

**مشاريع السكك الحديدية في السودان
وتأثيرها الاقتصادي والاجتماعي والسياسي على المجتمع السوداني
1875-1953 دراسة تاريخية
الكلمات المفتاحية
مشاريع ، السكك ، السودان ، الحديدية**

**المدرس
فضيلة اسماعيل رحيم
الجامعة المستنصرية
كلية التربية**

**الاستاذ المساعد
حسين علي مهدي
الجامعة المستنصرية
كلية التربية الاساسية**

**Railways projects in Sudan
And its economic, social and political impact on Sudanese society
1875-1953 Historical Study
key words
Projects, railways, Sudan, railways**

**teacher
Fadila Ismail Rahim
Mustansiriya University
Faculty of Education**

**Assistant professor
Hussein Ali Mahdi
Mustansiriya University
Faculty of Basic Education**

المستخلص:

هذه الدراسة تسلط الضوء على مشاريع السكك الحديدية في السودان منذ تأسيسها وحتى اتفاقية تقرير المصير التي وقعتها مصر عام 1953، وتكمن أهمية هذه الدراسة في انها فتحت الباب على مصراعيه لفهم الواقع السياسي والاقتصادي والاجتماعي للسودان ودور دولتي الحكم الثنائي مصر وبريطانيا في ادامة مشاريع السكك الحديد فضلاً عن ذلك فقد كانت لتلك المشاريع اثار اجتماعية واقتصادية وسياسية على الشعب السوداني الذي كان يعمل اغلب ابناءه في محطات السكك الحديد التي انطلقت منها اولى التظاهرات والاضرابات العمالية والتي شكلت فيما بعد حجر الزاوية لبروز التيارات السياسية والاحزاب.

Abstract:

This study sheds light on the history of railways in Sudan from its founding until the self-determination agreement signed by Egypt in 1953, and the importance of this study lies in the fact that it opened the door wide to understand the political, economic and social reality of Sudan and the role of the two countries of bilateral governance Egypt and Britain In the perpetuation of railway projects in addition, these projects had social, economic and political effects on the Sudanese people, who worked most of their sons in the railway stations from which the first demonstrations and labor strikes began, which later formed the cornerstone of the emergence of currents. political and parties.

المقدمة

أن مشاريع السكك الحديدية في السودان تعد واحداً من المواضيع المهمة للغاية ويجب دراستها وفهم واقعها كونها أثرت على المجتمع السوداني في كافة المجالات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية وحتى السياسية.

وعلى ذلك الأساس حددت مدة الدراسة من عام 1875 وهي السنة التي بوشر فيها بمد أول سكة حديد في السودان وحتى عام 1953 ذلك العام الذي وقعت فيه مصر وبريطانيا اتفاقية تقرير المصير للشعب السوداني وأنهاء اتفاقية الحكم الثنائي البريطاني- المصري للسودان التي وقعت عام 1899 والتي بموجبها حكمت بريطانيا ومصر السودان أرضاً وشعباً.

وقد أقتضت الضرورة العلمية تقسيم الدراسة الى مبحثين عني المبحث الاول بدراسة وتتبع تاريخ إنشاء السكك الحديدية والمراحل التي مر بها العمل ودورها في فترة الحربين العالميتين الاولى والثانية في حين كرس المبحث الثاني لفهم الاثار الاقتصادية والاجتماعية والسياسية التي احدثتها مشاريع السكك الحديدية والتي أثرت ايجاباً على المجتمع السوداني بكافة مشاريعه وأطيافه، وفهم النهضة الثقافية والعمرانية التي شهدتها المدن السودانية التي كانت منعزلة نوعاً ما عن العالم الخارجي قبل أن تدخل السكك الحديدية اليها وتنقل ثقافات وعادات اجتماعية بقيت راسخة حتى الوقت الحاضر.

-المبحث الاول : بدايات فكرة السكك الحديدية في السودان

تعود فكرة انشاء اول سكة حديد في السودان الى أيام الخديوي اسماعيل باشا⁽¹⁾ أبان الحكم العثماني للسودان، وكان الهدف من أفتتاح سكة الحديد بين مصر والسودان لنقل البضائع والاشخاص وتنشيط حركة التجارة بينهما⁽²⁾.

بوشر بالعمل في مد خط السكة عام 1875، وبطول بلغ 266 كيلو متراً، لكن العمل بالمشروع توقف نتيجة وجود الصخور التي اعترضت العمل، وقد بلغ عدد العاملين في المشروع ما يقارب حوالي 18000 عامل جلهم من السودانيين وتحت إشراف مهندسين فرنسيين⁽³⁾.

غير أن المهندسين الفرنسيين استأنفوا العمل مطلع عام 1877 حيث تم أستيراد معدات وأليات ثقيلة لازالة الصخور التي تعترض الطريق ووصل العمل الى مراحل متقدمة حيث تم ربط مدينة حلفا⁽¹⁾ بوادي سرس⁽²⁾.

⁽¹⁾ هو حفيد محمد علي باشا من أبه ابراهيم. ولد عام 1830 وتلقى تعليمه بمدرسة خاصة أنشأها جده محمد علي بالقصر بالقاهرة، حيث تخرج على يد نخبة من الاساتذة فتعلم مبادئ العلوم واللغة العربية فضلاً عن الفارسية والتركية، أوفده جده في بعثة علمية الى باريس حيث التحق بكلية (سان سير) العسكرية الشهيرة، ثم عاد الى مصر حيث سطع نجمه بعدما ألت اليه ولاية العهد وعرفت عنه كفاءته السياسية والادارية، تولى رئاسة مجلس الاحكام كما اسند اليه منصب (سردار) أي قائد الجيش المصري ومثل مصر في العديد من المهمات الخارجية، تولى الحكم بعد وفاة عمه سعيد باشا عام 1863 ينظر سهير حلمي، أسرة محمد علي، الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة 2003، ص158.

⁽²⁾ احمد توفيق دياب، السكك الحديدية في مصر في عصر اسماعيل 1863-1879، القاهرة، 1977، ص55.

⁽³⁾ ابو بكر عبد الله، مشاريع السكك الحديدية في الوطن العربي، معهد البحوث والدراسات العربية ، القاهرة، 1991، ص73.

غير ان المشروع لم يكتمل وتوقف العمل مرة ثانية بسبب رفض غردون باشا⁽³⁾ Charles Gordon الحاكم البريطاني في السودان مواصلة العمل بذريعة ان ذلك يشكل اعباءاً مالية باهضة على السودان، لكن الضرورات العسكرية كانت ملحة فاستؤنف العمل بمد خط السكة الحديد من اجل نقل السلاح والجنود والذخيرة من مصر الى السودان⁽⁴⁾.

