مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية

اسم المقال: سنوات البطاقة في إمارات الساحل المتصالح خلال الحرب العالمية الثانية 1939 - 1945م
اسم الكاتب: عائشة سعيد القايدي، نجيب بن خيرة
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/9258
تاريخ الاسترداد: 2026/11/01 17:59 +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 20، العدد 1
شعبان 1444 هـ / مارس 2023م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 1996-2339

https//:doi.org/10.36394/jhss/20/1/2

سنوات البطاقة في إمارات الساحل المتصالح خلال الحرب العالمية الثانية 1939-1945م.

عائشة سعيد القايدي[1]
نجيب بن خيرة[2]

تاريخ الاستلام:2021-3-22 **تاريخ القبول:2021-5-30**

ملخص البحث:

لقد كان البحر المصدر الرئيس لمعيشة سكان إمارات الساحل المتصالح منذ القدم، فهو مصدر اللؤلؤ والأسماك والأصداف وغيرها من الموارد، وعن طريق النقل البحري تتمكن المنطقة من الاتصال بالموانئ القريبة والبعيدة التي تصدر لها تلك الموارد المحلية، وتستورد منها السلع التي تحتاجها.

وخلال القرن العشرين الميلادي مرت المنطقة بالعديد من الأزمات الاقتصادية التي أثرت على اقتصادها منها: الحرب العالمية الأولى، وظهور اللؤلؤ الصناعي الذي أدى إلى تدهور تجارة الغوص على اللؤلؤ، وأيضا أزمة الكساد الكبير في 1929م والتي استمر تأثيرها لعدة سنوات على اقتصادها.

من هذه الأزمات: الركود الاقتصادي خلال مدة الحرب العالمية الثانية، والذي أثر بشكل سلبي على النشاط الاقتصادي في المنطقة خاصة حركة الاستيراد والتصدير التي كانت مقيدة حركتها مع بعض الموانئ التي حددتها السلطة البريطانية، إلى جانب منع استيراد بعض السلع.

ودراسة موضوع سنوات البطاقة في إمارات الساحل المتصالح خلال الحرب العالمية الثانية 1939-1945م يفرض عدة تساؤلات منها: كيف كان الوضع الاقتصادي في المنطقة في السنوات الأولى للحرب؟ ولماذا استخدمت السلطة البريطانية بطاقة التموين لتوزيع المواد الغذائية؟ أبرز المشكلات التي واجهت توزيع التموين الغذائي؟ هل تأثرت حركة سفن الشحن خلال فترة الحرب؟ كيف تعامل سكان المنطقة مع ذلك الوضع؟ على افتراض أن تلك الحرب أثرت بصورة مباشرة على اقتصاد إمارات الساحل المتصالح من خلال ما عرضته الوثائق البريطانية التي تابعت مجريات المنطقة خلال مدة الحرب.

الكلمات الدالة: الحرب العالمية الثانية، إمارات الساحل المتصالح، البضائع، سفن الشحن، بطاقة التموين.

(1) كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية - جامعة الشارقة (الشارقة – الإمارات العربية المتحدة)
u18200662@sharjah.ac.ae

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

المقدمة:

قبل اندلاع الحرب العالمية الثانية كانت إمارات الساحل المتصالح تعاني من تدهور الوضع الاقتصادي، بسبب تدهور تجارة اللؤلؤ في الثلاثينيات من القرن العشرين الميلادي؛ وذلك نتيجة ظهور اللؤلؤ الصناعي، والذي يعد المصدر الرئيس لمعيشة سكان المنطقة. وبعد هذه الأزمة الاقتصادية ألقت الحرب العالمية الثانية بظلالها على المنطقة، وأثرت على اقتصادها، على الرغم من أن مسرح الحرب كان بعيدا عنها، وذلك لأن بريطانيا هي من كانت تهيمن على المنطقة، وأحد الأطراف المشاركة في تلك الحرب. كيف كان الوضع الاقتصادي في المنطقة في السنوات الأولى للحرب؟ ولماذا استخدمت السلطة البريطانية بطاقة التموين لتوزيع المواد الغذائية؟ أبرز المشكلات التي واجهت توزيع التموين الغذائي؟ هل تأثرت حركة سفن الشحن خلال فترة الحرب؟ كيف تعامل سكان المنطقة مع ذلك الوضع؟

وتأتي **أهمية الدراسة**: التاريخية الاقتصادية من منطلق تسليطها الضوء على أزمة اقتصادية عاشتها المنطقة خلال فترة الحرب العالمية الثانية. والإجراءات التي قامت بها السلطة البريطانية آنذاك. لا سيما أن المنطقة بعيدة عن مسرح الحرب إلا أن تأثرها كان واضحا على اقتصادها. فقد أثرت الحرب على حركة الاستيراد والتصدير، والتي عملت السلطة البريطانية على التحكم بها لضمان أن تكون تلك السلع مدنية. وأصدرت البطاقات التموينية من أجل توزيع المواد الغذائية على سكان المنطقة، والتي كانت تستورد بنظام الحصص (الكوتا)، وتلك السنوات التي أطلق عليها سكان المنطقة بـ» سنوات البطاقة « والتي تمتد من 1943 حتى 1945م .

مشكلة الدراسة:

كيف كانت الأوضاع الاقتصادية في منطقة الساحل المتصالح خلال فترة الحرب العالمية الثانية؟ ولماذا استخدمت السلطة البريطانية البطاقات التموينية لتوزيع المواد الغذائية على سكان المنطقة خلال فترة الحرب؟ هل تأثرت حركة سفن الشحن خلال تلك الفترة؟ وكيف تعامل سكان المنطقة مع ذلك الوضع؟

وكل تلك التساؤلات مكمنها وضع **فرضية** مسبقة تفترض وجود أزمة اقتصادية خانقة عاشتها إمارات الساحل المتصالح أثناء الحرب العالمية الثانية خلال السنوات 1939م وحتى 1945م. ولأن الدراسة تهتم بتتبع مجريات الأزمة الاقتصادية في المنطقة خلال مدة الحرب تطلب الأمر اعتمادها على المنهج التاريخي الذي تم من خلاله استرداد معطيات الماضي للتحقق من مجريات الأزمة الاقتصادية ورصد معطيات الأزمة وتحليل المعلومات

ذات العلاقة بالموضوع من أجل الوصول إلى الحقائق، كما اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي الذي تم توظيفه لدراسة ووصف الأزمة الاقتصادية خاصة في السنوات التي تم استخدام بطاقة التموين أثناءها، والتي عرفت لدى سكان المنطقة بـ» سنوات البطاقة» كما حدثت تماما لإبراز الوقائع والحقائق التي تمثل إشكالية الدراسة، وللإحاطة بالموضوع من كل جوانبه.

تم تقسيم الدراسة إلى خمسة مباحث أساسية هي:

- **الوضع الاقتصادي في المنطقة في ال سنوات الأولى للحرب** العالمية الثانية، وما مظاهر التدهور الاقتصادي في الذي عاشه سكان المنطقة.
- **اسباب استخدام السلطة البريطانية بطاقة التموين لتوزيع المواد الغذائية** في العام 1943م، وتناولت الدراسة الإجراءات التي قامت بها لتنظيم توزيع المؤن الغذائية، وإدخال نظام الحصص (الكوتا)، إلى جانب القيود التجارية التي فرضتها خلال مدة الحرب.
- **أبرز المشكلات التي واجهت توزيع التموين الغذائي،** منها عدم توفر مساحات كافية للسلع المصدرة بنظام الحصص في سفن الشحن القادمة من الهند، وأيضا تطرقت الدراسة إلى مشكلة تهريب المؤن الغذائية، إلى جانب غرق بعض السفن التي تحمل تلك المؤن بعد استلامها من ميناء الشارقة أو دبي.
- **تأثر حركة سفن الشحن خلال فترة الحرب،** حيث تم تسليط الضوء فيه على حركة سفن الشحن منذ بداية الحرب، وكيف تغير مسارها بعد إدخال نظام الحصص في 1943م حتى نهاية الحرب في العام 1945م.
- **تعامل سكان المنطقة مع ذلك الوضع،** خاصة بعد استخدام البطاقة لاستلام تلك المؤن الغذائية التي تستورد من الخارج، وهل كانت تلك المؤن تكفي حاجتهم. وجاءت الخاتمة متضمنه أبرز النتائج التي تم التوصل إليها.

