

الاقباط وسكة حديد السودان (1864 - 1884 م)

مدرس مساعد - قسم التاريخ - كلية الآداب
جامعة القاهرة - جمهورية مصر العربية

أ. أسماء رمضان محمود أحمد

المستخلص:

يعتبر مشروع سكة حديد السودان احدى وسائل المواصلات الهامة التي فكرت الحكومة افامتها لربط السودان بمصر ، وقد بدأ التفكير في انشاء ذاك الخط منذ عهد محمد على و سعيد باشا ولكن ارتفاع تكاليف اقامة المشروع احوالت دون ذلك ،وقد اعيد النظر في المشروع مرة اخرى في عهد الخديوى اسماعيل عام 1865م وتم تقديم عدد من المشاريع والخطط لاقامة ذاك الخط وتم اخيرا اعتماد مشروع فولر و الذى يشمل مد 3 خطوط وهي خط من حلفا الى المتمة 800 كلم ، خط من الدبة الى الفاشر 800 كلم ، خط من شندي الى البحر الاحمر 650 كم .وبالفعل تم مد الخط الاول لمسافة 53 كم حتى وصل الى سرس ولكن توقف العمل فيه عام 1878م بسبب الازمة المالية التي عانت منها مصر بالاضافة الى اعتراض غوردون باشا حكمدار السودان انذاك على المشروع ، لكن احداث الثورة المهديية اعادت النظر في اعادة العمل بالمشروع لنقل المؤن والعتاد والجنود وفعلا تم العمل في المشروع عام 1885 م حتى وصل من سرس الى عكاشة بمسافة 180 كم جنوب حلفا كما صدرت الاوامر في نفس العام كذلك الى مد خط من سواكن الى بربر ولكن احداث الثورة اوقفت العمل في المشروع . وقد استرعى الانتباه وجود عدد كبير من الموظفين الاقباط الذين ساهموا في العمل في مشروع السكة وقد تنوعت وظائفهم في السكة مابين كتبة و صرافين لتنفيذ العمل الاداري والمالى أو كأوسطوات وصنایعية وعساكر وأنفار وغفرة ومفتاحية ومع استمرار المشروع تزايدت اعدادهم وتوافدوا بعائلاتهم واقاربهم واقاموا تجمع قبضى انشاءوا له دور العبادة وفق معطيات تلك الحياة ويناقدش البحث نمط تلك الحياة واشكالها وادوارهم كما اعتمدت الدراسة بالأساس على منهج البحث التاريخى وأدواته المتمثلة في جمع المادة العلمية من المصادر والمراجع ونقدها وتحليلها وكتابتها في ضوء الاتجاهات الحديثة في التفسير، وبخاصة التفسير المادى، كما أنها ستعتمد على منهج التاريخ من أسفل في جمع المادة العلمية، وكذلك منهج البحث في علم الاجتماع.

Abstract:

This paper examines the lifestyle of Coptic railway workers of the Sudan railways (1865–1885). The Sudan Railway project developed as the Egyptian government was considering building railways to connect the Sudan to Egypt. Planning started in Said Pasha's time but soon stopped due to the high costs estimated. The enterprise, however, was later reconsidered in 1865 during Khedive Ismail's reign. A number of construction plans were submitted and Fuller's was ultimately approved. Fuller's plan proposed building three lines: A line from Halfa to Al-Matammah (800 km) A line from Al-Dabbah to Al-Fasher (800 km) A line from Shendi to the Red Sea (650 km) The first line was extended for 53 km until Sers but construction was brought to a halt in 1878 by Egypt's financial crisis coupled with the governor of the Sudan General Gordon's objection and staunch resistance to the enterprise. Interest in the project, however, resurged with the outbreak of the Mahdist Revolution as the railway became vital to transport ammunition, materiel and soldiers. By 1885, the line was extended for an additional 180 km from Sers to Okasha south of Halfa. It was also decided to build another line from Suakin to Berber in the same year but incidents of the revolution brought the entire project to a standstill. It is striking, however, that a large number of Copts were employed to work on the project in a variety of jobs. Their roles varied from clerks and cashiers to handle the administrative and financial aspects of the railways to artisans, manual workers, soldiers, navvies, guards and railroad switchmen. Their numbers increased as work on the project continued. More Copts migrated with their families and relatives to work on the railways, establishing a Coptic community and adapting available resources to form a church. This paper investigates the type and ways of life these Copts led as well as their roles.

الأقباط (Coptic) :

مفردتها قبطى، والكلمة مشتقة من الكلمة اليونانية Aigyptos -- ايجيبتوس، وقد استخدمها اليونانيون للتعبير بها عن كل المصريين، وهذا يعنى أن مدلول الكلمة ينطبق على كل المصريين بغض النظر عن انتماءاتهم الدينية، لكن مع الفتح العربى لمصر تم تحريف الكلمة فنطقت قبط (Qipt)، لتطلق على كل من يسكن مصر، ولما كان كل المصريين مسيحيين أصبحت الكلمة تشمل المعنيين المصرى والمسيحى، لكن مع مرور الوقت أضحت كلمة قبط تطلق على المسيحيين من أهل البلاد بعد أن تحولت أكثرتهم إلى الإسلام.

بلاد السودان: (Sudan)

تغير مصطلح السودان وما يعبر عنه باختلاف العصور؛ فقد ورد معناها لدى رحالة القرن السابع والتاسع الميلاديين والمؤرخين لتعنى كل السود ذوى البشرة الداكنة أو الملونين فى العالم القديم، وبخاصة فى إفريقيا والهند والسند وغيرها من البلاد والأقاليم التى كانت معروفة لديهم، ولم يتعاملوا مع اللفظة بوصفها مصطلحا يغطى أقاليم محددة فى إفريقيا، ثم جاء بعدهم جغرافيون ورحالة وتجار القرن العاشر والرابع عشر الميلادى ليجعلوا من اللفظ مصطلحا جغرافيا وحدوداً للأقاليم التى يغطيها السود فى إفريقيا، واستبعدوا بلاد الهند والسند والزنج، وبحلول القرن الخامس عشر الميلادى بدأ هذا المصطلح فى التقلص، وصار يطلق على بعض سودان إفريقيا، وصارت بلاد السودان تشمل ما عرف بالسودان الشرقى والأوسط والغربى جنوب الصحراء الكبرى فى إفريقيا، أما فى القرن التاسع عشر صار مصطلح السودان يطلق على كل البلاد التى وقعت تحت سيطرة محمد على باشا فى عام 1825م، وفى عام 1891م أطلق عليه ونجت السودان المصرى، وفى عهد دولة الحكم الثنائى أطلق عليه السودان الإنجليزى - المصرى.

المفتاحى :

(فى السكة الحديد)(railroad switchmen)

هو حامل المفاتيح ويقوم بتحويل السكة الحديد .

المقدمة :

دخلت المسيحية السودان منذ القرون الأولى لها، ونتيجة لسلسلة الاضطهادات الدينية التى منى بها المسيحيون المصريون من قبل أباطرة الرومان الوثنيين، وتحت وطأة ذلك الاضطهاد، فر عدد من المسيحيين الأقباط إلى الجنوب؛ خوفاً على عقيدتهم، وقاموا بدور تبشيري بين النوبيين، وحينما خفت حدة الاضطهادات، وتم الاعتراف بالمسيحية، وأضحت الدين الرسمى

للإمبراطورية الرومانية جمعاء، وأضحت البعثات التبشيرية كأفراد تتوالى على بلاد النوبة.

