

## 1917: נפט ושורשי הריבונות במזרח התיכון

רייצ'ל הברלוק

המחלקה לאנגלית והתוכנית ללימודי יהדות, אוניברסיטת אילינוי, שיקגו

### צינורות בחול

אחת מתוצאותיה של מלחמת העולם הראשונה הייתה הופעתה של המדינה המודרנית במזרח התיכון. שלא כמו האימפריה העות'מאנית, שהייתה מחולקת לסנג'קים ולמחוזות מינהליים, מדינת הלאום התאפיינה בגבולות ברורים שאותם קבעו המנצחים מן המערב בשורה של ועידות בשנים 1919-1925. אנו נוטים לראות בגבולות שנוצרו תיחומים שרירותיים או "קווים בחול", כפי שכינה אותם ג'יימס באר (Barr). טענה נגדית מעניינת מעלים חוקרים כמו אליאס מוהנה (Muhanna), שמעדיף לדבר על "גבולות פואטיים" טרום-לאומיים שבישרו היכן ייקבעו בסופו של דבר קווי הגבול של כל מדינה ומדינה. המחקר שלי החל מתוך הנחה שקביעתו של קו הגבול לאורך נהר הירדן מקורה בפרשנות שניתנה לתנ"ך בראשית המאה העשרים, אך בסופו של דבר המסקנה הייתה כי הדבר נבע מאילוצי הקרטוגרפיה הקולוניאלית הבריטית של שלהי המאה התשע-עשרה. בקצרה, חברי צוות המיפוי של הקרן לחקר ארץ ישראל נתקלו בפשיטות ובהתקפות כאשר הרחיקו אל מזרח הירדן, ועל כן העניקו את הסמכות למיפוי עבר הירדן המזרחי לחברה האמריקנית לחקר ארץ ישראל, וזו סיפקה תצלומים יפים אך אפילו לא מפה אחת (Hallote et al. 2012). הגנרל אדמונד אלנבי יצא לקרב עם מפותיה של הקרן לחקר ארץ ישראל וכבש את השטח המיועד. המפה והניצחון גם יחד קיבעו את פלסטין בדמיון הקולוניאלי הבריטי כשטח שבין הנהר לים. רוב הערכים הפלסטינים והציונים הטמיעו בתפיסתם את הגבולות הקולוניאליים ואז השתמשו במסורות דתיות ותרבותיות כדי לתבוע את אותם גבולות כמסמנים לאומיים. אם כן, נכון לחשוב על נהר הירדן כעל גבול קולוניאלי שרירותי, שבסופו של דבר קיבל משמעות קיומית בקרב הפלסטינים, הישראלים והירדנים. עם זאת, התפיסה שלי

בדבר שרירותיותו של נהר הירדן כקו גבול השתנתה באורח דרמטי כאשר התחלתי לחקור את צינור הנפט שחיבר בין שתי גדותיו בשנים 1935–1948. בין כירכוכ לחיפה נמתח צינור הנפט של חברת הנפט העיראקית, ותכנונו והנחתו השפיעו על הגבולות שבין המדינות לעתיד עיראק, ירדן וישראל, וכן סוריה ולבנון. יתר על כן, הובלת הנפט מהבארות בעיראק אל השווקים במערב השפיעה על עצם הריבונות במזרח התיכון, ומכאן שכרי להבין את הריבונות הטריטוריאלית נדרשת התייחסות מחודשת למרחב התת-קרקעי.

אבקש לטעון כי התוכניות להנחתם של שני צינורות נפרדים להובלת נפט – צינור הנפט הבריטי (כירכוכ-חיפה) וצינור הנפט הצרפתי (כירכוכ-טריפולי) – הובילו לחלוקה הטריטוריאלית שבהסכם סייקס-פיקו והשפיעו מאוד על מיקומם הסופי של גבולות מדינות הלאום. העובדה שהמפה האישית של סר מרק סייקס מתארת שליטה בריטית ישירה הן על מיקומן המשוער של הבארות בעיראק והן על האדמות הסובבות את מפרץ חיפה, וכי כך הדבר גם בחזון האוטופי יותר של תומס אדוארד לורנס לגבי מדינות ערביות עצמאיות, מעידה וממחישה כי השאיפות באשר לצינורות הנפט הופיעו כבר בתקופת המלחמה, אף שהנחתם הושלמה רק בשנת 1935. אפילו לורנס, שתמך יותר מכל בריטי אחר באוטונומיה ערבית, הכיר במגבלות הנובעות מזיכיונות הנפט. אף שבעלי הזיכיונות התחלפו בעקבות המלחמה, המבנה הבסיסי נותר על כנו: כל דבר שעשוי להימצא מתחת לאדמה, ובכלל זה משאבי המינרלים, היה שייך לתאגידים פרטיים. כך נשללו מראש זכויותיהם של האזרחים המקומיים, ואילו הממשלות הקולוניאליות הגנו על נכסים שלא היו ממש בבעלותן. שלילת הזכויות על העושר המינרלי מהאזרחים פירושה שכבר למן ההתחלה הופקעו מידי הממשלות אותם משאבים יקרי ערך. הממשלות התנגדו למצב הדברים הזה, וכדי להסתגל אליו יצרו זיקה עזה לטריטוריה הלאומית שהוגדרה על פי גבולות קולוניאליים שרירותיים. לאמתו של דבר, כל עוד חפצו בתמיכה בינלאומית, אפשרויות אחרות לא עמדו ערוך על הפרק. את הזיקה הקנאית לטריטוריה, שאובחנה כבעיה אנדמית של הלאומיות במזרח התיכון, יש להבין אפוא כתופעת לוואי של זיכיונות הנפט. המדינה הריבונית – גם לאחר שקיבלה עצמאות – הייתה ככולה תמיד בזיכיונות שהפקיעו מידיה אקוויפרים, נפט ומינרלים.

## נתיני הנפט

אמנם צינורות הנפט הוטמנו מתחת לאדמה, אך השפעתם הדהדה גם מעליה. צוות אנתרופולוגי שמינתה חברת הנפט העיראקית בחן את הקהילות של אורך תוואי הצינור, ולאחר מכן הופעלה מעליהן מערכת משוכללת של פיקוח אווירי. סיווגים חברתיים חדשים הופיעו כעת – "מתונים" ו"קיצוניים", בהתבסס על התמיכה או ההתנגדות שגילו קהילות מסוימות כלפי צינור הנפט.<sup>1</sup>

1 לדברי הנציב העליון של עיראק, "את המתונים אפשר לנהל על פי עקרונותינו החוקתיים, אולם על הקיצוניים יש להחיל את המשפט הצבאי". סר פרסי קוקס, הנציב העליון של עיראק, הארכיונים הלאומיים של בריטניה, 21.6.1920, FO 371/5227.

