

## معركة سكة الحديد بالقطاع الوهراني والتدابير العسكرية الفرنسية للحماية ( 1955-1959 ) The Battle of the Railway in the l'Oranie sector and the French military measures of protection (1955-1959)

د/ رضا بن عتو

جامعة الجيلالي بونعامة (الجزائر). redha-benattou@hotmail.com

تاريخ النشر:

تاريخ القبول: 2020/06/23

تاريخ الإرسال: 2020/04/17

2020/07/30

### الملخص:

شهدت الفترة الممتدة ما بين 1955 إلى 1959 تكثيف جيش التحرير الوطني لعمليات تخريب واسعة للخطوط الحديدية بالقطاع الوهراني، حيث استهدفت هذه العمليات سكة الحديد والقطارات بمختلف أنواعها ( السلع- الجنود- المسافرين )، في معركة عرفت تاريخيا بمعركة سكة الحديد. كان لهذه المعركة انعكاسات خطيرة على الحركة التجارية بالقطاع الوهراني وعلى الكولون وعلى الإدارة الفرنسية، ومن أجل حماية هذه الخطوط الحديدية من التخريب عمدت الإدارة الفرنسية على اتخاذ مجموعة من الاجراءات من بينها تكليف المؤسسة العسكرية الفرنسية بحماية الخطوط الحديدية، هذه الأخيرة التي اعتمدت استراتيجية حماية الخطوط الحديدية بتكثيف دوريات المراقبة والحراسة وتطبيق قرارات حظر حركة القطارات في الخطوط الخطيرة. ومن ثم اتباعها لما يعرف بالقطار المدرع الكاشف للألغام، تحاول هذه الدراسة الإحاطة بجوانب معركة سكة الحديد والاستراتيجية المتبعة من قبل الجيش الفرنسي في حماية الخطوط الحديدية.

**الكلمات المفتاحية:** الثورة الجزائرية ؛ معركة سكة الحديد ؛ الحماية ؛ القطار المدرع .

### Abstract:

The period between 1955 to 1959 had known the intensification of massive sabotage operations of railways in the Oran sector by the National Liberation Army. These operations targeted railroads and trains of all kinds (Goods, soldiers, travelers), in a battle historically known as “ the railroad's Battelle “. This battle had dangerous repercussions on the commercial movement in the Oran sector, the colon, and the French administration, and for protecting these railroads from sabotage; the French military was assigned the task of protecting these railroads. The French administration adopted a strategy of protecting these railroads by intensifying the patrols of Guards and controls, implementing decisions to ban trains circulation on dangerous lines, and then followed these procedures by providing the so-called armored train detector of mines. This study attempts to capture all these decisions and the way in which the French army tried to protect commercial traffic in the Oran sector.

**Keywords:** Algerian revolution; railway battle; protection; armored train.

### 1. مقدمة:

تعتبر سكة الحديد من أهم خطوط الإمداد من حيث نقل البضائع والمسافرين وحتى الدعم العسكري وبالتالي تشكل هدفا أساسيا في أي معركة عسكرية، ومن هنا كيف جيش التحرير الوطني في حربه ضد النظام الاستعماري الفرنسي

حرباً ضد هذه الخطوط الحديدية والتي عرفت تاريخياً بمعركة سكة الحديد، تستهدف هذه المعركة سكة الحديد والقطارات بمختلف أنواعها بالتخريب في القطاع الوهراني، ومن أجل حمايتها لجأت القيادة العسكرية الفرنسية إلى اتباع مجموعة من الإجراءات للحماية والتي تحاول هذه الدراسة معالجتها، ومن هنا تتبادر إلى أذهاننا التساؤلات التالية:

- ماهي معركة سكة الحديد؟، وما انعكاساتها؟.

- ما هي الإجراءات العسكرية المتبعة لحماية هذه الخطوط الحديدية من التخريب؟.

## 2. معركة سكة الحديد بالقطاع الوهراني وأهدافها:

### 1.2 طبيعتها:

تعتبر خطوط السكك الحديدية من أهم نقاط الضعف لدى العدو، حيث يتعذر على أية قوة عسكرية في العالم حماية كل شبر في خطوطها الحديدية، حيث من السهل تخريب تلك السكك<sup>1</sup>، ففي الجزائر المستعمرة سكة الحديد مهمتها النقل، يوم بعد يوم معركة جديدة بالقطاع الوهراني<sup>2</sup>، إن هذا النوع من المواصلات يلعب دوراً هاماً في الاقتصاد وكذا في التموين ولذلك كان من جملة الأهداف التي قصدها جيش التحرير الوطني بالتخريب<sup>3</sup>، تقوم هذه المعركة على قطع خط السكة الحديد وتفكيكه لعرقلة سير القطارات<sup>4</sup>، وتفجير القطارات بمختلف أنواعها بواسطة الألغام، فهذه الحرب قائمة على قلب عربة القطار وبالتالي توقف سير باقي العربات الأخرى<sup>5</sup>.

ولإبراز أهمية معركة سكة الحديد في الحرب الاقتصادية نشرت جريدة المجاهد في عددها 76 وفي صفحتها الأولى عنوان "إن الأخبار اليومية عن نفس الجسور وتخريب القطارات وشل مواصلات العدو تخفي وراءها قصص فدائية ورائعة لمثل هؤلاء الأبطال"، لتردّد العنوان بصورة لجنود جيش التحرير الوطني يتجولون في أحد الخطوط الحديدية<sup>6</sup>، وجاءت المصادر الفرنسية لتعطي اعترافاً بهذه المعركة حيث واجهت فرقة المشاة بقيادة الجنرال أندري بوفروحدات صلبة من جيش التحرير، ليصرح قائلاً: "لقد اندلعت معارك حول سكك الحديد"<sup>7</sup>.

