

اسم المقال: الخط الجوي البريطاني في إمارة الشارقة من 1932م إلى 1948م
اسم الكاتب: عائشة عبدالله مطر القايدي، عبدالله سليمان المغني النقبلي
رابط ثابت: <https://political-encyclopedia.org/library/9200>
تاريخ الاسترداد: 2026/06/07 11:05 +03

الموسوعة السياسية 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 السياسية - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

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



جامعة الشارقة
UNIVERSITY OF SHARJAH

مجلة جامعة الشارقة

مجلة علمية محكمة

للعالم
الإنسانية
والاجتماعية



المجلد 19، العدد 2
ذو القعدة 1443 هـ / يونيو 2022م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 1996-2339

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

عائشة عبدالله مطر القايدي⁽¹⁾

عبدالله سليمان المغني النقبلي⁽²⁾

تاريخ القبول: 2020-10-21

تاريخ الاستلام: 2020-01-07

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.

فعمدت 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 وجوار الواقعة على ساحل الهند، فاخترت 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:

سُيُعنى 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 لتولي الشيخ سلطان بن صقر بن خالد القاسمي حكم إمارة الشارقة، وإنشائه أهم 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 أيضاً 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 يميز 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 بلده بعد 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 أبرمت بين الشيخ سعيد بن حمد القاسمي والحكومة البريطانية.

• بحث بعنوان (إمارة كلباء 1932-1952م) 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 وأستراليا، 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- ص137 - 138)؛ فتتبع 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 بلوچستان 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 - 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 جواهر 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-ص 130 - 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، ص 23).

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 الليلية لركاب طائرات الخطوط الجوية. وقد تمت الموافقة المبدئية على ذلك في فبراير 1932م، وكان دافعه هو ما سترده عليه هذه العملية من أموال يحتاجها لتوزيعها على القبائل الموالية له (فاطمة الصايغ، 1995، ص 137).

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 بصلاحيته الشارقة لإنشاء المطار (آراء جميل العكيلي، 2018، ص 292).

إلا أن حاكم الشارقة واجهته معارضة محلية (محمد الصاحي، 2019م، ص 139)، 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، ص 27).

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 الملاحه البريطانية الهندية بميناء الشارقة أسوة بدبي، فتنحسرن بذلك أحوال الشارقة المالية، وتأثر شيخ الشارقة بهذه الحجج القوية وأرسل رسالة مشجعة إلى "بيسكو" مبدياً رغبته بإنشاء مطار الشارقة (محمد، مرسى، 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 للملاحه 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 (IOR/R/15 / 5 / 282)، 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 العكلي، 2018، ص 296)، حيث أرادت الحصول على موقع جديد ما بين البحرين وجوار 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، ص 169).

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 "فوي"، ويبقى هناك أسبوعاً لإقناع الشيخ سعيد بن حمد القاسمي بقبول نزول الطائرات في بلده، لكن الصراعات التي حدثت بين القرى المجاورة لبلده أدت إلى تأجيل زهاب الشيخ محمد بن صقر القاسمي إلى كلباء (سلطان القاسمي، 2008، ص 95).

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، ص 140).

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 وجوار مكنين غير آمنين للهبوط، إلا أن الشيخ سعيد بن حمد ما زال مصرّاً 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 يبنغي التحضير والإعداد لتنفيذه)، فيمكننا الحصول على مبنغانا، ولكن هذه الخطوة الضرورية 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 قرارات حازمين، 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 أراضيها وقام بحمايتها فإنه سوف يكافأ على ذلك، أما إذ لم يتم بحمايتها فسوف يحاسب بشدة - Ibid., PR, camp Muscat, to shaikh said bin Hu- (وثيقة في كتاب الإمارات العربية والخط الجوي البريطاني إلى الشرق 1929 - 1952، للمؤلف فاطمة الصايغ، ص 174).

