

**قراءة في تقرير للدرك الوطني الفرنسي، عن حيثيات انقلاب قطار البضائع
بين مدينتي عين صفراء وبشار سنة 1957**

***Reading in a report: the French National Gendarmerie, on the
reasons for the cargo train coup between the cities of Ain Sefra
and Bashar in 1957***

د. بوترعة علي، أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر، جامعة عباس لغرور خنشلة، الجزائر

Dr. Boutraa Ali: Professor of Modern and Contemporary History, Abbas
Laghrour University, Khenchela, Algeria

Email: alibouteraprof@yahoo.fr

الملخص:

ليس من قبيل الصدف ان يجد الباحث في التاريخ وخاصة تاريخ الثورة الجزائرية، عن حلقة مفقودة من تاريخ الثورة الجزائرية وهو ما نسميه تاريخ ما أهمله التاريخ، ان الوثيقة التي بين ايدينا، لدليل قاطع، انه ما زال هناك وثائق مفقودة من تاريخ ثورتنا المجيدة، سواء عن قصد، او عن غير قصد، فأرشيف الجزائر في فرنسا، باكس بروفانس، او غيرها او حتى عند بعض العائلات الجزائرية، التي ما زالت تخفي أرشيفها عن الباحثين؟ سؤال سيجيب عنه الباحث الجزائري لإظهار الحقيقة بالوثائق. على غرار هذه الوثيقة التي تعالج موضوع، شحت فيه المادة العلمية وهو ما يخص، استراتيجية الثورة لإجهاض، المشاريع الفرنسية والقضاء عليها، فكانت استراتيجية جيش التحرير الوطني للتكيف مع الوضع يتمثل في تخريب طرق المواصلات الفرنسية خاصة طرق السكك الحديدية، من اجل تدمير اقتصاد فرنسا وكذلك عندما ارادت عزل الشعب عن ثورته، وذلك ببناء الاسلاك الشائكة على مستوى الشرق والغرب.

الكلمات المفتاحية: الثورة الجزائرية، الدرك الوطني الفرنسي، السكك الحديدية، المراقبة العسكرية، الغرب الجزائري

ABSTRACT:

It is no coincidence that the researcher in history, especially the history of the Algerian revolution, finds a missing link in the history of the Algerian revolution, which we call the history of what history has neglected. Intentionally, or unintentionally, the archives of Algeria in France, Pax-Provence, or others, or even with some Algerian families, who still hide their archives from researchers? a question that the Algerian researcher will answer to show the truth with documents. Similar to this document, which deals with a topic, in which scientific material was scarce, which is related to the revolution's strategy to abort and eliminate French projects, the strategy of the National Liberation Army to adapt to the situation consisted

in sabotaging French transportation routes, especially railways, in order to destroy France's economy as well as When she wanted to isolate the people from their revolution, by building barbed wire at the level of the East and West.

Keywords: Algerian Revolution, French National Gendarmerie, railways, military surveillance, Algerian West

المقدمة:

شهدت الحدود الجزائرية المغربية عدة معارك بين جيش التحرير الوطني والجيش الفرنسي، واختلفت استراتيجيات الحرب بين الطرفين، كلما تصاعدت الحرب كلما تغيرت طرق واستراتيجيات الحرب، فلا شك ان فرنسا مدعومة بالحلف الاطلسي استعملت جميع الاسلحة، منها حتى المحرمة دوليا، والاسلاك الشائكة، والالغام، فكان على قيادة الثورة، مواجهة المخططات الجهنمية، بمخططات ووسائل ناجعة من بينها تدريب الجنود على استعمال المتفجرات في الاماكن الخاصة، كحرب تفجير السكك الحديدية، واستعمال حرب العصابات في المناطق الجبلية على غرار، جبال الاطلس الصحراوي، خاصة الجنوب الغربي، منطقة العين الصفراء (انظر الملحق رقم 1)(1).

ازدادت المعارك في هذه المنطقة منذ سنة 1956، فكانت الولاية الخامسة، المنطقة الثامنة، اشد المناطق، ضراوة للمعارك(2).

بعد دراستي لجرائم الاستعمار الفرنسي، خلال إعداد شهادة الدكتوراة، وانا ابحت عن الأرشيف، (خاصة الأرشيف المهمل في دائرة العين الصفراء)، فكان لقائي بالأستاذ محمد مدير ملحق متحف المجاهد بالنعامة، يخبرني بان هناك أرشيف، متنوع لمدينة العين الصفراء، وانه ما زال بكرا، وهذا ما استطاع هو إنقاذه من أرشيف هذه المنطقة (عين الصفراء)(3).

¹ - انظر الملحق رقم 1، خارطة الجزائر ابان الاستعمار الفرنسي، خطوط السكك الحديدية سنة 1920.

² - جريدة المجاهد، في كل ميدان معركة (معركة سكة الحديد)، العدد 31، السبت 1 نوفمبر 1958، ص9.

³ - اقليم العين الصفراء، (AIN-SEFRA) تقع المدينة بجنوب غرب الجزائر، معروفة بتاريخها المجيد، وتضاريسها المتنوعة، شهدت ثورات ومعارك متنوعة، يسكنها قبائل لعمور والقصور.

وانا ابحث في هذا الأرشفيف، الذي لم اطلع عليه كلية حتى الآن، عثرت على عدة وثائق هامة، تخدم تاريخ الثورة خاصة وتاريخ الجزائر عامة، ومن بينها هذا التقرير (1).

تقديم الوثيقة (تقرير الدرك الوطني حول الحادث)

يتكون التقرير الرسمي الصادر عن الدرك الوطني الفرنسي بالعين الصفراء، من تسع صفحات (09)، مكتوبة بالآلة الرافقة على وجه واحد، تحت عنوان: الدرك الوطني – عرض حال –

كتب على هامش الصفحة الأولى ما يلي: مرتبة من اعلى الى أسفل كتيبة وهران، فرع عين الصفراء، مركز عين الصفراء، تقرير تحت رقم: 741. 10 سبتمبر 1957. عرض حال، انزلاق قطار، النقطة الكيلومترية 750+524.P.K، الفاعل غير معروف. المتوفى في الحادث: فرانسوا عريف أول كتيبة R.T.S، الجرحى: البير مساعد بالكتيبة R.T.S، وميشال جندي من الدرجة الثانية، كتيبة الهندسة العسكرية، البعثة.

كما كتب على الهامش بالعرض ما يلي: نسخة طبق الأصل مصادق عليها، عين صفراء يوم 18 ابريل 1958. رئيس الوحدة R.D.L، قائد اللواء. ختم وتوقيع. فرقة الدرك الوطني.

تم تقسيم التقرير الى مجموعة عناوين فرعية، كما هو مبين في التقرير على الشكل الاتي:

عرض الحادث من طرف فرقة الدرك الوطني الفرنسية المختصة وهم على التوالي: الموقعون على التقرير: رايموند، ولوسيان، وبيار من كتيبة الدرك الوطني بالعين الصفراء.

تقديم الحادثة، حالة الاماكن، الاجراءات المتخذة، فعليا، الاستجابات كل من: نائب رئيس السكة الحديدية بالعين الصفراء، سائق الديزل، قائد القطار، قائد فرقة المراقبة (باتروي)، سائق الديزل الثاني المرافق، الجرحى المصابون، مفتش النقل بالسكك الحديدية بالعين الصفراء، رئيس المخزن بمحطة العين الصفراء، الفرقة العسكرية المرافقة للقطار، مراسلات الجهات المعنية، هوية الضحية، هوية المصاب، الشهادات الطبية من الطبيب العسكري للمصابين، نسخة من شهادة الوفاة للمتوفى (2).

¹ - عبد الوهاب شلالي. دور عمال المناجم الجزائرية في ثورة التحرير الجزائرية (1954-1962)، اطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراة علوم في التاريخ الحديث والمعاصر، اشراف عبد الكريم بوصفصاف، كلية العلوم الانسانية والعلوم الاجتماعية، جامعة منتوري قسنطينة. 2010-2011، ص.ص. 274-276.

² - هشام خضر، حرب العصابات تشي جيفارا -ماوتسي تونغ، ط1، مركز الشرق للنشر والتوزيع، الجيزة، 2013، ص.ص. 140-144.

كتب في آخر التقرير نسخة مطابقة للأصل عين الصفراء يوم: 13 سبتمبر 1957، مسؤول ضابط الحالة المدنية. بالعين الصفراء، اسمه كراغيا. كاتب ومسجل شهادة الوفاة.

1- التقييم العام للحادثة من طرف الدرك الوطني من أجل فتح التحقيق

■ في هذا اليوم العاشر من شهر سبتمبر عام ألف وتسعمائة وسبعة وخمسون 10 سبتمبر 1957، على الساعة الثانية عشرة. نحن الموقعون أدناه: روتاوك ريموند، هنريك لوسين، شازيل بيبير، من فرقة الدرك الوطني الفرنسي. M.D.L.C OPJA.