إن تخريب سكة حديدية أو قلب قطار أو تهديم قنطرة ليس مجرد عملية بسيطة ولكنها تهدف إلى هذه النتيجة الضخمة: "خلق حياة الاقتصاد الاستعماري وإحباط جميع مشاريعه"<sup>8</sup>.

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

#### أ- الأهداف الاقتصادية:

يعرف النقل بمختلف أنواعه هو عصب الاقتصاد وسرعة تسويق الإنتاج واستهلاكه، حيث شكلت السكك الحديدية في القطاع الوهراني نقطة اهتمام الحركة التجارية والتي كانت تشغل في نقل مختلف السلع والبضائع<sup>9</sup> والتي يمكن أن نذكر منها:

- نقل إنتاج مناجم الحديد والفحم والحلفاء.

- نقل إنتاج المواد البترولية من الصحراء إلى الشمال.

- نقل الإنتاج الفلاحي من الخضروات والفواكه والخمور والحبوب من حقول الإنتاج إلى الموانئ<sup>10</sup>.

#### ب- الأهداف الإستراتيجية:

من بين الأهداف الإستراتيجية لهذه المعركة هو منع وصول سلع التموين للجيش الفرنسي بالعتاد والعدة لذلك نجد من بين القطارات المهاجمة إلى جانب قطارات المسافرين وقطارات السلع نجد كذلك قطارات تحمل جنود أو مواد عسكرية.

من بين الأهداف الإستراتيجية كذلك تسخير عدد معتبر من الجنود لحراسة الخطوط الحديدية وذلك من أجل تفريغ الوحدات العسكرية الفرنسية وعدم استغلالها في العمليات التمشيطية الكبرى<sup>11</sup>.

وبالقطاع الوهراني استهدفت معركة سكة الحديد أهم الخطوط التي تشكل قلب النشاط التجاري للكولون وذلك على حسب الخريطة التي نشرتها القيادة العسكرية الفرنسية لأهم الخطوط الحديدية المستهدفة بالتخريب.

3. الخطوط الحديدية المستهدفة من قبل جيش التحرير الوطني بالقطاع الوهراني:

#### 1- الخط الحديدي الرابط بين الجزائر ووهران<sup>12</sup>:

من أهم الخطوط المستهدفة بالتخريب وتفجير القطارات بها وخصوصا في الشق المار عبر غليزان وكذا في منطقة المحمدية<sup>13</sup>.

#### 2- الخط الحديدي الرابط بين وهران ووجدة:

تعرض هذا الخط لعمليات تخريب كثيفة خصوصا في النقطة التي تربط ما بين تلمسان ومغنية<sup>14</sup>، وكذا النقطة الرابطة ما بين ميناء نمورس ( الغزوات ) وزوج بغال<sup>15</sup>.

#### 3- الخط الحديدي الرابط بين وهران وكولومب بشار<sup>16</sup>:

بما أن هذا الخط كان يرتبط مع ميناء أرزيو ووهران فإنه تعرض لعمليات تخريبية هو الآخر حتى أن جريدة المجاهد قد أعطت مثالا عن معركة سكة الحديد عبر العمليات التي كان يقوم بها المجاهدون عبر هذا الخط<sup>17</sup>، كما أن جزء كبير من هذا الخط يمر عبر منطقة باريقوا- معسكر والتي تعتبر من أهم المناطق التي تجسدت بها معركة سكة الحديد<sup>18</sup>.

#### 4. انعكاسات معركة سكة الحديد بالقطاع الوهراني:

تواصلت معركة سكة الحديد بكثرة خلال سنوات 1956-1957-1958-1959، وبالتالي خسارة للاقتصاد الاستعماري مع غضب عند ضباطها حيث صرح أحدهم: " يجب التفكير في وسيلة ناجحة مثل الألغام والأسلاك الشائكة"<sup>19</sup>.

ففي التقرير الصادر يوم 1 نوفمبر 1957 من طرف المدير العام لشركة السكة الحديد السيد بيير خوسو " PIERRE JUSSEAU " والمرسل إلى الوزير المقيم بالجزائر، أن حصيلة ثلاث سنوات من هذه المعركة بالجزائر تتلخص في النتائج التالية:

- 730 عملية ضد القطارات.

- 1396 عملية تخريبية ضد سكك الحديد<sup>20</sup>.

وهذا الجدول يوضح عدد القطارات المستهدفة في السداسي الأول لسنة 1959:

#### عدد القطارات المستهدفة للسداسي الأول لسنة 1959م.

| الشهر | مع التفجير |               |        | بدون تفجير |               |
|-------|------------|---------------|--------|------------|---------------|
|       | السكك      | خروج القطارات | العمال | السكك      | خروج القطارات |
| جانفي | 17         | 19            | 1      | 5          | 3             |
| فيفري | 10         | 7             | 1      | 2          | 7             |
| مارس  | 14         | 8             | -      | -          | 4             |
| أفريل | 14         | 5             | -      | 3          | 9             |
| ماي   | 12         | 8             | -      | 5          | 1             |

|         |    |    |   |    |    |
|---------|----|----|---|----|----|
| جوان    | 4  | 7  | - | 4  | -  |
| المجموع | 71 | 54 | 2 | 19 | 24 |

المصدر: SHAT (1h 1919), tableau des sabotages contre la voie ferrée 1<sup>er</sup> semestre 1959.