فبدء العمل عام 1882 ووصلت نسبة الانجاز الى مراحل متقدمة حيث وصلت سكة الحديد الى منطقة (عكاشة) عند الكيلو 141، لكن العمل تعثر بعض الشيء بسبب اندلاع الثورة المهدية⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ تقع مدينة وادي حلفا في اقصى شمال السودان، على بعد 1001 كيلو متر عن العاصمة الخرطوم فيها الكثير من المواقع السياحية مثل اثار بوهين وواحة سليم التي كان يقصدها السياح بسبب مناخها المعتدل ينظر نعيم شقير، جغرافية وتاريخ السودان، ط2، دار عزة للنشر والتوزيع الخرطوم، 2007، ص61.

⁽²⁾ يقع الوادي جنوبي وادي حلفا، وقد سمي بهذا الاسم نسبة الى معركة سرس التي وقعت يوم 28 نيسان 1887 بين القوات المصرية والقوات المهدية بقيادة عبد الله التعايشي وبعد انتصار القوات المصرية أقيمت فيها مخافر حدودية عسكرية للمزيد ينظر عبد الرحمن الراجعي، مصر والسودان في اوائل عهد الاحتلال، ط4، القاهرة، 1983، ص131.

⁽³⁾ ولد في لندن عام 1833، كان والده لواءً في الجيش البريطاني، التحق بالاكاديمية الملكية وتخرج برتبة ملازم في سلاح الهندسة الملكية، في عام 1860 تطوع بالخدمة في الصين، وفي حرب القرم نقل الى مصر على أثر اندلاع الثورة المهدية وفي عام 1884 تحرك بحملة باتجاه السودان لانقاذ اللورد ولزلي الذي كان محاصراً في السودان، لكن انصار المهدية عبروا النيل الابيض في 25 تشرين الاول 1885 ودخلوا الخرطوم عنوتاً وقطع راس غردون في عام 1885 ينظر جعفر محمد علي، الادارة البريطانية والحركة الوطنية في السودان حتى عام 1917، بيروت، د. ت، ص24.

⁽⁴⁾ محمد سعيد غزال، السياسة الاقتصادية في السودان، مطبعة جامعة الخرطوم، 1980، ص45.

⁽⁵⁾ اندلعت الثورة المهدية في السودان عام 1881 بزعامة محمد احمد المهدي الذي تبنى الدعوة التي تقوم على فكرة المهدي الذي يظهر آخر الزمان ويملاً الارض عدلاً بعد أن ملئت جوراً وقد استجاب السودانيون لدعوته التي انتشرت في بقية مدن السودان قاد المهدي معارك عديدة مع البريطانيين انتهت بدخول القوات البريطانية الى انحاء السودان وقتل المهدي وتفرق اتباعه لتقاسم مصر وبريطانيا حكم السودان بموجب اتفاقية الحكم الثنائي عام 1899 ينظر ابراهيم فوزي، السودان بيد يدي غردون وكتشنر، دار المؤيد، القاهرة، 1975، ص116.

وبعد انتصار بريطانيا على الثورة المهدية ودخولها السودان اعيد العمل مرة اخرى عام 1896 واستمر حتى وصل الخط الحديدي الى (كرمه) في حزيران 1897 ليصبح طول خط السكة من بدايته حتى نهايته 327 كيلو متراً أنجز بفترة 22 عاماً⁽¹⁾.

كانت الادارة البريطانية في السودان ترى ان مشروع السكة الحديد ذا فائدة استراتيجية لنقل جنودها وتجهيزاتهم، لذلك بدأت المرحلة الثانية من المشروع عام 1897، ليصل الى الخرطوم ثم عطبرة⁽²⁾.

ونتيجة لاسباب اقتصادية تم ربط سواكن⁽³⁾ بالخط الرئيسي عند عطبرة عام 1905 وذلك لتنشيط حركة التجارة ونقل البضائع والمؤن، وقد التقى خطي السكة في تشرين الاول من العام نفسه بمحطة مسمار⁽⁴⁾.

عام 1906، افتتح اللورد كرومر⁽⁵⁾ Lord Cromer ، المندوب السامي البريطاني في مصر خط سكة حديد البحر الاحمر في بورتسودان⁽¹⁾. بعد تشييد الميناء الجديد قرب شيخ

(1) محمد سعيد غزال، المصدر السابق، ص49.

(2) تقع مدينة عطبرة في ولاية النيل على بعد 611 كيلو متراً عن ميناء بورجوان وعن العاصمة الخرطوم بحوالي 311 كيلو متراً، تعتبر عطبرة من المدن الصناعية المهمة حيث تقع فيها رئاسة سكك حديد السودان واهم الورش الفنية في الشركة وتعد مهذاً للحركة النقابية في السودان ينظر، نعوم شقير، المصدر السابق، ص68.

(3) مدينة تقع شمال شرق السودان على الساحل الغربي للبحر الاحمر، تبعد عن العاصمة الخرطوم قرابة 640 كيلو متراً وهي قريبة من ميناء سفاجه المصري وينبع السعودي لذلك تعد من المدن التجارية ينظر مكي شبكية، تاريخ شعوب وادي النيل(مصر والسودان) في القرن التاسع عشر، ط2، دار الثقافة، بيروت، 1980، ص542.

(4) احمد توفيق دياب، المصدر السابق، ص71.

(5) ولد في ايرلندا في 26 شباط 1841، درس في مدارس لندن، عين مباشرة في مصر عام 1877 مندوباً لصندوق الدين المصري ثم عين بعد الاحتلال البريطاني لمصر مندوباً سامياً ومعتمداً لبريطانيا ألف وهو في مصر كتابه الشهير (مصر الحديثة) الذي وضع فيه نظريته للقضاء الشامل على مقومات الفكر العربي الاسلامي وتمزيق وحدته. مسك بزمام السلطة في مصر بقبضة حديدية من عام 1882 وحتى عام 1906.

برغوت حيث تم بناء خط حديدي من محطة السلوم⁽²⁾ الى الميناء الجديد واعيد النظر في خط حلفا-كرمه الذي اغلق بسبب الخسائر المادية والجوى الاقتصادية منه⁽³⁾.

في عام 1907 بدء العمل بخط سكه حديد يربط الخرطوم بواد مدني⁽⁴⁾. حتى يصل الى مدينة (الابيض) وقد استغرق العمل بالمشروع قرابة ثلاث سنوات، وتكمن اهمية هذا الخط بانه تمكن من ربط الجزيرة بكردفان⁽⁵⁾. ومن ثم الى الدول المجاورة للسودان، افتتح الخط في تشرين الاول 1911 وبطول 692 كيلو متراً⁽⁶⁾ مع بداية عام 1912 أفتتح خط السكك الحديد الذي يربط كساب الدويلب⁽⁷⁾ بكسلا⁽⁸⁾. بطول 802 كيلو متراً⁽⁹⁾.

