

ثورة عرابى باشا وبراعم الحركة العمالية فى مصر

(مع الاستناد إلى بعض المصادر والمراجع الروسية)

د . جينادى جورياتشكين

أستاذ التاريخ العربى الحديث والمعاصر
فى معهد بلدان آسيا وإفريقيا التابع لجامعة موسكو

ثورة عرابى باشا وبراعم الحركة العمالية فى مصر (مع الاستناد إلى بعض المصادر والمراجع الروسية)

حظيت الأحداث التى شهدتها مصر قبل مائة وعشرين عاما باهتمام مركز لدى الأوساط المتنورة فى روسيا ، والتى كانت تتبع هذه الأحداث بإعجاب متعاظم وانتباه لا يخبو . على سبيل المثال ، كتبت مجلة (بشير أوروبا) السياسية الاجتماعية الشهرية الصادرة فى سانت - بطرسبورغ : «إن الشعب المصرى الذى كان يرثى ردها طويلا من الزمن تحت تسلط الموظفين الإنجليز والفرنسيين المستقرين بستار الإدارة المحلية شبة المستقلة قد كشف فجأة عن معالم وجود مستقل . فقد تشكل ما يسمى بالحزب الوطنى ، مع مشاركة عنصر عسكري ، رافعا شعار «مصر للمصريين» . وكانت الحركة موجهة بالدرجة الرئيسية ضد السيطرة الأوروبية المستترة بالمطالب المالية لمقدمى القروض إلى الخديوى ، وبالعناية بأمن قناة السويس . . . وقد وعدت (الحركة) بإحياء الأمة المصرية التى نسيها الجميع»^(١) .

وانعكس موقف فئة المثقفين فى روسيا فى مختلف الأدبيات والمراجع . التى يعتبر وجودها فى الاتحاد السوفيتى أمرا منطقيا مشروعًا وليس طارئا . وتتيح هذه المراجع الروسية المنشأ إدخال بعض الإضافات عن خصائص العملية التاريخية فى مصر إبان ذلك العهد ، ومن ضمنها مولد الحركة العمالية الوطنية التى كانت بداية نشوئها حتى وقت قريب تعزى إلى إضراب عمال التبغ فى القاهرة الذى حدث فى تخوم القرنين التاسع عشر والعشرين (كانون الأول (ديسمبر) ١٨٩٩ - شباط (فبراير) ١٩٠٠)^(٢) .

والى جانب الطبقات والأوساط الاجتماعية التقليدية ، شملت الحركة الجماهيرية المناهضة للاستعمار فى عام ١٨٨٢ فئات اجتماعية جديدة كانت لا تزال فى المراحل الأولى من تكوينها ، ومن بينها فئة الكادحين الأجراء العاملين فى

القطاع الرأسمالي الاستعماري من الاقتصاد المصري . وفي تقديراتنا أن عدد هؤلاء العمال الأجراء من النمط الرأسمالي قد بلغ في عام ١٨٨٢ قرابة ٤٠٥٠ ألفا ، كان من بينهم حوالي ١٠ ألف من عمال السكك الحديدية و ١٥ - ١٠ ألفا من عمال الموانئ و ١٠ ألف من عمال السفن وألفان من عمال شركة قناة السويس .. الخ^(٣) . وكان المصريون يشكلون الأغلبية الساحقة من العمال غير المؤهلين ونصف العمال المؤهلين ، أما الباقيون فهم أساساً من أبناء بلدان حوض البحر الأبيض المتوسط^(٤) . وبعد أن انخرط العمال في حركة التحرر الوطني وأسهموا بقسط فيها ، تقدموا في الوقت ذاته بمطالبهم الطبقية .

تشخيصاً لوضع مصر الاقتصادي ، كتب الصحفي الروسي سكالكوفسكي الذي زار هذا البلد مرتين في تجوم عقدي السبعينات والسبعينات من القرن التاسع عشر يقول : « ... إن النظام المالي المرريع ينهب السكان نهباً منقطع النظير ... وقد أبلغني بعض العارفين من الناس أن ٣ أو ٤ سنوات من إدارة كهذه سوف تؤدي بمصر دون شك إلى الإفلاس . ففي الوقت الراهن باع الفلاحون كل ما لديهم من النحاس الذي أودعوا فيه مدخراتهم ، غير أن الضرائب تتضاعف باطراد وتدفع بالأهالي العاملين إلى اليأس»^(٥) . وكان الصحفي محقا . فازدياد الضرائب الذي لا يطاق مع تقلص مواعيد جيابتها انعكس بالغ الخطورة على مستوى حياة ضعفاء الحال من المصريين ، ولا سيما الفلاحين «الذين باتت أوضاعهم لا تحتمل بحيث أخذ أكثرهم وجلاً يجاهر باحتياجاته»^(٦) .

وكان الوضع في المدن مماثلا . فإلى جانب الأسباب العامة التي أدت إلى انخفاض مستوى حياة المصريين - إنفاق أموال الدولة على تسديد فوائد الديون ، الضرائب ، إلخ - كانت هناك عوامل أخرى وقع الجزء الأعظم من أهالي المدن بفعلها في أحضان الفقر : ارتفاع أجور السكن ، النمو الجامح لأسعار المواد الغذائية مع ضائمة الجرایات والأجور . ففي عشية أحداث عام ١٨٨٢ ارتفعت أسعار القمح ، مثلاً إلى ٤-٣ أمثالها مقارنة بعام ١٨٦٤ ، وأسعار الزيت النباتي إلىضعفين ،

وأسعار الخضروات ولحم الصنآن إلى ثلاثة أضعاف ، وأسعار الفول إلى أربعة أمثالها^(٧) .. في عام ١٨٨٢ كان سعر الكيلو غرام الواحد من لحم البقر يساوى ٤٤ قرش ، ولحم الصنآن ٥٥هـ ، والسكر حوالي ٢ قرش ، الأرز ٣٦١ قرش . وكانت أجور العمال غير المؤهلين إبان ذلك تساوى ٣-٢ قرش في اليوم^(٨) . ولم يكن حتى عمال النسيج المؤهلون يتتقاضون أكثر من ٣ قروش في اليوم^(٩) . وكانت أجور عمال الكبس والوزن في بورصة القطن بالإسكندرية أعلى قليلاً ، أى ٣٥ و ٥ قروش على التوالي^(١٠) . وتفاقم وضع العمال الأجراء المادي إلى ما لا نهاية له من التأخيرات في دفع الأجر ، بحيث كانت تصل إلى سنة كاملة^(١١) .

واضطر انخفاض مستوى الحياة المطرد للأهالى إلى مراجعة السلطات فاتجهت طوابير لا نهاية لها من الفلاحين وسكان المدن إلى الوزارات المعنية حيث شكلوا بداية حركة احتجاج واسعة النطاق ضد ظروف المعيشة الشديدة الوضائة^(١٢) . وقد كتب المؤرخ المصري رفعت السعيد^(١٣) أن عرائض الاحتجاج كانت سلاحاً جديداً ... سلاحاً ثورياً . وكانت عرائض الاحتجاج خطوة جماعية ، احتجاجاً جماعياً ، وأصبحت بدليلاً لبراعم الاحتجاج الفردية ...

قبل عام ١٨٨١ لم تكن الحكومة والموظفوون يلتفتون إلى عرائض الاحتجاج الكادحين ، لأن «كل الأماكن الحكومية ، ومن ضمنها المحاكم كان يشغلها أشخاص ذوو أصل تركي لا مصري»^(١٤) . وكان مستخدمو الدولة من الشراسة والأتراب الأغраб على الشعب المصري بمنأى عن احتياجات الأوساط الواسعة من أهالى مصر ، لذلکم يكونوا - بطبيعة الحال - يفكرون بتقديم العون للمتقدمين بالالتماسات . وقد كتبت التايمز اللندنية بهذا الشأن : «أن التماساتهم تلقى بإهمال على أرضيات المكاتب»^(١٥) .

وتغير الوضع تغيراً جذرياً بعد حركة الجيش الثورية عام ١٨٨١ التي جاءت إلى السلطة في نتيجتها القوى الوطنية ، وهي وزارة الشريف الثالثة وتشكيلة برلمانية

جديدة، ثم شكلت في ٥ شباط (فبراير) ١٨٨٢ حكومة من الجناح الراديكالي للحزب الوطني بزعامة محمود سامي البارودي وأحمد عرابى . وأشرف الوطنيون المصريون الذين جاءوا إلى السلطة نتيجة حركة الجماهير الشعبية الواسعة على البت بمطالب الأوساط الواسعة من الشعب المصرى . وتمكنت الحكومة الوطنية ، رغم قصر موعد مكوثها على دست السلطة ، من إنجاز الكثير فى سبيل تخفيف أعباء أهالى المدن والأرياف فى مصر . على سبيل المثال ، جرى تحريم أعمال السخرة والعقوبات الجسدية التى كان يتعرض لها الفلاحون ، وأقر دستور جديد للبلد يعكس طموحات وأمانى أوساط واسعة من أهالى مصر ، وبوشر بحملة لتنحية الأجانب من مناصب الدولة العليا ، ورفعت جرایات العسكريين والمستخدمين الحكوميين ، ونظم ترقیهم الوظيفي وما إلى ذلك^(١٦) . وكان هذا فى جوهر الأمر برنامج كامل لتجديد مصر سياسيا واقتصاديا واجتماعيا على أساس وطني مناهض للاستعمار .

ونالت مساعى الحكومة فى تلبية الاحتياجات الملحة للأوساط المنخفضة الدخل من المجتمع تأييدا عاما واقتربت بتصاعد نشاط حركة تقديم الالتماسات التى انحرطت فى تقديمها عمال ومستخدمو القطاع الرأسمالى الاستعمارى من الاقتصاد^(١٧) .

