

الجزور التاريخية للمشروع السعودي لإنشاء جسراً مع البحرين
بين عامي ١٩٦٥ و ١٩٨٦ "دراسة تاريخية وثائقية"

دكتور

مترك بن تركي بن درع السبيعي

أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر المشارك بجامعة الطائف

الملخص:

جاءت فكرة مشروع إنشاء جسر يربط البر السعودي بالبحرين عن طريق جسر بحري طوله ٢٥ كم (١٥ ميل) منذ النصف الثاني من القرن العشرين، وقد تتبع الوثائق البريطانية الفكرة منذ اهتمام ورعاية جلالة الملك فيصل بن عبدالعزيز آل سعود -رحمه الله- لها، إذ رأى أن ربط البحرين بالمملكة سيساهم في أمنها السياسي والأمني والاقتصادي، ويساهم في ضمان استقلالها وإبعاد الأطماع والتهديدات الخارجية عنها، وقد رعاها جلالته منذ عام ١٩٦٥، أي قبل خروج بريطانيا من منطقة الخليج العربي، ثم وجه بالاهتمام بالمشروع بعد استقلال البحرين سنة ١٩٧١.

ثم اهتم -بعد ذلك- جلالة الملك خالد بين عبدالعزيز -رحمه الله- بالمشروع منذ العام الأول لحكمه، حيث أكد على أهمية ربط المنطقة الشرقية من المملكة بالبحرين في أسرع وقت ممكن بغض النظر عن التكاليف المالية التي قررت حكومة المملكة العربية السعودية أن تتحملها خزينتها دعماً منها لشعب وحكومة البحرين الشقيقة، وبدأت في عهد الملك خالد عملية الدراسات الاستشارية للمشروع ووضع خطة للبناء.

وفي عهد خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبدالعزيز -رحمه الله- لم يكن أقل حماسة بالمشروع وبإتمام عملية البناء، خاصة وأن الأوضاع المضطربة المحيطة بالمنطقة خلال تلك الفترة أكدت جدوى المشروع في ربط وحماية البحرين، حتى أنهى الجسر رسمياً بعد افتتاحه سنة ١٩٨٦ وضع البحرين السابق كجزيرة معزولة عن دول الخليج العربية، لتجد في المملكة العربية السعودية شقيقة كبرى بصدق، تخشى على مصالحها وأمنها كما تخشى على مصالح أبنائها.

الكلمات المفتاحية:

الملك فيصل بن عبدالعزيز، الملك خالد بن عبدالعزيز، الملك فهد بن عبدالعزيز، الشيخ عيسى بن سلمان، جسر الملك فهد.

The historical roots of the Saudi project to build a Causeway with Bahrain between 1965 - 1986

Historical documentary study

Abstract:

The idea of the project to build a Causeway linking the Saudi mainland to Bahrain via a 25 km (15 mile) sea Causeway came since the second half of the twentieth century. British documents have traced the idea since the interest and sponsorship of His Majesty King Faisal bin Abdulaziz Al Saud, may God have mercy on him, as he saw that linking Bahrain to the Kingdom would contribute to its political, security and economic security, and contribute to ensuring its independence and keeping away external ambitions and threats. His Majesty sponsored it since 1965, before Britain left the Arabian Gulf region, and then directed attention to the project after Bahrain's independence in 1971.

Then His Majesty King Khalid bin Abdulaziz Al Saud, may God have mercy on him, took an interest in the project since the first year of his rule, as he stressed the importance of linking the Eastern Province to Bahrain as soon as possible regardless of the financial costs that all Saudi governments decided to bear in the Kingdom's treasury in support of the people and government of sisterly Bahrain. During the reign of King Khalid, the process of consultative studies for the project and the development of a construction plan began.

Then came His Majesty King Fahd bin Abdulaziz Al Saud, may God have mercy on him, who was no less enthusiastic about the project and the completion of the construction process, especially since the turbulent conditions surrounding the region during that period confirmed the feasibility of the project in linking and protecting Bahrain, until the Causeway officially ended, after its opening in 1986, Bahrain's previous status as an island isolated from the Arab countries, to find in the Kingdom of Saudi Arabia a truly big sister, fearing for its interests and security as it fears for the interests of its children .

Keywords:

King Faisal bin Abdulaziz, King Khalid bin Abdulaziz, King Fahd bin Abdulaziz, Sheikh Isa bin Salman, King Fahd Causeway.

المقدمة:

إن الصلات التاريخية بين المملكة العربية السعودية والبحرين هي صلة الوطن الواحد، والتاريخ المشترك، والتي تتوجها جميعاً الصلات الدينية؛ التي لها كبير الأثر في التواصل والتعاون والمصير الواحد^(١)، كما أن صلة القربى والنسب بين البلدين ممتدة في جذور التاريخ، تلك القربى التي أوصى بها ديننا الإسلامي الحنيف، وتظهر آثار تلك الصلات جميعها جليةً في التشاور والنصح والتعاون بين آل سعود وآل خليفة، بما يحفظ لرعيتهما الخير والأمن والاستقرار، ولبلادهم السيادة والاستقلال^(٢)، وقد كانت فكرة مشروع جسر يربط البحرين بالمملكة العربية السعودية فكرةً استراتيجيةً أيضاً؛ أكدت على أن المملكة العربية السعودية هي أقوى دول الخليج العربي^(٣)، وأنها الدولة التي ينتظر منها العون، والدعم الدائم^(٤).

من هنا جاءت فكرة هذه الدراسة التي تبدأ منذ العام ١٩٦٥ حين أعلن الملك فيصل بن عبدالعزيز آل سعود -رحمه الله- تمسكه بإنشاء جسر بحري يربط المملكة العربية السعودية وشقيقتها البحرين كصورة من صور دعم المملكة للبحرين خاصة، لما في ذلك من نفع عظيم لشعب الجزيرة، وليطمئن بأن المملكة لن تترك الجزيرة فريسة لأطماع الجهات الخارجية، وكدعم من المملكة لشعوب الجزيرة العربية والخليج العربي عامة لما كان لذلك المشروع من فوائد اقتصادية منتظرة لكل شعوب المنطقة، وتنتهي الدراسة بعام ١٩٨٦ العام الذي تم فيه افتتاح ذلك المشروع التاريخي في عهد خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبدالعزيز -رحمه الله-، لتكون المملكة قد سطرت عملاً تاريخياً، وتحملت تكلفته كاملةً في صورة من الصور العديدة لدعم المملكة للتضامن الأخوي بين الأشقاء العرب، وبذلك يتناول البحث صورة من صور العلاقات العربية - العربية، ويظهر فوائد التعاون العربي المشترك الذي حرصت المملكة العربية السعودية على رعايته طوال تاريخها الحديث والمعاصر.

وقد استقت الدراسة مصادرها من الوثائق الأصلية المعاصرة للحدث، خاصة الوثائق البريطانية (وثائق وزارة الخارجية البريطانية Foreign And Commonwealth Office) وكذلك الوثائق الأمريكية (إدارة الأرشيف والسجلات الوطنية الأمريكية National Archive and Records Administration) ومراجع عربية والأرشيفات الصحفية الوطنية السعودية والدولية المرموقة، والتي أبرزت تفاصيل وأبعاد ذلك المشروع، والعقبات التي واجهته؛ ما أعلن منها في دراسات أو أبحاث سابقة، وما ظل طيّ الوثائق حتى أظهرته هذه الدراسة؛ التي جاءت

تحت عنوان (الجدور التاريخية للمشروع السعودي لإنشاء جسراً مع البحرين بين عامي ١٩٦٥ و ١٩٨٦، "دراسة تاريخية وثائقية") وقدمت في خمسة عناصر رئيسية على النحو التالي:

أولاً: طرح الملك فيصل بن عبدالعزيز لفكرة بناء جسر بحري يربط البحرين -قبيل استقلالها- بالمملكة العربية السعودية.

ثانياً: مناقشات حكومة المملكة العربية السعودية مشروع الجسر بعد استقلال البحرين.

ثالثاً: جهود الملك خالد بن عبدالعزيز لتنفيذ مشروع الجسر.

رابعاً: تتويج الجهود السعودية في عهد خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبدالعزيز ببناء الجسر وافتتاحه.

خامساً: الطموحات المرجوة من المشروع التي صاحبت عملية البناء.

أولاً: طرح الملك فيصل بن عبدالعزيز -رحمه الله- لفكرة بناء جسر بحري يربط البحرين -قبيل استقلالها- بالمملكة العربية السعودية:

بداية؛ تم طرح فكرة مد جسر بين المملكة العربية السعودية والبحرين لأول مرة في التاريخ الحديث في عام ١٩٥٤ عند زيارة جلاله الملك سعود بن عبدالعزيز -رحمه الله- للبحرين في أبريل ١٩٥٤، ولقاءه بسمو الشيخ سلمان بن حمد آل خليفة أمير البحرين، وقد كان الملك سعود متحمساً لفكرته، ولكن لم تظهر أي إشارة أخرى لفكرة مشروع الجسر فيما تبقى من عهد الملك سعود، إلا أن فكرة مشروع الجسر عاودت الظهور في عهد الملك فيصل بن عبدالعزيز، وتحديداً في عام ١٩٦٥^(٥).

لقد تبلورت فكرة المشروع إبان زيارة الملك فيصل عام ١٩٦٥ للمنطقة الشرقية، حيث قدم وفد بحريني برئاسة الشيخ خليفة بن سلمان آل خليفة، شقيق أمير البحرين، للسلام على جلالته، وخلال تلك الزيارة عبر "الملك فيصل" عن رغبته في بناء الجسر باعتباره ضرورة لتأكيد التلاحم والترابط بين البلدين، وتقوية العلاقات وتدعيمها بين أبناء الشعبين الشقيقين، ثم في عام ١٩٦٦ قام أمير البحرين الشيخ عيسى بن سلمان آل خليفة بزيارة للمملكة وخلال اجتماعه مع الملك فيصل جرى تناول الفكرة بصورة أكثر تفصيلاً^(٦).

هنا يجب ملاحظة أن بريطانيا كانت لا تزال موجودة في البحرين، وكان موقفها أمراً ذا أهمية من المشروع، وقد أكدت بريطانيا أنها لا تعارض مشروع الجسر المقترح مع ظهور إصرار

المملكة لتحقيقه، وأرجعت بريطانيا تأييدها كون المملكة العربية السعودية تقع على بعد خمسة عشر ميلاً فقط من الحدود البحرينية، وكانت المراكب الشراعية تبحر كل ساعة تقريباً بين الدمام والمنامة، ويُستخدم رصيف المياه العميقة في ميناء سلمان على نطاق واسع لنقل البضائع، وكانت تجارة إعادة التصدير من البحرين إلى المنطقة الشرقية كبيرة ونشطة بشكل مثير للإعجاب، مع استمرار البحرين في أداء وظيفتها التقليدية كمخزن للمملكة العربية السعودية - من وجهة النظر البريطانية- أي يقوم التجار البحرينيون بتخزين البضائع التي يشتريها التجار السعوديون، كما حصل العديد من شباب التجار البحرينيين على فرص عمل لهم في المملكة العربية السعودية، بالإضافة لروابط الدم بين الشعبين، وقد بحثت الحكومة البريطانية في ١٥ يناير ١٩٦٧ سبل ضمان حماية البحرين بعد الانسحاب البريطاني منها، وكان مشروع الجسر أحد سبل الحماية، أملاً أن تصبح البحرين عضواً قيادياً في مجموعة دول الخليج العربي، ولترتبط مع المملكة العربية السعودية بروابط وظيفية وليس من خلال ارتباط وحدوي، وأن يكون ذلك الترابط تحت حماية المملكة العربية السعودية ضد أي معرّدٍ خارجي محتمل أو تخريب، وأن أي عدو للبحرين سيعلم حينها أنه سيتعين عليه التعامل ليس فقط مع آل خليفة، بل مع المملكة العربية السعودية وما تمثله من ثقل اقليمي كبير أيضاً^(٧).

وتوقعت بريطانيا من المشروع أن يساهم في منفعة متبادلة للطرفين، ويوثق العلاقات السعودية البحرينية، خاصة فائدته على اقتصاد البحرين، مع الرغبة في ايجاد فرص لتوظيف خريجي المدارس البحرينية -لتزايد البطالة بينهما- في المنطقة الشرقية من المملكة، والحاجة إلى الاتصال المباشر بين الدولتين بشأن مسائل مكافحة التخريب^(٨).

وأوضحت الوثائق البريطانية في فبراير ١٩٦٧ أن حاكم البحرين الشيخ عيسى بن سلمان آل خليفة قد فكر في إجراء دراسة جدوى للمشروع، بعد أن قام آنذاك مهندسان هولنديان من شركة هولندية، بزيارة البحرين والالتقاء به، الحديث عن المشروع، ورجحوا أن ذلك المشروع قد يستغرق عامين، ما جعل الإدارة البريطانية في البحرين تشعر أن ذلك المشروع السعودي قد أصبح حقيقة واقعة، على الأقل في العقول البحرينية^(٩)، وما كان من بريطانيا أمام إصرار طرفي المشروع المضي قدماً فيه؛ إلا أن رحبت من جديد في مارس ١٩٦٧ بتأييد الملك فيصل للمشروع، لما يترتب على ذلك من آثار واضحة على الاستقرار السياسي في المنطقة^(١٠).

وفي تطور للأمر؛ ناقش الشيخ خليفة بن سلمان المشروع مع الملك فيصل عندما التقيا في لندن في ١٠ مايو ١٩٦٧، وقد تخوف الملك فيصل على الرغم من تأييده لمشروع الجسر من تبعاته الاقتصادية آنذاك حيث أن المصروفات على تأمين المستلزمات الدفاعية للمملكة قد استحوذت على جزء كبير من المصروفات السعودية، وبدأ التفكير بتأجيل المشروع والنظر إليها مرة أخرى عن كثب في غضون ثلاث سنوات، إلا أن الشيخ خليفة أوضح احتياج بلاده للمضي قدماً في المشروع لفوائده للبحرين ما جعل الملك فيصل يوافق أن يأذن عند عودته إلى الرياض بتشكيل لجنة لدراسة الجوانب الهندسية والمالية للجسر مع لجنة مماثلة تابعة لحكومة البحرين^(١١).

ومن جديد استقبل الملك فيصل بن عبدالعزيز في ٧ نوفمبر ١٩٦٧ الشيخ خليفة بن سلمان آل خليفة في الرياض، وأجرى معه محادثات حول الجسر المقترح، وأظهر الملك فيصل حماساً كبيراً للمشروع، ووافق على تشكيل لجان من الجانبين لدراسة الأمور الفنية، وأعطى تعليمات بذلك للوزراء المعنيين، على أن يقوم الشيخ خليفة بتنظيم اللجان البحرينية لإجراء المحادثات الأولى بين الجانبين، وقد أكد الشيخ خليفة أنه وجد الملك فيصل مستعداً لدعم البحرين بكل ما يستطيع^(١٢).

هكذا تطورت فكرة المشروع وأصبحت منذ عام ١٩٦٧ قضية حية وتحظى بمناقشات على مختلف المستويات بين الحكومتين السعودية والبحرينية، حتى بدا أن كلاهما متفقاً على أن المشروع ممكناً من الناحية الفنية، وقابل للاستمرار من الناحية الاقتصادية؛ ومرغوب فيه سياسياً؛ على أن تكون خطوتهم التالية هي مطالبة شركة من الاستشاريين باختيار أفضل طريق للجسر داخل منطقة محددة، وتقديم تقديرات للتكلفة واقتراحات للبناء، والتي قدرتها بعض الشركات الأجنبية آنذاك بمبلغ ٦٢٥ مليون دولار، وهو ما جعل الحكومة البريطانية ترى أن الظفر به لشركة بريطانية يعد بمثابة انتصار للصناعة البريطانية^(١٣).

وعلى الرغم من الحذر من رد فعل إيران لأطماعها في الخليج، والآثار السياسية التي يمكن أن تتجم عن ربط البحرين بالبر الرئيسي السعودي، إلا أن الحكومة البريطانية أبدت استعدادها من حيث المبدأ للمشاركة في تقديم مساعدة فنية متواضعة في التخطيط للمشروع^(١٤)، حيث كان هناك قدرًا كبيراً من الاهتمام بهذا المشروع من قبل المقاولين والاستشاريين البريطانيين المقيمين في المملكة العربية السعودية^(١٥).

وتأكيداً لذلك التقارب لبي الشيخ "عيسى بن سلمان آل خليفة" أمير البحرين وتوابعها في ١٥ يناير ١٩٦٨ دعوة جلالة الملك فيصل بن عبدالعزيز لزيارة المملكة، وصدر بيان مشترك عن الزيارة في ١٧ يناير ١٩٦٨، جاء فيه: (استقبل الشعب السعودي وقيادته سمو الشيخ بحرارة وأخوية، ترحيباً عكس بوضوح العلاقات التاريخية العميقة التي تربط الشعب السعودي بأشقائه الشعب البحريني، والتي هي نتاج القناعة والدم والجيرة ووحدة الآمال والمصير، وقد اطع سمو الشيخ على التقدم الذي تشهده المملكة العربية السعودية، وأشاد بالإنجازات التي تحققت في مختلف المجالات الأساسية للمجتمع والاقتصاد والتعليم والبناء تحت قيادة عاهلها جلالة الملك فيصل وحكومته الحكيمة، وعقد الجانبان خلال هذه الزيارة عدة لقاءات سادتها روح المحبة والتفاهم التام، وأكدوا ضرورة دعمها وتعزيزها لما فيه خير الدولتين الشقيقتين، وأكد عاهل المملكة العربية السعودية دعمه الكامل لحكومة البحرين في كافة المجالات، ومواصلة دعم التعاون الاقتصادي وزيادة حجم التبادل التجاري بين البلدين الشقيقتين، وبناء على ذلك اتفق الطرفان على إرسال وفد بحريني رفيع المستوى لتحقيق هذا الهدف)^(١٦).

وأظهر الملك فيصل خلال تلك الزيارة حماساً كبيراً للمشروع، على أن تتم متابعة ذلك عند زيارة وفد حكومة البحرين للمملكة في فبراير ١٩٦٨، وقد جاءت تلك الزيارة عقب الإعلان عن انسحاب القوات البريطانية من الخليج بحلول عام ١٩٧١، فما كان من الملك فيصل إلا أن أعلن -آنذاك- أن أي هجوم على البحرين سيتم التعامل معه على أنه هجوم على المملكة العربية السعودية^(١٧).