نحن فرقة الدرك الوطني مشاة متنقلة على الأقدام الموجودة بمدينة عين الصفراء (المنطقة العسكرية في عين الصفراء). سنقوم بالإبلاغ عن العمليات التالية. التي سنحقق فيها، مرتدين الزي العسكري ووفقاً لأوامر قادتنا. تم إخطار كتيبتنا هاتفياً من قبل القائد العسكري لمحطة عين الصفراء، بأن قطار الشحن الخاص تحت رقم S.367 عين الصفراء - كولومب بشار⁽¹⁾ كان على الساعة 11:20 صباحاً بين محطتي عقلات Des OGLATS وضاية الكرش Dayet-EL-KERCH، في النقطة الكيلومترية 750 + 524 P.K، وفقاً للمعلومات الأولية، كان هناك قتيل وجريحان، الثلاثة من الجنود الأوروبين.

- كل من وصلات الديزل وإحدى عشرة قاطرة خرجت عن مسارها
- أسباب هذا الانحراف (التفجير) عن المسار غير معروفة، ولكن لا يستبعد أن يكون عملاً تخريبياً مس السكة الحديدية مستحيل.
- بعد الظهر، ذهبنا إلى مكان الحادث برفقة عنصر مدرع من أسراب B4، من الدرك المتنقل و عند وصولنا في الساعة 14:30 مساءً، وجدنا فنيي السكك الحديدية وهم فريقاً من صانعي الطرق تحت إشراف أوامر من رئيس الوحدة، الكانتون FENOY والقوات المتمركزة في محطتي⁽²⁾

¹ - كولومب بشار: المعروفة اليوم بشار تقع بالجنوب الغربي للجزائر، دخلها الاستعمار الفرنسي عام 1909، يسكنها قبائل ذوي منبع وأولاد جريز، حاربت الاستعمار الفرنسي من جبال الأطلس الصحراوي مثل جبل قروز.

² - منطقة العقلات: هي منطقة تقع جنوب غرب مدينة العين الصفراء، أنشأ بها الاستعمار الفرنسي محطة قطار ثانوية، وتكنة عسكرية متنقلة، لمراقبة السكة الحديدية الرابطة بين وهران، عين الصفراء، جنين بورزق، كولومب-بشار وجبل زريف الذي يقع على يسار طريق السكة الحديدية، عين صفراء بشار (انظر الخريطة، الملحق 1)

OGLOTS العقلات وجنين بورزق **Djénine Bou -Rezg** ⁽¹⁾، المحتلتين في تفريغ العرب
رقم 16 تحت رقم. 89.275 التي تحتها جثة جندي عالقة .

- هذا هو العريف الرئيسي فرانسوا ريموند من الكتيبة العسكرية رقم: **I / 6 R** المتمركزة في
عين الصفراء. وكان الجرحى وعددهم جنديين من فرقة الهندسة العسكرية. رقم 6/1 و 54/3،
قد نقلوا بسيارة إسعاف إلى مستوصف غارنيسون (الثكنة العسكرية) المتمركزة في عين صفراء .
- بعد وقت قصير من وصولنا، تم نقل الضحية، التي تم تحريرها من تحت أنقاض العرب، إلى
مشرحة بمستشفى عين صفراء.
- ننتقل إلى النتائج التالية:

2- مكان الحادث:

- وقع الحادث في: النقطة الكيلومترية 750 + P.K. 524 من خط سكة حديد وهران، كولومب-
بشار. بين المحطات وصولا الى العقلات وضاية الكرش، التابعة لاقليم العين الصفراء.
- تقع هذه النقطة على بعد 34 كيلومتراً جنوب-جنوب غربي عاصمة عين الصفراء .
- عند هذه النقطة ظهر خط السكة الحديد بآثار مستقيمة. الرؤية جيدة على كلا الجانبين .
- عند النقطة الدقيقة للحادث، تم ربط خط السكة الحديد عند 0 متر، 80 متر. يمتد على طول
صحراء كاملة يحدها من اليمين (اتجاه عين صفراء - كولومب - بشار، بجبل امزي⁽²⁾) (حوالي
ثلاثة كيلومترات وعلى اليسار (نفس اتجاه السفر) بجبل زريف⁽³⁾)، على بعد حوالي أربعة
كيلومترات.

¹ - مدينة اجنين بورزق: بلدية تابعة لولاية النعامة، كانت مركز عبور للمجاهدين بحكم قربها من جبال الاطلس الصحراوي،
معقل الثوار منذ 1956. شهدت معارك كبرى كمعركة جبل مزي.. (انظر مقال الاستاذ، عبد القادر خليف، استاذ التاريخ بجامعة
وهران2، احمد بن بلة، قراءة في التقرير العسكري الفرنسي لمعركة مزي، مجلة، عصور جديدة -المجلد8-العدد 1، ماي
2018/2017.ص.ص.192-209.

² - جبل مزي: احدى جبال الاطلس الصحراوي تضاريسه الوعرة، يقع ببلدية جنين بورزق ولاية النعامة، يقع يمين السكة
الحديدية، بشار وهران بحوالي 3 كم. وكذلك يمين الطريق الوطني رقم 6، جنوب مدينة العين الصفراء.بحوالي 60كم(انظر
الملحق رقم:2)

³ - جبل زريف: احدى جبال الاطلس الصحراوي تضاريسه الوعرة، يقع ببلدية جنين بورزق ولاية النعامة، يقع يسار السكة
الحديدية بشار وهران، ويسار الطريق الوطني رقم 6. جنوب مدينة العين الصفراء بحوالي 55كم (انظر الملحق رقم: 1)

- يبعد طول الطريق الوطني رقم 6 عن خط السكة الحديد حوالي 10 أمتار إلى يسار عين صفراء - كولومب بشار.
- يقع خط الهاتف بين خط السكة الحديد والطريق الوطني رقم 6.
- يوجد ثلاثون من البدو أو غيرهم في المرائب⁽¹⁾.
- تأكيد في النقطة الكيلومترية 750 + 524 PK، تم قطع مسار الانحراف الذي شكله على مسافة 100 متر من المسار الدقيق، وانكسرت براغي التأخير وحرثت الصابورة نتيجة لعدد كبير من القاطرات التي خرجت عن مسارها .
- تم قطع القافلة على النحو التالي :على رأس العربات، ثم الوصلتان الحركيتان لكن 4 عربات والقاطرة الاحتياطية لم تصب.
- مرت القاطرة الأولى بشكل طبيعي، والثانية قفزت من القضبان وتدرجت من خلال الروابط)، واتلفت الجدران التالية بشكل طبيعي وخرجت العوارض الثمانية عن مسارها بالإضافة إلى اقتران ديزل والقاطرات الأربع التالية.
- خرجت العربة رقم 65.547 (الثانية) عن القضبان .تحتوي العربة رقم 66.656 على حاملة الخيول قتل اثنان منها .تحتوي العربة التي خرجت عن مسارها رقم 69.535 على مواد أولية. العربة رقم 69.614 المحتوية على مواد غذائية موضوعة على الصابورة وكذلك العربة رقم 875/88 والعربة رقم 875/69 التي تحتها الجثة تحتوي على خضروات .
- أول اقتران واتصال بالقطار رقم: NO YZDN 182⁽²⁾، هو وباقي العربات الموصولة بها. تم كسر وصلة الجر الخلفية مثل السابقة، بعد أن خرجت عن مسارها، تضررت الرافعة الأمامية والخلفية.

¹ - المرائب: جمع مرأب وهي: يقصد به مكان توقف القطار، (محطة صغيرة لنقل البضائع، للعساكر الفرنسية المتواجدة بالمنطقة)

² - هذا رقم القطار المتجه من وهران الى كولمب بشار تحت رقم: NO YZDN 182، بتاريخ 10/ 09/ 1957

- خلف عربة الديزل رقم 568/87⁽¹⁾، خرجت عن مسارها تحتوي على ماشية قتل ثلاثة منها. القاطرة المدرعة رقم 335 حيث كانت عربة الحراسة ملقاة على الجانب الأيمن من السكة (عين صفراء - بشار) .

3- الإجراءات المتخذة فعليا

- برسالة إذاعية رقم 563 و 584 بتاريخ 10 سبتمبر 1957، أبلغنا قائد القسم بتلك الحقائق وأبلغنا السلطات المحلية.
- تم تنفيذ إعادة شحن المواد الغذائية المخصصة لجنود المواقع المختلفة من قبل القوات المسلحة⁽²⁾.
- تعمل فرق C.F.A السكك الحديدية، على تطهير خط السكة الحديد تحت حماية الحراسة العسكرية.
- قم بإجراء تحقيق دعنا نسمع.

4-نائب رئيس السكة الحديدية (محطة جنين بورزق)

- اسمي FENOY ALEXANDRE³، عمري 28 عامًا، ولدت في 24 سبتمبر 1929 في برلان (المغرب) أنا رئيس CFA السكة الحديدية في جنين بو رزق، أعيش في المكان المذكور.

