مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية

اسم المقال: تقارير المقيمية السياسية البريطانية حول الملاحة الجوية في الكويت (1919 - 1940م) دراسة وثائقية
اسم الكاتب: تامر سمير طه
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/9118
تاريخ الاسترداد: 2026/11/01 19:43 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

جامعة الشارقة
UNIVERSITY OF SHARJAH

مجلة جامعة الشارقة

مجلة علمية محكمة

للعلوم الإنسانية والاجتماعية



عدد B

المجلد 18، العدد 1
شوال 1442 هـ / يونيو 2021م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 1996-2339

يونيو 2021م **مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية** المجلد 18 العدد 1 (B)
https//: doi.org/10.36394/jhss/18/1B/1

تقارير المقيمية السياسية البريطانية حول الملاحة الجوية في الكويت (1919 - 1940م): دراسة وثائقية

تامر سمير طه[1]

تاريخ الاستلام: 21-08-2019 **تاريخ القبول: 29-04-2020**

ملخص البحث:

ظهرت الطائرات البريطانية في منطقة الكويت لأول مرة عام 1919م؛ إذ لم تعرف الكويت شيئاً عن الطيران قبل هذا التاريخ، وكانت البدايات الأولى تعود لهبوط طائرات من الطراز العسكري الحربي التابع لسلاح الجو الملكي البريطاني (Royal Air Force) الذي أسس من قبل حكومة بريطانيا في بداية شهر إبريل عام 1918م عندما أدركت الحكومة البريطانية أهمية هذا السلاح الجوي الجديد، الذي من خلاله تمكنت من فرض هيمنتها ونفوذها على مناطق عدة بالخليج العربي، وبذلك يصبح من السهل الوصول إليها بوقت قصير، والتصدي لأعدائها والاستعمار الأوروبي، كما أنه كان يساهم في الوصول إلى مستعمراتها في الهند، وييسر قيام الرحلات المباشرة من الهند إلى إنجلترا، والكويت كانت من ضمن مناطق الخليج التي اشتملت على تقديم خدمات للطيران العسكري والمدني، وفي بادئ الأمر لم يكن يوجد بالكويت مطار، فمعظم الرحلات كانت تأتي من بلاد العراق، وبعد مدة وجيزة أصبح لديها مهبط يتسع للطائرات المدنية والعسكرية البريطانية، وبعد أن تم إنشاء مطار الكويت عمل بدوره على استقبال رحلات جوية قادمة من الشرق والغرب تابعة للخطوط الجوية الإمبراطورية، وتشير تقارير وزارة الطيران البريطاني أن أول هبوط لطائرة مدنية على أرض الكويت كان في عام 1927م، كما أثار الطيران اهتمام شيخ الكويت شخصيًا، وسرعان ما تطورت الملاحة الجوية المدنية ليصبح بها وكلاء لشركات طيران لتقديم خدماتها للمسافرين، وعلى الرغم من أن الخدمات كانت في البداية بسيطة ومحدودة، وأنه بعد تم عقد اتفاقية مع الحكومة البريطانية للطيران المدني بالكويت عام 1934م وحينها تم إنشاء المطار بشكل رسمي لتهبط به الطائرات، وكما أنشأ مرفأ للطائرات المائية بالقرب من الميناء، وبعد اندلاع الحرب العالمية الثانية تحولت خطوط الطيران الجوي من قبل بريطانيا دون أي سبب يذكر- قد يكون بسب انشغال بريطانيا بشؤون الحرب العالمية الثانية- وتوقف استخدام المطار والمهبط البري واعتمدت الرحلات في الهبوط في المرفأ البحري، وبذلك لم تتوقف الملاحة الجوية بالكويت.

الكلمات الدالة: الطيران، الملاحة الجوية، سلاح الجو الملكي، الكويت، الخطوط الجوية الإمبراطورية.

(1) كلية الآداب - جامعة طنطا (طنطا - مصر)

tamersmart@yahoo.com

أهمية الدراسة:

تتجلى أهمية الدراسة في الاطلاع على جانب من جوانب البدايات الأولى لتاريخ الملاحة الجوية فوق الأراضي الكويتية، وتسليط الضوء على بداية ظهور الطائرات البريطانية بداية من هبوط الطائرات الحربية، ويليها هبوط الطائرات المدنية، وكذلك التحقق من اهتمام سلاح الجو الملكي البريطاني بجعل منطقة الكويت مهبطًا لطائراتها، وقاعدة من قواعد التدريب لها، بالإضافة إلى مهام الاستطلاع وكيف أصبحت الكويت بعد فترة زمنية بسيطة مهبطًا لعدة رحلات قادمة من الشرق والغرب، وسرعان ما أصبح فيها وكلاء لخطوط الطيران لتقديم المساعدة والخدمات للمسافرين على أراضيها.

أسباب اختيار الموضوع:

البحث عبارة عن دراسة وثائقية جديدة تهدف إلى دراسة بداية حركة الملاحة الجوية سواء المدنية أو الحربية منها على منطقة الكويت؛ التي لم تحظَ بالاهتمام والدراسة بالإضافة إلى ندرة المعلومات حول هذه الدراسة، وهذا يعد من أهم الأسباب التي دفعتني إلى اختيار هذا الموضوع، كما أن معظم ما قيل حوله عبارة عن مجموعة من الأقاويل والآراء تتراوح ما بين مد وجزر فيما يتعلق ببدايات الطيران في الكويت، كذلك معظم هذه الآراء لم تعتمد بشكل جيد على الوثائق البريطانية بالرغم من المجهود الكبير الذي قام به شيخ الكويت الشيخ أحمد الجابر الصباح (1921 - 1950م) وسعية الدائم في إنشاء مطار جوي يستقبل كل أنواع الرحلات الجوية وجميع الطائرات الحربية والمدنية.

أسباب اختيار الفترة الزمنية للبحث:

أما فيما يتعلق بالفترة الزمنية للبحث فقد جعلت بداية البحث في عام 1919م وهو العام الذي شوهدت فيه أول طائرة حربية بريطانية زارت أراضي الكويت وحلقت فوق سمائها، أما عن نهاية البحث فقد جعلتها في عام 1940م وهو العام الذي شهد تراجعًا كبيرًا في عدد الرحلات الجوية القادمة الى الكويت حتى وصلت إلى حد الإغلاق.

مراحل الدراسة ومنهاجها:

هذا وقد اعتمدت في هذه الدراسة على منهج البحث التاريخي -الوثائقي- القائم على جمع المادة العلمية والتحقق من مدى مصداقيتها ومنطقيتها ومن ثم استخلاص النتائج منها وصولا إلى النتائج العلمية المنشودة، وكذلك الاعتماد على مجموعة من الوثائق الصادرة من قِبل الحكومة البريطانية؛ للوصول إلى الحقائق التاريخية كاملة دون تجريدها من مراجعها سواء المنشورة أو غير المنشورة، وانطلاقًا من هذا المفهوم كان لا بد من

الاطلاع على أرشيف سجلات مكتب الهند «IOR» وهذا الأرشيف يحتوي على معلومات واضحة فيما يخص بداية الطيران بالكويت كما اعتمد البحث على تقارير المقيمية السياسية البريطانية بالخليج العربي منذ فترة عام (1919 - 1940م)، الوكلاء السياسيين البريطانيين التابعين لحكومة الهند البريطانية في الكويت، بوصفها الدولة الأوروبية المسيطرة على مناطق الخليج العربي في تلك الفترة، بالإضافة إلى وثائق تابعة لوزارة الطيران البريطاني وتقارير من سلاح الجو الملكي البريطاني وتقارير من شركة الطيران الجوي الإمبراطوري ومكتبها الرئيس بالقاهرة ووثائق الخارجية البريطانية.

إشكالية البحث:

هل اهتمت الحكومة البريطانية في إنشاء مهبط لطائراتها في منطقة الكويت خلال الفترة الزمنية الواقعة بين عامي (1919 - 1940م) ؟ وهل سعى شيخ الكويت بشكل جاد لخلق بيئة وظروف مناسبة لإنشاء مطار يحمل المعايير اللازمة كافة في تلك الفترة الزمنية؟ ولماذا كان يرغب الشيخ بوجود مطار في المناطق الخاضعة لسيادته؟ ومتى كانت البداية الحقيقية لحركة الملاحة الجوية على الأراضي الكويتية؟ وكيف تطورت حركة الملاحة الجوية في الكويت؟ وأين تم انشاء أول مهبط للطائرات فيها؟ وهل أثمر التعاون البريطاني مع شيخ الكويت في تحسين حركة الملاحة الجوية؟ وهل كان تراجع بريطانيا عن اهتمامها بإنشاء المطار يعود إلى انشغالها في ظروف الحرب العالمية الثانية التي كانت طرفًا فيها خلال تلك الفترة الزمنية؟

الدراسات السابقة:

لا توجد أي دراسات سابقة اهتمت بدراسة هذا الموضوع، ولم تكن هناك أي دراسة متخصصة فيها من قبل، وكذلك لم تستخدم المادة العلمية ولا الوثائق البريطانية الأصيلة التي تلم بجميع جوانب الدراسة والتي تمكن الباحث من العثور عليها لتحديد بداية الملاحة الجوية بالكويت بالإضافة إلا أن جميع الدراسات السابقة لحركة الملاحة الجوية تناولت مناطق مختلفة ولم تتطرق لدراستها على أراضي الكويت من مثل أطروحة الدكتوراه التي جاءت تحت عنوان (الخط الجوي البريطاني إلى الشرق وتأثيره في سياسة بريطانيا تجاه الإمارات) للدكتورة فاطمة الصايغ.

المقدمة:

أسهمت الحرب العالمية الأولى في الفترة ما بين عامي (1914 - 1918م) في تطوير مجال صناعة الطائرات، وسعت كل من الدول الأوروبية المتحاربة على ابتكارها وصناعتها، فتسابقت فيما بينها لصنع طائرات عسكرية، فأنتجت فرنسا وألمانيا وبريطانيا عدة طائرات

سواء البرية منها أو المائية والتي كان لها دور كبير في تقديم المساعدات والخدمات للسفن الحربية، وإمدادها بما تحتاج إليه من المؤن، بالإضافة لخدمات الاستطلاع الحربي، ومن المعروف أن بريطانيا كانت ضد الدولة العثمانية في الحرب، الأمر الذي تطور إلى أن تصل الحرب إلى عدة مناطق عربية فكان أول ظهور للطائرات البريطانية العسكرية في العراق وشبه الجزيرة العربية يعود إلى عام 1916م وتعتبر منطقة الكويت مثلها مثل باقي مناطق الخليج العربي والدول العربية التي لم تكن تعرف شيأً عن الطيران قبل عام 1919م، والحقيقة أنه منذ البدايات الأولى لهذا الاختراع الجديد وشيخ الكويت كانت له رغبة ملحة في أن تكون الكويت ضمن هذا المجال الجديد، بل إنه عمل جاهداً لإنشاء مهبط للطائرات بها ليصبح بعد ذلك مطار بها، إلا أن حكومة بريطانيا لم تدعمه بقوة في تحقيق هذا الأمر، فكانت ترى في ذلك الوقت أن هذا الأمر من الصعب العمل عليه بالكويت في هذه الفترة، إلا أنه تمكن بعض مضي الوقت من إنشاء مهبط بري للطائرات، استخدم في البداية لمهام عسكرية بريطانية ولمهمات التدريب، ومهام الاستطلاع، ومعظم الرحلات الجوية كانت تقوم من مطار الشعيبة – البصرة، وسرعان ما تطورت الأمور ليكون هو المهبط الذي تأتي إليه الطائرات المدنية، وتم تقديم خدمات للمسافرين، وتم وضع أسس وقواعد لاستخدام الملاحة الجوية كما تم إضافة خدمات للبريد الجوي ونقل الطرود جواً بدلاً من السفن البخارية.