ولم يكن هناك شك في أن حكومة البحرين كانت شديدة الحرص على أن تصبح هذه الفكرة حقيقة واقعة في أسرع وقت ممكن، ورأت أنه مشروعاً مصيرياً، لأنه سيربطها واقعياً بالمملكة العربية السعودية^(١٨)، حيث كان من الواضح أن جميع المكتسبات المرجو حدوثها بعد إنشاء الجسر، سواء اقتصادية أو سياسية، في صالح البحرين وعروبته^(١٩)، وبناء على ذلك جاءت زيارة الوفد البحريني للرياض في ١٣ فبراير ١٩٦٨، مع ملاحظة أن بيان الزيارة الذي أدلى به نائب وزير المالية السعودي للصحافة حول مناقشات الجانبين تجنب أي إشارة إلى الجسر -ربما لعدم استشارة إيران التي كان لديها أطماع توسعية في البحرين قبل اتمام استقلالها- وقد صاحبت الزيارة ظهور اشاعة عن منح عقد إنشاء المشروع إلى شركة هولندية^(٢٠)، وبالفعل أوضح الشيخ خالد بن محمد آل خليفة، المدير العام للموانئ والجمارك في البحرين، الذي

ترأس وفد البحرين في اجتماع ١٣ فبراير ١٩٦٨ في الرياض لمناقشة المشروع، أنه لا توجد خطط لعقد اجتماع آخر للجنة البحرينية-السعودية، وأن الشعور لدى الجانب البحريني هو أنه في ضوء التطورات السياسية آنذاك فكان من الحكمة تأجيل المشروع، وأن اجتماع ١٣ فبراير كان في الأساس ذو طبيعة استكشافية، ولم يتم التوصل إلى أي قرارات نهائية بشأن المشروع^(٢١).

وسريعاً أظهرت تطورات الأحداث أسباب عدم الإفصاح عن حدوث تقدم في المشروع عند زيارة الوفد البحريني للرياض في ١٣ فبراير، حيث أن تناول المشروع في وقت زيارة الشيخ عيسى بن سلمان إلى المملكة العربية السعودية قد أثار استياء شاه إيران محمد رضا بهلوي بشدة^(٢٢)، ونشرت (صحيفة الديلي تلغراف البريطانية DAILY TELEGRAPH) في ١٣ فبراير ١٩٦٨ -يوم زيارة اللجنة البحرينية للرياض- تحت عنوان "خطة جسر البحرين تغضب الشاه"، وأكدت أن مشروع الجسر الذي يربط جزيرة البحرين بالبر السعودي كان سبباً لتأجيل زيارة شاه إيران الرسمية إلى المملكة العربية السعودية في فبراير ١٩٦٨، حيث أن الاتفاق على المشروع بين جلالة الملك فيصل وحاكم البحرين الشيخ عيسى في يناير ١٩٦٨، وما صاحبها من الإشارات الصحفية إلى "الطابع العربي للخليج" قد أثار الاستياء في طهران، كما أغضب الحكومة الإيرانية تأكيد الملك فيصل أن: (المملكة العربية السعودية ستساعد في الدفاع عن البحرين في أي ظرف من الظروف)^(٢٣).

إلا أن الوثائق البريطانية أكدت أن الرفض الإيراني لمشروع الجسر غير مقنع حتى مع مطالبها التوسعية العدوانية في البحرين، فلم يكن هناك أي ضرر في المشروع، كما أنه تم بحث الفكرة قبل البيان السعودي البحريني بفترة طويلة، إلا أن الإدعاء الإيراني كان لا يزال قائماً، وأي شيء كان يتم القيام به من أجل تلك الجزيرة العربية أو يظهر عروبتها كان من المتوقع أن يوجج المشاعر العامة في إيران، ما جعل الشاه يلغي زيارته للرياض في فبراير ١٩٦٨^(٢٤). وعلى الرغم من تلك الأحداث توجهت اللجنة البحرينية من جديد إلى الدمام لعقد اجتماع مع السلطات السعودية حول المشروع في أبريل ١٩٦٨، وأوضح الشيخ خليفة بن سلمان شقيق حاكم البحرين في ٢٩ أبريل ١٩٦٨ أنه يعتقد أن الأمور بدأت تتحرك بالفعل. وأن شركة فرنسية كانت بالفعل على اتصال مع حكومة البحرين بهدف الحصول على عقد تسليم المفتاح للمشروع

بأكمله، وأن الشركات البريطانية كانت لديها فرصة جيدة كأى شركة أخرى للحصول على جزء من العمل أو كله^(٢٥).

وبناء على ذلك رأى الملك فيصل تجنب استعداد الطرف الإيراني، فأدلى ببعض التصريحات الصحفية في مايو ١٩٦٨، أشار فيها إلى عدم تفضيله لبناء الجسور في منطقة الخليج، إلا أن الملك فيصل أوضح في "رسالة سرية" للحكومة البحرينية أن تلك التصريحات كانت رمزية، أي أنها للدعاية السياسية ليس أكثر، وأنه لا ينوي إلغاء مشروع الجسر^(٢٦)، ويبدو أن تصريحات الملك فيصل قد خففت من حدة عداة الجانب الإيراني للمشروع إذ تناقلتها الصحف الإيرانية، وعلى سبيل المثال، اختتمت (صحيفة كيهان إنترناشيونال Kayhan International الإيرانية) افتتاحيتها تحت عنوان "جسر الصداقة" بالقول إن الملك نفى وجود أي خطة لبناء جسر بين البحرين والبر السعودي؛ وأن قضية الجسر كانت موضع خلاف خلال أشهر؛ وادعت أن الشعور السائد في كل من إيران والمملكة العربية السعودية هو أن أفضل جسر يمكن بناؤه في الخليج العربي هو جسر الصداقة بين دول المنطقة! وعلقت معظم الصحف الأخرى، بتشجيع من السلطات الإيرانية، على نفس المنوال^(٢٧).

واستمرت الحكومة السعودية في الفترة من ٢٢ إلى ٢٥ يونيو ١٩٦٨م في دراسة جدوى وأبعاد المشروع^(٢٨)، ثم اتفقت من حيث المبدأ مع الحكومة البحرينية في ١١ أغسطس ١٩٦٨ على تمويل المشروع، وكانت الخطة تقضي بأن تدفع المملكة العربية السعودية التكلفة الكاملة لبناء الجسر، ثم تقوم حكومة البحرين برد نصف التكلفة، وهي حصتها بعد ذلك من عائدات حقل بو سعفة النفطي على مدى عشر سنوات^(٢٩).

وكان من الواضح أن إيران لن تدعم مشروع جسر يربط البحرين بالمملكة العربية السعودية؛ نظرًا لأطماعها التوسعية والعدوانية ضد الشعب البحريني، وبناء على ذلك أصبح التعاون الإيراني السعودي في خطر، مما هدد زيارة الشاه الإيراني المقترحة إلى المملكة والتي تم تأجيلها إلى نوفمبر ١٩٦٨^(٣٠)، وبناء على ذلك فضلت الحكومة السعودية التآني بشأن مخطط الجسر حتى يتم تهيئة المشروع، وخشية أي ردة فعل عكسية تؤثر على استقلال البحرين^(٣١).

ثانياً: مناقشات حكومة المملكة العربية السعودية بشأن مشروع الجسر بعد استقلال البحرين:

تم تأجيل المشروع حتى يتم الانسحاب البريطاني من الخليج، وعلى الرغم من أولوية المشروع القسوي للجانب البحريني خاصةً، إلا أنه فضل التمهّل حتى يتم التحرك من الرياض أولاً^(٣٢)، فقد ظلت جزيرة البحرين محمية بريطانية حتى عام ١٩٧١^(٣٣)، حيث أُعلن في ١٤ أغسطس ١٩٧١ استقلال البحرين في بيان رسمي جاء فيه: (أن البحرين الدولة العربية المسلمة التي تؤمن بالوحدة العربية كضرورة قومية ملحة...)، وتم التوقيع على وثائق إنهاء "العلاقة التعاهدية" مع بريطانيا في اليوم التالي، ١٥ أغسطس ١٩٧١، وصدر مرسوم بتسمية دولة البحرين وأمير دولة البحرين بدلاً من حاكم البحرين، وتسمية مجلس الوزراء بدلاً من مجلس الدولة^(٣٤).

وبمجرد استقلال البحرين؛ استقبل الملك فيصل ذلك بابتهاج شديد، وأعلن مباشرة الأمير فهد بن عبدالعزيز النائب الثاني لرئيس مجلس الوزراء ووزير الداخلية تمسك المملكة بمشروع الجسر مع الدولة الشقيقة قائلاً: (إن حكومة جلالة الملك فيصل مهمة اهتماما كبيرا بدراسة مشروع إنشاء الجسر البحري الذي يربط جزر البحرين العزيزة بالمملكة، وتوليه عناية خاصة وعاجلة وإنني أؤكد أن المملكة حكومة وشعباً على أتم الاستعداد للتعاون مع البحرين في كافة المجالات، وأن حكومة المملكة العربية السعودية تهتم باستقرار ورخاء دولة البحرين ويسعدنا أن ترى هذه الدولة العزيزة سائرة دائماً في سبيل أمن نحو مزيد من التقدم والرخاء)^(٣٥).

وبعد الانسحاب البريطاني من الخليج العربي، انشغلت المملكة العربية السعودية والبحرين بموضوع أمن الخليج العربي، ومحاولة سد الفراغ الذي كانت تشغله بريطانيا، فقد كان الموقف البريطاني والسعودي متقارب، بل ومتطابق في معظم الأحيان^(٣٦)، مما ساهم في اختفاء فكرة المشروع لبعض الوقت، إلا أن الفكرة عاودت الظهور في عام ١٩٧٣، حيث أكدت المملكة العربية السعودية حرصها على اتاحة الفرص أمام التعاون الإقليمي في منطقة الخليج العربي، والعمل على ايجاد تنسيق عسكري يشمل البحرين والمملكة العربية السعودية وقطر، ويستهدف لاحقاً الإمارات العربية المتحدة والكويت أيضاً، وكدليل إضافي على النشاط السعودي نحو تعزيز العلاقات الخليجية، أشار الأمير سلطان بن عبدالعزيز إلى التفاهم الاقتصادي الذي تم

التوصل إليه مع البحرين والذي تضمن الاتفاق على بناء الجسر عبر القناة الفاصلة بين البحرين والمملكة العربية السعودية، ما دلل على الحاجة إلى دور سعودي أكثر نشاطاً في تطوير العلاقات والتعاون الخليجي^(٣٧).

وقد استقبل الملك فيصل بن عبدالعزيز في الفترة من ١٤ إلى ١٦ يوليو ١٩٧٣ الشيخ عيسى بن سلمان آل خليفة في جدة، وأكد البيان المشترك الصادر عن الزيارة ارتياح البلدين لحالة العلاقات السعودية البحرينية وعزمهما على تعميق التعاون المشترك في كافة المجالات، وأعربت المملكة العربية السعودية عن دعمها للبحرين؛ مؤكدة: (عزمهما وتصميمهما على إقامة جسر يربط المملكة العربية السعودية بشقيقتها البحرين، واستكمال الدراسات اللازمة لتحقيق ذلك في أقرب وقت ممكن دعماً للروابط التي تربط البلدين الشقيقين عبر التاريخ)^(٣٨)، وقد رد الشيخ عيسى بن سلمان على ذلك البيان قائلاً: (إن مشروع الجسر الذي يربط البحرين بشقيقتها الكبرى والذي ورد ذكره في البيان المشترك نعتبره منطلقاً جديداً وربطاً جديداً يضاف إلى ما بيننا من جسور العقيدة واللغة والتاريخ المشترك)^(٣٩).

لنعود -بعد ذلك- فكرة المشروع للواجهة مرة أخرى بعد طفرة أسعار النفط في عام ١٩٧٤، حيث بدأت دراسات الجدوى من البنك الدولي للإنشاء والتعمير^(٤٠)، وفي فبراير وأبريل ١٩٧٤ أعلنت شركات أمريكية ومن جنسيات أخرى رغبتها بالظفر بمشروع الجسر، وتواصلوا مع وزارة الاتصالات السعودية لتقديم عطاء بشأن مشروع الجسر^(٤١)، إلا أن وثيقة أمريكية أشارت إلى أن مسألة البدء الفوري في المشروع كانت غير مؤكدة، ففي حين كان من الواضح تأييد الحكومة السعودية للمشروع إلا أنها كانت قلقه حول زيادة الاتصال السعودي مع الثقافة البحرينية لما وصلت إليه حينها من درجة الانفتاح، كما أن البنك الدولي للإنشاء والتعمير كان قد بدأ من جهته في إعداد تقرير فني عن المشروع وكيفية تنفيذه، ما يعني أن الرياض ستنتظر ذلك التقرير الفني قبل اتخاذ المزيد من الإجراءات^(٤٢)، وعليه نفى مسئولين بوزارة التنمية البحرينية في نوفمبر ١٩٧٤ أن تكون أي شركة أمريكية قد تقدمت بعرض رسمي حتى ذلك الوقت^(٤٣).

وفي أثناء زيارة الملك فيصل للدمام في ٣٠ نوفمبر ١٩٧٤ التقى بأmir البحرين وأمير قطر وحاكم الإمارات العربية المتحدة، وعقدوا ما يمكن تسميته بقمة خليجية مصغرة^(٤٤)، وقد تطورت الأمور سريعاً بعد ذلك اللقاء، حيث أعلنت وكالة الأنباء السعودية في ١١ ديسمبر

١٩٧٤ أن المملكة العربية السعودية قررت المضي قدماً في مشروع الجسر، وأنه سيتم تكليف شركة استشارية في وقت لاحق بمسألة وضع خطة للمشروع، على أن يتم منح عقد بشأن المشروع لإحدى الشركات خلال عام ١٩٧٥^(٤٥).

وقد وجد إعلان وكالة الأنباء السعودية المضي قدماً في مشروع الجسر ترحيباً وارتياحاً كبيراً في البحرين، وسريعاً استقر وزير التنمية البحرين من السفارة الأمريكية بالمنامة عن إمكانية تقديم الولايات المتحدة أي تعاون في ذلك المشروع لحث الرياض إلى المضي قدماً في هذا الطريق، مؤكداً أنه لا توجد هناك أي عقبة حقيقية في المشروع المقترح، سوى أن إجراءات التنفيذ بها نوع من البطء، لأن معظم مسؤوليات المشروع ملقاه على عاتق المملكة العربية السعودية، وإن كان للمشروع أهميته خاصة، وأن البحرين أصبحت لها تواجد الملموس بين أشقائها في الخليج منذ عام ١٩٧١^(٤٦).

وأسند الملك فيصل مسؤولية إتمام الجسر إلى وزارة المالية والاقتصاد الوطني، ووزارة المواصلات حرصاً منه على عدم التأخر في إعداد الدراسات الخاصة به، وضمان السرعة في اتخاذ القرارات المشتركة بعيداً عن التأخير، والبنك الدولي للإنشاء والتعمير قد ساعد كذلك في وضع المعطيات الهندسية الأساسية لدراسة جدوى المشروع، كما دعيت ست بيوت استشارية هندسية من ست دول هي (فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا والدانمارك وكندا وبلجيكا) للاشتراك في هذه الدراسة الأساسية، وتمت عملية تقييم لجميع العروض الاستشارية بالاشتراك مع ممثلي البنك الدولي، ووقع الاختيار النهائي في شهر فبراير ١٩٧٥ - قبيل وفاة الملك فيصل مباشرة - على "شركة المؤسسة السعودية الدانماركية للاستشارات"^(٤٧) كي تقوم بإعداد الدراسات الضرورية للمشروع، وتشمل الدراسات الجانب الهندسي، وحركة المرور، والدراسات الهيدروليكية للعمق، وارتفاع وانخفاض البحر، ونوع التربة، ثم التغيرات البيئية، وعلى ضوء هذه الدراسات كلها وليس قبلها يمكن تحديد موقع الجسر^(٤٨).

ثالثاً: جهود الملك خالد بن عبدالعزيز - رحمه الله - لتنفيذ مشروع الجسر:

بمجرد تولي جلال الملك خالد بن عبدالعزيز الحكم خلفاً للمغفور له جلاله الملك فيصل بن عبدالعزيز - رحمه الله -، قرر زيارة المنطقة الشرقية في مايو ١٩٧٥، وأكد خلال تلك الزيارة استمرار اهتمام المملكة بمشروع الجسر البحري مع البحرين، على خطى العاهل

الراحل^(٤٩)، ثم قام بزيارة للبحرين في مارس ١٩٧٦، ونوقش مشروع إقامة الجسر من جديد، والتأكيد على أن تنفيذه يؤدي إلى إنعاش اقتصادي للبحرين^(٥٠).

ونظراً للظروف السياسية التي مرت بها منطقة الشرق الأوسط في السبعينات كان قد بدأ البحث عن مركز تجاري إقليمي يجتمع فيه اقتصاد المنطقة، في وقت واصلت فيه البحرين كمركز تجاري خليجي نموها إذ تضاعف فيها عدد الشركات الأمريكية العاملة عام ١٩٧٥-١٩٧٦ من اثنان وثلاثون شركة إلى واحد وستون شركة، كما واصلت البحرين جذب المزيد من الأعمال التجارية من الخارج بسبب علاقتها مع المملكة العربية السعودية، ومع انخراط الحكومة السعودية آنذاك في مشاريع تنموية ضخمة على نطاق واسع خاصة في المنطقة الشرقية، تؤكد ضرورة وأهمية ربط البحرين بالبر السعودي وضرورة تسريع هذا الربط من خلال مشروع الجسر كي تواصل البحرين دورها التقليدي كمركز تجاري لشبه الجزيرة العربية^(٥١)

وتتويجاً للمساعي السعودية والبحرينية أشار وزير الخارجية السعودي الأمير سعود الفيصل في بداية مارس ١٩٧٦ اقتراب بدء العمل في مشروع الجسر، وذلك أثناء مرافقته للملك خالد في زيارته للبحرين، وأعلن أن هناك عدداً من الشركات الأجنبية المرشحة للقيام بهذا العمل^(٥٢)، كما أقر مجلس الوزراء السعودي في ٨ يونيو ١٩٧٦ تنفيذ المشروع، وعلقت الصحافة على ذلك: (إن فائدة المشروع تتعدى المملكة والبحرين إلى كافة دول الخليج لأنه سيفتح آفاقاً جديدة من التكامل التصنيعي، ويزيد إقامة الشركات والمصانع المشتركة، ويزيد معدلات التبادل التجاري والاستثماري، والتزاور، وسيسهل عملية نقل الفاكهة والخضروات لتصل إلى البحرين طازجة، لأن الطريق لن يستغرق سوى ١٠ دقائق أو ١٥ دقيقة فقط)^(٥٣).

وسريعاً أرسلت البحرين بعثة تجارية بحرينية لزيارة المملكة برئاسة وزير التنمية البحرينى الذي اقترح على الجانب السعودي أن يتم بناء الجسر المقترح من قبل شركة أمريكية حسنة السمعة، حتى وإن تم تنفيذه لأسباب اقتصادية من قبل مقاولين غير أمريكيين^(٥٤)، فقد بدى أن هناك اهتماماً أمريكياً ملحوظاً بالمشروع، وهو ما حاول رئيس الوزراء البحرينى الشيخ خليفة بن سلمان استثماره إبان زيارته للولايات المتحدة والتقاءه برجال أعمال أمريكيين في أكتوبر ١٩٧٦ حيث أكد لهم أن مشروع الجسر هو أهم المشاريع التي ترغب البحرين في اتمامها والمساعدة فيها، وأنه يفضل أن ترسو عطاءات تلك المشاريع على الشركات الأمريكية بدلاً من البريطانية^(٥٥).