1. الوضع الاقتصادي لإمارات الساحل المتصالح في السنوات الأولى للحرب

قبل الخوض في الإجابة عن التساؤلات السابقة، لا بد من التوقف لبيان الوضع الاقتصادي للمنطقة في قبل حدوث الحرب العالمية الثانية. فقد كان اقتصاد الساحل يعتمد على التجارة والغوص على اللؤلؤ بشكل رئيس، إلى جانب الزراعة والرعي والحرف اليدوية بشكل أقل. وتمثلت التجارة بالتصدير والاستيراد، وكان من أهم صادرات إمارات الساحل اللؤلؤ والأصداف والتمر (الصايغ، (1999)، ص 78)، والجلود المدبوغة وغير

المدبوغة والأسماك المجففة. أما وارداتها من السلع فكانت الأرز والقمح والبهارات والحبال، والقهوة والأخشاب والسجاد والقرنفل والنرجيل وبعض الفواكة (حسون، (1983م)، ص ص 47، 130)، وأهم مصدر لتلك السلع الهند وإيران والعراق وساحل أفريقيا الشرقي إلى جانب بعض المنتجات الأوروبية. وكانت هناك اتصالات مباشرة في أحيان قليلة بين تجار الساحل والمنتجين الأوروبيين عن طريق وكلاء في بومباي (عبدالرحمن، (1990)، ص 354). وتأثرت تجارة الساحل في مرحلة ما بين الحربين العالميتين بندرة النقود في أيدي المستهلكين نتيجة انهيار صناعة اللؤلؤ. (التميمي، (1981)، ص12).

ومع قيام الحرب العالمية الثانية في 1939م ازدادت أهمية منطقة الخليج العربي الاستراتيجية، وعملت السلطة البريطانية على كسب حكام المنطقة إلى جانبها، وبعثت برسائل إلى حكام إمارات الساحل المتصالح في سبتمبر 1939م تطلب منهم التعاون أثناء مدة الحرب، التزاما بمعاهدة 1892م. (الخصوصي، (1988)، ص193). وعلى الرغم من أن الخليج العربي كان بعيدا عن مسرح الحرب العالمية الثانية، إلا أنه تعرض لصعوبات اقتصادية كبيرة من جرائها، أول تلك الصعوبات رفعت شركات النقل البحري مثل (الهند البريطانية للملاحة البخارية) وغيرها أسعار الشحن بنسبة 25%، وأيضا رفعت رسوم الركاب بنسبة 33,33%، الأمر الذي أثار ردة فعل المقيم السياسي في الخليج الذي أعتبرها زيادة كبيرة، وبررت الشركة من جانبها أن تلك الزيادة ضرورية لسد نفقات التأخير، والتعطيل ونفقات التأمين ضد الحرب. (مورتون، (2018)، ص 226).

وتأثرت إمارات الساحل المتصالح خلال الحرب العالمية الثانية من الناحية الاقتصادية بشكل كبير فقد قلت الإمدادات الغذائية. (. Records of the Emirates1820- 1958 p139 ,(1990),) وأشارت وثيقة بريطانية أن المنطقة لم تتأثر بالحرب باستثناء نقص الإمدادات.(The Persian Gulf Historical Summaries 1907-1953,(1987),p.139). وهذا النقص كان له الأثر السلبي الكبير على حياة سكان المنطقة من الناحية الاقتصادية والمعيشية، لأن كلاهما مرتبط بالأخر، وذلك بسبب الإجراءات التي قامت بها السلطة البريطانية آنذاك.

وقد جاء في تقرير بريطاني لعام 1941م حول الأوضاع الاقتصادية في منطقة إمارات الساحل المتصالح في السنوات الأولى للحرب أن المردود المادي لتجارة اللؤلؤ في هذا العام جيد، الأمر الذي سيساعد على مواجهة تكاليف المواد الغذائية التي زادت بشكل كبير. (The Persian Gulf Historical Summaries 1907-1953 (,1989),pp.19-20). وهذا يدل على أن قلة المواد الغذائية المستوردة للمنطقة جعلت تجار المواد الغذائية فيها يعملون على رفع الأسعار من أجل الحصول على مردود مادي كبير، واستغلال حاجة سكان المنطقة.

وفي نفس العام أيضا قامت السلطة البريطانية بسبب الحرب العالمية الثانية بتطبيق سياسة التقشف على المناطق التي تخضع لسيطرتها، والذي يشمل منطقة الساحل المتصالح، فقد منعت دخول الكثير من السلع الأساسية. (الفارس، (2003)، ص 98) وأيضا قامت بتحديد أسماء الأقطار التي يحق لها التصدير للمنطقة وقصرتها على الهند وبورما وسيلان، وذلك من أجل التحكم في حركة البضائع والتأكد من أنها واردات مدنية. (الحمادي، (2008)، ص 14).

واستمرت زيادة الأسعار في العام التالي، حيث أن هذه الزيادة لم تكن فقط للمواد الغذائية، شملت سلع الأخرى، فقد أشارت وثيقة بريطانية « أن سعر الأخشاب ومواد البناء مرتفع، وقام معسكر القوات الجوية البريطانية في الشارقة بتوظيف عدد من أفراد المجتمع البسطاء، لعدم تمكنهم من إيجاد مصدر دخل خلال تلك الفترة لقلة فرص العمل. (Political Diaries of the Persian Gulf, 1942-1943,(1990),vol.15,p.21) وهنا يتبن أن سكان المنطقة كانوا يعانون من مشاكل كبيرة خلال تلك الفترة تمثلت في ارتفاع الأسعار، وصعوبة الحصول على فرص عمل.

وأيضا في شهر فبراير من نفس العام أشار تقرير بريطاني أن تساؤل حكام إمارات الساحل المتصالح عن أمل السلام في الحرب العالمية الثانية، وذلك من جراء الصعوبات التي تواجهها المنطقة خلال فترة الحرب مثل ارتفاع الأسعار، وشعور بالإحباط من تلاشي تحقيق الحصول على الموارد المالية بسبب التوقف عن التنقيب عن النفط في المنطقة. (Political Diaries of the Persian Gulf, 1942-1943,(1990),vol.15, pp.55-56). ويلاحظ أن تأثير هذه الحرب شمل كل فئات المجتمع آنذاك، فحكام المنطقة ستقل مواردهم المالية بسبب توقف عمليات التنقيب عن النفط، والتجار ستقل عندهم كميات السلع المستوردة مما قد يضطرهم إلى رفع الأسعار، وتأثر أيضا عامة الناس الذين كانوا يبحثون عن فرص للعمل.

أما فيما يتعلق بالإمدادات الغذائية في المنطقة في نهاية العام 1942م وبالتحديد خلال شهر نوفمبر، فقد جاء في إحدى الوثائق البريطانية أن مخزون المواد الغذائية في الشارقة ودبي مرضٍ، وأسعار السكر ليست مرتفعة بشكل كبير. أما مخزون الشاي إذا لم يتم إعادة تصديره إلى إيران والعراق فسيكون كافٍ لعدة سنوات، في ضوء محدودية مساحة الشحن المتوفرة في ذلك الوقت على البواخر الخليجية، حيث وصلت إلى ميناء دبي في شهر أكتوبر أكثر من 300 طن من الشاي على متن باخرة من بومباي.(political Diaries of the Persian Gulf,(1990),vol.15.p332).

وازداد الوضع سوءا بسبب قيام بعض إمارات الخليج العربي بجلب احتياجاتها من إمارات الساحل المتصالح خلال فترة الحرب. (الحمادي، (2008)، ص14). إلا أن الوكيل المحلي حذر حكام المنطقة في عام 1942م من الصعوبات التي قد يواجهها سكان المنطقة إذا لم يحافظوا على مخزونهم من السلع الاستهلاكية، وقد استجاب الحكام لهذا التحذير، وقام حاكم دبي بمنع تصدير الأرز إلى جميع الموانئ باستثناء موانئ إمارات الساحل المتصالح وقطر، وفرض رسوم على السلع التي يعاد تصديرها إلى إيران عبارة عن 10 روبية هندية على شوال السكر و5روبية هندية على صندوق الشاي. (الفارس، (2000)، ص 98). وفي المقابل أبلغ حاكم دبي الوكيل المحلي في الشارقة أنه اتفق مع تجار إمارة دبي على تحصيل رسوم 3-8% على البضائع المستوردة اعتبارا من 18 أبريل 1942م. (IOR/R/15/1/241, No.40, 8 April 1942).

وفي يونيو 1943م توجه الوكيل السياسي البريطاني إلى حكام إمارات الساحل وهم دبي، والشارقة، وعجمان، وأم القيوين وكلباء لمناقشة المشاكل الاقتصادية. (Political Diaries of the Persian Gulf ,(1990), Vol.15, p.527.). وفي نهاية العام وبالتحديد وفي 14 ديسمبر 1943م عقد الوكيل السياسي البريطاني اجتماعا مع حاكم إمارة دبي، وأبرز تجار إمارة دبي، لغرض دراسة إمكانية تقنين السلع، واستمع إلى اقتراحات التجار. وتعرض نظام شحن السلع لانتقادات شديدة، حيث اشتكى التجار من أن الوكلاء في الهند أصروا على الشحن لحسابهم الخاص مما يعني خسارة كبيرة في الأرباح لتجار دبي. وأيضا اشتكوا من أن متعهدي التصدير لا يسمحون بالحصة الكاملة إذا تم شحن البضائع، لأنهم نظموا حصص الشحن الفردي من خلال متوسط المبالغ التي كان أولئك الشاحنون قد عملوا بها سنويا قبل إدخال نظام الحصص (The Quota System) وعرقلة هذه الصادرات السنوية المتوسطة لا تغطي بالضرورة الاحتياجات الكاملة لإمارات الساحل المتصالح. وتعهد الوكيل السياسي باستعراض المشاكل التي تواجه التجار أمام السلطات المختصة. إلى جانب ذلك هناك شكاوي عامة في جميع أنحاء إمارات الساحل المتصالح حول ندرة السلع المؤن الغذائية. (Political Diaries of the Persian Gulf , (1990), .(Vol.15, pp.662-663.

