

الصراع الدولي على الطرق التجارية في الصحراء الجزائرية

أ.يطو فتيحة

أستاذة مساعدة أ

قسم العلوم الإنسانية

كلية الآداب و العلوم الإنسانية

جامعة جيلالي ليابس

عرفت الطرق التجارية صراعا طويلا ضاربا في التاريخ يعود إلى عهد الإمبراطورية الرومانية التي كانت تضرب بيد من حديد كل من يحاول منافستها عليها كونها تساعدها على اكتشاف مناطق جديدة وبالتالي خلق مستعمرات و فتح أسواق جديدة لها خاصة على الساحل الإفريقي الغربي في المنطقة التي اصطلح عليها قديما أنها تمتد بين أعمدة هرقل وسينيقامبيا و تحديدًا شاطئ Thymiamata تيمياماتا بالإضافة إلى الربط بين مستعمراتها القديمة , أيضا نظرا لما كانت تحمله إليها من بضائع متنوعة ما بين التمور والعبيد، وأحجار كريمة، وعاج، وغبار الذهب⁽¹⁾.

هي الأقدم تلك التي تربط وراجلان وكل مدن المغرب الأوسط وبلاد السودان و نغني بها طريق وراجلان كوكو، الذي يمر على تادمكة وأيضاً طريق وراجلان غانة، وأفضل ذهب غانة يوجد بغيارو. لقد كانت القوافل المغربية تخرج من مدن المغرب محملة بالبضائع والسلع لتباع في بلاد السودان مارة بالمحطات الرئيسية الواقعة في الجنوب مثل وراجلان وسجلماسة و أوجلة وغدامس و زويلة ، وكان التجار يصلون إلى المراكز التجارية المشهورة في بلاد السودان مثل التكر ، كومي، تومبكتو وكوكو. وكانت أهم سلعة تجلب وأشهرها على الإطلاق الذهب لكثرت في بلاد السودان، فهناك بلد يعرف ببلد التبرغانة وإليها ينسب الذهب الخالص⁽²⁾. وتوسعت تجارة الصحراء بقيام الدولة الرستمية التي سيطرة على مداخل الطريقين الشرقي والوسط فاشترقت بذلك تجارة القوافل المارة عبر هذين الطريقين وقام الرستميون بحفر الابار على هذه الطريق وساهموا في تأمينها بإرسال الجنود بصحبة القوافل لاجتياز المراحل غير الامنة في داخل الصحراء . لكن ارتباط الاباضية الاقوى بالسودان كان عبر الطريق الاوسط في الصحراء الكبرى يمر عبر

واحات الجزائر التي تمتد لمسافة ألف ومائتي كيلومتر الى الجنوب على هيئة شريط أخضر يمثل طريقاً طبيعياً بين أمصار المغرب الاوسط ومرتفعات الحجاز⁽³⁾.

77. وكانت ورجلان من أهم المراكز التجارية على هذا الطريق ، يقابلها على طرف الصحراء الجنوبي تادمكة، ويتضح مما ذكره ابو زكريا الوريثاني الارتباط التام بين ورجلان وتادمكة ونشاط القوافل بينها وقداًرتبطت ورجلان كذلك بمملكة غانة عبر تغازا وأدغشت وقد واصلت ورجلان النشاط التجاري بعد سقوط الدولة الرستمية وانتقل إليها نشاط تيهرت التجاري فتوسعت أعمالها ويؤكد هذا النشاط التجاري المنتظم ما جاء عن ورجلان من القرن الرابع حتى السابع الهجري بخصوص حصونها المنيع وأهلها الاغنياء المياسير بسفرهم الكثير الى بلاد السودان وتقع تادمكة في منطقة ادرار الجبلية . ويبدو أنها ظهرت كمركز تجاري قبل القرن الثالث الهجري وأصبحت من اكبر المراكز لكنها بدأت تفقد اهميتها بعد القرن السادس الهجري⁽⁴⁾ .