ככלל, גם הפקידים הקולוניאליים וגם אנשי הנפט סיווגו את האוכלוסייה על פי עמדתה ביחס להפקת הנפט, והדבר שינה את הנוף העות'מאני הרב־אתני והרב־דתי.

בעקבות זאת, השייך הדתי או האתני השפיע על השאלה מי יחזיק בכוח הפוליטי ובגישה הכלכלית, או במונחים יומיומיים יותר, איזו משרה יכול אדם למלא. הדבר הוכיח את עצמו והצליח להבקיע מחסומים לאומיים וחברתיים שעמדו בפני הובלה פטורה ממס של משאבים אל מחוץ לאזור. זוהי גם נקודת המוצא של הכיתות הירדועה של מדינות המזרח התיכון. בשנת 1919, למשל, במהלך הדיונים על הגבולות במשרד המושבות הבריטי, נטען כי יהיה אפשר לענות על השאיפות הציוניות על ידי יישוב יהודים בחיפה, שם יוכלו לפתח את העיר באמצעות הונם ועמלם ויבטיחו מעבר בטוח של מכליות נפט לאירופה. נראה כי בלא ידיעתם, הציונים נתפסו כנכס עבור תעשיית הנפט.

את התהוות המרחב הפוליטי והקטגוריות החברתיות ליווה תהליך של מיליטריזציה. כשם שגבולותיהן של המדינות הצעירות שורטטו כך שיתאימו לנתיבי הנפט המתוכננים, כך גם בשטחן נעשו פעולות שנועדו להרוץ כל תביעה מקומית לנפט, לאדמות או למיסוי. הנפט נמצא בבעלות החברות, אך משימת אבטחתו של תוואי צינורות הנפט הייתה נתונה בידי הממשלות הקולוניאליות. את הבעלות על המרחב התת־קרקעי היה אפשר לאכוף מן השמיים, אך על הקרקע היה קשה לשלוט. הפתרון היה קבלני משנה מקומיים על פי דרישה, וטוב מכך – כוחות מקומיים שהוכשרו למשימה. מקורות הפרנסה לא היו רבים, וקבוצות מקומיות התחרו על אבטחת הצינורות המובילים את המשאבים אל מחוץ לאזור. אף שאני חבה רבות לספרו של טימות'י מיטשל, *Carbon Democracy*, במקרה זה טענתי שונה לגמרי משלו (Mitchell 2011, 155–158). מיטשל רואה בהתחמשות של המזרח התיכון פתרון אמריקני בעיקרו לאובדן הרווחים בעקבות הלאמת הנפט על ידי המדינות המייצרות (כי הרווחים האבודים מהנפט הוחזרו בדמות מכירות נשק), ואילו אני מצאתי בארכיונים כי ההתחמשות הייתה אסטרטגיה שהופיעה במקביל להתפתחותם של זיכיונות הנפט. היא התבססה על המבנה האתני או הדתי – קבוצות מסוימות חומשו על ידי חברות מסוימות כדי להגן על נכסיהן מפני קבוצות אחרות או חברות מתחרות. אחר כך, כאשר הוקמו מדינות הלאום, הן פשוט ספגו לתוכן את המרחב המחומש הזה כפי שספגו את מבנה הזיכיונות שחידד את החלוקה האתנית והדתית.

לאור המתואר עד כה נתבונן באירועי שנת 1917, הממחישים כיצד אינטרסים פרטיים בזיכיונות הנפט השפיעו על המדיניות האימפריאלית וכיצד הזיכיונות שימשו אחר כך שלד עבור המדינות במזרח התיכון. נתבסס על שני ספרים שראו אור בשנים האחרונות: ספרו של שון מקמיקין, *The Berlin–Baghdad Express* (McMeekin 2010), וספרו של כריסטופר פ' ג'ונס, *Routes of Power* (Jones 2014). באמצעותם נבחן כיצד העברת הנפט ברכבות לעומת העברתו בצינורות מבטאות, כל אחת בדרכה, את האידיאולוגיה של האימפריה ואת האידיאולוגיה של מדינת לאום מונחית שוק.

## יצירת זיכיונות

בראשית המאה העשרים החלו לפעול בחלקה המזרחי של האימפריה העות'מאנית חברות נפט ובנקאות אשר חתרו להשגת זיכיונות באמצעות קשרים עם מפלגות מקומיות ועם פקידים עות'מאנים. זיכיונות מעידים על המדיניות הקולוניאלית טוב יותר מאשר מנדטים או כיבוש. הזיכיונות, שהעניקו זכות להפקת נפט לצד בעלות מוחלטת על משאבים נוספים, היו נתונים בידי חברות וגורמים פרטיים. כך, לדוגמה, חברת הנפט העיראקית (שלא היה בה דבר עיראקי) קיבלה עם הזמן מונופול על כל המרחב התת-קרקעי של מה שמוכר לנו כיום בתור המזרח התיכון.<sup>2</sup> הרווחים הפטורים ממס הגיעו ישירות לידיהם של גורמים פרטיים או חברות, אף על פי שהגופים האימפריאליים הם שסיפקו את הבסיס החוקי, את תנאי ההעסקה המועדפים ואת הביטחון. כאשר מבחינים בין הגורמים הפרטיים שנהנו מהזיכיונות ובין הגורמים הקולוניאליים נושאי הסיכון והמקומיים משוללי הזכויות, השלטון האימפריאלי מזכיר לא מעט את הסדר הניאור-ליברלי של היום.

