

النشاط الاقتصادي في إمارة الشارقة في عهد الشيخ سلطان بن صقر

بن خالد القاسمي ١٣٤٢-١٣٧٠هـ / ١٩٢٤-١٩٥١م^(*)

د. ثابت غازي العمري
أستاذ مشارك بكلية الآداب والعلوم
وتقنية المعلومات
جامعة خورفكان

باحثة ماجستير
سنديه سيف علي الذباجي
قسم التاريخ والحضارة الإسلامية
كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية
جامعة الشارقة / دولة الإمارات العربية
المتحدة

الملخص:

شهدت إمارة الشارقة في عهد الشيخ سلطان بن صقر القاسمي ازدهاراً اقتصادياً وعلمياً وثقافياً، خلال الحقبة التاريخية من سنة ١٩٢٤ إلى سنة ١٩٥١م، التي تشكل بدايات حكم الشيخ سلطان بن صقر القاسمي.

وستتناول الدراسة الأوضاع الاقتصادية في فترة حكم الشيخ سلطان بن صقر وكيف ساهم في ازدهار اقتصاد إمارة الشارقة خلال فترة حكمه، وستناقش دور الموانئ في اقتصاد الإمارة، وتراجع تجارة اللؤلؤ في الخليج العربي ١٩٢٤م وتجارة صيد الأسماك، كما ستتطرق أيضاً إلى مناقشات امتيازات النفط من عام ١٩٣٤م، واستخراج معدن الأكسيد الأحمر من جزيرة أبو موسى وجزيرة صير بونعير، وكذلك اتفاقيات طيران الشارقة ومرافق الطيران التي ساهمت في تطور النشاط الاقتصادي في إمارة الشارقة.

وقد خلص البحث إلى العديد من الحقائق النسبية منها: أن الشيخ سلطان بن صقر بدأ في تأسيس وتمهيد الطريق أمام العلماء والأدباء والمصلحين والشعب في إمارات الساحل للمشاركة في عملية بناء الإنسانية والنهوض بالمجتمع في مختلف المجالات، حيث شهدت الشارقة في عهده ازدهاراً في العديد من المجالات وزادت أهمية دور إمارة الشارقة خلال عهد سلطان بن صقر على الرغم مما عانته الشارقة من مشاكل داخلية وصراعات إلا أنها

^(*)مجلة "وقائع تاريخية" العدد (٤٣)، يوليه ٢٠٢٥.

النشاط الاقتصادي في إمارة الشارقة في عهد الشيخ سلطان بن صقر بن خالد القاسمي

برزت بوصفها موقعاً مهماً لإقامة أول مطار في الساحل المتصالح ودور حاكم الإمارة في زيادة الاقتصاد في ظل سيطرة ونفوذ بريطانيا على اقتصاد إمارات الساحل المتصالح.

الكلمات المفتاحية :

إمارة الشارقة، الشيخ سلطان بن صقر القاسمي، النشاط الاقتصادي، إمارات الساحل المتصالح، المطار، معدن الأكسيد الأحمر.

Economic activity in Sharjah under Sheikh Sultan bin Saqr bin Khalid Al Qasimi

١٩٥١-١٩٢٤/1358-1364A.H

Abstract:

Under Sheikh Sultan bin Saqr Al Qasimi, the Emirate of Sharjah experienced economic, scientific and cultural prosperity during the historical era from 1924 to 1951, which constitutes the beginnings of Sheikh Sultan bin Saqr Al Qasimi's rule..

The study will examine the economic conditions of Sheikh Sultan bin Saqr's rule and how he contributed to the prosperity of Al-Aqsa in the Emirate of Sharjah during a period of wisdom It will discuss the role of ports in the emirate's economy, the decline of pearl trade in the Arabian Gulf 1924, as well as discussions of oil concessions from 1934, the extraction of red oxide metal from Abu Musa Island and salt mines on Ser Bunair Island, as well as agreements on Sharjah Air and aviation facilities that contributed to the development of economic activity in the Emirs Sharjah..

The research concluded many relative facts, including: Sheikh Sultan bin Saqr has begun to establish and pave the way for scientists, literature, reformers and people in the Sahel emirates to participate in the process of building humanity and advancing society in various fields Sharjah has been thriving in many areas and the role of the Emirate of Sharjah has increased during the Sultan bin Saqr, despite the internal problems and conflicts experienced by Sharjah, it has emerged as an important location for the establishment of the first airport in the reconciled coast.