لقد فكر المقيم السياسي في الخليج في زيارة للفجيرة كنوع من الحيلة، فهو يعلم أن هناك نزاعاً 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، وبإشراف مفاوضاته مع الشيخ بمساعدة التاجر أحمد بن حسين في إقناعه، وقد وضع الشيخ شرطاً أولاً

I.O.L & R, وهو أن تعترف بريطانيا باستقلال كلباء رسمياً عن إمارة الشارقة، (وثيقة R/15 / 2 / 266, shaikh said, kalba, to the PR, Bushire, 10 April 1936) وفي كتاب الإمارات العربية والخط الجوي البريطاني إلى الشرق 1929 - 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 أراضيهم 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 "هكينبوتم" 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 شفهاياً بأنك ستوافق على بناء وتشبيد ما ذكر 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 تابحتت في الأمر مع صديقك، وعلى استعداد لتسوية المسألة، سيسعدني أن أكون قد فهمت الأشياء بصورة صحيحة.

التوقيع "تي. هكينيوثام" 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، فأقرروا 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 قدماً.

2. سأضع عدداً كافيّاً 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 مباني 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. ستستمر هذه الاتفاقية لفترة قدرها 12 سنة.
 15. (التوقيع): "تي. هكينوثام"، 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. هكينبوثم"، 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 جلالتها 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 أراضيكم منك، كما لن تتدخل في شؤونكم الداخلية أو مع خدمكم، 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-ص 110 - 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 شناس 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 آخر 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 الشرق 1929 - 1952، للمؤلف فاطمة الصايغ، ص 180).

ولقد أثبتت كلباء للفترة ما بين أعوام 1936م إلى 1948م أن لمطارها فائدة 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، ص 180).

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 تهديدهم 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 تغييراً 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 كالاتي:
 - انبساط الأراضي فيها مما يرسحها 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:

- البدواوي، سيف بن عبود (2010). إمارة كلباء 1952-1932. مداولات اللقاء العلمي السنوي الحادي عشر: دول مجلس التعاون عبر العصور، جمعية التاريخ والآثار بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربي، المنامة، ابريل 2010.
- البلشوني، وفيق (2014). الإمارات عبر العصور (ج 1). مركز الياية للنشر والاعلام.
- الحبروش، فاطمة (2008). التطور التاريخي لإمارات الساحل المتصالح من مطلع القرن العشرين وحتى قيام دولة الإمارات العربية المتحدة (ط. 1). الإمارات العربية المتحدة.
- الصاحي، محمد (2019). تاريخ كلباء في الألف الثاني أو الثالث ما قبل الميلاد وحتى عصر الإمارات المتصالحه (ج 1). مكتبة الفلاح للنشر 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.
- محمد، مربي (1996). تاريخ الإمارات العربية المتحدة: مختارات من أهم الوثائق البريطانية (1797-1965) (م. 1). ترجمة ليزلما كلوكلين مركز لندن للدراسات العربية.
- نيقولاس ستانلي- برايس. (2011). الخطوط الجوية الإمبراطورية والمطار في الشارقة 1932-1939م، مجلة ليوا، 6، المركز الوطني للوثائق والبحوث أبوظبي.
- العكيلي، آراء جميل (2018). الامتيازات الجوية البريطانية في إمارات الساحل العماني حتى عام 1971. مجلة الفنون والأدب وعلوم الإنسانيات والاجتماع، 29، كلية الإمارات للعلوم التربوية.