وخلال زيارة قام بها وزير المالية والاتصالات السعوديان إلى البحرين في منتصف شهر نوفمبر ١٩٧٦، والالتقاء مع نظيريهما البحرينيين؛ أصدر بياناً مشتركاً عن أنه من المخطط له أن يتم البدء في إجراءات إنشاء الجسر خلال عام ١٩٧٨؛ في تطور ملحوظ؛ بعد أن ظل المشروع لسنوات وهو في طور المناقشات المشتركة، وفي نهاية الزيارة أدلى الوزيران السعوديان بعدة تصريحات حظيت بتغطية كبيرة على كل من الإذاعة والتلفزيون البحرينيين، وأعلن أن الحكومتان وافقتا على التصميم الأساسي للجسر الذي تم إعداده من قبل المستشارين الدنماركيين، وقد طلب من الشركة المكلفة المضي قدماً في إعداد التصاميم والمواصفات والرسومات التفصيلية^(٥٦).

كما صرح وزير التنمية والصناعة البحريني يوسف أحمد الشيراوي -وهو أبرز أعضاء الوفد البحريني في اللجنة المشتركة المعنية بالجسر-^(٥٧) في مقابلة تلفزيونية بعدد من النقاط؛ من أهمها: (أن نقطتي البداية قد تكون الجسرة في البحرين، وخليج سلوى على بعد عدة أميال جنوب الدمام، وأن تقديم العطاءات سيتم في عام ١٩٧٧، وأن البناء الفعلي سيبدأ في أوائل عام ١٩٧٨، وأنه كان من المتوقع أن يستغرق المشروع بأكمله ثلاث سنوات ونصف، وأنه سيتم تجاهل أي مشاكل متوقع أن تصاحب المشروع، وأن التعامل مع المشكلات المحتملة سيتم عند حدوثها فقط)، وبررت "وثيقة أمريكية" ذلك الإصرار البحريني بالمشروع لأنه دون أدنى شك كان أهم مشاريع التنمية في تاريخ البحرين بالكامل^(٥٨).

وبإعلان الموافقة الرسمية على المشروع؛ تحقق حلم البحرين الذي طال انتظاره، وأوجد أملاً في مصادر أخرى للاقتصاد البحريني، فالبحرين -أصغر دول الخليج- اعتمد اقتصادها آنذاك بشكل كبير على المساعدات السعودية، وتكرير النفط الخام السعودي، على الرغم من أنها حاولت تنويع مصادرها من خلال تطوير الصناعات، خاصة صهر الألمنيوم وإصلاح السفن، ومن خلال الترويج للبحرين كمركز للاتصالات والخدمات المصرفية الخارجية^(٥٩)، كما كانت تواجه مخاطر مستقبلية اقتصادية حيث نفذ نفطها بعد أن كانت أول دول الخليج التي يكتشف فيها النفط عام ١٩٣٢^(٦٠).

وفي ديسمبر ١٩٧٦ أعلن وزير التنمية والتخطيط البحريني أنه تم الانتهاء من دراسة الجدوى التي أجرتها الشركة الدانماركية، وأنه سيتم الانتقال إلى مرحلة تصميم المشروع، وعلقت (صحيفة **Wall Street Journal** الأمريكية) أن مشروع الجسر أصبح يقترب من مرحلة

تقديم العطاءات، وأكدت أن المشروع سيكون البديل للتنقل جواً بين الجارتين، حيث كان السفر جواً هو أفضل طريقة للوصول إلى البر الرئيسي بالمملكة العربية السعودية من البحرين، وأن المشروع سيخدم قرابة ٢٥٠.٠٠٠ نسمة، وهو عدد سكان البحرين آنذاك^(٦١).

ولأن الحكومة البحرينية كانت تعلم اهتمام الشعب البحريني بالمشروع، قدم وزير التنمية والصناعة البحريني يوسف الشيراوي للصحافة في ٢٠ مارس ١٩٧٧ الخرائط الاستشارية المتعلقة بالمشروع، وقد أظهرت الخرائط أن المحطة السعودية ستكون في منتصف الطريق تقريباً بين الخبر والعزيرية، ويضم الجسر الذي سيبلغ طوله الإجمالي خمسة وعشرين كيلومتراً، أربعة جسور عالية المسافة بين البر الرئيسي السعودي وجزيرة أم ناسان البحرينية، ويمتد الجسر إلى الجسرة على الساحل الغربي لجزيرة البحرين ومن هناك يبدأ طريق سريع رئيسي جديد يتصل بالمنامة ومنطقة ميناء سلمان^(٦٢)، ومباشرة في ٢١ مارس تواصل رئيس وزراء البحرين الشيخ خليفة بن سلمان آل خليفة مع الأمير "فهد بن عبدالعزيز" وأكد رغبته الملحة أن يتم بناء الجسر سريعاً، لشدة أهميته للبحرين^(٦٣).

ويبدو أن الشركات الأمريكية لم تكن أقل اهتماماً بالمشروع، ففي أبريل ١٩٧٧ أفصحت الوثائق الأمريكية تلهف عدد كبير من الشركات الأمريكية على الفوز بتنفيذ ذلك المشروع التاريخي، منها (شركة GREAT LAKES DREDGE & DOCK، وشركة GREAT LAKES)^(٦٤)، وبدأت السفارة الأمريكية في المنامة بتوفير بيانات عن المنطقة المقترحة للمشروع لتقديم هذه البيانات للشركات الأمريكية المهتمة بالمشاركة في المشروع^(٦٥).

وجدير بالذكر أن المشروع أظهر تضارب واضح في المصالح الأمريكية والبريطانية في المنطقة، حيث سعت بريطانيا من جانبها هي الأخرى أن يكون لشركاتها نصيب في الشركات العاملة في مشروع الجسر، وكتبت في عام ١٩٧٧ للشيخ محمد أبا الخيل وزير المالية السعودي بصفته رئيس الوفد السعودي في اللجنة الوزارية المشتركة لمشروع الجسر البحرين أملاً في أن يكون هناك فرصة للتعاون الاقتصادي بين البلدين في إنشاء المشروع، واقترحت عليه مشاركة عدد من الشركات البريطانية في المشروع^(٦٦)، وكتبت بريطانيا أيضاً للحكومة البحرينية على أمل أن يكون لشركاتها نصيب في المشروع^(٦٧).

كما أرسل المدير الرئيسي للمبيعات والتسويق في (شركة REDPATH DORMAN LONG CONTRACTING LTD البريطانية) للاستفسار بشأن الجسر، بعد أن عقدت

الشركات البريطانية مناقشاتها حول المشروع مع وزارات المالية والاتصالات البريطانية، تلك المناقشات التي وضح فيها أن (شركتي **REDPARTH DORMAN LONG** و **TARMAC**) معًا مؤهلين لخبرتهم السابقة حول العالم في بناء الطرق السريعة، كما يمكنهم بناء الجسر خلال أربع سنوات من مطالبتهن بالمضي قدمًا فيه، على أن يتم خلال السنة الأولى وضع اللمسات النهائية على التصميم، والثلاث سنوات الأخرى للبناء، ويتطلب هذا مبلغًا كبيرًا من المال؛ نظرًا لأن فترة البناء ستكون أقل بحوالي ثمانية عشر إلى عشرين شهرًا، وستكون كذلك في حدود الحد الأدنى الممكن، وسيتم اتخاذ الترتيبات اللازمة لتصاريح الملاحة في المياه العميقة، مع الحفاظ على البيئة المحلية، وأن تكون السدود مصنوعة من الصخور والرمال، بينما الجسور مصنوعة من عوارض فولاذية تحمل بلاطة سطح خرسانية، والطريق الذي يمر عبر الطريق السريع ١٨ أ هو طريق مزدوج بعرض ٢٤ مترًا، وادعت تلك الشركة أن مصالح جميع الأطراف سيتم تحقيقها على أفضل وجه إذا تولت المهمة^(٦٨).

ووضح الإصرار على المشاركة البريطانية في المشروع في بحث الإدارات البريطانية إمكانية توسط رئيس الوزراء البريطاني شخصيًا مع ولي العهد السعودي الأمير فهد ليرسو المشروع على شركة بريطانية^(٦٩)، وجرت المراسلات مباشرة بين الخارجية البريطانية وسفيرها في جدة^(٧٠)، كما طلبت (شركة **TARMAC - RDL البريطانية**) من السفير البريطاني في جدة التوسط لدى الأمير فهد بن عبدالعزيز في مشروع الجسر، والتأكيد على قدرتهم على إنجاز المشروع بشكل سريع، وقد أشار الأمير فهد للجانب البريطاني أن المشروع قد تأخر بالفعل لفترة طويلة، وأنه سيكون سعيدًا برؤية الأمور تتسارع بعد أن يناقش الأمر مع وزير المالية السعودي الشيخ محمد أبا الخيل الذي وقعت مسؤولية المشروع ضمن اختصاصاته^(٧١).

وقد تواصلت المراسلات بهذا الشأن؛ والتي شملها "ملف وثائق وزارة الخارجية البريطانية **FCO 8/ 2879 للعام ١٩٧٧**"، ما أكد على أن المشروع تحول بعد أن كان فكرة سعودية إلى حلمًا بحرينيًا، ثم ساحة للتنافس الاقتصادي الأمريكي البريطاني في المنطقة.

وفي مايو ١٩٧٧ ذهب وفد بحريني إلى المملكة العربية السعودية مكون من وكيل وزارة الإسكان ومدير الأشغال وقيادي بوزارة التنمية والصناعة، وقد رتبت المملكة لعقد اجتماع مع خبراء البنك الدولي، ومستشاري الجسر، وغيرهم من المستشارين المستقلين لتقييم التصميم

والمواصفات التي تم تقديمها لتنفيذ المشروع، وكان من الواضح أنه لاقى اهتماماً دولياً كبيراً؛ حيث أكدت الحكومة البحرينية أن التقدم المحرز في دراسة المشروع كان بقدر ما هو متوقع^(٧٢). والغريب أن بعض الأصوات الدولية حاولت تشويه المشروع حيث أشارت (صحيفة نيويورك تايمز الأمريكية **New York Times**) أن هناك بين شعب البحرين من كان قلقاً من أن الجسر سيؤدي لضم المملكة العربية السعودية جارتها الصغيرة إلى أراضيها، أو يجعل المملكة العربية السعودية تتدخل في نمط حياة الشعب البحريني، وهو الادعاء الذي نفاه قادة البلدين، كما أكد مدير عام وزارة الأشغال والطاقة والمياه البحريني **علي محمد مراد** أن أسباب بناء الجسر اقتصادية بحتة؛ حيث سيقرب البحرين من العالم الخارجي وأوروبا والمناطق الصناعية السعودية عن طريق النقل البري^(٧٣).

كما حاولت السفارة الأمريكية في جدة من جانبها التواصل مع المسؤولين السعوديين، والاستفسار عن التأثير الذي ترجوه المملكة من بناء الجسر على طبيعة حياة الشعب البحريني، وطريقة تطبيق الشريعة الإسلامية هناك، وقد أكد الجانب السعودي أن المملكة لم تمارس أي ضغط على البحرين لتغيير نظامها الاجتماعي، ولن تفعل ذلك بعد بناء الجسر، وأن ذلك راجعاً إلى الطبيعة الخاصة للعلاقات السعودية البحرينية القوية جداً، على الرغم من بعض الاختلافات في الأوضاع الاجتماعية، خاصة وأن العديد من البحرينيين يعتبرون المملكة العربية السعودية "البلد الأم"، وهناك العديد من البحرينيين الذين لديهم روابط عائلية وثيقة بالمنطقة الشرقية السعودية، ومن جانبها؛ تحترم الحكومة السعودية الحقوق السيادية لجارتها الشقيقة، وتعتبر اختيار البحرين لنظامها الاجتماعي مسألة خاصة بها^(٧٤)، كما أكد السيد **كمال أدهم** مستشار الملك خالد أن السعوديين لن يفعلوا أي شيء في المشروع ضد رغبات البحرينيين^(٧٥).

وأكد كذلك وزير الخارجية البحريني أن أولئك الذين يتوقعون مطالبة المملكة العربية السعودية للبحرين بتغيير نظامها الاجتماعي لا يفهمون حقيقة السعوديين، ولا طبيعة العلاقة السعودية البحرينية، وقد لا يفهمون الإسلام أيضاً، وفي الحقيقة لم تصدر تلك المخاوف غير المنطقية سوى من عدد محدود من العمال المغتربين في البحرين بشأن مستقبل حياتهم في الجزيرة، وبعض الأصوات التي كان لها مصالحها الخاصة؛ وتحاول تخويف الحكومة البحرينية من تقاربها مع المملكة، كما استبعدت "وثيقة أمريكية" تلك المخاوف، واعتبرتها غير منطقية

وأن حدوثها عند بناء الجسر الذي توقعت أن يتم خلال سبع سنوات -أي خلال عام ١٩٨٥- أمر غير متوقع^(٧٦)

وفي أبريل ١٩٧٨ أوضح مدير الأشغال بالبحرين، وعضو اللجنة الفنية السعودية البحرينية المشتركة علي مراد أن حكومته تتوقع أن يتم الانتهاء من بناء الجسر في أواخر عام ١٩٨٣، وأنه سينقل قرابة ٢٩٠٠٠ سيارة ركاب، و٢٦٠٠٠ شاحنة ثقيلة بحلول نهاية القرن العشرين، وقد اعتمدت اللجان المشتركة جدول المناقصات التالي:

أ. عرض اختبار التربة (الحفر الأساسي): كان من المقرر الانتهاء منه في يناير ١٩٧٨-مايو ١٩٧٨.

ب. تحليل نتائج اختبار التربة: بين فبراير-يونيو ١٩٧٨.

ج. التأهيل المسبق للمقاولين للعمل في المشروع: مارس-يونيو ١٩٧٨.

د. إعداد وثيقة المشروع: يونيو-أغسطس ١٩٧٨.

هـ. الدعوة لتقديم العطاءات: يناير ١٩٧٩.

و. دراسة المناقصات: فبراير - مارس ١٩٧٩.

ز. توقيع العقد: نهاية أبريل ١٩٧٩.

على أن يتم الانتهاء من دراسات المتطلبات العامة لهذه المشاريع في نوفمبر ١٩٧٨، وإعداد وثائق العطاءات لمقدمي العروض في يناير ١٩٧٩، مع الإعلان عن ترسية العقد في مايو ١٩٧٩^(٧٧).

وفي يونيو ١٩٧٨ أوضحت السفارة الأمريكية بجدة أنها توصلت لمعلومات بأن الحكومة السعودية ستدفع ٩٠ بالمائة من تكلفة المشروع والباقي تدفعه البحرين، في تكلفة توقع أن تقترب من مليار دولار، مع احتمالية التنافس على الظفر بعقود بناء هذا المشروع يبين عدد من السعوديين، والشركات الأمريكية والنمساوية والبريطانية والهولندية والكورية والفرنسية وغيرها من الشركات^(٧٨).

ثم أعلنت الصحف البحرينية في ١٨ أكتوبر ١٩٧٨ أن الاختبارات على طول طريق الجسر قد اكتملت، وأن وثائق العطاءات كان يجري إعدادها، على أن يتم تقديم العطاءات في الفترة من منتصف يناير إلى منتصف فبراير ١٩٧٩؛ ودراسة العطاءات من قبل البلدين خلال

شهرى أبريل ومايو ١٩٧٩، مع توقع أن يصل إجمالي التكلفة إلى مليار دولار وتاريخ الانتهاء من المشروع في عام ١٩٨٥^(٧٩).

وتتويجًا لما سبق؛ أبلغت اللجنة الفنية للجسر في ٣١ يناير ١٩٧٩ المقاولين، والاتحادات الدولية المستعدة لإنشاء الجسر بتأكيد رغبتها في ذلك؛ على أن يتضمن المشروع إنشاء طريق مزدوج يتكون من أربعة مسارات، ومسارين للطوارئ؛ يربطان سواحل المملكة العربية السعودية بالبحرين، وأن يبلغ طول الجسر حوالي ٢٥ كيلومترًا (١٥ ميل)، منها ١٢ كيلومترًا على شكل جسر معلق، و ١٠ كيلومترات أخرى على شكل سدود، و ٣ كيلومترات من الطريق على جزيرة أم نعان، وأنه يمكن للمقاولين الراغبين في المشاركة الحصول على وصف هندسي للمشروع من اللجنة الفنية المشتركة للجسر^(٨٠)، وقد اشترطت اللجنة الفنية على مقدمي العروض مقاطعة إسرائيل، ما تطلب من مقدمي العروض أن يقدموا شهادة تقيدهم أنهم لا يتعاملون مع إسرائيل، أو مع الشركات التي تتعامل مع إسرائيل^(٨١).

وفي بداية مايو ١٩٧٩ تواجد فريق من المسؤولين السعوديين والبحرينيين في واشنطن للتباحث مع البنك الدولي للإنشاء والتعمير لوضع قائمة بالشركات المؤهلة للمشاركة في بناء الجسر، وأظهر عدد من الشركات الأمريكية من بين ٨٠ شركة مجتمعة في ٣٥ اتحادًا رغبتهم الاشتراك في المشروع، كما رغبت الخارجية الأمريكية أن تستثمر زيارة اللجنة الفنية إلى واشنطن في إظهار أن القطاع الخاص الأمريكي لديه القدرة والخبرة اللازمة لتنفيذ مشروع البناء الرئيسي^(٨٢)، وقد استثمرت الولايات المتحدة تلك الزيارة؛ وأعدت برنامجًا للجنة الفنية للاطلاع على تكنولوجيا بناء الجسور الأمريكية، وفحص المشاريع المشابهة، واستشارة هيئة المهندسين والشركات الهندسية الأمريكية الخاصة للمشاركة في بناء الجسر^(٨٣).

وفي يوليو ١٩٧٩ انتهت كافة المواصفات الخاصة بالمشروع، كما انتهت اللجنة المشتركة من الترتيبات الخاصة بالإعلان عن مناقصة إنشاءه، وأعلنت وزارة المالية والاقتصاد السعودي أن اللجنة الفنية المشتركة للبلدين تعاونت مع خبراء متخصصين من البنك الدولي للإنشاء والتعمير، وفريق من خبراء مهندسين مختارين من بعض الجامعات والهيئات الهندسية التي تواصلت معها الشركة الهندسية الاستشارية المسؤولة عن المشروع، كما تم اختيار المقاولين المؤهلين لدخول مناقصة تنفيذ المشروع، وإبلاغ الشركة الاستشارية بتزويد هؤلاء المقاولين بوثائق المشروع، لتقديم عروضهم خلال ستة أشهر من تاريخ استلام تلك الوثائق^(٨٤)، ويعود

سبب تأخر قرار البدء في المشروع لإصرار المملكة العربية السعودية على إجراء تقييم دقيق للغاية لتكاليف المشروع، وكما قال أحد المصرفيين الأمريكيين المقيمين بالمملكة: **(إنهم يميلون إلى التباطؤ للتأكد من عدم خداعهم)**^(٨٥).

