

الإمتهيازات الجوية البريطانية في إمارات الساحل العماني حتى عام 1971

المدرس الدكتور
آراء جميل صالح العكيلي
كلية التربية الأساسية - الجامعة المستنصرية
العراق

الخلاصة

تمكنت بريطانيا خلال القرن التاسع عشر من تثبيت دعائم نفوذها في الخليج العربي وواصلت هذه السياسة في العقدين الاول والثاني من القرن العشرين عن طريق انشاء المراكز والخطوط البريدية واحتكار امتيازات استخراج اللؤلؤ ومن ثم النفط الذي يعد من اهم الثروات . كان لاكتشاف النفط كوقود للطائرات اثر كبير في تنامي دور الطيران كوسيلة للمواصلات , فاهتمت بريطانيا التي خرجت من الحرب منتصرة وبمزيد من الاراضي اكثر من غيرها من الدول بتطوير وسائل مواصلاتها الجوية بغرض الربط فيما بين مستعمراتها, فكان من الضروري لها اقامة خط جوي يربط لندن بالهند والشرق الاقصى. فاودت حكومة لندن فرقا فنية مختصة بشؤون الطيران اكدت ان رأس الخيمة والشارقة ودبي وجزيرة صير بني ياس في ابو ظبي تصلح كلها لهبوط الطائرات المائية وان الاراضي السهلة المجاورة لها تصلح ان تكون اماكن لهبوط الطائرات غير المائية , باشرت الحكومة البريطانية مفاوضاتها مع حكام المنطقة لتشديد مطارات في اماراتهم لقاء دفعات مالية سنوية فضلا عن مبالغ اخرى سيحصلون عليها كرسوم للهبوط والاقلاع للطائرات المدنية والعسكرية. وظنت حكومة بريطانيا ان شيوخ الامارات سيفرحون بذلك في سبيل الحصول على الاموال لاوضاعهم الصعبة , لكن الحكام رفضوا مطلب بريطانيا, لم تأبه بريطانيا لرفض الحكام والشعب فاتجهوا للتهديد والقوة. فشلت الممارسات البريطانية بالضغط ضد امارة رأس الخيمة من خلال حجز سفن الغوص التابعة لاهالي الامارة و التهديد بضرب المدينة, فاتجهت بريطانيا صوب امارة الشارقة فحصلت منها على تسهيلات جوية وكذا الامر مع حاكم دبي الذي وافق على عقد اتفاقيات طيران مع بريطانيا. كما وجدت شركة الخطوط الجوية البريطانية من الضروري وجود ممر للهبوط في حالة الطوارئ لكي تتمكن من صيانة المرافق المعنية بنجاح فاختارت منطقة كلباء فأبدى الشيخ سعيد بن حمد استعداده لتقديم التسهيلات المطلوبة مقابل اعلان بريطانيا لمدينة كلباء امارة مستقلة وعليه تم الاعتراف بكلباء امارة مستقلة ذات سيادة في 30كانون الاول 1936 وعندما لم يعد لازما تجديد الاتفاقية عام 1948 , لم تجدد لدى انتهاء امدها عام 1948 , ففقدت كلباء استقلالها عام 1952 واعيد دمجها مع الشارقة. كما وحصلت على امتيازات طيران في امارة ابوظبي. قررت الحكومة البريطانية الاستغناء عن تلك المطارات ومحطات الوقود ماعدا القاعدة الجوية والمعسكر البريطاني في الشارقة التي بقيت حتى الانسحاب البريطاني من امارات الساحل العماني والاعلان عن قيام دولة الامارات العربية المتحدة عام 1971.

المقدمة

تزايدت أهمية إمارات الساحل العماني الاستراتيجية مع تطور النقل الجوي خلال القرن العشرين من ناحية ومع نشوء حاجة بريطانيا إلى مطارات ومحطات تموين وقواعد جوية ومحطات لاسلكي وغيرها من المؤسسات بما يسهل عليها الاتصال بمناطق نفوذها وحماية مصالحها في الشرق من ناحية أخرى، فبدأت بريطانيا بتوقيع الاتفاقيات اللازمة مع شيوخ الإمارات لإقامة تلك المؤسسات مستخدمة كافة الوسائل من تهديد وترغيب لانتراع الموافقة ومن هنا جاءت هذه الدراسة التي تهدف إلى إلقاء الضوء على الامتيازات الجوية البريطانية في إمارات الساحل العماني حتى عام 1971. تتكون هذه الدراسة من مقدمة وثلاث مباحث خاتمة، تناول المبحث الأول النفوذ البريطاني في إمارات الساحل العماني وأسباب التوجه البريطاني للحصول على امتيازات الطيران فيها، وتطرق المبحث الثاني إلى المحاولات البريطانية للحصول على امتيازات الطيران في إمارة رأس الخيمة والشارقة وكلباء، أما المبحث الثالث فقد تناول امتيازات الطيران البريطانية في إمارتي دبي وأبوظبي. وقد اعتمدت الدراسة على عدد من المصادر التي اسعفتني سفرتي إلى دولة الإمارات العربية المتحدة في الحصول عليها من بينها كتاب "الاتفاقيات السياسية والاقتصادية التي عقدت بين إمارات ساحل عمان وبريطانيا 1806-1971" لمؤلفه علي محمد راشد، وكتاب "بريطانيا والأوضاع الإدارية في الإمارات المتصالحة 1947-1965" لمؤلفه منى محمد الحمادي واطروحة الدكتوراه المعنونه "مشيخات الساحل العماني 1892-1952" لـ عبد القوي فهمي محمد وغيرها من المصادر ثبتت في قائمة المصادر. وختاماً أرجو من الله تعالى أن تكون هذه الدراسة ذات فائدة لكل طالب علم ومن الله التوفيق والسداد.

المبحث الأول

النفوذ البريطاني في إمارات الساحل العماني وأسباب التوجه للحصول على امتيازات الطيران

أولاً :- أهمية الموقع الجغرافي لإمارات الساحل العماني⁽¹⁾ والنفوذ البريطاني فيها . تقع إمارات الساحل العماني بين خطي الطول 51 و5631 شرقاً ، وبين خطي العرض 23 و2630 شمالاً . أما مساحة الدولة فتتراوح بين 83 و85 ألف كيلو متر مربع أغلبها في إمارة أبوظبي . ويحدها الخليج العربي من الشمال ، ومن الجنوب سلطنة عمان والمملكة العربية السعودية ، أما من الشرق فيحدها خليج وسلطنة عمان ، ومن الغرب قطر والمملكة العربية السعودية ، وتتكون إمارات الساحل العماني من سبع إمارات هي: أبوظبي ، دبي ، الشارقة ، أم القيوين ، رأس الخيمة ، عجمان ، الفجيرة⁽²⁾ . وقد أعلن رسمياً عن قيام دولة الإمارات العربية المتحدة من ست إمارات في الثاني من كانون الأول 1971 ، ثم انضمت إمارة رأس الخيمة للاتحاد في العاشر من شباط 1972 لتصبح سبع إمارات ، وتم اختيار إمارة أبوظبي عاصمة الدولة⁽³⁾ . أولت بريطانيا منطقة الخليج العربي اهتماماً بالغاً لدوافع اقتصادية وسياسية وكذلك لموقع الخليج العربي الاستراتيجي من ناحية الملاحة البحرية والصحراوية على السواء ، فقبل اكتشاف النفط في مختلف أجزائه كان موقعه الجغرافي يسهل نقل التجارة من الشرق إلى أوروبا⁽⁴⁾ .

1) أطلق على إمارات (أبوظبي ، دبي ، الشارقة ، أم القيوين ، رأس الخيمة ، عجمان ، الفجيرة) مجتمعه العديد من الأسماء قبل قيام دولة الاتحاد عام 1971 ، إذ عرفت باسم مشيخات الساحل العماني ، كما أطلقت على ساحل الإمارات اسم ساحل القرصنة (Pirate Coast) خلال القرنين الثامن عشر وأوائل القرن التاسع عشر الميلادي وهي الفترة التي كثفت فيها سفن القواسم هجماتها على سفن شركة الهند الشرقية البريطانية وذلك لتعطي نفسها الشرعية في الحملات البحرية التي شنتها ضد القواسم ، ثم تغيرت التسمية إلى إمارات الساحل المتصالح (The Trucial Coast States) بعد الحملة العسكرية البريطانية على القواسم في المنطقة وتوقيعها مع شيوخ الإمارات اتفاقية السلم العام عام 1820 ومن ثم معاهدة 1835 ، وبقيت هذه التسمية شائعة في الوثائق البريطانية والمعتمدة في المحافل الدولية حتى قيام دولة الإمارات العربية المتحدة في 2 كانون الأول 1971 . انظر:- منى محمد الحمادي ، بريطانيا والأوضاع الإدارية في الإمارات المتصالحة 1947-1965 ، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية ، ط 1 ، أبوظبي ، 2008 ، ص 21 .

2) أحمد خليل عطوي ، دولة الإمارات العربية المتحدة نشأتها وتطورها ، المؤسسة الجامعية للنشر والتوزيع ، ط 1 ، بيروت ، 1981 ، ص 37-38 .

3) محمد حسن العيروس ، الإمارات بين الماضي والحاضر ، دار الكتاب الحديث ، دولة الإمارات العربية المتحدة ، 2002 ، ص 60 .

4) يسرى الجواهري ، دول الخليج العربي والمشرق الإسلامي ، مكتبة ومطبعة الأشعاع الفنية ، مصر ، 1999 ، ص 54 .

ترسخ النفوذ البريطاني في امارات الساحل العماني عبر سلسلة من السياسات التي عمدت بريطانيا على تنفيذها لفرض سيطرتها على منطقة الخليج العربي , اذ كان عليها ان تخوض صراعا مع الدول التي كانت تمارس نشاطها في المنطقة فتمكنت الى جانب هولندا في القضاء على النفوذ البرتغالي في بداية القرن السابع عشر⁽¹⁾ , كما عملت بريطانيا في القضاء على الوجود الفرنسي بعد ان سارعت على هزيمتها بمعركة بحرية في البحر المتوسط , وعند ظهور القواسم كأحد مراكز القوى البحرية في المنطقة والتي اخذت تهدد الوجود البريطاني في المياه العربية قامت بعدة حملات عسكرية في الاعوام 1809,1819 دمرت على اثرها العديد من السفن القاسمية واحتلت مقرهم الرئيسي في امارة رأس الخيمة وعقدت مع شيوخ المنطقة عددا من الاتفاقيات اهمها اتفاقية السلم العام في 21 كانون الثاني 1820 والتي بموجبها اصبحت المنطقة خاضعة لبريطانيا بشكل تام من ثم عقدت اتفاقيات بحرية منها اتفاقية عام 1843, 1853 و1880⁽²⁾. وبذلك تمكنت بريطانيا خلال القرن التاسع عشر من تثبيت دعائم نفوذها في الخليج العربي وواصلت هذه السياسة في العقد الاول والثاني من القرن العشرين عن طريق انشاء المراكز والخطوط البريدية وتمكنت كذلك من احتكار امتيازات استخراج اللؤلؤ ومن ثم النفط الذي يعد من اهم الثروات⁽³⁾. ازداد النفوذ البريطاني في منطقة الساحل العماني بعد انتهاء الحرب العالمية الاولى لكون ظروف الحرب وتطوراتها ادت الى اتجاه بريطانيا لتعزيز دعائم الاستراتيجية البريطانية في منطقة الخليج العربي, اذ ان الدول التي كانت منافسة لها انحسر نفوذها في المنطقة فامانيا خرجت منهزمة من الحرب وروسيا تغير نظام الحكم فيها⁽⁴⁾, فأصبحت اهتمام بريطانيا خلال تلك الفترة بعقد الاتفاقيات مع شيوخ امارات الساحل العماني بما يضمن عدم منحهم امتيازات خاصة باستغلال النفط في اماراتهم الا لمن توافق عليه الحكومة البريطانية⁽⁵⁾, فحصلت بريطانيا في عام 1922 على تعهدات من شيوخ امارات الساحل العماني بعدم السماح لأي جهة للتنقيب عن النفط في اراضيهم الا لمن ترشحه بريطانيا وكانت اولى تلك التعهدات موقعه مع شيخ الشارقة ثم حصلت على تعهدات مشابهة المضمون من شيوخ دبي , ابوظبي , عجمان وام القيوين وبذلك خضعت الامارات كافة للنفوذ السياسي والاقتصادي البريطاني⁽⁶⁾.

