

بقلم: ليف غرينبرغ \*

## زلة لسان تاريخية

أو ماذا يستطيع إضراب المواصلات العربي - الإسرائيلي  
أن يعلمنا حول الصراع الإسرائيلي الفلسطيني؟\*

### تمهيد

يعطي علماء النفس أهمية كبرى لما يسمى «زلات اللسان». في لحظات كهذه، تتم مقاطعة مسار الحديث العادي بكلمة تبدو خارج السياق. مع ذلك، فإن المحللين يقولون إن هذه المقاطعة تخون في الواقع حقيقة داخلية مختفية، بوعي أو دون وعي، خلف شاشة الحديث «العادي». وأنا أرى هنا أن الإضراب العربي - الإسرائيلي لوسائل النقل ضد حكومة الانتداب في فلسطين العام ١٩٣١ يمكن أن ينظر إليه باعتباره «زلة لسان تاريخية» في مسيرة الصراع الإسرائيلي الفلسطيني.

بين الصدمات الدموية العام ١٩٢٩ والثورة الفلسطينية العام ١٩٣٦، وفي الوقت الذي كانت فيه الصحف العربية

\* محاضر في قسم العلوم الاجتماعية بجامعة بنر السبع

والتنظيمات تدعو إلى الإضرابات والمظاهرات ضد تسليح المستوطنات اليهودية، بدأ إضراب يهودي - عربي عام احتجاجا على الضرائب التي وضعها البريطانيون على النقل الآلي. الإضراب ( الذي سمي إضراب السائقين) حصل على دعم شعبي واسع، ونجح في وقف جميع المواصلات في البلاد كليا لمدة ثمانية أيام. لكن الإضراب، بعد أن انتهى، سقط من سجلات التاريخ، وكأنه لم يحدث قط <sup>(١)</sup>

أتطلع هنا إلى التعامل مع الإضراب باعتباره «زلة لسان تاريخية»، حتى أحاول الكشف عن المعنى المخفي، «المكبوت» للإضراب، الذي يثمن العلاقات بين اليهود والعرب في فترة الاستعمار البريطاني. هذه الدراسة تهدف إلى تحليل العلاقات بين العرب واليهود باستخدام مادة لا تحظى باهتمام الرواة

اتجاه «التركيز على العمل» معطى غير قابل للفهم مكن الحركة العمالية الصهيونية من تشكيل نمط ومفهوم للصراع القومي وفرض استراتيجيته على مجمل الطبقة والعناصر القومية. من وجهة نظر نقدية، كان لمحاولة تحليل قومية منظمات العمال اليهودية انحياز نظري: إنها تستند إلى الافتراض الماركسي الإشكالي الذي يقول إن لدى العمال مصالح دولية مشتركة، بينما تستخدم الرأسمالية التوجه القومي بطريقة المناورة. وهذه المقدمة نمطية لدى مقاربات الماركسية الجديدة وهي تحاول تفسير السبب في فشل التنبؤات الماركسية.

كيميرلنغ و شافير، والتي ركزت فقط على سياسات العمل اليهودي المنظم واستراتيجياته، التي تم بناؤها على النمط الكولونيالي<sup>(4)</sup> وهذا البحث يشترك مع لوكمان و بيرنشتاين في محاولة تطوير مفهوم «تاريخي بنائي» يستطيع تحليل العلاقات المتبادلة بين اليهود والعرب من الطبقات الاجتماعية المختلفة. على أية حال، فإن هذا البحث يختلف عن لوكمان و بيرنشتاين في هدفه واستراتيجيته. النية هنا لا تتجه إلى فهم العلاقات بين العمال اليهود والعرب، ولكن إلى تحليل البناء التاريخي للصراع القومي، وتطوره المثير. ومن أجل التوصل إلى ذلك، أقوم بالتعامل مع حالة نجاح في التعاون بين التجار العرب واليهود، ملحا على السؤال عن سبب تحول هذا التعاون إلى استثناء. كما أقوم باستثارة نمط التاريخية الصهيونية، وتركيزها على ما هو عمالي. وهذا الميل للتركيز على العمالة واضح لدى الباحثين الملتزمين بهدف الصهيونية في بناء رواية قومية، وبين الباحثين الذين ينتقدون هذا الاتجاه، ويلتزمون بمراجعة هذه الرواية القومية، سواء أكان ذلك داخل «مجتمع الاستيطان» أو من وجهة النظر البنيوية التاريخية.<sup>(5)</sup>

اتجاه «التركيز على العمل» معطى غير قابل للفهم مكن الحركة العمالية الصهيونية من تشكيل نمط ومفهوم للصراع القومي وفرض استراتيجيته على مجمل الطبقة والعناصر القومية. من وجهة نظر نقدية، كان لمحاولة تحليل قومية منظمات العمال اليهودية انحياز نظري: إنها تستند إلى الافتراض الماركسي الإشكالي الذي يقول إن لدى العمال مصالح دولية مشتركة، بينما تستخدم الرأسمالية التوجه القومي بطريقة المناورة. وهذه المقدمة نمطية لدى مقاربات الماركسية الجديدة

القوميين في جانبي المؤسستين الصهيونية والفلسطينية. أتاحت ظروف بنية السوق بعض فرص التعاون بين اليهود والعرب. ويشير شافير و بيرنشتاين<sup>(7)</sup> إلى أن التعاون في سوق العمل كان ممنوعا بالرغم من بعض المحاولات لتشجيعه انطلاقا من التضامن الأيديولوجي. وبدلا من التضامن، تبنى العمال اليهود إستراتيجية منفصلة استتارت المواجهة القومية. وبالعكس ذلك، كان التجار اليهود والعرب أكثر ميلا للتعاون - بالرغم من غياب أيديولوجيا التضامن الطبقي - بسبب مصالحهم المشتركة في معارضة السياسات الضريبية لسلطات الانتداب البريطاني. وإضراب وسائل النقل مثال جيد على التعاون بين التجار. وهو فوق ذلك لم يكتف بأن يقود نضالا نمطيا ضد الاستعمار، في مواجهة الحكومة البريطانية، ولكنه في الوقت نفسه أضعف إذعان العمال والتجار اليهود للاستراتيجية الصهيونية الخاصة ببناء أمة، المفروضة من قبل منظمات العمل اليهودية.

هذه المقالة تفترض أنه من أجل فهم الطريقة الدقيقة التي تطور بها الصراع الإسرائيلي العربي، فإنه يجب تحليل المصالح الاقتصادية للجماعات التي تشكل النخب السياسية السائدة. وعلينا أن نفهم كيف شكلت هذه المصالح استراتيجية كل نخبة لبناء جماعة قومية، وأن نفهم العلاقات الداخلية المتبادلة بينها. وكما طرح لوكمان، فإن الجماعتين القوميتين لم تكونا «هويتين واضحتين متماسكتين في أفكارهما غير متأثرتين كثيرا أو كليا ببعضهما»، أكثر من كونهما قائمتين على «انقسامات جماعية متبادلة مع روابط جماعية ضمنية»<sup>(8)</sup>

وتنتقد الورقة مقارنة «المجتمع الاستيطاني» التي طورها

وهي تحاول تفسير السبب في فشل التنبؤات الماركسية.

المقاربة المقترحة هنا تتجاوز هذا الافتراض باستخدام أساس تحليلي فيبري، يميز بين الطبقات، بالاستناد إلى مصالح السوق، والتجمعات بالاستناد إلى الأحاسيس التضامنية المشتركة، والسياسة بالاستناد إلى المنظمات وصراع القوى. ومع الافتراض أن العمال قد تكون لهم مصالح مستثمرة في الأسواق المغلقة وفي إبعاد المنافسين،<sup>(٦)</sup> فأننا نعتقد أن هذا السؤال يمكن أن يجد إضاءة له من خلال الاهتمام بحدث تاريخي يبدو متناقضا مع التوجه الرئيسي للعمالة الصهيونية: التنسيق والنضال المشترك للتجار اليهود والعرب ضد حكومة الاستعمار البريطاني.

الجدال هنا يدور حول أن العلاقات المتبادلة بين النخب السياسية السائدة لدى كل من المجتمعين، هي التي شكلت الصراع الإسرائيلي - الفلسطيني. لقد سعت الأحزاب العمالية الصهيونية إلى خلق مجتمع يكون مستقلا سياسيا واقتصاديا عن السكان العرب. وحتى يتهيأ لها ذلك، كان عليها أن تخضع الأسواق والاستثمارات الخاصة للتجار والرأسماليين لقوتها المنظمة<sup>(٧)</sup>. ولم يكن بإمكانها أن تنجح دون العون المادي والدبلوماسي من الصهيونية الأميركية والأوروبية. أما النخب العربية السائدة فقد جاءت من قطاعات متنوعة من البرجوازية الحضرية، وهي قطاعات باتت تعتمد ماديا على التطوير الاقتصادي اليهودي والحكم البريطاني. وكنتيجة لاعتمادها، وتنافسها مع النخبة الاقتصادية المتطورة المجاورة، لم تكن البرجوازية الفلسطينية قادرة على تطوير استراتيجية قومية متماسكة، أو تعزيز هوية «قومية» تحت قيادتها.

«إضراب السائقين» مثال قوي على مصالح البرجوازية العربية، وعلى مقاومة القيادة العمالية الصهيونية لأي شكل من أشكال التعاون الحقيقي بين اليهود والعرب. وقد تحول الإضراب إلى «فلتة لسان»، لأنه يكشف المصالح التي تختفي وراء الروايات الرسمية حول «الصراع القومي» لدى الجهتين: المؤسسة الفلسطينية كانت معنية بإخفاء المصالح الاقتصادية «غير القومية» للنخبة في تعاونها مع الصهيونية، والمؤسسة الصهيونية كانت معنية بإخفاء سياساتها تجاه الفصل، والعزل والصراع

القومي، التي تعتمد على لبناء المجتمع المهاجر، الهارب من معاداة السامية في أوروبا، كمجتمع قومي، كمجتمع أمة وسط الصراع.

## المشكلة

علم الاجتماع الإسرائيلي التقليدي افترض أن «الجماعات» العربية واليهودية معطيات أولية. مفاتيح الظواهر، مثل «الريادة»، والمستوطنات الزراعية، والصراع في سوق العمل من أجل «انتصار العمل»، وحالة السيطرة التي تمارسها الحركة العمالية داخل الحركة الصهيونية، كانت جميعا تُبحث باعتبارها مثالا يفترض أن «الجماعة» اليهودية (الييشوف) معطى مسبق. وانطلاقا من وجهة النظر هذه، فإن المجتمع المحلي العربي إما أن يكون غير موجود، أو أنه في أحسن الأحوال «عائق خارجي»<sup>(٨)</sup>. وقد بادر باروخ كيميرلنغ إلى مقارنة أكاديمية تجاوزت هذا الإطار التحليلي المقبول، وقال إن

الاتصالات بين اليهود والعرب كانت نادرة ومميزة معا، خاصة على مستوى الحياة اليومية والاقتصادية، لأنها تلقي معارضة من السياسة العليا<sup>(٩)</sup>. هذه المقاربة قادت كيميرلنغ إلى التساؤل عن الطبيعة الأيديولوجية للفرضية الاجتماعية الإسرائيلية السائدة التي تضع الحدود بين التجمعات انطلاقا من منهاج مسبق.<sup>(١٠)</sup>

لقد سعت الأحزاب العمالية الصهيونية إلى خلق مجتمع يكون مستقلا سياسيا واقتصاديا عن السكان العرب. وحتى يتهيأ لها ذلك، كان عليها أن تخضع الأسواق والاستثمارات الخاصة للتجار والرأسماليين لقوتها المنظمة

في دراستهما لتاريخ الشعب الفلسطيني، انتبه باروخ كيميرلنغ و جوثيل ميغدال<sup>(١١)</sup> إلى التدرج الداخلي للطبقات، ولكنهما لم يوضحا كيف قادت الصراعات الاقتصادية والسياسية داخل «التجمعات»، أو فرضت، استراتيجياتها القومية وتطور الصراع القومي. ومع أن كيميرلنغ يقترح أن يتم عزل التحليل عن الظروف التي يمكن أن ينقل فيها التعاون أو الصراع من مجال إلى آخر، إلا أنه يفعل ذلك داخل الإطار النظري المرتبط بكون «التجمعات» معطيات<sup>(١٢)</sup>.

هذه المقالة تجادل في أن مثل هذا التفسير مضلل: لا توجد مصالح اقتصادية «للمجموعة»، بمعنى أنه ليست هناك مصالح اقتصادية «يهودية» خالصة، كما أنه ليست هناك مصالح اقتصادية «عربية» خالصة. بين العمال اليهود وأصحاب المزارع مصالح

المدن كانت مختلطة، وكانوا جميعا يعملون عند أبواب عمل من اليهود أو العرب، أو الجهات الدولية أو البريطانية، في الصناعات المختلفة. وقد درس لوكمان و بيرنشتاين هذه الحالة في المدن المختلطة.