والأمر كذلك نشرت **(مجلة Gulf Mirror)** في ٢٠ أكتوبر ١٩٧٩ قائمة مختصرة ضمت ٢٢ مجموعة مقالات مؤهلة لتقديم عطاءات بشأن مشروع الجسر، وكانت تتبع عدة جنسيات من ألمانيا الغربية والمملكة العربية السعودية والبحرين وكوريا الجنوبية واليونان والسويد وإيطاليا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة وفرنسا وبلجيكا والنمسا وهولندا وإسبانيا^(٨٦).

وفي نهاية نوفمبر ١٩٧٩ حصل مشروع الجسر على الموافقة النهائية والضوء الأخضر للعمل فيه، وتم الإعداد لتقديم العطاءات في غضون ستة أشهر، وقد أشارت **"التقارير الأمريكية"** أن العامل الحاسم في قرار بناء الجسر كان التهديدات من قبل الزعماء الدينيين في إيران بضم البحرين؛ بعد أن سعدت للحكم حكومة الثورة الإسلامية التوسعية، وسقط نظام الشاه الإيراني، وأنه بقيام المشروع سيتم وضع البحرين في مدار الدفاع السعودي، إذ ليس من الممكن أن تترك البحرين فريسة للأطماع التوسعية الإيرانية، فمنذ الثورة الإيرانية في مارس ١٩٧٩ هدد العديد من كبار رجال الدين في إيران بالاستيلاء على البحرين، في وقت تمتعت فيه البحرين بالفعل بعلاقات وثيقة للغاية مع المملكة العربية السعودية، ونظرت إلى المملكة ليس فقط كمصدر رئيسي لأعمالها التجارية والسياحية، ولكن أيضاً باعتبارها المصدر الرئيسي والأكبر للقوة السياسية والعسكرية في الخليج العربي، كما رأَت البحرين أن هذا المشروع سيفتح الباب أمام ضخ أموال كبيرة من المنطقة الشرقية، حيث بدأت الحكومة السعودية في مشاريع بناء بقيمة ٨٠ مليار دولار كان من المقرر أن تكتمل بحلول عام ١٩٩٠، وكما قال أحد أعضاء اللجنة المشتركة للمشروع: **(إن هذا الجسر سيدخلنا مباشرة إلى أكبر سوق بناء في العالم)**^(٨٧).

وفي إطار تعاون مختلف إدارات البلدين للبدء في المشروع، صرح المقدم عبدالرحمن بن راشد آل خليفة مدير المرور بدولة البحرين في فبراير ١٩٨٠ قائلاً: **(أن الحكومة البحرينية قررت تشكيل لجنة برئاسة وزير الداخلية البحريني لبحث كافة الأمور الأمنية المتعلقة بإنشاء الجسر على أن تقوم هذه اللجنة ببحث كافة الأمور الخاصة بتأشيرات الجوازات ورخص قيادة السيارات وإيجاد مناطق عسكرية على امتداد الجسر)**^(٨٨)، كما وصل الدكتور غازي القصيبي

وزير الصناعة والكهرباء السعودي في بداية نوفمبر ١٩٨٠ إلى المنامة؛ واستقبله الشيخ خليفة بن سلمان آل خليفة رئيس وزراء البحرين ليتباحثا في مشروع الجسر^(٨٩).

وأوضح الشيخ حسين المنصوري وزير المواصلات السعودي في مايو ١٩٨١ أن مشروع الجسر ينتظر لحظة البدء في التنفيذ، ونفى ما تردد أن سبب التأخير في التنفيذ هو عدم وجود جدوى اقتصادية للمشروع قائلاً: (إن الجدوى الاقتصادية ليست هي الأساس وحدها لإنشاء الجسر، وإنما هناك جدوى اجتماعية، وجدوى روابط تربطنا بشعب البحرين الشقيق، وسيساعد إنشاء هذا الجسر على تطور هذه الروابط)^(٩٠).

وأعلن رسمياً وزير التنمية والصناعة البحريني يوسف الشيراوي في مايو ١٩٨١؛ أن المناقصة أرسيت على إحدى الشركات العالمية -بالاست نيدام Ballast Nedam-، وأكد أن المشروع جاء في إطار الجهود الخليجية لتعزيز التنسيق والتكامل في المجالات الصناعية والاقتصادية بين دول المنطقة^(٩١).

وتتويجاً لكل الجهود السعودية وقعت المملكة في ٨ يوليو ١٩٨١ اتفاقية الجسر^(٩٢)، مع تحالف سعودي هولندي لبناء الجسر "قولاندي وخرساني" حيث وقع وزير المالية والاقتصاد الوطني السعودي الشيخ محمد علي أبا الخيل العقد مع فيليب ديدريش Philip Diderich، رئيس شركة بالاست - نيدام جروب Ballast - Nedam Groep، ممثلاً لتحالف بندر - بالاست Bandar Ballast، وشركة بندر للتجارة والمشاريع هي شريك الشركة الهولندية في ذلك التحالف^(٩٣).

ووقع على الاتفاقية السيد يوسف الشيراوي وزير التنمية والصناعة البحريني نيابة عن الحكومة البحرينية، وعلق قائلاً: (إن الجسر سيفتح آفاقاً ومجالات واسعة للنشاط الاقتصادي والتجمعات السكنية والسياحية والتعليم، كما سيساعد على انتقال مظاهر الحضارة الإنسانية بين منطقة الخليج ودول العالم)^(٩٤)، وأضاف وزير الزراعة والتجارة البحريني حبيب أحمد قاسم؛ قائلاً: (أن إقامة الجسر سيساهم في زيادة الترابط بين شعبي المملكة والبحرين ودول الخليج بشكل عام)^(٩٥)، وكذلك علق الشيخ أبا الخيل وزير المالية السعودي؛ قائلاً: (أن إنشاء الجسر سيربط دول الخليج ودول الجزيرة العربية وسيجعلها على اتصال بري، بالإضافة إلى الاتصال الجوي والبحري الحالي، كما أن البحرين سترتبط عبر الجسر بشبكة الطرق الواسعة

بالمملكة، وعن طريقها سترتبط بالكويت وقطر ودولة الإمارات العربية وغيرها من الدول العربية (الأخرى) (٩٦).

ثم أصدر جلاله الملك خالد بن عبدالعزيز -رحمه الله- مرسوماً ملكياً يقضي بالمصادقة على الاتفاقية، وأعلنت الحكومة السعودية أن المشروع سيبدأ تنفيذه خلال ستة شهور من تاريخ توقيع الاتفاقية، وأن تنفيذ المشروع سيستغرق أربعة وثلاثين شهراً (٩٧).
وبذلك يكون الجسر هو المعبر الوحيد لجزر البحرين التي لم تكن تربطها بالدول المجاورة سوى وسائل النقل الجوي والبحري ويشتمل على خمسة جسور متحركة كمنافذ لعبور البواخر (٩٨)، وكان العمل قد بدأ في الجسر من الناحية الإدارية التمهيدية يوم ٢٩ سبتمبر ١٩٨١ بينما بدأ التنفيذ يوم ١٧ نوفمبر ١٩٨١ وهو اليوم الذي بدأت فيه الباطرة "كوين أوف هولاند" التابعة لشركة بلاست نيدام Ballast - Nedam؛ المكلفة ببناء الجسر بالبحرين؛ وذلك لربط جزيرة أم النعسان بالشاطئ الغربي للبحرين، وقد تم إنجاز هذه المرحلة في نهاية شهر أبريل ١٩٨٢ (٩٩).

رابعاً: تتويج الجهود السعودية في عهد خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبدالعزيز -رحمه الله- ببناء الجسر وافتتاحه:

تولى جلاله الملك فهد بن عبد العزيز الحكم في المملكة في يونيو ١٩٨٢، وقد اقترب حلم الجسر السعودي البحريني أن يصبح واقعاً، وقد لقي المشروع جل اهتمامه -رحمه الله-، حتى أنه وصفه بأنه: (أحد أهم المشاريع التي قامت بها المملكة) (١٠٠).
وكانت قد بدأت آنذاك مرحلة بناء جزيرة العمل المؤقتة والتي لم تكن جزءاً من الجسر؛ على أن يتم إزالتها بعد إكمال بناء الجسر، ليقام عليها المصنع الذي يصنع الأجزاء الخرسانية للجسر، وتقام عليها مجمعات لإسكان العمال، ومكاتب لمهندسي الشركة المنفذة، وأخرى لمهندسي الشركة الاستشارية التي تشرف على البناء، وكان الدكتور السعودي سليمان الجريبان مدير مشروع الجسر، هو من يتولى المسؤولية كاملة عن متابعة المشروع، والقيام بزيارات منتظمة للبحرين كل شهر للاطلاع على خطوات سير العمل (١٠١)، إذ نصت اتفاقية الجسر على أن (الهيئة السعودية للجسر Public Saudi Arabia Causeway Organisation - PBSCO) هي التي ستتولى إدارة الجسر، وتقرر كيفية استخدامه (١٠٢)، وفي أواخر أغسطس ١٩٨٢ أكد مدير عام الأمن العام بالوكالة في دولة البحرين الشيخ إبراهيم

بن محمد آل خليفة أن البلدين ستشكلان لجاناً لدراسة واقع المرور بعد قيام الجسر، واصفاً إياه بأنه جسر الخير والمحبة والعطاء^(١٠٣).

وكان الملك فهد بن عبدالعزيز، والشيخ عيسى بن سلمان قد قاما بوضع حجر الأساس لبدء البناء في مشروع الجسر في ١١ نوفمبر ١٩٨٢م بحضور السلطان قابوس بن سعيد سلطان عمان، والشيخ جابر الأحمد أمير الكويت، والشيخ خليفة بن حمد آل ثاني أمير قطر، والشيخ زايد بن سلطان آل نهيان حاكم أبوظبي^(١٠٤).

وقد تقرر أن يفتتح الجسر في ١٦ ديسمبر ١٩٨٥، إلا أن الحكومة البحرينية رأت في أغسطس ١٩٨٥ تأجيل الافتتاح عاماً إضافياً؛ حتى يترك للجنة الجسر المشتركة بعض الوقت للاتفاق على اللوائح التي تحكم تدفق حركة المرور والبضائع والأشخاص^(١٠٥)، ووضح أنه من غير المرجح أن يتم الانتهاء من طرق الوصول للجسر على الجانب البحريني قبل نوفمبر/ديسمبر ١٩٨٦، وأن يكون هناك حاجة إلى حوالي ٦٠٠ شخص لتشغيل وصيانة ومراقبة الجسر، وكان يجري تشكيل قوة أمنية مؤقتة لمنع السعوديين من استخدام الجسر قبل موعده في وقت مبكر (حيث أن العديد منهم كانوا قد عبروا الجسر بالفعل إلى البحرين عام ١٩٨٥)^(١٠٦).

وفي ٣١ أغسطس ١٩٨٥ تم الإعلان رسمياً عن تأجيل افتتاح الجسر لمدة عام واحد^(١٠٧)، وفي خطوة بدت وكأنها لطمأنة الرأي العام بأن مشروع الجسر يحظى بكامل الاهتمام السعودي؛ قام الأمير محمد بن فهد بن عبدالعزيز، أمير المنطقة الشرقية بالملكة بزيارة البحرين في ٧ سبتمبر ١٩٨٥، حيث اطلع على التقدم المحرز في الجسر، والخطوات التي يتم اتخاذها لتنسيق شؤون الهجرة والجوازات والأمن، ثم قام بزيارة عاجلة أخرى في ٢٨ سبتمبر ١٩٨٥ يرافقه الأمير عبد العزيز بن سلمان بن عبد العزيز، ووفد رسمي سعودي، وكان في استقبالهم ولي العهد البحريني، فتفقدوا الجسر والمراكز الحدودية، حيث كان قد تم إحراز بعض التقدم في صياغة اللوائح التي ستحكم تدفق حركة المرور عبر الجسر، ووجد أن البحرينيين عازمين على دفع حركة المرور في أسرع وقت ممكن^(١٠٨).

وصاحب الأمير محمد بن فهد، والوفد المرافق له؛ كاميرات التلفزيون السعودي والبحريني لمناقشة تشغيل الجسر مع الشيخ خليفة بن سلمان آل خليفة، وحظي الحدث بتغطية تلفزيونية ومقال بصفحة كاملة في (صحيفة اليوم)، وكان التقدم في إنشاء التقاطع وطريق الوصول الذي

يربط الجسر بطريق الخبر الساحلي ملحوظاً خلال أشهر يونيو ويوليو وأغسطس ١٩٨٥، كما أن المقابلة الصحفية التي أجراها الأمير محمد بن فهد شددت على القيمة الرمزية للجسر، وأن الجسر سيولد المزيد من الفرص للتجارة الثنائية، وتطوير الصناعة المحلية، وزيادة الأمن، والمزيد من المشاريع الخليجية المشتركة، ودعم اقتصادي أكبر للبحرين، لكن المغزى الرئيسي الذي أكده الأمير محمد، هو أن الصداقة والتفاهم المتبادلين بين شعبي البحرين والمملكة كان أعظم من الجسر، أما رئيس وزراء البحرين فقد اعتبر الجسر "رمزاً للتلاحم بين شعوب المنطقة"^(١٠٩).

وعلقت صحيفة اليوم على الجسر بأنه: (عملاق كبير يقف شامخاً فوق مياه الخليج العربي...، هذا العملاق هو الجسد الذي يربط المملكة بالشقيقة البحرين الذي أوشك على الانتهاء.. حيث يبدأ مرحلة جديدة متطورة في العلاقات بين البلدين، وليعلن بداية مرحلة جديدة وهامة في تاريخ المنطقة، حيث ربط دول مجلس التعاون الخليجي جميعها بشبكة طرق برية واحدة، وتبلغ تكلفته أكثر من ١٠٠٠ مليون دولار)^(١١٠).

وقد أكدت "الوثائق البريطانية" أن العمل على الطرق المؤدية من الجانب البحريني تأخر عن مواعده، كما أن الطرق التي تربط ميناء الدمام وطريق الرياض مباشرة بالجسر لم تكتمل وكان من المفترض أن تكتمل نهاية عام ١٩٨٦ أو خلال عام ١٩٨٧، كما أن الجمارك والمرافق الأخرى في وسط الجسر لم تكن جاهزة، وتوقع العمل فيها حتى نهاية يونيو ١٩٨٦، وقد تم التوقيع على اتفاقية سعودية بحرينية لتأسيس مؤسسة عامة لتشغيل الجسر في ٢٥ ديسمبر ١٩٨٥، وتم إنشاء مركز للشرطة على الجانب البحريني^(١١١)، حتى انتهى العمل على الجانب البحريني بداية ١٩٨٦، وعاد التأخر في افتتاحه إلى تشييد مباني الجمارك والهجرة في منتصف الجسر، واستكمال طرق الوصول في كلا البلدين^(١١٢).

وتتويجاً لكل الجهود السابقة؛ جرى احتفال تاريخي كبير على الجسر يوم ٢٦ نوفمبر ١٩٨٦ بحضور خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبدالعزيز، والشيخ عيسى بن سلمان؛ إيداناً بافتتاح الجسر^(١١٣)، وأزاح الملك فهد الستار عن اللوحة التذكارية للجسر قائلاً: (بسم الله الرحمن الرحيم، وعلى بركة الله... إن هذه الجسر من منجزات القرن العشرين... ربما أن أحدًا لم يكن يصدق أنه من الممكن أن يقام مثل هذا الجسر الذي كان فكرة، وكان الاعتقاد بأن من الصعوبة بمكان تنفيذه، إلا أنه والحمد لله؛ ها نحن نلمس ونرى بأعيننا كيف أمكن

تنفيذ هذا الجسر الذي كنا قد وضعنا الحجر الأساسي له عندما كنا في مؤتمر قادة مجلس التعاون لدول الخليج العربية الذي عقد في البحرين). أما الشيخ عيسى بن سلمان؛ فقد قال: (في هذه اللحظات يقف التاريخ شاهداً يحيي هذا الإنجاز الشامخ الذي يسعدنا أن نطلق عليه اسم جسر الملك فهد)^(١١٤).

وامتد الجسر لمسافة ٢٥ كيلومتراً (١٥ ميلاً) عبر المياه الضحلة لخليج سلوى بين المملكة والبحرين^(١١٥)، وكان عبارة عن طريق مرصوف يتكون من أربعة خطوط سير، خطان لكل اتجاه تفصلهما جزيرة صغيرة بالإضافة إلى وجود خط سير آخر بعرض تسعة أقدام مخصص للطوارئ، ويشمل المشروع بالإضافة إلى الطريق البحري محطة الحدود بين البلدين والطرق الموصلة إلى الجسر في كل من المملكة والبحرين حيث أنها تمثل أهمية للربط بين الطريقين، أي الطريق البحري بشبكة الطرق الداخلية، وقد تم بناء الجسور من قطع الأسمنت المسلح المسبق الصنع، يبلغ طول القطعة الواحدة ٦٦ متراً وعرضها ١١ متراً، وربط الجسر بشبكة طرق داخلية حيث هناك اتجاهان للقادم إلى المنطقة الشرقية من البحرين باتجاه يؤدي إلى الخبر والظهران، فيما يتجه الآخر إلى طريق الرياض: الدمام السريع، ويبلغ طول الطريق في المملكة ٣٢ كيلومتراً، أما الجانب البحريني فتم ربط الجسر بطريق رئيسي يبلغ طوله عشرة كيلومترات، ويؤدي إلى "ميناء سلمان"، وهناك ثلاثة تقاطعات رئيسية تتجه بالقادم إلى المناطق الرئيسية للبحرين، أما تكاليف الجسر فقد بلغت ٥٧٥ مليون دولار، والمشروعات الأخرى المرتبطة به ٤٠٠ مليون دولار^(١١٦).

خامساً: الطموحات المرجوة من المشروع التي صاحبت عملية البناء:

أظهرت عملية استمرار البناء خلال عهد الملك فهد عدة قضايا ارتبطت مباشرة بالمشروع، بعضها تعلق بمدى التزام المملكة السياسي بالارتباط مع البحرين في ظل الاضطراب السياسي في المنطقة بداية عهد الملك خالد، وهو الارتباط الذي تأكد باستمرار عملية البناء حتى نهايتها، وبعضها تعلق بجذوى الجسر الاقتصادية على شعبي الجارتين، وهو ما ظهر جدواه منذ اليوم الأول لافتتاح المشروع التاريخي - مشروع القرن للحكومة البحرينية.