تاريخ الملاحة الجوية والطيران فوق أراضي الكويت:

إن منطقة الكويت كانت مثل باقي مناطق الخليج العربي لا تعرف شيئا عن حركة الملاحة الجوية والطيران، ولم يكن لها أي وجود يذكر قبل عام 1919م في هذا العام أبدى شيخ الكويت من جانبه اهتمامًا كبيرا لأجلِ بناء مطار في الكويت، وسعى في ذلك بشكل جدي فعلا، وتم الإعداد والتجهيز من أجله في منتصف عام 1919م، إلا أنه بعد فترة من الزمن - لسبب ما توقف العمل- وأفسد العمل؛ بسبب تصدع جدران المدينة، ولأن الطريق الذي كان سيصبح مهبطًا للطائرات كان يسير بالتوازي مع حدود الكويت الشمالية الغربية، مما جعله طريقًا غير مناسبًا ليصبح مطارًا مدنيًا كما أن الكويت طبقا للخطة المقترحة بهدف إنشاء مطار كامل التجهيزات والمرافق يحتاج إلى حوالي 12 عاما للإعداد والتجهيز والتنفيذ، ومما يزيد من صعوبة الأمر طبيعة أرض الكويت الصحراوية؛ باعتبارها غير ممهدة لذلك، بالإضافة إلى الخوف من الرياح الجنوبية الشرقية، وعلى الرغم من هذه الأسباب التي قد تحول دون إنشاء مطار إلا أن شيخ الكويت عمل على فكرة أخرى تقوم على إنشاء مهبط للطائرات بشكل مؤقت، لكنه لم يكن ليتسع للطائرات الحربية الكبيرة أو الطائرات المدنية الكبيرة، وبناء على طلب من قائد الطيران المدني التابع للحكومة البريطانية في بغداد حينما زار الكويت في 27 اكتوبر 1919م ولم يتمكن من الهبوط

بطائرتـه فـي أي مـكان بالكويـت، ممـا دعـاه إلـى الهبـوط فـي مـكان آخـر بشـكل مؤقـت - فـي منطقـة بالجنـوب وتبعـد عـن جـدران مدينـة الكويـت مسـافة نصـف ميـل تقريبـا، - وتقـع خـارج جـدران مدينـة الكويـت- فـكان لا بـد مـن الإعـداد لمهبـط للطائـرات؛ لأن المهبـط لا يصلـح كمهبـط للطائـرات الحربيـة الكبيـرة قاذفـات القنابـل الهبـوط فـي الكويـت[1].

فشـهد عـام 1924م زيـارات عـدة مـن قائـد الأسـطول الجـوي الملكـي البريطانـي لأرض الكويـت بوصفهـا مهبطًـا ملائمًـا لهـم، ففـي الثانـي مـن إبريـل مـن عـام 1924م، زار القائـد سـول (Saul) ومعـه مجموعـة مـن الضبـاط مـن وزارة الطيـران البريطانـي، الكويـت قادميـن مـن البصـرة، وفـي 14 مـارس مـن العـام نفسـه هبطـت طائرتـان مـن مطـار الشـعيبة – البصـرة - كمـا زار أرض الكويـت 3طائـرات ومعهـم قائـد جـوي يدعـى أتكنسـيون «E.D.Atkinson» تابـع لسـرب الطيـران الملكـي (No.84)، وفـي22 مـارس تـم وصـول مجموعـة مـن الطائـرات الحربيـة بعـد الظهيـرة، وغالبـا مـا كانـت تتكـرر زيـارات الطائـرات الحربيـة البريطانيـة للكويـت مـن قبـل عـدة قـادة، كمـا أن ثـلاث طائـرات مـن نـوع قاذفـات القنابـل ومعهـم القائـد البريطانـي اللـورد بيـك «Lord.H.Peck»قادميـن مـن البحريـن فـي 8 يونيـو هبطـوا فـي الكويـت مـن العـام نفسـه ومكثـوا بهـا لمـدة تصـل إلـى أربعـة أيـام، ومـن ثـم رحلـوا فـي يـوم الخميـس الموافـق 12 يونيـو 1924م السـاعه 11: 30 صباحـا، ومـما يبـدوا واضحـاً أنـه كان يوجـد سـبب فـي بقائهـم؛ لأن الضـرورة اقتضـت بـأن تكـون الرحـلات الجويـة البريطانيـة لمـدة يـوم واحـد، وكان عليهـم أن يعـودوا مـرة أخـرى فـي نفـس اليـوم إلـى مطـار البحريـن، ومـن الملاحـظ أن السـبب فـي بقائهـم يعـود إلـى عـدم قدرتهـم علـى التحليـق والطيـران بسـبب الريـاح الشـديدة القادمـة مـن منطقـة منيفـة «Manifa» ولـم يتمكنـوا مـن العـودة للقاعـدة الجويـة وبعـد أن هـدأت الريـاح كتـب الضابـط الطيـار لاسـي «Lacy» تقريـرا عـن مـا حـدث لبعـض أجـزاء الطائـرات التـي قـد تضـررت بشـكل كبيـر وتوقفـت عـن العمـل مـن مثـل المروحـة والموتـور، وهـو بذلـك السـبب الرئيـس فـي عـدم القـدرة علـى التحليـق[2].

وفـي بدايـة عـام 1925م زارت ثـلاث طائـرات حربيـة تابعـة لأسـطول الجـو الملكـي البريطانـي تنتمـي لنفـس سـرب الطيـران الجـوي (NO.84) الكويـت، قادمـة مـن مـكان مـا قـرب البصـرة فـي صبـاح يـوم 10 مـارس عـام 1925م، كمـا أنهـم مكثـوا طـوال اليـوم بالكويـت، ومـن ثـم انطلقـوا مـرة أخـرى عائديـن إلـى الشـعبية قبيـل الغـروب[3].

(1) IOR/R / 15 / 1 / 713, Administration Report of the Persian Gulf Political Residency for the Year 1920, Aerodrome, Calcutta., India.1921.P.81

(2) IOR/R15 / 1 / 713, Administration Report of the Kuwait Political Agency For The Year 1924, R.A.F, ChapterXII, By J.C.Moer –Major, P.P.67 - 68

(3) IOR/R / 15 / 1 / 714, Administration Report of the Kuwait Political Agency for the year 1925, Chapter XIII, R.A.F, ByJ.C.More-Major., P.79

وتشير الوثائق البريطانية وتقارير الوكيل السياسي بالكويت أن أول هبوط لطائرة مدنية بالكويت كان في 18 نوفمبر عام 1927م لمهمة تدريب، وكانت الطائرة تابعة للخطوط الجوية الإمبراطورية لحكومة بريطانيا، ويبدوا أنها طائرة مدنية هبطت في أرض الكويت قادمة من دلهي - الهند- وقد استؤجرت الطائرة من قبل الشيخ حافظ وهبه« Shaikh-HafidWahbah»[1]بهدف إحضاره من مطار الشعبية عند وصوله من القاهرة وعادت به الطائرة في نفس اليوم[2].

ومرة أخرى هبطت طائرة مدنية بأرض الكويت مع بداية شهر ديسمبر من العام نفسه يقودها ضابط بالطيران البريطاني قادمة من العراق، برفقة طائرتين حربيتين من نوع قاذفة القنابل تابعة لسرب جوي رقم (NO.84) تابعة لأسطول الجو الملكي البريطاني (R.A.F)، ومن ثم عادو في نفس اليوم، كما أنه في السابع من ديسمبر تكررت الزيارة مرة أخرى من قِبل الطائرات الحربية البريطانية، ومع نهاية شهر ديسمبرزار الكويت أيضًا ثلاثة طائرات حربية تابعة لحكومة بريطانيا[3].

وجاء في تقارير المقيمية أن الكويت مكان ملائم جدًا للتدريب ولممارسة المهام التابعة لوزارة الطيران البريطانية، على إثر ذلك تم التخطيط بشكل مؤقت لإنشاء قاعدة جوية عسكرية بريطانية ومهبطًا بريًا في الكويت في نهاية فبراير من عام 1928م، وتم الانتهاء منها في مايو من نفس العام، واستخدم خلال ذلك معدات عسكرية ضخمة تعمل بقوة؛ لإنهاء القاعدة بأسرع وقت وعلى الرغم من ذلك كانت الطائرات تأتي إليها باستمرار بأعداد متفاوتة خلال فترة الانشاء، وفي 10ديسمبر من العام نفسه وصلت طائرتان مائيتان (Seaplane) قادمتين من البصرة - العراق - عالقتين في مياه الخليج، حيث كان البحر هائجًا وبسبب تلاطم الأمواج بقوة مما أدى إلى أن تعتبر فكرة بقاء الطائرتين المائيتين في هذا الجو فكرة غير حكيمة، وأنه كان لا بد من عودتهما فورًا تحسبا لخسارتهما[4].

---

(1) ولد الشيخ حافظ وهبه في مصر في حي بولاق في 15 يوليو عام 1889م، حفظ القران الكريم ودرس في الأزهر الشريف، ونال العلم على يد كبار مشايخ الأزهر من أمثال الشيخ محمد عبده، وحسين البولاقي، والشيخ الخضري وغيرهم، وعندما نفاه الإنجليز من مصر بدأ جولاته بالخليج العربي إلى الكويت والبحرين، حيث عمل مدرسًا للغه العربية، وبعدها تعرف على الملك عبد العزيز وعين من قبل الملك مستشارا سياسيا له، لمزيد من التفاصيل انظر: السالم، حماه الله.(2011م).حجاج ومهاجرون في البلاد العربية وتركيا من القرن التاسع الى القرن الرابع عشر الهجري.بيروت، لبنان: دار الكتب العلمية، ص 225.