הזיכיון קבע בעלות פרטית על מאגרים תת-קרקעיים בלב לבן של מדינות כגון עיראק, ירדן, פלשתינה, סוריה ולבנון, שהיה בהן ריק ריבוני שהתבטא גם באי-היציבות שמעל לקרקע. תהליך זה בלט במיוחד בשנת 1917, משום שהמלחמה השתהה את הפעלתו של זיכיון הנפט שהוסדר ערב הסכסוך. לקראת סיום המלחמה, כאשר החלו לזרום תביעות לזכויות על הנפט, בריטניה וצרפת עיצבו את הלבנט בדמותם של שני צינורות מקבילים שיעבירו את הנפט ממסופוטמיה אל נמלי הים התיכון. בהסכם סייקס-פיקו חילקו בריטניה וצרפת את המזרח התיכון באופן שהבהיר כי הן אינן מעוניינות לחלוק צינור נפט, פן תישחק הברית ביניהן ביום מן הימים והשליטה על הזרם תיוותר בידי מעצמה אחת. התוכניות להנחת שני צינורות נפרדים – זה הצרפתי מכירכוכ שבעיראק של ימינו אל טריפולי בלבנון של ימינו, וזה הבריטי מכירכוכ אל חיפה – הכתיבו את האופן שבו חילקו סר מרק סייקס ושרל פרנסואה ז'ורז' פיקו את האזור. היסטוריונים נוהגים לצטט את דבריו של סייקס בפני קבינט המלחמה הבריטי ב-1915 – "הייתי רוצה למתוח את הקו מהאות e ב-Acre (עכו) אל ה-k האחרונה ב-Kirkuk (כירכוכ)" – כאילו היו הוכחה לכך שהגבולות ששרטט היו שרירותיים; אולם למעשה, סייקס תיאר בדבריו אלו את התוואי שתכננה ממשלת בריטניה עבור צינור הנפט שלה. הרברט קיצ'נר, שר המלחמה הבריטי, תיקן אותו ואמר: "אני חושב שמה שסר מרק סייקס מתכוון הוא שהקו יתחיל בחוף הים בחיפה". אפשר למצוא בכך הסבר להפרדה בהסכם סייקס-פיקו בין אזור ההשפעה הבריטי (B) לאזור ההשפעה הצרפתי (A), אשר קווי המתאר שלהם התקבעו בחלוף הזמן כגבולות בין סוריה, עיראק וירדן. לאחר המלחמה, נגזרה מהתיחום הראשוני שעל

2 חברת הנפט העיראקית הייתה תאגיד שכלל את חברת הנפט האנגלו-פרסית (Anglo-Persian Oil Company, כיום חברת בריטיש פטרוליאום, BP), את חברת הנפט הצרפתית (Compagnie Française des Pétroles, הקרויה כיום Total), את חברת Shell, את חברת פיתוח המזרח הקרוב (Standard Oil's), Near East Development Corporation, כיום אקסון מוביל) ואת איש העסקים הבריטי-ארמני קאלוסט גולבנקיאן (Gulbenkian).

מפת הסכם סייקס-פיקו ההגדרה של עיראק כיצרנית נפט, של ירדן וסוריה כמדינות מעבר לנפט, ושל לבנון ופלשתינה כיצואניות נפט.

הסדר הטריטוריאלי הבסיסי של המזרח התיכון המודרני שיקף את חלומות הנפט האירופיים ואת הזיכיונות שחולקו מחדש במסגרת היעדים של תיאטרון המלחמה הזוהי. בהסכם הנפט שנחתם ב-1914, טרם המלחמה, רכשה גרמניה בעלת בריתם של העות'מאנים 25% מהזיכיון עבור דויטשה בנק, לצד רויאל-דאטש-של (Royal-Dutch Shell) ומשקיעים בריטיים.<sup>3</sup> המלחמה מנעה את התגבשותו של הזיכיון, אך בהסכם סייקס-פיקו שילבו אנגליה וצרפת בכל זאת את חלקם של הגרמנים. דם רב נשפך במלחמה, ועידות רבות התקיימו אחריה, ולבסוף התפרש זיכיון חדש על פני המרחב התת-קרקעי של המדינות שנכללו בהסכם סייקס-פיקו. כאשר בעלי הזיכיון מחברת הנפט התורכית התחלפו באלה מחברת הנפט העיראקית, תורכיה מסרה בכניעה כל "משאב נפט שהתגלה ושעתיד להתגלות" בפרובינציות של מוסול ובגדאד. הדבר העיראקי היחיד בחברת הנפט העיראקית היה מקור הנפט שלה. חברת הנפט הצרפתית שאך זה קמה קיבלה 23.75% מהמניות שהיו שייכות לדויטשה בנק. באמצעות חלקיהן של חברת הנפט האנגלו-פרסית וחברת Shell (חברה הולנדית ואנגלית-יהודית שהלכה והפכה בהדרגה לבריטית), בריטניה הבטיחה לעצמה נתח כפול של 47.5% מהמניות. אמנם היא תכננה לקבל נתח גדול יותר, אך מחלקת המדינה של ארצות הברית וחברות הנפט האמריקניות (אז עדיין לא שררה ביניהן זהות) הפעילו לחץ פוליטי, כלכלי ומשפטי כדי לתבוע לעצמן גישה לנפט העיראקי. התשלובת האמריקנית, שעליה נוספו גם זכויותיה של חברת Standard Oil, נקראה "חברת פיתוח המזרח הקרוב" (Near East Development Corporation). אם כן, אף על פי שהצרפתים והבריטים הם שהקימו את תשתית הנפט ואת המוסדות הקולוניאליים, הבעלות על הנפט הייתה נתונה בידי חברות רב-לאומיות. חברת הנפט הצרפתית, חברת פיתוח המזרח הקרוב, רויאל-דאטש-של וחברת הנפט האנגלו-פרסית קיבלו 23.75% ולא 25%, וחמשת האחוזים הנוותרים ניתנו לקאלוסט גולבנקיאן, איש העסקים והנדבן הארמני שמפות הסקר שערך היוו השראה לפרויקט כולו. אם נבחן את בעלי המניות הרב-לאומיים ואת התפתחותו הסימבולית של שם התאגיד, נוכל לזהות את חברת הנפט העיראקית (IPC) עם הגוף הכלל-עולמי שהפך אחר כך לבריטיש פטרוליאום ואז ל-BP, גלגולו הנוכחי. אלו היו האינטרסים שאותם שירתו שני הצינורות שהזרימו נפט מכירכוכ אל טריפולי ואל חיפה.

הזיכיון היה הכלי האולטימטיבי שבאמצעותו חברות פרטיות נהנו מהפרויקט הקולוניאלי, ומבחינה זו המלחמה הגדולה לא הייתה נקודת שבר. בעלי הזיכיונות התחלפו ומדינות לאום נולדו לתוך מציאות של הפקעת משאבים יקרי ערך, אך הזיכיונות עצמם נותרו כשהיו. כיצד אפוא יש לקרוא את השינויים שהביאה עמה המלחמה? אני טוענת שההבדל בין הפעילות הכלכלית שבאימפריאליזם טרם המלחמה ובין זו שבמדינות הלאום

3 חברת הנפט התורכית (TPC), שבמסגרתה שיתפו פעולה דויטשה בנק, רויאל-דאטש-של וחברת הנפט האנגלו-פרסית, ביקשה בכך להפקיע את זכויותיהם של האזרחים התורכים.

