مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية

اسم المقال: الخط الجوي البريطاني في إمارة الشارقة من 1932م إلى 1948م
اسم الكاتب: عائشة عبدالله مطر القايدي، عبدالله سليمان المغني النقبي
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/9200
تاريخ الاسترداد: 2026/11/01 18:42 +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 2
ذو القعدة 1443هـ / يونيو 2022م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 1996-2339

يونيو 2022م مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية المجلد 19 العدد 2
https//:doi.org/10.36394/jhss/19/2/5

الخط الجوي البريطاني في إمارة الشارقة من 1932م إلى 1948م

عائشة عبدالله مطر القايدي[1]

عبدالله سليمان المغني النقبي[2]

تاريخ الاستلام: 07-01-2020 **تاريخ القبول: 21-10-2020**

ملخص البحث:

جذبت وسائل النقل والمواصلات الجوية انتباه العالم إليها قبل حلول القرن العشرين، فعندما اتجه العالم نحو الطيران، صار أمر مد خط جوي من بريطانيا إلى الهند والشرق الأقصى أمراً لازماً وحيوياً لتأمين وصولها إلى مستعمراتها في الهند.

وقد كان الممر الجوي البريطاني الذاهب إلى الهند يمر فوق الأجواء الفارسية، وكانت محطات الهبوط والإقلاع تقع فوق أراضيها، ولكن بسبب التهديدات المستمرة من قبل الحكومة الفارسية بإلغاء الاتفاقية وإغلاق المطارات ومحطات التزود بالوقود فقامت بمحاولة إيجاد خط بديل يضمن استمرار مصالحها.

فعقدت اتفاقية جوية في عام 1932م مع شيخ الشارقة سلطان بن صقر القاسمي؛ إذ منح لبريطانيا تسهيلات لإنشاء قاعدة في الشارقة، لتأمين طرق المواصلات البريطانية إلى مستعمراتها في الهند، وقد زادت حاجة البريطانيين إلى ضرورة وجود ممر للهبوط في حالة الطوارئ لكي تتمكن من صيانة الطائرات وتزويدها بالوقود وإقلاعها في حالة الطوارئ، حيث أرادت الحصول على موقع جديد ما بين البحرين وجوادر الواقعة على ساحل الهند، فاختارت مدينة كلباء الواقعة على خليج عمان، وبعد محاولات كثيرة ومفاوضات مع الشيخ سعيد بن حمد القاسمي شيخ كلباء، فقد وافق بعد شرط الاستقلال عن الشارقة، وقد تم توقيع الاتفاقية في عام 1936م .

الكلمات الدالة: الخط الجوي، بريطانيا، إمارات الساحل، الشارقة.

---

(1) كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية - جامعة الشارقة (الشارقة - الإمارات العربية المتحدة)
U16200720@sharjah.ac.ae

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

المقدمة:

سيُعنى هذا البحث بدراسة ملامح من تاريخ الخط الجوي في إمارة الشارقة منذ 1932م وحتى 1948م؛ إذ سيتناول البحث أهم اتفاقيات الطيران بين بريطانيا وحكومة فارس، فمن بعد التهديدات المستمرة التي تلقاها الإنجليز من قبل الحكومة الفارسية أدركت أنه لا بد من وجود مدرج للهبوط على الساحل العربي، كما سيتطرق البحث أيضاً تولي الشيخ سلطان بن صقر بن خالد القاسمي حكم إمارة الشارقة، وإنشائه أهمَّ وأقدم المطارات الموجودة في الخليج العربي، وقد استعمله الإنجليز إبان تواجدهم في المنطقة كقاعدة جوية أثناء الحرب العالمية الثانية، وسوف نبين أهم الاتفاقيات التي كانت بين الشيخ سلطان بن صقر والحكومة البريطانية، كما أيضا سنتطرق لمطالب الإنجليز وهو ضرورة وجود مدرج للهبوط الاضطراري في مدينة كلباء.

إن موضوع الخط الجوي في إمارة الشارقة وأهميته يطرح أسئلة بحثية عديدة تحتاج إلى مقاربة لما كان عليه الوضع التاريخي والسياسي إبان نشأتها، وتتجلى إشكالية الدراسة في الإجابة عن التساؤلات الآتية: ما اتفاقيات الطيران التي دارت بين بريطانيا وحكومة فارس؟ كيف سعت بريطانيا في نقل الخط الجوي من الساحل الفارسي إلى الساحل العربي؟ ما الشروط التي فرضها الشيخ سلطان بن صقر القاسمي حاكم الشارقة في اتفاقية المطار؟ ما الذي ميز موقع كلباء عن غيرها من المناطق المجاورة؟ وكيف فرضت بريطانيا سياستها بإنشاء مدرج للهبوط الاضطراري في مدينة كلباء؟

لا توجد دراسة سابقة تناولت الموضوع بشكل شامل ومتكامل، وإن وُجدت بعض الدراسات التي تناولت الموضوع من زوايا مختلفة ومحدودة وركزت بشكل عام عن الخط الجوي ولم تتطرق إلى التفاصيل؛ من هنا كان لا بد من الوقوف عليها من حيث أهم الاتفاقيات التي كانت بين حاكم الشارقة والحكومة البريطانية والذي سوف أتطرق إليها في بحثي بالتفصيل بإذن الله.

ومن أهم الدراسات:

- كتاب بعنوان (محطة الشارقة الجوية بين الشرق والغرب)، للدكتور سلطان القاسمي؛ إذ تطرق فيه المؤلف إلى المعارضة والضغوطات التي تلقاها الشيخ سلطان بن صقر القاسمي من قبل أخوته وأهل بلدته بعدم توقيع اتفاقية المطار،

كما تناول الاتفاقيات بين الشيخ سعيد بن حمد حاكم كلباء والحكومة البريطانية في إنشاء مدرج الهبوط الاضطراري في كلباء.

- كتاب بعنوان (الإمارات العربية والخط الجوي البريطاني إلى الشرق 1929 - 1952) للدكتورة فاطمة الصايغ؛ إذ تناولت فيه الكاتبة تاريخ الخط الجوي منذ بدايته في الساحل الفارسي إلى دخوله لساحل العربي.

- كتاب بعنوان (تاريخ كلباء، في الألف الثاني أو الثالث ما قبل الميلاد وحتى عصر الإمارات المتصالحة) للدكتور محمد الصاحي؛ إذ تناول فيه الكاتب تاريخ مدينة كلباء منذ العصور القديمة حتى وقتنا الحالي، وضم كتابه مجمل الجوانب السياسية والاقتصادية وأيضاً الاجتماعية، ولكنه لم يتعمق كثيراً في موضوع إنشاء الخط الجوي والاتفاقيات التي أُبرِمَتْ بين الشيخ سعيد بن حمد القاسمي والحكومة البريطانية.

- بحث بعنوان (إمارة كلباء 19321952-م) للدكتور سيف البدواوي، تطرق فيه الباحث باختصار شديد إلى مدينة كلباء والأسرة الحاكمة وعن الخط الجوي البريطاني في كلباء، ولكنه لم يتعمق في الاتفاقيات الخاصة بمطار المحطة في إمارة الشارقة.

منهجية البحث:

سوف تعتمد الدراسة بمشيئة الله على المنهج التاريخي القائم على استقصاء جميع المعلومات المتعلقة بالموضوع في الوثائق والمخطوطات المتوفرة وإخضاعها للنقد والتحليل واستخراج ما فيها من حقائق مثبتة لرسم صورة عن مدينة كلباء والتعرف إليها.