وقد أثر نظام الحصص على الوضع الاقتصادي في المنطقة، ففي العام 1943م حقق تجار دبي أرباح كبيرة في النصف الأول من ذلك العام، ولكن القيود التجارية، وفرض الحصص (الكوتا)، وحظر التصدير من الهند قيد بشكل كبير فرص تحقيق الأرباح في النصف الثاني من نفس العام. (The Persian Gulf Administration Reports,(1989) ., Vol.10 , pp.2-3.)

وأيضا في نفس العام نجد أن موسم الغوص على اللؤلؤ كان ناجحا بشكل كبير، حيث تم شراء محصول اللؤلؤ بثلاثة أضعاف السعر المدفوع في السنة الماضية، وذلك بسبب شراء الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم ما قيمته 1500,000 روبية هندية، وحاكم أبوظبي أشترى ما قيمته 70000 روبية هندية. (The Persian Gulf Administration Reports,(1989 Vol.10 ,p.3, ( ). وعملية الشراء هذه أسهمت في نجاح موسم الغوص ذلك العام. واتضح الأثر السلبي لنظام الحصص على نشاط الغوص على اللؤلؤ في 1944م، فقد أشار ملخص للوكالة السياسية في البحرين بتاريخ 15 مايو من نفس العام إلى أن هناك اثرا محتملا لهذه الأزمة على الغوص على اللؤلؤ هذا العام في البحرين والشارقة ودبي وذلك بسبب عدم توفر الأرز، وصعوبة طبخ القمح، ورحلات الغوص سيكون مداها قريبا وليس لمسافة أبعد، لأن عدم توفر الأرز سيتطلب العودة المتكررة إلى الميناء لإعادة التموين. (Political Diaries of the Persian Gulf, (1990), Vol.16, p.108.).

2. أسباب استخدام السلطة البريطانية بطاقة التموين لتوزيع المواد الغذائية

قامت السلطة البريطانية بعدة إجراءات خلال فترة الحرب، حيث فرضت مجموعة من القيود التي تهدف إلى تطبيق سياسة التقشف في منطقة الخليج العربي، وذلك بتحديد الدول التي يستورد منها وهي الهند وبورما وسيلان، والهدف من تلك الإجراءات التحكم في حركة البضائع الواردة، وأيضا منعت إعادة التصدير، وبالتالي فإن هذه السياسة أثرت على الوضع الاقتصادي في المنطقة. (الفارس، (2000)، ص ص 99-98). وجاء في تقرير بريطاني حول المنطقة في العام 1942م أن الأمن مستتب في الخليج العربي خلال ذلك العام، إلا أن هناك بعض المشكلات التي ظهرت، وهي مشكلة توفير الإمدادات الغذائية، ومشكلة الارتفاع الحاد للأسعار وتكاليف المعيشة، لهذا قامت السلطة البريطانية بتخصيص حصص الإمدادات الغذائية على أساس استهلاك السنوات السابقة لإمارات الساحل التي يتم استيرادها من الهند، وأيضا عملت على إدخال التقنيين وتشديد تدابير الرقابة على الصادرات في المنطقة، (The Persian Gulf Administration Reports Vol.10 , p.1, (1989),.). وهذه الإجراءات أسهمت في التخفيف من تلك المشكلات التي واجهتها المنطقة.

على الرغم من الإجراءات التي اتخذتها السلطة البريطانية في العام 1942م، إلا أن العام التالي أحدث ذعرا شديدا في منطقة الخليج العربي، وذلك بعد إصدار الحكومة البريطانية في الهند في بداية يناير من نفس العام قرارا بإيقاف تصدير الحبوب من الهند إلى الخارج، وقد أدى هذا القرار إلى تغيير نمط سكان الخليج العربي في التجارة، الذين اعتادوا منذ القدم على استيراد المواد الغذائية من الهند، لهذا اخذوا في البحث عن مصادر أخرى للاستيراد منها. وفي نهاية المطاف تم تنظيم ذلك عن طريق السلطة البريطانية من خلال مركز إمدادات الشرق الأوسط، وتم استيراد الحبوب اللازمة من البصرة. (The

Vol.10 , p.1,(1989(, Persian Gulf Administration Reports.) ومن خلال التنسيق عبر مركز الإمدادات بالشرق الأوسط تم استيراد كميات كبيرة من القمح والسلع الأخرى والتي يتم توزيعها بواسطة لجنة من التجار المحليين في إمارات الساحل المتصالح تحت إشراف الضابط السياسي والمقيم المحلي. (The Persian Gulf Historical Summaries p.139 ,Vol.2 ,(1987) .,). وأيضا اتخذت إجراءات خاصة خلال ذلك العام لتثبيت أسعار الحبوب والترتيب لتوزيعها بشكل عادل. وتم تشكيل شركتين في دبي والشارقة لتولي توزيع الحبوب. وقد تم إصدار بطاقات يتم من خلالها توزيع المواد الغذائية. (The Persian Gulf Administration Reports ,(1986), Vol.10 , p. 3).

وخلال بطاقات التموين (Ration Cards) التي تم توزيعها على سكان المنطقة، وذلك بعد التحقق من عدد أفراد كل أسرة، فالبعض يبالغ في أعداد أفراد أسرهم للحصول على تموين أكثر، وأسهمت تلك البطاقات في إعطاء فكرة تقريبية عن عدد سكان بعض إمارات الساحل المتصالح منها الشارقة 15000 نسمة، ورأس الخيمة 5000، وأم القيوين 5000 نسمة، أما عجمان 4000 نسمة. (The Persian Gulf Administration Reports,(1986),Vol.10.p.4) وهذه السنوات التي تم توزيع المواد الغذائية عن طريق البطاقة عرفت عند سكان إمارات الساحل بـ « سنوات البطاقة «. (الحمادي، (2008)، ص 41).

أما نوع المواد الغذائية التي يتم توزيعها على السكان من خلال البطاقة، فذكر عبدالرحمن البكر[1] أنه خلال الحرب العالمية الثانية كان التموين يجلب لهم عن طريق بريطانيا ويوزع بالبطاقات كل أسبوع عن طريق الحكومة، ويضم التموين أرز وسكر وأقمشة، ورغم ذلك لم تكن تسد حاجتهم. وقد كان سكان المنطقة يطلقون على هذا التموين (زغنبوط)، وذلك لأنه خليط من مجموعه من الحبوب منها، والشعير، والسكر، الأرز.» (عبدالرحمن، (2005) ج 2، ص 286).

وعملت السلطة البريطانية تعمل على متابعة توزيع المواد الغذائية في المنطقة، إلى جانب متابعتها مسألة تهريب تلك المواد من قبل بعض الأفراد. وفي بداية شهر فبراير 1944م التقى الوكيل السياسي مع سكان إمارة دبي وإمارة الشارقة، وحضر أيضا اجتماعا لمسئولي شركة المواد الغذائية وشركة قطع البضائع، وأجرى مقابلات مع عدد من الهندوس في المنطقة. (Political Diaries of the Persian Gulf,(1990), Vol.16, p.36.). وفي 9 مايو 1944م قام الوكيل السياسي برفقة الوكيل المحلي في الشارقة بزيارة إمارة رأس الخيمة، وزار محلات توزيع الحبوب فيها، ولاحظ ان هناك أدلة على التخزين

(1) أحد سكان إمارة رأس الخيمة.

والتهريب، وناقش هذه المسألة مع حاكم الإمارة. وفي اليوم التالي زار كل من إمارة دبي، وإمارة عجمان وناقش العديد من المسائل. (Political Diaries of the Persian Gulf,(1990),Vol.16,p.108) .

3. أبرز المشكلات التي واجهت توزيع التموين الغذائي

ومن أبرز المشكلات التي ظهرت خلال تلك الفترة مشكلة عدم توفير مساحات كافية للسلع المصدرة بنظام الحصص (الكوتا) في سفن الشحن، فقد جاء في تقرير بريطاني لشهر مايو 1944م أن التجار المحليون في إمارات الساحل المتصالح واجهوا صعوبة كبيرة في تصدير سلع الحصص (الكوتا) من الهند. لأنه بمجرد توفير السلعة والحصول على رخصة التصدير يجب عليهم بعد ذلك البحث عن مساحة للشحن. لهذا تلقت الوكالة السياسية البريطانية في البحرين العديد من الشكاوى من مصدري جميع أنواع السلع، الذين ينتظرون منذ أسابيع توفير مساحة على ظهر السفن لشحن بضائعهم. وأيضا أشار التقرير بأنه من غير المحتمل أن يتحسن الوضع في المستقبل القريب ما لم يتم توفير المزيد من البواخر، وقيدت حركة الرياح الموسمية حركة السفن الشراعية المستخدمة في نقل السلع. (Political Diaries of the Persian Gulf, (1990), Vol.16, p.108.). وفي الشهر التالي من نفس العام استمرت المعاناة في صعوبة توفر مساحة على ظهر السفن لشحن السلع من الهند، فهناك ما يقارب 400 طن من البضائع تنتظر الشحن من بومباي وكراتشي. وقد تسبب تأخر وصول سلعة الشاي في نقص حاد أدى إلى ارتفاع أسعار السوق السوداء بشكل كبير. (Political Diaries of the Persian Gulf,(1990),vol.16.p.114,) .

