مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية

اسم المقال: حادثة اصطدام السفينة البخارية باندرا عام 1929م دراسة في ضوء الوثائق البريطانية
اسم الكاتب: تامر سمير طه
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/9359
تاريخ الاسترداد: 2026/11/01 16:32 +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 21، العدد 2
ذو الحجة 1445هـ / يونيو 2024م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 1996-2339

يونيو 2024م **مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية** المجلد 21 العدد 2
https//:doi.org/10.36394/jhss/21/2/13

حادثة اصطدام السفينة البخارية باندرا عام 1929م
دراسة في ضوء الوثائق البريطانية

تامر سمير طه[1]

تاريخ الاستلام: 10-12-2022 **تاريخ القبول: 04-03-2023**

ملخص البحث:

تناول البحث سردًا لأحداث اصدام السفينة البخارية، وذلك عندما أبلغ الوكيل السياسي البريطاني بالبحرين عن وقوعها، وكانت عبارة عن اصطدام ما بين مركب شراعي عربي الداو وبين إحدى السفن الملاحية البخارية التابعة لشركة الهند البريطانية للملاحة البخارية، وذلك في يوم 13 أغسطس 1929م، وذكر ملابسات الحادثة، وكيفيه وقوع الاصطدام، وسرد لأقوال شهود العيان على حادثة السفينة البخارية باندرا - السفينة المتسببة بالحادثة- باعتبار أنها الطرف الثاني لهذه الحادثة البحرية، في حادثة تعتبر غريبة من نوعها؛ والتي دارت أحداثها في سواحل البحرين نظرا لوقوعها على بعد 13 ميلا من سواحل البحرين.

كما تناول الحديث عن المراسلات المتعلقة بمطالب نواخذة المركب الشراعي بالتعويضات المالية نتيجة الأضرار التي لحقت به من السفينة البخارية ، ويشتمل أيضا على المراسلات المتبادلة ما بين الوكيل السياسي بالبحرين مع المقيم السياسي البريطاني في الخليج العربي، والعمل لحل هذه القضية ومتابعة جميع الأحداث، والاتفاق على تحويل هذه القضية وجميع الملابسات التي تتعلق بها إلى محكمة بومباي البحرية، لتبدأ الشركة المالكة للسفينة بإظهار حسن النية بإيقاف قبطان السفينة البخارية آرثر دان بروك عن العمل لحين الانتهاء من التحقيقات، ويتحدث عن قرار محكمة بومباي البحرية وقسم الخارجية لحكومة الهند ورفضهم عقد محكمة بهذا الشأن لتعود أوراق القضية للتحكيم في المحاكم المختلطة بالبحرين، وصولا للقرار النهائي.

الكلمات الدالة: السفن البخارية، المقيم السياسي، الحوادث البحرية، شركة الهند الشرقية البريطانية.

(1) كلية الآداب والعلوم الإنسانية – جامعة الشارقة (الشارقة – الإمارات العربية المتحدة)
tamersmart@yahoo.com

□□□□□□□ 21-2 □□□□.indd 316 05/06/2024 11:42 AM

المقدمة

عرف العرب الملاحة البحرية منذ القدم واهتموا بصناعة السفن التجارية منها والحربية وعملوا على إنشاء موانئ تكون مناسبة لها، وبحق فإن الملاحين العرب سلكوا الطرق البحرية وصولا إلى الهند والصين ذهابا وإيابا كطريق ملاحي يستخدم في نقل الحرير والتوابل والعاج والعنبر وسائر السلع التجارية، وأصبحوا بمرور الوقت سادة هذه الطرق الملاحية وعلى علم بكل ما فيها من أسرار كهبوب الرياح والعواصف وظاهرة المد والجزر وظاهرة الرياح الموسمية، واستطاع الملاحون العرب بشكل عام والملاحون في منطقة الخليج العربي وبحر عمان بشكل خاص السعي بالوصول إلى الشرق الأقصى، بل كان نقلهم مختلف السلع التجارية بمثابة حلقة الوصل بين عالمين مختلفين الشرق والغرب، ليس هذا فحسب بل وتحكمت الملاحة الخليجية العربية في تجارة التوابل والبهارات المتجهة إلى قلب أوروبا عبر مياه الخليج العربي؛[1] وقد يعود السبب في ذلك إلى الأهمية الجغرافية التي حظيت بها منطقة الخليج وعلى طول ساحليه، لتربط بين ثلاثة قارات للعالم القديم آسيا- أفريقيا- أوروبا هذا الأمر الذي جعل تلك المنطقة محط نظر للمستعمرين والطامعين لاستخدامه في عدة أغراض تخدم مصالحهم الاستعمارية كالتجارة والمواصلات، هذا ويعد مضيق هرمز ذا أهمية كبرى فهو المنفذ الوحيد للخليج العربي ليصله بالبحار ويربطه بالعالم الخارجي، وكذلك الجزر المحيطة به لها أهمية كبرى بحيث تسيطر على حركة الملاحة البحرية ومرور السفن ومن أهم هذه الجزر هي جزيرة البحرين؛ والتي تتمتع بموقع استراتيجي هام، فمنذ أن وصلت السفن البخارية إلى منطقة الخليج العربي في عام 1862 أصبح هناك وجود لحركة ملاحة بخارية "Steam Navigation" منتظمة وتصل إلى سواحل البحرين كل أسبوعين سفن تحمل البضائع والركاب والبريد ومختلف الأمتعة، [2] وتستمر السفن البخارية بالنقل والملاحة وتبادل الشحنات ما بين بومباي ومناطق عدة بالخليج وفي أحيانٍ كثيرة تتم عملية نقل وحركة مرور السفن البخارية بكل أمان وسهولة إلا أن الأمر لا يخلو من وجود مخاطر وحوادث تتسبب بها السفن البخارية تارة، وتارة أخرى تتسبب بها المراكب الشراعية العربية الداو وقد تكون الأخطاء البشرية سببا، أو قد تكون العوامل الطبيعية مثل: هبوب الأمطار العواصف القوية الأمر الذي ينتج عنه فقدان السفينة، هذا ولقد اهتمت بريطانيا باعتبار أنها الدولة الأوروبية التي كانت تسيطر على منطقة الخليج العربي لسنوات طويلة بالعمل على توثيق جميع ملفات الحوادث البحرية التي تقع ضمن نطاق نفوذها وسياستها، ونحن في هذا البحث بصدد الحديث عن إحدى أغرب حوادث الاصطدام البحرية والتي ورد ذكرها في ملف خاص بحكومة الهند، وهو حادث اصطدام بين السفينة البخارية البريطانية باندرا والمركب الشراعي العربي.

(1) الندوي، سيد سليمان (2013). الملاحة عند العرب، ترجمة جلال السعيد الحفناوي، ط1، المركز القومي للترجمة

(2) IOR/V/23/36,No.165,Selections from the Records of the Government of India, Foreign Department, for the year 1878-1879,No. CLXV, Part II, Steam Communication, By. Colonel.E.C. Ross,Calcutta,India,Op, Cit, P.29

21-2 .indd 317 05/06/2024 11:42 AM

الدراسات السابقة:

أما فيما يتعلق بالدراسات السابقة فإنه مع البحث والتدقيق لم يتم العثور على أي دراسات تناولت الحديث عن تلك الحادثة التي تكاد تكون قد حُذفت أو لم ترفع عنها السرية.

أهمية الدراسة:

وتكمن أهمية هذه الدراسة في تسليط الضوء على دراسة جديدة تتعلق بالحوادث البحرية ما بين السفن البخارية والمراكب الشراعية، وهي تعد حادثة غريبة ومريبة ليست كسابقاتها، ربما لم يكشف عن تفاصيلها بشكل كامل فلا تزال عدة حقائق متعلقة بها في طي النسيان.

الهدف من الدراسة:

تهدف الدراسة لتسليط الضوء على حادثة بحرية وقعت في منطقة الخليج العربي، وما تبعها من أحداث ومباحثات ومراسلات، والتطرق للتحقيقات وما تبعها من أحداث سير محكمة بومباي، وكيف تمكنت بريطانيا من الوصول إلى ملابسات هذه الحادثة كافة.

