

ميناء فيليب فيل - دراسة وصفية تاريخية خلال الفترة الاستعمارية -
"Filippeville Port - A Historical Descriptive Study During the
Colonial Period"



د. صالح عسول *

جامعة الشهيد الشيخ العربي التبسي تبسة

salah.assoul@univ-tebessa.dz

تاريخ الاستلام: 2023/09/02 تاريخ القبول 2023/10/20 تاريخ النشر 2023/12/31



ملخص:

يعتبر ميناء فيليب فيل أو ميناء سطورة من أهم الموانئ الجزائرية خاصة خلال العهد الاستعماري الفرنسي وهو مرفأ تجاري وميناء لصيد الأسماك ، كما يعد من أقرب الموانئ لمدينة مرسيليا الفرنسية، وازدادت أهميته مع توسع وزيادة انتاج وصادرات المنتجات الزراعية والحامات المعدنية والطاقيوية في الجزائر، حيث تم الاعتماد عليه في تصدير المواد الأولية المختلفة، من خلال توظيف مختلف الأرصفة والأسطح المكونة له والتي عرفت توسيعات هامة حسب ما اقتضته ضرورة المصلحة الاقتصادية والتجارية، كما أنه استخدم للتخزين المؤقت لبعض المنتجات الزراعية وغيرها من المنتجات التحويلية كالخمور. واعتمد عليه لتصدير الفحم والقمح الثروات الحيوانية. وكذا المنتجات الزراعية الأخرى

الكلمات المفتاحية: ميناء؛ فيليب فيل؛ حقبة استعمارية فرنسية؛ سطورة؛ مرفأ؛ منتجات زراعية.

Abstract:

Filippeville Port, or Stora Port, is considered one of the most important Algerian ports, especially during the French colonial period. It serves as both

* المؤلف المراسل

a commercial harbor and a fishing port. Additionally, it is one of the closest ports to the French city of Marseille. Its significance has grown in tandem with the expansion and the increased production and export of agricultural, mineral, and energy products in Algeria. It has been relied upon for exporting a lot of raw materials, utilizing its various docks and facilities, which have seen significant expansions to meet economic and commercial demands. Furthermore, it has been used for temporary storage of agricultural products and other transformational products such as wines. The port has played a crucial role in exporting coal, wheat, and livestock, as well as other agricultural products.

key words: Port, Philippeville, the French colonial period, Stora, agricultural products, transformational products.

مقدمة:

تكتسي الموانئ البحرية أهمية كبرى من حيث الجانب الاقتصادي والتجاري، إذ استخدمتها العديد من الشعوب البحرية عبر مراحل التاريخ المختلفة في هذه النشاطات وهو ما ساعد على تأسيس العديد من المدن الساحلية، ولعل أكثر الشعوب ركوبا للبحر هم الفينيقيون الذين جابوا البحر الأبيض المتوسط انطلاقا من مدينة صيدا اللبنانية. ومن بين الموانئ التي وضعوا حجر أساسها ميناء سطورة بمدينة سكيكدة الحالية الذي استخدم في عهدهم وما تلاه من مراحل تاريخية أخرى كنقطة انطلاق نحو اتجاهات مختلفة خاصة إلى الشرق وإلى جنوب أوروبا، وهم أول من أطلق عليه هذه التسمية ليشهد تطورات مختلفة خلال العهدين الزييري والحمادي، ثم خلال العهد الاستعماري الفرنسي الذي سعى إلى ربط الداخل بالخارج وجعله نقطة اتصال بميناء مرسيليا الفرنسي. وقد استخدم في العديد من النشاطات التجارية والاقتصادية سواء تعلق الأمر بالمنتجات الزراعية ذات الاستهلاك الواسع والعلاقة المباشرة بغذاء السكان، أو بالمصادر المعدنية والطاقة في شكلها الخام والتحويلي المصنع. من هنا جاءت هاته الورقة البحثية لتعالج الاشكالية التالية:

- كيف نشأ وتوسع ميناء سطورة تاريخيا ؟ وفيما تتمثل أهم استخداماته ومقوماته خاصة في الفترة الاستعمارية؟

وتتحلى أهمية هذا الموضوع في كونه يسلط الضوء على مراحل تأسيس أحد أهم الموانئ في الشرق الجزائري تاريخيا باعتباره يمتد لفترة الفينيقيين وصولا الحقبة الاستعمارية، كما يركز هذا البحث على تحديد مجالات استخدامه خاصة في المجال الاقتصادي والتجاري أثناء الفترة المذكورة.

ولمعالجة حيثياته تم الاعتماد على المنهج الوصفي التاريخي والذي يعد المنهج المناسب للموضوع المطروح، لأننا نستعرض المراحل التاريخية التي مر بها الميناء ووصف أهم استخداماته خلال فترة الاستعمار الفرنسي، وكيفية محاولة تطوير الميناء حسب مقتضيات الظرف.