كما سيستعين البحث بالمنهج الوصفي في دراسة مختلف المسميات والمصطلحات المرتبطة بموضوع الدراسة عموماً، ومناقشتها وربطها ببعضها البعض قصد الوصول إلى استنتاجات وأحكام عامة؛ لأجل امتلاك نظرة علمية حقيقية حول الخط الجوي لإمارة الشارقة.

اتفاقيات الطيران بين بريطانيا وحكومة فارس:

في سبيل ربط مستعمرات بريطانيا الواسعة رأت من الضروري إنشاء خط جوي بينها وبين المشرق، وخاصة الهند واستراليا، مروراً بالشرق الأوسط (خط القاهرة – البصرة ثم

إلى الهند عن طريق فارس). (سيف البدواوي، 2010م، ص481)؛ إذ كانت قدرة الطائرات على الطيران في تلك الفترة محدودة جداً، فيجب عليها الهبوط كل 200 أو 250 ميلاً كحد أقصى للتزود بالوقود، لذلك كان من الضروري إقامة مطارات وقواعد جوية على امتداد الخط الجوي (آراء جميل العكيلي، 2018، ص289)، وإنشاء مطارات أخرى للوصول إلى المحطة الأخيرة وهي الهند. (خالد بن محمد القاسمي، 2016، ص106).

فقد تمت أول رحلة جوية بين العراق والهند في عام 1918م عبر بلاد فارس؛ إذ لم يكن للحكومة الفارسية أي سلطة في ذلك الوقت (محمد الصاحي، 2019م، ص- ص(137 - 138))؛ فتتابعت شركة الخطوط البريطانية في استخدام خط فارس حتى عام 1922م (سيف البدواوي، 2010م، ص481)، فتغيرت الأوضاع السياسية والاتفاقيات عند حكم الشاه (رضا خان) لإيران، إذ كان من الضروري على بريطانيا التفاوض معه من جديد فيما يخص اتفاقية الطيران (آراء جميل العكيلي، 2018، ص290)، ولكنه صار يهدد المصالح البريطانية، فقد أصدر أوامره بإجلاء القواعد البحرية البريطانية، ووضع عوائق أمام تجديد عقود التسهيلات الجوية العسكرية والمدنية في الخليج الفارسي، إلا أن بريطانيا أصبحت تعيد النظر مرة أخرى بسبب توتر العلاقة بينها وبين الحكومة الفارسية. ومن عام 1921م إلى عام 1926م أصبح الخط المار عبر السواحل الفارسية يستخدم على فترات متقطعة وغير منتظمة من قبل الطائرات البريطانية (فاطمة الصايغ، 1995، ص87).

مدرج للهبوط على الساحل العربي:

أخذت بريطانيا تفكر في تغيير مسار طائراتها من السواحل الإيرانية إلى السواحل العربية بسبب التهديدات المستمرة من قبل الحكومة الفارسية بإلغاء الاتفاقية وإغلاق المطارات (فاطمة الحبروش، 2008م، ص49)، إذ أدركت بريطانيا أهمية الخليج العربي بعد الحرب العالمية الأولى لما يحتوي عليه من مخزون نفطي هائل (سيف البدواوي، 2010م، ص482).

وفي بداية عام 1930م قررت الحكومة البريطانية نقل خط الطيران من الساحل الفارسي إلى الساحل العربي (سلطان القاسمي، 2008، ص13)، يبدأ من البصرة فالكويت فالبحرين ثم الشارقة، ومن هناك تعبر الطائرات الخليج متجهة نحو الساحل الفارسي على أن تطير خارج المياه الإقليمية الفارسية تتجه بعدها نحو منطقة بلوجستان ثم الهند. وعلى الرغم من أن هذا الطريق أطول بمائتي ميلٍ من الطريق الفارسي، غير أن فوائده ومميزاته

كثيرة ومتعددة (فاطمة الصايغ، 1995، ص87)، فقد بدأت الحكومة البريطانية بإرسال المبعوثين إلى الساحل العربي لدراسة إمكانية ترتيب نقل خط الطيران إليه، فمن خلال الاتصالات والاستفسارات كان هناك رفض تام من جميع شيوخ الساحل لمنح التسهيلات المطلوبة لخط الطيران (سلطان القاسمي، 2008، ص13).

وقد كلفت القوات الجوية الملكية بتحديد المواقع الملائمة على طول الشواطئ الغربية التي يمكن أن تخدم غرضين معاً وهما: توفير مرسى آمن لزوارق الطائرات، وإمكانية إنشاء مدرج مجاور لهبوط الطائرات على الأرض. وكانت الطائرات المدنية بحاجة إلى المزيد من التوقف لإعادة التزود بالوقود، ولمواقع الهبوط الاضطراري بسبب المسافة بين البصرة وكراتشي. وكانت أيضاً بحاجة إلى نقطة وسيطة للتوقف في مكان ما في شبه الجزيرة العربية لاستراحة يستريح فيها المسافرون ليلاً؛ لأن سياسة الشركة لا تسمح بالطيران ليلاً. (نيقولاس ستانلي ــ برايس، 2011، ص22).

وبناءً على ذلك فقد قام المقيم السياسي البريطاني في بوشهر بزيارات لمختلف حكام الساحل العربي ولم يجد صعوبة في إقناع كل من حكومات الكويت والبحرين وعمان، بينما رفض بوجود مطار كل من عبد العزيز بن سعود وشيوخ قطر وشيوخ الامارات المتصالحة (سيف البدواوي، سيف، 2010م، ص-ص (482 - 483)).

أثبت المسح الفني أن دبي والشارقة ورأس الخيمة وكلباء تصلح كلها لتكون قواعد جوية، وقد فضلت الخطوط الجوية استخدام خور دبي لهبوط طائراتها المائية، لصلاحيتها الممتازة، ولأنه يبعد عن بلدة جوادر ستين ميلاً أقل من الشارقة. أما الشارقة ورأس الخيمة فقد وجد أنهما يصلحان لإقامة مطارات أرضية فيهما لاستعمالهما من قبل الطائرات العادية أي غير المائية (خالد بن محمد القاسمي، 2016، ص-ص (108 - 109)).

وبناءً على ذلك فقد صدرت الأوامر في 30 نوفمبر 1931م إلى المقيم السياسي البريطاني في الخليج لمباشرة التفاوض مع الحكام، كما أن الاستعدادات التي قامت بها الخطوط الجوية الإمبراطورية لنقل الخط الجوي من الساحل الفارسي إلى الساحل العربي قد انتهت وبات لزاماً على الشركة أن تباشر العمل (فاطمة الصايغ، (1995، ص-ص130 - 131).

فقد وقع الاختيار في بداية الأمر على رأس الخيمة ولكن شيخها عارض ذلك، خوفاً من ضياع نفوذه على إمارته، وعلى الرغم من أن الحكومة البريطانية عرضت عليه إيجاراً كبيراً للمطار وضريبة على كل طائرة تهبط، وأن تدفع له مبالغ سنوية وشهرية في مقابل التسهيلات التي يمنحها للقاعدة الجوية، إلا أنه أصر على موقفه المعارض.

توجه البريطانيون بعد رأس الخيمة إلى دبي بالرغم من أن الشيخ سعيد بن مكتوم حاكم دبي كان مهتماً أشد الاهتمام بإنشاء المطار في مشيخته، مدركاً للمزايا والمنافع التجارية الناجمة من إنشائه (وفيق البلاشوني، 2014، ص 76)، إلا أنه أرسل رسالة للمقيم البريطاني في الخليج في أبوشهر، يشير فيها إلى أنه لم يتمكن من الحصول على موافقة ورضى أقاربه بشأن بناء محطة جوية، ومن ثم فإنه يطالب بعدم إقامتها (سلطان القاسمي، 2008، ص23).

