



جامعة المنصورة  
كلية الآداب

# إنجازات شركة النفط العراقية في الأردن ١٩٣١-١٩٦٣ م

إعداد

دكتور / عيسى سليمان أبو سليم

أستاذ مشارك - قسم التاريخ

جامعة مؤتة- المملكة الاردنية الهاشمية

مجلة كلية الآداب - جامعة المنصورة

العدد الثامن والخمسون - يناير ٢٠١٦

# إنجازات شركة النفط العراقية في الأردن

١٩٣١-١٩٦٣م

د/ عيسى سليمان أبو سليم

## ملخص البحث:

يركز هذا البحث على فحص أعمال شركة النفط العراقية في الأردن خلال الفترة الواقعة بين ١٩٣١-١٩٦٣م، و بيان الإنجازات التي قامت بها الشركة، خلال فترة عملها في الأردن، تلك الإنجازات التي كان لها أثر في تطوير بعض المرافق العامة، مثل الطرق البرية، و المطارات، و شبكة الاتصالات الهاتفية، و مصادر المياه التي تم تطويرها في منطقة الامتياز، و التي كان لها انعكاسات إيجابية على مرافق الحياة المختلفة. كما أن بعض أعمال الشركة لم تخل من استغلال كافة المقدرات و الإمكانيات الأردنية بأقل تكلفة، و ذلك إنطلاقاً من سياسة الشركات في تحقيق أكبر قدر من الأرباح بأقل قدر من التكاليف، فضلاً عن ارتباط الشركة بالحكومة البريطانية، و هي الدولة المنتدبة على الأردن، و التي تسعى إلى استثمار كافة المقدرات، و تسخيرها لمصلحتها، فجاءت سياسة الشركة متطابقة مع سياسة الحكومة البريطانية.

كلمات مفتاحية: الأردن، تاريخ.

## Abstract:

This research examined the works of the Iraqi petroleum company in Jordan during the period between 1931-1963, and the achievements of the company, during the period of its work in Jordan, these achievements had some impact in the development of public facilities, such as roads, and airports, and tele-communication, and water resources that have been developed in the concession area, this achievements reflects in a positive impact on the different facilities. on the other hand Some of the company's works did not disturb the exploitation of all abilities and Jordanian capabilities at the lowest cost, and so out of corporate policy in achieving maximum profit with minimal costs, as well as the company's link to the British Mandatory government on Jordan, and all seeks to invest all estimators, to their advantages, specially the company's policy was a part of the British government policy.

**Keywords:** Jordan, history.

## المصادر:

تستند الدراسة إلى الوثائق الهاشمية باعتبارها مصدراً له أهمية خاصة في كتابة التاريخ، إذ تكتسب الوثائق الهاشمية أهميتها من كونها لم تكتب للتأريخ، و إنما بقيت للتاريخ، لذلك يمكن اعتبار معلوماتها من الناحية الموضوعية على درجة عالية من الأهمية، لأنها عكست الصورة التي كانت قائمة في تلك الفترة. كما أنه لم يتم التدخل في محتواها فبقيت كما هي بصورتها الأصلية، فهي عبارة عن مراسلات تمت بين الجانب الأردني ممثلاً بالحكومة، والجانب البريطاني ممثلاً بالمعتمد البريطاني، و مندوب شركة النفط العراقية، التي أرسلت نسخ منها إلى الأمير عبد الله بن الحسين، لتحفظ في الديوان

الملكي الأردني، و لم يتم التدخل بمحتواها و لا بشكلها، كما لم يتم التدخل لتصحيح الأخطاء الموجودة فيها، من حيث الشكل، فنشرت كما هي بحالتها الأصلية.

## مدخل:

تأسست شركة النفط العراقية في لندن يوم ٣١/١٢/١٩١١م، بإسم شركة الامتيازات الإفريقية و الشرقية المحدودة الضمان، وتغير أسمها في ٢٣/١٠/١٩١٢م إلى شركة زيت البترول التركية المحدودة الضمان، ثم تغير إعتباراً من ٨/٦/١٩٢٩م إلى شركة زيت البترول العراقية، و هو الأسم الذي عرفت به<sup>(١)</sup>. جاء تأسيس شركة البترول العراقية، على أنقاض شركة النفط التركية التي يشار إليها بالأحرف

ثم دخلت الشركة في مفاوضات مع الحكومة الأردنية والحكومة السورية والحكومة اللبنانية، لبناء تفرعات من محطة حديثة تصل إلى ساحل البحر المتوسط، بحيث يتفرع من محطة حديثة خطان: يصل الخط الأول إلى ميناء طرابلس في لبنان عبر سوريا، ويتفرع الخط الآخر من محطة حديثة ليصل إلى ميناء حيفا على البحر المتوسط عبر إمارة الشرق العربي (شرقي الأردن).

بدأت المحادثات بين الجانبين الأردني ممثلاً بالحكومة الأردنية، و الجانب البريطاني ممثلاً بشركة النفط العراقية، بغية التوصل إلى ترتيب يتم بموجبه مرور أنابيب النفط من الأراضي الأردنية. يبدو أن المحادثات بدأت مع نهاية شهر تشرين الأول عام ١٩٣٠م، و انتهت في ١١/١/١٩٣١م، ليتم التوصل إلى الإتفاقية المعروفة بإسم "إتفاق بتنظيم مرور الزيوت المعدنية لشركة زيت بترول العراق في بلاد شرق الأردن" ومدته سبعون عاماً إعتباراً من عام ١٩٣١م.<sup>(٢)</sup>

جاء الإتفاق سريعاً بعد مفاوضات بين الجانبين الأردني و البريطاني، في مدة لم تتجاوز الشهرين. و يبدو من خلال تحليل بنود الإتفاقية قلة خبرة المفاوض الأردني بمثل هذا النوع من الإتفاقيات، إذ اتضح ذلك في العديد من القضايا التفصيلية التي ظهرت فيما بعد، و أصبحت موضع نقاش نتيجة تطبيقها، فأصبح الإتفاق الأصلي هو المرجع الملزم للفصل فيها. إضافة إلى الضغوط التي مورست على الجانب الأردني

(Turkish Petroleum Company (TPC) والتي تأسست عام ١٩١٢م، بمبادرة من رجل الأعمال الأرمني كلاوست جولبينكيان Calouste Gulbenkian، للتنقيب عن النفط في العراق. يمتلك الشركة مجموعة من الشركات الأوروبية منها: شركة النفط البريطانية الفارسية Anglo-Persian Oil Company، التي هي بالأساس مملوكة من قبل الحكومة البريطانية، ثم أصبحت بحلول عام ١٩١٤م تمتلك ٥٠% من أسهم الشركة الأم، وشركة شل Royal Dutch/Shell.

بدأت الشركة بممارسة أعمالها في التنقيب عن النفط، بعد توقيع معاهدة سان ريمو (San Remo) عام ١٩٢٠م. إذ استطاعت شركة نفط العراق، أن تحصل على امتياز للتنقيب عن النفط، في مناطق متعددة من آسيا العربية؛ فحصلت على امتياز التنقيب في المملكة العربية السعودية، و الكويت و دبي، إضافة إلى العراق الذي حصلت على امتياز حصري للتنقيب عن النفط فيه عام ١٩٢٥م. والشركة نجحت باكتشاف النفط في حقل بابا كركر Baba Grugru الواقع ضمن منطقة كركوك شمال العراق عام ١٩٢٧م.

بعد اكتشاف النفط في كركوك، بدأت شركة النفط العراقية إعتباراً من عام ١٩٣٠م، ببناء خط لنقل النفط، يصل إلى محطة الضخ الواقعة في منطقة حديثة غرب العراق كمرحلة أولى ضمن منطقة الامتياز العراقية.

ثلاثة أشهر، و إذا أعطيت المهلة يحق للشركة أن تنقل جميع آلات و لوازم و أموال المشروع عدا الأنابيب، مغفأة من الرسوم و الضرائب.

تضمنت المادتان الرابعة و الخامسة من الاتفاق، على الإعفاءات المالية التي تقدمها الحكومة للشركة و المتمثلة: بعدم استيفاء الحكومة ضريبة الاستيراد و التصدير و المرور على النفط و الغاز و مشتقاته، أما إذا قامت الشركة ببيع تلك المنتجات في الأردن، فعليها أن تدفع الرسوم و الضرائب، بعد الاتفاق مع الحكومة. إضافة إلى إعفاء جميع اللوازم و المهمات و المواد اللازمة لتنفيذ المشروع، وفق شروط تم تحديدها.

أما المادة السادسة فقد أعطت الشركة الحق في استخدام خطوط السكك الحديدية القائمة في الأردن، بتعرفة مخفضة نظراً لكثرة حمولاتها المتوقعة، و المقصود بذلك استخدام الخط الحديدي الحجازي. أما في حال لم تف خطوط السكك الحديدية القائمة بالمتطلبات، فيحق للشركة بموجب المادة السابعة إنشاء خط سكة حديد خاص بها، على أن لا تمارس الشركة حق النقل العمومي.

نصت المادة الحادية عشرة على حق الشركة، في إنشاء و تشغيل خطوط البرق و الهاتف و الأجهزة اللاسلكية، لتأمين الاتصالات بين كافة مرافق الشركة، بما ينحصر بمقاصد المشروع، على أن يكون ذلك تحت إشراف الحكومة الأردنية.

يحق للشركة بموجب المادة الرابعة عشرة أن تحفر الآبار و تبني السدود اللازمة، لتأمين المياه

بحجة المصلحة. مع ذلك يلاحظ في كل الحالات حرص الجانب الأردني على تحقيق المزيد من المكاسب، و هذا واضح في كثير من المواقع التي تبنت فيما بعد.

تضمنت الاتفاقية ديباجة و ست و عشرين مادة، يمكن الإشارة لأبرزها، إذ ورد في الديباجة: حق الشركة في بناء و صيانة مكاتب لها في الأردن، و إنشاء محطات للضخ و معامل و مخازن و صهاريج لتخزين النفط و الماء و بناء جسور و منازل لسكن المستخدمين، و خطوط حديدية و طرق و مطارات و كابلات كهربائية و خطوط برق و هاتف و أجهزة اتصال لاسلكي، و مصافي و خزانات وقود و مستشفيات و خطوط لنقل الزيت ظاهرة أو مدفونة تحت الأرض.

نصت المادة الثانية من الاتفاقية على أن تكون مدتها سبعون عاماً تبدأ من تاريخ توقيعها، على أن تقوم الشركة قبل المباشرة بمد الأنابيب بتقديم مخططات تفصيلية لدائرة الأراضي و المساحة الأردنية<sup>(٣)</sup>، تبين فيها الأراضي التي تمر فيها خطوط الأنابيب سواء جاءت الأنابيب متلاصقة أم متباعدة، و الأراضي التي تقام عليها محطات الضخ أو المصافي، و أية أشغال أخرى لازمة للمشروع. على أن تؤول جميع ممتلكات الشركة دون مقابل للحكومة حال انتهاء مدة الامتياز. أما إذا رغبت الشركة في تمديد أو تجديد امتيازها، فعليها أن تتقدم بطلب قبل انتهاء المدة بستة أشهر على الأقل، وفق شروط جديدة يتم الاتفاق عليها بين الجانبين. كما يحق للشركة أن تتنازل عن الامتياز، شريطة أن تعطي مهلة للحكومة مدتها

والمملكة العراقية<sup>(٤)</sup>، و كان قد سبق ذلك عام ١٩٢٨م تخطيط الحدود بين الأردن والمملكة العراقية. إضافة إلى قيام الأردن بالانضمام لعدة معاهدات و منظمات دولية، تنظم و تحكم الخدمات و الامتيازات التي تم منحها للشركة مثل: معاهدة اتحاد البريد الدولي في ١/٣/١٩٣١م<sup>(٥)</sup>. والاشتراك عام ١٩٣٢م في قانون الملاحة الجوية في البلدان الواقعة تحت الانتداب لسنة ١٩٢٧م، و اتفاقية السفر بالبريد الجوي الموقع عليها في وارسو ١٩٢٩م<sup>(٦)</sup>. و انضم الأردن عام ١٩٣٦م للمعاهدة الدولية للمواصلات السلوكية و التلغراف<sup>(٧)</sup>. و تم الاشتراك بمعاهدة تنظيم الإذاعة اللاسلكية الدولية عام ١٩٤٠م<sup>(٨)</sup>، ثم جاء الانضمام عام ١٩٤٨م لمعاهدة الطيران المدني لعام ١٩٤٤م<sup>(٩)</sup>.