وقد اعتمدنا على خطة مقسمة إلى ثلاثة عناصر أساسية تمثلت في:

- أولا: ميناء سطوره عبر العصور
- ثانيا: تطور ميناء فيليب فيل في الفترة الاستعمارية
- ثالثا: مكونات الميناء ونشاطه التجاري والاقتصادي

أولا: ميناء سطوره عبر العصور

يعد ميناء سطوره من أهم الموانئ الجزائرية، التي عرفت إقبالا كبيرا للوافدين على شمال إفريقيا منذ أقدم العصور، إذ يقع على بعد 4 كلم غرب مدينة سكيكدة¹، حيث تشير الكتابات التاريخية إلى أن أول الوافدين إلى الميناء هم الفينيقيون، حيث أطلقوا عليه اسم أستورته Astorat أو أستورا Astora، ويعتقد بأنه إسم سامي الأصل²، فإسم الميناء مشتق من إسم الآلهة جونون³ Junon أو ربما اشتق من إسم الآلهة عشتارت Astrat السامية⁴ أو عشتروت هي إلهة الجمال الآسيوية⁵.

وينحصر الميناء فلكيًا عند تقاطع خطي 3-6° شرق خط غرينتش مع خط عرض 36-3° شمال خط الاستواء، ويرتفع خليج سطوره 46 متراً على مستوى سطح البحر، وقد كان الميناء خلال الفترة الرومانية تجارياً بحتاً ومنفذاً طبيعياً للمنتجات الزراعية خاصة الحبوب، التي تسوّق لبعض المدن المجاورة مثل: تيمقاد ولمباز وغيرهما، ومصدراً من الدرجة الأولى للزيوت، إضافة إلى تجارة الرخام التي عرفت رواجاً كبيراً خلال هذه الفترة⁶. فميناء سطوره ميناء قديم جداً، إذ يعدّ مرفأً صغيراً، حيث كان عبارة عن محصلة تجارية للسلع⁷، أما خلال العصور الوسطى فقد عُرف الميناء بنفس الاسم الذي عُرف به في الفترة القديمة، إلا أن البكري في كتابه "البيان المغرب في ذكر تاريخ إفريقيا وبلاد المغرب" أشار الوصول إلى مرفأً أسطوره يتطلب المرور عبر مرسى القل، إذ أشار إليه بإسم مرسى سفدة⁸.

ذكر الإدريسي أن مرسى سطوره كان له دور في الحركة التجارية بالمنطقة لكنها لم تكن على نطاق واسع إلى غاية نهاية العهد الزييري، بيد أنه ازدهر أكثر في العهد الحمادي كمرسى مهم في ضواحي شمال قسنطينة⁹. فالمصادر الجغرافية تؤكد أن المدينة عرفت ازدهاراً إقتصادياً في هذا العهد، حيث انتعشت التجارة البحرية، وعرفت رواجاً وشمل ذلك كل مراسي المنطقة وبالأخص مرسى أسطوره، هذا النشاط التجاري لم يقتصر على سكان المدينة فقط بل تعداهم إلى تجار قسنطينة، إذ كانت هناك قوافل تجارية كثيرة من المدن المجاورة نحو الميناء لتبيع سلعها وبضائعها للتجار الأجانب (الأوربيين)¹⁰، الذين يتوافدون على الميناء، كما تحدث عن الميناء حسن الوزان في كتابه "وصف إفريقيا" أن أمير قسنطينة أعاد بناء المدينة بسبب مينائها الجيد، الذي شهد توافد الكثير من التجار الجنوبيين الذين يتبادلون السلع مع السكان المحليين، فيشترون منهم القمح مقابل الأقمشة وغيرها من المنتجات الأوربية¹¹.

اعتبر الميناء نافذة لمقاطعة الشرق على البحر الأبيض المتوسط والعالم الخارجي، وهو تابع تاريخيا لمدينة بونة (عنابة)¹²، فقد كان الأجانب قبل الإحتلال الفرنسي يسيطرون التجارة الخارجية في الشرق الجزائري عن طريق البحر بواسطة موانئ منها عنابة وسطوره¹³، وتعتبر الجلود من أهم المواد المصدرة في مقاطعة قسنطينة عبر الميناء، بالإضافة إلى تصدير القمح وزيت الزيتون، إذ كان بايلك الشرق هو الممول الأساسي للدول الأوروبية بالمادة الأساسية القمح¹⁴، وقبل ظهور الشركة الملكية الإفريقية كان اليهود هم المسؤولون والمشرفون على عمليات التسويق، إلا أنه بعد ذلك أصبحت الشركة المسؤولة على عمليات التبادل التجاري، وفي عام 1773م بدأت الشركة الملكية الإفريقية تصدر منتجات الشرق الجزائري إلى ميناء مرسيليا من خلال ميناء عنابة وسطوره والذي أصبح يعرف لاحقا خلال الفترة الاستعمارية الفرنسية بميناء فيليب فيل، ونظرا للأهمية الكبيرة للميناء حاولت فرنسا في عهد لويس الرابع إحتلال كل من سكيكدة، جيجل والجزائر العاصمة حيث أرسلت حملتين في سنة 1763م و1764م لكنهما باءتا بالفشل¹⁵.