تستخدم بيرنشتاين النموذج البنيوي لسوق عمل منفصل تم تطويره من قبل بوناسيتش، ومع ذلك تضيف تعقيدات لحالات متنوعة في صناعات مختلفة، إلى جانب ملاحظات رب العمل، إضافة إلى العلاقات التنظيمية بين العمال اليهود والعرب. استراتيجية الفصل، التي خطط لها من قبل الحركة العمالية الصهيونية في المناطق الريفية، تم تطبيقها بطريقة أكثر تعقيدا، وأكثر مناورة في المدن المختلطة، بسبب ازدواجية المصالح الاقتصادية والقومية لدى العمال اليهود. ومن أجل قيادة العمالة اليهودية في المدن، وإقامة اقتصاد منفصل، كانت هناك ضرورة لبناء مؤسسات ومنظمات عمالية يهودية قوية، كما اقترح شاليف<sup>(١٦)</sup>

في عمله حول العلاقات بين العمال اليهود والعرب، اقترح زخاري لوكمان أن يتم التركيز على العلاقات المتبادلة بين العمال من أجل فهم البنية الاجتماعية لهوياتهم الجماعية<sup>(١٧)</sup> هذه المقالة تتفق مع وجهة نظر لوكمان في أن ملاحظة طبقات مختلفة داخل كلا المجتمعين، تعتبر أساسية للتوصل إلى تحليل أفضل للعلاقات اليهودية العربية، ولكنها ترفض المقاربة «العمالية التركيز». من أجل فهم البنية التاريخية للصراع القومي، يجب أن نحلل ليس العلاقات داخل مجموعة محددة فقط، ولكن أيضا النسيج المعقد للعلاقات بين مصالح الطبقات المختلفة في كلا المجتمعين القوميين، في علاقة كل واحد مع الآخر، وفي علاقتهما مع الدولة البريطانية المستعمرة<sup>(١٨)</sup> تركيز لوكمان على مستويات التعاون العالية نسبيا (كما في اتحاد عمال السكك الحديدية) وعلى موضوع التنسيق، سجل نقصا بعرضه حالة غير تمثيلية. بدلا من ذلك، علينا أن نعنى بعوامل بنيوية تشكل الصراع السياسي.

تحليلي للحالة الفريدة التي يمثلها إضراب المواصلات، بكل نجاحاته وإخفاقاته، يطرح الأسئلة النظرية التالية: كيف تستطيع وجهة نظر سياسية - اقتصادية أن تساعدنا في التوصل إلى فهم أعمق للعملية التاريخية التي حدثت في فترة الانتداب في فلسطين «أرض إسرائيل»؟ كيف يمكن تعريف المصالح الاقتصادية لمختلف

اقتصادية متعارضة، كما هو الحال بين أصحاب الأرض العرب والفلاحين. وفوق ذلك، فمن الممكن تعديل تعارض المصالح الاقتصادية هذا ليتحول إلى استراتيجيات سياسية بديلة من أجل بناء هوية قومية، ومقومات «جماعة».

طبقا للمقاربة المقترحة، وجدت بيرنشتاين أن مواقف الجماعات المختلفة تجاه الفصل الاقتصادي أو المزج معقدة ومتفاوتة:

« بينما كانت إقامة الحدود أكثر العمليات بروزا، إلا أنها لم تكن بالتأكيد مقبولة أو تحظى بالمشاركة من قبل الجميع. كانت قيل كل شيء، مشروع العمل اليهودي المنظم. النخبة الاقتصادية العربية لم تسع إلى فصل نفسها عن نمو الاقتصاد الذي يثيره الاستعمار اليهودي. ولم تكن النخبة الاقتصادية اليهودية أيضا معنية بالانفصال الكلي، لأنها كانت تستفيد من أشكال متنوعة من تبادل المصادر بين العرب واليهود... العمال العرب لم يكونوا يرغبون في إقامة الحدود. بالعكس من ذلك، خلق الاقتصاد الذي

يتوسع آمالا بفرص عمل جديدة<sup>(١٩)</sup>.

وبعكس القالب المعقد للتفاعل لدى بيرنشتاين، استمر غريشون شافير في تتبع مقاربة كيميرلنغ للمجتمع الاستيطاني، بالتركيز على المناطق الريفية. واقترح نظرية مركبة حول ميل العمال اليهود لإغلاق اقتصادهم<sup>(٢٠)</sup>. ويحلل

شافير العلاقات اليهودية العربية من خلال ثلاث

مجموعات: الموظفين اليهود، والعمال اليهود، والعمال العرب. وسيرا على خطى بوناسيتش<sup>(٢١)</sup> فإنه يفسر الصراع «القومي» بالاستناد إلى رغبة الملاك اليهود في استخدام العمال العرب الأقل تكلفة، والتنظيم ونضال العمالة اليهودية ضد الطرفين. رؤية شافير النظرية أرفع من أن تحلل الصراعات والاستراتيجيات في المناطق الريفية وفي الإنتاج الزراعي، في غياب دولة قوية.

هذه المقالة ستطرح ما يشير إلى أن المشكلة في المناطق الحضرية، التي تضم الطبقات الوسطى، اليهودية والعربية، إضافة إلى العمال المحترفين والطبقة البرجوازية، ممن يخضعون لحكومة الاستعمار البريطاني، التي تمثل رب عمل في بعض الأوقات، كل ذلك يقع خارج مجال تحليل شافير البنيوي. وفي حالات كهذه، من المستحيل فهم العمالة اليهودية بمعزل عن العمالة العربية، لأن

بكل نجاحاته وإخفاقاته، يطرح الأسئلة النظرية التالية: كيف تستطيع وجهة نظر سياسية - اقتصادية أن تساعدنا في التوصل إلى فهم أعمق للعملية التاريخية التي حدثت في فترة الانتداب في فلسطين «أرض إسرائيل»؟

عدد الموظفين اليهود والعرب في وسائل المواصلات الآلية كان متساويا تقريبا. معظم المركبات كانت مملوكة لسائقين، نطلق عليهم اسم «الأفراد»، خلال الإضراب. وكانت هناك شركات عربية كبيرة تملك مركبات حديثة، وهذه المؤسسات كانت أساسا تنقل السياح من مصر إلى لبنان وسورية، مستفيدة من الموقع الاستراتيجي لفلسطين. جرت محاولات بين اليهود لإبطال المنافسة فيما بينهم، تمخضت عن إنشاء عدد من «الحلقات» التي تهدف إلى تنظيم خطوط المواصلات

من مصر إلى لبنان وسورية، مستفيدة من الموقع الاستراتيجي لفلسطين. جرت محاولات بين اليهود لإبطال المنافسة فيما بينهم، تمخضت عن إنشاء عدد من «الحلقات» التي تهدف إلى تنظيم خطوط المواصلات، وعدد من التعاونيات التي تقدم الدعم المادي لأعضائها ( بما يشبه التجربة في القطاع الزراعي). مع ذلك، وبعكس القطاع الزراعي، لم تنضم إلى هذه التعاونيات إلا أقلية من السائقين اليهود حتى العام ١٩٣١، بينما تعرضت تلك التعاونيات للانقسام.

حكومة الانتداب البريطاني، بسبب قلقها من نمو قطاع المواصلات وما ينتج عنه من تخريب لتمويل السكك الحديدية، حاولت أن تحد من النمو بفرض عدد من الضرائب التي شكلت عبئا على السائقين، كان من بينها رخصة قيادة سنوية، وضريبة وقود (وفرت للحكومة دخلا ضريبيا سنويا قدره ١٥٠٠٠٠ جنيه) وضريبة العجلات<sup>(٢٠)</sup>.

هذه السياسة الضريبية أدت إلى تنافس حاد بين النقل المحلي ونقل البلدان المجاورة ( مثل سورية ولبنان ومصر والعراق) حيث سعر الوقود نصف سعره في فلسطين، والرخصة تمنح دون رسوم، وسعر العجلات أقل<sup>(٢١)</sup>، التنافس خلق مشكلة للمركبات التي تعمل مع السياح في الأساس، أي للمؤسسات العربية الكبرى.

عدد من التطورات التي سبقت الإضراب مباشرة ساهم في جعل حالة السائقين أسوأ. من هذه التطورات زيادة سعر الوقود، والأوامر الإجبارية بتثبيت لوحات وأبواق جديدة مصنوعة في إنكلترا، والتشريع الخاص بالإشراف على المواصلات، الذي سهل على الحكومة أن تقوم بجلب السائقين إلى محاكمة عاجلة؛ ثم اقتراب الموعد النهائي الثاني لدفع البدل العالي لرخصة السيارة ( ١

المجموعات اليهودية والعربية؟ كيف تحولت هذه المصالح الاقتصادية إلى استراتيجيات تنافس سياسي يهدف إلى البناء القومي، أي إلى علاقات قوة وسيطرة بين اليهود والعرب وسط مجتمعاتهم، ومع سلطات الانتداب؟ العمل المشترك الذي قامت به شركات الحافلات والشاحنات، سواء أ صنفت كمنظمات تعاونية أو كسائقين خاصين يعرض أمامنا « فلتة لسان» في المجرى «الطبيعي» للصراع القومي.

## التطور النهائي لإضراب السائقين

### ١- الدولة البريطانية الاستعمارية: المواصلات والبنى التحتية

#### والمصالح

بذلت جهود كبيرة من قبل السلطات البريطانية، منذ بداية الانتداب على فلسطين العام ١٩١٨ من أجل تطوير شبكة الطرق في البلاد بما يتناسب مع تطور قطاع المواصلات الآلية. هذا التسارع في التطوير الاقتصادي كانت له نتيجتان أساسيتان: الأولى هي التنافس الحاد بين مالكي السيارات حول نقل المواد التجارية والركاب، والثانية هي التنافس المشابه بين أصحاب السيارات والسكك الحديدية. وكنتيجة لصغر حجم البلاد، أصبحت الأخيرة عبئا على الخزينة البريطانية. صعد العجز في شركة السكك الحديدية المملوكة للدولة العام ١٩٣١ إلى ٧٢٠٠٠ جنيه فلسطيني، وجعلت ميزانية حكومة الانتداب مدينة بمبلغ ٤٣٢٥٠ جنيها فلسطينيا<sup>(١٩)</sup>.

عدد الموظفين اليهود والعرب في وسائل المواصلات الآلية كان متساويا تقريبا. معظم المركبات كانت مملوكة لسائقين، نطلق عليهم اسم «الأفراد»، خلال الإضراب. وكانت هناك شركات عربية كبيرة تملك مركبات حديثة؛ وهذه المؤسسات كانت أساسا تنقل السياح

انزعجت القيادة العمالية الصهيونية من حقيقة أن السائقين كانوا كثيرا ما يتخذون القرارات دون عقد اجتماع يهودي منفصل. وكان الهستدروت يطلب باستمرار تعاوننا يهوديا قبل الاجتماعات مع العرب ويصر على التضامن اليهودي خلال الاجتماعات، ولكنه فشل باستمرار في فرض «نظامه القومي»<sup>(٢٨)</sup> ويعود التعاون العربي اليهودي في معظمه إلى رئيس اللجنة الموحدة، الدجاني، الذي كان يحظى باحترام كبير من اليهود والعرب،

إلى مالكي السيارات الخاصة بأن يتوقفوا عن السفر كإشارة تضامن مع نضالهم<sup>(٢٤)</sup>

كان رد فعل الهستدروت أول الأمر هو معارضة الإضراب، ما أثار الخوف لدى قادته من حدوث صدامات يهودية - عربية أو أية نتائج سياسية أخرى غير مرغوب فيها.<sup>(٢٥)</sup> ومع أن اللجنة التنفيذية للهستدروت والتعاونيات وجدت صعوبات في إقناع السائقين اليهود برفض الإضراب، إلا أن قواهم دعمت من خلال إعلان بريطاني عن تأجيل الموعد النهائي لدفع ضريبة الرخصة لمدة شهر، إضافة إلى قرار شركات النفط أن تخفض أسعارها.<sup>(٢٦)</sup>

تم إشغال ذلك الشهر كاملا باستعدادات السائقين، من الاجتماعات إلى كسب تضامن الجمهور مع الإضراب. في الوقت نفسه، أجرى الهستدروت انتخابات بين السائقين اليهود، فاختاروا لجنة من ١٦ ممثلا. كنتيجة لذلك، تم تقاسم التمثيل في التنظيم العربي - اليهودي للسائقين، حسب طلب الهستدروت<sup>(٢٧)</sup> وبالرغم من هذا التكافؤ، ظلت القيادة العمالية الصهيونية خلال فترة النضال تشكو من أن اليهود ليس لديهم وضع موحد، وكنتيجة لذلك تم إضعافهم أمام العرب. وفوق ذلك، انزعجت القيادة العمالية الصهيونية من حقيقة أن السائقين كانوا كثيرا ما يتخذون القرارات دون عقد اجتماع يهودي منفصل. وكان الهستدروت يطلب باستمرار تعاوننا يهوديا قبل الاجتماعات مع العرب ويصر على التضامن اليهودي خلال الاجتماعات، ولكنه فشل باستمرار في فرض «نظامه القومي»<sup>(٢٨)</sup> ويعود التعاون العربي اليهودي في معظمه إلى رئيس اللجنة الموحدة، الدجاني، الذي كان يحظى باحترام كبير من اليهود والعرب، والذي انتخب رئيسا للتنظيم الموحد بأغلبية كبيرة<sup>(٢٩)</sup> عدد كبير من المنظمات الصهيونية، بما فيها مؤسسات «قومية» مثل

تموز ١٩٣١). تأجيل هذا الموعد حفز نضال السائقين ضد الحكومة خلال الأشهر الستة التالية. الموعد النهائي أثر في الجميع، وخصوصا أصحاب السيارات الصغيرة، السائقين «الأفراد».