¹ - العربة رقم: 568/87، بعد القاطرة وهي مدرعة وضعت خصيصا لحراسة القطار من طرف الجيش الفرنسي، كانت هذه الاجراءات بعد ظهور حرب السكك الحديدية من طرف جيش التحرير الوطني، كاستراتيجية لمواجهة خطي شال وموريس.

² - علي نهاري، استراتيجية معركة السكك الحديدية خلال حرب التحرير الجزائرية (الولاية الخامسة نموذجا)، مكتبة الرشاد للطباعة والنشر والتوزيع، ط1، الجزائر، 2010، ص.ص.9-12.

³ - فينوي : FENOY اخبرني والدي واخي، كانا يعملان بالسكة الحديدية بمنطقة اجنين بورزق عن هذا الحادث وكان هذا رئيس عمال السكة الحديدية بنفس المكان (الوالد: اخبرني عن الحادث سنة 1978، من مواليد 1912 بالعين الصفراء، توفي سنة 1979، عمل بالسكة الحديدية من 1935 الى 1960)، حوالي: 35 سنة.يقول في روايته: يوم 10 سبتمبر 1957، سمعنا دوي انفجار من اجنين بورزق، التي تبعد عن ضايت الكرش بحوالي: 15 كم.في حدود الساعة الحادية عشر، بعد ساعة من الزمن استدعانا رئيس الفرقة: فنوي (كان هذا الاخير من اصل اسباني يكره العرب)، فاستدعانا للخروج للعمل على الساعة الثانية عشر زوالا، لان هناك حادث وقع في ضاية الكرش، وهو انقلاب قطار في منطقة ضايت الكرش، التابعة اقليميا لمنطقة اجنين بورزق.فوصل جميع العمال الى محطة اجنين بورزق، وانتقلو بالشاحنة المخصصة الى مكان الحادث، بعدما راينا الحادث انبهرنا وهلعنا لقوة الحادث، انقلاب كلي للقطار، مع الجرحى والوفيات، قمنا باخراج الجثة من تحت انقاض القاطرة المقلوقة، في حين وصل الاسعاف (سيارة الاسعاف العسكرية، مع مدرعات عسكرية لحماية المنطقة خوفا من اي هجوم)، نقل الميت والجرحى الى مستشفى عين صفراء المختلط (انظر الوثيقة، ملحق رقم: 4)

- قرابة الساعة الثانية عشرة، في اليوم العاشر من سبتمبر 1957، حذرني الجيش المتمركز في جنين بورزق، - **BOU REZG DJENIEN** -، أن قطار الحامل رقم: S.367 المتجه من عين صفراء إلى كولومب بشار، خرج عن مساره عند النقطة الكيلومترية ن.ك 525 + P.K.750، أعلم أنني ذهبت إلى مكان الحادث مع فريق من العمال. كنت هناك الساعة 12:30 ظهراً، لاحظت وجود 7 قاطرات خرجت عن مسارها على الجانب الجنوبي و 3 قاطرات أخرى على الجانب الشمالي من القاطرة. يوجد اثنان من وصلات الديزل عبر المسار عند حوالي 30 درجة. علمت أن هناك رجلاً ميتاً تحت العربة رقم 89.275 موجودة مباشرة أمام قاطرة المازوت باتجاه السير: عين صفراء - كولومب - بشار. كما أنني لاحظت وجود جوانب مفقودة على سكة حديد ولم أتمكن من العثور عليها.
- في رأيي، فإن عدم وجود 4 أضلاع يقودني إلى الاعتقاد بأن هذا تخريب⁽¹⁾. هذا كل ما أقوله لكم.
- تمت القراءة والاستمرار والتوقيع.

5- سائق ديزل

- اسمي: روبن أدريان، عمري 32 عاماً، أنا طالب سائق ديزل في AIN-SEFRA C.F.A بالسكة الحديدية المتواجدة بعين صفراء حيث أعيش.
- في اليوم 10 سبتمبر 1957 غادرنا عين صفراء الساعة 8:25 صباحاً باتجاه كولومب - بشار. كنت في مقعد السائق لمحرك الديزل رقم: YZDN 102-112⁽²⁾، مع جندي لا أعرف اسمه. توقفنا في محطة⁽³⁾ عقلات، وغادرنا⁽⁴⁾، ضايت الكرش وصلنا حوالي الساعة 11 صباحاً إلى عين المكان.

1 - لأنه مسؤول عن السكك الحديدية، الملاحظة مستوحاة من التجربة، في انحراف القطار بصورة عادية، اما بفعل فاعل تظهر النتائج بخسائر كبيرة.

2 - عربة محرك الديزل مسجلة تحت رقم: YZDN 102-112، من العربات القوية والصلابة اذاك.

3 - **العقلات**: محطة توقف للقطار صغيرة، يتم فيها انزال الجنود الفرنسيين وحملهم وكذا السلع والمؤونة، تقع جنوب مدينة العين الصفراء بحوالي 70 كم، جنوباً باتجاه كولومب - بشار (انظر الملحق رقم 1 و 2).

4 - **DAYAT-AL-KERCH - ضاية الكرش**: هي منطقة تقع جنوب غرب مدينة العين الصفراء، أنشأ بها الاستعمار الفرنسي محطة قطار ثانوية لانزال البضائع، وثكنة عسكرية متنقلة، لمراقبة السكة الحديدية الرابطة بين وهران، عين الصفراء، جنين بورزق، كولومب-بشار (علما ان هذه المحطات كان بها قوات عسكرية فرنسية كبيرة) (انظر الملحق رقم: 1)

- سرعتنا كانت 40 كم و 18 متر في الساعة، وفجأة رأيت أمام القاطرة سحابة من الغبار).
- لم أستطع الحركة وسدت امامي على الفور وبعد لحظة اهتزنا. مرت قاطرتي الديزل 2 عبر المسار بعد خروجها عن مسارها وانفجارها
- لقد قمت بحماية نفسي قدر المستطاع والجندي بجواري لم يصب أحد منا. أريد أن أوضح أن الديزل في نهاية القطار لم أستطع رؤية الكثير.
- تمت القراءة، والاستمرار والتوقيع.

6- قائد القطار

- اسمي/ **بنامو جوزيف**: أبلغ من العمر 42 عامًا، وأنا قائد القطار الرئيسي في سي.إف.إيه، السكة الحديدية C.F.A.، في وهران، وأسافر إلى عين صفراء • في 10 سبتمبر 1957 كنت قائد قطار رقم S.367 الذي كان متجهًا من عين صفراء إلى بني أونيف.
- غادرنا عين صفراء في الساعة 8:25 صباحًا، وسار كل شيء على ما يرام إلى محطة العقلات، OGLATS وصلنا الساعة 11:03 صباحًا. غادرنا الساعة 11:10 صباحًا، كنا في قاطرتي الراديو (1)، موضوعتان على سيارتين من النهاية من القطار، لا أستطيع أن أخبرك بمدى سرعتنا في الاتصال.
- بعد بضعة كيلومترات من مغادرة OGLATS محطة العقلات، بدأت عربتنا في التحرك، ثم توقف القطار وأدركت الكارثة.
- أود أن أشير إلى أن القطار كان يسير بشكل طبيعي وبدون زيادة
- أنا شخصيًا لم أصب بأذى أو الركاب المدنيين الموجودين في سيارة الراديو
- تمت القراءة، والاستمرار والتوقيع.

¹ - تجهيز القطارات بحراس من الجيش الفرنسي، واستعمال تجهيزات الاتصال كالراديو، خوفا من هجمات جيش التحرير الوطني. يقول العقيد لطفي قائد الولاية الخامسة ان الجيش الفرنسي ولشدة ما تعرض له من خسائر بسبب الالغام، اصبح لا يتحرك في جهة من الجهات الا بعد ان يجمع المدنيين من الجزائريين ويحملهم امامه وبالرغم من محاولة فرنسا حماية هذه السكة الحديدية من التخريب ولكن هذا لم يمنع من تزايد هذه العمليات (محمد تقيّة، الثورة الجزائرية المصدر، الرمز والمال، تر عبد السلام عزيزي، دار القصبة، جوان 2010. الجزائر، ص ص، 469-474)

7- قائد البتروي (مراقب السكة الحديدية)

- اسمي: COLOMBANI EMILE ، عمري 26 عامًا، ولدت في 23 أكتوبر 1931 في Pioggiola (كورسيكا)، أنا رقيب في الفصيلة 45، من الكتيبة R. 6/1 المتمركزة في العقلات. OGLATS.
- في اليوم 10 سبتمبر 1957، غادرت مع أربعة رجال في الساعة 6.30 صباحًا من العقلات OGLATS، لفتح المسار المؤدي إلى، ضايت الكرش DAYET-EL-KARCH، كنا نتبع المسار في التدريب التالي: ثلاثة رجال يسرون 10 أمتار بين الفرد والآخر من السكة الحديد. بهذه الطريقة أقول إن أي تخريب على كل من القضبان والصابورة لا يمكن أن يمر دون أن يلاحظه أحد .
- فقط للإشارة إلى أنه في موقع الخروج عن السكة لم ألاحظ أي شيء غير طبيعي هذا الصباح. لم تكن هناك قضبان مفككة.
- أنهيت هذه الخدمة في حوالي الساعة 9:30 صباحًا، وقت الوصول إلى-DAYET-AL-KARCH. ضايت الكرش.
- كنت ما زلت في ضايت الكرش DAYET -AL-KERCH عندما وقع الحادث؟
- هذا كل ما أقوله لكم
- تمت القراءة، والاستمرار والتوقيع.