לאחריה מתבטא בתשתית שנבנתה לצורך העברת הנפט אל שוקי המערב. הנחת היסוד כאן היא שהגיאוגרפיה החברתית מושפעת מאמצעי השינוע של האנרגיה באותה מידה שהיא מושפעת מהפקת האנרגיה עצמה. התשתיות הרלוונטיות לענייננו הן הרכבת וצינור הנפט, והשינוי מתבטא בהבדל בין פעולתה של גרמניה באימפריה העות'מאנית ובין פעולתה של חברות הנפט במדינות הלאום חלולות השלטון.

### הובלה של כוח

בכל הנוגע להובלה של אנרגיה, קרון רכבת וצינור נפט דומים זה לזה – שניהם מכילים נפט ומשנעים אותו על פני מרחקים עצומים. אולם נראותה של הרכבת, הנעה מעל פני השטח ומובילה אנשים וסחורות גם יחד, טומנת בחובה ציפיות. הרכבת משנעת מוצרים וגופים שונים ולכן משקפת מגוון רחב של אינטרסים. לעומת זאת, צינור הנפט מרוקן משאבים בהיחבא ומפנה את הרווחים אל קבוצה מצומצמת של משקיעים. זמן רב חלף בטרם ניכרה השפעתו של הנפט על שינויי האקלים, ועד אז סיפקו צינורות הנפט לאנשי הנפט בדיוק את מה שרצו: רווח שזוקק באמצעות השלכת הפסולת הרחק מהם. נוסף על כך, מי שחיו לצד הפסולת התקשו לראות לאן זורם כל השפע. רכבות היו דבר ברור. כשהיו הדברים אמורים באוריינט אקספרס או במסילת הרכבת החיג'אזית, הטכנולוגיה הגרמנית שפעלה בקצב עות'מאני הייתה גלויה לעיני כול. הקהילות באימפריה העות'מאנית ראו את הרכבת ולכן ציפו שתשרת אותם באופן כלשהו. כאשר התעצמו דרישותיהן, היה באפשרותן לעצור את תנועת הרכבות.

את הבעיה שרכבות מציבות בפני אינטרסים תאגידיים ממחיש סיפורה של רכבת ברלין-בגדאד. ממשלת גרמניה ודויטשה בנק נדרשו להסכים לסלילתה של רכבת ברלין-בגדאד כדי להבטיח שיקבלו מהממשלה העות'מאנית את הזיכיון הבגדאדי להפקת נפט.<sup>4</sup> בסיפורו של פרויקט מסילת הברזל השאפתני הזה מעורבים גורמים גרמניים שפעלו להתסתוו של ג'יהאד בראשית המאה העשרים, כפי שמתאר מקמיקין בספרו (McMeekin 2010). מקמיקין מספר על כמיהתם הנואשת של השליטים העות'מאנים למסילות ברזל שייפרשו עד מסופוטמיה ויאפשרו להם לשנע כוחות ולהגביר את השפעתם בשטחים הערביים. גרמניה הסכימה; בתחילה היא התייחסה אל הרכבת כאל "צינור על גלגלים" שיעביר נפט משטח הזיכיון שלה אל ברלין, ואחר כך – ככלי לדחוק באמצעותו באימפריה העות'מאנית להצטרף למלחמה.<sup>5</sup>

4 נפט התגלה בקרבת מוסול בשנת 1871, ודויטשה בנק קיבל זיכיון להפקתו ב-1899. ב-16 בינואר 1925 הוגשה תביעה נגד דויטשה בנק: "באוקטובר 1912, כאשר התחייב דויטשה בנק להעביר לחברה זו [TPC] זכויות מסוימות על הנפט שהוחזקו לכאורה בידי חברת הרכבות הבגדאדית וחברת הרכבות האנטולית, היה הבנק למעשה בעליהן האמתי של הזכויות האמורות" (תיק TPC, ארכיון British Petroleum 162783). אובדן הזיכיון צרם במיוחד מפני שדויטשה בנק העביר עבור הרכבת סכום של 360 מיליון מארק, וסכום זה לא הוחזר לו מעולם (McMeekin 2010, 214).

5 על פי ההערכה, לרכבות הופנו כשני שלישים מהשקעותיה של גרמניה בשטחי האימפריה העות'מאנית (Faulkner 2016, 33).

חשוב לציין כי בשל נראותה של הרכבת במרחב הריבוי, היה צורך לשקלל בין האינטרסים המסחריים לאלה של המדינה. במקרה של רכבת ברלין-בגדאד, מקמיקין מגולל את סיפורו של הזיכיון הבגדאדי מ-1899. זיני פאשא, השר העות'מאני לעבודות ציבוריות, חייב את דויטשה בנק ואת חברת הרכבות האנטולית שלו "להניח מסילת רכבת מקוניה ועד בצרה דרך בגדאד בתוך שמונה שנים לכל היותר". הסולטן עבדול חמיד הבין עוד יותר לאן פני הדברים והכליל בזיכיון "סעיף של הרגע האחרון הקובע כי הממשלה העות'מאנית שומרת לעצמה את הזכות לרכוש את הקו, מתוך צורך בשמירה על ריבונותה". אחר כך, "בפברואר 1900, חודשים ספורים בלבד לאחר שנתן לגרמנים את הזיכיון הבגדאדי", הוא "הכריז על איסור גורף על מתן כל זיכיון כרייה לזרים באימפריה העות'מאנית" (שם, 42). עם זאת, כפי שהתושבים המקומיים תפסו את שירות רכבות המשא כעניין תיאטרלי יותר מאשר מטריאלי, כך גם תנאיו של עבדול חמיד היו סמליים יותר מאשר מעשיים. הוא אמנם הביע את תנאיו בפומבי אך "הסכים בשקט לתת למחפשי הנפט הגרמנים שעבדו עבור חברת הרכבות זכויות חיפוש נדיבות בשטחיו, ובכלל זה גם מענקים לכריית נחושת ופחם וזכויות חפירה רחבות על פני שטח של עשרים קילומטרים משני צדיו של הצינור הבגדאדי" (שם, 43).<sup>6</sup> מקמיקין מתאר את "אופיו הקוסמופוליטי" של פרויקט מסילת הברזל (אשר הזיכיון עליו חודש ב-1911), שבו הועסקו יועצים ועובדים מכל רחבי מעצמות המרכז, כ"אחת ההתפתחויות הגדולות האחרונות של גל הגלובליזציה הראשון" (McMeekin 2010, 238–239). הסוף הקרב של עידן זה היה ברור לכל הצדדים כבר ב-1917, כאשר גרמניה התנתה את תמיכתה בעות'מאנים ב"התחייבות לזיכיון על מרבצי הפחם, הנחושת, הברזל והפוספטים התורכיים, ובמיוחד על הנפט המסופוטמי" עבור דויטשה בנק ומשקיעיו (שם, 315).

