مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية

اسم المقال: محطة الشارقة (1930 – 1945)م في ضوء الوثائق البريطانية
اسم الكاتب: هدية جنكو، سيف البدواوي
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/9168
تاريخ الاسترداد: 2026/11/01 19:05 +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



المجلد 19، العدد 1
شعبان 1443هـ / مارس 2022م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 1996-2339

مارس 2022م **مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية** المجلد 19 العدد 1
https//:doi.org/10.36394/jhss/19/1/18

محطة الشارقة (1930– 1945) م
في ضوء الوثائق البريطانية

هدية جنكو[1]

سيف البدواوي[2]

تاريخ الاستلام: 06-02-2020 **تاريخ القبول: 31-12-2020**

ملخص البحث:

يهدف هذا البحث إلى مناقشة أهمية محطة الشارقة، والتي تعد من أوائل المطارات في المنطقة، والأسباب التي دعت إلى تأسيسيها من قبل الحكومة البريطانية في عام 1932. وسوف يوضح البحث لماذا تم اختيار الشارقة دون غيرها من الإمارات الأخرى، وكيف جرت المناقشات بين حاكم الشارقة، الشيخ سلطان بن صقر القاسمي، 1924 - 1951، والمقيم السياسي البريطاني في الخليج العربي السير هيو بيسكو، والدور الذي أدّاه المعتمد البريطاني في الكويت، ديكسون.

لقد كان لتأسيس محطة طيران الشارقة دورٌ في تخفيف العبء الاقتصادي على إمارة الشارقة. إضافة إلى ذلك قدمت المحطة خدمات استفادت منها الشارقة والإمارات المتصالحة كالبريد، وخدمات البرق، ونقل التجار للهند والبحرين.

الكلمات الدالة: المحطة، الإمارات المتصالحة، طيران الإمبراطورية، القوات الجوية الملكية البريطانية، الحرب العالمية الثانية.

(1) كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية - جامعة الشارقة (الشارقة - الإمارات العربية المتحدة)

dr.saif.albedwawi@gmail.com

(2) كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية - جامعة الشارقة (الشارقة - الإمارات العربية المتحدة)

المقدمة:

لطالما كانت منطقة الخليج مناط اهتمام القوى الأوروبية لما كانت تمثله من قنطرة الوصل بينها وبين الهند، وكان لا بد لهم من إيجاد محطات للاستراحة من جهة وللتزود بما يلزم من متطلبات رحلاتهم من جهة أخرى.

أما بعد اكتشافهم للخيرات الموجودة في الخليج بحد ذاته، بعيداً عن كونه مجرد مقر لمحطات الاستراحة وحلقات الوصل؛ زاد تكالب الدول عليه بجدية وإجراءات فورية. ومن ذلك قضية إنشاء محطات للطيران في الخليج والتي استقر القرار فيها على أن تكون إحداها في الشارقة. وتمثلت أهمية الموضوع في الدور الاستثنائي لمحطة الشارقة في انعاش المنطقة؛ ولهذا السبب تم اختياره موضوعاً للدراسة.

اتبع البحث منهج الاسترداد التاريخي في الدراسة، وقد تم تقسيمه إلى ثلاثة مباحث مسبوقاً بتمهيد ومنتهياً بخاتمة. تناول التمهيد وضع الطيران قبل 1932، أما المبحث الأول فقد عرض مفاوضات إنشاء محطة الشارقة الجوية وتوقيع الاتفاقية، فيما قدم المبحث الثاني تحاليل لآثار إنشاء المحطة وانتعاش الخدمات الملاحية في باقي المناطق من الساحل العربي، وخصص المبحث الثالث للتعريف بالخدمات التي وفرتها محطة الشارقة وحادثة الطائرة الأمريكية المنكوبة، وانتهى البحث بخاتمة تبين أهم النتائج التي تم التوصل إليها.

اعتمد البحث على عدة مصادر ومراجع من أهمها الوثائق البريطانية الموجودة في الأرشيف الوطني الإماراتي، وكذلك وثائق من المكتبة البريطانية والأرشيف البريطاني إضافة إلى كتاب الدكتور سلطان القاسمي محطة الشارقة الجوية بين الشرق والغرب، وكتاب فاطمة الصايغ الإمارات العربية و الخط الجوي البريطاني إلى الشرق.

وقد تمثلت إشكالية البحث في معرفة لماذا تم اختيار الشارقة من بين الإمارات كمطار لشركة الإمبراطورية البريطانية. أضف إلى ذلك يحاول الباحثان الإجابة عن عدة تساؤلات هي:

- لماذا تغيرت الوجهة البريطانية من فارس إلى الخليج العربي لإنشاء المهابط؟
- ما الذي قدمته المحطة للشارقة وللمنطقة؟
- كيف كان موقف الشيوخ والأهالي من قضية إنشاء المحطة في الشارقة؟
- ما الأسباب التي تدعو بريطانيا إلى الحرص على إنشاء محطات أخرى للهبوط الاضطراري؟

التمهيد: وضع الطيران قبل 1932

بعد الحرب العالمية الأولى تضافرت جهود بريطانيا لتعزيز استخدام الطائرات لتربط الإمبراطورية بسرعة أكبر وتحميها بتكاليف أرخص، وبعد عقد من الزمان في الاستطلاع والمفاوضات توصلت الحكومة البريطانية إلى أخذ الوعود الموثوقة من حكام الخليج العربي لحفظ حقوق المجال الجوي لصالح Royal Air Force (R.A.F.) (سلاح الجو الملكي البريطاني[1].

تمت أول رحلة جوية بين العراق والهند في ديسمبر 1918م، قامت بها طائرة من R.A.F. واستطاعت أن تحط بأماكن متعددة من الجزء الجنوبي من فارس إذ لم يحكم حتى ذلك الوقت حكام فارس قبضتهم على الجنوب. كما لم تتطلب السفريات الأولى من فارس إذناً وفي عام 1919م بدأت طلائع المسافات البعيدة نحو الشرق واستمرت هذه الرحلات؛ لكن بصورة متقطعة[2].

الحاجة إلى إنشاء محطات صغيرة لتوقف الطائرات:

كانت الطائرات في بداية الإنشاء صغيرة الحجم، مما يعني صغر حجم خزانات الوقود فيها، فلم تكن تستوعب من الوقود ما يكفي رحلاتها للتحليق إلا لبضع ساعات. فكان عليها أن تهبط في عدة مناطق للتزود بالوقود قبل الإقلاع من جديد. ولذلك فإن الطائرات البريطانية كي تقلع من العراق إلى الهند؛ كان عليها أن تحلق فوق مياه الخليج العربي وأراضيه على جانبيه العربي والفارسي.

ومن أجل الوصول لأول محطة لها في الهند وهي ميناء جوادر، فإن عليها الهبوط عدة مرات على مدرجات أرضية أو مدرجات مائية، بالنسبة للطائرات المائية، كنقاط توقف للتزود بالوقود ثم تعاود رحلتها بعد ذلك. ومن هنا نبعت الأهمية والحاجة إلى إيجاد تلك المطارات أو المحطات الصغيرة كنقاط للتوقف[3].