اتفاقية مطار المحطة في الشارقة:

وبناءً على توصيات لجنة الدفاع الإمبراطورية، فقد أبحر "بيسكو" المقيم السياسي في الخليج ووصل الشارقة، والتقى بحاكمها الشيخ سلطان بن صقر القاسمي، فوجده على العكس من حاكم رأس الخيمة، إذ رحب بالمقترحات البريطانية ووافق على تأسيس المطار ومكان للاستراحة الليلة لركاب طائرات الخطوط الجوية. وقد تمت الموافقة المبدئية على ذلك في فبراير 1932م، وكان دافعه هو ما ستدره عليه هذه العملية من أموال يحتاجها لتوزيعها على القبائل الموالية له (فاطمة الصايغ، 1995، ص137).

وكان يرى بأن إنشاء الخط الجوي سيعمل على توسيع النشاط التجاري في الشارقة ويفتح أبواب الإمارة أمام العالم الخارجي. فوافقت الحكومة البريطانية على العرض، وبدأت فوراً بإجراء المسح اللازم الذي أقر بصلاحية الشارقة لإنشاء المطار (آراء جميل العكيلي، 2018، ص292).

إلا أن حاكم الشارقة واجهته معارضة محلية (محمد الصاحي، 2019م، ص139)، حيث كان المقيم السياسي في الخليج قد أطال المناقشات مع الشيخ سلطان وإخوانه دون جدوى، بينما كان الشيخ سلطان حريصاً بالتأكيد على منح التسهيلات لإنشاء المطار، إلا أنه أبلغ المقيم السياسي بأن لا يستطيع أن يقف وحيداً في مواجهة المعارضة المعلنة من قبل شقيقه الشيخ محمد بن صقر القاسمي (سلطان القاسمي، 2008، ص27).

وهنا تدخل "حميد بن علي بن كامل " تاجر اللؤلؤ الغني، الذي وصلت رحلاته في الخارج إلى باريس، وأخذ يعدد للشيخ سلطان فوائد العرض البريطاني، إذ إنها فرصة سانحة لتحسين المركز المالي للإمارة، حيث اقترح "حميد بن كامل" أن تمر سفن شركة الملاحة البريطانية الهندية بميناء الشارقة أسوة بدبي، فتتحسن بذلك أحوال الشارقة المالية، وتأثر شيخ الشارقة بهذه الحجج القوية وأرسل رسالة مشجعة إلى "بيسكو " مبدياً رغبته بإنشاء مطار الشارقة (محمد، مرسي، 1996، ص121).

في اليوم السادس عشر من شهر يونيو عام 1932م، وصل الشيخ سلطان بن صقر القاسمي إلى متن السفينة الملكية "شورهام" الراسية، وعلى متنها المقيم السياسي في الخليج "بيسكو" الذي جاء لتوقيع الاتفاقية الخاصة بمحطة الشارقة الجوية، التي تركها مع الشيخ سلطان بن صقر ليتباحث مع إخوته حولها، حيث تقدم الشيخ سلطان بطلبات الشيخ محمد بن صقر والأعيان وأهالي الشارقة، ودار الحديث حول نقطتين مهمتين، هما: أولاً- الضمانات المتعلقة بالاستقلال، وعدم التدخل في شؤون البلد، وثانياً- تحويل زيارة باخرة البريد وهي شركة الهند البريطانية للملاحة بالسفن البخارية. (سلطان القاسمي، سيرة مدينة، 2015، ص-ص (123 - 124)).

وبعد نقاشات عديدة وتعديلات كثيرة في نص الاتفاقية، فتم توقيع اتفاقية إنشاء المطار في إمارة الشارقة عام 1932م ضمن الشروط الآتية:

1. بناء دار استراحة للمسافرين على نفقة الشيخ تكون ملكاً له.
2. توفير حراس للمحطة من قبل الشيخ.
3. يحق للشركة اختيار الأرض المناسبة لبناء المطار عليها.
4. يحق للشركة استيراد الوقود وتخزينه بدون دفع ضرائب.
5. مقابل ذلك تقوم الحكومة البريطانية بدفع المبالغ الآتية:
6. رسوم إيجار المحطة الجوية وقدرة 800 روبية هندية شهرياً.
7. إيجار دار الاستراحة وقدرة 300 روبية شهرياً.
8. إعانة مالية شخصية قدرها 500 روبية شهرياً للشيخ، مقابل تحمله المسؤولية.

9. رسم هبوط قدره خمس روبيات لكل طائرة تجارية تحط على أرض المطار، ولا تدفع أي رسوم على الطائرات التابعة للسلاح الجوي الملكي البريطاني.

10. مدة الاتفاقية أحد عشر عاماً (وثيقة الاتفاقية (282 / 5 / IOR/R/15)، مكتبة قطر الرقمية).

أدت الاتفاقية إلى تواجد الإنجليز بصورة دائمة على أرض الإمارات (وفيق البلاشوني، 2014، ص 78).

ضرورة وجود مهبط اضطراري في كلباء:

زادت حاجة البريطانيين إلى إنشاء مطارات أخرى وتسهيلات جوية جديدة (وفيق البلاشوني، 2014، ص 78)، وضرورة وجود ممر للهبوط في حالة الطوارئ لكي تتمكن من صيانة الطائرات وتزويدها بالوقود وإقلاعها في حالة الطوارئ (آراء جميل العكيلي، 2018، ص296)، حيث أرادت الحصول على موقع جديد ما بين البحرين وجوادر الواقعة علي ساحل الهند، فاختارت كلباء الواقعة على خليج عمان، لما تتميز به من موقع استراتيجي إذ إنها ترتبط بطريق ساحلي جيد مع مدينة مسقط عاصمة عمان فيمكنها جلب وقود للطائرات، علاوة على توفر المياه العذبة وانبساط الأراضي فيها، مما يجعلها مكاناً جيداً ومميزاً لبناء المطار فيها (فاطمة الصايغ، 1995، ص169).

في أكتوبر 1932م تكفل الشيخ سلطان بن صقر القاسمي حاكم الشارقة بأن يبعث بممثل لفتح الحوار مع الشيخ سعيد بن حمد القاسمي حاكم كلباء، وقد تولى تلك المهمة شقيق الحاكم، وأن ينتقل إلى كلباء على ظهر السفينة البريطانية "فووي"، ويبقى هناك أسبوعًا لإقناع الشيخ سعيد بن حمد القاسمي بقبول نزول الطائرات في بلده، لكن الصراعات التي حدثت بين القرى المجاورة لبلده أدت إلى تأجيل ذهاب الشيخ محمد بن صقر القاسمي إلى كلباء (سلطان القاسمي، 2008، ص95).

لقد بدأت الحكومة البريطانية ممارسة عدة محاولات وضغوط لإقناع الشيخ سعيد بن حمد القاسمي حاكم كلباء لبناء مهبط الطائرات في كلباء، لكنه قد واجه تلك الضغوطات بكل حزم وشجاعة وذكاء وتخطيط (محمد الصاحي، 2019م، ص140).

وفي العام نفسه جرى اتصال غير رسمي ثانٍ مع الشيخ، وذلك بناء على طلب من الخطوط الجوية الإمبراطورية، التي كانت تلح على إيجاد مطار هبوط اضطراري، خاصة

وأن موسم الأمطار القادم قد يجعل من مطاري الشارقة وجوادر مكانين غير آمنين للهبوط، إلا أن الشيخ سعيد بن حمد ما زال مصراً على الرفض (فاطمة الصايغ، 1995، ص172).

