

خطي أنابيب بترول كركوك - البحر المتوسط

١٩٢٠ - ١٩٣٥ م

أ.د. م. محمد محمود محمود حمد الدوداني*

ملخص

لما أضحت (الموصل) ضمن مناطق النفوذ البريطاني، وفقاً للمعاهدات التقاسمية بين بريطانيا وفرنسا في بيرنج لونجيه ١٩١٩ و سان ريمو ١٩٢٠م، اتفقتا على مد خط أنابيب النفط عبر مناطق الانتداب الفرنسي في سوريا ولبنان إلى البحر المتوسط، لما يحققه من تخفيض في النفقات بدلا من المرور حول شبه الجزيرة العربية وقناة السويس... إلخ، وكذا نص الامتياز الذي عقده شركة النفط التركية مع الحكومة العراقية في عام ١٩٢٥ على مد ذلك الخط إلى البحر المتوسط.

ولما تدفق النفط بغزارة في منطقة (كركوك)، دب نزاع بين الحكومتين الفرنسية والبريطانية، وكذا الشركات التابعة لهما المساهمة في شركة النفط التركية، ودخلت الحكومة العراقية على خط هذا النزاع حول مسار خط الأنابيب المزمع إنشاؤه؛ ففرنسا أرادت أن يمر خط الأنابيب عبر إحدى موانئ سوريا أو لبنان، بينما رغبت بريطانيا والعراق أن يمر خط الأنابيب عبر إمارة شرق الأردن إلى ميناء حيفا في فلسطين، مما أدى إلى تأخر البدء في إنشاء الخط، وقد انتهى هذا النزاع بإنشاء خطين من (كركوك) إلى (حديثة) التي يتفرع منها فرعين، أحدهما شمالي إلى (طرابلس) والآخر جنوبي إلى (حيفا)، وقد استمرت أعمال بناء الخط قرابة عامين ونيف، ودُشّن الخطين للعمل في يناير ١٩٣٥.

مقدمة:

من الصعوبة بمكان الفصل بين مد خطوط الأنابيب، عن امتياز لاستغلال النفط، وصراع القوى للسيطرة على المناطق الحاوية للنفط؛ فإن امتلاك الموارد النفطية في أماكن تفتقر إلى طرق النقل برا أو بحرا أمر غير مقبول، ولا يسمح لأصحاب الامتيازات بالتحكم في تصدير النفط، إلا عندما يكون الوصول إلى

* أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر المساعد - كلية الآداب - جامعة دمياط

هذه الموارد في أيديهم أيضاً، وبدون ضمان النقل بلا عوائق، فإن امتلاك آبار النفط لا طائل منه- تحديداً وقت الحرب- وخاصة إلى بلدان تعتمد على مصادر الإمداد من الخارج.

ولما أضحت (الموصل) ضمن مناطق النفوذ البريطاني، وفقاً للمعاهدات التقاسمية بين بريطانيا وفرنسا في بيرنج لونجيه ١٩١٩ و سان ريمو ١٩٢٠م، اتفقتا على مد خط أنابيب النفط عبر مناطق الانتداب الفرنسي في سوريا ولبنان إلى البحر المتوسط، لما يحققه من تخفيض في النفقات بدلا من المرور حول شبه الجزيرة العربية وقناة السويس... إلخ، وكذا نص الامتياز الذي عقده شركة النفط التركية مع الحكومة العراقية في عام ١٩٢٥ على مد ذلك الخط إلى البحر المتوسط.

ولما تدفق النفط بغزارة في منطقة (كركوك)، دب نزاع بين الحكومتين الفرنسية والبريطانية، وكذا الشركات التابعة لهما المساهمة في شركة النفط التركية، ودخلت الحكومة العراقية على خط هذا النزاع حول مسار خط الأنابيب المزمع إنشاؤه؛ ففرنسا أرادت أن يمر خط الأنابيب عبر إحدى موانئ سوريا أو لبنان، بينما رغبت بريطانيا والعراق أن يمر خط الأنابيب عبر إمارة شرق الأردن إلى ميناء حيفا في فلسطين، مما أدى إلى تأخر البدء في إنشاء الخط، وقد انتهى هذا النزاع بإنشاء خطين من (كركوك) إلى (حديثة) التي يتفرع منها فرعين، أحدهما شمالي إلى (طرابلس) والآخر جنوبي إلى (حيفا)، وقد استمرت أعمال بناء الخط قرابة عامين ونيف، ودُشِّن الخط للعمل في يناير ١٩٣٥.

- وعليه تحاول هذه الدراسة الإجابة عن عدة تساؤلات منها:
- لماذا حرصت بريطانيا وفرنسا على مد خط الأنابيب، من بلاد ما بين النهرين إلى السواحل الشامية على البحر المتوسط؟
 - لماذا اختلقت الأعمال التجارية لشركة البترول التركية TPC، والتي سميت في عام ١٩٢٩ بشركة البترول العراقية IPC بالأمر السياسي؟
 - ما الأسس التي استندت عليها بريطانيا وفرنسا والعراق حول مسار خط الأنابيب؟
 - إلى أي مدى ارتبط إنشاء سكة حديد بغداد - حيفا، بخط أنابيب كركوك - حيفا؟
 - هل كان إنشاء خط أنابيب كركوك-حيفا، نتيجة لمساومة الحكومة العراقية لشركة البترول التركية، لمد امتياز الشركة عامين آخرين بعد نوفمبر ١٩٢٨؟
 - هل كانت الاتفاقيات التي أبرمتها شركة البترول العراقية، تصب في مصلحة الدول العربية التي تمر بها خطوط الأنابيب؟
 - هل كان إنشاء خطي الأنابيب كركوك - طرابلس ، كركوك - حيفا ، مفيداً لانعاش حركة الصناعة في أوروبا والولايات المتحدة ؟
- أما عن الإطار الزمني فقد بدأت الدراسة بعام ١٩٢٠م؛ حيث أنه العام الذي شهد توقيع اتفاقية سان ريمو، وما جاء بها من نصوص، حول مد خطوط أنابيب النفط من الموصل إلى موانئ البحر المتوسط، وتنتهي بعام ١٩٣٥م؛ حيث أنه

العام الذي شهد افتتاح خطوط أنابيب؛ لضخ النفط من كركوك إلى مينائي حيفا وطرابلس على البحر المتوسط.

اعتمدت هذه الدراسة على الوثائق البريطانية المختلفة مثل Foreign Office، والتي تم اختصارها إلى FO، و Colonial Office واختصارها CO، و Eastern affairs واختصارها E، Affairs India office، وتم اختصارها إلى AIR وكذا سجلات سوريا Records of Syria، فضلاً عن الوثائق العربية (الوثائق الهاشمية)، بالإضافة إلى مجموعة من المراجع العربية والأجنبية والدوريات العربية والأجنبية.

والله ولي التوفيق،

١- الصراع على نفط العراق وطرح مشروع خطوط الأنابيب:

توصلت شركة ألمانية بريطانية مؤلفة من Deutsche Bank البنك الألماني، بصفته (وكيل الشركة الألمانية لخط بغداد)، ومجموعة شل Royal Dutch Shell، والبنك الوطني التركي، وشركة النفط الأنجلوسكسونية، إلى تفاهم بشأن تخصيص الأسهم في شركة على وشك التأسيس في نوفمبر ١٩١٢م؛ بهدف السيطرة على استغلال امتياز بلاد ما بين النهرين، وعرفت الشركة باسم شركة البترول التركية المحدودة TPC^(١)، وتم تقسيم حصة TPC لتصبح شركة بريطانية مع المجموعة الأنجلوفارسية Anglo-Persian - أكبر مساهم منفرد تمتلك ٤٧.٥% في المائة من الأسهم -، Royal Dutch شل ٢٢.٥ في المائة، و دويتشه بنك ٢٥% في المائة، وخمسة في المائة كانت تملكها شركة "كومبانيز آند إنفستمننتس ليمتد" المملوكة للأرمني جوليكان^(٢).

وفي عام ١٩١٤م اقترح تشرشل استثمار ٢.٢ مليون جنيه إسترليني، مقابل ٥١% في المائة من أسهم شركة النفط الأنجلو-فارسية (APOC)، وجاء اقتراحه استجابةً لطلبات الشركات البريطانية للحصول على الدعم الدبلوماسي في مواجهة المنافسين الأوروبيين والأمريكيين الذين تدعمهم حكوماتهم في كثير من الأحيان^(٣).

وفي هذا السياق ساهمت الحكومة البريطانية بـ ٢٠٠٠٠٠٠ جنيه إسترليني في شركة رويال داتش شيل، مقابل وعود بامتيازات نفطية من العثمانيين في العراق^(٤).

وفي ربيع ١٩١٤م استفادت شركة البترول التركية، من المطالبة بالامتياز الذي قدمته المجموعة الألمانية الذي منح لسكة حديد بغداد في عام ١٩٠٣م، وفي الثامن والعشرين من يونيو ١٩١٤م، مُنحت شركة البترول التركية امتيازاً من الصدر الأعظم العثماني بشأن استغلال حقول نفط بلاد ما بين النهرين^(٥).

(خطي أنابيب بترول كركوك - البحر المتوسط ...) د. محمد محمود الدوداني

ولم يتم التصديق عليها مطلقاً من قبل السلطات العثمانية بسبب اندلاع الحرب، وبالتالي لم يكتسب صلاحية قانونية كافية؛ لانسحاب العثمانيين من العراق بعد عام ١٩١٨م^(٦).

وخلال الحرب العالمية الأولى، بدا أن الاهتمام البريطاني بحقول الموصل قد تراجع، وبدا ذلك جلياً عندما وقعت بريطانيا مع فرنسا وروسيا اتفاقية سايكس بيكو في مايو ١٩١٦م لتقسيم الممتلكات العثمانية، فحصلت فرنسا على الموصل، مع دمشق وحلب وعرفت بالمنطقة الزرقاء، بينما حصلت بريطانيا على ولايتي البصرة وبغداد من العراق، وثرعي حيفا وعكا من فلسطين وأطلق عليها المنطقة الحمراء^(٧)، كما نصت على ضرورة وجود خط سكة حديد يربط بغداد بالبحر المتوسط^(٨)، في حين لم تنص على مد خط أنابيب إلى البحر الأبيض المتوسط على اعتبار أن منطقة الموصل وضعت ضمن مناطق النفوذ الفرنسي.

وفي مطلع ١٩١٧م أجرت الحكومة البريطانية مباحثات مع السفير الفرنسي في لندن، حول إمكانية مد خط أنابيب من فارس عبر العراق إلى ميناء حيفا أو الإسكندرونة، من خلال مناطق النفوذ الفرنسي^(٩)، ويعود سبب تنازل بريطانيا عن الموصل لفرنسا إلى رغبة الأولى في جعل الثانية دولة حاجزة بينها وبين روسيا، خاصة بعد سقوط الأناضول الشرقية والمضائق التركية في قبضة روسيا في السنوات الأولى للحرب العالمية الأولى^(١٠).

ولكن ما تصبو إليه بريطانيا من فرنسا لم يتحقق بسبب انشغال الأخيرة في إيقاف الزحف الألماني عليها، وعلى هذا وقع عبء الحرب في آسيا على عاتق بريطانيا، التي أدركت أن بقاء ولاية الموصل ضمن منطقة نفوذها أمر حتمي^(١١).

فبعد قيام الثورة البلشفية ١٩١٧ وانسحاب روسيا من الحرب، رأت بريطانيا أن الخطر الروسي قد زال وانشغل البلاشفة في ثورتهم ولم يعد هناك ما يجعلها تتترك الموصل لفرنسا، وهكذا أصبحت ولاية الموصل مهمة؛ لأسباب عديدة وأبرزها وجود النفط بجزارة^(١٢)، فأصرت بريطانيا على الحصول على النفط، لأنها كانت تستورد أغلبه من الخارج؛ حيث بلغت واردات بريطانيا منه في عام ١٩٢٠ واحد وستون بالمائة من الولايات المتحدة، و ٣٧ في المائة من دول أجنبية أخرى، و ٢ في المائة فقط من الممتلكات البريطانية، وشجعت الدوائر الصحفية في لندن الحكومة على الحصول على حقول جديدة تحت السيطرة البريطانية^(١٣)، ناهيك على أن استيلاء بريطانيا على الموصل مهم لحماية المصالح البريطانية منها حماية طريق الهند، والحفاظ على توازن القوة في البحر الأبيض المتوسط مائلا لصالحها وبتوفير الحراسة لجملة مصالحها التجارية والمالية وذلك بحماية قناة السويس^(١٤)، فمضت بتنفيذ مخططاتها جملة واحدة .

على إثر ذلك طُرحت مسألة تنازل فرنسا عن الموصل لبريطانيا في المحادثات التي جرت في الفترة من ١:٤ ديسمبر ١٩١٨م، عندما اجتمع لويد جورج - رئيس الوزراء البريطاني- مع نظيره الفرنسي - جورج كلمنصو- وذلك للتباحث في قضايا ما بعد الحرب وكيفية صنع السلام^(١٥)، وخلال هذه المباحثات وافقت فرنسا على التنازل مقابل حصولها على حصة من نفط الموصل، وانسحاب الجيوش البريطانية من سوريا، ولكن ذلك لم يتم بسبب إصرار فرنسا على ضمان تحقيق طلبها بفرض انتدابها على سوريا ولبنان^(١٦).

ولكن في الثامن عشر من أبريل ١٩١٩م، توصل الجانبان لتوقيع اتفاقية بيرنجيه-لونج Berenger-Long، ونصت على أن حقوق شركة النفط التركية Turkish petroleum company في الموصل وبغداد، التي حصلت عليها بريطانيا من الحكومة العثمانية في ٢٨ يونيو عام ١٩١٤م، سيتم تقسيم رأس

المال فيها إلى ٧٠% للبريطانيين، و ٢٠% للفرنسيين، و ١٠% لحكومة العراق المقبلة، وفي المقابل ستقوم فرنسا بكل ما في وسعها؛ لتمكين بريطانيا من بناء خط أنابيب نفط من فارس والعراق إلى موانئ البحر المتوسط والمرافق الضرورية لها، وسوف يختار الطرفان معاً مسارات خطوط الأنابيب والموانئ المراد استخدامها، وأن يتمتع مواطنو كل منهما بحق الحصول على امتيازات النفط في مستعمرات الطرف الآخر، مع مراعاة الامتثال للقوانين المحلية^(١٧).

لكن كلمنصو رفض بعض نصوص الاتفاقية، وهدد بأنه في حالة عدم منح بلاده حصة في نفط الموصل بمعارضة فعالية امتياز ١٩١٤م الممنوح لشركة النفط التركية، وبأنه سيضع العراق في وجه خط الأنابيب إلى البحر المتوسط، وكان من المعتقد أن فرنسا على اتصال بشركة ستاندرد أويل الأمريكية، وأنه سيلجأ إلى الولايات المتحدة ويضغط معها في سبيل تطبيق سياسة الباب المفتوح، بصدد نفط بلاد ما بين النهرين في حالة عدم اتفاق بريطانيا معها^(١٨)، وسحب موافقته على مد خطين من الأنابيب يمران في مناطق النفوذ الفرنسي، مما دفع بريطانيا إلى إلغاء اتفاق برينجيه لونج، وأثار ذلك غضب فرنسا التي حاولت الاتفاق مع تركيا على إقامة دولة كردية مستقلة في مناطق النفط في شمال العراق^(١٩).