سبب اختيار المناطق الفارسية للهبوط:

وقع اختيار الحكومة البريطانية على الأراضي الفارسية في البداية من أجل توفير

(1) IOR/R/15 / 2 / . File 17 / 2. Landing grounds and seaplane anchorages, 1932 - 1934.

(2) راشد، محمد علي، الاتفاقيات السياسية والاقتصادية التي عقدت بين إمارات ساحل عمان وبريطانيا- 1806 - 1971، الشارقة، منشورات اتحاد كتاب وأدباء الإمارات، ص 148.

(3) الصايغ، فاطمة، الإمارات العربية والخط الجوي البريطاني إلى الشرق (1929 - 1952)م، أبو ظبي، منشورات المجمع الثقافي، 1995م، ص 21.

الخدمات الملاحية لأسطولها وذلك اعتماداً على التقرير الذي رفع لها من قبل وزارة الطيران البريطانية في عام 1928م، وكان سبب اختيار الأراضي الفارسية؛ لأنها كانت أكثر فائدة من المناطق العربية لقصر المسافة تقريبا 220 ميل، كما أن المنطقتين العربيتين المقترحتان (الأحساء في السعودية والإمارات) كانتا غير صالحتين حينها كمدى صلاحية الأراضي الفارسية، بالإضافة إلى المشاكل الأمنية في المنطقتين وتأثيرهما على سلامة الركاب والمعدات الأرضية والطائرات[1].

في عام 1920م أدرك البريطانيون أنهم إن أرادوا القيام برحلات جوية منتظمة إلى الشرق؛ فإن عليهم الابتعاد عن المناطق الإيرانية؛ لأن العلاقات البريطانية الإيرانية كانت متوترة[2]، بسبب الخلافات على امتياز النفط الذي تديره الشركات البريطانية[3]، بالإضافة إلى حاجتهم الماسة لمكان يقع ما بين البحرين ومسقط كمحطة توقف للطائرات البريطانية بين الغرب والهند؛ فلم يعد لهم من حل سوى السواحل العربية للخليج.

عقد البريطانيون اتفاقاً مع الطرف الفارسي سنة 1925م، يخول بريطانيا من استخدام المجال الجوي الفارسي مع تقديم جميع التسهيلات لذلك. فقامت الخطوط الجوية الامبراطورية بتنظيم رحلة بين القاهرة وكراتشي مرة كل أسبوعين، إلا أن تعنت الجانب الفارسي ونقضه الاتفاق تارة والتهديد بعدم التجديد تارة أخرى حدى ببريطانيا إلى التفكير الجاد في الجانب العربي رغم مخاطره[4].

أرسلت بريطانيا خبراءها لدراسة المنطقة عام 1930م، فتوصل ضابط سلاح الجو الآمر في العراق السير روبرت بروك بوفام (Sir Robert Brook Popham)[5] إلى

(1) IOR/L/PS/18 / B414. Air Communication in the Persian Gulf. (Communicated by the Air Ministry). Sep., 1928.

(2) غانم، إيمان، المتاحف في إمارة الشارقة: متحف المحطة نموذجاً من (1932 - حتى الآن)، الشارقة، معهد الشارقة للتراث، 2018م، ص 42.

(3) كانت بريطانيا قد أخذت تعهدات مضمونة من حكام إمارات الساحل المتصالح في عام 1922م -وباقي مناطق الخليج في سنوات أخرى- بعدم منح امتياز النفط إلا للشركات المعتمدة من الحكومة البريطانية فقط.

(4) القاسمي، سلطان، محطة الشارقة الجوية بين الشرق والغرب، الشارقة، منشورات القاسمي،2009، ص ص 5 - 9.

(5) بعد تولي سلاح الجو البريطاني المسؤولية في حماية الإمبراطورية البريطانية بعد الحرب العالمية الأولى وضعف البحرية البريطانية، تم بناء قواعد عسكرية للجوية في العراق وخاصة في الحبانية والشعيبة، ولذلك أوكل مسح الطرق الجوية المناسبة والمطارات المستقبلية لقائد القاعدة في الحبانية. ومن هذه القاعدة جاء قائد القاعدة في العراق الإنجليزي، سير روبرت بوفام ليقرر المكان المناسب لهبوط الطائرات.

أن رأس الخيمة هي أنسب مكان لمحطة الطيران[1]، وذلك لعدة أسباب منها: وجود خور واسع ومحمي من أشكال الطقس، وجود مهبط أرضي بالقرب من الخور[2]، بالإضافة إلى وجود منزل للوكيل السياسي السيد عيسى عبد اللطيف السركال في رأس الخيمة[3]. وقد تمت مسوحات أخرى في مناطق مجاورة من الشارقة ودبي وأبوظبي في أواخر ديسمبر 1931م[4]، ويُرجح أنها كانت لدراسة المنطقة جيداً لتحديد أفضل المواقع لإنشاء مهابط للطائرات.

من الأماكن التي اهتم بها الإنجليز أيضا جزيرة صير بني ياس حيث تمت زيارتها من قبل المعتمد البريطاني في البحرين ديسمبر 1930 وذلك للاطلاع على بناء خزان البترول المقام على الجزيرة. وكان في نوفمبر من نفس العام وصل أكثر من 24 عاملا مع معداتهم لبناء الموقع المناسب. ورغم أن البناء لم يحصل على موافقة الشيخ شخبوط، حاكم أبوظبي، إلا أن الإنجليز استمروا في البناء واستخدام جزيرة صير بني ياس في حالة الطواري من قبل الطائرات البريطانية العابرة للخليج العربي[5].

نزولا عند توصية القائد بوفام، تقرر زيارة حاكم رأس الخيمة (الشيخ سلطان بن سالم القاسمي 1920 - 1948) من أجل الحصول على موافقته لاستخدام الخور كمهبط للطائرات؛ باعتباره أفضل الأماكن ملاءمة. لكن حاكم رأس الخيمة أبدى كراهية لذلك وحذر من ردة فعل السكان وأقاربه[6]. غير أن بريطانيا قامت بتجاهل الحاكم وأمرت بوضع خزان للبترول في خور رأس الخيمة، دون الحصول على إذن مسبق فكانت النتيجة أن قام الأهالي باعتراض البحارة الذين لاذوا بالفرار تاركين الخزان خلفهم[7].

أصر البريطانيون على إنشاء المعبر الجوي فوق الساحل العربي، خصوصاً بعد تعقد العلاقات البريطانية الفارسية الناتج عن الصراع على الامتيازات الممنوحة للتنقيب عن

(1) المرجع نفسه، ص 11.

(2) راشد، الاتفاقيات، مرجع سابق، ص 175.

(3) المرجع نفسه، ص 175.

(4) ND 6 / N, Administration Report for the Trucial Coast for the year 1932, chapter VII, p.39, saved in the National Archive in Abu Dhabi.

(5) IOR/L/PS/10 / 1177 , File 912 / 1926 ‹PERSIAN GULF NEWS SUMMARY 1926 - 1930› Date (s) 4 Feb 1926 - 13 Mar 1931. Para 99 - 107.

(6) القاسمي، محطة الشارقة، مرجع سابق، ص 11، ص 13

(7) راشد، الاتفاقيات، مرجع سابق، ص ص 149 - 150.