وقد أدى إصرار الشيخ سعيد بن حمد بالرفض المستمر إلى كتابة المقيم السياسي في الخليج في 20 يناير 1933م، رسالة لوزير خارجية الهند (البريطانية)، متضمنة نواياه الغادرة، وفيما يأتي اقتباس نص الرسالة كاملاً: "بالرغم من محاولات الإقناع للمبعوث الثاني الذي أرسلته له، بعد فشل المبعوث الأول، إلا أن شيخ كلباء قد رفض بشكل حازم منح أي تسهيلات جوية مطلوبة طرفه، وهو على ما يبدو كان مدفوعاً في ذلك من طرف شيخ رأس الخيمة، والذي هو أيضاً كما تعلم قد رفض سابقاً إنشاء محطة جوية حتى تحول أخيراً إلى الشارقة عبر تهديد كلباء باستخدام القوة، بمعنى ضربها بالقنابل، أو الاستيلاء على مراكبها (وذلك تهديد ينبغي التحضير والإعداد لتنفيذه)، فيمكننا الحصول على مبتغانا، ولكن هذه الخطوة الضرورة القصوى لاتخاذها ضد شيخ يرفض منح تسهيلات لمطار في حدوده الخاصة. البديل الوحيد الذي أستطيع اقتراحه هو النزول الأرضي الاضطراري الذي يمكن أن نجهزه في حدود مسقط، في (المرير) مثلاً ".

ناقش وزير خارجية حكومة الهند (البريطانية) مع المقيم السياسي في الخليج موضوع استعمال القوة، وكتب رسالة لوزير الدولة في الحكومة البريطانية، في 24 يناير 1933م ونسخة منها للمقيم السياسي في الخليج، وجاء فيها: "اتفقنا مع المقيم السياسي على أن استخدام القوة ضد الشيخ سوف لن يكون مبرراً. وحتى لو أفلحنا في الحصول على رضاه وقبوله بطريقة القوة، فإن أمن وسلامة المهبط سوف تكون محل تساؤل. إذا لم تتوفر وسائل أخرى للضغط عليه، فإنه يبدو أنه علينا أن نبحث في مكان آخر عن مطلوباتنا العاجلة واحتياجاتنا" (اقتباس من نص الرسالة (لم يضعها الكاتب كملحق فقط تم سردها) في كتاب محطة الشارقة الجوية بين الشرق والغرب للمؤلف سلطان القاسمي، 2008، ص96).

ويبدو أن البريطانيين قد اقتنعوا بأن اتباع القوة في تنفيذ نواياهم غير مجدٍ، أدى إصرار الشيخ على الرفض بمطالب بريطانيا أن تتخذ قرارين حازميين، إما أن تكره الشيخ بالقوة على تنفيذ مطالبها وهو الأمر الذي لم تكن راغبة في تنفيذه، لاحتمال تعرض المنشآت إلى الخطر، أو أن تجد مكان بديل في سلطنة عمان التي ترتبط بعلاقات ودية مع الإنجليز. غير أن القرار الأخير يوجب اتخاذ إجراءات فنية لنقل مسار الطائرات، مما سيؤدي إلى مشاكل وبذل جهود سياسية ومالية وعسكرية من جديد (فاطمة الصايغ، 1995، ص173).

ولكن بريطانيا قد امتنعت من استخدامها للقوة، أي التهديد بالقصف المدفعي أو الحصار الاقتصادي، لعدم حاجتها العسكرية لذلك المطار، وهو الأمر نفسه الذي حدث في الشارقة؛ إذ إن كلا المطارين أسسا للأغراض المدنية قبل العسكرية؛ لذلك قد اكتفت بريطانيا بأن وجهت إنذاراً إلى الشيخ سعيد بن حمد بأنه إذا حدث وحطت طائرة بسبب ظروف قاهرة أجبرتها على ذلك في أراضيه وقام بحمايتها فإنه سوف يكافأ على ذلك، أما إذ لم يتم بحمايتها فسوف يحاسب بشدة Ibid., PR, camp Muscat, to shaikh said bin Hu- maid, kalba,) 5 March 1933 . (وثيقة في كتاب الإمارات العربية والخط الجوي البريطاني إلى الشرق1929 - 1952، للمؤلف فاطمة الصايغ، ص 174).

لقد فكر المقيم السياسي في الخليج في زيارة للفجيرة كنوع من الحيلة، فهو يعلم أن هناك نزاعًا بين الفجيرة وكلباء؛ إذ تطالب الفجيرة بضم الأراضي المحيطة بكلباء، وبناءً على ذلك فقد قرر المقيم السياسي بنفسه الذهاب والقيام بهذه المهمة، وجهز سفينة "بيدفورد" ووصل يوم الأربعاء الموافق 23 / 11 / 1933م، وتم مقابلة شيخ الفجيرة الذي كان يبلغ من العمر 85 عاماً، وهو مريض وطريح الفراش، فقد سر كثيراً برؤية المقيم السياسي في الخليج؛ إذ إنه لم يذكر سبب زيارته لشيخ الفجيرة، ولكنه ذكر أنهم مروا عليه وهم في طريقهم إلى مسقط وهنجام، ثم غادر المقيم السياسي الفجيرة على متن السفينة "بيدفورد"، ووصلت إلى هنجام يوم الخميس 24 / 11 / 1933م (محمد الصاحي، 2019م، ص-ص(142 - 143)).

وبسبب الضغط غير المباشر الذي قام به المقيم السياسي في الخليج؛ إذ بدأت بوادر التغيير في مواقف الشيخ سعيد بن حمد القاسمي للتوجه نحو التفاوض، فقد وجه الشيخ سعيد رسالة للمقيم السياسي في الخليج عبّر فيها عن رغبته في التفاوض.

حيث قام المقيم السياسي في الخليج بتوجيه القبطان "تي هكينبوثام " الوكيل السياسي في البحرين ليمضي بالسرعة الممكنة إلى كلباء وفتح الحوار مع الشيخ بموضوع المهبط الاضطراري (سلطان القاسمي، 2008، ص101).

مدرج الهبوط الاضطراري في كلباء:

قد وصل القبطان "تي هكينبوثام " إلى كلباء على متن زورق حربي، وباشر مفاوضاته مع الشيخ بمساعدة التاجر أحمد بن حسين في إقناعه، وقد وضع الشيخ شرطاً أولياً

لموافقته، وهو أن تعترف بريطانيا باستقلال كلباء رسمياً عن إمارة الشارقة I.O.L & R, R/15 / 2 / 266, shaikh said, kalba, to the PR, Bushire, 10 April 1936 (وثيقة في كتاب الإمارات العربية والخط الجوي البريطاني إلى الشرق1929 - 1952، للمؤلف فاطمة الصايغ، ص 176)

كانت هناك شكوك تساور المقيم السياسي في الخليج "فاول" فيما يتعلق بالجانب الأخلاقي بمنح كلباء الاستقلال عن الشارقة، وفي ضوء الوعد المكتوب منه لشيخ الشارقة بالدفاع عن حقوقه في أراضيه مقابل منحهم امتياز مطار الشارقة، ومن ناحية أخرى كان لا بد من ضرورة وجود ممر للهبوط الاضطراري لنجاح الخط الجوي، ومن هنا فإن فاول يرى من حيث المبدأ العام أن شيخ الشارقة الذي لم يمارس سلطاته ومسؤولياته في كلباء الواقعة تحت حكم قريبه الشيخ سعيد بن حمد القاسمي حاكماً مستقلاً على كلباء، ومنحه تحية مدفعية احتراماً له (وفيق البلاشوني، 2014، ص-ص(80 - 81).

