

(ar/)

المعهد الفلسطيني للدراسات
Institute for Palestine Studies



(1658392)

المدونات (ar/blogs/all2/)



(1658403)



(AR/TAXONOMY/TERM/16573/) فن وثقافة

المسعودية: شاهد التاريخ وصمود الجغرافيا

التاريخ:



ملف خاص:

(ar/taxonomy/term/21311/) الضفة الغربية في ظل الإبادة

(http://www.addthis.com/bookmark.php?v=300)
 (http://www.addthis.com/bookmark.php?v=300)
 (http://www.addthis.com/bookmark.php?v=300)
 (http://www.addthis.com/bookmark.php?v=300)

ما قبل المقدمة

كتب هذا النص زميل المؤسسة، حمزة العقرباوي، قبل أن يلقي حثفه غرقاً في نهر النيل بتاريخ 30/12/2025، وقد كان العقرباوي أحد الفواعل الثقافية الفلسطينية، وربما أبرزها في مجال التراث الثقافي؛ إذ عمل في مجال البحث والحكاية والقصة والتجوال والزراعة؛ والثقافة هي أساساً فعل الحرث وشق الأرض، والعناية والرعاية المرتبطة بالأرض، ولا أعلم إن كان حمزة يعرف جذر الكلمة والتصاقها بالأرض والزراعة، وتطورها الدلالي لاحقاً، لكنه بفطرة الفلاح زاوَج بين الثقافة والأرض، في سمفونية العشق الفلاحي للبقاء والصمود والتشبث بالأرض وموروثها، فرعى الأرض ورعته، وحكى لها وحكت له، حتى صار ابن الأرض، وحكايتها، ومرثيتها الأخيرة.. لقد كان العقرباوي اسم من أسماء أرض فلسطين الحسنى، وصار بعد رحيله حكاية الأرض، وتحول من حكاية إلى الحكاية ذاتها؛ نصاً، واسماً، ووشماً.

رحل الحكاء تاركاً وراءه إراثاً ثقافياً مديداً، منه ما نُشر، ومنه ما لم يرَ النور بعد، وهذه المدونة إحدى موادته التي ترى النور في مواجهة نار الاستعمار، وتكمن أهميتها في كونها وثيقة تاريخية تكشف أبعاد الإبادة الثقافية التي تتعرض لها فلسطين، فهي لا توثق فقط تاريخ محطة السعودية كشریان حيوي رَبط بلاد الشام، بل تفضح كذلك استراتيجيا الاحتلال في توظيف الآثار، كذريعة لمصادرة الأرض وتهويد الذاكرة. وتُبرز المادة أيضاً الترابط المصيري بين حماية التراث وحماية حياة الناس وفضائهم الجغرافي، مؤكدة أن الصراع في سبسية والمسيودية ليس على الحجر فحسب، بل هو أيضاً معركة صمود لإثبات الحق التاريخي الفلسطيني في مواجهة روايات استعمارية إحلالية تستهدف محو الوجود والهوية.

مقدمة

تتجسد الهجمة الاستعمارية الجديدة ضد التاريخ والتراث الفلسطيني بأوضح صورها في منطقة محطة قطار السعودية؛ إذ يتعرض الموقع لموجة جديدة من الاعتداءات المنهجية التي تهدف إلى اقتلاع السعودية عن سياقها الطبيعي وتشويه تاريخها. ويرافق هذا الاعتداء استهداف بلدة سبسية المجاورة، التي طالها مؤخراً قرار بوضع اليد على موقعها الأثري، لكي تتحول المحطة وسبسية معاً إلى جبهة مواجهة مباشرة ضد محاولات التهويد والطمس المنهج للتراث الفلسطيني.

هذا الاستهداف المتواصل، هو جزء من مسار ممنهج تتبعه سلطات الاحتلال الإسرائيلي من أجل فرض السيطرة الشاملة على الإرث والتراث في الضفة الغربية. وتمثل المراسيم العسكرية المتعاقبة تنويعاً لهذا المسار، الذي بدأ بقرار سنة 2021 القاضي بوضع اليد على 601 موقع أثري.[1] وقد تصاعدت وتيرة هذه المساعي، تحديداً مع حرب الإبادة الجذرية، عبر خطوة أكثر خطورة تمثلت في قرار صدر بتاريخ 25 آب/أغسطس 2025، يقضي بنقل الصلاحيات الإدارية لـ 63 موقعاً أثرياً إلى ما يسمى "الإدارة المدنية الإسرائيلية"، في محاولة مكشوفة لشرعنة السيطرة الاستعمارية على المواقع التاريخية وتغيير طابعها،[2] الأمر الذي يجعلنا نصف ما يجري في منطقة سبسية والسعودية أمراً خطراً وغير مسبوق.