ان تلك الخطوط الحديدية نفذت بأيادي سوادنية حيث عمل الالاف من العمال بطريقة السخرة وتحت ظروف جوية قاسية أدت الى وفاة العشرات منهم⁽¹⁰⁾.

عزل عام 1907 توفي عام 1917. عوض خالد، السياسة البريطانية تجاه مصر 1882-1919، ط2، دار القلم، القاهرة، 1981، ص75.

(1) هو ميناء السودان الرئيسي والمهم، يبلغ عدد سكانه حوالي خمسين الف نسمة ينظر السودان، حقائق ووثائق، دار القاهرة للطباعة والنشر، د. ت، ص9.

(2) مدينة مصرية حدودية مع ليبيا على ساحل البحر المتوسط ولها تاريخ عميق في مقارعة المستعمر منذ الحرب العالمية الثانية وحتى حرب حزيران 1967 ينظر مكي شبيكه، المصدر السابق، ص512.

(3) محمد سعيد غزال، المصدر السابق، ص66.

(4) مركز مديرية الجزيرة وهي مركز تجاري وزراعي هام، ينظر السودان، حقائق ووثائق، ص10.

(5) مديرية تقع وسط السودان وهي من المديريات المهمة كونها غنية بالمحاصيل الزراعية كالفسق والذرة البيضاء وفيها عدة مصانع لانتاج الزيت. ينظر. المصدر نفسه، ص12.

(6) ابو بكر عبد الله، المصدر السابق، ص79.

(7) قرية صغيرة بالقرب من كسلا يسكنها قبائل نوبية واهمها قبيلة الدويلب. ينظر أدريس عبد المنعم، المعجم الموسوعي للقبائل العربية، ط2، الخرطوم، 1992، ص201.

(8) تقع المدينة شرق السودان على الحدود بين السودان وارتيريا، وتتميز بتعدد الاعراق والقبائل لذلك كسبت موقعاً متميزاً في مجال السياحة ينظر السودان حقائق ووثائق، ص19.

(9) احمد توفيق دياب، المصدر السابق، ص61.

(10) ميرغني تاج الختم، الحركة العمالية في السودان، ط2، الخرطوم، 1984، ص87.

وبعد أن أعلنت بريطانيا أنظمامها للحرب العالمية الاولى 1914-1918، أتخذ السير ونجت⁽¹⁾ Wingate الحاكم البريطاني العام في السودان عدة إجراءات لمواجهة الحرب منها تنظيم اجراءات العقود التجارية الخاصة بالسكك الحديد، وفعلاً لعبت قاطرات السكة الحديد دوراً حيويّاً في نقل البضائع التجارية فضلاً عن أسهامها في أدامت زخم المعارك من خلال نقل الجنود والاليات العسكرية البريطانية⁽²⁾.

حدثت عدة مشاكل بين عمال السكك الحديد ومشرفيهم الذين كانوا من البريطانيين والمصريين بموجب اتفاقية الحكم الثنائي البريطاني- المصري للسودان⁽³⁾. فقد شكى العمال من تدني الاجور التي لا تتناسب مع ساعات العمل بسبب اوضاع الحرب العالمية الاولى وقدموا لائحة تظلم الى السير ونجت في 7 تموز 1916 طالبو فيها بتحسين ظروف العمل وزيادة الاجور، لكن طلبهم رفض ، ولد ذلك الرفض استياء لدى العمال الذين كانوا يعملون تحت ظروف قاسية وساعات عمل طويلة دون اخذ قسطاً من الراحة الا ساعة واحدة لتناول الطعام فضلاً عن ان العمال لم يحصلوا على وثائق التأمين الصحي والضمان من اصابات العمل اسوة

(1) ولد في بورت كلاسفو في عائلة ثرية حيث كان والده تاجراً للاقمشة عام 1861 تلقى علومه في مدرسة القديس جيمس، التحق بالاكاديمية العسكرية الملكية وتخرج ضابطاً برتبة ملازم بسلح المدفعية الملكية 1880، ثم التحق بالكتيبة الرابعة في الجيش المصري، عمل حاكماً عسكرياً للسودان من عام 1899 وحتى عام 1916، ثم مندوباً سامياً لبريطانيا في مصر من عام 1917 وحتى ثورة 1919 توفي في 29 تشرين الثاني 1953. ينظر، عبد الوهاب الكيالي، الموسوعة السياسية ، ج7، بيروت، د.ت، ص366.

(2) زاهر رياض، السودان المعاصر منذ الفتح المصري حتى الاستقلال 1821-1953، مكتبة الانجلو- المصرية، القاهرة، 1966، ص86.

(3) بعد القضاء على الثورة المهدية في السودان من قبل الجيش المصري بالتعاون مع بريطانيا كان على الطرفين ايجاد صيغة مشتركة للعمل بالسودان فجاءت اتفاقية الحكم الثنائي المصري البريطاني التي وقعت في 19 كانون الثاني 1899 بين اللورد كروكر Cromer المعتمد البريطاني ووزير الخارجية المصري بطرس غالي، نصت الاتفاقية على رفع العلمين المصري والبريطاني على السودان وتعين حاكم عسكري تختاره بريطانيا ويعينه خديوي مصر، وعدت الاتفاقية ان الحاكم العسكري هو مصدر تشريع القوانين في السودان ولا تطبق القوانين المصرية هناك الا بأمر منه وضمنت الاتفاقية لبريطانيا حكم السودان مع الاحتفاظ لمصر بمركز شكلي، ينظر مسعود الخوند، الموسوعة التاريخية والجغرافية، ج9، بيروت، 2005، ص222.

بأقرانهم البريطانيين والمصريين⁽¹⁾. ويمكن من الجدول الاتي ان نوضح حجم العمال المشتغلين خلال الاعوام 1914-1918⁽²⁾.

السنة	عدد المشتغلين	المصريين	البريطانيين
1914	6231	525	118
1915	5759	439	331
1916	7241	655	339
1917	9220	540	527
1918	8400	351	419

من هذا الجدول نلاحظ أن اغلب العاملين من المصريين والبريطانيين كانوا من ذوي الاختصاص وظروفهم المعاشية كانت افضل من ظروف العمال السودانيين كونهم عملوا كمراقبين للسكك أو فنيين اما بقية العمال السودانيين فكانوا من المهرة فقط⁽³⁾.

بعد نهاية الحرب العالمية الاولى 1918 شهدت السكك الحديدية عدة مشاكل مالية وفنية فقد كانت أغلب العربات متهاكة وتتقصها الصيانة فضلاً عن شحة قطع الغيار مما دفع المستر هنري MR.Henry رئيس مجلس ادارة مصلحة السكة الحديد الى اتخاذ قرار بتسريح أعداد من العمال مما ولد سخطاً شعبياً على ادارة الشركة⁽⁴⁾.