ثانياً:- التوجه البريطاني للحصول على امتيازات الطيران في امارات الساحل العماني :

لعب الطيران دورا مهما خلال الحرب العالمية الاولى , وكان لاكتشاف النفط كوقود للطائرات اثر كبير في تنامي دور الطيران كوسيلة للمواصلات , وقد اهتمت بريطانيا التي خرجت من الحرب منتصرة وبمزيد من الاراضي اكثر من غيرها من الدول بتطوير وسائل مواصلاتها الجوية بغرض الربط فيما بين مستعمراتها المترامية الاطراف فكان من الضروري بالنسبة لها اقامة خط جوي يربط لندن بالهند والشرق الاقصى⁽⁷⁾.

وفي الاول من نيسان 1918 ظهر سلاح الطيران الملكي البريطاني كوحدة مستقلة بعد دمج القوات الملكية الجوية بقوة الخدمات الجوية التابعة للاسطول⁽⁸⁾, واذا كان مد اسلاك البرق هو مدخل الترتيبات البريطاني الفنية لتسهيل مواصلات الامبراطورية في القرن التاسع عشر فان خطوط الطيران اصبحت هي المظهر الجديد في القرن العشرين لتسهيل طرق الاتصال في الامبراطورية وقد كان ايجاد محطة للطيران في ساحلي الخليج جزءا من ترتيبات بريطانية عديدة في منطقة الشرق الاوسط⁽⁹⁾, وكانت قدرة الطائرات على الطيران محدودة في تلك الفترة, الفترة, اذ يجب عليها الهبوط بعد كل 200 او 250 ميلا كحد اقصى للترود بالوقود , لذلك كان من الضروري اقامة

- 1 (طالب محمد وهيم , التنافس البريطاني الامريكي على نفط الخليج العربي وموقف العرب في الخليج منه 1928-1939, بغداد, 1982, ص ص 23-24.
- 2 (روز ماري زحلان , الوحدة والحكم البريطاني حالة الامارات العربية المتحدة , بحث منشور ضمن بحوث الندوة الفكرية التي نظمها مركز دراسات الوحدة العربية بعنوان تجربة دولة الامارات العربية المتحدة, ط3 , بيروت , 1986, ص 116.
- 3 (جان جاك بيرى , الخليج العربي , تعريب نجدة هاجروسعيد الغز , بيروت , 1959 , ص 256.
- 4 (جمال زكريا قاسم , الخليج العربي دراسة لتاريخ الامارات العربية 1914-1945 , ط1 , القاهرة , 1973 , ص 38.
- 5 (بدرالدين عباس الخصوصي , دراسات في تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر , ج 2 , ط1 , الكويت , 1988, ص 191.
- 6 (يوسف ابو الحجاج وآخرون , دولة الامارات العربية المتحدة دراسة مسحية شاملة , القاهرة , 1978, ص 43 .
- 7 (منى محمد الحمادي , المصدر السابق , ص 34
- 8 (محمد فارس الفارس , الأوضاع الاقتصادية في امارات الساحل 1862- 1965 , مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية , ط 1 , ابوظبي , 2000, ص 110
- 9 (عائشة علي السيار , التاريخ السياسي لدولة الامارات العربية المتحدة , مكتبة الجامعة , ط 1 , ابوظبي , دولة الامارات الامارات العربية المتحدة , 1996 , ص 219

مطارات وقواعد جوية على امتداد الخط الجوي البريطاني وبما ان منطقة الخليج العربي هي همزة الوصل بين اوربا وكل من الهند والشرق الاقصى واستراليا فقد كانت بريطانيا بأمس الحاجة الى اقامة مطارات هناك (1). اهتمت بريطانيا باستخدام الساحل الايراني كونه اقصر مسافة من الساحل العربي وان التسهيلات الموجودة فيه اكثر (2) , فخط الساحل العربي تدخل فيه مرحلة الطيران فوق البحر لمسافة طولها 226 ميلا فضلا عن ضرورة استخدام المهابط في الاحساء وامارات الساحل العماني، وايضا كان الخط الايراني هو الافضل من وجهة نظر الحكومة البريطانية لاسباب امنية تتعلق بهذه المنطقة. وقد تمت اول رحلة بين العراق والهند عبر هذا الخط في كانون الاول 1918 وقامت بها احدى طائرات الخدمة التابعة لسلاح الجو الملكي ، ولم تكن لايران في ذلك الوقت السيطرة الكاملة على خطها الساحلي لذلك لم تنشأ حاجة للحصول على اذن خاص لاستخدام هذا الخط ، وقام الموظفون العاملون في سلاح الجو الملكي البريطاني باعداد المطارات اللازمة للرحلة ، ومنذ ذلك الوقت اصبح الخط الايراني يستخدم على فترات متقطعة من قبل الطائرات البريطانية وطائرات الدول الاخرى (3).

تغيرت الاوضاع في ايران مع وصول الشاه (رضا خان) الى حكم ايران ، اذ كان لزاما على بريطانيا التفاوض مع الشاه بهذا الصدد فتمكن البريطانيون عام 1925 من عقد اتفاق جوي بينهم وبين فارس ، تمتعت بريطانيا بموجبه بحق المرور في المجال الجوي الفارسي ، كما وعدت فارس بتذليل كافة العقبات التي يتطلبها تسيير الخط الجوي البريطاني ، فوافق على انشاء مهابط للطائرات البريطانية في سواحله المطل على الخليج لقاء دفعات مالية تدفعها له بريطانيا وبهذا استطاعت الخطوط الجوية الامبراطورية (IMPERIAL AIR WAYS) من ان تنظم رحلة بين القاهرة وكراتشي مرة كل اسبوعين، لكن الشاه كان يهدد بالغاء الاتفاقية واغلاق المطارات كل سنة (4) ، ولكن سرعان ما نقضت ايران الاتفاق الذي يعد بفائدة ملموسة بالاضافة الى خشيتها من ان يزيد هذا الاتفاق من تدخل بريطانيا في شؤونها الداخلية ، فبدأت المفاوضات من جديد بين ايران وبريطانيا استخدم فيها الانكليز كل وسائل الضغط والترهيب ، واسفرت عن عقد اتفاق عام 1929 يسمح للطائرات البريطانية بالقيام برحلات اسبوعية على الساحل الايراني لمدة ثلاث سنوات (5).

اخذت بريطانيا تفكر في تغيير مسار طائراتها من السواحل الايرانية الى السواحل العربية بسبب التهديدات المستمرة من قبل ايران بالغاء الاتفاقية واغلاق المطارات (6) فضلا عن تدهور علاقتها بشاه ايران (رضا خان) الذي أخذ يعلي من شأن النزعة القومية عند الايرانيين بعد توليه الحكم ، اذ رفع شعار (مقاومة النفوذ البريطاني) وأغلق مؤسسات البرق الانكليزية في بلاده ، كما ألغى امتيازات النفط البريطانية (7) . كان خط الساحل العربي يتميز عن خط الساحل الايراني بميزتين الاولى ان السواحل العربية انسب من السواحل الايرانية من الناحية الطبوغرافية بتوافر مداخل وامتدادات مائية محمية طبيعيا بصخور ومناطق ضحلة ، مما يوفر مخابئ وقواعد للطائرات ، والثانية انه لاخوف من احتمال قيام اي حاكم في المنطقة بطرد القوات الجوية الملكية فجأة بسبب الاتفاقيات التي ابرمت سابقا مع حكام المنطقة (8).

وكان لاستخدام خط الطيران الجوي في تلك الفترة يحتاج الى انشاء محطات ارضية لتزويد الطائرات بالوقود على مسافات يبعد بعضها عن بعض حوالي 200 ميل ، ومحطات هبوط للطوارئ ما بين 30 – 50 ميلا ، وعادتا لم يكن من الضروري للطائرة ان تنزود بالوقود في جميع المهابط ولكن في بعض الاوقات من السنة تهب رياح عاتية عكسية في هذه المناطق مما جعل من الضروري الهبوط البيئي من اجل التزود بالوقود. ووقع الاختيار على البحرين لاستعداد حاكمها الشيخ حمد آل خليفة لتقديم التسهيلات اللازمة ، وبعد فترة وجيزة تم توفير مهبط مناسب ، ومن ثم تم ايجاد مهبط قريب من مسقط ومكان يستخدم كمحطة لاسلكي وبرق (تيلغراف) للجيش البريطاني وتسهيلات لتزويد الطائرات بالوقود في منطقة مسقط ، وبحلول عام 1930 كانت طائرات سلاح الجو الملكي تقوم

- (1) منى محمد الحمادي ، المصدر السابق ، ص 35
- (2) فاطمة الصايغ ، الامارات العربية المتحدة من القبيلة الى الدولة ، مركز الخليج للكتب ، ط 1 ، دبي ، الامارات العربية المتحدة ، 1997 ، ص 199 .
- (3) محمد فارس الفارس ، المصدر السابق ، ص 111
- (4) فاطمة الحاج عبد الله محمد الحبروش ، التطور التاريخي لامارات الساحل المتصالح من مطلع القرن العشرين حتى قيام دولة الامارات العربية المتحدة دراسة توثيقية ، ابو ظبي ، ط 1 ، 2008 ، ص 49
- (5) عبد القوي فهمي محمد ، مشيخات الساحل العماني 1892 – 1952 ، اطروحة دكتوراه غير منشورة في التاريخ الحديث الحديث ، كلية الآداب ، جامعة عين شمس ، مصر ، 1988 ، ص ص 268 - 269
- (6) فاطمة الحاج عبد الله محمد الحبروش ، المصدر السابق ، ص 49
- (7) منى محمد الحمادي ، المصدر السابق ، ص 35 .
- (8) محمد فارس الفارس ، المصدر السابق ، ص ص 111-112 .

برحلات منتظمة لكل من البحرين ومسقط ، كما رحب شيخ الكويت بإنشاء مطار لبريطانيا داخل اراضيه ، لكن ابن سعود عارض انشاء مطار في الاحساء ، كذلك عارض ذلك شيخ قطر (1) وفي 14 يوليو ارسل بيسكو تعليماته الى ه . ر . ب ديكسون المعتمد السياسي البريطاني في الكويت يطلب منه ان يرافقه في محاولة منه لاقناع الشيخ سلطان شيخ قطر بالموافقة على الاتفاقية ، وفي الطريق توفي بيسكو اثر مرضه بالذبحة الصدرية (2) .