عادت المفاوضات بين الطرفين في ديسمبر ١٩١٩م، واتفقا على أن تحصل فرنسا على ٢٥ بالمائة من حصة شركة النفط التركية، في مقابل موافقتها على مد خطين منفصلين لأنابيب النفط وسكك الحديد الضرورية؛ لإنشاء خطوط نقل النفط في العراق وفارس، وعليه أصبحت حصة شركة النفط التركية موزعة كالتالي ٥٠% بالمائة للشركة الأنجلو فارسية، و ٢٥% بالمائة لشركة رويال داتش شيل و ٢٥% بالمائة لفرنسا^(٢٠).

وفي الخامس والعشرين من أبريل ١٩٢٠م وقعت لندن وباريس اتفاقية نفط سان ريمو San Remo - وهي تعديل لاتفاقية بيرنجيه لونج -، والتي بمقتضاها حصلت فرنسا على حصة ألمانيا في شركة البترول التركية البالغة ٢٥%^(٢١)، واتفق أيضا على أنه سيسمح للحكومة العراقية أو للأشخاص العراقيين إذا رغبوا في المساهمة إلى حد ٢٠% من رأس مال الشركة صاحبة الامتياز^(٢٢)، وأن يكون للحكومة البريطانية الإشراف الكامل، وأن تدعم بريطانيا فرنسا في الحصول على ٢٥% من عائد النفط الذي يعبر أراضي الانتداب الفرنسي من بترول الشركة الأنجلو فرنسية إلى موانئ البحر المتوسط^(٢٣).

وافقت الحكومة الفرنسية على عدم وضع عقبات قانونية أو مالية في طريق بناء خطي أنابيب منفصلين يمران عبر سوريا، وتم الاتفاق على منفذ خطوط الأنابيب على البحر المتوسط من قبل الحكومتين^(٢٤)، وتقديم التسهيلات اللازمة لـ TPC من أجل إنشاء الخطين^(٢٥)، وإعفائها ومصانعها التابعة لها من فرض أي رسوم عليها^(٢٦)، وأكدت فرنسا على أنها ستتخلى عن مطالبها الإقليمية بالموصل^(٢٧).

وعليه تأسست شركة النفط (Compagnie Francaise des Petrole) CFP في عام ١٩٢٤م وفقا لسان ريمو، ومن ثم تنازلت الحكومة الفرنسية عن جميع حقوقها في حقول النفط العراقية إلى تلك الشركة، وهي تمثل المصالح الفرنسية في شركة البترول التركية، كشركة شبه حكومية فرنسية على وجه التحديد، حيث كان ذلك مهما بالنسبة لفرنسا لأنها لم تكن تمتلك أي مصادر أخرى للنفط^(٢٨).

والجدير بالذكر أنه في الثالث والعشرين من ديسمبر ١٩٢٠م، تم توقيع اتفاقية فرنسية بريطانية أعطت الثانية الحق في طلب تنازل لإعادة تعديل الخط الحدودي في وادي اليرموك، إذا كان هذا التعديل ضرورياً؛ لتمكين خط سكة

حديد وخطوط أنابيب بريطانية من المرور عبر كل الأراضي البريطانية إلى ميناء حيفا، وظلت مشكلة الحدود بين امانة شرق الأردن وسوريا فيما بعد قائمة (٢٩).

وفي الثالث والعشرين من يناير ١٩٢١م، طالب رئيس الحكومة البريطانية وزارة الحربية بضرورة مسح مناطق حقول البترول في الموصل، وكذا مسح الصحراء من الموصل إلى فلسطين؛ لإقامة خط الأنابيب وسكة الحديد، قبل أن تقدم أي شركة أخرى على ذلك (٣٠)، كما طرحت مشروع خط الأنابيب (إلى جانب المناقشات حول الطرق والسكك الحديدية والطرق الجوية) في مؤتمر القاهرة في مارس ١٩٢١م (٣١).

وفي عام ١٩٢٢م ساهم ويلسون Wilson - المدير المقيم لشركة النفط الأنجلو-فارسية في عملية المسح الجيولوجي، من كركوك إلى حيفا، وذلك بهدف إنشاء خط أنابيب إلى جانب خط للسكك الحديدية من بغداد إلى حيفا (٣٢).

وعلى ما يبدو أن بريطانيا قد اتصلت مما ورد في اتفاقية سان ريمو حول مرور خطي أنابيب البترول عبر مناطق النفوذ الفرنسي في سوريا ولبنان ورغبة في إنشاء أحد خطي الأنابيب عبر مناطق النفوذ البريطاني في شرق الأردن وفلسطين، وهنا يتضح أن الصراع البريطاني الفرنسي قد طل برأسه من جديد بعد انتهاء الحرب العالمية الأولى مباشرة وذلك بعد أن تأجل (الصراع) منذ ١٩٠٤ حيث عقد الوفاق الودي بينهما لمجابهة الخطر الألماني وبعد اندحار الأخير عاد الصراع بينهما من جديد وإن بدا خفياً في فترة ما بين الحربين ١٩١٨ - ١٩٣٩، وكان مشروع خطوط الأنابيب كركوك البحر المتوسط إحدى نقاط الصراع بينهما كما يتضح ذلك في السطور القادمة.

ولم تناقش مسألة مد خطي الأنابيب، أو خط سكة الحديد الموازي لخط كركوك حيفا حتى مطلع ١٩٢٨ ؛ وذلك لوجود الاعتراضات الأمريكية، لاستبعادها من الوصول إلى موارد النفط غير المخصصة للمواطنين، والتي رأت (واشنطن) أن اتفاق سان ريمو ينتهك مبدأ سياسة الباب المفتوح التي أقرتها عصبة الأمم ^(٣٣)، وكذا مخالفة اتفاق مجلس الدول الكبرى الأربع آنذاك (الولايات المتحدة ، بريطانيا، فرنسا، إيطاليا) في مؤتمر فرساي، على أن لا يكون هناك تمييز في الحصول على امتيازات بترولية في العراق ^(٣٤)، كما شككت واشنطن في صحة الامتياز ذاته ؛ بحجة أن الحكومة التركية لم تمنح شيئاً يمكن الاعتراف به في القانون كامتياز، ولكن فقط وعد غامض بمنح امتياز صريح ^(٣٥).

كان السبب وراء الاحتجاج الأمريكي يكمن في بدء نفاذ الاحتياطي من الإنتاج الأمريكي للنفط ^(٣٦) ؛ ونتيجة لذلك جرت مفاوضات بين شركة النفط الأنجلو فارسية وبعض الشركات الأمريكية ^(٣٧) بشأن المشاركة الأمريكية في امتيازات شركة النفط التركية، والتي انتهت عام ١٩٢٨م بدخول الشركات الأمريكية كشركات مساهمه، وبذلك أعطت المجموعة الأخيرة ٢٣.٧٥ % في المائة في شركة البترول التركية ^(٣٨)، وإثر ذلك تم تسوية حصص الشركات المساهمة في شركة نفط العراق كالاتي ^(٣٩): شركة البترول الأنجلو فارسية، شركة شل الهولندية الملكية، شركة البترول الفرنسية ، شركة استثمار الشرق الأدنى الأمريكية كل منهم لها حصة بمقدار ٢٣.٧٥ في المائة ^(٤٠)، بالإضافة لحصة كولبنكيان فهي ٥ في المائة ^(٤١) ، وأغلقت الشركة على هؤلاء المساهمين، ورفضت قبول شركات إيطالية كمساهمين بها .

وبعد صراع طويل بنتت عصبة الأمم في قضية الموصل، بإعلان تبعيتها للعراق في يناير ١٩٢٦م، على أن تتخلى تركيا عن مطالبتها بها وحقلها النفطية،

مقابل الحصول على ١٠% في المائة من جميع رسوم النفط والتعدين المدفوعة إلى الحكومة العراقية لمدة خمسة وعشرين عام^(٤٢).

٢- امتياز شركة البترول التركية ١٩٢٥ م:

بالنظر إلى ما جاء في اتفاقية لوزان ١٩٢٣ م لم يتم الإشارة إلى شركة البترول التركية^(٤٣)، وعدم اعتراف حكومة العراق بامتياز ٢٨ يوليو ١٩١٤ م لزوال السيادة العثمانية عليها، ومن ثم دخلت الشركة في مفاوضات مع الحكومة العراقية للحصول على امتياز جديد، تم ذلك في الوقت الذي هددت فيه الحكومة البريطانية نظيرتها العراقية، بفصل الموصل عنها في حالة عدم الموافقة على هذا الامتياز وضماها إلى تركيا، حيث إن قضية الصراع على ضم الموصل بين العراق وتركيا كانت قائمة وقتئذ، وعليه عقدت حكومة بغداد مع شركة البترول التركية في الرابع عشر من مارس ١٩٢٥ م - قبل الفصل في مشكلة الموصل في يناير ١٩٢٦ م-، فحصلت شركة النفط التركية على امتياز النفط في ولايتي بغداد والموصل/ ووافقت الحكومة على هذا الامتياز^(٤٤).

بموجبه منحت الحكومة العراقية TPC حقوقاً حصرية لاستكشاف النفط في محافظتي بغداد والموصل لمدة ٧٥ عامًا^(٤٥)، كما نصت على أنه قبل الرابع عشر من نوفمبر ١٩٢٨ م، يجب أن تختار الشركة ٢٤ قطعة أرض مساحتها ثمانية أميال مربعة، وأن تنشئ خط أنابيب إلى ميناء لشحن الصادرات "بمجرد أن تكون الدورة مبررة تجاريًا"^(٤٦)، وهذا يعني أنه إذا وجد النفط بشكل يمكن تصديره يتم تسوية مشكلة خط الأنابيب^(٤٧)، وكان أحد المطالب الرئيسة للعراق هو مشاركتها في رأس مال الشركة، وفقاً لاتفاقية سان ريمو، ولكن هذا الطلب تم إسقاطه، ليحل محله منحة سنوية قدرها ٤٠٠٠٠٠٠ جنيه إسترليني، وضريبة للطن الواحد يتم دفعها إلى الحكومة العراقية^(٤٨).

كان لشركة البترول التركية فترة محددة لاختيار عدد من قطع الأراضي والالتزام ببداية التنقيب عن النفط في غضون بضعة سنوات، ومقابل كل طن من النفط أنتجته شركة البترول التركية، كان عليهم دفع مبلغ متفق عليه للحكومة العراقية، وفي الوقت نفسه فإن العلاقة البريطانية مع شركة البترول التركية، لم تهتم فقط بخط الأنابيب ولكن أيضاً بخط سكة حديد يربط البحر الأبيض المتوسط بالخليج العربي؛ من أجل أن يكون لبريطانيا خط اتصال متطور، فضلاً عن كونه وسيلة لحماية الموارد المعدنية بإقامة السكك الحديدية، وكان هذا المشروع في الأعمال التي قام بها البريطانيون، منذ أن خططت شركة النفط الأنجلو فارسية (APOC) لإنشاء خط أنابيب إلى البحر الأبيض المتوسط في وقت مبكر من ١٩٢٢م، مما يوحي بأن هناك تعهداً وانتهاهاً تجاه منطقة كركوك سبقت امتياز شركة البترول التركية ١٩٢٨م^(٤٩).

وبدأت شركة النفط التركية أعمالها في نهاية ١٩٢٦م، وفي الرابع عشر من أكتوبر ١٩٢٧م تدفق النفط لأول مرة في العراق من بئر بابا جرجور (كركر) (بغزارة هائلة من حقل القيارة غرب نهر دجلة وقرب كركوك^(٥٠))، وعليه أضحت شركة البترول التركية هي المورد الرئيس للنفط، وتم تغطيته لحين إنشاء خط الأنابيب^(٥١).

وقد أثار اكتشاف النفط بغزارة في العراق خلافاً بين اثنين من أصحاب الأسهم الرئيسيين في الشركة، وهما: الحكومتين البريطانية والفرنسية، وكان الخلاف حول الطريق الذي سيتم من خلاله نقل النفط إلى السوق العالمي^(٥٢).

٣- النزاع حول مسار خط الأنابيب:

نص عقد الامتياز الذي تم بين الحكومة العراقية وشركة النفط التركية في مارس ١٩٢٥م - التي كانت وسيلة لاصطياد الامتيازات لأربع مصالح متنافسة وليس عملاً تجارياً مستقلاً - على مد خط أنابيب من كركوك إلى إحدى الموانئ

على البحر المتوسط ، وقد تبارت كلا من بريطانيا وفرنسا على أن يمر خط الأنابيب داخل مناطق نفوذ إحداهما .

سرعان ما ظهرت الخلافات بين أصحاب الأسهم في TPC، عندما طلبت الشركة الفرنسية من شركة البترول التركية ضرورة إنشاء خط الأنابيب لبدء ضخ النفط بأسرع وقت؛ لتعويض نقص الوقود في فرنسا، لكن الشركات الثلاث الأخرى رفضت ذلك لأسباب فنية^(٥٣)، تلا ذلك بزوغ نزاع بين بريطانيا وفرنسا حول مسار خط الأنابيب، ودخلت العراق والشركة TPC على خط هذا النزاع وذلك كما سيأتي.

قبل استخراج البترول ١٩٢٧م فضلت شركة البترول التركية مد خط الأنابيب بين الموصل واحدى موانئ البحر المتوسط عبر مناطق النفوذ الفرنسي^(٥٤)، حيث كان في ذلك اقتصاد كبير في النفقات، مقارنة بما كان ينقل بحراً من الخليج العربي أو المحيط الهندي والبحر الأحمر وقناة السويس^(٥٥).

أدت هذه الرؤية من قبل الشركة إلى حدوث خلاف بين الحكومتين البريطانية والفرنسية، يتمحور حول ضرورة مرور خط الأنابيب في الأراضي الواقعة تحت نفوذ كل منهما، وتحول ذلك إلى نزاع بينهما حول تلك المسألة، حيث تدخلت الحكومة البريطانية في الشؤون التجارية بناء على طلب الشركات البريطانية في TPC، فكانت ترى أنه من الضروري لأسباب تتعلق بتأمين النفط للأسطول البريطاني، أن يتم نقل النفط عبر الأراضي الواقعة تحت نفوذها في شرق الأردن وفلسطين، إلى محطة نفطية تسيطر عليها بريطانيا في ميناء حيفا^(٥٦).