Keywords:

Sharjah, Sheikh Sultan bin Saqr Al Qasimi, Economic Activity, Reconciled Coastal Emirates, Airport, Red Oxide Metal

المقدمة

كانت الشارقة^١ والمناطق التابعة لها على مدى القرنين السابع والثامن عشر وحتى منتصف القرن التاسع عشر مركزاً تجارياً واقتصادياً كبيراً يمتاز بتنوع مصادر الدخل في المناطق الجغرافية التابعة للإمارة ما بين الزراعة والتجارة واستخراج اللؤلؤ. ومع وفاة الشيخ سلطان بن صقر عام ١٨٦٦م، تراجعت أهمية الشارقة كميناء وسوق و "مركز تجاري" لعدة أسباب منها الصراع الداخلي المستمر، وظهور القلاقل السياسية التي مرت بها الإمارة على إثر الصراع بين أبناء الشيخ سلطان بن صقر على السلطة في الإمارة بعد وفاته، والتي انتهت بتولي الشيخ صقر بن خالد، حفيد سلطان بن صقر حكم الشارقة حتى وفاته عام ١٩١٤م. وفي عهده عانت الشارقة المزيد من التدهور التجاري والسياسي مما أدى إلى تراجع نفوذ الشارقة وإعطاء زخم للإمارات المجاورة كدبي وأبو ظبي، من ناحية ولاء القبائل البدوية^٢. وعلى الرغم من التدهور السياسي والاقتصادي الحاصل في العقود السابقة لتولي الشيخ سلطان بن صقر بن خالد القاسمي للإمارة في العام ١٩٢٤م^٣، إلا أنه تمكن من التغلب على المشكلات والتركيز على النهضة السياسية والاقتصادية والثقافية في الإمارة.

فقد لعب الموقع الاقتصادي لإمارة الشارقة دوراً كبيراً في اقتصاديات الإمارة، لا سيما في الممارسات التجارية للمنطقة وفرضهم للضرائب والرسوم في ميناء الشارقة، والذي اعتبر من مصادر الدخل، فقد كان للشارقة الدور الاقتصادي والحربي لبريطانيا بسبب اتخاذها قاعدة جوية لسلاح الجو الملكي البريطاني في مطار الشارقة وأصبح المطار لاستخدامات مدنية وعسكرية في فترة الحرب العالمية الثانية، فضلاً عن استخدامها اقتصادياً معبراً للوصول لأهم مستعمرة بريطانية وهي الهند.

أهمية الدراسة :

تكمن أهمية هذه الدراسة من أهمية الموضوع الذي تعالجه، فلم تكن دراسة في دولة الإمارات العربية المتحدة -حسب علم الباحثة -بالعنوان المحدد، وهو النشاط الاقتصادي في إمارة الشارقة في عهد الشيخ سلطان بن صقر بن خالد القاسمي (١٩٢٤-١٩٥١) وعليه فإن الأهمية النظرية لهذه الدراسة تتجلى في محاولتها لتأريخ فترة محددة من تاريخ إمارة الشارقة ودولة الإمارات العربية المتحدة، إضافة إلى توضيح بداية النهضة والازدهار الاقتصادي وبداياته في إمارة الشارقة، كما ستبين الدراسة الدور الذي كان للشيخ سلطان بن صقر في نهضة إمارة الشارقة اقتصادياً.

مشكلة الدراسة:

تتمثل إشكالية الدراسة في الإجابة عن العديد من الأسئلة البحثية الخاصة بموضوع الدراسة خلال الحقبة التاريخية من سنة ١٩٢٤ إلى ١٩٥١، والتي من أبرزها:

- ١- ما الإمتيازات الاقتصادية في إمارة الشارقة في عهد الشيخ سلطان بن صقر القاسمي؟
- ٢- ما بدايات النهضة والتطور الاقتصادي في إمارة الشارقة؟
- ٣- كيف كانت الأوضاع الاقتصادية للإمارة؟ وما التطورات التي شهدتها في تلك المجالات؟
- ٤- ما نتيجة تراجع تجارة اللؤلؤ في إمارة الشارقة ؟
- ٥- ما نتيجة ظهور النفط في إمارة الشارقة في عهد الشيخ سلطان بن صقر القاسمي؟
- ٦- حدود الدراسة:
- ٧- الحدود المكانية: إمارة الشارقة، إمارة من إمارات الساحل المتصالح، والتي تشكل اليوم إحدى إمارات دولة الإمارات العربية المتحدة.