اوقفت حكومة لندن فرقا فنية مختصة بشؤون الطيران اكدت ان رأس الخيمة والشارقة وديبي وجزيرة صير بني ياس في ابو ظبي تصلح كلها لهبوط الطائرات المائية وان الاراضي السهلة المجاورة لها تصلح ان تكون اماكن لهبوط الطائرات غير المائية ، وعليه باشرت الحكومة البريطانية مفاوضاتها مع حكام المنطقة لتشييد مطارات في اماراتهم لقاء دفعات مالية سنوية فضلا عن مبالغ اخرى سيحصلون عليها كرسوم للهبوط والاقلاع للطائرات المدنية والعسكرية (3) ووطن الانكليز ان شيوخ الامارات سيفرحون بذلك في سبيل الحصول على الاموال لمعالجة الاثار السلبية للانهباء الاقتصادي ، لكن الذي حصل ان الحكام رفضوا مطلب بريطانيا ومنعهم من تأسيس مطارات في اماراتهم (4) .

لم تأبه بريطانيا لرفض الحكام والشعب لطلباتهم للاهمية الاستراتيجية للخط المدني والعسكري لانه يربط لندن بالهند ، فاتجهوا لاستعمال سياسة الترهيب والترغيب لتحقيق ذلك (5) .

هنا يمكن القول ان بريطانيا عدت منطقة الساحل العماني منطقة تابعة لها ولم يكن ليوقف بريطانيا عن تنفيذ سياستها لرفض حكام امارات الساحل العماني ، لذا اخذت تمارس كافة الوسائل للوصول الى غايتها ، وكانت البداية مع امارة رأس الخيمة .

المبحث الثاني

المحاولات البريطانية للحصول على امتيازات الطيران في امارة رأس الخيمة والشارقة وكلباء

اولا - موقف امارة رأس الخيمة من منح امتيازات طيران لبريطانيا وسياسة الاجبار البريطانية لانتزاع الموافقة .

كان الشيخ سلطان بن سالم الفاسمي حاكم امارة رأس الخيمة اول من واجه الانكليز ورفض منحهم اي تسهيلات في امارته ، ففي اذار 1929 وصل السرب البريطاني رقم 203 المحمول بحرا من انكلترا الى قاعدته الدائمة في البصرة وخلال شهر كان هذا السرب يطوف منطقة الخليج العربي اذ درسوا مواقعها بامعان فوجد ان خور رأس الخيمة هو اصلح الاماكن للطائرات المائية كما ان الارض المجاورة له تصلح ان تكون مدرجا لهبوط واقلاع بقية الطائرات (6) . وقبل ان تاخذ بريطانيا موافقة الشيخ سلطان بن سالم ارسلت وقود وزبوت طائرات بحرا الى رأس الخيمة ، وكانت النية تخزينها هناك لكن الشيخ سلطان رفض السماح بذلك لعدم اخباره بذلك مسبقا (7) .

استغل وكيل المقيم السياسي (باريت C . C . Barrett) غياب شيخ رأس الخيمة واخذ موافقة مجلس الامارة على انزال شحنة الوقود بشروط منها ان يكون خزان الوقود بعيدا عن المدينة ولا يتواجد به موظفين من القوات الجوية الملكية البريطانية ، وألا يتم انزال مكائن ارضية ، وألا تمكث الطائرات المائية عند وصولها اكثر من الوقت اللازم لتموينها ، وان تعدهم الحكومة البريطانية بان لا تطلب اكثر من ذلك في المستقبل ، واضطر الشيخ سلطان في النهاية الى قبول وجود الخزان في الخور بشرط ان لا يعاد ملؤها بالوقود مرة اخرى (8) ، وكان رفض الشيخ سلطان باعطاء تسهيلات جوية لبريطانيا للحد من التدخل البريطاني في شؤون الامارة ولمعارضة الاهالي لذلك (9) .

1) علي محمد راشد ، الاتفاقيات السياسية والاقتصادية التي عقدت بين امارات ساحل عمان وبريطانيا 1806 - 1971 ، مركز الدراسات والوثائق ، ط3 ، رأس الخيمة ، 2010 ، ص ص 174 - 175 .

2) المصدر نفسه ، ص 179

3) فاطمة الصايغ ، المصدر السابق ، ص 199

4) المصدر نفسه ، ص 200

5) فاطمة الحاج عبد الله محمد الحبروش ، المصدر السابق ، ص 30

6) محمد مرسي عبد الله ، دولة الامارات العربية وجيرانها ، دار القلم ، ط 1 ، الكويت ، 1981 ، ص 66

7) فاطمة الصايغ ، البنية التحتية في رأس الخيمة في القرن العشرين - دراسة تحليلية تاريخية ، مجلة شؤون اجتماعية ، العدد 73 ، السنة 19 ، جمعية الاجتماعيين ، الشارقة ، ربيع 2002 ، ص 81

8) عبد القوي فهمي محمد ، المصدر السابق ، ص 270

9) محمد مرسي عبد الله ، المصدر السابق ، ص 67

وفي الأول من أيار 1930 أخبر المقيم السياسي البريطاني شيخ إمارة رأس الخيمة بأن الحكومة البريطانية تنوي وضع صندل بترول للتموين بدلاً من خزان الوقود الموجود في خور رأس الخيمة منذ عام 1929، وعند وصول الصندل في 21 أيار هدد الشيخ بضرورة إبعاده ووضع عدد من الرجال المسلحين على طول الخور، وفشل شيخي (أم القيوين) و(الحميرية) اللذين طلب منهما وكيل المقيمة الحضور للوساطة، في اقناع شيخ رأس الخيمة بقبول الصندل وفشل أيضاً شيخ (دبي) الذي قدم للمساعدة في حل المشكلة، وفي الأول من حزيران وصل المقيم السياسي البريطاني إلى ساحل إمارة رأس الخيمة، ورفض الشيخ الصعود إلى سفينته وفي 14 حزيران لجأ وكيل المقيمة إلى سفينة المقيم السياسي بعد أن أخبره الشيخ بعدم مسؤوليته عن حمايته طالما ظل الصندل في مكانه، فقررت بريطانيا التعامل بعنف مع شيخ رأس الخيمة فتم حجز ثمان سفن تابعة لإمارته كانت تشارك بموسم الغوص من أجل اللؤلؤ بالقرب من جزيرة صير بونعير ومنعت الإمدادات التي تصل إلى رأس الخيمة عن طريق البحر، وحرضت حاكم دبي لمهاجمة رأس الخيمة إذا لم يستجيب شيخها لرغبة بريطانيا⁽¹⁾.

اضطر شيخ رأس الخيمة في 15 حزيران 1930 بقبول توقيع اتفاقاً مع بريطانيا تعهد فيه بتوفير الظروف المناسبة والأمنه لحماية المراكز الحديدية والطائرات التابعة للحكومة البريطانية التي تنزود أو تنقل البترول في رأس الخيمة لمدة عام مع دفع 100 روبية شهرياً لشيخ الإمارة⁽²⁾.

أرادت الحكومة البريطانية الحصول على تسهيلات للطيران المدني إذ رأت وزارة الهند بالاتفاق مع وزارة الطيران ضرورة إيجاد مناطق لهبوط الطائرات المدنية في الخط الجديد الكويت والبحرين ومكان على الساحل العماني مقابل إعطاء شيوخ المنطقة إعانة مالية، وكان إقدام قائد القوات الجوية طلب تسهيلات من دبي في حالة عدم موافقة شيخ رأس الخيمة⁽³⁾.

وصل المقيم السياسي بيسكو إلى الساحل العماني في تشرين الثاني 1930 برحلة زار خلالها إمارة رأس الخيمة وطلب من حاكمها تقديم تسهيلات جوية إلا أن الشيخ سلطان رفض ذلك رغم الإغراءات المالية التي عرضها المقيم⁽⁴⁾. وفي كانون الأول 1931 أعلن الشيخ سلطان بن سالم رفضه رسمياً إعطاء امتيازات لبريطانيا فيما يخص يخص الطائرات المدنية⁽⁵⁾ وهدد بوضع نفسه تحت حماية ابن سعود إذا مورس عليه مزيداً من الضغط⁽⁶⁾، وقد حاول بعض الوجهاء من أبناء الإمارات الأخرى اقناع الحاكم بالفوائد التي ستجنيها الإمارة من إقامة مطار على أرضها، إلا أنه أصر على رفضه ولم يحاول البريطانيون ممارسة ضغط أكثر على حاكمها كي لا تتأثر سمعتهم أمام الرأي العام كما أن الخط الجوي قد يتعرض للخطر لذا قرروا ترك إمارة رأس الخيمة فأتجهت بريطانيا إزاء هذا الرفض للحصول على تسهيلات جوية للخطوط المدنية من إمارة دبي⁽⁷⁾.

وبذلك يمكن أن يسجل موقف لحاكم إمارة رأس الخيمة الراض للارادة البريطانية القائمة على التدخل في شؤون إمارات الساحل العماني وتسخيرها لما يخدم مصالحها الاستعمارية.

ثانياً - امتيازات الطيران البريطانية في إمارة الشارقة و كلباء:-

1- امتيازات الطيران البريطانية في الشارقة:-

بعد رفض الشيخ سلطان بن سالم حاكم إمارة رأس الخيمة لطلب بريطانيا ومع قرب انتهاء مدة الاتفاق مع الحكومة الإيرانية حدث تطور مفاجئ في آذار 1932، إذ كتب الشيخ سلطان بن صقر القاسمي حاكم إمارة الشارقة إلى بيسكو المقيم السياسي البريطاني يعرض عليه تقديم التسهيلات المطلوبة في الشارقة. ويعود تغير موقف حاكم الشارقة لقبول هذا الأمر بسبب تدهور الوضع الاقتصادي وكان يرى بأن إنشاء الخط الجوي سيعمل على توسيع النشاط التجاري في الشارقة ويفتح أبواب الإمارة أمام العالم الخارجي. فوافقت بريطانيا على العرض وبدأت فوراً بأجراء المسح اللازم الذي أقر بصلاحيته الشارقة لإنشاء المطار⁽⁸⁾، إلا أن شيخ الشارقة اضطر إلى تغيير موقفه

1 (عبد القوي فهمي محمد، المصدر السابق ، ص ص 270 - 271

انظر نص الاتفاقية في ملحق البحث I. O. R , R / 15 / 4 / 3 , Report For 1930 , p 13. 2)

3 (عبد القوي فهمي محمد، المصدر السابق ، ص ص 272-273

4 (علي محمد راشد ،المصدر السابق ، ص 177

5 (محمد مرسي عبد الله، المصدر السابق ، ص 73

6 (دولة الإمارات العربية المتحدة ، تاريخ دولة الإمارات العربية المتحدة ، مختارات من أهم الوثائق البريطانية 1797 - 1965 ، المجلد الثاني : الإمارات في بداية عصر التحديث 1945 - 1965 ، تحقيق محمد مرسي عبد الله ، أشرف على الترجمة ، لزي ماكولكلين ، مركز لندن للدراسات العربية، أبريل 1997 ، ص 48.

7 (عبد القوي فهمي محمد ، المصدر السابق ، ص 273

8 (محمد فارس الفارس ، المصدر السابق ، 117

بسبب معارضة اشقائه الاربعة واهالي الامارة⁽¹⁾ كان سبب المعارضة في اماره الشارقة للخشية من ان تؤدي هذه الاتفاقية الى دخول الاجانب للامارة وهذا ما لا يتناسب مع طبيعة الحياة في الامارة , فالرجال يغيبون عن منازلهم لفترات طويلة خلال مواسم الغوص عن اللؤلؤ⁽²⁾, وهناك فئة وجدوا في المطار كباقي مباني الوكالة الاخرى قد يصبح مأوى يلجأ اليه الصبية الفارين من سادتهم طلبا للحرية , ومن جانب آخر كان الشيوخ قلقين من ان الطريق الجوي قد يعطي البريطانيين فرصة للتدخل في الشؤون المحلية⁽³⁾.

