الفصل الرابع:

خط التابلاين

حدث في السنوات التي أعقَبَت الحربَ العالمية الثانية مباشرةً ارتفاعٌ كبير في الطلب على نفط الشرق الأوسط. فقد تحولت الولايات المتحدة الأمريكية بسرعة من كونها مصدِّرًا مهمًّا للنفط إلى أكبر مستورد دائم له. وكانت أوروبا تستورد كمية من النفط تتزايد باستمرار من أجل توفير الطاقة لإعادة الإعمار فيها ـ وصار النجاح السريع في إعادة الإعمار ذا أهمية كبرى لحكومات الولايات المتحدة ودول أوروبا في الأشهر الأولى من سنة ١٩٤٧، حين قُسِمت أوروبا إلى معسكرين. وبعد أن رأت الولايات المتحدة سقوط وسط أوروبا تحت سيطرة الاتحاد السوفييتي خافت من احتمال تحوُّل أوروبا الغربية كلها إلى المعسكر الشيوعي أيضا، لهذا تمثَّل ردُّ فعلها في خطة مارشال التي كان الهدف منها ضخ رؤوس الأموال في المنطقة. كما كانت تخشى من أنَّ أوروبا يمكن أن تجد لها طريقًا إلى مصدر آخر للبترول يتصف بالوفرة ويكون مضمونًا ورخيصا، لذلك شجعتْ مالكي أرامكو على مد خط الأنابيب، الذي اقتُرح إنشاؤه قبل سنوات، لنقل البترول السعودي إلى البحر الأبيض المتوسط.

وكانت ميزةُ خط الأنابيب في نظر الحكومات والشركات أنه سيؤدي إلى تجنب عبور قناة السويس التي بدا كأنها غير آمنة سياسيًّا إضافة إلى أنها لم تكن واسعة بما يكفي لعبور أعداد أو أحجامِ ناقلات البترول التي كان يُتوَقع أن تأتي في المستقبل القريب من الخليج. كما سيكون خط التابلاين بديلاً أقلَّ كلفة إن أمكن بناؤه لكي يَنقل كمية ضخمة من البترول. لهذا رأت تلك الشركات أن القيام بهذا المشروع ممكن. كما قررت تأسيسَ شركة مستقلة لتنفيذه، وهي شركة خط الأنابيب عبر السعودية Trans-Arabian Pipe Line Company التي عرفت باسمها المختصر: (التابلاين)، وتملكها الشركاتُ نفسُها التي تملك شركة أرامكو، وقد بُني هذا الخط لينقل ٣٢٠٠٠٠ برميل من النفط في اليوم ـ وتزيد هذه الكمية عما كانت تنتجه المملكة من النفط في ١٩٤٧، الذي كان ٢٥٠٠٠٠ برميل في اليوم. ويبلغ طول الأنبوب ١٠٦٨ ميلاً إلى ميناء صيدا على الساحل اللبناني. وكان أضخمَ مشروع هندسي أُنجز في العالم، وبلغت تكاليفه ٢٥٠ مليون دولار.

وعَلِم سليمان بتفاصيل مشروع مارشال ومشروع التابلاين في أحد الأيام في بداية سنة ١٩٤٧، حين كان جالسًا يقرأ مجلة ريدر دايجست في منزله الصغير الذي اشتراه في مدينة الخُبَر. وكان قد اطلع على بعض الخطوط العامة لهذا المشروع من

بعض المصادر في أرامكو ـ وعلم بتفاصيل أكثر عنه فيما بعد حين طَلب منه قسمُ التطوير الصناعي العربي (AIDD) في الشركة مساعدتَه في أن يشرح لمجموعة من المقاولين المحليين الكيفيةَ التي يجب عليهم اتباعها في المناقصة للدخول في المقاولات الفرعية لهذا المشروع .