### ب- التنظيم المشترك للمالكي المركبات من اليهود والعرب

الخطوات التنظيمية الأولى جاءت من أصحاب المؤسسات العربية الكبيرة. مع نهاية العام ١٩٣٠ أسسوا اتحاد مالكي السيارات والسائقين في القدس، وكلفوا محاميا عربيا شابا، هو حسن صدقي الدجاني، بمتابعة قضاياهم ضد الحكومة البريطانية وشركات الوقود. قام الدجاني بإرسال رسالتين إلى الحكومة في كانون الأول ١٩٣٠ يطلب تحديد أعداد المركبات وتخفيض الضرائب والرسوم على الدوايب والوقود. كمافاوض شركات الوقود حول اتفاقية على أسعار أدنى. لكن حسن الدجاني لم ينجح في مفاوضاته، ومع حلول حزيران ١٩٣١ قرر اتحاد السائقين العرب أن يخوض نضالا مفتوحا. وتوجه السائقون العرب إلى أقرانهم اليهود، واقترحوا تنظيم إضراب عام مشترك.<sup>(٣٢)</sup>

قبلت غالبية السائقين اليهود الاقتراح فورا. القلة التي لم تقبل كانت من أعضاء التعاونيات التي مالت إلى تجنب التنظيم والإضراب عموما، ربما بسبب حالتها الاقتصادية المدعومة، والأكثر راحة. في المرحلة الأولى لتشكيل لجنة الإضراب، لم يشكل السائقون اليهود إطار عمل منفصل، كما أنهم لم ينسقوا دعوة لجنة الإضراب إلى الإضراب في الأول من تموز ١٩٣١ مع الهستدروت أو التعاونيات<sup>(٣٣)</sup> لجنة الإضراب كانت تدار بمشاركة العرب واليهود، وطالبت بإلغاء ضريبة الرخصة وتخفيض سعر الوقود والدوايب بنسبة ٥٠٪، وتعديل قانون السير الجديد. وقد حمل إعلان اللجنة دعوة

البريطانية، إلى أن الوكالة اليهودية لا تستطيع أن تفهم كيف يقومون بتشكيل لجنة تحقيق ثم يرفضون تنفيذ توصياتها<sup>(٣٨)</sup> الصحف العبرية والعربية ذكرت أن الإضراب كان شاملاً؛ فلم تسر أية مركبة على طرق البلاد، التي امتلأت فوراً بالحمير والعربات التي تجرها الخيول. وسرعان ما أخذ الإضراب يضر بالتجارة، وبالصناعات الصغيرة والاستيراد والتصدير، وكان تأثيره أكبر في المدن غير المرتبطة بالسكك الحديدية (بئر السبع، خان يونس، غزة) وتسبب في ارتفاع مفاجئ في الأسعار، وفي انخفاض في قيمة الجنيه الفلسطيني<sup>(٣٩)</sup> ومع الرابع من تشرين الثاني، دعا اتحاد الحرفيين اليهود الوكالة اليهودية للضغط على سلطات الانتداب لتسوية الإضراب بأسرع ما يمكن<sup>(٤٠)</sup> غرفتا التجارة العربية واليهودية، وأصحاب المزارع اليهود، وملاك الفنادق أصدروا تصريحات ضاغطة تشير إلى أن الإضراب يسبب لهم الكثير من

لم يكن موقف التجار اليهود مفهوماً؛ هل كان لديهم ميل للمشاركة في الإضراب، أم كانوا يؤيدون رئيسهم. على أية حال، فإن استعداد التجار اليهود للإضراب لم يوضع على محك التجربة،

الأذى، وتطالب البريطانيين بتنفيذ توصيات لجنة التحقيق. ولم تشك أي من هذه التصريحات قط بعدالة نضال السائقين<sup>(٤١)</sup>. أصحاب بيارات الحمضيات كانوا أكثر من تأثر بسبب الإضراب، لأن المحصول كان قد نضج، ولم يكونوا قادرين على إيصاله إلى موانئ التصدير. في هذه اللحظة الحرجة، حدث تهديد بتوسيع الإضراب، باشتراك التجار فيه،

بعد أن قرروا الإضراب لثلاثة أيام تضامناً مع السائقين. بذلك تحول الأمر إلى مزيد من التوتر: معظم التجار المضربين كانوا من العرب، بينما دان تصرفهم رئيس غرفة التجارة اليهودية. لم يكن موقف التجار اليهود مفهوماً؛ هل كان لديهم ميل للمشاركة في الإضراب، أم كانوا يؤيدون رئيسهم. على أية حال، فإن استعداد التجار اليهود للإضراب لم يوضع على محك التجربة، لأن الحكومة تصرفت فوراً تجاه إضراب التجار، وأعلنت مجدداً عن تأجيل الموعد النهائي لدفع ضريبة الرخصة شهراً آخر. إعلان الحكومة دفع رئيس اتحاد السائقين، الدجاني، لإقناع التجار العرب بوقف إضرابهم التضامني. ونجح الدجاني بعد ذلك، مع الهستدروت، وغرفتي التجارة العربية واليهودية، في إقناع السائقين بوقف الإضراب العام، متوقعين حلاً سلمياً وتفاوضياً من خلال لجنة

الوكالة اليهودية، ضغطت على السائقين اليهود كي يسيروا على خطى الهستدروت ويلتزموا بتوجيهاته. وحتى «تنوفا» (تعاونية تسويق منتجات الألبان) شاركت في الجهد من أجل ضبط السائقين اليهود، موضحة أن الإضراب سيكلفها خسائر مادية كبيرة<sup>(٤٢)</sup> لكن القوة الحقيقية التي كانت تقود الصراع على الأرض هي غرفتا التجارة اليهودية والعربية.<sup>(٤٣)</sup>

خلال شهر التأميل، فشلت تصريحات سلطات الانتداب في الوفاء بمطالب السائقين<sup>(٤٤)</sup> غرفتا التجارة اقترحتا التوسط في النزاع، واقترحتا تشكيل لجنة تحقيق لبحث الأوضاع الاقتصادية في قطاع المواصلات. واقترحتا أن تكون اللجنة ثلاثية مكونة من ممثلي الحكومة، وممثلي الغرفتين، ووفد من لجنة إضراب السائقين. قبلت الحكومة الاقتراح، وأعلنت تأجيل الموعد النهائي لضريبة الرخصة. (٢٣) وفي اجتماع عام حضره ممثلون من عدة مناطق، وافق السائقون على الاشتراك في لجنة التحقيق، ولكنهم قرروا الإضراب لمدة ٢٤ ساعة، وحددوا موعداً نهائياً تنهي فيه اللجنة أعمالها، هو التاسع من أيلول ١٩٣١<sup>(٤٥)</sup>.

### ج. تفجر الإضراب العام

أنهت لجنة التحقيق مهمتها مع منتصف تشرين الأول. توصيات اللجنة، التي تضمنت إلغاء ضريبة الرخصة، تحولت إلى تسوية مع حكومة الانتداب. مع ذلك فإن الحكومة لم تقبل مقترحات اللجنة فوراً؛ وطلبت أن يدفع السائقون ضريبة رخصتهم عن النصف الثاني لسنة ١٩٣١ فوراً، ووعدت بأن تهتم بتنفيذ التوصيات مع الأول من كانون الثاني ١٩٣٢<sup>(٤٦)</sup>.

كرد على قرارات الحكومة، عقد اجتماع عام حضره جميع السائقين، قرر إعلان إضراب عام، والتوجه إلى الجمهور للمساندة<sup>(٤٧)</sup> وتشير تقارير الصحف إلى أن السائقين تمتعوا بدعم واسع من الجمهور، بين العرب واليهود، تمثل بالتبرعات المالية والطعام والدواء للمضربين، وبالدعم القانوني وبالإضرابات التضامنية. وفوق ذلك، لم تكن هناك أية مظاهر للعداء أو العنف ضد المضربين.<sup>(٤٨)</sup> حتى القيادة العمالية الصهيونية غيرت موقفها ودعمت الإضراب. على سبيل المثال، نوه حاييم أرلوزوروف - عضو «الماباي» الذي يتأسس اللجنة السياسية للوكالة اليهودية - خلال اجتماع مع الحكومة

تجارية بخطوات أبطأ<sup>(٤٦)</sup> مع حلول كانون الثاني ١٩٣٢، كان الدجاني قد شعر بالإحباط، وفقد الأمل في التوصل إلى اتفاق مع اليهود، وكان قد رسم خطة تقضي بخلق اتحادات تجارية عربية بالتعاون مع الهستدروت، بحيث تتلقى الاتحادات العربية خدمات الهستدروت، مثل «صناديق الصحة»<sup>(٤٧)</sup> كانت خطة الدجاني تهدف إلى تسوية بين الطرفين، تركز على الاهتمام اليهودي بأن يبقى الاتحاد بعيدا عن السياسة<sup>(٤٨)</sup> وهكذا فإن الدجاني قد استسلم للطلب اليهودي بأن يحجم التعاون العربي اليهودي عن المواجهة مع سلطات الانتداب، في تناقض مباشر مع موقف تحدي الحكومة الذي اتخذته إضراب السائقين المشترك.

وفي موازاة مفاوضات أزلوزوروف، أقدم الهستدروت على سلسلة من النشاطات، بعد الإضراب مباشرة، كلها تعارض بوضوح خطط الدجاني التعاونية. خطوة الهستدروت الأولى كانت تهدف إلى توحيد السائقين اليهود، بتنظيمهم في تجمعات تعاونية، وفصلهم بذلك عن السائقين العرب. الخلاف بين السائقين اليهود أنفسهم انتهى العام ١٩٣٢ بتأسيس التعاونية اليهودية الكبيرة للسائقين «إيغيد».

ولمزيد من السخرية، ورغم نجاح تنظيم سائقي السيارات ١٩٣١، فإن السائقين العرب واليهود واجه أحدهم الآخر كخصم خلال الإضراب العام سنة ١٩٣٦، قاد السائقون العرب الإضراب الذي أدى إلى الثورة العربية الفلسطينية، بينما وقف السائقون اليهود في مقدمة الجبهة ليضمنوا سلاسة نظام المواصلات وتواصل عمله. وتفسير هذا التناقض الواضح يعود كليا إلى فهم تدهور العلاقات اليهودية العربية في فلسطين نحو حرب أهلية إثنية.