إشكالية الدراسة:

إن المعلومات التي ورد ذكرها حول حادث اصطدام السفينة البخارية باندرا لم ترد إلا في الوثائق البريطانية؛ ونظرا لذلك لم تكن هناك أي دراسات تطرقت لهذا الموضوع ؛ لذلك قام الباحث بهذه الدراسة، معتمدًا اعتمادًا كليًا على مصادر الموضوع الأصلية، التي تتعلق بكل ما هو مرتبط بهذه الحادثة من خلال عرض المعلومات والحقائق المتعلقة بها.

الفترة الزمنية للبحث:

فقد جعلت عام 1929 هو الفترة الزمنية للبحث باعتباره العام الذي وقعت به الحادثة.

منهج الدراسة:

فضلنا الاعتماد على منهج البحث التاريخي الوصفي - الوثائقي- كمنهج رئيسي-القائم على جمع المادة العلمية الوثائقية التي تتعلق بشكل مباشر بموضوع البحث والتحقق من مدى صدقها، ومن ثم استخلاص النتائج منها وفق الخطة الموضوعة وصولا إلى النتائج العلمية المنشودة، واخيرا دراسة الموضوع من جميع النواحي بالرغم من شح وندرة الوثائق الخاصة به، وانطلاقا من هذا المفهوم كان لابد من الاطلاع على أرشيف سجلات مكتب الهند"India Office"-IOR Records وبناء عليه اعتمد الباحث في دراسته على ملفات وثائقية غير منشورة من سجلات

□□□□□□□ 21-2 □□□□.indd 318 05/06/2024 11:42 AM

حكومة الهند البريطانية والذي يحمل عنوان: File,NO.12/2.,Accident between S.S. Bandra and Dhow on the 12th August 1929, in the Bahrain Harbor

وهذا الملف يحتوي على معلومات ومراسلات ووثائق حول تلك الحادثة البحرية، هذا وقد اعتمد البحث على مجموعة من المصادر والوثائق الأصلية لموضوع البحث في محاولة مني للوصول إلى الحقائق التاريخية كاملة من دون تجريدها من مراجعها، وانطلاقاً من هذا المفهوم كان لا بد من البحث عن الوثائق الإنجليزية من منشئها باعتبار أن بريطانيا هي الدولة المسيطرة الوحيدة على طول ساحلي الخليج العربي طوال فترة البحث، والذي من شأنهم أن تتوافر لديهم المادة العلمية الخاصة بموضوع البحث ونخص بذلك المكتبة البريطانية.

أسئلة البحث:

يجيب البحث عن كافة المعلومات والحقائق المتعلقة بحادث الاصطدام وما تبعه من أمور أخرى، فمتى وأين وقع الاصطدام؟ وكيف تعاملت حكومة الهند مع هذه الحادثة؟ وما هي الإجراءات التي قامت بها المقيمية السياسية لحل ملابسات الاصطدام؟ وبماذا طالب نواخذة المركب الشراعي بعدما وقع الاصطدام؟ وهل تم تقديم أي تعويضات له ؟

1. حادثة اصطدام السفينة البخارية باندرا

أصدرت الحكومة البريطانية في عام 1926 قرارًا متعلقًا بالحوادث البحرية في منطقة الخليج العربي، فقد أشار الوكيل السياسي بالبحرين في 26إبريل 1926 بأن هناك عدة تحذيرات صادرة بشأن عدم وجود مراكب شراعية تبحر بالقرب من السفن البخارية قبل أن ترسوا في مكان ثابت، كما سوف تتخذ إجراءات في التعامل مع كل من يخالف التعليمات بعد صدور التحذير الملكي من قبل حكومة بريطانيا للمراكب الشراعية، وعلى البحارة مراعاة اللوائح الملاحية والقوانين البحرية الموضوعة [1].

أرسل الوكيل السياسي البريطاني "Political Agent in Bahrain" للوكيل الملاحي في البحرين - شركة بلاد الرافدين وفارس المحدودة للملاحة البخارية - بأنه لا توجد أي سلطة قضائية لدى الوكالة السياسية تختص بقضايا المراكب الشراعية بالبحرين، وبناء على التحذيرات التي أرسلتها فإن أي شيء يحدث لهم يكون ضمن نطاق مسؤوليتهم الخاصة ولو تضرر القارب الشراعي فلا يحق لهم المطالبة أو رفع دعوى للمطالبة بالتعويضات من السفن البخارية، وأشار أيضًا أن قبطان السفينة تصدر لهم التعليمات باتخاذهم الإجراءات التي يعتبرونها ضرورية عند

(1) IOR/R/15/2/1368,File,NO.12/1,Telegarm, No.0/343, from Agent of British India Steam Navigation Company, Bahrein Dated the 26th April 1926 to the Political Agent Bahrein, P.4

□□□□□□□ 21-2 □□□□.indd 319 05/06/2024 11:42 AM

حدوث شيء من هذا القبيل، وقطع طريق القارب يكون بلا هدف من السفينة البخارية، وفي حال أصدرت التحذيرات وحدث ذلك فإن قبطان السفينة لا يتحمل أي مسؤولية عند اتخاذه مثل هذه الإجراءات لحماية السفينة، ولو حدث هذا الموقف مرة أو أكثر فسوف يتوقف الإزعاج الذي تسببه المراكب الشراعية من نفسها [1].

2. تفاصيل الحادث واقوال الشهود

تبدأ الأحداث المتعلقة بحادثة اصطدام السفينة البخارية في 13 اغسطس 1929م عندما أبلغ الوكيل السياسي بالبحرين الكابتن بريور "Captain-C.G.,Prier" المقيم السياسي البريطاني في الخليج العربي عن حادثة اصطدام بحرية ما بين إحدى السفن البخارية وتسمى باندرا "S.S.Bandra" والتي تعود ملكيتها إلى شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية "India British Steam navigation Company" وبين أحد المراكب الشراعية العربية الداو "Dhow" في 12 اغسطس من العام نفسه، وقعت الحادثة في تمام الساعة السادسة صباحا في موقع يبعد حوالي 12 ونصف ميلا من سواحل البحرين، ولم يتخذ أي إجراء حول هذه الحادثة باستثناء تقديم المساعدة البحرية والمتعارف عليها من خلال إنقاذ حياة الركاب وطالب الوكيل بضرورة إبلاغ حكومة الهند بهذه الحادثة، واشار الوكيل البريطاني أنه ذهب لموقع الاصطدام والتقى ببعض الركاب من طاقم المركب الشراعي وصعد على متن السفينة البخارية باندرا وأخذ شهادة- أقوال- الضباط حول ملابسات الحادثة [2].

ويقول **الشاهد الأول**؛ النواخذة حسين بن محمد بوعلي من سكان مدينة الحد - المحرق "Al-Hidd Muharraq": "كنت قادما مع أحد مغاصات اللؤلؤ من ماوي في جزيرة فشت الدبيل "Fashi Dibal" في هذا اليوم كنا نسير بشكل معتدل ومقدمة المركب تتحرك بشكل مستقيم وبسبب الرياح القوية لم نتمكن من تدوير مقدمة المركب حيث انعطفت – الاستدارة – وكان بإمكاني الرؤية من بعيد حتى أنني استطعت تميز مبني التليجراف والذي يبعد حوالي ميل عن مكتب الوكيل السياسي البريطاني بالبحرين، ولم أتمكن من فعل أي شيء ولا حتى تغير الاتجاه ولا تعديل مسار المركب، ولو كنت استطيع لفعلت ذلك، كما أن السفينة البخارية لم تغير اتجاهها إطلاقا ولكن حافظت على إبحارها بخط مستقيم مع عدم تغير المسار، وقام النواخذة حسين بإرسال الإشارة للتنبيه ولوح لهم بيده وهو على مسافة بين المركب الشراعي والسفينة البخارية تصل إلى 150 ياردة، وفورا بدأ جميع الطاقم يصرخ بصوت عالٍ، الغريب أن السفينة لم تطلق صفارة التنبيه، ولم

