته بخصوص عمل البحرية فيقول: " يتطلب نجاح المهمة شكا دائما، أي الاضطراب دائما إلى التساؤل عما إذا كان موقع السفينة ومسارها طبيعيين، وبدون التعاون مع مصلحة التوثيق الخارجي ومكافحة التجسس (SDECE)، التي تبلغنا بالأهداف المحتملة، لم تكن البحرية قادرة على النجاح في جميع مهماتها"⁽⁵⁾، إذن فالبحرية لا يمكن أن تنجز عملها بدون مصلحة المخابرات، وعلى هذا الأساس تدخل قضية حجز المركب أتوس، التي اتفقت كل الدراسات بأن المركب أضحى ضمن قائمة السفن المشبوهة (القائمة السوداء) في شهر جوان 1956م⁽⁶⁾، إذن فالبحرية الفرنسية تأكدت أن يختا مشبوها، أحيانا تحت اسم أتوس وأحيانا تحت اسم آخر، قام بتحميل كمية

1- Robert scotte- op cit-p1.

2- ANOM (12 CAB 109-110) - service de la surveillance du territoire en Algérie- n : 7158-18/10/1956.

3- Robert scotte-op cit- p1.

4- Marine- 1956 ANNEE...- op cit- p. 7.

5- Loïc Gauthier-op cit.

6- Gérard Gilles-la prise de l'Athos...-op cit, p. 1.

كبيرة من الأسلحة في الإسكندرية، ثم أبحر إلى وجهة مجهولة، يتم إعادة إرسال المعلومات الاستخباراتية إلى السلطات البحرية في شمال إفريقيا ويتم تنبيه عناصر المراقبة البحرية⁽¹⁾. ولكن يبقى السؤال مطروحا، كيف أصبح المركب آتوس مشبوها وكيف تأكدت المخابرات الفرنسية من مهمته وموعد انطلاقه، وهنا يتجلى دور مصلحة التوثيق ومكافحة التجسس (SDECE)، "لم يكن الأمر صدفة بل تنويجا لتحقيق طويل في الأراضي المصرية والمغربية والإنجليزية واللبنانية، مما مكن من تحديد اسم المركب وطبيعة الشحن وتاريخ الانطلاق"⁽²⁾، بل الأدهى من ذلك تدخل الموساد الإسرائيلي في الإبلاغ عن المركب آتوس، الشراكة بين الموساد الإسرائيلي ومصلحة المخابرات الفرنسية، مكنت من تجنيد نيكولاس كوكافيسيس الذي يتحدث أربع لغات بشكل مثالي، الذي عين على متن المركب آتوس مما أدى إلى فشل عملية نقل الأسلحة⁽³⁾، إذن المؤامرة حيكمت من قبل مسؤول جهاز الراديو داخل المركب آتوس نيكولاس كوكافيسيس، هذا الأخير الذي يتقن اللغة الفرنسية بطلاقة، وبالتالي تعامله مع الفرنسيين كان ليسهل مهمتهم "كانت جبهة التحرير الوطني هي التي عينت نيكولاس كوكافيسيس وحكمت على نفسها بالإعدام"⁽⁴⁾، وفي هذا الشأن يذكر محمد صباغ المعطيات التالية: "كان الفرنسيون يعلمون كل شيء وانطلقوا يفتشون الباخرة تفتيشا دقيقا، وهنا بدأت شكوكنا تتضح وتتركز على البحار اليوناني والذي كان مكلفا بالاتصالات"⁽⁵⁾، وما أكد هذه الشكوك حول مسؤول الراديو نيكولاس، هو ذلك المبلغ المالي الذي دُفع له أثناء فترة سجنه في وهران "الكاتب المحاسب للسجن قدم مبلغ 11 ألف فرنك وتم وضعها بين مدخرات المسجونين اليونانيين"⁽⁶⁾.

1- ibidem.

2- Loïc Gauthier- op cit.

3- Guentas Elaâtra- Du « BTS au tribalisme » ou comment dénigrer une région à travers un hommage, <https://fr.scribd.com/document/392259429/Du-BTS-au-tribalisme-pdf>.

4- Loïc Gauthier- op cit.

5- مذكرات المجاهد منور صم- المصدر السابق- ص 486.

- ANOM (Oran 92-5237) - le directeur de la prison civile d'Oran-Parizano, des ressortissants grecs ex-membres de 6 équipage du navire « Athose » - N : 1721- Oran- le 10 Juillet 1957.