وأيضا من المشكلات التي ظهرت آنذاك، مشكلة تهريب المواد الغذائية إلى إيران وغيرها. فقد كان السكر والشاي يشكلان جانبا من هذا التموين، وكانت هاتان السلعتان ناقصتين في إيران، لهذا قام بعض من سكان المنطقة والموانئ الخليجية الأخرى بشراء هذه السلع بأسعار رخيصة دون أن يكونوا في حاجة إليها وبيعها لوكلاء يقومون بشحنها إلى السوق السوداء في إيران. (القاسمي، (1990)، ص 82). وكانت إمارة دبي أكثر إمارة تأثرت اقتصاديا من جراء تلك الإجراءات التي اتخذت من قبل السلطة البريطانية، خاصة أنها عرفت بتجارة الترانزيت، ولهذا فرض الشيخ سعيد بن مكتوم آل مكتوم حاكم دبي (1912- 1958م) رسوم على السلع التي يعاد تصديرها إلى إيران والتي تفاوتت ما بين 5 إلى 10 روبيات على حسب السلعة، وقام كل من حاكم إمارة الشارقة وعجمان بإصدار أوامر مماثلة، أما باقي حكام إمارات الساحل اكتفوا بتوجيه موظفيهم بمنع إعادة التصدير إلى الموانئ الأخرى.(الفارس، (2000)، ص ص 99-98).على الرغم من ذلك فقد كانت تلك الرسوم مصدر دخل لكل إمارة، إلى جانب الرسوم الأخرى التي تفرضها على السلع المستوردة.

ففي النصف الثاني من شهر ديسمبر 1943م فرضت غرامة 7000 روبية هندية على شخص يدعى محمد من سكان إمارة دبي من قبل حاكم إمارة دبي، وذلك لتهريبه السكر من دبي إلى ساحل إيران. وفرضت غرامة من أجل خفض سعر الحبوب المباعة للفئة الأكثر فقرا في الإمارة. (Political Diaries of the Persian Gulf,(1990),vol.15,p.666).

وأيضا ما يتعلق بحوادث التهريب أشار الوكيل المحلي في تقرير بتاريخ 20 سبتمبر 1945م، أن سفينة محلية تحتوي 40 كيسا من السكر المهرب على وشك مغادرة خور الشارقة إلى ساحل إيران. وأرسل الوكيل إلى سكرتير حاكم إمارة الشارقة، من أجل تفتيش السفينة التي لم يعثر فيها على شيء. وأيضا في حادث آخر في نفس العام حيث تلقى الوكيل المحلي بلاغا، بأن هناك سفينة تابعة لأحد مواطني الشارقة يدعى راشد بن عبيد كانت في عرض الخليج متجه إلى إيران، ومحملة ببضائع، وإرسال الوكيل المحلي إلى سكرتير حاكم إمارة الشارقة، وقام كلاهما بالتفتيش، من البضائع التي عثروا عليها 40 عبوة شاي، وعندما سئل مالك السفينة عن مصدر البضائع، أشار إلى أنه اشتراها من مسقط وقدم دليلا على ذلك السند الصادر من جمارك مسقط، أما ما يتعلق بالشاي فقال أنه أشتراه من صور التابعة لعمان، وعندما طلب منه إثبات ذلك ، أشار مالك السفينة بأن لديه شهود، وأكد أحد الشهود أن الشاي تم شراؤه من صور وأنه يعرف البائع، لهذا تم الإفراج عن تلك السفينة. (political Diaries of the Persian Gulf,(1990),vol.16,p519). وأيضا كافحت السلطة البريطانية هذه الممارسات وعملت على إحراق أو حجز الشحنات المهربة التي يتم ضبطها. (هيرد باي، (2010)، ص 250).

ومن المشاكل التي واجهت توزيع الإمدادات الغذائية التي كانت تصل إلى ميناء الشارقة ودبي، تعرض تلك الإمدادات أثناء عملية التوزيع للاستيلاء في بعض موانئ إمارات الساحل التي تصل إليها، وهذا ما حدث عندما كان الوكيل السياسي البريطاني يتابع توزيع السلع الغذائية في المنطقة، ففي 16 يناير 1945م زار حاكم عجمان واستاء من بعض الإجراءات التي قام بها والتي تتعلق بسفينة تحمل إمدادات من دبي متجه إلى أم القيوين. (Political Diaries of the Persian Gulf,(1990),vol.16.p307) وأعاد حاكم عجمان تلك الإمدادات الغذائية والتي كانت تضم 100 كيس من القمح، و36 كيس شعير، والشاي، بضائع أخرى. إلا أنه كان هناك مجموعة من البضائع لم يتم التمكن من استرجاعها وهي 32 كيس من القمح، 14 كيس شعير، والتي سيتم دفع تكلفتها من حصة السكر(Political Diaries of the Persian Gulf,(1990),vol.16,p312).

وأيضا من المشكلات التي واجهت توزيع الإمدادات الغذائية غرق بعض السفن التي تنقل تلك الإمدادات للإمارات الأخرى بعد تحميلها من ميناء دبي أو ميناء الشارقة. ففي مارس 1945م غرق مركب يعود إلى حاكم إمارة أبوظبي يحمل إمدادات غذائية تتكون

من 60 كيسا من القمح، و60 كيسا من السكر، كان متجها من دبي إلى أبوظبي، وأيضا غرق اثنان من القوارب الشراعية تحمل 340 كيسا من الشعير بالقرب من أم سقيم في دبي بعد مغادرتها، وسارع الشيخ راشد بن سعيد إلى أم اسقيم للمساعدة في إنقاذ طاقم السفينة. وأيضا غرق قارب يحمل بعض المؤن الغذائية متجها إلى أبوظبي. (Political Diaries of the Persian Gulf,(1990),vol.16.p.362). وأيضا في 15 أبريل 1945م غرق مركب شراعي لأحد سكان إمارة الشارقة يدعى محمد راشد حسن في خور الشارقة، وفقد معظم حمولة المركب التي منها السكر (Political Diaries of the Persian Gulf,(1990),vol16.p390).

4. تأثر حركة سفن الشحن خلال فترة الحرب

خلال فترة الحرب كانت سفن الشحن في إنزال حمولتها في ميناء الشارقة وميناء دبي، ومن ثم يتم توزيع تلك الحمولات على إمارات الساحل الأخرى إما عن طريق السفن، أو عن طريق الجمال. فمنذ بداية الحرب قدمت إلى المنطقة العديد من سفن الشحن البخارية بشكل منتظم. ففي 1939م مرت على ميناء دبي وميناء الشارقة 56 سفينة شحن بريطانية، و11 سفينة شحن يابانية، و4 هولندية. (The Persian Gulf Administration Reports,(1989),Vol.9, p.36.). وفي 1940م مرت على نفس الميناءين 50 سفينة شحن بريطانية، 13 يابانية، 2 هولندية، 2 نرويجية. (The Persian Gulf Administration Reports,(1989),Vol.9, p.40).

وأثناء تلك الفترة يتبين من المراسلات البريطانية أن هناك قلقا من قبل السلطة البريطانية خشية أن تصل الأسلحة إلى المنطقة من اليابان وألمانيا، خاصة أن تلك السفن لا تزال تصل إلى المنطقة بانتظام. فقد كانت ترفض السلطة البريطانية إصدار تصاريح لأكثر من بندقية صيد واحدة و100 طلقة من الذخيرة أنذلك. وأيضا ما كان يقلقها أنه في حال تم رفض طلبات حكام الساحل المتصالح للحصول على الأسلحة والذخيرة، ربما يحاولون الحصول عليها من خلال السفن اليابانية. (IOR/R/15/2/614, NO. 4, 18 April 1940.).ولهذا يلاحظ أن السفن اليابانية لم تتردد على الساحل المتصالح خلال العام 1941م. فقد أشارت الوثيقة البريطانية في ذلك العام أن سفن الشحن البخارية البريطانية والهولندية المحملة بالبضائع التي قدمت إلى ميناءي الشارقة ودبي وصل عددها 36 سفينة. (The Persian Gulf Administration Reports,(1989),Vol.10, p.40 .). مما يعني عدم مرور السفن اليابانية التي تشكل مصدر قلق للسلطة البريطانية.