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 الألغام 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.

أ. انعكاسات معركة سكة الحديد على النشاط الاقتصادي:

جل التقارير الإدارية الفرنسية أجمعت على أنه بسبب انعدام الأمن على الخطوط الحديدية قلت الحركة التجارية<sup>21</sup> وبقي التجار في منازلهم<sup>22</sup>، وفي إحصائيات مقدمة من ميناء وهران تخص البقوليات التي تم تصديرها والتي دخلت عبر سكك الحديد.

صادرات ميناء وهران من البقوليات.

| الفاصوليا (قنطار) | عدس (قنطار) | حمص (قنطار) | البازلاء المستديرة (قنطار) | البازلاء (قنطار) | الفترة    |
|-------------------|-------------|-------------|----------------------------|------------------|-----------|
| 40.519            | 126.983     | 34.159      | 7.717                      | 475              | 1956/1955 |
| 27.918            | 60.269      | 48.458      | 7.505                      | 613              | 1957/1956 |
| 6.134             | 38.251      | 12.465      | 3.862                      | 250              | 1958/1957 |
| 22.860            | 11.879      | 5.548       | 909                        | 78               | 1959/1958 |

المصدر:

ARCHIVE WILAYA DE MOSTGANEM (boite 64), tableau comparatif des exportations effectuées par le port d'Oran : exportations de légumes décès par le port d'Oran.

من خلال الجدول يظهر جليا تراجع السلع التي تدخل إلى ميناء وهران عبر خطوط السكة الحديد، بداية من موسم 1956/1955 وهي الفترة التي انطلقت فيها هذه المعركة لتواصل السلع التجارية المتمثلة في البقوليات تراجعها عبر ميناء وهران في السنوات اللاحقة وخصوصا موسوم 1959/1958، هذه السنة التي بلغت فيها تخريبات القطارات ذروتها خصوصا على الخط الحديدي الرابط بين ميناء وهران والجزائر العاصمة، المخصص لمثل هذا النوع من السلع.

السلع التجارية الثانية والتي تأثرت بمعركة سكة الحديد وتراجع دخولها إلى الميناء هي الحلفاء، وكان الخط الحديدي الرابط بين ميناء وهران وكولومب بشار أبرز الخطوط التي كانت تنقل هذه السلع إلى الميناء وهذا حجم دخولها في الفترة الممتدة ما بين 1949 إلى غاية سنة 1959 م. حجم كميات الحلفاء التي دخلت إلى ميناء وهران

| الموسم    | كمية الدخول إلى ميناء وهران ( بالطن ) |
|-----------|---------------------------------------|
| 1951-1949 | 44 طن                                 |
| 1952      | 13 طن                                 |
| 1953      | 13 طن                                 |
| 1955-1954 | 16 طن                                 |

## المصدر:

ARCHIVE WILAYA DE MOSTGANEM (boite 60), tableau comparatif des exportations effectuées par le port d'Oran : exportations de l'alfa décès par le port d'Oran.

والجدول يؤكد أن كميات الحلفاء الداخلة إلى ميناء وهران تناقصت بشكل رهيب، فمثلا الفترة الواقعة ما بين 1949 إلى غاية 1951 وفي ظرف سنتان دخل إلى ميناء وهران ما حجمه 44 طن من الحلفاء مخصصة للتصدير، إلا أنه وفي الفترة ما بين 1956 إلى غاية 1959 وفي ظرف ثلاث سنوات دخل إلى ميناء وهران ما حجمه 11 طن فقط، وهذا ما يدل على أن القطارات المخصصة لنقل هذا النوع من السلع التجارية قد تعرضت للتخريب، وكما تطرقت إليه سابقا فإن الخط الحديدي الرابط بين وهران وكولومب بشار والمار على سعيده كان مخصصا لمثل هذا النوع من السلع.

الخط الحديدي الرابط بين بشار ووهران والذي لعب دورا تجاريا في نقل مادة الفحم إلى الموانئ الشمالية خاصة ميناء وهران أثر بصورة كبيرة على كميات نقل هذه المادة بسبب الاستهداف المتكرر للخط الحديدي، وهذا الجدول يوضح نسبة استهلاك الفحم الجزائري (1955-1960):

## نسبة استهلاك الفحم الجزائري في أوروبا 1955-1960

| السنوات | 1955 | 1956 | 1957 | 1958 | 1959 | 1960 |
|---------|------|------|------|------|------|------|
| النسبة  | %45  | %37  | %26  | %19  | %17  | %17  |

المصدر: محمد برشان، الحياة الاجتماعية والاقتصادية والثقافية في منطقة بشار، 2012-2013، ص286