المحطة العثمانية.. حكاية حلم

تتربع منطقة السعودية في موقع جغرافي ذي أهمية استراتيجية بالغة؛ إذ تقع عند مفترق الطرقات الحيوية الواصلة بين مدينتي جنين ونابلس، وتتداخل مساحتها البالغة 26 دونماً بين أراضي ثلاث قرى فلسطينية هي: برقة، ورامين، وسبسطية. تتعدد الروايات الشعبية عن أصل تسمية الموقع؛ فبعضها يعيده إلى مقام الشيخ مسعود الذي كان موضعه بالقرب من المحطة قبل أن تُبنى، وكان بجانب المقام مطحنة قمح قديمة،[3] وقد اختفى المقام وأزيل مبنى المطحنة عند بناء خط السكة.

ويضم هذا الموقع الأثر الأبرز، وهو مباني المحطة العثمانية، التي كانت جزءاً من سكة حديد الحجاز التي شرع السلطان عبد الحميد الثاني في إنشائها نهاية القرن التاسع عشر، لربط إسطنبول بالمدينة المنورة، فامتد مسارها عبر حيفا إلى نابلس، وذلك خدمةً لحجاج بيت الله الحرام، وتعزيزاً لربط أقاليم السلطنة العثمانية بعضها ببعض الآخر.



تصوير المؤلف

يتميز مبنى المحطة بأسلوبه المعماري العثماني البسيط، ويتألف من مبنى رئيسي من طبقتين: حُصصت الطبقة الأرضية للاستخدامات الإدارية كمكاتب ومستودعات، بالإضافة إلى بركة لجمع المياه، بينما استقر مدير المحطة في الطبقة العلوية. وقد استخدم الحجر المحلي في البناء، وشُققت الأسطح بالقرميد الأحمر، بأسلوب يعكس قدرة العمارة العثمانية على التكيف مع

البيئة. ومن أجل تأمين عمل القاطرات البخارية، زودت المحطة بخزان ماء رئيسي، وهناك خزانات فرعية أخرى كانت منتشرة على طول مسار السكة، منها الخزان الذي يقابل سبسطية على قمة الجبل. إلى جانب المبنى الرئيسي للمحطة، بُنيت غرفتان مستقلتان لتنظيم حركة القطارات وإدارتها، وأُضيفت للموقع عدة غرف صغيرة بغية تأمين العمل وتطويره.

كانت سكة الحجاز قد افتُتحت رسمياً سنة 1908، وبدأ العمل في محطة قطار المسعودية في أوائل كانون الأول/ديسمبر 1914، [4] وهو ما يشير إليه أيضاً نقش كتابي باللغة العربية لا يزال قائماً أعلى مبنى المحطة الآيل للسقوط، وكانت هذه المحطة تعمل على ربط مدينة نابلس بكبرى المدن في بلاد الشام، كما كان مقرراً أن يتم ربط محطة المسعودية (سبسطية) بمدينة يافا. [5] وقد وثّق المؤرخ محمد عزة دروزة في مذكراته تجاربه الشخصية في السفر من محطة المسعودية إلى دمشق بالقطار، مروراً بمحطات متنوعة داخل فلسطين، وهو ما يثبت أن المحطة كانت جزءاً فاعلاً في الحياة اليومية في فلسطين. [6]



تصوير المؤلف

وقد تعززت وظيفة المحطة باندلاع الحرب العالمية الأولى؛ إذ أصبحت نقطة مهمة من أجل إمداد القوات العثمانية العاملة على جبهات فلسطين، فقد سارع الأتراك وحلفاؤهم الألمان لإنشاء عدة خطوط سكك في جنوب فلسطين من أجل تأمين وصول الإمدادات في الحرب، وذلك بالاعتماد على النقل الرئيسي عبر سكة حيفا-نابلس، وهو ما عرّضها للهجمات من الإنكليز بغية قطع هذا الإمداد. وقد استمر عمل محطة المسعودية حتى سنة 1918، حين تعرضت لهجوم شديد وجرت في محيطها عدة أحداث واشتباكات في أثناء محاولة الجيش البريطاني احتلال نابلس؛ إذ تعرض الجيش العثماني للقصف من طائرات الحلفاء بالقرب من