(2) IOR/R / 15 / 1 / 714, Administration Report of the Kuwait Political Agency for the Year 1927, Chapter IX, P.P 41 - 42, : and Anther Letter, No.114-S, Dated The 16th April 1928, Ref, No.327, from Sir, F.W.Johnston, Political Resident in the Persian Gulf to the Foreign Secretary to the Government of India, Simla, P.P.93 - 94

(3) Ibid

(4) IOR/R / 15 / 1 / 714, Admin, Report of the Kuwait Political Agency for the Year 1929,

كما زار أرض الكويت في 19 إبريل 1928م كلٌ من الطيارين البريطانيين السيد فيسنت ونويل «Messrs&Vincent-Newall»، وكان كل منهما يقود طائرة، مكثوا فيها لمدة يومين ثم عادوا إلى البصرة في 21 إبريل من العام نفسه، وأثناء فترة إقامتهم بالكويت تحدثوا مع الناس مؤكدين لهم أنه من دواعي سرورهم ركوب طائراتهم والتحليق بها مقابل دفع 10 روبيات - RS - العملة المستخدمة وقتها - للجولة الواحدة- وبذلك استفاد من هذه الجولة عدد كبير من أهل الكويت وذلك من خلال ركوبهم الطائرة للمرة الأولى في حياتهم، حيث كانت الفرصة متاحة للجميع، كما استاجر أحد كبار تجار اللؤلؤ بالكويت السيد روزنتال«Mr-Rosenthal» طائرة مدنية تابعة للخطوط الجوية الإمبراطورية والتي عرفت وقتها باسم إمبريال إيرويز «Imperial Airways» لتأخذه من مطار الشعيبة «Shuaibah» إلى أحد مهابط الطيران في البحرين، وفي 31 أغسطس من عام 1928م توالت رحلات هبوط للطائرات بالكويت من قِبل بعض الركاب من أهل الكويت وتكرر الأمر مرة أخرى من خلال هبوط طائرة ركاب في بداية شهر سبتمبر من العام نفسه[1].

كما شهد عام 1929م زيارات عدة وهبوط متكرر لرحلاتٍ جوية على أرض الكويت[2]، ولكنها لم تكن طائرات مدنية، حيث كانت الطائرات تابعة لأسطول الجو الملكي التابع لحكومة بريطانيا «R.A.F» ففي 4 يناير وصل إلى الكويت طائرتان قادمتان من البصرة - العراق - وكانتا من نوع الطائرة المائية، قدمتا في زيارة قصيرة حيث عادتا في نفس اليوم، وفي 4 فبراير من العام نفسه زارت طائرة حربية بريطانية قادمة من البصرة يقودها الضابط الطيار الليفتانت ريفنجستون «Lieut-A.P.Revingto»، وعاد في نفس اليوم، وشهدت الفترة ما بين (10 - 15) من مارس وصول ثلاثة طائرات بشكل منفصل من نوع فيكتوريا «Victoria» إليها وكانت هذه الطائرات تعمل في مجال خدمة ودعم شبكات الاتصال اللاسلكية البريطانية، كما تكررت زيارات طائرات الاستطلاع الحربية فوق أراضي الكويت في كل من 16، 19، 27 من شهر مارس، بالإضافة إلى زيارة طائرة من نوع ساوثامبتون «Southampton's» في 2 إبريل من العام نفسه واستمرت رحلات الطيران الملكي إلى لكويت بشكل متكرر ومتواصلٍ طوال هذا العام[3].

Letter from HONBLE., Lieu-Colonel Political Resident in P.G, No192-S, R.A.F Dated The 29TH April 1930.P.68

(1) IOR/R / 15 / 1 / 714, Admim, Report of the Kuwait Political Agency for the Year1928, Chapter X, Civil Aviation, By J.C.More, Lieut.-Col., P.68

(2) IOR/R / 15 / 1 / 714, Admim, Report of the Kuwait Political Agency for the Year1929, Chapter X, Royal-Air-Force, ByH.R.P.Dickson., Lieut.-Col., P.64

(3) For Moer Information Look at Administration Report of the Political Residency in the Persian Gulf (R.A.F) 1925 - 1930

كما أنه تم استئجار طائرة من الخطوط الجوية الإمبراطورية من قِبل الشيخ عبد الرحمن القصيبي من البحرين إلى الشيخ حافظ وهبه الذي تم تعينه كمستشار للملك عبد العزيز بن سعود أثناء زيارته للكويت عام 1929م، وأوضح كلٌّ من شيخ الكويت وشيخ البحرين أنه لا بد من الاستفادة من خدمات الطيران وأظهروا اهتمامًا كبيرًا، وتم اقتراح تشغيل خط لاسلكي يغذي لخدمات الطيران الجديدة بالكويت قادما من البصرة مرورًا بالبحرين، وصولاً للكويت لو أمكن ذلك، وهو في الأصل عرض جاء من أحد مساعدي كبار تجار اللؤلؤ عندما زار الكويت وقابل الشيخ، ويبدوا أن الأمر قد عُرض على حكومة بريطانيا مما دعاها لتقديمها بعض النصائح له مؤكدة من خلالها بأن هذا الوقت ليس هو الوقت المناسب لفعل هذا الأمر، وتم نسيان هذه الفكرة بعض الوقت خاصة أن خدمات الطيران والركاب والمسافرين لقيت القبول من قِبل شيخ الكويت وبذلك أصبحت الرحلات الجوية في زيادة مستمرة إليها قادمة من البحرين والبصرة وبلاد فارس كل أسبوعين[1].

وفي20 يناير عام 1930م وصلت كتيبة جوية ومعها 6 طائرات حربية من سرب «wapitis» ومكثوا لمدة 8 أيام في منطقة ما تقع ما بين الكويت ومعسكر (H.M.KING)، وفي 14 فبراير من العام نفسه وصل من مطار الشعيبة - البصرة - ثلاثة طائرات أخرى تابعة للأسطول الجو الملكي البريطاني، وكانت لهم عمليات هبوط مستمرة بالكويت؛ ولعل السبب لم يكن واضحًا وراء كثرة عمليات الهبوط، فهل هو تدريب أو عمليات استطلاع؟ أم أنه شيء ما غير ذلك؟ ومع ذلك تكررت عمليات الهبوط بالكويت مرة أخرى في الثالث من مارس لنفس كتيبة الطيران ومعها طائرات من سرب «wapitis» بالإضافة إلى عدة طائرات تحلق باستمرار فوق أرض الكويت دون عمليات هبوط[2].

كما أنه في 25 اكتوبر من عام 1932م وصلت أول رحلة إلى الشرق كانت قادمة من لندن - بريطانيا - إلى كراتشي - وهبطت بالكويت لتأخذ بعضاً من المسافرين معها، إلا أن هذا الحشد الكبير من المسافرين أثار الاهتمام الشخصي لسمو شيخ الكويت أحمد الجابر الصباح، كما أن المجتمع الأوروبي، وبعض الرعايا الأجانب، والشخصيات البارزة بالكويت، اجتمعوا بكثرة في منطقة هبوط الطائرات لرؤية الطائرة الكبيرة التي هبطت بالكويت، حيث أن الطائرة وصلت متأخرة عن وقتها بمدة ساعة، كما تم السماح للجمهور بالمرور والتفتيش، ومما يبدوا واضحًا أن هذه الفكرة كانت محل تقديرٍ، وكما يبدوا أن فكرة الدعايا لهبوط الطائرة عُدت فكرة ممتازة[3].

(1) Ibid., Civil Aviation., P.65
(2) IOR/R / 15 / 1 / 714, Administration Report of the Kuwait Political Agency for the Year 1930, Chapter IX, Royal Air Force XVIII, By, H.R.P.Dickson- Lieu –Colonel.P.67
(3) IOR/R / 15 / 1 / 715, Administration Report of the Persian Gulf for the Year 1932. No.21, Report for Kuwait, Simle, India, P.76

تطور حركة الملاحة الجوية في الكويت:

كما شهدت فترة ما بين 25 اكتوبر و22 ديسمبر من العام نفسه حركة ملاحة جوية مميزة حيث أصبح خط الطيران المتجه إلى كلٍ من الشرق والغرب يتطلب أن يكون له هبوط إلزامي بالكويت، من أجل ان تاخذ الطائرات ركاب مسافرين، أو من خلال أن يتم استلام أو تسليم البريد الجوي والذي يبدوا واضحًا أن خطوط الطيران بدأت تعمل في مهام متعددة غير نقل الركاب والأمتعه، بالإضافة إلى بعض المهام الأخرى، وهكذا تم استخدام وسيلة النقل الجديدة السريعة لنقل البريد بدلا من السفن البخارية التي تاخذ وقتًا طويلاً في الماضي، كما طالب شيخ الكويت ومعه الوكيل السياسي البريطاني بالكويت بأنه لابد أن يكون هناك من ينوب عنهم بالشركة، أو من يمثلهم ويفضل أن يكون على دراية وعلم بهذه الأمور، وأن ياخذ جزء من المال مقابل هذه الخدمات التي يقدمها بأرض الكويت سواء من خلال نقل الركاب أو الأمتعة، أو خدمات البريد الجوي، وعلى إثر ذلك وافقت شركة الخطوط الجوية الإمبراطورية إمبريال إيرويز على ذلك، فقد لقي هذا الاقتراح الجديد القبول دون أي اعتراض يذكر منهم، وابتداء من 22ديسمبر 1932م خضع هذا الأمر الجديد إلى التجربة، ومن ثم بدأ التطبيق التجريبي لمدة 6 شهور، وبذلك أصبح الآن لدى الكويت خدمات جديدة للبريد الجوي، وهو الآن الأكثر قبولاً و شعبية في المراسلات، والأكثر طلبًا بين كلٍ من العرب والأجانب والرعايا الأجانب، وكما تمنى الشيخ والشركة أن تصبح مثل هذه الأمور دائمة، وأن تبقى دومًا هذه الخدمات متوافرة دائمًا[1].

وفي هذه اللحظة تبقى مسألة الأسعار لخدمات الطيران أمرًا مثيرًا للقلق، فما هي أسعار السفر للجمهور؟ وإلى أي حد كان هناك اقتراح بأن تكون تكلفة الرحلة حسب المسافة المقطوعة؟ فعلى سبيل المثال يدفع مبلغ 4 جنية إسترليني تكلفة الرحلة ما بين الكويت والبصرة؛ وهذا لأن المسافة لا تتعدي 80 ميلا، وتكون تكلفة الرحلة ما بين الكويت البحرين 8 جنية إسترليني، وهذا لأن المسافة المقطوعة تتعدى 300ميلا، كما أن الموضوع كان مختلفًا حسب تغيرات العملة «ونامل أن لا يكون هناك أي تغير في أي شيء من هذا القبيل» وقد صرح الشيخ - بعد إلحاح منه - بعد مضي 6 أشهر إن كانت شركة الطيران قررت في أن تجعل الكويت ميناءً جويًا لها، وإن كانت ترغب باستمرار توفر خدمات الطيران والاتصالات؛ لأنه سوف يبني مبنًى أو استراحة للركاب ولتقديم الخدمات من خلال نقل الأمتعة وشحن وخلافه بشكل مجاني[2].

(1) IOR/R / 15 / 1 / 715, Administration Report of the Kuwait Political Agency for the Year 1932, Chapter IX, Imperial Airways', By.H.R.P.Dickson, P.52

(2) Ibid.P.53

وفي الوقت نفسه تكررت زيارات الطائرات الحربية التابعة لسلاح الجو الملكي البريطاني فترة ما بين 22 يناير، و21 نوفمبر لبعض أنواع الطائرات المائية «Fling Boats»، وكانت حركة رحلات الاستطلاع العسكرية لا تتوقف فوق أرض الكويت، فتكررت الزيارة في 11 فبراير و12 سبتمبر و13 اكتوبر من عام 1932م لخدمات الطيران من صيانة وتعبئة وقود وخلافه[1].