(1) Ibid. Telegram, No.431/2/1 of 1926, from Political Agent Bahrein, Dated the 26th April 1926 to Agent of British India Steam Navigation Company, P.5

(2) IOR/R/15/2/1369, File No.2/12, Accident Between S.S.Bandra and a Dhow on the 12th August 1929,in the Bahrain Harbor.P.4

□□□□□□□ 21-2 □□□□.indd 320 05/06/2024 11:42 AM

يستطيع النواخذة إنزال الشراع بسبب قوة الرياح الشديدة وحدث الاصطدام وامتلأ المركب بالماء مما أدى إلى غرقه"[1] كان المركب يحمل على متنه شحنة من الأرز والسكر والشاي والتمور والقهوة والوقود والحطب و 500 روبية نقدي، بالإضافة إلى اللؤلؤ، وإن طاقم المركب الشراعي كان يتكون من 21 رجلا (8 منهم غواصين وسبعة عمال نقل وأربعة أو خمس مساعدين والنواخذه) وطالب من الوكيل أن يدفع مبلغًا ماليا تعويضيا يتراوح بين عشرة أو أحد عشرة ألف روبية، وعند سؤاله هل غرق أحد من طاقمهم؟ أجاب بأنه لا يعلم إذا كان هناك من غرق أم لا، ولكن فور وقوع الحادثة بعض المراكب الشراعية التي كانت قريبة من موقع الحادثة أسرعت لنجدتهم وأنزلت الشراع واستطاعت انقاذ بعض البحارة بعد تحطم المركب وخسارة كل الحمولة التي كانت على متنه [2].

الشاهد الثاني؛ البحار الهندي دليم بن عبدالله من سكان الحد - المحرق - يقول: "كنت موجودا على متن المركب الشراعي والذي يدعى جولي "Jolly boat" وقت وقوع حادثة الاصطدام صباحا بعد ساعة من وقت شروق الشمس، كنت مستيقظا وقتها ورأيت السفينة البخارية للمرة الأولى وهي بعيدة عنا وتتحرك في خط مستقيم ثابت لا تنحرف عن مسارها، ومسار المركب جنوبي غربي ولكن لم استطع تحديد مسار السفينة البخارية الذي تبحر فيه -غير واضح تحديد المسار- وعندما أصبحت المسافة بين السفينة البخارية والمركب الشراعي لا تتعدى 150 ياردة تحدثت مع النواخذة ولم يفهم ما الذي يحدث، وقال: إن السفينة بعيدة والقبطان سوف يكون قادرا على تحويل مسار السفينة فورا ونحن لا نستطيع القيام بتغير المسار بسبب قوة الرياح والأمواج الشديدة العالية، ثم حدث الاصطدام ولم نقم بالقفز من على متن المركب إلا في اللحظة التي أوشك فيهاعلى الغرق مما نتج عنه تحطم المركب إلى قطع صغيرة، وانتشرت على سطح الماء بقايا الفتات الخشبية، كما فُقدت جميع الشحنات التي كانت على متن المركب من أموال ومواد غذائية، هذا بالإضافة إلى اللؤلؤ الذي لا نستطيع تقدير قيمته المالية" بينما قيمة الخسارة من الأموال النقدية فقد أيد أقوال النواخذة أنها 500 روبية وإن إجمالي تكلفة ما قد فقد تصل إلى 12 الف روبية، وأضاف بأنهم قادمون من رحلة غوص استمرت لمدة سبعة أيام وفي آخر يومين كان نصيبهم من صيد اللؤلؤ جيدا واحتفظ النواخذة بجميع اللؤلؤ داخل صندوق وقد شاهده جميع الطاقم ولكن لا يعرف القيمة التقريبية له، وأشار أن أول القادمين لإنقاذ الطاقم من الغرق مراكب شراعية كانت قريبة وتعمل في صيد اللؤلؤ، وبالفعل استطاعوا إنقاذ الجميع فيما عدا إثنين من البحارة لم يتمكنوا من رؤيتهم ولا يعلمون ما الذي حدث لهم وأضاف قائلا: " ان المركب ظل على سطح الماء تقريبا 20 دقيقة قبل الغرق أما حالة البحر في هذا اليوم فكانت عنيفة والأمواج تتلاطم بقوة" [3].

(1) Ibid, The First Witness Hassan bin Ali of Hidd ,Maharraq

(2) Ibid,Telegram,No.953 Dated the 13th August 1929,from the Political Agency, Bahrain, Captain C.G.Prior,to the Political Resident Bushire,P.5

(3) Dulaim Son of Abdul Hadi ,of Muharraq,P.P.7-8

□□□□□□□ 21-2 □□□□.indd 321 05/06/2024 11:42 AM

أما أقوال قبطان السفينة البخارية باندرا الكابتن آرثر دان بروك "Captain-Arthur Den brook" تلخصت في الآتي: "إنه في يوم 12 اغسطس وفي تمام الساعة 6.40 دقيقة صباحا كانت السفينة البخارية تبحر في اتجاه المسار الغربي باتجاه البحرين وفي الساعة 5:30 صباحا تفاجأت بعدد كبير من المراكب الشراعية لصيد اللؤلؤ أمامنا، ومعظم هذه المراكب تبحر في الاتجاه الجنوبي للبحرين، وجزء من هذه المراكب متجه نحو الغرب وقد قاموا بتغيير المسار الذي تتخذه المراكب عدة مرات، وفي الساعة 6 صباحا قررت تغيير مسار السفينة البخارية لتكون مؤخرة السفينة في اتجاه الجنوب من المراكب الشراعية وعندما جاء الوقت لتغيير مسار المراكب الشراعية المتجه إلى الغرب باعتبارها تبحر اتجاه الغرب وكذلك العديد من المراكب الأخرى أصبحت فجأة تتجه نحو الجنوب، وعلى إثر ذلك قمت بتغيير مسار السفينة، وتفاجأت بأن بعض المراكب التي سلكت اتجاه الغرب عدلت مسارها وبدأت تبحر اتجاه مقدمة السفينة، ونظرا لقرب المراكب الشراعية الأخرى من يمين السفينة فلم يكن أمامي سوى بديل واحد؛ وهو إدارة الدفة وبقوة إلى اليمين، وهنا اكتشفت بأن السفينة لا تستجيب لإدارة الدفة بالقوة ولا السرعة المطلوبة؛ وقد يعود السبب في ذلك إلى حدوث معارضة قوية من البحر - لشدة الرياح - وعندما قامت السفينة بالتأرجح كنت قريبا جدا من مركب شراعي آخر لم يبذل أي مجهود لتغيير مساره، ولو قام النواخذة بتغير اتجاه المركب لما حدث الاصطدام ولما كان متاحا، فكان لابد عليه الابتعاد عن الطريق، ولما حدث اصطدام بمقدمة السفينة البخارية بالميمنة، وبعد لحظة الاصطدام بدا واضحا أن طاقم المركب قد فقد بعد وقت قليل من الاصطدام، وبشكل أكثر عمليا قمنا بتجهيز قوارب النجاة وتوقفت محركات السفينة عن العمل وعندما أصبحنا بالقرب من حطام المركب الشراعي كان جميع أفراد الطاقم يتشبثون بالحطام وجميع الطاقم رفضوا القدوم معنا على متن قوارب النجأة فيما عدا اثنين منهم، وتدخلت بعض مراكب الشراعية لصيد اللؤلؤ والتي كانت قريبة واستطاعوا سحب باقي الطاقم ومن غير المعلوم لماذا رفض الطاقم ولم يأتِ معنا على متن قوارب النجأة! مع أنه كان لدى الطاقم بعض الوقت لإزالة أي شيء من المركب، ولكن الجميع قفزوا إلى الماء قبل غرق المركب، حيث إنه لم يغرق مباشرة فور الاصطدام وظل بعض الوقت يطفو فوق الماء حتي غرق في نهاية الأمر" [1].