اصطف الى جانب المعارضة كل من شيوخ رأس الخيمة ودبي وعمان , اذ هدد شيخ رأس الخيمة بقتل الشيخ سلطان بن صقر في حال توقيعه للاتفاقية مع بريطانيا رغم حالة القراية بينهما , وترجع معارضة شيخ دبي الى تخوفه من تحول سفينة البريد البخارية التي تزور دبي كل اسبوعين الى الشارقة , لكن المقيم السياسي واجه رفض شيخ الشارقة بانذاره ان المطار سيقام في الشارقة سواء بموافقة او بدونها , وفي حالة عدم الموافقة لن يتم دفع اي اعانة مالية له⁽⁴⁾.

تم عقد الاتفاقية بين الشيخ سلطان بن صقر حاكم الشارقة والحكومة البريطانية لانشاء محطة جوية في الشارقة في 22 تموز 1932 جاء فيها:-

((انني سلطان بن صقر شيخ الشارقة وقراها , اعلن ان المقدم سير هيو بيسكو , المقيم السياسي في الخليج الفارسي , قد ابغني برغبة الحكومة البريطانية المبجلة في انشاء خط جوي على طول الساحل العربي لطائرات شركة الخطوط الجوية البريطانية عبر البحار) يشار اليها في هذه الاتفاقية بعبارة "الشركة") ورغبتها في انشاء محطة جوية في الشارقة تهبط فيها الطائرات البريطانية . وبناء عليه , فأني أوافق على منح الشركة المذكورة التسهيلات التالية:-

1- يحق للشركة اختيار قطعة ارض في الشارقة ووضع اية علامات تراها ضرورية, ويحق لطائرات الشركة الهبوط في هذا الموقع

2- سأقوم ببناء دار استراحة للمسافرين على طائرات الشركة ولموظفيها في موقع تختاره الشركة ووفقا لخراطم بناء تضعها الشركة نفسها وتحت اشراف مهندس يعمل لصالح الحكومة البريطانية. وستكون الدار والتجهيزات الثابتة فيها ملكا لي .

3- يحق للشركة استيراد الوقود وقطع الغيار للطائرات ومون للمسافرين ولموظفي الشركة, وكل ماتحتاجه للقيام بعملها ودون دفع ضريبة على هذه الاستيرادات.

4- يحق للشركة ارسال موظفيها للأقامة في دار الاستراحة, غير انه لا يحق لهؤلاء الموظفين ولا المسافرين دخول مدينة الشارقة دون إذن مني .

وعلاوة على ذلك, فأنتني أتولى المسؤولية الكاملة عن حماية موظفي الشركة والمسافرين على طائراتها وحماية الطائرات نفسها, بقدر ما يتعلق الامر بأتباعي واقاربي ورعاياي , كما أتولى مسؤولية حمايتهم بقدر الأمكان من المغيرين عليهم من مناطق أخرى غير خاضعة لسلطتي.

سأقوم بتوفير 35 حارسا ورئيسين للحرس .

ومقابل ماورد اعلاه ووافق الحكومة البريطانية على دفع المبالغ التالية لي:

اولا- مقابل توفير 35 حارسا ورئيسين للحرس مبلغ 20 روبية شهريا لكل حارس و40 روبية شهريا لكل من رئيسي الحرس , على ان يبدأ الدفع من تاريخ تعيين الحرس.

ثانيا- رسم ايجار المحطة الجوية, وقدره 800 روبية شهريا على ان يبدأ الدفع من تاريخ هبوط أول طائرة تجارية.

ثالثا- ايجار دار الاستراحة وقدره 300 روبية شهريا .

- تدفع لي الحكومة البريطانية مقدما على شكل أقساط مبالغ تعتبر معقولة في نظر المهندس المشرف على العمل لغرض انشاء المبنى , ولن يدفع اي رسم ايجار لي قبل ان يتم تسديد المبالغ المدفوعة مقدما, وستوفر الحكومة مجانا ابوابا ونوافذ ووصلات فولاذية وحديدًا مموجًا.

رابعا- اعانة مالية شخصية قدرها 500 روبية شهريا مقابل قبولي هذه المسؤولية على ان يبدأ الدفع اعتبارا من الاول من يوليو 1932.

1 (عبد القوي فهمي محمد, المصدر السابق 274

2) منى محمد الحمادي , المصدر السابق , ص36

3) محمد فارس الفارس , المصدر السابق , 118

4) عبد القوي فهمي محمد, المصدر السابق , ص274

خامسا- رسم هبوط قدره 5 روبيات لكل طائرة تجارية تحط على ارض المطار . ولا تدفع اي رسوم على الطائرات العائدة للسلاح الجوي الملكي البريطاني .
- لا يحق للشركة التعامل بصورة مباشرة مع الشيخ ، وانما يتوجب عليها القيام بذلك بواسطة وكيل دائرة المقيم السياسي او المقيم السياسي نفسه .
- يجري سريان مفعول هذه الاتفاقية لمدة احد عشر عاما ، غير انه لا يتوجب دفع المال الا عندما يجري استخدام التسهيلات .
- اذا ارادت الحكومة البريطانية تجديد هذه الاتفاقية في نهاية الفترة المذكورة اعلاه ، فعليها اعطاء اشعارا بذلك قبل ثلاثة اشهر من تاريخ نفاذ سريانها .

- في حالة وقوع خلاف حول نص هذه الاتفاقية ، يتوجب الرجوع الى النص الانكليزي ((⁽¹⁾ .
وفي وثيقة منفصلة حصل سلطان بن صقر شيخ الشارقة على تأكيدات بحماية استقلاله ، وعلى وعد بأن تقوم بواخر شركة الهند البريطانية بزيارة الشارقة من وقت الى اخر ، وقد تمت استشارة الشركة المذكورة قبل تقديم هذا التأكيد للشيخ واقترته الشركة ، ووصل مندوب عنها واجتمع مع الشيخ سلطان ووافق على مرور سفنها على ميناء الشارقة وتفرغ حمولتها اذا كانت البضائع لاتقل عن 500 طرد ، فأستدعى الشيخ عددا من كبار التجار وعرض عليهم الامر ، فتعهدوا بتوفير هذا العدد من الطرود ، واتفقت ان تمر سفن الشركة القادمة من الهند بميناء الشارقة مرة كل اسبوعين ، وبمرور سفن شركة الهند البريطانية شهد ميناء الشارقة حركة تجارية كما انتعشت بفضل ذلك القطاعات التجارية الأخرى (⁽²⁾ .

وفي الاول من تشرين الاول عام 1932 ، افتتحت شركة الخطوط الجوية الامبراطورية خطها الجوي الجديد على الساحل العربي من الخليج (⁽³⁾ ، وقد هبطت اول طائرة في الشارقة في طريقها الى الهند في 1932/10/6 (⁽⁴⁾ .
قامت الحكومة البريطانية بمفاتحة شيخ الشارقة ايضا بإنشاء محطة لاسلكي في امارته الا انه رفض ولكن تمت ترصيته بدفعة مالية ، فتم نصب جهاز لاسلكي للمخابرات والاتصال بالطائرات وكشاف لارشاد الطائرات ليلا وكان ذلك اول لاسلكي ينصب في المنطقة كلها . ولاحتياجات الاستراحة تم تركيب اول مولد كهرباء بقوة 16 كيلو واط وكان هذا اول دخول للكهرباء في امارات الساحل (⁽⁵⁾ .

بعد قيام الحرب العالمية الثانية عام 1939 ودخول بريطانيا وحلفائها الحرب ضد الالمان وحلفائهم ، انشأت الحكومة البريطانية قاعدة جوية لسلاح الجو الملكي البريطاني في الشارقة (قاعدة الشارقة العسكرية) بسبب المخاطر التي احست بها نتيجة انتشار السفن اليابانية في المنطقة ، الامر الذي استوجب حماية السفن التجارية العاملة في الخليج العربي وخليج عمان ، وقد استخدمت الطائرات البريطانية قاعدة الشارقة العسكرية لمراقبة ورصد تحركات البوارج والغواصات اليابانية في البحار المحيطة بساحل الامارات ، كذلك قامت بقصف غواصة ايطالية في مياه جزيرة ابو موسى كما شيدت المنشآت الخاصة بالقاعدة بجانب الاستراحة ، فاصبح المطار يستخدم مدنيا وعسكريا في آن واحد وبقيت القاعدة الجوية البريطانية حتى قيام دولة الامارات العربية المتحدة عام 1971 (⁽⁶⁾ .

وفي عام 1942 وافق حاكم الشارقة عبر رسائل متبادلة على مرابطة طائرات وافراد تابعين لسلاح الجو الملكي في الشارقة طوال مدة الحرب العالمية الثانية فقط ، وكذلك على توسعة المطار واقامة معسكرين . وفي عام 1943 وافق حاكم الشارقة على تجديد اتفاقية الطيران المدني لمدة اخرى تصل الى خمس سنوات تنتهي في تموز 1948 . وقدم شيخ الشارقة طلبا لزيادة بدل الايجار ، لكن لم يستجب لطلبه . وفي عام 1946 ونتيجة لتوقيع حكومة بريطانيا على اتفاقيات شيكاغو الجوية اصبح من الضروري الطلب من جميع حكام الخليج بمنح حقوق للطائرات الاجنبية فطلب من الشارقة منح حقوق التحليق فوق اراضيها والهبوط فيها ، على النحو الذي منحه حكومة بريطانيا بموجب الاتفاقية الدولية للطائرات الاجنبية التي تحلق فوق الاراضي البريطانية او تهبط فيها ، فوافق حاكم الشارقة على ذلك كما هو حال جميع الحكام ، وفي العام ذاته زيدت الاعانة الواجبة الدفع لحاكم الشارقة بموجب اتفاقية الطيران

1 (دولة الامارات العربية المتحدة ، تاريخ دولة الامارات العربية المتحدة ، مختارات من أهم الوثائق البريطانية 1797 - 1965 ، المجلد الأول : بريطانيا والامارات 1797 - 1960 ، تحقيق محمد مرسي عبد الله ، أشرف على الترجمة ، لزي ماكولكلين ، مركز لندن للدراسات العربية ، ديسمبر 1996 ، ص 499 - 501 .

2 (محمد فارس الفارس ، المصدر السابق ، 119

3 (محمد مرسي عبد الله ، المصدر السابق ، ص 13

4 (فاطمة الحاج عبد الله محمد الحبروش ، المصدر السابق ، ص 30

5 (محمد فارس الفارس ، المصدر السابق ، 120

6 (سليم زبال ، كنت شاهدا الامارات من عام 1960 الى 1974 ، المجمع الثقافي ، ابوظبي ، دولة الامارات العربية المتحدة المتحدة ، 2001 ، ص 63 .

المدني الى 800 روبية في الشهر وزيد رسم الهبوط الى عشر روبيات لكل طائرة , كما حصلت زيادات في بدل الايجار وأجر الحراس⁽¹⁾.

وعندما توفي الشيخ سلطان بن صقر وخلفه ابنه الشيخ صقر بن سلطان رأى بريطانيا ان من مصلحتها توقيع اتفاقية جديدة مع الحاكم الجديد فتم ذلك في 22 تشرين الاول 1951 وكانت نصوصها كالآتي :-

المادة الاولى:

يمنح شيخ الشارقة الحقوق المطلقة لحكومة صاحب الجلالة في المملكة المتحدة من بريطانيا العظمى وشمال ايرلندا بانشاء وصيانة وتشغيل مطار او مطارات في الشارقة , مع التسهيلات الثانوية , وذلك بحسب نصوص الاتفاقية الحاضرة وقواعد الملاحة الملحقه بهذه الاتفاقية .