(1) ميرغني تاج، المصدر السابق، ص91.

(2) عبد الرحمن علي ذيب، البطالة والعمالة في البلدان العربية، القاهرة، 1962 ، ص201.

(3) ميرغني تاج الختم، المصدر السابق، ص95.

(4) محمد امين حسونة، مصر والطرق الحديدية، القاهرة ، 1978، ص 147-148.

ففي 17 ايلول 1919، قاد عمال السكك الحديدية في الخرطوم أضراباً مفتوحاً عن العمل نظاماً مع زملائهم المسرحين من الخدمة، مما دفع بإدارة المصلحة بالعدول عن قرارها⁽¹⁾.

لكن مشاكل السكك الحديدية لم تنتهي فقد شهد مطلع عام 1920 مشاجرة بين أحد سائقي القطارات ومراقب (التحويل) البريطاني لأسباب غير معروفة، مما دفع البريطاني الى تقديم شكوى ضد السائق الذي صدر بحقه قرار بفصله من العمل وتحويله الى القضاء⁽²⁾.

في أعقاب الحرب العالمية الثانية، عانى العمال السودانيون في كافة المجالات من تدني الاجور المعاشية وظروف العمل القاسية مع غياب التأمين الصحي والاجتماعي للعمال، مما حدى بالكثير منهم الى التكتل في تنظيمات نقابية⁽³⁾.

وقد أستغل الحزب الشيوعي السوداني⁽⁴⁾ تذمر العمال فأسس (هيئة شؤون العمل) وهي هيئة سرية شملت كل أقسام السكك الحديدية عطبره- بورتسودان- الخرطوم ثم شكلت لجان أخرى⁽⁵⁾.

(1) حميد جاعد، الحركة النقابية العربية المعاصرة، المعهد العربي للثقافة العمالية، بغداد، 1980، ص113.

(2) K. D. Henderson, Sudan Republic London, 1965, P. 59.

(3) احمد علي يحيى، السياسة البريطانية في السودان 1899-1956، ط2، القاهرة، 1977، ص95.

(4) تأسس الحزب الشيوعي السوداني عام 1946 وكان يعرف بأسم الحركة السودانية للتحرر الوطني منذ تأسيسه حتى عام 1956، وقد تأثر الحزب منذ بداياته بالحركة الشيوعية المصرية بقيادة هنري كورييل الذي ربطته بهم علاقات وثيقة اضافة الى تأثر الحزب ببعض الضباط الشيوعيين في الجيش البريطاني، تعاقب على قيادة الحزب ثلاثة من القادة هم عبد الوهاب زين العابدين 1946-1947 وعوض عبد الرزاق 1947-1949 ثم عبد الخالق محجوب 1949-1971 ويقود الحزب منذ عام 1971 حتى الان امينه العام محمد ابراهيم نقد الذي انتخب بعد اسابيع قليلة من اعدام عبد الخالق محجوب، اصدر الحزب جريدته العلنية (الميدان)، عام 1954 ينظر، د. رول ماير مجموعة وثائق الحزب الشيوعي السوداني، المعهد الدولي للتاريخ الاجتماعي ، هولندا.

(5) وهي لجان السلامة المهنية والصحة ورعاية شؤون العمال ولجنة تحديد الاجور ينظر ولتون وين، التطورات السياسية في السودان حتى الحكم العسكري الاول، ترجمة عبد الله البراقي، ط2، بيروت، 1988، ص195.

تقدمت قيادة الهيئة بمطالب للادارة البريطانية وطالبتها بالدخول في مفاوضات مع ممثلي العمال وكانت مطالبهم تتلخص بالاتي⁽¹⁾

1-رفع الاجور بما يتناسب مع ساعات العمل.

2-تحسين ظروف العمل.

3-تقليل ساعات العمل.

4- توفير الضمان الصحي والاجتماعي لشريحة عمال السكك الحديد.

لكن الادارة البريطانية أهملت تلك المطالب، مما دفع العمال للخروج في مسيره عمالية في تموز 1947، تطالب بالاعتراف بالهيئة كممثلته عن العمال والتفاوض معها حول المطالب العمالية، الا أن السلطات البريطانية تصدت للمسيره واعتقلت 130 عاملاً واصيب 60 آخرين⁽²⁾.

بالمقابل بادر العمال فاعلنوا الاضراب المفتوح حتى تنفيذ مطالبهم وامام الاصرار اضطرت الادارة البريطانية للاستجابة لمطالب العمال⁽³⁾.

وفي اذار 1948 أضرب عمال السكك الحديد مطالبين الادارة البريطانية بتأسيس نقابة خاصة بهم، وقد استمر الاضراب قرابة 33 يوماً، وامام الاصرار المتزايد، رضخت الادارة البريطانية فاصدرت قانون العمل الجديد الذي يعترف بحق العاملين بتشكيل نقابات لهم عدا العاملين الزراعيين والقوات المسلحة وقوات الامن، كما نص القانون على السماح لكل مجموعة تزيد عن عشرة عمال ان تشكل نقابة، كما اجاز بالاضراب⁽⁴⁾.

(1) محمد علي القدسي، نضال الطبقة العاملة العربية ، دراسة وثائقية ، ط2 ، القاهرة ، 1965 ، ص 177.

(2) قضايا عربية في وثائق الخارجية البريطانية، وثيقة رقم F. O 55167/ 11237/ 271 ، مجلة الدستور، العدد 328، تموز 1984.

(3) K. D. Henderson, OP. Cit, P. 62.

(4) قضايا عربية في وثائق الخارجية البريطانية، وثيقة رقم F. O 47358 / 10644/ 371 ، مجلة الدستور، العدد 321، ايلول 1985.

وما أن صدر القانون حتى تشكلت نقابة عمال سكة الحديد بدلاً من (هيئة شؤون العمال) كأول نقابة عمالية سودانية⁽¹⁾.

المبحث الثاني: الآثار الاقتصادية والاجتماعية والسياسية لمشاريع السكك الحديدية

أولاً: الآثار الاقتصادية:

أدى ارتباط المديرية السودانية مع بعضها البعض بشبكة السكك الحديدية، إلى تحسين الوضع الاقتصادي بعض الشيء، فالزراعة التي هي عماد الاقتصاد السوداني شهدت ظهور مزروعات جديدة جلبت من مصر وبقية الدول المجاورة للسودان، وأخذ الانتاج الزراعي يتعافى أكثر من ذي قبل بفضل الأدوات الزراعية الحديثة وطرق السقي ونوعية البذور، لذلك كان الانتاج الزراعي ينقل بعربات السكك الحديدية إلى بقية المديرية مختصراً الوقت والجهد⁽²⁾.