8- سائق ديزل

- اسمي: COILLERIER HENRI عمري 22 عامًا، ولدت في 07 أغسطس (أوت) 1935 في Guizle Poitier (Loiret) ، أنا عريف في كتيبة الهندسة الخامسة متمركز في عين صفراء. أنا مُعار (منتدب) إلى سي إف إيه C.F.A.، السكة الحديدية، لقيادة محركات الديزل.
- في 10 سبتمبر 1957 كنت في قمرة القيادة لقطار لوكو ديزل تحت رقم: YZDN-102-112، لقطار رقم S.357. متجهًا من عين صفراء إلى كولومب - بشار.

- غادرنا عين صفراء في الساعة 8:25 صباحًا وبدون حوادث، أغلقنا محطة **OGLATS** العقلات، في تلك المرحلة، تولى القيادة السائق روبان **ROBIN**، قيادة محرك الديزل حتى أتمكن من تناول الغداء.
- كنت أنظر من الباب عندما رأيت واحدة من أولى العربات أمامنا وهي تغادر الحلبة. أو السكة.
- لقد فات الأوان بالفعل، وخرج الديزل بدوره عن مساره وأمالت الوصلات الاثنتين عن القضبان على الصابورة
- من ناحيتي، بعد أن رأيت الكارثة تحدث في الثانية، تمسكت ولم أصب بأذى.
- كنا نسير 50 كم/ ساعة * . هذا كل ما يمكنني إخبارك به ⁽¹⁾.
- تمت قراءة الحقائق والاستمرار والتوقيع.
- بالعودة إلى عين صفراء، ذهبنا إلى مستوصف الحامية حيث سجلنا البيانات.

9- المصابون

- اسمي: غوريه ألبرت، عمري 21 عامًا، ولدت في 15 مايو 1936 في برج دي بي ج **(DRONE)**، أنا ابن ألبرت ربيرو ماري لويز. رقيب في **CCRS** من **RT 6/1** المتمركزة في عين صفراء.

في 10 سبتمبر 1957 بالقطار رقم: S.357، ذهبنا من عين صفراء إلى **حجرات لمقيل**، وجنين بورزق لتسليم البريد إلى الفصائل العسكرية الموجودة في محطات السكة الحديدية هذه **C.F.A**. تم تنفيذ الرحلة بشكل طبيعي وبدون حوادث إلى محطة **OGLATS** العقلات، ولكن بعد مغادرة هذه المحطة حدثت الكارثة، كنت في عربة الإمداد الموضوعه أمام مقطورة المازوت مباشرة. بدأت سيارتنا في التحرك وصرخت من أجل أن يحمي الجميع أنفسهم لأننا خرجنا عن مسارنا للتو. من ناحيتي، أُلقيتُ بنفسي وانتهى بي الأمر على الأرض، نحن مجموعة من خرجوا عن

¹ - هذا دليل قاطع ان القطار تعرض لحادث، تفجير من طرف مجاهدي جبل مزي. يؤكد المجاهد: خليفي بنوة من مجاهدي المنطقة ان مجاهدي جبل مزي بالتنسيق مع سكان وعمال السكك الحديدية باجنين بورزق، تم وضع لغم صباح يوم 10 سبتمبر 1957، من طرف مجموعو متخصصة من المجاهدين، حيث نجحوا في اخفاء اثرها جيدا بحيث ان الدورية من جنود الجيش الفرنسي الذين مروا بها لم ينتبهوا لها، حيث اننا كنا نتابع من راس الجبل انفجار القطار، وبالفعل نجحت العملية وانقلب القطار بجميع عرباته(انظر الملحق رقم:1)

السكة،¹ أصبت في الرأس وفي عدة مناطق من الجسم. كما أصيب آخر من مجموعتنا، و تم إجلاؤه إلى عين صفراء في نفس الوقت الذي تم فيه إجلائي، بينما كان أحد رفاقي قد دهس تحت عربتنا. علي أن أشير إلى أن القطار لم يكن يسير بسرعة كبيرة كالمعتاد. تمت القراءة، استمر ووقع.

10- الجرحى

- اسمي: سيرون ميشيل، عمري 23 عامًا، ولدت في 15 ديسمبر 1934 في بوس (سارثي)، أنا ابن كاميل ولوسون لوي. جندي في الصف العاشر، رقم التجنيد العسكري: MLE.N ° 2276 في الفرقة الثالثة للهندسة الرابع والخمسين المتمركزة في، حجرات لمقيل⁽¹⁾.
 - في 10 سبتمبر 1957، استقلت القطار المختلط رقم: S.367 متجهًا من عين صفراء إلى بني أونيف، لأنني أعتني بتزويد الفصائل الموجودة في محطات العقلات، وضاييت-الكرش، وحجرات لمقيل. أنا كنت قد جلست في قاطرة شحن المواد مع العديد من الرفاق. وعندما انطلق القطار مرة أخرى من العقلات OGLATS، بدأت عربتنا في التحرك، وقفزت وأدركت أننا خرجنا عن مسارها. وجدت نفسي في مؤخرة العربة وعلى ظهري حمولة. أصبت في قدمي اليسرى وأحتاج الآن إلى إجراء تصوير بالأشعة السينية. في الكارثة قتل أحد رفاقي وأصيب آخر.
 - ومع ذلك، أود أن أشير إلى أن القطار لم يكن يسير بسرعة كبيرة، كوتيرته الطبيعية لأنني كنت أقوم بهذا العمل كل يوم لمدة شهر.
 - تمت القراءة، والاستمرار والتوقيع.
- 15 سبتمبر 1957 استمرار التحقيق.

¹ HADJRAT M'GUIL : حجرات لمقيل: تقع هذه القرية جنوب بلدية جنين بورزق، وتبعد عنه بحوالي 7 كم، وتبعد عن مدينة العين الصفراء بحوالي 90 كم، قريبة من الحدود المغربية غربا (انظر الوثيقة رقم: 1 و2)

11- مفتش التشغيل بالسكة الحديدية

- إسمي؛ باستور روجر، عمري 59 عامًا، أنا مفتش عمليات بالسكة الحديدية بالعين الصفراء حيث أقطن.
- أثناء خروج القطار رقم: S.367، عن القضبان عند النقطة الكيلومترية رقم: P.K.534-750، من المحتمل أن تكون العربات التالية قد وصلت.
- رقم 89.547 محمل بالبضائع بالتفصيل، رقم 87.551 محمل بالخيول، رقم 86.066 و 87.568 يحتوي على الأغنام، رقم 65.659 محمل بالسكر، رقم 87.698 و 87.560 محمل بالأغنام، رقم 69.535 محمل بالخضار الطازجة تم بيعه على الفور لتجنب خسارة كبيرة للغاية للمتداول.
- تم تفريغ عربات الماشية في الموقع وإيقافها في ضايت الكرش تحت مراقبة الجيش.⁽¹⁾
- قبل جيش مركز جنين بورزق شراء البضائع.
- العربات رقم 69.691 و 86.673 التي نقلتها إلى مكان الحادث
- القراءة تمت، والاستمرار والتوقيع.

12- رئيس المخزن

- اسمي: تاجليانا فرانسوا، أعلم أنني أبلغ من العمر 52 عامًا، وأنا مدير المستودع في شركة السكة الحديدية في عين صفراء، حيث أقطن.
- في العربات الصغيرة، رقم 102 112 YZDN، لاحظ رئيس العمال أن صناديق البطارية مكسورة، وأربعة وصلات تالفة وانقطعت العديد من الأنابيب.
- لمزيد من الأمثلة من المعلومات، يجب أن أنتظر العودة إلى مستودع الشاحنات حتى أتمكن من فحصها بعناية أكبر، على أية حال، لا يمكن قيادة هذه الآلات بمفردها وسيتم سحبها إلى عين صفراء⁽²⁾.

¹ - علي نهاري، المرجع السابق، ص ص. 73-76

² - جريدة المجاهد، الحقيقة عن برنامج شال، العدد 41، 1 ماي 1959، ص ص. 6-8

■ تمت القراءة، والاستمرار والتوقيع.