في اليوم التالي وهو العشرون من مايو 1935م، بعث القبطان "هكينبوثام" برسالة إلى الشيخ سعيد بن حمد القاسمي حاكم كلباء جاء فيها: "كلباء في 20 مايو 1935م الموافق 28 صفر 1355هـ

إلى الشيخ سعيد بن حمد، زعيم كلباء، بعد التحية، عطفاً على محادثتنا التي تمت بالأمس، وقد أطلعتك فيها على أن الحكومة تطلب الإذن للآتي:

1. مدرج للهبوط
2. خزان للبترول
3. منزل لرجال الجو والركاب
4. مراسي للطائرات المائية
5. مرشد كشاف للطائرات

وقد أخطرتني شفهياً بأنك ستوافق على بناء وتشييد ما ذُكر أعلاه ببلدك، طلبت منك إفادتي بالشروط التي تريدها، وذكرت أنت شفاهة بأنك لن تتمكن من إعطائي إجابة محددة في غياب حاجي أحمد بن حسن، لكنك قد تطلب:

1. إيجاراً على المباني
2. إعانة مالية لشخصك
3. حراساً
4. حماية في حال حدوث أي شيء غير عادي

لم تتمكن من ذكر المبلغ المالي أو عدد الحراس المطلوبين في غياب حاجي أحمد بن حسن، فهمت أن لك شيئاً آخر ذكرته لي شفاهة، كما تفهمت أيضاً أنني إن عدت بعد ثلاثة أسابيع، فستكون أنت قد تباحثت في الأمر مع صديقك، وعلى استعداد لتسوية المسألة، سيسعدني أن أكون قد فهمت الأشياء بصورة صحيحة.

التوقيع "تي. هكينبوثام" القائد القائم بأعمال الوكيل السياسي، البحرين" وثيقة في كتاب محطة الشارقة الجوية بين الشرق والغرب (لم يضعها الكاتب كملحق فقط تم سردها) للمؤلف سلطان القاسمي، ص-ص (101 - 103) .

وفي يوليو 1936م، تم عقد اجتماع حضره مندوبون عن حكومة الهند ووزارة الخارجية ووزارة الطيران والأدميرالية البحرية؛ إذ إنهم ناقشوا فيه بصورة نهائية موضوع استقلال كلباء، فأقروا وجهة نظر (فاول) بالاعتراف باستقلالها وتلبية مطالب حاكمها. (فاطمة الصايغ، 1995، ص-ص (179 - 180).

فيما يأتي مضمون الاتفاقية بين الحكومة البريطانية والشيخ سعيد بن حمد القاسمي حاكم كلباء، لتوفير تسهيلات للطائرات في كلباء، بتاريخ الثامن والعشرين من أغسطس 1936م.

" أنا الشيخ سعيد بن حمد بن ماجد، حاكم كلباء، أوافق بموجب هذا على التسهيلات التالية للطائرات في كلباء:

1. يكون في كلباء مدرج هبوط، منار (لهداية الطائرات)، طوافتان، مستودع لتخزين البترول وملجأ لاستقبال الركاب بطول 30 قدماً وعرض 20 قدما.
2. سأضع عدداً كافياً من الحراس لحراسة تلك التسهيلات، ويتم سداد أجور الحراس من قبلي.
3. من تاريخ التوقيع على هذه الاتفاقية ستؤدي لي الحكومة البريطانية السامية

مبلغاً وقدره 400 روبية (أربعمائة روبية فقط) في كل شهر كقيمة إيجار لمواقع التسهيلات المذكورة أعلاه في الفقرة (1) وسداد أجور الحراس.

4. المباني التي يتم تشييدها من قبل الحكومة البريطانية السامية ستصبح ملكاً لي عند انتهاء هذه الاتفاقية.

5. العمل المطلوب لبناء المنازل أو تسوية أرض المطارات يكون من بلادي ما لم أتمكن من توفير ذلك.

6. لا تبنى مبانٍ غير تلك التي حددت في هذه الاتفاقية دون إذن مني، وفق ما تحدد الاتفاقية.

7. ركاب وموظفو المطارات لن يدخلوا قريتي دون تصريح من طرفي، ولن يتدخلوا في بلدتي والمقيمين فيها.

8. المراسي والطوافات تبقى ملكاً للحكومة البريطانية السامية حتى عند إنهاء هذه الاتفاقية.

9. المراكب الشراعية لن يسمح بربطها على الطوافات أو المراسي في جوار الطائرات المائية.

10. عدم استعمال الكحول في بلادي.

11. لن يرفع أي علم على المطار أو المباني.

12. إذ تم توسيع حجم مدرج الهبوط من الذي يتم إنجازه حالياً، يجب أن يتم الحصول على تصريح من طرفي، قبل أن يتم البدء فيه، وفق ما جاء في الاتفاقية بالضرورة.

13. ستقدم لي الحكومة البريطانية السامية عشرة بنادق لحراسي وواحدة لشخصي.

14. ستسمر هذه الاتفاقية لفترة قدرها 12 سنة.

15. (التوقيع): "تي. هكينبوثام"، القائم بأعمال المقيم السياسي في البحرين

16. (التوقيع): سعيد بن حمد، حاكم كلباء (وثيقة الاتفاقية (IOR \ L\PS\18\13476)، مكتبة قطر الرقمية).

وبتاريخ 28 أغسطس 1936م، كتب القائد "تي. هكينبوثام"، القائم بأعمال المقيم السياسي في البحرين، إلى الشيخ سعيد بن حمد القاسمي حاكم كلباء، التعهد الآتي بالاستقلال، الذي طلبه الشيخ سعيد بن حمد القاسمي حاكم كلباء:

" فيما يتعلق بالاتفاقية، بخصوص التسهيلات الجوية في كلباء، والتي وقعتها اليوم، وتسلمت تعهدك الكتابي للتقيد بالمعاهدات والاتفاقيات التي تمت بين الحكومة البريطانية العليا وشيخ الشارقة، فقد تم تكليفي ومنحي السلطة من قبل حكومة جلالته البريطانية أن أطلعك بما يأتي:

1. أن حكومة بريطانيا السامية ستحترمك وستحترم استقلال من يخلفك والحرية الكاملة لك والسلطة على رعاياك وممتلكاتك، ولن تفعل أي شيء تجاه أخذ أراضيك منك، كما لن تتدخل في شؤونك الداخلية أو مع خدمك، ذكوراً أو إناثاً، أو السائقين التابعين لك.

2. إذا حاول أي من الشيوخ المجاورين تهديدك، نتيجة للاتفاقية التي أبرمناها معاً، فإن حكومة بريطانيا السامية ستدعمك.

3. الحراس الذين تم الاتفاق عليهم سيخضعون تماماً لأوامرك، وستكون ملزماً بمنع أي شخص من دخول منطقة الهبوط والمباني الملحقة بها، باستثناء المستخدمين والخدم التابعين للخطوط الجوية البريطانية والأشخاص الذين يبعث بهم وكلاء الحكومة البريطانية.