وفي العام 1942م وصل عدد السفن البخارية التي قدمت إلى ميناء دبي 39 سفينة، إما ميناء الشارقة 6 سفن فقط. (The Persian Gulf Administration

(Reports,(1989),Vol.10, p.24) وفي العام التالي وصل عدد سفن الشحن التي قدمت إلى ميناء دبي 22 سفينة، إما ميناء الشارقة 6 سفن. (The Persian Gulf Administration Reports,(1989),Vol.10, p.3). وفي العام 1944م كان هناك عدم تنظيم في إدارة سفن الشحن الحربي من الهند إلى المنطقة خاصة إلى ميناء الشارقة، ولكن تحسن التنظيم مع نهاية العام، وتم تسجيل وصول 38 سفينة شحن أنزلت حمولتها في ميناء الشارقة، ونفس العدد في ميناء دبي خلال نفس الفترة. والسفن المستخدمة للشحن عبارة عن سفن نقل عسكرية وسفن حربية. (The Persian Gulf Administration Reports,(1989 .Vol.10, p23

ويمكن أن نقف هنا لنرى حركة سفن الشحن التي توقفت في موانئ إمارات الساحل المتصالح خلال عام 1945م. ففي 3 يناير وصلت إلى الشارقة السفينة (S.S.BARJRA) قادمة من بومباي، وأنزلت 385 طردا، ثم اتجهت إلى دبي في 4 يناير، وأنزلت 1934م طردا، وفي اليوم التالي أبحرت إلى البحرين. وفي 3 يناير وصلت إلى دبي (S.S.BARALA) ، وأنزلت 10426 طردا، وبعد ذلك اتجهت إلى بندر عباس في 10 يناير. وفي 11 يناير وصلت السفينة (RUINGCHOW) إلى الشارقة، وأنزلت 1570 طردا، وبعدها اتجهت إلى جاسك في 12 يناير. وأيضا في 14 يناير وصلت السفينة (S.S.E.A. FLENE) إلى دبي قادمة من البحرين، وأنزلت 1471 طردا، وبعدها اتجهت إلى مصيرة في عمان في 16 يناير. (Political Diaries of the Persian Gulf, (1990),vol.16,p.312).وفي 18 يناير وصلت السفينة (Cerion) إلى الشارقة قادمة من عبادان، وأنزلت 2208 طردا، واتجهت بعد ذلك إلى جاسك في 20 يناير. وفي 20 يناير وصلت السفينة (Belxay) إلى الشارقة. وفي 23 يناير وصلت السفينة (S.S.Wosang) إلى دبي وقادمة من بومباي، وأنزلت 969 طردا، واتجهت بعد ذلك إلى البحرين في نفس اليوم. وفي 30 يناير وصلت السفين (Vslentijn) إلى الشارقة قادمة من البحرين، وأنزلت 42 طردا وغادرت في نفس اليوم. (Political Diaries of the Persian Gulf,(1990),vol.16.p.313).

أما في شهر فبراير من نفس العام فقد توقف العديد من السفن في ميناءي الشارقة و دبي، ففي 2 فبراير وصلت إلى دبي السفينة (S.S.Esang) قادمة من البصرة، وأنزلت 6734 طردا، واتجهت بعد ذلك إلى الشارقة في 3 فبراير، وأنزلت 1793 طردا، وأبحرت في نفس اليوم إلى البحرين. وفي 4 فبراير وصلت إلى دبي السفينة (S.S.Heron) قادمة من البصرة، وأنزلت 1902 طردا، وغادرت في 7 فبراير إلى الهند. ووصلت إلى الشارقة في 6 فبراير السفينة (H.T.Kungchaw) قادمة من البصرة، وأنزلت طردا واحدا فقط، وغادرت بعد ذلك إلى مصيرة في عمان. وفي 11 فبراير وصلت إلى الشارقة السفينة (S.S.Barala) قادمة من الهند، وأنزلت 1253 طردا، وفي نفس اليوم اتجهت إلى دبي

وانزلت 5824 طردا، في 14 فبراير اتجهت إلى البحرين. (Political Diaries of the Persian Gulf,(1990),vol.16,p.337). وفي 16 فبراير وصلت إلى الشارقة السفينة (Cerion) قادمة من عبادان، وأنزلت 14039 طردا، وبعد ذلك غادرت إلى مصيرة في عمان. وفي 20 فبراير وصلت إلى دبي السفينة (Robent Battey) قادمة من المحمرة وأنزلت 731 طردا، واتجهت بعد ذلك إلى بندر عباس. وفي 22 فبراير وصلت إلى دبي السفينة (Posari) قادمة من جاسك، واتجهت في نفس اليوم إلى البصرة، دون الإشارة كان هناك حمولة أنزلتها. وفي 23 فبراير وصلت السفينة (Psinan) إلى دبي قادمة من البحرين، وأنزلت 3930 طردا، ثم اتجهت إلى الشارقة وأنزلت 7041 طردا، وأبحرت بعد ذلك إلى بندر عباس في 27 فبراير. (Political Diaries of the Persian Gulf,(1990),vol.16,p.341).

أما سفن الشحن التي وصلت في شهر مارس من نفس العام، فقد وصلت في 6 مارس السفينة (Barala) إلى الشارقة قادمة من البصرة، وأنزلت 5452 طردا، وخرجت إلى دبي في 8 مارس حيث أنزلت 8527 طردا، بعد ذلك اتجهت إلى بندر عباس في 9 مارس. وفي 8 مارس وصلت السفينة (Barjora) إلى الشارقة قادمة من الهند، ثم اتجهت إلى دبي في 9 مارس وأنزلت 972 طردا، بعد ذلك عادت مره أخرى إلى الشارقة في 10 مارس. (Political Diaries of the Persian Gulf,(1990),vol.16.361). وفي 18 مارس وصلت إلى الشارقة السفينة (Cerion)، وأنزلت 2500 طردا، وغادرت بعد ذلك إلى البصرة. وفي 19 مارس وصلت السفينة (S.S. Esang) إلى دبي قادمة من البحرين، وأنزلت 5110 طردا، في 21 مارس اتجهت إلى الشارقة وأنزلت 5218 طردا، وفي 23 مارس غادرت إلى بندر عباس. وفي 21 مارس وصلت إلى دبي السفينة (Valentijn) قادمة من البحرين، وأنزلت 2589 طردا، وعادة إلى البحرين في 22 مارس. (Political Diaries of the Persian Gulf,(1990),vol.16,p.365). وفي 31 مارس وصلت السفينة (SS.Fsinan) إلى الشارقة قادمة من الهند، وأنزلت 1088 طردا، وفي 1 أبريل اتجهت إلى دبي ، وانزلت 1361 طردا، بعدها غادرت إلى البحرين.(Political Diaries of the Persian Gulf, 1990),vol.16,p.389).

أما سفن الشحن التي مرت على المنطقة في شهر أبريل فهي كالتالي: في 31 مارس وصلت السفينة (SS. Wosang) إلى دبي قادمة من البحرين، وأنزلت 8448 طردا، بعدها اتجهت إلى الشارقة في 3 أبريل، وانزلت 6095 طردا، وبعدها غادرت إلى بندر عباس في 4 أبريل. وفي 14أبريل وصلت السفينة (SS. Valentjn) إلى دبي قادمة من البحرين، أنزلت 2181 طردا، بعدها غادرت المنطقة. (Political Diaries of the Persian Gulf, (1990),vol.16,p.389)). وفي 22 أبريل وصلت السفينة (SS. Barala) إلى دبي قادمة من

البحرين ، وأنزلت 9543 طردا، ثم اتجهت إلى الشارقة في 28 أبريل، حيث أنزلت 1278 طردا، وبعدها غادرت إلى بندر عباس. وفي 24 أبريل وصلت السفينة (SS.Valentijn) إلى دبي، وأنزلت 266 طردا، وفي 27 أبريل غادرت إلى البصرة. (Political Diaries of the Persian Gulf,(1990),vol.16,p.391).

وفي شهر مايو من نفس العام وصلت السفينة (SS.Barjora) بتاريخ 2 مايو إلى الشارقة قادمة من الهند، وأنزلت 311 طردا، وفي نفس اليوم اتجهت إلى دبي، وأنزلت 912 طردا ثم غادرت إلى بغداد. وفي 11 مايو وصلت السفينة (SS.Jhon H Eaton) إلى دبي، وأنزلت 1668 طردا، وغادرت في 12 مايو. وفي 12 مايو وصلت السفينة (SS. City of Barcelona) إلى دبي قادمة من كراتشي، وغادرت في نفس اليوم إلى البصرة. وفي 21 مايو وصلت السفينة (SS.Isinan) إلى الشارقة قادمة من الهند، وأنزلت 211 طردا، وفي نفس اليوم اتجهت إلى دبي، وأنزلت 186 طردا، بعدها غادرت إلى البصرة. وفي 25 مايو وصلت السفينة (SS. Barjora) إلى دبي قادمة من البحرين، وأنزلت 10614 طردا، ثم اتجهت إلى الشارقة في 28 مايو، حيث أفرغت حمولتها واتجهت إلى كراتشي في 2 يونيو. (Political Diaries of the Persian Gulf,(1990),vol.16,p.414).

أما في شهر يونيو من نفس العام وصلت السفينة (SS.Wosang) إلى دبي قادمة من الهند، وأنزلت 414 طردا، وفي 21 يونيو غادرت إلى البحرين. وفي 22 يونيو وصلت السفينة (SS. Barala) إلى دبي قادمة من البصرة، وأنزلت 9794 طردا، واتجهت في 24 يونيو إلى الشارقة، حيث أنزلت 2315 طردا، ثم غادرت إلى الهند في 25 يونيو. (Political Diaries of the Persian Gulf,(1990),vol.16,p.437).