كانت المشكلة التي واجهتها الحكومة البريطانية في محاولة التأكد من أن خط الأنابيب يذهب إلى حيفا، مشكلة جغرافية واقتصادية بشكل أساسي، حيث كان طريق حيفا أطول بحوالي مائة ميل من الطرق الأخرى الممكنة، مما يعني

أنه يجب وضع مائة ميل إضافي أو أكثر من خط الأنابيب إذا تم اختيار هذا المسار، على الرغم من حقيقة أن طريق حيفا كان يعتبر - في الدوائر الرسمية البريطانية على الأقل - أكثر أماناً من غيره، فرأت ضرورة لفت نظر الشركة التركية للبترول إلى هذا المسار، على الرغم من طوله وما يترتب على ذلك من زيادة التكلفة في البناء وأعمال الصيانة^(٥٧).

لذا طلب رئيس الوزراء البريطاني من رؤساء مجلس إدارة شركة البترول في نهاية فبراير ١٩٢٨م التحقيق في الأمر؛ فأعدوا تقريراً في يونيو دار حول اختيار طريق حيفا وأن له أهمية واستراتيجية كبرى؛ لأنه سينقل النفط مسافة أقرب بآلاف الأميال إلى بريطانيا، ويعطيها سيطرة حقيقية على إنتاج أحد أثري حقول النفط في العالم، وحذروا من اختيار خط أنابيب لميناء سوري؛ لأنه سيضع بريطانيا تحت رحمة الفرنسيين^(٥٨).

تم تحديد مصالح الحكومة البريطانية في مشروع خط الأنابيب والسكك في الثالث عشر من يونيو ١٩٢٨^(٥٩)، والتي تضمنت ضمان مصدر ثابت للنفط لتمويل الأسطول البريطاني، في حال وجود توترات سياسية في فارس، وكذا أن حيفا أقرب من مسرح العمليات البريطانية الرئيسية، وإلى جانب ذلك تكون على الطريق المباشر لممر البحرية إلى الشرق الأقصى، إذا تم إنشاء خط أنابيب إلى البحر المتوسط من جنوب بلاد فارس، أما بالنسبة لخط السكة الحديد الموازي لخط الأنابيب (بغداد - حيفا) سيكون خط اتصال من القاهرة إلى البصرة، وسيكون بديلاً أو خط إضافياً لقناة السويس في وقتي السلم والحرب^(٦٠).

كما رأى كبار الموظفين البريطانيين أن خط أنابيب حيفا سيكون أقل تكلفة، طالما أنه يوازي خط سكة حديد بغداد - حيفا، فهذا من شأنه أن يفوق بالتأكيد عيب زيادة الطول وسيكون عاملاً حاسماً في إنشاء خط أنابيب حيفا، الذي سيفيد التجارة البريطانية من خلال "استخدام المصنوعات البريطانية وتوظيف

العمالة البريطانية الماهرة في منطقة مرور خط الانابيب والسكة الحديدية" (٦١)، وإقناع الشركة بمد خط الأنابيب إلى حيفا (٦٢).

ولإقناع TPC قررت الحكومة البريطانية تطوير ميناء حيفا، بحيث تكون في وضع يمكنها من تقديم "حجة مقنعة" بمدى كفاية ميناء حيفا كمحطة نفطية (٦٣)، وتم اتخاذ خطوات فعلية نحو بناء الميناء، بطريقة تسمح بتوفير التسهيلات الكاملة لمرسى ناقلات النفط والتخزين المؤقت للنفط الخام على نطاق واسع (٦٤)، كما تعهدت الحكومة البريطانية بتذليل أي صعوبات في فلسطين وشرق الأردن (٦٥).

وفي يوليو ١٩٢٨م وافقت الحكومة البريطانية على توسيع ميناء حيفا لاستيعاب محطة خط أنابيب النفط "إذا وصل إليها" (٦٦)، وفي مايو ١٩٢٩م كلفت الحكومة المهندسين الاستشاريين بالإعداد لمرسى لاستيراد النفط (٦٧).

أما الحكومة الفرنسية فكانت تدرك أن قرار TPC لطريق خط الأنابيب، على أساس الاعتبارات المهنية والتجارية، سيكون من الخط الشمالي عبر سوريا إلى موانئ الإسكندرونة أو بيروت أو طرابلس (٦٨) جميعهم تسيطر عليهم فرنسا، وأقرب إلى حقول النفط في شمال العراق وبناء على ذلك هي أرخص من طريق حيفا (٦٩)، ودفعت المجموعة الفرنسية في شركة البترول التركية للاعتراض على خط كركوك - حيفا (٧٠).

وللفت انتباه شركة TPC شرعت الحكومة الفرنسية في يناير ١٩٢٧م بإجراء تحسينات في ميناء طرابلس حيث تم توسيع رصيف المراكب الصغيرة، ووضعت خطط لتمكين الهبوط الحديد للركاب والبضائع وخطوط السكك الحديدية وناقلات تخزين الوقود، بالإضافة إلى ذلك تم تقديم ضمانات بشأن "الترتيبات للناقلات لتصريف حمولتها مباشرة على الشاطئ إلى الخزانات". (٧١)

وفي بداية ١٩٢٨م ناقش كبار الموظفين بوزارة الدفاع الفرنسية سراً، أن سيطرتهم على خط الأنابيب ومصبه بمثابة سيطرتهم على حقول النفط وعلق أحدهم بقوله: " إذا أعلنت إنجلترا علينا الحرب نستطيع لبعض الوقت على الأقل منع إمدادهم من بترول العراق، وفي آخر محاولة نقوم بتدمير خط الأنابيب وجعله غير صالح للاستعمال"^(٧٢)، وحذروا رئيس الوزراء الفرنسي من مغبة اختيار خط كركوك حيفا؛ لأنه سيحرم بلاده من المصدر الوحيد للنفط التي تمتلك فرنسا فيه حقوق الملكية^(٧٣).

وأعلن المفوض السامي الفرنسي في سوريا ولبنان ١٩٢٩م أن حكومته تخطط لبناء سكة حديد عبر سوريا إلى الفرات، وسيتم تمويلها من قبل رابطة تتألف من الحكومتين السورية واللبنانية بضمانة فرنسية، وكان ذلك رداً على رفض حكومة المحافظين - قبل خسارتهم الانتخابات في مايو ١٩٢٩م - لاستثمار أموال الحكومة البريطانية في سكة حديد على طول طريق بغداد - حيفا حتى لو كانت ستجعل بناء خط الأنابيب أقل تكلفة^(٧٤).

أعلنت فرنسا عن تخوفها من وجود خط أنابيب كركوك - حيفا، من شأنه أن يتعرض للخطر، طالما أن الحدود بين سوريا وإمارة شرق الأردن غير محددة^(٧٥)، وعلى ما يبدو أن فرنسا كانت تهدف إلى الضغط على بريطانيا لترسيم حدود دائمة بين سوريا وإمارة شرق الأردن.

توافقت الإجراءات الفرنسية مع قيام TPC بإجراء مسح تفصيلي لطريق خط الأنابيب من كركوك إلى الساحل السوري" في ديسمبر ١٩٢٧م ؛ حيث فضلت الشركة طريقاً شمالياً إلى الإسكندرونة أو طرابلس؛ لأن الطريق عبر سوريا سيكون أقصر في الطول، إذ أن المسافة التقديرية من كركوك إلى الإسكندرونة كانت ٥٦٤ ميلاً، بينما كانت المسافة إلى طرابلس ٥٥٥ ميلاً، في حين أن المسافة من كركوك إلى حيفا كانت ٦٥٠ ميلاً^(٧٦)، بالإضافة إلى أنها رأت أن

إنشاء خطوط سكة حديدية موازية لخطوط أنابيب النفط من كركوك إلى حيفا ستقابل بأراض وعرة وبالتالي ستكون أكثر تكلفة^(٧٧)، علاوة على ذلك فإن فرنسا كانت ملزمة بمنح تسهيلات الاستيراد أن تكون معفاة من الرسوم الجمركية وإعفاء شركة النفط من "رسوم التصدير والعبور على النفط نفسه، وفقاً لاتفاقية سان ريمو كما سبق ذكره.

أثار توجه الشركة لمد الخط عبر مناطق النفوذ الفرنسي حفيظة بريطانيا، وكان من الضروري لبريطانيا إنشاء مرافق جديدة لإقناع TPC بفضائل الخيار الجنوبي لخط الأنابيب، وبالتالي اقترح مكتب المستعمرات ووزارة الخارجية تطبيق قاعدة عامة تُمنح بموجبها جميع السفن التي تنقل النفط المنقول عبر الأنابيب من حيفا تخفيضات خاصة في الميناء^(٧٨).

عزز موقف بريطانيا من المخاوف السياسية للحكومة العراقية من مرور خط الأنابيب عبر سوريا، وفضلت الأخيرة الطريق الجنوبي الذي سينتهي عند حيفا^(٧٩)، مما دفع العراقيين لتأييد الخط الجنوبي؛ بسبب كراهية الملك فيصل للفرنسيين الذين هزموه في ميسلون وأخرجوه من سوريا في ١٩٢٠م^(٨٠)، كما تخوفوا من أنه في حالة نشوب حرب بين فرنسا وبريطانيا أو العراق إذا كان خط الأنابيب يقع في أراض خاضعة للسيطرة الفرنسية، فإن السلطات الفرنسية في سوريا قد تمنع تدفق النفط إلى البحر المتوسط، وكذا تم تحذير العراقيين من قبل الأتراك - شركاء العراق في حصتهم من البترول لمدة خمسة وعشرين عاماً - بأن الموافقة على الخط الشمالي يعني أنها ستضع نفسها إلى الأبد تحت رحمة فرنسا^(٨١)، إلى جانب ذلك رأت بغداد أن بناء خط سكة حديد يرافق خط الأنابيب إلى حيفا سيكون طريقة جيدة لتكوين روابط سياسية وتجارية قوية مع فلسطين وشرق الأردن^(٨٢) حيث تستفيد كمنتجة للقطن والأقمشة لتصديرهما لتلك الدول، فضلا عن أن فلسطين ستستفيد في تطوير حيفا، وفي التوظيف الذي توفره

أعمال البناء والصيانة نتيجة المشاركة في المشروع. كما أن خط السكة الحديد سيؤثر في التنمية في شرق الأردن^(٨٣).

قدمت الحكومة الفرنسية شكاوى عن طريق الدبلوماسي الفرنسي بيرثلوت M Berthelot لحكومة لندن انتقدت فيها سياسة الأخيرة والتي تتلخص في أن حكومة لندن ضغطت على حكومة بغداد لاختيار الخط الجنوبي (كركوك - حيفا) ومن أجل ضمان منح تمديد امتياز لشركة البترول التركية لمدة عامين بعد عام ١٩٢٨م، وإعطاء الأولوية للموانئ الفلسطينية على البحر المتوسط^(٨٤)، وطالبت الحكومتين البريطانية والعراقية بتبني سياسة الحياد وترك شركة نفط العراق حرة تمامًا في إدارة شؤونها، على أساس مبادئ اقتصادية بحتة وبشكل مستقل عن جميع الاعتبارات السياسية^(٨٥).

نفذت الحكومة البريطانية قيامها بالضغط على الحكومة العراقية بتبني الخيار الجنوبي و أعلنت أنها سبق وأن تعهدت للحكومة الفرنسية في شتاء ١٩٢٨/١٩٢٩ بأنها لن تضغط سياسيا على حكومة العراق في هذا الصدد، ولا يمكنها إلزام الحكومة العراقية بتمديد امتياز الشركة إذا أنها تعمل لمصلحتها الاقتصادية، وأن حكومة لندن لا يمكن أن تقدم أي ضمان مهما كان موقف الحكومة العراقية إذا قررت الشركة سحب المسودة المعدلة للحفاظ على الحالة الخاصة أو سحبها فيما يتعلق بمسح طريق حيفا الذي تم الاستثناء منه " ^(٨٦)، وأوضحت حكومة لندن أن الحكومة العراقية حرة تمامًا في التعبير عن تفضيلاتهم في هذا الأمر، ولهم الحق الكامل في فرض أي شروط قد يعتقدون أنها مرغوبة لمصلحتهم مقابل المنحة إلى الشركة لمراجعتهم امتيازهم - مراجعة تتمتع الحكومة العراقية بحرية منحها أو رفضها، من الموافقة على ممارسة الضغط على الحكومة العراقية لتبني موقف الحياد^(٨٧).

واستهجنت الحكومة البريطانية التدخل السياسي من قبل الحكومة الفرنسية عندما قدمت دعمها الكامل للمجموعة الفرنسية داخل شركة نفط العراق في مقاومة مطالب الحكومة العراقية، ويبدو أن الوعد بمثل هذا الدعم السياسي لمجموعة داخل شركة نفط العراق، بالتالي فإن الحكومة الفرنسية هي من تتدخل سياسياً في تلك المسائل الاقتصادية وليس نظيرتها البريطانية^(٨٨).

و سواء أكانت الحكومة العراقية أو نظيرتها البريطانية هي التي أصرت على هذا الشرط (الخط الجنوبي)، فإنه على أي حال يتعارض مع اتفاقية سان ريمو، وأن هذا الاتفاق يستلزم بناء خط الأنابيب والسكك الحديدية العابرة للصحراء (إذا تم بناؤها) إلى ميناء سوري^(٨٩).

طلبت الحكومة الفرنسية أن يُسمح للشركة بسحب مسودة الرسالة المتعلقة بمسح الطريق إلى حيفا، وأن تقيم مفاوضاتها على أساس اقتصادي بحت، وقد كشفت الوثائق البريطانية النقاب عن أن حكومة لندن قد استخدمت المفاوضات بين الحكومة العراقية وشركة البترول التركية من أجل إجبار الشركة على إجراء مسح لخط السكك الحديدية، وبناء خط سكة حديد، وهو ما يصب في صالح بريطانيا^(٩٠).

أدى وجود منافسين لشركة البترول التركية في العراق^(٩١) إلى استغلال الحكومة العراقية ذلك للضغط على شركة البترول التركية من أجل تمديد فترة إضافية للامتياز مدة سنتين لتحديد مكان خط الأنابيب وبدء الحفر^(٩٢)، مما دفع شركة البترول التركية لتقديم عرض لحكومة بغداد يتضمن بناء خط سكة حديد عبر الصحراء من بغداد إلى حيفا، بالتزامن مع مد خط الأنابيب دون أي تكلفة على الحكومة العراقية^(٩٣).

ومع ذلك فإن رفض الشركة الفرنسية في (Iraqi petroleum)IPC (company) - الاسم الجديد لشركة البترول التركية الذي تغير ١٩٢٩م -

لمطالب الحكومة العراقية دفع الحكومة الفرنسية إلى التدخل فاحتجت الحكومة الفرنسية^(٩٤) على ما أسمته "التدخل السياسي" من قبل الحكومة البريطانية في المفاوضات، وإصرار العراق وبريطانيا على خط حيفا .

و لجأ الفرنسيون إلى الولايات المتحدة الأمريكية لتساندها ضد البريطانيين في حق الشركة في حرية التصرف^(٩٥)، حيث أن واشنطن كانت تريد الخط الأقل تكلفة الذي تضمنته اتفاقية في سان ريمو بتفضيل خط الشمال، والتي شجعت فرنسا في إنشاء خط يحمل حصة كليهما (الولايات المتحدة وفرنسا) من كركوك لطرابلس على نفقة الحكومة الفرنسية^(٩٦).