أما البحار الهندي ولاء بن باكا "Wala Son of Baka" فيقول: "كنا نتحرك في اتجاه الغرب بدرجة 85 وكنت أتفقد البوصلة عندما رأيت المركب الشراعي على مسافة 200 ياردة من السفينة البخارية، وقتها قال لي القبطان فورا: أدر دفة السفينة إلى أقصى اليمين، في الوقت نفسه لم يقم المركب الشراعي بأي محاولة منه لتغير مساره ولكن بدلا من ذلك قد تحرك بشكل مباشر إلى السفينة البخارية، كما أنه كان بإمكانهم تجنب حدوث الاصطدام لو قاموا بالفعل بتغير دفه القيادة ولكنهم لم يفعلوا ذلك وحدث الاصطدام، وبعده بقليل رأينا المركب الشراعي بعد الحادثة وبه بعض آثار الضرر إلا أنه لم يكن غارقا بل كان مغمورا بالمياه ولا نستطيع معرفة ما حدث بعد ذلك، لأنني وقتها كنت مشغولا بقيادة الدفة" [2].

(1) Captain Arthur Dan brook ,Commanding S.S.Bandra,P.P.9-10

(2) Wala Son of Baka, Second, Hindu,No.68 in official log, Village Villis Makdalla ,P.O

21-2 .indd 322 05/06/2024 11:42 AM

بينما أقوال الضابط الثالث فرانك برنارد "Frank Bernard" وهو ممن كانوا على متن السفينة البخارية باندرا وقت وقوع حادثة الاصطدام، فيقول: " كنت على متن السرير وشعرت بالحادثة وتم استدعائي فورا للحضور إلى برج المراقبة وبالفعل ذهبت، وقد أصدر القبطان أوامره بأن يتم إنزال قوارب النجاة للبحث عن أفراد ناجين من الحادثة بالماء، وقد حدث هذا الأمر قرابة الساعة 6:15 صباحا، وبالفعل تم إنزال القوارب وتوجهت إلى موقع الحطام ورأيت أجزاءً متناثرة من الحطام حولنا، كما إن المركب لم يغرق بل كان مغمورا بالمياه والجزء العلوي منه واضح الرؤيا وعند الوصول رأيت ثلاثة رجال متمسكين على قمة المركب - سطح المركب - والتي بدأت تغمر بالمياه ولم يقم رجال - طاقم المركب – بأي محاولة منهم لإنقاذ أي شيء من داخله، كما لاحظت وجود ثلاثة من أفراد الطاقم في الماء طلبت منهم القدوم معنا للمساعدة؛ ولكنهم رفضوا تقديم أي شيء لهم بل فضلوا قبول المساعدة من مراكب صيد اللؤلؤ ولا أستطيع أن أعرف لماذا رفضوا !! في هذه الأثناء رجلين فقط سبحا في اتجاه القوارب قادمين إلينا من وسط الحطام وسألتهم هل رأيتم أحد الباقين من الطاقم؟ هل نستطيع مساعدة الباقين؟ يبدو أنهم لم يفهموا كلامنا وعدنا بهم إلى السفينة في تمام الساعة ٧صباحا، ومن المرجح أن الجميع تم انقاذهم وانتشالهم من الماء ولم يغرق أحد" [1].

أما المهندس الميكانيكي ألكسندر جيمس كوبر "Alexander James Cooper" قد عرف عن نفسه قائلاً: "أنا المهندس الثاني على متن السفينة البخارية، وأنه وقت وقوع الحادثة كنت أنا المهندس المناوب في هذا اليوم، وعند وقوع الاصطدام أصدرت التعليمات بالوقوف في تمام الساعة 5:52 صباحا، وتوقفت جميع المحركات عن العمل في الساعة 6:30 وسجلت ذلك في الدفاتر وقمت بتنفيذ الأوامر فور صدورها ولم يكن هناك أي تأخير على الإطلاق في تنفيذ الإجراءات في الوقت المشار إليه، ولم أشاهد أي شيء مما حدث بسبب وجودي في غرف المحركات وتوقفت السفينة البخارية لمده 28 دقيقة" [2].

3. التحقيقات والمراسلات المتعلقة بالحادثة

أشار الوكيل السياسي بالبحرين أنه سوف يرسل جميع التفاصيل وأقوال الشهود حول هذه الحادثة إلى حكومة الهند كذلك الخطابات التي أرسلت من قبطان السفينة البخارية وجميع الحقائق الأخرى المتعلقة بهذه المسألة، مضيفًا بأن القبطان في خطابه استطاع تحديد موقع الاصطدام في درجة 26.25 خط العرض اتجاه الشمال و51.02 خط الطول اتجاه الشرق تقريبًا على بعد اثني عشر ميلا خلف العوامة الخارجية على سواحل البحرين وأوضح أن السفينة البخارية اصطدمت

Oomra Zilla Surat ,P.11

(1) Frank Bernard Law, Third Officer of S.S. Bandra, P.12

(2) Alexander James Cooper Hampton, 2nd Engineer, S.S. Bandra, P.13

□□□□□□□ 21-2 □□□□.indd 323 05/06/2024 11:42 AM

بمركب شراعي عربي واغرقته وطبقا لأقوال الشهود وبعد التأكد من طاقم المركب تبين أنه لا توجد أي خسارة في الأرواح، وبالبحث حول ملكية المركب تبين من البحث أنه ملك رجل يسمى صقر بن صقر ويحمل رخصة ملكية رقم 1111 (1).

ومن ناحية أخرى فعندما علمت شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية والتي تملك السفينة تعهدت بأنها سوف تساعد حكومة الهند بكل ما تحتاج إليه من تفاصيل ومعلومات حول الحادثة، والتعاون التام من أجل إظهار جميع الحقائق أو أي معلومات أخرى من الممكن تقديمها في هذا الشأن، وأشار الوكيل المعتمد من قبل شركة الملاحة في البحرين للوكيل السياسي أنه يرغب بالتعاون، وسيتم إبلاغ الشركة في أقرب وقت ممكن إذا كان هناك أي مساعدات أو مطالب تقدم بها مالك المركب الشراعي أو النواخذة بخصوص شكوى أو دعوى بالمطالبة بحقوقهم حول المركب الغارق – يقصد الوكيل مبالغ مالية كتعويض – ويسأل هل تم تقديم طلب بذلك أم لم يقدم؟ (2)

وفي 14 أغسطس من العام نفسه كتب الوكيل السياسي البريطاني إلى شركة بلاد الرافدين وفارس المحدودة باعتبارهم وكلاء لشركة الهند البريطانية للملاحة البخارية في البحرين، وحتى تاريخ كتابة هذا التليجراف لم يتقدم نواخذة المركب الشراعي الغارق بأي طلبات رسمية للوكالة السياسية، لكنه أثناء إدلائه بشهادته حول الحادثة أمام الوكيل أشار أن هناك مطالب، وذكر من خلال كلامة أنه خسر مركبه الشراعي الذي أغرقته السفينة وهو غالي الثمن، ويتراوح سعره ما بين 1300 - 1400 روبية، وكان بحوزته مبلغ نقدي وهو 500 روبية، وأن القيمة الإجمالية المالية لصيد اللؤلؤ تصل إلى 12 الف روبية، وان قيمة الحصة الغذائية الواحدة مبلغ 85 روبية، كل هذه المبالغ تعد خسارة مالية كبيرة له، وضاعت بسبب حادثة الاصطدام، كما هو واضح فإن جميع المبالغ التي ذكرت سابقا سوف تكون هي مبالغ التعويض حسب أقواله والشهادة التي أقر بها، وبناء على هذه الأقوال فسوف يقوم الوكيل السياسي بإرسال جميع التحقيقات الأولية إلى المقيم السياسي في بوشهر وبالتالي لا يمكن اضافة أو حذف أي معلومات من الأوراق الرسمية ولكن من الممكن أخذ نسخة منها قبل إرسالها إلى المقيمية السياسية في بوشهر (3).