وتفصيل ذلك؛ يمكن القول أن الاستمرار في بناء الجسر شكل تحدياً خاصاً للمملكة، في ظل تزامن عملية البناء مع الظروف الضاغطة التي كانت تمر بها المنطقة جراء اندلاع حرب

الخليج بين العراق وإيران، تلك الحرب التي أكدت صحة السياسة السعودية بإنشاء الجسر، كدرع واق للبحرين يربطها بأرض المملكة واستقرارها^(١١٧)، فقد شعر البحرينيين بقلق عميق إزاء استمرار الحرب مع عدم وضوح نهاية لها، وخشيتهم من تعرضهم للتخريب الإيراني الذي أكدته الأطماع المعلنة من بعض قادة إيران الدينيين آنذاك، وكان لا بد للحكومة البحرينية أن تكون سعيدة بما أظهره الجسر من الالتزام السعودي تجاهها^(١١٨).

كما أوجد المشروع أملاً في أن يحد ذلك الجسر من التهديدات المحتملة للساحل الشرقي للمملكة ولحقول النفط الخليجية، وأن يصبح الجسر ممراً متاحاً وفورياً للدبابات والأسلحة السعودية المتقدمة^(١١٩)، حيث كان من شأنه أن يسهل على المملكة إرسال قواتها إذا تعرض استقرار البحرين للتهديد، فالجسر أنهى عزلة البحرين إلى الأبد، لاسيما وأن مطار الظهران شرق المملكة يقع على بعد ٢٠ دقيقة فقط من البحرين^(١٢٠).

كما نظرت البحرين من جهتها إلى الجسر كوسيلة للتغلب على الحواجز النفسية لاستقرار دولتهم^(١٢١)، إذ كان الجسر أفضل مثال لاستعداد المملكة لتقديم المساعدة^(١٢٢)، ومؤشراً للمدى الحقيقي للتعاون بين أعضاء مجلس التعاون الخليجي^(١٢٣).

كما أن الآثار الإيجابية للجسر كان من المأمول أن تشمل دول مجلس التعاون الخليجي الست، وإتاحة فرصة لتعزيز التكامل الاقتصادي والسياسي الذي أتى في مقدمة أهداف الدول الأعضاء، مما قدم دعماً جديداً للتلاحم بين شعوب المنطقة وصولاً إلى الغايات المثلى المنشودة، فمن المنطقي أن سهولة سبل الاتصال تؤدي إلى مزيد من التفاهم بين الشعوب، حتى لو لم تكن هناك صلات دينية وثقافية وسياسية واقتصادية^(١٢٤)، وقد أكد كل ذلك على أن الاعتبارات السياسية والأمنية ربما احتلت مرتبة أكبر في تفكير الحكومتين في ذلك المشروع^(١٢٥).

هذا عن الفوائد السياسية والأمنية التي ظهرت في ذلك المشروع في عهد الملك فهد بن عبدالعزيز، كما ظهرت أيضاً في الوقت نفسه عدة فوائد اقتصادية من المشروع، فقد أكد وزير التنمية والصناعة البحريني يوسف الشيراوي؛ أن الجسر سيخفض تكاليف المعيشة للبحرينيين، لأن جميع إمدادات البحرين كانت تأتي آنذاك عن طريق الجو أو البحر، وهو ما يغيره الجسر بدخول النقل البري للحياة البحرينية^(١٢٦).

وقد عددت "وثيقة بريطانية" الفوائد الاقتصادية التي تمننتها حكومة البحرين من بناء الجسر؛ على النحو الآتي:

١- تطوير قاعدة صناعية وخدمية لدعم القطاع الصناعي للصناعات الخفيفة في المنطقة الشرقية والأسواق الغنية الأخرى في الكويت وقطر والإمارات العربية المتحدة. حيث لم تثبت الصناعة الخفيفة حتى ذلك الوقت جدواها في البحرين بسبب الحجم المحدود لسوقها المحلية.

٢- مواصلة تطوير البحرين كمركز تجاري لمنطقة الخليج العلوي من خلال ميناء سلمان.

٣- ارتفاع مستوى الاستثمار العقاري في البحرين إلى جانب ارتفاع أسعار الأراضي.

٤- إعادة تنشيط قطاع البناء مع إمكانية إنشاء المزيد من الفنادق والمساكن والمكاتب، وربما مدينة جديدة تضم ٥٠٠٠ منزل في نهاية جسر البحرين.

٥- إمكانية انتقال البحرينيين المتعلمين للعمل في المنطقة الشرقية الصناعية لتوفير العمالة الماهرة والفنية.

٦- التطوير المستمر للبحرين كمركز إقليمي للترفيه والسياحة والمعارض والأسواق التجارية^(١٢٧).

وقد أصدرت (شركة طيران الشرق الأوسط البحرينية) كتيب عن الجسر، وأوضحت أن الجسر يعزز التجارة والسياحة بين البحرين ودول الخليج، بدليل أنه كانت تجري مناقشة آنذاك لإنشاء فندق ومجمع ترفيهي يضم ٦٠٠ غرفة في نهاية الجسر^(١٢٨).

وعلى الرغم من أن بعض من صغار التجار في البحرين قد أعربوا عن مخاوفهم بشأن آثار الانفتاح على التجارة السعودية على أعمالهم، نظراً لانخفاض الأسعار في المملكة^(١٢٩)، وخشى عدد من صغار التجار في البحرين من تأثير الجسر على أعمالهم مع تدفق البضائع الرخيصة من المملكة إلى البحرين، حيث كانت الأسعار أعلى في الجزيرة بنسبة ٣٠٪^(١٣٠)، وأصبح التجار البحرينيون على دراية بشكل خاص بالدعم الكبير للقمح والبيض والخضروات ومنتجات الألبان السعودية؛ والذي كان من شأنه أن يمكّن التجار السعوديين من خفض الأسعار في البحرين بسهولة، والخوف من أن ميناء سلمان يمكن أن يتعرض لمنافسة شرسة بسبب كفاءة ميناء الدمام^(١٣١).

وقد تمنى الشعب البحريني أن يخفض الجسر فاتورتهم السنوية البالغة مليون دولار للأغذية المستوردة؛ لأن جلب البضائع عن طريق البر السعودي يكون أرخص من جلب

البضائع بالطائرة، وزيادة إمكانية الوصول إلى الجزيرة، كما أن الجسر يزيد من معدل إشغال الفنادق في البحرين، والذي بلغ آنذاك حوالي ٥٠٪، من خلال جذب السياح السعوديين والأجانب العاملين في المملكة العربية السعودية (١٣٢).

من جهة أخرى؛ علق وزير الإعلام البحريني طارق مؤيد؛ قائلاً: (بعض التجار سيخسرون، لكن آخرين سيستفيدون، سيتعين على التجار فقط التكيف مع الظروف الجديدة) (١٣٣)، وقد أكد وزير الإعلام البحريني أن سياسة بلاده الداخلية لن تتغير بأي شكل من الأشكال؛ كنتيجة مباشرة للجسر، وأن المملكة لم تشترط وضع أي قيود على نمط حياة الشعب البحريني، وأكد أن الجسر يعكس "إرادة سياسية" من قبل الحكومتين لإقامة روابط اقتصادية واجتماعية أوثق، يساهم فيها الجسر الذي توقع أن يكون قادرًا على استيعاب ما يصل إلى ٣٠ ألف مركبة يوميًا، وأن تستغرق الرحلة حوالي ٣٠ دقيقة إلى ساعة لعبور الجسر، ويقارن هذا بوقت أطول بكثير للقيام بالرحلة بالطائرة، التي يتخللها تسجيل الوصول والإجراءات الجمركية، بين البحرين ومدينة الظهران السعودية (١٣٤).

كما أكد وزير التنمية والصناعة البحريني يوسف الشيراوي أن المخاوف من المنافسة السعودية بعد افتتاح الجسر مبالغ فيها. ورأى أن قلة من الأفراد سوف يتأثرون؛ لأن منتجاتهم لم يتم تطويرها بشكل كاف أو بسبب عدم قدرتهم على المنافسة، أما أغلبية تجار البحرين فستكون التأثيرات ايجابية لما سيفتحه السوق السعودي أمامهم من خيارات (١٣٥).

وعلق حسن زين العابدين؛ وهو مصرفي استثماري بحريني؛ قائلاً: (على المدى الطويل، نتوقع أن تتعادل الأسعار بين المملكة العربية السعودية والبحرين)، حيث اعتقد المسؤولون البحرينيون أن الجسر سيوفر الدعم اللازم لاقتصاد الجزيرة مع تضائل احتياطات النفط، وأنها ستستقبل ما يصل إلى ١٥٠٠٠ زائر يوميًا عبر الجسر بحلول عام ١٩٩٠، كما استبعد إبراهيم خليفة؛ منسق بحريني في اللجنة المشتركة للجسر أن يغير الجسر من نمط الحياة في البحرين، قائلاً: (لقد كان السعوديون يأتون إلى هنا كل يوم لفترة طويلة، ولم يغير ذلك أي شيء هنا أو في المملكة العربية السعودية) (١٣٦).

هذا وقامت (غرفة تجارة وصناعة البحرين) بإعداد دراسة تضمنت استطلاعًا للرأي وزعته على ٥٠٠ تاجر بحريني للتعرف على آراءهم حول مستقبل العمل التجاري بعد الجسر،

وتوصلت الغرفة إلى مجموعة من المقترحات التي عرضتها على اللجنة الاقتصادية المشتركة مع وزارة التجارة والزراعة من أهمها:

- تنفيذ بنود الاتفاقية الاقتصادية الموحدة والخاصة بممارسة التجار للنشاط التجاري في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربي.
- سهولة الحصول على الوكالات التجارية.
- بحث سبل الاستيراد المشترك.
- التنسيق بين الوكلاء المتماثلين للسلع في كل من البحرين والمنطقة الشرقية بالمملكة.

وأكدت الدراسات التي صاحبت المشروع أن ذلك المشروع سيؤدي إلى انعاش النشاط التجاري في البحرين بوجه عام، وخاصة تجارة الترانزيت، وإعادة التصدير للمنتجات الصناعية على وجه الخصوص، والتي شكلت حوالي ٧٨.٦٪ من إجمالي قيمة التجارة العابرة إلى جميع البلدان عن طريق البحرين، وحوالي ٤٠.٦٪ من إجمالي قيمة البضائع المعاد تصديرها إلى كل البلاد العربية عن طريق البحرين^(١٣٧).

وكشفت دراسة استقصائية أن ٨٢٪ من التجار البحرينيين شعروا أن المنافسة مع التجارة السعودية ستكون شديدة، ورأى ٩٦٪ أن السوق السعودية ستجذب نسبة كبيرة من القوة الشرائية في البحرين، ومع ذلك؛ رأى **عبد النبي الشعلة**؛ العضو البارز في غرفة تجارة البحرين؛ أن البحرين ستستفيد من توقف تجارة السلع المتجهة إلى المملكة العربية السعودية وأن التوظيف سيزداد بشكل عام، وتوقع فرصاً جديدة في سوق العمل السعودي للبحرانيين، واستثمارات جديدة في الصناعة، وقطاعي التمويل والمصارف، وزيادة في أعداد السياح السعوديين^(١٣٨)، حيث كان هناك العديد من السعوديين يذهبون إلى البحرين جواً لقضاء عطلات نهاية الأسبوع^(١٣٩)، حيث يوفر المشروع لـ ٣.٠٠٠ سيارة تقريباً المرور على الجسر في الساعة^(١٤٠).

وكما لاحظت **(صحيفة الجارديان Guardian البريطانية)**، فقد كان الجسر أكثر من مجرد رابط مادي، إذ رمز إلى المشاركة الاقتصادية المتنامية بين البلدين، وإن كانت الشراكة تبدو من جانب واحد للوهلة الأولى؛ لعظم حجم وقدرات وقوة ونفوذ المملكة العربية السعودية^(١٤١)، كما كانت المملكة والكويت والإمارات العربية المتحدة يقدمون ٥٠ مليون دولار سنوياً كمساعدات للبحرين، وغيرها من المساعدات التي اختصت بها الرياض^(١٤٢).

إلا أن المشروع وإن منح الاقتصاد البحريني دفعة كبيرة، فإنه أيضاً كان مباشراً للشركات السعودية، لأن الظهران كانت سوق أكبر بكثير من البحرين، ونتيجة لذلك تدفق البحرينيون أيضاً إلى المملكة العربية السعودية لقضاء عطلة نهاية الأسبوع، وقال أحد الدبلوماسيين: (البحرينيون يملؤون خزانات الغاز الخاصة بهم في المملكة العربية السعودية، حيث لا يمثل الغاز سوى ثلث التكلفة هنا)، (كل شيء في الظهران أرخص بكثير)^(١٤٣)، مما بشر بفوائد جمة للاقتصاد الوطني السعودي.

وتناولت (صحيفة وول ستريت جورنال Wall Street Journal الأمريكية) ذاتة الصيت في فبراير ١٩٨٧ الأثر الفوري الذي أحدثته افتتاح مشروع الجسر، -المسمى (جسر الملك فهد بن عبدالعزيز) تأكيداً على دور جلالته في بنائه كما تمت الإشارة-، ثم أشارت؛ أن فنادق البحرين أصبحت مكتظة بالسياح من أبناء المملكة العربية السعودية، وأنه حتى افتتاح الجسر، كان اقتصاد البحرين في حالة ركود، لكن بمجرد افتتاحه تدفقت سيارات كاديلاك ومرسيدس ومازدا؛ عبر الجسر بالمئات؛ حاملةً سعوديين وكويتيين وقطريين إلى البحرين، وقد أكد البحرينيون أنهم غير منزعجين من التدفق القادم من جارتهم العملاقة، إذ أصبح السفر للبحرين من العاصمة الرياض براً يستغرق خمس ساعات فقط، وساعة أو نحو ذلك من الظهران، عاصمة النفط السعودية، ما دفع مدير العلاقات الإعلامية في حكومة البحرين أحمد الشروقي للقول: (لم نعد جزيرة في البحر)، حيث غير جسر الملك فهد الوضع الجيوسياسي للبحرين^(١٤٤).

كما أكد وزير الإعلام والسياحة البحريني طارق مؤيد ذلك؛ قائلاً: (لقد تجاوزت حركة المرور على الجسر أحلام أو توقعات أي شخص)، وأشار أنه في عطلة نهاية الأسبوع التي تبدأ مساء الأربعاء وتنتهي يوم الجمعة، يعبر الجسر ما بين ١٠ آلاف إلى ٢٥ ألف شخص؛ كان نصفهم من السعوديين؛ يأتون إلى البحرين والنصف الآخر معظمهم من البحرينيين الذين يذهبون للتسوق في الظهران في المملكة العربية السعودية^(١٤٥)، فقد سمح الجسر خلال العام الأول فقط بعد افتتاحه في ١٩٨٧ بدخول طوفان من السلع الرخيصة والسياح، واستخدمه ما لا يقل عن ٤.٥ مليون شخص خلال العام الأول فقط، بما في ذلك ١.٦ مليون شخص من دول مجلس التعاون الخليجي الأخرى^(١٤٦)، ليصبح جسر الملك فهد تعبيراً عن روح الإخاء بين البلدين، آية في الإبداع والجمال، داعماً لعرى الصداقة والمحبة بين الشعبين^(١٤٧).

الخاتمة:

- ظهر من خلال الدراسة (الجزور التاريخية للمشروع السعودي لإنشاء جسرًا مع البحرين بين عامي ١٩٦٥ و ١٩٨٦، -دراسة تاريخية وثائقية-)، عدد من النتائج، من أهمها:
- وضعت المملكة العربية السعودية مصلحة أشقائها في الخليج العربية في مستوى لا يقل عن مصالح أبنائها في داخل المملكة، وتجسد ذلك في مشروع الجسر الذي يربط البر السعودي بالبحرين.
 - كان هناك اصرارًا كبيرًا من الحكومة البحرينية لتنفيذ المشروع تواصل خلال سنوات البحث، لما كانت ستجنه من فوائد اقتصادية وأمنية وسياسية، سيحميها من التهديدات الخارجية التي ظهرت خلال حكومة شاه إيران، ومن بعده الثورة الإيرانية، والحرب العراقية الإيرانية.
 - تداخلت في إنشاء الجسر عدة مصالح وقوى دولية، بعضها كان معارض، مثل الحكومات الإيرانية لما كان لديها من أطماع في المنطقة، وبعضها كان متلهف للمشروع للمشاركة فيه وجني ثماره مثل الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا، والتي ظهر تنافسهما للظفر بمشروع بناء الجسر، وربما يكون اختيار الشركة الهولندية بلاست نيدام **Ballast Nedam** للقيام بالمشروع خروجًا من احتمالية تصادم القوتين الغربيتين بشأن الجسر.
 - تجاهل حكام المملكة العربية السعودية الصعوبات المالية التي رافقت إنشاء المشروع، وتحملت المملكة كامل التكاليف التي تخطت المليار دولار.
 - حول المشروع وجه الخليج العربي، وأكد على ترابطه في سنوات مجلس التعاون الخليجي الأولى، وأكد على تماسك دولة، وقيادة المملكة لهم، وحماية مصالحهم.
 - أنهى المشروع فكرة العزلة البحرينية للأبد، إذ تحولت إلى جزء لا يتجزأ من البر السعودي، تتفاعل معه وتتشارك في مستقبله، وكان تأكيدًا راسخًا لوحدة المصير المشترك بين الشعبين الشقيقين، وحلقة من حلقات الوحدة الخليجية والعربية الكبرى، التي رعتها حكومة المملكة العربية السعودية بتعاقب ملوكها، ووضعتها في مقدمة أولويات سياستها الخارجية.

ملحق: اتفاقية بين حكومة المملكة العربية السعودية وحكومة دولة البحرين بتاريخ ٨ يوليو ١٩٨١ (١٤٨).

إن الحكومتين، رغبة منهما في تعزيز العلاقات بين شعبيهما، وتعزيز الروابط الاجتماعية والاقتصادية، والتأكيد على العوامل العديدة التي تربط شعوب المنطقة معًا في ظروف تاريخية مشتركة وفي تقاسم الآمال والتطلعات المشتركة؛ ولغرض تطبيق مبدأ التعاون بين شعبي البلدين ضمن إطار التعاون الكامل بين شعوب المنطقة، وحيث أن إنشاء جسر يربط بين أراضي البلدين يعد دليلًا فعليًا على آمال وتطلعات الشعبين..

اتفقت حكومة المملكة العربية السعودية ممثلة في معالي الشيخ محمد أبا الخيل وزير المالية والاقتصاد الوطني، وحكومة دولة البحرين ممثلة في معالي يوسف أحمد الشيراوي وزير التنمية والصناعة على ما يلي:

أولاً: أحكام أساسية:

(١) ينشأ جسر يربط أراضي المملكة العربية السعودية مع دولة البحرين وفقاً للمواصفات الفنية المقررة لذلك وبالطريقة المختارة وفقاً لما تم رسمه.