### منجزات الشركة في الأردن:

#### طريق حيفا بغداد:

يبدو أن العمل بدأ بعد توقيع الاتفاقية مباشرة، ذلك أن الوثائق تشير إلى بدء العمل لفتح و تعبيد طريق حيفا بغداد مروراً بالأراضي الأردنية، تمهيداً لمرور خطين من الأنابيب متلاصقين، قطر الأنبوب الأول ١٢ انشاً، و قطر الأنبوب الثاني ١٦ انشاً. لا يوجد نص صريح في بنود الاتفاقية تمت الإشارة إليه - مثل بقية المرافق الأخرى التي تمت الإشارة إليها مباشرة- و يمكن الاعتماد عليه، يخول الشركة بإنشاء خط بري، و إنما جاء النص عاماً في ديباجة الاتفاقية ينص على رغبة الشركة في إقامة مرافق منها الطرق، كما

للمشروع، دون أن تدفع رسوم أو أجور عدا أية أرض أحرزت لهذا الغرض، على أن لا يمس ذلك حقوق المواطنين في استخدام المياه.

عالجت المادة الخامسة عشرة من الاتفاق موضوع الأراضي اللازمة لتنفيذ المشروع على النحو التالي علماً بأن جميع هذه الأراضي مؤجرة للشركة:

### الأراضي الأميرية:

تقوم الحكومة بتأجير الأراضي اللازمة للشركة لمدة لا تزيد عن مدة الاتفاق، شريطة أن تدفع الشركة تعويضاً معقولاً للمزارعين في حال إخراجهم من أراضيهم. و يتوجب على الشركة أن تدفع إيجاراً طفيفاً للأراضي القفر المستأجرة لمد خط أو إقامة محطة للضح خلال مدة الإنشاءات. أما في الأحوال الأخرى فيترتب على الشركة أن تدفع إيجاراً، بنسبة قيمة الأرض المؤجرة، على أن لا تزيد قيمتها عن قيمة الأراضي التي تماثلها و المجاورة لها تماماً.

### الأراضي الخاصة:

الأراضي التي لا تخص الحكومة يتم الاتفاق عليها بين الشركة و أصحابها، و إذا لم يتم الاتفاق عليها، و رأت الحكومة ضرورة استملاكها، فتستملكها على نفقة الشركة وفق القوانين و الأنظمة، و تسجل باسم الحكومة و يعاد تأجيرها للشركة بإيجار طفيف لمدة لا تزيد عن مدة الاتفاق.

بعد توقيع الاتفاقية تم اتخاذ سلسلة من الإجراءات الضرورية لتنفيذ بنودها، إذ تم الاعتراف المتبادل بين إمارة شرق الأردن

لم يتم في المرافق الأخرى أفراد مواد خاصة بالطريق.

قامت الشركة بتخطيط الطريق و تنفيذه لتستطيع إنجاز خط أنابيب النفط، و خط الهاتف الذي سار بجانب خط الأنابيب، فجاءت خطوط الأنابيب و خطوط الهاتف متوازية مع خط سير الطريق. فقد نصت المادة الثامنة من الاتفاقية على أن: "يكون للشركة نفس الحقوق التي للجمهور في استعمال الطرق التي تنشأ بشرق الأردن، ولا يحق للشركة أن تطالب بأية إعانة من الواردات العامة لنفقات إنشاء الطرق التي تقيمها أو صيانتها لمقاصد المشروع".

أشرف سلاح الهندسة الملكي البريطاني على وضع مخططات الطريق، و المناطق التي من المقرر المرور منها، بالتعاون مع دائرة المساحة الأردنية. و يبدو أنه قد روعي في تخطيط الطريق أن تسير بخط مستقيم قدر المستطاع، مخترقة في معظم أجزائها مناطق سهلية، ضمن أقصر مسافة بين الحدين الشرقي والغربي من حدود الأردن، وربما يعود ذلك لأسباب اقتصادية: بهدف التوفير في تكلفة الإنشاء.

كما أن الطريق قد اخترقت الأراضي الزراعية المأهولة بالسكان مثل: قرية بيت يافا<sup>(١٠)</sup>، و صما<sup>(١١)</sup>، و الكوم الأحمر<sup>(١٢)</sup>، و الخالية من العوائق الطبيعية في كثير من المواقع، إذ أن إنشاء الطريق في الأراضي السهلية اقل تكلفة من إنشاء طريق في الأراضي الوعرة، التي تزيد تكلفة الإنشاء. فقد سارت الطريق من الحدود الأردنية في الشرق من المنطقة المعروفة

بالرويشد مروراً بمنطقة مقاط المتوسطة الموقع مع الصفاوي ثم إلى المفرق، باتجاه جرش و اردب، ثم جسر الجامع- جسر الشيخ حسين على الضفة الشرقية لنهر الأردن، لمسافة تزيد على ٥٠٠ كم داخل الأراضي الأردنية، كما هو موضح في الخارطة المرفقة.

استخدمت الشركة المواد الأولية المحلية في إنشاء الطريق مثل الحجارة، و المواد الخام المتوفرة في المنطقة بكثرة، طبقاً لنص المادة الثالثة عشرة من الاتفاقية، التي أعطت الشركة الحق في استخدام الحجارة و الطين و الكلس و الحطب و غيرها، بعد أن تدفع الشركة الرسوم المقررة.

يمكن القول أن الشركة لم تقم بإنشاء مقالع أو تكسير صخور، مما ينعكس على استصلاح الأراضي عند استخراج الحجارة منها- ربما بسبب التكلفة المادية-، بل على العكس يلاحظ أن الشركة قامت بالاعتداء على أراضي المواطنين، و استغلال موجودات أراضيهم من المواد الأولية في تعبيد الطريق، مثال ذلك الشكوى التي تقدم بها مختار و هيئة اختيارية الشديفات من عشيرة بني حسن بتاريخ ١٩٣٨/٨/٣١م إلى قائم مقام جرش، يشكون فيها من اعتداء الشركة على موجودات أراضيهم من الحجارة<sup>(١٣)</sup>.

تم الانتهاء من تعبيد الطريق في أواخر عام ١٩٣٨م، وفق الأسلوب الإنجليزي في التعبيد آنذاك المعروف بالرصفة؛ بحيث توضع الحجارة مرصوفة في الطريق، و يتم دحلها بالمداخل

إعانة من الواردات العامة لنفقات إنشاء الطرق التي تقيمها أو صيانتها لمقاصد المشروع". كما رغبت الحكومة الأردنية في حال قبولها القيام بعمليات الصيانة، أن تكون نفقات الصيانة مضافة إلى الإعانة السنوية التي التزمت بريطانيا بدفعها للأردن بموجب اتفاقية ٢٠ شباط ١٩٢٨م<sup>(١٤)</sup>. و أن تكون مدة الصيانة لفترة محددة.

تدخل المعتمد البريطاني في عمان لتسوية الخلاف بين الحكومة الأردنية و شركة النفط عام ١٩٣٩م، كما يتضح من كتابه رقم ٢٥٨/مكت تاريخ ١١ / ١١ / ١٩٣٩م، إلى رئيس الوزراء الأردني، الذي أكد فيه رغبة بريطانيا أن تكون الحكومة الأردنية هي المسؤولة مباشرة عن صيانة الطريق الواقعة ضمن أراضيها، وأن المبلغ الذي تصرفه الحكومة الأردنية على الصيانة، يتم التوصل إلى إيجاد تسوية له باتفاق الطرفين. قدم نص المقترح باللغتين العربية و الإنجليزية و الذي جاء فيه: ضرورة التوصل إلى تدابير تنظم مسؤوليات الفريقين، و إمكانية التوصل إلى اتفاق بين بريطانيا و الأردن. و أهم ما جاء فيه تخفيض مسؤولية الحكومة عن صيانة الطريق بعد عشر سنوات إذا اقتضى الأمر ذلك.

بناء على ذلك جرت محادثات مطولة بين الحكومة الأردنية و شركة بترول العراق، حاولت فيه الشركة أن تظهر بصفة صاحب الولاية الشرعية على الأرض الأردنية؛ إذ طلبت وفق كتاب المعتمد البريطاني رقم ٢٥٨/مكت

الثقيلة الوزن المعدة لهذه الغاية، ثم تملأ الفراغات باستخدام الحصمة، و بعدها يستخدم الإسفلت المخلوط بالحصمة في التعبيد النهائي للطريق، إذ تشير الوثائق المتوفرة إلى قيام الحكومة بإعفاء كميات الإسفلت التي استخدمت في التعبيد من الرسوم و الضرائب استناداً إلى نص الاتفاقية.

تعتبر الرصفة الإنجليزية من الأساليب الاقتصادية في التعبيد لعدة أسباب أولها: المتانة و قوة التحمل، إذ أن استخدام الحجارة و دحلها و تعبئة فراغاتها بالبحص و الحصمة، يعطي الطريق قدرة على تحمل الحمولات الثقيلة. و السبب الثاني يعود للقدرة على مقاومة الانجراف و العوامل الطبيعية التي تؤثر في تآكل الطريق، إذ تشهد المنطقة حالات انجراف كثيرة خلال موسم الشتاء، لذلك تمت حماية جانبي الطريق بحجارة كبيرة تمثل الرصيف، و ما زال جزء من الطريق قائماً على حالته الأصلية خاصة في المنطقة الواقعة بين قرى شرق جرش باتجاه المفرق، مع ذلك فإن المسير على هذه النوعية من الطرق غير مريح، نظراً لخشونة سطحها، و عدم استوائها.

ظهرت الشركة بصورة صاحب الامتياز وصاحب الطريق، و هذا واضح في المواقف المتعددة التي اتخذتها؛ فنجد أنها حاولت أن تحيل مهمة صيانة الطريق على الحكومة الأردنية التي رفضت الفكرة أصلاً. و يبدو أن الرفض جاء استناداً لنص المادة الثامنة من الاتفاقية التي نصت على أنه: "لا يحق للشركة أن تطالب بأية

حاول مندوب الشركة التهرب من الالتزام الصريح بصيانة الطريق بإدخال كلمة (مخيرة) على الاتفاقية، و لكن مجلس الوزراء الأردني بقراره رقم ٥٩٢ تاريخ ١/٩/١٩٤٠م، أصر على استبدالها بكلمة (مجبرة) بحيث يصبح النص: " تكون الشركة المومي إليها مجبرة لا مخيرة بصيانة الطريق، أو أي جزء منها بعد انتهاء مدة الاتفاق...".

يلاحظ في هذا السياق تدخل المعتمد البريطاني، الذي ظهر بصفة الراعي لمصالح الشركة، و ليس مطبقاً لما نص عليه نظام الانتداب، إذ جاء رد المعتمد على قرار مجلس الوزراء بكتابه رقم ٢٥٨ /مكت تاريخ ١٦/٩/١٩٤٠م، و فيه رفض للشرط الأردني للأسباب التالية: أن الشركة لن تقبل مسؤولية صيانة الطريق، و لا يمكن أن يطلب إليها بصورة معقولة أن تقبل ذلك، لأن الطريق كانت تعتبر طريقاً خصوصية تمر من الأراضي المؤجرة للشركة، و تستطيع الشركة أن تقصر حق استخدام الطريق على مركباتها الخاصة، و لكنها وافقت على جعلها عمومية مقابل أن تقوم الحكومة الأردنية بصيانتها مدة عشر سنوات، على أن تقوم الحكومة البريطانية بتزويد الأردن بالمعدات اللازمة لصيانة الطريق لأجل غير مسمى. و قد قام رئيس الوزراء الأردني توفيق أبي الهدى (١٨٩٥-١٩٥٦م)<sup>(١٦)</sup>، بتعديل الشرط لتصبح مسؤولية الأردن قائمة ما دامت بريطانيا تزود الأردن بالمبالغ اللازمة للصيانة، و وافقت الشركة على حذف شرط مدة العشر سنوات، و طلبت تعديل الاتفاق بحيث

تاريخ ١٦/١١/١٩٣٩م وضع أنظمة تفرض قيوداً على المركبات التي يسمح لها باستخدام الطريق منها:

١. أن تجهز المركبات التي تعمل في القسم الأردني بإطارات مطاطية منفوخة الهواء.