وسرعان ما تطورت الأمور من خلال وضع بعض العلامات التي تدل على طريق المطار- مهبط الطائرات - ويفضل أن تكون خارج المدينة في الاتجاه الجنوبي الشرقي وهو من ضمن مشاريع انشاء طرق للملاحة الجوية، والاستعداد لمشروع الطائرات المائية، ومن الممكن إنشاء مرفأ لرسو الطائرات المائية في الناحية المقابلة من المدينة أمام موقع إقامة الوكيل السياسي البريطاني بامتداد 10 - 15 قدم، ويبدوا أن هذا الاقتراح لم يكن مناسبًا؛ لأنه مكشوف ومعرض للخطر بسبب رياح الشمال، كما أنه كان من أفضل الأماكن من حيث أن يكون هو المرفأ الرئيسي لها من ناحية غرب مدينة الكويت في منطقة الشويخ«Shuwaikh» وأن يكون آمنًا من الطقس السيئ والعواصف والأتربة[2].

وأصبحت هناك أسئلة عامة تدور حول أمور الطيران المدني في الكويت بعد أن أصبحت منطقة هبوط لها أهميتها من قبل الخطوط الجوية الإمبراطورية القادمة من الشرق والغرب، مما أدى أيضًا إلى إدراك أهمية البريد الجوي بفضل الطائرات التي كانت تهبط بها للتزود بالوقود، خاصة الطائرات الكبيرة التي كانت تأتي من الشرق في صباح كل خميس - حوالي الساعة 8.30 صباحا - بالإضافة إلى الطائرات القادمة من ناحية الغرب بغرض توصيل البريد الجوي في كل خميس، وكان الوقت المقرر لوصولها يبدأ من الساعة 11 صباحا تقريبًا، والبريد الذي كان يأتي من لندن في أربعة أيام من الأسبوع، أما الأيام المتبقية فكانت للرد على مراسلات البريد ومن ثم إرسالها إلى لندن، ولا يزال هناك مجال لرفع التكاليف في حالة ارتفاع قيمة التكلفة من بلاد فارس إلى البصرة بقيمة تصل من 4 - 8 جنيه استرليني، ولكن الوكيل السياسي البريطاني في الكويت أشار في تقريره الإداري الذي قدمه عام 1932م «إلى أن شيخ الكويت لا يزال يضع الأمور في مكانها الصحيح» وأن سمو الشيخ أحمد الجابر الصباح بسخاء منه سوف يبني سقفية للطائرات مثل كوخ (وليس فندق لاستراحة المسافرين) بدون رسوم، كما يسمح للمسافرين باستخدامها للحماية من الشمس والرياح والأتربة والمطر، ومن المقدر أن يتم الانتهاء منها في نهاية نوفمبر

(1) Ibid.P.60

(2) IOR/L/MIL / 17 / 15 / 141., Military Report of the Persian Gulf Kuwait For The Year 1933., Chapter VI, Aviation, Calcutta, India, P.137

عـام 1933م[1].

وبشـكل رسـمي قـدم شـيخ الكويـت خطابًـا فـي فبرايـر 1933م مطالبًـا خلالـه مـن الحكومـة البريطانيـة عـدم السـماح لأي مـن الطياريـن التابعيـن لشـركات خاصـة بالطيـران فـوق سـماء بـلاده، وأنـه لا يرغـب فـي تحليقهـم حـول حدودهـا البريـة أو مياههـا الإقليميـة، وعـدم الهبـوط فـي أرضـه أيضًـا ومـع نهايـة العـام أصبـح مـن الممكـن عقـد اتفاقيـة للطيـران المدنـي مـع الحكومـة البريطانيـة وذلـك بعـد مناقشـة عـدة أمـور متعلقـة بالطيـران المدنـي فـوق أراضيهـا، وتـم الاتفـاق حـول بنـود هـذه الاتفاقيـة، والشـيخ كان لايـزال ينتظـر التصديـق الرسـمي علـى بنـود هـذه المعاهـدة[2].

لكـن لا يـزال هنـاك سـؤال حـول اتفاقيـة الطيـران الجـوي العسـكري مـع حكومـة بريطانيـا وأسـطولها الجـوي الملكـي، فلـم يتـم حينهـا تقديـم أي إشـارة إليهـا، كمـا يعتقـد الوكيـل السياسـي أن الشـيخ ليـس لديـه أدنـى اعتـراض فـي حـال تـم إضافـة أي بنـود علـى اتفاقيـة الطيـران المدنـي، ويعلـم أن الشـيخ دائمـا يقـدم المسـاعدة للأسـطول البحـري البريطانـي، والقـوات العسـكرية - الأسـطول الملكـي الجـوي - فـي أي وقـت، كمـا أنـه يعلـم بأنـه يمتلـك حقوقًـا سـيادية لا تتعـارض مـع مصالـح أحـد، ولا يتلقـى أي تهديـدات خارجيـة، كمـا أنـه عـرض عليـه مـرة أخـرى رسـم وتوسـيع المطـار المحلـي، وجـاءت الأمـور بطريقـة مرضيـة لـه، وتـم الاعـداد والتجهيـز لهـا مـن قبـل الكابتيـن هدسـون«Captain Hudson» – مـن سـلاح الجـو الملكـي ويعمـل فـي بغـداد –[3] وبذلـك يكـون قـد أصبـح هنـاك طريـق للطائـرات الجويـة المتجهـة مـن وإلـى الشـرق والغـرب تمـر مـن خلالـه علـى الكويـت، وإلـى أي جهـة يرغـب فيهـا المسـافرين ابتـداء مـن 3 اغسـطس 1933م، وهـذا مـا أكدتـه تقاريـر الاسـتخباراتية السـرية البريطانيـة التابعـة لـوزارة الطيـران[4].

الاتفاقيات المنظمة لحركة الملاحة الجوية:

ومـع بدايـة عـام 1934م أصبـح للكويـت ميناءٌ جـويٌّ منظـمٌ لرحـلات الطيـران التابعـة للخطـوط الجويـة الإمبراطوريـة فـي كل مـن الشـرق والغـرب، وتقطـع الخطـوط الجويـة الآن آلاف الأميـال لخدمـة الـركاب والمسـافرين والأمتعـة، بالإضافـة إلـى البريـد الجـوي وخدمـات الصيانـة الخاصـة بالمعدات الجويـة، وأصبحـت بذلـك الخدمـات مرضيـة بدايـةً مـن عـام 1934م، وكانـت الأمـور غالبًـا مـا تخضـع للمراجعـة والتطويـر وإعـادة الترتيـب للوصـول إلـى خدمـات

(1) IOR/R / 15 / 1 / 715, Administration Report of the Kuwait Political Agency For The Year 1933, Chapter IX, Imperial Airways', By.H.R.P.Dickson-Colonel, P.60
(2) Ibid, P.61
(3) Ibid
(4) IOR/L/P&S / 12 / 3757., Kuwait News For the Period From 1stAugast 1933, No.14, P.544

جيدة، ولكن ولسوء الحظ يبدو أن هناك قابلية من قِبل بعض الطيارين بالطيران فوق الأراضي الكويتية من دون الهبوط فيها؛ مبررين ذلك ببعض الأعذار والحجج الذريعة، كزعمهم بأنهم دائما يحلقون فوقها في أوقات متأخرة، وأن الرؤية الليلية لا تساعدهم في الهبوط، كما أنهم لا يتمكنون من رؤية المهبط، ومن المتعارف عليه في الرحلات الجوية بأن المسافة ما بين البصرة والكويت أصبحت قصيرة جدا ولا تتعدى 100 ميلا، وبطبيعة الحال فإن عدة طيارين شاركوا في الطيران لمسافات طويلة مثل الهند وأستراليا ويجب على بعض خطوط الطيران النظر في أمر التوقف في الكويت، وليس من الضرورة أن تكون الرحلات مباشرة إليها[1].

في بداية الأمر لم تكن العائدات المادية التي يتحصل عليها سمو شيخ الكويت من الطيران كبيرة فلم تكن تتعدى500 جنيه إسترليني بالعام، وعلى الرغم من ذلك فهو ظل يصر على انعقاد اتفاقية الطيران المدني مع الحكومة البريطانية في وقت مبكرا من عام 1934م[2].

وفي 23 مايو عام 1934م عقدت اتفاقية بين كل من شيخ الكويت أحمد الجابر الصباح وبين الحكومة البريطانية يتم من خلالها تنظيم الرحلات الجوية، وأمور الطيران المدني في الكويت وتضمنت الاتفاقية خمس أجزاء.

يتناول الجزء الأول عدة بنود، ومنها:

1. لا يحق لأي طائرة أن تطير فوق أرض الكويت، أو أن تحط عليها إلا برخصة يصدرها شيخ الكويت.
2. على الطائرات المرخص لها بالهبوط أن تتبع النظم العامة، وهي:
   أ. أن تكون الطائرة مسجلة، وتكتب عليها جنسيتها وبيانات التسجيل.
   ب. أن يكون للطائرة شهادة ناطقة بكونها صالحة للطيران (شهادة صيانة).
   ج. أن تمتلك الطائرة شهادة كفاءة.

(1) IOR/R / 15 / 1 / 715, Administration Report of the Persian Gulf for the Year 1931 - 1933, No.20, Simla, India, P.150

(2) IOR/R / 15 / 1 / 715, Adminstration Report of the Kuwait Political Agency for the year 1934, Chapter VI, Imperil Airways.Ltd-By H.R.P.Dickson –Colonel.P.48

د. أن تحمل الطائرة معها سجل للأسفار، بالإضافة إلى سجل بأسماء المسافرين، وإن كانت تحمل بضائعا فلا بد لها من حمل بوليصة الشحن الخاصة بها.

3. لا يجوز لأي طائرة أن تتخذ أي مكان للهبوط عليه، أو السفر منه إلا في المطار المحدد لها، مع مراعاة الشروط المعنية في استعمال المطار.

4. على جميع من يفرض عليهم حمل رخص إبرازها للشخص المفوض كلما طلب منهم ذلك.

5. على الطائرة أن تعمل بالتعليمات المتعلقة بالأنوار والإشارات، وكافة التعليمات المتعلقة بالملاحة الجوية.

6. على ركاب الطائرة الخضوع لمراسم المعاملات الصحية المعينة من قبل إدارة الصحة العامة فور وصولهم، وقبل السفر.

7. يجب إعلام الجمارك والصحة العامة، والشرطة بموعد هبوط الطائرة ومغادرتها.

8. يجب على جميع ركاب الطائرة حمل جوازات سفر رسمية تحمل سمة لدخول البلاد.

9. جميع القوانين والنظم الكويتية التي تطبق على السفر والتصدير والاستيراد عن طريق البر والبحر تنطبق على الرحلات الجوية.

10. في حال خالفت أي طائرة هذه النظم، أو لأي مادة من مواد هذه الاتفاقية، فإن ربان السفينة يعد مخالفًا للنظم، ويعاقب على ذلك طبقا للقانون[1].

أما الجزء الثاني فينص على أسس اتفاقية الطيران المدني، وهي:

1. أن شيخ الكويت يوافق على منح حكومة بريطانيا حقوقًا محصورة لها دون سواها، وكالة عنه في إنشاء وتمهيد المطار وما يتبعه من المصالح في بلاده، ويفرض رسومًا من أجل استعمال المطار وما يتبعه.