المادة الثانية :

يمكن لحكومة صاحب الجلالة , بدون قيد او شرط تعيين وكلاء عنها لممارسة اي من الحقوق المشار اليها في المادة الاولى .

المادة الثالثة :

يمكن لحكومة صاحب الجلالة ان تتخذ وتضع في الاجراء لغرض الملاحة في الشارقة الانظمة العامة المناسبة لسير المواصلات والقوانين والعلامات والارشادات والتنوير وعمليات الممارسات الاخرى والقوانين التي تستوعبها وتنشئها من وقت الى آخر , بموجب مؤتمر الملاحة الجوية المدنية العالمية , الذي انعقد في شيكاغو في 7 ديسمبر 1944.

المادة الرابعة:

يجوز لحكومة صاحب الجلالة ان تمنح , او ترفض بالنيابة عن الشيخ للطائرات مهما كانت جنسياتها الحق في ان تستعمل المطار والامتيازات الآتية:

أ- الحق بالطيران عبر المنطقة بدون النزول.

ب - الحق بالنزول لأغراض غير تجارية.

ج - الحق بتنزيل المسافرين والبريد والاحمال المحملة من منطقة تابعة للحكومة التي تنسب الطائرة لجنسيتها.

د - الحق بان تاخذ المسافرين والبريد وحملها وجهة سفرها الى المنطقة الخاصة بالحكومة التي تنسب الطائرة لجنسيتها.

هـ - الحق بان تاخذ المسافرين والبريد وحملة وجهة سفرها الى منطقة تابعة لاي حكومة اخرى , والحق بان تنزل المسافرين والبريد والاحمال الآتية من اي منها الى مثل هذه المنطقة .

المادة الخامسة :

يجب ان تباشر الطلبات للطائرات بممارسة الامتيازات السالفة الذكر في المادة الرابعة وكافة المعاملات المتعلقة بممارستهم اياها بواسطة السلطات البريطانية في الخليج او كما قد تامر بها حكومة صاحب الجلالة .

المادة السادسة :

يحق لحكومة صاحب الجلالة وممثليها المعينين من جانبها ارسال رسائل لاسلكية واستلامها في اية محطة لاسلكية تدار طبقا للاتفاقية الحاضرة فيما اذا كانت لها او لغيرها , وان تجبي الاجور الخاصة بهذه الرسائل .

المادة السابعة :

يمكن لحكومة صاحب الجلالة ان تحصل (رأسا او بواسطة وكلائها المعينين) رسوما كرسوم نزول الطائرات وتسكينها ورسوما اخرى لاستعمال المطار وللخدمات المتعلقة به كما تراه مناسبا وستدفع حكومة صاحب الجلالة الى الشيخ (رأسا او بواسطة وكلائها المعينين) رسما قدره عشر روبيات عن كل طائرة تجارية تستعمل المطار .

المادة الثامنة :

لحكومة صاحبة الجلالة الحق الوحيد في تجهيز الوقود وزيت التزييت (رأسا او بواسطة وكلائها المعينين) لمستعملي المطار , وستكون الاسعار الواجب تحصيلها لمثل هذا الوقود والزيوت في اعلان في امكان بارزة في المطار .

1) دولة الامارات العربية المتحدة ، تاريخ دولة الامارات العربية المتحدة ، مختارات من أهم الوثائق البريطانية 1797 - 1965 ، المجلد الثاني : الامارات في بداية عصر التحديث 1945 - 1965 ، المجلد الثاني ، المصدر السابق ، ص 52

المادة التاسعة :

ستكون حكومة صاحبة الجلالة ووكلائها المعينون معفيون من دفع الجمارك والرسوم والضرائب الأخرى فيما يتعلق بالطائرات والأجزاء التابعة لها ومحركات الطائرة وأجزائها والمعدات والمستلزمات الأخرى لآعالة الركاب المسافرين بهذه الطائرات ، والوقود ودهون التزييت المستوردة لتشغيل الطائرات .

المادة العاشرة :

ستدفع حكومة صاحبة الجلالة للشيخ مقابل استعمال المطار وللامتيازات المذكورة سابقا المبالغ الآتية شهريا:

- 1- راتب رئيس حرس وستة وثلاثين حارسا بمعدل خمس وثمانين روبية لكل رئيس حرس وخمس وستين روبية لكل حارس زائد خمس عشرة روبية كعلاوة غلاء المعيشة ، وهذه عرضة للتخفيض اذا هبطت تكاليف المعيشة.
- 2- ايجار عن المطار الف واربعمئة وعشرون (1420) روبية.
- 3- ايجار عن محل نزول الركاب الف روبية .
- 4- مبلغ الف روبية لتغطية التزامات الحماية .

كما نصت الاتفاقية على ان تسري مواد هذه الاتفاقية على اية توسيعات في المطار او اي مطار جديد يقام في الشارقة ، كما نصت على ان النص الانكليزي الذي كُتبت فيه الاتفاقية هو الملزم ، وان هذه الاتفاقية تلغي اتفاقية 22 تموز 1932 ، وان مدة هذه الاتفاقية هي عشر سنوات قابلة للزيادة .

وارفق بالاتفاقية ملحق وهو عبارة عن خمس عشرة مادة تتعلق بالامور الفنية والادارية وهي مكملة للاتفاقيات الاخيرة ، وبالإضافة الى تلك الاتفاقية ، كانت هناك مذكرة خاصة يسمح بموجبها باستخدام الطائرات الحربية لهذا المطار وتقديم كافة التسهيلات اللازمة للسلاح الجوي الملكي دون مقابل⁽¹⁾.

وبذلك نجد ان اتفاقية عام 1951 اعطت حقوقا حصرية للطيران المدني في الشارقة لحكومة بريطانيا.

وفي 3 تموز 1960 عقد هاوولي المعتمد السياسي البريطاني مع الشيخ صقر بن سلطان القاسمي حاكم الشارقة اتفاقية تم بموجبها تجديد الاتفاقية الجوية بين الحكومة البريطانية وحاكم الشارقة لمدة اخرى تبلغ عشر سنوات اعتبارا من الخامس عشر من تشرين الثاني 1961⁽²⁾.

وهنا يمكن القول ان اتفاقيات الطيران التي منحتها اماره الشارقة لبريطانيا ادت الى تمتع الامارة بمركز متميز بين باقي الامارات بكونها محطة مهمة للخط الجوي بين البصرة وكراتشي وادى انشاء قاعدة عسكرية جوية فيها عند بداية الحرب العالمية الثانية الى خلق فرص عمل لكثير من سكانها يضاف الى ذلك حالة الانتعاش النسبي في اقتصاد الامارة اذ ادت زيارة سفينة البريد البخارية لميناء الشارقة الى سهولة احضار البضائع من الهند الى الشارقة مباشرة وساعد على خلق فرص عمل جديدة للاهالي ، سواء بتقديم الخدمات للسفينة المذكورة او نقل البضائع منها واليها كما جلب وجود المحطة الجوية بعض مظاهر الحياة المدنية الحديثة اذ ادخل مدير المحطة اول راديو الى المنطقة عام 1934 وتم اقامة اول جهاز لاسلكي ، وسمح لتجار المنطقة باستخدامه في مراسلاتهم مع تجار الهند وكان هبوط واقلاع الطائرة حدثا غريبا للسكان يتوافدون لمشاهدته باستمرار⁽³⁾.

2- انشاء القاعدة الجوية البريطانية في منطقة كلباء⁽⁴⁾.

ادركت شركة الخطوط الجوية البريطانية ضرورة وجود ممر للهبوط في حالة الطوارئ لكي تتمكن من صيانة المرافق المعنية بنجاح واختارت لهذا الامر منطقة كلباء الواقعة على خليج عمان والتابعة للشارقة وحاكمها من اقارب الشيخ سلطان القاسمي حاكم الشارقة⁽⁵⁾.

كان اول اتصال مع حاكم كلباء في كانون الاول عام 1932 قام به الوكيل السياسي في مسقط رفض فيها حاكم كلباء ماقشة موضوع التسهيلات قبل استشارة اقاربه شيخي الشارقة وراس الخيمة ، وفي كانون الثاني عام 1933 تمت محاولة اخرى ولكنها لم تنجح وفي العام ذاته ارسل المقيم السياسي في الخليج العربي رسالة حازمة الى حاكم كلباء

1 (نقل عن :-علي محمد راشد ، المصدر السابق ، ص ص 184 – 186 .
2 (دولة الامارات العربية المتحدة ، تاريخ دولة الامارات العربية المتحدة ، مختارات من أهم الوثائق البريطانية 1797 – 1965 ، المجلد الثاني : الامارات في بداية عصر التحديث 1945 – 1965 ، المجلد الثاني ، المصدر السابق ، ص 64
3 (عبد القوي فهمي محمد ، المصدر السابق ، ص 278.
4 (تقع كلبا على خليج عمان وكانت منذ اواسط القرن التاسع عشر تابعة للقواسم مع نوع من الاستقلال الذاتي وعندما ارادت بريطانيا بناء قاعدة جوية فيها اشترط حاكمها الشيخ سعيد بن حمد القاسمي منحها الاستقلال فوافقت بريطانيا ومنحت الاستقلال عام 1936 . انظر: فاطمة الصايغ ، الامارات العربية المتحدة من القبيلة الى الدولة ، المصدر السابق ، ص 225
5 (عائشة علي السيار ، المصدر السابق ، ص 191

, بأنه اذا أجبرت طائرة على الهبوط في كلباء وتلقت المساعدة فان الشيخ سيكافأ اذا لم تعامل بصورة جيدة فسوف تتم محاسبته على ذلك (1).

فاتحت بريطانيا في عام 1936 الشيخ سعيد بن حمد حاكم كلباء على انشاء مطار احتياطي فيها(2), فأبدى الشيخ استعدادة لتقديم التسهيلات المطلوبة مقابل اعلان بريطانيا لمدينة كلباء امارة مستقلة(3), وبعد مفاوضات مطولة بين الحكومة البريطانية وحاكم كلباء وافقت بريطانيا على شرط الشيخ سعيد بن حمد باستقلال كلباء, وتم توقيع اتفاقية بين الطرفين في 28 اب 1936 تم بمقتضاها الموافقة على اعطاء تسهيلات لبناء مهبط طائرات لمدة 12 عاما على ان يحصل حاكم كلباء في المقابل على(400) روبية شهريا ولم تحدد الاتفاقية ما اذا كان المهبط يستخدم للطيران المدني او العسكري , وتم انشاء مهبط للظروف الطارئة فقط(4), وعليه تم الاعتراف بكلباء امارة مستقلة ذات سيادة في 30 كانون الثاني 1936(5). وطلقت سفينة حربية بريطانية ثلاث طلقات مدفع اعترافا بالشيخ سعيد بن حمد القاسمي حاكما على امارة كلباء المستقلة(6), وبما انه لم يعد لازما تجديد الاتفاقية عام 1948, فلم تجدد عند انتهاء مفعولها عام 1948(7), وعلى أثر ذلك فقدت كلباء استقلالها عام 1952 واعيد دمجها مع امارة الشارقة(8)

المبحث الثالث

امتيازات الطيران البريطانية في امارتي دبي وابوظبي

اولا :- تسهيلات الطيران البريطانية في دبي :

صدرت التوجيهات الى بيسكو المقيم السياسي البريطاني اواخر عام 1931 لبدأ مفاوضات مع الشيخ سعيد بن مكتوم ال مكتوم حاكم امارة دبي في الحصول على تسهيلات تتضمن وضع سفينة لوقود الطائرات , فاتجه بيسكو الى دبي لمقابلة الحاكم الذي كان مريضا في تلك الفترة , ووجده اكثر مرونة(9) الا انه اعتذر عن عدم امكانية تقديم التسهيلات المطلوبة بسبب معارضة اقاربه للاقتراح , ويذكر احد شهود العيان ان المقيم السياسي طلب من حاكم الكويت الشيخ احمد الجابر انذاك التوسط في الموضوع وان يرافقه في زيارة الى دبي لاقتناع حاكمها وابناء عمه واعيان دبي بفكرة المطار, وتم الاجتماع في منزل احد وجهاء دبي , وحاول الشيخ احمد الجابر الصباح اقناع الحاضرين بفوائد انشاء المطار وعدم وجود اي مخاطر من انشائه , الا ان الحاضرين اصرروا على الرفض مبدئين تخوفهم من تحوله فيما بعد الى مركز سياسي وملجأ للهاريين ومن يرتكبون جرائم اخلاقية تمس الاعراض ويجدون في تلك القاعدة حامية لهم كما حصل في زنجبار شرق افريقيا لذا لم يتوصل المجتمعون الى حل(10).

