



Tapline Project Impact on Rafha Governorate Development (1363-1410 AH/1943-1990 AD)

Awatif Talihan Al-Shammari*

awatfalshammay@gmail.com

Abstract:

This study aims to elucidate the Tapline Project in terms of the reasons behind its foundation, the stages this mega project went through, and its impact on the development of new cities in the Kingdom of Saudi Arabia. The study focuses on the developmental impact left by the Tapline Project on Rafha Governorate between 1363-1410 AH/1943-1990 AD. The historical approach was employed. The study is divided into an introduction and four main sections covering the Tapline Project, the implementation phase of the Tapline Project, a historical overview of Rafha Governorate, and the developmental impact of Tapline on Rafha Governorate. The study results showed that the discovery of commercial quantities of oil in the Kingdom of Saudi Arabia contributed to bringing Saudi Arabia to the forefront attracting Western countries to come forward either for investment or assistance for their economic crises as evidenced by the US oil reserves economic crisis caused by World War II. It was revealed the economic and social effects resulting from Tapline Project in Rafha contributed to the overall development of Rafha in various urban aspects, including paved road construction along this province pipeline.

Keywords: Oil pipelines, oil reserves, investment, Second World War, economic crisis.

* Ph.D. Scholar in Modern History - Department of History and Archaeology - College of Arts and Humanities - King Khalid University - Kingdom of Saudi Arabia.

Cite this article as: Al-Shammari, Awatif Talihan, Tapline Project Impact on Rafha Governorate Development (1363-1410 AH/1943-1990 AD), *Journal of Arts*, 12(1), 2024: 127 -147.

© This material is published under the license of Attribution 4.0 International (CC BY 4.0), which allows the user to copy and redistribute the material in any medium or format. It also allows adapting, transforming or adding to the material for any purpose, even commercially, as long as such modifications are highlighted and the material is credited to its author.



مشروع التابلاين وأثره التنموي في محافظة رفحاء (1363-1410هـ/1943-1990م)

عواطف طليحان الشمري*

awatfalshammay@gmail.com

الملخص:

يهدف البحث إلى التعريف بمشروع التابلاين وإلقاء الضوء على فكرة تأسيسه، وإبراز الأسباب التي أدت إلى ظهور فكرة مشروع التابلاين، وبيان المراحل التي مر بها هذا المشروع وإيضاح أثره في نشوء مدن جديدة في المملكة العربية السعودية. وتسليط الضوء على الأثر التنموي الذي خلفه على محافظة رفحاء بين عامي 1363-1410هـ/1943-1990م، وقد اتبع هذا البحث المنهج التاريخي، وتم تقسيمه إلى مقدمة وأربعة عناوين رئيسية وهي: مشروع التابلاين، ومرحلة تنفيذ مشروع التابلاين، ونبذة تاريخية عن محافظة رفحاء، وأثر التابلاين التنموي في محافظة رفحاء، وتوصل إلى أن ظهور النفط بكميات تجارية في المملكة العربية السعودية، أسهم في جعل السعودية محطاً أنظار الدول الغربية؛ رغبةً في الاستثمار أو حلاً لأزماتها الاقتصادية. وأن الحرب العالمية الثانية قد سببت أزمة اقتصادية في احتياطي النفط الأمريكي، وجعلها تبحث عن حلول لإنقاذها من هذه الأزمة. وأن إنشاء الطريق المعبّد المحاذي لخط الأنابيب في رفحاء قد أسهم بدور حيوي مهم في انتعاش اقتصادها، وأن الآثار الاقتصادية والاجتماعية التي خلفها وجود التابلاين في رفحاء أسهم بتطور رفحاء بجميع جوانبها الحضارية.

الكلمات المفتاحية: خطوط النفط، احتياطي النفط، الاستثمار، الحرب العالمية الثانية، الأزمة الاقتصادية.

* طالب دكتوراه تاريخ حديث - قسم التاريخ والآثار - كلية الآداب والعلوم الإنسانية - جامعة الملك خالد - المملكة العربية السعودية.

للاقتباس: الشمري ، عواطف طليحان، مشروع التابلاين وأثره التنموي في محافظة رفحاء (1363-1410هـ/1943-1990م)، مجلة الآداب، 72 (1)، 2024، 127-147.

© نُشر هذا البحث وفقاً لشروط الرخصة Attribution 4.0 International (CC BY 4.0)، التي تسمح بنسخ البحث وتوزيعه ونقله بأي شكل من الأشكال، كما تسمح بتكبير البحث أو تحويله أو إضافته إليه لأي غرض كان، بما في ذلك الأغراض التجارية، شريطة نسبة العمل إلى صاحبه مع بيان أي تعديلات أجريت عليه.



المقدمة :

بعد أن ظهر النفط -بكميات تجارية- في المملكة العربية السعودية، اتجهت المملكة العربية السعودية إلى تعزيز مواردها، من خلال الاستفادة من مورد النفط؛ الأمر الذي أسهم في سباق الشركات النفطية؛ للحصول على فرصة لعقد اتفاقياتٍ، مع الحكومة السعودية، والاستفادة من الامتيازات التي تُقدِّمها الحكومة السعودية لهم.

وقد سعت المملكة إلى تحقيق هدفها بتصدير النفط للأسواق العالمية، والاستفادة منه لرفع الاقتصاد السعودي، وقد جاء هدفها التنموي متوافقاً مع الأزمة الأمريكية التي حلت عليها، حين تعرّضت أثناء الحرب العالمية الثانية 1363هـ/1943م، لأزمة ماديّة في اقتصاد النفط الأمريكي، الأمر الذي جعلها تبحث عن حل سريع يُنقذها من أزمته الاقتصادية، وبدأت بمحاولات جادّة لإيجاد حل يُخْلِصها من تلك الأزمة، فتطلّعت إلى عدة أمور كان من أهمها ضمانٌ حصّة لها في الاحتياط النفطي في الخليج العربي، من خلال مساهمتها في الامتيازات التي حصلت عليها الشركات الأمريكية في منطقة الشرق الأوسط، وكذلك عبر إنشاءها مؤسسة حكومية خاصّة تقوم بتلك المهمة، ثم الشروع ببناء خطوط ناقلّة للنفط تمرُّ عبر المملكة العربية السعودية، وصولاً إلى موانئ البحر المتوسط؛ لذلك جاءت فكرة بناء مشروع التابلاين، مساهمةً فاعلة لمعالجة الأزمة النفطية الأمريكية، وبما أن المشروع كان عُرضة للجدل والنقاش السياسي، فإن هذا قد دفع الحكومة الأمريكية إلى التخلي عن المشروع عام 1365هـ/1945م، فتبنّت شركة أرامكو تنفيذ المشروع وحدها.

ونظراً لأن هذا المشروع موافق لأهداف المملكة، فقد سمحت بتنفيذ خط التابلاين ومروره في الأراضي السعودية؛ لما سببته على ذلك من عوائد مالية واقتصادية تسهم في نهوضها، وتجعلها مواكبة للتطوُّر في جميع مجالاته، وكان لمحافظة رفحاء -التي سنتكلّم عنها في هذا البحث- أوفرُ الحظ والنصيب بمرور خط التابلاين فيها.

وتكمنُ أهمية هذا البحث في معرفة مشروع التابلاين الذي أسهم بشكل كبير في تطوُّر المملكة العربية السعودية، وإحياء مناطق لما تكن موجودة في أرض الواقع؛ لذلك وقع اختيار البحث لهذا الموضوع، وقد كان اختيار الفترة الزمنية للبحث منذ ظهور أزمة النفط 1363هـ/1943م، حتى توقف خط التابلاين عن العمل نهائياً في شمال المملكة عام 1410هـ/1990م.

أسئلة البحث:

سيحاول البحث الإجابة عن جملة من التساؤلات، منها:



ماذا يقصد بمشروع التابلاين؟

ما هي الأسباب التي أدت إلى ظهور فكرة إنشاء مشروع التابلاين؟

ما المراحل التي مر بها مشروع التابلاين؟

كيف أثر مشروع التابلاين في نشوء مدن جديدة في المملكة العربية السعودية؟

ما الأثر التنموي الذي خلفه مشروع التابلاين على محافظة رفحاء؟

أهداف البحث:

- 1- التعريف بمشروع التابلاين وإلقاء الضوء على فكرة تأسيسه
- 2- إبراز الاسباب التي أدت إلى ظهور فكرة مشروع التابلاين .
- 3- بيان المراحل التي مر بها مشروع التابلاين.
- 4- إيضاح أثر مشروع التابلاين في نشوء مدن جديدة في المملكة العربية السعودية.
- 5- تسليط الضوء على ال اثر التنموي الذي خلفه مشروع التابلاين على محافظة رفحاء.