أما التبشير بالمسيحية على المذهب الكنسى للكنيسة القبطية فكان بتأييد الإمبراطورة ثيودورا، حينما تم الاتفاق بينها وبطيريك الكنيسة المصرية ثيودثيوس لإرسال حملة تبشيرية لبلاد النوبة برئاسة القس يوليان والقس لونجينوس اللذين نجحا في التبشير بالمسيحية، وساهما في انتشار المسيحية في أوساط المجتمعات الوثنية في منطقة النوبة⁽¹⁾، وفي منتصف القرن السادس الميلادى قامت ثلاث ممالك في شمال وأواسط السودان على إنقاض مملكة مروى، واتخذت من المسيحية ديانة رسمية لها، وهي (مملكة نوباتيا 543م وعاصمتها فرس - مملكة المقررة 569م وعاصمتها دنقلا الغجوز-مملكة علوة 580م وعاصمتها سوبا)⁽²⁾، وقد كانت الكنيسة الأرثوذكسية بالسودان تابعة للبطريركية الأرثوذكسية فى الإسكندرية بمصر، وكانت تستخدم اللغة القبطية واليونانية، فضلا عن اللغة المروية. وحولت الهياكل الوثنية السائدة وقتئذ إلى كنائس، ثم شيدت الأديرة للرهبان⁽³⁾، وفي عام 1323م اندمجت مملكتا المقررة ونوباتيا في مملكة واحدة، وفيما بين عامي (641 - 645م) فتح المسلمون بلاد النوبة، وعقدت (اتفاقية البقط) للصالح، وفي عهد الملك مرقوبوس ملك النوبة الأرثوذكسي، دخل المسلمون بلاد النوبة، وصاهروا ملوكهم، فكانت تلك بدايات التمازج بين النوبة والعرب⁽⁴⁾، وبذلك ساد وانتشر الاسلام وفى المقابل اندثرت المسيحية كديانة، الى ان ظهرت مرة اخرى بعد فتح محمد على السودان بدخول جهازه الادارى الى السودان والذى تكون اغلبه من الاقباط (المسيحيين المصريين الارثوذكس) وقد عمل الاقباط فى السودان بجميع جهاته وجميع مصالحه ومشروعاته، ولعل ابرزها سكة حديد السودان والسكة الحديدى هى احدى وسائل النقل، الذى يستخدم لنقل الركاب والبضائع من خلال عربات صممت خصيصا للسير على القضبان الحديدية، وتساهم بشكل فعال فى ربط البلاد بعضها ببعض وتلعب دورا هاما فى تطور اقتصاديات البلاد بزيادة الصادرات وتقليل المخاطرة التى تتعرض لها التجارة فى طرق النقل الاخرى، وقد شارك الاقباط فى العمل فى سكة حديد السودان وتطور وجودهم بعد ذلك فلم يقتصر على الاعمال الكتابية بل طرق عدة وظائف فى السكة الحديد، ويناقش البحث ذلك الدور ووجودهم وبداية عملهم فى سكة حديد السودان

الإشكالية :

تدور حول معرفة تأثير التطورات المختلفة التى مرت بها العلاقة بين مصر والسودان من خلال التركيز على عمل الاقباط فى سكة حديد السودان

إذا ان عمل هذه الفئة بالسودان ارتبط منذ بداية دخول محمد على للسودان فقد سحب المعلم حنا حملة الفتح ومن بعدها استمر ذلك التواجد وازداد تبعاً في عهد خلفاء محمد على الى اوجد في سوداننا المعاصر مواطنون سودانيون ذو اصول مصرية، ومسيحيون قبطيون والحقيقة ان دخول هذه الفئة للسودان كان على حذر شديد وتنفيذا للاوامر السننية، وعلى غير رغبة من الاقباط انفسهم، وذلك لصعوبة المقام به وبعدها عن مصر وصعوبة المواصلات اليه وعدم اعتيادهم على مناخ السودان وجوه، فضلاً عن ان السودان ارتبط في اذهان كثيرين منهم بالمنفى، الا انه لم يكن بد من تنفيذ تلك الارادة وبخاصة ان الوظائف الكتابية والحسابية في مصر انذاك يسيطر عليها القبط، ومن هنا بدء الاقباط يتوافدون على السودان وقد قاموا بدور حضارى مشهود له في السودان، وقد ساعد على قيامهم بهذا الدور، تطور الاحداث بمصر ورغبة حكام مصر على تطوير السودان والحاقه بركاب المدنية من خلال القيام بالعديد من المشاريع الهامة والتي كان ابرازها انشاء السكة الحديد، فضلاً عن تغيير وجهه نظر القبط انفسهم بالسودان فقد أأتلفوا مكانه وجوه واهله، فضلاً عن المكاسب المادية التي حازوها سواء من خلال المرتبات المجزية التي حازوها كموظفين، او المكاسب الخاصة التي حققوها من العمل بالتجارة والبحث محل الدراسة يناقش تلك الاشكالية من خلال اتجاه الاقباط للعمل في هذه المشروع في بيئة صحراوية قاسية غير عامرة، ويوضح كيفية حياتهم في تلك البيئة وارتباطهم فيما بينهم، وتهيئتهم لظروف الحياة حتى يتمكنوا من ذلك العمل الذى يستمر الى درجة السيطرة على هذا القطاع في الحكم الثنائى للسودان.

الدراسات السابقة :

فيما يخص الاقباط في السكة لم توجد رسائل علمية تناولت هذا الدور، اما فيما يخص السكة الحديد السودانية، فقد وجدت ثلاث رسائل علمية تناولت جميعها الحديث عن السكة الحديد ولكنها لم تتناول الدور الذى اضطلع به الاقباط في السكة، بل انها لم تهتم ان تلقى نظرة عن دور هذه العمالة وحجم وجودها في السكة على الرغم من زخم الوثائق التى تناولت هذه الفئة .

اما يخص هذه الرسائل رسالة محمد عبداللطيف الحسين :المواصلات ومركز العمران في السودان، اشراف محمد حنفى الدين ابو العز، رسالة ماجستير -كلية الاداب -جامعه القاهرة-قسم التاريخ، 1975م وقد تناولت الرسالة وسائل المواصلات جميعها داخل السودان وارتباطها بالمدن السكنية

في السودان وهناك رسالة سيد احمد توفيق دياب :السكة الحديدية في مصر في عصر اسماعيل ،اشراف سعد زغلول عبدربه ،رسالة دكتوراه ،كلية الاداب - جامعه طنطا -قسم التاريخ ،1987م وقد تناولت الدراسة السكك الحديد في عصر اسماعيل واثارها الاقتصادية والاجتماعية وأيضاً رسالة وسام احمد طه منصور :سكة حديد السودان ودورها في التطور السياسى والاقتصادى من نشأتها 1864م وحتى عام 1955 ،اشراف السيد على احمد فليفل ،رسالة ماجستير -جامعه القاهرة -معهد الدراسات الافريقية -قسم تاريخ ،2005 ،وقد تحدثت الرسالة عن اهمية مشروع السكة الحديد اقتصاديا وعرضت فكرة تطور فكرة انشائها حتى العام 1955 ،ورغم ذلك لم تقدم اى معلومت عن الهيكل التنظيمى للسكة وموظفيها

الطرق التجارية قبل انشاء سكة حديد السودان:

أمتدت صلات مصر التجارية بالسودان منذ أقدم العصور وعُرفت البضائع السودانية بمصر؛ كسفن الفيل وريش النعام والعاج والسنامكى والكحل والصبغ وبالمثل للبضائع المصرية التى وجدت أسواقاً رائجة لها بالسودان وقد سلكت تلك القوافل التجارية طريقها بين مصر و السودان من خلال طريقين :

الطريق الأول يبدأ من سنار فشندى وبربر ، ثم يخترق صحراء العتمور حتى يصل إلى مصر ،ويتفرع هذا الطريق أيضا من بعد بربر إلى سواكن على البحر الأحمر ومنها إلى مصر، أما الطريق الثانى فكان لتجارة مصر مع دار فور وكانت هذة القوافل تسلك درب الاربعين الشهير الذى كان يستخدم منذ عهد القدماء المصريين⁽⁵⁾ ومع فتح محمد على للسودان 1821م بدأ يهتم بطرق التجارة وتأمينها سواء البرية او الملاحية بتذليل الصخور من النيل، وقد سلكت التجارة السودانية الى مصر عدة طرق :

1. طريق النيل من أبو حمد الى كرسكو ، وهو أطول الطرق في السودان الشمالى إذ يبلغ طوله 1750 كم وتميز بمروره بجوار النهر .
2. طريق سواكن بربر عن طريق البحر الأحمر ويبلغ طوله 230 كم ومن عيوب ذلك الطريق نقص المياه .
3. طريق كسلا - كرت - مصوع وتبلغ مسافته 450كم ويتميز هذا الطريق بوفره مياهه ،ولكنه يخدم السودان الشرقى .
4. طريق سنار -الخرطوم -أبو حمد وهذا طريق نهري بواسطة المراكب .
5. طريق دارفور - كردفان - الخرطوم - دنقلة .
6. طريق درب الأربعين من دارفور وكردفان الى أسيوط⁽⁶⁾.

ومع اتساع النشاط التجاري في السودان بدأ التفكير كذلك في تحسين وسائل النقل وربط السودان بمصر وبالعالم الخارجي، وكان مشروع مد خطوط السكة الحديد بالسودان الأمر الذى من شأنه أن يؤدي إلى زيادة صادرات السودان، ويقلل المخاطر التى يتعرض لها التجار والتجارة، كما سيصبح وسيلة من وسائل اتصال السودان بنصف القرى الغربى بالهند وبلاد الشرق، ويؤدي الى اتصال الاسكندرية بالبحر الاحمر من خلال سكك حديد السودان .