أما في شهر يوليو من نفس العام فقد وصلت في تاريخ 2 يوليو السفينة (S.S. Toaari) إلى دبي وأنزلت 9884 طردا، وفي 7 يوليو غادرت المنطقة. وفي 17 يوليو وصلت السفينة نفسها إلى الشارقة قادمة من البصرة، وأنزلت 7464 طردا، وفي تاريخ 19 عادت إلى البصرة. وفي 25 يوليو وصلت السفينة (S.S.Tstnan) إلى الشارقة قادمة من الهند، وأنزلت 30 طردا، وفي اليوم التالي اتجهت إلى دبي وأنزلت 1663 طردا ، وفي نفس اليوم غادرت السفينة إلى البحرين. وفي 27 يوليو وصلت السفينة (S.S. Tosari) إلى دبي وأنزلت 8125 طردا، وفي 30 يوليو غادرت إلى البصرة. (Political Diaries of the Persian Gulf,(1990),vol.16,p.459).

أما في شهر أغسطس وبالتحديد في 3 من الشهر نفسه وصلت السفينة (S.S. Bardisten) إلى دبي، وأنزلت طردان، وفي اليوم التالي غادرت السفينة إلى البصرة. وفي 7 أغسطس وصلت السفينة (S.S. Barjora) إلى دبي قادمة من البصرة، وأنزلت

522 طـردا، ثـم اتجهـت فـي نفـس اليـوم إلـى الشـارقة، وأنزلـت 17709 طـردا، وفـي 11 مـن الشـهر نفسـه غـادرت إلـى بومبـاي. وفـي 19 أغسـطس وصلـت السـفينة (S.S. Samluzon) إلـى دبـي قادمـة مـن البصـرة، وأنزلـت 37 طـردا، وبعـد يومين غـادرت. وفـي 27 أغسـطس وصلـت السـفينة (S.S.Barals) إلـى دبـي قادمـة مـن البصـرة، وأنزلـت 10072 طـردا، وبعـد ثـلاث أيـام وصلـت نفـس السـفينة إلـى الشـارقة، وأنزلـت 2655 طـردا، وفـي نفـس اليـوم غـادرت إلـى بومبـاي.(Political Diaries of the Persian Gulf,(1990),vol.16,p.487).

أمـا سـفن الشـحن التـي مـرت علـى المنطقـة فـي شـهر سـبتمبر مـن نفـس العـام فهـي السـفينة (S.S. Tosari) التـي وصلـت إلـى دبـي فـي 4 سـبتمبر قادمـة مـن البصـرة، وأنزلـت 4193 طـردا، وفـي 7 سـبتمبر غـادرت إلـى البحريـن. وفـي 9 سـبتمبر وصلـت السـفينة (S.S. Barjora) إلـى الشـارقة قادمـة مـن بومبـاي، وأنزلـت 2178 طـردا بعدهـا غـادرت إلـى البصـرة فـي 10 سـبتمبر. ووصلـت السـفينة (S.S. Tosari) فـي 16 سـبتمبر إلـى دبـي قادمـة مـن البصـرة، وأنزلـت 685 طـردا، وفـي اليـوم التالـي غـادرت إلـى البحريـن. وفـي 21 سـبتمبر (S.S.Harry Culbreath) إلـى دبـي قادمـة مـن كالكـوت ثـم غـادرت إلـى خـور مشـهر علـى السـاحل الإيرانـي فـي 24 سـبتمبر. أمـا السـفينة (S.S.Barala) فقـد وصلـت إلـى الشـارقة فـي 29 سـبتمبر قادمـة مـن بومبـاي، وأنزلـت 654 طـردا، بعدهـا اتجهـت إلـى دبـي وأنزلـت 3334 طـردا، وفـي نفـس اليـوم غـادرت إلـى البحريـن. (Political Diaries of the Persian Gulf, ((1990),vol.16,pp.511,515).

وخـلال شـهر أكتوبـر وبالتحديـد فـي 1 أكتوبـر وصلـت السـفينة (S.S. Toaari) إلـى دبـي وأنزلـت 3152 طـردا، وفـي اليـوم التالـي غـادرت. وفـي 9 أكتوبـر وصلـت (Crista) إلـى الشـارقة وأنزلـت حمولتهـا. وفـي 11 أكتوبـر وصلـت السـفينة (SS.Isinan) إلـى دبـي قادمـة مـن البحريـن وأنزلـت 18551 طـردا، وفـي 15 أكتوبـر اتجهـت إلـى الشـارقة وأنزلـت حمولتهـا. وفـي 21 أكتوبـر وصلـت السـفينة (S.S.Barala)إلـى دبـي قادمـة مـن البحريـن ، وأنزلـت 13160 طـردا، فـي يـوم 23 أكتوبـر اتجهـت إلـى الشـارقة وأنزلـت 2657 طـردا وفـي التالـي غـادرت إلى بنـدر عبـاس. (Political Diaries of the Persian Gulf,(1990),vol.16,p539,543).

أمـا فـي 8 مـن شـهر نوفمبـر وصلـت السـفينة (S.S.Seawall)إلـى الشـارقة قادمـة مـن بنـدر عبـاس وأنزلـت 384 طـردا، وبعدهـا أبحـرت إلـى دبـي وأنزلـت 3883 طـردا فـي 10 نوفمبـر غـادرت إلـى البحريـن. وفـي 13 نوفمبـر وصلـت السـفينة (S.S.Crista) إلـى الشـارقة وأنزلـت حمولتهـا. وفـي 18 نوفمبـر وصلـت السـفينة الأخيـرة إلـى الشـارقة قادمـة مـن عبـادان وأنزلـت 16182 طـردا. وفـي 21 نوفمبـر وصلـت السـفينة (H.T. Jeladurge) إلـى دبـي بعدهـا غـادرت إلـى كراتشـي. وفـي 22 نوفمبـر وصلـت السـفينة (S.S.Barala) إلـى الشـارقة قادمـة مـن بنـدر عبـاس، بعدهـا اتجهـت إلـى دبـي وأنزلـت 689 طـردا، وغـادرت بعـد ذلـك البحريـن.(Political

.(Diaries of the Persian Gulf, vol.16,p.565,569

وفي 8 ديسمبر وصلت السفينة (S.S.Crista) إلى الشارقة قادمة من عبادان، وأنزلت 14409 طردا، وفي 14 ديسمبر غادرت إلى عبادان. وفي 14 ديسمبر وصلت السفينة (S.S.Barala) إلى دبي قادمة من البحرين، وأنزلت 4821 طردا، وفي اليوم التالي وصلت إلى الشارقة وأنزلت 2846 طردا وفي نفس اليوم غادرت إلى بندر عباس. وفي 13 ديسمبر وصلت السفينة (S.S. Epire) إلى دبي قادمة من البحرين ومازالت في الميناء. وفي 15 ديسمبر وصلت السفينة (S.S.Seawall) إلى دبي قادمة من البحرين، وأنزلت 10277 طردا من البضائع العامة، و 3645 طردا من أجل (R.A.E) وغادرت في 19 ديسمبر. ووصلت سفينة إلى دبي قادمة من البصرة وأنزلت طرد واحد، بعدها غادرت إلى كراتشي. وفي 27 ديسمبر وصلت سفينة إلى دبي قادمة من البصرة، وأنزلت طردان بعدها غادرت إلى الهند. (Political Diaries of the Persian Gulf, vol.16,pp.593,595).

ومن خلال الاستعراض السابق لحركة السفن خلال العام 1945م، أن أغلب سفن الشحن قادمة من الهند أو البصرة والبحرين. وأيضا أن الطرود التي يتم إنزالها في ميناء دبي أكثر من التي يتم إنزالها في ميناء الشارقة. إضافة إلى أن تلك السفن كانت تمر إلى ميناء الشارقة وميناء دبي بمعدل 4 مرات في كل شهر. ويلاحظ أن زيارة تلك السفن كانت منظمة بحيث تكون في بداية الشهر ومنتصف الشهر ونهاية الشهر، وبهذا تضمن السلطة البريطانية عدم نقص المؤن التي يحتاجها سكان المنطقة.

5. تعامل سكان المنطقة مع ذلك الوضع

ومن خلال بطاقة التموين التي تم توزيعها على سكان المنطقة حصلت كل أسرة على حصتها حسب عدد أفرادها، بسعر مناسب، وكان يمنح كل 8 أشخاص 4 كيلوجرام من التموين، وكل أربعة أشخاص 2 كيلو جرام، (عبدالرحمن. (2013)، ج1، ص 143)، وكانت توزع المواد الغذائية مثل الأرز، والسكر والقهوة والحبوب. (الصايغ. (1995)، ص 60).