(٢) لتعيين منطقة معينة في الإقليم والمياه الإقليمية لكلا البلدين تسمى "منطقة الجسر" ويتم تحديدها من خلال المسح الميداني. تتم إدارة هذه المنطقة من قبل منظمة عامة لها كيان مستقل يمثل حكومتي البلدين ويسمى "المؤسسة العامة لجسر البحرين - المملكة العربية السعودية" (PBSCO).

(٣) تتولى حكومة المملكة العربية السعودية تمويل بناء الجسر الذي يعتبر من الأصول الثابتة للمملكة لها.

(٤) في الظروف العادية، تتولى حكومة أي من البلدين، بالتعاون مع PBSCO، الإشراف والحماية على ذلك الجزء من الجسر الذي يقع في الإقليم والمياه الإقليمية له.

(٥) وتبدأ الحكومتان المشاورات فيما يتعلق بالترتيبات الأمنية التي ستكون ضرورية لحماية الجسر في حالات الطوارئ.

ثانياً: تنظيم الجسر العام:

(١) تنشأ هيئة عامة تختص بإدارة واستغلال الطريق العام وتشغيل وصيانة الجسر.

- (٢) يقع المقر الرئيسي الهيئة في مدينة الدمام بالمملكة العربية السعودية، ويجوز عقد بعض اجتماعاتها في أي مدينة أخرى في أي من البلدين.
- (٣) يجب أن يكون للمؤسسة عدد كاف من الموظفين الإداريين والفنيين لإدارة منطقة الجسر، وأن يكون لها مجلس إدارة يتولى الإشراف على شؤونها.
- (٤) تقوم الحكومتان بتعيين أعضاء مجلس إدارة الهيئة، على أن يكون رئيس المجلس من المملكة العربية السعودية.
- (٥) تتكون ميزانية الهيئة من الإيرادات التي يتم تحصيلها من رسوم المرور والاستغلال السياحي والتجاري لمنطقة الجسر، بالإضافة إلى الوسائل التي يتم الاتفاق عليها بين الحكومتين لمواجهة أي عجز عند حدوثه.
- (٦) تحدد الهيئة الطريقة المناسبة لاستغلال منطقة الجسر وتحدد المبالغ المناسبة لرسوم المرور.

ثالثاً: منطقة الخدمة:

- (١) يتم إنشاء "منطقة الخدمة" بين البلدين ويجب أن تقع في موقع داخل منطقة الجسر حسبما يتم الاتفاق عليه بين الحكومتين.
- (٢) الدوائر الحكومية التابعة لكلا البلدين سيتم إنشاؤها في منطقة الخدمة لتنفيذ لوائح الأمن والصحة والجمرك والمسائل الأخرى المتعلقة بها.
- (٣) تعمل الجهات الحكومية المختصة في كلا البلدين على التنسيق فيما بينها لتنفيذ الأنظمة واللوائح الخاصة بها وتحديد أفضل الوسائل لتسهيل حركة المرور من وإلى أي من البلدين.
- (٤) يجب على الدوائر الحكومية المختصة في كلا البلدين الحفاظ على التنسيق والتعاون مع هيئة الجسر العام لتمكينها من إدارة الجسر بالطريقة التي تراها مناسبة لهذه المنفعة.

رابعاً: أحكام ختامية:

- (١) متى تقرر تعديل هذه الاتفاقية تتخذ الحكومتان الخطوات اللازمة لإعداد ملحق يرفق بها.
- (٢) في حالة وجود أي نزاع حول تطبيق أو تفسير أي من بنود هذه الاتفاقية، تقوم الحكومتان بإجراء الاتصالات اللازمة لتسوية هذا النزاع، وإلا فسيتم تشكيل مجلس تحكيم.

ويتكون المجلس المذكور من ثلاثة أعضاء يتم تعيين عضو واحد من كل من الحكومتين ويجب أن يكون هذا العضو من مواطني البلد المعني. ثم ينتخب العضوان الثالث من رعايا دولة ثالثة. تتوصل هيئة التحكيم إلى تسوية النزاع بموجب قرار نهائي.

(٣) تم الاتفاق على أربعة نسخ، مع احتفاظ الحكومتين بنسخة واحدة، تودع نسخة واحدة لدى جامعة الدول العربية عملاً بالمادة ١٧ من ميثاق الجامعة، ونسخة تودع لدى الأمانة العامة للأمم المتحدة عملاً بالمادة ١٠٢ من ميثاقها.

(٤) أبرمت هذه الاتفاقية في المنامة بدولة البحرين في اليوم السابع من شهر رمضان ١٤٠١ هجرية الموافق اليوم الثامن من شهر يوليو سنة ١٩٨١ ميلادية، وتدخل حيز التنفيذ اعتباراً من تاريخ تبادل وثائق التصديق.

وقعت:

عن حكومة المملكة العربية السعودية، محمد ابا الخيل، وزير المالية والاقتصاد الوطني.

عن حكومة دولة البحرين يوسف أحمد الشيرافي وزير التنمية والصناعة.

IN THE NAME OF ALLAH
THE MERCIFUL, THE COMPASSIONATE

AGREEMENT BETWEEN
GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SAUDI ARABIA
AND GOVERNMENT OF THE STATE OF BAHRAIN

The two Governments, desirous of strengthening relations between their peoples, and of furthering social and economic ties and reaffirming the several factors which bind the peoples of the region together in common historical conditions and in sharing joint hopes and aspirations;

And for the purpose of applying the principle of co-operation between the peoples of the two countries within the framework of full co-operation amongst peoples of the region;

And whereas the construction of a causeway linking the territories of the two countries is an actual demonstration of the hopes and aspirations of the two peoples;

The Government of the Kingdom of Saudi Arabia represented by HE Shaikh Mohamed Abalkhail, Minister for Finance and National Economy and the Government of the State of Bahrain represented by HE Yousuf Ahmed Al Shirawi, Minister for Development and Industry have agreed to the following:

First: Basic Provisions:

- (1) A causeway shall be built to link the Territory of the Kingdom of Saudi Arabia with the Territory of the State of Bahrain in accordance with the technical specifications laid down therefor and in the selected manner according to which it was drawn.
- (2) To designate a certain area in the territory and territorial waters of both countries to be called the "Causeway Area" to be determined by a field survey. This area shall be administered by a public organization having an independent entity representing the Governments of the two countries and called the "Public Bahrain-Saudi Arabia Causeway Organization" (P.B.S.C.O.)
- (3) The Government of Saudi-Arabia shall finance the building of the Causeway which shall be considered as fixed assets which are the property thereof.
- (4) In normal conditions the Government of either country shall in conjunction with the P.B.S.C.O., undertake the supervision and protection of that part of the Causeway which is situated in the Territory and territorial waters thereof.
- (5) The two Governments shall commence consultations with respect to the security arrangements which shall be necessary for the protection of the Causeway in emergencies.

Second: Public Causeway Organization:

- (1) A Public Organization shall be established for the administration, utilization, operation and maintenance of the Causeway.
- (2) The Organization's head office shall be situated in the City of Dammam, Saudi Arabia and some of its meetings may be held in any other city of either country.
- (3) The Organization shall have an adequate number of management and technical staff for the administration of the Causeway Area and it shall have a Board of Directors to undertake the supervision of its affairs.
- (4) The two Governments shall appoint the members of the Organization's Board of Directors provided that the Board Chairman shall be from the Kingdom of Saudi Arabia.
- (5) The Organization's budget shall consist of the revenues collected from the passage fees and the tourist and commercial exploitation of the Causeway Area, in addition to the means to be agreed upon by the two Governments to meet any deficit upon the occurrence thereof.
- (6) The Organization shall determine the relevant manner for the exploitation of the Causeway Area and shall prescribe the suitable amounts of passage fees.

Third: Service Area:

- (1) A "Service Area" shall be set up between the two countries and shall be situated in a location within the Causeway Area as shall be agreed upon by the two Governments.
- (2) Government departments affiliated to both countries shall be set up in the Service Area for the enforcement of security, health and Customs regulations and other matters relating thereto.
- (3) The competent Government departments in both countries shall maintain co-ordination amongst them for the enforcement of their relevant rules and regulations and determination of the best means of facilitating traffic to and from either country.
- (4) The competent Government departments in both countries shall maintain co-ordination and co-operation with the Public Causeway Organization to enable it to administer the Causeway Area in the manner deemed suitable for this utility.

Fourth: Final Provisions:

- (1) Whenever the amendment of this Agreement is deemed necessary the two Governments shall take the steps required for the preparation of an appendix to be attached thereto.
- (2) In the event of any dispute over the implementation or interpretation of any of the clauses of this Agreement, the two Governments shall make the necessary contacts for the settlement of such dispute failing which an Arbitration Board shall be formed. The said Board shall consist of three members of whom one member shall be appointed by either Government and such member may be a national of the country concerned. Then the two members shall elect the third member from the nationals of a third country. The Arbitration Board shall reach a settlement of the dispute by virtue of an award which shall be final.
- (3) This Agreement is made in 4 parts, each Government retaining one part, one part to be deposited with the League of Arab States in pursuance of Article 17 of the League's Charter and one part shall be deposited with the United Nations General Secretariat in pursuance of Article 102 (1) of its Charter.
- (4) This Agreement was made in Manama, State of Bahrain on the 7th day of Ramadhan 1401 Hijra corresponding to the 8th day of July 1981 A.D. and shall come into force as from the date of the exchange of the ratification documents.

Signed:

For Government of the
Kingdom of Saudi Arabia,
Mohamed Abalkhail,
Minister for Finance and
National Economy.

For Government of the State
of Bahrain,
Yousuf Ahmed Al Shirawi,
Minister for Development and
Industry.

- (١) أبأ حسين، علي عبدالرحمن: العلاقات السعودية البحرينية في عهد الملك سعود بن عبدالعزيز، مجلة الوثيقة، مركز عيسى الثقافي - مركز الوثائق التاريخية، المجلد ٢٦، العدد ٥١، يناير ٢٠٠٧، ص ١٤.
- (٢) أبأ حسين، علي عبدالرحمن: الصلة التاريخية بين البحرين و المملكة في عهد الملك عبدالعزيز، مجلة الدارة، دارة الملك عبدالعزيز، المجلد ١١، العدد ٤، رجب ١٤٠٦، مارس ١٩٨٦، ص ١٩٢، ١٩٣.
- (٣) أبأ حسين، علي عبدالرحمن: العلاقات السعودية البحرينية في عهد الملك سعود بن عبدالعزيز، المرجع السابق، ص ١٦.
- (4) "Foreign and Commonwealth Office" FCO 8/ 6154; SUNDAY 16 NOVEMBER, 1115 Excursion on Crown Prince's Yacht, 1986.
- (٥) أبأ حسين، علي عبدالرحمن: العلاقات السعودية البحرينية في عهد الملك سعود بن عبدالعزيز، المرجع السابق، ص ١٤، ١٦.
- (٦) محمد المنصور، منصور عبدالله بن: جسر السعودية البحرين، مجلة الدبلوماسية، وزارة الخارجية - معهد الأمير سعود الفيصل للدراسات الدبلوماسية، العدد ٥، أبريل ١٩٨٥، ص ١٠٤، ١٠٥.
- (7) FCO 8/ 518; Letter from British Political Agency, Bahrain, to Foreign Office, London, 15 January, 1967, *Bahrain and Saudi Arabia*.
- (8) FCO 8/ 518; Memorandum by.(B. S. T. Eastwood), 13 April 1967.
- (9) FCO 8/ 566; British Political Agency, Bahrain, to British Political Resident in the Persian Gulf, British Political Residency, Bahrain. 27 February, 1967, *Bahrain-Saudi Arabia Causeway*.
- (10) FCO 8/ 518; Letter from British Political Agency, Bahrain to Foreign Office, London, 26 March, 1967, *BAHRAIN/SAUDI RELATIONS*.
- (11) FCO 8/ 566; British Political Agency, Bahrain, to British Political Residency, Bahrain. 23 May, 1967, *Bahrain/Saudi Arabia Causeway*.
- (12) FCO 8/ 518; Letter from British Political Agency, Bahrain, 18 November, 1967, *Shaikh Khalifah's Visit to Riyadh*.
- (13) FCO 8/ 566; Letter from British Political Agency, Bahrain, to Ministry of Overseas Development, London S.W.1., 26 May, 1968, *Bahrain Saudi Arabia Causeway*.
- (14) FCO 8/ 566; Letter from Ministry Of Overseas Development, Eland House, Stag Place, London S.W.1, to British Political Agency, 2 July 1968.
- (15) FCO 8/ 566; Letter from British Embassy, Jeddah, to Export Services Branch, Board of Trade, 4 June, 1968, *Bahrain Causeway*.
- (16) FCO 8/ 518; Translation Joint Saudi-Bahraini Communiqué, Jan. 1968.
- (17) FCO 8/ 518; Telegram from Bahrain To Foreign Office, London, Tel no 1958, 19 January 1968, Gulf Security.

(18) **FCO 8/ 566**; Letter from Commercial office, Political Agency, Bahrain, to Commercial Relations & Export Department, Board of Trade, 1 Victoria Street, London, S.W.1., 6 February 1968, *Bahrain/Saudi Arabia Causeway*.

(١٩) شقليه، أحمد رمضان محمد: الجغرافيا الاقتصادية لجزر البحرين، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الآداب، قسم الجغرافيا، ١٩٧٢، ص ١٣٣.

(20) **FCO 8/ 566**; Note Commercial in Confidence 5733/1, 13 February, 1968.

(21) **FCO 8/ 566**; Letter from Commercial Office, Political Agency, Bahrain, to Commercial Relations & Export Department, Board of Trade, 25 March 1968, *Bahrain/Saudi Arabia Causeway*.

(22) **FCO 8/ 566**; Letter from Foreign Office, London, s.w.1. to Tehran, 9 May, 1968, *Bahrain/Saudi Arabia Causeway*.

(23) **FCO 8/ 566**; Daily Telegraph; Feb.13, 1968, Bridge plan for Bahrain offends Shah.

(24) **FO 1016/ 762**; Record of Conversation between the Minister of State and the Iranian Ambassador at the Foreign Office on Tuesday, 6 February, 1968.

(25) **FCO 8/ 566**; Letter from British Political Agency, Bahrain, to Board of Trade, 30 April, 1968, *Bahrain/Saudi Arabia Causeway*.

(26) **FCO 8/ 566**; Letter from British Political Agency, Bahrain, to Arabian Department. 3 June, 1968, *Bahrain Saudi Arabia Causeway*.

(27) **FCO 8/ 566**; British Embassy, Tehran. To Arabian Department. 23 May, 1968. *Bahrain/Saudi Arabia Causeway*.

(28) **FCO 8/ 566**; Memorandum Board Of Trade, Commercial Relations and Exports Department, 1 Victoria Street, LONDON S.W.1, July 11, 1968.

(29) **FCO 8/ 566**; British Political Agency, Bahrain, 12 August, 1968, *Bahrain Causeway*.

(30) **FCO 8/ 566**; British Embassy, Tehran, 24 July, 1968, *Bahrain Saudi Arabia Causeway*.

(31) **FCO 8/ 566**; Letter from British Embassy, Jeddah, to Board of Trade, July. 25, 1968, *Bahrain Causeway*.

(32) **FCO 8/ 566**; Letter from British Political Agency, Bahrain, Ministry of Overseas Development, 9 July, 1968, *Bahrain/Saudi Arabia Causeway*.

(33) **New York Times** ; Dec 3, 1979, p. D1, *Saudi Arabia to Build Causeway to Bahrain*.

(٣٤) العلي، صالح محمد صالح: العلاقات البحرينية السعودية بعد الاستقلال، مجلة دراسات تاريخية، جامعة البصرة - كلية التربية للبنات، العدد ١، حزيران ٢٠٠٥، ص ٥٣.

(٣٥) أم القرى: ٢٧ أغسطس ١٩٧١، الفبصل بهني سمو الشيخ "عيسى بن سلمان آل خليفة".

(٣٦) العلي، صالح محمد صالح: المرجع السابق، ص ٥٧.

(37) "National Archive and Records Administration" NARA; Message from embassy Jidda to Washington 4459, *prince sultan speaks further on SAG role in gulf*, 24 Jul 1973.

(38) FCO 8/2129; from Jeddah to routine FCO tell no 332, Jul. 17, 1973, Bahrain tell no 123: *visit of air of Bahrain to Saudi Arabia*.

(٣٩) أم القرى: ٣٠ يوليو ١٩٧٣، سمو أمير دولة البحرين الشقيق يغادر المملكة بعد زيارة رسمية لها جلالة الملك وسمو الأمير يوقعان بيانًا مشتركًا عن نتائج المباحثات السعودية – البحرانية.

(40) *New York Times* ; Dec 3, 1979, p. D1, Saudi Arabia to Build Causeway to Bahrain.

(41) NARA; Message from embassy Abu Dhabi to embassy Jidda: *US-Lebanese joint venture registers for tender for Saudi/Bahraini causeway*, 16 FEB 1974.

NARA; Message from Washington to embassy Manama, *causeway PROJECT*, 10 APR 1974.

(42) NARA; Message from embassy Jidda to Washington 6847, "*major project: Bahrain causeway*", 25 Apr. 1974.

(43) NARA; Message from embassy Manama Bahrain to Washington: *Bahrain - Saudi causeway*, 14 Nov. 1974.

(44) NARA; Message from Consul Dhahran to embassy Jidda: *King's Visit To Eastern Province*, 9 DEC 1974.

(45) NARA; Message from embassy Jidda to Washington, *major project: Bahrain causeway*, 11 DEC 1974.

(46) NARA; Message from embassy Manama Bahrain to Washington, *major project: Bahrain causeway*, 12 DEC 1974.

(٤٧) المؤسسة السعودية الدانماركية هي شركة سعودية دانماركية مقرها الرياض، وتعتبر هذه المؤسسة اتحادًا مشتركًا بين أربعة مؤسسات هندسية من بينها المعهد الهيدرولي الدانماركي وكذلك المكتب الهندسي السعودي، انظر،

_ *New York Times* ; Dec 3, 1979, p. D1, Saudi Arabia to Build Causeway to Bahrain.

_ عكاظ: ٨ يونيو ١٩٧٦، قرار مجلس الوزراء بتنفيذ مشروع الجسر البحري مع البحرين.

(٤٨) السياسة: ١٣ مايو ١٩٧٥، زيارة الملك خالد للمنطقة الشرقية تؤكد اهتمام السعودية بالجسر البري مع البحرين، الجسر ينتهي عام ١٩٨١ وقد بدأت الدراسات الفنية له.