إنشاء السكة الحديد:

وقد بدأ التفكير في إنشاء خط حديد سكك حديد السودان، منذ عهد محمد على والذى ايقن بان تقدم اقتصاد وتجارة السودان لا يتم الا بإنشاء سكة حديد وبالفعل عند زيارته للسودان 1838م امر بعض المهندسين الفرنسيين بدراسة مشروع ان للسكة الحديد اولهما يربط مدن السودان بعضها ببعض والاخر يربط مصر بالسودان، وصادر اوامره بمسح جميع الاراضى التى تستخدم في انشاء هذه السكة حتى يتم تمهيدها⁷، ولكن لم يتم تنفيذ هذان المشروعان لانشغال محمد على بحروبه في الشام، والتكاليف الباهظة التى تلزم انشاء مشروع ضخم مثل ذلك⁽⁸⁾، وقد روادت الفكرة الوالى محمد سعيد باشا ايضا، ولكنه عدل عن تنفيذ المشروع لفداحة تكاليفه⁹. وفي عهد الخديوى إسماعيل أعيد طرح الفكرة مرة أخرى وقد أبدى اهتمامه بالفكرة مع المسيو جارنية أحد رجال القنصلية الفرنسية في أكتوبر 1864¹⁰، وفي ذلك العام أيضا أرسلت بعثة برئاسة المهندس حسن بك الدمياطى لبحث إنشاء خط حديدى بين سواكن وكسلا مخترقا التلال عن طريق خور النقيب. وقد أستطاع الخديوى إسماعيل البدء في تحقيق ذلك المشروع باستصدار فرمان سلطاني بإعطاء الشركة العريزة تصريحاً بمد خطوط السكة من مصر الى السودان في سبتمبر 1864⁽¹¹⁾

ثم أعيد النظر في المشروع مرة أخرى بعد أربع سنوات من بعثة الدمياطى بإيفاد مهندسين إنجليز لمراجعة ما رُسم من خرائط واقتراحات برئاسة يعقوب جراهام، الذى عُين باش مفتش لسكة حديد السودان، فوصل الخرطوم ومعه معاونيه لتفقد الطريق ما بين شندى ووادى حلفا، لدراسة الطريق بطريقة تفصيلية، وبعد إتمام البحث والمعاينة قفل راجعا بطريق الصحراء الغربية مابين أم درمان و أمباكول في دنقلة، وقدم تقريره عن الطريقين إلى مستر فالولر، الذى قرر أفضلية الطريق الثانى¹² (وفي فبراير 1871 أبرم الخديوى إسماعيل عقدا مع المهندس الإنجليزي جون فالولر لمدة

خمس سنوات لوضع التصميمات اللازمة لسكة حديد تربط السودان بالوجه البحري دون أن تؤثر على الملاحة في النيل ، وتمكن البواخر والسفن الكبيرة من اجتياز الجنادل في أسوان ، وقد قدم فالور مشروعه ونتائج دراسته بعد ذلك بعامين في فبراير 1873 وتمت الموافقة على تنفيذ مشروع فالور لكن الأزمة المالية التي عانت منها مصر آن ذاك قد أدخلت تعديلات مهمة على المشروع لتقليل النفقات⁽¹³⁾، وليتم مد خط سكة حديد من وادي حلفا إلى سرس شمالي أمباكول⁽¹⁴⁾. وفي عام 1874م تم تعيين شاهين باشا مأمورا للسكة الحديد السودانية ، وتم التعاقد مع شركة إنجليزية لإنشاء السكة ، وخصصت إيرادات مديرية دنقلة لإتمام السكة الحديد السودانية.⁽¹⁵⁾ وقد تم الاتفاق مع الخوجة جورجى التاجر الإسكندري لتوريد المعدات المطلوبة من مسامير ومناشير وغيرها لمصلحة السكة الحديد السودانية⁽¹⁶⁾ ومع الخوجة اسكندر نجيلى لتوريد غلال المصلحة⁽¹⁷⁾ فضلا عن توريده جميع لوازم انشاء فلوكة للمصلحة خاص بمأمور المصلحة ، لملاحظة إشغال السكة في اسوان⁽¹⁸⁾ بالإضافة الى التعامل مع تجار اسوان بحكم تواجدهم بالقرب من منطقة عمل السكة. وبالفعل قد تم العمل لتنفيذ مشروع فالور، وبدأ العمل من عنقش شمالي وادي حلفا ليتم بناء الورش الخاصة بالسكة الحديد ومد الخط الحديدى جنوبا في 1873، وقد تم الانتهاء من الجزء الاول من المرحلة الأولى من مد السكة الحديد حتى سرس ، وعند الشروع في تنفيذ الجزء الثانى من المرحلة الاولى تولى غوردون باشا حكمدارية السودان عام 1877 ، ولم يكن متحمسا لمشروع خط السكة الحديد ، خاصة مع الأزمة المالية التي تعاني منها مصر ولذلك أصدر أوامره بإيقاف العمل ، إلا أن الظروف السياسية فرضت العمل بالمشروع مرة أخرى⁽¹⁹⁾

فبقيام الثورة المهدية وسيطرة المهدي على أراضى السودان وهزيمة حملة هكس باشا عام 1883 ، قرر إرسال غوردون باشا من أجل إخلاء الحاميات المصرية وترحيل الأ جانب والمدنيين من السودان ، ولكن تحركات المهدي كانت أسرع ، فقد فرض حصارا حول الخرطوم وأضحى غوردون باشا نفسه في خطر ، ولذلك صدرت الأوامر لإرسال حملة عسكرية إلى السودان عرفت بحملة إنقاذ غوردون تحت قيادة الجنرال ولسلي ، وقد أعتمد ولسلي في نقل جيشه على سلك حديد السودان ، فقد تم نقل العتاد والزخيرة والمؤن من أسوان حتى سرس (الخط الاول من المرحلة الاولى وقد بدأت الحاجة ملحة إلى مد الخط حتى عكاشة وفي 13 مارس 1884 بدأ العمال في مد الخط حتى وصل إلى أوتواو في 30 أبريل 1885)⁽²⁰⁾.

الأقباط والعمل في سكك حديد السودان :

استعان محمد على بالاقباط منذ حملات الفتح اذا استطحت حملات الفتح المعلم حنا الطويل ثم تلى ذلك الاستعانه باعداد كبيرة منهم وبخاصة بعد استقرار الحكم المصرى في السودان في عهد خورشيد باشا و احمد باشا ابو ودان والذى طلب من الادارة المصرية امداده بالموظفين الاقباط بشكل خاصة لقدرتهم المعهودة على اتمام المطلوب منهم وخبرتهم السابقة في الاعمال الكتابية والحسابية ، في البداية لم يكن معظم الاقباط راضية على العمل في ذلك المكان البعيد نسبيا عن مصر وعدم تيسير المواصلات، وقد لقي عدد منهم حتفه لعدم ملائمة الجو لهم مما حدا بالادارة المصرية الى اتخاذ قرار في نهاية عهد محمد على في عهد ابراهيم باشا اول خلفاء محمد على يقضى هذا القرار بتحديد المدد الزمنية لمن يرسل للعمل بالسودان ، فمن يعين بدنقلة يمكث بها 8 سنوات ،ومن يرسل الى الخرطوم مدته 6 سنوات ،ومن يرسل الى كردفان وفيزوغلى وتاكة وسائر البلاد السودانية فوق الخرطوم فمدتهم اربع سنوات،⁽²¹⁾ الا ان هذا القرار لم يتم العمل به نتيجة للظروف التى مرت بها مصر عقب معاهدة لندن ، وما تأثرت به مصر اقتصاديا مع فتح الملاحة في النيل الابيض الذى عمد الى جذب كافة العناصر وبالاخص القبطية منها للعمل في السودان والاستقرار به ، ثم جاء فترة حكم الخديوى اسماعيل وقد اراد اعادة امجاد جده محمد على وكان يدرك اهمية السودان وان عظمة مصر الحقيقية وميدان توسعها في السودان ، وهذا الامر دفعه في بداية حكمة الى الاهتمام بالسودان فشهد طفرة حقيقية في بداية حكمة ،⁽²²⁾ واقام عدة مشروعات هامة في السودان لعل ابرزها سكة حديد السودان والتي كان ابرز عمالها من الاقباط الذين اتلفوا العمل بها وارتبطوا بها

عندما قامت الحكومة في البدء في مشروع السكة الحديد تم تعيين مأمور لأشغال السكة الحديد لمتابعة سير العمل وتذليل أي صعوبات تواجه العمل في المشروع . وقد تم إمداده بالعديد من العمال لتمهيد الطريق وتثبيت الفلانكات وكذلك المهندسين اللازمين للعمل سواء أجانبا أو مصريين .