إن أول شكوى معروفة لنا هي تلك التى تقدم بها العاملون فى مؤسسة حكومية هي البرق والبريد . ومن المحتمل جدا أنهم سبق أن تقدموا قبل ذلك غير مرة بالالتماسات إلى المرابع العليا ، لكن عريضتهم رفعت هذه المرة إلى إدارة مؤسسة البرق والبريد عبر صحيفة «الأهرام» التى نشرتها يوم ٣ كانون الثاني (يناير) ١٨٨٢ وطالبو فيها برفع الأجور . وأيدت الصحيفة التماسهم ، وعبرت عن أملها فى أن ينال العاملون فى البرق والبريد منذ بداية العام الجديد علاوة مناسبة على مرتباتهم . وهذه العلاوة ، فى رأى «الأهرام» ، «سوف تكون منصفة تماما ، لأنهم يقومون بخدمة مناطق شاسعة من البلد ، وصولا إلى أبعد القرى والأرياف»^(١٨) .

والالتماس التالي الذى وصلنا قدمه وزانو بورصة الإسكندرية . وكان كل محصول القطن المصرى عمليا يمر عبر هذه البورصة : إذ لم يكن يقوم بوزنه وفرزه سوى الوزانين الرسميين الذين أدوا القسم . وكانوا يتتقاضون لقاء عملهم عمولة محددة^(١٩) . وعلى الرغم من أن دور التجارة ودوائر الدولة التى تقوم بعقد صفقات فى البورصة كانت تتحقق أرباحا ضخمة ، فقد ظلت أجور عمل الوزانين البدنى المرهق والضار بالصحة منخفضة جدا . لهذا توجهوا إلى السلطات بنشر التماس يوم ١٩ نيسان (أبريل) فى جريدة «الواقع المصرية» ، كانوا يأملون بواسطته لفت انتباه الرأى العام إلى أوضاعهم المفجعة . ووقع على هذه الشكوى بالإضافة إلى الوزانين أيضا حمالو الفحم فى ميناء الإسكندرية . وفي اليوم资料 نشرت نفس الجريدة التماس سائقى نقل الركاب فى الإسكندرية الذى تضمن - هو الآخر - مطالبة بزيادة الأجور ، وبلغ عددهم ٦٢ شخصا . ونظر البرلمان المصرى فى التماس عمال الوزن والنقل فى هذه المدينة : فأحالـت لجنة البرلمان الالتماس الأول إلى وزارة المالية ، ورفضت الالتماس الثانى باعتباره «غير مقبول» . وتتجدر كذلك الإشارة إلى أن كل هذه الشكاوى والالتماسات كانت تتضمن أيضا مطلبـا بمساواة المتقدمين بها فى الحقوق مع الأجانب ، ورفع أتعابهم أسوة بالأجانب الذين كانوا يتتقاضون أجورا أعلى . وهذا ما نصـت عليه ، تحديدا ، مطالب البصامين والعاملين فى قطاع النقل^(٢٠) .

وتشغل الأحداث التى شهدتها بور سعيد مكانة خاصة فى تاريخ النضالات المبكرة للعمال الأجراء المصريين . ففى ربيع عام ١٨٨٢ نشب فيها نزاع بين إدارة شركة استيراد الفحم الإنجليزية والعمالين المصريين . ويمكن اعتبار هذا النزاع أول إضراب معروف لنا فى تاريخ الحركة العمالية الوطنية المصرية .

كان عدد نفوس بور سعيد التى نشأت بالنظر لإنشاء قناة السويس قد بلغ فى عام ١٨٨٢ حوالي ١٧ ألف نسمة ، منهم ٣١٣٦ أجنبـيا^(٢١) . وكانت بور سعيد تزود

بالوقود والمياه والمواد الغذائية كل البواخر البحرية سواء المارة منها عبر قناة السويس أو السائرة على الخطوط التي تربط موانئ البحر الأسود وشرق البحر المتوسط مع موانئ أوروبا وأمريكا . وكان يجري في بور سعيد أيضاً تحويل البضائع من سفينة إلى أخرى^(٢٢) . وكان هذا الميناء يخدم يومياً ما لا يقل عن ١٥ - ١٠ سفينة^(٢٣) .

وبالإضافة إلى مرسي السفن الكبير كانت في بور سعيد ممثليات للشركات والوكالات التجارية الأوروبية والشركات البحرية وحواضن كبير للسفن وورشات لشركة قناة السويس ، حيث كان يجري أحياناً تصليح معقد للسفن ، كما كان فيها مصنع غازى صغير ومعامل لانتاج الجليد والمشروبات والمياه الغازية وما إلى ذلك . على هذا النحو كان نشاط الميناء التجارى يحدد طابع المدينة الاقتصادي فقد ذكر أحد الرحالة الروس أن المدينة «تعيش بالكاد على ما ينجم من أنشطة أوجدها السفن الراسية في الميناء»^(٢٤) .

وكان يعمل في الميناء بضع مئات من عمال ورش التصليح التابعة لشركة قناة السويس ومرشداتها البحريين وطواقمها الأخرى ، وعدد غير من عمال المستودعات والوقادين وجرافي الفحم الذين كانت تستأجرهم السفن الأجنبية من بور سعيد إلى عدن ذهاباً وإياباً ، وكذلك عمال الزوارق وأخيراً الحمالين ، وكان عدد هؤلاء الآخرين كبيراً بصفة خاصة ويبلغ فيما يبدو ، ما لا يقل عن ٣-٢ ألف شخص^(٢٥) . «حشد من العمال» هكذا وصف سكالاكوفسكي^(٢٦) سكان المدينة . وكانت أعمال التفريغ والتحميل الشاقة من نصيب المصريين بالدرجة الأولى .. «إن السودانيين والفلاحين والعرب والزنوج مشغولون بتفريغ وتحميل الفحم من الصباح إلى المساء ، - وهو عمل بالغ الضرر لا تتحمله حتى أشد الرثاث قوة ومتانة - هكذا مثل حمالو بور سعيد أمام عيني رحلة روسي آخر»^(٢٧) .

وعلى الرغم من عزلة بور سعيد الجغرافية النسبية عن باقي مناطق مصر ، كان هذا العصب المركزي الراهن بالحياة في منطقة قناة السويس يتباين تجاوباً حساساً

مع كل الأحداث الجارية في مصر وما حولها . وكان هذا الأمر بالنسبة للفترة التي نحن بصددها أكثر وضوحا ، ذلك أن البلدان الغربية ، وبالدرجة الأولى إنجلترا وفرنسا ، كانت تستثير المشاعر بشكل مفتعل حول قناة السويس ، وتلتصق بأنصار عراقي تهمة كتم نوايا ترمي إلى تعطيلها كى يتتسنى لهم بذلك إلحاق ضرر جسيم بالتجارة الدولية . ولكن تجدر الإشارة ، دون إقلال من أهمية الممهدات السياسية الداخلية والخارجية للنزاع الطبقي في بور سعيد ، إلى أولوية العوامل الاقتصادية في تكوين بنية العمال الأجراء المصريين المرتبطين بالإنتاج الرأسمالي الاستعماري الكبير الذي تمثل بصفة خاصة في شركة قناة السويس .

في مطلع عام ١٨٨٢ حدث تدهور ملحوظ في ظروف حمالى بور سعيد المصريين وأوضاعهم المادية ، ترك أثرا في أجورهم انخفاض سعر الفحم الإنجليزى في موانئ حوض البحر الأبيض المتوسط نتيجة انخفاض أسعار نقله من إنجلترا^(٢٨) . وفي الوقت ذاته ارتفعت أسعار المواد الغذائية المرتفعة أصلا^(٢٩) مقارنة بعام ١٨٨١^(٣٠) ، نتيجة انتشار وباء الكوليرا في بلدان الشرق المتوسط التي كان يجلب منها إلى بور سعيد جزء كبير من المواد الغذائية^(٣١) .

وأدى انخفاض قيمة الفحم وأسعار نقله ، وانخفاض أجور العمال من جهة ، وتنامي عدد الباخر الجارى تقديم الخدمات لها ، وبالتالي حجم ما ينفذ من أعمال من جهة أخرى ، إلى تعاظم مجهد عمال التفريغ والتحميل . وكانت شركات وكلاء الشحن أو مستلمى الشحن - هكذا كانت تنتعهم الصحفة الإنجليزية والفرنسية - تدفع لقاء نقلطن الواحد من الفحم فرنكا واحدا أو ٤ قروش تقربيا^(٣٢) . وأشار من عاصر هذه الأوضاع إلى أن معظم عمال الفحم الذين كانوا ينقلونه في زنابيل كبيرة وزن كل منها ٢٥ كغم^(٣٣) ، لم يكن يتتقاضى الواحد منهم أكثر من ٦ قروش في اليوم ، رغم أنهم كانوا ينقلون بضعةطنان في اليوم الواحد^(٣٤) . وكان جزء كبير من أجورهم يستقر في جيوب الشيوخ المتعهددين ، إذ كان حمالو

بور سعيد ينتظمون في تجمعات نقابية يرأسها ما يسمى بـ «مكاتب الفحم» التي يتولى أمرها الشيخ الذين يطلق عليهم أحياناً نعوت «الكوماندية»^(٣٥). وكان هؤلاء يعينون ويفصلون من مناصبهم بأمر وكلاه الشحن بمماطلة محافظ بور سعيد المصري. ولكن لم تكن هناك رقابة محاكمة من قبل سلطات الدولة على نشاطهم.

وبعد الفراغ من العمل كان الشيخ أصحاب العقود يتتقاضون من الوكلاه الذين استأجرتهم مكافآت يومية قدرها ١٠-٥ قروش لقاء تجهيزهم باليد العاملة^(٣٦). وكان هؤلاء الوسطاء، عادة، يستحوذون على جزء كبير من الأموال المخصصة للعمال. وكانت هذه الممارسة تؤدي إلى استغلال مزدوج لعمال الفحم من قبل الشركات الرأسمالية الغربية ومن العناصر الطفيفية المحلية، أي الشيخ. ولهذا لم يكن من المصادفة أن يتقدم عمال الفحم المصريون بمطالب ضد هؤلاء أو أولئك من المستغلين.

وكان الدافع المباشر للإضراب هو قيام الحكومة المصرية بفرض ضرائب جديدة^(٣٧) بسبب الأزمة المالية النقدية الشديدة التي تقع جريرتها على المراقبين الأوروبيين وأوساط رجال الأعمال الذين كانوا يمسكون بزمام التجارة والمالية في مصر^(٣٨). وأستغل شيخ النقابات زيادة الضرائب للقيام بتحايلات جديدة على أجور الحمالين التي كانت خاضعة أصلاً لضريبة عالية. وتنفيذ بعض المعطيات بأنها كانت تشكل ١٢ بالمئة من الأجور^(٣٩).