وكان سليمان يفكر آنذاك في تأسيس عمل تجاري خاص به، ولما أنجَز مهمةَ الترجمة لقسم التطوير الصناعي العربي وجد أن الوقت المناسب لذلك قد أزِف. لهذا قرر السعي للحصول على جزء من المقاولات لنفسه. وأبلغ أرامكو برغبته تلك، وعندها منحتْه الشركة إجازةَ تسعين يوما، وذلك كي يستطيع العودة إلى عمله في الشركة إن لم يَنجح مشروعُه من غير أن يَفقد أقدميتَه الوظيفية فيها. وبعد ذلك سافر إلى البحرين واتفق مع عبدالعزيز البسام، وهو أحد أفراد أسرة البسام التجارية من عنيزة، على أن يُقرضِه ١٤٠٠٠ ريال مقابل رَهْن منزِله في الخُبَر. وأسس بهذا المبلغ شركةً صغيرة لأعمال البناء أسماها "شركة المقاولات العامة". وشاركه في تأسيسها أخوه عبدالله وشابَّان آخران لكن هذين انسحبا من الشراكة بعد شهور قليلة حين اكتشفا أن جَنْي مكاسب التجارة لا يأتي إلا بعد وقت طويل يزيد عن الوقت الذي افترضاه. وأبلغاه برغبتهما في استرجاع المبلغ الذي دفعاه، وكان سليمان سعيداً بأن يفعل ذلك.

ودخلت شركةُ المقاولات العامة في مناقصة لتنزيل المواد من السفن في ميناء رأس مِشْعاب الذي يقع إلى الجنوب مباشرة من حدود الكويت. وكان أحد أسباب اختيار هذا المكان تَميُّزه بعمق المياه وذلك ما يسمح برسو السفن الكبيرة، وهو ما لا يتوفر في معظم الأماكن الأخرى على الساحل العربي للخليج. والسبب الثاني لاختياره أن مهندسي شركة بكتل، وهي المقاول الرئيس في هذا المشروع، توصلوا بحساب دقيق إلى أنه أقرب مكان لنقل الأنابيب والمواد الأخرى بين القيصومة، التي خُطّط أن تتصل عندها هذه الأنابيب بالأنابيب التي مدَّتها أرامكو من حقول البترول في الجنوب متجهًا إلى الشمال، وبين الحدود الأردنية التي تبعد خمسمائة ميل، حيث كان يُخطَّط أن تلتقي هذه الأنابيب التي تنفذها شركة بكتل بالأنابيب التي يمددها فريقُ شركة وليم برذرز آتيةً من صيدا باتجاه الجنوب.

وكان مبلغ العطاء الذي اقترحه سليمان في طَلَبه للحصول على مقاولة التنزيل أقل مبلغ قُدِّم وذلك ما جعله يفوز بالمناقصة لكن شركة التابلاين وشركة بكتل وقَّعتا العقدَ معه بزيادة ٢٥٪ عن المبلغ الذي تقدم به. وكانت أرامكو، انطلاقًا من سياستها التي تقضي بمحاولة تطوير الاقتصاد المحلي، ترغب في أن ينجح المقاولون الواعدون الجدد. وكانت شركة أرامكو/التابلاين سعيدة بأن يكون في رأس مشعاب مقاولٌ تَعرِفه، ويَفهم كيف

تعمل الشركة، ويمكن أن يكون همزة وصل بينها وبين السلطات السعودية المحلية. واستمر سليمان، طوال عمله في رأس مشعاب وفي أعمال التابلاين كلها التي قام بها خلال ثلاث السنوات التالية، بالعمل بصورة غير رسمية في قسم العلاقات الحكومية تحت إدارة جورج رينتس.

وبعد أن وافق سليمان على القيام بالعمل في هذه المقاولة اشترى ثلاث شاحنات واستأجر عدداً قليلاً من العمال، ثم سافر هو وعماله شمالاً نحو رأس مشعاب في أحد أيام شهر يونيو، وكانت الحرارة في ذلك اليوم تسعًا وأربعين درجة مئوية، كما كانت الريح التي كانت تهب بسرعة ثمانين كيلاً في الساعة تَسُدّ الأفق بالغبار. ولما وصل إلى هناك كانت الريح قوية إلى حدٍّ عجِز عنده العمالُ عن نصب الخيام، ووصلت حرارةُ الماء في الحاويات الحديدية درجةً ربما لا يكون من الضروري عندها أن يُغْلى من أجل عمل الشاي. ولم تتحسن الظروف الجوية طوال الأيام الثلاثة التالية.