أدى ذلك إلى قلق وزارة الخارجية البريطانية، وحذر كبار موظفي مكتب المستعمرات أن الخلاف الجاد مع فرنسا قد يقلل من فرصة بريطانيا في خط حيفا، وعند مناقشة مجلس الوزراء البريطاني هذه المسألة بدا أقل حدة فأعطى تعليمات للسفير البريطاني في باريس القيام بما في استطاعته لتبديد الانطباع حول اتكاء الحكومة البريطانية على العراقيين^(٩٧).

وفي مارس ١٩٣٠م حذر كادمان -رئيس مجلس إدارة شركة IPC-حكومة العمال البريطانية بقوله "بأنه إذا لم يكن بإمكانها عرض تسهيلات مالية ستختار الشركة الطريق الشمالي الذي سيكون تكلفة بنائه وإدارته أرخص"، مما دفع حكومة لندن للتفاوض مع فرنسا حول مسار خطوط الأنابيب وتوصلا إلى إقامة خطين للأنابيب، إحداهما: في مناطق النفوذ الفرنسي (من كركوك إلى طرابلس)، والآخر: في مناطق النفوذ البريطاني (من كركوك إلى حيفا)^(٩٨).

لم تنته مشكلة مسار خطي الأنابيب عند هذا الحد، وإنما برزت مشكلة تحديد منطقة التشعب بين العراق والفرنسيين في سوريا، وعليه أجرت الشركة مباحثات مع حكومة العراق في الثالث عشر من يناير ١٩٣١م حول منطقة التشعب لخطي الأنابيب، إذ فضل العراقيون عملية التشعب في الرطبة، بينما

فضل الفرنسيون في الشركة التشعب في الحديثة، وجاء الدعم البريطاني للعراق انطلاقاً من أن التشعب في الحديثة يعني حتماً أن الفرنسيين سوف يبنون خط سكة حديد إلى أبو كمال، ومن ثم القضاء على سكة حديد حيفا - بغداد في وقت لاحق، ومع ذلك قلقت بريطانيا من عدم قدرة العراقيين على الصمود أمام الفرنسيين التي من الممكن أن تعارض العراق أثناء دخولها في عصبة الأمم عام ١٩٣٢م، وبضغط من بريطانيا وافقت العراق على الحديثة كنقطة تشعب في مارس ١٩٣١م^(٩٩).

وبعد سلسلة من المفاوضات بين الأطراف المعنية تم التوقيع على الاتفاقية المعدلة في الرابع والعشرين من مارس ١٩٣١م، هذا الاتفاق الذي أعطى IPC الامتياز الحصري الذي يريده (وتسمى أيضاً "الامتياز الشامل") على الضفة الشرقية لنهر دجلة كما سيأتي^(١٠٠)، وأنه سيتم البدء في بناء خط أنابيب طويل منبثق من كركوك في العراق إلى حيفا وطرابلس على البحر المتوسط في منتصف ١٩٣٢م^(١٠١).

وقبل البدء في إنشاء خطوط الأنابيب عقدت شركة البترول العراقية عدة اتفاقيات مع الدول العربية والتي تمر بها خطوط الأنابيب، وذلك كما يلي.

٤ - اتفاقيات مد خط الأنابيب :

عقدت الشركة مجموعة من الاتفاقيات مع الحكومات العربية فعقدت مع إمارة شرق الأردن اتفاقاً في يناير ١٩٣١م بتنظيم مرور الزيوت المعدنية لشركة زيت بترول العراق في الإمارة^(١٠٢)، وعقدت مع سوريا ولبنان اتفاق ترانزيت وتكرير في مارس ١٩٣١م، فهما مطابقتان تقريباً للاتفاقية التي عقدت بين شركة البترول العراقية والمفوض البريطاني في فلسطين وشرق الأردن، والتي تنظم نقل الزيوت المعدنية عبر تلك المناطق^(١٠٣).

اتفقت بنود هذه الاتفاقيات سواء مع فلسطين أو شرق الأردن أو سوريا ولبنان في الحقوق الممنوحة للشركة، حيث تم إلزام هذه الدول بمنح الشركة الحق في إنشاء وصيانة وتشغيل خط أنابيب واحد أو أكثر وجميع الأعمال المساعدة لها، وبذل كل ما هو ضروري، وفقاً للشروط التالية: أن تكون مدة الامتياز سبعين عاماً من تاريخ توقيعه، وينتهي خط الأنابيب في خليج عكا أو أي ميناء آخر في فلسطين^(١٠٤) أو أي ميناء على الساحل السوري.

وسمحت هذه الاتفاقيات لشركة نفط العراق بامتيازات اقتصادية ومالية بعيدة المدى، وعدم وجود تعاون تجارى مع أي شركات أخرى^(١٠٥)، كشركة كهرباء فلسطين وشركة فلسطين للبوتاس، ونصت المادة الرابعة على إمكانية استيراد النفط أو غازات طبيعية، سواء أكانت مادة خام أو أي شكل من أشكال المشتقات منها، دون دفع رسوم جمركية باستثناء المنتجات من الشركة التي يتم طرحها في السوق المحلي في فلسطين أو شرق الأردن وسوريا أو لبنان للبيع أو لأغراض أخرى^(١٠٦).

علاوة على ذلك تتمتع الشركة بحق بعيد المدى في توفير السوق الحرة، وجميع المخازن والمعدات والمواد اللازمة للالتزاماتها، يشمل ذلك جميع المعدات للمكاتب أو المنازل أو المستشفيات أو المباني الأخرى التي ستكون ملكاً للشركة وتستخدم لأغراضها، وتخضع البضائع للاستخدام الشخصي لموظفي الشركة إلى رسوم الاستيراد المعمول بها (المادة ٥)^(١٠٧).

في حين أن المادة الرابعة تحدد الإعفاء من الضرائب على ممتلكات الشركة العابرة فقط، وتمنح المادة السابعة الشركة الحق في إنشاء منفذ أو أكثر^(١٠٨) من السكك الحديدية المخصصة لنقل مستلزمات الشركة فقط، أما بالنسبة لفلسطين فقد منحت الشركة حق فرض رسوم على الميناء أو آلات الرفع أو الرسوم الأخرى، ويكون الحق للسفن في الدخول إلى هذا الميناء أو الموانئ حسب تقدير

الشركة وكذا بالنسبة لميناء طرابلس؛ كما تكون السكك الحديدية في تلك الدول تحت تصرف الشركة خلال فترة مد خط الأنابيب (١٠٩).

وعليه يمكن القول أن الشركة قد هدفت من هذه الاتفاقيات إلى إعفائها من كل أنواع الضرائب سواء كانت على الأراضي أو الدخل أو أي رسوم أو التزامات أخرى، حيث هدفت من ذلك إلى فرض ضرائب فقط على ذلك الجزء من منتجات الشركة الموجهة للاستهلاك المحلي، في مقابل ذلك، يجب تعيين المواقع المملوكة للشركة، وهذه الامتيازات شكلت شيئاً جديداً تماماً لفلسطين وشرق الأردن وسوريا ولبنان، إذ تم استثناء هذه الشركة من دفع أية ضرائب، علماً بأنها قد قدمت لها تسهيلات عظيمة في الوقت الذي كانت ستحقق فيه أرباحاً طائلة، شريطة أن لا ينطبق الإعفاء من الضرائب على أرباح الأسهم التي تدفعها الشركة لتلك الدول .

نصت المادة السابعة عشرة على قيام الحكومات المعنية والمفوض السامي في فلسطين طوال مدة الاتفاقية بتأجير أراضي الدولة للشركة بأسعار رمزية، وفي حالة عدم وجود اتفاق بين المالك والشركة تصدر من قبل الحكومات والمفوض السامي (١١٠).

كما حصلت الشركة على حقوق استثنائية، في إنشاء وصيانة تجهيزاتها الخاصة بالبرق والهاتف والراديو، مع التأكيد على أن هذه المنشآت يجب أن تستخدم حصرياً لأغراض الامتياز ويجب أن تشرف عليها الحكومة (المادة الثالثة عشرة)، و سمحت للشركة بالمثل باستخدام جميع أشكال النقل، سواء عن طريق البر أو البحر أو الجو، لنقل موظفيها وموادها (المادة الرابعة عشرة) (١١١).

كما يحق للشركة توفير المياه مثل حفر الآبار، أو من البحيرات والأنهار ولا يجوز حرمان السكان المحليين من المياه للأغراض المختلفة (المادة السادسة عشرة) (١١٢).

كما تعهدت الشركة بتشغيل عمال محليين، وفي حالة عدم كفاية هؤلاء يحق للشركة بموافقة الحكومات المحلية أن تدخل ما تحتاجه من العمال الأجانب لتلبية احتياجاتها للعمل في الشركة، على أن تتعهد الأخيرة بإعادة هؤلاء العمال لبلادهم في حاله رفض حكومات الدول الأربع على بقائهم^(١١٣).

كما نصت المادة السادسة عشر على أن تقوم الشركة ببناء أماكن للشرطة في المناطق التي تراها بها عدد قليل من قوات الشرطة^(١١٤).

ونصت الاتفاقيات على حماية ممتلكات وموظفي الشركة، وهذا التعهد ينطبق على وقت البناء للخطين وما بعده (المادة الثامنة عشرة)^(١١٥).

وعقدت الشركة اتفاقاً مع الحكومة العراقية في ٢٤ مارس ١٩٣١م، حول الأماكن المستخدمة وعرف بالامتياز الشامل فقد نص على التخلي عن نظام الأرض وتقييد الشركة على مساحة ٣٢٠٠٠ ميل مربع في ولايات الموصل وبغداد شرق دجلة، و كانت الشركة ملزمة ببناء خط أنابيب إلى البحر الأبيض المتوسط، بطاقة لا تقل عن ٣ ملايين طن سنوياً^(١١٦)، من أي نقطة في المنطقة المحددة إلى أي نقطة على الفرات بين حديثة وهيت ومن ثم يتم إنشاء نظام خط أنابيب واحد عن طريق الرطبة أو بالقرب منه إلى محطة في خليج عكا و من هذه النقطة على نهر الفرات، ستصبح الشركة حرة في إنشاء نظام خط أنابيب آخر لأي محطة أخرى على البحر المتوسط^(١١٧)، وتم طرح الاقتراح بأن "الخط" يجب أن ينقسم إلى نقطة التقاء حدود سوريا وفلسطين والعراق، مع خط ثلاثي في كل ميناء، و يبدو أن الحل على هذه الخطوط قد تم تفضيله ، حيث يبدأ الخط من كركوك في المنطقة التي تديرها شركة العراق للبترول، ويمتد خط أنابيب مزدوج على بعد ١٥٠ ميلاً إلى صحراء الحديثة وتنقسم لفرعين، يمر خط واحد عبر مناطق الانتداب الفرنسي إلى طرابلس، على الساحل اللبناني، والآخر إلى حيفا، يبلغ طول خط الأنابيب حوالي ١٢٠٠ ميل ويعبر أنهار دجلة

والفرات والأردن^(١١٨). لتنتقل ٤,٠٠٠,٠٠٠ طن من النفط سنويًا.^(١١٩) من حوالي ٤٠ بئرا في حقول العراق^(١٢٠) ونص الاتفاق على انه يجب الانتهاء من استكمال الخط قبل نهاية ٣١ ديسمبر ١٩٣٥، ودفع ٤٠٠٠٠٠ جنيهها ذهبيا سنويًا، من أي نصف سيكون قابل للاسترداد من العوائد المستقبلية^(١٢١).

٥- أعمال البناء:

في البداية أبرمت شركة البترول العراقية عقودًا مع شركات التصنيع الغربية، مثل شركة تصنيع الأنابيب الفرنسية والألمانية والأمريكية التي تقرر وضعها في المسافة الواقعة بين كركوك وطرابلس وحيفا البالغ طولها ١٢٠٠ ميل^(١٢٢)، كما أبرمت عقدًا مع شركة Stewarts and Lloyds Ltd اللندنية لتوريد ٦٠٠٠٠ طن من الأنابيب، قدرت قيمتها بأكثر من ٥٠٠٠٠٠٠ جنيه إسترليني "وأعلنت أن هذا العقد سيوفر فرص عمل لعدد كبير من العمال لأكثر من عام"، بالإضافة إلى ذلك حصلت شركة Brown and Co. Ltd، Redpath، في لندن وأدنبرة، على عقد لأعمال الصلب لإنشاء ما يقرب من ٦٣ مبنى، بما في ذلك الجراجات والمستشفيات... إلخ، ولقد شمل العقد" توريد حوالي ١٨٠٠ طن من الصلب"، علاوة على ذلك تم تصنيع عدد كبير من الشاحنات والمقطورات "المصممة والمعدلة خصيصًا لنقل الأنابيب تحت ظروف الصحراء القاسية"^(١٢٣).

وقد بلغ إجمالي ما تم جلبه مائتي ألف طن من مواد بناء خط الأنابيب من الخارج، و نقل ٣٧ مليون طن من الحديد لإنشاء السكك الحديدية في الدول التي تمر بها خطي الأنابيب^(١٢٤).

وفي مطلع ١٩٣٢م وصلت الحفارات والناقلات وحوالي ثمانية عشر شاحنة وعدد من شحنات الديناميت لتفتيت الصخور الضخمة أثناء حفر الخندق^(١٢٥).

وحشد لهذا العمل عدد كبير من المهندسين والعمال من مختلف الجنسيات، فكان هناك أوروبيون^(١٢٦) وأمريكيون من ذوي المهارات العالية الذين أشرفوا على بناء هذه الخطوط حيث تميزت الولايات المتحدة بأن لديها خبراء ومتخصصين في بناء مثل هذه الخطوط الطويلة، كما انضم عدد هائل من العرب من سوريا ولبنان والأردن وفلسطين والعراق^(١٢٧) والذي بلغ عددهم حوالي عشرين ألف عامل تقريبا شاركوا في أعمال الخدمات المساعدة ، وفي المجمل كانت أجور العمال العرب ضعيفة مقارنة بأجور الأوروبيين والأمريكيين العاملين بالمشروع^(١٢٨).

حملت شركة IPC على عاتقها توفير المياه والغذاء والمأوى والعناية الطبية للعاملين في بناء خطي الأنابيب^(١٢٩) ؛ وأقامت عدداً كبيراً من الخيام الضخمة في الصحراء ، وقامت ببناء المنشآت اللازمة للموظفين الدائمين ، إذ كان يتعين وجود فرق من الخبراء لإصلاح وصيانة أساطيل الجرارات والشاحنات وغيرها من المركبات التي استخدمت في تنفيذ أعمال المشروع^(١٣٠) وبدت الصحراء التي يتم فيها تلك المهمات كأنها معسكر صناعي كبير .