3.5 الخيانة: مالك المركب إبراهيم النبال هو من أوشى بالمركب للسلطات الفرنسية، وهذه النظرية نجدها عند فتحي الديب في مذكراته حيث يقول: " بينما كنا مشغولين بالتأكد من تواجد كل المسافرين في أماكنهم وتحميل كل كميات الشحنة بالمركب لاحظت ابتعاد إبراهيم النبال عنا متحركا اتجاه الميناء...، لم نعر أهمية لذلك وأثبتت الأيام أن تلك الخمس دقائق لعبت أخطر دور في خيانة مصر والجزائر على حد سواء وعلى يد إبراهيم النبال ⁽¹⁾، هذه الرواية لا يوجد ما يؤكد ما إلا بعض الأحداث التي وقعت داخل المركب وخلال فترة السجن، بداية من رفضه تسليم الطلبة الجزائريين مع انطلاق المركب بحجة التخوف من تهريب طاقم السفينة ⁽²⁾، الأمر الثاني طمأنة الركاب بعد تحليق الطائرة الفرنسية فوق المركب وأكد على أن الأمر طبيعي ⁽³⁾، أما في السجن بعد اعتقاله، فحقيقة تعرض إبراهيم النبال للتعذيب محل شك، فمحمد الهادي حمداو يقول في هذا الجانب: " جاءوا لنا بالسيد إبراهيم النبال الذي واجهنا وهو عار مثلنا معترفا بحقيقة هويتنا...، لم يتحمل شدة الصعق الكهربائي التي كان يتلقاها حسب قوله أثناء التحقيق معه ⁽⁴⁾، ولعل التقارير التي كانت تصدر عن مدير السجن تؤكد ذلك " صديق المعتقلين إبراهيم محمد النبال الذي شهد الرعاية والنظام التفضيلي والاهتمام الذي استفاد منه اليونانيين بصفتهم مواطنين أجانب ⁽⁵⁾، ثم أطلق سراحه في شهر جوان 1957م مع باقي الطاقم اليوناني ⁽⁶⁾.

6. الخاتمة: بعد رحلة عبر صفحات هذه الدراسة، نجد أنفسنا أمام خلاصة ما سعينا إلى تحقيقه وتقديمه، والتي يمكن حصرها في النقاط التالية:

1 - فتحي الديب- المصدر السابق- ص ص 256 257.

2 - مذكرات المجاهد منور صم- المصدر السابق- ص 485.

3 - نفسه- ص 484.

4 - محمد الهادي حمداو- المصدر السابق- ص 75.

- ANOM (Oran 92-5237) - docteur André Karsenty- a monsieur le directeur de la prison civile d'Oran- Oran le 10 5 juillet 1957.

6 - محمد الهادي حمداو- المصدر السابق- ص 79.

*المركب سانت بريفالس Saint-Briavels أصولها بريطانية، تم بناءها في ميناء إيسيكس Essex شرق إنجلترا، وهو ما يخالف رواية بعض الصحف الفرنسية، وبعض الدراسات التاريخية حول الموضوع.

*غير اسم المركب من سانت بريفالس Saint-Briavels إلى آتوس Athos، من قبل فتحي الديب، المشكل أن هذا الاسم كان متداول داخل البحرية الفرنسية من بدايات القرن العشرين.

*تم احتجاز المركب من قبل البحرية الفرنسية يوم 16 أكتوبر 1956، بعد انطلاقها في رحلتها يوم 04 أكتوبر 1956م، قضية الاحتجاز (القرصنة)، شملت شبكة معقدة من الاختراقات، بداية من اكتشاف أمر المركب ووضعه في قائمة السفن المشبوهة من قبل المخابرات الفرنسية في جوان 1956م، تدخل الموساد الإسرائيلي في القضية من خلال الإبلاغ عن عملية نوعية ستقوم بها المخابرات المصرية، وجُهِز لها المركب آتوس.

*طُرحت في قضية القرصنة البحرية للمركب آتوس، العديد من الفرضيات في الطريقة التي كُشف بها أمر المركب، المؤامرة من قبل المكلف بالراديو نيكولاس كوكافسيس هي الغالبة، ولكن دون استثناء فعل الخيانة من قبل مالك المركب إبراهيم محمد النبال، هذه الفرضية التي نشرها فتحي الديب في مذكراته وأكدها تصرفات السوداني في المركب وفي السجن.

قائمة المصادر والمراجع:

أرشيف أكس بروفانس

-A.N.O.M: Ministère des affaires Algériennes Gouvernement general de l'Algerie 1912-1959 (F81).

- ANOM (12 CAB 109-110) - télégramme arrivée préfet Oran cabinet - n : 02295 - CAB . CRO - 20-10-1956.

- ANOM (10 cab 209-210) - le commissaire p pal, chef de B.S.T d'Oran - n : 11031 - Oran le 19 Octobre 1956.

- ANOM (10 cab 209-210) - le commissaire p. pal meigel chef fe la B.S.T - d'Oran service de la surveillance du territoire en Algérie - n : 1442 sm/sta/ao -Oran le 29 octobre 1956.

- ANOM (10 cab 209-210)-le chef de service de la sureté national charge de S.T. en Algérie- n : 7170/SN/DST/A-Alger le 18/10/1956.