13- المرافقة عسكرية

- اسمي **ROY PAUL**،: عمري 23 عامًا، ولدت في 20 نوفمبر 1934 في **ST CLAUDE (JURA)**، أنا عريف في الفصيلة 14 th من الكتيبة رقم RI 44/3 المتمركزة في: عين – صفراء.
- في 10 سبتمبر 1957، كنت جزءًا من مرافقة القطار رقم: S.367 المتجه من عين صفراء إلى كولومب-بشار.
- كل شيء سار على ما يرام حتى محطة العقلات **OGLATS**، ثم بعد بدء التشغيل مرة أخرى شعرت أننا نتواصل بشكل أسرع قليلاً. اعتقدت أنه يريد اللحاق بالركب.
- وعندما يدفع السائق سرعته، تتحرك عربتنا كثيرًا ولديك دائمًا انطباع بأنها ستتنزلق عن القضبان.⁽¹⁾
- هذا ما حدث على بعد أميال قليلة من الطريق. تحركت عربتنا من اليمين إلى اليسار وانقلبت على جانبها الأيمن
- من ناحيتي، لم أصب مثل كل رفاقي في العربة المدرعة.
- أخذنا على الفور الحماية على جانبي القطار على أمل حدوث أي هجوم⁽²⁾.
- أريد أن أخبرك أنني معتاد على تدريب المرافقين في كولومب-بشار
- وعندما نصل إلى الخطوط المستقيمة؛ غالبًا ما يسرع السائق المسيرة وقد مررنا بالفعل في عدة مناسبات الخروج عن القضبان.
- في الواقع، لم يمض وقت طويل على خروج عربة مصفحة عن مسارها بسبب تجاوزها السرعة وانقذها رفاقي.

¹ - 8 - l'écho d'Oran ,30481,mercredi 7 mars 1956,p.8

² - Bellahsenebali,le **colonel Lotfi**, édition bibliothèque nationale d'alger,2007,p.p 124-127.voir -
aussi: l'écho d'Oran ;n°30503,dimanche 1 et lundi 2 avril 1956,p.8

■ هذا كل ما يمكنك إخبارك به

■ القراءة تمت، والاستمرار والتوقيع.

14- رئيس البعثة

■ اسمي: باربات مايكل، عمري 28 عامًا، ولدت في 8 أبريل 1939 في كامبراي (شمالا) بفرنسا، أنا رقيب في الفرقة 14 من الكتيبة رقم: RI 44/3 المتمركزة في عين صفراء.

■ في 10 أكتوبر 1957، كنت قائد مرافق في قطار رقم: S.367، من عين صفراء إلى كولومب - بشار حتى محطة OGLATS العقلات، استمر السير بشكل طبيعي، فقط أبعد من ذلك.

■ لقد اعترف لي جرحى بالباب ولدي عدة اشخاص تسبق القاطرة لترك المسار.

■ في تلك اللحظة أمرت رجالي بالقفز من العربة وتقديم دفاع، هذه هي المرة الأولى التي أصطحب فيها قطارًا في الجنوب حيث إنني جديد في الكتيبة رقم: R.I44/37

■ ومع ذلك، أود أن أشير إلى أن العربة المدرعة التي يتم إجراؤها مع الحراسة في حالة سيئة للغاية، فنحن لا نلتزم بالهدوء، ولا بأمان في الداخل، فهي تتحرك باستمرار لأنها غير متوازنة.

■ وهكذا إذا أسرع السائق في سيره الطبيعي لا أرى كيف لا يخرج عن مساره في جميع الرحلات.

■ هذا كل ما يمكنني إخبارك به.

■ تمت القراءة، والاستمرار والتوقيع.

■ نذكر انه لم يمر قطار التي تم إنشاؤها في 15 سبتمبر 1957 حوالي الساعة 3 مساءً، على خط العين الصفراء – كولومب – بشار.

15- المراسلات

بعثت الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية مراسلات بسبب الحادث الى الهيئات الاتية: (1).

الأول: إلى عدالة السلام إلى عين صفراء (محكمة العين الصفراء).

¹ - Christian Bachelier, « La SNCF sous l'occupation allemande 1940-1944 », Rapport documentaire ,1996, p.p.22-25.

الثاني: للوزير المقيم في الجزائر (المفتشية العامة للمناطق الجنوبية) بالجزائر العاصمة

الثالث: إلى القائد العسكري العام لإقليم عين صفراء - كولومب بشار (هيئة الأركان العامة)

الرابع: إلى القائد العام للقوات والخدمة الأقاليم الجنوبية (القضاء العسكري) في الجزائر العاصمة

الخامس: لرئيس منطقة السكك الحديدية في وهران، ويغطيها رئيس قسم السكك الحديدية بالعين الصفراء

السادس: لقائد الكتائب الأولى للفرقة السادسة في عين الصفراء .

السابع: للعقيد الذي يقود القطاع الغربي من الأطلس الصحراوي لديه ميشيريا تحت غطاء قائد العقيد لقطاع عين صفراء. الثامن: لقائد السلاح في عين صفراء

التاسع: في المحفوظات. (الأرشيف).

حرر وأغلق في عين صفراء في 14 سبتمبر 1957

توقيع المحررون من فرقة الدرك الوطني: كل من السيد غزال، ومانوك، ورويوس

16- هوية الضحايا

- فرانسوا ريمون؛ الضحية، من مواليد 6 فبراير 1935، في ريفست دو بيون (جبال الألب السويسرية)، ابن رينيه وسيجنونس باكوريت، عريف أول: في الكتيبة رقم: R.6/1 بالعين صفراء.

17- هوية المصابون

- 1- سيرين ألبرت، من مواليد 15 مايو 1926 في برج دي بيج (دروم)، ابن ألبرت وبوجر ماري لويز، رقيب في الكتيبة رقم: R. 6/1 في عين صفراء.
- 2- CIAOR MICHEL من مواليد 15 ديسمبر 1934 في (Bousse Garthe ، ابن كميل وباسون لويز، الصف الثاني في الكتيبة رقم: 375 اشغال عمومية عين صفراء.

18- تكلفة الشهادات الطبية (عطلة مرضية).

1- أنا الموقع أدناه الطبيب النقيب: اكنورات، رئيس الأطباء في مدينة عين صفراء، أشهد أنني فحصت في يوم: 57/09/10 الرقيب جيرين ألبرت من C.C.A.S. من R. 6/1 يعاني من جرح سطحي في الجزء الأمامي من-cair

cnevela وجرح طفيف في الطرف الأيمن العلوي: بسبب انحراف القطار يوم: 1957/09/10. بين عين الصفراء. و جنين بورزق) عطلة مرضية لمدة ثمانية (8 أيام.

2-أنا الموقع أدناه الطبيب النقيب اكنورات، طبيب رئيس، أشهد أنني فحصت في يوم: 1957/09/10، الجندي من الدرجة الثانية: سيرون ميشال من المدرع الثالثة 548، من المهندسين، يعاني من كدمات في القدم اليسرى بسبب: ((انحراف القطار يوم: 1957/09/10 بين عين الصفراء وجنين بورزق. عطلة مرضية لستة ايام (6 ايام.

19- نسخة من شهادة الوفاة (الضحية)⁽¹⁾

توفي في العاشر من سبتمبر من عام ألف وتسعمائة وسبعة وخمسون، على الساعة الحادية عشرة وعشرين دقيقة بمنطقة حجرات لمقيل، التابعة لمنطقة العين الصفراء. تحت رقم 526 بلدية مختلطة، تابعة لمنطقة العين الصفراء -السيد: فرانسوا، اثنان وعشرون عامًا، عريف مهني رئيسي في: الكتبية: RTS 16 ومقرها في اجنين بورزق، التابع لمقاطعة العين الصفراء، المولود في منطقة: بيون التابعة لمنطقة الالب بفرنسا، في السادس من فبراير عام ألف وتسعمائة وخمسة وثلاثين. ابن رينيه أوغستين مقيم في ريفست، ابن و ديزي فاين المقيم في بيو أن موريل. تم تسجيله في الحادي عشر من أيلول (سبتمبر) في الساعة العاشرة والخامسة والأربعين بناءً على تصريح من السيد: نيكولين إدوارد الذي يبلغ من العمر خمسين عامًا مساعدًا لـ (R.E.C.R)، الساكن في عين صفراء اذ قال هل يوجد احد اقارب الفقيد الذين قرأوا مع مارسيل غراجليا؟ مدير في قسم ضابط الحالة المدنية، مندوب البلدية المختلطة عين صفراء⁽²⁾.

¹ -indemnisation clients C.F.A. L'administrateur de la commune mixte d'Ain sefra a: monsieur le commandant de la brigade de gendarmerie Ain -sefra ;.N°1952/2. N°.1515/3.