وبالفعل أرسلت أوراق التحقيقات المتعلقة بالحادثة إلى المقيم السياسي البريطاني، وتبقى هناك نقطة رئيسية والتي يجب فهمها وتسويتها في هذه الحادثة وهي من هو المتسبب في هذا الاصطدام؟

(1) Letter,No.169,Dated.the,12thAugust.1929,Bahrain.from Commander S.S. Bandra to the Political Agent,P.23

(2) Letter, No.Bl/246,Dated the 14th August 1929,from Deputy Manager the Mesopotamia Persian Company ,Ltd ,to the Political Agent Bahrain, P.25

(3) Telegram,No.961,Dated the 14th August 1929,Bahrain from the Political Agent to the Messrs.' The Mesopotamia Persia Corporation Ltd.,P.26

□□□□□□□ 21-2 □□□□.indd 324 05/06/2024 11:42 AM

وأي من الطرفين هو من يُلقى اللوم عليه؟ ويبدو أن هذه الحادثة قد تتطلب وجود خبير بحري ليتم عرض القضية عليه وسؤاله عن رأيه، لذلك أوضح المقيم السياسي بأنه سيتم تشكيل محكمة بحرية للتحقيق في هذا الأمر وتنفذ جميع التعليمات المتعلقة بالمحاكم البحرية الصادرة من قبل مجلس التجارة "Board of Trade" وأشار إلى أنه من الصعب انعقاد مثل هذا النوع من المحاكمة في المنطقة، وأنه يفضل تحويل القضية بجميع ملابساتها وكل ما حدث فيها إلى محكمة بومباي [1].

أرسل الوكيل السياسي بالبحرين تليجراف في 9 نوفمبر 1929م إلى المقيم السياسي في بوشهر يطلب منه معرفة كيفية سير الأمور في حادثة التصادم، وأشار الوكيل إلى أن مدير الوكالة شركة بلاد الرافدين وفارس المحدودة الوكيل لشركة الملاحة – فرع البحرين- أرسل للوكالة السياسية البريطانية أكثر من خطاب يحاول من خلالهم الاستفسار ومعرفة القرار الذي سوف يتم اتخاذه في هذه القضية، موضحا أن الشركة المالكة للسفينة قد أصدرت أوامرها وقررت إيقاف قبطان السفينة البخارية باندرا عن العمل في انتظار القرار النهائي في التحكيم من محكمة بومباي، كما حاول الوكيل الاستفسار حول الأمور التي يجب أن يقدمها ويفعلها لصاحب المركب الشراعي الغارق، وأشار إلى مسألة التعويض كذلك، وهو يرى أن انعقاد المحكمة في بومباي هي في الغالب الأنسب لهذه الحادثة إلا أنها سوف تكون شاقة ومتعبة على مالك المركب الغارق لكي يتمكن من الحضور لجلسات المحكمة ومتابعة القضية، فمن المحتمل أن انعقاد محاكمة عادلة في بومباي ستكون في مصلحته، وأوضح الوكيل أن هناك موقف مساعدات قدم من قبل شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية؛ وذلك لأنها تسمح لمالك المركب الشراعي والشهود أيا كان عددهم بالسفر على متن سفنهم بالمجان إلى بومباي [2].

أرسل نواخذة السفينة مطالبا بالنظر بالقضية نظرًا للأحوال المالية التي يمر بها قائلا: "نحن دعمنا المركب من يوم سابع ربيع أول 1348هـ وجميع محصولنا راح، وولوا ظهرهم لرقابنا، وقد قدمنا خبرا إلى بيت الوكالة البهية، نرجو من الله ثم من الدولة أن تنظروا في حالنا، ونحن فقراء ومساكين والجزاوي الآن قائمين عليّ في خصوص محصولهم، والدعوى متقدمة في بيت الدولة... استرحم من الله ثم من ألطافكم أن تنظرون في حالنا، ودمتم في محل العدالة الإنصاف" [3]

(1) Telegram, No.1994 of 1929,Dated the 31st August 1929,British Residency &Consulate-General, By. C.C.J. Barrett, P.36

(2) Telegram,No.1415 of 1929,Dated the 9th November 1929,from the Political Agent Bahrain to the Hon'ble the Political Resident in the Persian Gulf, P.39

(3) رسالة كتبت باللغة العربية من النواخذة حسين بن علي إلى الوكالة السياسية بالبحرين 10 /11/ 1929 ربيع الأول 1348هـ، IOR/R/15/2/1369

□□□□□□□ 21-2 □□□□.indd 325 05/06/2024 11:42 AM

أرسل المقيم السياسي البريطاني في بوشهر في 19 اكتوبر 1929م نسخة من أوراق قضية حادثة التصادم إلى قسم الخارجية البريطاني في نيودلهي وإلى وزارة الخارجية لحكومة الهند مشيرا إلى أنه من ضمن أوراق القضية تقارير سرية من قبل كبار الضباط البحرية البريطانية، وسوف يكون من الصعب عليه إجراء محاكمة بحرية في الخليج بدون تأخير، كما أوضح المقيم في خطاب له بأن القائد العام للأسطول البحري البريطاني في الخليج العربي وبعد عرض القضية عليه وافق على تحويلها لحكومة الهند، وأرفق تقرير قائد البحرية مع الخطابات والمراسلات لقسم الخارجية وطالب المقيم باتخاذ بعض الخطوات السريعة من أجل بدء المحاكمة والتحقيق فور انعقاد المحكمة في بومباي حيث يتوفر هناك أعضاء من ذوي الخبرة بالشؤون البحرية [1].

أرسل النواخذة رسالة في شهر رجب إلى المقيم السياسي البريطاني في منطقة الخليج العربي يخبره بها عن الحادث وما تبعه من أمور قائلاً: " أنا رجل غواص في سفينة شراعية ودعمني المركب المسمى بندرا، وقدمنا دعوى في بيت الدولة ... وأنتم إن شاء الله تنظرون في حالنا بالحق والإنصاف كما هي عادتكم، ودمتم سالمين" [2]

ولعدم وضوح الرؤيا من قبل المقيم السياسي البريطاني بطول الانتظار لمنتصف ديسمبر من عام 1929م؛ لأنه لم يكن هناك حل لهذه القضية الأمر الذي دعا الوكيل السياسي في البحرين لإرسال تليجراف للمقيم يوضح له من خلاله أن أعمال الناس – طاقم المركب الشراعي - قد توقفت وتوقف معها عمل قبطان السفينة البخارية لأنه موقوف عن العمل ليس هو فقط بل كذلك النواخذة؛ لأن المركب الغارق يعد مصدر رزقه الذي توقف كما إن طاقم المركب من البحارة يضغطون عليه بهدف التسوية ولدفع أجورهم المستحقة، ويطالب الغواصين بأموال اللؤلؤ الذي انتظروه 4 أشهر بدون جدوى، مما جعل الوكيل يرسل تليجرافًا لحكومة الهند مطالبا منهم توضيح ملابسات وأمور هذه القضية واتخاذ قرار عاجل فيها [3].

حضر مالك المركب الغارق في بداية يناير 1930م إلى الوكيل السياسي بالبحرين للضغط عليه بهدف قبول اقتراح كان قد عرض عليه منذ خمسة أشهر من الحادثة لحل وتسوية المسالة، أبلغ الوكيل السياسي بشأن هذا التطور بتليجراف إلى المقيم السياسي [4]. يوجد ضغط كبير وتساؤلات

(1) Copy of a Letter, No.2385,Dated the 19th October 1929,from the Hon'ble the Political Resident in the Persian Gulf to the Foreign Secretary to the Government of India, New Delhi, P.47

(2) Translation of letter dated-Rajab 1348 from Hasan bin Mohammed bu Ali addressed to the Hon'ble the Political Resident in the Persian Gulf

(3) Telegram, No.1673-12/2 of 1929,Dated the 14th December 1929,from the Political Agent, Bahrain to the Hon'ble the Political Resident in the Persian Gulf, P.48

(4) Telegram,No.45 ,Dated the 11th January 1930,from Political Agent Bahrain to

□□□□□□□ 21-2 □□□□.indd 326 05/06/2024 11:42 AM

عدة توجه إلى الوكالة السياسية بالبحرين فالجميع يسأل ماذا سوف تفعل حكومة الهند؟ ففي منتصف يناير 1930م أرسل وكيل شركة الملاحة بالبحرين إلى الوكيل البريطاني للاستفسار عما إذا كان هناك أحداث جديدة قد أرسلت من قبل بومباي إلى المقيم السياسي حول الحادثة [1].