في أواخر آذار (مارس) ١٨٨٢^(٤٠) تقدم عمال الفحم في بور سعيد إلى الشركة الإنجليزية (يبدو أنها كانت «ورمز جوس أند كومبني»، وهي أكبر دار تجارية في بور سعيد)^(٤١) بشكوى طالبوا فيها برفع تعرفة نقل الفحم^(٤٢) إلى الصحف وإلغاء مكاتب الفحم. ورفضت إدارة الشركة مطلب العمال كليهما عندئذ كف عمال الفحم عن العمل وأعلنوا الإضراب. ومنتسب بالفشل محاولات المتعهددين استخدام عمال المستودعات الذين رفضوا الاستجابة للإضراب^(٤٣). بينما قام عمال الفحم

المضربون بعد أن أجهضوا جهود المتعهددين ووكلاء الشحن الرامية إلى إيجاد بديل لهم برجم أحد أمقت الشيوخ بالنسبة لهم بالحجارة . وكتبت الصحافة الأوروبية^(٤٤) : أن أحداث شغب واسعة تسود المدينة . . . وما لبث أن انضم إلى الإضراب حمالو الشركات الأخرى . ويرغم الضغط الذى مارسه الشيوخ ومستلمو الشحن ، لم يتراجع العمال عن مطالبهم . وذهبت مساعى المحافظ لاقناع العمال أدراج الرياح هى الأخرى .

أدى هذا النزاع الطبقى الحاد إلى جعل رئيس الوزراء محمود سامي البارودى يذيع يوم ١ نيسان (أبريل) أمراً بتشكيل لجنة تحكيم حكومية^(٤٥) . وكانت هذه اللجنة ، مثلما ذكرت الأهرام يوم ٢٥ نيسان (أبريل) ١٨٨٢ ، ملزمة بوضع قانون لعمال الورش يضمن لهم حقوقهم أمام الشركة المذكورة^(٤٦) . فى الوقت ذاته قرر وكلاء الشحن الإنجليز ، بعد أن فشلوا فى العثور على كاسرى إضراب محلين ، جلب عمال من باقى موانئ البحر الأبيض المتوسط . ولكن بسبب خشيتهم من أن يؤدى جلب اليد العاملة الأجنبية إلى اضطرابات أوسع نطاقاً ، قاموا بإبلاغ أ . ماليت ، القنصل العام البريطانى فى مصر ، الذى قام يوم ٨ نيسان (أبريل) بزيارة محمود سامي البارودى ، وحصل منه على تأكيد بعدم وجود مخاوف فى هذا الصدد . كما أبلغ القنصل العام بأن لجنة قد أرسلت إلى بور سعيد لحل المسألة موقعيًا^(٤٧) .

بعد مرور فترة من الوقت على وصول اللجنة الحكومية إلى بور سعيد لاحت معالم حل وسط بين عمال التحميل وأرباب العمل . وتمثل هذا الحل فى أن أرباب العمل وعدوا فى حالة خروج الحمالين إلى العمل بتلبية مطالبهم ، وبباشر العمال - بانتظار قرار اللجنة وحتى تسوية النزاع - فى تفريغ وتحميل الفحم بالتعرفة السابقة .. لقد انتهى الاعتصام بين الحمالين ، وبباشر العمال العمل على أساس الأجور السابقة بانتظار حل الخلاف^(٤٨) .

توقف الإضراب يوم ١٣ نيسان (أبريل)، لكن النزاع ظل بلا تسوية . وواصلت اللجنة عملها طوال شهر تقريباً وخلصت إلى نتيجة مفادها أن العمال يجب أن يتقاضوا لقاء تحويل الطن الواحد من الفحم مبلغ ١ فرنك و ١٣ سنتيم (٤٤ قروش) أى أكثر بـ ١٣ سنتيم فقط ، أو ٥٠ قرش من التعرفة السالفة^(٤٩) . أما عمال التحميل فقد طالبوا بأجر مضاعف^(٥٠) . عدا عن ذلك ، اقترحت اللجنة بعد اطلاعها على ظروف عمل الحمالين إصدار قانون من شأنه أن ينظم العلاقات بين العمال والشركات الأجنبية .

ورفضت إدارة «وورمز ، جوس أند كومبني» قرار اللجنة بشأن زيادة تعرفة نقل الفحم . علاوة على ذلك ، بعثت الدور التجارية في أوروبا الغربية بممثلتها إلى مالطا كي ينقلوا منها بعض مئات من العمال بغية ممارسة ضغط بذلك على عمال التحميل المصريين . ونتيجة تصلب موقف عمال الفحم الذين شجعواهم مساندة اللجنة الحكومية وقراراتها ، وافق وكلاء الشحن على إلغاء «مكاتب الفحم» ورفع أجور العمال مباشرة ، لكنهم رفضوا تلبية مطلب زيادة التعرفة^(٥١) ، معلنين أن التعرفة مرتفعة أصلاً . وعلى هذا النحو استطال أمد النزاع^(٥٢) .

في هذه المرة لم يتسن لعمال بور سعيد تحقيق تلبية تامة لمطالبهم ، علاوة على ذلك ، سرعان ما اضطرت حكومة البارودي التي كانوا يرون فيها مجرراً لهم إلى الاستقالة في ٢٦ أيار (مايو) . وعلى الرغم من أن الجناح الراديكالي من الوطنيين المصريين بزعامة أحمد عرابى كان لا يزال القوة الحاسمة في مصر ، فقد أثر خطر التدخل الأجنبي المسلح الذي خيم على البلد تأثيراً مباشراً على النزاع في بور سعيد . وفي هذه الظروف رفضت الشركات تلبية مطلب العمال الأول ، أى إلغاء «مكاتب الفحم» . وتقديماً للموقف الناشئ في المدينة خلال ذلك الوقت كتبت صحيفة الأهرام يوم ٢٤ أيار (مايو) أنه لا بد من حل وسط ، وإلا سيؤول الأمر مرة أخرى إلى مواجهة^(٥٣) .

بعد وصول أسطول دول أوروبا الغربية إلى الإسكندرية في أواسط أيار (مايو) ١٨٨٢ أدى خطر الاحتلال الواضح إلى التفاف الأغلبية الساحقة من المصريين حول عربابي وأنصاره . وجرى على قدم وساق العمل على إقامة التحصينات وصنع الأسلحة وتصليحها وتخزين المؤن . ويستدل من المعطيات الأرشيفية التي أجرتها لطيفة سليم أن عملية بناء المنشآت الدفاعية في كل مكان قد شارك فيها «عمال البناء والنجارة والخراطة والرخام والصب وعمال العديد من الاختصاصات الأخرى»^(٥٤) . على سبيل المثال ، قاموا - تحديدا - بترميم التحصينات القديمة وإقامة أخرى جديدة في القاهرة ، في منطقة جبل المقطم^(٥٥) . وكلما اقترب خطر الاحتلال انخرط الأهالي بمزيد من النشاط في الاستعداد لصده . واكتسبت نضالات الشعب الوطنية أبعادا خاصة بعد إنزال القوات البريطانية في الإسكندرية . . . في قلعة القاهرة يجري العمل ليلاً نهاراً . . . إذ يقوم قرابة ألفى عامل بصنع الخراطيش . . . وتعمل ورشة المدافع هي الأخرى بطاقة الكاملة . . . هذا ما بشه يوم ٢٠ آب (أغسطس) جون نينه ، مراسل عدة صحف فرنسية^(٥٦) . وأشارت الصحافة المصرية في ذلك الوقت إلى أن عمال الورش والمعامل الحرارية «يعملون الآن ليلاً نهاراً وبمثابة أكبر مما في الماضي»^(٥٧) . وإلى جانب العمال المضططعين بإقامة الاستحكامات في مشارف القاهرة - شبرا والعباسية - كان يزاول العمل عدد غفير من أعضاء أسرهم^(٥٨) .

بيد أن الإسهام البدنى أو المادى ليس هو وحده الذى يسم مشاركة العمال الأجزاء المصريين فى صد العدوان资料 britannique ، فقد كان مستوى نشاطهم الاجتماعى والوطنى يتبع لهم الأضطلاع بعمل تحريرى وتوضيحي بين الأهالى . مثلا ، قام خياطو بالإسكندرية بجمع توقيع احتجاج على استقالة أحمد عرابى باشا ، وعلى تدخل الدول الغربية . وكان شيخهم حسن المصرى ملهمًا لهذه الحملة فى حى الجمرك الإسكندرانى . وأصبح سائق القاطرة محمد سليمان داعية لأفكار عرابى على الطرق الحديدية . ونظم العمال مسيرات جماهيرية تأيدا للانتفاضة وضد

تعسف الأجانب . فمن معطيات لـ سالم ، مثلا ، كان الإسکافيون وعمال المقاھى والخیاطون یسیرون فی الشوارع مرددين : «يا الله يا جبار ، موت جنود الکفار» .

وقدم الشعب الكادح لقيادته الوطنية معونة من نوع آخر أيضا . وبالنظر لكون الخزينة المصرية خاوية بفعل النهب الإمبريالي استجاب العمال والحرفيون لنداء حکومة عرابى وتبرع كل فرد منهم بـ ١٠ قروش . ورحب المصريون الفقراء ومتوسطو الحال من المستخدمين بقرار القيادة الوطنية القاضى بتخصيص ٥ بالمائة من الأجر لإغاثة اللاجئين من الإسكندرية والأماكن الأخرى التي احتلها العدو خلال المرحلة الأولى من الصراع مع العدوان البريطاني .

وأعرب الكثير من العمال عن رغبتهم في التطوع في الجيش الوطني . وتلقى أحمد عرابى وهو يشرف على إعداد منظومة الدفاع في كفر الدوار الكثير من البرقيات بهذا الخصوص . وقدم إليه من الفيوم وحدها ٤٠٠ شخص . ويستحق تقديرًا وثناء خاصا موقف اتحادات السماسكين والصياديـن من بحيرة المنزلة . فقد اتخذت كل الإجراءات الالزامية لمنع الخصم من التوغل إلى عمق القوات المصرية المدافعة عن تحصينات ديب وجميل بين دمياط وبور سعيد . علاوة على ذلك ، وصل ٥٠٠ شخص من هذه الاتحادات إلى التحصينات المذكورة لإسناد الحاميات المرابطة هناك^(٥٩) .