٢. أن لا يتجاوز العرض الخارجي للمركبة بحمولتها عن ٢.٤ متر.

٣. أن لا يتجاوز الارتفاع الخارجي للمركبة بحمولتها ٣.٩ متر.

٤. أن لا يتجاوز الطول الخارجي للمركبة بحمولتها ٧.٣ متر، على أن يسمح باستعمال الطريق لمركبات شركة النفط العراقية، و المركبات التي تعمل تحت إشرافها.

٥. كما حددت مواصفات المركبات التي تستخدم الطريق سواء كانت تلك المركبات بمحورين أو أربعة محاور.

بناء على الاقتراح البريطاني تشكلت لجنة من الفنيين في حكومة فلسطين، والمهندس مجد الدين الجابري وكيل مدير النافعة (الأشغال العامة) في الحكومة الأردنية، لوضع أنظمة تحكم عملية النقل استناداً إلى قانون النقل على الطرق الصادر عام ١٩٣٦م، مثل نظام النقل على الطرق رقم ٨٠١ لعام ١٩٣٧م، و نظام النقل على الطرق لعام ١٩٤١م.

بعد عقد عدة اجتماعات تم التوصل إلى اتفاقية عام ١٩٤١م<sup>(١٥)</sup>، التي نصت على إشراف الأردن على صيانة الطريق، وعلى انتهاء العمل بهذا الاتفاق حال انتهاء المعاهدة الأردنية البريطانية لعام ١٩٢٨م.



الطريق، و هذه المواصفات غير متوفرة إلا في السيارات التي تستخدمها شركة البترول العراقية.

رداً على المقترح البريطاني، جاء رد وزير الدفاع الأردني في كتابه رقم ٥٠١٣٥/١٤/١٤ تاريخ ١٥/٩/١٩٤٠م ، إلى رئيس الوزراء الأردني ليوضح أن: شركة بترول العراق تحاول فرض قيود و مواصفات على المركبات التي تستخدم الطريق، و هذه الشروط غير متوفرة إلا في سيارات الشركة، و بالتالي فان المستثنى من استخدام الطريق هم المواطنون الاردنيون، الذين لا يملكون سيارات ترقى إلى مستوى المواصفات التي تتمتع بها سيارات الشركة.

كما حاولت الحكومة الأردنية استغلال أجواء المفاوضات مع بريطانيا، و الظروف التي تمر بها بريطانيا خلال الحرب العالمية الثانية، الاستفادة إلى أقصى درجة ممكنة من أعمال الشركة، بما يعود بالنفع على الأردن، إذ طلب رئيس الوزراء الأردني من المعتمد البريطاني بتاريخ ٢٢/١١/١٩٣٩م، فتح طريق يربط بين عمان و المفرق، على نفقة الشركة الخاصة.

جاء رد المعتمد البريطاني بعد ثلاثة أيام متضمناً: أنه لا توجد نصوص في الاتفاقيات الموقعة، تشير إلى إنشاء الخط. كما أنه لا تتوفر في الوقت الحاضر الأموال اللازمة لمثل هذا المشروع. فضلاً عن أن الطريق في الوقت الحاضر ليست ذات أهمية حربية. كما أن الشركة تعمل على أسس اقتصادية بحثة، بمعنى

تكون الشركة حرة في صيانتها إذا توقفت الحكومة الأردنية عن فعل ذلك، و الآن جاء قرار مجلس الوزراء ليعدل الشرط كله. إن الطريق ذات صفة عمومية تعود منافعها على الأردن، أما إذا اعتبرت طريقاً خاصة مقصورة الحركة فيها على مركبات الشركة، فانه من البديهي أن تقرر الشركة درجة الصيانة التي تقتضيها. و بناء على موقف المعتمد البريطاني، اضطر مجلس الوزراء الأردني بقراره رقم ٦١٧ تاريخ ٢٣/٩/١٩٤٠م، الموافقة على قبول المقترح البريطاني بحيث تصبح الشركة مخيرة في صيانة الطريق على نفقتها الخاصة، للزمن و المستوى الذي تراه الشركة مناسباً بعد انتهاء الاتفاق الأردني البريطاني.

نتيجة الوضع الجديد و التقدم الذي شهدته الإمارة، ابتدأت الحكومة الأردنية التفكير بالاستفادة من ازدياد حركة النقل، و ذلك بفرض رسوم على السيارات التي تستخدم الطريق، و استغلال المبالغ المتحصلة في أعمال الصيانة نظراً للظروف المالية الصعبة التي يمر بها الأردن، خاصة و أن معظم المركبات التي تستخدم الطريق في ذلك الوقت هي التابعة لشركة البترول العراقية.

حاولت شركة البترول العراقية، التهرب من الإجراءات الأردنية، بفرض قيود على سيارات المواطنين الأردنيين التي تستخدم على الطريق، كما هو واضح في كتاب المعتمد البريطاني المشار إليه أعلاه، و ذلك من خلال تحديد مواصفات المركبات التي يجب أن تسير على

الواقعة في شمال الأردن، و منها إلى مدينة درعا السورية<sup>(١٩)</sup>.

تم الاتفاق عام ١٩٤٧م على صيانة الطريق بتقسيمها إلى ثلاثة أقسام: يمتد القسم الأول من جسر المجامع على نهر الأردن إلى المفرق في الشرق، و هذا القسم قبلت الحكومة الأردنية استلامه، و ستقوم بصيانته كجزء من مواصلاتها. إما القسم الثاني الممتد من عمان - المفرق - الرمثا - درعا، و معاذ إلى جسر الشيخ حسين، و الذي يقوم بصيانته الجيش البريطاني، فينطبق عليه نفس شروط الوضع السابق. و القسم الثالث الممتد بين المفرق و العراق فهو ما زال موضوع البحث، بسبب اختلاف وجهات النظر بين الجانبين الأردني و البريطاني.

جاء الاختلاف الرئيسي بسبب تباين وجهات النظر حول تكلفة صيانة الميل الواحد للأسباب التالية:

١. عدد المشرفين و العمال اللازمين لصيانة الطريق.
  ٢. تكاليف المواد و بالذات الإسفلت الذي تشتريه حكومة المملكة الأردنية الهاشمية من شركة شل بمبلغ ١٨.٥ جنيه واصلاً عمان، بينما يشتريه الجيش البريطاني بمبلغ ٣.٥ جنيه واصلاً المفرق.
  ٣. مدى التحسين اللازم لهذه الطريق.
- قدمت الحكومة الأردنية وجهة نظرها بخصوص عمليات الصيانة إذ رأت:

أنها لن تقوم إلا بالأعمال اللازمة لخدمة مصالحها فقط.

ثم بدأت بين الجانبين محادثات اقتصرت على الفنيين، الهدف منها تزويد الحكومة الأردنية، بما تحتاج إليه من الآليات اللازمة لصيانة الطريق، نظراً لعدم امتلاك الحكومة في ذلك الوقت آليات متخصصة بصيانة الطرق. ظهر أثناء المفاوضات بين الجانبين أن الجانب البريطاني يحاول بيع الأشغال العامة الأردنية، الآليات المتوفرة في أرض المشروع بأسعار باهظة.

كما عملت الحكومة الأردنية على الاستفادة من أعمال الشركة لتوسيع شبكة الطرق المحلية، مستغلة ظروف بريطانيا خلال الحرب العالمية الثانية، و الانتصارات التي حققتها دول المحور، خاصة بعد احتلال القوات الألمانية مع مطلع عام ١٩٤١م كلاً من بلغاريا و اليونان و يوغسلافيا و شمال إفريقيا. و نظراً لخشية بريطانيا من تعاون الجيش الفرنسي الموجود في سوريا و لبنان مع قوات المحور، بدأت استعداداتها لاحتلال سوريا، بعد القضاء على انقلاب رشيد عالي الكيلاني ١٩٤١م<sup>(١٧)</sup>، و استقرار الوضع في العراق. قامت السلطات العسكرية البريطانية عام ١٩٤١م، بمهاجمة سوريا و أجبرت الجنرال الفرنسي دنتز Dentz على توقيع اتفاقية الهدنة<sup>(١٨)</sup>. و يبدو أنه حتى تصبح القوات البريطانية أكثر قدرة على الحركة و السيطرة على مسرح العمليات في المنطقة، طلبت من الأردن في شهر آب ١٩٤١م، الموافقة على إنشاء فرع من الطريق يصل إلى مدينة الرمثا

مساهمة في صيانة الطريق، بينما اعتذرت شركة البترول عن دفع حصتها في تكاليف الصيانة. انتهى العمل نهائياً عام ١٩٤٩م، باتفاقية صيانة الطريق الموقعة عام ١٩٤١م بين الأردن و بريطانيا، و أنيطت مهمة صيانة الطريق بمصلحة الأشغال العامة الأردنية.

جاء إلغاء اتفاقية صيانة الطريق نتيجة عدة معطيات أولها: إعلان استقلال المملكة الأردنية الهاشمية، بعد إلغاء معاهدة ١٩٢٨م، و توقيع معاهدة صداقة بين الأردن و بريطانيا عام ١٩٤٦م، و التي بموجبها استقلت المملكة الأردنية الهاشمية. ثم جاءت معاهدة ١٩٤٦م و ملحقها العسكري، لينص على احتفاظ بريطانيا بقواعد جوية لها في عمان و المفرق<sup>(٢٠)</sup>.

و ثانيها: الظروف التي بدأت تمر بها المنطقة نتيجة النكبة التي أدت إلى اغتصاب إسرائيل للأراضي العربية الفلسطينية عام ١٩٤٨م، و التي يقع جزء من الطريق فيها. و ثالثها توقف تدفق النفط في خط الأنابيب نتيجة المعارضة الأردنية التي سيتم التطرق لها فيما بعد.

### وسائل الاتصال السلكية واللاسلكية:

نصت المادة الحادية عشرة، من الاتفاق الموقع بين الأردن وشركة نفط العراق عام ١٩٣١م، على إقامة خط للهاتف يقدم خدمات المكالمات و المخابرات العامة، يربط مراكز الشركة المتعددة في فلسطين و العراق، بما ينحصر بمقاصد المشروع، و تكون خاضعة لإشراف الحكومة، و يجب إن لا تنشأ و لا تشغل بالصورة التي تؤثر

١. أن تطلب من شركة النفط العراقية دفع مبلغ مقطوع من نفقات الصيانة نظراً لانقطاعها من الطريق.

٢. إن تطلب من شركة التابلاين(ارامكو) تأدية مبلغ مقطوع آخر.

٣. أن تطالب السلطات العسكرية البريطانية الاشتراك بدفع قسم من نفقات صيانة الطريق كونها تستفيد منها.

٤. أن يتم فرض رسوم محددة على السيارات التي تسير على الطريق ذهاباً و إياباً كما هو معمول به عند جسر الملك حسين.

٥. تحسب التكلفة و تقسم على الجهات الثلاث المشار إليها أعلاه كل حسب عدد سياراته التي تستخدم الطريق، على النحو التالي: شركة البترول العراقية ٦ حصص، شركة التابلاين حصتان، مصلحة الحرب البريطانية ٤ حصص، بينما عدد سيارات المواطنين التي تستخدم الطريق تقدر بـ ٥٠٠ سيارة شحن و ٤٠٠ سيارة نقل ركاب شهرياً. علماً بأن هذا التوزيع مجحف بحق شركة التابلاين لأنها لم تبدأ أعمالها بصورة مكثفة، و لكن هذه الحصة فرضت عليها بسبب عدم مساهمتها في نفقات إنشاء الطريق.