أما عن دور الاقباط في ذلك المشروع فقد شاركوا في سكك حديد السودان ، سواء ككتبة و صرافون لتنفيذ العمل الإداري والمالى أو كأوسطوات وصنایعية وعساكر وأنفار وغفرة ومفتاحية . ومع استمرار المشروع تزايد أعداد القبط في مصلحة السكة الحديد واستمر توافدهم للسكة من قنا و أسيوط والأقصر بشكل أساسي ، وذلك يرجع لوجود عدد كبير من الكتبة القبط في الصعيد ، فضلا عن قرب الطريق واعتياده من قبل اهالى الصعيد فقد اشتهر تجار

الصعيد بالتجارة مع السودان ، وكان أغلبهم ينتقل للعمل بأسرته وعائلته ، وكانت مصاريق النقل الخاصة به وأسرته تتحملها المصلحة ، مثل عطاالله أفندي فام باشكاتب السكة السودانية الذي انتقل إلى العمل بالسكة ومعه عائلته وأولاده وعفشهم من نقاده إلى أسوان ، وقد قامت المصلحة بتأجير ذهبية خاصة بهم وتحملت مصاريقها⁽²³⁾ . وقد تميزت مرتبات العاملين بالسكة بالرغد شيئاً ما وكان هذا دافعا لهم كذك للعمل بالسودان ويؤكد الجدول المرفق في نهاية البحث ارتفاع هذة المرتبات ، أما من كان يعمل بالمصلحة بدون أسرته ، فقد كان يتم خصم مبلغ من استحقاقه على أن تتولى الحكومة في مصر إرساله إلى أهله أمثال رفة أفندي إستنليايوس كاتب بالمصلحة⁽²⁴⁾ ، وقد وُجد لدى بعضهم وكلاء يتم صرف جزء من استحقاقهم لهم ، وهم بدورهم يأخذونه ويتولون مهمة تسليمه إلى ذويهم بأنفسهم ، أمثال خير أفندي سعد ريس ورشة الصنف بمصلحة السكك الحديد السودانية ، حيث قدم إفادة لديوان السكة بأن والدته وإخوانه مقيمون بتفتيش أرمنت والمطاعنة التابع لمديرية إسنا ، وليس لهم معاش ويريد استقطاع جزء من استحقاقه ليحول إلى وكيله سيدهم أفندي بولس رئيس تحريرات مديرية إسنا ليوصله إلى أهله⁽²⁵⁾ . كما كان يصرف لهم تعيين قمح وذرة يتم صرفه من مخازن المصلحة ، اما المستخدمون من غير عائلاتهم فقد كانت لهم مخابز تتبع المصلحة⁽²⁶⁾ .

سكن الأقباط وحالتهم المادية والخدمات الصحية :

فقد كان للمصلحة منازل تتولى تأجيرها للمستخدمين متى أرادو ذلك عن طريق المزايدة ، وكان الأقباط في العادة يستأجرون منازل المصلحة ليكونوا بجوار بعضهم البعض ويستأنس بعضهم بالآخر مثال ميخائيل أفندي واصف باشكاتب الديوان المستاجر للمنزل رقم 3 ، وخير أفندي سعد مستاجر المنزل رقم 2 ، وروفائيل أفندي قرياقوس الكاتب مستاجر المنزل رقم 11 ، وجاد أفندي جرجس مستاجر المنزل رقم 12 ... وهكذا⁽²⁷⁾ . وإذا أراد أحدهم ترك منازل المصلحة وتأجير غيرها فله مطلق الحرية مثل إبراهيم أفندي القمص الذي تحول إلى سكن منزل أحد اهالي عنقش بقسم حلفا التابع لمديرية إسنا وذلك بسبب الخلاف الذي وقع بينه وبين فام ميخائيل باشكاتب السكة وجاره السابق في سكن المصلحة⁽²⁸⁾ ، ومن الجدير بالذكر أن منازل المصلحة كان بها بعض الموجودات (أثاث) وعليه كان يتم أخذ إيصال على المستاجر بقيمة الموجودات وإلزامه بدفع ما أتلفه بعد انتهاء عقد إيجاره⁽²⁹⁾ كما لوحظ وجود اختلاف في قيمة إيجارات المنازل وذلك لأن نظام الاستئجار يتم بالمزايدة ، والمستاجر هو من يدفع أعلى قيمة⁽³⁰⁾ ، كما لوحظ على اغلب المستخدمين

الأقباط إنه عندما يأتي أحد هم للعمل بسكة حديد السودان يأتي بجميع أولاده رغبة منه في الاستقرار في مكان عمله ، ويقوم بتوكيل المصلحة لبيع منزله على حسابه .

مثل روفائل أفندى قرياقوص كاتب ورشة اليومية والصنف ، وحينما جاء للعمل عرض بينه في أسيوط للبيع لعدم حاجته له ، وتم عرض البيع في مزاد وتمت الترسية على حكيم باشى صحة أسيوط يوري⁽³¹⁾، كما كان للمصلحة دكاكين ووكايل وزرابي بسوق عنقش وجميعها كان يتم تأجيرها للتجار من خلال المزايدة والإيجار يدفع بصورة شهرية ، وقد لوحظ مستأجرون يونان وأقباط⁽³²⁾ مثل المعلم عبدالملاك المستأجر للدكان نمرة 13 من أملاك المصلحة الكائنة بسوق عنقش بأجرة شهرية 7 قروش⁽³³⁾، وقد لوحظ وجود عائلات أقارب أقباط مستخدمين في المصلحة

مثل أصفانوس كاتب الدفتر خانه ،الذى رغب في تقديم استقالته حتى يتم تعيين ابنه وردي أصفانوس بدلا منه متعللا بضعف راتبه ، و قد تم تعيينه بالفعل ، كما أن لديه ابن آخر يدعى فاخوري أصفانوس ، ويعمل الوظيفة نفسها⁽³⁴⁾، كما وجد ميخائيل واصف باشكاتب المصلحة وأبوه واصف يوسف⁽³⁵⁾ كاتب الورشة ، وأخوه جورجي واصف⁽³⁶⁾، وغيرهم كثيرين كما لوحظ من خلال الإطلاع على الوثائق .وقد تميزت حالتهم المادية بالسودان بالرغد شيئا ما ، وقد إتضح ذلك جليا من خلال مرتباتهم المرتفعة ، مثل غبريال أفندى خليل ، حيث كان إستحقاقه 900 قرش ، وعطا الله أفندى 750 قرش ، و أبادير أفندى 750 قرش⁽³⁷⁾ ، (مرفق جدول بإستحقاقات مستخدمين أقباط في سكة حديد السودان ، أنظر نهاية البحث) .

كما امتلكوا الخدم والتوابع مثل ميخائيل واصف وشنودة أفندى خليل ريس بورشة التحريرات ، والذى قدم بلاغا للمصلحة بقيام أحد تابعيه ويدعى سليم السودانى ، بسرقة (مصوغات وجوهرات) وطالب من المصلحة إبلاغ المديرية للبحث عنه⁽³⁸⁾.

كما وجد تمن (قسم بوليس) تابع للمصلحة تم حجز ميناقلته فيه _ كاتب مالية قسم حلفا _ وذلك لضربه يعقوب سليمان حتى الموت على إثر المشاجرة التى تمت بينهما ، وعند حدوث الوفاة كان لابد من قيام حكيم باشا السكة بالكشف على المتوفي وتحرير تقرير بذلك⁽³⁹⁾.

أما عن الخدمات الصحية المقدمة للمستخدمين لمصلحة السكة ، فقد وفرت لهم الحكومة كافة التطعيمات الضرورية ، كتطعيم الجدري ، وأهتمت بتسجيل الكشوفات الخاصة بالموليد والوفيات لمستخدمي المصلحة ، وإصدار

تذاكر بالوفيات مع ذكر أسباب الوفاة⁽⁴⁰⁾، على أن تسلم بشكل شهري إلى حكيم قسم حلفا وذلك بمعرفة الحلاقين الصحيين والمشايخ وعمد النواحي، لأن ناحية عنقش والتي بها مركز الصحة هي من نواحي حلفا، كما تم عمل دفتر شهري لعيادة وإستيبالية مصلحة السكة بأعداد المرضى ومقادير الأدوية المنصرفة لهم، والتعيينات المنصرفة لهم، وكانت ترسل بصفة شهرية للمصلحة⁽⁴¹⁾، أما عن التعيينات التي كانت تصرف للمرضى بإستيبالية المصلحة خبر القرصة، لحم الضأن، أرز مبيض، مسلى، حطب، صابون، مصلح، كل بمقادير معينة، ويتولى حكيم باشا إسيبالية المصلحة صرفها للمرضى كل على حسب حالته وتقديره مع الادوية⁽⁴²⁾، وقد تخصصت إستيبالية المصلحة بعلاج جميع الأمراض التي يعانى منها جميع المستخدمين بالمصلحة، واستفاد من وجودها جميع أهالى المنطقة المجاورة، فضلا على اتجاه أقباط السكة للعلاج بها، مثل العسكري جرجس سعد⁽⁴³⁾، وسعيد فرج القطرجي⁽⁴⁴⁾ و خليل الكاتب وذلك للعلاج من مرض الرمذ العيبي⁽⁴⁵⁾ وبطرس ميخائيل القصاب للعلاج من مرض الدوسنتاريا وقد تمت معالجته بالإستيبالية بعد أن مكث بها ثلاثين يوما من 11 يونيو 1883 حتى 10 يوليو 1883.⁽⁴⁶⁾