٨ - الحدود الزمانية: (١٩٢٤ - ١٩٥١). وهي المدة الزمنية التي تولى فيها الشيخ سلطان بن صقر بن خالد القاسمي حكم إمارة الشارقة، وحتى نهاية حكمه.

منهجية البحث:

اعتمدت هذه الدراسة على منهج البحث التاريخي، وذلك بالرجوع للوثائق والمصادر الأصلية والمراجع والدراسات العامة، وذلك بهدف وصف دقيق، وسرد الأحداث التاريخية وتصنيفها حسب تسلسلها الزمني، بالإضافة إلى تفسيرها وتحليلها، ومقارنتها ومناقشتها وربطها ببعضها البعض، وكل ذلك بهدف الوصول إلى دراسة تاريخية متكاملة العناصر.

تهدف هذه الدراسة إلى :

- عرض النشاط الاقتصادي في عهد الشيخ سلطان بن صقر في إمارة الشارقة خلال فترة حكمه.
- التعرف على مدى إسهامات الشيخ سلطان بن صقر القاسمي في بناء اقتصاد إمارة الشارقة.
- محاولة المشاركة الأكاديمية في رصد الفترة التاريخية لتطور إمارة الشارقة الاقتصادي في فترة الدراسة.

الدراسات السابقة:

لم يتم العثور في حدود اطلاع الباحثة على دراسة أكاديمية مركزة بشكل دقيق على النشاط الاقتصادي في عهد الشيخ سلطان بن صقر في إمارة الشارقة رغم توافر الوثائق والمصادر التاريخية. حيث ركزت جميع الدراسات السابقة على قوة القواسم البحرية وصراعاتها مع بريطانيا، والتركيز على المعاهدات البريطانية التي فرضتها على القواسم ومشيخات الساحل العماني، إلا أن هناك بعض الدراسات التي تناولت الحديث عن مقتطفات من هذه الفترة الزمنية من تاريخ إمارة الشارقة، والتي من أبرزها:

(١) - الأوضاع الاقتصادية في إمارات الساحل المتصالح خلال الحرب العالمية الثانية ١٩٣٩-١٩٤٥م للباحثة علياء حميد الزعابي حيث تطرقت للنشاط الاقتصادي في إمارات الساحل المتصالح بشكل عام بعد الحرب العالمية الثانية ولم تتخصص في الشارقة.

تمهيد :

أصبحت منطقة الخليج خلال الفترة الواقعة بين عام ١٨٩٢ م وعام ١٩١٤م مسرحاً للمنافسات المكثفة بين القوى والدول الأوروبية. فقد سعى كل من الفرنسيين والألمان والروس للحصول على حرية إقامة مشاريعهم التجارية والاقتصادية فتحذوا حقاً بريطانيا باعتبار الخليج "بحيرة بريطانية". بالإضافة إلى ذلك كان تورط الفرنسيين في تجارة الأسلحة في المنطقة، قضية ذات اهتمام خاص عند البريطانيين. وفي عام ١٩٠٢م، تمكنت السلطات البريطانية من انتزاع ضمان من زعماء الساحل المتصالح بمنع استيراد وتصدير الأسلحة من مناطقهم المختلفة^٤.

لقد كان الوضع الاقتصادي متردياً وكانت حركة التجارة في إمارات الساحل معتمدة على التجارة البحرية الخارجية المبحرة إلى الهند وشرق إفريقيا، فقد سعت بريطانيا إلى إبقاء إمارات الساحل منعزلة عن العالم، فمن يصل إلى إمارات الساحل وتشك بريطانيا في دوافعه كانت تعمل على ترحيله من المنطقة، حيث إنها استتنت أبناء الخليج العربي وإيران وبلوشستان، باعتبار أنهم من المستثنين من تأشيرات الدخول^٥. فقد كان الوضع الاقتصادي يعتمد على التجارة والغوص على اللؤلؤ بشكل رئيسي إلى جانب الزراعة والرعي والحرف اليدوية بشكل قليل، وتمثلت التجارة بالتصدير والاستيراد حيث كان من أهم صادرات إمارات الساحل الصدف واللؤلؤ والتمر^٦، والجلود المدبوغة وغير المدبوغة والأسماك المجففة أما الواردات من السلع فكان الأرز والقمح والبهارات والحبال والأخشاب والقهوة والسجاد والقرنفل والرنجيل وبعض الفواكة^٧.