- ANOM (10 cab 209-210)- télégramme départe : ministre résident en Algérie (direction cabinet)- destination M : Robert Lacost- n : 02383- 17 octobre 1956.

- ANOM (10 cab 209-210)- le commissaire divisionnaire chef du secteur de contre-espionnage d'Oran- n1-15 juillet 1957.
- ANOM (12 cab 209-210)- telegram arrivee, B.S.T Oran, texte-n : 185 SN/STA/AO- le 19/10/1956.
- ANOM (12 cab 209-210)- attente a le sureté extérieurs de l'état- importation illégale- déposition de Hamdadou Mohamed Elhadi-Oran.
- ANOM (12 cab 209-210)- service de la surveillance du territoire en Algerie- B.S.T Oran- n : 188.
- ANOM (92 5237) - le commissaire p. pal meigel chef fe la B.S.T, d'Oran service de la surveillance du territoire en Algérie- n : 1642- 8/11/1956.
- ANOM (12 cab 209-210)- telegram arrivee, B.S.T Oran, texte-n : 185 SN/STA/AO- le 19/10/1956.
- ANOM (12 cab 209-210)-attente a la sureté extérieurs de l'état importation illégale d'armes- disposition de Cocavessis Nicolas.
- ANOM (12 cab 209-210)- le directeur de la sureté nationale en Algérie Pernet, service de la police judiciaire- n : 20736/SNA/PJ/ Alger-le 19/10/1956.
- ANOM (12 cab 209-210)-télégramme départe : ministre résident en Algérie (direction cabinet) destination : m. robert lacoste-n : 02383- 17 octobre 1956.
- ANOM (12 CAB 109-110) - service de la surveillance du territoire en Algérie- n : 7158-18/10/1956.
- ANOM (Oran 92-5237) -le directeur de la prison civile d'Oran-Parizano, des ressortissants grecs ex-membres de équipage du navire « Athose » - N : 1721- Oran- le 10 Juillet 1957.
- ANOM (Oran 92-5237)- docteur André Karsenty- a monsieur le directeur de le prison civile d'Oran- Oran le 10 juillet 1957.

الصحف والمجلات:

- Combat - 70 tonnes d'armes saisies a bord du yacht Athos -n : 3827 - vendredi 19 Octobre 1956.
- scotte Robert -l'Athos navire pirate a livre sa cargaison et ses secret - l'écho d'Oran - n : 30673 -vendredi 19 Octobre 1956.
- le petit fanal-Marseille- 37 Annee-n: 700-355- lundi 20 Septembre 1915.
- L'écho D'Oran-intéressantes révélations des gens de l'Athos-n : 30675-dimanche et lundi 21 et 22 octobre 1956.
- L'écho D'Oran, la saisie de l'Athos net Caire dans l'embarras-n : 30675- dimanche et lundi 21 et 22 octobre 1956.
- Combat- l'affaire d'Athos sera peut-être devant le conseil de sécurité-n : 3.828-dimanche 21/10/1956.
- Jean Perret-le président du conseil a posé la question de confiance vote jeudi -L'écho D'Oran-n : 30.677- Mercredi 24/10/1956.

- L'écho D'Oran-la preuve est faite l'Égypte a arme l'Athos- n : 30.674- samedi 20 octobre 1956.
- Gilles Gérard - la prise de l'Athos par la marine nationale- Cols Bleus- 12 année n 470- samedi 27 octobre 1956.
- Marine- 1956 ANNEE D'AVENIR- n : 15- mars 1957.
- Maurin Maurice -la marine veillait...-l'Écho D'Oran-n : 30674- Samedi 20 octobre 1956.

المذكرات الشخصية:

- الديب فتحي - عبد الناصر وثورة الجزائر- دار المستقبل العربي للنشر والتوزيع - ط1- القاهرة - 1990.
- مذكرات المجاهد منور صم- شهادة الأخ محمد صباغ سفير متقاعد بوزارة الخارجية- منشورات المركز الوطني للدراسات والبحث في الحركة الوطنية وثورة أول نوفمبر 1954.
- حمدادو محمد الهادي - أضواء على حادثة يخت أتوس ومركب أتوس (قصة عمليتين لتزويد الثورة بالسلح)-جسور للنشر والتوزيع- الجزائر- 2014.

المواقع الإلكترونية:

- A.A. Havers, ST. Briavels - <https://www.bandcstaffregister.com/page2247.html>.
- http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_suret_claude.htm.- Loïc Gauthier- L'arraisonnement de l'ATHOS et ses conséquences politiques-Article rédigé le 23/02/2019, <https://www.anciens-cols-bleus.net/t7535p50-commandant-de-pimodan-aviso>.
- Guentas Elaâtra- Du « BTS au tribalisme » ou comment dénigrer une région à travers un hommage, <https://fr.scribd.com/document/392259429/Du-BTS-au-tribalisme-pdf>.