2. تمتلك حكومة بريطانيا الرأي المطلق طوال مدة هذه الاتفاقية في تعيين وكلاء ينوبون عنها بإدارة شؤون المطار باستثناء المعاملات الصحية، والجمارك، ومأمور جوازات السفر.

3. الطائرات المرخصة من قِبل شيخ الكويت يسمح لها باستعمال المطار بشرط مراعاة شروط الاتفاقية.

(1) (24) IOR/L/P&S / 18 / B441, Kuwait Civil Air Agreement, Part I, Air Navigation Regulations for Civil Aircraft, Dated the 23rd may 1934

4. لا يحق لبريطانيا السماح لأي طائرة باستعمال المطار إلا بإذن من الشيخ.

5. يسمح الشيخ للحكومة البريطانية والوكلاء التابعين لها بتشغيل محطة لإرسال واستلام المخابرات اللاسلكية مع الطائرات، وتقاضيها رسومًا عليها، ويسمح لكل طائرة مرخص لها بالطيران بإجراء المخابرات اللاسلكية.

6. يحق للحكومة البريطانية والوكلاء، فقط بتزويد الطائرات بالوقود ضمن أسعار يعلن عنها في المطار، بالإضافة لقائمة أسعار الخدمات في المطار، كما يحق لها فرض رسوم على التقارير الأرصاد الجوية، بالإضافة لرسوم النزول والإيواء.

7. يتم اعفاء الحكومة البريطانية من الرسوم على استيراد البنزين والزيوت، وكل ما يتعلق بأجزاء الطائرة، والأجهزة اللاسلكية.

8. يتوجب على حكومة بريطانيا دفع إيجارًا سنويًا مقابل استخدام أرض المطار، على الامتيازات الممنوحة لها السابقة الذكر، ومبلغًا جمركيًا على ما تبيعه بريطانيا من مؤونة للطائرات.

9. هذه الاتفاقية قابلة للتجديد باختيار الحكومة البريطانية تحت موافقة شيخ الكويت بعد مرور أربع سنوات من تاريخ توقيعها[1].

والجزء الثالث من الاتفاقية جاءت لتوضيح شروط شيخ الكويت في استعمال المطار، وهي:

1. لا يقبل شيخ الكويت ولا الحكومة البريطانية، ولا وكلائها المسؤولية في الخسارة أو الضرر الذي يلحق بالطائرات بسبب الحرائق أو الطوفان وما إلى ذلك.

2. الرسوم الواجب دفعها عند النزول تقدر على أساس الوزن الأقصى المسموح به في شهادة الصلاحية الممنوحة للطائرة، كما أنها لا تشمل أجور العناية والخدمات الأخرى، وتدفع عند الطلب

3. الاعتماد على الوكلاء المعنيين لإدارة المطار للحصول على لوازم الطائرات ضمن الأسعار المُعلن عنها أما الخدمات الأخرى تدفع بواقع ما يتم عليه الاتفاق مع سلطات المطار[2].

(1) IOR/L/P&S/B434, India Office, Political Department-No.434, Part II, Heads of Agreement Between His Majesty Government and H.E.the Sheikh.

(2) IOR/L/P&S / 12 / 1961, File No.16 / 5, Kuwait Civil Air Agreement, Part III, Conditions laid down with the approval of the sheikh, to govern use of aerodrome at Kuwait.

وفي **الجزء الرابع** ذكر المعلومات المتعلقة بالرخصة الخاصة لنزول الطائرات على أرض الكويت، وللطيران فوقها، وهي:

1. يصدر شيخ الكويت رخصة الطيران للطائرات على النحو الآتي: (جنسية الطائرة، وصاحب الطائرة المرخصة، ونوع الطائرة، وعلامة التسجيل، ومدة الرخصة وتمنح ضمن الشروط الآتية:

أ. كل من على الطائرة يخضع لكافة التكاليف والواجبات، ولكافة نظم الجمارك، ونظم الملاحة الجوية.

ب. يحق للطائرة النزول في مطار الكويت فقط، ولا يحق لها أن تتخذ أي مكان آخر للنزول فيه.

ج. يجب على الطائرة ان تحمل معها هذه الرخصة، أو نسخة مصدقة منها، وأن تبرزها للفحص حين يطلب منها ذلك من قبل الأشخاص المفوضين في المطار[1].

والبند الخامس والأخير من الاتفاقية عبارة عن شرح لكافة تفاصيل والرسوم المفروضة على الركاب والطائرات ومن سواهم، ممن يهبطون في مطار الكويت.

وجاءت هذه الاتفاقية نتيجة لما كان يفكر به شيخ الكويت بشكل جيد فيما يخدم مصالح شعبه، وكان يرى من وجه نظره بأنه لو تمكن من عقد اتفاقية مع شركات الطيران المدني البريطاني، ومن ضمنها الاتفاق معهم على مبلغ ثابت من المال فإنهم سوف يبذلون قصارى جهدهم لانتظام الرحلات الجوية، وخاصة بعد علم الشيخ برغبتهم في قطع الرحلات عن الكويت، مما جعلهم يتساءلون عن كيفية حدوث ذلك بالرغم من عقده اتفاقية الطيران المدني في وقت مبكر من هذا العام، وهو يرى بأنه لا يتم التعامل معه بشكل عادل[2].

فبعد عقد الاتفاقية الطيران المدني استلم الوكيل السياسي البريطاني في الكويت رسالة من شيخها حول بدايات استخدام الطائرات المدنية البريطانية وخطوط الطيران التابعة لحكومة بريطانيا لمطار الكويت الجوي، فكان رد الوكيل «بأن هذا الموضوع والاتفاقية تم رفعها إلى وزارة الطيران في لندن لدراستها باستثناء الطيران العسكري »مع العلم بأن جميع من يعمل بالطيران المدني أو العسكري لخدمة بريطانيا العظمى، وهي تعمل في جميع الأوقات المناسبة لها، ولأولويتها كانت لتقديم خدمات الطيران الخاصة ببريطانيا،

(1) Ibid, Part IV., Special authorization for Aircraft to land in, and fly over Kuwait

(2) IOR/R / 15 / 1 / 715, Adminstration Report of the Kuwait Political Agency for the year 1934, Chapter VI, Imperil Airways.Ltd-By H.R.P.Dickson –Colonel.P.48

وهي تعمل على ما يخدم مصلحتها من خلال انشاء مطارات أو قواعد جوية عسكرية وخلافة في الأماكن التي تكون مناسبة لها، وكذلك تشييد كافة المرافق التي تحتاج إليها دون إذن مسبق من أحد[1].

وجاء الرد سريعًا من شيخ الكويت معلنًا خلاله أنه فهم ما تحتويه رسالة الوكيل السياسي البريطاني فيما يتعلق باستخدام المطار لأغراض عسكرية وحربية ملكية، وأن الجميع في خدمة الحكومة البريطانية، مؤكدًا أن مهبط الطائرات في الكويت قديم، وكان يستخدم للطائرات العسكرية فقط وكان الهبوط فيها دون أي رسوم تفرض عليه، وأن البنزين الذي كان يستخدم ويتم استيراده وتخزينه بالكويت كان معفيا من الجمارك، وكل ذلك تم تقديمه فقط من باب التعاون مع حكومة بريطانيا، مؤكدًا أن المطار العسكري لا بد أن يتمتع بأولوية الاستخدام دونًا عن أي مطار مدني آخر وبدون أي إذن مسبقٍ، أو السعي في تغيير أي أمرٍ عما كان سوف يلفت انتباههم إلى حقيقة أن شيخ البحرين فرض رسومًا على الطائرات البريطانية، وذلك من خلال فرض رسوم الإيجار السنوية التي تدفع بقيمة 125 جنيه استرليني عن كل طائرة، هذا بصرف النظر عن الرسوم الجمركية التي تؤخذ وتفرض على استيراد البنزين «Benzie»، وفي الختام هو يتمني للجميع التوفيق النجاح في هذا المجال الجديد[2].

وبعد أن وصل خطاب الشيخ إلى الوكيل السياسي بالكويت الكولونيل ديكسون أكد بدوره على أنه بالفعل يتم استخدام مطار الكويت لسلاح الجو الملكي، وأن التعامل فيه يتم بمنتهى الحرية وبدون الحصول على إذن مسبقٍ قبل هبوط أي طائرة فيه، قائلا: «ونحن نقدر لكم هذا التعاون ونشكركم عليه »كما أشار في خطابه إلى أنه من خلال الإشارة إلى وضع الخدمات التي تقدمها البحرين للطيران العسكري البريطاني وطلب مساواة الكويت بالبحرين بقوله: «فقد كلفتني حكومة بريطانيا العظمى أن يكون الرد كالآتي أنه من الواضح أن سمو شيخ الكويت لم يقدر الفرق بين البحرين والكويت بشكل جيد بين ظروف البحرين وبين ظروف وحالة حاكم الكويت »[3].

(1) Letter No.C.193from Political Agent Kuwait to His Excellency Sheikh Sir Ahmad Al-Jabir as-Sabah., K.C.I.E., C.S.I., Ruler of KUWAIT, Dated The 23rd May 1934.

(2) Translation of Confidential Letter No.R.4 / 1518, Dated the 12th Safar 1353 Equivalent to 26th May 1934 From His Excellency the Ruler of Kuwait to the Political Agent, Kuwait.

(3) Draft Letter His Excellency Sheikh Sir Ahmad al –Jabir as-Sabah., K.C.I.E., C.S.I Ruler of Kuwait.

وأضاف على ذلك قائلًا: «ونوضح أن البحرين يوجد فيها مطاران: الأول موجود في مدينة المنامة، وهو الذي يدفع فيه لشيخ البحرين مبلغ 120 جنيه استرليني من حساب أسطول الجو الملكي الذي سبق وأشار إليه حاكم الكويت، وأن وزارة الطيران البريطانية تدفع هذا المبلغ إلى شيخ البحرين قبل أن يتم تأسيس الطيران المدني مع الكويت وعقد الاتفاقية من جهة، ومن جهة أخرى فإن المطار الآخر في المحرق والذي بالفعل يستخدم من قبل الطيران المدني والأسطول الملكي الجوي معًا وتم التوقيع والاتفاق مع شيخ البحرين قبل الاتفاق معكم، أضف إلى ذلك أن مبلغ 120 جنيه إسترليني الذي أشرتم إليه يدفع مقابل الموقع الذي تقيم فيه الطائرات الحربية ومساكن الأفراد بالإضافة إلى منزلٍ كبير للاستراحة، وخدمات أخرى يدفع نظيرها هذا المبلغ، أما عن الكويت فالوضع فيها يختلف كليًا ولا يوجد فيها سوى مطارٍ واحدٍ مدني، كما أنه ولا توجد قواعد عسكرية جوية بريطانية فيها، ومن الصعب أن تدفع الحكومة البريطانية 120 جنيه لها مثل البحرين؛ وذلك لأنها ليست مثلها »ومن باب الحقائق التاريخية فإن الوضع بين خدمات الطيران سواء المدني منها أو العسكري في هذا الوقت بين كلٍ من البحرين والكويت كان مختلفًا تمامًا»[1].