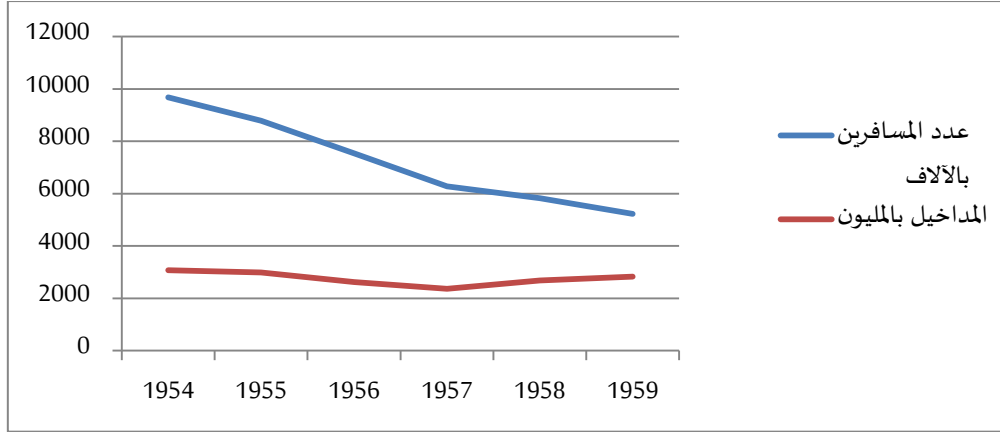
ويلاحظ من أرقام الجدول تراجع نسب استهلاك الفحم الجزائري في شمال الجزائر والدول الأوروبية سنة بعد سنة، فالهجمات المتكررة على الخط الحديدي في إطار معركة سكة الحديد جعلت شركات نقل الفحم عبر سكة الحديد وهران-كولومب بشار تقلل من كميات الإنتاج وكذا من كميات نقل الإنتاج بسبب الوضع الأمني المتدهور، ومن أهم الشركات المتضررة بهذه المعركة شركة مناجم الجنوب الوهراني " H.S.O "، التي دخلت في أزمة مالية حادة طيلة مراحلها الأخيرة من الاستعمار ونقصد بها سنوات 1957 إلى غاية الاستقلال<sup>23</sup>

ومن الانعكاسات الخطيرة لمعركة سكة الحديد بالقطاع الوهراني هي الآثار المترتبة على حركة المرور والسير بعد استهداف الخط الحديدي بالتخريب، ففي الغالب يقوم عمال شركة السكة الحديد بتوقيف الحركة التجارية لفترات معينة حتى يتم إصلاح الأضرار وهذا يعني خلط في مواقيت وصول القطارات ومواعيد انطلاقها، وهذا ما سبب خسائر فادحة للتجار وفساد بعض السلع وما يعني به هو تعرض التجار إلى خسائر مادية جراء توقف حركة سير القطارات<sup>24</sup>.

## ب. انعكاسات معركة سكة الحديد على حالة الكولون النفسية:

من أهم الآثار التي خلفتها معركة سكة الحديد هي انعكاساتها على الحالة النفسية للكولون والإدارة الفرنسية، فالهجمات المتكررة على الخطوط الحديدية إلى جانب تأثيراتها على الحياة الاقتصادية أثرت كذلك على السكينة العامة والهدوء النفسي للكولون وأدخلت الإدارة الفرنسية في مشاكل إدارية كبرى<sup>25</sup>، فالتقارير أكدت على أن الشعور بالقلق لدى عمال السكة الحديد جعلهم يوقفون الحركة التجارية ويغلقون الخط الحديدي مؤقتا<sup>26</sup> ما بين محطة زوج بغال ونمورس (الغزوات)<sup>27</sup>، في الوقت نفسه قلت حركة السكان المعتمدين على القطارات للتنقل.

## حركة النقل للمسافرين عبر الخطوط الحديدية ومداخلها 1959-1955



المصدر: GGA, tableau de l'économie algérienne, statistique générale de l'Algérie 1960, p188.

إن الرسم البياني حسب إحصائيات الحكومة العامة بالجزائر لسنة 1960م 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 أمناً، كما يلاحظ كذلك تراجع مداخل شركة سكة الحديد وذلك راجع إلى تناقص اقتناء التذاكر بسبب قلة حركة السفر، ولكن يلاحظ في المداخل أنها ارتفعت منتصف سنة 1957 رغم بقاء معدل حركة النقل في تناقص، وذلك راجع حسب رأي الخاص إلى رفع سعر التذكرة لتعويض النقص الحاصل في قلة اقتناءها.

ومع تراجع الحالة النفسية لعمال شركة السكة الحديد، لم يكن الحل إلا إرسال برقية استنكار إلى الحكومة العامة يعبرون فيها على سخطهم وتدميرهم من الهجمات المتكررة على القطارات وهذا ملخص البيان:

- كل يوم تزداد الهجمات الإجرامية ومزيد من الحداد على الشركة.
- كل يوم أسماء جديدة من الضحايا، وكل يوم عمال يسجلون أنفسهم في قوائم الشركة لضمان استمرارية العمل التجاري.<sup>28</sup>

وفي الوقت نفسه وضع الإتحاد النقابي لعمال السكة الحديد<sup>29</sup> المستنكرون للهجمات على القطارات أن وسائل الحماية مهمة ولكن هذه الإجراءات على حد تعبيرهم هي إجراءات بسيطة، يجب اتخاذ تدابير جديدة والمقصود هنا التدابير النفسية معاقبة مرتكبي هذه الهجمات في الحال.<sup>30</sup>

كما بعث رئيس بلدية سعيدة السيد فرنسوا بايل " FRANCOIS BAYLE " برقية استنكار هو الآخر إلى مقر الحكومة العامة في الجزائر العاصمة وباريس، بعد الهجمات المتكررة للخط الحديدي الرابط بين وهران وبشار المار على سعيدة، هذا الأمر جعل محافظ القطاع الوهراني السيد لامبرت "LAMPERT" يقوم بزيارة مع قائد الجيش الفرنسي إلى الناحية مع وعود باتخاذ التدابير العاجلة والمناسبة لحماية المصالح التجارية للفرنسيين.<sup>31</sup>

## 5. التدابير العسكرية الفرنسية لحماية سكك الحديد:

تعتبر شبكة السكة الحديدية من أضعف النقاط<sup>32</sup>، ومهمة حراستها وحمايتها من أصعب المهام الذي كلف بها الجيش الفرنسي ونظرا للدور التجاري والإستراتيجي الذي تلعبه خطوط السكة الحديدية بالقطاع الوهراني رفع الجيش الفرنسي تحدي خاص في مواجهة معركة سكة الحديد لذلك وزع مهامه بين اتخاذ إجراءات استباقية لحماية القطارات وبين مهام التدخل المباشر للحماية.