والحال ينطبق كذلك على تربية الماشية حيث كانت الأصواف والجلود ومشتقات الألبان تنتقل من مديرية إلى أخرى ومن بلد إلى آخر عن طريق شحن تلك المنتجات بالقطارات، وقد

⁽¹⁾ ولتون وين، المصدر السابق، ص 197.

⁽²⁾ أوديل، بيتر، الزراعة في الدول النامية، ترجمة محمد عز الدين، لندن، 1977، ص 185.

اهتمت الادارة البريطانية بهذا الجانب حيث كانت محاصيل القطن تنقل بعربات القطارات الى ميناء بوتسودان ومن هناك تنقل عن طريق البواخر الى مصانع النسيج في (مانشستر)⁽¹⁾.

ومن اجل ذلك استقدمت السلطات البريطانية احدث محالج القطن الموجودة في العالم ووضعتها في المدن السودانية وكان الالاف من ابناء السودان يعملون في تلك المحالج باجور مناسبة نوعاً ما، ومن اجل ذلك لم تسمح الادارة البريطانية باعطاء تراخيص العمل للمصريين شركاء بريطانيا في حكم السودان، بل بقيت حكراً على الرعايا البريطانيين واصحاب المصانع في ويلز وبقيّة المدن البريطانية⁽²⁾.

فضلاً عن ذلك فإن السكك الحديدية وفرت فرص عمل لاعداد كبيرة من الايدي العاملة في السودان الذين تدربوا على المهارات الفنية على يد المهندسين البريطانيين والمصريين الامر الذي ادى الى خلق طبقة عاملة ماهرة مزودة باحدث التدريبات المهنية، الى درجة ان مصلحة السكك الحديدية كانت من اكبر المصالح في السودان من حيث اعداد العاملين⁽³⁾. ادى ذلك بطبيعة الحال الى تطور الاحياء السكنية القريبة من محطات السكك الحديدية، فقد دأبت الادارة البريطانية على أسكان موظفي السكك بالقرب من مقار اعمالهم، فشهدت الاحياء السكنية شكلاً جديداً من العماره على الطراز الانكليزي وتركوا البناء التقليدي السوداني⁽⁴⁾.

رافق ذلك ظهور الاسواق التجارية لتلبية متطلبات العمال والمسافرين وقد أستثمر في هذا المجال بعض الاسر اليهودية المعروفة⁽⁵⁾. واسسوا مجموعة شركات عالمية في المجالات

(1) طارق محمود شعيب، اقتصاديات الاقطار العربية، ط2، القاهرة، 1974، ص65.

(2) اوديل، بيتر، المصدر السابق، ص187.

(3) ابو بكر عبد الله، المصدر السابق، ص79.

(4) محمد شيخون، جغرافية المدن السودانية، مركز التخطيط الاقليمي والحضري، بغداد، 1988، ص31.

(5) من اشهر الاسر اليهودية في السودان اسرة الحاخام سلمون ملكا وعائلة بن كوستي وعائلة البغدادي التي تنحدر من اصول عراقية والمغربي وعائلة الاستانبولي عادل هامل الجادر وآخرون، يهود الاقطار العربية، بحوث الندوة التي عقدها مركز الدراسات الفلسطينية للفترة، بين 13-14 /1/ 1987، بغداد، 1991، ص113.

المالية والانشائية والفنادق، مستغلين خبرتهم وتجاربهم في مجال الاعمال التجارية، ويذكر أن الثري اليهودي المصري قطاوي باشا⁽¹⁾ قد استثمر اموالاً طائلة في مشاريع داخل السودان⁽²⁾.

ان الجدير بالذكر هو أن اغلب واردات السودان في ظل الادارة البريطانية كانت تأتي من عائدات السكك الحديد التي كانت ترفد موازنة الحاكم العام بالاموال الطائلة سنوياً اما عن طريق نقل البضائع والامتعة أو عن طريق نقل المسافرين⁽³⁾.

الا ان مشاريع السكك الحديد في السودان قد أصابها شبح الحرب العالمية الثانية وانعكس ذلك سلباً عليها حيث سخرت الادارة البريطانية عربات السكك الحديد لنقل الجنود والاسلحة والمعدات الحربية الى جبهات القتال وخيم الفقر والفاقة على الالاف من السودانيين الذين كانوا يعيشون على حركة القطارات⁽⁴⁾.

ثانياً: الآثار الاجتماعية:

أسهمت السكك الحديد في صهر المجتمع السوداني بكافة طوائفه في بودقة واحدة، ونقلت الكثير من العادات والتقاليد والموروثات الشعبية بين المديريات الشمالية والجنوبية وقد انعكس ذلك على طريقة الملبس والمأكل والسلوك اليومي للفرد السوداني، فعن طريق تلك السكك دخلت السودان أصناف جديدة من الطعام نقلها العمال المصريين والبريطانيون لم تكن معروفة سابقاً.

(1) وهو جورج قطاوى الذي ولد في مصر 1885 واهتم بالادب والشعر حيث نشر العديد من الدراسات الادبية باللغتين الفرنسية والانجليزية ثم انتقل الى ادارة اعمال عائلته المالية حيث استثمر اموالاً في السودان واماكن اخرى. اصدر في القاهرة جريدة الشمس الاسبوعية باللغة العربية ينظر سهام نصار، اليهود المصريين بين الصهيونية والمصرية، بيروت، 1980، ص13.

(2) يعقوب خوري، اليهود في البلدان العربية، دار النهار، بيروت، 1970، ص49.

(3) محمد محمود، اقتصاديات السودان، ط2، الخرطوم، د. ت، ص88.

(4) المصدر نفسه، ص89.

فضلاً عن ذلك فإن الازياء الرجالية تغيرت هي الاخرى فبدت تظهر في السودان ازياء رجالية(أفرنجية) تأثر بها المتعلمون الذين أرتدو الطربوش وتركوا العمامة السودانية التقليدية⁽¹⁾.

وكذلك الازياء النسائية التي تأثرت (بالموضة) الانكليزية والمصرية التي كانت شائعة حينذاك وبدت المرأة السودانية تطالب بالتعليم أسوة بالرجال ونتيجة لذلك ظهرت مدرسة في مدينة ام درمان للتعليم النسوي وسمحت الادارة البريطانية للفتيات السودانيات للالتحاق بالمدارس الحكومية⁽²⁾.

أنعكس ذلك كله على تحسن المستوى الصحي واخذت حالات الوفيات لاسيما بين الاطفال تنحسر بعض الشيء ويعود الفضل في ذلك الى وفرة اللقاحات والادوية التي كانت تنقل من مصر بعربات السكك الحديد ووجود مراكز صحية في اغلب محطات السكك الحديد لتقديم الخدمات للعاملين وعوائلهم⁽³⁾.