ثم أصدرت الحكومة الأردنية عام ١٩٤٨م، لائحة بالرسوم التي تستوفى عن كل سيارة تستخدم طريق المفرق - العراق، مطابقة للرسوم التي تستوفى على جسر الملك حسين (الذي سبقاً) مع فلسطين. و قررت الحكومة البريطانية اعتبار زيادة إعانتها للجيش العربي

مكاتب شرق الأردن، أو من البلاد التي تكون خطوط شرق الأردن مرتبطة بها.

• تعين تعرفه المكالمات و المخابرات التي تجري على خطوط الشركة ضمن حدود شرق الأردن بناء على تنسيب إدارة البرق و البريد العامة الأردنية، و يترتب على الشركة أن لا تحيد عن هذه التعريفه.

• تدفع الشركة إلى الحكومة الأردنية إعانة تعادل ١٠% من واردات خطوطها الهاتفية الواقعة ضمن حدود شرق الأردن.

تم الانتهاء من إنشاء الخط و تشغيله والتوقيع على اتفاقيته بتاريخ ١٩٣٧/٢/٨م<sup>(٢٢)</sup>. تضمنت الاتفاقية عدة بنود من أهمها: أن خط الهاتف ملك للحكومة، و أن تقوم الشركة بإنشاءه ليسيير بالتوازي مع خط الأنابيب، و تشرف الشركة على صيانتته و حفظه، مقابل ذلك تقوم الحكومة الاردنية بدفع مبلغ ٢٠٠ ليرة فلسطيني للشركة عن الجزء الواقع ضمن الأراضي الأردنية. كما أن على الشركة أن تهئى محطة في (الصفواي) الاجفور(H4) لإقامة و تشغيل جهاز تردد صوتي، على أن يكون هذا الجهاز ملك للحكومة الأردنية و تستخدمه، و تلتزم الشركة بتزويد محطة الاجفور بالكهرباء اللازمة لعمله، مقابل أن تدفع الحكومة أجرة المكان، و أثمان الكهرباء.

يتألف الخط من سلكين من النحاس الأحمر وزن ٣٠٠ ليرة (٤٥٣,٥٩٣غم) للميل الواحد، يمتد من جهة الشرق، من نقطة التقاء الحدود الأردنية العراقية، عند العامود رقم ٣٧٣-١٢<sup>(٢٣)</sup>، ليصل

على وسائل الاتصال للسلطات البريدية و العسكرية الأردنية.

تطبيقاً لنص الاتفاق، وافق المجلس التنفيذي الأردني(الوزراء) بتاريخ ١٩٣٢/٣/٣٠م، على السماح لشركة البترول العراقية بإنشاء خط الهاتف وفق الشروط التالية<sup>(٢١)</sup>:

• تتولى شركة بترول العراق إنشاء الخط داخل حدود شرق الأردن على نفقتها، و تقع عليها مسؤولية صيانتته الدائمة.

• يتصل الخط بمقسم اربد أو بمقسم عمان، و من احد هذين المقسمين تؤمن المكالمات و المراسلات العامة مع فلسطين و مصر، و بعد ذلك مع سوريا على خطوط إدارة البرق و البريد في شرق الأردن.

• تكون الشركة خاضعة للاتفاقيات البرقية الدولية.

• تسمح الشركة باستعمال خطوطها للمخابرات و المكالمات المصلحية و المكالمات و المخابرات المتعلقة بالأمن العام مجاناً.

• عندما تكون المخابرات و المكالمات صادرة عن مكاتب الشركة، أو من مكاتب البلاد الأخرى، التي تكون الشركة مربوطة بها، تدفع الشركة أجور تلك المخابرات على أساس التعرفة المعمول بها لدى إدارة البرق و البريد.

• تدفع إدارة البرق و البريد العامة إلى الشركة ما خصها من أجور المكالمات و المراسلات التي تمر على خطوطها، و تكون صادرة من

استمرت القوات البريطانية باستخدام الخط لأغراضها الخاصة خلال الحرب العالمية الثانية، و حتى تاريخ ١٨/٥/١٩٤٤م. قامت القوات البريطانية خلالها، بإدخال تحديثات على الخط بحيث أصبحت هناك إمكانية لإجراء مكالمتين على الخط في آن واحد، و بسرعة أعلى. مقابل هذا التحديث نجد أن بريطانيا طلبت من إدارة البريد الفلسطيني رد حصتها التي قبضتها من الأجر عن المدة السابقة، كما طلبت من الحكومة الأردنية رد المبالغ التي استلمتها عن المدة المذكورة.

استفادت مصلحة البريد الأردني من خدمات المكالمات أثناء قيام القوات البريطانية باستخدامه، الأمر الذي ساهم في زيادة موازنة دائرة البريد الأردنية من أجر البرقيات و المكالمات، و التي خصص جزء منها لدفع المبالغ المالية المطلوبة. كما ساهم الخط في زيادة أعداد الخطوط الهاتفية في الأردن، خاصة في المناطق التي مر بها في مقسم اربد و مقسم عمان.

### السكك الحديدية:

أعطت المادة السادسة من الاتفاقية للشركة الحق في استخدام خطوط السكك الحديدية القائمة في الأردن، و المقصود بذلك الخط الحديدي الحجازي و تفرعاته، بتعرفة مخفضة نظراً لكثرة حمولاتها، و في حال لم تف خطوط السكك الحديدية القائمة بالمتطلبات، فيحق للشركة بموجب المادة السابعة إنشاء خط سكة حديد

إلى محطة الاجفور عند العامود رقم ٤١٦-١٢، و من تلك النقطة يبدأ الخط بسلك من النحاس الأحمر وزن ٢٠٠ ليبرة للميل الواحد، ليصل إلى العامود رقم ٥٨١-٢ و هو آخر عامود على الحدود الأردنية الفلسطينية، على الضفة الشرقية من نهر الأردن.

تم تثبيت الخط على اذرع خشبية مثبتة بشكل صليب فوق الأعمدة، طول كل ذراع منها ١٢٠ سم (٤٨ انش) و يفصل بين العامود و العامود الاخر ٢١١ قدم أي انه يوجد ٢٥ عاموداً في كل ميل، ضمن التضاريس الطبيعية، مع زيادة أو نقصان في المسافة ضمن التضاريس الوعرة. مع تثبيت قضيب مانع للصواعق على كل عامود.

وضع خط الهاتف الممتد بين حيفا و محطة الرويشد، تحت تصرف القوات البريطانية، خلال الحرب العالمية الثانية نظراً لحاجة القوات البريطانية له أولاً، و ثانياً بسبب عدم إمكانية الاستفادة من تشغيل الخط للأغراض المدنية خلال فترة الحرب.

مقابل استخدام القوات البريطانية الخط لأغراضها العسكرية، طلب مدير البريد العام في القدس، أجرة مقدارها ١٢٥ جنيه فلسطيني شهرياً، بحيث يخصص مبلغ ٢٥ جنيهاً منها لحكومة فلسطين، عن القسم الواقع ضمن الحدود الفلسطينية، و يخصص الباقي للأردن عن القسم الواقع ضمن أراضيها، و ذلك ضمن التعرفة المعمول بها في البريد<sup>(٢٤)</sup>. ثم خفضت الأجرة سنة ١٩٤٤م إلى ٣٠٠ جنيه فلسطيني سنوياً<sup>(٢٥)</sup>.

**المطارات:**

جاء في ديباجة الاتفاقية أن للشركة الحق في أن تنشئ مطارات لاستخدامها في أغراض المشروع، و بناء على ذلك قامت الشركة باستئجار الأراضي اللازمة لإقامة مطارين في الأردن:

يقع المطار الأول في المفرق شرق محطة الشركة، تم استئجار أراضيه منذ عام ١٩٣٨م. إلا أن الشركة قامت باستخدامه بالاشتراك مع سلاح الجو البريطاني، و عندما قامت بريطانيا بإنشاء قاعدة عسكرية خاصة بها في المفرق بموجب معاهدة ١٩٤٦م، أصبحت أراضي المطار ضمن حدود المعسكر البريطاني.

عمدت الشركة إلى استئجار أراضي المطار من الحكومة الأردنية، و عملت على إعادة تأجيره للقوات البريطانية. و يمكن للباحث القول أن هذا الإجراء من قبل الشركة جاء تحسباً من قيام الأردن بإلغاء الاتفاقية، و إنهاء الوجود العسكري البريطاني فيه، مما يعني السيطرة على أرض المطار و حرمان الشركة من استخدامه، خاصة و أن الشركة هي التي قامت بتمهيد أرضه و جعلها جاهزة لاستخدام الطائرات.

و بناء على ما ورد في المادة ٢٤ من اتفاقية الزيت التي تنص على انه: يحق للشركة أن تحويل هذا الاتفاق أو أية مصلحة فيه أو أية صلاحية ممنوحة بموجبه أو تتصرف بها بشرط أن تحصل أولاً على موافقة الحكومة الأردنية الخطية، تم تنظيم عقد إيجار بين الشركة و الحكومة الأردنية لمدة ١٧ سنة تبدأ من ١

خاص بها على أن لا تمارس الشركة حق النقل العمومي.

يبدو من خلال القراءة المتأنية أن القائمين على المشروع لديهم طموحات و توقعات أكبر بالنسبة لكثافة حركة النقل، لذلك جاء النص بأنه إذا لم تف الخطوط القائمة بمتطلبات النقل، يحق للشركة إنشاء خطوط إضافية من السكك الحديدية، و هو الأمر الذي لم يحصل؛ إذ أن الشركة عمدت إلى نقل الأنابيب و أعمدة الهاتف، بالعربات القاطرة و المقطورة، و لم تلجأ إلى استخدام السكك الحديدية، و لم تقوم بتطوير الخطوط القائمة منها. و ربما جاء إجماع الشركة عن إنشاء سكة حديد في الأردن لعدة أسباب:

يتمثل السبب الأول بنوعية الأدوات التي تستخدمها الشركة في أعمالها الإنشائية؛ المتمثلة بالأنابيب والأعمدة و الماتورات، و هذه لا يتطلب نقلها استخدام السكك الحديدية، و إنما العربات المقطورة. و يتمثل السبب الثاني بارتفاع تكلفة إنشاء السكك الحديدية أو تطوير القائم منها؛ لأن ذلك يتطلب استملاك المزيد من الأراضي و دفع أثمانها، فضلاً عن التكلفة المرتفعة لإنشاء خطوط السكة، و تسيير العربات عليها. و هنالك سبب ثالث وهو عدم وجود مصفاة للنفط في الأردن، حتى ذلك التاريخ، تقوم بتكرير النفط لاستخدام مشتقاته في عمليات النقل، لذلك لم تستفد الأردن في مجال النقل بالسكك الحديدية من أعمال شركة البترول العراقية.

البتروول. قدمت هذه الطائرات من طرابلس، و من الكويت، ومن الهند، و من قطر.

وضعت مديرية الطيران المدني الأردنية عدة شروط على الطائرات القادمة من أهمها:

١. أن لا يكون قدوم الطائرات عن طريق إسرائيل.

٢. أن تكون الطائرات و هيئة القيادة حاصلين على إجازات و شهادات صادرة و معتمدة من الحكومات المسجلة فيها.

٣. مراعاة تطبيق القوانين الدولية و التعليمات الخاصة بالطيران المدني فوق الأراضي الأردنية.

شريطة أن يتم تزويد السلطات الأردنية قبل موعد الهبوط بثمانية و أربعين ساعة، بمكان الهبوط، و نوعية الطائرة، و إشارة نائها.

### محطات الصيانة:

و هي المساهمة المهمة التي قدمتها الشركة في الأردن، فقد استأجرت شركة البترول العراقية ١٥ قطعة أرض مساحتها ٣٧٢ دنم و ٨٠٠ متر في مناطق مختلفة من البادية الأردنية لإقامة مراكز صيانة للأنايب، لحفظها من الأملاح، و المواد الكلسية التي تؤثر على جودتها. فضلاً عن قيام الشركة بإقامة محطات دائمة للموظفين، و ما يحتاجونه من خدمات، مثل أماكن الإقامة و المرافق الخاصة بها، و الخدمات المساندة لها، أشهرها محطتان رئيسيتان حملت كل واحدة منها الحرف (H) اختصاراً للكلمة الإنجليزية (Haifa) و أصبحت هذه المناطق تشتهر برمزها الجديد وهي:

تشرين الأول ١٩٥٢م- لأن الأرض مؤجرة بالأصل للشركة حتى تاريخ ٣٠/٩/١٩٥٢م- و تنتهي في ٣٠ أيلول ١٩٦٩م.