גם כאשר העניקו גורמי המשא ומתן העות'מאניים זיכיונות נפט לבנקים הגרמניים, הם המשיכו לפעול לקידום קו הרכבת. יהיו אשר יהיו ההסכמים הכלכליים, העות'מאנים הבינו שיש צורך במפגן כוח מעל פני הקרקע. תשתית של רכבת הפרושה לאורכה ולרוחבה של האימפריה תומכת בריבונותה של המדינה וגם משפרת את עצמאותה של האוכלוסייה המקומית. במקרה שלפנינו, דוגמה לכך היא חשיבותם של קטעי המסילות שהושלמו בארמניה, שאפשרו לחלק מהארמנים לשרוד את המתקפה התורכית האכזרית. הרכבת גם אפשרה לנוסעים ולעיתונאים להיות עדים להיקף אסונם של הארמנים. מכך אנו למדים על ההשפעה הכפולה של התחבורה היבשתית – מצד אחד היא משמשת ביטוי פיזי מופגן לכוחו של מי שמפעיל אותה, ומצד שני היא מאפשרת למשתמשים בה להיווכח באי-ההלימה שבין מפגן הכוח הזה ובין המרחב החברתי שבו הוא מתרחש. כמו במקרה של הרכבת החיג'אזית, העות'מאנים ראו ברכבת

6 הברית ההדוקה בין ארכיאולוגיה לכרייה ניכרה גם היא בהסכם: צו קיסרי סודי שניתן ב-15 בנובמבר 1899 – חמישה שבועות בלבד קודם למתן הזיכיון הבגדאדי – העניק למוזיאון של ברלין זכויות נוספות לשמירת ממצאים שעשויים הכורים או הארכיאולוגים הגרמנים לגלות במהלך החפירות בשטחי האימפריה. התוצאה הייתה דרמטית, כפי שיעיד כל מי שביקר אי-פעם באי המוזיאונים בברלין. ראו גם Havrelock 2015.

ברלין-בגדאד רשת יבשתית שנועדה לבטא את עוצמת האימפריה, אך הסדר העולמי החדש עצר אותה במקומה.

לכאורה, גם האימפריה העות'מאנית וגם הבנק הגרמני קיבלו את מה שהיו זקוקים לו בעסקה – רשת תחבורה הנתונה למרות האימפריה וגישה בלתי מוגבלת למשאבי טבע חופשיים ממיסוי. אולם למעשה, הרכבת הבטיחה מלחמה. העות'מאנים ביקשו להשתמש בה כאמצעי לשימור כוחם ולהסתייע בה כדי לפרוש כוחות, לפקח על הקהילות האתניות השונות ועל מורדים פוליטיים ולהשליט את מרותם. במסגרת המשחק הגדול, רכישת הזיכיון הבגדאדי על ידי דויטשה בנק גרמה לחברות פיננסיות אחרות לדחוק גם הן בצבאות לאומיים לנוע מזרחה. המלחמה הובילה את הכוחות הללו להתנגשות. פרוץ המלחמה ושקיעתה של האימפריה העות'מאנית קטעו את המסילה, והיא הסתיימה בקרבת העיירה התורכית בולגורלו (Bulgurlu). רכבות נפט חדלו לפעול ולשנע אנרגיה ממזרח למערב. אף על פי כן לא שכח דויטשה בנק את זכויות הנפט שלו ושייבש ככל יכולתו את זרימת הנפט בצינור הצרפתי ובוזה הבריטי, בין היתר באמצעות תמיכה בחאג' אמין אל-חוסייני, כשקרא ברדיו בברלין לחבל בצינור הנפט במהלך המרד הערבי הגדול (שם, 362).

שינוע מוצרים ברכבת מאפשר גם את בלימתם. כפי שיודע כל מי שצפה בסרט לורנס איש ערב, המרד הערבי הוביל להשבתת הצבא העות'מאני באמצעות פיצוץ הרכבת החיג'אזית. שיתוק רשתות התנועה של האימפריה פתח צוהר לעצמאות פוליטית, גם אם הצוהר מיהר להיסגר. מיטשל (Mitchell 2011) מספר בספרו על פעולה דומה שהופנתה כלפי רכבות הפחם האנגליות המובילות אנרגיה מהמכרות אל הערים; פועלים יכלו לעצור את הקרונות הנושאים אנרגיה פוטנציאלית וכך לשתק את גלגלי התעשייה.<sup>7</sup> כלי השכנוע האפקטיבי הזה אפשר לתנועת הפועלים להבטיח את זכויות העובדים ואת רווחתם ולחולל גיוס פוליטי. שביתות רכבת "התפשטו בכלל תעשיות כריית הפחם, הרכבות, ההספנה וההובלה" (שם, 23), והפכו למאבק פועלים כביר.

וינסטון צ'רצ'יל, שעמד בנקודת המפגש שבין הפוליטיקה המקומית למוקדי הכוח של האימפריה, נחשב דמות מרכזית בתהליך המעבר משימוש בפחם לשימוש בנפט ומשינוע הנפט ברכבות לשינועו בצינורות. בשנים 1910-1911, בעת שכיחן כשר הפנים, שבתו כורי הפחם בדרום ויילס ובתגובה הורה צ'רצ'יל לשגר פרשים וכוחות רגליים חמושים שידכאו את העובדים בטרם יורה להשתלט בכוח צבאי על הרכבות. במלחמת העולם הראשונה, בעת כהונתו כשר הימייה, הצי הבריטי עבר בהוראתו משימוש בפחם לשימוש בנפט. עם סיום המלחמה תפס צ'רצ'יל את מקומו כמועצת המנהלים של חברת הנפט העיראקית, וכאילו כדי להמחיש את אותו תהליך של דלתות מסתובבות, מילא תפקיד מפתח בתוכנית צינור

7 לפי מיטשל, הפחם, שהיה ל"אמצעי חדש לייצור אנרגיה", אפשר לאנשים "לתבוע בהצלחה תביעות פוליטיות" בקנה מידה המוני (Mitchell 2011, 12).