كما أرسلت شركة إمبريال إيرويز من مكتبها الرئيس بالقاهرة خطابًا الى الوكيل السياسي بالكويت في 2 يوليو 1934م مطالبة من خلاله بفعل شيء بهدف حماية طيران حكومة بريطانيا من العواصف والتقلبات المناخية المفاجئة التي دائما ما تواجهها الطائرات بالكويت، ومن أجل ذلك عرضت عليه فكرة إنشاء سقفية لحماية طائرات الشركة حتى لو تم صنعها من الطين فسوف تكون مناسبة وسوف يكون من السهل الانتهاء منها بسرعة، وأنها سوف يتم صنعها من وزن كبير تتحمل قوة الرياح أخذين في الاعتبار المكان الذي سوف تنشأ فيه السقفية، كما طالبت أن يتم إمدادها ببعض المواقع المثالية والمناسبة لإنشاء السقفية، وسيتم إنشاؤها من خلال تصنيعها من الطين) والطوب الشمسي- اللبن--sun dried)، كما أرسل المكتب بالقاهرة رسم مخطط توضيحي لكيفية إنشاء السقفية ومعه المواصفات والمواد الخام والتكاليف[2].

ويبدوا أن أمر بناء السقفية ومهبط للطائرات لقي القبول والترحيب من قِبل حكومة بريطانيا، مما دفع المقيم السياسي بالخليج أن يصدر أمرًا يلتزم فيه شيخ الكويت والشارقة والبحرين ببناء هيكل مناسب للطائرات، وأصدر الأمر نفسه إلى شيخ مسقط أيضًا، هذا وقد تلقى الوكيل بالكويت خطابًا يشير إلى أنه مع بداية يناير عام 1935م سوف تضاعف

(1) Ibid

(2) IOR/R / 15 / 1 / 274, Letter from Imperial Airways head office Egypt No.62293 / 415, Dated The July 2nd 1934 To Lieu-Colonel H.R.Dickson Political Agent Kuwait.

شركة إمبريال إيرويزر حلاتها الجوية إلى الهند، وفي كلٍ من الشرق والغرب[1].

كما وصل خطاب مؤرخ في 20 سبتمبر 1934م من شركة ما بين النهرين وفارس المحدودة - وهم وكلاء لشركة الطيران إمبريال إيرويز بالكويت - أنه ابتداءً من يناير 1935 م ستضاعف طائرات الشركة رحلاتها القادمة من لندن يومي السبت والثلاثاء إضافة إلى برنامج للرحلات القادمة من الكويت يومي الإثنين والخميس كما هو وارد في تعليمات إدارة الشركة[2].

وعلى إثر ذلك تطورت خدمات الطيران بشكل ملحوظ بعد أن تم ضبط الرحالات الجوية للطيران الجوي الإمبراطوري سواءً كانت قادمة من الشرق أم من الغرب، كما أن الرحلات تزايدت بشكل ملحوظ منذ بداية يناير عام 1935م بالتزامن مع عقد اتفاقية الطيران المدني مع شيخ الكويت، وأثناء هذه الفترة أصبحت أمور الطيران الجوي في الكويت جيدة ومستقرة إلى حد ما، كما بلغت الزيارات حوالي 70%، حيث زادت رحلات الطيران الجوي نهارًا، وهي بذلك تصل إلى نسبةٍ مقبولة مع العلم أنه حتى تلك اللحظة كانت الرحلات الجوية لا تعمل أثناء الليل؛ بسبب عدم الاستعداد والتجهيز التام لمهبط الطيران الليلي، وعلى الرغم من التطور الملحوظ في الكويت إلا أن المطار لا يوجد فيه أي مأوى أو أي سقفية أكثر من التي كانت موجودة داخل جدران مدينة الكويت، كما أن الخطوط الجوية الامبراطورية لم تراعِ جانب الرياح، ومؤشر الرياح، ولم يتم تنفيذ أي تأسيس لغرف الاستراحة وخدمات المسافرين[3].

ومن جانب آخر لم يبدأ الشيخ في تأسيس السقفية التي وعد بها، والتي من المفترض أنها تحمي الركاب من حرارة الشمس، كما لم يتم تأسيس مرفأ للطائرات المائية، ولم يكن في الكويت أي وسيلة اتصال سريعة تساعد على رفع تقارير الأخبار حول الأحوال الجوية، والاتصال من المطار وبرج المراقبة بالطائرة، ولا تزال منطقة الهبوط للطائرات ذات مساحة صغيرة بجوار جدران المدينة، وعلى الرغم من أن المنطقة مساحتها جيدة وتصلح لغرض الهبوط إلا أنه لم يتم استخدامها حتى الآن بشكل جيد، ولم يتم الاستفادة منها اطلاقًا، أضف إلى ذلك وجود فرقة من الضباط الطيارين هم وحدهم من زار الكويت بهدف العمل بالمطار، فالتحقوا بالخطوط الجوية بها هذا العام وكان معهم السيد كروز

(1) Letter from Political Agency Kuwait No.600 / 42 / 2, Dated The 27th December 1934To Sheikh Sir-Ahmed Al-Jabir as-Sabah.
(2) Letter No.306 Dated The 20th December 1934 From –Massrs the Mesopotamia Persia Agents for the Imperial Airways Ltd.
(3) Annual Administration Report of this Residency for the Year 1935., Letter from the Honble Political Residency in the Persian Gulf No.551- Dated The 7th July1936.

«Mr-Cross» مدير الطيران الجوي البريطاني في مصر، ولم يتمكن من البقاء لأكثر من ربع ساعة فقط بالمطار وذلك في يوم 11 نوفمبر من عام 1935م[1].

ظلت خدمات الطيران المدني المقدمة من قِبل شركة إمبريال إيرويز تسير بمعدل رحلتين قادمتين من الشرق ورحلتين قادمتين من الغرب، هذا بالإضافة إلى مهبط الطائرات الذي استقر على ما كان عليه في العام الماضي، ولم تصل نسبة المرور إلى العدد الكامل فوق أرض الكويت فكانت نسبتها من رحلات الطيران تصل إلى حوالي 20% من إجمالي جميع رحلات الخليج العربي بنسبة رحلة واحدة من أصل أربع رحلات ما بين هبوط وعدم هبوط بها، ويعود ذلك إلى عدم توفير الكويت أي بناء أو معدات أو خدمات لبدء العمل في مهبط الطائرات ولتشغيل المطار الفعلي باستثناء جهاز صغير وبعض الصناديق التي تستخدم لأجل إطفاء الحرائق، كما أنه لا يوجد بها وكلاء أو شركات لتقديم خدمات البترول، وعدم وجود مخزن صغير لخدمات الطائرات، أضف إلى ذلك زيارة الحاكم العام للبصرة في نهاية عام 1936م إلى الكويت، وبدأ يتحدث عن وجود تحسن ملحوظ في ترتيب الإقامة لأجل العمل بالمطار، وخاصة الخدمات الجديدة للبريد الجوي، كما أنه زار مرفأ الطائرات المائية أثناء تأسيسة[2].

وعلى إثر ذلك أصدرت حكومة بريطانيا بعض العقوبات على انتهاك أي قائد من قادة الطائرات الخاصة لقوانين وأنظمة الملاحة الجوية في الكويت، وأصدر على أساس ذلك مرسوم ملكي بريطاني بشأن الكويت يتم توزيعه، ويوضع مع كل رخصة طيران يتم إصدارها من الكويت وأن أي شخص يضبط وهو مخالف لهذه القوانين واللوائح المذكورة فسوف يكون عرضةً لدفع غرامة وهي مبلغ 1500روبية، وإن تخلف عن الدفع حتى وإن كانت مخالفة بسيطة فسوف يكون مصيرة السجن لمدة 3 أشهر، أصدر هذا المرسوم من قبل المقيم السياسي البريطاني ومن قبل الأمين العام الخاص بشؤن الدولة الخارجية[3].

وأرسل الوكيل السياسي في خطاب منه إلى حاكم الكويت يوضح له استفسار بخصوص أسباب عدم هبوط الطائرات في الكويت، وأن إدارة شركة إمبريال إيرويز ومكتبها الرئيس بالقاهرة أرسلت نسخة من الجدول الصحيح لطائرات الشركة، وأنه بالفعل لم يرد اسم الكويت ضمن الرحلات الجوية أو البحرين كمحطات لهبوط طائرات الترانزيت، وعند

(1) IOR/R / 15 / 1 / 715, Administration Report of the Kuwait Political Agency For The Year 1935, Chapter VI, Imperial Airways, By G.S.H.DE GAURY, CaptainP.48
(2) IOR/R / 15 / 1 / 716, Administration Report of the Kuwait Political Agency For The Year 1936, Chapter V, Local Interests IV, Imperial Airways, By.G.S.GauryCapitian.P.35
(3) IOR/L/P&S / 12 / 1981, File No., 31 / 5, Kings Regulation under Article 83of Kuwait Order in Council No., 1936.

محاولة الاستفهام والسؤال عن سبب هذا الاغفال أجاب بأن هذا ليس بإغفالٍ، وأن محطات الهبوط المهمة فقط هي التي تكتب في أثناء الوصول والسفر، كما أنه لا يوجد أي تغير في عدد الطائرات المنتظر وصولها هذا الأسبوع إلى الكويت، كما يلاحظ أيضا أن البحرين لم يرد ذكرها في الجدول أيضًا، فبذلك لم تكن الكويت بمفردها، وربما يعود ذلك إلى أن الشركة إمبريال إيرويز تكتب جداول رحلاتها طبقا لكثرة عدد الركاب أثناء السفر والنزول وأرسلت نسخة من الجدول لسمو حاكم الكويت[1].

كما أن الوكيل البريطاني دائما ما كان يسأل شيخ الكويت حول الخدمات التي سوف يقدمها للمسافرين، وكان مما دفع الوكيل لهذا السؤال كثرة الطلبات والاستفسارات التي دائما ما تأتي إليه من المكتب الرئيسي لشركة طيران إمبريال أو من وكلاء الشركة الموجودين بالكويت، فعلى سبيل المثال نجد أن شركة جراي وماكنزي المحدودة«Gray-Mackenzie&co.Ltd» أرسلت خطابًا إلى الوكيل في بداية شهر يوليو عام 1937م حول إمكانية تقديم خدمات للمسافرين من خلال خطوط الشركة، وذلك لأنهم يفتقدون حتى إلى الخدمات الأساسية التي لم يتم تقديمها من قبل شيخ الكويت، وهي بذلك تطلب منه تركيب بعض دورات المياه على حسابها الخاص لخدمة الركاب، فكان الرد من الوكيل السياسي بأنه لا يوجد أي اعتراض أو مانع لدى حكومة بريطانيا من إنشاء هذا النوع من الخدمات لمسافري مطار الكويت[2].