النفط، واستخدام فارس قضية المعبر الجوي كوسيلة للضغط على البريطانيين[1]. كما أن بريطانيا ترى في معارضة رغباتها من جانب العرب أمراً مهيناً ومؤثراً في مكانتها السياسية، وهذا ما لا تريده حكومتها[2].

المبحث الأول: مفاوضات إنشاء محطة الشارقة الجوية وتوقيع الاتفاقية:

بعد فشل إقناع حاكم رأس الخيمة بضرورة إنشاء المحطة الجوية في خور رأس الخيمة[3]، تقرر على الحكومة البريطانية أن تجد حلاً بديلاً بسرعة لضيق الوقت، خاصة بعد أن أرسل حاكم دبي رسالة للمقيم البريطاني في بوشهر أنه لا يرغب بإقامة مهبط للطائرات على أرضه وذلك للمعارضة التي واجهته من أقربائه[4].

والذي زاد الأمر سوءاً كانت التوصية التي قدمتها الخطوط الجوية الإمبراطورية بضرورة استخدام الطائرات التي تهبط براً فقط، لأسباب فنية واقتصادية[5]، إلا أن موقف جميع حكام الساحل العربي خيبت آمال البريطانيين مما حدا بحكومتها إلى التفكير باستخدام القوة ضد هؤلاء الحكام[6].

عوائق إنشاء المحطة في رأس الخيمة[7]:

- رغم صلابة موقع الخزان في خور رأس الخيمة إلا أن الأرض المخططة لنزول الطائرات رخوة وتحتاج إلى تقوية دورية.
- وجود التفافٍ ما بين رأس الخيمة وشرق الشاطئ الآخر بمسافة 14 ميلا إضافياً.
- التكاليف الإضافية التي ستطلبها تعديلات ذلك الالتفاف.
- وجود محطة بديلة للهبوط الاضطراري في جزيرة صير بني ياس.

(1) الصايغ، الإمارات والخط الجوي البريطاني، مرجع سابق، ص ص 135 - 137.

(2) المرجع نفسه، ص 138.

(3) لاحقاً وجدوا أن أرضية الهبوط في رأس الخيمة عرضة للفيضانات. AIR 23 / 646, a letter to Air Commodore C.L. Courtney, 1932, p. 140saved in the National Archive in Abu Dhabi. ملحق (1)

(4) القاسمي، محطة الشارقة، مرجع سابق، ص 21.

(5) راشد، الاتفاقيات، مرجع سابق، ص 177.

(6) الصايغ، الإمارات و الخط الجوي البريطاني، مرجع سابق، ص 139.

(7) AIR 23 / 646, 1932, Op.Cit.

مميزات إنشاء المحطة في الشارقة[1]:

- هي المقر الرئيسي لوكيل المقيمية البريطانية
- بعيدة عن التلال الواقعة في شبه جزيرة مسندم.
- الأكثر أماناً؛ فهي مكان صغير لا يأتيه الغرباء عادةً مما يقلل الجرائم والاعتداءات.
- المطار والاستراحة سيكونان على طرف البلدة وليس داخلها.
- تقلل المسافة بين الشارقة وجوادر إلى الحد الأدنى.

وصلت برقية من السيد عيسى عبد اللطيف السركال[2]، وكيل المقيمية البريطانية في الشارقة، إلى المقيم البريطاني في بو شهر، يخبره فيها برغبة حاكم الشارقة الشيخ سلطان بن صقر القاسمي في تقديم التسهيلات اللازمة لإقامة مهبط للطائرات سواءً برية كانت أو مائية[3].

فتم إرسال الكابتن ولتش Walch الضابط في سلاح الجو الملكي في العراق، لتفقد المواقع المقترحة وليقرر بذلك أن خور الشارقة غير مناسب لإنشاء مهبط للطائرات المائية إلا أن المهبط البري مناسب لإنشاء المحطة[4]. وبعد الحصول على الموافقة المبدئية لإقامة المشروع باشر المقيم السياسي في الخليج العربي بيسكو (H.V. Biscoe) بالترتيبات اللازمة لمقابلة حاكم الشارقة والتعرف على طلباته للوصول إلى صيغة مناسبة للاتفاق. لكن المشروع جوبه بمعارضة شديدة من عدة جهات؛ فأقارب الشيخ سلطان بن صقر القاسمي ويتزعمهم الشيخ محمد بن صقر القاسمي[5] يرون أن إقامة مهبط للطائرات يؤثر على استقلالهم، والسكان المحليون يرون في ذلك ضرراً على العادات والتقاليد خصوصاً وأن القرى والمدن في أيام الغوص تكون خالية من الرجال، ووجود أجانب وغرباء أمر

(1) القاسمي، محطة الشارقة، مرجع سابق، ص 27.

(2) عيسى بن عبداللطيف السركال هو وكيل المقيم السياسي في الشارقة حيث تم تعيينه في هذا المنصب خلفا لوالده عام 1919 - 1935.

(3) القاسمي، محطة الشارقة، مرجع سابق، ص. 21 22-.

(4) المرجع نفسه، ص 23.

(5) الشيخ محمد بن صقر القاسمي، هو أخ حاكم الشارقة وكان ينيب عنه في الإمارة خلال سفره، وبعد وفاة الشيخ سلطان بن صقر في عام 1951، تولى شؤون الإمارة لمدة شهرين. خلف إثنان من أولاده حكموا الشارقة: الشيخ خالد بن محمد القاسمي والشيخ د. سلطان بن محمد القاسمي.

غير مرغوب فيه[1]. بالإضافة إلى تدخل الحكام المجاورين وعلى رأسهم حاكم رأس الخيمة الذي هدد حياة حاكم الشارقة في حال وافق على الاتفاقية[2]. والحقيقة أهل المنطقة كانوا لا يثقون في الإنجليز ومواعيدهم وإنما للضرورة أحكام، وخاصة جاء طلبهم بعد انهيار تجارة الغوص على اللؤلؤ في الخليج العربي، لذلك أبدأ الشيخ سلطان موافقة مبدئية على الدخول في النقاش مع المقيم السياسي واضعا شروطا تضمن له ولإمارته بعض الحقوق.

وعند ورود الأخبار للمقيم السياسي في الخليج العربي أن هناك معارضة للاتفاقية حول المحطة في الشارقة، طلب من البحرية البريطانية أن توجه تحذيراً شديداً إلى حكام الساحل العربي، وفيما يخص أقارب حاكم الشارقة فقد قرر المقيم السياسي أن يباشر المفاوضات بنفسه وهذا يعطي نوعاً من الضغط السياسي على أقارب الشيخ سلطان بن صقر القاسمي[3].

وجد المقيم السياسي في الخليج العربي، بيسكو، أن المعارضة للاتفاقية قوية بحيث يصعب معها إتمام الإجراءات؛ فأرسل إلى المعتمد السياسي البريطاني في الكويت السيد ديكسون (H.R.P. Dickson) كي يرافقه في رحلته إلى الشارقة لمساعدته في المفاوضات. لكن المقيم السياسي أصيب بذبحة صدرية توفي على إثرها، فتردد المعتمد السياسي، ديكسون، في نشر خبر وفاة المقيم كي لا يؤثر ذلك على سير المفاوضات، وأرسل في ذلك إلى حكومة الهند[4].