تم بموجب عقد الإيجار المنظم بين الشركة و دائرة الأراضي و المساحة الأردنية، استئجار القطعة رقم ٢٤ البالغة مساحتها ٣٢٧ دونماً و ٢٣ متراً مربعاً من أراضي الحوض رقم ١ من أراضي المفرق، مقابل أجره سنوية مقدارها خمسة دنائير أردنية تدفع مقدماً، من أجل استخدامها مهبطاً للطائرات.

أما المطار الثاني فهو مطار الاجفور القائم حتى الآن، و الذي لم تسعفنا الوثائق المتوفرة بمعلومات مفصلة عنه. و يبدو أن المطار جاء ضمن مرافق محطة الاجفور.

قامت الحكومة الأردنية لضبط عملية قدوم الطائرات بالتوقيع عام ١٩٤٨م على معاهدة الطيران المدني لسنة ١٩٤٤م، ثم أصدرت قانون الطيران المدني رقم ٨ لسنة ١٩٤٨م، و النظام رقم ٦ لسنة ١٩٤٨م المتعلق بمراقبة الطيران المدني، و نظام الطيران المدني رقم ٨٢٣ لسنة ١٩٤٩م، الذي خول مدير الطيران المدني المرتبط بوزير المواصلات الأردني، الإشراف على تنظيم و مراقبة حركة الطائرات المدنية القادمة و المغادرة من المطارات الأردنية.

استقبلت المطارات الأردنية طائرات شركة بترول العراق، ومعظمها طائرات نقل خفيفة من نوع فايكنغ(Viking)، و دوف (Dove) و داكوتا(Dakota) و رابيد (Rapid)، التي استخدمت لنقل الموظفين والعاملين في شركة

**محطة الرويشد (H4) (٢٦):**

تقع بلدة الرويشد على بعد حوالي ٢٨٥ كم، إلى الشرق من مدينة المفرق. و أصبحت تعرف بعد توقيع الاتفاق مع شركة البترول العراقية باسم الاجفور(H4)، التي أقامت فيها الشركة محطة دائمة مساحتها ١٥٣ دونم و ٢٠٠ متر مربع. و بعد إقامة المحطة بدأت البلدة باستقطاب فئات عديدة من الموظفين الذين بدأوا التوافد للمنطقة للعمل في الشركة، إضافة لسكان البلدة الأصليين من عشيرة العتبان و قبيلة الشعلان.

بدأت بلدة الرويشد بالتطور نتيجة عدة معطيات أهمها:

١. أنها أصبحت مركزاً حدودياً يربط الأردن بالعراق، و تزايد حركة النقل منها و إليها، مما أدى إلى نشوء مرافق خدمية تهتم بحركة النقل. و إنشاء مركز جمركي فيها لمراقبة حركة الشحن التي تقوم بها شركة النفط العراقية.
٢. توفر المياه التي قامت شركة نفط العراق، بتطويرها و استخراج المزيد منها بوسائل الحفر الحديثة، من آبار بلدة الرويشد القديمة. و توزيع الفائض عن حاجتها على السكان الأصليين.

٣. نشوء مراكز حكومية جديدة في البلدة، التي بدأت تستقطب أعداداً من الموظفين مثل: قوات الجيش العربي، و موظفي دائرة الجمارك، و الجوازات، و الزراعة، و المحجر البيطري.

٤. استقطاب شركات النقل و التخليص على البضائع التي بدأت تعمل في خدمة شركة النفط مثل؛ شركة درخباني و رزق و حمود، و الشركة الأردنية لنقل و تخليص البضائع، و شركة سامي الرجال، و شركة بركات مناور.

**أما البلدة الثانية فهي بلدة:****الصفراوي (H5):**

تقع الصفراوي على بعد ١٠٠ كم تقريباً إلى الشرق من مدينة المفرق، استأجرت فيها شركة النفط ما مساحته ٢٨٦ دونم و ٨٨٠ متراً مربعاً لإقامة محطة لها عليها، فأصبحت البلدة منذ ذلك التاريخ تشتهر باسم الاجفايف(H5)، بمعنى أنها المحطة الخامسة من سلسلة محطات الشركة الممتدة من العراق إلى ميناء حيفا.

بدأت البلدة بالتطور نتيجة إقامة محطة صيانة فيها، و استخراج المياه من أراضيها، و إقامة مراكز خدمية فيها، مما أدى إلى استقطاب سكان للإقامة في المحطة و حولها، فبلغ عدد سكانها الأردنيين في صيف عام ١٩٥٦م حوالي مائتي نسمة، عمل معظمهم في القطاع الزراعي، و قسم منهم التحقوا بصفتهم عمالاً في شركة النفط.

**المياه:**

نصت المادة الرابعة عشرة من الاتفاقية الأصلية على حق الشركة بحفر آبار، و بناء سدود، و تجميع المياه الجارية على سطح الأرض و حفظها، و أن تتخذ الشركة فضلاً عن ذلك الوسائل اللازمة لتأمين المياه للمشروع من غير رسم أو أجر. و أن تأخذ الشركة مياه الأنهر و



الديوان الملكي مستغيثين، دفع المبالغ المطلوبة للشركة، لضمان استمرار تزويدهم بالمياه. و تكرر ذلك مع سكان الصفاوي في صيف ذلك العام.

يلاحظ أن الشركة بدأت باستنزاف مصادر المياه، و لم تقم ببناء السدود لتجميع المياه أثناء فصل الشتاء، أو تطوير مصادر مياه جديدة، أو إقامة مشاريع الحصاد المائي في المنطقة. الذي بدأت الحكومة الأردنية مؤخراً الانتباه له، و هو المشروع المعروف الآن بمشروع الحصاد المائي.

#### المصفاة:

جاء في ديباجة اتفاقية الزيت الموقعة بين الأردن و شركة بترول العراق عام ١٩٣١م أن: للشركة الحق في إقامة مصافي للنفط في الأردن. ويلاحظ في هذا السياق أن الشركة لم تقم بإنشاء مصفاة للنفط في الأردن. يبدو أن الشركة لم تجد جدوى اقتصادية من إنشاء مصفاة لتكرير النفط في الأردن، لعدة أسباب أهمها: عدم اعتماد السكان في تلك الفترة على استخدام المشتقات النفطية كمصدر للطاقة، و محدودية استخدام المشتقات النفطية، إذ اقتصر استخدامها في كثير من الأحوال على الإنارة المنزلية، و إنارة الشوارع. و بسبب قلة عدد السيارات و الآليات المستخدمة في المنطقة، فبقي الأردن يعتمد على استيراد المشتقات النفطية من موانئ حيفا و طرابلس<sup>(٢٨)</sup>.

حرصت الحكومة الأردنية على إيجاد مصفاة للبترول في الأردن، كي لا يبقى الأردن معتمداً

البحيرات التي تخص الحكومة، شريطة أن توفي أولاً الحقوق الممنوحة أو المحررة قبل توقيع الاتفاقية، و أن لا تحرم الأهالي من الحصول على المقدار اللازم من المياه لسد حاجاتهم.

قامت الشركة بحفر ما يزيد على عشرين بئراً ارتوازيماً في المنطقة الشرقية و بالذات ضمن حدود محافظة المفرق، التي تشتهر بأحواضها المائية مثل: (حوض الضليل/العاقب/سما السرحان، و حوض الحماد<sup>(٢٧)</sup>)، فضلاً عن قيام الشركة بحفر ثلاثة آبار لاستخراج المياه في منطقة مقاط الواقعة بين الرويشد و الصفاوي.

لم يتطلب الحفر تكلفة كبيرة أو جهداً كبيراً، كون المياه متوفرة أصلاً في المنطقة، و قريبة من السطح، فلم تتجاوز مسافة الحفر ٨٠٠ قدم (حوالي ٢٧٠م). ثم قامت الشركة بسحب المياه بواسطة المضخات و الأنابيب إلى محطة الرويشد و محطة الصفاوي.

بدأت محطة الرويشد و الصفاوي، واحات خضراء وسط أرض البادية الأردنية، ينعم سكانها الأجانب بوسائل الرفاهية، بينما سكان المنطقة الأصليين يحصلون على المياه من الفائض عن حاجة الأجانب. كما ظهرت الشركة بصورة المالك الفعلي لمياه المنطقة، تستطيع أن تمنع تزويد السكان بالمياه، كما حدث في صيف عام ١٩٥٦م (و هو عام قحط)، عندما توقفت الشركة عن تزويد عشيرة العتبان المقيمة في الرويشد بالمياه، بحجة ارتفاع تكلفة تشغيل بئر الماء، الذي تبلغ نفقات تشغيله ٢٠٠ دينار شهرياً، الأمر الذي دفعهم لمخاطبة الملك و

بتكليف وزارة المالية استدعاء خبير في موضوع إنشاء معامل التكرير، و تقديم تقرير مبدئي عن الموضوع.

بدأ المشروع فعلياً عام ١٩٥٦م، عندما أصدر مجلس الوزراء قراره في ٣٠/١١/١٩٥٦م، بإنشاء مصفاة للبتترول في المملكة الأردنية الهاشمية في موقعها الحالي في بلدة الهاشمية شرق مدينة الزرقاء. ثم أقر النظام الداخلي للشركة عام ١٩٥٦م، وتم تسجيلها في وزارة العدل<sup>(٣٠)</sup>، كشركة مساهمة عامة محدودة ذات امتياز، بمساهمة حكومية بلغت ربع مليون دينار أردني من أصل رأسمال الشركة البالغ أربعة ملايين دينار، على أن تكون مدة الامتياز ٥٠ عاماً.

و في ١٦/١١/١٩٥٧م تم توقيع اتفاقية الامتياز بين حكومة المملكة الأردنية الهاشمية، ممثلة بوزير الاقتصاد الوطني الأردني خلوصي الخيري، وشركة مصفاة البترول الأردنية المساهمة المحدودة، ممثلة برئيس مجلس الإدارة آنذاك عبد المجيد شومان.

جاء في ديباجة الاتفاقية أنه: بالنظر لما تقتضيه مصلحة البلاد، من أحداث و إنشاء معامل لتكرير البترول وتوابعه، ومواده الكيماوية الثانوية على أسس فنية صحيحة، وبصورة متلائمة مع الأحوال الاقتصادية الحديثة ومع نمو البلاد المستمر، و بالنظر إلى أن شركة مصفاة البترول الأردنية المساهمة المحدودة، غايتها القيام بإحداث و إنشاء معامل لتصنيع وتكرير البترول الخام، ومركباته الهيدروكربونية،

على الخارج في استيراد المشتقات النفطية، فضلاً عن التكلفة المادية التي تتكبدها الدولة نتيجة الاستيراد بالعملة الصعبة. فقد نصت المادة الرابعة عشرة من امتياز التنقيب عن البترول الذي منحه الحكومة لشركة استثمار البترول المحدودة عام ١٩٤٧م، على قيام الشركة بإنشاء مصفاة للبتترول متى وصل إنتاجها إلى مليون طن سنوياً من النفط الأردني.

ظهرت المشكلة عندما اغتصبت إسرائيل الأراضي العربية عام ١٩٤٨م، و طلب الأردن وقف تدفق النفط عبر الأنبوب إلى ميناء حيفا، فلم يعد الحصول على المشتقات النفطية أمراً ميسوراً، لذلك بدأت الحكومة التفكير جدياً منذ ذلك التاريخ، بإنشاء مصفاة للنفط في منطقة المفرق لقرتها من خط الأنابيب، إذ طلب الملك عبد الله من شركة النفط العراقية إنشاء مصفاة في المفرق، إلا أن هذا الطلب لم يجد استجابة لدى الشركة.

تعود فكرة إنشاء مصفاة البترول الأردنية إلى عام ١٩٥٠م، حين تبنتها وزارة الاقتصاد الوطني آنذاك، نظراً لما يتكبده الأردن من نفقات للحصول على النفط. و بسبب صعوبة الحصول عليه من الموانئ المجاورة.