يضاف الى ذلك سبب آخر وهو ان الادارة البريطانية في السودان كانت تستورد كميات كبيرة من الادوية لاسيما في فترة الحربين العالميتين الاولى والثانية وبنيت من اجل ذلك العديد من المستشفيات لمعالجة جرحى قواتها المسلحة، ولكن بعد انتهاء الحرب استخدمت تلك المنشأة الطبية والصحية لتقديم الخدمات للاهالي⁽⁴⁾. وحتى فن العمارة الهندسية السودانية التقليدية قد اصابها التغيير، فقد دأبت بعض الاسر السودانية الميسورة على بناء دورها على اسس معمارية حديثة مقتبسة من الفن المعماري المصري والبريطاني ويعود الفضل في ذلك الى المهندسين المصريين من الارمن والشراكسة الذين نفذوا مشاريع في مصر كانت في حينها تحفه الفن

(1) الطيب صالح، دراسات في المجتمع السوداني، ط2، الخرطوم، 1977، ص33.

(2) محمد عمر بشير، التعليم في السودان 1899-1956، ط2، الخرطوم، 1981، ص87.

(3) الطيب صالح، المصدر السابق، ص36.

(4) السير جيمس روبرتسون، السودان من الحكم البريطاني المباشر الى فجر الاستقلال، ترجمة مصطفى عابدين، دار الجبل، 1966، ص101.

المعماري وقد نقل هؤلاء تجربتهم الى السودان⁽¹⁾. وبفضل استيراد المزروعات دائمة الخضرة زرعت الساحات العامة والحدائق بانواع من الزهور لم تكن معروفة سابقاً في السودان بسبب درجات الحرارة المرتفعة فاصبحت الحدائق العامة متنفس للعوائل السودانية⁽²⁾.

نتيجة لذلك فقد انتقلت الى السودان الافكار الصوفية من مصر بجوانبها الايجابية البناء وقد جاءت تلك الافكار بفكر جديد يدعو الى القومية السودانية بلسان عربي مبين او سودانية افريقية بلسان عربي مبين او الى تكوين مزيج بين القومية السودانية والثقافة الغربية يمكن ان تخرج الى لون عالمي على اساس اقليمي محلي⁽³⁾.

ثالثاً : الاثار السياسية

(1) ليلي شوقي، فن العمارة العربية الحديثة، ط2، القاهرة، 1971، ص55.

(2) دفع الله عبد الرحمن، المشاكل الزراعية في السودان، ط1، الخرطوم، 1981، ص107.

(3) عبد القادر محمود، الفكر الصوفي في السودان، مطبعة المعرفة، القاهرة، 1967، ص94.

لعبت السكك الحديدية في السودان دوراً متميزاً في بلورة الوعي الوطني لمدن أبناء البلد فقد شهدت المدن السودانية التي كانت تمر منها عربات السكك الحديدية لنقل الجنود والأسلحة البريطانية من أجل تعزيز قواتها على جبهات الحرب العالمية الأولى، مما ولد شعوراً معادياً لبريطانيا وسياستها في مصر السودان على حد سواء⁽¹⁾.

فضلاً عن ذلك فإن السكك الحديدية كانت الوسيلة الوحيدة لنقل الصحف والكتب والمطبوعات المصرية التي كانت توزع في المدن السودانية، وكانت أخبار ثورة 1919 في القاهرة تتوارد إلى كافة أنحاء السودان عن طريق المسافرين أو العاملين في قطارات السكك الأمر الذي أدى إلى تلاحم أبناء الشعب السوداني مع المصريين لاسيما وأن التظاهرات في القاهرة رفعت شعار (وحدة وادي النيل)⁽²⁾.

وبطبيعة الحال إن يشارك العديد من طلبة المدارس السودانية بالثورة، فقد تجمع طلاب المعهد الديني في مدينة أم درمان في محطة السكك الحديدية رافعين أعلام مصر ولافتات كتب عليها (سعد سعد يحيا سعد) في إشارة إلى الزعيم سعد زغلول وقد غادروا أم درمان في عربات السكك الحديدية يوم 15 آذار 1919 وسط توديع الجماهير من أهالي أم درمان والمدن القريبة منها⁽³⁾.

ألا أن سلطات الإدارة البريطانية علمت بالأمر واجبرت قواتها على إيقاف القطار بالقرب من قرية صغيرة نائية في عطبرة وانزلت الركاب وفرقتهم بالقوة⁽⁴⁾. لقد ولد ذلك شعوراً وطنياً معادياً لبريطانيا وحلفاءها وزاد من نعمة الأهالي على سلطة الاحتلال وأخذ السكان يتحينون الفرصة لإفراغ جام غضبهم عليها⁽⁵⁾.

(1) أبو بكر عبد الله، المصدر السابق، ص 89.

(2) فضل الله عابدين، مصر والسودان مصير واحد، ط1، القاهرة، 1953، ص 93.

(3) Oliver James, History of Sudan since 1899-1924, oxford university, Press London 1966, P. 187.

(4) فضل الله عابدين، المصدر السابق، ص 95.

(5) Oliver James, OP. Cit, P. 189.

وقد جاءت الفرصة المواتية عندما أنتفض الشعب السوداني تأييداً لثورة 1924⁽¹⁾ التي عمت انحاء المدن السودانية، ومما زاد في غضب القبائل العربية تصرفات سائقي القطارات الاستغزائية لاسيما من الجنسية البريطانية عندما تعمد في دهس مواشي قبيلة الكواهلة⁽²⁾. في كردفان وتسببوا في خسائر مادية فادحة حيث نفقت مواشيم التي كانت ترعى على خط السكة الحديد لاسيما اذا علمنا ان تلك المواشي كانت مصدر رزقهم الوحيد⁽³⁾. ونتيجة لذلك اعلن الكواهله العصيان المدني وهددو بقطع السكة الحديد وانهم مع ما طالب به الثوار، وقد انظم اليهم العديد من القبائل السودانية اهمها قبيلة الرشيدة⁽⁴⁾. والحرمان⁽⁵⁾. والجعليون⁽⁶⁾ الجهينيون⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ اندلعت الثورة في 17 حزيران 1924 على اثر اعتقال الملازم اول علي عبد اللطيف رئيس جمعية اللواء الابيض الذي نادى بمطالب الامة السودانية وهي الغاء واحتكار الحكومة للسلع الغذائية واهمها السكر والمساواة بين الموظفين السودانيين وغيرهم من الانجليز والمصريين ومنح حق تقرير المصير للسودانيين على اثر ذلك اعتقلت السلطة البريطانية علي عبد اللطيف في 6 آب 1924 وقدم للمحكمة العسكرية الجنائية ونفي الى جزيرة واو جنوب السودان ومن ثم نقل الى مصر وبقي هناك حتى توفي في 29 تشرين الاول 1948.

