

المطارات ودورها في تعزيز النفوذ البريطاني في امارات

ساحل عمان ١٩٢٧-١٩٧١

أ.د احمد يونس زويد الجشعمي

جامعة بابل /كلية التربية للعلوم الإنسانية

الملخص

تعد المطارات من الوسائل المهمة والضرورية التي نالت اهتمام الحكومة البريطانية لتحقيق مصالحها على الشريط الساحلي والذي يمثل ساحل إمارات عمان السبع، وقد سعت بريطانيا إلى إنشاء قواعد برية لطائراتها المدنية منذ نهاية العشرينيات من القرن الماضي، عن طريق شركة الطيران الإمبراطورية البريطانية، إذ أرسلت بعثات مختلفة لمعاينة الأماكن الصالحة لهبوط الطائرات في الساحل، فوجدت في الشارقة وأبو ظبي ودبي ورأس الخيمة الأماكن الأكثر ملائمة لإنشاء المطارات، ولجأت إلى استخدام أسلوب الترغيب والترهيب في استحصال الموافقة من حكامها، بسبب رفض بعضهم الاستجابة لمطالب بريطانيا، وبعد عناء طويل تم الاتفاق عام ١٩٣٢ مع حاكم الشارقة لإنشاء مطار في إمارته في حين تم التوقيع مع حاكم أبو ظبي عام ١٩٣٥ لإنشاء مستودع للبنزين، أما إمارة دبي فقد وافقت على السماح للخطوط الجوية البريطانية بتقديم خدماتها للطائرات الملكية أثناء مرورها بالإمارة، وهكذا حصلت بريطانيا على مبتغاها في إنشاء المطارات في إمارات الساحل العماني.

Summary

The airports are an important and necessary means of interest to the British government to achieve its interests on the coastline, which represents the coast of the seven emirates of Britain. Britain has sought to establish ground bases for civil aircraft since the end of the twentieth century, through the British Empire Air, To find suitable places to land in the coast, and found in Sharjah, Abu Dhabi, Dubai and Ras Al Khaimah the most appropriate places to establish airports, and resorted to the use of the method of encouragement and intimidation in obtaining approval from their rulers, The heart of Britain, after much trouble was agreed in ١٩٣٢ with the ruler of Sharjah to establish an airport in his emirate while signed with the Governor of Abu Dhabi in ١٩٣٥ to establish a warehouse for gasoline, and the Emirate of Dubai has agreed to allow British Airways to provide services to Royal aircraft as it passes the emirate, Britain has achieved its goal of establishing airports in the Omani coast.

المقدمة:

بدأت الحكومة البريطانية بالسعي لتعزيز نفوذها في منطقة الخليج العربي، لاسيما امارات ساحل عمان السبع، واتخذت لتحقيق ذلك اساليب عدة منها انشاء مطارات وخطوط طيران تمر عبر المنطقة، لأنها تعد حلقة وصل ما بين لندن ومناطق نفوذها في الهند، وجاء ذلك المسعى بعد ان بدأت بلاد فارس حظراً على مرور الطائرات البريطانية في اجوائها، فضلاً عن الرفض الذي جاء من ابن سعود باستخدام اجوائه لخطوط الطيران الملكية البريطانية، وهكذا وجدت انه لا بد من وجود البديل عن هاتين الجهتين، فاتجهت صوب امارات الساحل العماني ، لاسيما في الشارقة ودبي وابو ظبي وغيرها من الامارات، الا انها اصطدمت بالرفض من شيوخها وأبناء شعبها، لاعتقادهم انها تمس باستقلالهم وتخلق فوضى في اوضاعهم الداخلية، أو ربما تساعد في تحريض بعض من المعارضين لهؤلاء الشيوخ وتقدم لهم ما يحتاجون له من عون ودعم لتحقيق مآربهم وربما الانقلاب على حكامهم... لذا رفض هؤلاء الحكام اعطاء اية تسهيلات للحكومة البريطانية وهذا ادى بطبيعة الحال إلى ادخال بريطانيا في حيرة من أمرها، فالخطوط الجوية العائدة لها سوف تتوقف عن عملها وبالتالي التأثير على مصالحها .. لذا سعت إلى محاولة اقناعهم بأساليب عدة لاسيما وسائل الترغيب والترهيب، وعملت في بادئ الامر إلى اغرائهم بالأموال في حال السماح لها بإنشاء المطارات أو القواعد فضلاً عن خزانات الوقود التي تغذي الطائرات التي تمر فيها.

وفي حالة عدم موافقتهم على ذلك فتلجأ إلى استخدام تهديداتها باستخدام القوة أو الضغط عليهم في محاربة اقتصاد إماراتهم، لاسيما في منعهم من مزاوله صيد اللؤلؤ في المناطق التابعة لهم والاستقزازات التي تستخدمها تجاه سفن الصيد وبالتالي قطع ارزاق الاهالي والتجار مما يؤدي إلى التأثير في اقتصاد الامارات، وهذا ما حدث بالفعل عندما رفضوا جميع الشيوخ العروض المقدمة لهم من قبل بريطانيا الا انهم رجعوا في مواقفهم تلك جراء التهديدات السالفة الذكر ووافقوا على طلبات الحكومة البريطانية بإعطاء كافة التسهيلات الجوية لطائراتها في المنطقة وتخصيص اراضي لإنشاء المطارات والقواعد لاستقبال طائرات خط الطيران الملكي البريطاني وهكذا وجدنا ان كل من شيوخ الشارقة ودبي وابو ظبي سمحوا بإنشاء المطارات في اماراتهم واستلموا مقابل ذلك ايجارات لتلك المطارات ومنح شهرية وسنوية لهم، فضلاً عن الضرائب التي كانت تخصصها بريطانيا عن هبوط كل طائرة في تلك المطارات، مقابل تعهد هؤلاء الحكام بحماية هذه المطارات والطائرات المتوقفة على أرضها، فضلاً عن المسافرين على متنها، لذا قامت الحكومة البريطانية بتوقيع اتفاقيات معهم وحددت هذه الامور فيها واصبحت ملزمة للحكام بتنفيذها، وهكذا وصلت بريطانيا من خلال استخدامها تلك الاساليب إلى ما سعت اليه من تحقيق مصالحها وفرض هيمنتها على المنطقة، اذ اصبحت لها قواعد ومطارات تفرض من خلالها هيمنتها السياسية والعسكرية على المنطقة، وأصبحت هذه الإمارات على اتصال دائم مع العالم الخارجي وتنزل على ارضها مختلف الطائرات وعملت في مطاراتها شركات طيران عالمية عدة وبذلك حققت هذه المطارات الفائدة لبريطانيا ولإمارات الساحل معاً وبذلك فرضت بريطانيا نفسها على المنطقة واصبحت لها اليد الطولى فيها، لاسيما وانها في كثير من الاحيان استخدمت الطيران في اخماد أي مقاومة ضدها في المنطقة أو الوقوف إلى جانب الحكام الداعمين لها ضد أي حالة انقلاب أو رفض للحاكم من ابناء عمومته أو شعبه، وبذلك ألزمت الحكام بما ارادت منهم وفق الاتفاقيات المبرمة معهم.

أرسلت بريطانيا في آذار عام ١٩٢٧ بعثة استطلاعية من سلاح الجو البريطاني لإجراء مسح استطلاعي في امارات ساحل عمان السبع^(١)، ووجدت البعثة رفضاً مطلقاً من الحكام الذين كان مهمهم الاول هو الحفاظ على استقلالهم، اذ اعترض شيخ البوريمي^(٢) على دخول البعثة للمنطقة واضطر لطردها بحجة ان الارض تابعة لابن سعود، ولم تنجح جهود الحكومة البريطانية في الحصول على الموافقة^(٣).