الغزو الفرنسي : الاهتمام بالطرق التجارية الصحراوية و سياسة الإلحاق

مع احتلال الجزائر ازدادت أطماع فرنسا في إفريقيا لذلك كان لزاماً عليها تسخير الطرق العابرة من الصحراء الجزائرية إلى أعماق القارة السمراء، وكانت قبل الإلحاق بسنوات وللتوغل في السودان، استعملت قاعدة استعمارية عرفت بتجارة الرقيق وهي السنغال، التي كان يُحمل منها الرقيق إلى أمريكا⁽⁵⁾ . لقد بدت الأغراض التجارية واضحة منذ بداية الاحتلال الفرنسي للجزائر، وقد وقع تنفيذها بعدد ضخم من المهمات التي تصحب الوحدات العسكرية أو تسبقها وذلك للقيام بمعاينة المكان لتيسير الغزو ودراسات مضبوطة للأسواق التجارية. وكان من بين الدراسات التي اهتمت بالأسواق، دراسة -براكس- PRAX في 1851 حول العلاقات التجارية مع مكة والسودان، وكذلك قام هنري ديفيرير H.Duveyrier في سنة 1859 برحلة الى الغوليا ودخل في حماية الأمير الطوارقي إينخونو كان نشرها سنة 1864 تحت عنوان "الطوارق في الشمال"⁽⁶⁾ .

وبعد هزيمة فرنسا أمام الألمان سنة 1870 تأهبت لإعادة بناء اقتصادها فازداد اهتمامها بكل الوسائل التي تساعدها على ذلك ، إلا أنها لم تستطع أن تحقق أغراضها كاملة طوال الفترة التي سبقت نظام الإلحاق الذي سنته في سنة 1881 ، ويأتي تقرير سُولت واصفاً الوضعية إذ يقول " يجب أن تُؤلف الصحراء الجزائرية، أو بعبارة أخرى المناطق الواقعة بعد التلال صنفاً ثالثاً من الجهات الإدارية ، ففي هذه الجهات لا أثر للمعمرين ولا تطوُّها الجيوش إلا عرضاً لقمع الفوضى أو لإعداد ظروف ملائمة لإقامة العلاقات التجارية أو توسيعها وهي مناطق تفتح لنا المجال لطرق هامة في الحركة التجارية المؤمّنة "⁽⁷⁾ . كان أحد الأغراض البارزة من إنشاء خط سكة الحديد عبر الصحراء هو الحد من تجارة القوافل الطرابلسية والمغربية ومنافستها. وذلك بغية إيصال السلع مباشرة من السودان الى البحر المتوسط⁽⁸⁾ .

فتلك الثمرات التي تعود من فتح خط الإستواء والمتمثلة في جلب العاج وريش النعام وغيرها⁽⁹⁾، والثروة الكبرى التي يمكن الحصول عليها فقط من منطقة توات لوحدها والمقدرة حسب كاميل ساباتيي بعشرة ملايين من النخيل مع توفير مائتي ألف طن من البضاعة سنوياً، تساوي في نظره السكة الحديد. هذه الثروة كانت حجتة في اقناع أصحاب رؤوس الأموال وتشجيعهم على القيام بالمشروع الذي وضع له أبعاداً و حدوداً ضمت توات ، الصحراء والسودان والذي كانت تستتر وراءه حقيقة كبرى، صرّح بها جون رولان، ألا وهي أن سكة الحديد في حقيقة الأمر شركة استعمارية كبرى، وهذا ما يفسره قول أبادي " إن سكة الحديد ستمكن من حمل بضاعة تقدر بـ 291000 طن بين بسكرة و بحيرة تشاد، والتي تتمثل في الملح الاستهلاكي".

يظل غرض الإستعمار المادي على مرّ الزمن هو الحصول على المواد الأولية، إيجاد الأسواق لمصنوعاته، وظائف لرجاله ومجالات لتوظيف رؤوس أمواله. وبذلك بات هدف فرنسا من إلحاق الصحراء هو استغلال ثروتها المعدنية⁽¹⁰⁾ والبحث عن المواد الأولية مع وصول الثورة الصناعية ذروتها. والصحراء ليست ذلك البلد العقيم كما ظل المستعمر يعتقد طويلاً، وإنما تحتزن الصحراء موارد خفية يجب استثمارها في نظر جون مليا⁽¹¹⁾.

فلقد عرفت منذ القدم بما كانت تجلبه من البلدان الإفريقية كالعاج، الصمغ، القطن، وكذلك الدرق اللمطية التي تصنع من جلد حيوان اللمط والذي لا يؤثر فيه السيف، بالإضافة الى سلع أخرى كجلود النمر و ريش النعام.