ولحنكته الدبلوماسية وإتقانه للعربية وعادات العرب فقد تمكن المعتمد من التوقيع على الاتفاقية بينه وبين حاكم الشارقة. والتي جاء فيها حسب وثيقة - وقع عليها المعتمد السياسي في الكويت ديكسون بالنيابة عن المقيم السياسي، وتوقيع وختم الشيخ سلطان بن صقر القاسمي، مع الشهود: إدوارد دنيسون قائد السفينة البحرية لصاحبة الجلالة (بايد

(1) الصايغ، الإمارات والخط الجوي البريطاني، مرجع سابق، ص. 137 - 138. لقد صدق حدسهم حيث استعملت بريطانيا نفس المطار لتسفير حاكم الشارقة الشيخ صقر بن سلطان القاسمي بعد 33 سنة من الاتفاقية وتدخلت في شؤون الإمارة الداخلية ولم تراعي تلك التعهدات. للمزيد أنظر: Glen Balfour-Paul, The end of empire in the Middle East: Britain's relinquishment of power in her last three Arab dependencies. Cambridge Middle East Library:25. Cambridge: Cambridge University Press, 1991.

(2) القاسمي، محطة الشارقة، مرجع سابق، ص 32

(3) IOR/L/PS/12 / 1955 Title Coll 5 / 10 'Air Route to India: Persia; Arabian Coast Route; Negotiations with Arab Sheikhs' Date (s) 25 Jul 1931 - 25 Sep 1932.

(4) IOR/R/15 / 5 / 282, File 6 / 8 Sharjah Aerodrome. Telegram from Col. Dickson to Government of India, 19th July 1932.

فورد) وحميد بن علي بن كامل[1] والسيد عيسى عبد اللطيف- وكانت كما يأتي[2]:

1. تختار الشركة مهبطاً للطائرات في الشارقة وتقوم بوضع العلامات اللازمة لذلك. وكان من المقترح أن توضع أكواخ كعلامات لكن رأوا بأنها غير ضرورية [3].

2. سيقوم حاكم الشارقة ببناء مبنى استراحةٍ للمسافرين والعاملين على المحطة الجوية في المكان الذي تحدده الشركة.

3. يحق للشركة أن تستورد كل ما يلزمها من قطع الغيار والبترول وما يستلزم راحة المسافرين مع الإعفاء الجمركي.

4. يحق للشركة أن تسكن موظفيها في الاستراحة وكذلك للمسافرين عبر رحلاتها، ولكن لا يحق لهم السماح بدخول الشارقة بدون إذن مسبق من الشيخ، وعلى ذلك يتولى هو حمايتهم من الأخطار الخارجية قدر المستطاع ويوفر 35 حارساً و 2 من قادة الحرس.

على أن تلتزم الشركة من طرفها بالتكفل بالمصاريف الآتية[4]:

1. 20 روبية تدفع كراتب شهري للحارس الواحد و 40 روبية لقائد الحرس.

2. 800 روبية إجار شهري للمحطة الجوية على أن تكون أول دفعة بعد هبوط أول طائرة تجارية. إلا أن المبالغ المدفوعة عن إيجار المحطة زادت من 800 روبية في 1932م إلى 1000 روبية عام 1946م وكانت قابلة للزيادة باستمرار[5].

3. 300 روبية إيجار شهري للاستراحة، وعلى الشركة أن تدفع مقدماً للشيخ بالأقساط

(1) حميد بن علي بن كامل من تجار اللؤلؤ في الشارقة ولقد سافر إلى الهند وفرنسا وبريطانيا لبيع اللؤلؤ، وكام مقربا من الشيخ سلطان حاكم الشارقة، ويقال بأنه أشار عليه بقبول اتفاقية المطار لما رأى من الفوائد للمطارات في أوروبا.

(2) IOR/15 / 4 / 3, the agreement between Shaikh Sultan bin Saqr Shaikh of Sharjah and the British Government for the establishment of an air station at Sharjah, 1932, pp 18 - 20, saved in the National Archive in Abu Dhabi. 2) (ملحق

(3) AIR 23 / 646, 1932 ,. Op.Cit. p.14

(4) Ibid.

(5) AVIA 2 / 2798, a letter from the Persian Gulf Residency in Bahrain to The Foreign Office in London: Rt.Hon. Ernest Bavin 1949, saved in the National Archive in Abu Dhabi.

حسب تقديرهم لإعطائها للمهندس الذي سيبني الاستراحة. ولا يستحق مبلغ الإيجار حتى استيفاء المبلغ المدفوع مقدماً، وسيتم توفير الأبواب والنوافذ، من الشركة مجاناً.

4. دفع مبلغ 500 روبية شهرياً لقاء المسؤولية التي قبلها الشيخ.

5. يتم تحصيل 5 روبيات عن كل طائرة تجارية وتعفى الطائرات العسكرية التابعة لبريطانيا.

6. مبلغ 500 روبية لقاء مساحة الأرض التي يستخدمونها لما هو أكثر من مساحة المحطة – مثلا مخيم للقوات الجوية الحربيةR.A.F..

وكان على الشركة وموظفيها أن يتعاملوا مع الشيخ عبر وكيل المقيمية أو المقيم السياسي، ولا يحق لهم التعامل المباشر معه، وتسري الاتفاقية لمدة أحد عشر عاماً، وتدفع المستحقات فقط في حالة الاستفادة من التسهيلات، وفي حال الرغبة في تجديد الاتفاقية، على الشركة إخطار الشيخ بذلك قبل الموعد بثلاثة أشهر[1].

ولكن الاتفاقية لم تتم إلا بعد تعهدات من الطرف البريطاني بعدة أمور خاصة بشؤون الإمارة الداخلية من أهمها[2]:

- تعترف بريطانيا باستقلال الشيخ سلطان استقلالاً تاماً، ولن تقوم بأي عمل يسلب أرضه، ولن تتدخل في شؤونه الداخلية، وستقوم بدعمه في حالة اختلافه مع أية أطراف أخرى ممن حوله.
- في حالة حدوث أية حوادث؛ لن تتدخل الحكومة البريطانية في أي عقاب إلا بعد التفاوض والمشاورة مع الشيخ وسيكون الأمر في ذلك للشيخ.
- تتعهد الحكومة البريطانية بعدم إيواء أي مجرمين في الاستراحة الخاصة بالمحطة. كما لا يُسمح لدخول أبناء المنطقة إلى الاستراحة من غير الموظفين أو المرسلين من قبل الوكالة.
- إذا ارتُكِبت جريمة من قِبل أشخاص من خارج صلاحيات الشيخ فعليه بذل جهده لتعقبهم وتسليمهم للحكومة البريطانية.

(1) IOR/R/15 / 5 / 283. 'File 6 / 10 I Air Agreements', Date, 10 Jun 1933 - 2 Mar 1935.

(2) AVIA 2 / 2798, a letter from the political resident H.R.P. Dickson to Sultan Bin Saqr Sheikh of Sharjah in1943. Saved in Abu Dhabi National Archive. 3) (ملحق

- لن يكون لممثلي الشركة المقيمين في الشارقة أي منصب رسمي وإنما سيكون وجودهم تمثيلاً تجارياً فقط.