ثانيا: تطور ميناء فيليب فيل في الفترة الاستعمارية:

1-الموقع :

يقع الميناء الذي أسسه الفرنسيون والذي أصبح يعرف فيما بعد بميناء فيليب فيل¹⁶ في الجزء الجنوبي من خليج أسطوره، وهو محصور بين رأس سكيكدة من الشرق ورضيف القصر الأخضر من الغرب¹⁷. وتقدر مساحته الإجمالية بما يزيد عن 64 هكتارا، فشمال الميناء يوجد به حاجز اصطناعي بمسافة 1645متر، وهناك حاجز صخري يمتد إلى القصر الأخضر وهو بمثابة حاجز كاسر للأمواج عند مدخل الميناء¹⁸. ويقع ميناء فيليب فيل في مصب المجرى القديم لواد الصفصاف ويتوضع هذا الميناء في خليج سطوره بين جزيرة سرجينا ورأس الدير أما عن الموقع الفلكي للميناء فينحصر بين

دائرتي العرض 36 و 53° شمالا وعند خطي الطول 6 و 54° شرقا¹⁹. إذ لا يفصله عن مدينة مرسيليا الفرنسية ويبعد عنها بحوالي 395 ميلا بحريا²⁰، ويعد مركزا هاما للتبادل التجاري البحري ولصيد الأسماك، وهو ما أضفى عليه أهمية بالغة بالنسبة للفرنسيين خاصة ما تعلق بالقرب من موانئهم بمرسيليا²¹.

2- التأسيس:

بحث الفرنسيون عن بوابة أو منفذ يربط مستعمرتهم الجزائر من الداخل بالخارج الفرنسي وعليه طرحت فكرة مشروع إنشاء ميناء سكيكدة، إذ أن فكرة إنشاء ميناء آخر لم تظهر من قبل إلى بعد ما استولى الفرنسيون على مدينة فيليب فيل²².

أما عن المشروع الأولي للميناء فقد شمل إنجاز حاجز كبير يحيط به من الشرق والشمال وحاجز آخر في غرب الميناء مع ترك مضيق للمرور، كما إقترح المهندس ديمارك بإنجاز مشروع ميناء فيليب فيل لكن رفضه المفتش العام الذي أكد على ضرورة إنجاز ميناء كبير يكون قادرا على استيعاب حركة السفن من الداخل والخارج²³.

وقد وضع المهندس بوترو²⁴ مشروعا أوليا للميناء تمت الموافقة عليه في عام 1860م²⁵ لكن مع احداث بعض التغيرات، حيث خصصت له ميزانية قدرت بـ 12000.000 فرنك فرنسي قديم²⁶.

إذ صدر ذلك بتاريخ 28 جويلية 1860م بموجب قرار إعتبر الميناء مشروعا ذو منفعة عامة، أما عن أول خطوة في المشروع فقد تمت الموافقة عليها بتاريخ 20 فيفري 1861م حيث كلف بالاشراف على الأشغال الأولى كل من المهندسين فودبازغ وليكساو بيكادو وحصلا على مبلغ مالي قدر بـ 28 مليون فرنك فرنسي قديم²⁷.

3- مراحل التأسيس:

مر تأسيس ميناء فيليب فيل بعدة مراحل ليصل إلى شكله النهائي، حيث إستغرق ذلك 125 سنة امتدت إلى ما بعد الاستقلال أي في الفترة الممتدة بين 1860م - 1985م²⁸.

إلا أننا سنكتفي بذكر المراحل الخاصة بالفترة الاستعمارية خلال هذا البحث والمتمثلة فيما يلي:

3-1- المرحلة الأولى 1830 - 1870 م:

إقترح المهندس بوترو في هذه المرحلة إنجاز المشروع وتمت الموافقة عليه خلال 1860م وقد تضمن مايلي:

- بناء حوض في الجهة الشرقية أما الجهة الغربية فتخصص كواجهة للميناء.
- إنجاز رصيف مرفأ كبير على طول 1400 متر، والحد الموجود هو 600 متر في رأس القصر الأخضر.

- إنجاز رصيف مرفأ مستعرض (بالعرض) خاص لغلق الحوض وغلق الميناء الصغير المؤقت وبالإضافة إلى ممرين لهذا الرصيف.

- إنجاز رصيف القصر الأخضر وبناء واجهة الميناء النهائية (مدخل الميناء) وبدأت الأشغال في هذا الرصيف سنة 1861م، إذ بلغ عمق رصيف المرفأ الكبير 15 مترا إلى 20 مترا وطوله حوالي 1400 متر²⁹.

3-2- المرحلة الثانية 1870 - 1914 م:

بعد الإنتهاء من المشروع السابق تم الشروع في بناء رصيف القصر الأخضر سنة 1877م والذي انتهت الأشغال به خلال عام 1882م، قدر طوله مبدئيا ب 400 متر ومدد إلى 500 متر تقريبا فيها بعد (1900-1905م). وفي سنة 1881م تم الشروع في بناء الجدران والأرصفة وكانت مكونة من 4 قواعد من الكتل الصناعية حجمها 10م³، قاعدتها أسفل سطح البحر بعمق 6 أمتار على شكل كتل صخرية، وفي نفس

الوقت تم بناء العوارض والمستعرضات مع بناء الأرضية، وكان الانتهاء من هذا المشروع في حدود 1890م.