أما ما تحتزنه فهو ما كانت تصدره الملح، النحاس المصنوع والنحاس المسبوك، والأحمر والملون⁽¹²⁾. يقول د. جيلالي صاري أنه مع بداية القرن 19م ، بدأت الصناعة الأوروبية في البحث عن مواد أولية جديدة بديلة، بعد انتشار الوراقة، وارتفاع ثمن الحلفاء من جهة، ومن جهة أخرى أصبح صنّاع الورق مجبورين على استعمال هذه المادة ومادة الخُرّص لمزاياها ولقلة الخُرّق، وقلة مزايا التبن⁽¹³⁾.

وأصبحت هذه المادة تصدّر إلى فرنسا عن طريق ميناء وهران و أرزيو، وبما أن هذه العملية عملت على تطوير هذين الميناءين، اللذين تظل الأرض والحلفاء عاملاً هاماً في حركتهما، فإنه كان لازماً السيطرة الكاملة على الجنوب⁽¹⁴⁾.

إنه من أهم الأسباب التي أدت إلى تطبيق نظام الإلحاق، هو إستيلاء الباب العالي على قلعة غاط بطلب من التوارث وذلك أمام تهديد الإستعمار سنة 1874 ، وبعد أن احتلت فرنسا الغوليا سنة 1873،

توطدت الصلات بين المجموعات الصحراوية التي لم يبلغها الإحتلال ، والمغرب وأعلنت جماعة عين صالح وتميمون مناصرتها، وطالب بدو ريغ الذين يضمون حلف قصور فجيج وبعض تافيلالت بتولية السلطان الشريف. وبذلك توّحد منافذ التجارة الإستعمارية في الصحراء، أيضاً الخرق الدبلوماسي الذي كان مصدره بعض الدول الإفريقية مثل طرابلس التركية، تونس والمغرب والدول الأوروبية المتنافسة في ما بينها أو باستعمال حلفائها على هذه الطرق التجارية ومنها بريطانيا، ألمانيا و إيطاليا، وتحلي تجار القوافل عن التجار الفرنسيين فأصبحوا بحاجة الى مشرفين.

ورغم المعاهدات التي تحصّلت عليها فرنسا من بعض الجهات الصحراوية والقاضية بمساعدة وحماية التجار الفرنسيين إلا انها لم تمنع من قتل بعضهم وطرد البعض الآخر.

يقول أندري برنيان: " لقد تجاوزت اهداف فرنسا الصحراء في مشروع الإحتلال وأكّدت أن التوغّل في الصحراء لا يقصد من ورائه خدمة الأرض و إنما غايته إتخاذ مسلك يسمح بالقيام بتجارة العبيد في إفريقيا السوداء، ولهذا الغاية يجب توخّي سياسة إحتلالية من جانب واحد للأراضي التي يسكنها أناس ترفض حقوقهم المشروعة مسبقاً"⁽¹⁵⁾ .

نتائج الإلحاق

-القضاء على تمركز تجارة الذهب في أيدي الجنوب، فسرعان ما انقضت المراكز الصحراوية لتجارة الذهب والملح، إذ قامت شركات الشحن الأوروبية بما يجذ من المبادلات التجارية النادرة في الوسط الإسلامي والتي تساهم في تلبية حاجات سوق الإستعمار بين اصحاب الإمتيازات أو تُبذل لصالح المنتوجات المضاربة المصدرة.

- لحق سكان الصحاري ضرر كبير بعد تجريدتهم من أموالهم وحرمانهم من وسائل العيش بضم أراضيهم، إذ تصدعت البنية الاجتماعية بتفاقم ظلم رؤساء القبائل البدوية لرعاياهم الذين توخوا تنظيمًا نصف إقطاعي في التركيب الاجتماعي الجديد، فأدى ذلك إلى فرار هؤلاء المتضررين من حوزة الخيمة إلى الأكوام الهامشة أو إلى الجنوب أو يهاجرون الى الشمال. وبلغ التصدع ذروته أيضا في القصور فمنذ الشروع في الإحتلال الفرنسي، أخذ صغار الفلاحين في الهجرة الجماعية نتيجة القضاء على تجارة العبيد، أو تدهور أرزاقهم في حين تضخمت هذه الهجرة التقليدية المؤقتة بميزاب و سُوف، وكان عامل قرار حيث أن عدد السكان قد تزايد معوضا بذلك نقص الموارد العادية بجلب الأموال من التل⁽¹⁶⁾ .