عاودت الحكومة البريطانية المحاولة, فعرض الوكيل المحلي الامر على الشيخ سعيد ال مكتوم في كانون الثاني 1933, فطلب الشيخ امهاله لبحث الموضوع مرة اخرى مع ابناء عمه , وبعد ان طالبت مهلة الرد بدأ المقيم يستخدم وسائل ضغط حتى يجبره على الموافقة ومنها التهديد بمنع تصاريح شراء الاسلحة والذخائر وتصاريح السفر له ولسكان الامارة, وايقاف سفينة البريد التجارية عن القوم الى دبي . وامام هذه الضغوط ارسل حاكم دبي شروطه للموافقة على وضع سفينة وقود في خور دبي وتضمنت هذه الشروط ان تكون مدة الاتفاق ست سنوات وان يوضع الوقود في سفينة تابعة للشيخ يعين هو الحراسة عليها , والا يدخل اصحاب الطائرات الى دبي الا بعد اذن منه , واذا لجأ شخص من ابناء الامارة الى احدى الطائرات يتم اعادته فورا وفي حالة حدوث ما يخالف ذلك يتم انتهاء الاتفاق ,

1 (عبد القوي فهمي محمد , المصدر السابق , ص 284.

2 (فاطمة الصايغ , الامارات العربية المتحدة من القبيلة الى النولة , المصدر السابق , ص 202

3) روز ماري زحلان , المصدر السابق , ص 127.

4) محمد مرسي عبد الله , المصدر السابق , ص 126

5) المصدر نفسه , ص 126-127.

6) فاطمة الصايغ , الامارات العربية المتحدة من القبيلة الى الدولة , المصدر السابق , ص 202

7) دولة الامارات العربية المتحدة , تاريخ دولة الامارات العربية المتحدة , مختارات من أهم الوثائق البريطانية 1797 - 1965 , المجلد الثاني : الامارات في بداية عصر التحديث 1945 - 1965 , المجلد الثاني , المصدر السابق , ص 51

8) عبد القوي فهمي محمد , المصدر السابق , ص 285.

9) محمد فارس الفارس , المصدر السابق , ص 120

10) المصدر نفسه , ص 121

وعلى الحكومة البريطانية عدم التدخل في شؤونه الداخلية رواتب الحراسة . وبدون اختلاف كبير عن شروط شيخ دبي تم توقيع الاتفاقية بين الطرفين في 15 كانون الاول 1933⁽¹⁾ .
كان المطلوب العثور على محطة ليلية اضافية على الساحل المتصالح فوق الاختيار على دبي وفي 22 تموز 1937 وقع الشيخ سعيد بن مكتوم حاكم دبي اتفاقية لاقامة قاعدة هبوط في خور دبي⁽²⁾ من جانب امبريل ايروايز التي ارادت تشغيل خدمة للطائرات المائية , وكانت مدتها سنة واحدة تعهد الشيخ بموجبها ان يقدم التسهيلات المطلوبة لقاء الرسوم وبلغت قيمة الرسوم 440 روبية شهريا كبدل ايجار , على ان يشمل اجر الحراس وكذلك يتقاضى رسم هبوط قدره خمس روبيات على اية طائرة⁽³⁾ .
بدأ وصول الركاب الى دبي في اب 1937 وكانوا يؤخذون الى استراحة الشارقة لقضاء الليل ثم يعودون في اليوم التالي الى دبي لمواصلة رحلتهم , وفي سبيل تامين المرور لهؤلاء الركاب وقع حاكما دبي والشارقة اتفاقا في ايلول بتحمل مسؤولية تامين سلامة الركاب . وبعد مرور عام وعندما حل موعد تجديد الاتفاق طلب حاكم دبي زيادة المبالغ الحالية , وبعد مناقشات كثيرة رفعت الى 940 روبية شهريا بالاضافة الى 500 روبية كمنحة شهرية , ووقعت الاتفاقية في 22 يوليو 1938 لمدة خمس سنوات وكانت متطابقة في بنودها مع الاتفاقية السابقة⁽⁴⁾ , وفيما يلي نص الاتفاقية :

- 1- هذه الاتفاقية من اجل محطة طيران بحرية تجارية لطائرات شركة الامبريل ايروايز ليمتد .
(أ) ستقوم الشركة بوضع العلامات اللازمة لنزول الطائرات في البحر .
(ب) ستدفع حكومة جلالة الملك مبلغ الف وتسعمائة واربعين روبية (1940) مقابل الايجار ورواتب الحراس واستعمال ساحة نزول الطائرات والرصيف والمراكب البخارية ومكان استراحة المسافرين ومخزن .
- 2- (أ) المياني والمنشآت الاخرى المذكورة في فقرة (1) اعلاه تؤسسها الشركة وعند انتهاء العقد تصبح جميع هذه الابنية والمنشآت غير المنقولة ملكا للشيخ .
(ب) المباني والمنشآت يجب ان تكون على اراضي اومياه راجعة ملكيتها للشيخ .
(ج) جميع ما يحتاج اليه البناء والمنشآت من صخور وجص يكون مما يستخرج من المقالع الموجودة في دبي
- 3- تتحمل الشركة تكاليف الصيانة .
- 4- العمال الذين تحتاج اليهم هذه المحطة البحرية يكونون وطنيين من اهالي دبي .
- 5- اذا أخطأ احد موظفي الشركة فمن حق الشيخ ان يقدم شكوى الى المقيم البريطاني في الخليج لاتخاذ الاجراءات المناسبة .
- 6- اذا اتهم احد رعايا دبي في جريمة ما تتعلق بمحطة الطائرات البحرية فانه لا يعاقب الا بعد تاكد الشيخ والمقيم البريطاني من حدوثها .
- 7- لا يحق لأي شخص (اجنبي) من رجال المحطة دخول البلاد ليلا , وان خالف هذا أحدهم ودخل فالشيخ ليس مسؤولا عنه .
- 8- حرس المحطة ورجال المحافظة عليها يعينهم الشيخ .
- 9- (أ) عدم قبول اي ملنجنى الى المحطة من النساء او البحارة .
(ب) لا يجوز التعرض الى اي شئ من امور الشيخ الداخلية .
- 10- يدفع للشيخ رسم خمس روبيات عن كل طائرة تنزل
- 11- اذا لا سمح الله جرى من عدو اجنبي مضر في الطائرات او اهلها واحتاج الامر الى التدخل , فيجب على بريطانيا مساعدة الشيخ لمعالجة الأمر .
- 12- يقتصر بيع المشروبات على العاملين في المحطة ولا يحق لهم بيعها للاهالي او المستوطنين في دبي .
- 13- تكون مدة هذا العقد خمس سنوات اعتبارا من 22 يوليو 1938م⁽⁵⁾ .
وبالرغم من ان اتفاقية الطيران بين بريطانيا وامارة دبي اعطت الحاكم دخلا ثابتا اضافيا الا انه جلب عليه سخط المعارضة المحلية , الامر الذي فتت عرى الوحدة الداخلية لدبي⁽⁶⁾ . اذ اثار مصادر الدخل الجديدة من اتفاقيات

1 (عبد القوي فهمي محمد ، المصدر السابق ، ص ص 279-280

2 عائشة علي السيار ، المصدر السابق ، ص 190

3 دولة الامارات العربية المتحدة ، تاريخ دولة الامارات العربية المتحدة ، مختارات من أهم الوثائق البريطانية 1797 -

1965 ، المجلد الثاني : الامارات في بداية عصر التحديث 1945 - 1965 ، المجلد الثاني ، المصدر السابق ، ص 51

4 محمد فارس الفارس ، المصدر السابق ، ص 122

5 نقلا عن :- علي محمد راشد ، المصدر السابق ، ص ص 187 - 188 .

6 عائشة علي السيار ، المصدر السابق ، ص 191 .

الطيران فضلا عن العائد الذي اخذ يتقاضاه الحاكم من امتيازات النفط معارضة داخلية تزعمها احد افراد الاسرة الحاكمة وهو الشيخ مانع بن راشد ال مكتوم , وجاءت تلك المعارضة بمطالب اصلاحية تتعلق بتنظيم الدخل الجديد واجراء اصلاحات على النظام السياسي. وسميت تلك المعارضة بالحركة الاصلاحية وقد جاءت متزامنة مع حركات اصلاحية اخرى في الكويت والبحرين تطالب بالتغييرات ذاتها , كما ادت الموارد الجديدة الى استغناء الحكام عن دعم طبقة التجار التي كانت تتمتع بنفوذ قوي , اذ احست هذه الطبقة بتغير موقعها السابق من جهة استشارية تلعب دورا رئيسيا في الحكم الى طبقة هامشية فقدت دورها , لذا تلاقت مصالح طبقة التجار الناقمة على الازمات الجديدة مع مصالح ابناء الصف الثاني من الاسر الحاكمة في المدن الثلاث للمطالبة باصلاحات مالية وسياسية شاملة⁽¹⁾.

زاد الامر سوءا عندما تدخلت بريطانيا لصالح رعاياها الهنود وممارسة الضغط على التجار المحليين لتسديد ديونهم في الوقت الذي وجد هؤلاء انفسهم دون حماية من احد , وكان هذا سببا رئيسيا في غضبهم وانضمامهم الى الحركة الاصلاحية بعد ان شعروا ان هذه الحركة ربما تكون غطاء يحميهم , كما اضطر كثير منهم الى العمل بالتجارة الممنوعة وهي التهريب والرقيق والسلاح باعتبارها مفعلا لتلك الازمة , مما ادى الى تشديد السلطات البريطانية لقبضتها لمنع رواج تلك التجارة . وامام هذه الاحداث وافق حاكم دبي بقرار القوى الداعية لاجراء اصلاحات ادارية والقاضي باعطاء تفويض اكبر من سلطات الحاكم الى مجلس منتخب وكانت اولى تحركات هذا المجلس تخصيص ثمن الدخل الكلي لدبي بما في ذلك العائد من الاتفاق الجوي للحاكم والباقي ينفق باسم الامارة وبموافقة اعضاء المجلس⁽²⁾.