وبعد ذلك تم الشروع في تمديد رصيف القصر الأخضر بطول 225 متر

سنة 1890م، حيث اطلقت بدأت بتاريخ 1 جانفي 1891م وانتهت خلال سنة 1897م. وفيما بين سنتي 1903م-1904م تم الشروع في تقطيع الجلاميد الضخمة ووضعها في واجهة الميناء على عمق 10 أمتار³⁰. وفيما بين سنتي 1910 إلى 1911م تم القيام بعملية تقطيع ثانية سمحت بإنجاز حوض عمقه يقدر بـ 40 و 70 متر.

3-3- المرحلة الثانية 1914-1957م:

خلال هذه الفترة تم إنجاز العديد من الأشغال تمثلت في:

- توسيع السطح الذي يوجد شرق الحوض وذلك ضمن تجديد وبناء الرصيف الشرقي على مسافة 20 متر قبل الرصيف القديم.
- بين سنتي 1930م و1931م اقتصرت الأشغال المنجزة في هذه الفترة على توسيع السطح وتخصيصه لحركة الملاحة الخاصة بالفحم.
- تهيئة حظيرة خاصة بالصخور الضخمة في سنة 1937م وذلك على السطح الجنوبي الغربي من واجهة الميناء مجهزة برصيف مؤقت لنقل الصخور مباشرة إلى السطح.
- بناء سطح في الزاوية الجنوبية الغربية لواجهة الميناء بواسطة الركام لشق طريق وبناء سكة حديدية تربط المحطة بالرصيف الشرقي، وهو ما بين سنتي 1939م-1940م إلى تهيئة حوض مخصص لجر السفن بالحبال في السطح الخاص بمدخل الميناء (واجهة الميناء)³¹.

كما تقرر خلال هذه الفترة توزيع الأراضي التي تفوق مساحتها 200 م² كآلاتي:

- المساحات المخصصة لحمولة الفحم قدرت بـ 6.300 م².
 - المساحات المخصصة لحمولة البضائع قدرت بـ 77.240 م².
 - المساحات المخصصة لحمولة الفحم المورد قدرت بـ 4.320 م².
 - المساحات المخصصة لحمولة العمومية قدرت بـ 14.400 م².
- أما في عام 1938م، فقد خصص ما مقداره 600 م² للخدمات العامة وإفراغ الآلات³². وفي 11 جوان 1941م صدر قرار بتوسيع مساحة الميناء، إذ تم حفر وبناء الأراضي وأرصفة مخصصة بصيد ورغم هذا بقيت المساحة غير كافية³³.
- بناء سطح في العارضة الجنوبية (جهة واجهة الميناء)، وقد أنجزت بين سنتي 1941م - 1942م مستودعات خاصة لتخزين المنتجات السوداء.
 - إنشاء منطقة صناعية ملحقة بسطح الميناء والتي أعلن أنها ذات منفعة عمومية وذلك بتاريخ 9 أكتوبر 1945م وتم تسليمها إلى الغرفة التجارية في 26 مارس 1946م، وهذه الأراضي تقع في الجنوب الشرقي للمدينة مرتبطة بالميناء بطريق بري وسكة حديدية وأنايب، وتقدر المساحة الإجمالية بـ 20 هكتارا مخصصة لإنشاء مستودعات للمحروقات والصناعات التحويلية المتعلقة بالمنتجات والمواد الأولية سواء كانت قادمة أو مرسله عن طريق البحر³⁴.
 - بناء أرصفة وأسطح جديدة في الواجهة البحرية وكذلك إنجاز أشغال أخرى شملت:
 - توسيع المستعرض في الواجهة الجنوبية من الجهة الغربية على عرض 38 متر وبناء أرصفة ذات عمق كبير قدرت بـ 160 متر.
 - إنجاز ثلاث أرصفة عائمة تشكل مركز إرساء السفن البترولية، كما أن هناك الأشغال الكبرى في الجهة الداخلية للرصيف. وخلال الفترة الممتدة بين 1951-1953م تم تكسير وتقطيع الجلاميد الضخمة في الواجهة البحرية

بغية إنشاء رصيف جديد في الواجهة الجنوبية قصد إستقبال السفن ذات الحمولة الكبيرة.

تقطيع الجلاميد الضخمة للحوض ووضعها على عمق 9.65 متر، وهذه الأشغال شملت 50.000م³ من الركام الموجود داخل البحر، بحيث يسمح للسفن الضخمة بأداء عملياتها سواء على الرصيف أو على بعد 6 أمتار من السطح الجنوبي الشرقي قصد التحميل أو التفريغ في المستودع الجنوبي المبنى سنة 1955م. وبناء طريق يؤدي إلى الأرصفة البترولية.