وبدأت بريطانيا تحت حكام امارات الساحل على التعاون عندما ايقنت ان هناك مصلحة حقيقية لها من خلال تعاونهم معها^(٤)، وان الهدف من انشاء المطارات هو الحفاظ على المصالح البريطانية

الاستراتيجية في المنطقة، وفرض هيمنتها السياسية والاقتصادية على المنطقة، إذ أصبح المقيمون والمستشارون البريطانيون هم أصحاب المشورة والرأي في شؤون امارات الساحل العماني^(٥). أثرت النزاعات الحدودية بين امارات الساحل، والتي حدثت بعد اكتشاف النفط في بعض مناطقها وبشكل كبير على تغيير السلطات البريطانية سياستها تجاه الامارات، لذا سعت إلى انشاء المطارات والقواعد العسكرية والمدنية منذ عام ١٩٣٢ وحمايتها من اجل تأمين اتصالها بجميع ارجاء الإمبراطورية، لاسيما بعد رفض ايران انشاء المطارات على الساحل الشرقي للخليج العربي وتأمين اتصال القواعد الجوية البريطانية في العراق وقواعدها الجوية في كراتشي والهند والشرق الاقصى، فضلاً عن تأمين مصالح الشركات النفطية التي حصلت على الامتيازات الكبيرة من حكام الامارات، وبما يؤثر على اعمالها في عمليات الكشف والتنقيب وحفر الابار النفطية^(٦).

واستطاعت حكومة الهند البريطانية وسلطاتها في الخليج العربي أن تثبت لنفسها بالطيران على الساحل الذي ظلّ سياجاً للأمن الهندي حتى منتصف ثلاثينات القرن العشرين، ويعد الاحتفاظ بالتفوق في الخليج العربي في نظر بريطانيا أساساً ضرورياً لأمنها والحفاظ على مصالحها الاستراتيجية، وان الاحتفاظ بالتفوق يعني محاولة ابعاد اية قوة أجنبية تحاول ان تؤسس لها قاعدة أسطولية في مياه الخليج، أي ابعاد كل قاعدة اجنبية للطيران الحربي ليس عن الخليج فحسب انما من المناطق التي يمكن ان يصل مدى الطيران الحربي منها إلى الخليج، فضلاً عن المحاولة للحفاظ على الوضع الراهن في المنطقة (العلاقات مع ابن سعود والعراق) زد على ذلك علاقاتها مع بلاد فارس مع تصفية امتيازاتها في هذا الجانب إلى جانب الحفاظ على كرامتها^(٧).

استطاعت بريطانيا من خلال اتفاقيات الطيران التي وقعتها مع شيوخ امارات ساحل عمان سواء كانت بالرضاء أو القسر وتعهدهم بحماية محطات الهبوط في اماراتهم ان تقرض هيبتها في المنطقة وفرضت كذلك مناطق لا سيادة عليها لأحد لكي تمر طائرات سلاح الجو من فوقها دون أن تلاقي أي اعتراض من أحد^(٨).

جاء توجه بريطانيا نحو امارات ساحل عمان لإنشاء مطارات فيها بعض اعتراض ابن سعود بتشديد أي مطار في المنطقة خوفاً على البريطانيين من بأس العرب في المنطقة، إذ رأى العرب الحريصون على استقلالهم كما ذكرنا سلفاً قيام مستعمرات خاصة بالطيران البريطاني في الصحراء الجنوبية للعراق وهذه تهدد وجودهم ، كذلك عارض حاكم قطر تشييد أي مطار على أرضه بدعوى انه تابع لابن سعود، فضلاً عن معارضة شيوخ آخرين في المنطقة للمشروع البريطاني^(٩).

وسعت بريطانيا إلى انشاء مطارين في ساحل عمان، حددت أحدهما في رأس الخيمة ومحطتين للنزول الاضطراري، إلا أنهم لقوا معارضة شديدة من حاكمها الشيخ سلطان بن سالم القاسمي الذي واجه المخطط الاستعماري البريطاني ورفض تقديم أية تسهيلات على الرغم من ان ضباط سلاح الطيران الملكي وجدوا في خور رأس الخيمة اكثر الاماكن ملائمة لرسو حاملات الطائرات، فضلاً عن ان ساحله اكثر صلاحية لهبوط طائرات الخط المدني^(١٠)، لذلك قام هؤلاء الضباط بزيارة إمارة رأس الخيمة لفحص كامل للتسهيلات الجوية، فضلاً عن بحث امكانية اقناع حاكمها بالعدول عن موقفه الراض وموافقة بإنشاء مخزن للوقود على أن يكون تحت مسؤوليته وحمايته، الا ان الشيخ سلطان استمر برفضه وبصورة قطعية بسبب معارضة شعبه لذلك^(١١).

تكررت محاولات بريطانيا في اقناع حاكم رأس الخيمة بالمشروع المعروض عليه، إلا انه استمر بالرفض، وهذا أدى إلى تأزم الموقف بينه وبين المقيم السياسي البريطاني في الخليج العربي برسي كوكس (Percy Cox)، لذا اضطرت بريطانيا إلى تحريض الشيخ صالح بن محمد الشحي حاكم دبي، الذي هدد بغزو رأس الخيمة اذا لم تستجب لرغبة بريطانيا، مما اضطر الشيخ سلطان إلى الموافقة وفق شروط تلتزم بها بريطانيا، لاسيما السماح لطائرات سلاح الجو البريطاني بالتزود بالوقود من الناقله وهي في البحر، مقابل التزامه بتوفير الحماية اللازمة للعاملين فيها، وبسبب الضغوط المستمرة وسياسة الارغام التي استخدمتها بريطانيا تجاه الشيخ سلطان، اضطر بالنهاية إلى عقد معاهدة في حزيران عام ١٩٣٠^(١٢).

ان لجوء بريطانيا إلى رأس الخيمة للطلب من حاكمها اعطاء التسهيلات الجوية لها يعود إلى انتهاء مدة الاتفاقية الجوية المعقودة مع فارس ورفضها القاطع تمديد تلك الاتفاقية، لذلك فإن رفض حاكم رأس الخيمة احدث ارباكاً للحكومة البريطانية التي كانت ترى انه يمكنها وبسهولة فرض ما تريده على الامارة وحاكمها، ولاحظنا كيف استعانت بشيوخ اخرين لأجل اقناع الشيخ سلطان ولم تصل معه إلى نتيجة تذكر الا بعد أن لوحث باستخدام القوة العسكرية ضده وهذا احد اساليبها الاستفزازية ضد من يقف في طريق تحقيق مصالحها الاستراتيجية في المنطقة^(١٣).

ونكر حاكم الشارقة الشيخ سلطان بن صقر القاسمي مخاطباً بريطانيا قائلاً: " آمل ألا تلحقوا ضرراً بالمسلمين، بل تفعلوا كل ما يرضيهم ويرضي الله، ومن المحتمل ان تأتي اليكم النصارى يطلبوا منكم ان تقدموا لهم عوناً ربما كانت له نتائج ضارة بكم وبنا، وانى انصحكم قبل أن يحدث شيء ان تحافظوا على شرف العرب وكرامتهم " (١٤) .

في حين خاطبهم أحمد بن هلال زعيم قبيلة الظواهر الملقب بشيخ العين ممثل حاكم أبو ظبي في مدينة العين والمنطقة الشرقية من الامارة إلى والي صحار الذي طلب منه التعاون مع البعثة البريطانية للمنطقة قائلاً: " ارجو ان تلاحظوا ان الشيخ صقر بن زايد بن خليفة حاكم امارة أبو ظبي لم يرسل لنا اية معلومات ان رجال الغرب مخربون واننا نخشى اطماعهم، كما انه ليس لهم عهد ولا صداقة " .

لذلك اضطرت البعثة إلى الابتعاد عن منطقة البوريمي اثناء مرورها والتي كانت بمثابة محطة مهمة للحملة الاستكشافية ، وذلك بسبب معارضة حاكمها كما اسلفنا، والذي قال: " ان دخولهم المنطقة غير مرغوب فيه، وان هذه البلاد انما هي لله ولهم ولابن سعود" ، مما اضطر توماس قائد الحملة إلى تغيير السير إلى مدينة محصنة وهي المقر الرئيس لقبيلة بني كعب وصرح توماس في تقرير له، اذ قال: "استقبل رسلنا في البوريمي بعداء شديد، وطردوا حتى خارج المدينة واضطروا إلى العودة مذعورين مخيبة آمالهم" (١٥) .

ان موضوع انشاء خط طيران في الساحل الغربي للخليج العربي (امارات ساحل عمان السبع) اصبح من اهتمامات لجنة الطيران التي تشكلت من قبل الحكومة البريطانية، اذ كانت ترى انه من الواجب جداً الاسراع في انشاء هذا الخط الجوي، ويرجع ذلك إلى امرين، اولهما الصعوبات السياسية والعسكرية التي يمكن ان تنتج من الهبوط المفاجئ للطائرات البريطانية وسط القبائل العربية الراضية للوجود البريطاني على اراضيها، فضلاً عن عدائهم الكبير لبريطانيا باعتبارها محتلة لأراضيهم... اما الامر الاخر فهو ان رسو صنادل الوقود وإنشاء مهابط الطائرات على الساحل العماني يمكن ان يخلق موقفاً سياسياً محرّجاً للحكومة البريطانية اذا ما نافستها احدى الشركات الهولندية أو غيرها من الشركات والتي ربما تطالب بحقوق مشابهة في انشاء خط مثلما فعلت بريطانيا (١٦) .