حدود البحث:

الحدود الزمنية:

يشكل النطاق الزمني للدراسة : الفترة الممتدة من عام (1363-1410هـ/1943-1990م)

الحدود المكانية :

يشمل النطاق المكاني للدراسة : محافظة رفحاء

الدراسات السابقة :

-عواطف طليحان الشمري، تطور منطقة الحدود الشمالية بين عامي 1953-1982م، بيروت: مؤسسة الانتشار العربي، ط1، 2020م، وقد كان في الأصل رسالة علمية للحصول على درجة الماجستير وطبع في كتاب منشور، حيث تناول هذا الكتاب منطقة الحدود الشمالية بجميع مدنها بشكل عام دون التعمق في الحديث عن نشأة مشروع التابلاين، وهذا البحث سوف يتناول مشروع التابلاين بشكل مخصص والأثر التنموي على محافظة رفحاء فقط.

منهج البحث:

سوف تتبع هذه الدراسة منهج البحث التاريخي، والذي يعتمد على جمع المادة العلمية من مصادرها الأصلية والفرعية، ثم دراسة هذه المادة العلمية دراسة فاحصة بالبحث والتحليل والاستقراء، بهدف تحقيق النتائج المرجوة من البحث.

وقد اعتمد الباحث على عدد من المصادر والمراجع، والأبحاث العلمية، وسوف يتطرق الباحث لذكرها في نهاية البحث.

وَأملُ أن يكون هذه البحث إضافةً جديدةً للمكتبة السعودية.

مشروع التابلاين:

يعد مشروع التابلاين ذا أهمية اقتصادية حيث حظيت المملكة العربية السعودية بمروره في أرضها، وقد ظهر هذا المشروع؛ نتيجةً لتوافق أهداف الحكومة السعودية التي تسعى لتطور اقتصاد بلادها مع الأزمة الاقتصادية الدولية التي مرّت بها الولايات المتحدة الأمريكية أثناء الحرب العالمية الثانية 1363هـ/1943م، حين توقّفت عن صناعة النفط طوال سنوات الحرب؛ ما عرّض احتياط النفط الأمريكي لتضاؤل مستمر، وهذا يعني أن العالم الأوروبي مقبل على طفرة اقتصادية (مراد، 1980، ص 117)، بعكس المملكة العربية السعودية التي وقعت في ذلك الوقت على اتفاقية امتياز مع الشركة الأمريكية ستاندرد أويل أوف كاليفورنيا (Standard oil of California) عام 1352هـ/1933م، للتنقيب عن النفط واستخراجه.

حيث تمّ اكتشاف النفط بكميات تجارية في المنطقة الشرقية عام 1357هـ/1938م، وبالفعل أقبلت السعودية على نهضة عمرانية، بعد أن نجحت في تحقيق هدفه في الاستفادة من هذا المورد الاقتصادي في تنمية وتطوير مملكته الفتية (العنزي، 2013، ص 71).

ولذلك كانت أنظار رجال الاقتصاد الأمريكي متجهة إلى النفط السعودي؛ للاستفادة منه، وبالفعل أرسل وزير الداخلية الأمريكي هارولد أيكس (Harold L. Ickes) مذكرةً للرئيس الأمريكي روزفلت (Roosevelt)، يُحدّره فيها ويؤكد له أن بلاده ستواجه نقصاً حاداً في احتياط النفط نهاية عام 1364هـ/1944م، كما أوصاه بضرورة إنشاء مؤسسة لاحتياطي النفط، لتضطلع بمهمة الحصول على ملكية جزئية أو كلية لاستثمار النفط السعودي (العبوسي، 1956، ص 117).

كما اقترح أيكس بناء خط للأنابيب ينطلق من ساحل الخليج العربي إلى نقطة ساحل البحر المتوسط، وقد حظي هذا المقترح بموافقة الرئيس الأمريكي، ورأت الشركة الأمريكية الحاصلة على امتياز النفط السعودي أن المملكة هي القادرة على سد احتياج أوروبا من النفط؛ لذلك قامت بعمل خطوات مدروسة بشكل تدريجي لحل تلك الأزمة.

وكان الاقتراح أن يبدأ الخط من الظهران في السعودية ثم يتجه غرباً ليُمرّ في الأراضي الأردنية، وبعد ذلك يدخل إلى لبنان أو فلسطين، وقد فضّلت الأوساط الأمريكية أن تكون نهاية الخط في



فلسطين، إلا أن أيكس كان له رأي آخر، فقد خشي من بريطانيا؛ كونها الدولة المنتدبة على فلسطين في ذلك الوقت، والتي قد تضع العقبات أمام تنفيذ هذا المشروع؛ لذا أصرَّ على بقاء المباحثات سرًّا لخشيته أن تشعر بريطانيا بمخططه الذي يسعى لتحقيقه، وقد وافق روزفلت على ذلك (النيرب، 1994، ص 222).

ويتضح أن الولايات المتحدة الأمريكية أرادت أن تنفرد لوحدها بتنفيذ ذلك المشروع، بعيدًا عن تدخل بريطانيا في حال مرور الخط بإحدى الدول التي كانت تحت سيطرتها، الأمر الذي قد يتسبَّب لها بمشاكل تعيق تنفيذ المشروع الذي هي بحاجة لإنجازه في أسرع وقت ممكن، لاسيما أن بريطانيا لها مصالح في منطقة الشرق الأوسط.

وتماشياً مع المقترح الذي قدَّمه أيكس، قامت شركة ستاندرد أويل أوف كاليفورنيا الحاصلة على الامتياز في النفط السعودي بعمل خطوات لحل هذه الأزمة، فبدأت خطوتها الأولى باستبدال اسم (كاسوك Casoc) باسم آخر وهو شركة الزيت العربية الأمريكية - (أرامكو Arabian American Oil Company) وشاركت معها شركتان بزيادة رأسمالهما في ملكية أرامكو، حيث كانت الحاجة إلى النفط ملحةً للأسواق الاستهلاكية في الغرب؛ ونتيجة لذلك رأت الشركات الأمريكية الحاصلة على الامتياز أن الكميات المكتشفة من النفط في المملكة العربية السعودية هي القادرة على سدِّ احتياج أوروبا من النفط، وفي هذا الوقت بدأت الشركة بالتخطيط لبناء خط الأنابيب (وزارة الصناعة والكهرباء، ص 19).

ولم يكن تنفيذ ذلك المشروع الضخم ميسراً في بدايته، بل مرَّ بمراحل ثلاث حتى تمَّ تنفيذه، فكانت أول مرحلة هي تأييد المشروع، حيث أبدت الشركات النفطية موافقتها المبدئية على مقترح أيكس لعدة أسباب كان أهمها:

أولاً: أن الشركات النفطية أدركت أهمية ذلك المشروع الذي سيوفر عليها تكاليف النقل، ومن ثم فهي الجهة الرابحة من تنفيذ المشروع.

ثانياً: أن الحكومة الأمريكية قادرة على الدخول في مفاوضات مع الدول التي سوف يمرُّ الخط فيها بعكس الشركات النفطية التي لن تتمكن من تنفيذ هذه المهمة بنفسها.

ثالثاً: أن ملكية الحكومة الأمريكية للخط سوف تجعلها مهتمة بمسألة الربح والخسارة بشأن المشروع، ومن ثم سوف تسعى بكل طاقتها من أجل إنجاحه (النيرب، 1994، ص 222، 223).

واستناداً إلى ذلك وافقت الحكومة الأمريكية على أن تتولَّى شركة أرامكو إقامة الخط بدعم منها،



فأسست أرامكو شركة فرعية لإدارة خط الأنابيب تحت اسم شركة الأنابيب عبر البلاد العربية (Trans Arabic pipeline)، والتي عرفت اختصارًا بالتابلاين، لكن ذلك المشروع لم يسر على سلم النجاح. فبعد أن حرصت الحكومة الأمريكية على إقناع الشركة ببناء الخط في سرية تامة، نشرت الصحافة الأمريكية ذلك الخبر؛ ما أدى إلى معارضة شديدة من قبل الرأي العام الأمريكي، وخاصة من قبل الشركات النفطية المستقلة الخاصة، وأعضاء الكونغرس، حيث اعتبرت ذلك انتهاكًا للحرية التجارية والنظام الاقتصادي الخاص (النيرب، 1994، ص 222).

ومن جهة أخرى واجه المشروع معارضة خارجية من قبل بريطانيا التي خشيت من زحزة نفوذها في الشرق الأوسط، ورغم أن أمريكا دخلت معها بمفاوضات رسمية بشأن مسألة النفط، فإنها جميعها باءت بالفشل لاسيما بعد المعارضة الشديدة من قبل الرأي العام الأمريكي (النيرب، 1994، ص 247).

ونظرًا لتلك المعارضات التي واجهت الحكومة الأمريكية، فقد أرادت أن تجد حلًا سريعًا لتتفادى الجدل السياسي، الذي تعرّضت له داخل واشنطن، ولا سيما أن بلادهم بحاجة لتغيير الأوضاع الاقتصادية المعقدة، التي حلت بهم بعد الحرب العالمية الثانية، الأمر الذي جعل الولايات المتحدة الأمريكية تضطر إلى أن تتخذ قرارها في عدم مشاركتها لشركة أرامكو في بناء خط الأنابيب، وأن تقوم أرامكو ببناء وتمويل المشروع من رأس مالها الخاص (بينوا ميشان، 1965، ص 260).