بناء رصيف وسطح خاص بإرساء العتاد البحري والمنشآت المستقبلية الخاصة بحظيرة المعالم بالجهة الجنوبية الغربية المواجهة الميناء (مدخل المرفأ)، وإنشاء حضارتين للبواكر بمساحة 1260م². وتشيد قبو للخمور ذو سعة 15.300 هكتولتر يسمح بالشحن مباشرة للسفن³⁵.

تهيئة حوض لجر السفن بالحبال يحتوي على ثلاث سكك لجر العربات قادرة على جر السفن من كل الأحجام حتى الزوارق ذات صواري بوزن قدر ب 400 طن. وفي سنة 1955م ثم إعادة وعصرنه المستودعات الخاصة بالشركة العامة العابرة للمحيطات ووضع خطوط وأنابيب بترولية طولها قدر ب 5.500 متر تربط المستودعات بالميناء.

وفي سنة 1957م تم وضعت خطوط للأنايب البترولية (12 بوصة و4800 متر). ووضع خطوط أخرى على الرصيف الكبير طولها 1000 متر تسمح بالتحميل السريع لنقلات البترول.

كما تمديد خطوط الأنايب بحيث تسمح بإستقبال مختلف المنتجات واسعة الاستهلاك، وبناء محطة لتفريغ القارورات وذلك بمشاركة الغرفة التجارية لفيل التي تملكها الجماعة المحلية، وهي تخضع للقواعد التي تطبق على الأدوات الخاصة مع الالتزام

بالخدمة العمومية³⁶. كما تقرر بناء رصيف للإستقبال السفن وبناء حاجز مقاوم للأمواج³⁷.

ثالثا: مكونات الميناء ونشاطه التجاري والاقتصادي

يعد ميناء فيليب فيل من أهم موانئ في عمالة قسنطينة في الحقبة الاستعمارية³⁸. هو ميناء على شكل هلال مفتوح في إتجاه الشمال الغربي³⁹. إذ يتكون الميناء من حوضين عظيمين هما :

❖ الأول يعرف بمقدمة الميناء أو حوض مدخل الميناء.

❖ الثاني يعرف بالحوض، يفصل بينه وبين مقدمة الميناء ممر عرضه 175 م⁴⁰.

1- واجهة الميناء:

تقدر المساحة الإجمالية للواجهة البحرية للميناء بما يقارب 26 هكتارا ويصل عمقها بين 14.50 إلى 16 متر⁴¹، أما مقدمة الميناء تقدر مساحتها 500 م²⁴². وتحتوي الواجهة البحرية على الأرصفة التالية:

- رصيف بطول 24 متر.

- رصيف بطول 84 متر.

- رصيف بطول 160 متر.

- 6 أرصفة عامة عائمة للناقلات البترولية طول المستعمل فيها 450 متر⁴³.

كما يحتوي مدخل الميناء على المستعرض الجنوبي والرصيف البترولي وهي أرصفة عمومية، فالرصيف الجنوبي تقدر مساحة الطول المستعمل فيه بـ 244 متر، كما يحتوي هذا الرصيف على مركزين للسفن وسكتين حديديتين ومنفذ لرسوا سفن الزيت وأربعة أرصفة للماء، أما عن الرصيف البترولي تقدر مساحة الطول المستعمل فيه بـ 450 متر² ويوجد فيه كذلك مركزين لرسو السفن⁴⁴.

2- الحوض :

بلغ طوله 600 متر وعرضه تراوح بين 164 إلى 308 متر يغطي مساحة 19 هكتار، وأرصفتها خاصة لرسو السفن طولها 1.032 متر، وعمقها 07 أمتار⁴⁵. أما قوارب الإرساء في الرصيف الشرقي أو الرصيف الجنوبي الشرقي لسفن فقد قدر طولها بـ 09 أمتار⁴⁶.

3- الأسطح :

تمثل المساحة الإجمالية للأسطح ما يعادل تقريبا 629 هكتار، حيث أن جزء من هذه الأسطح تشغله المصالح العمومية، والأسطح التي توجد في مدخل الميناء تشمل على مناطق قليلة خاصة بمستودعات البضائع وتحتوي كذلك على منشآت مثل حوض جر السفن، الرياضة المائية ومنطقة خاصة.

أما سطح الحوض فهو مزود بمناطق لإيداع البضائع بشكل مؤقت ذات مساحة 40.700م^2 ويحتوي على مستودعات للخدمات العمومية خاصة بالشركات البحرية وتقدر مساحتها بـ 36.644م^2 ومجموعة المساحة هذه مستودعات على الميناء هو 44.860م^2 . كما تربط هذه الأسطح بالغرفة التجارية قدرت طول شبكة السكك الحديدية بـ 7.645 متر، أما المنطقة الصناعية الملحقة بالأسطح التابعة للميناء تقدر مساحتها بـ 20 هكتار وهي مربوطة بالميناء بواسطة الطرقات والسكة الحديدية وأنابيب النفط.

4- حوض جر السفن:

يشتمل حوض جر السفن على ثلاث طرق للجر، مزودة بالعربات الناشطة، وهذه الطرق التي يفصل بينهما حاجز بطول 10 أمتار يسمح بجر السفن مباشرة ويمكن من خلاله جر السفن والقوارب ذات وزن أقل من 400 طن⁴⁷.