## تحليل العلاقات اليهودية العربية على ضوء

### أحداث ١٩٣١

#### أ- صلة الاقتصاد السياسي

إحدى المساهمات الأساسية لعلم الاجتماع التاريخي تكون بتقديم إعادة تفسير للأحداث، مع الاستفادة من الفاصل الزمني عن الأهداف والمصالح والمفاهيم الخاصة بالعناصر التي شكلت «معنى» الماضي. وأهم نقطة في تحليلنا هي أن نعرّف طبيعة النضال في إضراب السائقين. «دافار»<sup>(٤٩)</sup> جريدة الهستدروت الرسمية، استخدمت تعبير «العمال» عند الحديث عن سائقي السيارات، وكتبت

#### د. أقول لجنة الإضراب العربية اليهودية المشتركة

حصل الإضراب على الكثير من الإعجاب بعد أن توقف، بينما نظر إليه كثيرون باعتباره أهم حدث في التعاون بين العرب واليهود تشهده البلاد على الإطلاق<sup>(٤٣)</sup> وعلى ضوء ذلك النجاح، يبدو غريبا أن اللجنة المشتركة لم تستمر في عملها. المطالب الفورية للسائقين تم منحها دون ضجة بعد شهر، عندما أعلنت حكومة الانتداب أن تكلفة الرخصة السنوية ستخفض كثيرا. النضال المشترك انتهى فجأة وتم نسيانه بسرعة من المؤسسات القومية، ومن قبل المؤرخين. بعد انتهاء الإضراب، تبنى القادة العرب واليهود أساليب عمل مختلفة. بعد أقل من أسبوع من نهاية الإضراب، اقترح الدجاني على أزلوزوروف أن يتم تأسيس حزب عربي من الحرفيين من

أصحاب العمل الخاص والتجار، بالتعاون مع منظمات العمل اليهودية.<sup>(٤٤)</sup> بعد بضعة أيام، كتب أزلوزوروف رسالة يصف فيها بدهشة تطور العلاقات اليهودية العربية. وكتب أن العقبة الأساسية هي نقص الموارد المالية:

«هذا ظرف استثنائي في تطور الشؤون العربية... وإذا لم نسمح بالتفكك بعدم الاستعمال، فقد يصبح بطريقة ما نقطة تحول

في تطور العلاقات العربية اليهودية... ونستطيع، خلال فترة قصيرة نسبيا، أن ننشئ شبكة من العلاقات اليومية بن مستوطناتنا والقرى العربية التي تحيط بها، عبر طريق نادي السكك الحديدية المشترك، والعمل الموحد لسائقي السيارات خلال الشهور الأخيرة، وحول لجنة التحقيق التي شكلتها الحكومة. ولست أريد التوسع في وصف احتمالات أخرى، تبدو واضحة بقوة إلى حد أنني أكاد ألسها بيدي كل يوم...»<sup>(٤٥)</sup>.

وفي اجتماع عقد في كانون الأول ١٩٣١ بين الدجاني ومجموعة من قادة «الماباي» برئاسة أزلوزوروف، بات واضحا أن الطرفين لم يتفقا على طريقة التنظيم والتعاون، ولا على محتوياته. كان الدجاني معنيا بالتشكيل السريع لحزب سياسي يستند على الاتحادات المهنية، بينما كان قادة «الماباي» يتحدثون عن تشكيل اتحادات

بعد الإضراب مباشرة، كلها تعارض بوضوح خطط الدجاني التعاونية. خطوة الهستدروت الأولى كانت تهدف إلى توحيد السائقين اليهود، بتنظيمهم في تجمعات تعاونية، وفصلهم بذلك عن السائقين العرب.



احتمال وجود تنظيم يهودي عربي مشترك لم يكن محصورا في السائقين؛ كان أيضا مناسبا لغرفتي التجارة في الوسطين. هذا الاحتمال يقوم على المصالح المشتركة لكل التجار في مواجهة الحكومة. من هذا المنطلق، كان جميع السائقين، وجميع التجار، معنيين بإقامة مستوى من التعاون، عنايتهم بالتفاوض مع الحكومة،

معنيين بإقامة مستوى من التعاون، عنايتهم بالتفاوض مع الحكومة، التي تخدم المصالح العامة للتجار بتوفير البنى التحتية والانتظام لنشاطاتهم. والحكومة، من ناحيتها، تبحث عن توفير بيئة مفيدة لنشاطات التجار، تزيد من أرباحهم، ومن الدخل الضريبي لنفسها. وفي حالة السائقين، كانت هناك مصلحة إضافية: كل السائقين يبحثون عن تدخل للحكومة في تنظيم خطوط المواصلات، من أجل تقليل حالات التنافس فيما بينهم.

أحداث تنظيم إضراب السائقين تؤكد الحاجة إلى فهم الحدود بين المصالح الاقتصادية للتجار والمزارعين والبرجوازية الصناعية وأصحاب العمل الخاص والعمال بأجر، من أجل تحليل تطور العلاقات اليهودية العربية في فلسطين. العلاقات لها قبول وتأثير مختلفين لدى مجمل الجماعات الاقتصادية ونوعية التطبيقات السياسية في كل جماعة.

داخل المجتمع العربي، كانت عوامل طبقية مختلفة تتأثر بأشكال مختلفة بالهجرة اليهودية والتطوير الاقتصادي في البلاد. بعض الجماعات، مثل التجار وملوك الأراضي والبيوت والمحامين وشركات النقل الآلي وأصحاب الفنادق وغيرهم استفادوا اقتصاديا من رأس المال المتدفق والتطور الاقتصادي الناتج عن الهجرة اليهودية إلى فلسطين.

كذلك فإن «الوسط» اليهودي يجب أن يحلل من منطلق وجود عوامل طبقية مختلفة. العمال المهاجرون غير المهرة تضرروا بسبب منافسة العمال العرب الذين كانوا يتسببون في انخفاض الأجر، أو في طرد العمال اليهود كليا من سوق العمل<sup>(٩)</sup> وهكذا يمكن القول إن نموذج التضامن لدى «المجتمعين القوميين»، والاستراتيجيات السياسية كانت تتشكل من تباين التأثير بالحوار

عن «التضامن الطبقي في مهنة السياقة». لكن سائقي الحافلات والشاحنات لم يكونوا بالتأكيد «عمالا» وإضرابهم لم يكن نضال طبقة عاملة. بالعكس من ذلك، كان معظمهم يعمل لنفسه، لأنه يملك مركبة أو أكثر. عدد السائقين بأجر كان قليلا، ومواضيع الأجور أو ظروف العمل لم تكن جزءا من نضال العمال العام ١٩٣١، مطالب العمال كانت مطابقة لما يطالب به التجار ومقدمو الخدمات في صراع مع الحكومة؛ ولم تكن مطالب من النمط الذي يرفعه العاملون بأجر على أصحاب عملهم. معظم السائقين كانوا يعملون لأنفسهم؛ كانوا يبيعون خدمات خاصة للتجار ولأصحاب المنتجات الزراعية والصناعية، وكذلك للركاب والسياح.

الحالة الفريدة لسائقي السيارات داخل البنية التحتية التي أقامتها الحكومة البريطانية جعلت منهم عاملا استراتيجيا. كان لهم دور أساسي في تطور التجارة والصناعة، وكانوا على اتصال مباشر بكل قطاعات السكان في كل مناطق البلاد. تعارض المصالح بين السائقين وحكومة الانتداب (التي سعت إلى حماية شركة السكن الحديدية)، وحاجة الحكومة إلى تدخل لتوحيد خطوط المواصلات، سحب السائقين إلى طليعة النضال داخل الوسطين الحضريين، اليهودي والعربي، ضد حكومة الانتداب البريطاني. المشاكل الاقتصادية للسائقين تسببت في صعوبات للنقل وتوزيع المنتجات، والتعاطف الواسع للجماهير مع السائقين خلال الإضراب، يشير إلى أن معظم السكان أيدوا مطلب تحسين خدمات النقل.

احتمال وجود تنظيم يهودي عربي مشترك لم يكن محصورا في السائقين؛ كان أيضا مناسبا لغرفتي التجارة في الوسطين. هذا الاحتمال يقوم على المصالح المشتركة لكل التجار في مواجهة الحكومة. من هذا المنطلق، كان جميع السائقين، وجميع التجار،

أصحاب المركبات العرب وسائقو السيارات كانوا قطاعا من البرجوازية العربية الحضرية التي استفادت أكثر من غيرها من تطور الاقتصاد واستثمارات الحكومة واستيراد المركبات وإنشاء الطرق ونمو التجارة والأسواق. لقد شكلوا حالة فريدة في المجتمع العربي، ساعدتهم على حشد الدعم من كل القطاع الحضري في إضراب ١٩٣٦، ثم في الإضراب العام ١٩٣٦، الذي أطلق شرارة ثلاث سنوات من الثورة الفلسطينية ضد البريطانيين.

من الاستثمارات البريطانية. بين العرب كانت هناك جماعات تمر بعملية «التحديث»، والطبقات الصاعدة استفادت من الاستثمارات الحكومية في التطوير، ومن نمو الاقتصاد اليهودي. هذا القطاع العربي كان مكونا أساسا من تجار المدن وحرفيين لهم أعمالهم الخاصة.<sup>(٥٤)</sup> عمال الريف العرب، من ناحية أخرى، نادرا ما استفادوا من الاستثمارات اليهودية والبريطانية: فمع أن الأسواق كانت تنمو، كذلك كان التنافس مع منتجات الزراعة اليهودية والعمل اليهودي المدعوم.

باختصار، يستطيع التحليل السياسي الاقتصادي أن يزعّم أنه، على المستوى الاقتصادي، كان التفاعل اليهودي العربي في السوق مفيدا للتجار وأصحاب الأراضي وأرباب العمل في الجهتين، وضارا للعمال العرب واليهود. وجهة النظر هذه تقدم فهما أفضل للبنية السياسية للصراع العربي اليهودي. القواعد الطبقيّة لبناء الأحزاب القومية المختلفة والمؤسسات كانت تملك قدرات واضحة لبناء هويتها القومية الخاصة، ولتنظيم التعبئة السياسية: بين اليهود، كانت القوة السياسية التي تقود هي الحركة العمالية، بينما عند العرب جاءت النخبة القومية من بين التجار وأصحاب المهن وملاك الأراضي الذين يعيشون في المدن. هذا الفرق كان لها تأثير جذري على التطور النهائي «للصراع القومي»<sup>(٥٥)</sup>.

### ب- الوضع الاستراتيجي للمواصلات

أصحاب المركبات العرب وسائقو السيارات كانوا قطاعا من البرجوازية العربية الحضرية التي استفادت أكثر من غيرها من تطور الاقتصاد واستثمارات الحكومة واستيراد المركبات وإنشاء الطرق ونمو التجارة والأسواق. لقد شكلوا حالة فريدة في المجتمع

الاقتصادي غير المنتظم بين اليهود والعرب حول مختلف العوامل الطبقيّة. وهكذا، بينما استفاد التجار العرب من الدمج الاقتصادي، تضرر العمال اليهود كثيرا، من ناحية الحصول على العمل ورفع مستوى الأجور، ومن ناحية القدرة على تشكيل اتحادات تجارية<sup>(٥٦)</sup>

فوق ذلك، كانت هناك فروقات واضحة بين العمال الريفيين اليهود، والعمال الحضريين: عمال الحضر قادوا نضالات مشتركة مع قوة العمل العربية الماهرة في المدن، بينما كان العرب واليهود في حالة تنافس شاملة في المستوطنات الريفية حول عدد قليل من المهن التي لا تحتاج إلى مهارات. في هذا الخصوص، من المهم التأكيد على أن هذا التنافس لم يضر بالعمال اليهود وحدهم. كانت أكبر الضربات في الواقع من حظ العمال العرب، (بما في ذلك تدفق عمال من سورية ومصر) الذين كان التنافس بينهم حادا لدرجة أنهم لم يستطيعوا تنظيم أنفسهم بالمرّة من أجل حماية مصالحهم.

ومن المفيد أيضا بحث النشاط الاقتصادي لحكومة الاستعمار البريطاني من منظور سياسي اقتصادي. العام ١٩٣٦، عندما أعاد النظام الاستعماري النظر في سياسته تجاه الهجرة اليهودية، كُتبت تقارير اقتصادية كثيرة تفيد بأن دخل الحكومة ازداد كثيرا نتيجة لتطوير القطاع الحديث<sup>(٥٧)</sup> ضمن بحثه حول السياسات البريطانية في ذلك الوقت، يشير غروس إلى أنه كانت هناك مصالح اقتصادية يهودية - بريطانية مشتركة، لها أهميتها، وإلى أن الاستثمارات البريطانية ساهمت في نمو القطاع الحديث.<sup>(٥٨)</sup> ومع أن هذه المقولة صحيحة، إلا أنها غير دقيقة في قصر «القطاع الحديث» على اليهود فقط. القطاع اليهودي لم يكن وحده المستفيد

ذاكرة المجتمع اليهودي، وكان خطر مشابه يحوم فوق «مهنة السياقة».

ومع أن السائقين اليهود والعرب كانوا يواجهون مجموعة متشابهة من المشاكل، تسببت فيها الحالة الاقتصادية العامة الصعبة، والصراع مع الحكومة البريطانية، إلا أن كل مجموعة كانت تسعى للحصول على نتائج مختلفة من الإضراب. السائقون اليهود أرادوا تدخلا حكوميا يحد من عدد الرخص التي تمنح للسائقين ويوزع خطوط الطرق، بينما أراد السائقون العرب تخفيض سعر الوقود ليتناسب مع سعره في البلدان المجاورة<sup>(٥٧)</sup> هذه الأهداف المختلفة عكست عدم تشابه الظروف التي يواجهها كل من المجتمعين.

