

والقنطرة وكان اليهود يمثلون ٢٠٪ فقط من مجموع العاملين في السك الحديدية الا ان قيادة النقابة بقيت في ايديهم. وللدلالة على الكثافة العربية في صفوف نقابة عمال السك الحديدية الهستدروتية فقد كانت صحيفة النقابة العربية في صفوف نقابة باللغتين العربية والعبرية. الا ان اصرار الجانب اليهودي على ابقاء قيادة النقابة في يده ادى في ربيع ١٩٢٥ الى انسحاب العرب والعمل على اقامة نقابة مستقلة بهم.

ومن الواضح ان الهستدروت كان يواجه وضعا حرجا للغاية ازاء رغبة العمال العرب في الانتظام داخل نقاباته حيث ان الموافقة على هذا الاتجاه وتشجيعه سوف يؤدي الى القضاء على النقاء اليهودي للهستدروت، في حين ان تجاهله او معارضته سوف يدفع بالنشاط النقابي العربي الى الافلات من الرقابة اليهودية وبالتالي تطور عمل نقابي عمالي عربي مستقل يدفع بالوعي الطبقي والوطني العربي الى مراحل متقدمة. وتوصل الهستدروت، بدافع الرغبة في ضبط التنظيم النقابي العربي من اجل عدم تزايد العمل العربي الرخيص غير المنظم الذي ينافس العمل اليهودي ويحد من امكانيات استخدامه، الى حل وسط انتهازي يقضي باقامة منظمات عمالية عربية مستقلة مرتبطة بنقابات الهستدروت على اساس مبدأ الوحدة الفدرالية.

وتركز نشاط الهستدروت، بصورة ملحوظة، في مدينة حيفا التي كانت تشهد نموا سكانيا واقتصاديا ملحوظا. واستطاع الهستدروت اقامة فرع عربي مرتبط به مباشرة استقطب عددا من العاملين في قطاعي النجارة والخطاطة، واعادة تنظيم العدد القليل من اعضاء نقابة سكك الحديد العرب الذين لم ينسحبوا من النقابة. وفي سنة ١٩٢٦ بلغ عدد الاعضاء العرب ٢٠٠ عضوا.

سلك النشاط النقابي العربي ايضا خطا مستقلا عن النقابة الهستدروتية وذلك من خلال حركة تعاونية عمالية عربية ظهرت في محطة سكة حديد حيفا. وقد استطاع اعضاؤها في اوائل ١٩٢٣ الحصول على ترخيص ناد خيري (انسجاما مع قانون الجمعيات العثمانية) وشكلوا لجنة عمالية دعيت باسم «اللجنة الاخوية لعمال سكك حديد فلسطين» وتزعم هذه اللجنة «عبد الحميد حيمور» واقتصر نشاطها على الجوانب الانسانية والاجتماعية. وقد واجهت هذه المحاولة صعوبات عديدة كان ابرزها ضعف الامكانيات المادية وعدم ثبات الاعضاء الا ان مؤسسيها