5- شبكة السكك الحديدية

الهدف من إنشاء سكة حديدية هو ربط مناطق الداخلية بالميناء بغرض تسهيل عملية نقل المنتجات بكميات كبيرة⁴⁸، إذ في سنة 1854م طرح كل المهندسين لاكاري وفيردري وبعض المهندسين الانجليز والألمان فكرة إنشاء سكة حديدية تربط سكيكدة وسطوره بقسنطينة ويقدر طول هذه السكة 87 كلم. وبعد ذلك أضاف المهندس لاکرواس للمشروع خط حديدي لربط الميناء، وقدرت الميزانية المقترحة لهذا المشروع بـ 44 مليون فرنك فرنسي ومنها 4 مليون خاصة بمشروع أسطوره⁴⁹.

وقد كان قرار 20 جوان 1860م تعليمة رسمية للمشروع في الانجاز الفعلي للخط العادي الرابط بين فليب فيل وقسنطينة على طول 87 كلم⁵⁰، وقد أسند انجازه لشركة السكة الحديدية الجزائرية **C.D.F.A**⁵¹، وقد بدأت أشغال بشكل فعلي في 21 أوت 1871⁵². توزعت أشغالها الغرفة التجارية والشركات البترولية الفرنسية والانجليزية على غرار بريتش بتروليوم و ايسسو⁵³.

6- التجهيزات والآلات :

يوجد في ميناء فليب فيل معدات مختلفة منها الآلات وهي: ثلاث أنواع الآلات العامة، الآلات خاصة مع وجود الخدمة العمومية والآلات الخاصة. بخصوص الآلات العامة فهي مقسمة بدورها إلى نوعين:

- ✓ النوع الأول: هي الآلات الأرضية مثل الرافعات الكهربائية على السكة أين تتواجد رافعة واحدة بقوة 3 طن، وقد بلغ عدد الرافعات المتحركة رافعتين بقوة 5.8 طن.
- ✓ النوع الثاني: آلات عائمة على سطح البحر توجد فيها قوارب الصواري وعددها واحدة بقوة 100 طن.

أما بالنسبة للآلات الخاصة مع وجود الخدمة العمومية فهي ثلاثة أنواع :

- رافعة متحركة بقوة 07 طن وأخرى قوتها 53 طن

- رافعتين متحركتين بقوة 6 طن لكل منهما
- في حين أن الآلات العائمة فمنها كذلك أرصفة عائمة وقوارب ذات الصواري بقوة 25 طن. إضافة إلى قارب واحد بقوة 150 طن.
- رافعة عائمة بخارية بقوة 125 طن
- قارب كاسر للصخور بقوة 100 طن
- قارين عادين بقوة 30 طن.
- قارب واحد للملاحة بقوة 30 طن.
- القوارب الخاصة بنقل البضائع والفحم، تمثلت في قارين؛ الأول طاقته ما يقارب 150 طن، أما الثاني فقد بلغت 60 طن

7- المستودعات و المخازن:

- بداية تنقسم المستودعات إلى أنواع كما يلي:
- بالنسبة للمستودعات العامة، فتملكها الغرفة التجارية بغية توفيرها ووضعها تحت تصرف التجار والصناعة البحرية موزعة كما يلي:
- مستودعان خاصان بالخضر سعتهم 1.2000م فالمستودع الأول يقع في الرصيف الجنوبي الشرقي والثاني في الرصيف الجنوبي.
- مستودع ذو مساحة 322 كلم² يتواجد على الرصيف الجنوبي الشرقي.
- في حين أنه لم يتم إقامة العديد من المستودعات والمخازن على الأسطح بالميناء، إنما تم إنشاء هذا النوع في السنوات الأخيرة من الاحتلال، حيث تمتلكها الغرفة التجارية إضافة إلى تملك بعض الشركات الأخرى لهذه المستودعات⁵⁴.
- وبخصوص مستودعات المحروقات فقد بلغ عددها خمسة مستودعات سعة الواحد منها 48.000م³، حيث تم توسيع هذه المستودعات في سنة 1958م وقد

أنشأت شركة إيسو البترولية مستودعات تتراوح سعتها بين 13600 م³ و 25000 م³، كما توجد مستودعات تابعة للجيش مخصصة للبنزين⁵⁵.

أما المخازن العمومية فقد تم تخصيصها لتخزين واستيعاب الخمر وسعتها 15.300 هكتولتر مزودة بتجهيزات عصرية منها 03 مضخات وأنايب لنقل للسفن ومخزن للحبوب سعة الواحد منها 20.000 طن⁵⁶، كما تم تخصيص حظيرة للماشية على سطح الميناء تستوعب الغنم القادم من الجنوب والموجه إلى فرنسا يتسع لأكثر من 20.000 رأس⁵⁷.