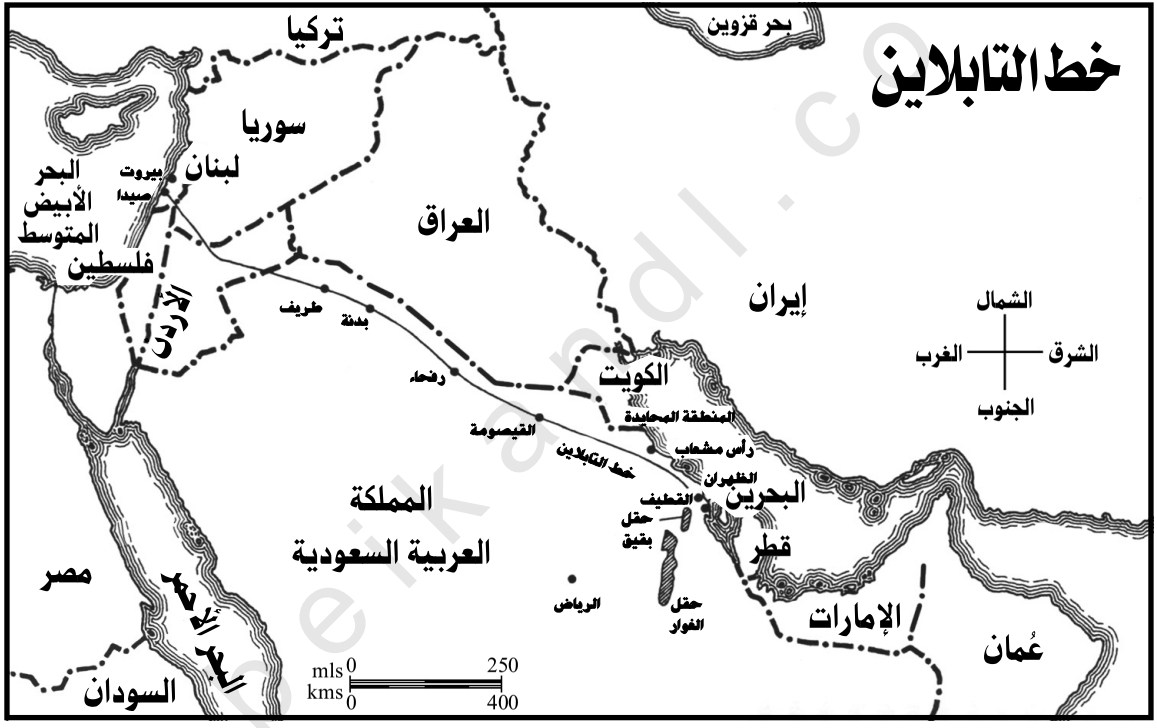
وبدأت السفن تصل محملة بالمواد اللازمة لبناء رصيف ثابت وبناء قاعدة رئيسة للشركة، وهي القاعدة التي صارت في أوائل سنة ١٩٤٨ تتَّسع لإيواء ألفي شخص. وكانت السفن ترسو بعيدًا عن الساحل ثم تُنقل محتوياتها عن طريق الزوارق، وإذا وصلت الزوارق قريبًا من الساحل كان سليمان وعماله يخوضون

الماء ليحملوا المواد إلى البر. وكان أكثر تلك المواد من الأخشاب. ولما قارب العمل في بناء القاعدة على الانتهاء نَقلَت شركةُ بكتل مهندسيها إليها وبَنَت جِسرًا معلَّقًا طوله ثلاثة أميال، وكان أشبه ما يكون بالمصاعد التي تُستخدم في رياضة التزلج على الجليد، وكانت الأنابيب التي يبلغ طول الواحد منها واحدًا وثلاثين قدمًا تُنقل بواسطة هذا الجسر من السفن إلى ساحة المستودع مباشرة.