وفي وقت لاحق شارك الكثير من المدنيـن مشاركة مباشرة في العمليـات الحربية وكتب الشيخ محمد عبده الذي كان شاهد عيان على المبارزة المدفعية في الإسكندرية : «أن الرجال والنساء كانوا تحت وابل نيران القذائف الإنجليـزية ينقلون الذخائر ويقدمونها إلى من تبقى من المدفعـيين الذين كانوا يطلقون النار وينشدون الأناشيد . . .». ونوه شاهد عيان آخر على قصف هذه المدينة بأن النساء والبنـات والأبناء كانوا يقدمون للجنود الراقبـين على القلاع القنابل والذخائر والدـنانـات والبارود ، وكان بعض الأهـالـي يقومون بتلقيـم المدفعـات وإطلاقـها على السفن^(٦٠) . وبعد

إنزال القوات البريطانية قام أهالى الإسكندرية وعددهم يبلغ ١٥٠ ألفا بمقادرة المدينة معتبرين بذلك عن عمق مشاعرهم الوطنية^(٦١).

وبعد احتلال الإسكندرية فى ١٣ تموز (يوليو) رفض عمال الموانئ والسكك الحديد وغيرهم التعاون مع المحتلين (أى تقديم الخدمات لقوتهم ومعداتهم ووسائل نقلهم) ، مما أدى إلى مقاطعة تامة للقوات البريطانية . ويصلح مثلا على ذلك قرار عمال الفحم فى بور سعيد بالبقاء بإضراب فوري : فقد رفضوا تحمل السفن الأوروبية بالفحم تعبيرا عن احتجاجهم على قصف الإسكندرية ، واستمر إضرابهم من ١١ إلى ١٦ تموز (يوليو)^(٦٢) .

ويستدل من جميع الشواهد أن الإنجليز استخلصوا درسا من إضراب عمال الفحم فى بور سعيد فى ربيع عام ١٨٨٢ ، لهذا عندما خططوا تخطيطا بالغ الدقة لاحتلال مصر ، أعدوا لهذه العملية سلفا ما يلزمها من المعدات وطواقم الخدمات . فعلى وجه التحديد اشتترت الحكومة البريطانية لأغراض بعثتها المسلحة ٥ قطارات يتتألف كل منها من ١٢ عربة ، وأرسلت من إنجلترا «ستة كيلو مترات ونيف من القضبان الحديدية ولوازمها و ٢٥٠ فردا من المهندسين والعمال»^(٦٣) . وكان لدى الفضيل الهندي ٣٥٠٠ عامل^(٦٤) . رغم كل ذلك اصطدمت الحكومة البريطانية منذ البداية بجملة من الصعاب فى تأمين اليد العاملة . على سبيل المثال ، أعلن جزء من عمال السفن الهندية ، وهم من أبناء المناطق الساحلية الجنوبية الغربية من شبه القارة الهندية ، ومعظمهم من المسلمين الذين استأجرتهم حكومة الإمبراطورية للعمل على الباخر التى استأجرتها لغرض تقديم الخدمات للعمليات فى مصر من شركة «بينيسيولر أند أورينتال كومبىنى» الإنجليزية الخاصة ، عن رفضهم الإبحار من إنجلترا تعبيرا عن التضامن الإسلامى . «وحرمت الباخر من طوافتها فى أح礁 لحظة . ورغم أن العمال الهندو المسلمين عادوا إليها فى وقت لاحق ، فقد فضلت الحكومة البريطانية أن تعمل على وسائل النقل طوافم مؤلفة حصرا من بحارين إنجليز»^(٦٥) .

وعندما وطأ المحتلون الأرض المصرية اصطدموا بالكثير من الصعاب ، منها شحة النقل بالسُّكُوك الحديدية للتغلُّف في عمق البلد ، وعدم صلاحية الطرق الحديدية ومعداتها . وكان عمال سُكُوك الحديد والقوات المصرية يفكّون القضايا وينسفون طرق السُّكُوك الحديدية ويختطفون القاطرات وعربات الركاب والشحن ويتلقوّن معدات السُّكُوك الحديدية^(٦٦) . وفي الإسماعيلية عشر إنجليز على قاطرة قديمة لا تكاد تكون صالحة ، ولهذا « كانوا مستائين جداً من نشاط قطاع سكة حديد الإسماعيلية - القصاصين »^(٦٧) . ومع توفر قاطرتين آخرتين واهنتين جلبتا من إنجلترا ، لم تتمكن القيادة البريطانية من ضمان تجهيز قواتها على الوجه الأوفى . ولم يتسرّن للإنجليز ، إلا بوجود قناة لمرور السفن ، نقل الذخيرة والمواد الغذائية والعلف وما يلزم للمعركة الحاسمة عند التل الكبير^(٦٨) بواسطة صنادل تجرّها لنشأت . وبذل عمال سُكُوك الحديد المصريون كل ما في وسعهم لإعانته أهالى الإسكندرية على مغادرة المدينة بهدوء يوم ١١ تموز (يوليو) ، أى في يوم قصف المدينة ، علماً بأنّهم أجلوا أهالى الإسكندرية إلى القاهرة والمدن الأخرى بالمعجان^(٦٩) .

كانت أبعاد تعطيل العمال للنقل بالسُّكُوك الحديد وطرق المواصلات ، بما في ذلك في منطقة قناة السويس كبيرة جداً ، واستمر تأثيرها حتى بعد احتلال مصر . وكانت أعمال الإرباك والتعطيل التي استهدفت السُّكُوك الحديدية هي بالذات ما يفسر سلسلة التفجيرات في محطة القطار بالقاهرة يوم ٢٨ أيلول (سبتمبر) ١٨٨٢ ، التي تم في خلالها تدمير ١٠٨ مقاطورات محمّلة بالذخائر ومصرع بضع عشرات من الأشخاص^(٧٠) . وجرت إعادة جزء من الفرقة الأجنبية إلى إنجلترا بعد « تهدئة » مصر ببطء شديد نتيجة « شحة وسائل السُّكُوك الحديد الازمة لنقل القوات من مناطق مصر الداخلية »^(٧١) . وجرى كل هذا رغم أن المحتلين استولوا في وقت لاحق على الكثير من القاطرات والعربات ، وجلب قدر آخر منها من إنجلترا ، بينما قامت فرق تصليح أرسلت من دول المتروبول بإنعام الطرق والمعدات المعطلة . بيد أن

أعمال التحرير التي استهدفت السكك الحديدية استمرت حتى بعد ذلك الحين . ولم تنظم حركة القطارات بعض الشيء إلا في تشرين الأول (أكتوبر) ١٨٨٢ . ولكن حتى في ذلك الوقت كانت تتعالى أصوات تطالب إدارة السكك الحديدية «اتخاذ تدابير عاجلة» بحق الطواقم التي كانت تبدي بشكل واضح عدم الرغبة في ممارسة العمل الروتيني ، وتحاول قدر الإمكان إحباط هذا العمل^(٧٢) .

وكان عمال ميناء الإسكندرية قد سبقو عمال السكك الحديدية في الالتحاق بالنضال ضد احتلال البلد على يد الفرقة الأجنبية البريطانية وسياسة الخديوي توفيق الخيانة . فبعد إعلان مقاطعة المحتلين قبل إنزال القوات في المدينة ، غادر جزء كبير من المرشدين البحريين الإسكندرية برفقة الجيش المصري : «... لقد غادر كل السكان العرب المدينة مع القوات المصرية . ولم يعد ممكنا الآن العثور على عمال . ولم يبق من ٤٠ مرشدًا بحريًا سوى ثلاثة ، وحتى هؤلاء ظلوا لأنهم كانوا يعملون على سفن حربية أوروبية»^(٧٣) . وكف عن العمل عمال الزوارق وعمال اللنشات الذين كانوا ينقلون الفحم والشحنات من الياхتر إلى الساحل وبالعكس وكذلك عمال المستودعات والحملون ، إلخ^(٧٤) . وكانت كل الشركات التجارية الأجنبية العاملة في الإسكندرية ، رغم ما تعرضه من أجور مرتفعة ، تعاني مصاعب جمة بسبب شحة اليد العاملة . وكان وكلاؤها يراجعون المكاتب الرئيسية بطلب أن تكون السفن التجارية المتوجهة إلى الإسكندرية محمولة باحتياطي كامل من الفحم يكفي لطريق عودتها أيضا . ورفض العمل أيضا عمال سفن شركة «الخديوية» الحكومية لنقل الركاب والشحن والبريد . واستأنفت كل الشركات الأجنبية مع حلول يوم ٢٨ تموز (يوليو) رحلاتها باستثناء بوآخر «الخديوية» التي لم تستطع الخروج إلى البحر لخدمة الخطوط التي تربط مصر بموانئ البحرين المتوسط والأحمر ، ذلك أن المتوفر من البحارة وعمال السفن لم يكن يكفي إلا لسفينتين فقط^(٧٥) .

وكانت الأزمة المناوئة للإمبريالية وللأجانب تسود بين عمال ومستخدمي الفروع والمؤسسات الأخرى . فقد أعلن المقاطعة عمال المطابع القائمة بإصدار الصحف باللغات الأجنبية . مثلا ، لم تصدر صحيفة «فاردى الكساندرى» إلا بصفحة واحدة لأنه «لم يبق فى المطبعة سوى عاملين»^(٧٦) . وقد أفادت الصحيفة المذكورة بأن «فخامة على باشا مبارك (كان وزيرا للشئون الاجتماعية فى وزارة شريف باشا الرابعة التى شكلت فى ٢٠ آب ١٨٨٢) راح بعد عودته إلى القاهرة يجد فى البحث عن مستخدمى وزارته الذين ساندوا زعيم المتمردين خلال الأحداث الأخيرة»^(٧٧) . وقاطع خبازو الإسكندرية أيضا المحتلين والخديوى وأفراد حاشيته الذين كانوا موجودين آنذاك فى الإسكندرية . إذ كان الخبازون يتوجون من الخبز ما يكفى بالضبط لحاجة القوات المصرية ثم يقومون بنقله ، رغم المخاطر ، عبر خط الجبهة إلى كفر الدوار ، حيث يربض الجيش الوطنى^(٧٨) .