<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. mudāwālātu al-lliqā'i al'ilmiyyi al-ssanawiyyi alḥāddiyyi 'ushurun dū'alu majlisi al-tta'āwuni 'abra al-šwr jam'iyyata al-ttārikhi wa-al-āthāri bidū'ali majlisi al-tta'āwuni lidū'ali alkhaliji al'arabiyyi almanāmata abryl 2010.
- al-blāshwny wafiqa (2014). al'imārāti 'abra al-šwr j 1). markaza al-rrāyati lil-nnashri wa-al-ā'lām
- al-ḥbrwsh fātimata (2008). al-tta'awwura al-ttārikhiyya li'imārāti al-ssāhili almutašāliḥi min maṭla'i alqarni al'ushurayni waḥattā qīāmi dawlati al'imārāti al'arabiyyati almuttaḥidati 1). al'imārāti al'arabiyyati almuttaḥidati
- al-šāhy muḥammada (2019). tārikha kalbā'in fi al'alfi al-thāny 'awi al-tthālithu mā qabla almilāadi waḥattā 'asri al'imārāti almutašāliḥati j 1). maktabata alfalāāhi lil-nnashri wa-al-ttawzī'i
- al-šāyighu fātimata (1995). al'imārāti al'arabiyyati wa-al-khaṭṭi aljawwiyyi albrīṭāniyyi 'ilā al-sshārqi 1929- 1952(1). manshūrāti almajma'i al-tthaqāfiyyi
- alqāsimiyyu sulṭāna (2008). maḥattāta al-sshāriqati aljawwiyyati bayna al-sshārqi wa-al-gharbi 2). manshūrāti alqāsimiyyi
- alqāsimiyyu sulṭāna (2015). sayrata madīnatin manshūrātu alqāsimiyyi

alqāsīmiyyu khālida bn muḥammadu 2016). malāamiḥa min tārikhi al-tta'limi fī al-sshāriqati al-'iskndryh dāru al-kutubi wa-al-ddirāsāti al'arabiyyati

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

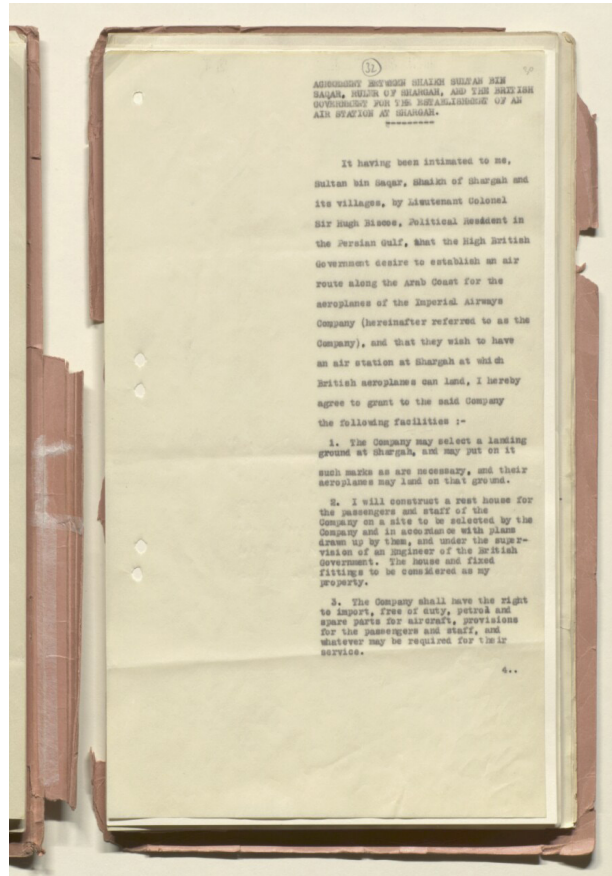
nyqwlās stānly- birāysin (2011). alkhutūta aljawwiyyata al'imbirātūriyyata wa-al-maṭāra fī al-sshāriqati 1932-1939m ،majallata lyū 6 ،almarkaza alwaṭaniyya lil-wathā'iqi wa-al-buḥwṭhi 'abū ḡaby

al-'kyly 'ārā'a jamīla 2018). alimtiāzāti 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>

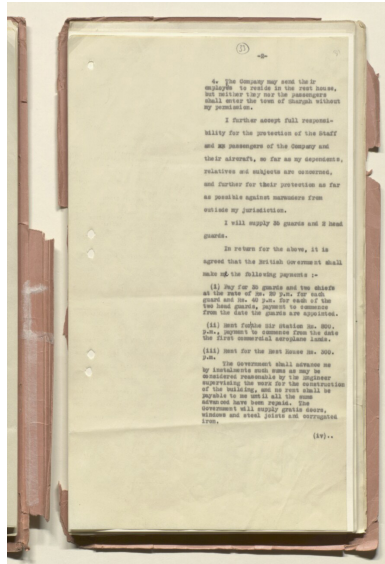
الملاحق

الملحق رقم (1)