ولمواجهة الظروف القاسية ومن أجل توفير احتياجاتهم الأخرى، كان بعض سكان المنطقة يقومون ببيع الفائض من المواد الغذائية على بعض التجار الذين بدورهم يصدرونه إلى إيران للبيع بأسعار مرتفعة. (عبدالرحمن. (1998)، ج3، ص66). فكان هؤلاء التجار يشترون 4 كيلو من السكر بروبية ونصف، ويبيعونه بخمس وعشرين روبية في السوق السوداء. وقام بعض السكان نظرا لحاجته للمال ببيع هذا التموين بمبلغ 20 أو 25 روبية للتجار. (عبدالرحمن. (2013)، ج 1،ص143). وخلال تلك الفترة أيضا كان يقوم بعض تجار المنطقة بجمع بطاقات التموين مقابل نصف روبية للبطاقة، ويتم شراء ألف كيس من السكر بسعر 500 روبية، ويبيعه بسعر 700 روبية وكذلك الشاي والأقمشة. (المرجع

السابق، ص228). وهنا يلاحظ أن بعض السكان يبيع الفائض من التموين، والبعض الآخر يبيع التموين كله، ليستفيد من قيمته بشراء احتياجات أخرى. وأيضا التجار هم المستفيدون من تلك السلع التي يشترونها بسعر أقل ويبيعونها بفائدة أكبر.

وكان أصحاب السفن يحملون من ميناء رأس الخيمة أكياس السكر التي يتم شراؤها من المواطنين الذين كانت توزع عليهم بالبطاقات، أو من التجار الذين بدورهم يشترونها من المواطنين ويجمعونها في أكياس. بعدها يتم بيع السكر في الموانئ الإيرانية وبأسعار مرضيه. ويجلب أصحاب تلك السفن عند عودتهم الأرز وأنواع الفواكه والتمر، ويبيعونها على تجار الإمارة. (المرجع السابق، ص 163).

كما كان الشيخ سلطان بن سالم القاسمي حاكم رأس الخيمة يمنح بعض الأفراد ورقة تموينية بمبلغ محدد ويستبدلها الشخص بمواد تموينية من التجار وكانت تسمى (بروة)، كما كان لدى حاكم الإمارة وكيل أو كنائب لبعض الشؤون اسمه سهيل الذي من صلاحياته منح نفس الورقة للأفراد وكانت تعرف بـ(بروة سهيل). (راشد، (2014)، ص ص328-327). وربما كانت توزع تلك البروة على الأفراد الذين لم يحصلوا على البطاقة التموينية.

وخلال فترة الحرب أصبح هناك ندرة في توفر القهوة في الأسواق، ولهذا استخدم سكان المنطقة نوى التمر لصناعة القهوة، حيث يتم طحن النوى ثم قليها، بعد ذلك يضيفونها إلى الماء المغلي، ليصبح لونها كلون القهوة. إلى جانب ذلك كان بعض السكان يستخدمون الشعير لإعداد القهوة أيضا. (عبدالرحمن،(2013)، ج1، ص ص 44-43)

وأشار حمد عبدالله صغران،[1] بأن سنوات الحرب أثرت سلبا على الأسواق وعلى الناس وشحت الكثير من السلع و النقود المعدنية، وقام الشيخ سلطان بن سالم القاسمي حاكم رأس الخيمة بإصدار أوراق عادية ووضع على كل ورقة رقم مالي مثل نصف روبية، أو روبية، وتم ختم كل ورقة وتداولها كورقة نقدية، وأوكل حاكم الإمارة لأحد التجار مهمة تبليغ التجار لاعتماد تلك الورقة كورقة نقدية، وبالفعل تم تداولها عدة أشهر، وفور توفر العملات المعدنية الهندية قام حاكم الإمارة بدفع قيمتها نقدا وسحبت من الأسواق، وعاد تداول الأوراق النقدية الهندية كالسابق. (راشد، (2014)، ص ص328-327).

وقد مارس بعض سكان المنطقة مهنا غير مضمونة وعرضتهم للخطر، فبعضهم كان يبيع الأسلحة القديمة إلى ثوار بلوشستان، وبعضهم عمل في تهريب الذهب إلى الهند. (حنظل.(2014)، ص31). وعلى الرغم من قسوة الحياة في المنطقة خلال فترة الحرب، إلا أن ذلك الوضع خلق مصدر رزق لبعض أبناء المنطقة، فمثلا في إمارة دبي استعانت

(1) من إمارة رأس الخيمة.

السلطة البريطانية بأبناء الأمارة لبناء سدود رملية لا يزيد ارتفاعها عن مترين، وذلك من أجل اتخاذ إجراءات وقائية أثناء الحرب، وقد استوعبت هذه المشاريع حوالي 50% من أبناء لإمارة في تلك الأعمال. (عبدالرحمن، (2013)، ج1، ص 143).

ومع اقتراب نهاية الحرب وبالتحديد في بداية شهر أغسطس 1945م تم استيراد كميات كبيرة من البضائع المتنوعة منها السلع المصنعة في الهند، والسكر الأفريقي والشاي إلى دبي من مسقط وصور، لم يتم بيع جزء كبير من تلك البضائع، وهؤلاء يتوقع أن يتكبدوا خسائر بسبب انخفاض الأسعار بسبب انتهاء الحرب العالمية الثانية. (Political Diaries of the Gulf,(1990),vol.16,p.483).

وفي أعقاب انتهاء الحرب بدأت الوضع الاقتصادي في المنطقة بالتحسن، حيث عادت شركة بتروليم كونسيشنز لمتد (Petroleum Concessions Limited) مرة أخرى لممارسة أنشطتهم في المنطقة (تاريخ الإمارات العربية المتحدة.(1997)، م 4، ص395). وأيضا وصل عدد سفن الشحن التي زارت المنطقة في 1946م ما مجموعه 84 سفينة منها 34 عرجت على ميناء الشارقة و50 سفينة عرجت على ميناء دبي.(The Persian Gulf Administration Report,(1989),vol.10,p22).

الخاتمة:

من خلال الاستعراض السابق لمجريات الأزمة الاقتصادية في إمارات الساحل المتصالح خلال الحرب العالمية الثانية، وخاصة في السنوات التي عرفت بـ» سنوات البطاقة» يمكن أن نذكر مجموعة من النتائج:

على الرغم من بعد إمارات الساحل عن مسرح الحرب العالمية الثانية، إلا أن تلك الحرب ألقت بظلالها على المنطقة، وأثرت على اقتصادها خاصة حركة الاستيراد والتصدير، وذلك بعد حظر الاستيراد من الهند. ثم اقتصر التصدير من الهند وبروما وسيلان.

خلال فترة الحرب تم استخدام نظام الحصص (الكوتا) لاستيراد السلع الأساسية التي يحتاجها سكان المنطقة، وأيضا أسست شركتان في إمارة دبي والشارقة من أجل توزيع تلك السلع على سكانها.

أن توزيع المواد الغذائية عن طريق بطاقة التموين بدأ منذ 1943م حتى 1945م أي بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية، وهي السنوات التي أطلق عليها سكان المنطقة بـ(سنوات البطاقة).

أبرز الصعوبات التي واجهت إمارات الساحل المتصالح خلال تلك الفترة نقص المواد الغذائية بشكل عام، خاصة الأرز بعد استخدام نظام الحصص (الكوتا) في سنوات البطاقة، والذي يعد الوجبة الرئيسية لسكان المنطقة.

خلال سنوات البطاقة ظهرت العديد من المشكلات من أبرزها مشكلة تهريب بعض المواد الغذائية مثل السكر والشاي إلى إيران، والتي يتم شراؤها من سكان المنطقة الذين يبيعون الفائض أو كل المواد الغذائية التي يحصلون عليها عن طريق بطاقة التموين.

خلال سنوات الحرب تأثرت حركة سفن الشحن البخارية التي تزور ميناءي الشارقة ودبي، التي لم تكن بأعداد متساوية في السنوات الأولى من الحرب، فأعداد السفن التي تمر ميناء دبي أكثر من ميناء الشارقة. ولكن عندما تم استخدام بطاقة التموين أصبحت سفن الشحن تمر على الميناءين بشكل منتظم، بحيث السفينة بعد أن تفرغ حمولتها في ميناء دبي، تتجه إلى ميناء الشارقة وتنزل باقي الحمولة، ويتم على العكس من ذلك أيضا.

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: المراجع العربية:

التميمي، عبد المالك خلف (1981). الخليج العربي دراسة في التاريخ الاقتصادي والاجتماعي. مجلة العلوم الاجتماعية جامعة الكويت، (2).

حسون، ابتسام عبد الأمير (1983). دولة الإمارات العربية المتحدة دراسة في الأحوال السياسية والاجتماعية والاقتصادية [أطروحة ماجستير غير منشورة]. جامعة بغداد.

الحمادي، منى محمد (2008). بريطانيا والأوضاع الإدارية في الإمارات المتصالحة *1947 - 1965*. مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية.

حنظل، فالح (2014). عبدالله صالح المطوع المؤرخ – الأديب- الاقتصادي. مركز جمعة الماجد للثقافة والتراث.

الخصوصي، بدر الدين عباس (1988). دراسات في تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر (الجزء الثاني). منشورات ذات السلاسل.