ورغم ذلك لم تتخلّ الحكومة الأمريكية عن دعمها لأرامكو، وقدمت دعمًا سياسيًا واقتصاديًا (أوكونور هارفي، 1967، ص 202)، وقد تجلّى الدعم السياسي بمفاتيحة الرئيس الأمريكي روزفلت للملك عبدالعزيز بشأن هذا المشروع؛ وذلك عندما قابله على الباخرة كوينس في البحيرات المرة بمصر عام 1365هـ/1945م، فتمت الموافقة على الفكرة، وخاصة أنها تنسجم مع أهدافه وطموحاته التي يسعى إليها، وقد وعد روزفلت أنه سيفعل ما بوسعه لتسهيل تحقيقه (بينوا ميشان، 1965، ص 260)، ولكنه اعترض على ملكية الحكومة الأمريكية لذلك الخط، طالبًا من الرئيس الأمريكي أن يكون هذا المشروع بعيدًا عن الصفة الرسمية الحكومية، وقد كان الهدف من ذلك أن يكون مشروع التابلاين بعيدًا عن النفوذ السياسي الأجنبي الذي يحمل الطابع الرسمي، وبعيدًا عن التعقيدات التي سوف تتخللها في مسيرة تنفيذ المشروع (المطلق، والعززي، 2020، ص 52).

مرحلة تنفيذ مشروع التابلاين:

تمت الموافقة على إنشاء خط الأنابيب بتوصية من شركة الزيت العربية الأمريكية (أرامكو)



صاحبة الامتياز بالتنقيب والبيع، والذي يمتدُّ بدءًا من مصدر النفط الخام في المنطقة الشرقية بالمملكة العربية السعودية، ثم يعبر المملكة الأردنية الهاشمية، ويمرُّ عبر مرتفعات الجولان بالجمهورية العربية السورية، إلى أن يصل ميناء الزهراني في جنوب مدينة صيدا بالجمهورية اللبنانية (مشاط، 2011، ص 14)، فقد كان الهدف من إنشائه اختصار المسافة ما بين الخليج وأوروبا (اللميع، 2015، ص 22).

إضافةً إلى ذلك يكون هذا الخط وسيلة نقل ذات تكلفة أقل مقارنةً بوسيلة النقل بالبواخر (الخضيري، 2000، ص 273)، كما اعتمدوا تحديد مسار الخط لأنابيب البترول، على أن يكون: من بقيق-النعيرية- القيصومة- بدنة (عرعر)- صيدا في لبنان (اللميع، 2015، ص 22).

وبعد ذلك أوكلت أرامكو مهمة بناء الخط إلى شركة بيكتل الأمريكية على أن يكون خط الأنابيب من البقيق إلى القيصومة تحت إشراف شركة أرامكو، ومن القيصومة حتى فرض التحميل في محطة الزهراني الواقعة في ميناء صيدا على البحر المتوسط تحت إشراف شركة التابلاين، وهي شركة جديدة قامت أرامكو بإنشائها، عندما رأت أن بناء الخط سيكون له فائدة اقتصادية كبيرة للشركة، وتكون بمثابة الأخت لأرامكو، وأطلق عليها مسمى شركة خط الأنابيب عبر البلاد العربية (اللميع، 2015، ص 21) (تابلاين) (العبداللطيف، 2017، ص 20).

وقد بدأ العمل في هذا الخط عام 1367هـ / 1948م، وتمَّ الانتهاء منه في 1369هـ / 1950م، حيث يُعدُّ أطول خط أنابيب العالم في تلك الفترة (وزارة المواصلات، 2002، ص 65) والذي تمَّ تشغيله في سنة 1371هـ / 1952م (لعبون، 2004، ص 189)، وقد استغرق إنجاز هذا الخط أقلَّ من ثلاث سنوات (الضوي، 2016، ص 127)، حيث بلغ طوله 1700 كيلو متر، أما قُطره ف762مليمترًا (رياض، 1974، ص 358)، وقد بلغت تكلفة هذا المشروع العملاق بعد الانتهاء منه بالقسمين الخاصين بأرامكو، وتابلاين 230 مليون دولار، حيث بلغت تكلفة القسم الخاص بأرامكو 62 مليون دولار، أما القسم الخاص بشركة التابلاين فبلغ حوالي 168 مليون دولار تقريبًا بقيمة عملة تلك الفترة (سنبل، 2009، ص 18).

وأخيرًا تمَّ إنشاء ذلك الخط الذي شهد ولادة منطقة الحدود الشمالية (السويلم، 1997، ص 13)؛ ونتيجةً للتغيرات الحدودية والسياسية التي تعرَّضت لها منطقة الشرق الأوسط، أي: بعد أربعة وعشرين عامًا تقريبًا من عمر الخط توقَّف عن العمل، وتفكَّكت أجزاءه عام 1410هـ / 1990م؛ نظرًا لعدة أمور سياسية، وبعد مرور سبعين عامًا على تاريخ إنشائه، سجلت هيئة التراث خط أنابيب النفط التابلاين في سجل التراث الصناعي الوطني؛ ليكون أول موقع تراث صناعي وطني يتمُّ تسجيله



في المملكة العربية السعودية عام 2020 (واس، 2020).

نبذة تاريخية عن محافظة رفحاء:

هي إحدى المحافظات الرئيسية في منطقة الحدود الشمالية [للمملكة العربية السعودية] ، وتقع في الجنوب الشرقي من المنطقة (منطقة الحدود الشمالية)، والتي تبعد عن الرياض 750 كلم، وتُصنّف محافظة رفحاء من المحافظات ذات الفئة (أ)، للمنطقة، حيث تبعد عن عرعر -مقر الإمارة- 290 كلم، شرقًا، وتعتبر رفحاء ثاني أكبر مدينة في المنطقة بعد محافظة طريف (الطليحي وآخرون، 2003، ص 32) والتي تبعد عنها 525 كلم، وقد أُطلق على رفحاء هذا الاسم نسبة إلى تل صغير يقع شمال غربي رفحاء، كانت تسكن حوله امرأة مع أسرتها تدعى (رفحاء)، فسُميت المحافظة باسمها، حيث اشتهر هذا الاسم بعد خط التابلاين (الدوسري، والعنزي، 1997، ص 21-26).

ومحافظة رفحاء أهمية تاريخية قديمة؛ نظرًا لموقعها الإستراتيجي، فهي تحتضن منازل درب زبيدة (كحالة، 1958، ص 17، 29) بعد خروجه من العراق، حيث كان هذا الدرب ممرًا لقوافل التجارة والحج من الكوفة إلى مكة، فقد حظي قديمًا باهتمام الخلفاء العباسيين، فقاموا بتزويده بالمنافع والمرافق المتعددة، كبناء أحواض المياه، وحفر الآبار وإنشاء البرك، الأمر الذي جعل لهذه البرك أهمية كبرى لدى سكان المنطقة من البادية، فقد استفادوا منها هم والإبل التي يتنقلون عليها. لذا فقد تجمّعوا حول تلك البرك؛ رغبةً في الاستفادة منها، حيث كانوا يرفعون الماء بأوعية مصنوعة من جلد الماعز، ثم يُفرغونها على أطراف البركة، لتجتمع الإبل عليها وتشرب، كما أقيمت على هذا الدرب علامات، ومنارات، ومواقد توضّح مساره لهتدي به المسافرون (الراشد، 1993، ص 47، 57)، وقد ظل هذا الدرب مستخدمًا حتى بداية النصف الثاني من القرن الرابع عشر الهجري، والعشرين الميلادي (العنزي، 2007، ص 23) ولا تزال آثاره باقية حتى اليوم شاهدةً على عظمة هذا العمل.

والجدير بالذكر أن هذه المحافظة لم يكن لها وجود على خريطة المملكة العربية السعودية، حيث كانت صحراء خالية من السكان، وكانت ممرًا للبدو الرُّحَّل، الذين يتجولون بمواشيهم، وينتظرون موسم الأمطار من أجل أن يجدوا الماء والكأ لأغنامهم، وحين جاء مشروع خط أنابيب التابلاين، كان نقطة تحوّل كبرى في تاريخ منطقة الحدود الشمالية، ودخلت مرحلة تاريخية جديدة من التطوُّر والنماء على إثر مرور الخط فيها، فقد كان لمحافظة رفحاء نصيب كبير من هذا التطوُّر، حيث وضعت ثلاث محطات ضخ في أرض المنطقة؛ لتقوية جريان النفط عبر الأراضي التي يمرُّ عليها.



ومن حسن الحظ أن إحدى المحطات وضعت في رفحاء، والتي كانت سبباً في ظهور المحافظة وتطورها بشكل ملحوظ، لا سيما بعد مرور خط الأنابيب فيها؛ ما أسهم في التطور والرقيّ لمحافظة رفحاء، ونتج عن وجود محطة الضخ قيام عدد من المدن والقرى والهجر على طول خط الأنابيب (اللميع، 2015، ص 45).