وتستحق اهتماما خاصا مساهمة فصائل كثيرة من العمال الأجراء المصريين العاملين في منطقة قناة السويس في النضال المناهض للاستعمار . فقد أقدمت القيادة البريطانية حين اصطدمت بمقاومة الجيش المصري الضاربة ، وخسنية تعذر اختراق تحصيناته عند مشارف الإسكندرية ، على تحويل الضربة الرئيسية إلى جناح القوات المصرية من جهة قناة السويس «المحايدة» . وفي ٣ آب (أغسطس) قامت القوات الأنجلو - هندية بإنزال في السويس . فغادر الأهالى المدينة^(٧٩) ، بينما أعلن عمال شركة قناة السويس المصريون الإضراب احتجاجا على الغزو الإنجليزي^(٨٠) .

وأثارت بور سعيد مخاوف جادة لدى المحتلين بسبب الإضراب القريب العهد الذي ارتدى طابعا واضح العداء للإنجليز . عدا عن هذا ، كان بإمكان المحتلين أن يعلموا بما لدى عمال بور سعيد من أزمة قوية معادية للإنجليز . أخيرا ، من أقوال محافظ قناة السويس إسماعيل حمدى باشا ، الذى اضطر بسبب موقف أهالى بور سعيد المعادى له إلى تمضية أربعة أسابيع على متنه إحدى السفن الحربية

البريطانية قبل استيلاء المحتلين على المدينة^(٨١) . وكان بمقدور الإنجليز أن يستشفوا مزاج عمال بور سعيد كذلك من إضراب عمال إدارة حرس السواحل في المدينة . فقد رفض هؤلاء تحويل بالات البضائع معلنين بالإضراب^(٨٢) .

وكلفت الحكومة البريطانية سفيرها في الأستانة اللورد دوفرين باستئجار حمالين أتراك لسد احتياجات العمليات المقبلة^(٨٣) . فوصل بور سعيد ١٥٠ حمala على أثر الاحتلال مباشرة يوم ٢٠ آب (أغسطس) ، وفي نفس اليوم استولت قوات الإنزال الإنجليزية على الإسماعيلية^(٨٤) .

كان الحي العربي في مدينة بور سعيد يكاد يكون مهجورا تماما ، هذا ما نقله يوم ٢١ آب (أغسطس) مراسل التايمز الإنجليزية من بور سعيد^(٨٥) . فقد غادر المدينة سكان هذا الحي ، ومعظمهم من العمال ، احتجاجا على الاحتلال^(٨٦) . وقبل ذلك ، كما أفاد المراسل نفسه ، كان البوليس قد اعتقل عددا من العرب بسبب تهديدات وإهانات موجهة للإنجليز^(٨٧) . واتخذ الإنجليز تحوطا لهجوم من طرف من تبقى من السكان العرب ، كل تدابير الحذر والحيطة : «لقد نصبت مدفع رشاشة في أماكن عديدة من الشارع العريض الذي يفصل الحي العربي عن الشطر الأوروبي من المدينة»^(٨٨) .

وفي ليلة ٢٠/١٩ آب (أغسطس) غادر حمالو بور سعيد المدينة قبل حدوث الإنزال ، واتجهوا نحو حصن الجميل الواقع على لسان ضيق يفصل بحيرة المنزلة عن البحر الأبيض المتوسط ، على بعد ٧ كيلو مترات عن بور سعيد . فأرسلت القيادة البريطانية إلى الحصن الذي كان يدافع عنه ١٢٠٠ من الضباط والجنود المصريين المدرعة «نورثمبرلاند» بغية وقف تدفق عمال الفحم العرب الخارجين من بور سعيد^(٨٩) . عدا عن ذلك ، أضرب عمال البوارج والكراكات التابعة لشركة قناة السويس والتي كانت تقوم بأعمال وقائية في القناة^(٩٠) .

وعلى الرغم من جلب عمال أتراك^(٩١) ، وكذلك هنود ، ظل الإنجليز يعانون

نقصاً حاداً في الحمالين . وحتى المكافأة الكبيرة ، وقدرها ١٠ شلنات ، أو ٥٠ قرشاً في اليوم^(٩٢) ، لقاء تفريغ العدد والذخائر والمواد الغذائية الالزمة للفرق الأجنبية البريطانية ، لم تتمكنهم من شراء ذمم الأغلبية الساحقة من الحمالين المصريين . وقاطع حمالو بور سعيد الذين اختيأوا - فيما يبدو - في حصن الجميل ، وكذلك في ديب ودمياط ، عروض المحتلين بالتعاون معهم . وتتوفر كل المسوغات للاعتقاد بأن عمال بور سعيد الكثيرى العدد من ذوى الميول الوطنية قد شدوا فى عضد المدافعين عن حصنى الجميل وديب . فقد صمد جنود وضباط هذين الحصينين المصريين فترة أطول من المدافعين عن سائر القلاع الأخرى ، ولم يستسلموا إلا بعد دخول القوات الإنجليزية إلى القاهرة واعتقال عرابى وأنصاره . ولم يتمكن المحتلون من إرغام المدافعين عن جمبل على الاستسلام يوم ٢٠ أيلول (سبتمبر) ١٨٨٢^(٩٣) ، إلا بعد أن حشدوا عند الحصن مدرعتين وأربعة من زوارق السواحل . واستمر صمود دمياط ، إذ لم يكن أهاليها - ومعظمهم من العمال والحرفيين - يخلون بشئ فى سبيل النصر . فقد بعث أحد قادة الانتفاضة ، وهو عبد العال حلمى ، رئيس حامية دمياط بالبرقية التالية إلى القاهرة : «أن جميع الأهالى يساعدوننا» . وكانت المشاعر الوطنية فى هذه المدينة أوضح منها فى أي مكان آخر ، باستثناء بور سعيد . فاحتتجاجاً على العداون هاجم أهالى دمياط مبنى القنصلية البريطانية وحطموا نوافذها ومزقوا العلم البريطاني ودسواه بأقدامهم^(٩٤) . وبعد احتلال البلد قدم الإنجليز المشاركين في الهجوم للمحاكمة^(٩٥) .

وبعد سقوط الجميل ودمياط في (٢٣ أيلول / سبتمبر) ظلت بور سعيد معقل المقاومة الوحيدة^(٩٦) . ولعب الدور الأساسى خلال ذلك نفس عمال الفحم الذين عادوا إلى بور سعيد بعد تهدئة الحالة . هذا ما نقله في أواخر تشرين الأول (أكتوبر) مراسل التايمز الإنجليزية من بور سعيد ، مبلغًا باستمرار إضراب عمال الفحم العرب المحليين في المدينة^(٩٧) . وفي الواقع الأمر لم يتوقف النزاع بينهم وبين وكلاء الشحن الأجانب منذ آذار (مارس) ١٨٨٢ . وذكرت الصحافة المصرية في

أواسط تشرين الثاني (نوفمبر) ١٨٨٢ أن «... واقع الأشياء هذا (أى الإضراب) مستمر منذ بضعة أشهر ... وليس هناك حتى الآن أى تقدم في الخلافات بين العرب ومستلمي الشحن ... ومهما يكن من أمر ، يجدر أن يتمنى المرء إيجاد حل للمسألة التي تفصل بين مستلمي الشحن والعمال المحليين ، إذ كانت مئات عديدة من هؤلاء العمال يعيشون مرتاحين بعملهم ، أما الآن فمن المحتمل جداً أن جزءاً كبيراً منهم يعاونون الفاقة . ومن المؤسف بعد هذا القدر من محاولات المصالحة التوصل إلى نتائج مؤسفة تزيد من شدة الخلاف . ويبدو أن اللجنة التي عينت في حينها للتحقيق لم تتمكن من تذليل كل دافع من عدم التفاهم المتبادل»^(٩٨) .

واكتسب نضال الحمالين المصريين في أيلول - تشرين الثاني (سبتمبر - نوفمبر) ١٨٨٢ من جديد ، وكما كانت الحال في ربيع العام نفسه ، أبعاداً واسعة . واحتفظ العمال بمطالبهم السالفة وهي : إلغاء مكاتب الفحم ، ورفع أجور الحمالين من قبل أرباب العمل مباشرة ، وكذلك مضاعفة تعرفة العمل العاجل وغير المقرر نهاراً . عدا عن ذلك ، رفض الحمالون العمل ليلاً^(٩٩) .

ولكن إذا كان أرباب العمل في ربيع ذلك العام محدودي الإمكانيات إلى حد ما في اتخاذ تدابير فورية وحاسمة ضد المضربين ، وكانوا مضطرين إلى تقديم تنازلات ولو جزئية ، فلم يعودوا الآن يتحرجون في استخدام أقدر الوسائل ، وبات يمقدورهم أن يفعلوا بالعمال الأصليين ما يحلو لهم . ولا يسع المرء إلا أن يندهش للبطولة والصمود والتfanي التي أبدوها في مثل هذه الظروف الشديدة الوطأة ، الميؤوس منها تقريباً ، الحمالون المصريون الذين لم ينصلروا في أتون المعارك الطبقية ، والذين كانوا تجسيداً لـ *ليواكيـر* فصائل العمال الأجراء الوطنيين من النمط الرأسمالي .