أ- التجار الفلسطينيين تضرروا كثيرا من التطور الاقتصادي السريع في البلدان المجاورة مثل سورية ومصر والعراق. التحدي الاقتصادي الإقليمي تعمق بسبب الصعوبات التي يواجهونها كنتيجة

لسياسات حكومة الانتداب ( وكان واضحا أنه في أكثر القطاعات تقدما، قطاع النقل السياحي، كانت هناك منافسة مباشرة من قبل المؤسسات السورية والمصرية).

ب- اليهود في فلسطين الانتدابية كانوا قلقين على مصير أصدقائهم وأقاربهم في أوروبا. يهود أوروبا، تحت ضغط من تنامي اللاسامية والاضطهاد، كان من المتوقع أن

يبدأوا الوصول «كمجاميع» إلى فلسطين الانتدابية في أية لحظة. كان السائقون قلقين من أن الموجة القادمة من مهاجري البرجوازية الصغيرة ستكون ضمنها أعداد كبيرة من الأفراد الذين يملكون من المال ما يكفي فقط لشراء السيارات والالتحاق بصناعة النقل، مضيفين إلى التنافس الحاد القائم تنافسا يهوديا داخليا بين السائقين.

كان التعبير عن الفروق يتم أيضا من خلال الأهداف السياسية المختلفة للنخب السائدة في كل مجتمع، أي البرجوازية العربية الحضرية والمؤسسة العمالية الصهيونية. استعداد التجار العرب للمشاركة في إضراب السائقين كان مصدر قلق لدى المؤسسة العمالية الصهيونية. تحفز التجار للفعل في هذه الحالة كان أعظم من حماسهم السابقة للاستجابة لنداءات الهيئة العربية العليا

العربي، ساعدتهم على حشد الدعم من كل القطاع الحضري في إضراب ١٩٣١، ثم في الإضراب العام ١٩٣٦، الذي أطلق شرارة ثلاث سنوات من الثورة الفلسطينية ضد البريطانيين.<sup>(٥٨)</sup>

مع العام ١٩٣١ بلغ أصحاب المركبات اليهود والعرب مستويات مختلفة من التطور؛ وبالعكس معظم القطاعات الاقتصادية، كان العرب في أعمال النقل أكثر تطورا و«حداثة» من أقرانهم اليهود. امتلك العرب مركبات حديثة، وعملوا في السياحة، وامتلكوا مؤسسات نقل كبيرة، وتعاملوا مع مصادر تمويل أكثر مما لدى اليهود. أصحاب المركبات العرب، يبادرون بأنفسهم، كانوا السابقين إلى التنظيم، ثم إلى المبادرة بالاتصالات مع السائقين اليهود. إضافة إلى ذلك، كانوا قادرين على الإضراب دون الخوف من ضرر يصعب إصلاحه، كما كانت لديهم مصادر لدعمهم في الأوقات الصعبة.

كان الإضراب مرحلة جديدة داخل هدف شركات النقل الكبيرة أن تقود الصناعة في فلسطين. السائقون العرب «الأفراد» قبلوا قيادة الشركات الكبيرة، بالرغم من تميز نضالهم خلال الإضراب نفسه، وشكهم المشروع في أن المؤسسات الكبيرة كانت مستعدة لعقد صفقة مع السائقين اليهود والحكومة البريطانية على حسابهم. وقد تحققت مخاوفهم، فبعد سنة من نهاية الإضراب، تسارع الاتجاه إلى الاحتكار، وحدث تقليص كبير في عدد الرخص المخصصة للسائقين «الأفراد».

السائقون اليهود، من ناحية أخرى، كانوا «أفرادا» في معظمهم. بعضهم سعى إلى التنظيم قبل الإضراب، فأسسوا جماعات صغيرة بحصص متساوية تشترك في ملكية سيارة واحدة، أو قلدوا العمال الزراعيين اليهود بتأسيس تعاونيات مدعومة من الهستدروت. مع ذلك، فإن مستوى التنظيم المنخفض عكس نقص مصادر التمويل لدى السائقين اليهود. معظم السائقين كانوا مهاجرين وصلوا مع قليل من المال اشتروا به سيارة وساقوها طلبا للعيش. إضافة إلى ذلك، فإن التنافس بين السائقين اليهود كان قاسيا. نتيجة لذلك كان السائقون اليهود مجموعة هامشية داخل «الوسط اليهودي» الشديد التنظيم. تجربة ١٩٢٤-٥ مع موجة هجرة البرجوازية البولندية الصغيرة أثبتت أن التنافس الحاد بين عدد كبير من التجار المنهكين ماديا تقود إلى أزمة، وإلى انهيار اقتصادي، وأخيرا إلى الهجرة. الأزمة الاقتصادية الكبرى العام ١٩٣٦ كانت ما تزال حية في

الداعية إلى النضال ضد الوجود اليهودي عن طريق الإضرابات التجارية والمظاهرات والمقاطعة الاقتصادية. المؤسسة العمالية الصهيونية أقلقها أن يصبح الاستعداد الجديد للتجار للمشاركة في عمل جماعي نوعا من التعبئة السياسية<sup>(٤٨)</sup>.

### مع ذلك فإن تسييس الإضراب لم يكن حتميا:

أولا، فلو أن التجار اليهود انضموا إلى الإضراب أيضا، لصعد احتمال أن يتحول إلى صراع «مجتمع مدني» يهودي عربي ضد حكومة الانتداب. بكلمات أخرى، كان هناك خوف كامن من أن يتحول الإضراب إلى شكل معروف من أنواع صراع المجتمع المدني ضد الاستعمار، هو الصراع ضد الضرائب التي تفرضها حكومة استعمارية. مثل هذه الانتفاضة كانت ستتناقض مباشرة مع أهداف القيادة العمالية الصهيونية، التي كانت تسعى إلى منع أي تضامن مشترك بين المجتمعين المدنيين لليهود والعرب.

كانوا يسعون إلى تحقيق انفصال اقتصادي بمساعدة الحكومة البريطانية، التي كانت ملتزمة بإقامة وطن قومي لليهود في أرض إسرائيل/فلسطين.

وثانيا، لو أن نسبة من التجار اليهود فشلت في الانضمام إلى الإضراب، فإن صداما كان يمكن أن يتطور بين اليهود والعرب المضربين،

واليهود الذي كسروا الإضراب. مثل هذا التطور كان سيوضح تماما أن القيادة العمالية الصهيونية غير قادرة على ضبط السائقين والتجار اليهود. وكان من المحتمل أن تتحول النتيجة إلى فوضى أمام القيادة العمالية الصهيونية؛ تتحدى قدرتها على ضبط المجتمع اليهودي في فلسطين الانتدابية وتنظيمه.

فلو أن التجار اليهود انضموا إلى الإضراب أيضا، لصعد احتمال أن يتحول إلى صراع «مجتمع مدني» يهودي عربي ضد حكومة الانتداب. بكلمات أخرى، كان هناك خوف كامن من أن يتحول الإضراب إلى شكل معروف من أنواع صراع المجتمع المدني ضد الاستعمار،

### مناقشة

لجأت هذه المقالة إلى منهج جدلي: بتحليل النجاح الأولي والفشل الشامل لحالة استثنائية من التعاون اليهودي العربي حاولت أن تفهم بعض الجذور البنيوية للصراع الإسرائيلي الفلسطيني. من ناحية، العام ١٩٢١، ونتيجة لارتفاع نسبة البطالة بين اليهود، صدرت نداءات عديدة من اليسار الصهيوني الراديكالي، تدعو إلى المشاركة في

النشاطات العمالية مع العمال العرب.

لكن بالرغم من وجود الشعار الأيديولوجي حول وحدة «البروليتاريا العالمية»، وتواجد عدد كبير من العمال اليساريين في الزراعة اليهودية، لم تكن هناك حالات واضحة من التعاون اليهودي العربي في المناطق الريفية.<sup>(٤٩)</sup> ومن ناحية أخرى، فإن التعاون بين السائقين تطور بشكل عفوي إلى حد كبير، دون تخطيط مسبق، ودون أيديولوجيا أو كوادرن من نشطاء اليسار يسعون إلى التعاون. هاتان الحقيقتان تؤكدان بوضوح وجود عناصر بنيوية في الاقتصاد الحضري خلقت تعاونا بين التجار اليهود والعرب في كفاحهم ضد السياسات الاقتصادية للدولة. بين أصحاب الرواتب من العمال (خاصة في القطاع الريفي) كانت هناك عوائق بنيوية تمنع التعاون رغم وجود العوامل الاجتماعية والانقسامات الإثنية المشجعة والصدمات العنيفة<sup>(٥٠)</sup>.

في المناطق الريفية كانت الخلافات الثقافية الأولية تدفن بالتنافس الاقتصادي والصراع الذي يتطور على كل مستوى: في أسواق العمل والإنتاج وملكية الأراضي. الزراعة شكلت أهمية أولى لدى كل من الحركتين القوميتين وأثرت كثيرا في علاقاتهما. وفي حين أن هذه الحقيقة درست بتوسع عند كيميرلنغ وشافير<sup>(٥١)</sup> إلا أن ما هو مطروح هنا هو أن تميز الحياة الريفية كان أوسع في الفترة التي سبقت الاستعمار البريطاني.

بدأ اقتصاد حديث يتطور في فلسطين منذ بداية الانتداب البريطاني، تضمن ذلك نمو قطاعات البناء والتجارة والصناعة، إضافة إلى ميل جلي متزايد نحو التحضير. وكانت من الأهمية بمكان في هذا الخصوص، موجات الهجرة من الطبقة المتوسطة الأوروبية، التي وصل بعضها وهو يملك كميات كبيرة من رأس المال. منذ ١٩٣٠ فصاعدا، تركز التفاعل اليهودي العربي في سوق العمل في المراكز الحضرية، والعوامل الأساسية في تشكل الحركة القومية في المجتمعين، كانت حضرية. الصراع في المناطق الريفية كسب أهميته من كونه رمزا للعواطف الوطنية والأساطير التي تدور حول الوطن الأم. العملية التي تم من خلالها البناء السياسي للهوية القومية لكل من الجماعتين، والتي أنشأت مجتمعين ثقافيين منفصلين يجب أن تحلل في إطار النخب الحضرية السائدة بين اليهود والعرب، وليس من خلال الصراع الريفي الواضح وحسب.

قوة البرجوازية اليهودية كانت محدودة، لأن معظم مهاجري الطبقة

الحركة العمالية الصهيونية قامت على قاعدة الصراع، وتطورت فيه: الزراعة والصراع السياسي من أجل التحكم بأسواق العمل والأرض استخدمتا كمنصة لضمان سيطرة عمالية صهيونية داخل الحركة الصهيونية.<sup>(٦٣)</sup> وُضع رأس المال الخاص في مرتبة ثانوية بالنسبة للأهداف القومية، والبناء الرمزي والمؤسسي «للهوية الموضوعية» بين مصالح العمال اليهود ومصالح الصهيونية، قاد إلى خلق اقتصاد يهودي منفصل ومستوطنات منفصلة

الوسطى كانوا من البرجوازية «الصغيرة» لا «الكبيرة»<sup>(٦٤)</sup> مع ذلك، وبينما كان ضعف البرجوازية العربية واضحا في عجز مؤسساتها القومية، كان هناك ضعف شبيه في البرجوازية اليهودية تسبب في تشكيل مؤسسات قومية قوية تسيطر عليها النخبة العمالية الصهيونية. الأحزاب العمالية، بمشاريعها الاقتصادية والهستدروت (الذي تصرف كمنظمة تظلل جميع النشاطات العمالية الصهيونية) أصبحت مركز المؤسسة الصهيونية، وأسست التسليح والظروف السياسية والاقتصادية الضرورية لخلق دولة يهودية منفصلة<sup>(٦٥)</sup>

الحركة العمالية الصهيونية قامت على قاعدة الصراع، وتطورت فيه: الزراعة والصراع السياسي من أجل التحكم بأسواق العمل والأرض استخدمتا كمنصة لضمان سيطرة عمالية صهيونية داخل الحركة الصهيونية.<sup>(٦٦)</sup> وُضع رأس المال الخاص في مرتبة ثانوية بالنسبة للأهداف القومية، والبناء الرمزي والمؤسسي «للهوية الموضوعية» بين مصالح العمال اليهود ومصالح الصهيونية، قاد إلى خلق اقتصاد يهودي منفصل ومستوطنات منفصلة. استراتيجية الانفصال هذه صممت لحماية العامل اليهودي من التنافس مع العمال العرب غير المنظمين والأقل أجورا. المستوطنات الريفية اليهودية كانت مهمة بالنسبة لقادة الأحزاب الصهيونية العمالية لأنها تستخدم كقاعدة لقوتهم السياسية وقدرتهم على فرض استراتيجيتهم القومية. على النقيض من ذلك، عندما انتقل العمال إلى المناطق الحضرية، ووجدوا وظائف في البناء والصناعة، ضعفت علاقتهم الاعتمادية مع المؤسسات السياسية والاقتصادية للهستدروت. في المدن، بدأ العمال في تنظيم أنفسهم والمطالبة بزيادة الأجور من خلال نشاط اتحاد التجارة المستقل. لكن جهاز الهستدروت الضخم الذي خلقته الحركة العمالية، وتموله الحركة الصهيونية العمالية، WZO، استخدم من قبل قادة الحركة