قام مهندسي الطرق البريطانيين بحفر خندق كبير يحيط بخط الأنابيب^(١٣١) ، وتم دفن أنابيب فولاذية عرضها ١٢ بوصة و طولها ٤٠ قدماً، في خنادق لمسافة كبيرة وصلت حوالي ٣٠٠ ميل في الرمال في بعض الأحيان ، بعد أن تم لحمها كهربائياً عند نهاياتها، ثم تم تلويئها ولفها في قماش معالج بالأسفلت لمنع التآكل بسبب الأملاح عندما تتدثر في التربة^(١٣٢).

وفي حقيقة الأمر لقد واجه المهندسون المسؤولون عن مد خط الأنابيب صعوبات عدة؛ تمثلت في وجود صحراء قاحلة وصخور بركانية ومرتفعات وتلال، فضلاً عن ندرة المياه، وكان على المهندس الذي يبني طريقاً أن يتبع متدرجات ويتجنب العوائق بقدر الإمكان، وأجبر مصممو خط الأنابيب ومهندسي

التنفيذ على اتباع خط مرسوم على الخريطة ، دون النظر إلى تضاريس البلاد ، وكان من البديهي أن الخط المستقيم هو أقصر مسافة بين نقطتين ، ولكن أثبتت مهمتهم أن أقصر مسافة هي في كثير من الأحيان الأكثر صعوبة^(١٣٣).

وفي مطلع ١٩٣٣ ، طلبت شركة البترول العراقية عدداً كبيراً من محركات الديزل لخط أنابيب العراق ، فحصلت على خمس محطات ضخ من شركة بريتيش هارلاند وولف المحدودة، وحصلت على ثمانية عشر محركاً لمحطات الضخ من شركة أخرى، وجميعها صنع إما في إنجلترا أو في فرنسا، كما حصلت على اثني عشر محركاً للمحطات تم تصنيعها في هولندا.^(١٣٤).

٦- محطات الضخ:

أنشئت اثنتا عشرة محطة رئيسة لضخ البترول عبر خطي الأنابيب المتفرعين من الحديثة، حيث تقع سبع محطات في العراق (بما في ذلك ثلاث محطات مزدوجة) وثلاث في سوريا واثنتان في شرق الأردن^(١٣٥)، موزعين على النحو التالي: أربع محطات ضخ في خط طرابلس البالغ طوله ٥٥٠ ميل، وخمس محطات في خط حيفا البالغ طوله ٦٥٠ ميلاً، وثلاث محطات في الخط المزدوج بين كركوك والحديثة البالغ طوله ١٥٠ ميلاً^(١٣٦).

وفي كل محطات الضخ الواسعة النطاق والمنشآت المتصلة بها^(١٣٧) عمل خمسة وأربعون محركاً لزيت الديزل سعة ٥٠٠ ساعة في كل منهما، لا سيما أن وظيفة خطوط الأنابيب هي توفير الطاقة لتمكين النفط من التدفق بالسرعة الصحيحة ولتمكين الكمية المراد فحصها ، ولتكون بمثابة قواعد للإصلاح والصيانة في هذه المحطات أيضاً ، وإقامة ورش العمل والإقامة اللازمة للموظفين الذين سيتولون مسؤولية المحطة^(١٣٨) .

أقامت الشركة مبان حديثة للموظفين، كما أقيمت في كل محطة ستة منازل ريفية للأعضاء المتزوجين من الموظفين الأعلى، ومساكن صغيرة للفنيين والعمال^(١٣٩).

وتم توصيل الكهرباء والمياه و أنشأت المتاجر والمخازن وورش الصيانة والاتصالات عن بُعد، وكانت كل محطة من محطات الضخ الرئيسية الاثنى عشرة عبارة عن بلدة حقيقية في حد ذاتها^(١٤٠).

ومن الصعوبات الأخرى التي واجهت عمال المحطات توفير المياه للعمال على خط الأنابيب ومحطات الضخ وتم الاستعانة بمهندس مياه لتولي هذا العمل وأصبحت تحتوي جميع المحطات على إمدادات مياه كافية وتم نقل المياه إلى المحطات في أنابيب إما من بعض الأنهار أو من ينبوع طبيعي أو من آبار حفرتها الشركة^(١٤١).

لقد كانت مهمة توفير الاتصالات بين هذه المحطات واحدة من أكثر المهام التي واجهتها الشركة صعوبة، لذا أنشأت الشركة على محاذاة الخطين خط تليفون وخط تليغراف فيهما خمسة وعشرون ألف عمود من الحديد^(١٤٢)، وأنشأت خط تلغراف من شأنه أن يربط خط الأنابيب الرئيسي مع محطات الضخ مع بعضها البعض .

ونظرا للتحوف من انقطاع أسلاك الهواتف من قبل البدو المحليين أو التغيرات المناخية السيئة؛ قامت الشركة بتثبيت نظام لاسلكي يضمن الاتصال إذا فشل خط التلغراف^(١٤٣) وكانت خطوط التلغراف تسير بالتوازي مع خطي الأنابيب على طول مساريهما، وتم تقديم التلغراف اللاسلكي في جميع المحطات^(١٤٤)، ولم يكن يمكن الاتصال المباشر بالشرطة العراقية والسلطات العسكرية الفرنسية في بلدة تدمر بسوريا والدوريات الصحراوية التابعة لحكومة

شرق الأردن والمجهزة بدائرة لاسلكية ، و كذلك القوات الجوية الملكية البريطانية في عمان وحيفا^(١٤٥).

ولحماية خطوط الأنابيب رأت الشركة أن أفضل وسيلة هي استخدام الطائرات لقلّة تكلفتها ولحماية خطوط الأنابيب من أي هجوم محتمل من طائرات حربية معادية - للحكومات المساهمة في الشركة أو للشركة ذاتها - هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى صعوبة حماية الخطوط في المرتفعات والمناطق الوعرة كما هو الحال في العراق، فاستعانت الشركة بالسلاح الجوي البريطاني في العراق لهذا الهدف^(١٤٦)، كما خصصت الشركة أربع طائرات^(١٤٧) للقيام بمهام ميدانية من تسليم الإمدادات الغذائية والبريد إلى العاملين في المحطات المختلفة وكذا مراقبة مستمرة للتسرب النفطي (الناجم عن أي ضرر أو غير ذلك) ودوريات المراقبة على طول ١٢٠٠ ميل، في الظروف المناخية المتباينة^(١٤٨)، وكان لكل محطة أماكن هبوط للطائرات^(١٤٩).

٧- الافتتاح:

نجحت شركة البترول العراقية في إنشاء خط أنابيب طوله ١٢٠٠ ميلاً تقريباً والذي بنته بين حقولها النفطية في كركوك ومحطتي طرابلس وحيفا، وذلك بعد أن استغرق العمل فيه عامين ونصف تقريباً بعد البدء في مد خطوط الأنابيب في منتصف عام ١٩٣٢م، وبفضل العمل الجيد الذي قامت به قوافل السيارات الكبيرة تم الانتهاء من العمل في شهر يناير ١٩٣٥^(١٥٠)، وأعلنت الشركة أنها قد أنفقت عشرة ملايين من الجنيهات على إنشاء الخطتين وخمسة ملايين أخرى أنفقت على الحفر والتنقيب من رأس مال الشركة البالغ خمسة عشر مليون جنيه إسترليني^(١٥١) وهذا يعني أن الشركة قد أنفقت كل رأس مالها في عملية استخراج البترول وإنشاء الخطتين.

وتدفق النفط من حقل كركوك لأول مرة بسرعة^(١٥٢) مليون في الساعة في خط كركوك - طرابلس وميلين ونصف في الساعة في خط كركوك - حيفا^(١٥٣). وبعد استكمال إنشاء خط أنابيب كركوك - طرابلس، كركوك - حيفا واختباره من قبل الملك غازي - ملك العراق - بوصول أول رسالة إلى طرابلس في الرابع عشر يوليو ١٩٣٤م وأخرى إلى حيفا في الرابع عشر من أكتوبر من العام نفسه^(١٥٤)، قررت الشركة عند الافتتاح إقامة خمسة احتفالات في الدول التي يمر عبرها خطي الأنابيب - العراق وسوريا ولبنان وفلسطين وشرق الأردن -^(١٥٥)، وأنفقت على هذه الاحتفالات ٢٥٠ ألف جنيه إسترليني^(١٥٦).

أقيم الافتتاح الأول في العراق في الرابع عشر من يناير ١٩٣٥ في كركوك المتاخمة لمركز الإنتاج من قبل ملك العراق وبحضور أعضاء الحكومة العراقية، وجون كادمان - رئيس مجلس الإدارة لشركة نفط العراق - وفرانسيس همفريز - السفير البريطاني - ومجموعة من الشخصيات المنتفذة^(١٥٧).

وخلال حفل الافتتاح شكر جون كادمان الملك غازي على المساعدة التي تلقاها من الحكومة العراقية في بناء وتشغيل خط الأنابيب، وأعرب الملك عن تقديره الشديد للطرق الفنية والإدارية التي تغلبت بها شركة البترول العراقية على صعوبات مهمتها وعن سروره لأن أبناء بلاده قد حصلوا على حصة مهمة في العمل واستفادوا من التدريب الذي تلقوه في خدمة الشركة^(١٥٨).

وأقيم احتفال ثان في السابع عشر من يناير في دمشق بحضور رئيس الجمهورية السورية - محمد علي عابد - للاحتفال بانتهاء المشروع، الذي وظف فيه عدد كبير من المواطنين السوريين^(١٥٩)، علاوة على ذلك تمتعوا بمميزات مالية من جراء إقامة هذا المشروع وما حققته سوريا من حوافز^(١٦٠)، وتكشف الوثائق البريطانية النقيب عن توخي المفوض السامي الفرنسي كومت دي مارتيل Comte de Martel الحذر أثناء إلقاء خطابه في الافتتاح في سوريا

لتجنب أية ملاحظة قد توهي للمستمعين السوريين أو قراء الصحف بأن هناك مصالح مهمة في هذا المشروع بخلاف المصالح الفرنسية، أو قد توهي بوجود الجمهورية السورية باستثناء الاسم، وأضافت أن المفوض السامي الفرنسي قام بتمشيط القائمة، التي تم تقديمها له من الضيوف السوريين المدعويين إلى الاحتفال تمامًا لدرجة أنه أبقى ستة أشخاص فقط من أصل أربعة وثلاثين من الشخصيات السورية التي اقترحتها الشركة للدعوة ليتم تضمينها مع ١٠٤ من الأجانب^(١٦١)، مما يعكس توتر العلاقات بين سلطات الانتداب الفرنسي في سوريا والمسؤولين السوريين .

وبعد يومين تم افتتاح المحطة الشمالية في طرابلس بواسطة المفوض السامي الفرنسي كومت دي مارتيل^(١٦٢) وقد بدأ الاحتفال بحضور رئيس الجمهورية اللبنانية حبيب باشا السعد، وغيره من الشخصيات البارزة التي تمت دعوتهم للاحتفال والبالغ عددهم مائتي شخصاً^(١٦٣)، وتم ضخ النفط إلى ناقلة نرويجية كانت ترسو في عرض البحر متجهة لفرنسا^(١٦٤).

وفي الثاني والعشرين من يناير قام المفوض السامي البريطاني في فلسطين الجنرال السير آرثر وكهوب Arther Wakhob، بافتتاح نفس المجرى في المحطة الجنوبية من حيفا^(١٦٥)، وأقيم الاحتفال الخامس والأخير في الرابع والعشرين من يناير في عمان، حيث حضر الأمير عبد الله بن الحسين - أمير إمارة شرق الأردن -^(١٦٦).

وقد لخص ألفريد بون A. Bonne فوائد خط أنابيب الموصل حيفا بثثة من التوقعات الاقتصادية الإيجابية من جراء وصول الخط إلى محطته الأخيرة، ويمكننا أن نقول إنها ارتبطت أيضاً ببناء ميناء حيفا الجديد الذي افتتح بعد تطويره ١٩٣٣ ، وفيها يذكر بون أنه سيكون هناك بلا شك سلسلة كاملة من التبعات الاقتصادية الإيجابية لهذا الخط ، فسوف يعثر الآلاف من سكان المنطقة على فرصة عمل في أنشطة البناء الجديدة والمصانع التابعة للشركة .

وسيؤدي العرض المباشر للسلعة إلى خفض سعرها كما سيؤدي إلى جذب العديد من الصناعات التي تحتاج إلى طاقة رخيصة، وبصرف النظر عن أهميه ميناء حيفا كميناء لفلسطين والمناطق النائية والتي ستؤدي ، إلى جانب إنشاء السكك الحديدية والطرق ، إلى توسعها المستمر نحو الشرق، وستصبح حيفا - ميناء النفط الجديد - ذات أهمية اقتصادية واستراتيجية دولية ، من ناحية أخرى سيتم رسم جزء من الشرق بشكل لا ينفصم داخل المنظمة الاقتصادية الرأسمالية في العالم، في حين أن أزمات السوق العالمية كانت لها حتى الآن تداعيات ضعيفة نسبياً على محيط الحضارة ، سيبدأ الآن عدم الاستقرار الكبير في سوق العمل وتلك المجالات الاقتصادية التي تعتمد على النفط ، نتيجة للتغيرات الحالية في أسعار البنزين وتقليص الإنتاج و التمايز الاجتماعي^(١٦٧)، ويمكن سحب تلك الفوائد الاقتصادية على اقتصاد دول خط الشمال سوريا ولبنان .

الخاتمة:

خلصت الدراسة الراهنة إلى ما يلي:

- أدى ظهور النفط في الموصل إلى إلغاء بريطانيا اتفاقية سايكس بيكو وحصلت على الموصل، ووقعت اتفاقية سان ريمو مع فرنسا التي حصلت الأخيرة بمقتضاها على نسبة ٢٥% من بترول العراق مما تعارض مع سياسة الباب المفتوح التي أعلنتها عصبة الأمم بحق الدول (بريطانيا، فرنسا، الولايات المتحدة، وإيطاليا) والأفراد في الاستثمار في الدول المنتدب عليها، مما أدى إلى اعتراض واشنطن على سان ريمو، فكانت واشنطن سبباً رئيساً في تأخير استخراج النفط من منطقة كركوك؛ وذلك لمنع شركاتها البترولية للدخول إلى العراق وفقاً لسياسة الباب المفتوح، كما كان الصراع بين تركيا من ناحية وبريطانيا والعراق من ناحية أخرى على الموصل وما بها من ثروات نفطية سبباً في تأخر استخراج النفط، وبعد توقيع امتياز ١٩٢٥ بين العراق وشركة البترول التركية التي منحت حق استخراج النفط من مساحة ثمانية أميال مربعة في كركوك أصبحت شركة البترول التركية مساهمة بنسب متساوية بين الشركات البريطانية والهولندية والفرنسية والأمريكية.