حياتهم الدينية:

أما ما يخص الامور الدينية الخاصة بالمستخدمين الاقباط بالمصلحة، فنظرا لوجود عدد ليس بالقليل منهم ووجود حياة إجتماعية خاصة بهم والتي نتجت من تواجد أسرهم واهاليهم معم في منطقة عملهم بعنقش بقسم حلفا، فقد اكتشفوا أنهم بحاجة لضرورة لتواجد مرشد دينى بينهم لتوعيتهم بالأمور الدينية الخاصة بهم، ولذلك فقد تكاتفوا من أجل تجميع مبلغ من المال قدره ثلاثمائة وثمانية وأربع وعشرون قرشا (3824 قرشا) من خلال تبرع جميع الأقباط المستخدمين بالمصلحة والقاطنين بالمنطقة، وقد شارك الكل في تحصيل وتجميع ذلك المبلغ باستثناء باشكاتب المصلحة وفاخوري أفندي أسطفانوس كاتب الهندسة. وتم انتخاب جاد أفندي جرجس كاتب المخازن لجمع ذلك المبلغ، على أن تقوم المصلحة بتحويل ذلك المبلغ إلى أسقف كرسي إسنا، وذلك لإرسال أحد المرشدين الدينيين، على ان يكون هذا المبلغ نظير تكاليف سفر المرشد وسوف يجمعون مبلغا آخر لإقامته بينهم⁽⁴⁷⁾، وبالفعل قد تم إرسال المرشد الديني، ولكنهم أرادوا أن يبقى معهم، فقاموا بتأجير المدرسة التي خصصتها المصلحة من قبل لتعليم أبنائهم على ان تكون المكان الذي يؤدون فيه واجباتهم الدينية، وكذلك منزل خوجة المدرسة ليكون منزل القس ميخائيل المرسل من قبل أسقف كرسي إسنا، ثم أرسلوا بعد

ذلك خطاب إلى بطيريك الكرازة المرقسية يشكون فيه من عدم وجود مرشد روحانى للديانة وكذلك قيامهم بدفن الموتى بدون صلاة ، أو حضور المرشدين لإقامة طقوس الزواج لمن أراد الزواج في هذه الجهة البعيدة ، وذلك لان تكلفة مصاريف وجود مرشد عالية ، وعليه قد قاموا بتأجير مدرسة المصلحة ومنزل خوجتها ، ليكون موقعا دائما للقس المرسل لهم ويطالبون البطيريك بمخاطبة الخديوي لإعتماد ذلك المكان لعبادة المستخدمين الاقباط القاطنين بهذه الجهة ورفع الايجار عنهم⁽⁴⁸⁾.

هذا كان حال طبيعة الحياة للمستخدمين في سكك حديد السودان بشكل عام وللاقباط وأسرههم بشكل خاص .

ضوابط العمل بالمصلحة :

أولاً: مصلحة سكك السودان تتبع حكمدارية السودان رأساً ، وعليه أية لوائح تخص العمل بالسكة تعود بشكل أساسي إلى الحكمدارية ، وعليه يعود للحكمدارية ترتيب المستخدمين وتوضيح عددهم ، وبيان رواتبهم ، واستحقاقاتهم ، وفي حالة استغناء المصلحة عن أى مستخدم دون حدوث أى خطأ من جانبه في عمله ، حينئذ تصرف له المصلحة جميع مستحقاته ، ويتم ترحيله هو وعائلته على حساب المصلحة⁽⁴⁹⁾، وهذا ما طالب به إبراهيم القمص كاتب سابق بالمصلحة وذلك حينما تم الاستغناء عنه لحدوث شقاق بينه وبين زملائه ، وقد تم رفض ترحيله وعائلته على حساب المصلحة وكذلك عند وفاة أحد المستخدمين ، وكان مخصص له مرتب لعياله ، لا بد من إعطاء الإشعار اللازم للحكمدارية من أجل قطع مرتبه من تاريخ الوفاة ، ويكون ذلك العمل من اختصاص الباشكاتب ورئيس الحسابات والكتاب الذين هم من خصائص عملهم ذلك⁽⁵⁰⁾، وإذا كان للمتوفى تركت لدى السكة ، فهذه التركات تؤول إلى بيت المال، ولحكمدار السودان الحق في أخذ الترك والرسومات الخاصة من بيت المال وذلك إتباعاً لسوابق الإجرى⁽⁵¹⁾.

ثانياً : لايجوز النقل من ورشة إلى أخرى في مصلحة حديد السودان ، وقد حدث هذا عندما طالب وكيل ديوان السكة من مأمور السكة محمد سلامة نقل بشارة افندى خليل من ورشة اليومية بدل عطالله ميخائيل بورشة الاستحقاقات ، على الرغم من استقاماتهم في عملهم ، وعدم تعطيلهم العمل ، وبالرغم من تساوي أجورهم وعدم وجود ضرر في ذلك، ولكن مأمور السكة رفض ذلك ونبه على جميع كتاب الديوان بالعمل كل في محله دون تغيير مع الآخر وإذا حدثت أدنى مخالفة يتم عمل

مذكرة بالقضية⁽⁵²⁾ ، كما تم التشديد على الكتاب في استخدام الورق ، فالكتاب يستلمون الورق وأدوات الكتابة بأعداد معلومة من قمندان مركز حلفا ويوقع ويختتم الكاتب على ذلك⁽⁵³⁾ ، بالإضافة الى ورود إفادات كثيرة من مالية السودان ، للتأكيد على الكتبة بعدم التبذير في الورق⁽⁵⁴⁾ كما أن دفاترهم عرضة للمراقبة والتفتيش ، مثال ذلك إحالة بولس أفندى حنا كاتب اليومية على مجلس إسنا ورفع قضية عليه للقشط والمسح في دفاتر اليومية الخاصة بيوميات عمال السكة⁽⁵⁵⁾ ، كما أن كتاب مخازن العهدة في مراقبة مستمرة أيضا وأي خلل في عهدتهم يتم خصمه من استحقاقاتهم مثل ما حدث مع مرقص هاريون كاتب مصلحة السكة، عندما أخلى طرف أحد المستخدمين وكان كاتب عهدة بالمصلحة دون تحقيق ، وتم اكتشاف نقص في عهده بعد ذلك ، وكان عبارة عن قفل حديد بمفتاح، وقد تم خصم ثمن القفل ثلاث جنيهات وعشرة قروش من استحقاق المعلم مرقص هاريون المستخدم في شئون المقابلة بالمصلحة⁽⁵⁶⁾، ثم جاء منشور وزارة الداخلية الذى يفضى إلى تنظيم طريقة التحاق المستخدمين في المصالح الحكومية بشكل عام من خلال :
 - قيام مأمور المصالح بعمل تحريات دقيقة عن أي شخص يريد الالتحاق بأي وظيفة تحت إدارتهم من خلال الوقوف على جميع تحركاتهم وخدماتهم السابقة ، وحسن سيرتهم واستقامتهم .
 - عدم الارتكان الى تسليم شهادة من بعض الأفراد بعدم أسبقية العمل بالميري على الرغم من سابق استخدامه ، ومن الممكن أن يكون قد صدرت في حقه أحكام بالطرده ، وبما أن هذه القواعد المرعية يصيبها خلل شديد وعليه فلا بد من عدم الاكتفاء في باستخدام أي شخص بمجرد تقديم هذه الشهادة (وهو ما عرف برسم الضمان لتوظيف المستخدمين ، وكانت قيمته عشرة قروش وكان مقرر على جميع المستخدمين بدون فرق مثل رسم ضمان تومارزق غفيرجى ومفتاحجي بمحطة الشلال⁽⁵⁷⁾ .
 - لا بد من وجود الكثير من الدقة والتحري في حالة أي شخص قبل الخدمة ، والوقوف على سابقة أعماله ، وأسباب رفته من كل جهه، وحسن استقامته وسيره ، وعدم صدور ما يمنع إستخدامه⁽⁵⁸⁾ . وعلى هذا فلا بد من حصول المستخدم في أية وظيفة حكومية على رفتية يسجل فيها سبب رفته ، وهذا ما عانى منه إبراهيم القمص بعد رفته من المصلحة لعدم قدرته الحصول على عمل لعدم استلامه الرفتية الخاصة به .