العمالية لإعادة تأكيد سيطرته على العمال «غير المنضبطين»<sup>(٦٧)</sup> استخدام وجهة النظر السياسية الاقتصادية والمصالح الاقتصادية للجماعات في تحليل الأوضاع السياسية المختلفة للنخب المسيطرة، أي البرجوازية العربية الحضرية والمؤسسة اليهودية العمالية الصهيونية الريفية الطابع، يقود إلى فهم أعمق لتطور إضراب المواصلات. بعض قادة الإضراب العرب سعوا إلى توجيهه لمكاسب سياسية، بتحويله إلى نوع من احتجاج «المجتمع المدني» على حكومة الانتداب، وبناء تحالف مع الصهيونية العمالية. لكن النخبة الصهيونية كانت تعارض نقل الصراع من ساحته الاقتصادية إلى الساحة السياسية، لأن مثل هذا التطور يمس هدفها الرئيسي: خلق اقتصاد يهودي منفصل وبناء مجتمع يهودي منفصل. إضافة إلى أنهم لم تكن لديهم أية نية للنضال ضد الاستعمار، بقدر ما كانوا يبحثون عن التعاون معه<sup>(٦٨)</sup> عام ١٩٣١ توفرت فرصة واعدة لتبني معطى تعاون عربي يهودي لأن السائقين مثلوا البرجوازية الحضرية العربية القائدة، التي استفادت من الاقتصاد الحديث والعلاقات التجارية مع المجتمع اليهودي. السائقون اليهود كانوا مجموعة هامشية داخل الوسط اليهودي، ولم يكونوا قد نظموا أنفسهم في مؤسسات منفصلة وخاصة ومستقلة (مثل التعاونيات المدعومة من الهستدروت). اقترح الدجاني، مباشرة بعد انتهاء الإضراب، تأسيس منظمة عربية سياسية تنسق نشاطاتها مع المؤسسات اليهودية، كان يتوافق مع مصالح التجار العرب في تطوير الاقتصاد ودمجه. وبشكل مواز، كانت رغبة قيادة الهستدروت في تأسيس عمل تعاوني خاص ومنفصل للسائقين اليهود لا تتعارض مع استراتيجية الانفصال لدى النخبة العمالية الصهيونية، ولا أهدافها. البرجوازيون الحضريون العرب في فلسطين خلال فترة الانتداب كانوا مقيدين بورطة ناتجة عن صراع المصالح الاقتصادية والسياسية:

ومن الواضح أن الإضراب العام كان قبل كل شيء، في صالح توجه القيادة الصهيونية نحو الفصل، ومؤذيا للاقتصاد العربي ولطبقة التجار، التي فقدت نسبة كبيرة من الفوائد التي حصلت عليها من الاندماج مع اليهود<sup>(٧٧)</sup> حقيقة أن ثورة ١٩٣٦ بدأت بإضراب أعلنه حسن صدقي الدجاني، رئيس اتحاد السائقين العرب الذي كان مرتبطا مباشرة بغرفة التجارة العربية، توضح الأهمية الرئيسية لإضراب ١٩٣٦ والتنسيق مع اليهود،

الثورة، التي بدأت بإضراب تجاري عام، أشعل شرارته اتحاد السائقين، تم كبحها بعنف من قبل الجيش البريطاني، وفي النهاية تحولت إلى صراع عنيف بين الأحزاب الفلسطينية كانت له نتائج كارثية على الحركة الوطنية الفلسطينية. ومن الواضح أن الإضراب العام كان قبل كل شيء، في صالح توجه القيادة الصهيونية نحو الفصل، ومؤذيا للاقتصاد العربي ولطبقة التجار، التي فقدت نسبة كبيرة من الفوائد التي حصلت عليها من الاندماج مع اليهود<sup>(٧٧)</sup> حقيقة أن ثورة ١٩٣٦ بدأت بإضراب أعلنه حسن صدقي الدجاني، رئيس اتحاد السائقين العرب الذي كان مرتبطا مباشرة بغرفة التجارة العربية، توضح الأهمية الرئيسية لإضراب ١٩٣٦ والتنسيق مع اليهود، من أجل استقلال استراتيجيات الطاقات السياسية المنظمة للبرجوازية الحضرية العربية. لكن ما حدث العام ١٩٣٦ هو أنهم اصطدموا مع الحكومة البريطانية، لا دون دعم اليهود وحسب، ولكن ضد تنامي قوتهم أيضا.<sup>(٧٨)</sup> الحركة الوطنية الفلسطينية لم تكن معدة للصراع. وتحليل الأحداث «المنسية» لعام ١٩٣١ ضروري لفهم تطورات سياسة تالية، خاصة تحويل الحركة العربية الفلسطينية من معاداة اليهود في «أحداث ١٩٢٩» إلى ثورة ضد البريطانيين في «أحداث ١٩٣٦-١٩٣٩»<sup>(٧٩)</sup> وحقيقة أن حسن الدجاني اغتيل من قبل خصومه بعد بضعة شهور من إعلان الإضراب العام، تؤكد ضعف الصلة والتلاصق داخل النخبة السياسية الفلسطينية، والتوتر القائم بين البرجوازية الحضرية المعتدلة ومجموعات الميليشيات في المناطق الريفية.

من أجل استيعاب مغزى تلك الأحداث، يفترض توضيح مفهوم «الجماعة القومية» وتميزها عن «المجتمع المدني»، الجماعة القومية (أو الإثنية) ليست شيئا معطى أو أوليا، ولكنها بناء اجتماعي مدعوم

فمن ناحية، كانوا يعتمدون على التطوير الاقتصادي والاستثمارات الحكومية وتوسع الاقتصاد اليهودي، ومن ناحية أخرى فإن النخبة الاقتصادية العربية كانت تبحث عن تأثير سياسي يحد من الهجرة اليهودية واستراتيجية الانفصال لدى الصهيونية العمالية. على النقيض من ذلك، صممت الصهيونية العمالية استراتيجية شاملة تجمع بين المصالح الاقتصادية والأهداف السياسية: واعي لحالة الصراع في المناطق الريفية، كانوا يتطلعون بشغف إلى الانفصال في الاقتصاد وفي الأرض. استراتيجية الفصل لدى النخبة الصهيونية العمالية عبرت عن الصلة بين المصلحة الاقتصادية الأساسية للعمال اليهود، وهي الحصول على العمل، والهدف الصهيوني في تأسيس مجتمع يهودي ودولة.

قدرة النخبة السائدة أو عجزها في الجهتين تجاه ربط المصالح الاقتصادية لمختلف الجماعات الاقتصادية بالأهداف السياسية المشتركة، مما يساعد في تفسير تشكل «المجتمعات القومية»، وفي التطور النهائي لديناميات الصراع بين ما تحول إلى حركتين قوميتين متخاصمتين. بين اليهود، كانت القوة بيد المؤسسات التي تستمد قدراتها من مصالح العامل اليهودي في سوق العمل، ويتمثل هدفها في الفصل الاقتصادي والمناطق. بين العرب، كانت المؤسسات القومية ضعيفة، لأن النخبة السائدة تقوم على برجوازية حضرية معتمدة، محاصرة بين اقتصاد متنافس ومصالح سياسية.

هذه الضغوط المختلفة والقدرات على الربط بين المصالح الاقتصادية والأهداف السياسية هي التي فرقت اليهود عن العرب، ولم تحدد شخصية كل من الحركتين القوميتين وحسب، ولكنها حددت مستقبل الصراع بينهما أيضا. على سبيل المثال، فإن فشل الثورة الفلسطينية ١٩٣٦-١٩٣٩ يمكن فهمه على ضوء هذا الاختلاف.

من قبل جماعات سائدة ونخب تحدد الأهداف السياسية العامة انطلاقاً من مصالحها الخاصة ومقاصدها. هذا التعريف الخاص بالأهداف العامة وربطها بالمصالح الاقتصادية المتنوعة، أساسي في بناء الجماعة، لكن سلوكيات النخبة تكون محددة بالمعطيات الاقتصادية للدولة، وبنائها وظروفها التاريخية.

مفهوم «المجتمع المدني» يعود إلى مجمل السكان المرتبطين بحدود الدولة، والمعززين بتطور الرأسمالية والتحضر. المجتمع المدني يتكون من مختلف العناصر الاجتماعية التي تطمح إلى ترويج مصالحها العامة والفردية على مستوى الأسواق والمجتمع، مستقلة عن الدولة، أو هادفة إلى الحد من قوتها.

التجمعات القومية يتم تنظيمها من قبل نخب سياسية للتأثير أو المشاركة المباشرة في قيادة أجهزة الحكم. ومع أن المجتمعات المدنية والتجمعات القومية تؤثر إحداهما في الأخرى، فهما غير متشابھتين، ويجب علينا أن نحدد الفرق النظري بينهما من أجل الأهداف التحليلية، حتى عندما تظهران كثيراً في الواقع الاجتماعي وكأنتهما ظاهرة واحدة غير منفصلة. المجتمع المدني تعبير عن عجز ذاتي للجماعات الاجتماعية أمام الدولة، بينما تعتمد قوة الجماعات القومية على قدراتها على التأثير والسيطرة على أجهزة الدولة. في الحالات الخاصة التي تكون فيها الجماعة المحلية أو المجموعات الاجتماعية مرتبطة بحدود الدولة، يكون تداخل الروابط بين مجتمع محلي قوي وجماعة قومية أسهل. التوتر بينهما يظهر غالباً عندما لا يحدث مثل هذا التداخل.

في ظل حكومة الانتداب البريطاني كان تعزيز «المجتمع المدني» موضوع صراع مرير بسبب اختلاف أوضاع النخب العربية واليهودية السائدة. القيادة العمالية الصهيونية كانت تعارض مأسسة أي شكل من أشكال تنظيمات «المجتمع المدني» المكونة من جميع القوى الاجتماعية (العربية واليهودية) والقائمة على الأسواق المشتركة والصدام مع نظام الدولة البريطاني. كان هدفهم هو خلق دولة منفصلة خاصة باليهود، ومن أجل تحقيق هذا الهدف، بنوا مجتمعاً يهودياً منفصلاً بإنشاء منظمات سياسية واقتصادية ونشاطات منفصلة.

خلال العام ١٩٣١ سعت النخبة العربية الفلسطينية في المدن إلى تنظيم «مجتمع مدني»، يضم جميع السكان اليهود والعرب تحت حكم الانتداب، بهدف تقليص قوة إدارة الدولة. كان ذلك شكلاً نمطياً للنضال ضد الاستعمار، يتم تطويره عادة ضد النظام الضريبي.

لكن أية مشاركة أو ارتباط بين الجماعات القومية والأراضي كانت ستعني تسوية مع الصهيونية، وبداية لانسحاب جزئي من رغبتهم في هوية سياسية مستقلة في كل المناطق التي تحكم من قبل البريطانيين في فلسطين. عجز النخبة العربية المدينية عن تعريف «الجماعة القومية» جاء بسبب التناقض بين اعتمادها الاقتصادي على نمو الاقتصاد اليهودي على مستوى «المجتمع المدني»، ومصالحها السياسية في معارضة الاستعمار اليهودي لفلسطين بمساعدة الحكومة البريطانية.

## خلاصة

المفاهيم التي استخدمت هنا لفهم تطور العلاقات اليهودية العربية خلال فترة الانتداب البريطاني، تعتمد على تحليل الجماعات الاقتصادية والأسواق والمجتمع المدني والجماعات القومية والمنظمات السياسية ومؤسسات الدولة وهيكلها. من المستحيل فهم تشكيل

جماعات قومية، ومنظمات، يهودية وفلسطينية، دون تحليل العلاقات المتبادلة في إطار حكومة الانتداب. (٧٠)

المقاربة النظرية المقترحة هنا قد تكون مفيدة في فهم تطور الصراع الإسرائيلي العربي والصعوبات البنوية والعقبات السياسية التي تواجهها محاولات المصالحة والتسوية. القالب المعقد للمصالح الاقتصادية اليهودية والعربية،

والقدرة التنظيمية على تحويل هذه المصالح إلى استراتيجيات سياسية قادرة على بناء تجمعات قومية، تقع في مركز التحليل المقترح هنا. المنظمات العمالية الصهيونية صممت استراتيجية انفصالية وأنشأت مؤسسات قادرة على السيطرة وتمثيل كل الجماعات اليهودية الأخرى. البرجوازية العربية المدينة لم تكن قادرة على مأسسة نفسها كنخبة تستطيع أن تبني دولة، وعندما حاولت تنظيم ثورة ونضال طويل المدى ضد الدعم البريطاني للصهيونية، انتهى بها الأمر إلى الانقسام الداخلي. وهكذا سهلت استراتيجية الانفصال لدى النخبة العمالية الصهيونية، وشجعته.