كانت ثورة 1924 نبراساً وطنياً للثورات في تاريخ السودان لانها عبرت عن تلاحم ابناء الشعب السوداني جنوبه وشماله. ينظر حسن نجيله، ملامح من المجتمع السوداني، ط1، الخرطوم، 1994، ص66.

⁽²⁾ ينتسبون الى كاهل بن اسعد بن خزيمة وكان موطنهم الاصلي في شمال نجد ثم انتقلوا الى غرب الجزيرة العربية ثم دخلوا السودان واختلطوا بغيرهم من القبائل العربية واصبح لهم فروع وقبائل متعددة في عطبرة وخور الجاش وسنار والنيل الابيض. للمزيد ينظر السودان، حقائق ووثائق، ص11.

⁽³⁾ David Dikes, The Revolution Secret in Sudan London , 1973, P. 88.

⁽⁴⁾ تعود هجرت قبيلة الرشيدة الى ابعد من القرن التاسع عشر وقد نزلوا في اقليم كوكر الى الحدود مع ارتيريا ثم انتقلوا الى عطبرة ولا يزال قسم كبير منهم يعيش في جزيرة العرب على الاقاليم الساحلية. ينظر نعوم شقير، المصدر السابق، ص104.

⁽⁵⁾ سكنوا بالقرب من نهر ستيت حيث يلتقي بعطبرة واشهر اعمالهم الرعي(الابل والماشية) وعلى الرغم من قلة عددهم الا انهم مولعون بالفروسية والصيد وسلاحهم السيف المستقيم ذو الحدين ولهم مهارة في صيد الوحوش حتى الفيلة والاسود بالسيف ينظر. السودان، حقائق ووثائق، ص12.

⁽⁶⁾ وهم اكثر العرب عدداً ومنهم جماعات تعيش على النيل شمال الخرطوم الى دنقلا وكذلك في كرفان ومركزهم بلدة شندي ينظر المصدر نفسه، ص13.

⁽⁷⁾ وهم فرع من قضاعه وقد هاجر كثير منهم الى مصر وبطونهم رفاة والشكرية والبقاره والكبايش ينظر المصدر نفسه، ص14.

وامام هذا المد الثوري ارسلت الادارة البريطانية مدير محطة واد مدني الميجر ترانسون Transom لتهدئه الاوضاع هناك ولقاء زعماء القبائل وتعويض المتضررين من الاهالي⁽¹⁾.

وعلى الرغم من تلك الاجراءات التي اتخذتها الادارة البريطانية للتهدئة لكن الشعب السوداني عموماً والقبائل على وجه الخصوص لم يفت في عضدها ما قامت به قوات الاحتلال وعساكرها⁽²⁾.

ومع اندلاع الحرب العالمية الثانية 1939 - 1945 ، كانت بريطانية تعتمد كلياً على مصر والسودان في تمويل قواتها في افريقيا ولجأت الى استخدام (السخرة) بحق ابناء السودان الذين زجوا في جبهات القتال في حرب لاناقة لهم فيها ولاجمل مما ولد استياءاً عاما لدى كافة ابناء المجتمع بسبب ارتفاع الاسعار الغذائية وشحتها كالشاي والسكر في الاسواق المحلية⁽³⁾

دفعت تلك الظروف المثقفين والموظفين لاسيما العاملين في مصلحة السكك الحديد للتجمع وتشكيل احزاب سياسية تنادي بوحدة وادي النيل والتخلص من السيطرة الاستعمارية⁽⁴⁾.

لكن المحك الحقيقي لعمال السكك كان موقفهم من اعلان قيام الكيان الصهيوني ، فقد انشأ العمال صندوقاً لدعم القضية الفلسطينية يتبرع به العاملين مع بداية كل شهر بمبلغ مالي وترسل الى المنظمات الفلسطينية ، رغم اعتراض مجلس ادارة مصلحة السكك الحديد ، لكن العاملين مضوا في مشروعهم⁽⁵⁾.

(1) David Dilks, OP. Cit,. P. 91.

(2) Ibid, P. 92-93.

(3) محمد صالح ، السودان في سنوات الحرب العالمية الثانية ، ط2، الخرطوم 1987 ، ص 85.

(4) Alien , G.H, Sudanese – Egypton Relations 1899-1958, New York , 1988 , P.59.

(5) بسيوني سيد الاسكندري ، نضال الطبقة العاملة ، ط2 ، القاهرة ، 1961 ، ص 127.

ومع اندلاع الحرب العربية - الصهيونية عام 1948 تطوع المئات من العمال والمهندسين في الحرب وشاركوا فعلياً مع القوات المصرية ، نذكر منهم قرشي سيد وحنفي ابو حسبو ومحمود علي البربري وسر الختم معاطي الذين يعدون من القيادات النقابية في ذلك الوقت (1).

وما ان اعلنت الهدنة وعادت الجيوش العربية حتى اصيب العمال والشعب السوداني بخيبة امل كبيرة ، لاسيما بعد ان فرضت الادارة البريطانية اجراءات عقابية صارمة تمثلت بعدم السماح للعمال والمستخدمين في المصالح الحكومية بالاضراب واجرت سلسلة تغيرات ادارية في هيكل الحكومة وبالذات مصلحة السكك الحديدية التي كانت تعتبر من وجهة نظر الحكومة البريطانية واجهة من واجهات الشيوعية(2).

(1) Alien , Op. Cit , P.65.

(2) Ibid, P.73-74

الخاتمة

مما تقدم يمكننا أستخلاص عدة نتائج وهي :

أولاً: أن مصر عندما فكرت بإنشاء سكك حديد السودان كانت تهدف الى استنزاف الثروات المعدنية والزراعية والحيوانية فيه ولم يكن هدفها خدمة ابناء البلد لاسيما اذا علمنا ان السودان كان يشكل سلة الخبز بالنسبة للاقتصاد المصري.

ثانياً: بعد توقيع اتفاقية الحكم الثنائي المصري - البريطاني للسودان اهتمت بريطانيا بمشاريع السكك الحديدية للهدف نفسه الذي كانت مصر تهدف اليه، وقد اهتمت بريطانيا كثيراً بتلك المشاريع والتي عادت عليها بالفائدة العظيمة لاسيما في الحرب العالمية الاولى والثانية.

ثالثاً: كانت مشاريع السكك الحديدية قد عادت بفوائد كبيرة لابناء السودان فقد عمل في مصلحة السكك الحديدية الاف العاملين من الفنين والمهرة وقد امتصت تلك المشاريع البطالة المنتشرة بين اوساط الشباب السوداني فضلاً عن ذلك فان السكك الحديدية لعبت دوراً في نقل الافكار والعادات الاجتماعية من مصر وبريطانيا وبقية البلدان الى المجتمع السوداني فشهدت اغلب المدن السودانية نهضة عمرانية كبيرة ناتجة من احتكاك الحضارات الاخرى مع حضارة اهل السودان.