أثر التابلاين التنموي في محافظة رفحاء:

ظهر أثر التابلاين جلياً في تلك الفترة، فقد عملت شركة التابلاين على تطبيق البنود التي نصّت عليها اتفاقية إنشاء الخط بينها وبين المملكة العربية السعودية، فقامت بتوفير السكن والمدارس للعاملين في الشركة (الخصيري، 2000، ص 241)، كما اشترطت الحكومة السعودية على شركة التابلاين تعويض أبناء البادية العاملين معهم، وتوفير أكبر قدر ممكن من المياه تزامناً مع الانتهاء من المشروع (لعبون، 2003، ص 441).

لذلك حفرت الشركة عددًا من آبار المياه على طول الخط عند مراكز الضخ والمراقبة والتشغيل، الأمر الذي حقّق نجاحًا في سبيل توطين البدو حول هذه الآبار تلقائيًا للاستفادة منها (الرويلي، 2007، ص 90).

كما التزمت الشركة المتعمدة بإنشاء الخط، بتوفير فرص عمل في محطاتها، وجنّدت لها عاملين من أبناء البادية بوظائف تتناسب مع إمكانياتهم كأعمال الحراسة والمراقبة؛ وذلك مقابل أجور جيدة تؤمّن لهم دخلًا ثابتًا (العزي، 2013، ص 56).

ونظرًا لأن عمال الشركة يتحدثون باللغة الإنجليزية، كان على الشركة تدريب العمال من السعوديين على التحدّث بهذه اللغة؛ ما استدعى وجود مدرسة صغيرة لتعليم اللغة الإنجليزية في كل معسكر، إضافة إلى مكتبة عامرة بالكتب والمراجع التي تساعد على الثقافة والاطلاع، كما أنشأت الشركة المراكز الصحية، ووفّرت العلاج بالمجان، حيث كان شرطًا من الشروط التي تم الاتفاق عليها مع شركة التابلاين، فقد كان الشرط الأول متعلقًا بالماء، أما الثاني فكان خاصًا بالعلاج المجاني لكل سعودي يرغب في ذلك (رايش، 2012، ص 57).

ولقد كان لتلك الخدمات والتسهيلات أكبر الأثر في إغراء أهالي البادية بالاستقرار حول محطة الضخ التي وضعت في رفحاء، والتي شكّلت نواة لمراكز ومستوطنات سكانية حديثة أخذت الحياة فيها بالتطور؛ لأن التوطين مختلف تمامًا عن مشروع التابلاين ولا توجد علاقة بينهما، فالتوطين سبق مشروع التابلاين بفترة متقدمة إضافة إلى أن التابلاين مشروع تنموي يعكس توطين البادية.

وبعد الانتهاء من عمل الخط بدأت الحياة تدبُّ في أرض رفحاء، وتجمع الناس حول محطة الضخ، نظرًا لتوفُّر الخدمات التي يحتاجها السكان، فبدأ المواطنون البدو يتوافدون عليها ويستقرون فيها، وبما أن محافظة رفحاء ذات موقع مميز وإستراتيجي على الطريق الدولي في منطقة الحدود الشمالية، حيث إنها ترتبط بطريق بري بجيرانها، فقد أسهم ذلك في رفع اقتصادها، فقد كان مرور الخط نتائج إيجابية واضحة، بعد أن ألزمت الحكومة السعودية شركة التابلاين بتعبيد الطريق المحاذي للخط؛ ليربط شرق المملكة بشمالها، وحتى بلاد الشام وما وراءها (النيرب، 1994، ص 222-223).

وهو الطريق الذي يخترق منطقة الحدود الشمالية من منفذ الحديثة، مرورًا بمدينة طريف، محاذيًا لخط الأنابيب، مارًا برفحاء، وحضر الباطن، والمنطقة الشرقية، ثم الرياض.

وقد ساعد هذا الخط الدولي على إنشاء مراكز جمركية تستقبل الداخل والخارج من الواردات والصادرات، فبعد إنشاء المراكز الحدودية للجمارك، ساعد ذلك على ظهور تجارة التوصيل (ترانزيت) بين أوروبا، ومنطقة الخليج كلها، وبين الدول العربية المجاورة، وبينها جميعًا، وبين المملكة عبر منطقة الحدود الشمالية، وكان أهم هذه المراكز الجمركية، الذي يربط هذه البلدان التي ذكرناها، جمرك طريف، وجمرك رفحاء على الحدود مع العراق (الخصيري، 2000، ص 25).

حيث يُعدّ هذا المركز ذا شهرة إقليمية واسعة، فبضائع الشام وتركيا والعراق وبعض الدول الأوروبية المتجهة إلى دول الخليج لا بد أن تعبر من خلال هذا المركز؛ وذلك أضفى نوعًا من الحركة التجارية المزدهرة كما وفَّر فرص عمل متعددة (العنزي، 2001، ص 55).

ومن هنا بدأت تتشكّل محافظة رفحاء بعد أن توفّرت فيها أسباب المعيشة، فظهرت النواة الأولى للعمران الحديث، فبعد مجيء شركة التابلاين، جذبت الأعمال المتوفرة لدى الشركة بعضًا من أهالي البادية للعمل فيها، والذين أقاموا مباني سكنية بمساعدة الشركة بالقرب منها (الشمري، 2020، ص 148)، وقد كانت مساكن بدائية من ألواح الزنك، بالإضافة لبعض المباني الشعبية، وانتشرت تلك المباني في شرق مقر الشركة بدرجة كبيرة، وقد سُمي هذا الحي الجديد بحي العمال، نسبة لعمال التابلاين (العنزي، 2001).

وبعد أن استقرَّ السكان في محافظة رفحاء، كان لا بد من تعليم أبنائهم في المدارس، فظهر التعليم في البداية بشكل تقليدي موروث يتمثّل في الكتاتيب، وفي حلقات الدروس في المدارس ذات الغرف الكبيرة، وفي المساجد، وفي مجالس العلماء، وكان تعليمًا غير رسمي إلى أن تأسّست المدارس لتعليم البنين، وافتتحت في رفحاء مدرسة محافظة خط الأنابيب عام 1372هـ/1953م، ثم سُميت بـ



(المدرسة الأميرية) ثم أطلق عليها (مدرسة رفحاء الأولى) ثم أصبح اسمها مدرسة هارون الرشيد الابتدائية (العمار، والعويش، 2007). وتطور التعليم فيما بعد، ففتحت مدارس متوسطة وثانوية؛ لإكمال مسيرتهم التعليمية.

أما تعليم البنات فقد تأخر كثيراً حتى بداية التسعينيات، حيث كان الأهالي لا يتقبلون كل جديد باعتباره بدعة في الدين، فظهرت عقوبات وصعوبات أمام تعليم البنات، حتى تغيرت نظرتهم فيما بعد عندما انتشر العلم، وزادت ثقافتهم، فتقبلوا فكرة تعليم المرأة حتى أن بعضهم كان حريصاً أشد الحرص على مواصلة تعليم البنات بشكل نظامي (المرشد، 2004، ص 203).

ويمكن القول: إن مرور خط التابلاين بمحافظة رفحاء هو السبب الحقيقي في نشأتها، الذي أدى إلى أن توسعت وازداد عدد سكانها حتى انعكس ذلك بعد فترة من الزمن عليها بشكل حضاري، حين لم يكن لها وجود على أرض الواقع، وقد وصل التطور فيها حدّاً تأسيس مطار داخلي أنشئ من أجل خدمة الموظفين والعاملين في محطة الضخ؛ لتوفير التموينات اللازمة لهم.

كذلك فإن شركة التابلاين قدّمت خدمة كبرى لأهالي رفحاء الذين يعانون من حالات مرضية حرجة، فقد كان يتم نقلهم بواسطة الطائرات (إخلاء طبي) من مطار رفحاء إلى بيروت للعلاج، سواءً كانوا من أهالي المنطقة أو من العاملين في الشركة (المهوس، 2011)، فأصبحت محافظة رفحاء تضاهي باقي مناطق المملكة الأخرى بالبرقي والتقدم.

وبهذا يتضح لنا ال أثر الإيجابي الذي أحدثه امتداد خط أنابيب التابلاين على النواحي الاقتصادية والاجتماعية في محافظة رفحاء.

أ-أثر التابلاين الاقتصادي

1- رُبّطت محافظة رفحاء بطريق بري مُعبّد بجيرانها، فمرور الخط الدولي بها يعتبر من أهم الآثار الإيجابية لخط التابلاين، حيث أسهم ذلك في رفع اقتصاديات المحافظة، وساعد السكان المهتمين بتربية المواشي على الوصول إلى الأسواق في شرق المملكة والمناطق الأخرى؛ ما لعب دوراً حيويّاً في ازدهار الحركة التجارية (العنزي، 2016، ص 432، 433).