كتبت وزارة الطيران البريطانية بعض الشروط والاجراءات الوقائية والتدابير الأمنية المتخذة أثناء حركة الملاحة في المنطقة عن طريق استخدام الطائرات المائية لشركة إمبريال تجنبًا للاصطدام بعوامات المرفأ البحري، ومن الأفضل أن يتم ترتيب مثل هذا الأمر مع المقيم السياسي البريطاني بالخليج العربي، وذلك على إثر تقديم تقرير قدم حول حجم الأضرار الناتجة عن وقوع حادثة مطاط ومرسي العوامات - أصل هذا الضرر ورد ذكره في سجلات شركة الطيران الإمبراطوري - ويبدوا أن هذا الحادث والضرر كان متعمدا لإحداث ضرر لمرفأ المطاط البحري، وهو ما يشير إليه بعض المواطنين المحلين المتسببين في هذا الضرر إلا أنه في بعض الأحيان قد يعود الضرر إلى الزواحف المائية كالتماسيح[3]، وقد يكون هو ما تسبب في الضرر بالعوامات المطاطية، وفي بعض الاحيان يشير الضرر الواضح بأنه نتيجة اتصال وتشغيل المراوح أثناء انطلاق البخار

(1) Letter From Political Agency Kuwait No., C10, Dated the 25th March 1936 To Sheik Ruler of Kuwait Ahmed Al-Jabir as-Sabah.

(2) Letter No.IA - 1155 Dated the 1st July 1937 Mackenzie &co., Limited Agenst Imperial Airways in Kuwait to The Political Agent Kuwait.

(3) ذكرت الوثائق البريطانية لفظ التمساح باعتباره أحدالعوامل المؤثرة على تضرر المرفأ المطاطي، وعلى الرغم من ذلك لم يذكر ما يثبت وجود التماسيح في منطقة الخليج العربي في تلك الفترة الزمنية.

من الطائرة، وعن هذا الاتصال فإن شركة إمبريال إيرويز قدمت اقتراحها حول توفير الاجراءات الوقائية في المنطقة من قبل السلطات المحلية[1].

وبدون أي أسباب تذكر وتدريجيا بدأت الرحلات الجوية القادمة إلى الكويت تنخفض من رحلتين قادمتين من الشرق ومثلها قادمة من الغرب إلى رحلة واحدة منذ بداية أكتوبر 1937م، كما وصلت معلومات مفادها أنه من الممكن قطع الخدمات الجوية في الكويت في وقت مبكر من عام 1938م؛ ويعود ذلك لقلة عدد مرات هبوط الطائرات بها، ولأن نسبة الهبوط للطائرات لم تصل إلى العدد المتوقع لجميع ممرات الهبوط، ولم تتعد نسبة الهبوط هذا العام 20%، ويبدوا أن الكويت في طريقها إلى انقطاع خدمات الطيران، أما بالنسبة إلى الخدمات التي تقدم لأسطول الطيران الملكي البريطاني فهي مستمرة ولا تتأثر بأي من العوامل المختلفة، بالإضافة إلى طائرات الأسطول الملكي البريطاني التي كانت تأتي باستمرار وتهبط بالكويت[2].

ومع بداية عام 1938م أصبحت جميع الرسائل وخدمات البريد الجوي تستخدم الطائرات المائية، وتوقفت الطائرات القادمة من قبل الخطوط الجوية الإمبراطورية عن الهبوط في الكويت واستخدام المطار البري، وكان من الطبيعي والمتوقع أن تتعدل هذه الأمور في العام القادم، وكما هو المعتاد فإن هبوط الطائرات الحربية استمر بسبب رحلات الاستطلاع الروتينية المعروفة، وأفادت التقارير أن هناك عملية هبوط وسقوط لطائرة حربية من نوع قاذفات القنابل محملة بالبنزين سقطت في 7 يوليو من العام نفسه بالقرب من الشاطئ على بعد عشرة أميال من جنوب مدينة الكويت دون حدوث أي أضرار كبيرة، وعندما تم إبلاغ الوكيل الساسي البريطاني بأمر الحادثة انتقل على الفور لتقديم المساعدة والدعم[3].

وعن نقل الامتيازات والصلاحيات من شركة إمبريال إلى شركة الطيران البريطاني لأعالي البحار أرسل سمو حاكم الكويت خطابًا إلى الوكيل السياسي البريطاني في 29 مارس 1940م، يتحدث فيه عن استمرار العلاقات المشتركة، والتفاهم المتبادل، والتعاهدات من قبل شركة إمبريال إيرويز المحدودة، وأن صلاحيتها سوف يتم نقلها إلى الشركة البريطانية لأعالي البحار، وأنها تبدي الالتزام بمعاهده عام 1934 بالإضافة إلى التجديدات والتعديلات التي ادخلت عليها في عام 1938م، وأكد المقيم بان نقل الصلاحيات لن يلغي

(1) Department of Civil Aviation Air Ministry, London., No.8158 / 37, DatedThe14 th December 1937.
(2) IOR/R / 15 / 1 / 717, Administration Report of the Kuwait Political Agency for the Year 1937, Chapter V., Imperil Airway, By, G.S, DEGaury, Captain, P.36
(3) IOR/R / 15 / 1 / 718, Administration Report of the Kuwait Political Agency for the Year 1938, Chapter V, Imperil Airways, R.A.F.By, G.S.DEGaury, Captain, P.P.26 - 27

شيئًا من الاتفاقيات بين سمو الشيخ وحكومة بريطانيا[1].

ومما نصت عليه بنود تجديد معاهدة الطيران بين الحكومة البريطانية وشيخ الكويت التي تم توقيعها في 23مايو 1938م:

1. يمنح شيخ الكويت الحكومة البريطانية حقوقًا خاصة تتمثل في منحها وكالةً خاصة لإدارة أمور وشؤون المطار، ويحق لها تعيين وكلاء بالنيابة عنها.
2. يسمح للطائرات المصرح لها من قبل الشيخ استعمال المطار في حال التزامها ببنود هذه المعاهدة، ولا يحق للحكومة البريطانية التصرف بذلك من دون العودة للشيخ.
3. كافة المعاملات التي تقوم بها الشركات البريطانية والأجنبية تتم بواسطة السلطات البريطانية السياسية.
4. يجب على من يرغب باستعمال المطار الالتزام بجميع بنود المعاهدة والبنود المرفقة بها بالإضافة إلى أي تعديل يتم عليها فيما بعد.
5. أن تدفع الحكومة البريطانية لشيخ الكويت إيجارًا عن الامتيازات التي تتحصل عليها، وعن استعمالها لأرض المطار قدره 500 جنيه إسترليني لمدة سبع سنوات، ومبلغًا آخرًا عن الرسوم الجمركية على مبيعات الزيوت والبترول.
6. يتم تجديد هذه المعاهدة من قِبل الحكومة البريطانية وموافقة الشيخ بعد مرور سبع سنوات من تاريخ توقيعها.

بالإضافة إلى بنود المعاهدة التي ورد ذكرها عام 1934م[2].

وبعد الانتهاء من تجديد اتفاقية الطيران المدني بالكويت سوف يتم نقل أو تحويل تشغيل خدمات الطيران الى الهند باستخدام الطائرات المائية في كلٍ من الاتجاهين، وتم تبليغ الوكلاء لشركة الطيران عن هذا التحول، وأرسلت نسخة من هذا الخطاب إلى سمو حاكم الكويت يبلغه بعدم استخدام شركة الطيران الإمبراطوري لمهابط الطائرات البرية، وانها سوف تتوقف بشكل كامل ابتداءً من 1 يناير 1938م وعوضا عنها سوف يتم استخدام

(1) Letter, No.R / 6 / 1297, Dated the 29 th March 1940, from his –highness the Ruler of Kuwait to the Political Agent, Kuwait.

(2) IOR/L/P&S / 12 / 1961, His Majesty Secretary of State of India Office, London. Renewal of the Kuwait Civil Agreement for Seven Years from Dated The 23 th May 1938.

الطائرات المائية للرسو في الميناء البحري، وتم إصدار إعلان للمسافرين وتم توزيعه، والغريب أنه لم يذكر الوكيل سبب هذا التحول المفاجئ، ولم يسأل شيخ الكويت عن سبب هذا التحول[1].

كما ظلت الخطوط الجوية البريطانية تقوم بتيسير الرحلات الجوية إلى الكويت من خلال رحلة واحدة في أسبوعين بين كلٍ من الشرق والغرب، ولكنها انخفضت تدريجيا ووصلت لحد الإغلاق مع بداية عام 1940م، حتى إن الطائرات الحربية التابعة للأسطول الملكي قامت بإعداد وتجهيز أرضٍ جديدة للهبوط عليها بعيدا عن الأماكن التي كان يعتمد عليها في الماضي كمهابط للطائرات، وأن المكان الجديد كان يقع في جنوب الكويت وبعيدًا عن مركز المدينة، وتم استخدامه في مناسبات عدة حتى أن بعض المدرعات والسيارات الحربية كانت تأتي إليه برًا قادمة من الشعيبة - البصرة إلى الكويت[2].

الخاتمة:

عرفت دولة الكويت الملاحة الجوية في عام 1919م بفضل جهود شيخ الكويت، واهتمامه الدائم، وسعيه المستمر، ورغبته الملحة في إنشاء مطار متكامل الخدمات على أرض الكويت - وفق خطة محكمة - وجاءت البداية في إنشاء مهبط للطائرات فقط، والذي تطور فيما بعد وفق خطوات مدروسة من قبل شيخ الكويت وبدعم حكومة بريطانيا.

كما اهتمت بريطانيا في بداية الأمر بفكرة إنشاء مهبط للطائرات على أرض الكويت، حيث سعى عدد من قادة الأسطول الجوي الملكي البريطاني لزيارة أرض الكويت، والاطلاع على طبيعتها وإن كانت حقا تصلح لأن يتم بناء مهبط على أرضها، وبالفعل قرر القادة بأنها المكان الأنسب لها في إنشاء مطار يخدم الطيران المدني البريطاني، ولم تكتف بذلك بل طالبت بان تستقبل الكويت على أرضها طائرات عسكرية تابعة للسلاح الجوي الملكي، بالإضافة إلى الطائرات الحربية، وعلى إثر ذلك شهدت الكويت زيارات متكررة من السلاح الجوي الملكي البريطاني، وبالفعل بدأت حركة الملاحة الجوية تنشط على أرض الكويت باعتبارها المكان الأنسب لهبوط جميع أنواع الطائرات، مما دفع بريطانيا إلى إنشاء قاعدة عسكرية لها في الكويت.

تمكنت الكويت بالفعل من جذب حركة الملاحة الجوية على أراضيها، فتنوعت وتعددت الرحلات القادمة إليها، كما أن أهل الكويت أنفسهم تمكنوا من تجربة ركوب الطائرات

(1) Notice,.By.Political Agency Kuwait No.876 / 42 / 2Dated the 7th December 1937
(2) IOR/R / 15 / 1 / 719, Administration Report of the Persian Gulf for the Years 1940, No.24, Simla, India.P.25

للذهاب في رحلات جوية إلى أماكن عدة، بالإضافة إلى تقديم الخدمات وأماكن الاستراحة لكل من الركاب وطاقم الطائرات و للطائرات من خلال تزويدها بالوقود وتوفير خدمات الصيانة، كما سعت الكويت إلى تطوير حركة الملاحة الجوية من خلال استخدام الطائرات لنقل البضائع والبريد بالإضافة لنقل الركاب، وبذلك تطور البريد من مرحلة البريد البحري الذي كان يتم عن طريق السفن الملاحية البخارية للوصول لمرحلة البريد الجوي الذي تفوق على البريد البحري من عدة جوانب، مما دفع بريطانيا بالمطالبة بوجود وكيل لها ينوب عنها ليتابع حركة البريد الجوي التابع لها على أرض الكويت.