انظر الملحق رقم 2

² - Maurice Antoine Bernard, **les chemins de fer algériens** ; thèse pour le doctorat est science politique et économique, université de paris année 1913, p.p.24-27

نسخة متطابقة للأصل عين صفراء: في 13 سبتمبر 1957. المسؤول: ضابط الحالة المدنية.
كراغليا

الخاتمة:

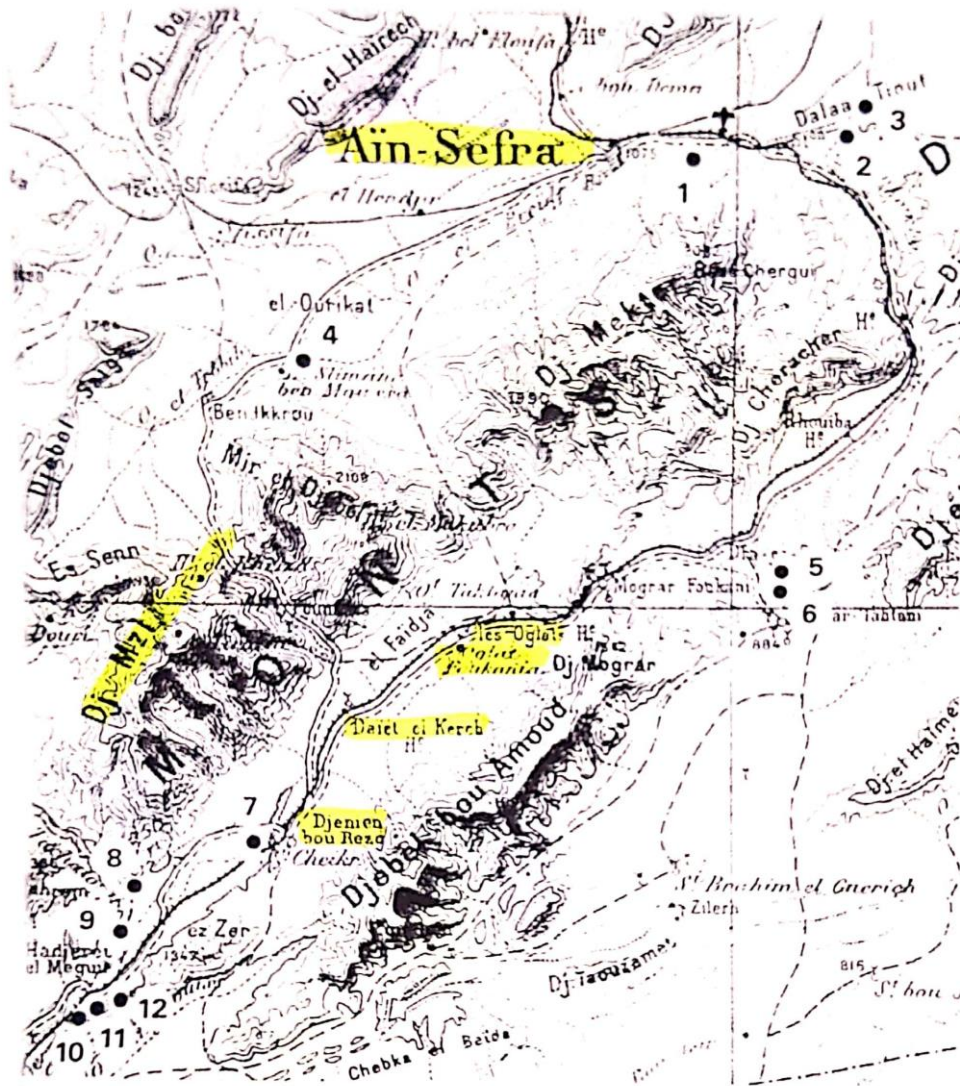
لا شك ان الباحث في التاريخ الجزائر، وبالأخص تاريخ الثورة، حتما انه سيصطدم بحقائق تاريخية التي ما زالت مبهمه، خاصة فيما يخص التوثيق، فالرواية الشفوية وان كانت موجودة، تحتاج الى دعم بالوثائق، لا شك ان الاستعمار الفرنسي قد وثق لجميع الأحداث التي وقعت بالجزائر، منذ احتلاله للجزائر كما هو الحال للوثيقة الموجودة بين ايدينا، وتأكدنا مراسلة البلدية، نفس الرقم للحادثة، والجزء المخصص لتاريخ ثورة التحرير لا زال مغيبا من طرف الادارة الفرنسية، فهذه الوثيقة والتي تؤرخ لفترة حرجة من تاريخ الثورة التحريرية، هي احدى الحلقات المفقودة من تاريخ الثورة، وخاصة فيما يخص حرب السكك الحديدية، التي كانت نقطة هامة في استراتيجية الثورة التحريرية، وهذه الوثيقة ستخدم الباحث، للاستمرار في البحث عن الوثائق. لكتابة تاريخ الثورة وسد الثغرات، الموجودة التي نسيها التاريخ، او ما يسمى بتاريخ ما انساه التاريخ.

الملاحق:

الملحق 1: خارطة التضاريس للمنطقة التي تمر بها خط السكة الحديدية: العين الصفراء -بشار
(مناطق التي وقع بها الحادث) 1957.

ng (PNG Image, 1419 × 1609 pixels)

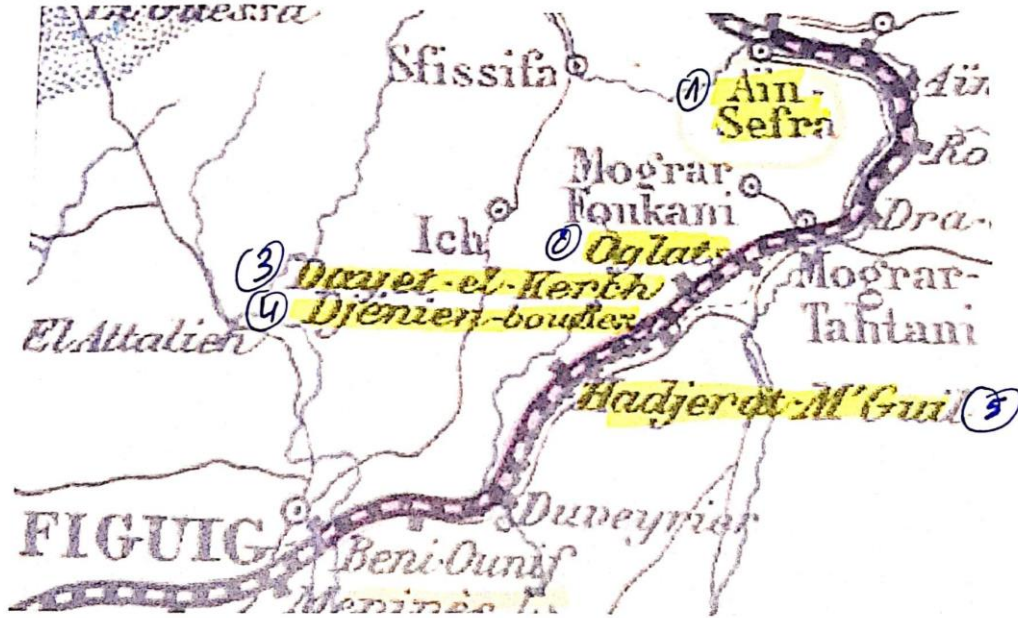
<https://journals.openedition.org/encyclopedieberbere/docannexe/ima...>



الملحق رقم 2

(<http://ambulantconvoyeurpar.com/index.php/2019/04/23/convoyeurs-algeriens-lignes-commencant-par-la-lettre-a/a-271/>)

Aïn Sefra à Beni Ounif



خط السكة الحديدية الرابط بين عين الصفراء - بشار

9/28/201

© avec CamScanner

الملحق رقم 3

MINISTÈRE DE L'ALGÉRIE

Territoire d'Aïn-Sefra

COMMUNE MIXTE
D'AIN - SEFRA

Téléphone 0-15

ن. 1952/2

(à rappeler dans la réponse)

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ. ÉGALITÉ. FRATERNITÉ.

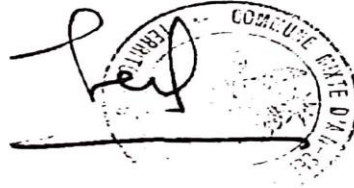
Aïn-Sefra, le 15 AVRIL 1958.

L'Administrateur de la Commune Mixte d'Aïn-Sefra,
à Monsieur le Commandant de la Brigade
de Gendarmerie

AÏN-SEFRA

Objet : Indemnisation clients C.F.A.

J'ai l'honneur de vous demander de
bien vouloir me faire parvenir une copie de
votre procès-verbal n° 741 du 10 Septembre
1957 relatif au déraillement du train Aïn-
Sefra - Colomb-Béchar entre les stations de
Oglats et de Daïet el Kerch.



1545/3

رسالة موجهة من طرف رئيس بلدية العين الصفراء المختلطة، الى رئيس فرقة الدرك الوطني بالعين
الصفراء، تحت رقم: 2/1952، ومسجلة عند فرقة الدرك الوطني بملحقة العين الصفراء.

موضوعها: طلب تعويض عمال السكك الحديدية، بسبب الحادث الذي وقع للقطار المتجه من عين
الصفراء الى بشار، مكان الحادث هو: بين محطتي العقلات ودايت الكرش. يطلب نسخة من التحقيق
رقم 741 المؤرخ: 10 سبتمبر 1957. (وهو الذي بين أيدينا. أرشيف العين الصفراء رقم:

A.H.a.s.28

الملحق رقم 4: اول صفحة من التقرير (نسخة طبق الاصل)

LEGION BIS
GENDARMERIE NATIONALE

AGENCE D'ORAN

AIN D'AIN-SEFRA

DE D'AIN-SEFRA

No 741
septembre 1957

ICBS-VERBALE

enseignements
militaires

ement du train
au P.M. 524+750.
se inconnue

i : FRANCOIS
l Caporal-Chef
A.F.S.

i :
Albert Sergeant
A.F.S.
Michel 2^e classe
Génie.