مشروع سكة الحديد

لقد شهد القرن التاسع عشر ميلادي صراعاً وتنافساً بين الأمم الغربية على العوالم الجديدة. فعملت فرنسا على ضم مساحات من الأراضي على الحدود إلى الجزائر مما زاد في مساحة هذا الإقليم، كما أدى توسعها صوب الشرق والغرب والجنوب إلى زيادة مساحة الأراضي التي تحتلها في شمال إفريقيا. وبالرغم من أنها أصبحت تملك الوضعية الأمثل في هذه القارة إلا أنها لم تحاول الاستفادة منه.⁽¹⁷⁾ ما قامت به بريطانيا من دراسات لإمكانية إقامة مشروع لسكة حديد، يمكنها من ربط مستعمراتها، ينطلق من زنجبار ويربط البحيرات العشر ببحر الهند، جعل الفرنسيين يدركون مدى أهمية هذا المشروع لكن. إذ أن فرنسا لم تكن ترغب في خلق مقاطعات جديدة أو وحدات إستعمارية قائمة بذاتها. يقول Duponchel في دراسته للمشروع التي أسماها le transsaharien، والتي حدد فيها جهة هذا الخط بحيث ينطلق من الجزائر إلى مركز الهضاب الداخلية لإفريقيا وينفذ عبر وادي ريغ و ورقلة: "من الطبيعي أن ما يحصل يجعلنا نستنتج أنه من أجل أن لا نبقي بعيدين عن إنجلترا منافستنا، ومن أجل إقتصادنا وصناعتنا التي هي في وضع حرج، فإنه من الضروري ربط الجزائر بخط سكة حديد".⁽¹⁸⁾ فالإنجليز وقبل الاستقرار في أية مستعمرة، يباشرون إلى إنشاء خط سكة حديد، حينئذ يكون الازدهار أكيد، ليس فقط في استراليا و أمريكا ولكن أيضاً في السودان المصري.⁽¹⁹⁾ إن من الدوافع القوية التي جعلت فرنسا تصب اهتمامها على هذا المشروع، هو أن توسعها مرتبط به، وكذا احتلالها لتونس، فكان أن بدأت في دراسته منذ سنة 1880، حيث أرسلت البعثات وحملات الاستكشاف إلى المناطق المزمع إنجازه عليها. وكان الهدف الرئيسي والأكبر منه هو وصل شمال إفريقيا بغربها⁽²⁰⁾.

و بما أن حدود مشروع ديونشال Duponchel لم تتجاوز منطقة الأغواط، فاعتنت الحجر التجارية بمرسلياً بالقضية، إذ أن وزير الأشغال العمومية للحكومة الفرنسية و هو فرسينات Fryssinet، أسس لجنة السكة الحديدية الصحراوية، و منح مليون فرنك ذهبي لثلاث بعثات دراسية، الأولى يرأسها بويان Poyanne، و مهمتها رسم السكة بوهران نحو توات، وتوقفت أشغاله في موغرار في جبال القصور، حيث أسند إلى كاميل ساباتي Camille Sabatier جمع المعلومات لبقية المشروع. و أما المهمة الثانية فيشرف عليها شوازي Choisy وقد قام أحد أعضائها، وهو المهندس جورج رولان G.Rolland بدراسة جيولوجية شاملة لمنطقة وادي ريغ، و رأت هذه البعثة اختيار الخط الرابط بين بسكرة و رقلة

والغوليا لفائدة النقل التجاري. وأما المهمة الثالثة التي كُلف بها أحد الجنود وهو الكولونيل فلايتز Cl.Flatters، فيمتد نطاقها إلى ما وراء الحدود التي أدركها الاحتلال الفرنسي⁽²¹⁾.