4. وإذا، لا قدر الله، حدثت أي حادثة فإن الحكومة البريطانية لن تحدد أي عقوبة إلا بعد إجراء التحقيق والمساءلة الكافية. أما عقوبة أتباعك ستكون على يديك، لكن إن كان الاعتداء قد تم من قبل أشخاص خارج سلطتك القضائية، فإنك ستبذل قصارى جهدك في متابعتهم واقتفاء آثارهم وإطلاع الحكومة، لكن الحكومة هي التي ستقوم بتحديد العقوبة" (وثيقة في كتاب محطة الشارقة الجوية بين الشرق والغرب (لم يضعها الكاتب كملحق فقط تم سردها) للمؤلف سلطان القاسمي، ص-ص110 - 111.

وهكذا تم التوقيع على الاتفاقية، وفتح المطار أمام الخطوط الجوية الإمبراطورية لاستخدامه للهبوط الاضطراري، وصارت كلباء (المشيخة) الثامنة (فاطمة الصايغ، 1995، ص180).

وفي عام 1937، كان المدرج قد تم بناؤه، كما تم بناء خزان الوقود، فكان وقود الطائرات يأتيه من بلدة شناص العمانية، واستمر الوضع على ذلك حتى عام 1948م وعندما لم تعد هناك حاجة لاستخدام المطار سواء من قبل الطائرات الحربية أو من طائرات الخطوط الجوية البريطانية عبر البحار، أرسل البريطانيون مذكرة إلى الشيخ سعيد بن حمد القاسمي يخبرونه بعدم عزمهم على تجديد المعاهدة، وأنهم سيقدمون له اخر دفعة مالية بتاريخ 27 أغسطس 1948؛ ولأن مصير استقلال كلباء قد ارتبط بالطريق الجوي فقد بقيت مستقلة عن الشارقة إلى عام 1952م وعندما لم يعد لمطارها أهمية للإنجليز سحبوا عنها اعترافهم باستقلالها وأعادوا ربطها بالشارقة . (I.O.L & R, R/15 / 4 / 4, PR, to H. Ms. S of S for Commonwealth Relations, London, 20 March 1948, No. S - 609. (وثيقة في كتاب الإمارات العربية والخط الجوي البريطاني إلى الشرق1929 - 1952، للمؤلف فاطمة الصايغ، ص 180).

ولقد أثبتت كلباء للفترة ما بين أعوام 1936م إلى 1948م أن لمطارها فائدةً كمحطة هبوط اضطرارية استخدمتها الطائرات المدنية والعسكرية وذلك حسب شهادة شهود العيان إذ ذكروا أن المطار كان في حركة دائمة ويستخدم كثيراً (فاطمة الصايغ، 1995، ص180).

الخاتمة:

شكلت هذه الخطوة المهمة التي اتخذها الشيخ سلطان بن صقر القاسمي حاكم إمارة الشارقة استفادة كبيرة للإمارة، والتي كانت تعاني هي وغيرها من الإمارات تبعات انهيار مهنة الغوص على اللؤلؤ في تلك الفترة، فقد جلب المطار مردوداً اقتصادياً جديداً للإمارة من خلال الاتفاقية التي كانت مدتها 12 عاماً.

إلا أن في بداية الأمر قوبلت بالرفض من قبل حكام الإمارات، ولا يهمهم إذا ما لوحت بريطانيا باستعمال القوة أو فرضت الحصار الاقتصادي أو وجهت مدافع سفنها اتجاه قصر الحاكم، فقد صمدوا بمكانهم وحموا مصالحهم وأثبتوا أن بريطانيا عندما تمكنت من إنشاء ومد خط جوي عبر أجوائهم وبناء مطارات أرضية ومائية في إماراتهم، لم يكن انتصاراً لها بل كانت انتصاراً لإرادة شعب الإمارات؛ لأنهم جعلوا بريطانيا تخضع وتعمل وفق شروطهم رغم تهديداتهم ووعيدهم.

وهناك بعض النتائج نستخلصها في النقاط الآتية:

1. إدراك بريطانيا أهمية الساحل العربي لما له من امتيازات عديدة، وخاصة الخليج العربي لما يحتوي عليه من مخزون نفطي هائل، مما يعني تغيراً في السياسة البريطانية في عدم التدخل في الشؤون الداخلية إلى التعامل مع الخليج العربي على أساس أهميته الإستراتيجية من النفط الذي تعتمد عليه بريطانيا لتحقيق نجاحها في عملياتها العسكرية.

2. انتعاش التجارة في الشارقة من خلال الفوائد التي جنتها من جراء تأجير المحطة ودار الاستراحة وأخذ الرسوم المختلفة، مثل الإعانة المالية للشيخ مقابل تحمله المسؤولية، كذلك رسوم الهبوط لكل طائرة تجارية تحط على أرض المطار.

3. هناك مميزات عديدة تميزت وتفردت بها كلباء لاختيارها عن غيرها وهي كالآتي:
   - انبساط الأراضي فيها مما يرشحها لبناء مدرج لهبوط الطائرات.
   - تتوافر فيها المياه العذبة والحاجات الضرورية للمسافرين ولمراقبي المحطة.
   - قربها من سلطنة عمان ومسقط ووجود طريق سهل يربط فيما بينهما، مما يعني إمكانية جلب وقود الطائرات من مسقط بسهولة.

قائمة المصادر والمراجع:

البـدواوي، سـيف بـن عبـود (2010) . إمـارة كلبـاء *1932-1952*. مـداولات اللقـاء العلمـي السـنوي الحـادي عـشر: دول مجلـس التعاون عبر العصـور، جمعيـة التاريـخ والآثـار بـدول مجلس التعـاون لدول الخليـج العـربي، المنامة، ابريـل 2010.

البلاشوني، وفيق (2014). الإمارات عبر العصور (ج 1). مركز الراية للنشر والاعلام.

الحـبروش، فاطمـة (2008). التطـور التاريخـي لإمـارات السـاحل المتصالـح مـن مطلـع القرن العشريـن وحتى قيـام دولة الإمـارات العربية المتحـدة (ط. 1). الإمـارات العربيـة المتحدة.

الصاحـي، محمـد (2019). تاريـخ كلبـاء في الألـف الثـاني أو الثالـث مـا قبـل الميـلاد وحـتى عـصر الإمـارات المتصالحـة (ج 1). مكتبـة الفـلاح للنـشر والتوزيع.

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

القاسمي، سلطان (2008). محطة الشارقة الجوية بين الشرق والغرب(ط. 2). منشورات القاسمي.

القاسمي، سلطان (2015). سيرة مدينة. منشورات القاسمي.

القاسمي، خالد بن محمد (2016). ملامح من تاريخ التعليم في الشارقة، الإسكندرية. دار الكتب والدراسات العربية.

محمـد، مـرسي (1996). تاريـخ الإمـارات العربيـة المتحـدة: مختـارات مـن أهـم الوثائـق البريطانيـة *(1797- 1965)* (م. 1) . ترجمـة ليزلمـا كلوكلـين مركـز لنـدن للدراسـات العربية.

نيقـولاس سـتانلي- برايـس. (2011). الخطـوط الجويـة الإمبراطوريـة والمطـار في الشـارقة 1939-1932م، مجلـة ليـوا، *6*، المركـز الوطـني للوثائـق والبحـوث أبـو ظـبي.