édaction.

-----Cejourd'hui, dix septembre mil neuf cent cin -
quante sept, à douze heures,

nous soussignés : ROYAL Raymond, I.D.L.C. OFPA
LUCIEN Lucien,
CHAZAL Pierre

gendarmes à pied à la résidence d'AIN-SEFRA, (Terri -
toire Militaire d'AIN-SEFRA), rapportons les opéra -
tions suivantes que nous avons effectuées, agissant
en uniforme et conformément aux ordres de nos chefs.

A notre brigade avons été avisés téléphonique -
ment par le Régulateur Militaire de la Gare d'AIN -
SEFRA, que le train spécial de marchandises No S. 367
AIN-SEFRA-COLOMB-BECHAR avait déraillé à 11 heures 40
entre les stations C.F.M. des Oglats et de Dayet-Mi -
nerch au P.M. 524 + 750.

D'après les premiers renseignements, il y avait
un mort et deux blessés, tous trois militaires euro -
péens, dont l'identité se trouve in fine.

Les deux couplages du diesel et onze Wagons
avaient déraillé.

Les causes de ce déraillement sont inconnues
mais un acte de sabotage par déboulonnage de la voie
fermée ne semble pas impossible.

A treize heures, nous nous sommes rendus sur
les lieux escortés d'un élément blindé de l'Ecladron
4/6 de Gendarmerie Mobile où à notre arrivée à qua -
torze heures trente, nous trouvons les techniciens
des C.F.M., une équipe de cantonniers sous les ordres
du sous-chef de Canton FENOY et la troupe cantonnée
aux stations des Oglats et Djénien-bou-Regg occupés
à relever le 1^{er} wagon No 09.275 sous lequel le ca -
davre d'un militaire se trouve bloqué.

Il s'agit du Caporal-Chef FRANCOIS Raymond du
1/6 A.F.S. stationné à AIN-SEFRA. Les blessés au nombre
de deux militaires appartenant au 1/6 A.F.S. et 3/54
Génie avaient déjà été évacués sur l'Infirmerie de
garnison d'AIN-SEFRA par ambulance.

Peu après notre arrivée, la victime dégagée de
dessous le wagon a été transportée à la morgue d'AIN-
SEFRA.

nous procédons aux constatations suivantes :

ETAT DES LIEUX

L'accident s'est produit au P.M. 524 + 750 de
la voie ferrée ORAN-COLOMB-BECHAR, entre les sta -

...../.....

Co le certifiée conforme à l'original
le 18-avril 1958
le C. de la G. de la Région
Commandant la Brigade.

رقم تقرير الدرك الوطني. 741. المؤرخ في 10 سبتمبر 1957

أرشيف العين الصفراء A.H.a.S 25

الملحق رقم 6: جدول يوضح مدى استغلال معدن مادة الفحم من لقنادسة ببشار وتصديره الى
فرنسا كمادة طاقوية اذناك من 1918 الى 1928م.

16 L'ALGERIE INDUSTRIELLE ET COMMERCANTE
CHARBON DE KENADSA

ANNÉES	Chemins de fer de l'Etat Algérien (Tonnes)	Particuliers (Tonnes)	Totaux (Tonnes)
1918	4.424	215	4.640
1919	3.265	1.906	5.171
1920	5.660	195	5.855
1921	6.650	—	6.650
1922	6.425	105	6.530
1923	4.695	271	4.966
1924	8.198	265	8.463
1925	6.864	294	7.158
1926	8.538	489	9.027
1927	12.953	386	13.349
		4.131	71.809

14.815 tonnes de fines qui se trouvent sur le carreau de la
mine, et dont il sera possible de faire, après triage et lavage,
des agglomérés, des briquettes.

Victor Demontes; L'algerie industrielle.
et Commercante, Larose, Paris 1930

P.16

المرجع: VICTOR DEMONTES, L'ALGERIE INDUSTRIELLE ET
COMMERCANTE, LAROSE, PARIS 1930, P.16

الهوامش :

1. انظر الملحق رقم 1، خارطة الجزائر ابان الاستعمار الفرنسي، خطوط السكك الحديدية سنة 1920.
2. جريدة المجاهد، في كل ميدان معركة (معركة سكة الحديد)، العدد 31، السبت 1 نوفمبر 1958 ص9.
3. اقليم العين الصفراء، (AIN-SEFRA) تقع المدينة بجنوب غرب الجزائر، معروفة بتاريخها المجيد، وتضاريسها المتنوعة، شهدت ثورات ومعارك متنوعة، يسكنها قبائل لعمور والقصور، امنو لعمور حدودهم الغربية مع سكان المغرب منذ 1695م، حسب وثيقة لعمور المعروفة برسم الحدود، وهي عبارة عن حكم من طرف وحكمة اقليم فقيق بالمغرب، كما شاركوا في ثورة الشيخ بوعمامة وكان الشيخ بوعمامة يعتبرهم سند له مع قبائل الشعانبة، دخلها الاستعمار الفرنسي سنة 1860، بنى بها اكبر ثكنة عسكرية وكانت اقليما عسكريا بامتياز لموقعها الجغرافي الاستراتيجي، كبوابة للصحراء بالجنوب الغربي، قريبة من الحدود المغربية، تمتاز بجبالها الاطلس الصحراوي كجبل امزي، وجبل بني سمير، وجبل عيسى، الذي يعتبر منطقة سياحية بامتياز (كان يوجد بها مركز طبي فرنسي لمعالجة الربو، بقيت اثاره فقط، لحد الآن. كما شهدت هذه الجبال معارك عنيفة ضد الاستعمار الفرنسي، خاصة معركة مزي المعروفة من اكبر المعارك على المستوى الوطني، استعملت بها قنابل النابالم.
4. عبد الوهاب شلالي. دور عمال المناجم الجزائرية في ثورة التحرير الجزائرية (1954-1962)، اطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراة علوم في التاريخ الحديث والمعاصر، اشراف عبد الكريم بوصفصاف، كلية العلوم الانسانية والعلوم الاجتماعية، جامعة منتوري قسنطينة. 2010-2011، ص.ص. 274-276.
5. هشام خضر، حرب العصابات تشي جيفارا -ماوتسي تونغ، ط1، مركز الشرق للنشر والتوزيع، الجيزة، 2013، ص.ص. 140-144.
6. كولومب بشار Colomb-Bechar، المعروفة اليوم بشار تقع بالجنوب الغربي للجزائر، دخلها الاستعمار الفرنسي عام 1909، يسكنها قبائل ذوي منيع واولاد جرير، حاربت الاستعمار الفرنسي من جبال الاطلس الصحراوي مثل جبل قروز.

7. **منطقة العقلات: OGLATS**، هي منطقة تقع جنوب غرب مدينة العين الصفراء، أنشأ بها الاستعمار الفرنسي محطة قطار ثانوية لانزال البضائع، وثكنة عسكرية متنقلة، لمراقبة السكة الحديدية الرابطة بين وهران، عين الصفراء، جنين بورزق، كولومب-بشار (علما ان هذه المحطات كان قوات عسكرية فرنسية كبيرة، خاصة ثكنة عين صفراء واجنين بورزق، ما زالت موجودة حتى الآن. الى جانب ذلك، كان يتمركز المجاهدون بهذه المناطق بقوة. خاصة المناطق الجبلية، (جبال الاطلس الصحراوي) ومن بينها جبل امزي، الموجود يمين السكة الحديدية عين صفراء، بشار باتجاه نحو الجنوب، (الذي شهد معركة قوية سنة 1960، استعمل فيها الاستعمار الفرنسي اسلحة محرمة دوليا - النابالم)، وجبل بني سمير، وجبل زريف الذي يقع على يسار طريق السكة الحديدية، عين صفراء بشار. (انظر الخريطة، المرفقة ص.
8. **مدينة اجنين بورزق: DJENIEN BOU-REZG**، بلدية تابعة لولاية النعامة، كانت مركز عبور للمجاهدين بحكم قربها من جبال الاطلس الصحراوي، لعبت دورا كبيرا خلال الثورة التحريرية. وتسمى حاليا ام المناطق. لدورها الثوري. يوجد بها جبل مزي المعروف وجبل بني سمير، معقل الثوار منذ 1956. شهدت معارك كبرى كمعركة جبل مزي... (انظر مقال الاستاذ، عبد القادر خليفي، استاذ التاريخ بجامعة وهران2، احمد بن بلة، قراءة في التقرير العسكري الفرنسي لمعركة مزي، مجلة، عصور جديدة -المجلد8-العدد 1، ماي 2017/2018. ص.ص. 192-209.
9. **جبل مزي**: احدى جبال الاطلس الصحراوي تضاريسه الوعرة، يقع ببلدية جنين بورزق ولاية النعامة، يقع يمين السكة الحديدية، بشار وهران بحوالي 3 كم. وكذلك يمين الطريق الوطني رقم 6، جنوب مدينة العين الصفراء. بحوالي 60 كم. (انظر الملحق رقم: 2)
10. **جبل زريف**: احدى جبال الاطلس الصحراوي تضاريسه الوعرة، يقع ببلدية جنين بورزق ولاية النعامة، يقع يسار السكة الحديدية بشار وهران، ويسار الطريق الوطني رقم 6. جنوب مدينة العين الصفراء. بحوالي 55 كم. (انظر الملحق رقم: 1)
11. **المرائب**: جمع مرأب وهي: يقصد به مكان توقف القطار، (محطة صغيرة لنقل البضائع، للعساكر الفرنسية المتواجدة بالمنطقة)

12. هذا رقم القطار المتجه من وهران الى كولمب بشار تحت رقم: NO YZDN 182، بتاريخ 1957/09/ 10

13. العربية رقم: 568/87، بعد القاطرة وهي مدرعة وضعت خصيصا لحراسة القطار من طرف الجيش الفرنسي، كانت هذه الاجراءات بعد ظهور حرب السكك الحديدية من طرف جيش التحرير الوطني، كاستراتيجية لمواجهة خطي شال وموريس.