المبحث الثاني: إنشاء المحطة وانتعاش الخدمات الملاحية في باقي المناطق من الساحل العربي

نص الاتفاق على أن يتكفل حاكم الشارقة ببناء الاستراحة، ولتوفير المواد اللازمة لبنائها جلبت الصخور من جزيرة طنب إضافة إلى ما استطاع توفيره من الاسمنت، وقامت الحكومة البريطانية بإقراضه المبالغ المتفق عليها بالتقسيط من خلال وكيل المقيمية في الشارقة.

وصل ضابط إشارة من القوة الجوية كي يقوم بتشغيل الجهاز اللاسلكي والذي واجه بعض الصعوبات التي تمت معالجتها لاحقاً[1]، ومراقبة سير الأمور في المحطة، وكان العمل في المحطة يسير بشكل جيد، إلى أن استكملت التجهيزات اللازمة لاستقبال أول طائرة تجارية في محطة الشارقة الجوية في أكتوبر من عام 1932م.

في انتظار انتهاء بناء الاستراحة؛ كانت إقامة مشرفي المحطة في خيمة خصصت لهم، ولقد تم استقبال المحطة الجوية أول طائرة تجارية من نوع هانو Hanno تابعة للخطوط الجوية الإمبريالية في جو كأنه مهرجان حيث حضر الشيوخ والأعيان لمشاهدة ذلك الحدث[2]. وعلى الرغم من أن حاكم الشارقة وكثير من السكان والتجار أبدوا سعادتهم وإعجابهم بالطائرة التي ستكون بداية انتعاش اقتصادي، إلا أن الكثير من الوجهاء اعترضوا على الأمر لدرجة أن بعضهم هاجر الشارقة ولجأ إلى رأس الخيمة احتجاجاً على ذلك. وكان قائد الطائرة الكابتن Horsey مرتاحاً من الترتيبات ولم يجد صعوبة في الهبوط بالطائرة[3].

(1) AIR 23 / 646, 1932, opcit.

(2) ND 6 / N, 1932 pp 39 - 40, opcit.

(3) Nicholas Stanley-Price. Imperial Outpost in the Gulf: The Airfield at Sharjah (UAE) 1932 - 1951. Sussex, Englan: Book Guild Publishing, 2012, p., 69.

الصورة رقم (1): طائرة هانو أول طائرة تصل مطار المحطة[1]



The first Imperial Airways service to Sharjah was operated by Handley Page HP.42 Hanno

بعد أن تمت العملية بنجاح، بدأ الخط الجوي في الساحل العربي يزداد أهمية، مما دفع بالحكومة البريطانية إلى طلب إقامة محطات أخرى تراها ضرورية. فقد كانت هناك مشكلة في الدفاع عن الشارقة في حالة هجوم خارجي، لذلك رأت وزارة الدفاع البريطانية ضرورة وجود مهبط للطوارئ في دبي لأغراض دفاعية، كما أنهم وضعوا خطة إرسال طائراتهم بشكل دوري إلى كلباء ليعتاد الناس هناك على عملياتهم[2].

من أجل ذلك قامت بريطانيا بالضغط على حاكم دبي وأقاربه للموافقة على إقامة مطار في خور دبي، والذي كان مقترحاً من قبل في التقرير المرفوع من قبل وزارة الجوية عام 1928م. وفي نفس الوقت كانت بريطانيا تتفاوض مع كل من حاكم أبوظبي الشيخ شخبوط بن سلطان، وحاكم كلباء الشيخ سعيد بن حمد بن ماجد، في محاولة لاحتكار المعبر الجوي دون باقي الدول الأجنبية التي تبدي اهتماماً بالساحل العربي.

(1) Royal Air force Museum. RAF in the Trucial States and U.A.E.. London, no date.

(2) AIR 23 / 646, 1932, p. 140, op.cit.أنشأت بريطانيا مطارا في كلباء بالاتفاق مع الشيخ سعيد بن حمد القاسمي، شيخ كلباء، في عام 1936.
للمزيد أنظر محمد مرسي عبدالله. (1996). تاريخ الإمارات العربية المتحدة، مختارات من أهم الوثائق البريطانية 1797 - 1965. المجلد الأول، بريطانيا والإمارات: 1797 - 1960. لندن: مركز لندن للدراسات العربية. ص. 499 - 502.

زادت أهمية محطة الشارقة خلال الحرب العالمية الثانية وشكلت أهمية استثنائية لبريطانيا؛ لأن المحطة أصبحت مهبطاً للطائرات الخاصة بالعمليات العسكرية في الحرب العالمية الثانية[1].

المبحث الثالث: الخدمات التي وفرتها محطة الشارقة وحادثة الطائرة الأمريكية المنكوبة

في الوقت الذي تراجع سوق اللؤلؤ كثيراً[2]؛ كانت محطة الشارقة الجوية - مع ما تقدمه من خدمات ملاحية للأفراد- تشهد تطوراً سريعاً، خاصةً بعد أن أصبح الأمر تنافسياً بينها وبين باقي المحطات في الساحل العربي. ولأنها الأقدم والأفضل تجهيزاً جعل ذلك موضع اهتمام البريطانيين الذين يسعون إلى الارتقاء بمستوى الخدمات لراحة المسافرين وخدمة مصالح إمبراطوريتهم، من أبرز تلك الخدمات:

1. إنشاء محطة البرقيات:

تم الاتفاق بين كل من شركة الخطوط الجوية الإمبراطورية وشركة الاتصالات الدولية الإمبريالية، لإنشاء محطة لاسلكي لاستقبال وإرسال البرقيات العامة من وإلى الشارقة، مما أعطى المحطة الجوية في الشارقة أهمية استثنائية سمحت لها وللأفراد استقبال وإرسال البرقيات المستعجلة وذات الأهمية، وبدأ العمل على استقبال البرقيات التجارية العامة من تاريخ 30\ 1 \ 1933. وكانت عدد الكلمات المسموح بها محدوداً لكن شيخ الشارقة طالب الشركة برفع عدد الكلمات إلى 3000 كلمة إلا أنهم فاوضوه في ضغطها إلى 2000 كلمة[3].

وقد ساعد هذا الأمر على استقبال المحطة للبرقيات المهمة و العامة، فجرت منافع كثيرة لسكان الشارقة وللمقيمية السياسية في الخليج العربي. ومن البرقيات التي استلمتها المحطة نبأ فقدان طائرة أمريكية بتاريخ 30 يوليو1945م. وجاء فيها أن الطائرة كانت في

(1) Rossiter, Ash, Britain and the Development of Professional Security Forces in the Gulf Arab States, 1921 - 1971: Local Forces and Informal Empire, a thesis for the degree of doctor of Philosophy in Arab and Islamic Studies, submitted to University of Exeter, February 2014, p.75.

(2) ND 6 / O, Administration Report for the Trucial Coast for the year 1933, p. 49, saved in the National Archive in Abu Dhabi.

(3) R51366 / FAB1, a letter from R.D. Poland to Miss Bridger in overseas telecommunications department,1949, saved in the National Archive ,Abu Dhabi. انظر (الملحق رقم (4

طريقها من كراتشي إلى عبدان إلا أن الاتصال فيها فُقِد وهي تحلق فوق الساحل العربي[1].