## 1.5 تشديد إجراءات الحماية والمراقبة:

- تمثلت الإستراتيجية العسكرية الأولى في اتخاذ تدابير وقرارات تنوعت بين الإدارية من طرف مؤسسة السكة الحديد الجزائرية وبين قرارات الجيش الفرنسي، ومن بينها:
- إلغاء القطارات التي تنطلق ليلا لصعوبة حمايتها<sup>33</sup>، ومن الأمثلة على ذلك قيام إدارة مؤسسة السكة الحديد بإلغاء قطار السلع<sup>34</sup> الذي ينطلق من وجدة ويصل على الساعة التاسعة ليلا إلى تلمسان<sup>35</sup>.
  - تلوين القضبان الحديدية باللون الأحمر لاكتشاف الألغام<sup>36</sup>، ومن الأمثلة على ذلك تلوين القضبان الحديدية باللون الأحمر من تلمسان إلى مغنية<sup>37</sup>.
  - تحريم المناطق التي شهدت عمليات تخريب للسكة الحديد وتفجير للقطارات<sup>38</sup>، ومن الأمثلة على ذلك تطبيق حظر التجوال على السكان في حدود مسافة 50 متر على جانبي القضبان الحديدية، على خط وهران-وجدة في النقاط الكيلومترية (18-40-70)، وكذلك خط السينيا-عين تموشنت (10-60)<sup>39</sup>.
  - حماية القطارات بعساكر فرنسيين، 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<sup>40</sup>.
  - وضع عربات مملوءة بالرمل<sup>41</sup> في مقدمة القطار، وتعتبر هذه العربات عربات دفاع ضد التفجيرات المحتملة ضد القطار<sup>42</sup>.
  - وضع الجنود على حواف الخطوط الحديدية بمسافة من كيلومتر إلى ثلاث كيلومترات<sup>43</sup>، فلحماية 4500 كم من القضبان الحديدية الهامة بالقطاع الوهراني يجب على القيادة العسكرية الفرنسية حماية 7500 نقطة<sup>44</sup>.
  - تقنيات خاصة مثل تعزيز قدرة المكابح الخاصة بالقطار على التوقف بمجرد ملاحظة تلف القضبان<sup>45</sup>.
  - القيام بدوريات خاصة ليلا ونهارا بمحاذات الخطوط الحديدية باستخدام الشاحنات العسكرية أو سيراً على الأقدام<sup>46</sup>.
  - ظهور وحدة عسكرية جديدة داخل الجيش الفرنسي كانت كنتيجة لمعركة سكة الحديد ما يسمى وحدة البحث والتصدي للتخريب (BRCS)<sup>47</sup>، خصصت هذه الوحدة لمكافحة التخريبات التي استهدفت السكك الحديدية والقطارات وكان ظهورها بالقطاع الوهراني في 19 أكتوبر 1956م وجاء ذلك بعد تصريح الجنرال "جوهو" قائد سلاح الطيران بالجيش الفرنسي الذي قال عن القطاع الوهراني: "المنطقة أصبحت ملوثة بشكل خاص في الآونة الأخيرة"<sup>48</sup>، اعتمدت هذه الوحدة على سلاح الطيران لمراقبة السكة الحديد والتصدي للتخريب على غرار الوحدات الأخرى.
  - وحدة أخرى ظهرت داخل الجيش الفرنسي وكان لها الدور الكبير في حماية السكة الحديد، وهذه الوحدة تابعة لفرق المشاة تعتمد في حمايتها للسكة الحديد على قطار كاسح يكتشف الألغام، هذه الوحدة ستخصص لها عنصرا مستقلا نظرا لدورها في معركة سكة الحديد.
- بالرغم من هذه الإجراءات المتخذة من قبل إدارة السكة الحديد وكذا القيادة العسكرية الفرنسية إلا أن معركة سكة الحديد تواصلت وذلك باعتراف القادة الفرنسيين أنفسهم، 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"<sup>49</sup>، 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..."<sup>50</sup>.

وبالنسبة للعربات المملوءة بالرمل والتي كانت في مقدمة القطار لحمايته من الألغام فإن المجاهدين وكما رأينا اتبعوا أسلوباً جديداً قائم على الألغام المتحكم فيها عن بعد، هذه الإستراتيجية المتبعة جعلت من عربات الحماية سياسة غير مجدية.

كما أن معركة سكة الحديد كان لها انعكاسات على مشروع شال العسكري، فالإحصائيات تقول أن هنالك 30 ألف جندي مخصص لحماية القناطر والسكك و130 ألف آخرون في مراكز الكادرياج، فكيف سيطبق شال برنامجه العسكري وأغلب الجيش خصص لحماية السكة والمنشآت القاعدية<sup>51</sup>، ولتجاوز هذه الإشكالية المطروحة حاولت قيادة الجيش الفرنسي إعادة النظر في عدد القوات المخصصة لحراسة السكة الحديد، من خلال نظام التهئية القائم على توفير الجو المناسب للقطارات وتعزيز الأمن دون الحاجة إلى مرافقين، وبالتالي تقليص حجم الجنود واستغلالهم في مهام العمليات التمشيطية الكبرى<sup>52</sup>.