وان مجلس الطيران الملكي البريطاني يخشى ان تكون السياسة التي تنتهجها حكومة الهند البريطانية بالنسبة لشيوخ ساحل عمان سلبية ، وهذا بدوره يؤدي إلى انعدام الثقة واختلال التوازن في العلاقات بينهم وبين بريطانيا ، الامر الذي يخلق نوعاً من الانهيار في مركز بريطانيا ويهدد امنها واستقرارها

وسلامة مواصلاتها الجوية في المنطقة، لذا يرى مجلس الطيران انه حان الوقت لتعيد الحكومة البريطانية سياستها السابقة في المنطقة^(١٧).

نستنتج من ذلك ان بريطانيا وان كانت تملك القوة الكبيرة القادرة على تهديد حكام الامارات وفرض ما تريده عليهم بالتهديد والوعيد الا انها لا بد لها ان تسلك الطرق الدبلوماسية لتحقيق مصالحها في المنطقة ويأتي ذلك من خلال استخدام اساليب جديدة ومناسبة، لاسيما لإغرائهم بامتيازات أو تقوية سلطتهم ومساندتهم والوقوف إلى جانبهم في حالة حصول أي انقلاب من الداخل عليهم أو أي تهديد لهم من الخارج، والأفان أسلوب القوة كما اسلفنا يهدد مصالح بريطانيا في المنطقة ويهدد وجودها.

وخلال فترة ما بين الحربين العالميتين ازدادت المصالح البريطانية في منطقة الخليج العربي، وهذا جعلها تعمل بكل قواها على احكام سيطرتها بصورة اكثر مما كانت عليه من قبل ذلك، لاسيما سعيها في انشاء شبكة من الخطوط الجوية البريطانية إلى الشرق الاقصى عبر المنطقة، فضلاً عن انشاء مطارات وقواعد جوية، وركزت في ذلك على امارات ساحل عمان ذات الموقع الاستراتيجي المهم وسعت إلى عقد معاهدات مع حكامها لاستحصال الموافقات منهم في انشاءها^(١٨).

أما حكام وشيوخ الامارات فكانت سياستهم واحدة في التردد أو الرفض لسياسة بريطانيا ومحاولاتها انشاء خط الطيران عبر المنطقة، ويرجع ذلك إلى الخوف من احتمال تدخل الادارة البريطانية في سياستهم الداخلية تجاه ابناء شعبهم بعد ان كانوا بعيدين عنها في السابق، فضلاً عن المشاريع الجديدة والتي جاءت بها بريطانيا والتمثلة في بناء المطارات والقواعد لا يعرف عنها اهل المنطقة كثيراً ويجهلون اكثرها ويعتقدون انها قد تكون تحمل في طياتها نوعاً من المجازفة لاحتمال وجود نتائج غير معروفة، لذا حاول الحكام مواجهة هكذا مشاريع بإمكانياتهم المحدودة المتمثلة بالرفض أو محاولة عرقلة تنفيذها أو الوقوف بوجه محاولات فرضها بالقوة، لاسيما ما فعله حاكم أبو ظبي الشيخ شخبوط بن سلطان ال نهيان عندما حاول عرقلة مهام فريق العمل عن مباشرة عمله في تخطيط مكان الهبوط في امارته، فضلاً عن رفضه بناء مستودع وقود فيها على اساس ان ذلك لم يرد في الاتفاق بين الطرفين كما اتهم فريق العمل بأنه اصاب جزيرة صير بني ياس بالضرر نتيجة التخطيط على ارض الهبوط، إلا ان الادارة البريطانية اخطرتة ان مستودع الوقود ملحق طبيعي لأرض الهبوط، الا ان تلك المواقف لن تجدي نفعاً مع البريطانيين، اذ استمروا في مشاريعهم التي وقعوا عليها في الاتفاقية ويمكن دراسة أهم المطارات في امارات ساحل عمان وحسب السبق في انشائها، لذا يمكن البدء بإمارة الشارقة لأن فيها اول مطار تم تشييده في المنطقة وكما يأتي:

١- اماره الشارقة: ان اهم ما تشتهر به إمارة الشارقة هو مطارها العتيد، اذ يعد اول مطار في ساحل عمان، وانه لا يقل أهمية عن مطارات الدوحة والكويت والبحرين، وتم رصفه واصبح صالحاً لاستقبال الطائرات النفاثة صيفاً وشتاءً، وقامت بريطانيا بتشيدته كمطار عسكري^(١٩).

وهكذا انتعشت الامارة نتيجة بناء القاعدة الجوية لسلاح الطيران الملكي البريطاني ومطار للطيران المدني بين بريطانيا وكراتشي^(٢٠).

وهكذا استمرت الشارقة في احتفاظها بمركزها كقاعدة للخطوط الجوية البريطانية إلى الشرق الاقصى، فضلاً عن اتخاذها كقاعدة عسكرية وجوية لبريطانيا في منطقة الخليج العربي، لاسيما امارات ساحل عمان^(٢١).

ويعد عقد اتفاقية بين بريطانيا وحاكم الشارقة الشيخ سلطان بن صقر القاسمي في ٢٢ تموز عام ١٩٣٢ تم السماح لبريطانيا بإقامة مطار في الامارة وتعهد الاخير بالحفاظ على سلامة المسافرين وطاقم الخطوط الجوية الملكية وتوفير الحراسة اللازمة لذلك مقابل حصوله على ايجار شهري مقداره (١١٠٠) روبية^(٢٢). وبموجب الاتفاقية منحت بريطانيا تسهيلات انشاء المطار كما اسلفنا لتأمين طريق مهم إلى مستعمراتها في الهند^(٢٣).

واستغلت بريطانيا تلك الاتفاقية لإنشاء المطار مع الشارقة بسبب تأثيرات الازمة الاقتصادية التي عانت منها المنطقة بسبب كساد تجارة اللؤلؤ الذي يمثل الجزء الاهم والمورد الرئيس لاقتصاد امارات ساحل عمان، لاسيما الشارقة^(٢٤).

وفي تشرين الاول من العام نفسه افتتحت شركة الخطوط الجوية الإمبراطورية خطها الجديد وهبطت اول طائرة بمطار الشارقة في طريقها إلى الهند^(٢٥).

يقع المطار على بعد ميل تقريباً من مركز الامارة، وتقوم شركة الطيران المدنية التي تعمل بين عدن والبحرين بالمرور على الشارقة مرة كل اسبوعين، ويستخدم المطار سلاح الطيران الملكي البريطاني وبعض من الطائرات التي تقوم برحلات غير منتظمة، وهو مطار غير معترف به من قبل الطيران العالمي، ويوجد إلى جواره دار استراحة تتاح فيها الاقامة للزائرين وبها مكتب عام للبرق تديره شركة ايرا ديو العالمية المحدودة، وهناك ملحفاً بالمطار عبارة عن معسكرات لسلاح الطيران الملكي^(٢٦)، ولكشفة ساحل عمان^(٢٧).

وبعد موافقة الشيخ سلطان على انشاء المطار صار من الضروري ان تقوم بريطانيا مقابل ذلك بإمداده بالأسلحة والمساعدات المالية لإبقاء حراس لحماية القاعدة الجوية، واصبح الوقت ملائماً

لضرورة مراجعة السياسة البريطانية بشكل يؤدي إلى اعادة المركز البريطاني في الخليج إلى سابق قوته ولا يمكن السماح لتهديد امن مواصلاتهم الجوية، وان بريطانيا اصبحت تمتلك قوة جوية باستطاعتها أن تعطي التزامات إلى الشيوخ بحماية مصالحها في المنطقة مقابل تعهدا بحمايتهم من الاخطار الخارجية والداخلية التي تحل بهم^(٢٨).

واستطاع حاكم الشارقة من خلال عقده للمعاهدة مع بريطانيا ان يضع نفسه مكان هام بين شيوخ الساحل العماني، بعد أن أصبحت امارته عبارة عن قاعدة للخط الشرقي الواصل بين البصرة وكراتشي التابع للخطوط الجوية الإمبراطورية لما وراء البحار^(٢٩).