لقد لقي المشروع كثيراً من المؤيدين ، خصوصاً وأنه كان يعود على الإمبراطورية الفرنسية بمزايا واضحة من النواحي الاقتصادية والاستراتيجية. لكن عوامل مختلفة تدخلت في تنفيذه ، إذ أن الحكومة الفرنسية لم تكن بقادرة على احتلال الصحراء في ذلك الوقت ، وكانت ترغب في ترك المشروع يُنفذ في البداية لكي يساعد على توغلها في الصحراء ، ولكن الجهات الفنية والأوساط المالية رفضت القيام به إلا إذا ما قررت الحكومة إرسال قوات عسكرية إلى الصحراء الكبرى ، أي إحتلال هذه الصحراء ، أو في حالة طلبها إنشاء سكة حديد استراتيجية واختيارها للنقط والمدن و الواحات التي ستمر بها⁽²²⁾.

لقد كانت فرنسا تدرك تماماً أهمية المناطق الجنوبية للجزائر آنذاك ، بحيث كانت تتركز في أيدي البربر كبني ميزاب و بني توات كل المبادرات التجارية المغربية مع تمبكتو والسودان ، وبالتالي فإن احتلال مناطقهم يعني التحكم في شريان الحياة لديهم ، ألا وهو اقتصادهم.

لكنها لم تكن تتوقع منهم مقاومة شرسة أو رفضاً قاطعاً لمشروعها ، وذلك أن نظرتها إليهم ، كانت تختلف عن نظرتها للعرب.

يقول Alfred Guy: " هناك من البربر من سيرحبون بنا، وهم أولئك المسالمين الساكنين بواحات الجنوب الوهراني و توات و الواقعين تحت رحمة البدو. إن السيطرة على هؤلاء ستأخذ وقتاً طويلاً، لأنهم مسلمون متعصبون كالعرب أنفسهم. إنه القرآن ، العقبة الكبيرة أمام الحضارة.

لكن مع البربر، هذا العائق لن يكون منيعاً لأنهم ذوو عقول عملية، وحينما تغزوهم فكرة أننا لن نعارض في شيء ممارسة ديانتهم خاصة وأنهم لم يحتفظوا بأمل طردنا من الجزائر، سينتهون بالخضوع لنا"⁽²³⁾ وبالفعل تمّ قتل بعض المغامرين من الفرنسيين الذين سافروا لهذا الغرض في ذلك الوقت إلى الصحراء الجزائرية ، من طرف التوارق، ومنهم الكولونيل فلاترز ، والقضاء على بعثة هذا الأخير إنما يدل على أن الإمبريالية الفرنسية عاجزة عن فتح طريق الصحراء من الجزائر إلى السودان دون اللجوء إلى العمليات العسكرية و لا يسمح لها بذلك إلا إتفاق بين القوى العظمى لتقسيم إفريقيا⁽²⁴⁾.

ومُددت آنذاك السكة الحديدية صوب الجنوب إلى مسافة 215 كيلومتر، وفي العام التالي قامت فرنسا بإحتلال منطقة وادي ميزاب، ثم توفرت، الواد، وارجلان و واحة فجيج ، و وصلت السكة الحديدية إلى عين الصفراء⁽²⁵⁾.

لقد كانت توقعات فرنسا من وادي ميزاب كبيرة لإنجاح مشروع سكة الحديد، كما هو الشأن بالنسبة لواحاح أخرى كثيرة لا تقل أهمية، و ذلك اعتباراً لموقعها، وبالتالي احتكاكها لطرق التجارة، أو غناها، بما يمكن تزويد وسيلة النقل هذه بكل البضائع ذات الأهمية التجارية و الإقتصادية، كالمواد الأولية. و مع كل الإجراءات التي اتخذتها فرنسا لإدراك هدفها المنشود من وراء سكة الحديد هذه، ألا وهو احتكار طرق التجارة التي تربط الجزائر بإفريقيا الوسطى، فإنه لم يعد لديها أدنى شك من أنه في النهاية ستتقبل هذه الواحاح الأمر الواقع و ستخضع كونها لن تجد وسيلة أخرى من أجل تسويق بضائعها، والقيام بتجارها، خاصة الواحاح التي تعول على هذه التجارة بالدرجة الأولى في حياتها و مصادر عيشها. يقول Duponchel: "...على اعتبار أن سكة الحديد ستمر على مسافة قريبة من واحاح ميزاب، فإن هذه الأخيرة ستزودها بحصة معتبرة من البضائع و المسافرين".⁽²⁶⁾، و بالتأكيد لم يبق لفرنسا أدنى شك في موقع وادي ميزاب بالنسبة لخط سكة الحديد، بعدما استطاع دوفيري Duveyrier إحتراق الصحراء الوسطى مروراً بميزاب و بلاد الشعانبة ذهاباً إلى الغوليا، و كان بذلك أول فرنسي يمر بأقصى طريق يربط الجزائر و بلاد السودان.