14. -علي نهاري، استراتيجية معركة السكك الحديدية خلال حرب التحرير الجزائرية (الولاية الخامسة نموذجا)، مكتبة الرشاد للطباعة والنشر والتوزيع، ط1، الجزائر، 2010، ص.ص.9-12.

15. فينوي: FENOY اخبرني والدي واخي، كانا يعملان بالسكة الحديدية بمنطقة اجنين بورزق عن هذا الحادث وكان هذا رئيس عمال السكة الحديدية بنفس المكان (الوالد: اخبرني عن الحادث سنة 1978، من مواليد 1912 بالعين الصفراء، توفي سنة 1979، عمل بالسكة الحديدية من 1935 الى 1960)، حوالي: 35 سنة يقول في روايته: يوم 10 سبتمبر 1957، سمعنا دوي انفجار من اجنين بورزق، التي تبعد عن ضايت الكرش بحوالي: 15 كم. في حدود الساعة الحادية عشر، بعد ساعة من الزمن استدعانا رئيس الفرقة: فنوي (كان هذا الاخير من اصل اسباني يكره العرب)، فاستدعانا للخروج للعمل على الساعة الثانية عشر زوالا، لان هناك حادث وقع في ضاية الكرش، وهو انقلاب قطار في منطقة ضايت الكرش، التابعة اقليميا لمنطقة اجنين بورزق. فوصل جميع العمال الى محطة اجنين بورزق، وانتقلوا بالشاحنة المخصصة الى مكان الحادث، بعدما راينا الحادث انبهرنا وهللنا لقوة الحادث، انقلاب كلي للقطار، مع الجرحى والوفيات، قمنا باخراج الجثة من تحت انقاض القاطرة المقلوبة، في حين وصل الاسعاف (سيارة الاسعاف العسكرية، مع مدرعات عسكرية لحماية المنطقة تخوفا من اي هجوم)، نقل الميت والجرحى الى مستشفى عين صفراء المختلط. (انظر الوثيقة، ملحق رقم: 4)

16. لانه مسؤول عن السكك الحديدية، الملاحظة مستوحاة من التجربة، في انحراف القطار بصورة عادية، اما بفعل فاعل تظهر النتائج بخسائر كبيرة، وهذا ما اكده لي اخي الاكبر، كان يعمل بالسكة معه، وعلموا من الثوار هم من قاموا بهذا الكمين.

17. **عربة محرك الديزل مسجلة تحت رقم: YZDN 102-112، من العربات القويت والصلبة انذاك.**

18. **OGLATS.العقالات:** محطة توقف للقطار صغيرة، يتم فيها انزال الجنود الفرنسيين وحملهم وكذا السلع والمؤونة، تقع جنوب مدينة العين الصفراء بحوالي: 70 كم، جنوبا باتجاه كولومب-بشار (انظر الملحق رقم 1 و 2).

19. **DAYAT-AL-KERCH- ضاية الكرش:** هي منطقة تقع جنوب غرب مدينة العين الصفراء، أنشأ بها الاستعمار الفرنسي محطة قطار ثانوية لانزال البضائع، وثكنة عسكرية متنقلة، لمراقبة السكة الحديدية الرابطة بين وهران، عين الصفراء، جنين بورزق، كولومب-بشار (علما ان هذه المحطات كان بها قوات عسكرية فرنسية كبيرة) (انظر الملحق رقم:1)

20. تجهيز القطارات بحراس من الجيش الفرنسي، واستعمال تجهيزات الاتصال كالراديو، خوفا من هجمات جيش التحرير الوطني. يقول العقيد لطفي قائد الولاية الخامسة ان الجيش الفرنسي ولشدة ما تعرض له من خسائر بسبب الالغام، اصبح لا يتحرك في جهة من الجهات الا بعد ان يجمع المدنيين من الجزائريين ويحملهم امامه وبالرغم من محاولة فرنسا حماية هذه السكة الحديدية من التخريب ولكن هذا لم يمنع من تزايد هذه العمليات (محمد تقيّة، الثورة الجزائرية المصدر، الرمز والمال، تر. عبد السلام عزيزي، دار القصة، جوان 2010. الجزائر، ص (474-469)

21. هذا دليل قاطع ان القطار تعرض لحادث، تفجير من طرف مجاهدي جبل مزي. يؤكد المجاهد: خليف بنوة من مجاهدي المنطقة ان مجاهدي جبل مزي بالتنسيق مع سكان وعمال السكك الحديدية باجنين بورزق، تم وضع لغم صباح يوم 10 سبتمبر 1957، من طرف مجموع متخصص من المجاهدين، حيث نجحوا في اخفاء اثرها جيدا بحيث ان الدورية من جنود الجيش الفرنسي الذين مروا بها لم ينتبهوا لها، حيث اننا كنا نتابع من راس الجبل انفجار القطار، وبالفعل نجحت العملية وانقلب القطار بجميع عرباته. (انظر الملحق رقم:1)

22. **HADJRAT M'GUIL: حجرات لمقيل:** تقع هذه القرية جنوب بلدية جنين بورزق، وتبعد عنه بحوالي 7 كم، وتبعد عن مدينة العين الصفراء بحوالي: 90 كم، قريبة من الحدود المغربية غربا. (انظر الوثيقة رقم:1 و2)

قائمة المصادر والمراجع:

1. جريدة المجاهد، في كل ميدان معركة (معركة سكة الحديد)، العدد 31، السبت 1 نوفمبر 1958.
2. عبد الوهاب شلال. دور عمال المناجم الجزائرية في ثورة التحرير الجزائرية (1954-1962)، اطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراة علوم في التاريخ الحديث والمعاصر، اشراف عبد الكريم بوصفصاف، كلية العلوم الانسانية والعلوم الاجتماعية، جامعة منتوري قسنطينة. 2010-2011.
3. هشام خضر، حرب العصابات تشي جيفارا -ماوتسي تونغ، ط1، مركز الشرق للنشر والتوزيع، الجيزة، 2013.
4. -جريدة المجاهد، الحقيقة عن برنامج شال، العدد 14، 1 ماي 1959.
5. -علي نهاري، استراتيجية معركة السكك الحديدية خلال حرب التحرير الجزائرية (الولاية الخامسة نموذجاً)، مكتبة الرشاد للطباعة والنشر والتوزيع، ط1، الجزائر، 2010.
6. انظر الملحق رقم 2. 3/1515 Indemnisation clients C.F.A. L'administrateur de Monsieur le commandant de la - la commune mixte d'Ain sefra a1515/3. Ain -sefra ; N°1952/2. brigade de rapport.gendarmerie
1. Bellahsene Bali , ; le **colonel Lotfi**, édition bibliothèque national d'Alger, 2007.voir aussi: l'écho d'Oran ; N°30503, dimanche 1 et lundi 2 avril 1956.
2. Christian Bachelier, « **La SNCF sous l'occupation allemande 1940-1944** », Rapport documentaire ,1996,
3. L'écho d'Oran ,30481, mercredi 7 mars 1956,
4. Maurice Antoine Bernard, **les chemins de fer algériens** ; thèse pour le doctorat est science politique et économique, université de paris année 1913.
5. VICTOR DEMONTES, L'ALGERIE INDUSTRIELLE ET COMMERCANT, Larose, Paris 1930.

المواقع الالكترونية:

1. [http://journalsopenedition.org/encyclopedieieberbere/do annexe/Ima](http://journalsopenedition.org/encyclopedieieberbere/do_annexe/Ima)
2. [http://ambulantconvoyeurpar.com/index.php/2019/04/23/convoyeur-
algeriens-lignes-commercant-par-la-lettre-a/a-271/\)](http://ambulantconvoyeurpar.com/index.php/2019/04/23/convoyeur-algeriens-lignes-commercant-par-la-lettre-a/a-271/)