رد الوكيل السياسي على خطاب الوكيل المعتمد لشركة الملاحة بأنه لم يصل إليه أي معلومات جديدة حول مسألة القضية، ولم يسمع عنها أي أحداث جديدة، ولم يرسل المقيم السياسي البريطاني أي معلومات تتعلق بالقضية، لكن من المتوقع أن يكون هناك قريبا تعليمات جديدة سوف تصدر من قبل حكومة الهند حول هذه القضية [2].

أبلغ مدير شركه الملاحة البخارية لبلاد الرافدين وفارس المحدودة بالبحرين أنه استلم إنذار من حكومة الهند تبلغه فيه أنها ترفض فكرة الاقتراح الذي يطالب بانعقاد محكمة بحرية للنظر في قضية حادثة السفينة البخارية باندرا، وسوف يتم إبلاغ مالك المركب الشراعي الغارق بذلك، ويجب عليه أن يرفع الدعوى ضد المؤسسة الملاحية في حال كانوا وكلاء رسميين لشركة الهند البريطانية للملاحة البخارية، وعليه سوف تعقد محكمة مشتركة بالبحرين للفصل في هذه القضية للتعويض عن الخسارة التي تكبدها مالك المركب الشراعي، ويبدو أن هذا الإنذار الذي أرسل لمدير الشركة لم يأت بأوامر رسمية بعد؛ بل إن هناك أحد قام بتمرير هذه المعلومات للشركة [3].

ومن خلال البحث في الوثائق البريطانية يظهر أن من قام بتمرير هذه المعلومات أحد المسؤولين في حكومة الهند بومباي، وأرسلها إلى الوكيل السياسي البريطاني بالبحرين، وهذا من خلال المراسلات التي أشارت إليها الوثائق البريطانية في 14 فبراير 1930م حيث أرسل المقيم السياسي البريطاني في بوشهر إلى الوكيل السياسي بالبحرين؛ أنه استلم تليجرافا من حكومة الهند حول قضية حادثة اصطدام السفينة البخارية وأشار إلى أنه نظرا لعدم قدرتهم لعقد محكمة بحرية في بومباي طالما أن المركب الشراعي تعود ملكيته لمواطني البحرين، فقد أبدا المقيم رأيه وأوضح وجه نظره وذلك بأنه لا يمكنه اتخاذ أي إجراءات، وأنه يترك حرية هذا الأمر والتعامل معه إلى

Political Resident Bushire,P.52

(1) Letter, No.Bl/30,Dated the 16th January 1930,from the Mesopotamia Persia Company., Ltd, to the Political Agent Bahrain, P.54

(2) Letter, No.119 -12/2of 1930 ,Dated the 19th January 1930,from the Political Agent Bahrain to the Messrs.' The Mesopotamia Persia Corporation Ltd.,P.55

(3) Letter to, P.W.B. Walker, Deputy Manager the Mesopotamia Persia Corporation Ltd, Bahrain, Dated the 6th February 1930,P.57

21-2 .indd 327 05/06/2024 11:42 AM

النواخذة؛ لتقديم الدعوى القضائية للمحاكم المختلطة [1] في البحرين لو كان لديه الرغبة في ذلك [2].

استمرت التحقيقات في قضية حادثة اصطدام السفينة البخارية باندرا لفترة زمنية حيث أرسل حينها قسم التجارة التابع لحكومة الهند تليجرافا إلى المقيم السياسي البريطاني في ٧يناير 1930م إلا أنه جاء متأخرًا بعض الوقت، حيث أشار سكرتير قسم الخارجية البريطاني من خلال البحث والتدقيق عن السفينة البخارية - التي تسببت في حادث غرق المركب الشراعي - بواسطة بيانات محاضر السجلات وفحص الرخص البحرية، ليتبين بأنها ليست سفينة بريطانية ولاحظ أيضا أن الاصطدام لم يكن بالقرب من سواحل تابعة للنفوذ البريطاني أو الهند أو حتى بالقرب منها، كما أنه لا توجد أضرار مادية من الحادث، وبناء على هذه النتائج وفي مثل هذه الظروف تعتبر حكومة الهند بأنه ليس لديها أي قرار أو علم بإجراء تحقيق حول أي شحنات لتجارمن جالية غير هندية طبقا للبند السادس من قانون عام 1923م، ولهذه الأسباب فإنهم يقدمون أسفهم لأنهم غير قادرين على قبول اقتراح بأن المحكمة المناسبة لهذه الحادثة لتتم بها التحقيقات هي محكمة بومباي البحرية وأوصت بأنه لابد من تكثيف التحريات والتحقيق حول هذه القضية [3].

أرسل الوكيل السياسي البريطاني بالبحرين في 8 أبريل 1930م تليجرافا إلى المقيم السياسي يبلغ فيه عن آخر أحداث قضية التصادم وغرق المركب الشراعي معلنًا بأن هناك مفاوضات جارية لتسوية هذه القضية خارج تحقيقات المحكمة المختصة، وقد تدخل بعض الأفراد للبحث عن حل بالتراضي بين الطرفين، ووافق وكيل شركة الهند للملاحة البخارية بالبحرين على دفع مبلغ 3000 روبية للنواخذة؛ بسبب السفينة التي تسببت بالحادث، كما أعطى نواخذة المركب الغارق للوكيل الملاحي بعض المستندات ليوقع عليها لحل وتسوية هذه القضية بالشكل الودي، وانتهاء المسؤولية للشركة عن تلك الحادثة وبهذا يمكن اعتبار أنه بمجرد الانتهاء من التسوية من الممكن غلق القضية

(1) المحاكم المختلطة: يطلق عليها أيضا محكمة دار الاعتماد، وهي تلك المحكمة التي تم تأسسها بعد إدخال قانون المستعمرات إلى البحرين، وكانت عبارة عن ثلاث محاكم، الكبرى يختص بإدارتها المقيم السياسي البريطاني، والمتوسطة ليقوم الوكيل السياسي البريطاني بمتابعة شؤونها، والصغرى تقع تحت نطاق إدارة قضاه الشرع، وحين تنعقد المحكمة المتوسطة لتناول موضوع أحد رعايا بريطانيا يأتي الوكيل السياسي ليمثل السلطة البريطانية، كما يأتي برفقته أيضا شيخ البحرين، وبدوره يشارك الوكيل في شؤون المحكمة المختلطة، وتحديدا التي كانت ترفع من قبل الأجانب ضد مواطني البحرين (أو العكس) بمعنى أن حضور الشيخ يمثل البحرين ضد القضايا الأوروبية أو رعايا فرنسا أو من بلاد فارس أو من عرب الساحل.لمزيد من التفاصيل انظر: الخليفة، مي محمد(2000م). تشارلز بلجريف السيرة والمذاكرات (1926-1957م)، ط1، المؤسسة العربية للدراسات والنشر.

(2) Telegram, No.343 of 1930 ,Dated the 14th February 1930,From the British Residency &Consulate-General., Bushire, to the Political Agent Bahrain, P.60

(3) Telegram, No.70-M. I (97) /29, Dated the 7th January 1930, from Government of India Department of Commerce to the Political Resident in the Persian Gulf, New Delhi, P.61

□□□□□□□ 21-2 □□□□.indd 328 05/06/2024 11:42 AM

كاملة بشكل طبيعي [1].

أبلغ وكيل الملاحة البخارية بالبحرين في 28 أبريل 1930 الوكيل السياسي البريطاني قائلا: "باعتبار أننا وكيل لشركة الهند البريطانية للملاحة البخارية ومن قِبلنا عملنا على وجود تحكيم عادل لتسوية هذه المسألة مؤخرا في الميناء فيما يتعلق بقضية حادثة غرق المركب الشراعي من قبل السفينة البخارية التابعة لنا وتعهدنا بدفع مبلغ مالي وقدره 3000 روبية من أجل التسوية الودية لتلك القضية، وعدم حدوث أي مطالبات في المستقبل ضد الشركة" كم أشار إلى أن المبلغ الذي دفع معقول ومقبول للتسوية وهم يؤيدون الحل الودي والذي يرجع الفضل فيه في الأساس إلى الدور والتأثير الذي مارسه الوكيل السياسي واستخدام نفوذه طوال الوقت وتم تقديم الشكر والتقدير والامتنان له لما قدمه من الدعم والمساعدة [2].