وزاد الاقتصاد سوءًا في فترة الحرب العالمية الثانية، واستحدثت بريطانيا وزارة الأغذية في حكومة الهند البريطانية، بهدف تزويد دول الخليج بالإمدادات الغذائية^٨؛ حيث حرصت بريطانيا على التشدد والنقش في المواد التموينية فلم تسمح بتصدير الزائد عن الحاجة من المواد الغذائية، كما شددت في مراقبة الصادرات من موانئ الساحل من خلال مراقبة الجمارك، لرقابة الاستيراد والتصدير^٩.

اكتسبت إمارات الساحل المتصالح أهمية خاصة خلال الحرب العالمية الثانية، فعززت بريطانيا العظمى سيطرتها على المنطقة وسيطرتها على سواحلها، وأقامت قواعد عسكرية تحسباً لأي طارئ، وأنشأت مطارات لسلاح الجو الملكي ومستودعاً للوقود في أبوظبي وآخر في دبي، بالإضافة إلى مطار لشركات طيران القوات الجوية البريطانية، واستراحة ومستودع وقود، ومخزن ذخيرة في الشارقة، ومهبط طائرات في كلباء. كل هذه الامتيازات التي منحها بريطانيا العظمى تشكل أرضية قوية للسيطرة والإحتكار^{١٠}

أولاً : دور ميناء الشارقة في اقتصاد الإمارة :

لعبت موانئ الساحل المتصالح دورًا كبيرًا في تطوير النشاط الاقتصادي في المنطقة منذ عام ١٩٠٣م، وأصبحت دبي مركزًا تجاريًا بفضل مينائها حيث بدأت شركات الشحن التجارية تزورها كل أسبوعين في رحلاتها في الخليج العربي، حيث وصفه لوريمر في دليل الخليج بأنه الميناء الوحيد في البلاد. ساحل عمان فبلغ عدد السفن بين عامي ١٩٠٢ و ١٩٠٦م، ٣٤٢ سفينة تحمل ٧٠,١٣٢ طنً من البضائع^{١١}، حيث تتجه سفن شركة الهند البريطانية بانتظام إلى دبي وأحيانًا إلى الشارقة، حيث تجلب من كراتشي كميات من المواد الغذائية مثل الأرز والقمح والدقيق والشعير والقهوة والسكر^{١٢}.

ومنذ بداية الثلاثينيات مر الخليج العربي بالأزمة حيث انتهاء عصر اللؤلؤ التي ظلت المهنة الرئيسية لأبناء المنطقة لمئات السنين، وانهيار سوق الأوراق المالية في نيويورك عام ١٩٢٩م وأوقفت الدول الأوروبية استيراد المواد الكمالية وكان اللؤلؤ منها، ومنذ هذه اللحظة بدأت المعاناة، للتجار والبحارة والصناع وكل من ارتبط بالمهنة^{١٣}، مما زاد من الأزمة؛ الحرب العالمية الثانية عام ١٩٣٩م؛ حيث توقفت وسائل النقل عن العمل، وارتفعت أسعار السلع حيث بدأت الحكومة البريطانية بتنفيذ مجموعة من الضوابط التي تهدف إلى تطبيق سياسة التقشف في منطقة الخليج بالرغم من أنها منطقة بعيدة عن أحداث الحرب.

وخلال فترة الحرب كانت بعض دول الخليج تستورد احتياجاتها من السلع الغذائية من إمارات الساحل المتصالح^{١٤}، وفي الفترة ١٩٤٠-١٩٤١، تم تسليم الأغذية وتوزيعها إلى الداخل أو إلى المناطق الساحلية الأخرى، حيث كان ميناء دبي بمثابة ميناء عبور. وتشمل الصادرات الأسماك المجففة والذهب والقطن واللؤلؤ. والمشاركة في عمليات النقل والتصدير والتي تقتصر على استيراد التمور من الموانئ. أما دول الخليج الأخرى، فإلى جانب حصتها في نقل كميات السكر إلى ميناء الشارقة، قدرت بنحو طن واحد، مقابل ١٠٤٤ طناً للسفن الكبيرة. ومع ذلك، تشير تقديرات الواردات إلى أن ٢٠% منها تمر عبر دبي والشارقة.^{١٥}