## 2.5 القطار المدرع الكاشف للألغام:

لمعركة سكة الحديد انعكاسات في ظهور تقنيات جديدة للحماية من بينها ما عرف بالقطار المدرع أو القطار الكاشح الذي يكتشف الألغام وترتكز مهمته الأساسية على فتح المسارات قبل انطلاق القطار الرئيسي من محطته<sup>53</sup>، ويعتبر القطار المدرع أو الكاشح أول إستراتيجية تبناها الجيش الفرنسي في معركة السكة الحديدية<sup>54</sup>. كان القرار بإنشاء هذا النوع من القطارات بتاريخ 10 أكتوبر 1956، ويتحدد مهامه الرئيسية في نقطتين هما:

- حماية السكة الحديد واتخاذ إجراءات ضد المتمردين واكتشاف الألغام.
  - التوجه بسرعة إلى أماكن التخريب وجلب فرق الإصلاح، من موظفين والتقنيين<sup>55</sup>.
- أما المخطط الشكل للقطار المدرع فيحتوي على:

### 1- الحماية:

يتم عمل صفائح معدنية على العربات 1-3-4-6، وعربة لإطلاق النار ويكون على شكل معدني وطبقة من أكياس الرمل بالأسفل.

### 2- الأشخاص:

أ- المتخصصون في الإصلاح: أشخاص كلفوا بمهام محددة يعملون في شركة سكة الحديد ( سائقين ومجموعة من الضباط).

ب- المتخصصون في المعركة: يقصد بالمعركة ( معركة سكة الحديد )، وينقسم المتخصصون فيها إلى قسمين يصل أقصى عددها إلى 30 فرد.

القسم الأول: - قائد القطار المدرع.

- مكلف بالإشارة

- مكلف بالأسلحة الأوتوماتيكية وعربة إطلاق النار.

القسم الثاني: - قسم التدخل المحيط بالقطار.

### 3- التسليح:

أ- أسلحة الأفراد:

- أسلحة شخصية وجماعية.

- بندقية قاذفة للقنابل.

- قنابل يدوية.

## ب- سيارات إطلاق النار (أسلحة مركبة بالقطار):

- ثلاث أسلحة منبهة من نوع ( M de 30, F.M 24.29 ).

- سلاح إطلاق مائل من نوع ( M.60 ).

- قنبلة إطلاق من نوع ( Fluvial )<sup>56</sup>.

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 "<sup>57</sup>، 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 الكاسح بغليزان وقبله يلتقي هذا القطار مع القطار الكاسح بالشلف (ORLEANSVILLE)، وهكذا حتى نصل إلى الجزائر بسلسلة متواصلة، وفي نفس الوقت القطار الكاسح في باريقوا يمر عبر وادي فرقوق لتوفير الحماية لخط كولومب بشار-وهران.<sup>58</sup>

تقرير آخر مهم نشرته نفس الجريدة في عددها الصادر يوم 16 أفريل 1956 جاء تحت عنوان " من توران ( صبرة ) إلى مغنية عبر السكة الحديدية "<sup>59</sup>، خصص القطار الكاسح عبر هذا الخط لفتح المسار من تلمسان إلى توران ( صبرة ) ويغادر محطة صبرة قبل ساعة من انطلاق القطار من تلمسان.<sup>60</sup>

أما التقرير الثالث فكان أكثر تفصيلا لعمل القطار الكاسح وهذه المرة عبر خط زوج بغال-نمورس (الغزوات) في العدد الصادر يوم 5 ماي 1956<sup>61</sup>، حيث يتم فتح المسار بقطار كاسح قبيل دقائق من وصول قطار السلع، ينتقل مع القطار الكاسح 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.<sup>62</sup>

كما كشفت التقارير على نجاح القطار المدرع في التقليل من الهجمات على سكة الحديد فنعطي 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 تمكن من صد الهجمات رغم وابل النيران من طرف المجاهدين.<sup>63</sup>

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 "<sup>64</sup>.

ولكن وعلى حسب الشهادات الحية فإن المجاهدين تمكنوا من ابتكار طرق جديدة للتخلص من القطار الكاسح<sup>65</sup> 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.

## 4. خاتمة:

عالجت هذه الدراسة نوعا من المعارك التي شهدتها جيش التحرير الوطني ضد الخطوط الحديدية، معركة سكة الحديد التي استهدفت الخطوط الحديدية بالتخريب كان لها انعكاسات على الاقتصاد وعلى الكولون ومن هذا

المنطلق تدخل الجيش الفرنسي للحماية، وقد توصلنا في الأخير لمجموعة من الاستنتاجات والتي يمكن حصرها في النقاط التالية:

- عمليات التخريب التي طالت الخطوط الحديدية تعرف تاريخيا بمعركة سكة الحديد.
- الخطوط الحديدية بالقطاع الوهراني التي استهدفتها معركة سكة الحديد نجد ( الخط الحديدي وهران-الجزائر، الخط الحديدي وهران-وجدة، الخط الحديدي وهران-بشار، الخط الحديدي تلمسان-نمورس).
- أثرت معركة سكة الحديد على النشاط الاقتصادي للكلون بالقطاع الوهراني، بل تعداه إلى الانعكاسات النفسية عليهم.
- اتبع الجيش الفرنسي استراتيجية خاصة لحماية الخطوط الحديدية حيث تنوعت اجراءاته بين القرارات الإدارية وإجراءات أخرى كانت تعتمد على القوة العسكرية.
- من أهم الإجراءات العسكرية المتبعة استحداث القطار المدرع الذي يفتح المسارات قبيل انطلاق القطار الرئيسي.