وبعد الانتهاء من العمل في مقاولة التنزيل فاز سليمان بعدد من المقاولات الأخرى وهو ما أدى إلى اشتغال عماله في مراحل مشروع التابلاين كلها خلال السنوات الثلاث التالية. وكان عمله يتمثل في توظيف فِرَق العمال الذين كانوا ينفِّذون سلسلةً من المشاريع التي يتزايد تعقيدُها تحت إشراف شركة بكتل وإيوائهم وإطعامهم. وكان هؤلاء العمال في المراحل المبكرة من المشروع ينقلون المواد ويبنون المعسكرات ويخدمون في مطاعم الشركة. ويتذكر خالد الحاج، وهو فلسطيني وقام بأكثر أعمال توظيف العمال لسليمان في الخبر والدمام وقرى القطيف، أن أحد الأعمال التي كلِّف باستئجار عمال لإنجازها كان ببساطة صيد السمك. وكان عمال سليمان المَهَرة في بعض الفترات يشتغلون في قيادة الجرافات والشاحنات الثقيلة. أما غير المَهَرة منهم فكانوا يَحفِرون الخنادقَ لدفن بعض أجزاء

الأنبوب. وتشتغل مجموعة أخرى في تصنيع دعامات من الحديد والأسمنت على شكل حرف H في الإنجليزية لتدعيم الأجزاء الطويلة من الأنبوب التي تُمدَّد على وجه الأرض. وتوجد الطبقة الصخرية في أغلب أجزاء الأنبوب قريباً من سطح الأرض وكانت قاسيةً جدًّا إلى درجة جعلتْ دفنَ الأنبوب يتطلب قدرًا كبيرًا من الحفْر وتفجير الصخور بالألغام مما يجعل العمل غير مُجْدٍ اقتصاديا؛ وصار خط الأنابيب في ذلك الوقت فريدًا بين أشهر خطوط الأنابيب في العالم بسبب تمديد الأنابيب فوق الأرض في غالب مراحله. كما كان أولَ وأكبر خط للأنابيب "مثبَّت بشكل كامل". وهو خلاف ما كانت عليه الحال في السابق حيث كانت الأجزاء السطحية من الأنابيب تُمدُّ فوق الأرض من غير تثبيت وهو ما يَسمح لها بشيء من الاعوجاج بسبب التغيرات اليومية في درجات الحرارة التي تجعلها تتمدد وتنكمش. أما في حال التابلاين فقد قرر المهندسون في شركة بكتل الحَدَّ من تمدد الأنابيب ومنْعَ حركتِها بوضع حلقاتٍ حديدية حول الأنابيب تَبعُد الواحدة عن الأخرى عشرين مترًا وتثبيتها إلى الدعامات التي على شكل H.

ومن أكثر المقاولات التي حصل عليها سليمان تعقيدًا لحْمُ الأنابيب بعضها إلى بعض، وقد نفّذها عمالٌ من البحرينيين والفلسطينيين والسعوديين وعدد قليل من الإيرانيين الذين


خط التابلاين
تركيا
بحر قزوين
سوريا
لبنان
بيروت
صيدا
البحر
الأبيض
المتوسط
فلسطين
الأردن
العراق
إيران
طريف
بدنة
رفحاء
القيصومة
الكويت
المنطقة المحايدة
رأس مشعاب
خط التابلاين
الظهران
البحرين
القطيف
حقل
بقيق
المملكة
العربية السعودية
قطر
الرياض
حقل
الفوار
الإمارات
عُمان
مصر
البحر الأحمر
السودان
الشمال
الغرب
الشرق
الجنوب
mls 0 250
kms 0 400

تدربوا في مدرسة للتدريب على اللحام أسسها قسم التطوير الصناعي العربي AIDD واشتغل عمال سليمان بهذا العمل جنبًا إلى جنب مع عمال اللحام الأمريكيين. وكان المشرفون على العمل في الشركة قد أجازوا المقاولة التي وقَّعها سليمان لإنجاز هذا العمل وتقضي بصرف مبلغ مقطوع لِقاء كل عملية لحام. ونتج عن ذلك في تلك الفترة، أي فيما بين ١٩٤٩ و١٩٥٠ وجود عدد كبير لافت للنظر من العمال المهرة وأشباه المهرة في المنطقة الشرقية ـ وهم الذين درَّبتهم أرامكو أساسًا منذ الثلاثينيات.