طرحت الحكومة فكرة الاستفادة من خطوط التابلاين المارة من الأردن، عن طريق وصلة من الأنابيب تسحب منها حصة الأردن من نفط شركة ارامكو (ARAMCO)<sup>(٣٩)</sup>، قرب المفرق إلى المكان المقترح إنشاء المصفاة فيه. فصدر قرار مجلس الوزراء بتاريخ ١٣/٣/١٩٥٣،

المحدودة المسجلة في لندن<sup>(٣١)</sup>. منحت بموجبها الشركة امتيازاً حصرياً لمدة ٧٥ عاماً للتقيب عن النفط و الغاز، على أن تشمل الاتفاقية كافة أراضي و مياه الأردن، و إذا لم يتم اكتشاف النفط تعتبر الاتفاقية لاغية حكماً. على أن تقوم الشركة خلال مدة الامتياز، بدفع مبالغ مالية محددة للحكومة وفق ترتيبات وردت في متن الاتفاقية، إضافة لحصة الأردن من النفط المكتشف، و الأرباح الناتجة عن تسويقه.

لم تنجح شركة استثمار البترول المحدودة في اكتشاف النفط في الأردن، فقامت الحكومة في ٣٠/١٠/١٩٥٥م، بمنح امتياز جديد للشركة الأميركية ادوين و بولي (Edwin & Polly)، للتقيب عن النفط والغاز الطبيعي و استخراجيه. و قد توافقت الحكومة في اتفاقية الامتياز الجديد بعض الهفوات التي وقعت فيها عندما منحت امتياز عام ١٩٤٧م، إذ جعلت مدة الامتياز ٥٥ عاماً ولم يشمل الامتياز كافة الأراضي الأردنية، و إنما شمل:

أ - أن المنطقة المشمولة بهذه الاتفاقية لأغراض التحريات السطحية أو الجيولوجية هي المملكة الأردنية الهاشمية بكاملها، بما في ذلك الأراضي المغمورة تحت البحيرات والأنهار، والمحيطات أو الواقعة على الرصيف القاري.

ب- أن المنطقة التي يشملها الحق المطلق بموجب هذه الاتفاقية للتقيب والإعداد للإنتاج هي مساحة يجب أن لا يزيد مقدارها عن ثلث المساحة الإجمالية للمملكة

وتصنيع المواد الثانوية الناتجة عن عمليات التكرير في المملكة الأردنية الهاشمية، فإنه يحق لها: القيام بأحداث وإنشاء معامل، لتصنيع وتكرير البترول الخام، ومركباته الهيدروكربونية، وتصنيع المواد الثانوية المشتقة عن عمليات التكرير، وجعلها صالحة للعرض في الأسواق المحلية والخارجية وبيعها وتوزيعها و تخزينها فيها بموجب هذا الامتياز باستثناء ما منح أو يمنح لشركات التقيب من حيث حق التكرير بقصد التصدير للخارج.

قرر مجلس إدارة المصفاة إحالة عطاء إنشاء المصفاة على إحدى الشركات الإيطالية، حيث تم في ٩/١٠/١٩٥٨م التوقيع على اتفاقية تنفيذ المشروع الذي اشتمل على إنشاء وتشغيل مصفاة لتكرير البترول بطاقة (١٠٠٠) طن متري يومياً، وبتكلفة ٣ ملايين دينار أردني تقريباً، كما تمت إحالة عطاء لإنشاء أنبوب للزيت الخام بقطر (٨) إنش وبطول (٤٣) كم لربط المصفاة بخط التابلاين، و إيصال الزيت الخام إلى موقع المصفاة الكائنة في بلدة الهاشمية شرقي مدينة الزرقاء بتكلفة ٢٣٥ ألف دينار أردني. بطاقة إنتاجية مقدارها ١٠٠٠ طن يومياً، و بذلك تم توفير ما مقداره ٨٠٠ ألف جنيه سنوياً ثمن النفط و أجور نقله.

يبدو أن الحكومة قد أدركت، قيمة الفوائد المترتبة على استخراج النفط و تصديره، و هذا ما دفعها إلى التفكير بالتقيب عن النفط، فقامت بتوقيع أول اتفاق للتقيب عن النفط في الأردن عام ١٩٤٧م، مع شركة استثمار البترول

الحسابات والسجلات الخاصة بعمليات بولي في الأردن.

كما قامت الحكومة في ٢٨/١١/١٩٥٧م، بمنح شركة جورج زميري امتيازاً آخراً للتقيب عن النفط، في المناطق التي لم يشملها امتياز بولي، لمدة ٥٥ عام، و بنفس الشروط السابقة تقريباً، عدا أن تكون منطقة الامتياز تشمل نصف المساحة التي لم تدخل في امتياز شركة بولي.

### نهاية شركة نفط العراق.

يلاحظ أن أعمال الشركة قد ازدهرت، و بدأت تجني أرباحاً طائلة، فقد استطاعت تصدير ما مقداره أربعة آلاف طن من النفط الخام في السنة، فبلغ رأسمالها عام ١٩٥١م، حوالي ٨٣٥٠٠٠٠٠٠ ليرة إنجليزية ذهبية مقسمة إلى ٨٣٥٠٠٠٠٠٠ سهماً، موزعة على خمس شركات مساهمة من بينها شركات أميركية، تمتلك أربعاً منها ٩٥% من قيمة أسهم الشركة، و الشركة الخامسة تمتلك الباقي. عقدت الشركة اجتماعاً لها في ١٢/١٢/١٩٥١م في مدينة لندن، و قررت تغيير اسم الشركة إلى شركة نفط العراق المحدودة الضمان، و تم تقسيمها إلى ثلاث شركات هي:

- شركة بترول العراق المحدودة، التي مثل العراق فيها محمد عبد الغني النقيب، ثم نديم الزهاوي.
- شركة نقلات بترول العراق المحدودة.
- شركة البترول الأردنية المحدودة، التي أصبح سليمان النابلسي ممثلاً للحكومة

الأردنية، تنتخب بعد إجراء التحريات السطحية أو الجيولوجية بالكيفية الواردة في المادة ٤ من الاتفاقية.

يلاحظ أن الحكومة عند توقيع الاتفاقية قد أضافت مواد جديدة مستفيدة، من تجربتها مع شركة بترول العراق (١٩٣١م)، فقامت بإدخال العديد من المواد التي تكفل حق الدولة و المواطنين مثل: حق الحكومة في إنهاء الامتياز، و حق الحصول على دفعات مالية ثابتة خلال مدة البحث، و الحصول على نسبة من النفط المكتشف تعادل ١٦.٦٦% في ميناء الشحن، أو في خزانات الحقول، إضافة إلى حصة من الأرباح. و على الشركة أن تعمل على بيع النفط الأردني بأعلى الأسعار و على هذا الأساس تتم المحاسبة بين الجانبين. كما يتوجب أن يتم نقل النفط عبر الأنابيب إلى ميناء العقبة أو إلى أي ميناء آخر يختاره الأردن، و بناء مصفاة لتكرير النفط. و للحكومة الحق في أن تعين أردنياً كعضو في مجلس إدارة أية شركة أو شركة مساهمة يؤسسها بولي لعملياته وفقاً لهذه الاتفاقية أو في لجنة إدارة تابعة لبولي أو لأصحاب الأعمال المشتركين في عمليات بولي في الأردن. شريطة أن يكون العضو الأردني متمتعاً بالحقوق والامتيازات، و يتقاضى المكافآت التي يتفق عليها بين الحكومة و بولي، على أن لا تقل هذه المكافآت عما يتسلمه أشخاص آخرون في منصب مماثل، ويكون للعضو الأردني أو للموظفين المعيّنين له، الحق في تدقيق جميع

كما تأثرت أعمال الشركة، بالأحداث التي شهدتها الأردن خلال تلك الفترة منها: الموقف الرفض لإعطاء الامتيازات للشركات الأجنبية، التي لا تعود بفائدة كبيرة على الأردن، مقابل التسهيلات و التنازلات التي تقدمها الحكومة، و الذي مثله النائب ضيف الله الحمود عام ١٩٥٥م، إذ طالب بتأليف لجنة نيابية باسم لجنة البترول، للحصول على تعويضات عن مدة الامتياز السابقة، أسوة بما حصلت عليه سوريا من الشركة.

كما انعكس قيام إسرائيل، على الموقف الأردني من الشركة، الموقف الذي رأى أن خطوط الشركة ما زالت تعمل، على مد إسرائيل و أعداء الأمة العربية بالنفط. و يفهم من التقرير الذي رفعه متصرف لواء عجلون محمد نزال العرموطي، و العقيد الركن سهيل عشي قائد المجموعة الأولى السورية، و المقدم سليمان الساكت قائد منطقة عجلون، إن النية مبيتة في الأردن لنسف أنبوب النفط قطر ١٦ أنش، في منطقة الحصن يوم ١٢/١١/١٩٥٦م، إذ جاء في التقرير أن: "...مشاهدة هذا الاندفاع بالتواتر و ليس متصلاً مما يدل على وجود حركة ضخ، و لم يتسع التحقيق أكثر من ذلك عندما جرى نسف الأنابيب لأنه كان يجب انتقاء احد حلين:

أ-انتظار انتهاء التحقيق و ربما طال. ب- إجراء النسف ثم القيام بالتحقيق. و قد استحسن اتخاذ الحل الثاني(ب)...".

أثار اكتشاف وجود النفط في الأنبوب قطر ١٦ أنش، استياء الفعاليات الرسمية و الشعبية الأردنية، خاصة و أن المعلومات المتوفرة تشير

الأردنية فيها بدرجة سفير، إلى أن خلفه يوسف هيكل فيها.

لم تنجح شركة البترول الأردنية في أعمالها، لذلك تمت تصفيتها عام ١٩٥٣م. بينما استمرت شركة بترول العراق في ممارسة أعمالها، مع تخفيض وجودها في الأردن ابتداء من عام ١٩٥١م.

لعبت الظروف العالمية، و التطورات التي مرت بها المنطقة، دوراً كبيراً في تناقص حجم أعمال شركة نفط العراق منها: تقلص النفوذ البريطاني نتيجة حالة الضعف السياسي و العسكري التي بدأت تمر بها بريطانيا في أعقاب الحرب العالمية الثانية، و تراجع قوتها الاقتصادية، أمام المد الاقتصادي الأميركي، و بالذات شركات النفط الأميركية، التي بدأت بالحصول على مناطق امتياز واسعة. إضافة لمحدودية منطقة امتياز الشركة في العراق.

كما أن الظروف التي مرت بها المنطقة العربية لعبت دوراً كبيراً في تراجع أعمال الشركة، مثل حرب عام ١٩٤٨م التي أدت إلى إغلاق ميناء حيفا أمام تصدير النفط العراقي. و قيام مصر بتأميم قناة السويس، و تلاها العدوان الثلاثي على مصر عام ١٩٥٦م، الذي أدى إلى إغلاق قناة السويس<sup>(٣٢)</sup>. و ما تبع ذلك من تطورات على صعيد الوحدة المصرية السورية<sup>(٣٣)</sup>، و إعلان حلف بغداد<sup>(٣٤)</sup>، و قيام ثورة عبد الكريم قاسم في العراق<sup>(٣٥)</sup>، و إلغاء النظام الملكي في العراق، و اتخاذه الحكومة العراقية قراراً بتأميم النفط.

وجود النفط في الأنبوب جاء نتيجة عملية ترسب، في موقع منخفض من الأنبوب قبل حادثة التفجير. كما أوضح رئيس مجلس النواب حكمت المصري (١٩٠٧-١٩٩٣م)، في حاشية على كتابه المرفوع إلى رئيس الوزراء "بأن التحقيق قد اثبت أن الأنابيب كانت مقطوعة منذ

زمن و أن البترول لم يكن يسيل فيها".