الخاتمة والتوصيات:

- يبدو أن تفاصيل حادثة غرق القارب الشراعي غامضة وغير واضحة، فقد اختلفت الروايات والآراء حولها، ولم يتم تحديد المتسبب بها بصورة واضحة ، ولعل السبب يعود في ذلك لعدم كفاية الأدلة ومراسلات المقيمية السياسية في المنطقة، حيث تم الوصول إلى الوثائق التي تناولت الحديث عن بعض جوانب الحادثة ، وتبين من خلالها أن الوكالة رفضت تقديم المساعدة باعتبار أنها أرسلت مسبقا المرسوم الملكي والذي ينص على عدم اقتراب المراكب الشراعية من السفن البخارية أثناء حركتها حتى ترسو وتستقر بشكل تام؛ لأن ذلك يعرضهم للمخاطر.

- اختلفت أقوال الشهود ممن كانوا مع النواخذة عن أقوال قبطان السفينة باندرا، حيث أنهم كانوا يعتقدون بأن القبطان لم يرغب في تغيير مسار السفينة متعمدًا ذلك ومتجاهلًا لوجودهم، بينما هو فقد أكد بأنه حاول تغيير اتجاه مقدمة السفينة وتعديل المسار إلا أن دفة السفينة [3] لم تستجب لذلك ولم تتحرك، وهو يرى بأن النواخذة كان بإمكانه تغيير مساره لكنه لم يفعل ، وأن المركب الشراعي لم يغرق بعد الاصطدام مباشرة كما يزعمون؛ بل كان لديهم متسع من الوقت لإنقاذ الحمولة لكن ولأسباب غير معلومة تخلى الطاقم عن فعل ذلك، كما رفضوا الصعود

(1) Telegram, No.675/12/2,Dated the 18th April 1930,from the Political Agent Bahrain to the Hon'ble the Political Resident in the Persian Gulf, P.72

(2) Letter, No.660 ,Dated the 28th April 1930 ,from Mesopotamia Persia Corporation Ltd, to Captain C.G.Prior ,Political Agent, Bahrain, P.73

(3) دفة السفينة: آلة في مُؤخّرة السفينة تحرّكها يمينًا ويسارًا، وهي عبارة عن صفيحة مفصّلة عموديًّا من المعدن أو ألياف الزُّجاج أو الخشب مثبّتة في مؤخّر السفينة لإمالتها من جهة إلى أخرى، أو لتوجيه مسارها

□□□□□□□ 21-2 □□□□.indd 329 05/06/2024 11:42 AM

على متن السفينة لاعتقادهم أنها تعمدت إلحاق الضرر بهم ، وربما لأن صاحب المركب الشراعي تعمد إغراق مركبه بهدف الحصول على تعويضات؛ لذلك كان مصمما منذ اللحظة الأولى من الاصطدام على تحميل السفينة كامل المسؤولية عن خسارته لحمولة مركبه مما جعلهم يرفضون الصعود على متن السفينة البخارية.

- لم تتأخر شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية في عرض خدماتها ومساعداتها للكشف عن ملابسات الحادث، وأعربت عن استعدادها التام لدفع أي مبالغ مالية كتعويضات في حال طالب الطرف الثاني بذلك، وبالفعل طالب النواخذة وبإلحاح تقديم تعويضات مالية لما لحق به من ضرر، إلا أنه لم يتحصل على أي تعويضات من أي طرف من الأطراف لعدة أشهر، فلماذا لم يتم تقديم التعويضات منذ البداية؟

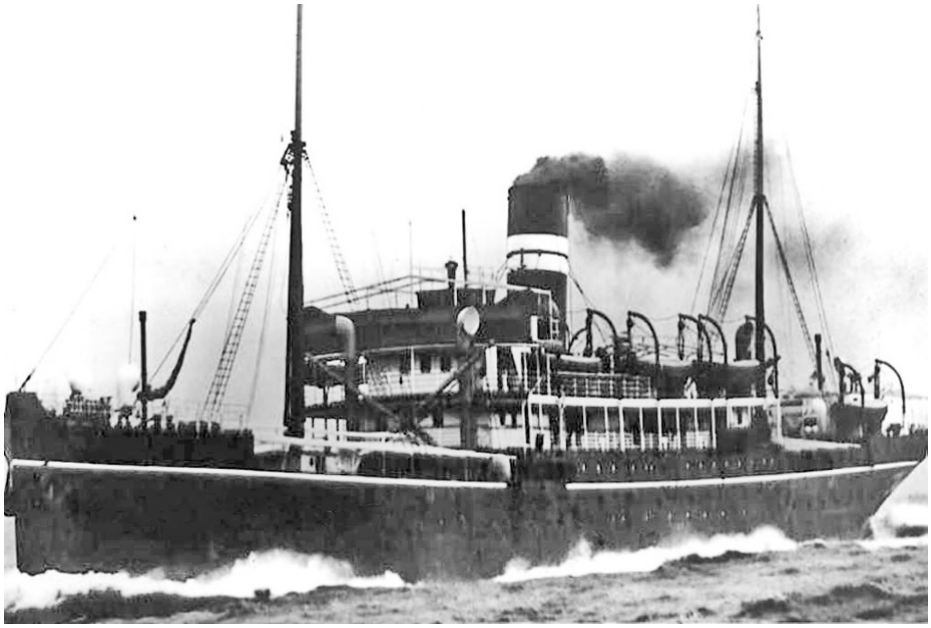
- بالرغم من التحقيقات التي تمت لم يحدد السبب الحقيقي من وقوع الحادثة، ولم يعرف المتسبب بالاصطدام، هل هو النواخذة أم أنه قبطان السفينة البخارية؟ حتى أن مسألة التعويضات التي يتم حلها تزيد من تعقيد المسألة فهل لها أي علاقة بالحادثة هل قام النواخذة بهذه الحادثة للحصول على تعويضات مالية وبذلك يكون قد خسر ما يملك في سبيل الحصول على ما لا يملك، أم أن قبطان السفينة هو المتسبب وأرادوا أن يؤكدوا من خلال هذه الحادثة مرسومهم الملكي، وفكرة عدم تقديم تعويضات لمنع أي مركب شراعي من الاقتراب منهم وليكون هذا المركب عبرة لمن سواه، ولعل السبب يعود لأسباب بعيدة المدى تتعلق بالحركة التجارية والملاحة البخارية في منطقة الخليج العربي.

- تبين للباحث بعد الرجوع إلى تقارير المرصد الفلكي والأحوال الجوية في منطقة الخليج العربي أن الجو كان مستقرًا، ولم يكن هناك أي اضطراب في الطقس أو أعاصير في تلك الليلة التي وقعت بها الحادثة ولم تسجل في سجلات الأحوال الجوية أي تغيرات.

- الغريب في أمر الحادثة أن تقارير الوكالة السياسية للبحرين، وكذلك تقارير المقيمية السياسية خلت من ذكر تلك الواقعة، وذلك خلافًا للمعهود والمتعارف عليه طبقًا للسجلات الإدارية السنوية التي كانت تهتم دائما بأدق التفاصيل في كل الأمور الكبيرة والصغيرة في منطقة الخليج العربي، فما هو السبب؟ لماذا تجاهلت حكومة الهند مثل هذه الحادثة الغامضة؟ لماذا لم تذكر بالسجلات؟ وهل هناك معلومات لم يتم رفع السرية عنها فقط تم رفع ذلك عن ملف واحد دون سواه؟ أم أنه وضع عن طريق الخطأ!!