فأصبح تحقيق هذا الطريق الرابط، الهدف الأساسي لكل جهود فرنسا من وراء مشاريعها في الصحراء⁽²⁷⁾.

التنافس الفرنسي البريطاني والحزام الإفريقي العرضي

بدأ توسع فرنسا في حوض السنغال إلى الداخل منذ عام 1817، وكان هدفها الوصول إلى فاشودة، وقد حفّزها على ذلك وجود البريطانيين في السودان المصري، فكانت ترى أن تدبر حملة عسكرية تغرس العلم الفرنسي في فاشودة، تستعمله سلاحاً للضغط على إنجلترا سياسياً لإجلائها عن مصر⁽²⁸⁾. وقد كرّست السنوات العشر من 1880 في تهيئة الاتفاق بين الدول الإمبريالية التي ستوفي فرنسا حظها من التقسيم، إذ خرجت من مؤتمر برلين لسنة 1884 بحصتها المتمثلة في بلدان شمال إفريقيا الغربي و إفريقيا الغربية والوسطى الاستوائية.

وزيادة على ما أقره مؤتمر برلين (1878 - 1884) من تقسيم، فقد كرّسا القرارات ذات الجانب الواحد التي يتم بموجبها تقرير مصير البلدان بأكملها تحت سلطة القوات الأوروبية، ومن علامات ذلك، قرار فرنسا لسنة 1882 باحتلال وادي ميزاب -الحاقه- بالرغم من معاهدة 1853، وجاء دمج نتيجة

التقسيم الذي أقرته المعاهدة الفرنسية البريطانية الذي حرّم على الهيمنة الفرنسية كل سعي للتوسع نحو الشرق واحتلال السودان⁽²⁹⁾.

كانت فرنسا تهدف الى اقامة محاور للتبادل التجاري عبر الصحراء مع بلدان افريقيا الغربية من اجل منافسة المحاور التي تستخدمها بريطانيا. وعملت جاهدة على تنفيذ مشروعها الرامي الى اقامة حزام فرنسي عبر افريقيا من الشرق الى الغرب ، وذلك بالتوغل من ممتلكاتها في الشرق والغرب صوب النيل. وبذلك تعرقل مشروع بريطانيا التي كانت تهدف من ورائه الى مدّ الأملاك البريطانية بصورة متصلة من الكاب حتى القاهرة.

ويعد خط سكة عين الصفراء الذي يمرّ على فجيج ، تافيلالت و وادي درعة ، أحد محاور المنافسة بين بريطانيا وفرنسا ، فائدته كبيرة ، والموقع الذي يحتله عظيم، الشيء الذي خلق تعقيدات سياسية لأن إنجلترا لن تبقى مغمضة العينين على أن يغلق في وجهها بلد ظل سوقاً لبضائعها عبر موانئ الساحل المغربي.

وكانت فرنسا تخشى من سبق إنجلترا لها الى السودان بعدما استقرت في رأس الرجاء الصالح⁽³⁰⁾ ومن أجل ذلك لم تتوان عن تدعيم نظرة خضوع المناطق في توات الى المغرب ، ولم يكن ذلك من أجل هذا البلد ، و إنما احتراساً من نشوب النزاع حول المصالح الواضحة آنذاك بين اسبانيا و إنجلترا و ألمانيا، واتضح نية فرنسا اتجاه المغرب حينما قامت باحتلال توات ، غورارة و تيميمون، ورأت ذلك لازماً من أجل القيام بعمليات استفزازية تتخذ ذريعة للمطالبة بحق التبعات بعيداً نحو الغرب في الأراضي المغربية، كما فعلت تماماً مع تونس التي فرضت عليها حمايتها سنة 1881 .