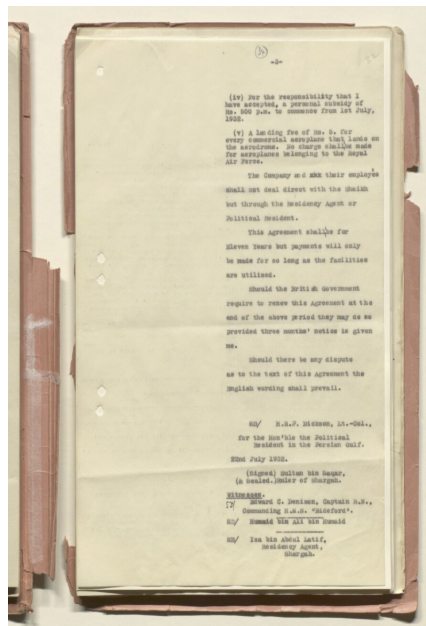
(IOR/R/15 / 5 / 282)، وثيقة اتفاقية مطار الشارقة، بين الشيخ سلطان بن صقر حاكم الشارقة والحكومة البريطانية .



تابع الملحق رقم (1)

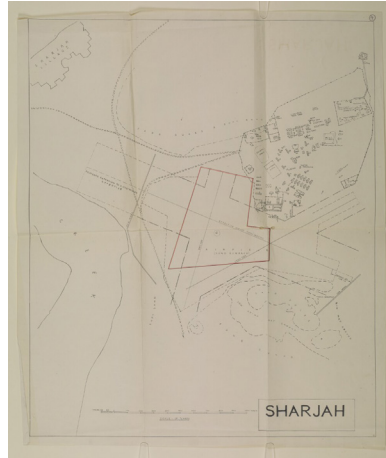


تابع الملحق رقم (1)



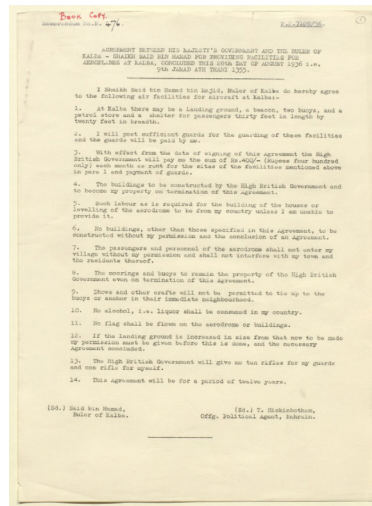
الملحق رقم (2)

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



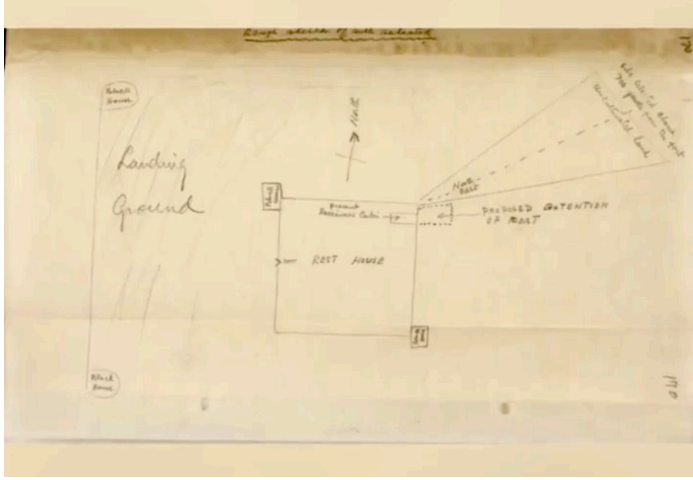
الملحق رقم (3)

(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 "



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.)