ومثلكما كان متوقعاً ، جاء رد فعل وكلاء الشحن محمد المعالمي ووحيد المدلول . فقد وصفت إدارة الدور التجارية مطالب العمال بأنها «أطماع مفرطة» ، ورفضت منح العلاوة التي قدرها ١٢٥ سنتينا ، معلنة أن فرنكاً واحداً لقاءطن يعتبر تعرفة

مرتفعة أصلًا^(١٠٠) ، وكافية تماماً ، وأن العمل في هذا الميناء يرتدي طابعاً استمارياً ، وأن «العمال الأصليين» ينفذونه بسرعة مدهشة . أما في الموانئ الأخرى التي تقدم خدماتها العدد أقل من الباخر ، في رأى وكلاء الشحن ، فال أجور أقل . وبطبيعة الحال لم يتطرق مستلمو الشحن خلال ذلك لا إلى امتداد يوم العمل ، ولا إلى كثافة العمل ، ولا إلى ظروفه التي «لا تتحملها حتى أكثر الرئات قوة ومتانة» . بعد ذلك تساءلت صحيفة «فاردي الكساندري» ، ولعلها الصحيفة الأكثر وقاراً آنذاك في مصر : «كيف يمكن للعامل العربي المعروف بقناعته وزهده ، والذى ينفق على حياته جراء هذا الزهد قدرًا أقل مما ينفقه زملاؤه في الموانئ الأخرى ، ألا يكتفى حتى بأجر أعلى ؟ هذا هو السؤال المطروح في الوقت الراهن !»^(١٠١) .

وحين لم يستسلم العمال ، لجأت الشركات الأجنبية في بور سعيد إلى إغفال باب العمل يوم ٢٧ تشرين الأول (أكتوبر) ١٨٨٢ . واضطاعت بتحميل الفحم طواقم السفن ، أما أغلبية عمال الفحم فقد غادرت إلى دمياط^(١٠٢) . وتتجذر الإشارة إلى أن قباطنة السفن كانوا في الماضي أيضاً يستخدمون بحارتهم في تحميل الفحم^(١٠٣) . ولكنهم كانوا في أغلب الأحوال يستخدمون المجهود الرخيص للغاية للحملين المصريين الذين يستغلهم مستلمو الشحن الأجانب والوسطاء المحليون دون حياء . وفي الوقت ذاته لجأ أرباب العمل إلى وسيلة مجرية وهي استئجار كاسري الإضراب . ففي ١٣ تشرين الثاني (نوفمبر) وصلت إلى بور سعيد دفعة أولى من العمال قوامها ١٥٠ شخصاً جلبوا عبر الإسكندرية من جميع أرجاء البحر المتوسط . وشكّت الصحافة المحلية من أن هذا العدد من الحمالين لا يكفي بتاتاً ، ومن أن العديد من الباخر أخذت تتجه إلى مالطا للتزوّد بالفحم . وبعد مضي أسبوع واحد بلغ عدد كاسري الإضراب ٤٠٠ شخص^(١٠٤) . وجرى استئجار الأوروبيين الذين حلوا محل المصريين بنفس تلك الشروط التي رفضها العمال المحليون . بعبارة أخرى ، كان عليهم أن يتناقضوا فرنكاً واحداً لقاء تحميل الطن الواحد و ٨٥ سنتيمًا لقاء تفريغه . عدا عن ذلك ، وُعد كاسري الإضراب بأنهم سيتقاضون فرنكين يومياً في الأيام التي لن يكون فيها ثمة عمل يزاولونه^(١٠٥) .

ولأجل الإمعان في إفزاع العمال المصريين طلب وكلاء الشحن من سلطات الاحتلال إرسال قوة عسكرية ، في مسعى منهم إلى إرغام هؤلاء المصريين الساكتون مرة واحدة وإلى الأبد ، بعد أن ظهروا فجأة على أرض مصر التي كان من المفترض أن تكون قد «استعمّرت» ، ولا سيما في منطقة قناة السويس «ضيّعة» الرأسماليين الأوروبيين . وفي ١٣ تشرين الثاني (نوفمبر) وصلت السفينة «إينفينسيبل» الحربية الإنجليزية إلى بور سعيد . ومراعاة لبعد النزاع الظبقي في هذه المدينة - الميناء المهمة - وامتداد أمده وصلابة موقف العمال ، قررت السلطات إبقاء السفينة في بور سعيد طوال موسم الشتاء . وصمد المضربون لأكثر من أسبوع آخر ، لكنهم اضطروا في آخر الأمر ، بعد أن وجدوا أنفسهم بلا مورد رزق ، إلى الموافقة على شروط الرأسماليين الأوروبيين . وانتهى الإضراب يوم ٢٠ تشرين الثاني (نوفمبر) ١٨٨٢^(١٠٦) . وكتبت «فاردي الكساندري»^(١٠٧) : أن العمال الأصليين تراجعوا أخيرا ، وكسبت الدور التجارية «الدعوى» . وبالإضافة إلى الأسباب المذكورة آنفا التي ساعدت على وقف الإضراب^(١٠٨) ، لا ينبغي أن ننسى سببا آخر هو الهزيمة الماحقة التي ألحقت إبان تلك الفترة بحركة التحرر الوطني . إذ كان عرابي وأنصاره قيد التحقيق ولم يتبق على الجلسة الأولى للمحاكمة العسكرية سوى أسبوعين (٣) كانون الأول (ديسمبر) ، وفي ٢٧ منه كان زعماء الثورة برئاسة أحمد عرابي باشا يركبون البحر الأحمر في الطريق إلى منفاه في سيلان^(١٠٩) .

لقد أدى التوسيع الإمبريالي الذي سرع من نضوج الكوادر الأولى من العمال الأجراء المصريين من النمط الرأسمالي ، في التحصيل الأخير ، إلى بروز سريع أيضا لبواكيير برامع الحركة العمالية . وجرى التعويض عن عدم اكتمال تكوين الفصائل الأولى من الكادحين الأجراء المصريين بعامل سياسي هو النهوض الجبار لحركة التحرر الوطني . وكانت ثورة عرابي باشا هي تلك القوة المادية التي ساعدت العمال الأجراء على استعادة الذات والتحرك من مواقعهم الظيقية ضد الرأسماليين الأجانب . وعلى صعيد آخر ، كان نضال حمالى بور سعيد الظبقي موجها ضد

سماسرة تأجير العمال ، أى الشيوخ ، واكتسب طابع التمرد العفوى مع استخدام العنف فى النضال ضد ظروف ما قبل الرأسمالية العامل الأجير المنزوع الحرية .

لقد أدت هذه العملية ، أى تكون الفصائل الأولى من العمال الأجراء الوطنيين من النمط الرأسمالى قبل مائة وعشرين عاما ، إلى نشوء جملة من أشكال النضالات الطبقية المبكرة للكادحين الأجراء ، وهى حركة الالتماسات وعرائض الاحتجاج والإضرابات المقرونة بطرح مطالب اقتصادية وإضرابات المقاطعة . فى الوقت ذاته اتضح أن العمال ، رغم قلة عددهم وضآلة خبرتهم كانوا أكثر المناضلين من أجل التحرر الوطنى صمودا وثباتا . فقد واصلوا مقاومة المحتلين طوال شهر ونصف الشهر بعد استسلام القوى الوطنية الأخرى ، أى الفلاحين والإقطاعيين والحرفيين والعناصر البرجوازية الحديثة العهد .

الهوامش

- (١) (بشير أوروبا) . سانت بطرسبورغ ، ١٨٨٢ ، العدد ٢ ، ص ٩٠٤ - ٩٠٥ .
- (٢) (قضايا فكرية) ، القاهرة ، العدد ٥ ، ١٩٨٧ ، ص ١٦ - ١٧ .
- (٣) احتسبت من : أرشيف سياسة روسيا الخارجية (أ . س . ر . خ) ، موسكو ، الأرشيف السياسي ، أصيارة : رقم ٨٣٢ ، ١٨٩٤ ، الصحفة ٢٥٢ ؛ نفس المصدر ، القنصلية العامة في مصر ، أصيارة رقم ٣٢٥ ، ١٨٩٤ ، الصحفة ٢٦ ؛ (المجموعة البحرية) .
- (م . ب) . سانت بطرسبورغ ، العدد ٢ ، الوقائع البحرية ، ٨٧٧ ، ص ٥٣ ؛ Statistique de l' Egypte 1873, Le Caire 1873, pp. 177 - 178, 185 - 187; Statistical Year Book of Egypt for 1909, Cairo 1909, p. 130, Annuaire Statistique de l' Egypte 1914, Le Caire 1914, p. 219, 222, 224, 227; Mc-Coan G.C. Egypt as it is., N.Y., 1988, pp. 303 - 304, 404.
- (٤) سلوجوب ف. أ. : مصر الجديدة ، سانت بطرسبورغ ، ١٨٧٠ ، ص ١٩ ؛ سكالكوفسكي ، ك. انطباعات طريق في إسبانيا ومصر وبلاد العرب ١٨٦٩ - ١٨٧٢ ؛ سانت بطرسبورغ ، ١٨٧٣ ، ص ٤٩ ؛ ديدلوف ف. مغامرات وانطباعات في إيطاليا ومصر . ملاحظات عن تركيا . سانت بطرسبورغ ، ١٨٨٧ ، ص ٤٣٨ - ٤٣٩ .
- (٥) سكالكوفسكي ، ك. : انطباعات طريق ... ، ص ٨٠ .
- (٦) روتشتاين ، ف. أ. : احتلال واستعباد مصر ، موسكو ، ١٩٥٧ ، ص ٦٨ .
- (٧) رفعت السعيد : الأساس الاجتماعي للثورة العربية . القاهرة ، ١٩٦٧ ، ص ٧٧ .
- (٨) احتسبت من : Artin Pacha Y., Essai Sur les Causes du Renchérissement de la Vie Matérielle au Caire dans le Courant du XIX Siècles (1800 à 1907), Mémoires de l' Institut Egyptien, T.V., Fasc. 11. Le Caire, 1907, pp. 125, 127, 129 - 130.
- (٩) Mc Coan, op. cit., p. 291
- (١٠) Statistique de l' Egypte 1872, p. 212 نذكر للمقارنة أن الراتب السنوي للمراقب الإنجليزي في ميناء الإسكندرية كان يبلغ ٩٧٥ جنيهاً مصرياً ، أو ٢٦٧ قرشاً في اليوم 1882, No. 6. London 1992, p. 13
- (١١) روتشتاين : المصدر السابق ، ص ٦٤ - ٦٥ ، ٦٨ .
- (١٢) عن حركة الاتصالات قبل وفى إبان ثورة عرابى باشا ، انظر : أحمد عرابى . مذكريات عرابى ، القاهرة ، كتاب «الهلال» ، ١٩٥٣ ، العدد ٢٣ ، ص ٩٨ - ٩٩ ، ١١٣ - ١١٤ ؛ رفعت السعيد ، المصدر السابق ، ص ٧٩ ، ٨٤ ، ٨٥ - ٨٦ ، ١٨٢ ، ١٨٧ ، ٢٦ - ٣٠ ؛ كيلينغ ، خ. أ. ، ثورة عرابى باشا في مصر ، موسكو - لينينغراد ، ١٩٣٧ ، ص ٢٩٨ . الدكتورة لطيفة محمد سالم : القوى الاجتماعية فى الثورة العربية ، القاهرة ، ١٩٨١ ، ص ٣١١ - ٣٤١ ، ٣٤٣ - ٤٣٧ . W.S. Blunt, Secret. History of the English Occupation of Egypt, London 1907. pp. 305 - 307, 329
- (١٣) رفعت السعيد : المصدر السابق ، ص ٧٩ .