הנפט מכירכוכ לחיפה כאשר כיהן כראש ממשלה. למותר לציין כי ראש הממשלה לא תמך באפשרות שבמקביל לצינור הנפט תיסע רכבת.

### רכבת הרפאים

נפילת בגדאד בידי לונדון במרץ 1917 חיסלה למעשה את הזיכיון של גרמניה ואת קו הרכבת שלה. לאור הלקח בדבר הכוח שרכבת עלולה לתת בידיהם של פועלים, חברת הנפט העיראקית ביקשה מחברת בכטל להקים צינור נפט שבמקביל לו יימתח רק כביש. צינור נפט, ולא מסילת רכבת, הוא שסימן את הדרך מכירכוכ לחיפה. מתוך הבנה כי "הפוליטיקה של האנרגיה קשורה ביכולת לפגוע בזרימת האנרגיה ממש כשם שהיא קשורה ביכולת להבטיח את הספקתה", דאגו החברות להטמין את צינורות הנפט עמוק באדמה (שם, 8). אולם הכמתם של קווי הנפט לא השקיטה את החשש הקולוניאלי מפני המקומיים. פקידי חברת הנפט העיראקית וגם הפקידים המקומיים היו מודעים לכוחה של רכבת לארגן מחדש את המרחב. לאחר שהגודרים ההודיים של הצבא הבריטי דיכאו את המרד שהתחולל בעיראק ב־1920 מינה משרד החוץ את פייסל אבן חוסיין למלך. ליתר דיוק, פייסל מלך רק על שכבת האדמה הדקה שכיסתה את שטח הזיכיון של חברת הנפט העיראקית; עם זאת, הוא פעל להבטיח מדינה יציבה ומשגשגת. בזכות מעמדו העצמאי למחצה של פייסל הוא היה רשאי לשאת ולתת עם סר ג'ון קדמן, נשיא חברת הנפט העיראקית. במהלך המשא ומתן על הזיכיון ב־1931, קדמן התלונן: "סוגיית הצינור קשה ביותר, אך הנה ממשלת עיראק מגלה סוף סוף מה היא באמת רוצה. מה שהם באמת מתכוונים לעשות הוא לבנות את מסילת הברזל מחיפה לבגדאד, ובצינור הנפט הם רואים אמצעי לכפיית בניית המסילה ותו לא"<sup>8</sup>. פייסל, שגילה כמיהה נואשת לרכבת שתוביל את התושבים ואת המוצרים העיראקיים אל השווקים האזוריים, אכן הקים משרד שמינף לשם כך את הצורך בהסכמתה של ממשלת עיראק להנחת צינור נפט. אך חברת הנפט העיראקית, אף ששרטטה על גבי מפות את המסילה מבגדאד לחיפה, לא התכוונה להקימה מעולם. פייסל הולך שולל במשך עשרות שנים ולא היה מודע לעמדותיו של קדמן: "אין שום תוכניות קונקרטיות למסילת ברזל מחיפה לבגדאד ועל כן כל הצעה הנוגעת לנדרש להקמתה תלושה מהמציאות". בפני הפקידים הקולוניאליים הבריטים קדמן כינה את הרכבת במפורש "רוח רפאים"<sup>9</sup>.

לרכבת הרפאים היו השלכות טרגיות. לאורך המסלול המוצע בקו בגדאד-חיפה תלו הכול תקוות כי הרכבת תקדם קשרים חומריים בין הקהילות האתניות והדתיות ותפיח חיים בשוק שהיה רדום למדי. כשהונח צינור הנפט במקביל לכביש אספלט מרכזי החזירו אנשי החברה

8 עיראק, 1931, חלק ראשון, הסכם זיכיונות הנפט של חברת הנפט העיראקית, הארכיונים הלאומיים של בריטניה, TNA CO 730/160/8.

9 קטע מתוך מברקו של שר המושבות אל הנציב העליון של עיראק (מס' 4), 29.1.1931, הארכיונים הלאומיים של בריטניה, CO 730/160/8.

לתורמים המאוכזבים את כספי התרומות שנאספו. במקום סחר קוסמופוליטי יצרו חברות האנרגיה מסדרונות לתנועת כלי רכב וגרפו בעצמן את הרווחים. במקום לקדם כלכלה מקומית ואזורית, הדבר יצר תחרות על משאבים שכפי הנראה היו מוגבלים. על רקע זה, כשהפכה עיראק בשנת 1932 למדינה עצמאית לא היו בבעלותה משאבים שנמצאו בתוך אדמתה, היא הייתה נתונה לפיקוח אווירי ונמנעה ממנה הקמתם של שווקים מקומיים.

הנוף שנגלה לאורך מסילת הרכבת החיג'אזית שבין צמח לחיפה היה שונה. את המקטע הזה בנו הגרמנים לפי רצון העות'מאנים והוא קדם להנחתו של צינור הנפט שנמתח לבסוף במקביל אליו. הרכבת הובילה חיילים בריטים רבים אך שירתה גם את הפועלים הערבים והיהודים שעבדו בתחנת הכוח בנהריים, בבתי הזיקוק בחיפה או בחקלאות במרג' אבן עאמר – עמק יזרעאל. תנועת הרכבת הייתה אטית כל כך עד כי נאמר עליה שהבדואים יכולים להדביק את קצב נסיעת הרכבת בעת נדידת האביב שלהם. הלגיון הערבי של גלאב פאשא, שהיה אמון על אבטחת המטען, התיר לשנע באמצעות רכבת העמק סחורות אסורות. אפילו בשנות השלושים, כאשר דויטשה בנק קידם חבלה פלסטינית במסילות הרכבת ובריטניה חימשה את פלוגות הלילה היהודיות המיוחדות, המשיכו תחנות הרכבת החיג'אזית לשמש אתרי מפגש תוססים בין יהודים לערבים.