محطة المسعودية.[7] وكانت المعركة النهائية بين جيش الحلفاء المتقدم والجيش العثماني قد وقعت في مساء يوم 20 أيلول/ سبتمبر 1918، حين استولى لواء الخيالة الملحق والفرقة 60 البريطانية على طولكرم ومحطة المسعودية، وهكذا قُطع طريق نابلس-جنين.[8]

وبهزيمة العثمانيين، توقف حلم سكة الحجاز بالوصول إلى القدس، وتعرض الخط للتخريب وتوقف عن العمل، وخصوصاً من محطة المسعودية إلى نابلس.[9]

الثورة توقف قطار الاستعمار

عمل الاحتلال البريطاني الذي حل في فلسطين على إعادة إحياء شبكة السكك الحديدية وتفعيل عملها، وذلك في 1920، وقد تولّت إدارتها وتشغيلها الشركة التي عُرفت بـ "شركة سكك حديد فلسطين" (Palestine Railways-PR). وكانت محطة المسعودية ضمن هذه الخطوط؛ إذ باشرت عملها كمحطة قطار بين نابلس وطولكرم منذ سنة 1920.[10] وقد مثلت جزءاً من مشروع حيوي للربط بين المدن الفلسطينية، واستُخدمت بصورة أساسية لأغراض عسكرية في البداية، ثم تحولت إلى خدمة نقل مدنية وتجارية.

لكن هذه المحطة سرعان ما تحولت إلى هدف استراتيجي للثوار الفلسطينيين خلال الثورة الكبرى (1936-1939)؛ إذ شهدت المنطقة عمليات واسعة تهدف إلى شل حركة النقل البريطانية، وضرب نقاط تمركزها وإمداد قواتها التي استفادت من موقع محطة المسعودية.[11] وقد عملت القوات البريطانية على تحويل موقع المحطة إلى مركز أساسي لقواتها، بهدف مداومة المنطقة وملاحقة الثورة،[12] فقام الثوار بعدة معارك في محيطها،[13] ومنها عمليات نسف جسر القطار بالقرب من المسعودية،[14] وكذلك تخريب الطريق المحيط به، كما تم نسف السكة بين نابلس والمسعودية، وقطعت الأسلاك في محيطها وتمت مهاجمتها.[15] وقد دفع هذا الأمر الحكومة إلى إلغاء خط نابلس-طولكرم الحديدي نهائياً، بسبب تهدم جسر المسعودية.[16]



تصوير المؤلف

وتشير يوميات الثورة وأخبارها إلى أن الثوار قاموا بمداهمة محطة المسعودية وأحرقوا غرفها الخشبية، واستولوا على ممتلكات الحكومة فيها، بينها جهاز هاتف و"بعض الآلات الأخرى".[17] وكانت ردة فعل الجيش البريطاني عنيفة؛ إذ شهدت القرى المحيطة بالمسعودية مداهمات متكررة وحملات تفتيش واسعة بهدف ملاحقة الثوار. وقد دفع هذا التصعيد البريطاني إلى تحصين الجسور، وزيادة الدوريات العسكرية على طول الخطوط، بل وعملوا أيضاً على استخدام الأهالي الفلسطينيين كدروع بشرية لكشف الألغام التي زرعها الثوار، ولنع مهاجمة عربات القطار.

وتعد حادثة اغتيال المستر ويلز، المدير البريطاني لدائرة اللاسلكي في نابلس، إحدى أهم عمليات الثورة التي جرت بالقرب من محطة قطار المسعودية، وذلك بتاريخ 8 آب/أغسطس 1938. وقد استهدف أحد الثوار سيارة المستر ويلز، وأطلق عليه النار من مسدس، فأصابه إصابة قاتلة، ثم تقدم نحوه وجردّه من سلاحه وذلك قرب المسعودية.[18]

الفلسطينيون في مواجهة الاستيطان

مع توقف خطوط السكك الحديدية عن العمل نهائياً في المتبقي من فلسطين بعد سنة 1948، سعى الأهالي لزراعة الموقع المحيط بمبنى المسعودية بالأشجار الحرجية، في محاولة للحفاظ على طبيعة المكان وحمايته من التخریب. وبذلك، تحول الموقع بالتدريج إلى متنفس عام يرتاده الأهالي؛ إذ اختزلت المسعودية مشهداً مركباً؛ فهي موقع أثري هادئ تحيط به أراضي زراعية خضراء، الأمر الذي استمر على حاله حتى 1967.