حادثة لاستغلال النفوذ نتيجة هذه السيطرة:

هذه كانت حياة المستخدمين الأقباط داخل السكة الحديد السودانية، وقد كونوا فيما بينهم مجتمعا صغيرا ، هذا الكيان الصغير لم يمنع أن تظهر فيه أمراض المجتمع من خلافات وفساد واستغلال . وقد تلخص ذلك فيما أقدم عليه باشكاتب المصلحة فام أفندي ميخائيل، والذي كان يتمتع بنفوذ كبير وسطوة على العاملين الأقباط في السكة. ومن المعروف مما سبق و أشير إليه أن مستخدمي السكة الأقباط كانوا يستأجرون منازلهم بجوار بعضهم البعض ، وكان نصيب إبراهيم أفندي القمص أحد كتاب السكة أن يسكن بجانب الباشكاتب فام ميخائيل ، ويتصافد الحظ كذلك أن يكون لفام ميخائيل إبنه تدعى ساره من نفس سن بنت إبراهيم أفندي القمص التي تسمى بسمه والبنتان كانتا تلعبان مع بعضهما وزادتا من صلة العائلتين ببعض ، ولكن طبيعة الحياة الصحراوية ، وتدخل القدر آنذاك أفضى إلى غير ذلك ، فأتثناء لعب سارة في بيت ابراهيم القمص لدغتها عقربة وتوفت على إثرها بعد أن أعلنت للحضور سبب الوفاة وهو لدغ العقرب ، ولكن نار الغل قد اشتعلت في قلب والدة سارة ، زوجة فام ميخائيل ، وأرادت المصير نفسه لإبنة إبراهيم القمص ، وأضمرت الشر للفتاه وفي أحد الأيام نادى على البنت وأدخلتها مطبخها وصبت عليه زيت الغاز وأشعلته وأرسلت رسولا الى منزل إبراهيم القمص لتبلغهم بالحادثة ، وحينما ذهب إبراهيم الى منزل فام هو وأهل الناحية على إثر الخبر ، وجد ابنته مشتعلة ، وحينما سألوها عن السبب أجابت أن امرأة الباشكاتب من فعلت ذلك ثم توفت الفتاة ، وكان هذا الرد أمام شهود مسلمين وأقباط ، وعلى رأسهم الشيخ محمد خير شيخ ناحية عنقش ، وأمام زملائهم في العمل مثل خير سعد ، والمعلم إسطفانوس روبييل ، وواصف يوسف⁽⁵⁹⁾، وحينما علم الباشكاتب بما حدث اجتمع مع إبراهيم القمص وأوضح له أن ما حدث ما هو إلا قضاء وقدر ، رغبة منه في التكتيم على الحادثة ، وعدم شيكاية زوجته وقد انصاع له إبراهيم القمص حفاظا على عمله، ولكنه لم يستطع الصبر طويلا، وقدم شكوى لمديرية إسنا ولحكمدارية السودان التابعة لها المصلحة، لإجراء التحقيق في وفاة ابنته ومعاقبة الفاعلة ، ولكن التحقيقات طالت فما كان من الباشكاتب إلا أن تدخل لرفت القمص ، كما وسبق أن هدهه بذلك إذا تجرأ على شيكاية زوجته ، فقدم تقريرا للسيد بيرد مهندس ميكانيكى بالسكة أحييت اليه مأمورية السكة الحديد آنذاك ، وأوضح في ذلك التقرير بوجود خلاف وفشل وشقاق بين القمص والكتاب بالمصلحة ، وقد صدق المستر بيرد على كلام الباشكاتب وتم رفت إبراهيم القمص

بعد عمل دام ستة سنوات في المصلحة ، ولم يبدر منه أي خلل وظيفي في عمله ، وبعد إخلاء طرفه من المصلحة تم حجز جزء من استحقاقه بناء على مكاتب محررة من الباشكاتب للمستر بيرد بأن إبراهيم القمص قام بتكسير زجاج شبابيك منزله بدون التحقيق في ذلك⁽⁶⁰⁾ وقد تمعن الباشكاتب في إنلال إبراهيم القمص ، وذلك بالتأخير المتعمد في الحضور لإتمام التحقيقات بحجة انشغاله بالعمل بالمصلحة ، وإبراهيم القمص رهين حضوره منقطع العيش ، كما أنه لم يسمح له بالترحيل إلى بلده أسوة بزملائه بعد رفته ، حيث إن الأوامر والمنشورات التابعة للسكة من حكمدارية السودان تشير بأنه إذا صار رفت أي مستخدم من المستخدمين بالسكة ، وليس له دخل معني بذلك الرفت أو إستعفاء من جانبه يجري ترحيله على طرف الميري لحد بلده ، واضطر إلى بيع ما يمتلكه من أجل مصاريف النقل هو وأسرته إلى بلدته في قنا⁽⁶¹⁾ ، وازداد الباشكاتب في طغيانه ونفوذه بأن تدخل من أجل عدم حصول إبراهيم القمص على الرفتية الخاصة به ، والتي يتضح بها سبب الرفت حتى يتم تقديمها إلى أي جهة عمل ترغب في توظيف مستخدمين⁽⁶²⁾ ، وعلى الرغم من إصدار الرفتية له نظرا لكثرة طلباته وشكاياته فإن الباشكاتب فام تعنت معه ، وحينما ذهب إبراهيم القمص للمصلحة لأخذ الرفتية تغيب الباشكاتب بحجة أنه ذهب لاستكمال التحقيقات معه ، وحينما أنتظره إبراهيم القمص قال له أنه لا يجد الرفتية لأنه وضعها بين ورق داش ولم يعط له الرفتية .

هذا جزء من إستغلال الباشكاتب لنفوذه ، بالإضافة إلى الضغط على زملاء إبراهيم القمص لعدم الشهادة معه بإحلال سريع لأحد زملائه وكان شاهد على الحادثة ، وهو خير أفندي سعد ليتم ترقيته من وظيفته ككاتب بورشة اليومية والصنف ليصبح ريس ورشة الاستحقاقات والمطلوبات بدلا من إبراهيم القمص⁽⁶³⁾ ، ويستدعى روفایل قرياقوص لإحاقه بوظيفة كاتب ورشة اليومية والصنف بدلا من خير أفندي سعد⁽⁶⁴⁾ ، ويستمر الباشكاتب في عناده وظلمه للدرجة التي يتناول فيها على الشيخ محمد خير في المسجد وقت صلاة الجمعة بحذائه ، ومعه جماعة من الأقباط وينتقم على الشيخ ويسب الدين ويتلفظ بألفاظ نابية ، وذلك بسبب وقوف الشيخ مع إبراهيم أفندي القمص ، وقد كانت هذه الواقعة سببا في رفت فام أفندي من المصلحة وسجنه إلى أن أصدر حكمدار عموم السودان أمرا بالافراج عنه والاكْتفاء برفته⁽⁶⁵⁾ ، لكن الشيخ محمد خير لم يتخل عن حقه فقدم شكوى لمجلس مديرية قنا ، وقد صدر الحكم على فام أفندي ميخائيل باشكاتب السكة الحديد سابقا .

بإحاقه بليمان إسكندرية لمدة ستة أشهر نظير ما ظهر منه من دخوله جامع عنقش لابسا نعاله وضربه للشيخ محمد خير⁽⁶⁶⁾ .