(٤٩) السياسة: ١٣ مايو ١٩٧٥، زيارة الملك خالد للمنطقة الشرقية تؤكد اهتمام السعودية بالجسر البري مع البحرين، الجسر ينتهي عام ١٩٨١ وقد بدأت الدراسات الفنية له.

(٥٠) عكاظ: ٣ أبريل ١٩٧٦، أعمدة الحكمة في رحلة الملك خالد لدول الخليج العربي.

- (51) NARA; Message from embassy Manama Bahrain to Washington 3562, ***Bahrain as a gulf business base***, 2 Oct. 1976.
- (52) **Charleston Daily Mail**; Mar.3, 1976.
(٥٣) عكاظ: ٨ يونيو ١٩٧٦، قرار مجلس الوزراء بتنفيذ مشروع الجسر البحري مع البحرين.
- (54) NARA; Message from embassy Manama Bahrain to embassy Jidda Saudi Arabia info Washington: ***American contractor For Saudi- Bahraini Causeway***, 12 May 1976.
- (55) NARA; Message from embassy Manama Bahrain to Washington 3809, ***brown and root and prime minister in new joint venture: the causeway***, 14 Nov. 1976.
- (56) NARA; Message from embassy Manama Bahrain to Washington 3914, ***Bahrain-Saudi Causeway Project***, 6 Dec 1976.
- (57) NARA; Message from embassy Manama Bahrain to Washington 3809, ***brown and root and prime minister in new joint venture: the causeway***, 14 Nov. 1976.
- (58) NARA; Message from embassy Manama Bahrain to Washington 3914, ***Bahrain-Saudi Causeway Project***, 6 Dec 1976.
- (59) **FCO 8/ 5803**; visit of the minister of state for defense procurement to Bahrain: September 1985.
- (60) **FCO 8/4924**; brief for call on secretary of state for foreign and commonwealth affairs by sheikh Mohammed bin Mubarak, ***Bahraini foreign minister***, 1983.
- (61) **Wall Street Journal** ; Dec 10, 1976, p. 20, ***Causeway to Bahrain From Saudi Arabia Nears Job-Bid Stage***.
- (62) NARA; Message from embassy Manama Bahrain to Washington 4388, ***Bahrain-saudi causeway project***, 20 Mar 1977.
- (63) **FCO 8/ 2879**, Telegram from Bahrain to priority DOT tell no CREDA 24 OF 21 MARCH 1977 and JEDDA 132: ***Bahrain-Saudi causeway. following for hunt cre5***.
- (64) NARA; Message from consul Dhahran to embassy Abu Dhabi, ***Bahrain causeway -- possible formation of Saudi/American***, 20 Apr. 1977.
- (65) NARA; Message from embassy Manama Bahrain to Washington 4595, ***application of Landsat information to commercial opportunity: bahrain-saudi Arabia causeway***, 8 May 1977.
- (66) **FCO 8/ 2879**, draft letter to h e sheikh Muhammad aba al khail typed for the signature of the chancellor of the exchequer, to the sheikh Muhammad aba al khail minister of finance and national economy, airport road Riyadh, May 1977.
- (67) **FCO 8/ 2879**, Letter from Department of trade to Head of Middle East

Department Foreign & Commonwealth Office, 27 APR 1977, **Bahrain CAUSEWAY**.

(68) **FCO 8/ 2879**, Telegram to routine Jeddah Tel no creda 447 of 26 august 1977, **Saudi Bahrain causeway**.

(69) **FCO 8/ 2879**, Telegram from Jeddah to routine dot Tel No creda 505 of 26 Nov. 1977, Tel No creda 593: **Bahrain causeway**.

(70) **FCO 8/ 2879**, Letter from department of trade 1 victoria street London sw1h, 29 November 1977, **Bahrain causeway**.

(71) **FCO 8/ 2879**, Telegram from Jeddah to priority dti tell no creda 531 of 12 December 1977, my tell 880 to FCO: **Bahrain causeway**. -n.

(72) **NARA**; Message from embassy Manama Bahrain to Washington 4576, **bahrain-saudi causeway project**, 2 May 1977.

(73) **New York Times** ; Jul 24, 1977, p.9, Bahrain concerned over mainland link.

(74) **NARA**; Message from embassy Jidda to Washington 1403, **Bahrain- Saudi causeway: cause for alarm?**, 16 Mar 1978.

(75) **FCO 8/ 3092**; Telegram from Jeddah to priority dot creda London tell no CREDA 378 OF 18 December 1978, **causeway**.

(76) **NARA**; Message from embassy Jidda to Washington 1403, **Bahrain-Saudi Causeway: Cause For Alarm?**, 16 Mar 1978.

(77) **NARA**; Message from embassy Manama to Washington 6115, **Saudi/Bahrain causeway: update**, 30 Apr. 1978.

(78) **NARA**; Message from embassy Jidda to Washington, **Saudi/Bahrain causeway**, 19 Jun 1978.

(79) **NARA**; Message from embassy Manama to Washington, **major project Saudi/Bahrain causeway**, 19 Oct 1978.

(80) **NARA**; Message from embassy Jidda to Washington 4784, **major project: Saudi/Bahrain causeway**, 5 Feb. 1979.

(81) **NARA**; Message from Washington to embassy Jidda: **boycott language in Bahrain causeway prequalification document**, 5 Mar 1979.

(82) **NARA**; Message from embassy Manama to Washington 7429, **reimbursable development programs: proposal for orientation trip for Bahraini officials involved in bahrain-saudi Arabia causeway project**, 2 May 1979.

(83) **NARA**; Message from Washington to embassy Manama: **reimbursable development programs: orientation trip for Bahraini officials involved in bahrain-saudi Arabia causeway**, 5 May 1979.

(٨٤) الرياض: ٣٠ يوليو ١٩٧٩، قريبا الإعلان عن مناقصة الجسر البحري بين المملكة والبحرين.

(85) **New York Times** ; Dec 3, 1979, p. D1, Saudi Arabia to Build Causeway to Bahrain.

(86) **NARA**; Message from embassy Manama to Washington 7997, *Saudi -Bahrain causeway - list of bidders*, 24 Oct. 1979.

(87) **New York Times**; Dec 3, 1979, p. D1, Saudi Arabia to Build Causeway to Bahrain.

(٨٨) الجزيرة: ١٠ فبراير ١٩٨٠، تنسيق أمني ومروري بين المملكة والبحرين.

(٨٩) الشرق الأوسط: ٣ نوفمبر ١٩٨٠، محادثات اقتصادية بين السعودية والبحرين.

(٩٠) اليوم: ٨ مايو ١٩٨١، وزير المواصلات: جسر البحرين والخط الحديدي الحجازي أهم مشاريع المواصلات.

(٩١) عكاظ: ٢٧ مايو ١٩٨١، الشيراوي: مشروع الجسر بين المملكة والبحرين في مرحله النهائية.

(92) **FCO 8/4881**; gcc chronology annex A.

(93) **The Globe and Mail**; Jul 9, 1981, P.22, AROUND THE WORLD Bahrain causeway receives go-ahead.

(٩٤) البلاد: ١٢ يوليو ١٩٨١، الشيراوي: الجسر السعودي البحريني سيفتح آفاقاً واسعة للتكامل في المنطقة.

(٩٥) الجزيرة: ٢٣ أبريل ١٩٨٢، وزير الزراعة البحريني لم أتوقع أن تصل النهضة الزراعية في المملكة إلى المستوى الذي شاهدته.

(٩٦) الرياض: ٩ يوليو ١٩٨١، جلالة الملك يتلقى شكر حكومة وشعب البحرين، توقيع اتفاقية الجسر البحري بين المملكة والبحرين.

(٩٧) أم القرى: ٢٨ أغسطس ١٩٨١، مرسوم ملكيان.

(٩٨) تقرر أن يتكون بناء معظم المواد الإنشائية من الخرسانة المسلحة، ويكون مسار المشروع كالتالي:

__ يبدأ المعبر عند الشاطئ السعودي من نقطة تبعد عن الخبر ستة كيلو مترات جنوباً ويتجه شرقاً على مسار متعرج حتى يصل إلى البحرين عند نقطة تبعد مسافة كيلو متر واحد شمال الجسرة ويمر المعبر بجزيرة أم نعيان في أقصى شمالها، ويبلغ الطول الكلي للمعبر خمسة وعشرين كيلو متراً منها عشرة كيلو مترات مكونة من ردميات في مناطق لا يتجاوز عمق الماء فيها ستة أمتار واثنا عشرة كيلو متراً من الجسور في المناطق الأعمق. وحوالي ثلاثة كيلو مترات في جزيرة أم نعيان.

__ أما الجسور فقد صممت الأجزاء العليا منها بشكل كمرات صندوقية فولاذية ذات سطح أورتوتروبي تغطيه طبقة أسفلتية سطحية وهذه الجسور هي بشكل عام من النوع المنخفض بارتفاع صاف قدره خمسة أمتار فوق مستوى البحر الوسطى وذات فتحات قدرها خمسة وثمانون متراً. إلا أنه يوجد هنالك أربعة فتحات ملاحية لمرور السفن الكبيرة واحدة منها للقناة الرئيسية غرب جزيرة أم نعيان والأخيرة بين أم نعيان وجزيرة البحرين، ويرتفع أسفل الجسر فوق القناة الرئيسية ثمانية وعشرين متراً ونصف عن سطح البحر الوسطى وهو ذو فتحة قدرها مائة وعشرون متراً بينما يبلغ الارتفاع الصافي للفتحات الملاحية الثلاثة الأخرى خمسة عشر متراً ونصف أما الأجزاء السفلية فتتألف من ركائز خرسانية تستند على أوتاد تصل إلى عمق ستة عشر متراً تحت القاع لتصل إلى طبقات التربة القاسية ويعلو الأوتاد رابطة خرسانية تحت مستوى الماء. وهناك بعض الركائز ذات الأساسات المباشرة بدلاً من الأوتاد.

أما الردميات فهناك سبع وصلات من الردميات في المياه الضحلة يبلغ مجموع أطوالها عشرة كيلو مترات، ويتألف المقطع العرضي للردمية من سدين متوازيين يبنيان من ركام المحاجر ويملا الجزء المحصور بينهما بالرمال ويغطي جانبي الردميات طبقات من الصخور لحمايتها من فعل الأمواج. كذلك تبنى طبقة ترشيح (فلتر) في داخل كل من سدي ركام المحاجر لحماية الرمال المرذومة من التسرب، راجع:

الرياض: ٢٩ مارس ١٩٨٢، العمل يسير بشكل منتظم في مشروع الجسر.

(٩٩) المدينة: ٢٠ سبتمبر ١٩٨٢، مشروع الجسر البحري بين المملكة والبحرين، العمل في الجزيرة الصناعية ينتهي في نوفمبر القادم ليبدأ تصنيع أول أجزاء الجسر.

(100) The Guardian; Oct 24, 1983, p. 19, Highways and byways: transport.

(١٠١) المدينة: ٢٠ سبتمبر ١٩٨٢، مشروع الجسر البحري بين المملكة والبحرين، العمل في الجزيرة الصناعية ينتهي في نوفمبر القادم ليبدأ تصنيع أول أجزاء الجسر.

(102) FCO 8/5821; Memorandum; *the Saudi -Bahrain causeway - its use and impact.*

(١٠٣) المدينة: ٢٨ أغسطس ١٩٨٢، مدير عام الأمن العام بالوكالة في دولة البحرين يقول ل (المدينة): التعاون بيننا وبين المملكة يشمل جميع المجالات الأمنية، البحرين والسعودية ستشكلان لجانا لدراسة واقع المرور بعد قيام الجسر.

(١٠٤) FCO 8/5821: صحيفة اليوم، السبت ١٤ محرم ١٤٠٦هـ، العدد ٤٥١١، ص.٧، الأمير محمد يزور جسر الخير والمحبة، أمير الشرقية لليوم: علاقتنا بالبحرين أكبر من امتداد الجسور.

(105) FCO 8/5821; Letter from British embassy Bahrain to FCO, 31 august 1985, *Saudi -Bahrain causeway.*

(106) FCO 8/5821; commercial secretary, 233 September 1985, *the causeway.*

(107) FCO 8/5821; Telegram from Jeddah to moduk Tel No u2g/684, sep.3, 1985, *Bahrain/Saudi Arabian causeway.*

(108) FCO 8/5821; Letter from British embassy Bahrain to middle east department, foreign and commonwealth office, London, 3 October `1985, *causeway.*

(109) FCO 8/5821; Memorandum by SR Bonde, 29 September 1985, *Saudi Bahrain causeway.*

(١١٠) FCO 8/5821: صحيفة اليوم، السبت ١٤ محرم ١٤٠٦هـ، العدد ٤٥١١، ص.٧، الأمير محمد يزور جسر الخير والمحبة، أمير الشرقية لليوم: علاقتنا بالبحرين أكبر من امتداد الجسور.

(111) FCO 8/5821; ministry of finance and national economy, National Westminster Bank PLC, to Riyadh, Bahrain, 31 December 1985, *Saudi Arabia - Bahrain Causeway.*

(112) Los Angeles Times; Apr 28, 1986, p. A1, Many Fear Impact When New Saudi-Bahrain Causeway Opens.

(١١٣) أبا حسين، علي عبدالرحمن: العلاقات السعودية البحرينية في عهد الملك سعود بن عبدالعزيز، المرجع السابق، ص ١٦.

(١١٤) **دارة الملك عبدالعزيز**: جسر الملك فهد السعودية البحرين، مجلة الدارة، المجلد ١٢، العدد ٤، مارس ١٩٨٧، رجب ١٤٠٧، ص ٢٠٢، ٢٠٣.

(115) **Toronto Star**; Aug 18, 1986, P. A15, Gulf causeway seemed a good idea at the time.

(١١٦) **دارة الملك عبدالعزيز**: المرجع السابق، ٢٠١.

(117) **New York Times** ; Jul 12, 1984, p. A3, Fears Unifying Small Nations in Gulf.

(118) **FCO 8/ 5798**; Letter from British embassy Bahrain to FCO London, 24 January 1985, *minister of state's visit to Bahrain*.

(119) **Los Angeles Times** ; Apr 14, 1985, p. A22, Causeway to Link Bahrain With Saudis.

(120) **Los Angeles Times** ; Mar 29, 1984, p. D1, Link to Saudi Arabia.

(121) **Los Angeles Times** ; Sep 15, 1983, p.E6, 'Poor Cousin' of Persian Gulf Looks to End of Its Oil.

(122) **New York Times**, Mar 6, 1983, P. A.20, oil producers try to widen Bahrain links.

(123) **FCO 8/5821**; Letter from Foreign and Commonwealth Office London SW1A, to Sir P Wright KCMG HM Ambassador Jeddah, 19 July, 1985, *Saudi -Bahrain causeway*.

(١٢٤) محمد المنصور، منصور عبدالله بن: المرجع السابق، ص ١٠٤.

(125) **FCO 8/5821**; Letter from British Embassy Jeddah, 7 July 1985, Saudi -Bahrain causeway.

(126) **FCO 8/ 5798**; *call by Mr. Richard luce on Mr. Yusuf bin Ahmad Shirawi, Bahraini minister of development and industry*, 12 January 1985.

(127) **FCO 8/5821**; *Memorandum; the Saudi -Bahrain causeway - its use and impact*.

(128) **FCO 8/5821**; *the Gulf Extra Saudi/Bahrain Causeway booklet*, 17 June 1985.

(129) **FCO 8/5816**; Letter from British embassy Bahrain to FCO, 27 June 1985, *Bahrain*: January - June 1985.

(130) **FCO 8/5810**; *first impressions of Syria and Bahrain*, 12 December 1985.

(131) **FCO 8/5821**; *Memorandum; the Saudi- Bahrain causeway - its use and impact*.

(132) **Los Angeles Times** ; Mar 29, 1984, p. D1, Link to Saudi Arabia.

(133) **Los Angeles Times**; Apr 28, 1986, p. A1, Many Fear Impact When New Saudi-Bahrain Causeway Opens.

(134) **Los Angeles Times** ; Apr 14, 1985, p. A22, Causeway to Link Bahrain With Saudis.

(135) **FCO 8/5821**; gulf translations w.l.l., *press translation service, Akbar al khaleej, weekly review, 27 February 1985, Bahrain industry will not be affected by causeway.*

(136) **Los Angeles Times**; Apr 28, 1986, p. A1, Many Fear Impact When New Saudi-Bahrain Causeway Opens.

(١٣٧) اتحاد المصارف العربية: افتتاح جسر البحرين - السعودية اول عمل وحدوي عربي منذ ربع قرن، مجلة اتحاد المصارف العربية، المجلد ٧، العدد ٧٣، كانون الثاني-يناير ١٩٨٧، ص ٦٣.

(138) **FCO 8/5821**; Letter from British Embassy, Commercial Section, Bahrain, To Middle East Department, Foreign and Commonwealth Office, London, 9 October 1985, *the causeway.*

(139) **New York Times** ; Dec 3, 1979, p. D1, Saudi Arabia to Build Causeway to Bahrain.

(١٤٠) الشرق الأوسط: ٢٣ فبراير ١٩٨١، جسر السعودية والبحرين في مرحلة البناء.

(141) **The Guardian**; Dec 13, 1982, p.16, Partnership through bridge building: Cooperation.

(142) **New York Times**, Mar 6, 1983, P. A.20, oil producers try to widen Bahrain links.

(143) **Los Angeles Times** ; Feb 22, 1987, p. A7, Causeway Links Saudi Asceticism With Freer Life Style of Bahrain.

(144) **Wall Street Journal**; Feb 20, 1987, p. 24, Causeway Luring Saudis to Bahrain For Pleasures Denied Them at Home.

(145) **Los Angeles Times** ; Feb 22, 1987, p. A7, Causeway Links Saudi Asceticism With Freer Life Style of Bahrain.

(146) **Los Angeles Times**; Dec 19, 1987, p. H14, Causeway Links Bahrain With Rest of World.

(١٤٧) الساعاتي، أمين: الحدود الدولية للمكلة العربية السعودية- التسويات العادلة، المركز السعودي للدراسات الاستراتيجية، القاهرة، ١٩٩١، ص ٨٠.