- نوصي بالبحث عن مصادر أخرى تسرد تفاصيل أكثر حول هذه الواقعة، كذلك البحث عن وثائق محلية قد تشير إلى الواقعة ويتم رفع السرية عنها.

□□□□□□□ 21-2 □□□□.indd 330 05/06/2024 11:42 AM



صورة السفينة البخارية بندرا

بالبحث والتدقيق عن أمر هذه السفينة باعتبار أنها ليست بريطانية - كما أبلغ مجلس التجارة البريطاني - لكن بالرجوع لسجلات تاريخ بناء السفن بإسكتلندا تبين أنها سفينة بريطانية، واطلقت في 15/ 12/ 1913م، وسجلها الرسمي برقم 136257، إجمالي حمولتها 3284 طن وبطول 330 قدم، وعرض 46 متر، وغاطس 23 متر، ومالكها شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية المحدودة وأول ميناء سجلت به هو ميناء غلاسكو، وشيدت من قبل باركلي، كيرل وشركاه المحدودة، وخرجت من الخدمة في عام 1952م، وكانت تعمل في الخليج لفترة طويلة للبحث والتنقيب عن البترول.

□□□□□□□ 21-2 □□□□.indd 331 05/06/2024 11:42 AM

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: المراجع العربية:

رسالة كتبت باللغة العربية من النواخذة حسين بن علي إلى الوكالة السياسية بالبحرين 10 /11/ 1929 ربيع الأول 1348هـ.

الخليفة، مي محمد (2000). تشارلز بلجريف السيرة والمذاكرات (*1926 - 1957م*). المؤسسة العربية للدراسات والنشر.

الندوي، سيد سليمان (2013). الملاحة عند العرب (ترجمة جلال السعيد الحفناوي). المركز القومي للترجمة.

ثانياً: المراجع الأجنبية:

IOR/R/15/2/1368 File, NO.12/1, Telegram, No.0/343, from Agent of British India Steam Navigation Company, Bahrein Dated the 26th April 1926 to the Political Agent Bahrein.

IOR/V/23/36, No.165, Selections from the Records of the Government of India, Foreign Department, for the year 1878-1879,No. CLXV, Part II, Steam Communication.

IOR/R/15/2/1369, File No.2/12, Accident Between S.S. Bandra and a Dhow on the 12th August 1929, in the Bahrain Harbor.

IOR/R/15/2/1368, Copy of a Letter, No.2385, Dated the 19th October 1929, from the Hon'ble the Political Resident in the Persian Gulf to the Foreign Secretary to the Government of India, New Delhi.

IOR/R/15/2/1369, Letter, No.169, Dated.the,12thAugust.1929, Bahrain. from Commander S.S. Bandra to the Political Agent.

IOR/R/15/2/1368, Letter, No. Bl/246, Dated the 14th August 1929, from Deputy Manager the Mesopotamia Persian Company, Ltd, to the Political Agent Bahrain.

IOR/R/15/2/1369, Letter, No. Bl/30, Dated the 16th January 1930, from the Mesopotamia Persia Company., Ltd, to the Political Agent Bahrain.

IOR/R/15/2/1368, Letter, No.119 -12/2of 1930, Dated the 19th January 1930, from the Political Agent Bahrain to the Messrs.' The Mesopotamia Persia Corporation Ltd.

IOR/R/15/2/1369, Letter to, P.W.B. Walker, Deputy Manager the Mesopotamia Persia Corporation Ltd, Bahrain, Dated the 6th February 1930.

IOR/R/15/2/1368, Letter, No.660, Dated the 28th April 1930, from Mesopotamia Persia Corporation Ltd, to Captain C.G. Prior, Political Agent, Bahrain.

IOR/R/15/2/1369, Telegram, No.431/2/1 of 1926, from Political Agent Bahrein, Dated the 26th April 1926 to Agent of British India Steam Navigation Company.

□□□□□□□ 21-2 □□□□.indd 332 05/06/2024 11:42 AM

IOR/R/15/2/1368, Telegram, No.953 Dated the 13th August 1929, from the Political Agency, Bahrain, Captain C.G. Prior, to the Political Resident Bushire.

IOR/R/15/2/1368,Telegram, No.961, Dated the 14th August 1929, Bahrain from the Political Agent to the Messrs.' The Mesopotamia Persia Corporation Ltd.

IOR/R/15/2/1369, Telegram, No.1994 of 1929, Dated the 31st August 1929, British Residency &Consulate-General, By. C.C.J. Barrett.

IOR/R/15/2/1368, Telegram, No.1415 of 1929, Dated the 9th November 1929, from the Political Agent Bahrain to the Hon'ble the Political Resident in the Persian Gulf.

IOR/R/15/2/1369, Telegram, No.1673-12/2 of 1929, Dated the 14th December 1929, from the Political Agent, Bahrain to the Hon'ble the Political Resident in the Persian Gulf.

IOR/R/15/2/1368, Telegram, No.45, Dated the 11th January 1930, from Political Agent Bahrain to Political Resident Bushire.

IOR/R/15/2/1368, Telegram, No.343 of 1930, Dated the 14th February 1930, From the British Residency &Consulate-General., Bushire, to the Political Agent Bahrain.

IOR/R/15/2/1369, Telegram, No.70-M. I (97) /29, Dated the 7th January 1930, from Government of India Department of Commerce to the Political Resident in the Persian Gulf, New Delhi.

IOR/R/15/2/1369, Telegram, No.675/12/2, Dated the 18th April 1930, from the Political Agent Bahrain to the Hon'ble the Political Resident in the Persian Gulf.

IOR/R/15/2/1368, Translation of letter dated Rajab 1348 from Hasan bin Mohammed bu Ali addressed to the Hon'ble the Political Resident in the Persian Gulf.

Romanized Arabic References: **الترجمة الصوتية لمصادر ومراجع اللغة العربية:**

rsāla ktbt bi-l-lgha al-'rbya mina al-nwākhdha ḥsyn bn 'ly 'ilā al-wkāla al-sīāsiyyati bi-l-bḥryn 10/11/1929 rby' al-'āwl 1348h.

alkhalīfatu my muḥammad (2000). tushārulz bljryf al-sīratu wa-l-mudhākarātu (1926-1957m). almu'uassasatu al'arabiyyatu lil-dirāsāti wa-l-nashri

al-nadwiyyu sayyidu sulaymāna (2013). almalāḥatu 'inda al'arabi) tarjamatu jalāli al-sa'īdi alḥafnāwiyyi almarkazu alqawmiyyu lil-tarjamati

□□□□□□□ 21-2 □□□□.indd 333 05/06/2024 11:42 AM

The Accident of the Steamship Bandra in 1929 AD: A Documentary Study

Tamer Samir Taha[1]

Abstract:

The study examined the events of the steamship collision when the British political agent in Bahrain was informed about it. The accident involved a collision Between the Arab sailing vessel "Dhow" and one of the steamships belonging to the British India Steam Navigation Company, on August 12, 1929. The study explained the events and circumstances of the accident and how the collision took place, in addition to recounting the testimonies of eyewitnesses to the steamship Pandara incident - the vessel responsible for the collision - considering it the second party to this maritime accident. This incident, which occurred 12 miles off the coast of Bahrain, was considered peculiar, and its events unfolded on the shores of Bahrain. The study also covered the correspondence relating to the demands of the dhow's owners for financial compensation due to the damages incurred from the steamship. It also included the exchange of letters between the political agent in Bahrain and the British Political Resident in the Arabian Gulf, working to resolve this issue and follow up on all events. An agreement was reached to transfer this case and all its related matters to the Bombay Maritime Court. The owning company of the steamship demonstrated goodwill by suspending Captain Arthur Dan Brook from duty pending the completion of investigations. It discusses the decision of the Bombay Maritime Court and the Foreign Department of the Indian government,

Keywords: Steam ships, The political resident, Maritime accidents, The British East India Company.

(1) College of Arts, Humanities, and Social Sciences - University of Sharjah (Sharjah - U.A.E.)
tamersmart@yahoo.com

□□□□□□□ 21-2 □□□□.indd 334 05/06/2024 11:42 AM