وتشير الوثيقة التي درسها خالد البكيل إلى أن الطائرة اختفت منذ ثلاثة أيام من تاريخ البرقية، أي في 27 من يوليو، وأن آخر إشارة استقبلت منها وهي تطير فوق الساحل العربي يعتقد أنها هبطت في الحدود بين دبي والشارقة. وقد عثر عليها جماعة من البدو قبل إرسال البرقية المخبرة عن فقدانها، وأطلعوا السؤول في سلاح الجو الملكي بذلك بتاريخ 29\ 7 \ 1945م. ووجد حطام الطائرة جنوب شرق دبي، ووجدت فيها ثلاث جثث، وانتقل المسؤول في سلاح الجو الملكي كي يستطلع الأمر، وأشرف على نقل الجثث عبر الجو للدفن في عبدان، وتم فحص الحطام للتعرف على سبب السقوط[2].

وعن دور البدو في إنقاذ البريطانيين الآيلين للهلاك في صحارى الخليج العربي فإن المراجع تشير إلى مواقف عديدة كان لهم فيها دور بارز وإنساني في تقديم أسباب النجاة، كما حدث عند تحطم الطائرة البريطانية من طراز (بلينهيم م.ك.V) في 2 فبراير 1943م على بعد 35 ميلاً من الشارقة. ويبدو أن حوادث تحطم الطائرات كانت أمراً متوقعا في ذلك الوقت، السبب الذي برر حرص بريطانيا الكبير على إنشاء العديد من المحطات للهبوط الاضطراري لطائراتها[3].

2. مركز الأرصاد الجوية:

كأول محطة للأرصاد الجوية في الإمارات وعمان؛ بدأت المحطة العمل في 20 يوليو 1935م في الأرصاد الجوية راصداً حالة الطقس لتحديد أوقات إقلاع وهبوط الطائرات

(1) البكيل، خالد، الملاحة الجوية في إمارات الساحل المتصالح بين عام 1930 - 1945، بحث غير منشور، رأس الخيمة، 2015، ص 11.

(2) البكيل، محطة الشارقة، مرجع سابق، ص 11.

(3) هوبز، مارك، حوادث تحطّم الطائرات في الخليج خلال الحرب العالمية الثانية،: https://www.qdl.qa/%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B1%D8%A8%D9%8A%D8%A9/%D8%AD%D9%88%D8%A7%D8%AF%D8%AB-%D8%AA%D8%AD%D8%B7%D9%91%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%B7%D8%A7%D8%A6%D8%B1%D8%A7%D8%AA-%D9%81%D9%8A-%D8%A7%D9%84%D8%AE%D9%84%D9%8A%D8%AC-%D8%AE%D9%84%D8%A7%D9%84-%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%B1%D8%A8 - %D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%8A%D8%A9 - %D8%A7%D9%84%D8%AB%D8%A7%D9%86%D9%8A%D8%A9

لضمان سلامة الطائرات والركاب إلى عام 1976م[1]. وكان العاملون عليها من الهنود المدربين وثلاثة من الهنود تم نقلهم من مسقط إلى الشارقة لهذا الغرض في بداية تشغيل المركز[2].

3. مركز بريد الشارقة:

تقدمت المقيمية البريطانية في الخليج العربي بطلب إقامة مركز للبريد في محطة الشارقة الجوية عام [3]1933، وقد قدم حاكم الشارقة التسهيلات اللازمة من أجل ذلك، ولكن بشرط وجود دمغة خاصة بشعار إمارة الشارقة[4] على طوابع البريد[5].

الخاتمة:

بحثت هذه الورقة في تاريخ إنشاء مطار المحطة في الشارقة عام 1932، والمناقشات التي دارت بين حاكم الشارقة والمقيم السياسي البريطاني لتوقيع الاتفاقية. وقد قبل حاكم الشارقة التوقيع على الاتفاقية لحاجة الإمارة إلى دخل يغطي الخسائر التي سببها انهيار اللؤلؤ، وأما الحكومة البريطانية فقد اختارت الشارقة لرفض الإمارات الأخرى الاستجابة لطلب بريطانيا في إنشاء مطار في أراضيهم.

كذلك ناقش البحث الفوائد التي أضافتها محطة الشارقة إلى منطقة الساحل العربي منها سهولة التنقل للتجارة والمواطنين، وكذلك إنشاء ملاحق أخرى مفيدة كاللاسلكي والبريد ومحطة الإرصاد الجوية.

توصل البحث إلى نتائج أهمها: انفتاح الشارقة على العالم حيث أصبحت على خريطة الطيران الدولي التي تربط بين أوروبا والشرق الأقصى. إضافة إلى حقيقة مهمة بأن الإمارات كانت حرة في الموافقة من عدمها على المطالب البريطانية مما يعني وجود سيطرة بريطانية على مقادير الأمور الداخلية كالدول الأخرى مثل الهند وعدن.

وأخيرا برز دور المحطة وطريقة المناقشات كنموذج تبعه الحكام الآخرون في المناقشات عندما طالبت بريطانيا في إنشاء مطارات في أراضيهم مثل الشيخ شخبوط في

(1) غانم، المتاحف في إمارة الشارقة، مرجع سابق، ص 73.

(2) البكيل، مرجع سابق، ص 10.

(3) القاسمي، محطة الشارقة، مرجع سابق، ص 90.

(4) كان البريد قبل ثلاثينيات القرن العشرين يحمل الطوابع البريطانية والتي تحمل بدورها صورة الملك البريطاني.

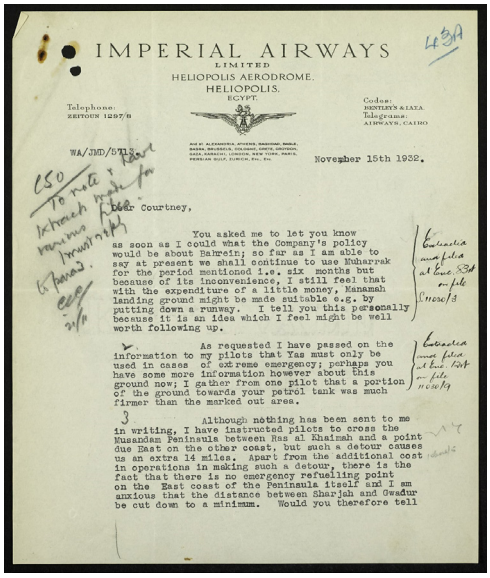
(5) البكيل، مرجع سابق، ص .11

أبوظبـي والشـيخ سـعيد بـن حمـد القاسـمي فـي كلبـاء.

التوصيات كما يأتي:

1. زيارة أرشيف الطيران الملكي البريطاني للحصول على الوثائق والصور المطلوبة.
2. البحـث عـن سـجلات الطائـرات العسـكرية التـي سـقطت فـي الإمـارات خـلال الحـرب العالميـة الثانيـة.
3. البحـث عـن الغواصـات التـي أغرقتهـا الطائـرات البريطانيـة خـلال الحـرب العالميـة فـي المنطقـة الشـرقية مقابـل الفجيـرة.
4. مراسـلة القـوات الجويـة الأمريكيـة للحصـول علـى الوثائـق التـي تخـص مرحلـة وجودهـم فـي المحطـة.