العكيـلي، آراء جميـل (2018). الامتيـازات الجويـة البريطانيـة في إمـارات السـاحل العمـاني حـتى عـام 1971. مجلـة الفنـون والأدب وعلـوم الإنسـانيات والاجتمـاع، *29*، كليـة الإمـارات للعلـوم التربويـة.

https://doi.org/10.33193/1889-000-029-016

الترجمة الصوتية لمصادر ومراجع اللغة العربية: Romanized Arabic References:

al-bdwā'ī sayifa bn 'abbūdi 2010). 'imārata kalbā'i 1932- 1952. mudāwalātu al-lliqā'i al'ilmiyyi al-ssanawiyyi alḥāddiyyi 'ushurun dū'alu majlisi al-tta'āwuni 'abra al-'ṣwr jam'iyyata al-ttārīkhi wa-al-'āthāri bidū'ali majlisi al-tta'āwuni lidū'ali alkhalīji al'arabiyyi almanāmata abryl 2010.

al-blāshwny wafīqa 2014). al'imārāti 'abra al-'ṣwr j 1). markaza al-rrāyati lil-nnashri wa-al-ā'lām

al-ḥbrwsh fāṭimata 2008). al-ttaṭawwura al-ttārīkhiyya li'imārāti al-ssāḥili almutaṣāliḥi min maṭla'i alqarni al'ushurayni waḥattā qīāmi dawlati al'imārāti al'arabiyyati almuttaḥidati ṭ 1). al'imārāti al'arabiyyati almuttaḥidati

al-ṣāḥy muḥammada 2019). tārīkha kalbā'in fī al'alfi al-thāny 'awi al-tthālithu mā qabla almīlāadi waḥattā 'aṣri al'imārāti almutaṣāliḥati j 1). maktabata alfalāaḥi lil-nnashri wa-al-ttawzī'i

al-ṣṣāyighu fāṭimata 1995). al'imārāti al'arabiyyati wa-al-khaṭṭi aljawwiyyi albrīṭāniyyi 'ilā al-ssharqi 1929- 1952(ṭ 1). manshūrāti almajma'i al-tthaqāfiyyi

alqāsimiyyu sulṭāna 2008). maḥaṭṭata al-sshāriqati aljawwiyyati bayna al-ssharqi wa-al-gharbi ṭ 2). manshūrāti alqāsimiyyi

alqāsimiyyu sulṭāna 2015). sayrata madīnatin manshūrātu alqāsimiyyi

alqāsimiyyu khālida bn muḥammadu 2016). malāamiḥa min tārīkhi al-tta'līmi fī al-sshāriqati al-'iskndryh dāru alkutubi wa-al-ddirāsāti al'arabiyyati

muḥammadun marisay 1996). tārīkha al'imārāti al'arabiyyati almuttaḥidati mukhtārātun min 'ahumi alwathā'iqu albrīṭāniyyatu 1797- 1965)(m 1). tarjamatan liyuzallimā klwklyn markaza linadin lil-ddirāsāti al'arabiyyati

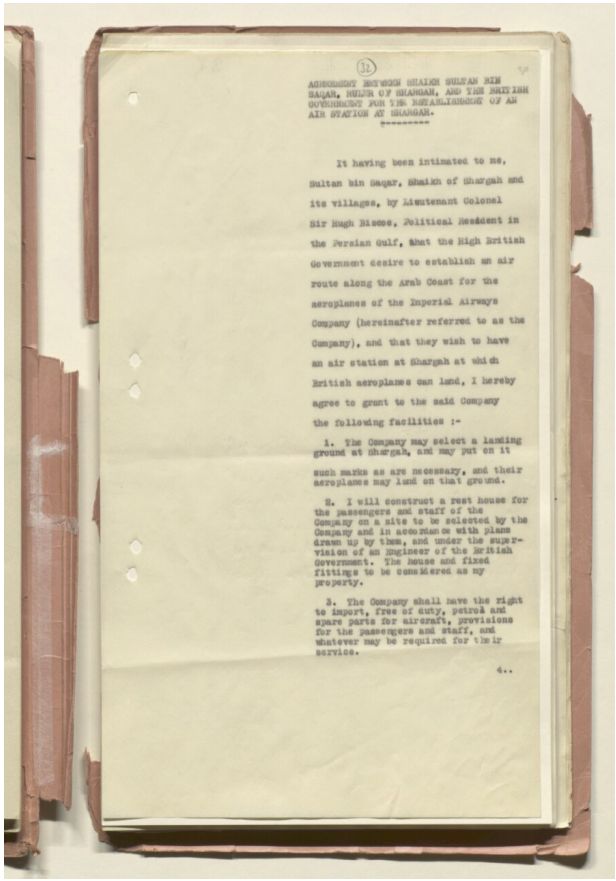
nyqwlās stānly- birāysin (2011). alkhuṭūṭa aljawwiyyata al'imbirāṭūriyyata wa-al-maṭāra fī al-sshāriqati 1932-1939m ،majallata lyū 6 ،almarkaza alwaṭaniyya lil-wathā'iqi wa-al-buḥwthi 'abū ẓaby

al-'kyly 'ārā'a jamīla 2018). alimtīāzāti aljawwiyyati albrīṭāniyyati fī 'imārāti al-ssāḥili al'ammāniyyi ḥattā 'āmi 1971. majallatu alfunūni wa-al-'ādabi wa'ulūmi al'insāniyyāti wa-al-ijtimā'i 29 ،kulliyyata al'imārāti lil-'ulūmi al-ttarbawiyati https://doi.org/10.33193/1889-000-029-016

الملاحق

الملحق رقم (1)

(IOR/R/15 / 5 / 282)، وثيقة اتفاقية مطار الشارقة، بين الشيخ سلطان بن صقر حاكم الشارقة والحكومة البريطانية .



(32)

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 :-

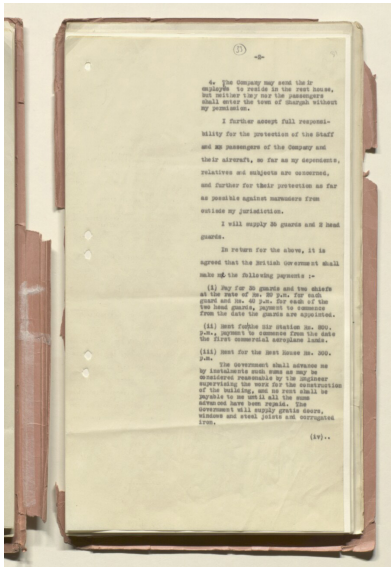
1. The Company may select a landing ground at Sharjah, and may put on it such marks as are necessary, and their aeroplanes may land on that ground.

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..

تابع الملحق رقم (1)



4. The Company may send their employés 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 the 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 20 guards and 2 head guards.

In return for the above, it is agreed that the British Government shall make me the following payments :-

(i) Pay for 20 guards and two chiefs at the rate of Rs. 20 p.m. for each guard and Rs. 40 p.m. for each of the two head guards, payment to commence from the date the guards are appointed.

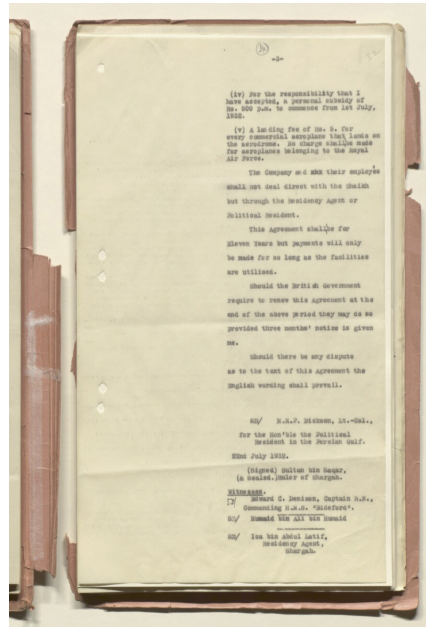
(ii) Rent for the Air station Rs. 800, p.m., payment to commence from the date the first commercial aeroplane lands.