### מחסור מדומה במשאבים

לצד סוגיית שינועם של משאבים ממקום למקום יש לבחון גם את סוגיית המחסור במשאבים. אי-אפשר לאמוד את המחסור במים, במזון או בכסף במקום כלשהו בלי להתייחס לתעשיות הדולות את המשאבים הללו ומשתמשות בהם או תובעות עליהם זכות. במקרה של רכבת בגדאד-חיפה, המחסור בכספים נבע מכך שלאחר שהושלמה הקמתו של צינור הנפט והוא החל להפיק רווח, ממשלת עיראק קיבלה רק 20% ממנו ומתוכם אף נדרשה לשלם לתורכיה עבור זכויותיה מהתקופה שלפני המלחמה. מעבר לשיעור הרווח הזה לא הייתה לממשלת עיראק כל דרך לגייס משאבים מתעשיית הנפט המשגשגת.<sup>10</sup> כפי שהוזכר קודם, התוכניות לפיתוח רכבת לא היו אלא תוכניות רפאים. ב-1935, כשצינור הנפט החל לפעול, הקופה העיראקית הייתה ריקה. אמירות עבר הירדן, שהתמודדה גם היא עם גירעונות תקציביים ועם אוכלוסייה רעבה ללחם, ניסתה לקדם מס מעבר על צינור הנפט. אולם הואיל והזיכיון הבטיח מעבר פטור מתשלום וממס, יכלה האמירות להרוויח רק משמירה על הצינור. צינור הנפט השפיע בדרכים שונות על פלסטין המנדטורית. הקמת נמל חיפה, ואחריו בתי הזיקוק, דרשה כוח עבודה רב ואמצעים לייצוא מגוון סחורות. הבריטים ביקשו להבטיח כי הנתינים באזור יהיו מרוצים ולא תהיה להם סיבה לשבש את ייצוא הנפט, ולכן פקידים בריטים רבים תמכו בפעילים הציונים

10 נבקע כי החובות לתורכיה – 10% מהרווח למשך 25 שנים – ישולמו מתוך סכום זה ולא מתוך רווחי החברה.

בחיפה. תמריץ זה, שבא לידי ביטוי בפקודה מ-1920 שהתירה רכישת קרקעות בידי יהודים, אפשר לקרן קיימת לישראל לרכוש בעמק הירדן ובעמק יזרעאל שטחים שצינור הנפט עבר דרכם. קיבוצים כמו בשטחים הללו, ושאיפתם לאוטונומיה הייתה כה עזה עד כי לא תפסו כלל את המחסור שיצרה תעשיית הנפט הצעירה; התסכול הכה בחברי הקיבוצים רק כאשר גילו כי הקמת צינור הנפט גרמה לחיסול יכוליהם ותוכניתיהם החקלאיות.

כריסטופר ג'ונס, בספרו *(Jones 2014) Routes of Power: Energy and Modern America*, עורך השוואה בין הובלת הנפט ברכבות ובין הובלתו בצינורות במאה התשע-עשרה בארצות הברית. ג'ונס רואה בצינורות הנפט לא רק מנגנון להעברת נפט כי אם גם "ניסיון מפורש לקבוע מי שולט בזרם הנפט ומי מרוויח ממנו" (שם, 124). במקרה שהוא מתאר, צינור הנפט של חברת Tidewater הוקם כיוזמה עצמאית ב"ניסיון לשבור את המונופול של חברת Standard Oil של ג'ון ד' רוקפלר" שהבטיחה "תעריפים מועדפים" ברכבות. בסופו של דבר רוקפלר עצמו הכיר ביעילותם של צינורות הנפט והוביל נפט הן ברכבות והן בצינורות. במקרה של צינור הנפט מכירוכ לחיפה, התוכנית נועדה מראש להבטיח שלא האזרחים ולא המדינות שקמו זה עתה לא ישלטו על זרימת הנפט או יצברו רווחים. אחת הנקודות המפתיעות ביותר שמיטשל מתאר בספרו היא שכדי לשלוט על זרם הנפט המזרח תיכוני הושהה ייצור הנפט במטרה ליצור צורך בשוק ולנפח את המחיר. לדעתי, רכבת הייתה משנה את המצב, שכן אילו נעשה מהלך כזה ברכבת הוא היה גלוי וגם פגיע. ההשלכות של צינורות הנפט היו משמעותיות בשני המקרים – באזור המיד-אטלנטיק של ארצות הברית "הצינורות עברו לצד מסילות הרכבת ושכבה אחת של אנרגיה הונחה מעל השכבה האחרת" (שם, 135), ואילו בלכנס חיברו הצינורות בין מדינות לאורך נתיב הנפט. כך או כך, ההשפעה המבנית של הצינורות ש"העבירו משאב מתכלה מבלי ליצור סחר הדדי" ו"פגעו באפשרויות הפיתוח של התעשייה" באה לידי ביטוי על פני שתי המאות ובשני חלקי העולם; "הובלת הנפט בצינורות נסתרים מן העין הייתה, אם כך, חלק מפרקטיקה חומרית ותרבותית שבה הפך הנפט למוצר מופשט" (שם, 143). אפשר אפוא לקשור בין טבעו של מערך הכוחות ובין טבעה של התשתית. מערך הרכבת רישת את האימפריה; לעומת זאת, צינור הנפט גילם את חלל ריבונותה של מדינת הלאום המזרח תיכונית. הצינורות רוקנו את העושר אל מחוץ למרחב הלאומי ומנעו מהממשלות המכהנות את השליטה על שערי הייצוא. הזיכיונות סיפקו מטריות מס רחבות – ובמקרה שלנו הזיכיון כיסה את כל מה שמוכר כיום כעיראק, ירדן, פלסטין, ישראל, סוריה ולבנון. כל מיסוי לא הוטל על הפקה, שינוע או זיקוק של נפט.<sup>11</sup> נוסף על היעדר השליטה על מיסוי תעשיית הנפט, המדינות לא שלטו גם על המרחב האווירי שלהן. חמישה בסיסי אוויר רשמיים, תחנה לעצירות ביניים ושלושה מנחתים עיגנו את המרחב האווירי, פיקחו על צינור

11 הזיכיון משנת 1925 בירדן העניק לחברת רויאל-דאטש-של זכויות על כל המינרלים שיתגלו מתחת לפני האדמה במשך מאה שנים. הואיל ולא יוחסה לזיכיון הזה חשיבות רבה ועל כן הוא לא בוטל מעולם, יזמה חברת Shell סדיקה הידראולית במזרח ירדן ב-2013, במסגרת מטריות המס ארוכת הטווח של הזיכיון. בישראל פג תוקפו של הזיכיון ב-2003, אז הופרטו בתי הזיקוק.