وانتهى العمل في الجزء العابِر للمملكة العربية السعودية من خط الأنابيب في سبتمبر ١٩٥٠ وشُحِنَت أولُ ناقلة نفط من ميناء صيدا في ديسمبر من تلك السنة. واشتغل في ذروة العمل في ذلك المشروع ما يقرب من ١٤٠٠٠ عامل وموظف، واشتغل ما يقرب من ٤٠٠٠ منهم في مقاولات سليمان. وفي أثناء ذلك اشترى سليمان ١٥٠ شاحنة. وكان أكبر مقاول سعودي تَعامَلَت معه شركةُ بكتل، بكل المقاييس.

ولم يحتفظ سليمان بسجلٍّ للأموال التي تقاضاها من شركة التابلاين وشركة بكتل. ومع ذلك يَتذكر أنه بعد القرض الأول الذي استدانه صار يستطيع أن يدفع التكاليف من مردود الأعمال التي كان ينفِّذها. وبلغت أرباحه ١٠٠٠٠٠ دولار. وكان

من الممكن أن تزيد عن ذلك، لكنه يعترف بأنه كان يفتقر في تلك المرحلة إلى التجربة وأنه لم يكن ماهرًا جدًّا في إدارة أعماله.

❖ ❖ ❖

وقد رسم لي عبدالعزيز القريشي الذي أصبح محافظًا لمؤسسة النقد العربي السعودي في أواخر السبعينيات وأوائل الثمانينيات صورةً لسليمان الإنسان والتاجر. وكان العمل الأول الذي اشتغل به القريشي في حياته في مقاولات سليمان سنة ١٩٤٩، حيث اشتغل موظفًا صغيرًا في مكتب شركة المقاولات العامة في الخُبَر، وكانت تَشْغَل دكانًا واحدًا يتناثر فيه عدد قليل من الطاولات. وبعد ثلاثة أسابيع طَلب نَقلَه للعمل في رأس مشعاب لكي يحقق رغبتَه في التعرف على الأمريكيين وصقْل لغتِه الإنجليزية، ثم نُقِل بعد ذلك إلى أحد معسكرات العمال التي بناها سليمان في القيصومة على بعد ٣٠٠ ميل على طول خط الأنابيب. وكان الموظفَ المتعلمَ الوحيد هناك، وعمل في تسجيل الوقت الذي يذهب فيه العمال إلى أعمالهم والوقت الذي يعودون فيه.

وكان سليمان يزور ذلك الموقع كل أسبوعين أو ثلاثة. وكان من عادته أن يقضي اليوم كله من الفجر إلى غروب الشمس في اجتماعات مع موظفي شركتيْ بكتل والتابلاين، وفي التأكد من

أن موظفيه يعملون بصورة منضبطة، وفي الكشف عن المهارات والآلات الضرورية لتنفيذ أيٍّ من المقاولات التي حصل عليها. فإذا وجد ضرورة لقضاء يوم آخر في موقع معيَّن تراه ينام تحت إحدى الشاحنات. أما إذا أمكن له أن يغادر ذلك الموقع فيركب سيارة يقودها سائق وينام فيما يقود السائقُ السيارةَ به خلال الليل. ويبدو كأن سليمان يستطيع النوم بالرغم من عبور السيارة فوق أكثر الطرق الصحراوية وعورة. وبهذا يستطيع أن يصل إلى موقع المعسكر التالي قبل أن يستيقظ عماله من نومهم صباحا. (ولدى القريشي برهان آخر على قدرة سليمان على النوم في الأماكن غير الملائمة والطاردة للنوم، فقد تقابل الاثنان بعد خمس عشرة سنة من ذلك التاريخ في أمريكا وذهبا بصحبة بعض الأصدقاء إلى إحدى الحفلات في لاس فيجاس. وبمجرد بدء الحفل الغنائي راح سليمان يغطُّ في نوم عميق ـ ولم يكن ذلك لأن الحفل كان مملاً بل لأنه كان مرهَقاً. ثم بدأ بعد دقائق قليلة يصدر شخيرًا عاليًا مما أثار امتعاض الجالسين إلى الطاولة المجاورة).