إضراب السائقين العام ١٩٣١، عندما ينظر إليه باعتباره «زلة لسان» تاريخية، يكشف حقيقة قاسية تشير إلى أن الرواية القومية لدى الصهيوني والفلسطيني سعت إلى تجاهله. البرجوازية الفلسطينية

مفهوم «المجتمع المدني» يعود إلى مجمل السكان المرتبطين بحدود الدولة، والمعززين بتطور الرأسمالية والتحضر. المجتمع المدني يتكون من مختلف العناصر الاجتماعية التي تطمح إلى ترويج مصالحها العامة والفردية على مستوى الأسواق والمجتمع

الجماعتان القوميتان كانتا تسيران في ممر يقود إلى الصدام، لكن القيادة الصهيونية وحدها كانت تملك فكرة واضحة عن اتجاه الأحداث. عندما تؤخذ مصادر التمويل الصهيوني والدعم البريطاني للحركة العمالية الصهيونية بالحسبان، فإن فشل الحركة الوطنية الفلسطينية في تقوية أهدافها السياسية وتحديدها بطريقة إيجابية يصبح مفهوما

الأحداث. عندما تؤخذ مصادر التمويل الصهيوني والدعم البريطاني للحركة العمالية الصهيونية بالحسبان، فإن فشل الحركة الوطنية الفلسطينية في تقوية أهدافها السياسية وتحديدها بطريقة إيجابية يصبح مفهوما. القوة المتفوقة للحركة الصهيونية كانت كارثة على الفلسطينيين: قادت أولا إلى طردهم ونزع أملاكهم العام ١٩٤٨، ثم إلى احتلال باقي أرضهم العام ١٩٦٧، وهكذا كانت السمة الشاذة في الصراع العربي الإسرائيلي لا تخضع في المحصلة للمأسسة، فباتت الفرص المتاحة للتسوية السياسية تعتمد على توازن القوى. والحركتان القوميتان ظلتا محكومتين بعلاقات الصراع بين المجتمعين غير المتساويين.

الإضراب المشترك للسائقين العرب واليهود العام ١٩٣١ يظهر كأنه ساذج، ويجب النظر إليه كاستثناء أو كحدث نادر جدا، خاصة على ضوء كميات الدم والكرهية والموت التي شهدتها الإسرائيليون والفلسطينيون منذ ذلك الحين. وبغض النظر عن ذلك، فهذه الورقة حاولت أن تظهر أن فهم الإضراب المشترك يمكنه أن يساعد في تحليل البنية التاريخية للصراع العربي الإسرائيلي. ويعود ذلك إلى استقلالية الإضراب، وإلى فقدان السيطرة السياسية عليه من قبل المؤسسات الصهيونية المنظمة التي كانت تسعى إلى دعم مؤسسة قومية منفصلة.

خلال العقد الأخير فتحت محاولات التفاوض من أجل التوصل إلى تسوية سياسية للصراع العربي الإسرائيلي مساحة جماهيرية واسعة لمراجعة الماضي. كلا الجهتين القوميتين تجاهلتا وجود تعاون يهودي عربي وأسس لمصالح مشتركة. يبدو أن الوقت قد حان لإعادة اكتشاف ذلك.

كانت لها اهتمامات كبيرة بالدخول في اقتصاد عربي - يهودي مشترك، بينما لم تكن الحركة العمالية الصهيونية معنية بأي تنسيق عربي - إسرائيلي أو تضامن. في الجانب الفلسطيني يميلون إلى تأكيد إزاحتهم ونزع ملكيتهم من قبل الحركة الصهيونية الاستعمارية، متجاهلين الدور الأساسي للبرجوازية العربية الحضرية في سوء حظ القومية الفلسطينية. في الجانب الصهيوني يميلون إلى التأكيد على «النفاق» العربي، لأنهم باعوا الأراضي، واستفادوا من التطور الاقتصادي ولكنهم أيدوا المعارضة السياسية للهجرة اليهودية وشراء الأراضي. الجانب الصهيوني يتجاهل رفضه المطلق لأي حوار أو تسوية مع القيادة الفلسطينية، وتهجير المواطنين العرب كنتيجة لسياسة الفصل لدى الصهيونية العمالية.

الحوار السوسيوولوجي هنا يختلف تماما عن الجهد الذي بذل من قبل المؤرخين لجمع وثائق لها علاقة بتهجير الفلسطينيين في الحرب الأهلية<sup>(٧)</sup> ١٩٤٧-١٩٤٨ رأيي السوسيوولوجي هو أن تهجير الفلسطينيين خلال الحرب كان نتيجة غير مباشرة لاستراتيجية الفصل بعيدة المدى، التي صممتها الصهيونية العمالية لبناء دولة يهودية، ولرفضها تطوير حياة مدينية مشتركة وتعاون في السوق، وعلى وجه التحديد تطوير مجتمع مدني يهودي - عربي في إسرائيل/ فلسطين. وفي نهاية الأمر، فإن حرب ١٩٤٧/١٩٤٨ بعد قرار الأمم المتحدة بشأن التقسيم، هي محصلة القالب المعقد للعلاقات الداخلية والخارجية بين مختلف الجماعات داخل المجتمعين القوميين خلال فترة الانتداب. الجماعتان القوميتان كانتا تسيران في ممر يقود إلى الصدام، لكن القيادة الصهيونية وحدها كانت تملك فكرة واضحة عن اتجاه

كانت لها اهتمامات كبيرة بالدخول في اقتصاد عربي - يهودي مشترك، بينما لم تكن الحركة العمالية الصهيونية معنية بأي تنسيق عربي - إسرائيلي أو تضامن. في الجانب الفلسطيني يميلون إلى تأكيد إزاحتهم ونزع ملكيتهم من قبل الحركة الصهيونية الاستعمارية



## المراجع الأساسية (والاختصارات)

الأرشيف الصهيوني (ZO) اللجنة الوطنية (NA).

أرشيف العمل (LA)، اللجنة المركزية لهستدروت (CC).

شهادات شغوية (OT) (في LA).

الجراند العبرية: «هارتس»، دافار، دوار هايوم.

الجراند العربية: فلسطين، الجامعة العربية.

## الهوامش

\* هذه الورقة تم دعمها من قبل صندوق روث جيلوتس من معهد ترومان للسلام. وأود أن أشكر الطالبين سليم خطيب وجيمس رون على مساعدتهما المفيدة، والقراء المهوليين لهذه الورقة على تعليقاتهم البناءة.

١- نسخة سابقة من هذه الورقة بالعبرية قدمت في مؤتمر جمعية الإجماعيين الإسرائيليين عام ١٩٩٠، وتم نشرها بعد ذلك في عدد خاص من معهد الدراسات العربية، حررها إيلان بابيه تحت عنوان «إضراب منظمة السانتين اليهود والعرب - مقاربة لنقد اجتماعي للصراع في فلسطين». وقد رجح عدد قليل من المؤرخين إلى الإضراب باعتباره حدثاً غير مهم. أنظر شابير، أ. الصراع العقيم: العمل العبري ١٩٢٩-١٩٣٩ (تل أبيب، مطبعة جامعة تل أبيب، ١٩٧٧) ص ٨٤، و لوكمان ز. رفاق وأعداء، العمال العرب واليهود في فلسطين، ١٩٠٦-١٩١٤ (مطبعة جامعة كاليفورنيا، كاليفورنيا، ١٩٩٦) ص ١٨٦-١٩٢.

٢- أنظر شافير، ج. الأرض والعمل وجذور الصراع الإسرائيلي الفلسطيني، ١٨٨٢-١٩١٤ (كامبريدج: مطبعة جامعة كامبريدج، ١٩٧٧) ص ٨٤ و بيرنشتاين د. بناء العواقر، العمال اليهود والعرب في فلسطين الانتدابية (مطبعة ساني، ألباني، ٢٠٠٠).

٣- أنظر لوكمان ز. (رفاق وأعداء، مصدر سابق) ص ٧.

٤- هذا النقد ينسحب أيضاً على مقاربة الاقتصاد السياسي الذي يحلل قوة منظمات العمل اليهودية والهستدروت في المدن، ومصالحها واستراتيجياتها. أنظر شاليف، م. العمل والاقتصاد السياسي في إسرائيل (أكسفورد: مطبعة جامعة أكسفورد، ١٩٩٢، غرينبيرغ، ل. ل. الوحدة المنشقة في إسرائيل (ألباني: مطبعة ساني، ١٩٩١)، غرينبيرغ، ل. ل. الهستدروت فوق الجميع (نيفو، القدس - ١٩٩٣) بالعبرية.

٥- حول -مجتمع الاستيطان» و كيميرلنغ (أنظر الهامش ٩) شافير (١٩٨٩)، مصدر سابق)، شاليف (١٩٩٢، مصدر سابق)، وكذلك البحث المبكر حول الحركة العمالية (غرينبيرغ، ١٩٩١، مصدر سابق، و غرينبيرغ، ١٩٩٣، مصدر سابق). وحول مفهوم «التفسير التاريخي» الخاص بلوكمان (١٩٩٦ - صدر سابق) بيرنشتاين (٢٠٠٠، مصدر سابق). وكذلك بحثي الأخير حول الصراع الإسرائيلي الفلسطيني الذي يمكن أن يصنف كتفسير تاريخي، ومع ذلك فمن البداية تجاملت مقاربة «التركيز على العمل» - غرينبيرغ، ل. ل. (١٩٩٥، مصدر سابق) غرينبيرغ، ل. ل. «الديمقراطية المتخيلة في إسرائيل - خلفية نظرية ووجهة نظر تاريخية»، علم الاجتماع الإسرائيلي، (١٩٩٩) العدد ٣، (بالعبرية) غرينبيرغ، ل. ل. «قاعدة نظرية لتحليل الصراع الإسرائيلي الفلسطيني»، المجلة الدولية لعلم الاجتماع، (١٩٩٤) ١: ٦٨-٨٩.

٦- أنظر فيبر، م الاقتصاد والمجتمع، (بيركلي، مطبعة جامعة كاليفورنيا، ١٩٦٨) ص ٩؟

٧- في عملي السابق أشرت إلى أنه حتى مصالح العمال اليهود أخضعت

لمصالح المنظمات العمالية. أنظر غرينبيرغ، ل. ل. (الهستدروت فوق الجميع، مصدر سابق)، وقد وجدت ديبى بيرنشتاين في تحليلها التاريخي لعمال حيفا أن العمال العاديين كانت لديهم مصلحة، في ظروف معينة، للتعاون مع العمال العرب، ولكن المنظمات العمالية، المعنية بالفضل، استخدمت المناورات لمنع أي تعاون حقيقي. أنظر بيرنشتاين، د. إقامة الحدود (مصدر سابق).

٨- أيزنشتادت، س. ن. المجتمع الإسرائيلي (القدس: ماغنس، ١٩٧٨) (عبري)؛ مورفيتز، د. م. ليساك أصل نظام الحكم الإسرائيلي: فلسطين تحت الانتداب (شيكاغو: مطبعة جامعة شيكاغو، ١٩٧٨)؛ شابيرو، ي. الديمقراطية الإسرائيلية، (ماسادا، ١٩٧٨) (عبري).

٩- كيميرلنغ، ب. نموذج لتحليل العلاقات التبادلية بين الجماعات اليهودية والعربية في فلسطين الانتدابية» المجتمعات المتعددة، (١٩٨٣) ١٤: ٤٥-٦٨؛ كيميرلنغ ب. العلاقات الاقتصادية التبادلية بين العرب واليهود في فلسطين الانتدابية (كامبريدج: مطبعة جامعة كامبريدج، ١٩٧٩) كيميرلنغ ب. الصهيونية والمناطق (بيركلي: مطبعة جامعة كاليفورنيا، ١٩٨٣).

كيميرلنغ ب. «علم الاجتماع والأيدولوجيا وبناء الأمة: الفلسطينيون في علم الاجتماع الإسرائيلي» المجلة السوسولوجية الأمريكية (١٩٩٢) ٥٧: ٤٤٦-٤٦٠.