لكن، وبعد احتلال الضفة الغربية من قبل العدو الصهيوني، تعرض موقع السعودية للتآكل المنهجي؛ إذ اقتُلعت قضبانه الحديدية وُثِّقَت لاستخدامات عسكرية. ويُعتقد، بحسب بعض الروايات، أن دولة الاحتلال استخدمت قضبان هذه السكة التاريخية في بناء تحصينات خط بارليف في سيناء، مما يجسد استغلال الاحتلال للبنى التحتية التاريخية في خدمة أهدافه العسكرية.[19]

ومع بداية السبعينيات، دخلت محطة السعودية إلى مسرح الصراع ضد مشاريع التهويد الاستعماري. فقد سعت الحركة الصهيونية في تموز/يوليو 1974 لاستهداف المحطة، عبر محاولة الاستيطان فيها من جانب حركة "غوش إيمونيم"، الأمر الذي حرك الأهالي في القرى المجاورة، فخرجوا في مظاهرات لمواجهة المخططات الاستيطانية، وقد نجحوا في إفشال المشروع وأجبروا المستوطنين على الانسحاب خلال أيام قليلة.[20]

كان المتطرفون الصهاينة قد بذلوا جهوداً كبيرة في سنّي 1974 و1975 من أجل إقامة مستعمرة في محطة السعودية، ونظموا عدة فعاليات هناك وتدخل الجيش لإخلائهم. وفي المحاولة الثالثة لإقامة مستوطنة هناك، توصل المستوطنون إلى "تسوية" مع حكومة الاحتلال، سمحت لهم بموجبها بإقامة مستعمرة في معسكر الجيش الأردني المهجور بالقرب من كفر قدوم، وأصبحت لاحقاً تعرف باسم مستعمرة كدوميم.[21]

وقد أسهمت هذه الأحداث في تحول السعودية من مجرد محطة قطار يتم التعامل معها كمنتزه عام، إلى ساحة اشتباك رمزي وجبهة صمود شعبي، رفضاً للاقتلاع والتهجير وإحلال الاستيطان في الأراضي العربية.

وخلال السنوات العشرين الماضية، لم تدخر دولة الاحتلال وسيلة لنزع الموقع من سياقه الطبيعي والتاريخي، الأمر الذي قاومه الأهالي، بالعمل على تحويل موقع المحطة إلى نقطة جذب سياحي وثقافي وترفيهي. فبالرغم من المنع والملاحقة والتخريب المستمر، بذل الأهالي جهوداً متواصلة لإنشاء بنية تحتية أساسية للموقع، ليكون منتزهاً عاماً يخدم أهالي المنطقة عموماً. وقد شملت هذه الجهود استقطاب الجولات والمسارات الميدانية، وتنظيم الفعاليات الثقافية والاجتماعية والترفيهية، بهدف التعريف بالموقع وجعله عامراً بالرواد والزوار، إلّا إن هذه النشاطات قوبلت بتضييق مستمر من جانب الاحتلال؛ إذ كان جيش الاحتلال يتدخل لعرقلة وإلغاء أي فعاليات تنظم فيه، بالإضافة إلى إصدار قرارات متكررة بهدم منتزه السعودية، فضلاً عن عدم السماح بترميم الموقع أو صيانتة.[22]



تصوير المؤلف

مخطط التهويد الاستعماري

يشكل المخطط الاستيطاني الحالي هجمة متوحشة على التراث والتاريخ الفلسطيني، فقد بدأت جرافات الاحتلال في 25 تشرين الثاني/نوفمبر 2025 العمل في المسعودية، تمهيداً لتطبيق خطة تحويل الموقع الأثري في سبسطية والمسعودية إلى موقع سياحي يخدم فكرة "منتزه السامرة" أو "الحديقة التوراتية"، من وجهة نظر الحكومة اليمينية المتطرفة في دولة الاحتلال.