يبدو أن الشركة بدأت التخطيط لإنهاء أعمالها في الأردن قبل الحادث، وهذا واضح من مراسلاتها و إجراءاتها التي اتخذتها. فقد وقعت اتفاقاً جديداً مع الحكومة العراقية عام ١٩٥١م نص على زيادة عائدات العراق من الأرباح إلى ٥٠%، و تزويد مصافي النفط العراقية بالنفط بسعر ثابت، و تعيين عراقيين في مجلس إدارة الشركة، و غير ذلك من الامتيازات التي أصبحت تقلل من أرباح الشركة.

لذلك بدأت الشركة اعتباراً من عام ١٩٥١م، بإعادة تصدير قسم من موجوداتها من البضائع الفائضة عن حاجتها في الأردن، نتيجة تخفيض وجودها في محطات الرويشد و الصفاوي و المفرق، و بيع السيارات و الجرارات و غيرها للتجار في السوق المحلي، إضافة إلى قيام أمانة العاصمة (عمان) بشراء بعض الآليات اللازمة لأعمالها.

ثم بدأت الشركة تدريجياً، ابتداء من عام ١٩٥٣م بالاستغناء عن خدمات الموظفين الأردنيين العاملين في المحطات، الذين بدأوا الاستنجد برئيس الوزراء، و مجلس النواب الأردني،

إلى أن تدفق النفط قد توقف منذ عام ١٩٤٨م، عندما تم إلغاء الوصلة الموجودة في الأنبوب عند قرية صما، و بيت يافا في شمال الأردن، و تم عكس مسار الوصلة عام ١٩٤٩م للاقتصار على تلبية احتياجات الأردن بالنفط منذ عام ١٩٤٩م.

بادرت لجنة الاتصال للمؤتمر الشعبي العربي ممثلة بكل من: معروف الدواليبي (١٩٠٧-٢٠٠٨م)<sup>(٣٦)</sup>، أكرم الحوراني (١٩١٤-١٩٦٤م)<sup>(٣٧)</sup>، احمد توفيق المدني، فاخر الكيالي، ظافر القاسمي (١٩١٣-١٩٨٤م)<sup>(٣٨)</sup>، كامل الجادرجي (١٨٩٧-١٩٦٨م)<sup>(٣٩)</sup>، و يوسف الرويسي، إلى إرسال برقية إلى رئيس مجلس النواب الأردني حكمت المصري آنذاك، تطالبه بتشكيل لجنة تحقيق، عن الجهة التي سمحت للبترول في العراق أن يصل إلى حيفا، و محاكمة المسؤولين عن ذلك بتهمة الخيانة العظمى.

كما أرسل كل من: موظفي دائرة الأراضي و المساحة، و نقيب الأطباء في الأردن، و لجنة التوجيه الوطني في نابلس، برقيات إلى رئيس الوزراء سليمان النابلسي<sup>(٤٠)</sup>، و رئيس مجلس النواب العراقي، يطالبون فيها بإجراء تحقيق حول الموضوع، و إظهار الحقيقة للرأي العام.

جاء الرد الرسمي الأردني من خلال بيان صادر عن المديرية العامة للمطبوعات والنشر، المستند إلى تصريح وزير الداخلية و الدفاع عبد الحليم النمر (١٩١٦-١٩٦٤م)<sup>(٤١)</sup>، الذي يشير إلى: توقف عملية الضخ منذ عام ١٩٤٨م، و أن

٥. تمنح الشركة الحكومة رخصة لاستعمال بناياتها و منشئاتها.

٦. يكون للحكومة الحق بدخول الأراضي التي هي بحوزة الشركة للأغراض المبينة أعلاه. مقابل أن تقوم الحكومة؛ بإعفاء الشركة من جميع التزاماتها بسبب جهاز المواصلات<sup>(٤٣)</sup>. و إعفاء الشركة من التزاماتها الواردة في البند رقم ٢ من اتفاقية ١٩٣١م، بنقل موجودات الشركة الثابتة عند انتهاء مدة الامتياز. كما تأخذ الحكومة على عاتقها مسؤولية تأمين أي خدمات كانت تقدمها الشركة، و تتعهد الحكومة بأن تعوض الشركة عن كافة المطالبات التي قد تطلب منها. كما تقبل الحكومة موجودات الشركة الثابتة في وضعها الراهن، و تتعهد بتعويض الشركة عن كل ادعاء أو طلب أو أضرار ناتجة عن أي أمر تضمنته الاتفاقية، و عن كل مطالبات من الجمارك أو الطابع و غيرها من الأمور الناشئة عن الاتفاقية.

و استمر الوضع على هذه الحال إلى أن صدرت الإرادة الملكية بالموافقة على قرار مجلس الوزراء الأردني رقم ٣١٢ ٣١/٨/١٩٦٣م، المتضمن الموافقة على الشروط<sup>(٤٤)</sup> التي اقترحتها شركة نفط العراق بالتنازل عن جميع الحقوق الممنوحة لها، و تحويل كافة ممتلكاتها للحكومة اعتباراً من ١/٩/١٩٦٣م<sup>(٤٥)</sup>. و بذلك انتهى امتياز الشركة في الأردن بعد مضي ما يقارب من ٣٢ عاماً.

لوقف تسريحهم، و المحافظة على حقوقهم العمالية.

ثم جاءت التطورات المتتالية في العراق و سوريا و الأردن مثل: الانقلابات المتتالية في سوريا التي أعقبت حرب ١٩٤٨م. و توجه الأردن للتخلص من النفوذ البريطاني عندما قام بتعريب قيادة الجيش عام ١٩٥٦م، و ما تبع ذلك من إنهاء للوجود العسكري البريطاني في الأردن، دفعت هذه التطورات الشركة إلى التفكير بتغيير مسار الأنبوب من البلاد العربية، إلى تركيا عبر موانئ لواء الاسكندرون على ساحل البحر المتوسط. إذ نشرت مجلة الايكونومست البريطانية The Economist بتاريخ ١٥/٩/١٩٥٦م، هذا النبأ. الأمر الذي أثار حفيظة وزارة الخارجية السورية و الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، بسبب المطالبة بعودة لواء الاسكندرون.

بدأت الشركة بتقديم التنازلات للأردن، و تصفية باقي أعمالها مثلما حدث عام ١٩٦١م، عندما تم إدخال تعديلات على بنود اتفاقية الزيت تمنح امتيازات للأردن تشمل<sup>(٤٦)</sup>:

١. تمنح الشركة امتيازاً للحكومة الأردنية لاستخدام موجودات الشركة.

٢. مشاريع تنمية المياه الحكومية و البلدية في الأردن.

٣. نقل النفط الخام إلى شركة مصفاة البترول الأردنية في الزرقاء.

٤. نقل المنتجات البترولية المعدة للاستهلاك المحلي.

**الخاتمة:**

للعمل في مصفاة البترول، أو نتيجة وجود معسكرات الجيش العربي حولها، الذي بدأ منتسبيه يفدون إليها مع عائلاتهم و يختارون الإقامة فيها.

يتضح مما تقدم أولاً: نوع العلاقة التي ربطت بين الأردن و هو الدولة الأضعف المفروض عليها الانتداب، و بين بريطانيا الدولة الأقوى المنتدبة، بين الدولة المستغلة لخيرات الأمة، و بين الدولة التي تعمل جاهدة للحفاظ على مصالح الأمة، من خلال رفض أو تعديل الشروط التي قدمها الجانب البريطاني، بالرغم من ضعف الدولة الأردنية في بداياتها الأولى و قلة إمكانياتها و وضعها الإداري و القانوني.

ثانياً: استغلال الشركات الأجنبية لوضعية الانتداب، و استغلال مقدرات الأردن، و المناطق التي تم وضعها بموجب نظام الانتداب تحت الوصاية البريطانية، و نتيجة لتوقيع معاهدة لوزان (Lausanne) في ٢٣/٧/١٩٢٣م، التي تنازلت بموجبها تركيا رسمياً عن المناطق التي كانت تابعة لها. إذ عمدت بريطانيا إلى منح العديد من الامتيازات للشركات البريطانية منها: امتياز الكهرباء عام ١٩٢٨م، و مدته سبعون عاماً ابتداء من ١٥/٣/١٩٢٦م، لاستغلال مياه نهري اليرموك و الأردن و روافدهما لتوليد الكهرباء<sup>(٤٨)</sup>. و امتياز العوجا المنوح لبنحاس Rotenberg Palestine Electric Company Ltd لاستغلال مياه نهر العوجا<sup>(٤٩)</sup>، و الامتياز الذي منحته بلدية القدس عام ١٩١٤م لتوليد الكهرباء و الترمواي الكهربائي، و

نتج عن أعمال الشركة في الأردن خلال المدة التي مارست فيها أعمالها: فتح و تعبيد طريق المواصلات البرية، المعروف الآن بالخط الداخلي الممتد من جرش إلى المفرق و على ما أذكر أن قسماً منه بقي على حالته الأولى. الأمر الذي ساهم في تطور شبكة المواصلات في بداية عهد الدولة الحديث، و أدى كذلك إلى تطوير حركة النقل، و سن القوانين التي تضبط تلك الحركة.

كما قامت الشركة بإنشاء خطوط المواصلات اللاسلكية، مما ساهم في تطور الاتصالات السلكية، و ربط الأردن ببلدان العالم، و زيادة أعداد المشتركين بالهاتف، هذا المشروع الذي جاء أولاً لخدمة أغراض بريطانيا الدولة المنتدبة و الشركة التي استغلت ظروف الانتداب.

إضافة لذلك جاء نمو بعض التجمعات السكانية مثل الصفاوي التي عرفت خلال تلك الفترة بالاجفايف(H5). وبلدة الرويشد التي عرفت بالاجفور(H4). فضلاً عن المساهمة في نمو و تطور مدينة المفرق مركز محافظة المفرق الحالية<sup>(٤٦)</sup>، التي مساحتها حوالي ٢٦٥٥٢ كم مربع أي ٢٩.٦% من مساحة الأردن. هذه المحافظة التي استقطبت الكثير من العائلات الأردنية، لتبدأ المفرق بالازدهار على حافة أنبوب شركه النفط العراقية.

كما ساهم إنشاء الأنبوب في ازدهار مدينة الزرقاء<sup>(٤٧)</sup>، التي تعتبر من أسرع مدن العالم نمواً، نتيجة الهجرات التي بدأت تغد إليها؛ إما



- الامتياز الذي خولته الدولة العثمانية عام ١٩١٤م لمحمد عمر بيهم و ميشيل سرسق بشأن أراضي الحولة<sup>(٥٠)</sup>. و امتياز إستخراج الأملاح و المعادن من البحر الميت و مدته ٧٥ عاماً ابتداء من ١/١/١٩٣٠م<sup>(٥١)</sup>، إضافة لأي إمتياز آخر يمنح تنفيذاً لأحكام معاهدة لوزان. ثالثاً: إصرار الجانب البريطاني على تحميل الأردن تكاليف صيانة مرافق تلك الشركات دون أي عائد مادي عليه، بل على العكس يلاحظ الإصرار على خصم تلك النفقات من المبالغ المالية التي تعهدت بريطانيا بتقديمها كمساعدات سنوية للأردن.
- رابعاً: محاولة تسخير المواطنين الأردنيين لخدمة أغراض تلك الشركات، و الاعتداء على أراضيهم، و هضم حقوقهم العمالية الناشئة عن عملهم في الشركة، و منعهم من التمتع بحقوقهم في وطنهم.
- الهوامش:**
١. حول اهتمام بريطانيا بنفط المنطقة انظر: Kent, Marian, Oil and Empire: British Policy and Mesopotamia oil 1900-1920, Macmillan, London, 1976.
  ٢. الجريدة الرسمية عدد ٢٩٣ تاريخ ١٦/٢/١٩٣١م. الوثائق الهاشمية م١٩، ق١ : ٣٥.
  ٣. عن نشأة و نشاط دائرة الأراضي و المساحة انظر: بدري الملقى، سجلات التسوية كمصدر للتاريخ المحلي في الأردن، الندوة التأسيسية لدراسة مصادر
- تأريخ العرب الحديث، تحرير هند أبو الشعر، جامعة آل البيت، ١٩٩٨م: ٢٤٩.
٤. الجريدة الرسمية عدد ٢٠١ تاريخ ٢٧/٤/١٩٣١م.
  ٥. الجريدة الرسمية عدد ٣٣٢ تاريخ ١٦/١/١٩٣٢م.
  ٦. الجريدة الرسمية عدد ٣٤٤ تاريخ ١٤/٤/١٩٣٢م.
  ٧. الجريدة الرسمية عدد ٥١٥ تاريخ ١/٢/١٩٣٦م.
  ٨. الجريدة الرسمية عدد ٦٦١ تاريخ ١/٢/١٩٤٠م.
  ٩. الجريدة الرسمية عدد ٩٣٣ تاريخ ١/١/١٩٤٨م.
  ١٠. تقع بيت يافا على بعد ١٠ كم من مدينة اربد شمالي الأردن و تشرف على مدينة حيفا الفلسطينية.
  ١١. تقع بلدة صما على بعد ١٨ كم غرب مدينة اربد و تشرف على الأغوار و فلسطين.
  ١٢. تقع بلدة الكوم الاحمر على بعد ١٨ كم إلى الشرق من مدينة المفرق الأردنية.
  ١٣. الوثائق م١٣، ق١: ٥٩.
  ١٤. حول نصوص المعاهدة انظر: علي محافظة، الفكر السياسي في الأردن وثائق و نصوص ١٩١٦-١٩٤٦م، ج١، مطبعة السفير، عمان: ١٥٩.
  ١٥. الجريدة الرسمية عدد ٧١٣ تاريخ ٢٢/٧/١٩٤١م.