ويتذكر القريشي أنه حين رأى سليمان في معسكرات العمل رأى رجلاً قصير القامة ممتلئ الجسم. ويضيف: "إنه كان نشيطًا جدّاً، وكان يتخلق بأخلاق الأمريكيين العملية إلى حدٍّ كبير ـ وكان أكثر حصافة وحنكة من أكثر السعوديين ـ وربما كان

ذلك بسبب نشأته في البحرين. وكان يرتدي الملابس الغربية دائما. يضاف إلى ذلك أنه كان لا يتوانى عن السعي في تطوير قدراته، ويحاول أن يتفوق على الآخرين -وهذا ما كان يُميزه عن غيره من السعوديين". ويضيف القريشي أنه يتذكر أن بحرينيًا، ممن كان يعمل مع سليمان، وصَفَه بأنه "عقل خالص تقريبًا مع قليل من العاطفة"، لكن القريشي يفضِّل أن يصف صديقَه بأنه "عمليٌّ جدّا- مع أن الناس يميلون في مجتمعنا إلى أن يكونوا عاطفيين غالبا".

❖ ❖ ❖

وخلال المراحل الأخيرة من مشروع الأنابيب، أي بداية من ربيع سنة ١٩٤٩، شارك سليمانُ في عملية تطوير مدن التابلاين -أي القيصومة ورفحاء وبَدَنَة وطُرَيْف- التي نَمَت في الصحراء، وتَبعد الواحدةُ عن الأخرى مائة وسبعين ميلاً، بجوار الأماكن التي أَسَّست الشركةُ فيها محطاتِ ضخ الزيت. وبدأت هذه المدن بوصفها قواعدَ لإصلاح المعدات ومعسكرات دائمة لموظفي التابلاين. ومما لوحظ في تلك الفترة أنه ما أن تبني شركةُ بكتل بعضَ المساكن لإيواء الأمريكيين وتحفر بعض الآبار حتى يبدأ البدو في التوافد إلى هذه الأماكن. وهذا ما يدفع المقاول مباشرة إلى بناء أحواض إسمنتية للماء كمرافق عامة وهو ما يُسهم في جلب مزيد من البدو. وكان هؤلاء يبدأون أولاً بنَصْب خيامهم في

المناطق التي حدَّدتها التابلاين على بعد ميلين أو ثلاثة من محطات الضخ لكي تتطور إلى مدن فيما بعد، وبعد ذلك يُغطُّون خيامَهم بصفائح من الحديد، ويبنون من حولها في نهاية الأمر أسوارا. وقد أصبحت هذه المستوطنات بعد وقت وجيز مراكز تجارية. فكثرت فيها أسواق بيع الأغنام والإبل وشرائها. وأسس التجار فيها دكاكين صغيرة لبيع القهوة والشاي والأرز والمواد التي تُستخدم في نصب الخيام والضرورات الأخرى للحياة العربية البدوية. وطور التجار البدو الناشئون تجارة واسعة عبر الحدود مع العراق. فإذا وجدوا أن إطارات السيارات أرخص في العراق، مثلاً، ورَّدوا الإطارات إلى مدن التابلاين؛ وإذا كان البنزين أرخص في المملكة حوَّلوا هذه المدن إلى مراكز لتصديره، حيث يزودون الناقلات العراقية به عبر الحدود.