ويربط المطار اماره الشارقة بالعالم الخارجي ويعد المورد الرئيس لها، ومصدر دخلها الرئيس نظراً لاتساع اعمال المطار في الحرب العالمية الثانية والحاجة إلى تأمينه^(٣٠).

وذكر مصدر ان مدة المعاهدة المعقودة بين حاكم الشارقة وبريطانيا هي (١١) عاماً، على ان يقوم الشيخ سلطان بتقديم كافة التسهيلات لشركة الخطوط الجوية الملكية البريطانية، فضلاً عن انشاء استراحة من لدن الحاكم للمسافرين والعاملين في الشركة، كما ويحق للشركة اختيار المدرج لهبوط الطائرات مقابل ذلك يحصل حاكم الشارقة على ايجار المحطة والاستراحة ورواتب الحرس، فضلاً عن رسوم هبوط كل طائرة تجارية لموظفي المحطة والاستراحة ورواتب الحرس زد على ذلك الحصول على رسوم هبوط عن كل طائرة تجارية لموظفي المحطة، اذ يحصل على (٨٠٠) روبية شهرياً كرسوم ايجار للمحطة و(٣٠٠) روبية شهرياً ايجار الاستراحة ورواتب (٣٥) من الحرس ورئيسين لهم تبلغ (٧٨٠) روبية شهرياً، واعانة مالية شخصية قدرها (٥٠٠) روبية شهرياً ورسوم هبوط لكل طائرة تجارية يأخذها الحاكم قدرها (٥) روبية، أي يكون المجموع (٢٨) الف روبية سنوياً^(٣١).

وبموجب الاتفاقية المذكورة سلفاً وافق حاكم الشارقة ايضاً على الاستيراد الحر للوقود وقطع الغيار من دون دفع جمارك، والامدادات للمسافرين والعاملين وكل ما يحتاجون اليه، فضلاً عن حمايتهم وتقديم (٣٥) حارساً واثنين من رؤساء الحرس لهذا الغرض، في حين تعهدت الحكومة البريطانية بتقديم كل ما ذكر سلفاً فضلاً عن تكلفة الابواب والشبابيك والفاصل الصلب والحديد الموجودة في دار الاستراحة التي تعد انشأها الحاكم، وقبلت بريطانيا بالأمور الاتية^(٣٢):

- ١- الاستراحة وما فيها من اغراض ثابتة ملكاً لحاكم الشارقة.
- ٢- تقام الاستراحة في موقع تختاره الحكومة البريطانية وتشيد فوق مخططات العقد بإشراف احد مهندسيها.

- ٣- لا يجوز العاملين بالخطوط الجوية الامبراطورية والمسافرين دخول الشارقة الا بعد اذن من الحاكم، في حين يحق لهم الاقامة في دار الاستراحة.
- ٤- يمنح للحاكم قروصاً لتشييد دار الاستراحة بما يراه المهندس المشرف، ولا يدفع أي اجار الا بعد سداد كافة القروض.
- ٥- لا يتم التعامل بين الخطوط الجوية الامبراطورية وموظفيها مع الحاكم مباشرة بل يكون المعتمد السياسي أو المقيم السياسي البريطاني وسيطاً بينهما.

ونتج عن اقامة المطار في الشارقة دخول الاتصالات منطقة الخليج العربي، واقامة الخطوط اللاسلكية والبريد والتي اقامتها بريطانيا في مهابط الطائرات ، فضلاً عن تسهيل السفر ونقل البضائع داخل المنطقة وبينها وبين الهند، اذ اصبحت تسيير رحلتين اسبوعياً ابتداءً من كانون الثاني عام ١٩٣٥ (٣٣).

كل ما فعلته بريطانيا باستخدامها اسلوب التهديد والوعيد واجبار الشيوخ ، لاسيما شيخ الشارقة على الازعان لمطالبها في اقامة المطار ، مستغلة الظروف الاقتصادية التي تعيشها تلك الامارات في فترة الثلاثينات اثر حدوث الكساد في تجارة اللؤلؤ الطبيعي، ومنافسة اللؤلؤ الصناعي المصنوع في اليابان ذات الاسعار الرخيصة له، واردات بريطانيا من سياستها تلك تحقيق اهداف عدة لاسيما في الحفاظ على وجودها في الخليج العربي والمحيط الهندي، والقضاء على الحركات الوطنية المحلية الراضة لوجودها في المنطقة، فضلاً عن حماية مصالحها الاستراتيجية في الخليج العربي (٣٤).

وفي أثناء الحرب العالمية الثانية (١٩٣٩ - ١٩٤٥) قامت بريطانيا بإنشاء قاعدة عسكرية في امارة الشارقة تابعة لسلاح الطيران الملكي، وذلك للاستفادة منها في مجريات الحرب (٣٥).

ويرى احد المؤرخين ان مطار الشارقة تم انشاءه في بادئ الامر لأغراض مدنية، الا انه في عام ١٩٥٠ قام سلاح الجو الملكي البريطاني بتوسيعه ليكون ملائماً لهبوط طائراته العسكرية، ولذلك تم تصنيف المطار كمطار ثنائي الاستعمال، وان اتفاقية المطار وعلى الرغم من تجديدها عام ١٩٥١ بين الطرفين الا انها لم تقدم اية امتيازات للإمارة بقدر ما أخذت منها، اذ منحت البريطانيين امتيازات مدنية وحقوقاً استثنائية اضافية، واشترطت أن يكون للحكومة البريطانية الحق في تعيين وكلاء يمارسون الصلاحيات الممنوحة لها للتأكد من التزام الحاكم باستخدام جميع خطوط الطيران الدولية

للمطار، مقابل ذلك تدفع بريطانيا لحاكم الشارقة زيادة في عائداته الشهرية لتصل إلى (١٤٢٠) روبية، فضلاً عن (١٠٠٠) روبية شهرياً اجار الاستراحة ومثلها كدعم شخصي له، وزيادة رسوم الهبوط إلى (١٠) روبيات عن هبوط كل طائرة وتم تعيين شركة (International Aeradio) كوكيل بمقتضى الاتفاقية، فضلاً عن تعيين الوكيل السياسي والمدير المقيم للشركة كشخصين مفوضين لتطبيق قوانين الملاحة الجوية^(٣٦).

٢- امارة دبي:

بدأت بريطانيا مفاوضاتها مع حاكم امارة دبي الشيخ سعيد بن مكتوم بعد أن صدرت التوجيهات للمقيم السياسي البريطاني بيسكو (Biscoe) للبدء بتلك المفاوضات واخر عام ١٩٣١، اذ اتجه الاخير إلى دبي لمقابلة حاكمها الذي كان آنذاك مريضاً، فوجده اكثر مرونة الا أنه طلب قبول اعتذاره عن عدم امكانية تقديم التسهيلات المطلوبة بسبب معارضة ابناء عمومته للمشروع، لذا طلب المقيم السياسي من الشيخ احمد الجابر الصباح حاكم الكويت التوسط في الموضوع مع حاكم دبي ويرافقه في زيارة للإمارة لإقناع حاكمها وابعاء عمومته واعيان دبي بفكرة مشروع وانشاء مهبط للطائرات، فتم الاجتماع في منزل احد وجهاء الامارة^(٣٧)، وحضره الشيخ احمد الجابر الصباح حاكم الكويت والشيخ سعيد بن مكتوم حاكم دبي والمقيم السياسي البريطاني والوكيل المحلي عيسى بن عبد اللطيف السركال، وابعاء عم حاكم دبي ومجموعة من وجهاء الامارة واعيانها^(٣٨).