الخاتمة:

بعدما تطرقنا إلى التطور التاريخي الذي شهده الميناء (فيليب فيل) خلال مراحل مختلفة منذ العهد الفينيقي وصولا إلى الحقبة الاستعمارية، يمكن ان نستخلص جملة من النتائج أبرزها ما يلي:

- أن الموانئ تكتسي أهمية اقتصادية وتجارية عبر العصور التاريخية، إذ استخدمتها معظم الشعوب البحرية لترويج تجارتها وتصديرها داخليا وخارجيا.
- أن الفينيقيين هم أول من وضع أسس الموانئ على السواحل الجزائرية، كما أسسوا العديد من المدن الساحلية.
- مارس الفينيقيون التجارة في شكل مقايضة مع السكان المحليين مستخدمين الموانئ والمرافئ البحرية على غرار ميناء سطورة، التي كانت نواة لم بعدهم، حيث عملوا على توسيعها واستغلالها.
- تطور هذا الميناء خلال العهد الزيري، إذ كان أهم نقطة التقاء في شمال قسنطينة مع العالم الخارجي في تلك الفترة، حيث استخدم في التبادل التجاري مع العالم الخارجي.
- ازدادت أهميته في فترة حكم الحماديين، حيث اعتبر من أهم المرافئ التجارية البحرية.

- خلال العهد الاستعماري الفرنسي، حاول الفرنسيون توسيعه بما يتماشى ونشاطاتهم الاقتصادية الداخلية والخارجية، وأصبح يعرف بميناء فيليب فيل.
- استخدم الميناء في تصدير المواد الأولية المختلفة المعدنية والطاقوية، وهذا لاحتوائه على عدة أرصفة وأسطح عرفت توسيعات مختلفة حسب ما اقتضته ضرورة المصلحة الاقتصادية والتجارية.
- استخدم للتخزين المؤقت لبعض المنتجات الزراعية وغيرها من المنتجات التحويلية كالخمور.
- تم الاعتماد على الميناء في الكثير من الأحيان لتصدير الفحم والقمح والمنتجات الزراعية الأخرى ذات الاستهلاك الواسع وشملت أيضا الثروات الحيوانية.
- اعتبر وسيلة ربط بين داخل فرنسا وخارجها عبر ميناء مرسيليا وشهد حركة تجارية نشطة في الاتجاهين.

الاحالات والهوامش:

- ¹ - عبد الملك سلاطنية، المستوطنات الفينيقية البونية القديمة في الحوض الغربي البحر المتوسط، أطروحة دكتوراه في التاريخ القديم، إشراف الدكتور: محمد صغير غانم، كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية، قسم التاريخ، جامعة منتوري قسنطينة، ص191.
- ² - سهام حداد، سلسلة موانئ الشرق الجزائري القديمة (دراسة تاريخية وصفية إعتقادا على المصادر المادية القديمة المحلية)، رسالة الماجستير في التاريخ القديم، إشراف د/ محمد صغير غانم، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، قسم التاريخ، جامعة منتوري قسنطينة، السنة الجامعية 2009-2010، ص85.
- ³ - أحمد سليمان، تاريخ المدن الجزائرية، ط. جديدة، دار القصة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2007، ص40.
- ⁴ - سهام حداد، المرجع السابق، ص85.
- ⁵ - هاينريش فون مالتسان، ثلاث سنوات في شمال غربي إفريقيا، ج2، ترجمة وتقدم: د/ أبو العيد دودو، ط1، دار الأمة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2008م، ص228.
- ⁶ - سهام برجم، صونيا خزري، أمال عميور، المشروع القطب المينائي بين الظهير والعمولة، مذكرة لنيل مهندس دولة في التهيئة الجغرافية إشراف: الد/ بوكزارة محسن، كلية علوم الأرض والجغرافية والتهيئة الحضرية، جامعة منتوري قسنطينة، السنة الجامعية 2000م، ص17.

⁷ - Les Archives martines françaises la grande familles de Procida et Ischia Toulon, les 16 juin 2012, p06.

⁸ - أبو عبيد الله البكري، المغرب في بلاد إفريقية والمغرب، وهو جزء من كتاب المسالك والممالك، مكتبة المثني، بغداد، دت، ص 63.

⁹ - الطاهر الطويل، المدينة الإسلامية وتطورها في المغرب الأوسط من النصف الثاني من القرن الهجري الأول إلى القرن 5هـ ط1 المتصدر للتربية الثقافية والعلمية والإعلانية الجزائر 2011، ص ص326، 325

¹⁰ - مختار حساني، موسوعة تاريخ وثقافة المدن الجزائرية، ج3، -مدن الشرق-، دار الحكمة، الجزائر، 2007م، ص44.

¹¹ - الوزان الحسن، وصف إفريقية، ترجمة محمد ومحمد الأخضر، ط2، دار الغرب الإسلامي، بيروت لبنان، 1983، ص55.

¹² - محمد العربي الزيري، التجارة الخارجية للشرق الجزائري، في الفترة ما بين 1792-1830م، المؤسسة الوطنية للكتاب. الجزائر، 1984، ص ص81 - 83.