(148) **FCO 8/5821**; (in the name of Allah the merciful, the compassionate) *agreement between government of the kingdom of Saudi Arabia and government of the state of Bahrain.*

:References : قائمة المصادر:**:Foreign And Commonwealth Office وثائق وزارة الخارجية البريطانية**

- FCO 8/ 2879, draft letter to h e sheikh Muhammad aba al khail typed for the signature of the chancellor of the exchequer, to the sheikh Muhammad aba al khail minister of finance and national economy, airport road Riyadh, may 1977.
- FCO 8/ 2879, Letter from department of trade 1 victoria street London sw1h, 29 November 1977, Bahrain causeway.
- FCO 8/ 2879, Letter from Department of trade to Head of Middle East Department Foreign & Commonwealth Office, 27 APR 1977, Bahrain CAUSEWAY.
- FCO 8/ 2879, Telegram from Bahrain to priority DOT tell no CREDA 24 OF 21 MARCH 1977 and JEDDA 132: Bahrain-Saudi causeway. following for hunt cre5.
- FCO 8/ 2879, Telegram from Jeddah to priority dti tell no creda 531 of 12 December 1977, my tell 880 to FCO: Bahrain causeway. -n.
- FCO 8/ 2879, Telegram from Jeddah to routine dot Tel No creda 505 of 26 Nov. 1977, Tel No creda 593: Bahrain causeway.
- FCO 8/ 2879, Telegram to routine Jeddah Tel no creda 447 of 26 august 1977, Saudi Bahrain causeway.
- FCO 8/ 3092; Telegram from Jeddah to priority dot creda London tell no CREDA 378 OF 18 December 1978, causeway.
- FCO 8/ 518; Letter from British Political Agency, Bahrain to Foreign Office, London, 26 March, 1967, Bahrain/Saudi Relations.
- FCO 8/ 518; Letter from British Political Agency, Bahrain, 18 November, 1967, Shaikh Khalifah's Visit to Riyadh.
- FCO 8/ 518; Letter from British Political Agency, Bahrain, to Foreign Office, London, 15 January, 1967, Bahrain and Saudi Arabia.
- FCO 8/ 518; Memorandum by.(B. S. T. Eastwood), 13 April 1967.
- FCO 8/ 518; Telegram from Bahrain To Foreign Office, London, Tel no 1958, 19 January 1968, Gulf Security.
- FCO 8/ 518; Translation Joint Saudi-Bahraini Communiqué, Jan. 1968.
- FCO 8/ 566; British Embassy, Tehran, 24 July, 1968, Bahrain Saudi Arabia Causeway.
- FCO 8/ 566; British Embassy, Tehran. To Arabian Department. 23 May, 1968. Bahrain/Saudi Arabia Causeway.
- FCO 8/ 566; British Political Agency, Bahrain, 12 August, 1968, Bahrain Causeway.

- FCO 8/ 566; British Political Agency, Bahrain, to British Political Resident in the Persian Gulf, British Political Residency, Bahrain. 27 February, 1967, Bahrain-Saudi Arabia Causeway.
- FCO 8/ 566; British Political Agency, Bahrain, to British Political Residency, Bahrain. 23 May, 1967, Bahrain/Saudi Arabia Causeway.
- FCO 8/ 566; Daily Telegraph; Feb.13, 1968, Bridge plan for Bahrain offends Shah.
- FCO 8/ 566; Letter from British Embassy, Jeddah, to Board of Trade, July. 25, 1968, Bahrain Causeway.
- FCO 8/ 566; Letter from British Embassy, Jeddah, to Export Services Branch, Board of Trade, 4 June, 1968, Bahrain Causeway.
- FCO 8/ 566; Letter from British Political Agency, Bahrain, to Arabian Department. 3 June, 1968, Bahrain Saudi Arabia Causeway.
- FCO 8/ 566; Letter from British Political Agency, Bahrain, to Board of Trade, 30 April, 1968, Bahrain/Saudi Arabia Causeway.
- FCO 8/ 566; Letter from British Political Agency, Bahrain, to Ministry of Overseas Development, London S.W.1., 26 May, 1968, Bahrain Saudi Arabia Causeway.
- FCO 8/ 566; Letter from British Political Agency, Bahrain, Ministry of Overseas Development, 9 July, 1968, Bahrain/Saudi Arabia Causeway.
- FCO 8/ 566; Letter from Commercial office, Political Agency, Bahrain, to Commercial Relations & Export Department, Board of Trade, 1 Victoria Street, London, S.W.1., 6 February 1968, Bahrain/ Saudi Arabia Causeway.
- FCO 8/ 566; Letter from Commercial Office, Political Agency, Bahrain, to Commercial Relations & Export Department, Board of Trade, 25 March 1968, Bahrain/Saudi Arabia Causeway.
- FCO 8/ 566; Letter from Foreign Office, London, s.w.1. to Tehran, 9 May, 1968, Bahrain/Saudi Arabia Causeway.
- FCO 8/ 566; Letter from Ministry Of Overseas Development, Eland House, Stag Place, London S.W.1, to British Political Agency, 2 July 1968.
- FCO 8/ 566; Memorandum Board Of Trade, Commercial Relations and Exports Department, 1 Victoria Street, LONDON S.W.1, July 11, 1968.
- FCO 8/ 566; Note Commercial in Confidence 5733/1, 13 February, 1968.
- FCO 8/ 5798; call by Mr. Richard luce on Mr. Yusuf bin Ahmad Shirawi, Bahraini minister of development and industry, 12 January 1985.
- FCO 8/ 5798; Letter from British embassy Bahrain to FCO London, 24 January 1985, minister of state's visit to Bahrain.
- FCO 8/ 5803; visit of the minister of state for defense procurement to Bahrain: September 1985.
- FCO 8/ 6154; Sunday 16 November, 1115 Excursion on Crown Prince's Yacht, 1986.
- FCO 8/2129; from Jeddah to routine FCO tell no 332, Jul. 17, 1973, Bahrain tell no 123: visit of air of Bahrain to Saudi Arabia.

- FCO 8/4881; gcc chronology annex A.
- FCO 8/4924; brief for call on secretary of state for foreign and commonwealth affairs by sheikh Mohammed bin Mubarak, Bahraini foreign minister, 1983.
- FCO 8/5810; first impressions of Syria and Bahrain, 12 December 1985.
- FCO 8/5816; Letter from British embassy Bahrain to FCO, 27 June 1985, Bahrain: January - June 1985.
- FCO 8/5821; صحيفة اليوم، السبت ١٤ محرم ١٤٠٦هـ، العدد ٤٥١١، ص٧، الأمير محمد يزور جسر الخير والمحبة، أمير الشرقية لليوم: علاقتنا بالبحرين أكبر من امتداد الجسور
- FCO 8/5821; (in the name of Allah the merciful, the compassionate) agreement between government of the kingdom of Saudi Arabia and government of the state of Bahrain.
- FCO 8/5821; commercial secretary, 233 September 1985, the causeway.
- FCO 8/5821; gulf translations w.l.l., press translation service, Akbar al khaleej, weekly review, 27 February 1985, Bahrain industry will not be affected by causeway.
- FCO 8/5821; Letter from British embassy Bahrain to FCO, 31 august 1985, Saudi -Bahrain causeway.
- FCO 8/5821; Letter from British embassy Bahrain to middle east department, foreign and commonwealth office, London, 3 October `1985, causeway.
- FCO 8/5821; Letter from British Embassy Jeddah, 7 July 1985, Saudi - Bahrain causeway.
- FCO 8/5821; Letter from British Embassy, Commercial Section, Bahrain, To Middle East Department, Foreign and Commonwealth Office, London, 9 October 1985, the causeway.
- FCO 8/5821; Letter from Foreign and Commonwealth Office London SW1A, to Sir P Wright KCMG HM Ambassador Jeddah, 19 July, 1985, Saudi -Bahrain causeway.
- FCO 8/5821; Memorandum by SR Bonde, 29 September 1985, Saudi Bahrain causeway.
- FCO 8/5821; Memorandum; the Saudi -Bahrain causeway - its use and impact.
- FCO 8/5821; ministry of finance and national economy, National Westminster Bank PLC, to Riyadh, Bahrain, 31 December 1985, Saudi Arabia - Bahrain Causeway.
- FCO 8/5821; Telegram from Jeddah to moduk Tel No u2g/684, sep.3, 1985, Bahrain/Saudi Arabian causeway.
- FCO 8/5821; the Gulf Extra Saudi/Bahrain Causeway booklet, 17 June 1985.
- FO 1016/ 762; Record of Conversation between the Minister of State and the Iranian Ambassador at the Foreign Office on Tuesday, 6 February, 1968.

ثانيًا: وثائق إدارة الأرشيف والسجلات الوطنية الأمريكية :Records Administration

- NARA; Message from embassy Manama Bahrain to Washington: Bahrain - Saudi causeway, 14 Nov. 1974.
- NARA; Message from embassy Manama to Washington 7429, reimbursable development programs: proposal for orientation trip for Bahraini officials involved in bahrain-saudi Arabia causeway project, 2 May 1979.
- NARA; Message from consul Dhahran to embassy Abu Dhabi, Bahrain causeway -- possible formation of Saudi/American, 20 Apr. 1977.
- NARA; Message from Consul Dhahran to embassy Jidda: King's Visit To Eastern Province, 9 DEC 1974.
- NARA; Message from embassy Abu Dhabi to embassy Jidda: US-Lebanese joint venture registers for tender for Saudi/Bahraini causeway, 16 FEB 1974.
- NARA; Message from embassy Jidda to Washington, major project: Bahrain causeway, 11 DEC 1974.
- NARA; Message from embassy Jidda to Washington 1403, Bahrain- Saudi causeway: cause for alarm?, 16 Mar 1978.
- NARA; Message from embassy Jidda to Washington 4459, prince sultan speaks further on SAG role in gulf, 24 Jul 1973.
- NARA; Message from embassy Jidda to Washington 4784, major project: Saudi/Bahrain causeway, 5 Feb. 1979.
- NARA; Message from embassy Jidda to Washington 6847, "major project: Bahrain causeway", 25 Apr. 1974.
- NARA; Message from embassy Jidda to Washington, Saudi/Bahrain causeway, 19 Jun 1978.
- NARA; Message from embassy Manama Bahrain to Washington 3809, brown and root and prime minister in new joint venture: the causeway, 14 Nov. 1976.
- NARA; Message from embassy Manama Bahrain to Washington 4388, Bahrain-saudi causeway project, 20 Mar 1977.
- NARA; Message from embassy Manama Bahrain to Washington 4576, bahrain-saudi causeway project, 2 May 1977.
- NARA; Message from embassy Manama Bahrain to Washington 4595, application of Landsat information to commercial opportunity: bahrain-saudi Arabia causeway, 8 May 1977.

- NARA; Message from embassy Manama Bahrain to Washington, major project: Bahrain causeway, 12 DEC 1974.
- NARA; Message from embassy Manama Bahrain to Washington 3809, brown and root and prime minister in new joint venture: the causeway, 14 Nov. 1976.
- NARA; Message from embassy Manama Bahrain to Washington 3914, Bahrain-Saudi Causeway Project, 6 Dec 1976.
- NARA; Message from embassy Manama Bahrain to embassy Jidda Saudi Arabia info Washington: American contractor For Saudi- Bahraini Causeway, 12 May 1976.
- NARA; Message from embassy Manama Bahrain to Washington 3562, Bahrain as a gulf business base, 2 Oct. 1976.
- NARA; Message from embassy Manama to Washington 6115, Saudi/Bahrain causeway: update, 30 Apr. 1978.
- NARA; Message from embassy Manama to Washington 7997, Saudi - Bahrain causeway - list of bidders, 24 Oct. 1979.
- NARA; Message from embassy Manama to Washington, major project Saudi/Bahrain causeway, 19 Oct 1978.
- NARA; Message from Washington to embassy Jidda: boycott language in Bahrain causeway prequalification document, 5 Mar 1979.
- NARA; Message from Washington to embassy Manama: reimbursable development programs: orientation trip for Bahraini officials involved in bahrain-saudi Arabia causeway, 5 May 1979.
- NARA; Message from Washington to embassy Manama, causeway PROJECT, 10 APR 1974.

ثالثاً: المراجع العربية:

- الساعاتي، أمين: الحدود الدولية للمكلة العربية السعودية- التسويات العادلة، المركز السعودي للدراسات الاستراتيجية، القاهرة، ١٩٩١.

رابعاً: الرسائل العلمية:

- شقليه، أحمد رمضان محمد: الجغرافيا الاقتصادية لجزر البحرين، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الآداب، قسم الجغرافيا، ١٩٧٢.

خامساً: المقالات والدراسات العربية:

- اتحاد المصارف العربية: افتتاح جسر البحرين - السعودية اول عمل وحدوي عربي منذ ربع قرن، مجلة اتحاد المصارف العربية، المجلد ٧، العدد ٧٣، كانون الثاني- يناير ١٩٨٧.

- داره الملك عبدالعزيز: جسر الملك فهد السعوديه البحرين، مجله الداره، المجلد ١٢، العدد ٤، مارس ١٩٨٧، رجب ١٤٠٧
- العلي، صالح محمد صالح: العلاقات البحرينية السعودية بعد الاستقلال، مجله دراسات تاريخية، جامعه البصره - كلية التربية للبنات، العدد ١، حزيران ٢٠٠٥.
- أبا حسين، علي عبدالرحمن: الصلة التاريخية بين البحرين و المملكة في عهد الملك عبدالعزيز، مجله الداره، داره الملك عبدالعزيز، المجلد ١١، العدد ٤، رجب ١٤٠٦، مارس ١٩٨٦.
- أبا حسين، علي عبدالرحمن: العلاقات السعودية البحرينية في عهد الملك سعود بن عبدالعزيز، مجله الوثيقة، مركز عيسى الثقافي - مركز الوثائق التاريخية، المجلد ٢٦، العدد ٥١، يناير ٢٠٠٧.
- محمد المنصور، منصور عبدالله بن: جسر السعودية البحرين، مجله الدبلوماسية، وزارة الخارجية - معهد الأمير سعود الفيصل للدراسات الدبلوماسية، العدد ٥، أبريل ١٩٨٥.

سادساً: الصحف العربية:

- أم القرى: ٢٧ أغسطس ١٩٧١، الفيصل يهنئ سمو الشيخ "عيسى بن سلمان آل خليفة".
- أم القرى: ٢٨ أغسطس ١٩٨١، مرسوم ملكيان.
- أم القرى: ٣٠ يوليو ١٩٧٣، سمو أمير دولة البحرين الشقيق يغادر المملكة بعد زيارة رسمية لها جلالة الملك وسمو الأمير يوقعان بياناً مشتركاً عن نتائج المباحثات السعودية - البحرانية.
- البلاد: ١٢ يوليو ١٩٨١، الشيراوي: الجسر السعودي البحريني سيفتح آفاقاً واسعة للتكامل في المنطقة.
- الجزيرة: ١٠ فبراير ١٩٨٠، تنسيق أمني ومروري بين المملكة والبحرين.
- الجزيرة: ٢٣ أبريل ١٩٨٢، وزير الزراعة البحريني لم أتوقع أن تصل النهضة الزراعية في المملكة إلى المستوى الذي شاهدته.
- الرياض: ٢٩ مارس ١٩٨٢، العمل يسير بشكل منتظم في مشروع الجسر.
- الرياض: ٣٠ يوليو ١٩٧٩، قريبا الإعلان عن مناقصة الجسر البحري بين المملكة والبحرين.
- الرياض: ٩ يوليو ١٩٨١، جلالة الملك يتلقى شكر حكومة وشعب البحرين، توقيع اتفاقية الجسر البحري بين المملكة والبحرين.
- السياسة: ١٣ مايو ١٩٧٥، زيارة الملك خالد للمنطقة الشرقية تؤكد اهتمام السعودية بالجسر البري مع البحرين، الجسر ينتهي عام ١٩٨١ وقد بدأت الدراسات الفنية له.
- الشرق الأوسط: ٢٣ فبراير ١٩٨١، جسر السعودية والبحرين في مرحلة البناء.
- الشرق الأوسط: ٣ نوفمبر ١٩٨٠، محادثات اقتصادية بين السعودية والبحرين.
- عكاظ: ٢٧ مايو ١٩٨١، الشيراوي: مشروع الجسر بين المملكة والبحرين في مراحلها النهائية.
- عكاظ: ٣ أبريل ١٩٧٦، أعمدة الحكمة في رحلة الملك خالد لدول الخليج العربي.
- عكاظ: ٨ يونيو ١٩٧٦، قرار مجلس الوزراء بتنفيذ مشروع الجسر البحري مع البحرين.
- المدينة: ٢٠ سبتمبر ١٩٨٢، مشروع الجسر البحري بين المملكة والبحرين، العمل في الجزيرة الصناعية ينتهي في نوفمبر القادم ليبدأ تصنيع أول أجزاء الجسر.
- المدينة: ٢٠ سبتمبر ١٩٨٢، مشروع الجسر البحري بين المملكة والبحرين، العمل في الجزيرة الصناعية ينتهي في نوفمبر القادم ليبدأ تصنيع أول أجزاء الجسر.
- المدينة: ٢٨ أغسطس ١٩٨٢، مدير عام الأمن العام بالوكالة في دولة البحرين يقول ل (المدينة): التعاون بيننا وبين المملكة يشمل جميع المجالات الأمنية، البحرين والسعودية ستشكلان لجاناً لدراسة واقع المرور بعد قيام الجسر.

- اليوم: ٨ مايو ١٩٨١، وزير المواصلات: جسر البحرين والخط الحديدي الحجازي أهم مشاريع المواصلات.

سابعاً: الصحف الأجنبية:

- **Charleston Daily Mail**; Mar.3, 1976.
- **Los Angeles Times** ; Apr 14, 1985, p. A22, Causeway to Link Bahrain With Saudis.
- **Los Angeles Times** ; Feb 22, 1987, p. A7, Causeway Links Saudi Asceticism With Freer Life Style of Bahrain.
- **Los Angeles Times** ; Mar 29, 1984, p. D1, Link to Saudi Arabia.
- **Los Angeles Times** ; Sep 15, 1983, p.E6, 'Poor Cousin' of Persian Gulf Looks to End of Its Oil.
- **Los Angeles Times**; Apr 28, 1986, p. A1, Many Fear Impact When New Saudi-Bahrain Causeway Opens.
- **Los Angeles Times**; Dec 19, 1987, p. H14, Causeway Links Bahrain With Rest of World.
- **New York Times** ; Dec 3, 1979, p. D1, Saudi Arabia to Build Causeway to Bahrain.
- **New York Times** ; Jul 12, 1984, p. A3, Fears Unifying Small Nations in Gulf.
- **New York Times** ; Jul 24, 1977, p.9, Bahrain concerned over mainland link.
- **New York Times**, Mar 6, 1983, P. A.20, oil producers try to widen Bahrain links.
- **New York Times**; Dec 3, 1979, p. D1, Saudi Arabia to Build Causeway to Bahrain.
- **The Globe and Mail**; Jul 9, 1981, P.22, around the world Bahrain causeway receives go-ahead.
- **The Guardian**; Dec 13, 1982, p.16, Partnership through bridge building: cooperation.
- **The Guardian**; Oct 24, 1983, p. 19, Highways and byways: transport.
- Toronto Star; Aug 18, 1986, P. A15, Gulf causeway seemed a good idea at the time.
- **Wall Street Journal** ; Dec 10, 1976, p. 20, Causeway to Bahrain From Saudi Arabia Nears Job-Bid Stage.
- **Wall Street Journal**; Feb 20, 1987, p. 24, Causeway Luring Saudis to Bahrain For Pleasures Denied Them at Home.