الملاحق:



IMPERIAL AIRWAYS
LIMITED
HELIOPOLIS AERODROME.
HELIOPOLIS.
EGYPT.

Telephone:
KEYDOM 1227/8

Codes:
BENTLEY'S & I.A.T.A.
Telegrams:
AIRWAYS, CAIRO

WA/JMD/5713.

November 15th 1932.

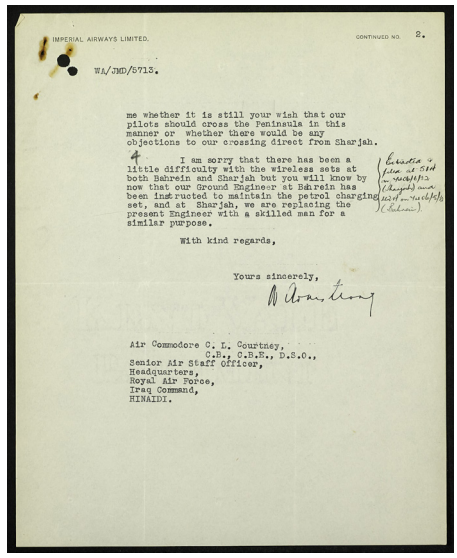
Dear Courtney,

You asked me to let you know as soon as I could what the Company's policy would be about Bahrein; so far as I am able to say at present we shall continue to use Muharrak for the period mentioned i.e. six months but because of its inconvenience, I still feel that with the expenditure of a little money, Kamamah landing ground might be made suitable e.g. by putting down a runway. I tell you this personally because it is an idea which I feel might be well worth following up.

As requested I have passed on the information to my pilots that Yas must only be used in cases of extreme emergency; perhaps you have some more information however about this ground now; I gather from one pilot that a portion of the ground towards your petrol tank was much firmer than the marked out area.

3 Although nothing has been sent to me in writing, I have instructed pilots to cross the Musandam Peninsula between Ras al Khaimah and a point due East on the other coast, but such a detour causes us an extra 14 miles. Apart from the additional cost in operations in making such a detour, there is the fact that there is no emergency refuelling point on the East coast of the Peninsula itself and I am anxious that the distance between Sharjah and Gwadur be cut down to a minimum. Would you therefore tell

الملحق رقم (1): الصعوبات الطبوغرافية في رأس الخيمة



IMPERIAL AIRWAYS LIMITED. CONTINUED NO. 2.

WA/JMD/5713.

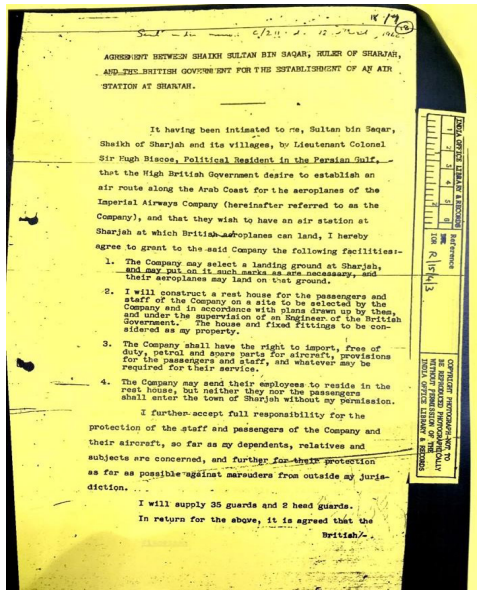
me whether it is still your wish that our pilots should cross the Peninsula in this manner or whether there would be any objections to our crossing direct from Sharjah.

4 I am sorry that there has been a little difficulty with the wireless sets at both Bahrein and Sharjah but you will know by now that our Ground Engineer at Bahrein has been instructed to maintain the petrol charging set, and at Sharjah, we are replacing the present Engineer with a skilled man for a similar purpose.

With kind regards,

Yours sincerely,

Air Commodore C. L. Courtney,
C.B., C.B.E., D.S.O.,
Senior Air Staff Officer,
Headquarters,
Royal Air Force,
Iraq Command,
HINAIDI.



AGREEMENT BETWEEN SHAIKH SULTAN BIN SAQAR, RULER OF SHARJAH, AND THE BRITISH GOVERNMENT FOR THE ESTABLISHMENT OF AN AIR STATION AT SHARJAH.

It having been intimated to me, Sultan bin Saqar, Shaikh of Sharjah and its villages, by Lieutenant Colonel Sir Hugh Biscoe, Political Resident in the Persian Gulf, that the High British Government desire to establish an air route along the Arab Coast for the aeroplanes of the Imperial Airways Company (hereinafter referred to as the Company), and that they wish to have an air station at Sharjah at which British aeroplanes can land, I hereby agree to grant to the said Company the following facilities:-

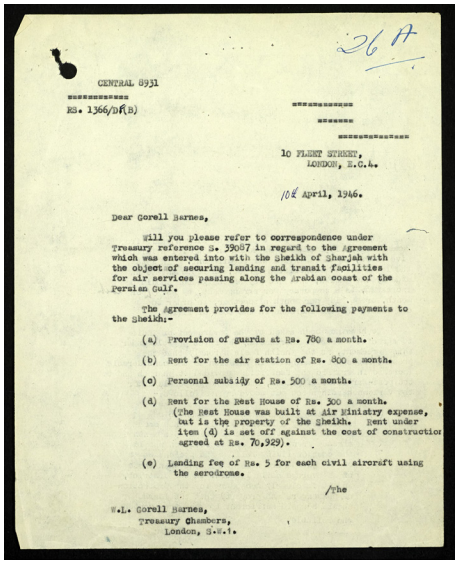
1. The Company may select a landing ground at Sharjah, and may put on it such marks as are necessary, and their aeroplanes may land on that ground.
2. I will construct a rest house for the passengers and staff of the Company on a site to be selected by the Company and in accordance with plans drawn up by them, and under the supervision of an Engineer of the British Government. The house and fixed fittings to be considered as my property.
3. The Company shall have the right to import, free of duty, petrol and spare parts for aircraft, provisions for the passengers and staff, and whatever may be required for their service.
4. The Company may send their employees to reside in the rest house, but neither they nor the passengers shall enter the town of Sharjah without my permission.

I further accept full responsibility for the protection of the staff and passengers of the Company and their aircraft, so far as my dependents, relatives and subjects are concerned, and further for their protection as far as possible against marauders from outside my jurisdiction.

I will supply 35 guards and 2 head guards.

In return for the above, it is agreed that the British/-

الملحق رقم (2): شروط اتفاقية إنشاء المحطة



CENTRAL 8931

EB. 1366/Df(B)

10 FLEET STREET,
LONDON, E.C.4.

10th April, 1946.

Dear Gorell Barnes,

Will you please refer to correspondence under Treasury reference S. 19087 in regard to the Agreement which was entered into with the Sheikh of Sharjah with the object of securing landing and transit facilities for air services passing along the Arabian coast of the Persian Gulf.

The Agreement provides for the following payments to the Sheikh:-

(a) Provision of guards at Rs. 780 a month.

(b) Rent for the air station of Rs. 800 a month.

