

الاولى ، مفتقدة الى شبكة مواصلات حديثة وفعالة . وفيما عدا الخط الحديدي الحجازي الذي قطع البلاد ووصلها بالجزيرة وسورية في مطلع القرن ، فان الطرق المعبدة كانت قليلة . وظلت الطرق القديمة جدا مستخدمة في بعض المناطق ، فيما ردمتها الرمال في مناطق اخرى .

مع انشاء الادارة في البلاد ، كانت بريطانيا ترى في شرقي الاردن ، نقطة صلة هامة لمصالحها ولسيطرتها بين كل من العراق وفلسطين . وكانت ترى ان ربط البلدين عبر الاردن ، مسألة بالغة الاهمية . هذه هي احدى النقاط البارزة في اتفاق عبدالله - تشرشل عند بحثهما اقامة ادارة عربية برعاية هاشمية - بريطانية . وهكذا - ومنذ وقت مبكر - بدأت السلطات البريطانية باجراء كشف جوي (في ايار ١٩٢٦) على الطريق بين شرقي الاردن وتحديد معالمها . ثم تالفت حملة عسكرية من مئة جندي وسيارات مصفحة وطائرات اخذت تحدد نقاط امتداد الطريق وتقيم فيها مخافر ، زودت باللاسلكي . وفي حزيران من نفس العام كانت هذه الحملة قد بلغت بغداد ، وبذلك بدأت تتامن المواصلات البرية والجوية بين البلدين عبر الصحراء السورية (٣٩) .

اما الطرق الداخلية المرصوفة فلم تزيد على ٢٠ كيلومترا تربط جرش - السلط - عمان ، فيما كانت ٢٨٠ كيلومترا قابلة لاستعمال العربات الالية في الفصول الجافة (٤٠) . وبشكل عام ، وحيث شقت طرق ترابية ، فقد كانت هذه تتعرض للانهيارات والردم ، وتعيق صلة الريف بالمدن الرئيسية . على ان شق الطرق شهد تقدما لاسباب متصلة باحتياجات السيطرة البريطانية او باحتياجات تأمين الامن الداخلي . وهكذا كان هناك (العام ١٩٣٥) ١٤٣٨ كيلومترا من الاراضي الصالحة لمرور السيارات كانت ٩٤٪ منها غير معبدة (٤١) .

منذ ١٩٢٦ ، شقت السلطات البريطانية وبتمويل خاص من عدد من المؤسسات الكولونيالية (٤٢) طرقا تصل بين فلسطين والمدن الاردنية عبر طريق جسر اللنبي - عمان . واخر بين الحدود السورية والمدن الاردنية الاخرى . مثل طريق درعا - الرمثا - المفرق - عمان ثم العقبة .

مع الحرب الثانية ، شرعت بريطانيا بشق طريق حيفا - بغداد ، الذي كان

(٣٩) الماضي وموسى ، المصدر السابق نفسه ، ص ١٧٢ .

(40) Konikoff. op. cit., p. 76.

(41) Ibid. 76.

(٤٢) كانت المؤسسات البريطانية الممولة هي حكومة فلسطين ، صندوق تنمية المستعمرات

و British Treasury المصدر السابق ، ص ٧٦ .

(43) Konikoff . op. cit., p. 76.