## 5.الهوامش:

- <sup>1</sup> - هشام خضر، حرب العصابات تشي جيفارا-ماوتسي تونغ، ط1، مركز الشرق للنشر والتوزيع، الجزائر، 2013، ص 144.
- Christian Bachelier, « La SNCF sous l'Occupation allemande 1940-1944 », Rapport documentaire, 1996, p.23.
- <sup>2</sup> - l'écho d'Oran, n : 30531, samedi 5/5/1956, p1.
- <sup>3</sup> - جريدة المجاهد، في كل ميدان معركة ( معركة سكة الحديد )، العدد 31، السبت 1 نوفمبر 1958، ص12.
- <sup>4</sup> - l'écho d'Oran, n : 30531, op cit, p.2.
- <sup>5</sup> - هشام خضر، المرجع السابق، ص77.
- <sup>6</sup> - جريدة المجاهد، الصفحة الافتتاحية للجريدة، العدد 76، الإثنين 5 سبتمبر 1960، ص1.
- <sup>7</sup> - Henri Alleg, la guerre D'Algérie, tom 2, temps actuels, paris, 1981, p.118.
- <sup>8</sup> - جريدة المجاهد، في ميدان الحرب الاقتصادية، في ميدان الحرب الاقتصادية ( رؤوس الأموال التي تنتظر السلم)، العدد 63، 7 مارس 1960، المصدر السابق، ص 5.
- <sup>9</sup> - قامت الإدارة الفرنسية بربط مناطق النشاط الاقتصادي للجزائر ( مناجم، مزارع...) بأهم المناطق الرئيسية القريبة منها كالموانئ وذلك عبر شبكة من السكك الحديدية. ينظر: عميرايي أحيدة، آثار السياسة الاستعمارية والاستيطانية في المجتمع الجزائري (1830-1954)، المركز الوطني للدراسات والأبحاث، الجزائر، 2007، ص68.
- <sup>10</sup> - علي نهاري، إستراتيجية معركة السكة الحديدية خلال حرب التحرير الجزائرية ( الولاية الخامسة نموذجاً )، مكتبة الرشاد للطباعة والنشر والتوزيع، ط1، الجزائر، 2010، ص9.
- <sup>11</sup> - علي نهاري، المرجع السابق، ص9.
- <sup>12</sup> - أفتتح هذا الخط يوم 11 جوان 1863 ينظر: Maurice Antoine Bernard, les chemins de fer algériens, thèse pour le doctorat : science politique et économiques, université de paris, année 1913, p.25.
- <sup>13</sup> - Service historique de l'Armée de terre ( 1h 1919 ) : carte du réseau, portion de ligne les plus sensible depuis le 1 er juin 1958.
- <sup>14</sup> - بدأ العمل على هذا الخط في 21 أبريل 1910. ينظر: Maurice Antoine Bernard, les chemins de fer algériens, op cit, p.18.
- <sup>15</sup> - SHAT ( 1h 1919 ) : carte du réseau, op cit.
- <sup>16</sup> - أفتتح هذا الخط سنة 1887م. ينظر: Maurice Antoine Bernard, les chemins de fer algériens, op cit, p.20.
- <sup>17</sup> - جريدة المجاهد، في كل ميدان معركة ( معركة سكة الحديد )، العدد 31، السبت 1 نوفمبر 1958، ص12.
- <sup>18</sup> - SHAT ( 1h 1919 ) : carte du réseau, op cit.

<sup>19</sup> - علي نهاري، المرجع السابق، ص 25.

<sup>20</sup> - المرجع نفسه، ص 33.

<sup>21</sup> - رغم التصريحات التطمينية من المدير العام لشركة النقل السيد " PAUL JUSSEAU " والذي قال بأن معدل الحركة التجارية في سنتي 1952-1953 هو نفسه المعدل سنة 1957، لكن الإحصائيات المقدمة من مختلف القطاعات التجارية والصناعية تؤكد أن حركة النقل قلت بشكل كبير. ينظر: Rapport présente a monsieur le ministre de l'Algérie par Paul JUSSEAU directeur des chemins de fer Algérie, op cit.

<sup>22</sup> - l'écho d'Oran, n : 30621, Dimanche 19 et lundi 20/8/1956, p.6.

<sup>23</sup> - محمد برشان، الحياة الاجتماعية والاقتصادية والثقافية في منطقة بشار ( 1903- 1962 )، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه تاريخ حديث ومعاصر، كلية العلوم الانسانية والحضارة الاسلامية، جامعة وهران، 2012-2013، ص 286.

<sup>24</sup> - l'écho d'Oran, n : 31096, op cit, p.8.

<sup>25</sup> - علي نهاري، المرجع السابق، ص 10.

<sup>26</sup> - لتعويض خدمة القطارات قررت شركة السكة الحديد تعويض قطار زوج بغال-نمورس بخدمة الحافلات، في الوقت نفسه أعلنت شركات الملاحة المرتبطة بميناء نمورس ( الغزوات ) أعربوا عن تفهمهم الكبير لتوقيف خدمة القطارات ما بين نمورس-زوج بغال، ولتعويض خسائر الشركة قامت بزيادة رحلات سفن الشحن إلى وهران وفرنسا.