- أظهرت الاتفاقيات التي عقدت بين بريطانيا وفرنسا في لونغ بيرنجيه وسان ريمو على وجود نصوص لمد خطوط الأنابيب من العراق إلى الموانئ السورية عبر مناطق النفوذ الفرنسي وذلك لنقل النفط عبر تلك الخطوط بأسعار رخيصة، ولجأت فرنسا إلى تهديد بريطانيا في حالة عدم حصولها على حصة من بترول الموصل بسحب موافقتها على مرور خطوط الأنابيب عبر مناطق نفوذها في سوريا ولبنان، في مقابل ذلك وافقت بريطانيا على منحها نسبة خمس وعشرون بالمائة من بترول الموصل.

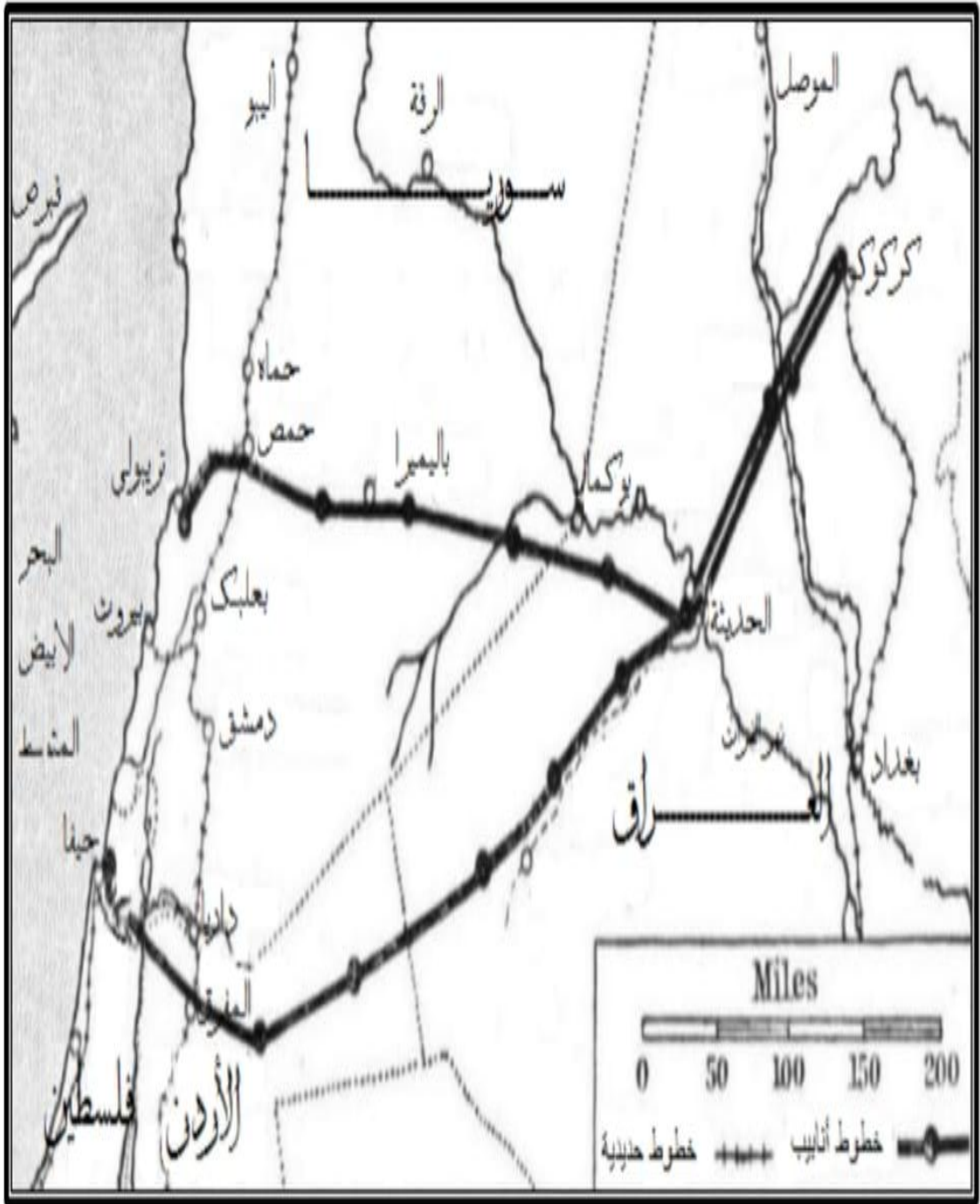
- نص امتياز شركة البترول التركية لعام ١٩٢٥ على ضرورة نقل البترول العراقي إلى البحر المتوسط طالما أن الكميات المستخرجة من البترول ستحقق أرباحاً وفيرة، ولم تكن لشركة البترول التركية القول الفصل في اختيار مسار خط الأنابيب على مد خط واحد فقط، بل تدخلت الأمور السياسية في هذا الشأن، وبرز صراع فرنسي بريطاني على أن يكون مسار الخط داخل مناطق نفوذ إحداهما، وحسمت العراق هذه المسألة لتبنيها خط كركوك- حيفا عبر إمارة شرق الأردن، وسامت الشركة على مد امتياز ١٩٢٥ عامين آخرين لاستخراج البترول من كركوك بعد نوفمبر ١٩٢٨ وربطت موافقتها على هذا المد بإنشاء سكة حديد بغداد حيفا الموازية لخط أنابيب البترول كركوك -حيفا، ولما تأزمت مسألة مسار خط الأنابيب لجأت فرنسا إلى الولايات المتحدة الأمريكية لتعزيز موقفها لضمان مسار خط الأنابيب في مناطق النفوذ الفرنسي خاصة أن الأخيرة لم تكن تهتم إلا بالنواحي الاقتصادية لتوفير نفقات المرور الرخيص، مما أدى إلى وجود حل وسط لإقامة خطين للأنابيب إحداهما شمالي (كركوك-طرابلس) وآخر جنوبي (كركوك -حيفا) .

- أظهرت الاتفاقيات التي أبرمتها شركة البترول العراقية مع حكومات سوريا ولبنان وشرق الأردن والمفوض السامي في فلسطين على حق الشركة في الإنشاءات المختلفة وإعفاء مستلزماتها من الرسوم الجمركية، فضلاً عن منح الأجانب امتيازات وحقوق غير مسبوقه في حين لم توفر الشركة فرص عمل للعديد من السكان المحليين إلا في حدود ضيقة.

- ترتب على إنشاء الخط تشغيل العديد من المصانع المختلفة في دول أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية، بل تم تصنيع عربات مخصصه لنقل الأنابيب المصنعة داخل الصحراء في بلاد الشام وتشغيل العديد من العمالة

سواء أكانت أجنبية في الأمور الفنية بينما عملت العمالة العربية في نواحي النقل والخدمات المرافقة لإنشاء الخطين.

- أنشئت على طول الخطين محطات للعمل على سرعه نقل الزيت وبدت هذه المحطات البالغة اثنتي عشر محطة كأنها قرى صغيرة مرتبطة ببعضها البعض عن طريق الهواتف واللاسلكي ولضمان الأمان عملت الشرطة العراقية وكذا الأردنية والسلطات العسكرية البريطانية في فلسطين ونظيرتها الفرنسية في سوريا ولبنان على حماية الخط بل خصصت الشركة طائرات لمراقبته وتقديم خدمات للعاملين بالمحطات.



(خطي أنابيب بترول كركوك - البحر المتوسط ...) د. محمد محمود الدوداني

هوامش الدراسة :

- (1) Alfred Bonn : The Concessions for the Mosul–Haifa Pipe Line Annals of the American Academy of Political and Social Science, Vol. 164, Palestine. A Decade of Development (Nov., 1932), p.116.
- (2) CAB 24/202/18, The proposed Baghdad–Haifa Railway and Pipeline,
E. Fitzgerald, The Iraq Petroleum Company, Standard Oil of California, and the Contest for, 7th March 1929.
- جولبكان هو رجل أعمال أرمني كان له في شركة Turkish Petroleum أسهم قبل الحرب ونظرا لحقوقه القانونية، وجدت المجموعات الرئيسية أنه من المستحيل إقصاؤه.
- Edward Peter Fitzgerald: The Iraq Petroleum Company, Standard Oil of California, and the Contest for Eastern Arabia, 1930–1933, The International History Review, Vol. 13, No. 3 (Aug., 1991), p. 441.
- (3) T 161/738–0001, Details Of Royal Dutch Shell Group's Involvement With Mesopotamian Oil Concessions And Plans To Bring Shell Companies Under British Government Control, Chancellor of the Exchequer, Dutch Petroleum Agreement , May, 1919 .
- (4) T 161/738–0001, Details Of Royal Dutch Shell Group's Involvement With Mesopotamian Oil Concessions And Plans To Bring Shell Companies Under British Government Control , telegram, H.M. Treasury , Whitehall , S.W.L , to Sir John Bradbury, K.C.B, ; title : H.M. Petroleum Executive , 14th July , 1919 ; Earle, Edward Mead , the Turkish Petroleum Company: A Study in Oleaginous Diplomacy, Political Science Quarterly, Vol. 39, No. 2, Jun., p 273.
- (5) Daniel Yergin: The Prize The Epic Quest for Oil, Money and Power, London, 1991, p .189; AIR 5/403 , Question Of Evacuation

Of Iraq And Question Of Adverse Decision By League Of Nations Regarding Turco-IraqianFrontiern, Various Including Tables.:(n The Turkish Petroleum Company) ,19/02/1925.

George Lenczowsk: Oil and State in the Middle East, Cornell University Press, New York ,1960) , p.14 .

طه خلف محمد الجبوري: موقف الأحزاب السياسية والقوى الوطنية من قضية النفط في العراق ١٩٥١-١٩٦٨ (دراسة تاريخية)، رسالة ماجستير غير المنشورة، كلية التربية، جامعة تكريت، ٢٠٠٥. ص ٥.

(6) George Lenczowski : op. cit. , p.14 .

(٧) لمزيد من التفاصيل عن اتفاقية سايكس بيكو راجع /

جورج أنطونيوس: يقظة العرب، تاريخ حركة العرب القومية، ترجمة ناصر الدين الأسد، إحسان عباس، دار العلم للملايين، ط ٨، بيروت، ١٩٨٧، ص ٣٤٩، ٣٥٠ ؛

W. A. Renzi: Great Britain, Russia, and the Straits, 1914-1915, the Journal of Modern History, Vol. 42, No. 1, Mar., 1970, pp. 2 - 11.

(8) Records of Syria , vol. 1 , 1918 - 1920 , confidential , no. 1 , Earl Curzon to Earl Derby , foreign office , 12 February 1919 , p 381 , 382 .

(9) F.O. 371/2783 , (w. 255249/16) , Foreign Office , to Mesuio . Poll Campton , French Minister , London , 17th January 1917.

(١٠) عادل محمد حسين العليان : الصراع البريطاني - الفرنسي على الموصل والموقف الأمريكي منه، مجلة المأمون الجامعة، العدد الثالث والعشرون، العراق، ٢٠١٤، ص ٢٥ ؛ إبراهيم خليل أحمد : تاريخ الوطن العربي الحديث والمعاصر، الموصل، ١٩٨٧، ص ١٠٠.

(١١) راشد البراوي : حرب البترول في الشرق الأوسط، مكتبة النهضة المصرية، ط ٣، القاهرة، ١٩٥٠، ص ٦٩ .

(١٢) فاضل حسين: مشكلة الموصل، دراسة في الدبلوماسية العراقية - الإنجليزية - التركية وفي الرأي العام، مطبعة أشبيلية، ط ٣، بغداد، ١٩٧٧ ، ص ٨ .

(13) The Times(London) 5th Nov. 1921, p. 11.

(١٤) للمزيد راجع /

Elizabeth Monroe : " British Interests in the Middle East " , The Middle East Journal , volume 2 , No. 2 , Washington ,D.C. , April 1984 , pp. 129 – 146 .

(١٥) محمود حسن صالح المنسي : فرنسا واسرائيل، دن، القاهرة، ١٩٩٤، ص ٥٥، ٥٦.
(١٦) رهام عمرو واخرون: المصالح النفطية البريطانية ١٩١٢-١٩٣٢ من شركة النفط التركية حتى خط أنبوب نفط الموصل، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات ، بيروت، ٢٠١٥، ص ٧٦.

(17) Gibson, M. W., British Strategy and Oil, 1914– 1923, PH. D, Thesis, Glasgow, 2012, p. 146.

(١٨) أحمد عبد الرحيم مصطفى:الولايات المتحدة والمشرق العربي، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، سلسلة عالم المعرفة، عدد ٤، أبريل ١٩٧٨، ص ٤٤ .
(١٩) حافظ برجاس: الصراع الدولي على النفط العربي، بيسان للنشر والتوزيع، بيروت، ٢٠٠٠، ص ٢١٠.

F. o/ 371/4179/ from M. Pichon to Mr. Balfour, 31st January, 1919, p. 330– 334.

(٢٠) ريهام عمرو: المرجع السابق، ص ٧٧.

(21) Daniel Yergin: op. cit., p .189.

(٢٢) فاضل حسين: المرجع السابق، ص ٩.

(23) New York Times,(USA) Jul 24, 1920.

(24) Earle, Edward Mead, op. cit., pp. 273–274.

(٢٥) أحمد عبد الرحيم مصطفى: المرجع السابق، ص ١٣.

(٢٦) راشد البراوي: المرجع السابق، ص ٧٠.

(27) D. Yergin, the Epic Quest for oil, Op. Cit., p. 189.

(٢٨) حصلت شركة CFP فيفبراير ١٩٢٩ من الحكومة الفرنسية على احتكار لكل أعمال التكرير .

Edward Peter Fitzgerald: op. cit., p445 ; New York Times : Feb 11, 1931, pg. 12.

(29) Colin Davies: BRITISH OIL POLICY IN THE MIDDLE EA. ST1919 – 193, Ph.D., UNIVERSITY OF EDINBURGH ,1973 , p. 295

(30) T 161/738، TITLE: Oil Concessions In Mesopotamia Granted To Turkish Petroleum Company; Company Changes Its Name To Iraq Petroleum Company. Minerals And Metals: Oil: Iraq Petroleum Company; Concessions In Iraq And Negotiations With Royal Dutch Shell Group(Mesopotamia Oil),6 / 9 / 1921.

(31) CO 935/1/1, Report on the Middle East Conference held in Cairo and Jerusalem. March 12th–30th 1921., pages 11, 193.

(32) Melinda Cohoon : The British–American Imperial Agenda in Iraq: the Oil and Railway line from Kirkuk to Haifa, 1920–1932 , PCU McNair Scholars , Online Journal, Vol. 9, 2015. ,p.6 .

(٣٣) لمزيد من التفاصيل حول مذكرة الاحتجاج الأمريكي راجع

Edward Mead Earle : op. cit. , p274 .

(٣٤) عبد الرحمن بن علي بن عبد الله السديس: النزاع بين مصالح البترول البريطانية و الأمريكية في الأوساط ١٣٣٧ – ١٣٥٧ هـ / ١٩١٩ – ١٩٣٩ م،، المجلد ١٠ ، العدد ٢ ، مجله العلوم العربية والانسانية، جامعة القصيم، ديسمبر ٢٠١٦، ص ١٠٠٢ .