بذل الشيخ جابر الاحمد جهداً كبيراً في اقناع الحضور ووضح لهم مدى الفائدة التي سيحصلون عليها من إنشاء المشروع، وتعهد بعدم حدوث أي مخاطر من انشائه، الا انه لم يتمكن من اقناعهم واصرروا على رفض المشروع، اذ كانوا خائفين من تحول مهبط الطائرات فيما بعد إلى مركز سياسي وملجأ للخدم الهاربين والبحارة المدنيين ومن يرتكبون جرائم اخلاقية تمس الاعراض، ويجدون في تلك القاعدة حامية لهم كما حصل في زنجبار، لذا لم يصل المجتمعون إلى حلول، غير ان البريطانيين اعدوا المحاولة وكانت التسهيلات المطلوبة هي وضع سفينة وقود في خور دبي، فعرض الطلب على الشيخ سعيد في كانون الثاني عام ١٩٣٣ فطلب الشيخ امهاله لبحث الموضوع مع ابناء عمومته مرة اخرى... فلم يرد عليهم مما اضطر المقيم السياسي البريطاني باستخدام وسائل الضغط لإجباره على الموافقة، لاسيما التهديد بمنع تصاريح شراء الاسلحة والذخائر وتصاريح السفر للحاكم وابعاء شعبه، وإيقاف سفينة البريد التجارية عن القدوم إلى دبي، اذ كانت سفينة تابعة لشركة

الهند البريطانية للملاحة تأتي مرة واحدة كل اسبوع إلى امارة الشارقة وتمر على امارة دبي حسب اتفاقية عام ١٩٣٢ مع بريطانيا (٣٩).

وأمام تلك الضغوط ارسل الشيخ سعيد بن مكتوم شروطه للمواقفة على وضع سفينة وقود في خور دبي وتم توقيع اتفاقية بين الطرفين في ١٥ كانون الأول عام ١٩٣٣ (٤٠).

وفي تموز عام ١٩٣٧ وبعد حاجة بريطانيا لتكون لها محطة توقف ليلية في امارات ساحل عمان، وقع الاختيار على امارة دبي لذا تمكنت بريطانيا وعلى الرغم من وجود المعارضة للمشروع في الامارة من اقناع حاكمها بتوقيع اتفاقاً معها لسنة واحدة تعهد بموجبه تقديم التسهيلات اللازمة، لاسيما في انشاء قاعدة هبوط مائية في خور دبي لمصلحة الخطوط الجوية الملكية البريطانية لرغبتها في ادخال خدمة الطائرات المائية، بالمقابل دفع رسوم بلغت (٤٤٠) روبية شهرياً، بعدها بدأ وصول الركاب إلى دبي في آب من العام نفسه ويؤخذون إلى دار الاستراحة في الشارقة لقضاء الليل ثم يعودون في اليوم التالي إلى دبي لمواصلة رحلتهم، ووقع حاكم الامارة اتفاقاً في أيلول من العام نفسه على تعهده بتأمين وسلامة الركاب (٤١).

وفي ٦ حزيران عام ١٩٣٨ عقد شيخ دبي سعيد بن مكتوم اتفاقاً مع بريطانيا يتعلق بالطيران التجاري امدها (٥) سنوات، مقابل ان تدفع له بريطانيا مبلغاً مقداره (٩٤٠) روبية شهرياً فضلاً عن (٥٠٠) روبية كإعانة شخصية ورسم هبوط مقداره (٥) روبية عن كل طائرة (٤٢).

ونظراً للموقع الذي تمتلكه امارة دبي في طريق المواصلات الدولية ، قامت الحكومة في دبي بإنشاء مطار لا يبعد كثيراً عن مركز المدينة، على الطريق بين دبي والشارقة والذي بلغت تكاليفه ٥,٥ مليون روبية ، بعد ان كانت الإمارة تعتمد على مطار الشارقة (٤٣)، اذ تم تشييده عام ١٩٥٩ ويعد المطار الثاني في امارات ساحل عمان من حيث انشاءه بعد مطار الشارقة، لأجل تقديم الخدمات لشركات الخطوط الجوية العالمية المارة بالإمارة ومنها:

- طيران الشرق الاوسط.
- الخطوط الجوية اللبنانية
- الخطوط الجوية الكويتية
- الخطوط الجوية العربية السورية
- الخطوط الجوية الايرانية
- الخطوط الجوية الباكستانية

- الخطوط الجوية العربية السعودية

- طيران الخليج

وزود المطار بما يحتاجه من معدات وأجهزة الملاحة الجوية المستعملة ليلاً ونهاراً، كما تم توسيع مبنى المطار لمجابهة زيادة حركة النقل والمسافرين وشؤون دوائر الهجرة والكمارك^(٤٤).

وما بين عامي ١٩٥٩ - ١٩٦١ تم إنشاء مهبط للطائرات في منطقة (سبخة) التابعة لإمارة دبي وهي ارض ملحية منبسطة على طول الساحل، وبدأت الرحلات إلى الكويت بمعدل ثلاث مرات في كل اسبوع^(٤٥).

وفي منتصف عام ١٩٦٥ تم انشاء مطار مدني في دبي حل محل مطار الشارقة المدني الذي تم احاقه بالمطار العسكري ولم تعد الطائرات تهبط فيه الا يوم واحد في الاسبوع^(٤٦).

وهكذا استجاب لبريطانيا باقي شيوخ امارات الساحل مقابل حصولهم على تأكيدات بشأن تسهيل الاتصالات الجوية عبر بلادهم^(٤٧)، وافتتح في دبي عام ١٩٧١ مطاراً يعد من اكبر المطارات تجهيزاً في العالم، اذ تم بناءه على الطراز العربي مع توفير المجالات الرحبة لسوق حرة ومطعم وحديقة وصالات انتظار وغيرها مما تستلزمه خدمات الملاحة الجوية^(٤٨).

نستنتج من ذلك ان الحكومة البريطانية استطاعت وبوسائل عدة من اقناع حكام الامارات، لاسيما في الحصول على موافقاتهم بالتسهيلات الجوية لها في اماراتهم وبالتالي تعزيز نفوذها وتحقيق مصالحها الاستراتيجية في المنطقة.

٣- اماره أبو ظبي:

سعى البريطانيون للحصول على تسهيلات جوية في اماره أبو ظبي، لبناء مطار عسكري وتسهيلات اخرى، الا ان حاكمها الشيخ شخبوط بن سلطان (١٩٢٨-١٩٦٦) رفض المشروع، اذ رفض طلباً من بريطانيا في تموز عام ١٩٣٠ للسماح للقوة الجوية الملكية بأن تحتفظ بخزان وقود في جزيرة صير بن ياس، وعلى الرغم من الرفض الا ان بريطانيا استمرت في الاصرار والالاحاح لإجباره على الموافقة، اذ طلبت باستحداث مطار صغير للهبوط في الامارة، لاسيما في الجزيرة المذكورة سلفاً لتجعل منها قاعدة للترود بالوقود في حالة النزول الاضطراري^(٤٩).

وفي عام ١٩٣٣ حث فاوول (Fowle) حكومة الهند البريطانية على تقديم اسناد للوكيل السياسي البريطاني في البحرين، للتفاوض حول الاتفاقيات الجوية مع شيوخ الامارات، وبذلت بريطانيا عام ١٩٣٤ محاولات عدة لإقناع حاكم أبو ظبي بعقد الاتفاقيات الجوية وتمت الموافقة بشروط اولها ان

يكون المطار في جزيرة صير بني ياس وليس في مركز الامارة^(٥٠)، فضلاً عن قيام الجيولوجيين بالبحث عن الابار الارتوازية في أبو ظبي، إلا أن بريطانيا افهمت الشيخ انها سترسل الجيولوجيين في حالة منحه تسهيلات جوية كالأرض المخصصة للهبوط ومرسى الطائرات المائية وخزانات الوقود وغيرها لما يحتاجه الطيران الملكي من تسهيلات، ورغم زيارة الوكيل السياسي في البحرين (كوردن لوش) في العام نفسه الشيخ شخبوط ورافقه حاكم دبي سعيد بن مكتوم إلا أن حاكم أبو ظبي رفض منح التسهيلات في امارته^(٥١).

وبسبب اصرار الشيخ شخبوط على الرفض على الرغم من الزيارات المتكررة للوكيل السياسي البريطاني له، لذا قام لوش بزيارة لأبو ظبي في ايلول عام ١٩٣٤ واستعمل هنا اسلوب التهديد لحاكم الإمارة تارة والدبلوماسية تارة اخرى، مما اضطر الشيخ إلى الموافقة على عقد الاتفاقية في ١٣ شباط عام ١٩٣٥ والتي بموجبها يمكن رسو خزان وقود في الجزيرة واعطاء تسهيلات لهبوط الطائرات فيها فضلاً عن منحه قطعة ارض لهبوط الطائرات في أبو ظبي على ان لا يسمح لبريطانيا بالتدخل في الامور الداخلية للإمارة، وان يحصل مقابل ذلك على (٥٠٠) روبية شهرياً من تاريخ نصب الخزان^(٥٢).