2- ظهور تجارة الترانزيت بين أوروبا ومنطقة الخليج كلها، وكان أهم هذه المراكز الجمركية جمرک رفحاء على الحدود العراقية، حيث كسب شهرة إقليمية واسعة، فبضائع الشام وتركيا والعراق وبعض الدول الأوروبية المتجهة إلى دول الخليج لا بد أن تعبر من خلال هذه المراكز؛ وذلك أضفى نوعاً من الحركة التجارية المزدهرة (بيديوي، 1998، ص 78).

3- وجود فرص عمل لسكان المحافظة تناسب مؤهلاتهم، حيث التزمت الشركة المتعهدة بإنشاء خط التابلاين بتوفير فرص عمل في محطاتها، وجندت لها عاملين من أبناء البادية في المنطقة في وظائف تتناسب مع إمكاناتهم؛ وذلك مقابل أجور جيدة تؤمّن لهم دخلاً ثابتاً (العنزي، 2013، ص 77)، فلم يكن العمال السعوديون القادمون للعمل بعد إنشاء هذا الخط عمالاً مهرة أو حرفيين، فمعظمهم من الذين لا يحملون أي مؤهلات أو أدنى درجات المهارة في حرفة ما، ولكنهم كانوا متعطّشين للعمل (العبد اللطيف، 2017، ص 27)، ولديهم القدرة على التعلم بسرعة فائقة بشهادة مدرّبيهم.

فالسعوديون لديهم قابلية للتعلم، وإدارة التابلاين حاولت بكل جهدها تدريبهم على التقنيات الحديثة، ولقد صدر أمر ملكي ينصُّ على أنه مقابل كل موظف أجنبي يجب توظيف عشرة مواطنين سعوديين (رايش، 2012، ص 59).

4- زيادة القدرة الشرائية في المحافظة؛ نتيجة للدخل الشهري الجيد الذي يتقاضاه عمال التابلاين.

5- تزايد حركة النقل من السيارات والشاحنات على الطريق الدولي وسيارات الأتوبيس نتج عنها إنشاء ورش لصيانة وإصلاح السيارات ومحطات وقود (رايش، 2012، ص 64، 65).

ب- أثر التابلاين الاجتماعي:

1- كان لوجود محطة الضخ في رفحاء أثر بارز على السكان، حيث شجّعتهم على الاستقرار حولها؛ وذلك لتوفّر الخدمات التي تليّ احتياجاتهم؛ ما ساعد على توطن سكان البادية حول تلك المحطة الخاصة بضخ النفط العنزي، 2000، ص 67-68).

2- الزيادة المطردة في عدد السكان، وارتفاع عدد الموظفين في قطاعات الدولة والقطاع الخاص بسبب أن الأراضي وزعت بالمجان، لكل من كان لديه رغبة في الاستقرار بهذه المحافظة؛ ما دفع بعض الناس إلى الإسراع في المجيء؛ رغبة في امتلاك الأراضي، وقد دخل إليها كثير من أبناء الشعب العراقي واستوطنوا فيها؛ ما أسهم في زيادة عدد السكان داخل المحافظة (بديوي، 1998، ص 76).

3- أنشئت مراكز صحية ووفر العلاج بالمجان، فكان لوجود شركة التابلاين دور بارز في خدمة المرضى الذين كانوا لا يعرفون إلا التداوي بالطرق البدائية، مثل: الكي، والمعالجة بالأعشاب الطبيعية (العنزي، 2000، ص 291).



4- اكتسب سكان محافظة رفحاء ثقافة ولغة ومهارة من خلال عملهم في الشركة، فتعلموا اللغة الإنجليزية (المطلق، والعززي، 2020، ص 127).

5- تطورت الأنماط العمرانية التي بدأت تظهر بوادرها في المحافظة من خلال برامج شركة التابلاين الإسكانية التي أثرت على بقية سكان المحافظة بتقليد نماذج مباني التابلاين بدلاً من البيوت الطينية وبيوت الشعر (وزارة الشؤون البلدية والقروية، ص 6).

6- تغير النمط المعيشي عند سكان المحافظة الذين أخذوا يُقبلون على أكل المطاعم والمقاهي التي تخدم السكان والعاشرين، ورغم أن هذا من الآثار السلبية لسكان المحافظة، فقد جعلهم يبتعدون عن بعض الأكلات التراثية الخاصة بأهل المنطقة؛ فإنه في المقابل خلق وظائف وفرص عمل أكثر (اللميع، 2015، ص 52، 53).

ويمكن القول: إن مشروع التابلاين هو السبب الرئيسي في ظهور محافظة رفحاء على الخارطة السعودية، فأصبحت إحدى مدن المملكة العربية السعودية التي تضاهي مدن المملكة الأخرى في الازدهار والتطور.

النتائج:

-كشفت لنا البحث عن مدى الجهد الذي بذل في هذا المشروع؛ للاستفادة من العائدات النفطية التي تدرها على المملكة العربية السعودية، والتي أسهمت في تنمية المدن السعودية بما فيها محافظة رفحاء.

-أسهم ظهور النفط بكميات تجارية في المملكة العربية السعودية، في جعل السعودية محطاً أنظار الدول الغربية؛ رغبةً في الاستثمار أحياناً لأزماتها الاقتصادية.

-سببت الحرب العالمية الثانية أزمة اقتصادية في احتياطي النفط الأمريكي، وجعلها تبحث عن حلول لإنقاذها من هذه الأزمة.

- خوف الحكومة الأمريكية من تناقص النفط الاحتياطي كان سبباً رئيساً في ظهور فكرة مشروع التابلاين، لكنها فشلت في تبني هذا المشروع؛ نتيجة لكثرة الضغوطات السياسية والاقتصادية عليها.

-تكفلت شركة أرامكو بناء أنابيب التابلاين على حسابها الخاص، وحظيت بدعم من الحكومة الأمريكية سياسياً واقتصادياً.

- كان مرور خط التابلاين في محافظة رفحاء نقطة تحوّل في تاريخها، حيث تطوّرت بشكل جذري، فبعد أن كانت لاوجود لها أصبحت تضاهي محافظات المملكة بالتطور والرقى.

أسهم إنشاء الطريق المعبّد المحاذي لخط الأنابيب في رفحاء بدور حيوي هام في انتعاش اقتصادها، وكان لوجود محطة الضخ في رفحاء أثر واضح في جذب كثير من السكان إليها، فضلا عن الراغبين في الحصول على عمل أو الاستقرار فيها.
- أن الآثار الاقتصادية والاجتماعية التي خلفها وجود التابلاين في رفحاء أسهم في تطوّر رفحاء بجميع جوانبها الحضارية.

الملاحق

- مرسوم اتفاقية خط الأنابيب عبر البلاد العربية.
- خريطة مسار خط أنابيب التابلاين في الأراضي السعودية.
- صور مراحل شحن ووصول وتركيب أنابيب التابلاين إلى محافظة رفحاء.

قيمة النسخة من هذه الجريدة قرش واحد دارج

يوم الجمعة ٢٠ سحر ١٣٦٨ - الموافق ٢٠ يوليو ١٩٤٩

الايام	سحر	١	٢	٣	٤	٥	٦	٧	٨	٩	١٠	١١
الجمعة	١١	١٠	٩	٨	٧	٦	٥	٤	٣	٢	١	٠
الجمعة	١٠	٩	٨	٧	٦	٥	٤	٣	٢	١	٠	٠
الجمعة	٩	٨	٧	٦	٥	٤	٣	٢	١	٠	٠	٠
الجمعة	٨	٧	٦	٥	٤	٣	٢	١	٠	٠	٠	٠
الجمعة	٧	٦	٥	٤	٣	٢	١	٠	٠	٠	٠	٠
الجمعة	٦	٥	٤	٣	٢	١	٠	٠	٠	٠	٠	٠
الجمعة	٥	٤	٣	٢	١	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠
الجمعة	٤	٣	٢	١	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠
الجمعة	٣	٢	١	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠
الجمعة	٢	١	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠
الجمعة	١	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠
الجمعة	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠

أم القيسري

وذكرت في تاريخها أن هذا التاريخ كان يوم الجمعة

العدد ١٢٨٧ - سنة السادسة والعشرون

الوقت والمهنة

قال الله تعالى في كتابه العزيز،
«وأوفوا بالعقود» وكان رسولنا أوفوا
بهد الله إذا عاهدتم ولا تنقضوا الأيمان
بمذكوركمها وقد يهتتم الله عليكم كعقلاء

اتفاقية خط الانابيب عبر البلاد العربية السعودية

التلدة الأولى

تتبع الحكومة الشركة بموجب هذا الاتفاق الحق للبر من قبلها في بناء وصيانة وتشغيل خط أنابيب أو أكثر مع ما يترتب منها من الامتيازات في البلاد العربية السعودية التي مر بها في ساحل البحر الأبيض المتوسط بتصد نقل البترول ومشتقاته التي تنتج بواسطة اولسحاب شركة الزيت العربية الأمريكية وكذلك في القيام بجميع الامور اللازمة للمشروع حسب الشروط الآتية:

التلدة الثانية

تكون مدة الامتياز من التلدة السابقة من امتياز الزيت للحقل لشركة الزيت العربية الأمريكية اولاية مديد اليامنا الامتياز.