- (١٤) أندرييفسكي ، ف: مصر . الإسكندرية ، القاهرة ، ضواحيها ، الصقاراء وشاطئ النيل حتى العتبات الأولى ، وصف رحلة فى عام ١٨٨٠ - ١٨٨١ . سانت بطرسبورغ ، ١٨٨٤ ، ص ١٥٩ .
- (١٥) The Times, London 31 - 3 - 1879
- (١٦) «صحيفة أوديسا» . أوديسا ، ١/٢٥ و ٢/٨ ، ١٨٨٢/١؛ عبد الرحمن الرافعى : الثورة العربية والاحتلال الإنجليزى ، الطبعة الرابعة ، القاهرة ، ١٩٨٣ ، ص ١٠٣ - ١٤٤ ، ١٠٥ - ١٤٥ ، انظر أيضاً : لطيفة محمد سالم ، المرجع السابق ، ص ٤٠٤ - ٣١٢ - ٣٠٤ .
- (١٧) الرافعى : المصدر السابق ص ٢٣٠ ، انظر أيضاً عن التماسات العمال والحرفيين إلى البرلمان : لطيفة محمد سالم ، المرجع السابق ، ص ٣٤٢ - ٣٤٣ ، ٤١٧ ، ٣٤٣ - ٤١٧ .
- (١٨) سليمان محمد التحيلى : الحركة العمالية فى مصر وموقف الصحافة والسلطات المصرية منها من سنة ١٨٨٢ إلى سنة ١٩٥٢ ، القاهرة ، ١٩٦٧ ، ص ١٤ - ١٥ .
- (١٩) محمد فهمي لهيطة : التاريخ الاقتصادي لمصر ، فؤاد الأول ، المجلد ١ ، القاهرة ، ١٩٤٥ ، ص ٣٧٣ .
- (٢٠) التحيلى : المرجع السابق ، ص ١٥؛ لطيفة محمد سالم ، المرجع السابق ، ص ٣٤٢ - ٣٤٣ .
- (٢١) Amici Bey, F. L, Egypte Ancienne et Moderne Recensement, Alexandrie 1884, p. 80; Le Temps Paris 15 - IV - 1882
- (٢٢) أرشيف الدولة المركزى للتاريخ ، (أرشيف التاريخ) ، لينينغراد ، الصندوق ١٠٧ ، القائمة ١ ، أضبارة رقم ١١٧٤ ، ١٨٩٣ ، الصحيفة ٤٦ . النظام الداخلى لجمعية الملاحة والتجارة الروسية . سانت بطرسبورغ ، ١٨٧٩ ، ص ٤ - ٣ .
- (٢٣) احتسبت من : أرشيف التاريخ ، الصندوق ١٠٧ ، القائمة ١ ، أضبارة رقم ١١٧٤ ، ١٨٩٣ ، الصحيفة ٥٢ ؛ المجموعة البحرية ، ١٨٨٣ ، العدد ١٠ ، الأرشيف البحري ، الصحيفة ٥٨ ؛ Statistical Year Book of Egypt for 1909, p. 147
- (٢٤) ديلوف : المصدر السابق ، ص ٤٣٩ ، انظر أيضاً : أرشيف الدولة فى محافظة أوديسا (أرشيف أوديسا) ، أوروبا الصندوق ١ ، القائمة ١٧ ، أضبارة رقم ٦٥ ، الصحيفة ١٠ - ١٣ .
- (٢٥) بلغ عدد حمالى بور سعيد سنة ١٨٩٣ ، ٣٥٠٠ شخص (أ. س. ر. خ) ، القنصلية العامة ، القائمة ٨٢٠ ، أضبارة رقم ٣٢٤ ، ١٨٩٤ ، الصحيفة ٢٦) . يستدل من معطيات د. فارقى أن عدد الحمالين فى بور سعيد سنة ١٨٨٠ بلغ ٧ آلاف . وقد توزعوا فى فرق قوام كل منها ٥٠ شخصاً . ونحن نرى الرقم ٧ آلاف مبالغ فيه ، انظر : Farnie D. A., East and West of Suez, The Suez Canal in History 1854 - 1956, Oxford, 1969, pp. 393, 401
- (٢٦) سكالكوفسكي ، ك: قناة السويس وأهميتها بالنسبة للتجارة الروسية . سانت بطرسبورغ ، ١٨٧٠ ، ص ٧ .
- (٢٧) راديه ، غ. أ. ، ٢٣ ، ألف ميل على يخت «تمارا» ، رحلة الأميرين المعظمين الكسندر وسيرغي نيكولايفيتشر عامي ١٨٩٠ - ١٨٩١ . المجلد ١ ، سانت بطرسبورغ ، ١٨٩٢ ، ص ٣٥ ؛ انظر أيضاً : موردوتفتسيف د. ل ، رحلة إلى الأهرام . سانت بطرسبورغ ، ١٨٨٣ ، ص ١٠٣ ، أ. س. ر. خ ،

- القنصلية العامة في مصر ، القائمة ٨٢٠ ، أضبارة رقم ٣٢٤ ، الصحفة ٢٦ .
- (٢٨) مذكرة توضيحية مرفقة بـ تقرير الجمعية الروسية للملاحة والتجارة لعام ١٨٨٢ . سانت بطرسبورغ ، ١٨٨٣ ، ص ٣ وعلى العكس كانت أرباح الشركة العاملة في منطقة قناة السويس تتناهى باطراً .
- انظر ، مثلاً : The Economist , 8 - IV - 1882 , p. 417 , 15 - IV - 1882 , p. 448 .
- (٢٩) مثلاً ، في بداية ثمانينات القرن التاسع عشر كانت أسعار المواد الغذائية في بور سعيد أعلى ٣-٢ مرات تقريباً مما في سوق القاهرة ، إذ كان سعر الكيلو غرام الواحد من لحم البقر في القاهرة ٤٤ قرش ، والكيلو غرام الواحد من الأرز ٣١ ، والكيلو غرام الواحد من الخبز ١٠ قرش أما في بور سعيد فقد كان على التوالى ٥٧ و ٢٥ و ٢٥ قرش ، احتسبت من : أرشيف الدولة المركزى للأسطول البحري (أ . د . م . أ . ب) ، الصندوق ٨٧٠ ، القائمة ١ ، أضبارة رقم ٣١٨١ ، ١٨٨٠ ، الصحفة ٦٧ ، ١٨ Artin Pacha , op. cit. , p. 126 - 127 , 130 .
- (٣٠) مذكرة توضيحية ... ، ص ٣ ، « م . ب » ، العدد ١٠ ، ١٨٨٣ ، القسم غير الرسمي ، ص ٦ .
- (٣١) أرشيف أوديسا ، الصندوق ٥ ، القائمة ١ ، أضبارة رقم ٣٨٨ ، ١٨٨٢ ، الصحفة ١٧ - ١٨ ؛ نفس المصدر : أضبارة رقم ٢١٠ ، ١٨٨٣ - ١٨٨٤ ، الصحفة ٢٦٣ - ٢٦٤ .
- Le Phare d'Alexandrie , 19 - 20 - XI. Alexandrie , p. 393. (٣٢)
- (٣٣) أرشيف أوديسا ، الصندوق ٢٧٨ ، القائمة ٢ ، أضبارة ٢ ، ١٨٩٨ ، الصحفة ١٦ .
- (٣٤) كونداكوف ، ن ، رحلة إلى سيناء عام ١٨٨١ . أوديسا ، ١٨٨٢ ، ص ٢ .
- (٣٥) « الأهرام » ، ١٨٩٤/٥/٢٥ .
- Baer, G., Egyptian Guilds in Modern Times, Jerusalem 1964, pp. 72, 74 (٣٦)
- Le Temps , Paris, 4 - IV - 1882 (٣٧)
- (٣٨) تاريخ النضال التحرري الوطني لشعوب إفريقيا في العصر الحديث . موسكو ، ١٩٧٦ ، ص ٢١٠ .
- (٣٩) « نوفوروسيسكي تلغراف » . أوديسا ، ١٨٨٢/١٢/٥ .
- (٤٠) عبد المنعم الغزالى : تاريخ الحركة النقابية المصرية ، القاهرة ، ١٩٦٨ ، ص ١٩ .
- (٤١) أ . س . د . خ ، القنصلية العامة في مصر . أضبارة رقم ٣٢٤ ، ١٨٩٤ ، الصحفة ٢٣ - ٢٤ .
- Le Temps , 4 - IV - 1882 (٤٢)
- (٤٣) النحيلي . المرجع السابق ، ص ١٥ ؛ الغزالى . المصدر السابق ، ص ٢٠ .
- Le Temps , 4- IV- 1882 (٤٤)
- (٤٥) الغزالى . المرجع السابق ، ص ٢٠ .
- (٤٦) مقتبس من : النحيلي ، المرجع السابق ، ص ١٦ .
- The Times , 8. IV. 1882, Le Temps , II- IV- 1882 (٤٨)
- The Times , 14- IV- 1882; Le Temps . 14 - IV - 1882 (٤٨)
- (٤٩) النحيلي : المرجع السابق ، ص ١٥ . يستدل من معطيات أخرى أن التعريفات رفعت بمقدار ١٢٥ سنتيم - Le Phare d'Alexandrie , 19 - 20 - XI - 1882 .
- Farnie, op. cit.. p. 298 (٥٠)

