

ومقابل كل ذلك ، فإن الاتفاق نص على اعفاء الشركة من أية رسوم أو ضرائب على مرور النفط بالترانزيت عبر الأراضي الأردنية .

اقتصرت « المنافع الاقتصادية » للبلاد من أعمال الشركة - وفقا للمصادر الامبريالية (٥٥) - على ما وفره من تشغيل وانفاق عام واجور في البلاد اثناء مد الخطوط . فقد بلغ انفاق الشركة في الاردن ، كرواتب او اجور ، ومبادلات نحو ٤٧ر٠٠٠ جنيه فلسطيني لعام ١٩٣٢ . وخلال اعمال الانشاءات الرئيسية في عامي ٣٣ و ١٩٣٤ كان ما معدله ٢٠٠٠ من العمال قد وظفوا في اعمال الشركة . تضمنوا اعدادا من العمال المهرة مثل عمال الحفر والسائقيين والـ Fitters وغيرها . كما اكتسبت بعض المهارات في الميكانيكية ، وحفرت آبار المياه . غير انه من الملاحظ انه بعد انتهاء مد الخطوط فقد انحسر عدد العاملين المحليين في منشآت الخط ومحطاته ، كما انحسرت انفاقات الشركة ، فيما كانت الطرق والآبار الارتوازية قد وضعت في خدمة اعمال الشركة فحسب . وقد وقع هذه الاتفاقية بشروطها المجحفة رئيس الوزراء آنذاك حسن باشا أبو الهدى الذي كان يفتخر بعمالته للبريطانيين وبعداه للجماهير والحركة الوطنية .

وفي عام ١٩٢٣ وقعت الحكومة الأردنية اتفاقا مشابها مع شركة النفط الانجلو - ايرانية لنقل النفط الايراني الخام عبر الاردن الى فلسطين ، غير ان المشروع لم يتحقق (٥٦) .

وتكررت مثل هذه الاتفاقيات المجحفة ، عندما عقدت الحكومة الأردنية وشركة التابلاين اتفاقا في آب ١٩٤٦ لمدة سبعين عاما تضمن تسهيلات عديدة ، دون ان تدفع الشركة أية رسوم أو ضرائب من أي نوع . ولم تتضمن الاتفاقية سوى مادة واحدة حفظت بعض الحقوق الوطنية عرضا ، حيث نصت على أن أي اتفاق مماثل مع سورية ولبنان يحوي شرطا ملائما أكثر مما هو في اتفاق آب ١٩٤٦ ، فإن هذا الشرط يعتبر نافذ المفعول من تاريخ الاتفاق المعقود بين الشركة وحكومتى سورية ولبنان . ووفقا لمضمون هذه المسادة يكتسب الاردن عائداته من التابلاين (٥٧) .

#### استنتاجات ختامية .

مما مر يمكن القول ان الدولة في الاردن كانت تعمل في خدمة الكولونيالية البريطانية بشكل رئيسي . يتضح هذا من جملة أوجه : -

(55) Ibid. p. 84.

(٥٦) راجع المحافظة ، المصدر السابق ، ص ١٠٤ .

(٥٧) الماضي وموسى ، المصدر المذكور انفا ، ص ٤١١/٤١٢