على الشركة قبل البدء في مد خط الانابيب ان تقدم للحكومة مخططات توضح فيها الاراضي التي سيبدأ فيها خط الأنابيب كذلك الاراضي التي ستقام عليها او فوقها محطات للتحقق او المستقل اخرى تابعة للمشروع على ان تكون هذه المخططات يتشكل يمكن الحكومة من مراقبة ملكية تلك الاراضي.

انما رغبت الشركة في مد استثمر من خط واحد من الانابيب فوجب ان تكون خطوط الانابيب التي تعدها متلاصقة على انه يجوز للشركة اذا وجدت ضرورة له خطوط انابيب غير متلاصقة ان تعد خطوط الخطوط بعد ان تتحقق قد قدمت أولاً المخططات المصورة للذكورة وحصلت على موافقة الحكومة على مد خطوط الانابيب طبقا للمخططات المذكورة يتسلسل ان لاتتبع الحكومة من الموافقة على اقتراحات هذه الموافقة لسبب غير مقبول.

مرسوم رقم (٤٥٨٩)

بالمصادقة على اتفاقية خط الانابيب عبر البلاد العربية السعودية

نحن عبد العزيز بن عبد الرحمن فهد آل سعود ملك المملكة العربية السعودية

بعد الاطلاع على انه قد جرى الاتفاق على اتفاقية الشركة من تسع وعشرين مادة التزم عليها بصرفا في جدة في اليوم الثاني والعشرين من شهر شعبان ١٣٦٨ هجرية الموافق اليوم الحادي عشر من شهر يوليو ١٩٤٧ حيث وزير مائيتنا وبين التلدة الأولى ج. ان هذا الاتفاق في الشرق الأوسط لشركة خط الأنابيب عبر البلاد العربية السعودية في ولاية دياربكر في الولايات المتحدة الأمريكية والشركات مكتبها الرئيسي يتشاور وست تحت (١٠٠) مدينة ولينجتون في ولاية ديلاوير بصفتها متلا ومفوضا عن الشركة، وبعد الاطلاع على المخططات للوجه من وزير مائيتنا التي للستر ولجم. ج. ليسان المذكور في التاريخ نفسه وجواب للستر ولجم. ج. ان هذا الاتفاق بين وزير مائيتنا في التاريخ المذكور.

أمرنا بما هو آت

التلدة الأولى

تصادق على الاتفاقية المذكورة والمطابقين للتبادلات الشار إليها اعلام للملحقين بمرسومنا هذا ونشر يومنا موعن تنفيذ الامتياز من اليوم الثاني والعشرين من شعبان عام ١٣٦٨ الموافق اليوم الحادي عشر من شهر يوليو عام ١٩٤٧.

التلدة الثانية

على وزير مائيتنا تنفيذ هذا المرسوم.

صدر بغيرنا بمدة في اليوم الثاني من شهر المحرم عام ١٣٦٨ الموافق الرابع والعشرين من شهر أكتوبر عام ١٩٤٧.

مطعنا الاتفاق في اليوم الثاني والعشرين من شعبان ١٣٦٨ الموافق اليوم الحادي عشر من شهر يوليو ١٩٤٧ بين بغيرنا صاحب الملك التلدة الأولى من الجانب الحدان وزير المالية بالمملكة العربية السعودية بالنيابة عن الحكومة العربية السعودية

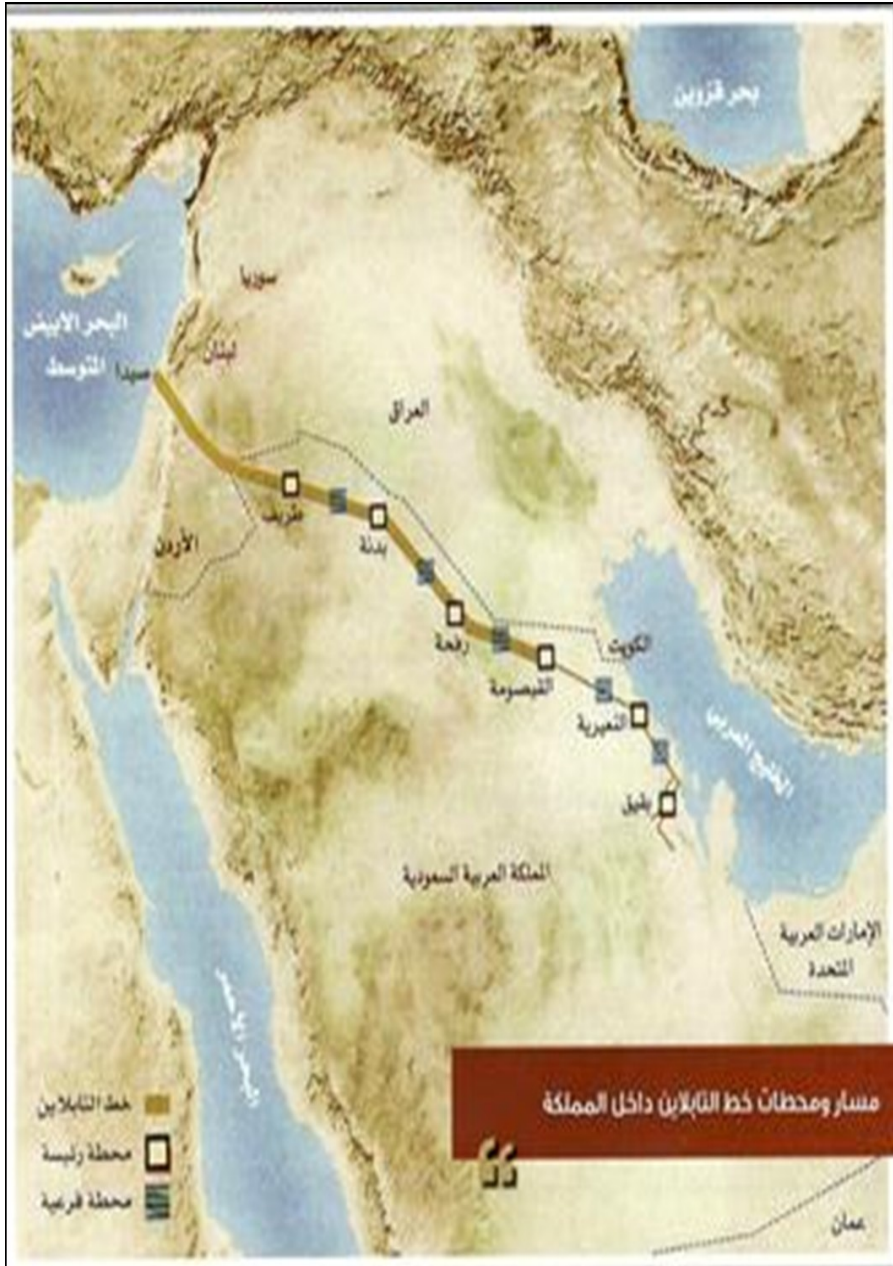
للمر منها فيما يلي (الحكومة) من جهة وجانب للستر ولجم. ج. ان هذا الاتفاق بين وزير مائيتنا في الشرق الأوسط لشركة خط الأنابيب عبر البلاد العربية الأمريكية والشركات مكتبها الرئيسي يتشاور وست تحت (١٠٠) مدينة ولينجتون في ولاية ديلاوير السابق ذكره للمر منها فيما يلي (الشركة) ويصدر هذا الاطلاع أيضا استعملت شاملا فرعية أو مشتركة معها يوافق حسب الاموال القانونية فرعية أو شركة اخرى تسيطر بتمتلك للتلدة السادسة والعشرين من هذا الاتفاق انها كورت أو استثمرت من قبل الشركة ابناء أو صيانة أو تشغيل خطوط الانابيب أو الاشتغال الفرعية المتعلقة بها والتي تكون موضوع هذا الاتفاق من جهة اخرى.

وبما ان الشركة ترغب في مد خط أو خطوط من الانابيب من الملكة العربية السعودية التي مر بها في ساحل البحر الأبيض المتوسط لاجل نقل البترول ومشتقاته التي تنتج بواسطة اولسحاب شركة الزيت العربية الأمريكية ولأغراض هذا الاتفاق بناء وصيانة مكاتب في داخل البلاد العربية السعودية ومقرات للمصنعات ومساكن وسهارج لجزر الزيت والله وجسور ومساكن للمستثمرين تروموا وجزارات جوية وطرق ومرشات وكابلات فوق الارض أو تحتها ووزارات ووسائل نقل برية ومائية وجوية ومطارات وكابلات كهربائية فوق الارض أو تحتها ومرشات سكة حديد وخطوط برقية وقنوية وأجهزة لاسلكية وغازات ومستشفيات ومشاريع توليد القوة وخطوط زبينة وفناية ومائية شساحرية أو مدفونة أو مغمورة وأعمال أخرى.