وصارت العيادات الطبية التابعة للشركة مراكز جذب مهمة – للبدويات خاصة. ومن المؤكد أن الأطباء كانوا يقومون بمهمات لا حدود لفوائدها [إذ كانت صحة البدو في وضع مزر]، لكنه لوحظ منذ البداية أن رواد العيادات لم يكونوا جميعًا من المرضى. إذ كان كثير من النساء يأتين ليقابلن النساء الأخريات من خارج أسرهن المباشرة، مثلاً.

وكان الملك عبدالعزيز ومستشاروه يتوقعون حتمية مثل هذا النوع من التطور حين يتوفر الماء ووسائل الحياة الحديثة في

الصحراء المقفرة إلى حد كبير. لذلك أكدوا في مواد الاتفاقية مع التابلاين على أن تؤسس الشركة لأمارة الحدود الشمالية، التي كان يطلق عليها أمارة التابلاين حينذاك، إدارةً جديدة وقوة للشرطة وخدمة هاتف ومدارس وأن تنشئ مباني لكل هذه المصالح. كما أُلزمت الشركة بإنشاء طريق مواز لخط الأنبوب.

وفاز سليمان مباشرة بأكثر أعمال البناء البسيطة في المدن الأربع. وفي أثناء ما كان العمل يتقدم في هذه المشاريع دَخَل في عمليات أخرى من أجل تطوير هذه المدن. وكان أقربَ المقاولين السعوديين الذين شاركوا في أعمال بناء خط الأنابيب إلى شركة التابلاين وشركة بكتل وإلى أمير الحدود الشمالية محمد السديري. لذلك كان أولَ المطَّلعين على ما كان يحدث، وغالبًا ما كان الوحيدَ الذي يستطيع الاستفادة من الاطلاع على المعلومات ذات الصلة بالمقاولات ويبادر إلى أخذها. وكانت التابلاين تستعين به في الترجمة أو وكيلاً عنها في شرح الأمور لأمير المنطقة. وأصبح طرفًا في بعض أوجه الخلاف التي تَحدُث بين الشركة والأمير حول من يتوجب عليه الصرفُ على بعض المشاريع وكان يستطيع في كثير من الأحيان أن يَحلَّ المشكلَ بقيامه هو نفسه، إذا وافق الطَّرَفان، بتنفيذ العمل المطلوب لقاء مبلغ معين. ثم اشتغل بعمل صعب تمثَّل في تسجيل ملكية الأراضي وهي العملية التي بدأت حين أرادت التابلاين، مثلها

مثل أرامكو، في وضع نظام لإقراض عمالها العرب من أجل بناء مساكن لهم. وكان سليمان هو الذي ساعد في وضع نماذج الوثائق وذهب بها بعد ذلك إلى بيروت لطباعتها. ولما أثير موضوع إمداد مدن التابلاين بالكهرباء كان سليمان هو الذي تكفَّل بالعثور على مقاول يمكن أن يقوم بالتخطيط لبناء محطات الكهرباء. وقد اشترك مع الأمير محمد السديري في توفير المبالغ اللازمة لتأسيس شركة كهرباء في مدينة بَدَنة.

وفي أواخر سنة ١٩٥٠، أي حين بدأ ضخ البترول عبر التابلاين، وجد سليمان نفسَه في مدينة طريف، قريبًا من الحدود الأردنية. ويقول عن ذلك إنه اكتشف حينذاك أنه خُيِّل إليه أنه مشى، في خلال السنوات الثلاث والنصف الماضية، المسافةَ كلها من القطيف إلى طريف التي تبلغ ٨٠٠ ميل. وعندها رأى أنه حان الوقت لأن يترك ما تبقى من الإشراف على العمل للمدير التنفيذي العام للمشروع، وهو فلسطينيّ، وأن يعود إلى الخبر. وكان يُخطِّط لتنويع أعماله، وذلك حتى لا يظل مُرتَهنًا لسلسلة المقاولات المتصلة بمشروع التابلاين الذي شارف العمل فيه على الانتهاء.