(٣٥) أحمد عبد الرحيم مصطفى: المرجع السابق، ص ص ١٥ – ١٧.

(36) Daniel Yergin: op. cit., p. p. 194, 195 .

(٣٧) في عام ١٩٢٥، اشترت شركة النفط الأمريكية الموحدة ملكية جزئية لشركة البترول التركية (TPC)

Melinda Cohoon : op.cit , p 6 .

(38)George Lenczowski :op. cit.p, 15

(39) King Island News (Currie, King Island: 1912 – 1954) 31 July 1935 p 2. ; The South-Western News (Busselton, WA: 1903 – 1949), 27th September 1935 , p 6 .

(٤٠) نقابة مكونة من خمس شركات هي: جيرسي Jersey ستاندرد، سوكوني Socony، الخليج للتكرير، أتلانتيك Atlantic تكررير، ويان أمريكيان Pan American للبترول والنقلو سرعان ما بيعت كل من Pan American and Atlantic إلى Jersey و Socony، لكن الخليج استمر في الاحتفاظ ب ١٦.٦٧ في المائة في الشرق الأدنى من التطوير حتى عام ١٩٣٤ عندما تم بيعه أيضاً .

Edward Peter Fitzgerald: op. cit., p. 441.

(41) Walter Adams, James W. Brock and John M. Blair: Retarding the Development of Iraq's Oil Resources: An Episode in Oleaginous Diplomacy, 1927–1939 Journal of Economic Issues, Vol. 27, No. 1 (Mar., 1993), p. 71.

(٤٢) عبد الرزاق الحسني: تاريخ الوزارات العراقية، ج ١، ص ٢٧٤.

(٤٣) صلاح منتصر: " الاستراتيجية البترولية الامريكية والشرق الاوسط " مجلة السياسة الدولية، العدد (٢٢)، السنة السادسة، القاهرة، اكتوبر ١٩٧٠م، ص ص ١١-١٣ ؛ على حمزة عباس: العلاقات التجارية بين العراق وتركيا (١٩٢٦-١٩٥٨)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الموصل، ٢٠٠٤، ص ٦٠.

(٤٤) هددت الحكومة البريطانية بفصل الموصل من العراق في حالة عدم الموافقة على هذا المنح.

راجع / عبد الرزاق الحسني: تاريخ العراق السياسي الحديث، ج ٣، مطبعة دار الكتب، ط ٤، بيروت، ١٩٨٠، ص ٣٠ .

(45) The Mercury: (Sydney) 4 January 1935, p 5.

(46) T 161/738. Various Including Newspaper Cutting, TITLE: Oil Concessions In Mesopotamia Granted To Turkish Petroleum Company; Company Changes Its Name To Iraq Petroleum Company. Minerals And Metals: Oil: Iraq Petroleum Company;

Concessions In Iraq And Negotiations With Royal Dutch Shell Group; 16-18 March 1925, p.p. 58 – 66.

(٤٧) لمزيد من التفاصيل راجع / فاضلحسين: المرجع السابق، ص ٣١٢ .

(48) Alfred Bonn : op. cit. , p.118 .

(49)Melinda Cohoon : op. cit , p.10 , 11 .

(٥٠) هند غسان أبو الشعر: شركة نفط العراق C .I .P ودورها في الحياه الاقتصادية ١٩٣١-١٩٦١م، مؤته للبحوث والدراسات، جامعة مؤته، ٢٠٠١م، ص١٨٧-١٨٨ ؛ رهام عمرو وآخرون : المرجع السابق، ص ٨١.

(51) Melinda Cohoon : op. cit. .

(٥٢) جيمس بار: خط في الرمال، ترجمة سلافه الماغوط، دار الحكمة، لندن، ٢٠١٥، ص ١٩٩ .

(٥٣) يرجع سبب رفض الشركات الثلاث أنهم يرون أن هناك خلل في اتفاق ١٩٢٥ بين الشركة والحكومة العراقية، إذ أن الجيولوجيون العاملين بالشركة رأوا أن حقل النفط من المحتمل أنه وحدة كاملة لذلك أي شركة أخرى تم العرض عليها امتيازات لاحقا من قبل العراقيين ستقوم بالحفر في نفس الخزان وتتنافس على نفس الإمداد المعين، السباق سيكون على حصة الأسد، والفيض الذي سينجم بعد ذلك للنفط في السوق سيحدد سعر النفط وأرباحهم ستتخفض، مما كان سببا في وصف كادمان – رئيس مجلس ادارة الشركة- تركيب خط الأنابيب في مارس ١٩٢٨ بأنه سابق لأوانه .

جيمس بار: المرجع السابق، ص ٢٠٣.

(٥٤) منحت الشركة الأنجلو فارسية امتياز إنشاء خطوط أنابيب من شمال شرق بغداد بالقرب من الحدود الفارسية الى البحر المتوسط عبر تركيا بعد ان منحت امتياز استكشاف البترول في تلك المنطقة على الرغم من وجود خط أنابيب قصير من مصفاة محلية في الخانقين التابعة لمحافظة ديالى.

CAB 24/202/18, The proposed Baghdad-Haifa Railway and Pipeline, 7.3.1929.

(٥٥) راشد البراوى: المرجع السابق، ص ٨٤.

(56) The Times(London), 22 Oct. 1930, p.15.

- (57) Colin Davies: op. cit., p. 296, 296.
- (٥٨) جيمس بار: المرجع السابق، ص ٢٠٥.
- (59) Colin Davies: op. cit., p. 296, 296.
- (60) Colin Davies: op. cit., p. 296, 296.
- (61) CAB 27/367, Memoranda by S.S. CO, 23.2.1928 & 29.2. 1928.
- 62 FO. 371/12278, CO to Admiralty, 5.12.1927 & TNA/CO733/132/7, Harding CO to Wilson CO, 28.2.1927.
- 63 FO. 371/12278, Acting H.Cr. Iraq to CO, 15.12.1927.
- 64 Ibid., S.S. CO to H.Cr. Palestine and the Acting H.Cr. Iraq, 1.12.1927.
- 65 Ibid., CO to Admiralty, 5.12.1927; Telegram from S.S. CO to H.Cr. Palestine and Acting H.Cr. Iraq, 1.12.1927.
- 66 C.O., 733/184/6, E. Buckton, Report on Haifa Harbour Works, Partner's visit, 20 December 1929.
- 67 Ibid., E. Buckton, Partner's visit, 30.6.1930
- (68) The Times(London) : 17January 1928, p. 13.
- (٦٩) جيمس بار: المرجع السابق، ص ٢٠٤.
- (70) Colin Davies: op. cit., p. 311.
- (71)CO/733/132/7, the British Consul General in Beirut H.E. Satow to FO, 25.1.1927.
- (٧٢) جيمس بار: المرجع السابق، ص ٢٠٤ .
- (٧٣) نفسه.
- (٧٤) نفسه، ص ٢٠٧، ٢٠٨ .
- (75) Records of Syria, vol. 5 , 1931 – 1936 , confidential , no. 2258, the marquess of reading to Mr. R. H Campbell(Paris) , 11 September 1931 , p 31 .
- (76)ibid , p. 232 .

- (77) The Times (London) : 22 Oct. 1930 , p 15 .
- (78) CO to the US FO, 29.1.1928 ; FO to the US CO, 4 February 1928
- (79) FO. 371/13020, H.Cr. Iraq to S.S. , CO ,, 20.1 January 1928.
- (٨٠) مأمون أمين زكي: ازدهار العراق تحت الحكم الملكي ١٩٢١-١٩٥٨، دار الحكمة، لندن، ٢٠١١م، ص ٣١-٣٤.
- (81)E 4976 1932 93] No. 124 .,Sir G. Clerk to Mr. A. Henderson.— (Received September 15). Constantinople. September 4, 1930. ; T. 161/703, H .Cr. Iraq to CO, 14.11.1930 ,
- (٨٢) جيمس بار : المرجع السابق، ص ٢٠٦ .
- (83) Colin Davies: op. cit. ,1973 , p. 296 , 297 .
- (٨٤) نتيجة لتأخر الشركة في عدم تحديد المواقع التي ستضخ منها النفط، طلبت الشركة تمديد الفترة المنصوص عليها لاختيار قطع الأراضي، على أساس أن جزءاً من المنطقة الممنوحة لها وفق الامتياز على الحدود التركية لم يكن من الممكن استكشافها وتم تقديم طلب ثانٍ في ١٩٢٨ بالمثل وكان له نفس التأثير في تأجيل التاريخ الذي يجب على الشركة أن تختار فيه قطع الأراضي، في ١٩٢٩ تم رفض طلب تأجيل آخر من حكومة بغداد، وكانت الشركة ترغب في عقد اتفاقية معدلة بشكل جذري، ورفضت الحكومة لأسباب سياسية طرح هذه المسألة على البرلمان . لمزيد من راجع
- Stephen HemsleyLongrigg : Oil in the Middle East Its discovery and development ,Issued under the auspices of the Royal Institute of International Affairs , Oxford University Press , London , 1954 ,p.73.
- (85)E 4401/61/93] , No. 125. ,Memorandum communicated to the French Embassy on September 10, 1930.
- (86) E 4032/51/93, No. 117. , Memorandum communicated to the French Embassy on August 1. 1930.
- (87)E 4401/61/93] , No. 125. ,Memorandum communicated to the French Embassy on September 10, 1930.

- (88) E 4032/51/93, No. 117. , Memorandum communicated to the French Embassy on August 1. 1930.
- (89)E 2217/62/93 , No.114 ,Memorandum , Mr. Henderson to M. Berthelot, April 29 , 1929 , p. 106 .
- (90)E 1487/62/93 , No.112 , Sir Austen Chamberlain to Sir W. Tyrrell , Paris , foreign office , March, 27 , 1929 .
- (٩١) رفضت السلطات العراقية طوال عام ١٩٢٨ مد امتياز الشركة التركية للبتترول مدة خمس سنوات لأنه في نهاية أبريل ١٩٢٨، دخلت مجموعة تُعرف باسم الشركة البريطانية لتطوير النفط BOD (ولكن اسمها المسجل هو مقاولي البناء) إلى الحقل بحثاً عن امتيازات نفطية في العراق، وصمدت أمام الحكومة العراقية كحافز لإمكانية التعاقد بالبناء، وذلك دون إعانة أو ضمان مالي من تلك الحكومة، لخط سكة حديد من بغداد إلى حيفا. في مقابل منح امتيازات نفطية .
- FO . 371 13029 94 4154 , Memo on BOD Company limited (Strictly Confidential) enclosed in Sir E.T. Crowe (department of overseas trade) to Shuckburgh (Colonial Office) August 13th 1928 .
- (٩٢) جيمس بار : المرجع السابق، ص ٢٠٦ .
- (93)E 1487/62/93 , No.112 , Sir Austen Chamberlain to Sir W. Tyrrell , Paris , foreign office , March, 27 , 1929 ;
- FO . 371 13029/ 94 /3612 , Dobbs (Baghdad) to Colonial office, July 17th 1928.
- (94) Walter Adams, James W. Brock and John M. Blair : op. cit. , p. 71 , 72 .
- (95) FO . 371 13760/ 62 /565 , foreign office to Colonial office, February 6th 1929 .
- (96) New York Times : Feb 14, 1931 , pg. 8 .
- (٩٧) جيمس بار : المرجع السابق ، ص ٢٠٦ .
- (98)New York Times(USA) : Mar 29, 1931, pg. 3 .

- (99) Colin Davies: op. cit. ,p.p. 356 – 358 .
- (100) The Times (London): 22 Oct. 1930 .
- (101) Edward Peter Fitzgerald : op. cit. , p. 463.
- (١٠٢) الجريدة الرسمية لإمارة شرق الأردن: عدد ٣٩٣، بتاريخ ١٦/٢/١٩٣١، ص ٥٨ .
- (103) Alfred Bonne :,op cit, 121.
- (104) CAOG14/134:, Transit of oils through Palestine and Trans-Jordan, January 1931.
- (105) Alfred Bonné : op.cit., p.121 .
- (١٠٦) الجريدة الرسمية الأردنية : عدد٢٩٣، بتاريخ ١٦/٢/١٩٣١ ص ٦١ .
- (107) Alfred Bonné: op.cit., p.122.
- (١٠٨) الوثائق الهاشمية : أوراق عبد الله بن الحسين، خط حيفا - بغداد ١٣٥٠ - ١٣٧٠ / ١٩٣١ - ١٩٥٠، المجلد الثالث عشر، القسم الأول، وثيقة رقم (١٩ - ٦٢٠)، الجريدة الرسمية لامارة شرق الأردن، ١٦ شباط / فبراير ١٩٣١، اتفاق بتنظيم مرور الزيوت المعدنية لشركة زيت بترول العراق في بلاد شرق الأردن، ص ٣٨ .
- (١٠٩) الجريدة الرسمية الأردنية : عدد ٢٩٣، بتاريخ ١٦/٢/١٩٣١، ص ٦٢ .
- (110) Alfred Bonné: op.cit., p.123 .
- (١١١) الوثائق الهاشمية : أوراق عبد الله بن الحسين، خط حيفا - بغداد ١٣٥٠ - ١٣٧٠ / ١٩٣١ - ١٩٥٠، المجلد الثالث عشر، القسم الأول، وثيقة رقم (١٩ - ٦٢٠)، الجريدة الرسمية لامارة شرق الأردن، ١٦ شباط / فبراير ١٩٣١، اتفاق بتنظيم مرور الزيوت المعدنية لشركة زيت بترول العراق في بلاد شرق الأردن، ص ٣٨ .
- (112) Alfred Bonné: op.cit., p.124.
- (113) Alfred Bonné: op.cit., p.125.
- (١١٤) لوثائق الهاشمية : أوراق عبد الله بن الحسين، خط حيفا - بغداد ١٣٥٠ - ١٣٧٠ / ١٩٣١ - ١٩٥٠، المجلد الثالث عشر، القسم الأول، وثيقة رقم (١٩ - ٦٢٠)، الجريدة الرسمية لامارة شرق الأردن، ١٦ شباط / فبراير ١٩٣١، اتفاق بتنظيم مرور الزيوت المعدنية لشركة زيت بترول العراق في بلاد شرق الأردن، ص ٤٠، ٤١ .
- (115) Alfred Bonné: op.cit., p.125.