وفي النهاية وبعد الاستيلاء على الهقار ، وفرض الحماية على المغرب ، فتحت الطريق أمامها من الجزائر الى السودان.

الإحالات :

- ¹ ROZET ET CARETTE :L'ALGÉRIE, FIRMIN DIDOT FRÈRES, ÉDITEURS, IMPRIMEURS DE L'INSTITUT, PARIS, 1850,p 281 ,282
- ² مسعود مزهودي: الإباضية في المغرب الأوسط، نشر جمعية التراث، المطبعة العربية، الفقرة، 1417 هـ / 1996 م، ص: 146 ، 149 ، 156 ، 164 ، 165 .
- ³ د. أحمد الياس حسين: الإباضية في المغرب العربي ، المكتبة الإباضية الشاملة، جمعية التراث، 1431 هـ / 2010 م ص 39 ، 40
- ⁴ د. أحمد الياس حسين : المرجع السابق، ص 135 ، 136
- ⁵ أندري برنيان وآخرون : : الجزائر بين الماضي و الحاضر، ترجمة إسطنبولي رابح و منصف عاشور، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1984م، ص 389 .
- ⁶ أندري برنيان وآخرون: المرجع السابق، ص 385
- ⁷ أندري برنيان وآخرون: نفسه.
- ⁸ برنيان وآخرون: المرجع السابق، ص 389
- ⁹ عمر طوسون: تاريخ مديرية خط الإستواء المصرية، مطبعة العدل، الإسكندرية 1356 هـ ، 1937 م ، ج 3 ، ص 179
- ¹⁰ مسعود مجاهد الجزائري: أضواء على الإستعمار الفرنسي للجزائر، دار المعارف، مصر، ص 20 .
- ¹¹ - أندري برنيان وآخرون: المرجع السابق، ص 399 .
- ¹² Jean Melia: la france et l 'Algerie, plon, imp devaugirard 1919, P: 24012
- ¹³ مسعود مزهودي: المرجع السابق ص 165 - 171 .
- ¹⁴ Djilali Sari L'insurrection de 1881-1882, société Nationale dedition et de diffusion, Alger, 1981, P: 55
- أندري برنيان وآخرون: المرجع السابق، ص 395 15
- أندري برنيان وآخرون : المرجع السابق، ص: 313 ، 397 ، 402 ، 405 .
- 17جلال يحيى : : السياسة الفرنسية في الجزائر من 1830 إلى 1959 ، دار المعرفة، القاهرة، ط 1 ، سبتمبر 1959 ص 201
- ¹⁸ Duponche:, , le chemin de fer transaharien,etude preliminaire du projet et rapport de mission,paris,lib hachette et C^{ie} 1879, P:56
- ¹⁹ Jean Melia :Op cit, P: 240

- (20) جلال يحيى : المرجع السابق ص 201
- (21) أندري برنيان و آخرون: المرجع السابق، ص 390
- (22) جلال يحيى: المرجع السابق ، ص 203 .
- (23) Alfred Guy: la verite sur le transsaharien (sahara, soudan, algerie), paris; augustin challamel,edt; librairie algerienne, fevrier 1892, P: 45.
- (24) أندري برنيان وآخرون: المرجع السابق ، ص 391
- (25) جلال يحيى : المرجع السابق ، ص 202-203 .
- (26) Duponchel: opcit, P: 358.
- (27) L. D'aramgnal: le mzab et les pays chaambas, edition baconnier, Alger, 12 Mai 1934, P: 170
- (28) مكى شببكة : تاريخ شعوب وادي النيل ،نشر وتوزيع دار الثقافة، بيروت، لبنان، مطبعة سميا، ص 731.
- حول هذا الصراع ينظر أيضا: علي محمد بركات: السياسة البريطانية واسترداد السودان، وزارة الثقافة، القاهرة، 1977، ص 122.
- (29) - Djilali SARi: opcit, P:157
- أندري برنيان: المرجع السابق، ص 391 ، 392.
- (30) B. Benyoucef : le M'zab ,imprimerie Abou Daoud,el harrach, , P 201
- F. Abadi: : letters sur le transaharien, Constantine, imp L.Marle 1880. , P8,9
- (31) أندري برنيان: المرجع السابق، ص 396 .