הנפט ועל הקהילות שבסביבתו והביאו לחימוש המרחב. מאחר שהבסיסים הללו התוו את הדרך לחיפה הם נודעו בשם H. בסיסים H1, H2 ו-H3 במחוז אל-אנבר שימשו את חיל האוויר העיראקי לאחר הקמת מדינת הלאום. בסיס H4 בא-רווישד (בירדן של ימינו) הפך לבסיס של הצבא הירדני סמוך לגבול עם עיראק; ואילו בבסיס HS שבעיירה ספאוי, ששימשה רבות את חברת הנפט העיראקית, הוקם חיל האוויר הירדני. בשנת 1931, המנחת בבסיס אל-מפרק ששימש את חברת הנפט העיראקית הפך לבסיס רשמי של חיל האוויר המלכותי הבריטי ואחר כך שימש את חיל האוויר הירדני. כיום ניצב במקום מחנה אל-זעטרי, מחנה הפליטים הסורים הגדול ביותר בירדן. תחנת השאיבה של נהר הירדן, שהייתה הבסיס הלא רשמי H6, היא כיום מאחז שקט המאויש על ידי חיילים מעטים השומרים על הגבול עם ישראל. אנשי צבא ירדנים בדימוס מגדלים בה דגים בשתי בריכות עשויות ממכליות נפט שנפגעו בשנת 1969 מירי של חברי קיבוץ נווה אור, מעברו השני של הנהר, בעת פעולת תגמול. בסיס חיל האוויר הישראלי ברמת דוד החל את דרכו בבסיס של חברת הנפט העיראקית, שהוקם על ידי רואלד דאהל בראשית שנות הארבעים של המאה העשרים לאחר שצינור הנפט הותקף פעמים אחדות בשנים 1936-1939 במהלך המרד הערבי. מדינות צעירות נוטות לנכס תשתיות קולוניאליות והדבר אינו יוצא דופן, אך בסיסי H הפכו עד מהרה לנקודות מוצא שמהן הותקפו מדינות שכנות.

### קצה הדרך

שנת 1948 סתמה את הגולל על צינור כירכוכ-חיפה. אמנם חברת הנפט העיראקית לא אפשרה לעיראקים לטעון לבעלות על הסחורה, אך היא אפשרה להם להפגין לאומיות ולסגור את הצינור לחיפה כביטוי להחרמת המדינה היהודית.<sup>12</sup> סגירתו דלדלה את הקופה העיראקית במיליון פאונד, אך שר האוצר עלי מונתאז אמר כי זו "הקרבה בלתי נמנעת שעל עיראק להקריב על מנת להשיג את מטרותיה הנעלות". חיילים בריטים אחרונים נותרו בפלשתינה כדי לשמור על תשתית הנפט, אך לבסוף עזבו גם הם את האזור. המדינות שיצרה בריטניה כדי לאפשר את ייצוא הנפט לא יכלו עוד לאפשר את קיומו של המערך שהשפיע במידה רבה כל כך על התפתחותן. במילים אחרות, זיקות שנוצרו בהקשר האימפריאלי לא יכלו עוד להתקיים במסגרת הלאומיות המזרח תיכונית. על התוצאה הזאת אפשר לחשוב בשתי דרכים לפחות. מצד אחד, הקולוניאליזם האירופי במזרח התיכון אפשר סוגים מסוימים של סחר קוסמופוליטי אך בו בזמן שלט על הדרכים ועל הסחורות. מצד שני, התהליך המשולב שבו תאגידים רכשו משאבים תת-קרקעיים בשעה שמדינות נוצרו מתוך המערך הקולוניאלי הוביל בסופו של דבר לזיקתן המופרזת של האומות לגבולותיהן, שנקבעו באורח שרירותי, ולטריטוריה שמעל לפני

12 כאשר עזבו הבריטים ב-1948, הועברו בתי הזיקוק לידי ישראל. בשנת 1958 ממשלת ישראל רכשה אותם רשמית. כיום הם נמצאים בבעלות החברה לישראל והיא מחזיקה ב-37% מהמניות. חברתו של דייוויד פדרמן, מפעלים פטרוכימיים בישראל, מחזיקה ב-31%. שאר המניות הן בבעלות הציבור.

השטח; ותרם גם לנטייתן להפר את המרחב של המדינות השכנות ושל גורמים זרים פנימיים. הלאומיות שצמחה סביב צינור הנפט הייתה אגרסיבית דייה כדי למנוע את היווצרותם של קשרים אזוריים.

אולם בסופו של דבר, אל לנו לראות את הלאמתו של הנפט כסופו של תהליך אלא כהמשכו. במהלך הקמתן ההדרגתית של מדינות הלאום, שבישראל הייתה כרוכה במלחמות ובעיראק – בהפיכות, מוסדות מדינתיים שנועדו לאפשר את תעשיית הנפט, את הפקתו ואת ייצואו נבלעו בקרבן של המדינות החדשות. לשם השוואה, בירדן – שבה הקמת מדינת הלאום לא הייתה סוערת כל כך – זיכיון הנפט לא בוטל. עוד ראוי לציין את המסלולים המעצבים השונים של הקמת מדינות הלאום ישראל, ירדן ועיראק, המשקפים את עיצובן בעבר כאתרים של הספקת נפט, שינועו וייצואו. שלוש המדינות נוצרו מתוך מערכת אחת שתכליתה להזרים נפט, אך כשפורקה המערכת הזאת התפרקו גם הזיקות ביניהן והדבר הביא לביצור המדינות עצמן ולביצור גבולותיהן. עם זאת, אינני מעוניינת להאשים את המדינות בכך שהן משמרות מבנים פוליטיים שיצרה תעשיית הנפט ולנקות מאחריות את התאגידים, ששמותיהם חרשים והשפעתם רחבה. אחרי ככלות הכול, מדוע נצפה כי מדינות ששורשיהן נעוצים בתעשיית הנפט יוכלו לשנות את התעשייה? למעשה, טרם ראינו מדינת לאום אחת שהיא חופשייה מתעשיית הנפט העולמית.

## ביבליוגרפיה

- Faulkner, Neil, 2016. *Lawrence of Arabia's War: The Arabs, the British, and the Remaking of the Middle East in WWI*, New Haven: Yale University Press.
- Hallote, Rachel, Felicity Cobbing, and Jeffrey A. Spurr, 2012. *The Photographs of the American Palestine Exploration Society*, Atlanta: American Schools of Oriental Research.
- Havrelock, Rachel, 2015. "The Ancient Past that Oil Built," *The Bible and Critical Theory* 11(2), pp. 51–60.
- Jones, Christopher F., 2014. *Routes of Power: Energy and Modern America*, Cambridge, Mass: Harvard University Press.
- McMeekin, Sean, 2010. *The Berlin–Baghdad Express: The Ottoman Empire and Germany's Bid for World Power*, Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- Mitchell, Timothy, 2011. *Carbon Democracy: Political Power in the Age of War*, London: Verso.