¹³ - Shaw Tomas - voyage dans la régence d'Alger par d'acteur Shaw traduit de Langlais par Mcarthey. édition bouslama- Tunis, p336.

¹⁴ - محمد العربي الزيري، المرجع السابق، ص 76.

¹⁵ - يحي بوعزيز، موضوعات وقضايا من تاريخ الجزائر والعرب، ج1، دار الهدى، الجزائر، 2004م، ص518.

¹⁶ - سهام برجم، صونيا خزري، أمال عميور، المرجع السابق، ص34.

¹⁷ - P. Laurent, les port maritimes de L Algériens, ingénieur de ponts et chaussées 1942, p68 .

¹⁸ - نجوى سماعي، تطور الساحل الجزائري وانعكاساته على التهيئة (حالة ساحل سكيكدة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، إشراف الدكتور: محمد الطاهر عزوز، كلية العلوم الأرض والجغرافيا والتهيئة العمرانية، قسم تهيئة الأوساط الفيزيائية، جامعة منتوري قسنطينة، السنة الجامعية: 2005/2006م، ص121.

¹⁹ - سهام برجم، وآخرون، المرجع السابق، ص37.

²⁰ - أحمد توفيق المدني، كتاب الجزائر، دار البصائر للنشر والتوزيع، الجزائر، 2008م، ص281.

²¹ - توفيق صالح، المجتمع والعمران في مدينة سكيكدة في الحقبة الكولونالية 1838/1962م، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، إشراف الدكتورة: فاطمة الزهراء قشي، كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية، قسم التاريخ، جامعة منتوري قسنطينة، السنة الجامعية: 2008/2009م، ص12.

²² - نجوى سماعي، المرجع السابق، ص119.

²³ - توفيق صالح، المرجع السابق، ص188.

²⁴ - بوترو boutraux، مهندس طبوغرافيا وأطلقت إسمه على إحدى الأماكن العمومية في سكيكدة شارع الميناء، اعترافا بمساهمة في وضع مشروع ميناء سكيكدة أنظر توفيق صالح، المرجع السابق، ص188.

- 25 - نجوي سماعي، المرجع السابق، ص 119.
- 26 - P. Laurient ; le port maritime de L Algériensannée 1942. op. cit , p76 .
- 27 - Edouard solal. Philippeville de régions année 1954, p176.
- 28 - سهام برجم وآخرون، المرجع السابق، ص 34.
- 29 - Circonscription de Constantine, arrondissement de Philippeville statistique de ports maritime de commerce, ports de Philippeville et Collo. Année 1957. imp :Pierre, Brahma ; Algérie op. cit , p76.
- 30 - Statistique de ports maritimes..... année 1957, op , cit , p5.
- 31 - statistique de ports maritimesannée 1957 ;op.cit. p06
- 32 - p. Laurient, les port maritimes de l'algériens..... ; op. cit p79 et 80
- 33 - statistique de port maritimes..... , année 1957 p05
- 34 - Statistique de port maritimes....., année 1957 op. cit, p 06.
- 35 - Ibid, année 1957, p 07.
- 36 - Chambre de commerce et mristrie de Skikda es Philippeville ،1870 ،p75.
- 37 - la Dépêche de Constantine et Est Algérien – Constantine 100 rue Clemenceau – 4 Avril 1957, p04.
- 38 - أحمد توفيق المدني، كتاب هذه الجزائر، المصدر السابق ، ص 235.
- 39 - P. Laurent, les ports martine de l'algériens..... ; op ; cit p81.
- 40 - نجوي سماعي، المرجع السابق ، ص ص 119 - 120 .
- 41 - statistique de ports maritimes....., année1957 op ; cit , p11.
- 42 - p. Laurent, les ports maritime de l'algériensannée.1942 op. cit , p78.
- 43 - statistique de ports maritimes, année 1957 op ; cit , p11 .
- 44 - statistique de ports maritimes....., année 1957op , cit , p17 .
- 45 - Ibid. année 1957, p11 .
- 46 - statistique de ports maritimes....., année 1957 op , cit , p17
- 47 - statistique de port maritimes, année 1957 ;op ;cit , p11.
- 48 - رضا حوحو، شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الإستعمار 1830م/1914م، رسالة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، إشراف د/ عبد الرحيم سكاني ، كلية العلوم الإنسانية والشرعية، جامعة منتوري قسنطينة، السنة الجامعية 1425، 1426هـ/، 2004، 2005م، ص 55.
- 49 - رضا حوحو، المرجع السابق ص 52، 53.
- 50 - رضا حوحو، المرجع نفسه، ص 61.
- 51 - رضا حوحو، المرجع نفسه، ص 81.
- 52 - chambre de commerce et d'industrie de Skikda ex ; Philippeville 1871, p75.
- 53 - statistique de port maritimes,année 1957 ;op ;cit , p12.
- 54 - Statistique de port maritime, année 1957, op-cit , p18.
- 55 - Statistique de port maritime, année 1957, op-cit, p12.
- 56 - Ibid., année 1957, p14.
- 57 - Chambre de commerce et d'industrie de Skikda ex :Philippeville 1871, p75.