<sup>27</sup> - l'écho d'Oran, n : 30626, dimanche 26 et lundi 27 aout 1956, p.6

<sup>28</sup> - l'écho d'Oran, n : 31435, dimanche 29 et lundi 30 mars 1959, p.7.

<sup>29</sup> - قام الإتحاد النقابي لعمال السكة الحديد بتوجيه ممثلين عنه إلى الحكومة العامة بالجزائر العاصمة والتقوا مع ممثل الحكومة السيد " DELOUVRIER "، وأثناء هذه الزيارة طالب العمال بضرورة تكثيف وتعزيز وسائل حماية السكة الحديد. ينظر: l'écho d'Oran, n : 31386, samedi 31 janvier 1959, p.8.

<sup>30</sup> - ibid.

<sup>31</sup> - علي نهاري، المرجع السابق، ص، ص 26، 27.

<sup>32</sup> - Christian Bachelier, op cit, p.23.

<sup>33</sup> - علي نهاري، المرجع السابق، ص 10، ينظر كذلك: جريدة المجاهد، العدد 31، ص 9.

<sup>34</sup> - تعرض قطار السلع رقم 4124 لعمليتان تخريبيتان في ظرف 15 يوم. للمزيد ينظر الجدول الكرونولوجي لمعركة سكة الحديد للخط الرابط بين وهران-وجدة.

<sup>35</sup> - l'écho d'Oran, n : 30645, Dimanche 16 et lundi 17/09/1956, p.7.

<sup>36</sup> - SHAT (1h 1919), lettre N : AR, 2.1/194 de le direction générale des C.F.A, 28 decembre 1957.

<sup>37</sup> - المنظمة الوطنية للمجاهدين لولاية تلمسان، المصدر السابق، ص 10.

<sup>38</sup> - جريدة المجاهد، في كل ميدان معركة ( معركة السكك الحديدية )، المصدر السابق، ص 9.

<sup>39</sup> - l'écho d'Oran, n : 31579, mardi 15 septembre 1959, p.8.

<sup>40</sup> - SHAT (1h 1919) : (annexe) le général de corps d'armée gambiez, op cit.

<sup>41</sup> - يقول العقيد لطفي قائد الولاية الخامسة التاريخية أن الجيش الفرنسي ولشدة ما تعرض له من خسائر بسبب الألغام، أصبح لا يتحرك في جهة 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، المصدر السابق، ص 8.

<sup>42</sup> - شهادة بالي بلحسن، المصدر السابق.

<sup>43</sup> - صرح الجنرال " GOUON " قائلا: " يجب تجنيد قرب السكة الحديدية جنديا لكل مسافة على الخط لضمان وصول القطار بسلامة، وعلى سبيل المثال وحدة من العساكر بقيادة الملازم " NAVARRO " تكلف بمهام حراسة خط السكة الحديدية وجسر سيدي مجاهد وهذا الفوج مكون من اربعة جنود. ينظر: علي نهاري، المرجع السابق، ص 16.

<sup>44</sup> - علي نهاري، المرجع السابق، ص 9.

<sup>45</sup> - SHAT (1h 1919), lettre N : AR, 2.1/194, op cit.

<sup>46</sup> - ib id.

- SHAT ( 1h 1919 ) : (annexe) le général de corps d'armée gambiez, op cit.

<sup>47</sup> - ظهرت هذه الوحدة في 28 ماي 1956 م تابعة ل سلاح الجو الفرنسي. ينظر: Raymond Noël, Edouard Chollier, Roger Dejean, Claude Merviel, « les brigades de recherche et de contre sabotage (BRCS) en Algérie 1956-1962, presses universitaires de France, 2002/4 n : 208, p. 92.

<sup>48</sup> - Raymond Noël, Et d'autres, op cit, p.92.

<sup>49</sup> - جريدة المجاهد، في كل ميدان معركة ( معركة السكك الحديدية )، المصدر السابق، ص.9.

<sup>50</sup> - المصدر نفسه، ص.9.

<sup>51</sup> - لطفي دباغين، الثورة في ولاية وهران، المصدر السابق، ص.7.

<sup>52</sup> - SHAT (1h 1919) : le général de corps d'armée GAMBIEZ commandant la région territoriale et le corps d'armée d'Oran, escorte des trains, n : 968, 4 juin 1959.

<sup>53</sup> - l'écho d'Oran, n : 30531, op cit, p.2.

<sup>54</sup> - SHAT (1h 1919), lettre N : AR, 2.1/194, op cit.

<sup>55</sup> - SHAT ( 1H 2634 ), création d'un train blindé, note de service n: 13.934. EN.10/4/OPA du 10 octobre 1956.

<sup>56</sup> - ib id.

<sup>57</sup> - l'écho d'Oran, n : 31815, mercredi 15/06/1960 , p.12.

<sup>58</sup> - ib id.

<sup>59</sup> - Maurice Maurin, Tlemcen, vill-frontière 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.

<sup>60</sup> - ib id

<sup>61</sup> - l'écho d'Oran, n : 30531, op cit, p.2.

<sup>62</sup> - ib id, p.2.

<sup>63</sup> - 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 .

<sup>64</sup> - l'écho d'Oran, n : 311166, mardi 20 mai 1958, p.10.

<sup>65</sup> - ابتكر المجاهدون طريقة جديدة في وضع الألغام، حيث كانوا يغلفونها بأقفال حديدية وذلك لتفادي القطار 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، ص.25.