وفي عام 1943 وافق حاكم دبي على تجديد اتفاقية الطيران المدني لمدة اخرى تصل الى خمس سنوات , وبما انه كان من المرغوب فيه ابقاء مرافق الرسو في خور دبي لاستخدامها في الحالات الطارئة , فقد جددت اتفاقية الطيران المدني مع دبي عام 1948 لمدة ثلاث سنوات , وانخفضت الدفعة المستحقة بموجبها الى الحاكم من 940 روبية الى 600 روبية في الشهر ولم تجدد الاتفاقية عام 1951 بعد انتهاء مدتها⁽³⁾.

في عام 1959 طلب الشيخ راشد بن سعيد ال مكتوم من بريطانيا افتتاح مطار في دبي وذكر بانها رغبة تجار دبي في ان يكون في دبي مطار خاص بالامارة حتى لوكلفهم اكثر مما يكلفهم استيراد البضائع عبر الشارقة وايضا لانه والتجار يشعرون ان من شان بناء المطار تعزيز سمعة دبي خارج الامارات المتصالحة⁽⁴⁾.

وفي 28 ايار 1960 اتفق حاكم دبي الشيخ راشد بن سعيد المكتوم مع (د.ف. هولي) المعتمد السياسي البريطاني على اقامة مطار مدني في دبي خاص بها , وتم الاحتفال بافتتاح مطار دبي عام 1960 بحضور ما بين 2000-3000 شخص وهو عدد ضخم بالنسبة لامارة دبي وبحضور من الجانب الايراني بطائرة كان على متنها العقيد (رحماني بوباري) ومجموعة من صحبه مع باقة ورد وزهرية فضية كبيرة⁽⁵⁾.

ثانيا / التسهيلات الجوية البريطانية في امارة ابو ظبي :-

حاولت بريطانيا بناء مطار عسكري والحصول على التسهيلات الازمة من الشيخ (شخبوط بن سلطان) حاكم امارة ابو ظبي , ومما شجعهم على ذلك النجاح الذي حققوه في انشاء المطارات ومحطات الوقود في الامارات الشمالية , ولكن الشيخ لم يوافق على اقامة مطار عسكري ولا على تقديم اية تسهيلات في امارة ابو ظبي⁽⁶⁾.

ورغم معارضة الشيخ شخبوط تم وضع صهريج للبتترول في امارة ابو ظبي ولكن الشيخ رفض استلام (400) روبية كهدية له من المقيم السياسي ولم يستلم ايضا اجر حراس مخزن الوقود وقدره (100) روبية شهريا⁽⁷⁾.

اختارت شركة الخطوط الجوية الامبراطورية جزيرتي صيربني ياس وابوظبي كمهابط اضطرارية للطائرات , وقام الكولونيل (لوخ) المندوب المعتمد البريطاني في البحرين بزيارة للشيخ شخبوط بن سلطان حاكم ابو ظبي في كانون الاول عام 1934 , وكان الشيخ شخبوط قد رفض مرارا منح اية تسهيلات جوية , فلجأت بريطانيا الى سياسة التهديد

1 (محمد فارس الفارس , المصدر السابق , ص 122

2 (محمد فارس الفارس , المصدر السابق , ص 123

3 (دولة الامارات العربية المتحدة , تاريخ دولة الامارات العربية المتحدة , مختارات من أهم الوثائق البريطانية 1797 - 1965 , المجلد الثاني : الامارات في بداية عصر التحديث 1945 - 1965 , المجلد الثاني , المصدر السابق , ص ص 52-53

4 (دولة الامارات العربية المتحدة , تاريخ دولة الامارات العربية المتحدة , مختارات من أهم الوثائق البريطانية 1797 - 1965 , المجلد الثاني : الامارات في بداية عصر التحديث 1945 - 1965 , المجلد الثاني , المصدر السابق , ص ص 68

5 (المصدر نفسه , ص 75

6 (جمال زكريا قاسم , المصدر السابق , ص 312

7 (عبد القوي فهمي محمد , المصدر السابق , ص 282

بمع سفن امارة ابوظبيي من التوجه الى مغاصات اللؤلؤ , وهو اجراء يضر كثيرا بالشيخ واهل الامارة , ولكن جاء التهديد دون جدوى . ومع استخدام مزيدا من الدبلوماسية بدلا من سياسة التهديد وقع الشيخ شخبوط في 13 شباط 1935 اتفاقية وافق بموجبها رسو خزان بترول في جزيرة صيربني ياس , كماسمح بتسهيلات لهبوط الطائرات فوق جزيرة ابوظبي , لكن الشيخ شخبوط أصر في هذه الاتفاقية على الا يتدخل البريطانيون في شؤونه الداخلية وان لايدخل المدينة اجنبي دون اذن منه ⁽¹⁾ , وتم دفع مبلغ (5000) روبية للشيخ مقابل التأخيرات من تأريخ وضع الصهريج في جزيرة صير بني ياس اصبحت ارض الهبوط في ابوظبيي جاهزة لاستقبال الطائرات ⁽²⁾ وفي عام 1936منح شيخ ابوظبيي اذنا لوضع أشارات ضوئية لاغراض الجو البريطانية⁽³⁾ ان خط الطيران البريطاني الذي انشئ حديثا في الساحل العربي , فضلا عن حرص بريطانيا وسعيها في الحصول على امتيازات البترول في امارات الساحل العماني أثر كثير على مكانة المنطقة في الاستراتيجية البريطانية , اذ اصبحت سلامة المطارات البريطانية على الساحل العربي وامن التزود بالوقود امرين مهمين في سياسة الحكومة البريطانية وهو موقف جديد لم يظهر الا في فترة ما بين الحربين العالميتين ⁽⁴⁾ . وعند بداية الحرب العالمية الثانية كان للبريطانيين قواعد عسكرية ومحطات للتزود بالوقود , بالإضافة الى تسهيلات جوية أخرى في انحاء متفرقة من الامارات وهي كالاتي :-

- 1- مطار للخطوط الجوية الامبراطوية واستراحة محصنة ومخزن للوقود ومحطة للارصاد ومخزن للخزيرة والقنابل بالإضافة الى القاعدة الجوية والمعسكر للقوات البريطانية في الشارقة .
- 2- في دبي اتفاقية للطيران التجاري ومكان لنزول الطائرات البحرية التابعة للاسطول البريطاني وكذلك لسلاح الطيران الملكي البريطاني ومخزن للوقود والاسلحة .
- 3- تسهيلات جوية لسلاح الجو الملكي البريطاني ومكان للنزول الاضطراري للخطوط الجوية الامبراطورية ومخزن للوقود والاسلحة في امارة كلبا .
- 4- مكان نزول اضطراري في جزيرة بني ياس ومخزن للوقود ومطار في ابوظبيي .
- 5- محطة لتزويد الطائرات الصغيرة في رأس الخيمة ⁽⁵⁾ .

هذا ماكان عليه وضع امارات الساحل العماني اثناء الحرب العالمية الثانية وذلك لاحتياجات سلاح الجو البريطاني ولكن بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية قررت الحكومة البريطانية الاستغناء عن تلك المطارات ومحطات الوقود ماعدا القاعدة الجوية والمعسكر البريطاني في الشارقة , اذ زادت اهميتها بعد الحرب وخاصة بعد جلاء القوات البريطانية من عدن والتي بقيت كذلك حتى الانسحاب البريطاني من امارات الساحل العماني عام 1971 والاعلان عن قيام دولة الامارات العربية المتحدة ⁽⁶⁾ .

هنا يمكن القول ان تسهيلات الطيران التي منحت من قبل حكام امارات الساحل العماني في اراضيهم لبريطانيا خلال ثلاثينيات القرن العشرين شكلت مصدرا مهما من مصادر دخلهم ومن جهة اخرى شكلت هذه التسهيلات ضرورة لبريطانيا اذ برزت حاجتها اليها في نهاية الحرب العالمية الاولى , عندما احست بريطانيا باهمية ان يكون لها خط جوي مدني وعسكري يربط مصر والعراق والهند , وكانت امارات الساحل العماني تمثل الموقع الأنسب لتسهيل عملية الاتصال بين تلك المواقع .

(1) محمد مرسي عبد الله , المصدر السابق , ص 73 .

(2) عبد القوي فهمي محمد , المصدر السابق , ص 283 .

(3) دولة الامارات العربية المتحدة , تاريخ دولة الامارات العربية المتحدة , مختارات من أهم الوثائق البريطانية 1797 - 1965 , المجلد الثاني : الامارات في بداية عصر التحديث 1945 - 1965 , المجلد الثاني , المصدر السابق , ص 49 .

(4) دولة الامارات العربية المتحدة , تاريخ دولة الامارات العربية المتحدة , مختارات من أهم الوثائق البريطانية 1797 - 1965 , المجلد الثاني : الامارات في بداية عصر التحديث 1945 - 1965 , المجلد الثاني , المصدر السابق , ص 74 .

(5) محمد مرسي عبد الله , المصدر السابق , ص ص 297-298 .

(6) حسين محمد البحارنة , دول الخليج العربي الحديثة , بيروت , 1973 , ص 129 .

الخاتمة

شهد بداية القرن العشرين ظهور تطورات جديدة في مجال الطيران وصار التنافس الدولي حادا على الطرق الجوية المتجهة عبر القارات واستبدلت صناعة الطائرات الحربية بطائرات مدنية مصممة لنقل الركاب والبضائع , اما بالنسبة لطائرات الخطوط الجوية البريطانية فقد تأسست عام 1924 , وكانت بريطانيا تستخدم الساحل الايراني لهبوط طائراتها المتجهة نحو الهند ولكن وبسبب التهديدات المستمرة من قبل ايران بالغاء الاتفاقية واغلاق المطارات اخذت بريطانيا تفكر في تغيير مسار طائراتها من السواحل الايرانية الى السواحل العربية خاصة وان ايران رفضت عام 1929 تجديد الاتفاق , حينها قررت بريطانيا الانتقال الى الساحل العربي وكانت البداية مع حاكم رأس الخيمة عام 1931 فوقف الشيخ سلطان بن سالم حاكم الامارة ضد الفكرة وامتنع عن منح التسهيلات المطلوبة لبريطانيا فأتجه نظرهم الى دبي وجرت محاولات مع الشيخ سعيد المكنوم حاكم دبي , وكان يقوم بتلك الاتصالات السير (هيوبسكو) المقيم السياسي البريطاني في الخليج , لكن الشيخ سعيد رفض الاستجابة وامتنع عن منحهم التسهيلات المطلوبة , فاتجه المقيم السياسي الى الشيخ احمد الجابر الصباح حاكم الكويت طالبا منه ان يصطحبه في زيارة الى دبي لاقناع الشيخ سعيد المكنوم وبني عمه واعيان دبي بفكرة المطار لكن حاكم دبي واهلها اصرروا على الرفض مبدين تخوفهم من تحول القاعدة المدنية فيما بعد الى مركز سياسي ومن ان تصبح ملجأ للخدم وبحرية الغوص الذين قد يهربون من اصحاب السفن اليها.