راشد، علي محمد (2014). صفحات من ماضي الإمارات (الجزء الثاني، ط2). مطبعة رأس الخيمة الوطنية.

الصايغ، فاطمة (1998). الإمارات العربية المتحدة من القبيلة إلى الدولة (ط2). مركز الخليج للكتب.

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

عبد الرحمن، عبد الله (2005). الإمارات في ذاكرة أبنائها الحياة الاقتصادية (الجزء الثاني، ط2). اتحاد كتاب وأدباء الإمارات.

عبد الرحمن، عبدالله (1990). الإمارات في ذاكرة أبنائها، الحياة الاقتصادية (الجزء الثاني). القراءة.

عبد الرحمن، عبد الله (1998). الإمارات في ذاكرة أبنائها الحياة الاجتماعية (الجزء الثالث). ندوة الثقافة والعلوم.

عبدالرحمن، عبدالله (2013). الإمارات في ذاكرة أبنائها الحياة الثقافية العامة. هيئة أبوظبي للسياحة والثقافة و دار الكتب الوطنية.

الفارس، محمد فارس (2000). الأوضاع الاقتصادية في إمارات الساحل المتصالح (دولة الإمارات العربية المتحدة حاليا) *1862- 1965*. مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية.

الفارس، محمد فارس (2003). دراسات في تاريخ الإمارات قراءة في الوثائق البريطانية. دار الخليج.

القاسمي، نورة محمد (1990). الوجود الفارسي في إمارات الخليج العربي [رسالة دكتوراه غير منشورة]. جامعة عين شمس.

ماكلوكلين، لزلي (1996). تاريخ الإمارات العربية المتحدة مختارات من أهم الوثائق البريطانية *1797-1965* (مج4). مركز لندن للدراسات العربية.

مورتون، مايكل كوينتين (2018). التدخل المشؤوم شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية في الخليج العربي *1862- 1982*. الأرشيف الوطني.

هيرد-باي، فراوكة (2010). من الإمارات المتصالحة إلى دولة الإمارات العربية المتحدة. موتيفت للنشر.

ثانياً: المراجع الأجنبية:

India Office Records (IOR), London

IOR/R/15/1/241

No.40, 8 April 1942.

IOR/R/15/2/614

NO. 4,18 April 1940.

Political Diaries of the Persian Gulf 1904-1965. 1928-1929. Archives Editions, 1990, VOL.15, 16,21.

The Persian Gulf Administration Reports 1873- 1947. Archive Editions,1986 , VOLl.9,10.

The Persian Gulf Historical Summaries 1907-1953. Archives Editions:1987, VOL.2.

Tuson, Penelop (Ed.). (1990). *Records of the Emirates 1820- 1958*. Archive Editions:1990, vol.9.

الترجمة الصوتية لمصادر ومراجع اللغة العربية: Romanized Arabic References:

al-ttamīmiyyu ‘abda almāliki khalfa 1981). alkhalīja al’arabiyya darrāsatun fī al-ttārīkhi aliqtiṣādiyyi wa-al-ijtimā‘iyyi majallatu al‘ulūmi alijtimā‘iyyati jāmi‘ata alkū’ayti 2).

ḥassūnun ibtisāma ‘abdi al’amyri 1983). dawlata al’imārāti al’arabiyyati almuttaḥidati dirāsatan fī al’aḥwāli al-ssīāsiyyati wa-al-ijtimā‘iyyati wa-al-iqtiṣādiyyati ’uṭrwḥata mājistīri ghayri manshūratin jāmi‘ata baghdādi

alḥammādiyyu manā muḥammadu 2008). brīṭāniyyan wa-al-’āwḍā‘a al’idāriyyata fī al’imārāti almutaṣāliḥati 1947- 1965. markazu al’imārāti lil-ddirāsāti wa-al-buḥwthi al’istrātījiyyati

ḥanẓalun fa-al-iḥa 2014). ‘abdālllaha ṣāliḥa almuṭawwi‘i almu’uarrikhi – al’adība- aliqtiṣādiyya

markazu jam'ati almājidi lil-tthaqāfati wa-al-tturāthi

alkhuṣūṣiyyu bidurri al-ddīni 'abbāsa 1988). dirāsātin fī tārīkhi alkhalīji al'arabiyyi alḥadythi wa-al-mu'āṣiri aljuz'a al-thāny manshūrāti dhātu al-ssalāasili

rāshidun 'aliyya muḥammada 2014). ṣafḥātin min māḍy al'imārāti aljuz'a al-thāny ṭ miṭba'ata ra'asi alkhaymati alwaṭaniyyati

al-ṣṣāyighu fāṭimata 1998). al'imārāti al'arabiyyati almuttaḥidati mina alqabīlati 'ilā al-ddawlati ṭ markaza alkhalīji lil-kutubi

al-ṣṣāyighu fāṭimata 1995). al'imārāti al'arabiyyati almuttaḥidati wa-al-khaṭṭi aljawwiyyi albrīṭāniyyi 1929- 1952. almajma'u al-tthaqāfiyyu

'abdu al-Raḥmāni 'abda al-lhi 2005). al'imārāti fī dhākirati 'abnā'ihā alḥayāta aliqtiṣādiyyata aljuz'a al-thāny ṭ ittiḥāda kitābin wa'udabā'i al'imārāti

'abdu al-Raḥmāni 'abdālllaha 1990). al'imārāti fī dhākirati 'abnā'ihā alḥayāta aliqtiṣādiyyata aljuz'a al-thāny alqirā'ta

'abdu al-Raḥmāni 'abda al-lhi 1998). al'imārāti fī dhākirati 'abnā'ihā alḥayāta alijtimā'iyyata aljuz'a al-tthālitha nadwata al-tthaqāfati wa-al-'ulūmi

'abdālraḥmanun 'abdālllaha 2013). al'imārāti fī dhākirati 'abnā'ihā alḥayāta al-tthaqāfiyyata al'āmmata hay'iatun 'abiwaẓabiyyin lil-ssīāḥati wa-al-tthaqāfati wa dāru alkutubi alwaṭaniyyati

alfārisu muḥammada fārisa 2000). al'awḍā'a aliqtiṣādiyyata fī 'imārāti al-ssāḥili almutaṣāliḥi dawlata al'imārāti al'arabiyyati almuttaḥidati ḥāliyyan 1862- 1965. markazu al'imārāti lil-ddirāsāti wa-al-buḥwthi al'istrātījiyyati

alfārisu muḥammada fārisa 2003). dirāsātin fī tārīkhi al'imārāti qurrā'atu fī alwathā'iqi albrīṭāniyyati dāru alkhalīji

alqāsimiyyu nūrata muḥammada 1990). alwujūda alfārisiyya fī 'imārāti alkhalīji al'arabiyyi risālata duktwrāhi ghayri manshūratin jāmi'atan 'ayna shamsin

māklwklyn lizalliyyi 1996). tārīkha al'imārāti al'arabiyyati almuttaḥidati mukhtārātin min 'ahumi alwathā'iqu albrīṭāniyyatu 1797- 1965(muj 4). markaza linadin lil-ddirāsāti al'arabiyyati

mwrtwn māykilan kawaynatayni 2018). al-ttadakkhula almash'ūma sharikata alhindi albrīṭāniyyati lil-malā'āaḥati albukhāriyyati fī alkhalīji al'arabiyyi 1862- 1982. al-'ārshyf alwaṭaniyya

hīrd- bāy frāwkh 2010). mina al'imārāti almutaṣāliḥati 'ilā dawlati al'imārāti al'arabiyyati almuttaḥidati mwtyft lil-nnashri

Card years in the Trucial States during World War II 1939-1945

Aaesha Saeed Alqaydi(1)

Nadjib Benkheira(2)

Abstract:

The sea has been the main source of livelihood for the inhabitants of the Trucial States since ancient times. It was the source of pearls, fish, shells and other resources. Through maritime transport, the region was able to communicate with the near and remote ports to which these local resources were exported and the goods it needed were imported. During the twentieth century AD, the region went through many economic crises that affected its economy, including: the First World War, the emergence of artificial pearls, which led to the deterioration of the pearl diving trade, in addition to the Great Depression in 1929, whose impact on its economy lasted several years. Among these crises was the economic recession during the Second World War, which negatively affected the economic activity in the region, especially the import and export movement, which were restricted to some ports specified by the British authority, in addition to preventing the import of some goods. The study of the issue of the Card Years in the Trucial States during the Second World War 1939-1945 AD poses several questions, including: How was the economic situation in the region in the early years of the war? Why did the British Authority use the ration card to distribute food? What were the most prominent problems that faced the distribution of food supplies? How did the residents of the region deal with that situation? It is assumed that war directly affected the economy of the Trucial States, through what was presented by British documents that followed the course of the region during the war.

Keywords: World War II, Trucial States, Goods, Shipping, Ration Cards.

(1) College of Arts, Humanities and Social Sciences - University of Sharjah (Sharjah – United Arab Emirates)
u18200662@sharjah.ac.ae

(2) College of Arts, Humanities and Social Sciences - University of Sharjah (Sharjah – United Arab Emirates)