(c) Personal subsidy of Rs. 500 a month.

(d) Rent for the Rest House of Rs. 300 a month. (The Rest House was built at Air Ministry expense, but is the property of the Sheikh. Rent under item (d) is set off against the cost of construction agreed at Rs. 70,929).

(e) Landing fee of Rs. 5 for each civil aircraft using the aerodrome.

/The

W.L. Gorell Barnes,
Treasury Chambers,
London, S.W.1.

الملحق رقم (3): التفاصيل المالية للمحطة

الملحق رقم (4): اتفاقية البرق

29 April, 1949.

Dear Chaplin,

In the course of negotiations between H.M. Government and the Shaikh of Sharjah for the renewal of the civil air agreement at Sharjah, the Shaikh has mentioned that under your agreements with the Shaikhs of Kuwait and Bahrein you permit these Shaikhs to send private messages, irrespective of class and destination, free of charge to the extent of 1,500 and 3,000 words per annum respectively and has requested similar privileges.

It is understood that at Sharjah International Aeradio Limited transmit messages to Bahrein, where your company re-transmits to the final destination and that the proceeds of this traffic accrues to the two companies in an agreed proportion. I.A.L. of course operate at Sharjah by virtue of H.M.G.'s agreement with the Shaikh.

I imagine that a concession to the Shaikh at Sharjah on the scale of that at Bahrein, viz. 3,000 words per annum, free of charge, would represent only a small proportion of the traffic at ordinary commercial rates handled at Sharjah. Bearing these factors in mind we should be grateful if you would consider, in conjunction with International Aeradio Ltd., whether you would agree to allow the [redacted] to send his private messages irrespective of class and destination free of charge up to a limit of 3,000 words per annum.

/I

N.C. Chaplin, Esq.,
Traffic Manager,
Cable and Wireless Ltd.,
Electra House,
Victoria Embankment,
London, S.W.2.

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً المراجع العربية:

البكيل، خالد (د.ت.). الملاحة الجوية في إمارات الساحل المتصالح بين عام 1930 - 1945 [بحث غير منشور].

راشد، علي محمد (2004). الاتفاقيات السياسية و الاقتصادية التي عقدت بين إمارات ساحل عمان وبريطانيا- 1806 - 1971 (ط2). منشورات اتحاد كتاب وأدباء الإمارات.

الصايغ، فاطمة (1995). الإمارات العربية والخط الجوي البريطاني إلى الشرق (1929 - 1952). منشورات المجمع الثقافي.

غانم، إيمان (2018). المتاحف في إمارة الشارقة: متحف المحطة نموذجاً من (1932 - حتى الآن). معهد الشارقة للتراث.

القاسمي، سلطان (2009). محطة الشارقة الجوية بين الشرق والغرب. منشورات القاسمي.

ثانياً المراجع الأجنبية:

British Documents that are saved in the National Archive in Abu Dhabi

AIR 23 / 646, a letter to Air Commodore C.L. Courtney.

AVIA 2 / 2798, a letter from the political resident H.R.P. Dickson to Sultan Bin Saqar Shaikh of Sharjah in1943.

AVIA 2 / 2798, a letter from the Persian Gulf Residency in Bahrain to The Foreign Office in London: Rt.Hon. Ernest Bavin 1949.

IOR/15 / 4 / 3, the agreement between Shaikh Sultan bin Saqar Shaikh of Sharjah and the British Government for the establishment of an air station at Sharjah, 1932.

IOR/R/15 / 5 / 283. 'File 6 / 10 I Air Agreements', Date, 10 Jun 1933 - 2 Mar 1935.

IOR/L/PS/12 / 1955 Title Coll 5 / 10 'Air Route to India: Persia; Arabian Coast Route; Negotiations with Arab Sheikhs' Date (s) 25 Jul 1931 - 25 Sep 1932.

ND 6 / N, Administration Report for the Trucial Coast for the year 1932.

ND 6 / O, Administration Report for the Trucial Coast for the year 1933

R51366 / FAB1, a letter from R.D. Poland to Miss Bridger in overseas telecommunications department, 1949.

Balfour-Paul, G. (1991). *The end of empire in the middle east: Britain's relinquishment of power in her last three arab dependencies*. Cambridge Middle East Library. Cambridge University Press.

Onley, J. (2009). *Britain and the gulf shaikhdoms, 1820 - 1971: The political of protection. Doha, Center for international and regionalstudies.* https://doi.org/10.2139/ssrn.2825942

Rossiter, A. (2014). *Britain and the development of professional security forces in the gulf arab states, 1921 - 1971, local forces and informal empire*. [thesis of doctor]. University of Exeter.

Stanley-Price, N. (2012). *Imperial outpost in the gulf: The airfield at sharjah (uae) 1932 - 1951*. Book Guild Publishing.

الترجمة الصوتية لمصادر ومراجع اللغة العربية: Romanized Arabic References:

al-bkyl ،khālida dt almalā'āaḥatu aljawwiyyatu fī 'imārāti al-ssāḥili almutaṣāliḥi bayna 'āmi 1930- 1945[baḥatha ghayru manshūru

rāshidun ،'uliya muḥammadu 2004).alittifāqīāti al-ssīāsiyyata wa aliqtiṣādiyyatu allatī 'aqadat bayna 'imārāti sāḥili 'ammāni wabrīṭānīā- 1806- 1971(ṭmanshūrāti ittiḥādi kitābin wa'udabā'i al'imārāti

al-ṣṣāyighu ،fāṭimata 1995).al'imārāti al'arabiyyati wa-al-khaṭṭi aljawwiyyi albrīṭāniyyi 'ilā al-ssharqi 1929- 1952). manshūrāti almajma'i al-tthaqāfiyyi

ghānimun ،'īmāna 2018).almatāḥifa fī 'imārati al-sshāriqati mutḥifu almaḥaṭṭati namūdhajan min 1932- ḥattā al'ānama'hada al-sshāriqati lil-tturāthi

alqāsimiyyu ،sulṭāna 2009).maḥaṭṭata al-sshāriqati aljawwiyyati bayna al-ssharqi wa-al-gharbimanshūrātu alqāsimiyyi

Sharjah Station 1932-1945
In the Light of the British Documents

Hadie Janko[1]

Saif Al Bedwawi[2]

Abstract:

This research aims to discuss the establishment of Sharjah Air Station in 1932 as the first airport in the Arabian Gulf and the reasons for choosing Sharjah instead of other Emirates. The research also draws on the discussions that took over a year between the Ruler of Sharjah, Sheikh Sultan bin Sagr Al Qasimi 1924-1951, and the Political Resident in the Gulf, Sir Hugh Biscoe, as well as the role played by the British Political Agent at Kuwait, Dickson.

The establishment of the airport had helped Sharjah economy and offered some services for the Emirates as well as for the Trucial States, including services such as the wireless station, mail delivery, and the transport of merchants to India and Bahrain.

Keywords: Al Mahattah, Sharjah, Political Resident, Imperial airways, RAF.

(1) College of arts Humanities and Social Sciences - University of sharjah (sharjah - U.A.E.)
dr.saif.albedwawi@gmail.com

(2) College of arts Humanities and Social Sciences - University of sharjah (sharjah - U.A.E.)