١٦. الشلبي، سهيلا سليمان، دور توفيق أبي الهدى في السياسة الأردنية ١٩٣٨-١٩٥٥م، رسالة ماجستير، جامعة اليرموك، ١٩٩٨م.
١٧. إسماعيل احمد ياغي، حركة رشيد عالي الكيلاني: دراسة في تطور الحركة الوطنية العراقية، دار الطليعة، بيروت، ١٩٧٤م.
١٨. محافظة، علي، تاريخ الأردن المعاصر، عهد الإمارة، مطبعة القوات المسلحة، عمان، ١٩٧٣م : ٩٧-٩٨.
١٩. الوثائق م ١٣، ق ١ : ١٥٧.
٢٠. حول بنود المعاهدة انظر: محافظة، علي، الفكر السياسي في الأردن وثائق و نصوص، ٣، مطبعة السفير، عمان، ٢٠١١م، ج ١ : ٢٠٠.
٢١. الوثائق الهاشمية م ١٣، ق ١ : ٥٠.
٢٢. أبو جابر، مجموعة الوثائق م ١ : ١٦٧.
٢٣. الرقم يعني: العامود رقم ١٢ في الميل رقم ٣٧٣.
٢٤. قرار مجلس الوزراء الأردني رقم ٣٢٢ تاريخ ١٩٤١/٦/٩م. كتاب مدير عام البريد الفلسطيني بتاريخ ١٩٤١/٥/٣٠م.
٢٥. قرار مجلس الوزراء الأردني رقم ٢٤٣ تاريخ ١٩٤٥/١/٢٥م.
٢٦. للمزيد من المعلومات عن الرويشد انظر: كفاح فارح الشواقفة، جغرافية الفقر في قضاء أم الجمال و لواء الرويشد، رسالة ماجستير، قسم الجغرافيا، الجامعة الأردنية، ٢٠٠٦م.
٢٧. لمعرفة المزيد عن حوض الحماد انظر: أطلس حوض الحماد، المركز العربي لدراسات المناطق الجافة و الأراضي القاحلة (اكساد)، دمشق، ١٩٨٣م.
٢٨. الجريدة الرسمية عدد ٢٣١ تاريخ ١٩٢٩/٧/١.
29. Arabian American Oil Company
٣٠. الجريدة الرسمية عدد ١٢٨٦ تاريخ ١٩٥٦/٧/١٦م.
٣١. الجريدة الرسمية، عدد ٩٠٤ تاريخ ١٩٤٧/٣/١١م.
٣٢. وزارة الدفاع المصرية، العدوان الثلاثي على مصر خريف ١٩٥٦، القاهرة، ١٩٦٨م.
٣٣. حسام راتب الحسون، الوحدة السورية- المصرية و أسباب الانفصال ١٩٥٨-١٩٦١م، رسالة ماجستير، جامعة دمشق، ٢٠١١م.
٣٤. ليلي ياسين حسين الأمير، نوري السعيد و دوره في حلف بغداد و أثره في العلاقات العراقية العربية حتى عام ١٩٥٨م، مكتبة الفكر العربي، البصرة، (د.ت).
٣٥. عبد الخالق حسين، ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨ و عبد الكريم قاسم، دار الحصاد، دمشق، ٢٠٠٣م.
٣٦. الحكومات السورية المتعاقبة منذ الاستقلال حتى حكومة الاتاسي، الرأي السورية، ١/٥/٢٠١١م.

٣٧. مذكرات أكرم الحوراني، مكتبة مدبولي، القاهرة، ٢٠٠٠ م.
٣٨. جريدة الشرق الأوسط، ع ٩٣٠٩، ٢٤/٥/٢٠٠٤ م.
٣٩. محمد الدليمي، كامل الجادرجي و دوره في السياسة العراقية، دار الفارس، عمّان، ١٩٩٩ م.
٤٠. فيصل خليل الغويين، سليمان النابلسي و دوره في الحياة السياسية الأردنية ١٩٠٨-١٩٧٦ م، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية، ٢٠٠٣ م.
٤١. هاني العمدة، أحسن الربط في تراجم رجالات من السلط، مطبعة السفير، عمان، ٢٠٠٧ م : ٣١٧.
٤٢. الجريدة الرسمية عدد ١٥٦٠ تاريخ ١٦/٧/١٩٦١ م.
٤٣. انظر ما سبق .
٤٤. الشروط غير متوفرة.
٤٥. الجريدة الرسمية عدد ١٧١٠ تاريخ ٢٥/٩/١٩٦٣ م.
٤٦. للمزيد من المعلومات عن المفرق و تطورها انظر: قازان، صلاح يوسف، المفرق و جوارها في عهد الملك المؤسس عبد الله بن الحسين، رسالة دكتوراه، جامعة اليرموك، ٢٠٠٦ م.
٤٧. حول مدينة الزرقاء و تطورها انظر: البطران، محمد احمد فياض، النمو العمراني لمدينة الزرقاء خلال النصف الثاني من القرن العشرين، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية، ٢٠٠٤ م.
٢. أبو جابر، غالب، مجموعة المعاهدات و الاتفاقيات الاردنية ١٩٢٣-١٩٧٤ م، ٣ م، وزارة الثقافة و الإعلام، عمان، ١٩٧٧ م.
١. البطران، محمد احمد فياض، النمو العمراني لمدينة الزرقاء خلال النصف الثاني من القرن العشرين، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية، ٢٠٠٤ م.
٤٨. الجريدة الرسمية عدد ١٧٧ تاريخ ٢٣/١/١٩٢٦ م.
٤٩. حول هذه المشاريع انظر: سميح شبيب، الاستيطان اليهودي في الفكر الصهيوني ١٨٦٤-١٩٣٩ م، شؤون فلسطينية، ع ٢٤٨، ٢٠١٢ م. أمين عبد الله محمود، مشاريع الاستيطان اليهودي في مرحلة التكوين ١٧٩٨-١٩٢٠ م، عين للدراسات و البحوث الإنسانية و الاجتماعية، القاهرة، ٢٠١١ م.
٥٠. غالب أبو جابر، مجموعة المعاهدات و الاتفاقيات الاردنية ١٩٢٣-١٩٧٤ م، ٣ م، وزارة الثقافة و الإعلام، عمان، ١٩٧٧ م، ١ م : ٥٤.
٥١. الجريدة الرسمية عدد ٢٤٨ تاريخ ١/٢/١٩٣٠ م.

#### المصادر والمراجع:

١. البطران، محمد احمد فياض، النمو العمراني لمدينة الزرقاء خلال النصف الثاني من القرن العشرين، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية، ٢٠٠٤ م.
٢. أبو جابر، غالب، مجموعة المعاهدات و الاتفاقيات الاردنية ١٩٢٣-١٩٧٤ م، ٣ م، وزارة الثقافة و الإعلام، عمان، ١٩٧٧ م.

٣. الجريدة الرسمية الأردنية، أعداد متنوعة.
٤. الحسون، حسام راتب الحسون، الوحدة السورية- المصرية و أسباب الانفصال ١٩٥٨-١٩٦١م، رسالة ماجستير، جامعة دمشق، ٢٠١١م.
٥. حسين الأمير، ليلي ياسين، نوري السعيد و دوره في حلف بغداد و أثره في العلاقات العراقية العربية حتى عام ١٩٥٨م، مكتبة الفكر العربي، البصرة، (د.ت).
٦. حسين، عبد الخالق ، ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨م و عبد الكريم قاسم، دار الحصاد، دمشق، ٢٠٠٣م.
٧. الحوراني، أكرم، مذكرات أكرم الحوراني، مكتبة مدبولي، القاهرة، ٢٠٠٠م.
٨. الدليمي، محمد، كامل الجادرجي و دوره في السياسة العراقية، دار الفارس، عمان، ١٩٩٩م.
٩. شبيب، سميح، الاستيطان اليهودي في الفكر الصهيوني ١٨٦٤-١٩٣٩م، شؤون فلسطينية، ع ٢٤٨، ٢٠١٢م.
١٠. الشلبي، سهيلا سليمان، دور توفيق أبي الهدى في السياسة الأردنية ١٩٣٨-١٩٥٥م)، رسالة ماجستير، جامعة اليرموك، ١٩٩٨م.
١١. الشواقفة، كفاح فارح ، جغرافية الفقر في قضاء أم الجمال و لواء الرويشد، رسالة ماجستير، قسم الجغرافيا، الجامعة الأردنية، ٢٠٠٦م.
١٢. العمدة، هاني ، أحسن الربط في تراجم رجالات من السلط، مطبعة السفير، عمان، ٢٠٠٧م
١٣. الغويين، فيصل خليل ، سليمان النابلسي و دوره في الحياة السياسية الأردنية ١٩٠٨-١٩٧٦م، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية، ٢٠٠٣م.
١٤. قازان، صلاح يوسف، المفرق و جوارها في عهد الملك المؤسس عبد الله بن الحسين، رسالة دكتوراه، جامعة اليرموك ، ٢٠٠٦م.
١٥. محافظة، علي، الفكر السياسي في الأردن وثائق و نصوص، ٣ ج، مطبعة السفير، عمان، ٢٠١١م.
١٦. محمود، أمين عبد الله ، مشاريع الاستيطان اليهودي في مرحلة التكوين ١٧٩٨-١٩٢٠م، عين للدراسات و البحوث الإنسانية و الاجتماعية، القاهرة، ٢٠١١م.
١٧. المركز العربي لدراسات المناطق الجافة و الأراضي القاحلة (أكساد)، دمشق، ١٩٨٣م.
١٨. الملقي، بدري ، سجلات التسوية كمصدر للتاريخ المحلي في الأردن، الندوة التأسيسية لدراسة مصادر تأريخ العرب الحديث، تحرير هند أبو الشعر، جامعة آل البيت، ١٩٩٨م:
١٩. أبو نواس، جمال عبد الحميد، الزرقاء و منطقتها في النصف الأول من القرن العشرين، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية، ١٩٩٥م.

٢٠. الوثائق الهاشمية، أوراق عبد الله بن الحسين، م ١٣، ق ٢، جامعة آل البيت، ١٩٩٩م.
٢١. وزارة الدفاع المصرية، العدوان الثلاثي على مصر خريف ١٩٥٦، القاهرة ، ١٩٦٨م.
٢٢. ياغي، إسماعيل احمد ، حركة رشيد عالي الكيلاني:دراسة في تطور الحركة الوطنية العراقية، دار الطليعة، بيروت، ١٩٧٤م.
23. Kent, Marian, Oil and Empire: British Policy and Mesopotamia oil 1900-1920, Macmillan,London,1976.
24. Stivers, William, Supremacy and oil: Iraq, Turkey, and Anglo-American World Order 1918-1930,Cornell University Press,N.Y,1982