كما تمكن إبراهيم القمص من أخذ رفته الخاصة به مع استمرار التحقيقات الخاصة بحريق ابنته (67) إلا أن وقوع الباشكاتب فام ميخائيل قد أدى الى كشف المستور عنه، فقد قدم المعلم واصف يوسف شكاوى ضد فام من مشاركته التجار والتلاعب بإيجارات الزرابي وتحصيل العوايد والتجارة وغيرها من قضايا الفساد الوظيفي ، وقد تمت إدانته من بعض التهم وتبرئته من بعض (68) . هذا كان شكل ونمط الحياة للمستخدمين الاقباط في السودان ، ولا أحد ينكر الدور الذي قاموا به في سبيل تنفيذ مشروع ضخم كهذا، استمر ونما وظهر بشكل أكبر من ذلك أثناء الحكم الثنائي للسودان ،ونمت معه أيضا أعدادهم وحضورهم بالسودان ، ولا أحد ينكر كذلك العوائد الكثيرة التي ادخلتها السكة الحديد السودانية لتلك الفترة محل الدراسة ،على سبيل المثال فقد أدخلت ما قيمته مائتين وسبعة وسبع وخمسون ألف جنيها وعشرة قروش ، إلى صراف خزينة أسوان بقطر صليب خلال شهر يونيو 1881 م ، ناتج ترحيل البضائع التجارية الصادرة والواردة من محطتي الجزيرة والشلال (69) ، كما أن السكة نجحت في تحقيق الهدف الذي أنشئت من أجله بالدرجة التي حدثت بمطالبة تجار أسوان وعمدها من المصلحة بتوصيل فرع السكة الحديد لبندر أسوان، وذلك لسهولة نقل البضائع وتوفير مصاريف النقل (70)

الخاتمة :

إذا فالدراسة تكشف سيطرة تلك الفئة على العمل بمصلحة السكة الحديد والذي تأكد من خلال استقرارها بمكان عملها واصطحاب اغلبهم لاسرهم ومحاولة التكييف الكامل مع معطيات ذلك المجتمع من خلال تأهيل المكان الخاص بسكنهم وتأسيس دار للعبادة وغيرها من مقومات الاستقرار ولتتأكد بعد ذلك هذة السيطرة من خلال تخطى حدود الزمن والاحداث بسيطرتهم على المكان هو وذويهم من بعد ففى الفترة (1941: 1942) عندما قامت فتنة بين الاقباط والمسلمين بعطربة وقيل ان السبب فيها سيطرة الأقباط على وظائف السكة الحديد وبخاصة ،الاعمال الحسابية بها وقد قيل إن السبب في تفوق أبناء الأقباط في امتحانات التوظيف بالسكة على المسلمين هو حصول آبائهم على الأسئلة مسبقا (71)

النتائج:

أهم النتائج التي توصلت اليها الدراسة:

إن الاقباط في نهاية القرن التاسع عشر اعتادوا العمل في بلاد السودان ولم تعد الصورة السيئة عن السودان وجوها قائمة مثل قبل بل سيطر الاقباط على اغلب الوظائف في المصالح السودانية

ساهم الاقباط بشكل فعال في اغلب مشاريع السودان وبالتالي فقد تيسر لهم القيام بدور حضارى فعال في السودان ولعل سكة حديد السودان ابرز دليل على ذلك

الاقباط بطبيعتهم محبين للاستقرار والتكيف مع معطيات البيئة المتاحة ولعل هذا ما برز عندما سكنوا بعائلاتهم في الصحراء من اجل انشاء السكة

القبلى متدين بطبعه ففى اى مكان يستقر فيه يسعى دائما الى اقامة دور عبادة فى اى شكل يساعده على اقامه طقسه الدينى اهتمت الادارة المصرية باقامة المشروعات الهامة فى السودان رغبة فى الحاقها بركاب التمدن وحتى تستطيع استغلال موارده الاستغلال الامثل ولعل هذا ما طمئن الاقباط ودفعهم للمشاركة

سكة حديد السودان فى القرن التاسع عشر كانت البداية التى وجهت انظار رجال السياسة والادارة الى اهمية وجود هذه المشاريع فى السودان ولعل هذا ما ترجم بعد ذلك فى الحكم الثنائى المصرى للسودان حيث اقيمت العديد من مشروعات السكة الحديد التى عملت على ربط السودان ببعضه ببعض

التوصيات :

البحث كان محاولة جاهدة لابرار دور الحكومة المصرية فى الحقبة التركية من اقامة المشروعات الهامة فى السودان ،وعرض لدور الاقباط فى السودان بشكل عام وفى سكة حديد السودان بشكل خاص الا ان البحث فى حاجة الى الاستمرار لايضاح هذا الدور بشكل اكبر وبخاصة مع نمو واتساع السكة الحديد فى السودان فى القرن العشرين وسيطرة الاقباط ايضا على العمل فى ذلك المشروع وبخاصة فى سكة حديد عطبرة

أسماء بعضالمستخدمين الاقباط بسكة حديد السودان

ملاحظات	المرتب		الوظيفة	الاسم	م
	قروش	بارة			
	0021	-	كاتب ثالث	دانيال أفندي عبد الله	1.
	053	-	كاتب بالحسابات	طوبياسليمان	2.
	003	-	كاتب الشونه والمخازن	مرقص هاريون ⁽⁷²⁾	3.

ملاحظات	المرتب		الوظيفة	الاسم	م
	قرش	بارة			
تم ضم 001 قرش الى مرتبه ليصبح 003 قرش بداية من 11 بشنس 1951	002	-	معاون وعهدة شون الغلال	سليمان أفندي خليل (تابع الخدمه السايه)	.4
تم زيادة 003 قرش علاوة على مرتبه ليصبح 0001 قرش بداية من 12 ربيع الأول 2921هـ	007	-	كاتب أول المأمورية	رزق أفندي غبريال ⁽⁷³⁾ (خدمة التشهيل باسكندرية)	.5
	003	-	كاتب أجريه	نقولا قيسطندي (ظهورات)	.6
	003	-	كاتب أجريه	واصف منقريوس (ظهورات)	.7
تم الحاقه بوظيفة كاتب ثان بورشة الاستحقاقات وتنزيل مرتبه إلى 005 قرش بداية من 3 النسيء 1951 بناء على الترتيب الوارد.	055	-	كاتب بالحسابات	جرجس أفندي ايلياس	.8

ملاحظات	المرتب		الوظيفة	الاسم	م
	قرش	بارة			
تم الحاقه بوظيفة كاتب ثان بورشة يومية الخصم والإضافة وتنزيل مرتبه إلى 500 قرش بداية من 3 النسيء 1591 بناء على الترتيب الوارد.			كاتب بالحسابات	حنا أفندي يوسف	9.
	004	-	كاتب ثاني المأمورية	رفله أفندي اسليانوس	10.
	003	-	كاتب أجرية	حنا بولص (خدمة ظهورات)	11.
	003	-	كاتب أجرية	أندراوس جرجس ⁽⁷⁴⁾ (وظيفة الظهورات)	12.
	004	-	كاتب بالتحريات	صالح أفندي هارون (تابع وظيفة الكتاب)	13.
	002	-	كاتب المحطة	بولص حنا ⁽⁷⁵⁾ (ت خدمة محطة أسوان)	14.
	0001	-	كاتب أول	حنا أفندي منصور (ت خدمة التشهيل سنكرية)	15.
	0002	-	باشكاتب المصلحة	حضرة عطا الله أفندي فام (ت وظيفة الكتاب)	16.
	057	-	كاتب	غبريال أفندي خليل ⁽⁷⁶⁾ (ت وظيفة الكتاب)	17.

ملاحظات	المرتب		الوظيفة	الاسم	م
	قرش	بارة			
	006	-	كاتب	فام أفندي عطا الله	.18
	006	-	كاتب	يازكي أفندي عطا الله	.19
	0051	-	كاتب ومترجم بطرف باشمهندس استلام المهمات	حنا أفندي خير ⁽⁷⁷⁾ (ت خدمة التشهيل باسكندرية)	.20
	002	-	كاتب بالمأمورية	منقريوس رزق (ت خدمة التشهيل بأسوان)	.21
	05	-	غفير بالمأمورية	خليفه طوبه	.22
	0002	-	باشكاتب	عطا الله أفندي فام ⁽⁷⁸⁾	.23

الهوامش:

- (1) مكى شببكة: السودان عبر القرون، دار الجبل، بيروت، 1991، ص 23
- (2) مصطفى محمد مسعد: الإسلام والنوبة في العصور الوسطى، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2011، ص 63
- (3) أنجيل إسحق جرجس: المسيحية في السودان، الخرطوم، وزارة التخطيط الاجتماعى، 1997، ص 1
- (4) دورية السودان الإسلامى، 2007-12-26
- (5) راشد توفيق عاطف: التجارة في السودان في القرن 19، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الاداب، جامعة الاسكندرية، 1989، ص 85، 86
- (6) احمد ابراهيم دياب: وثائق ومصادر الحياة الاقتصادية لسودان وادى النيل (1821:1885) بحث مقدم للندوة العالمية الاولى للجنة العربية للدراسات العثمانية، تونس (19-26 يناير 1984 م) مجلة البحوث والدراسات العربية العراق، المجلد 13، 1984، ص 118، 119
- (7) نسيم مقار: الاسس التاريخية للتكامل الاقتصادى بين مصر والسودان، دراسة في العلاقات المصرية السودانية (1821:1848م)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1985م، ص 176، 177
- (8) وسام احمد طه منصور: سكة حديد السودان ودورها في التطور السياسى والاقتصادى والاجتماعى منذ نشأتها 1864 وحتى عام 1955، اشراف السيد على احمد فليفل، رسالة ماجستير، معهد البحوث والدراسات الافريقية، قسم التاريخ، جامعة القاهرة، 2005، ص 53:55
- (9) نعوم شقير: جغرافية وتاريخ السودان، تقديم فدوى عبدالرحمن طه، ط1، دار غزة، الخرطوم، 2007، ص 534
- (10) الشاطر بصيلى عبدالجليل: تاريخ المواصلات في السودان وادى النيل - القسم الاول حتى عام 1906، مطبعة كوستاتسوماس وشركاه، عطبرة، 1950، ص 28، 29
- (11) حمدنا الله مصطفى حسن: التطور الاقتصادى والاجتماعى في السودان (1841: 1881)، دار المعارف، ط1، 1985، ص 244
- (12) السيد يوسف نصر: الوثائق التاريخية للسياسة المصرية للقرن التاسع عشر، دار المعارف، ط 1، 1980، ص 181
- (13) مكى شببكة: السودان عبر القرون، دار الجبل، بيروت، 1991، ص 175
- (14) من الجدير بالذكر أن دراسة فالور تشمل على مد ثلاث خطوط سكة حديد بالسودان خط من حلفا الى المتمة بمسافة 800 كم وخط من الدابة الى الفاشر 800 كم وخط من شندى الى البحر الاحمر 650 كم الى أن الازمة المالية حالت دون ذلك