وذكر مصدر آخر ان مدة الاتفاقية هي (١٢) عاماً، ونصت ايضاً على أن يحصل الحاكم على دفعه مقدمة قدرها (٥) الاف روبية ودفعة شهرية قدرها (٤٠٠) روبية^(٥٣).

الا ان الشيخ شخبوط رفض نصب خزان الوقود مدعياً ان الاتفاقية لم يوجد فيها بند يخص بناء الخزان انما اقتصرت على ارض لهبوط الطائرات، وامتنع عن مقابلة قبطان السفينة (نيفلهارفي) التي أرسلتها الحكومة البريطانية لتحديد ارض الهبوط وبناء الخزان، لذا قام الكابتن جي. اي كول (G.A.Cooles) الذي كلف بمساعدة الوكيل السياسي في البحرين بزيارة أبو ظبي في حزيران من العام نفسه لشرح وجهة نظر حكومته ومسألة التسهيلات مع الشيخ شخبوط^(٥٤)، وبين له ان الخزان هو احد ملحقات ارض الهبوط المتفق عليها والتي تحويها ضمناً الاتفاقية، إلا أن حاكم أبو ظبي كان مصراً على الرفض وعدم التراجع^(٥٥)، لذا قام (فاول) المقيم السياسي البريطاني في بوشهر بتوجيه انذار له عن طريق (كول) بعدم السماح بمضايقه الاسطول التابع لأبي ظبي لصيد اللؤلؤ بالتحرك نحو المصائد في حالة رفض الحاكم واصراره على منع انشاء الخزان وتقديمه الاعتذار إلى قبطان السفينة^(٥٦)، لذا وبسبب تلك التهديدات أُجبر الشيخ شخبوط على تقديم اعتذاره لقبطان السفينة، وكان لحاكم دبي الشيخ سعيد بن مكتوم دور كبير في اقناع الشيخ شخبوط، وهكذا فقد وافق الاخير على منح التسهيلات، فضلاً عن موافقته عام ١٩٣٦ على انشاء فانار في جزيرة حالول التابعة لإمارته،

لاسيما وانها لا تحتاج إلى مراقبين في العمل^(٥٧)، اذ انه كان متحفظاً في سياسته تجاه البريطانيين خوفاً من دخولهم لبلاده، في حين نراه انه عارض التسهيلات التي تحتاج إلى عمال وموظفين بأعداد كبيرة مما يعطي لبريطانيا ذريعة للتدخل في السياسة الداخلية للإمارة^(٥٨).

وحصلت بريطانيا خلال الحرب لعالمية الثانية عام ١٩٣٩ على حق استخدام جزيرة صير بني ياس التابعة لأبو ظبي للهبوط الاضطراري^(٥٩).

وحيثما بدأت الحرب لم يكن لبريطانيا على ارض امارات الساحل العماني، لاسيما امارة أبو ظبي الآ المصالح الاتية:

- مكان نزول اضطراري في جزيرة صير بني ياس لاستعمالات سلاح الجو الملكي ومخزن تزويد الوقود كما اسلفنا.
- مطار لسلاح الجو الملكي ومخزن للوقود في أبو ظبي.
- مكان لنزول الطائرات البحرية ومخزن للوقود في دبي .
- مطار للخطوط الجوية الامبراطورية واستراحة محصنة ومخزن للوقود ومحطة ارساد ومخزن للذخيرة والقنابل في الشارقة.
- مكان نزول اضطراري للخطوط الجوية الامبراطورية ومخزن للوقود ومطار في كلبا.
- محطة تزويد الوقود للطائرات الصغيرة في رأس الخيمة^(٦٠).

ان البداية الحقيقية في انشاء مطار في امارة أبو ظبي في آب عام ١٩٦٦ لاسيما بناء مدرج بطول (١٠٥٠٠) قدم وبقدرة تحمل مقدارها (٣٥٠) الف رطل ، وبذلك اصبح المطار جاهزاً لاستقبال الطائرات الكبيرة^(٦١).

لذلك تم انشاء دائرة الطيران المدني في أبو ظبي في الاول من كانون الثاني عام ١٩٦٨، وبدأت بداية متواضعة واستمرت برسم سياسة الطيران وعقد الاتفاقيات، لاسيما ما قامت به من عقد اتفاقية مع شركة الطيران البريطانية للمرور عبر الامارة وهي في طريقها من كراتشي إلى لندن مرة واحدة في الأسبوع فضلاً عن عقدها اتفاقية اخرى مع شركة طيران الشرق الاوسط الكويتية للهبوط مرتين في الاسبوع، اما طيران الخليج فطائراته تهبط اربع مرات يومياً في المطار^(٦٢).

وتم تحديد أهداف دائرة الطيران المدني في أبو ظبي كما يأتي^(٦٣):

- تنفيذ السياسة العامة للطيران المدني.

- اجراء الدراسات الخاصة بمشروعات تخطيط وتنمية وتطوير المطارات.
- تطبيق القوانين والانظمة واللوائح التي تصدرها منظمات الطيران المدني الدولية والاقليمية
- لمسايرة اوجه نشاط وتطور الطيران المدني في العالم تحقيقاً لأمن وسلامة الملاحة الجوية.
- تنفيذ القواعد والاحكام المتعلقة بحقوق النقل الجوي، والاتفاقيات الثنائية التي تعقد مع الدول الأخرى.
- تأمين وتزويد المطارات بالخدمات الفنية والادارية طبقاً للمعدلات والنظم والكفاية الدولية المطلوبة.
- مراقبة تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية التي تتعلق بالتسهيلات.
- تشغيل الطوارئ وصيانة منشآت المطارات ووسائل الاتصالات ومعدات الطوارئ والانتقاذ ومدارج وحظائر الطائرات واماكن وقوفها واجهزة الارسال والاستقبال والارشاد والارصاد الجوية وبرج المراقبة .
- تسهيل واحصاء حركة النقل الجوي.

وفي تموز عام ١٩٦٨ حطت في مطار أبو ظبي احدى طائرات الخطوط الجوية اللبنانية وعلى متنها (١٣٣) راكباً في اول رحلة لها من بيروت إلى أبو ظبي^(١٤).

ويشرف على المطار (دائرة الطيران المدني) في حين تولت (لجنة التسهيلات الجوية) التي تم تشكيلها بموجب المرسوم الاميري الصادر في ١٤ آب عام ١٩٦٨ الاهتمام بالمسافرين عن طريق المطار^(١٥).

وفي الاول من كانون الثاني عام ١٩٦٩ اصبح بالإمكان للطائرات الهبوط ليلاً في المطار بسبب الاستعدادات الفنية الكبيرة فيه، فضلاً عن وجود انارة غطت جميع ارجاءه، في حين بدأ العمل فيه على مدار ساعات اليوم وذلك اعتباراً من الاول من تموز من العام نفسه^(١٦).

وفي عام ١٩٧٠ اتخذ المطار شكله النهائي وأصبح من المطارات العالمية الحديثة ومطابقاً للمواصفات التي وضعتها (المنظمة العالمية للطيران المدني) وذلك بعد أن تمت تسوية ارضه وتزويدها بالأجهزة اللازمة واصبح قادراً على استيعاب أعداد كبيرة من المسافرين والبضائع^(١٧)، فضلاً عن تزويد المطار بنظام تكييف مركزي وقاعات انتظار المسافرين وقاعات الترانزيت ومكاتب موظفي

الكمارك والجوازات ومطعم^(٦٨)، وعملت في الامارة شركات الطيران العالمية هي نفسها التي عملت في مطار دبي والمذكورة سلفاً^(٦٩).

يتضح من ذلك ان الحكومة البريطانية استعملت كل وسائل الضغط على حاكم أبو ظبي للحصول على الامتيازات والتسهيلات الجوية على ارض أبو ظبي وحصلت في النهاية على ما سعت للوصول اليه من تحقيق اهدافها الاستراتيجية ومحاولتها تعزيز سيطرتها على امارات ساحل عمان ومنها امارة أبو ظبي.

الخاتمة:

يمكن الوصول من خلال هذا البحث إلى استنتاجات عدة، تعد ملخصاً للأحداث التي وردت فيه ومن هذه الاستنتاجات ما يأتي:

١- وفق منطقة الغلبة للقوة، استطاعت بريطانيا فرض نفسها على شيوخ امارات ساحل عمان، لاسيما باستخدامها اساليب عدة لاستحصال موافقتهم بإعطاء التسهيلات الجوية لها في اماراتهم.