(سواد كانت من النوع المذكور أملا لم تكن) أو متعلقة أو مساندة له (وقان لتسليما اجابا) قبيل لحظة التوقيع) وبما ان الحكومة نظرا لان تنفيذ هذا المشروع من شأنه أن يزداد في تصدير الزيت ترغب في تسهيل المشروع بالطرق البينة في هذا الاتفاق.

ففيه قدم الاتفاق بهذا بين الحكومة والشركة على الوجه الآتي -

خريطة توضح مسار خط أنابيب التابلاين في الأراضي السعودية مارًا بمحافظة رفحاء



المصدر/ أرامكو السعودية، إمداد العالم بالطاقة، المجلد الثاني، 2012م، ص 30

صورتوضح شحن أنابيب التابلاين من ميناء بيروت عام 1948م،
ووصولها إلى أرض منطقة الحدود الشمالية، ثم جاء عمال شركة التابلاين وقاموا بتركيبه ا على
أرض المنطقة،
إلى أن تمّ الانتهاء منه ونقل النفط من خلال هذه الأنابيب.





المراجع:

- أوكونور هارفي. (1967). الأزمة العالمية في البترول (عمر مكاي، ترجمة)، دار الكاتب العربي.
- بديوي، حسين عبدالحميد. (1998). محمد بن أحمد السديري أميرًا وشاعرًا، مكتبة الملك فهد الوطنية.
- بينوا ميشان. (1965). عبدالعزيز آل سعود سيرة بطل ومولد مملكة (عبدالفتاح ياسين، ترجمة)، دار الكاتب العربي.
- الخضير، صالح بن عبدالعزيز عبدالله. (2000). عرعر سلسلة هذه بلادنا، جامعة الملك سعود.
- الدوسري، إبراهيم بن صالح، والعنزي، مطر بن عايد. (1997). محافظة رفحاء ماضيها وحاضرها، مكتبة الملك فهد الوطنية.
- الراشد، سعد بن عبدالعزيز. (1993). درب زبيدة طريق الحج من الكوفة إلى مكة المكرمة دراسة تاريخية وحضارية أثرية، دار الوطن للنشر والإعلام.
- رايش، ماكس. (2012). ملك في المشرق رحلة إلى المملكة العربية السعودية (عبدالرحمن بن حمد الحميضي، ترجمه)، وزارة التعليم العالي.
- الرويلي، متعب بن مزعل بن سراج. (2007). منطقة الحدود الشمالية، عرعر - طريف - رفحاء - ماضيها وحاضرها، مكتبة الملك فهد الوطنية.
- رياض، محمد. (1974). جغرافية النقل، دار النهضة العربية.
- سنبل، سميرة أحمد. (2009). العلاقات السعودية الأمريكية - نشأتها وتطورها، 1352-1359 هـ/1931-1975 م (ط.1). دار الملك عبدالعزيز.
- السويلم، سليمان بن عبدالله. (1997). مدينة عرعر - حقائق ومعلومات، المؤسسة العامة للكهرباء.
- صحيفة أم القرى، العدد 1387، السنة السادسة والعشرون، اتفاقية خط الأنابيب عبر البلاد العربية السعودية، يوم الجمعة 4-2-1369 هـ/25-نوفمبر، 1949 م.
- الطلحي، العنزي، وخان، الراجي، وضيف، اللمهن ضيف، ومطربن عايد، ومجيد خان، وأحمد بن عبدالرحمن، (2003). آثار منطقة الحدود الشمالية، سلسلة آثار المملكة العربية السعودية، إصدار وزارة المعارف (وكالة الآثار والمتاحف).
- العبد اللطيف، محمد بن علي. (2017). خط الأنابيب عبر البلاد العربية (التابلاين) ودوره في تنمية منطقة الحدود الشمالية، بحث مقدم للقاء الجمعية التاريخية السعودية السادس عشر المنعقد في عرعر، السجل العلمي، الرياض، الجمعية التاريخية السعودية.
- العبوسي، محمد جواد. (1956). البترول في البلاد العربية، معهد الدراسات العربية العالية، جامعة الدول العربية.
- العمار. حمود، والعويش، عياد. (2007). الحركة التعليمية في منطقة الحدود الشمالية، صحيفة الرياض (14194).
- العنزي، مطر بن عايد. (2007). الحدود الشمالية الماضي والحاضر، منطقة الحدود الشمالية.
- العنزي، مطر بن عايد. (2013). منطقة الحدود الشمالية أصالة وحضارة، نادي الحدود الشمالية الأدبي.

- العنزي، مطر بن عايد. (2016). رفحاء سلسلة هذه بلادنا (ط.1). جامعة الملك سعود.
- العنزي، مطر بن عايد. (2017). التابلاين وبداية التحول في منطقة الحدود الشمالية، بحث مقدم للقاء الجمعية التاريخية السعودية السادس عشر المنعقد في عرعر، السجل العلمي، الرياض، الجمعية التاريخية السعودية.
- كحالة، عمر رضا. (1958). أعلام النساء في عالمي العرب والإسلام (ط.5). مؤسسة الرسالة.
- لعبون، عبدالعزيز عبدالله. (2003). اتفاقيات النفط والمعادن في المملكة العربية السعودية، مكتبة الملك عبدالعزيز العامة.
- لعبون، عبدالعزيز عبدالله. (2004). مسيرة اكتشاف وصناعة النفط في المملكة العربية السعودية، دار بن لعبون.
- اللميع، سعد فريح. (2015). التابلاين وبداية التحول في عرعر، مكتبة الملك فهد الوطنية.
- مراد، خليل علي. (1980). تطور السياسة الأمريكية في منطقة الخليج العربي 1941-1947، دار الرافدين.
- المرشد، علي بن مرشد. (2004). تعليم المرأة في المملكة العربية السعودية خلال مائة عام 1319هـ-1414هـ، الرئاسة العامة لتعليم البنات.
- مشاط، محمد أحمد. (2011). بمداد من ذهب أسود قصة النفط في المملكة العربية السعودية (ط.1). رياض الريس للنشر.
- المطلق، ماجد صلال، والعنزي، مطر عايد. (2020). التابلاين ودوره التنموي في منطقة الحدود الشمالية (ط.1). نادي الحدود الشمالية.
- مكموري، سكوت. (2012). إمداد العالم بالطاقة: قصة أرامكو السعودية (ط.1). شركة أرامكو.
- المهوس، عودة. (2011). التابلاين نقطة تحول الشمال السعودي قبل 50 عامًا، صحيفة الاقتصادية، (29-12).
- النيرب، محمد. (1994). أصول العلاقات السعودية الأمريكية، مكتبة مدبولي.
- واس. (2020). وكالة الأنباء السعودية.
- وزارة الشؤون البلدية والقروية. (1440). تقرير من إدارة التخطيط العمراني، وثيقة الضوابط والنظم العمرانية، وثيقة اشتراطات عرعر، أمانة منطقة الحدود الشمالية.
- وزارة الكهرباء. (1999). تطور الصناعة خلال مائة عام 1319-1419هـ، وكالة الصناعة لشؤون الصناعة.
- وزارة المواصلات تعهد سبل التنمية. (2002). الوكالة الأهلية للإعلام (نبراس).

References

- Awkwnwr härfy. (1967). *al-azmah al-‘Ālamīyah fī al-batūl* (‘Umar Makkāwī, tarjamat), Dār al-Kātib al-‘Arabī (in Arabic).
- Budaywī, Ḥusayn ‘Abd-al-Ḥamīd. (1998). *Muḥammad ibn Aḥmad al-Sudayrī amyran wshā‘ran*, Maktabat al-Malik Fahd al-Waṭāniyah (in Arabic).
- Bynwā li-Mishāl. (1965). *‘Abd-al-‘Azīz Āl Sa‘ūd sīrat baṭal wmwld Mamlakat* (‘bdālfāḥ Yāsīn, tarjamat), Dār al-Kātib al-‘Arabī (in Arabic).