(iii) Rent for the Rest House Rs. 300. p.m.

The Government shall advance me by instalments such sums as may be considered reasonable by the Engineer supervising the work of construction of the building, and no rent shall be payable to me until all the sums advanced have been repaid. The Government will supply gratis doors, windows and steel joists and corrugated iron.

(iv)..

تابع الملحق رقم (1)



(iv) For the responsibility that I have accepted, a personal subsidy of Rs. 500 p.m. to commence from 1st July, 1932.

(v) A landing fee of Rs. 5. for every commercial aeroplane that lands on the aerodrome. No charge shall be made for aeroplanes belonging to the Royal Air Force.

The Company and their employés shall not deal direct with the Shaikh but through the Residency Agent or Political Resident.

This Agreement shall be for Eleven Years but payments will only be made for so long as the facilities are utilised.

Should the British Government require to renew this Agreement at the end of the above period they may do so provided three months' notice is given me.

Should there be any dispute as to the text of this agreement the English wording shall prevail.

Sd/ R.H.P. Dickson, Lt.-Col.,
for the Hon'ble the Political Resident in the Persian Gulf.

22nd July 1932.

(Signed) Sultan bin Saqar,
(a Seal).Ruler of Sharjah.

Witnessed:-
[illegible] Edward C. Denison, Captain R.N.,
Commanding H.M.S. "Bideford".

Sd/ Humaid bin Ali bin Humaid

Sd/ Isa bin Abdul Latif,
Residency Agent,
Sharjah.

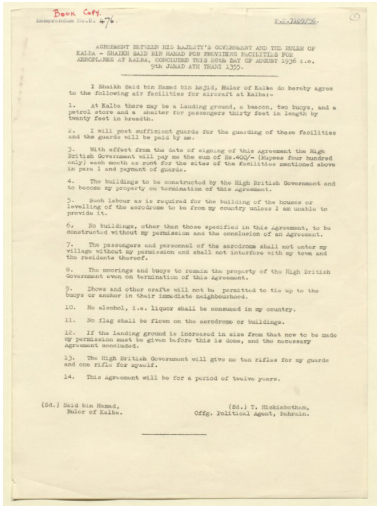
الملحق رقم (2)

(IOR/R/15 / 2 / 532, f 4)، خريطة لمطار الشارقة.



الملحق رقم (3)

(IOR \ L\PS\18\13476)، " اتفاقية بين حكومة صاحب الجلالة وحاكم كلباء - الشيخ سعيد بن حمد لتوفير مرافق خدمية للطائرات في كلباء، بتاريخ الثامن والعشرين من أغسطس 1936 "



Book Copy

AGREEMENT BETWEEN HIS MAJESTY'S GOVERNMENT AND THE RULER OF KALBA - SHAIKH SAID BIN HAMAD FOR PROVIDING FACILITIES FOR AEROPLANES AT KALBA, CONCLUDED THIS 28TH DAY OF AUGUST 1936 i.e., 9th JUMAD ATH THANI 1355.

I Sheikh Said bin Hamed bin Saqid, Ruler of Kalba do hereby agree to the following air facilities for aircraft at Kalba:-

1. At Kalba there may be a landing ground, a beacon, two buoys, and a petrol store and a shelter for passengers thirty feet in length by twenty feet in breadth.

2. I will post sufficient guards for the guarding of these facilities and the guards will be paid by me.

3. With effect from the date of signing of this Agreement the High British Government will pay me the sum of Rs.400/- (Rupees four hundred only) each month as rent for the sites of the facilities mentioned above in para 1 and payment of guards.

4. The buildings to be constructed by the High British Government and to become my property on termination of this agreement.

5. Such labour as is required for the building of the houses or levelling of the aerodrome to be from my country unless I am unable to provide it.

6. No buildings, other than those specified in this Agreement, to be constructed without my permission and the consent of an Agreement.

7. The passengers and personnel of the aerodrome shall not enter my village without my permission and shall not interfere with my town and the residents thereof.

8. The moorings and buoys to remain the property of the High British Government even on termination of this Agreement.

9. Dhows and other crafts will not be permitted to tie up to the buoys or anchor in their immediate neighbourhood.

10. No alcohol, i.e. liquor shall be consumed in my country.

11. No flag shall be flown on the aerodrome or buildings.

12. If the landing ground is increased in size from that now to be made my permission must be given before this is done, and the necessary Agreement concluded.

13. The High British Government will give me ten rifles for my guards and one rifle for myself.

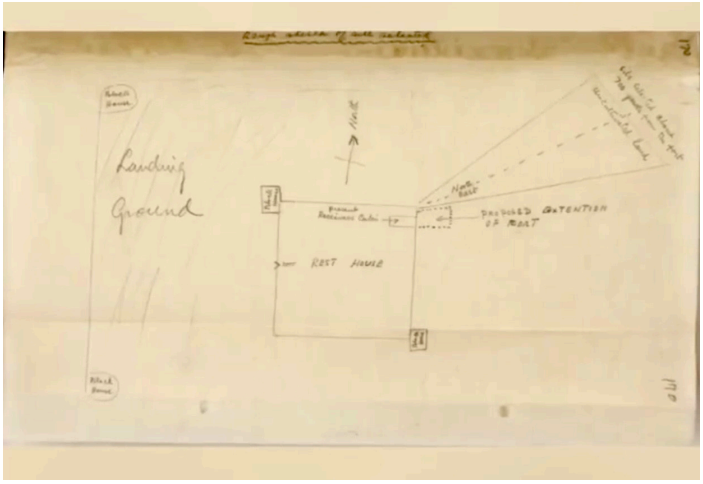
14. This Agreement will be for a period of twelve years.

(Sd.) Said bin Hamed,
Ruler of Kalba.

(Sd.) T. Hickinbotham,
Offg. Political Agent, Bahrain.

الملحق رقم (4)

مخطط للمهبط الاضطراري في كلباء.



British Airline in the Emirate of Sharjah From 1932 to 1948

Aisha Abdulla Matar Alqaydi[1]

Abdullah Sulimaan Almuqhani Alnaqbi[2]

Abstract:

Air transport and communications drew the attention of the world before the twentieth century. When the world moved towards air transport, it became necessary and vital to launch an air route from Britain to India and the Far East to ensure access to its colonies in India.

The British air passage going to India used to pass over the Persian airspace and the landing and takeoff stations were located on its territory. But due to the constant threats by the Persian government to cancel the agreement and close the airports as well as the refueling stations, they attempted to find an alternative line to ensure the continuation of its interests.

An air agreement was concluded in 1932 with the Sheikh of Sharjah, Sultan bin Saqr Al Qasimi, according to which he granted Britain facilities to establish a base in Sharjah to secure British transport routes to colonies in India. The British increasingly needed to have a landing corridor in emergency to be able to maintain and provide aircraft refueling and taking off in emergent situations.

They wanted to obtain a new location between Bahrain and Jawadir which was located on the coast of India, and so they chose the city of Kalba located on the Gulf of Oman. After many attempts and negotiations with Sheikh Saeed bin Hamad Al Qaassimy, Sheikh of Kalba, the latter agreed after stipulating the independence from Sharjah, and the agreement was signed in 1936 AD.

Keywords: air line, British, Emirates of the coast, Sharjah.

(1) College of Arts Humanities and Social Sciences - University of sharjah (Sharjah - U.A.E.)
U16200720@sharjah.ac.ae

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