٢- ضعف اقتصاديات امارات الساحل نتيجة لتدهور تجارة صيد اللؤلؤ في ثلاثينات القرن العشرين، سبب من اسباب موافقة حكامها على مطالب بريطانيا لعلّ تلك المطارات تدر عليهم ارباحاً تساعد على تنمية اقتصادهم.

٣- الخلاف الذي جرى مع حكومة بلاد فارس وما نتج عنه من رفض الاخيرة السماح للطائرات الملكية البريطانية باستخدام اجوائها هي سبب لتوجيه بريطانيا انظارها إلى امارات الساحل لتحل محلها في فتح أجوائها وارضها امام خطوط الطيران البريطانية اعتقاداً من الاخيرة ان تلك الامارات امرها اسهل من بلاد فارس في استحصال الموافقة من حكامها.

٤- التخوف الذي حلّ في نفوس حكام الامارات من انشاء المطارات التي تحتاج بدورها إلى عمال وموظفين لأعداد كبيرة، وربما هؤلاء يؤثروا على عادات وتقاليد شعوبهم في حالة

دخولهم إلى مراكز اماراتهم، لذا حرصوا على عدم السماح بذلك وأصبح هذا شرطاً في اتفاقياتهم المبرمة مع بريطانيا.

٥- ان موافقة الحكام في انشاء المطارات اعطى للمنطقة دوراً مهماً في الاطلاع على الحضارات الأخرى، لاسيما ما ينقله المسافرين عبرها إلى مناطق اخرى بعيدة عنها، فضلاً عن فسخ المجال امام حكامها مستقبلاً بإنشاء مطارات كبيرة ومتطورة.

٦- بسبب هذه المطارات أصبحت الأسواق في امارات الساحل مزدهرة بتنوع البضائع المستوردة، وسهولة الحركة لتجارها ومحاولتهم التنقل بين المناطق البعيدة ورفد تلك الاسواق بالبضائع المتنوعة التي يحتاجها اهل الامارات

(^١) وهي أبو ظبي وديي والشارقة وراس الخيمة وعجمان والفجيرة وام القيوين، كان يطلق عليها أيضاً الإمارات المتصالحة أو ساحل القرصنة أو ساحل الهدنة بعد عقد بريطانيا معها معاهدات الهدنة لعام ١٨٣٠. للمزيد ينظر: أحمد قاسم البوريني، الإمارات السبع على الساحل الأخضر، مطابع الوفاء، بيروت، ١٩٥٧، ص ٨٥؛ كلود موريس، صقر الصحراء، ط١، منشورات وزارة الثقافة والاعلام، أبو ظبي، ١٩٧٥، ص ٤٠.

(^٢) البوريني: وهي ابرز واحات الجزيرة العربية، تقع ما بين كل من السعودية من الغرب وابو ظبي شرقاً، وسلطنة عمان من الجنوب وسميت بهذا الاسم نسبة إلى فئائل النخيل التي نقلت اليها من البصرة المسماة (البريمي) وهو نوع من التمور المعروف في العراق، واغلب المصادر ذكرت انها تسع واحات.. لمزيد ينظر: محمد حسن العيدروس، التطورات السياسية في دولة الامارات العربية المتحدة، الكويت، ١٩٨٣، ص ٢٠١.

(^٣) عبد العزيز عبد الغني ابراهيم، علاقة ساحل عمان ببريطانيا (دراسة وثائقية)، مطابع دار الهلال، الرياض، ١٩٨٢، ص ١٣٢.

(^٤) محمد غانم الريمحي، الخليج ليس نفطاً، دراسة في اشكالية التنمية والوحدة، ط١، دار الجديد، بيروت، ١٩٩٥، ص ١٢٤.
(^٥) ابتسام عبد الامير حسون، دولة الامارات العربية المتحدة، دراسة في الاحوال السياسية والاجتماعية والاقتصادية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، ١٩٨٣، ص ٢٣.

(^٦) خليل حمود عثمان الجابري، الاوضاع السياسية والاجتماعية والاقتصادية في أبو ظبي ١٩٤٥ - ١٩٧١، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية ابن رشد، جامعة بغداد، ٢٠٠٨، ص ٣٠ - ٣١.

(^٧) عبد العزيز عبد الغني ابراهيم، السلام البريطاني في الخليج العربي ١٨٩٩ - ١٩٤٧ دراسة وثائقية، ط١، دار المريخ، الرياض، ١٩٨١، ص ٢٢٠ - ٢٢١.

(^٨) المصدر نفسه.

(^٩) عبد العزيز عبد الغني ابراهيم، علاقة ساحل عمان ببريطانيا، المصدر السابق، ص ١٣٢.

(^{١٠}) محمد مرسي عبدالله، دولة الامارات العربية المتحدة وجيرانها، ط١، دار القلم، الكويت، ١٩٨١، ص ٦٦.

(^{١١}) روز ماري سعيد، الوحدة والحكم البريطاني، تجربة دولة الامارات العربية المتحدة، مركز دراسات الوحدة العربية، ط٣، بيروت، ١٩٨٦، ص ١٢٣.

(^{١٢}) ايهاب حسين علي حسين مصيرع، التطورات الاقتصادية في امارات الساحل العماني ١٨٩٢ - ١٩٣٩، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة بابل، ٢٠١٥، ص ١٥٥ - ١٥٦.

(^{١٣}) محمد مرسي عبد الله، المصدر السابق، ص ٧٠.

(^{١٤}) H. Burchall , The Political Aspect of Commercial Air Routes , JRCASXX, January ١٩٣٣, PP. ٧٧- ٧٨.

(^{١٥}) محمد فارس الفارس، الأوضاع الاقتصادية في امارات الساحل (دولة الامارات العربية المتحدة حالياً) ١٨٦٥ - ١٩٦٥، مركز مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، أبو ظبي، ٢٠٠٠، ص ٩٨ - ١٠١.

- (١٦) ايهاب حسين علي حسين مصيرح، المصدر السابق، ص ١٥٥.
- (١٧) جمال زكريا قاسم، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، ج٣، دار الفكر العربي، القاهرة، ٢٠٠١، ص ٢٨٩ - ٢٩٠.
- (١٨) Mann, Clarence , G, Abu Dhubi birth of on Oil sheikhdom, Beirut, ١٩٦٩, (ج١)، ص ٨٨ - ٨٧.
- (١٩) عبد القادر زلوم، عمان والامارات السبع دراسة جغرافية انسانية، دار مكتبة الحياة، بيروت، ١٩٦٣، ص ٨٨.
- (٢٠) جمال زكريا قاسم، الخليج العربي دراسة لتاريخ الامارات العربية ١٩١٤ - ١٩٤٥، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٧٣، ص ٣٠٥.
- (٢١) Belgave . Charles , Personal Column, London, ١٩٦٠, P. ٧٦.
- (٢٢) بدر الدين عباس الخصوصي، دراسات في تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، ج٢، منشورات ذات السلاسل، الكويت، ١٩٨٨، ص ١٩٢ ؛
- Zahlan , The origins of the United Arab Emirates : Apolitical and Social History of the Trucial States , London, ١٩٧٨, P. ١٠٠.
- (٢٣) G. W. Bently , The development of air rote in the Peruian Gulf, Treas, ١٩٣٣, Vol.XX, P. ١٧٧ ;
- محمود علي الداود، الخليج العربي في العلاقات الدولية المعاصرة، مجلة الخليج العربي، العدد (٢)، المجلد (١٣)، مركز دراسات الخليج العربي، البصرة، ١٩٨١، ص ١٧٧.
- (٢٤) عبد العالي حبيب حسين، دولة الامارات العربية المتحدة دراسة في الجغرافية السياسية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة البصرة، ٢٠٠٤، ص ١٣٣ ؛ روزماري سعيد زحلان، المصدر السابق، ص ١٢٥.
- (٢٥) C. Belgrave, Personal Columu, London, ١٩٦٠, P. ٧٦.
- (٢٦) السير روبرت هاي، دول الخليج (الفارسي)، الهيئة العامة للمطابع الاميرية، المجلس الاعلى للثقافة، ٢٠٠٤، ص ١٣٧.
- (٢٧) كشافة ساحل عمان: وتسمى ايضا قوة ساحل عمان (Trucial Oman Levies) تم تأسيسها في شباط عام ١٩٥١ بعد موافقة الحكومة البريطانية وتألقت من العناصر الذين عملوا كمرتزقة في الجيش البريطاني امثال البلوش والباكستانيين والهنود، وتمت الاستعانة بالجيش العربي في الاردن لتوفير الاحتياجات الاولي لإنشائها وعين الضابط البريطاني هانكن تورفين (HamkinTurrfin) وهو ضابط بريطاني لقيادتها ويساعده ضابطان اردنيان و(٣٢) مجنداً ويكون مركز قيادتها في الخطوط الامامية الخالية للقوات الجوية الملكية في الشارقة ، ووضعت تحت سلطة المعتمد السياسي البريطاني في دبي، واتخذت من الشارقة مركزاً لقيادتها ، والهدف الرئيس من تأسيسها لاحتفاظ بريطانيا بمركزها في المنطقة، للمزيد من التفاصيل ينظر: صلاح العقاد، معالم التغيير في دول الخليج العربي، معهد البحوث والدراسات الاستراتيجية ، القاهرة، ١٩٧٢، ص ٨٢ - ٨٣ ؛ صفاء محمد عبد الحناوي، تعزيز السيطرة البريطانية على امارات ساحل عمان ١٩٤٦ - ١٩٧١، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بيروت العربية، ٢٠١٣، ص ٥٩ - ٦٠.
- (٢٨) جمال زكريا قاسم، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، المصدر السابق، ج٣، ص ٢٨٩ - ٢٩٠.
- (٢٩) John Marlow , The ...Gulf in the Twentieth Century , The Cresser Press, London , ١٩٦٢, P. ١٢٢.