استطاع شيخ الكويت في أن يعقد اتفاقا لتنظيم حركة الملاحة الجوية على أرض الكويت بما يتوافق مع مصلحته ومصلحة شعب الكويت، وفيما لا يتعارض مع مصلحة بريطانيا، وأكدت بريطانيا على رغبتها بوجود هذه الاتفاقية التي تدعم الطيران المدني والعسكري التابع لها، لكنها مع مرور الوقت لم تعد تهتم بالاتفاقية التي عقدت مع شيخ الكويت، حيث تراجعت حركة الملاحة الجوية على أرض الكويت، مما اثار قلق شيخها، إلا أنها طمأنته وبررت ذلك التراجع إلى سوء الأحوال الجوية في الكويت بالإضافة إلى عدم التزامه ببناء سقيفة لتحمي الطائرات القادمة، وقد وضح الشيخ بأن الكويت لا يوجد بها مرصد للأحوال الجوية يدعم ويحسن خدمات الملاحة الجوية، وأصبحت الطائرات تهبط فقط في رحلات الترانزيت على مهبط الكويت، مما أثار الشكوك والمخاوف في نفس الشيخ، وأكدت له بريطانيا مرة أخرى بأن الرحلات الجوية سوف تعود إلى المهبط مرة أخرى عما قريب، مما أدى إلى تجديد اتفاقية الطيران بين بريطانيا والكويت، ومع ذلك تراجعت حركة الملاحة الجوية على أرضها بصورة ملحوظة، دون أي أسباب تذكر.

وفي الختام نجد أن شيخ الكويت سعى بقدر المستطاع – بالرغم من الإمكانيات البسيطة والمحدودة في ذلك الوقت – في جعل أرض الكويت مكانا مناسبا ومتميزا ومنطقة جاذبة لحركة الملاحة الجوية، يخدم به مصلحة أهله وقبيلته وبلاده، على الرغم من قلة العوائد المالية التي كانت تدر عليه من مهبط الطائرات، وتعد اتفاقية عام 1934م خير دليل على حسن تفكير وتدبير الشيخ، وعلى جهوده العظيمة لتأسيس مطار وتقديم خدمات فيه، لكن بريطانيا كانت مجحفة في حقه، ولم تقدم له الدعم، ولم تلتزم بالاتفاقيات إلا بما يفيد مصلحتها دون مراعاة لمصالح شيخ وأهل الكويت.

وبالرغم من هذا قبل الشيخ تجديد معاهدة الطيران المدني عام 1938م، ودفعت له بريطانيا مبلغ سنوي - 500جنيه إسترليني – مقابل موافقته على وضع امتياز لشركة الطيران البريطاني لمدة سبع سنوات، إلا أن حكومة بريطانيا ولأسباب غير معروفة – ربما يعود ذلك إلى أن بريطانيا كانت طرفًا محاربا خلال الحرب العالمية الثانية - لم تعد تهبط بالمطار البري واعتمدت على الطائرات المائية والمرفأ وقد تراجع الطيران المدني

حينهـا بشـكل كبيـر، إلا أن الطيـران العسـكري بقـي مسـتمرًا دون انقطـاع، ودام هـذا الوضـع لقـرب انتهـاء الحـرب حيـث كانـت الطائـرات المائيـة تسـتخدم لتيسـير الأعمـال للسـكان المحلييـن والرعايـا الأجانـب وكبـار الشـخصيات والتجـار.

قائمة المصادر والمراجع:

المراجع العربية:

تقارير المقيمية السياسية البريطانية والوكالة السياسة بالخليج العربي.

المراجع الأجنبية:

Annual Administration Report of this Residency for the Year 1935. (1936). *letter from the honble political residency in the Persian Gulf* No.551-Sof 1936 Dated the 7th July1936.

Department of Civil Aviation Air Ministry. (1937). No815837/, Dated the 14th December 1937.

Draft Letter His Excellency Sheikh Sir Ahmad al -Jabir As-Sabah, K.C.I.E., C.S.I Ruler of Kuwait.

IOR/L/P&S/121933) .3757/). *Kuwait news for the period from* 1*st August* 1933*, No*.14.

IOR/L/P&S/18/B441. (1934). *Kuwait civil air agreement, part I, air navigation regulations for civil aircraft*, Dated the 23rd may 1934.

IOR/L/P&S/B434. India Office. *Political department memo* 434*, part ii* [heads of agreement between his majesty government and H.E.the Sheikh].

IOR/L/P&S/121981/, File, No.315/, *Kings Regulation under Article* 83 *of Kuwait Order in Council No*.1936.

IOR/L/P&S/12. (1961). File No.165/, *Kuwait Civil Air Agreement*., *Part III*, Conditions laid down with the approval of the sheikh, to govern use of aerodrome at Kuwait.

IOR/R/151934) .274/1/). *Letter from Imperial Airways head office Egypt* No.62293415/, Dated the July 2nd 1934, To Lieut-Colonel H.R. Dickson Political Agent Kuwait.

IOR/L/MIL/171933) .141/15/). *Military report of the Persian Gulf Kuwait for the year* 1933*, chapter VI, aviation*, Calcutta, India.

IOR/R/151921) .713/1/). *Administration report of the Persian Gulf political residency for the year* 1920, Aerodrome, Calcutta., India.

IOR/R151924) .713/1/). *Administration report of the Kuwait political agency the year* 1924, R.A.F.

IOR/R/151925) .714/1/). *Administration report of the Kuwait political agency for the year* 1925, Chapter XIII, R.A.F.

IOR/R/151927) .714/1/). *Administration report of the Kuwait political agency for the year* 1927, Chapter IX.

IOR/R/151930) .714/1/). *Administration Report for the Year* 1929*, Letter from HONBLE*., *Lieu-Colonel Political Resident* in P.G, No.192-S, R.A.F Dated 29TH April 1930.

IOR/R/151928) .714/1/), *Administration report of the Kuwait political agency for the Year*1928, Chapter X, Civil Aviation.

IOR/R/151929) .714/1/). *Administration report of the Kuwait political agency for the year*1929, Chapter X, Royal-Air-Force.

IOR/R/151930) .714/1/). *Administration report of the Kuwait political agency for the year* 1930, Chapter IX, Royal Air Force.

IOR/R/151932) .715/1/). *Administration report of the Persian Gulf for the year* 1932, No.21, Report for Kuwait, Simle, India.

IOR/R/151932) .715/1/). *administration report of the Kuwait political agency for the year* 1932, Chapter IX, Imperial Airways.

IOR/R/151933) .715/1/). *administration report of the Kuwait political agency for the year* 1933, Chapter IX, Imperial Airways'.

IOR/R/151933) .715/1/). *Administration report of the Kuwait political agency for the year* 19311933-, No.20, Simail, India.

IOR/R/151934) .715/1/). *Administration report of the Kuwait political agency for the year* 1934, Chapter VI, Imperil Airways.

IOR/R/151934) .715/1/). *Administration report of the Kuwait political agency for the year* 1934, Chapter VI, Imperil Airways.

IOR/R/151935) .715/1/). *Administration report of the Kuwait political agency for the year* 1935, Chapter VI, Imperial Airways.

IOR/R/151936) .716/1/). *Administration report of the Kuwait political agency for the year* 1936, Chapter V., Local Interests IV, Imperial Airways.

IOR/R/151937) .717/1/). *Administration report of the Kuwait political agency for the year* 1937, Chapter V., Imperil Airways.

IOR/R/151938) .718/1/). *Administration report of the Kuwait political agency for the year* 1938, Chapter V, Imperil Airways, R.A.F.

Letter, no .114-S. (1928). Dated The 16th April 1928, Ref No.327. *Letter from Sir, F.W. Johnston* [political resident in the Persian Gulf to the foreign secretary to the government of India, Simla].

Letter No.C.193. (1934). *Letter from the political agent of Kuwait to His Excellency Sheikh Sir Ahmad Al-Jabir as-Sabah*. .,K.C.I.E.,C.S.I.,Ruler of KUWAIT, Dated The 23rd May 1934.

Letter No.60027) .2/42/th December 1934). *Letter from Political Agency Kuwait To Shaikh Sir-Ahmed Al-Jabir As-Sabah*.

Letter No.306. (1934). Dated The 20th December 1934 From -*Massrs the Mesopotamia Persia*.

Letter No. C10. (25th March 1936). *Letter from the Political Agent Kuwait to Sheik Ruler of Kuwait Ahmed Al-Jabir As-Sabah*.

Letter No. IA-1155. (1st July 1937). *Letter from Mackenzie &co. Limited Agents Imperial Airways in Kuwait to the Political Agent Kuwait*.

Letter, No. R/629) .1297/th March 1940). *Letter from His-Highness the Ruler of Kuwait to the Political Agent, Kuwait*.

Notice. By. Political Agency Kuwait No.8761937) .2/42/). Dated The 7th December 1937.

Translation of Confidential Letter No.R.426) .1518/th May 1934). *Letter from His Excellency the Ruler of Kuwait to the Political Agent, Kuwait*.

Romanization Arabic References: الترجمة الصوتية لمصادر ومراجع اللغة العربية:

tqāryru almuqīmiyyati al-sīāsiyyati albrīṭāniyyati wa-al-wikālati al-sīāsata bi-al-khalīji al'arabiyyi

Reports of the British Political Residency About Air Navigation in Kuwait(1919-1940): A Documentary Study

Tamer Samer Taha[1]

Abstract:

The first appearance of a British aircraft in the Kuwait region dates back to 1919. There was no knowledge of aviation prior to this date. The first landing of a military-style aircraft of the Royal Air Force was established by the British government in early April 1918 when it realized the importance of this new air force through which it was able to impose its hegemony and influence over several regions in the Arabian Gulf. It also provided access to its colonies in India, facilitated direct flights from India to England and within the Gulf, in addition to ensuring the provision of military and civil aviation services. In the beginning, there was no airport in Kuwait, as most of the flights came from Iraq, and after a short time it built a landing runway for British civil and military aircrafts, followed by the establishment of the Kuwait airport. This airport worked to receive flights from the East and West of the Imperial Airways. The British Ministry of Aviation reported that the first landing of a civilian plane on Kuwait's land was in 1927. Civil aviation quickly developed to become an agent for airlines to provide services to travelers until an agreement was signed with the British Government of Civil Aviation in Kuwait in 1934. At that time, the airport was officially established for planes to land in, and a port for seaplanes was established nearby. After the outbreak of World War II, air routes were transferred by Britain for no reason - perhaps because Britain was preoccupied with the affairs of World War II - and the use of the airport and runway ceased. Land flights had to land at the seaport, and thus air navigation in Kuwait did not stop

Keywords: Aviation, Air Navigation, Royal Air Force, Kuwait, Imperial Airways.

(1) Faculty of Arts - Tanta University (Tanta - Eygpt)
tamersmart@yahoo.com