- (15) محمد فؤاد شكرى: الحكم المصرى فى السودان (1820: 1885)، دار الفكر العربى ، 1947، ص 109
- (16) تحية ابو شعيشع : دور مصر الحضارى فى السودان ، دنقله نموذجاً 1820:1885م ، دار الكتب والوثائق القومية ، 2017، ص 160
- (17) دار الوثائق القومية :سكة حديد السودان ، ملف 5023-001372 ، نوفمبر 1879م
- (18) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، دفتر 5023-000029 ، الوثيقة رقم 249 ، ص 39 ، بتاريخ 27 يونيه 1881
- (19) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، ملف 5023-001828 ، 31 ديسمبر 1880 م
- (20) محمد عبدالغنى سعودى :السودان ، مكتبة الانجلو المصرية 'دار الراءد للطباعة ، 1985، ص 372
- (21) نعوم شقير :المصدر السابق ، ص 894
- (22) دار الوثائق لبقومية :مجلس الاحكام ،احكام السودان ،دفتر 003224-0020,29 / 12 / 1847 ، ص431,432
- (23) زاهر رياض :السودان المعاصر ،دار الانجلو المصرية ،ط 1، 1966، ص17
- (24) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الملف 5023-000999 ، 28 مايو 1876
- (25) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الملف 5023-001253، 22 نى الحجة 1293 الموافق 8-1-1877م
- (26) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الملف 5023-001601، 8 فبراير 1880
- (27) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الملف 5023-001685، 28 نوفمبر 1880
- (28) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، دفتر 5023 000679، قيمة إيجارات فى منازل المصلحة للموظفين من يناير 1882 الى ديسمبر 1882
- (29) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الدفتر 5023-0000 10 الوثيقة رقم 213 ص 26 ، 2 مايو 1881
- (30) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الدفتر 5023-000030 الوثيقة رقم 15 ص 99 من 30 مايو 1881
- (31) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الدفتر 5023- 000013 الوثيقة رقم 72 ص 110 من 15 يونيه 1883

- (32) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الدفتر 5023-000101 الوثيقة رقم 31 ص 66 من 18 يونية 1883
- (33) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الملف 5023-002210 ، 30 نوفمبر 1881 م
- (34) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، دفتر 5023-000679 ايجارات منازل المصلحة بتاريخ 1881 ، ص 22
- (35) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الدفتر 5023-000029 الوثيقة رقم 198 ص 30 من 28 مايو 1883
- (36) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الدفتر 5023-000010 الوثيقة رقم 202 ص 25 من 24 مايو 1881
- (37) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الدفتر 5023-000013 الوثيقة رقم 36 ص - من 17 فبراير 1883
- (38) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الملف 5023-001068 - إستحقاقات شهر نوفمبر 1876
- (39) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الدفتر 5023-000002 الوثيقة رقم 102 ص 91 من 9 نوفمبر 1880
- (40) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الدفتر 5023-000113 الوثيقة رقم 8 ص 14 من 29 شعبان 1300 هـ الموافق 5-7-1883م
- (41) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الدفتر-0001015023 الوثيقة رقم 48 ص 96 من ديسمبر 1880
- (42) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الدفتر-0001015023 الوثيقة رقم 40 ص 96 من 4 شوال 1297 هـ الموافق 9-9-1880
- (43) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الملف 5023-0002196 - أكتوبر 1881
- (44) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الملف 5023-002225 - 31 اغسطس 1881 م
- (45) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الدفتر-0001015023 الوثيقة رقم 15 ص 50 من 9 جماد الاخر 1297 هـ الموافق 19-5-1880م
- (46) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الدفتر-0001015023 الوثيقة رقم 16 ص 50 من 9 جماد الاخر 1297 هـ الموافق 19-5-1880م
- (47) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الدفتر-0001135023 الوثيقة رقم 14 ص 73 من 5 شوال 1300 هـ الموافق 9-8-1883م

- (48) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الدفتر-000009-5023 الوثيقة رقم 41 ص 9 من 4 مارس 1883
- (49) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الدفتر-000009-5023 الوثيقة رقم 122 ص 28 من 8 أغسطس 1888
- (50) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الدفتر-0000015023 الوثيقة رقم 86 ص 166 من 5 رجب 1297 هـ الموافق 13-6-1880م
- (51) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الملف 5023-000133 - 22 رمضان 1295 هـ الموافق سبتمبر 1878م
- (52) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، ملف 5023-002146 - 15 مايو 1881
- (53) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، ملف 5023-001787 - 20 نوفمبر 1880
- (54) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الدفتر-0000195023 الوثيقة رقم 48 ص 14 من 8 أغسطس 1886
- (55) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، ملف 5023-001351 - رمضان 1295 هـ الموافق اغسطس 1878
- (56) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الدفتر-0001135023 الوثيقة رقم 61 ص 99 من 28 شعبان 1300 هـ الموافق 4-7-1883م
- (57) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، ملف 5023-002168 - 23 يونية 1881
- (58) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، ملف 5023-001973 - 10 فبراير 1881
- (59) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، ملف 5023-001799 - محرم 1299 هـ الموافق نوفمبر 1881م
- (60) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الدفتر-0001135023 الوثيقة رقم 5 ص 4 من 13 رجب 1300 هـ الموافق 20-5-1883م
- (61) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، ملف 5023-002329 - 23 أكتوبر 1881
- (62) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، ملف 5023-002637 - 22 ابريل 1882م
- (63) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، ملف 5023-002329 - 23 أكتوبر، 1881م

- (64) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، ملف 002214
-7,5023 يوليو 1881م
- (65) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الدفتر-0000295023 الوثيقة
رقم 164 ص 19 من 4 محرم 1298 هـ الموافق 7-12-1880
- (66) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الدفتر-0000035023 الوثيقة
رقم 3 ص 9 من 9 رجب 1299 هـ الموافق 27-5-1882م
- (67) دار الوثائق القومية : إدارة أشغال السودان ، الدفتر-0011075020 الوثيقة
رقم 3 ص 27 من 13 سبتمبر 1886
- (68) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، ملف 5023-002551 - 1886م
- (69) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، الدفتر-0000135023 الوثيقة
رقم 26 ص 80 من 13 شعبان 1300 هـ الموافق 19-6-1883م
- (70) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، ملف 5023-002141 ، يونيو 1881م
- (71) دار الوثائق القومية : سكة حديد السودان ، ملف 5023-001725 ، 25
يونيو 1880م
- (72) محمد ابراهيم ابو سليم : أدباء وعلماء ومؤرخون في تاريخ السودان، دار
الجيل ، بيروت ، ط 1 ، 1991 ، ص 15
- (73) دار الوثائق القومية، مصلحة سكك حديد السودان، (000707 - 5023):
جزء أول استحقاقات السكك الحديد السودانية سنة 1591 قبطني الموافق
1875، ص 14.
- (74) المصدر السابق، ص 16.
- (75) المصدر السابق، ص 39.
- (76) دار الوثائق القومية، مصلحة سكك حديد السودان، (000707 - 5023):
جزء أول استحقاقات السكك الحديد السودانية سنة 1591 قبطني، 1875م،
ص 40.
- (77) دار الوثائق القومية، مصلحة سكك حديد السودان، (-5023 000707): جزء
أول استحقاقات السكك الحديد السودانية سنة 1591 قبطني، 1875م، ص 43.
- (78) المصدر السابق، ص 45.
- (79) دار الوثائق القومية، مصلحة سكك حديد السودان، دفتر (-000701
5023): استحقاقات مستخدمين مصلحة السكة الحديد السودانية من 11
سبتمبر 1875م إلى 1876م، ص 1.