وكانت الإدارة المدنية الإسرائيلية قد أصدرت أمراً عسكرياً بتاريخ 24 حزيران/يونيو 2025، يقضي بإنشاء مواقع دفاعية وحواجز أسمنتية في منطقة المسعودية، ويتيح الأمر العسكري الإعفاء من الحصول على الرخصة للبدء بالعمل فوراً. [23] وقبل نحو عام ونصف من هذا التاريخ، كانت حكومة الاحتلال قد وافقت على تحويل مبلغ 3.5 مليون شيكل لتجديد مبنى محطة القطار وإنشاء مركز سياحي فيه. [24] واستكمالاً لهذه الاجراءات أصدر جيش الاحتلال قراراً بمصادرة نحو 1800 دونم من أراضي سبسطية وبرقة، وذلك في 18 تشرين الثاني/نوفمبر 2025، في خطوة يبررها بشعار "استعادة التراث اليهودي في الضفة الغربية". [25]

وتعد هذه التحركات الأخيرة امتداداً لسياسة الضغط الموجهة نحو المواقع الأثرية في قريني سبسطية وبرقة، حيث يُكثف الاحتلال والمستوطنون اقتحاماتهم للمواقع الأثرية، وتنظيم الزيارات، بالإضافة إلى توفير ميزانيات مالية مهولة من أجل السيطرة عليها. وهذا التوظيف لـ "الآثار" كذريعة للسيطرة، يعكس استراتيجية الاحتلال في إحكام قبضته على المواقع الأثرية، والعمل على طمس الهوية الوطنية لأكثر من 7000 موقع أثري معروف في الضفة الغربية. [26]

ومن المهم أن نشير إلى أن وتيرة الاعتداءات على منطقة السعودية في الفترة الأخيرة تصاعدت، حتى أنها شملت بئر الماء الذي يمثل أحد أغزر الأحواض المائية في شمال الضفة الغربية، والذي بدأ تشغيله سنة 2010. هذا البئر الحيوي يغذي شبكة المياه في مدينة نابلس والقرى المجاورة، موفراً ما يقدر بـ 25% - 30% من إجمالي الإنتاج المائي للمدينة في فصل الصيف.[27] وقد تعرض الموقع وموظفوه وسياراتهم لهجوم من المستوطنين، في محاولة لتخريب الموقع ودفع الأهالي إلى التخلي عنه، لمصلحة النشاط الاستيطاني النشط في المنطقة.

لا تقتصر خطورة مشروع "الحديقة التوراتية" في السعودية على مصادرة الأراضي وتزوير التاريخ فحسب، بل أيضاً تمتد لتضرب النسيج الاجتماعي والاقتصادي للمنطقة بأسرها. إن السيطرة الاستيطانية، المصحوبة بإنشاء طرق التفافية ومصادرة مئات الدونمات من الأراضي الزراعية في سهل السعودية، تؤدي مباشرة إلى خنق المزارعين المحليين وحرمانهم من الوصول إلى مصادر رزقهم. كما يعمق المخطط من عزل القرى والتجمعات السكنية المحيطة بعضها عن بعض، وعن مدينة نابلس أيضاً، الأمر الذي يشل الحركة الاقتصادية اليومية. والأخطر من ذلك هو استهداف بئر ماء السعودية؛ إذ يمثل منع الوصول الآمن إليه أو محاولة السيطرة عليه، تهديداً مباشراً للأمن المائي لمئات الآلاف من السكان في شمال الضفة الغربية. إن التضيق المنهج على الوجود الفلسطيني، عبر هدم المنشآت، وعرقلة الفعاليات الثقافية والسياحية التي يعتمد عليها الأهالي كمتنفس ومصدر دخل، يهدف إلى تنفير السكان وتهجيرهم الصامت، وتحويل المنطقة بأكملها إلى جيب استيطاني مغلق يخدم رواية دينية مزعومة على حساب الحياة الفلسطينية المستدامة.