بعد فشل الممارسات البريطانية بالضغط والقوة ضد امارة رأس الخيمة , من خلال حجز سفن الغوص التابعة لاهالي امارة رأس الخيمة وكذلك التهديد بضرب المدينة , اتجهت بريطانيا صوب امارة الشارقة والتي ابدى حاكمها الشيخ سلطان بن صقر القاسمي رغبته بأعطاء التسهيلات اللازمة لاقامة المطار المقرر انشاؤه , وبعد اجراء المسح المطلوب ابرمت الاتفاقية بين حاكم امارة الشارقة والحكومة البريطانية عام 1932 , وفي عام 1942 وافق حاكم الشارقة عبر رسائل متبادلة على مرابطة طائرات وافراد تابعين لسلاح الجو الملكي في الشارقة طوال مدة الحرب العالمية الثانية فقط , وكذلك على توسعة المطار واقامة معسكرين , وعندما توفي الشيخ سلطان بن صقر وخلفه ابنه الشيخ صقر بن سلطان رأيت بريطانيا ان من مصلحتها توقيع اتفاقية جديدة فتم ذلك في 22 تشرين الاول 1951 . وفي 3 تموز 1960 عقد هاولي المعتمد السياسي البريطاني مع الشيخ صقر بن سلطان القاسمي حاكم الشارقة اتفاقية تم بموجبها تجديد الاتفاقية الجوية لمدة اخرى تبلغ عشر سنوات اعتبارا من الخامس عشر من تشرين الثاني 1961 . وفي عام 1943 وافق حاكم دبي على تجديد اتفاقية الطيران المدني لمدة خمس سنوات . وعندما وجدت شركة الخطوط الجوية البريطانية انه من الضرورة وجود ممر للهبوط في حالة الطوارئ لكي تتمكن من صيانة المرافق المعنية بنجاح فاختارت لهذا الامر منطقة كلباء , وفي عام 1936 فاتحت بريطانيا الشيخ سعيد بن حمد حاكم كلباء على انشاء مطار احتياطي فيها فأبدى الشيخ استعداد له لتقديم التسهيلات المطلوبة مقابل اعلان بريطانيا لمدينة كلباء امارة مستقلة وعليه تم الاعتراف بكلباء امارة مستقلة ذات سيادة في 30 كانون الاول 1936 وعندما لم يعد لازما تجديد الاتفاقية عام 1948 , فلم تجدد لدى انتهاء مفعولها عام 1948 , على اثر ذلك فقدت كلباء استقلالها عام 1952 واعيد دمجها مع الشارقة.

لم تكتفي بريطانيا بما حصلت عليه من امتيازات جوية اذ سعت لبناء مطار عسكري والحصول على تسهيلات جوية من الشيخ شخبوط بن سلطان حاكم امارة ابو ظبي ومع استخدام مزيدا من الدبلوماسية بدلا من سياسة التهديد كونها لم تجدي نفعا , وقع الشيخ شخبوط في 13 شباط 1934 اتفاقية وافق بموجبها رسو خزان بترول في جزيرة صيربني ياس , كما سمح بتسهيلات لهبوط الطائرات فوق جزيرة ابوظبي . استخدمت بريطانيا القواعد الجوية في امارات الساحل العماني اثناء الحرب العالمية الثانية وذلك لاحتياجات سلاح الجو الملكي لها ولكن بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية قررت الحكومة البريطانية الاستغناء عن تلك المطارات ومحطات الوقود ماعدا القاعدة الجوية والمعسكر البريطاني في الشارقة , اذ زادت اهميتها وخاصة بعد جلاء القوات البريطانية من عدن في 30 تشرين الثاني 1967 وبقيت كذلك حتى الانسحاب البريطاني من امارات الساحل العماني والاعلان عن قيام دولة الامارات العربية المتحدة عام 1971 .

المصادر

وثائق غير منشورة:-

1- I . O . R , R / 15 / 4 / 3 , Report For 1930.

الكتب العربية والمعرية:-

- 2) احمد خليل عطوى , دولة الامارات العربية المتحدة نشأتها وتطورها , المؤسسة الجامعية للنشر والتوزيع , ط1 , بيروت , 1981.
- 3) جان جاك بيري, الخليج العربي , تعريب نجدة هاجروسعيد الغز , بيروت , 1959 .
- 4) جمال زكريا قاسم , الخليج العربي دراسة لتاريخ الامارات العربية 1914-1945 , ط1 , القاهرة , 1973.
- 5) دولة الامارات العربية المتحدة , تاريخ دولة الامارات العربية المتحدة , مختارات من أهم الوثائق البريطانية 1797 – 1965 , المجلد الثاني : الامارات في بداية عصر التحديث 1945 – 1965, تحقيق محمد مرسي عبد الله , أشرف على الترجمة , لزي ماكولكلين , مركز لندن للدراسات العربية, أبريل 1997
- 6) دولة الامارات العربية المتحدة , تاريخ دولة الامارات العربية المتحدة , مختارات من أهم الوثائق البريطانية 1797 – 1965, المجلد الأول : بريطانيا والامارات 1797 – 1960 , تحقيق محمد مرسي عبد الله , أشرف على الترجمة , لزي ماكولكلين , مركز لندن للدراسات العربية , ديسمبر 1996.
- 7) حسين محمد البحارنة, دول الخليج العربي الحديثة , بيروت , 1973 .
- 8) روز ماري زحلان , الوحدة والحكم البريطاني حالة الامارات العربية المتحدة , بحث منشور ضمن بحوث الندوة الفكرية التي نظمها مركز دراسات الوحدة العربية بعنوان تجربة دولة الامارات العربية المتحدة, ط3 , بيروت , 1986, ص116.
- 9) سليم زبال , كنت شاهدا الامارات من عام 1960 الى 1974 , المجمع الثقافي , ابوظبي , دولة الامارات العربية المتحدة , 2001.
- 10) طالب محمد وهيم , التنافس البريطاني الاميركي على نفط الخليج العربي وموقف العرب في الخليج منه 1928-1939, بغداد, 1982.
- 11) عائشة علي السيار , التاريخ السياسي لدولة الامارات العربية المتحدة , مكتبة الجامعة , ط 1 , ابوظبي , دولة الامارات العربية المتحدة , 1996 .
- 12) عبد القوي فهمي محمد , مشيخات الساحل العماني 1892 – 1952 , اطروحة دكتوراه غير منشورة في التاريخ الحديث , كلية الآداب , جامعة عين شمس , مصر , 1988.
- 13) علي محمد راشد , الاتفاقيات السياسية والاقتصادية التي عقدت بين امارات ساحل عمان وبريطانيا 1806-1971 , مركز الدراسات والوثائق , ط3 , رأس الخيمة , 2010.
- 14) فاطمة الحاج عبد الله محمد الحبروش , التطور التاريخي لامارات الساحل المتصالح من مطلع القرن العشرين حتى قيام دولة الامارات العربية المتحدة دراسة توثيقية , ابو ظبي , ط 1 , 2008
- 15) فاطمة الصايغ , البنية التحتية في رأس الخيمة في القرن العشرين – دراسة تحليلية تاريخية , مجلة شؤون اجتماعية , العدد 73 , السنة 19 , جمعية الاجتماعيين , الشارقة , ربيع 2002.
- 16) فاطمة الصايغ , الامارات العربية المتحدة من القبيلة الى الدولة , مركز الخليج للكتب , ط 1 , دبي , الامارات العربية المتحدة , 1997.
- 17) محمد حسن العيدروس , الامارات بين الماضي والحاضر. دار الكتاب الحديث, دولة الامارات العربية المتحدة, 2002. مركز الدراسات والوثائق , ط3 , رأس الخيمة , 2010.
- 18) محمد فارس الفارس , الأوضاع الاقتصادية في امارات الساحل 1862-1965 , مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية , ط 1 , ابوظبي , 2000.
- 19) محمد مرسي عبد الله , دولة الامارات العربية وجيرانها , دار القلم , ط 1 , الكويت , 1981
- 20) منى محمد الحمادي , بريطانيا والاوزاع الادارية في الامارات المتصالحة 1947 – 1965 , مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية , ط 1 , ابو ظبي , 2008 .
- 21) يسرى الجواهري , دول الخليج العربي والمشرق الاسلامي , مكتبة ومطبعة الاشعاع الفنية, مصر, 1999
- 22) يوسف ابو الحجاج واخرون , دولة الامارات العربية المتحدة دراسة مسحية شاملة , القاهرة , 1978.

الملحق

اتفاقية ١٥ حزيران ١٩٣٠

The Company undertakes to employ only subjects of the Sheikh of Sharjah in the construction of the Depot Buildings. This does not include mechanical staff.

This Agreement is renewable for another appointed period, after an agreement has been reached between the two parties.

Sd/- Sultan bin Saqar,
Sheikh of Sharjah.

Sd/- A. Aziz Helmy,
Gulf Ports Inspector,
Anglo-Iranian Oil Co. Ltd.

Witness: Sd/- B. J. Stokes
Political Officer, Trucial Coast. Witness.

Sd/-
Abdullah bin Fariq,
Secretary to the Ruler
of Sharjah
Witness

Copies to:-

H.S.M.'s Political Agent, Bahrain. ✓

H.S.M.'s Political Officer, Trucial Coast.

A. Angus Esquire, Anglo Iranian Oil Company Ltd.

Distribution Department, Anglo Iranian Oil Co. Lt
Abadan.
Abadan.

Agreement made on 11th January 1940 between the Anglo-Iranian Oil Company Limited, hereinafter referred to as the Company and His Excellency Sheikh Sultan bin Saqr, Ruler of Sharjah, referred to hereinafter as the Lessor.

The Lessor agrees to lease to the Company a plot of land situated on the Sharjah Lagoon, nearby 'Jubail', measuring 250'x150', including the present storage. The site in question is on the south of the present store.

This Agreement will be for a period of 25 Years only.

The Lessor agrees to allow the Company to erect on the aforesaid plot of land such buildings as they require to perform their services as suppliers of Oil products in Sharjah and for delivery to aircraft.

The Company agrees to pay to the Lessor for the plot of land above mentioned a monthly rent of Rs. 133/5/4. The rent of the present oil storage, namely Rs. 200/- per month, shall remain the same during the currency of this Agreement and will be paid to the Sheikh as usual. Total rents payable being therefore Rs. 333/5/4 per month. The Lessor undertakes to guard the Depot buildings during the term of this Agreement.

The Company undertakes to bear all cost of construction of the buildings. The Sheikh does not bear any expenses whatever. After the expiry of this Agreement, the Company undertakes to hand over to the Lessor all the buildings, including their doors, roofs, and windows.

The rent, i.e. Rs. 133/5/4 of the new plot of land shall commence from the date of completion of construction.

The Company will endeavour to complete construction work as early as possible.

FOR R/S/4/3
WITHOUT PERMISSION OF THE
INDIA OFFICE LIBRARY & RECORDS

I, Sultan bin Salim, Ruler of Ras al Khaimah, have accepted and agreed to the conditions mentioned below for the British Government :-

Firstly I have accepted that the iron boat in which petrol is stored for aeroplanes to remain in the creek in place of the jolly boat for a period of one year and should the Government wish to place more petrol in the said boat I shall have no objection, and I have posted ~~guards~~ for the said boat. And during the period of the year we shall exchange opinions with the Hon'ble the Political Resident on the above mentioned matters.

Secondly. I have undertaken safety for the aeroplane when it arrives at Ras al Khaimah to take in petrol from the said boat as was done in the past.

Thirdly. I have accepted responsibility for the safety of the Residency Agent, Khan Bahadur Isa, and his dependents: they will enjoy complete safety and security at Ras al Khaimah and its dependencies in the desert; and I shall not make any intrigue against him when he is in Ras al Khaimah or at Sharjah or elsewhere. Should anything (of this nature) emanate from me or from any of my dependents to the said Residency Agent at Ras al Khaimah and its suburbs, may God forbid, I shall be responsible to the British Government.

Signed and sealed. Dated 17th Muharram 1349 - 15th June 1930.

Sultan bin Salim, Ruler of

Ras al Khaimah.

Witnesses:

A witness hereunto, signed and sealed, Sultan bin Saqar, in his own handwriting.

A witness hereunto, signed and sealed, Muhammad bin Salim

Witnesses hereunto, signed and sealed.

Abdullah bin Muhammad bin Khadin and Salim bin Khamis al-Hali.