رابعاً: ساهمت مشاريع السكك الحديدية ولاول مرة في ظهور النقابات العمالية عندما اسس عمال السكك الحديدية اول نقابة عمالية في تاريخ السودان فرضتها ظروف العمال في المطالبة

بحقوقهم وقد فتح ذلك الباب على مصراعية لتأسيس نقابات عمالية اخرى يحدها الامل بظروف معيشية افضل والمطالبة بالحقوق المشروعة للعمال.

قائمة المصادر

اولاً : وثائق وزارة الخارجية البريطانية المنشورة

1. قضايا عربية في وثائق الخارجية البريطانية، وثيقة رقم F. O 55167/ 11237/ 271 ، مجلة الدستور، العدد 328، تموز 1984.
2. قضايا عربية في وثائق الخارجية البريطانية، وثيقة رقم F. O 47358 / 10644/ 371 ، مجلة الدستور العدد 321، ايلول 1985.

ثانياً : المصادر العربية

3. ابراهيم فوزي، السودان بيد يدي غردون وكتشنر، دار المؤيد، القاهرة، 1975.
4. ابو بكر عبد الله، مشاريع السكك الحديدية في الوطن العربي، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، 1991.
5. احمد توفيق دياب، السكك الحديدية في مصر في عصر اسماعيل 1863-1879، القاهرة، 1977.
6. احمد علي يحيى، السياسة البريطانية في السودان 1899-1956، ط2، القاهرة، 1977.
7. أدريس عبد المنعم، المعجم الموسوعي للقبائل العربية، ط2، الخرطوم، 1992.
8. أوديل،بيتر، الزراعة في الدول النامية، ترجمة محمد عز الدين، لندن، 1977.
9. بسيوني سيد الاسكندري ، نضال الطبقة العاملة ، ط2 ، القاهرة ، 1961 .
10. جعفر محمد علي، الادارة البريطانية والحركة الوطنية في السودان حتى عام 1917، بيروت، د. د. ت.

11. حسن نجيله، ملامح من المجتمع السوداني، ط1، الخرطوم، 1994.
12. حميد جاعد، الحركة النقابية العربية المعاصرة، المعهد العربي للثقافة العمالية، بغداد، 1980.
13. د. رول ماير مجموعة وثائق الحزب الشيوعي السوداني، المعهد الدولي للتاريخ الاجتماعي ، هولندا.
14. دفع الله عبد الرحمن، المشاكل الزراعية في السودان، ط1، الخرطوم، 1981.
15. زاهر رياض، السودان المعاصر منذ الفتح المصري حتى الاستقلال 1821-1953، مكتبة الانجلو- المصرية، القاهرة، 1966.
16. سهام نصار، اليهود المصريين بين الصهيونية والمصرية ، بيروت، 1980.
17. سهير حلمي، أسرة محمد علي، الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة 2003.
18. السودان، حقائق ووثائق، دار القاهرة للطباعة والنشر، د. ت.
19. السير جيمس روبرتسون، السودان من الحكم البريطاني المباشر الى فجر الاستقلال، ترجمة مصطفى عابدين، دار الجبل، 1966.
20. طارق محمود شعيب، اقتصاديات الاقطار العربية، ط2، القاهرة، 1974.
21. عادل هامل الجادر واخرون , يهود الاقطار العربية بحوث الندوة التي عقدها مركز الدراسات الفلسطينية للفترة من 13 - 14 كانون الثاني 1987 , بغداد , 1991 .
22. الطيب صالح، دراسات في المجتمع السوداني، ط2، الخرطوم، 1977.
23. عبد الرحمن الرافعي، مصر والسودان في اوائل عهد الاحتلال، ط4، القاهرة، 1983.
24. عبد الرحمن علي ذيب، البطالة والعمالة في البلدان العربية، القاهرة، 1962.
25. عبد القادر محمود، الفكر الصوفي في السودان، مطبعة المعرفة، القاهرة، 1967.
26. عبد الوهاب الكيالي، الموسوعة السياسية ، ج7، بيروت، د. ت.
27. عوض خالد، السياسة البريطانية تجاه مصر 1882-1919، ط2، دار القلم، القاهرة، 1981.
28. فضل الله عابدين، مصر والسودان مصير واحد، ط1، القاهرة، 1953.
29. قضايا عربية في وثائق الخارجية البريطانية، وثيقة رقم / 11237/ F. O 55167/ 271، مجلة الدستور، العدد 328، تموز 1984.

30. قضايا عربية في وثائق الخارجية البريطانية، وثيقة رقم / 10644 / F. O 47358
371، مجلة الدستور العدد 321، ايلول 1985.
31. ليلي شوقي، فن العمارة العربية الحديثة، ط2، القاهرة، 1971.
32. محمد امين حسونة، مصر والطرق الحديدية، القاهرة 1978.
33. محمد سعيد غزال، السياسة الاقتصادية في السودان، مطبعة جامعة الخرطوم، 1980.
34. محمد شيخون، جغرافية المدن السودانية، مركز التخطيط الاقليمي والحضري، بغداد، 1988.
35. محمد صالح ، السودان في سنوات الحرب العلمية الثانية ، ط2، الخرطوم 1987 85.
36. محمد علي القدسي، نضال الطبقة العاملة العربية ، دراسة وثائقية ، ط2 ، القاهرة ، 1965.
37. محمد عمر بشير، التعليم في السودان 1899-1956، ط2، الخرطوم، 1981.
38. محمد محمود، اقتصاديات السودان ، ط2، الخرطوم، د. ت.
39. مسعود الخوند، الموسوعة التاريخية والجغرافية، ج9، بيروت، 2005.
40. مكي شبكية، تاريخ شعوب وادي النيل(مصر والسودان) في القرن التاسع عشر، ط2، دار الثقافة، بيروت، 1980.
41. ميرغني تاج الختم، الحركة العمالية في السودان، ط2، الخرطوم، 1984.
42. نعوم شقير، جغرافية وتاريخ السودان، ط2، دار عزة للنشر والتوزيع الخرطوم، 2007.
43. ولتون وين، التطورات السياسية في السودان حتى الحكم العسكري الاول، ترجمة عبد الله البراقي، ط2، بيروت، 1988.
44. يعقوب خوري، اليهود في البلدان العربية، دار النهار، بيروت، 1970.

ثانياً : المصادر الاجنبية

1. Alien , G.H, Sudanese – Egyptian Relations 1899-1958, New York , 1988 , P.59.
2. David Dikes, The Revolution Secret in Sudan London , 1973, P. 88.
3. K. D. Henderson, Sudan Republic London, 1965, P. 59.
4. Oliver James, History of Sudan since 1899-1924, oxford university, Press London 1966, P. 187.