١٠- كيميرلنغ ب. «علم الاجتماع والأيدولوجيا وبناء الأمة: الفلسطينيون في علم الاجتماع الإسرائيلي» المجلة السوسولوجية الأمريكية (١٩٩٢) ٥٧: ٤٤٦-٤٦٠.

١١- كيميرلنغ ب. و. ج. ميغفال، الفلسطينيون، صيرورة شعب (نيويورك: فري برس، ١٩٩٣).

١٢- أنظر كيميرلنغ، ب. («نموذج للتحليل...»، مصدر سابق).

١٣- بيرنشتاين، د. (إقامة الحدود مصدر سابق) ص ٢٠٧.

١٤- شافير، غ. (الأرض والعمل، مصدر سابق).

١٥- بونستش، ي. «ماضي نظرية العمل المنفصل، وحاضرها ومستقبلها»، بحث في العرق والعلاقات الإثنية، (١٩٧٩) ١: ١٧-٦٤.

١٦- شاليف، م. (العمل والاقتصاد السياسي، مصدر سابق).

١٧- لوكمان، ز. (مصدر سابق).

١٨- المشكلة الرئيسية لدى لوكمان (المصدر السابق) في تحليله التاريخي، هو التركيز فقط على العلاقات داخل مجموعة صغيرة من العمال في شركة السكك الحديدية. هذه المجموعة كانت قد مجدت وتم التركيز عليها من قبل الرواية الصهيونية كنموذج لحسن نوايا اليهود تجاه العرب.

١٩- أنظر «تقديرات الدخل والإنفاق للسنة المالية ١٩٣٢/٣، حكومة فلسطين. ٢٠- دافار، ٣٠ حزيران ١٩٣١.

٢١- دافار و فلسطين ٢٨ حزيران ١٩٣١.

٢٢- LA، وت، ميليشيفتش: الجامعة العربية ٢ تموز ١٩٣١؛ فلسطين، ٢٦ حزيران، ١٩٣١، ١ تموز، ١٩٣١.

٢٣- LA بروتوكولات CC، ملف M٦ (٣٠ حزيران ١٩٣١). LA ملف ٢٠٨١.٦، ٣٤٨ (٢٦، ٢٨، ٢٩ حزيران ١٩٣١).

٢٤- من الضروري الإشارة إلى أنه في ذلك الوقت، لم تكن في البلاد سوى ٤٠٠ سيارة خاصة، كل المركبات الأخرى كانت شاحنات تجارية وحافلات. (إحصاء فلسطين. ١٩٣١، إعداد ميلز، الإسكندرية، ١٩٣٣).

- ٢٥- LA CC، كالسابق.
- ٣٦- فلسطين، ١ تموز ١٩٣١.
- ٣٧- S.ZA/٢٥-٤٩، بروتوكول اجتماع السائقين في بيت الدجاني (٥ تموز ١٩٣١). LA، ملف ١١٧٢٠٨-٣٤٨ تقرير ريميز (١٠ تموز ١٩٣١).
- ٣٨- LA، بروتوكولات CC، ملف M-١٧ (٣٧ تموز، ٩ تشرين الثاني، ١٩٣١). LA، ملف ١٢٠٨١٧-٣٤٨.
- ٣٩- ZA، بروتوكول اجتماع السائقين، (٥ تموز ١٩٣١) ملف S/٢٥-٤٩، فلسطين، ٧ تموز ١٩٣١.
- ٣٠- ZA، بروتوكولات NC، ملف J-٧٢٤٣ (٩٢ حزيران ١٩٣١)؛ رسالة تنوفا ملف S/٢٥-٤٩؛ رسالة كيش ملف S/٢٥-٧٧٢٢.
- ٣١- غرفتا التجارة عملتا معا من قبل، وتم تقسيمهما إلى حدود قومية كنتيجة للمجازر الدينية عام ١٩٢٩.
- ٣٢- فلسطين، ٧، ١٩ تموز ١٩٣١، ٥ آب ١٩٣١.
- ٣٣- فلسطين، ٨ آب ١٩٣١، دافار، ٣، ٢، ٦ آب ١٩٣١.
- ٣٤- فلسطين و دافار، ٧ آب ١٩٣١.
- ٣٥- دافار، ١٤-٢٨ تشرين الأول ١٩٣١.
- ٣٦- فلسطين، ١ تشرين الثاني ١٩٣١.
- ٣٧- فلسطين، ٥، ٧، ٨، ١٠، تشرين الثاني ١٩٣١.
- ٣٨- أروزروروف، ح. مفكرة القدس، (تل أبيب: مابا، ١٩٤٨). (بالعبرية).
- ٣٩- فلسطين، و هارتس، و الجامعة العربية، و دافار، ٧ تشرين الثاني ١٩٣١.
- ٤٠- ZA، ملف S/٢٥-٧٧٢٢، ٤ تشرين الثاني ١٩٣١.
- ٤١- هارتس، ٥-٨ تشرين الثاني ١٩٣١.
- ٤٢- ZA، بروتوكولات NC، ملف J/٧٢٤٣، ٩ تشرين الثاني ١٩٣١، وبروتوكولات LA CC، ملف M-١٧، ٩ تشرين الثاني ١٩٣١؛ دافار و فلسطين و هارتس و الجامعة العربية و دوار هايوم، ٨-١٢ تشرين الثاني ١٩٣١؛ أروزروروف (مصدر سابق) ص ١٠٤.
- ٤٣- أنظر دافار، كلمة التحرير (١٢ تشرين الثاني ١٩٣١)؛ ومقالة بن تسفي (دافار، ٢٠ تشرين الثاني ١٩٣١)؛ و أروزروروف، هـ. (مصدر سابق) ص ١٠٧.
- ٤٤- ZA، ملف S/٢٥-٣٠٦٦، رسالة أروزروروف إلى رودتسكي، ١٧ تشرين الثاني ١٩٣١، حول تحليل الدجاني للوضع، واقتراحاته. أنظر أيضا فلسطين ٩ كانون الأول ١٩٣١.
- ٤٥- ZA، ملف S/٢٥-٣٠٦١، رسالة أروزروروف إلى روتنبرغ، ٢٢ تشرين الثاني ١٩٣١.
- ٤٦- أروزروروف، ح. (مصدر سابق) ص ١٣٠، S.ZA/٢٥-٣٠٥١K اجتماع دوف هوتس مع الدجاني، ١١ كانون الثاني ١٩٣٢.
- ٤٧- من أجل التعرف على المستدروت كمنظمة تقوم على تقديم الخدمات لأعضائها، أنظر غرينبيرغ، ل. ل. الوحدة المنفصلة في إسرائيل (مصدر سابق)؛ شاليف، م. (مصدر سابق).
- ٤٨- ZA، ملف S/٢٥-٣٠٥٩، تقرير دوف هوتس عن الاجتماع مع ح. ص. د. (اختصار حسن صدقي الدجاني)؛ ملف S/٢٥-٢٩٦١، رسائل دوف هوتس في ٢٢ كانون الثاني ١٩٣٢، ٢٠ كانون الثاني ١٩٣٢.
- ٤٩- لم تكن دافار وحدها، كان ذلك فهما عاما في المجتمع اليهودي، حتى المؤرخين الإسرائيلييين الجدد الذين يذكرون الإضراب، يرجعون إليه كإضراب عمال. أنظر شايبرا، أ. (الصراع العقيم، مصدر سابق) ص ٨٤.
- ٥٠- سوسمان، ز. تباين الأجور و إيديولوجية المساواة عند المستدروت (رامات
- غان: مسادا، ١٩٧٤). (بالعبرية)؛ شافير، ج. (مصدر سابق).
- ٥١- كانت الاتحاد مفروضة على العمال من عل، وكانت تدار من قبل الأحزاب السياسية والمستدروت، فهي بمعنى ما ذات بنية حكومية. أنظر غرينبيرغ، ل. ل. « أزمة التدويل: دولة ضعيفة ومؤسسات سياسية قوية في إسرائيل»، مجلة نظريات سياسية، (١٩٣٣) ٥: ٩٨-١٠٧.
- ٥٢- هارتس، ٣ تشرين الثاني ١٩٣١، تقرير ستيد.
- ٥٣- غروس ن. « السياسة الاقتصادية لحكومة الانتداب في فلسطين»، بحث في التاريخ الاقتصادي، (١٩٤٨) ٩: ١٤٣-١٨٥.
- ٥٤- أساف، م. العلاقات اليهودية العربية في فلسطين، ١٩٠٠-١٩٤٨، (تل أبيب، ١٩٧٠) (بالعبرية). كيميرلنغ، ب. (العلاقات الاقتصادية... مصدر سابق).
- ٥٥- في مفهوم التومية النهائية كنتيجة لظروف عرضية للأحداث، أنظر بروبيكر، إعادة تأطير التومية (كامبريدج، مطبعة جامعة كامبريدج، ١٩٩٦). هنا تم توسيع الفكرة إلى صراع قومي نهائي.
- ٥٦- بورات ي. من المظاهرات إلى الثورة، الحركة القومية الفلسطينية، ١٩٢٩-١٩٣٩، (تل أبيب: م-أوفيد، ١٩٧٦). (بالعبرية).
- ٥٧- LA TO يليشيغنتش.
- ٥٨- ZA بروتوكولات NC، ملف J/٧٢٤٣، ٢٩ حزيران ١٩٣١؛ LA بروتوكولات CC، ملف M-١٧، ٩ تشرين الثاني ١٩٣١.
- ٥٩- شايبرا، أ. (الصراع العقيم، مصدر سابق).
- ٦٠- شافير (مصدر سابق)؛ لوكان (مصدر سابق)؛ بيرنشتاين، «توسيع نظرية فصل سوق العمل: بين وداخل قطاعات فصل سوق العمل لحكومة فلسطين الانتدابية» دراسات مقارنة في المجتمع والتاريخ، (١٩٦٦) ٣٨: ٢٤٣-٣٦٦.
- ٦١- كيميرلنغ، (الصهيونية والمناطق، مصدر سابق)؛ شافير (مصدر سابق)
- ٦٢- شايبرو، ي. نخبة دون خلفاء: أجيال القادة السياسيين في إسرائيل. (تل أبيب: سفريات بوعليم، ١٩٨٤). (بالعبرية).
- ٦٣- أنظر غرينبيرغ، ل. ل. « أزمة التدويل... مصدر سابق)
- ٦٤- كينيرلنغ، ب. (الصهيونية والمناطق، مصدر سابق)؛ شافير، ج. (مصدر سابق).
- ٦٥- أنظر غرينبيرغ، ل. ل. (الوحدة المنشقة في إسرائيل... مصدر سابق).
- ٦٦- في حوار مفتوح مع قائد فلسطيني، خلال نيسان ١٩٣٤، قال بن غوريون إن اليهود لا نية لديهم للنضال مع الفلسطينيين ضد بريطانيا، وذكر أن ذلك لا يعود فقط إلى المصالح السياسية الواضحة، ولكنه يعود أيضا إلى اتجاهاتهم الثقافية: «نحن اليهود نعود في أصلنا إلى الشرق، ولكننا تحولنا إلى أوروبيين. نريد أن نعود إلى أرضنا ليس بالعنى الجغرافي وحسب، هدفنا هو أن نبني هنا ثقافة أوروبية، ونحن مرتبطون بأعظم قوة ثقافية في العالم...» (S.ZA/١٠١٨٨، ٢٢ نيسان ١٩٣٦).
- ٦٧- كيميرلنغ، ب. (العلاقات الاقتصادية المتبادلة، مصدر سابق).
- ٦٨- بسبب موجة الهجرة التي سببها صعود هتلر إلى السلطة تضاعف الوجود اليهودي في فلسطين بين ١٩٣٢ و ١٩٣٦. ارتفع عدد اليهود من ١٩٢٠٠٠ إلى ٣٨٤٠٠٠، وارتفعت نسبتهم بين عموم السكان من ١٨٪ حتى ٢٨٪ خلال أربع سنوات.
- ٦٩- هذا التحويل في الحركة العربية التومية تم توثيقه وتحليله من قبل بورات (مصدر سابق)، ولكنه للغراب لا يذكر إضراب السائقين.
- ٧٠- غرينبيرغ ل. ل. «الاقتصاد السياسي للصهيونية العمالية خلال فترة الاستعمار البريطاني» بحوث في علم الاجتماع الإسرائيلي، (١٩٦٦) ١١: ٢٠١.
- ٧١- أنظر موريس، ب. مولد مشكلة اللاجئين الفلسطينيين، ١٩٤٧/١٩٤٧ (كامبريدج: مطبعة جامعة كامبريدج، ١٩٨٧).