- (116) Stephen Hemsley Longrigg :op. cit. ,p, 74 .
- (117) Colin Davies: op. cit. ,p,p. 361 .
- (118) Western Mail (Sydney): 18 October 1934 , p 14.
- (119) The West Australian(Sydney) : 7 July 1938 p.
- (120) Western Mail (Sydney): 18 October 1934 , p 14 .
- (121) Stephen Hemsley Longrigg :op. cit. ,p, 74 .
- (122) The South–Western News(Sydney): 27 September 1935, p 6.
- (123) The Weekly Gazette(Sydney): 21 April 1933, p 4.
- (124) Stephen Hemsley Longrigg: op. cit., p. 77.
- (125) Huon and Derwent The Times(Sydney): 18 July 1935, p 3.
- (126) Huon and Derwent The Times(Sydney): 18 July 1935, p 3.
- (127) The Times(Lndon): 5 April 1934, p 14 ;New York Times(USA) :
Jan 15, 1935 , pg. 10 .
- (١٢٨) (جريد فلسطين (المقدسية): بتاريخ ٢٤ يناير ١٩٣٥، ص ١ .
- (129) The Times(London) : 5 April 1934 , p 14 .
- (130) King Island News(Sydney) : 31 July 1935 , p 2 .
- (131) King Island News(Sydney) : 31 July 1935 , p 2 .
- (132) Sydney Morning Herald(Sydney): 30 January 1934, page 5 ;
The South–Western News(Sydney) : 27 September 1935.
- (133) The Times(London): January 14, 1935.
- (134) World Petroleum: January 1933 , p. 119 .
- (135) Stephen Hemsley Longrigg: op. cit., p. 77.
- (١٣٦) (جريد فلسطين (المقدسية): بتاريخ ٢٤ يناير ١٩٣٥ ص ١؛ راجع الخريطة في نهاية
الدراسة.
- (137) Stephen Hemsley Longrigg: op. cit., p. 77.
- (138) Sydney Morning Herald(Sydney): 30 January 1934, page 5.
- (139) The Times(London): January 14, 1935.

- (140) Stephen Hemsley Longrigg: op. cit., p. 77.
- (141) The Times(London): January 14, 1935.
(١٤٢) (جريد فلسطين (المقدسية): بتاريخ ٢٤ يناير ١٩٣٥، ص ١.
- (143) The Times(London): January 14, 1935.
- (144) Stephen Hemsley Longrigg: op. cit., p. 77.
- (145) The Times(London): January 14, 1935.
(١٤٦) (جريد فلسطين (المقدسية): بتاريخ ٣٠ نوفمبر ١٩٣٤، ص ٢.
(١٤٧) ولما بدا للحكومة الفرنسية ان سوريا في طريقها إلى الاستقلال على غرار ما تم بين العراق وبريطانيا في عام ١٩٣٠ حرصت في مفاوضاتها مع السوريين على ضرورة وضع خط أنابيب البترول تحت المراقبة الجوية من قبل فرنسا
Records of Syria, vol. 5, 1931 – 1936, confidential, no. 39, Aleppo ,Foreign Office, 11 September 1933, p 257 ; New York Times (USA): Feb 3, 1929 , pg. 58.
- (148)The West Australian(Sydney): 7 July 1938 .
- (149) Stephen Hemsley Longrigg: op. cit., p. 77.
- (150)Sydney Morning Herald(Sydney): 30 January 1934, page 5.
(١٥١) (جريد فلسطين (المقدسية): بتاريخ ٣٠ نوفمبر ١٩٣٤، ص ٢.
(١٥٢) (جريد فلسطين (المقدسية): بتاريخ ٢٤ يناير ١٩٣٥، ص ١.
- (153)Sydney Morning Herald(Sydney): 30 January 1934, page 5.
(١٥٤) راشد البراوي: المرجع السابق، ص ٨٠.
- (155) The Times(London): January 14, 1935, p.11.
- (156) E 975/53 93, No. 103., Consul Markereth (Damascus), Sir John Simon– (F.O.),January 18. 1935.
(١٥٧) مثل: اللورد ستانهوب - وكيل الوزارة البرلماني للشؤون الخارجية - و بول باستيد (يمثلون على التوالي الحكومتين البريطانية والفرنسية)، ومديري القطع في شركة تيراك بروكتوروم كومباني"، وشركات النفط البريطانية والفرنسية والأمريكية المتحدة في شركة نفط العراق.

-
- The Times(London): January 15, 1935, p12 ;New York Times :hg
Jan 15, 1935 ,pg. 10
- (158) ibid.
- (159) The Times(London): January 18, 1935.
- (160) Records of Syria, vol. 5, 1931 – 1936, confidential, Damascus
quarterly report 31 march 1935, p 444.
- (161) E 975/53 93, No. 103.,Consul Markereth (Damascus), Sir John
Simon– (F.O.),January 18. 1935.
- (162) The Times(London): January 21, 1935, p.11.
- (163) E 651/53 93] No.9,Consul–General Haruird (Beirut) , Sir John
Simon (F.O) , January 22 , 1935 .
- (164) The Times(London): January 21, 1935, p.11.
- (165) The Times(London): January 23, 1935, p12.
- (166) The Times(London): January 25, 1935 ,p 11.
- (167)A. Bonne, the Concessions for the Mosul – Haifa Pipe line,
p.126.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الوثائق غير المنشورة :

الوثائق البريطانية :

1- Foreign office (F.O):

- F.O. 371/2783, w. 255249/16.
- F. o/ 371/4179.
- FO. 371/12278 .
- FO. 371/12278.
- FO. 371/12278.
- FO. 371/13020.
- FO. 371 13029/ 94 /3612.
- FO. 371 13029 94 4154 .
- FO. 371 13760/ 62 /565 .
- F. O., E 975/53 93, No. 103 .

2- Eastern affairs (E) :

- E 1487/62/93, No.11 .
- E 2217/62/93, No.114.
- E 4032/51/93, No. 117.
- E 4401/61/93] , No. 125.
- E 975/53 93 , No. 103.
- E 651/53 93] No.9 .

3- Colonial Office (CO):

- CO 935/1/1 .
- C.O. , 733/184/6.
- C.O. , 733/184/6 .
- CO/733/132/7.
- CO, E 4976 1932 93] No. 124.

4- (C A B):

- CAB 27/367.

- CAB 24/202/18 .
- CAB 24/202/18.

5- (T):

- T 161/738-0001.
- T 161/738-0001.
- T 161/738 .
- T 161/738.
- T. 161/703.

6- Affairs India office (AIR):

- AIR 5/403 ,19/02/1925.

7- (CAOG):

- CAOG14/134.

ثانياً الوثائق المنشورة:

١- الوثائق الأجنبية :

- Priestland, Jane (Ed), Records of Syria , vol. 1 , 1918 – 1920 , Archive Editions, 2005.
- Priestland, Jane (Ed), Records of Syria , vol. 5 , 1931 – 1936 , Archive Editions, 2005.

٢- الوثائق العربية:

- الوثائق الهاشمية : أوراق عبد الله بن الحسين، خط حيفا – بغداد ١٣٥٠
- ١٣٧٠ / ١٩٣١ – ١٩٥٠، المجلد الثالث عشر، القسم الأول، جامعة آل البيت، الأردن، ١٩٩٥م.

ثالثاً: الرسائل العلمية غير المنشورة:

١- الرسائل العربية:

- طه خلف محمد الجبوري: موقف الأحزاب السياسية والقوى الوطنية من قضية النفط في العراق ١٩٥١-١٩٦٨ (دراسة تاريخية)، رسالة ماجستير غير المنشورة، كلية التربية، جامعة تكريت، ٢٠٠٥ .

- على حمزة عباس: العلاقات التجارية بين العراق وتركيا (١٩٢٦-١٩٥٨)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الموصل، ٢٠٠٤ .

٢- الرسائل الأجنبية:

- Gibson, M. W., British Strategy and Oil, 1914- 1923, PH.D, Thesis, Glasgow, 2012.

- Colin Davies: BRITISH OIL POLICYIN THE MIDDLE EA.ST1919 - 1932 , Ph. D. , UNIVERSITY OF EDINBURGH ,1973.

رابعاً: المراجع:

١- المراجع العربية والمعربة:

- إبراهيم خليل أحمد: تاريخ الوطن العربي الحديث والمعاصر، الموصل، ١٩٨٧ .

- أحمد عبد الرحيم مصطفى: الولايات المتحدة والمشرق العربي، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، سلسلة عالم المعرفة، عدد ٤، أبريل ١٩٧٨ .

- جورج أنطونيوس: يقظة العرب، تاريخ حركة العرب القومية، ترجمة ناصر الدين الأسد، إحسان عباس، دار العلم للملايين، ط ٨، بيروت، ١٩٨٧ .

- جيمس بار : خط في الرمال، ترجمة سلافة الماغوط، دار الحكمة، لندن، ٢٠١٥ .
- حافظ برجاس: الصراع الدولي على النفط العربي، بيسان للنشر والتوزيع، بيروت، ٢٠٠٠ .
- راشد البراوي : حرب البترول في الشرق الأوسط، مكتبة النهضة المصرية، ط ٣، القاهرة، ١٩٥٠ .
- رهام عمرو واخرون: المصالح النفطية البريطانية ١٩١٢-١٩٣٢ من شركة النفط التركية حتى خط أنبوب نفط الموصل، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات ، بيروت، ٢٠١٥ .
- عبد الرزاق الحسنى : تاريخ الوزرات العراقية ج١، بغداد، دن، ١٩٨٨ .
- عبد الرزاق الحسني : تاريخ العراق السياسي الحديث، ج٣، مطبعة دار الكتب، ط٤، بيروت، ١٩٨٠ .
- فاضل حسين: مشكلة الموصل، دراسة في الدبلوماسية العراقية - الإنجليزية - التركية وفي الرأي العام، مطبعة أشبيلية، ط٣، بغداد، ١٩٧٧ .
- مأمون أمين زكي: ازدهار العراق تحت الحكم الملكي ١٩٢١-١٩٥٨، دار الحكمة، لندن، ٢٠١١م .
- محمود حسن صالح المنسي : فرنسا واسرائيل، دن، القاهرة، ١٩٩٤ .
- نجيب صالح : تاريخ العرب السياسي ١٨٥٦-١٩٥٦، دار اقرأ، بيروت، الرملة البيضاء، ١٩٨٥

٢ - المراجع الأجنبية:

- George Lenczowski : Oil and State in the Middle East , Cornell University Press , New York ,1960.
- Daniel Yergin : The Prize The Epic Quest for Oil, Money and Power, London, 1991.
- Stephen Hemsley Longrigg : Oil in the Middle East Its discovery and development ,Issued under the auspices of the Royal Institute of International Affairs , Oxford University Press , London , 1954 .

خامساً: البحوث والمقالات:

١ - العربية:

- صلاح منتصر: " الاستراتيجية البترولية الامريكية والشرق الاوسط " مجلة السياسة الدولية، العدد(٢٢)، السنة السادسة، القاهرة، اكتوبر ١٩٧٠ م .
- عادل محمد حسين العليان: الصراع البريطاني - الفرنسي على الموصل والموقف الأمريكي منه، مجلة المأمون الجامعة، العدد الثالث والعشرون، العراق، ٢٠١٤ .
- عبد الرحمن بن علي بن عبد الله السديس : النزاع بين مصالح البترول البريطانية و الأمريكية في الشرق الأوسط ١٣٣٧ - ١٣٥٧ هـ / ١٩١٩ - ١٩٣٩ م، المجلد ١٠ ، العدد ٢، مجله العلوم العربية والانسانية، جامعة القصيم ، ديسمبر ٢٠١٦ .
- هند غسان أبو الشعر: شركة نفط العراق IPC ودورها في الحياه الاقتصادية ١٩٣١-١٩٦١م، مؤته للبحوث والدراسات، جامعة مؤته، ٢٠٠١ م .

٢-الأجنبية:

- Alfred Bonn : The Concessions for the Mosul-Haifa Pipe Line Annals of the American Academy of Political and Social Science, Vol. 164, Palestine. A Decade of Development, Nov., 1932.
- Earle, Edward Mead , the Turkish Petroleum Company: A Study in Oleaginous Diplomacy, Political Science Quarterly, Vol. 39, No. 2, Jun.
- Edward Peter Fitzgerald: The Iraq Petroleum Company, Standard Oil of California, and the Contest for Eastern Arabia, 1930-1933 , The International History Review, Vol. 13, No. 3 (Aug., 1991).
- Elizabeth Monroe : " British Interests in the Middle East " , The Middle East Journal , volume 2 , No. 2 , Washington ,D.C. , April 1984 .
- W. A. Renzi : Great Britain, Russia, and the Straits, 1914-1915, the Journal of Modern History, Vol. 42, No. 1, Mar., 1970.
- Walter Adams, James W. Brock and John M. Blair : Retarding the Development of Iraq's Oil Resources: An Episode in Oleaginous Diplomacy,1927-1939 Journal of Economic Issues, Vol. 27, No. 1 (Mar., 1993).
- Melinda Cohoon : The British-American Imperial Agenda in Iraq: the Oil and Railway line from Kirkuk to Haifa, 1920-1932 , PCU McNair Scholars , Online Journal, Vol. 9, 2015.

سادساً: الصحف والدوريات:

١-العربية:

- الجريدة الرسمية لحكومة شرق الأردن: عدد ٣٩٣، بتاريخ ١٦/٢/١٩٣١.
- جريدة فلسطين (المقدسية) : بتاريخ ٣٠ نوفمبر ١٩٣٤ ؛ ٢٤ يناير ١٩٣٥.

٢-الأجنبية :

- The Times (London) : Years 1921, 1928, 1930, 1934, 1935.
- New York Times (USA) : Years 1920 , 1929 , 1931 , 1935.
- Huon and Derwent The Times(Sydney) : 1935.
- King Island News (Sydney) 1935.
- Sydney Morning Herald(Sydney): 1934.
- The Mercury(Sydney): 1935 .
- The South-Western News (Sydney): 1935 .
- The South-Western News(Sydney): 1935.
- The Weekly Gazette(Sydney): 1933.
- The West Australian: (Sydney): 1938.
- The West Australian: (Sydney): 1938.
- Western Mail: (Sydney): 1934.
- World Petroleum: (Sydney):1933.

Two petroleum pipelines (Kirkuk - Mediterranean)

Abstract

When (Mosul) became within the British spheres of influence, according to the mutual treaties between Britain and France in Bering Longue 1919 and San Remo 1920 AD, they agreed to extend the oil pipeline through the French mandate areas in Syria and Lebanon to the Mediterranean, because of the reduction in expenditures it would achieve instead of Traffic around the Arabian Peninsula and the Suez Canal ... etc., as well as the text of the concession that the Turkish Oil Company made with the Iraqi government in 1925 to extend that line to the Mediterranean.

And when oil flowed abundantly in the (Kirkuk) region, a dispute erupted between the French and British governments, as well as their subsidiary companies contributing to the Turkish Oil Company, and the Iraqi government entered the line of this dispute over the route of the pipeline to be built; France wanted the pipeline to pass through one of the ports of Syria or Lebanon, while Britain and Iraq wanted the pipeline to pass through the Emirate of Transjordan to the port of Haifa in Palestine, which led to a delay in starting the construction of the pipeline, and this conflict ended with the construction of two lines from (Kirkuk) To (Haditha), from which two branches are branched, one north to (Tripoli) and the other south to (Haifa), and the construction work of the line continued for nearly two and a half years, and the two lines were inaugurated to work in January 1935.