- (٣٠) من تاريخ الخليج العربي، سلسلة ثقافية عسكرية تشرف على اصدارها الكلية العسكرية، مطبعة الكلية العسكرية، بغداد، ١٩٧٢، ص ٤٧؛ خالد بن محمد القاسمي، التطور التاريخي لقيام دولة الامارات العربية المتحدة، ط١، بيروت، ٢٠٠٩، ص ٦٣.
- (٣١) ناصر حسين عليوي، دور الاستعمار الغربي في تخطيط الحدود السياسية بين الاقطار العربية، مشكلة اليريمي، رسالة ماجستير غير منشورة، معهد القائد المؤسس (الملغى)، بغداد، ١٩٩٩، ص ٦٧ - ٧٠.
- (٣٢) نيقولاس ستانلي برايس، مجلة ليوا، المركز الوطني للوثائق والبحوث، السنة (٣)، العدد (٦)، أبو ظبي، ٢٠١١، ص ٢٣ - ٢٤.
- (٣٣) صفاء محمد عبد الحسناوي، المصدر السابق، ص ٣٩.
- (٣٤) زهير قاسم محمد السامرائي، الموقف العربي والاقليمي من قرار الانسحاب البريطاني من الخليج العربي ١٩٦٨ - ١٩٧١، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة تكريت، ٢٠٠٥، ص ٣٦.
- (٣٥) المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، معهد البحوث والدراسات العربية، دولة الامارات العربية المتحدة دراسة مسحية شاملة، لقاهرة، ١٩٧٨، ص ٤٤.
- (٣٦) محمد فارس الفارس، المصدر السابق، ص ١٨٨.
- (٣٧) ايهاب حسين علي حسين مصيرع، المصدر السابق، ص ١٦٣.
- (٣٨) محمد فارس الفارس، المصدر السابق، ص ١٢١.
- (٣٩) Rosemarie said Zahlan, The Originsif the United Arab Emirates, the Great in of Qatar, London, ١٩٧٩, P. ٩٢- ١٠٦.
- (٤٠) فاطمة الصائغ، المصدر السابق، ص ٩٤.
- (٤١) Records of Emirates Primary Document ١٨٢٠- ١٩٥٠, Oxford, ١٩٩٠, Vol.٩, PP. ٨٣- ٩٣.
- (٤٢) D. Hawley, The Trucial States, London, ١٩٧٠, P. ١٧١; John Marlowe, OP. Cit, P. ١٢٢.
- (٤٣) مجلة العربي، العدد (٢٢)، ايلول ١٩٦٠، ص ٨٤.
- (٤٤) خالد العزي، الخليج العربي في ماضيه وحاضره دراسة شاملة للخليج العربي ولدول البحرين - قطر - الامارات العربية المتحدة، مطبعة الجاحظ، بغداد، ١٩٧٢، ص ٣٠٦ - ٣٠٧.
- (٤٥) Frauke Heard - Bey, From Trucial states to United Arab Emirates, Asociety in transition, London, ١٩٨٢, PP. ٢٥٩- ٢٦٠.
- (٤٦) سيد نوفل، الخليج العربي أو الحدود الشرقية للوطن العربي، دار الطليعة للطباعة والنشر، بيروت، ١٩٥٩، ص ٣٢١؛ جمال زكريا قاسم، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، المصدر السابق، المجلد الرابع، ص ١٧٥.
- (٤٧) جمال زكريا قاسم، الخليج العربي دراسة لتاريخ الامارات العربية ١٩١٤ - ١٩٤٥، المصدر السابق، ص ٣١٧.
- (٤٨) دبي لؤلؤة الخليج، دار الاعلام، بلدية دبي، ١٩٧٤، ص ٣٣.
- (٤٩) محمد حسن العيدروس، المصدر السابق، ص ٢٩٦؛ Zahlan, OP, Cit, P. ١٠٣
- (٥٠) جمال زكريا قاسم، الخليج العربي دراسة لتاريخ الامارات العربية ١٩١٤ - ١٩٤٥، المصدر السابق، ص ٣١١.



- (٥١) محمد حسن العيدروس، المصدر السابق، ص ١١٦.
- (٥٢) محمد مرسي عبدالله، المصدر السابق، ص ٧٣ ؛ ١٠٤ . Zahlan , OP, Cit, P.
- (٥٣) فاطمة الصائغ، المصدر السابق، ص ٩٢.
- (٥٤) The ... Gulf Administration Reportsl ١٨٧٣-١٩٤٧ Archive Edition , Calcutta: Office of the Superset of Government Printing , Vol. IV, P. ٤٦.
- (٥٥) Zahlan , OP, Cit, P. ١٠٤.
- (٥٦) Hawley , OP. Cit, P. ١٧١.
- (٥٧) عقيل حامد محمد التميمي، التطورات السياسية في أبو ظبي وعلاقتها الخارجية ١٩١٤-١٩٤٥، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية ابن رشد، جامعة بغداد، ٢٠٠٠، ص ١٨٧.
- (٥٨) المصدر نفسه.
- (٥٩) بدر الدين عباس الخصوصي، المصدر السابق، ص ١٩٢.
- (٦٠) عبد العزيز عبد الغني ابراهيم، علاقة ساحل عمان ببريطانيا، المصدر السابق، ص ٣٤٨-٣٤٩.
- (٦١) هداية سلطان السالم، اوراق من دفتر مسافرة، مطبعة حكومة الكويت، الكويت، د.ت، ص ١٨٣ ؛ مجلة الياض، (بيروت)، العدد (١٢٤٤)، ١٨-٢٥ تموز ١٩٦٨، ص ٣٦.
- (٦٢) دائرة الطيران المدني، مطار أبو ظبي، ط١، أبو ظبي، ١٩٨٢، ص ١١.
- (٦٣) خالد بن محمد القاسمي، دولة الامارات العربية المتحدة .. مسيرة قائد واردة شعب، الكتاب الاول، مرحلة ما قبل الاتحاد ، مؤسسة دار الكتاب الحديث للطباعة والترجمة والنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٩٢، ص ٢٠٣-٢٠٤.
- (٦٤) محمود بهجت سنان، أبو ظبي واتحاد الامارات ومشكلة البريمي، ط١، دار البصري، بغداد، ١٩٦٩، ص ٣٦.
- (٦٥) خليل حمود عثمان الجابري، المصدر السابق، ص ١٥٤.
- (٦٦) المصدر نفسه.
- (٦٧) مركز الوثائق والدراسات ، أبو ظبي في عيد الجلوس الخامس لعظمة حاكم البلاد، أبو ظبي، د.ت، ص ١٥٤-١٥٥.
- (٦٨) المصدر نفسه.
- (٦٩) خليل حمود عثمان الجابري، المصدر السابق، ص ١٥٤-١٥٥.