- al-Khuḍayrī, Ṣāliḥ ibn ‘Abd-al-‘Azīz Allāh. (2000). ‘*Ar‘ar Silsilat Hādhihi bilādunā*, Jāmi‘at al-Malik Sa‘ūd (in Arabic).
- al-Dawsarī, Ibrāhīm ibn Ṣāliḥ, wāl‘nzy, Maṭar ibn ‘Āyid. (1997). *Muḥāfaẓat rfhā‘ māḍihā wa-ḥāḍiruhā*, Maktabat al-Malik Fahd al-Waṭaniyah (in Arabic).
- al-Rāshid, Sa‘d ibn ‘Abd-al-‘Azīz. (1993). *Darb Zubaydah ṭarīq al-ḥajj min al-Kūfah ilā Makkah al-Mukarramah dirāsah tārikhiyah wa-ḥadāriyah athariyah*, Dār al-waṭan lil-Nashr wa-al-‘lām (in Arabic).
- Rāysh, Max. (2012). *Malik fī al-Mashriq Riḥlat ilā al-Mamlakah al-‘Arabīyah al-Sa‘ūdiyyah* (‘Abd-al-Raḥmān ibn Ḥamad al-Ḥumayḍī, tarjamahu), Wizārat al-Ta‘lim al-‘Ālī. (in Arabic)
- al-Ruwaylī, Mut‘ib ibn Muz‘il ibn Sarrah. (2007). *minṭaqat al-ḥudūd al-Shamāliyah*, ‘Ar‘ar-Ṭarīf-rfhā‘-māḍihā wa-ḥāḍiruhā, Maktabat al-Malik Fahd al-Waṭaniyah (in Arabic).
- Riyād, Muḥammad. (1974). *jughrāfiyah al-naql*, Dār al-Nahḍah al-‘Arabīyah (in Arabic).
- Sunbul, Samirah Aḥmad. (2009). *al-‘Alāqāt al-Sa‘ūdiyyah al-Amrikiyah-nash‘atuhā wa-taṭawwuruhā, 1352-1359h / 1931-1975m* (1st ed.). Dārat al-Malik ‘Abd-al-‘Azīz (in Arabic).
- al-Suwaylim, Sulaymān ibn Allāh. (1997). *Madīnat ‘Ar‘ar-ḥaqā‘iq wa-ma‘lūmāt*, al-Mu‘assasah al-‘Āmmah lil-kahrabā‘ (in Arabic).
- Ṣaḥīfat Umm al-Qurā, al-‘adad 1387, al-Sunnah al-sādisah wa-al-‘ishrūn, Ittifaqiyat khaṭṭ alānābyb ‘abra al-bilād al-‘Arabīyah al-Sa‘ūdiyyah, yawm al-Jum‘ah 4-2-1369h / 25-nwfmbr, 1949m (in Arabic).
- al-Tallī, al-‘Anzī, wkhān, al-rāji, Wa-Ḍayf, allhbn Ḍayf, wmtṛbn ‘Āyid, wa-Majīd Khān, wa-Aḥmad ibn ‘Abd-al-Raḥmān, (2003). *Āthar minṭaqat al-ḥudūd al-Shamāliyah, Silsilat Āthar al-Mamlakah al-‘Arabīyah al-Sa‘ūdiyyah*, iṣḍār Wizārat al-Ma‘ārif (Wakālat al-Āthar wa-al-Mataḥif), (in Arabic).
- Al‘bdālliyf, Muḥammad ibn ‘Alī. (2017). *khaṭṭ al-anābīb ‘abra al-bilād al-‘Arabīyah (altāblāyn) wdwrh fī Tanmiyat minṭaqat al-ḥudūd al-Shamāliyah*, baḥth muqaddam llqā‘ al-Jam‘iyah al-tārikhiyah al-Sa‘ūdiyyah al-sādis ‘ashar al-mun‘aqid fī ‘Ar‘ar, al-Sijill al-‘Ilmi, al-Riyād, al-Jam‘iyah al-tārikhiyah al-Sa‘ūdiyyah, (in Arabic).
- Al‘bwsy, Muḥammad Jawād. (1956). *al-batrūl fī al-bilād al-‘Arabīyah*, Ma‘had al-Dirāsāt al-‘Arabīyah al-‘Āliyah, Jāmi‘at al-Duwal al-‘Arabīyah, (in Arabic).
- Al‘mār Ḥammūd, wāl‘wys, ‘Īd. (2007). *al-Ḥarakah al-ta‘limīyah fī minṭaqat al-ḥudūd al-Shamāliyah*, Ṣaḥīfat al-Riyād (14194), (in Arabic).
- al-‘Anzī, Maṭar ibn ‘Āyid. (2007). *al-ḥudūd al-Shamāliyah al-māḍī wa-al-ḥāḍir*, minṭaqat al-ḥudūd al-Shamāliyah, (in Arabic).
- al-‘Anzī, Maṭar ibn ‘Āyid. (2013). *minṭaqat al-ḥudūd al-Shamāliyah Aṣālah wa-ḥadārah*, Nādī al-ḥudūd al-Shamāliyah al-Adabī, (in Arabic).
- al-‘Anzī, Maṭar ibn ‘Āyid. (2016). *rfhā‘ Silsilat Hādhihi bilādunā* (1st ed.). Jāmi‘at al-Malik Sa‘ūd, (in Arabic).
- al-‘Anzī, Maṭar ibn ‘Āyid. (2017). *altāblāyn wa-bidāyat al-taḥawwul fī minṭaqat al-ḥudūd al-Shamāliyah*, baḥth muqaddam llqā‘ al-Jam‘iyah al-tārikhiyah al-Sa‘ūdiyyah al-sādis ‘ashar al-mun‘aqid fī ‘Ar‘ar, al-Sijill al-‘Ilmi, al-Riyād, al-Jam‘iyah al-tārikhiyah al-Sa‘ūdiyyah, (in Arabic).
- Kaḥḥālah, ‘Umar Riḍā. (1958). *A‘lām al-nisā‘ fī ‘ālamī al-‘Arab wa-al-Islām* (5th ed.). Mu‘assasat al-Risālah, (in Arabic).



- La'būn, 'Abd-al-'Azīz Allāh. (2003). *Ittifāqiyāt al-naft wa-al-ma'ādin fī al-Mamlakah al-'Arabīyah al-Sa'ūdīyah*, Maktabat al-Malik 'Abd-al-'Azīz al-'Āmmah, (in Arabic).
- La'būn, 'Abd-al-'Azīz Allāh. (2004). *masīrat iktishāf wa-ṣinā'at al-naft fī al-Mamlakah al-'Arabīyah al-Sa'ūdīyah*, Dār ibn La'būn, (in Arabic).
- al-Lamī', Sa'd Furayḥ. (2015). *altāblāyn wa-bidāyat al-taḥawwul fī 'Ar'ar*, Maktabat al-Malik Fahd al-Waṭaniyah, (in Arabic).
- Murād, Khalīl 'Alī. (1980). *Taṭawwur al-siyāsah al-Amrīkiyah fī minṭaqat al-Khalīj al-'Arabī 1941-1947*, Dār al-Rāfidayn, (in Arabic).
- al-Murshid, 'Alī ibn Murshid. (2004). *Ta'lim al-mar'ah fī al-Mamlakah al-'Arabīyah al-Sa'ūdīyah khilāl mi'at 'ām 1319h-1414h*, al-Rī'āsah al-'Āmmah li-ta'lim al-banāt, (in Arabic).
- Mashshāṭ, Muḥammad Aḥmad. (2011). *Bi-madād min dhahab Aswad qīṣṣat al-naft fī al-Mamlakah al-'Arabīyah al-Sa'ūdīyah* (1st ed.). Riyāḍ al-Rayyis lil-Nashr, (in Arabic).
- al-Muṭlaq, Mājīd Ṣallāl, wāl' nzy, Maṭar 'Āyid. (2020). *altāblāyn wa-dawruhu al-tanmawī fī minṭaqat al-ḥudūd al-Shamāliyah* (1st ed.). Nādī al-ḥudūd al-Shamāliyah, (in Arabic).
- Mkmmwry, Sakkūt. (2012). *Imdād al-'ālam bāltāqḥ : qīṣṣat Arāmkū al-Sa'ūdīyah* (1st ed.). Sharikat Arāmkū, (in Arabic).
- al-Muhawwas, 'Awdah. (2011). *altāblāyn Nuqtah taḥawwul al-Shamāl al-Sa'ūdi qabla 50 'āman, Ṣaḥīfat al-iqtīṣādīyah*, (29-12), (in Arabic).
- al-Nayrab, Muḥammad. (1994). *uṣūl al-'Alāqāt al-Sa'ūdīyah al-Amrīkiyah*, Maktabat Madbūlī, (in Arabic).
- Wās. (2020). *Wakālat al-Anbā' al-Sa'ūdīyah*, (in Arabic).
- Wizārat al-Shu'ūn al-baladiyah wa-al-Qarawiyah. (1440). *taqrīr min Idārat al-Takhṭīṭ al-'Umrānī*, wathīqah al-ḍawābiṭ wa-al-nuzum al-'umrānīyah, wathīqah ashtrāṭāt 'Ar'ar, Amānat minṭaqat al-ḥudūd al-Shamāliyah, (in Arabic).
- Wizārat al-kahrabā'. (1999). *Taṭawwur al-ṣinā'ah khilāl mi'at 'ām 1319-1419h*, Wakālat al-ṣinā'ah li-Shu'ūn al-ṣinā'ah, (in Arabic).
- Wizārat al-Muwāṣalāt ta'ahhud Subul al-tanmiyah. (2002). *al-Wakālah al-Ahliyah lil-l'ām (Nibrās)*, (in Arabic).