في مواجهة الفناء

لقد أثبتت محطة قطار السعودية، منذ تأسيسها وحتى يومنا هذا، أنها ليست مجرد مبنى أثري، بل هي نص مفتوح يروي تاريخ فلسطين. وإن كل حجر في مبناها وكل دونم زراعي في محيطها، يجسد تراثاً حياً يرفض أن يُقتلع أو يُمسخ؛ إذ تتشابك سيرة المحطة مع سيرة الوجود الفلسطيني المستمر. وما هذه الهجمة الاستعمارية الشرسة المتمثلة في مخطط "منتزه السامرة" ومصادرة الأراضي، إلا محاولة يائسة لتصفية الذاكرة وطمس الهوية تحت غطاء السياحة والتراث. فالهدف الحقيقي لدولة الاحتلال ليس إحياء الآثار، إنما إحلال رواية استعمارية زائفة محل الحقائق التاريخية الراسخة. وفي مواجهة هذا العدوان على الأرض والتاريخ، تظل السعودية جبهة صمود ثقافي وشعبي، ومحطة من ذاكرتنا التاريخية والتراثية يصعب إزالتها، مهما بطش الاحتلال وتوحش في عدوانه.

[1] الإدارة المدنية الإسرائيلية "مناشير، أوامر وتعيينات قيادة قوات جيش الدفاع الإسرائيلي في منطقة الضفة الغربية - الكراسية رقم 255 (الأمر العسكري رقم 1166: إعلان بشأن قانون الآثار القديمة)" المستشار القضائي لمنطقة يهودا والسامرة، الضفة الغربية المحتلة، شباط 2021.

[2] "الأمر بشأن قانون الآثار (يهودا والسامرة) (رقم 1166-1986) لسنة 1986 - إشعار بشأن قانون الآثار (يهودا والسامرة) لسنة 2013، رقم 3162"، الإدارة المدنية الإسرائيلية، 10/08/2025.

[3] شكري عراف، "طبقات الأنبياء والأولياء الصالحين في الأرض المقدسة"، (ترشيحا: مطبعة إخوان مخول، 2013)، الجزء الأول، ص 189.

[4] عزيز بك، "سوريا ولبنان في الحرب العالمية"، "الأحرار"، تعريب فؤاد ميداني، 1932، ص 235.

[5] المصدر نفسه.

[6] محمد عزة دروزة، "مذكرات محمد عزة دروزة (1305-1404 هـ/1887م-1984م)"، (بيروت: دار الغرب الإسلامي، 1993)، الطبعة الأولى، المجلد الأول، ص 248، 253، 261، 446.

[7] إبراهيم بدوي جيلاني، "الحملة الحربية في فلسطين"، (القاهرة: المكتب العربي للمعارف، 1999)، ص 94.

[8] شكري محمود نديم، "حرب فلسطين 1914-1918: دراسة علمية"، (بغداد: دار النبراس للنشر والتوزيع، 1964)، الطبعة الرابعة، ص 229.

[9] سليمان النابلسي، "مذكرات الرئيس سليمان النابلسي/سيرة"، (بيروت: المؤسسة العربية للدراسات والنشر، 2024)، تحرير: علي محافظة، توثيق: د. عبد الله العساف، ص 25.

[10] "خبر عن مواقيت وصول ومغادرة القطار من وإلى محطة السعودية (<https://archive.org/details/meraatalsherk->)"، (1919-1929/%D9%85%D8%B1%D8%A2%D8%A9_%D8%A7%D9%84%D8%B4%D8%B1%D9%82-1920-o223/mode/2up)، مرآة الشرق، العدد 23، 25/02/1920، ص 4.

[11] محمد عزة دروزة، "مذكرات محمد عزة دروزة (1305-1404 هـ/1887م-1984م)"، (بيروت: دار الغرب الإسلامي، 1993)، المجلد الثالث، ص 564، 631. "جريدة الشباب"، الأربعاء 22 جمادى أول سنة 1357 هـ/2 يوليو 1938م، ص 3.

[12] <https://jrayed.org/ar/newspapers/falastin/1938/08/12/01/page/1/?e=-----ar-20--1-->، "جريدة فلسطين"، العدد 131-3894، 12/08/1938، ص 1.

[13] دروزه، مصدر سبق ذكره، ص 631.

[14.] المصدر نفسه، ص 309.

[15] "جريدة فلسطين. <https://jrayed.org/ar/newspapers/falastin/1938/06/22/01/page/1/?e=-----ar-20--1-->. العدد 92-3856، 22/06/1938، ص 1، 2.