- (٥١) النخيلى : المرجع السابق ، صن ١٥ ؛ الغزالى ، المرجع السابق صن ٢٠ .
La Phare d'Alexandrie, 19 - 20- XI- 1882 (٥٢)
- (٥٣) مقتبس من : النخيلى : المرجع السابق ، صن ١٥ .
(٥٤) لطيفة محمد سالم : المرجع السابق ، صن ٣٥٥ .
Le Temps, 28 - V-1882 (٥٥)
- John Ninet, Lettres de l'Egypte, 1879 - 1882. Textes Recueillir et Présenté pour (٥٦)
Anouar Louca, Paris 1879, p. 195.
- (٥٧) «الواقع المصرية»، ١٨٨٢/٥/١٥ . مقتبس من : لطيفة محمد سالم . المرجع السابق ، صن ٣٥٥ .
John Ninet, op. cit., p. 195 (٥٨)
- (٥٩) لطيفة محمد سالم : المرجع السابق ، صن ٣٥٤ ، ٣٥٦ - ٤٢٤ ، ٤٢٥ - ٤٢٦ .
- (٦٠) مقتبس من : رفعت السعيد ، المرجع السابق ، صن ٢٤١ ؛ لطيفة محمد سالم . المرجع السابق ،
صن ٣٥٦ - ٣٥٧ .
- (٦١) لطيفة محمد سالم : المرجع السابق ، صن ٣٥٨ . انظر أيضاً لويس عوض ، تاريخ الفكر المصري
الحديث من إسماعيل إلى ثورة ١٩١٩ ، الجزء الأول . القاهرة ، ١٩٨٠ ، ص ٢٤٦ .
Farnie, op. cit., pp. 288 - 289 (٦٢)
- (٦٣) أرشيف الدولة المركزية للتاريخ العسكري (أ. د. م. ت. ع) ، موسكو ، الصندوق ٤٠١ ، القائمة
٤ ، أضبارة رقم ٤ ، ١٨٨٢ ، ١٨٨٢ ، الصحفة ١٣٩ ، ١٨١ .
- (٦٤) المرجع السابق ، الصحفة ١٤٣ .
(٦٥) المرجع السابق ، الصحفة ١٣٥ .
- (٦٦) أ. د. م. أ. ب ، الصندوق ٤٠ ، القائمة ٢ ، أضبارة رقم ٢١٧٦ ، ١٨٨٢ ، الصحفة ١٢٤ ،
٢٢٧ ؛ نفس المصدر ، الصندوق ٨٧٠ ، القائمة ١ ، أضبارة رقم ١٣١٨١ ، ١٨٨٢ ، الصحفة ١٠٠ ؛
أ. د. م. ت ، الصندوق ١٠٧ ، القائمة ١ أضبارة رقم ٨٠٩ ، ١٨٨٢ ، ٨٠٩ ، الصحفة ٦٧ ؛ أ. د. م.
ت. ع الصندوق ٤٠١ ، القائمة ٤ ، أضبارة رقم ٤١ ، ١٨٨٢ ، ١٨٨٣ ، الصحفة ٧٧ ؛
(نيلزفيتسكى) . البعثة العسكرية الإنجليزية إلى مصر ، مجموعة عسكرية . سانت بطرسبرغ ،
١٨٨٢ ، العدد ٩ ، القسم ١١ ، ص ٢٤٦ ، ٢٥٠ ، ٢٥٦ .
- (٦٧) أ. د. م. ت. ع ، الصندوق ٤٠١ ، القائمة ٤ ، أضبارة رقم ٤١ ، ١٨٨٢ ، ١٨٨٣ ، الصحفة
٧٧ . كان في مصر آنذاك ٢٤٠ قاطرة و ٦٠٠ مقطرة The Times, 22-VIII- 1882 - ١٨٨٣ .
- (٦٨) أ. د. م. ت. ع ، الصندوق ٤٠١ ، القائمة ٤ ، أضبارة رقم ٤١ ، ١٨٨٢ ، ١٨٨٣ ، الصحفة
٧٧ .
- (٦٩) لويس عوض ، الجزء الأول ، صن ٢٤٦ .
- (٧٠) أ. د. م. ت. ع ، الصندوق ٤٠١ ، القائمة ٤ ، أضبارة رقم ٤١ ، ١٨٨٢ ، ١٨٨٣ ، الصحفة ٧٧ .
- (٧١) أ. د. م. أ. ب ، الصندوق ٤٠١ ، القائمة ٢ ، أضبارة رقم ٢١٧٦ ، ١٨٨٢ ، ٢١٧٦ ، الصحفة ٢٤١ .
Le Phare d'Alexandrie, 30- IX- 1882; 3-X-1882 (٧٢)

- (٧٣) أ. د. م. أ. ب. الصندوق ٤٠، القائمة ٢، أضبارة رقم ٢١٧٦، ١٨٨٢، الصحفة ١٢٣؛ أ. د. م. ت. الصندوق ١٠٧، القائمة ١، أضبارة رقم ٨٠٩، ١٨٨٢، الصحفة ٥٥.
- (٧٤) أ. د. م. ت. الصندوق ١٠٧، القائمة ١، أضبارة رقم ١٨٨٢، ٨٠٩، الصحفة ٦٧.
- (٧٥) المرجع السابق ، الصحيفة ٦٧، ٥٤.
- (٧٦) Le Phare d' Alexandrie, 9 - 10- VIII- 1882
- (٧٧) Ibid., 30- IX- 1882
- (٧٨) لطيفة محمد سالم: المرجع السابق ، صن ٣٥٥.
- (٧٩) أ. د. م. ت. ع. الصندوق ٤٠١، القائمة ٤، أضبارة رقم ٤١، ١٨٨٣ - ١٨٨٢، الصحفة ١٤٨؛ أ. د. م. أ. ب. الصندوق ٤٠١، القائمة ٢، أضبارة رقم ١٨٨٢، ٢١٧٦، الصحفة ٣٩ نفس المصدر، الصندوق ٨٧٠، القائمة ١، أضبارة رقم ١٣١٨١، ١٨٨٢، الصحفة ١٠٠.
- (٨٠) Farnie, op.cit., p. 296
- (٨١) أ. د. م. أ. ب. الصندوق ٤١٠، القائمة ٢، أضبارة رقم ٢١٧٦، ١٨٨٢، الصحفة ١٦٩.
- (٨٢) لطيفة محمد سالم : المرجع السابق ، صن ٣٥٥ .
- (٨٣) أ. د. م. أ. ب. الصندوق ٤١٠، القائمة ٢، أضبارة رقم ١٨٨٢، ٢١٧٦ ، الصحفة ٢١٢ .
- (٨٤) أ. د. م. أ. ب. الصندوق ٤١٠، أضبارة رقم ٢١٧٦، ١٨٨٢، الصحفة ٢١٢ .
- (٨٥) The Times, 22-VIII- 1882
- (٨٦) أ. د. م. أ. ب. الصندوق ٤١٠، القائمة ٢، أضبارة رقم ٢١٧٦، ١٨٨٢، الصحفة ١٦٩.
- (٨٧) The Times, 22- VIII- 1882
- (٨٨) أ. د. م. أ. ب. الصندوق ٤١٠، القائمة ٢، أضبارة رقم ٢١٧٦، ١٨٨٢، الصحفة ١٧٢ .
- (٨٩) دم . ب، ١٨٨٢، العدد ١٠ ، الواقع البحري ، صن ٩٣ .
- (٩٠) انظر 297 Farnie, op. cit., p. 91 .
- (٩١) عاد الحمالون الأتراك بعد إنتهاء العمل إلى الأستانة في ١ تشرين الأول (أكتوبر)، حيث سلمهم ممثلو السفارة البريطانية ما استحقوه من نقود. أ. د. م. ت. الصندوق ١٠٧ القائمة ١ أضبارة رقم ١٨٨٢، ٨٠٩، الصحفة ٧٢ - ٧١ .
- (٩٢) أ. د. م. ت. ع. الصندوق ٤٠١، القائمة ٤، أضبارة رقم ٤١ - ١٨٨٣، ١٨٨٢، الصحفة ١٨٦ .
- (٩٣) أ. د. م. أ. ب. الصندوق ٤١٠، القائمة ٢، أضبارة رقم ٢١٧٦، ١٨٨٢، الصحفة ١٩٩ .
- (٩٤) لطيفة محمد سالم : مرجع سابق ، صن ٣٥٦ .
- (٩٥) Le Phare d' Alexandrie, 9- XI, 18- XI- 1882
- (٩٦) Farnie, op. cit., p. 298
- (٩٧) The Times, 28- X- 1882
- (٩٨) Le Phare d'Alexandrie, 19 - 20- XI-1882
- (٩٩) Farnie, op. cit., p. 298

(١٠٠) في مطلع السبعينيات كانوا يدفعون ٩٠ سنتيمًا عنطن الواحد من الفحم . أ. د. م. ت . الصندوق ١٠٧ ، القائمة ١ ، أضبارة رقم ٤٩٣ ، الصحيفة ١٦ . وقد مضى وقت طويل منذ ذلك الحين ونما حد المعيشة الأدنى نموا جوهريا .

Le Phare d'Alexandrie, 19 - 20- XI- 1982 (١٠١)

Farnie, op. cit., p. 298, The Times, 28- X- 1882 (١٠٢)

(١٠٣) انظر، مثلًا ، أ. د. م. ت . الصندوق ٩٨ ، القائمة ١ ، أضبارة رقم ٢٨٥٩ ، ١٨٨١ - ١٨٨٢ . الصحيفة ٩٦ .

The Times, 14-XI-1882; Le Phare d'Alexandrie, 15, 19 - 20, 23- XI- 1882 (١٠٤)

The Times, 14- XI- 1882; Le Phare d'Alexandrie, , 23- XI- 1882 (١٠٥)

The Times, 14, 21, 22- XI- 1882 (١٠٦)

Le Phare d'Alexandrie, 23- XI- 1882 (١٠٧)

(١٠٨) فسر العمال أنفسهم تراجعهم بالدرجة الأولى بوصول المنافسين ، أي العمال الأوروبيين .

(١٠٩) عبد الرحمن الرافعي : المرجع السابق ، ص ٤١٥ - ٤٢٣ - .