[16] دروزه، مصدر سبق ذكره، ص 483.

[17] المصدر نفسه، ص 475.

[18] أكرم زعيتر، "الحركة الوطنية الفلسطينية 1935-1939، يوميات أكرم زعيتر"، (بيروت: مؤسسة الدراسات الفلسطينية، 1992)، الطبعة الثانية، ص 425.

[19] مها عمر، "سكة الحديد العثمانية: تواصل عربي عبر فلسطين على هامش مصالح الإمبراطورية

<https://www.ultrasawt.com/%D8%B3%D9%83%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%AF%D9%8A%D8%AF->

%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%AB%D9%85%D8%A7%D9%86%D9%8A%D8%A9-

%D8%AA%D9%88%D8%A7%D8%B5%D9%84-%D8%B9%D8%B1%D8%A8%D9%8A-%D8%B9%D8%A8%D8%B1-

%D9%81%D9%84%D8%B3%D8%B7%D9%8A%D9%86-%D8%B9%D9%84%D9%89-%D9%87%D8%A7%D9%85%D8%B4-

%D9%85%D8%B5%D8%A7%D9%84%D8%AD-



[%D8%A7%D9%84%D8%A5%D9%85%D8%A8%D8%B1%D8%A7%D8%B7%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9/%D9%85%D9%87%D8%A7-%D8%B9%D9%85%D8%B1/%D9%88%D8%AC%D9%87%D8%A7%D8%AA/%D8%B9%D8%B4%D9%88%D8%A7%D8%A6%D9%8A%D8%A7%D8%AA](#)
"الترا صوت"، 11/12/2017.

[20] مقابلة شفوية مع الأستاذ محمد عازم، رئيس بلدية سبسطية، 16\08\2025.

[21] علي نجم الدين، "موسوعة المستوطنات الصهيونية في فلسطين 1870-2012"، (الأردن: هيئة جائزة سليمان عرار للفكر والثقافة، 2014)، الطبعة الأولى، ص 285.

[22] تعرض منتزه المسعودية للهدم في 10 آذار/مارس 2014، وتسلم القيّمون عليه إخطارات من جانب الإدارة المدنية الإسرائيلية تمنع أي أعمال في الموقع.

[23] "إشعار بشأن إعفاء من تصريح لإنشاء متطلبات دفاعية وبطونّات في مجمع محطة قطار سبسطية (المسعودية) - وثيقة عسكرية/إدارية صادرة عن نائب رئيس الإدارة المدنية للشؤون المدنية"، الإدارة المدنية الإسرائيلية (منطقة يهودا والسامرة). 05/06/2025.

[24] "طلب رقم 041-04047.83 إلى لجنة المالية في الكنيست: ترميم وتطوير موقع محطة قطار المسعودية في السامرة (ضمن بنود التمويل لفئة 'تراث مرجعي في السامرة'، دولة إسرائيل، وزارة المالية - دائرة الميزانيات (مكتب رئيس الوزراء)، 2023.

[25] "إعلان عن النية لمصادرة الموقع الأثري سبسطية (بموجب الأمر بشأن قانون الأراضي (استملاك للمنفعة العامة)، رقم 321"، الإدارة المدنية الإسرائيلية، فرع البنية التحتية (منطقة يهودا والسامرة)، 12/11/2025.

[26] حمدان طه، "تدمير التراث الثقافي في غزة" (<https://www.palestine-studies.org/ar/node/1655123>)، "مؤسسة الدراسات الفلسطينية"، 30/12/2024.

[27] ميساء بشارت، "بيئر المسعودية: شريان المياه في شمال نابلس يهدده الهجوم الاستيطاني" (<https://www.maan-ctr.org/magazine/article/4620>)، "مجلة معاً"، 01/07/2025.

[_https://www.maan-ctr.org/magazine/article/4620/](https://www.maan-ctr.org/magazine/article/4620/).

عن المؤلف:

حمزة العقرباوي: حكواتي فلسطيني ومهتم بجمع الموروث الشعبي.

أحدث المدونات التابعة ملف : (ar/taxonomy/term/[tid]/) الضفة الغربية في ظل الإبادة (ar/taxonomy/term/21311/)

أحمد العاروري

قرية سنجل: مختبر سجن القرية الفلسطينية وحصارها (ar/node/1658333/)

عربي 17/12/2025