فقد أصدر الوكيل المحلي عام ١٩٤٢م تحذيراً للحكام من التحديات التي يمكن أن يواجهوها إن لم يحافظوا على مخزونهم من السلع الاستهلاكية، في محاولة من بريطانيا من زيادة الضغوط لمنع إعادة التصدير من إمارات الساحل، حيث طبقت بريطانيا نظام البطاقة^{١٦} على كل منطقة في دول الخليج حيث يقوم المواطنون ببيع الفائض من الحصص من الأغذية للتجار^{١٧}

فرضت بريطانيا مجموعة من القيود على إعادة تصدير المواد الغذائية وطلبت من جميع الحكام إعداد برنامج لتلبية الطلبات الشهرية على ست سلع من المواد الغذائية فقط لكل إمارة، ووضعت تقييدات على حركة الإستيراد والموافقة عليها والزامية الحصول على موافقة تصدير من الهند، بالإضافة إلى تقييد حركة انتقال البضائع بتحديد ميناء واحد وهو دبي، لتسهيل عملية ضبط حركة الإستيراد من خلال الاشراف على موقع واحد للسفن.^{١٨}

وقد حرص الشيخ سلطان بن صقر على تسجيل موقفه حول قيام حكومة الهند البريطانية من منع السفن التوجة إلى ميناء الشارقة، فقد كتب إلى الوكيل المحلي عبدالرزاق حول هذا الموضوع في الرسالة المؤرخة بتاريخ ١٠/٣/١٩٤٢م، حيث يقول فيها: "المعروف لحضرتكم بأن تجار بلادنا كتبوا إلي بأنه وردت إليهم كتب وبرقيات من وكلائهم في الهند يخبرونهم بأن حكومة الهند لا تجيز تحميل الأموال^{١٩} إلى بندر^{٢٠} الشارقة لا في البواخر ولا في السفن إلا إذا كانت إلى بندر دبي، وفعلاً وصلت إلى بندر دبي جميع التحميلات، فلا نعلم الباعث على عدم قبول تحميل الأموال إلى بلادنا، فنرجوكم، الإفادة عن السبب لذلك وأن تتفضلوا وتعملوا ترتيباً في المبادرة لرفع الحجز للتحميل إلى بلادنا ولكم مزيد من الشكر والامتنان هذا وختاماً وتقبلوا خالص احترامي ودمتم، ٢٢ صفر ١٣٦١هـ"

وجاء رد الوكيل المحلي بانه أنكر معرفته بأية أوامر جديدة تكون قد صدرت بهذا الخصوص^{٢١}.

وفي رسالة للشيخ سلطان بن صقر القاسمي رداً على طلب الاحتياجات في ٢٥ مارس ١٩٤٢م الذي حدد احتياج الكميات بالآتي : العيش ٣٠٠ طن بعدد ٤٠٠٠ جونية، وسكر ٥٠ طن بعدد ٥٠٠ جونية، وطحين ٥٠ طن بعدد ٥٠٠ جونية، القهوة ١٠ أطنان بعدد ٥٠ جونية، والشاي ١٢ طن بعدد ٣٠ صندوقاً، وحنطة ١٥ طنًا بعدد ٢٠٠ جونية ."

فقد نلاحظ قلة الكميات المطلوبة شهريا بسبب قلة السكان الذين هاجروا إلى دول الخليج للعمل في حقول النفط في تلك الفترة.^{٢٢}

ولعب ميناء الشارقة دورًا فعالاً في تموين البلاد خلال الأزمة الغذائية الناجمة عن النقص الحاد في الأرز والمنتجات الاستهلاكية المصدرة من شبه القارة الهندية. وفي يناير ١٩٤٤م، تم تفريغ ٤٠٠ طن من الدقيق و ٨٠ طناً من الشعير. وفي الشارقة، وفي نفس الشهر تم شحن نفس الكمية تقريباً إلى الميناء. الشارقة، وتكرر الأمر في الشهر التالي، حيث وصل ٢٦٠ طناً من الدقيق و ٤٠ طناً من الشعير من ميناء البصرة إلى ميناء الشارقة. تمت مضاعفة الكميات وتحسنت عمليات الشحن في الموانئ الواقعة على ساحل الهدنة. سجلت إحصائيات شهر مايو ١٩٤٤م في ميناء الشارقة كمية ١٢٠٠ كيس من الشعير. وبعد شهرين، تضاعف عدد الحقائب التي تم استلامها خلال شهر مايو.^{٢٣}

وهكذا تم التغلب على أزمة الحرب العالمية الثانية بإرسال الإمدادات الغذائية من المناطق المجاورة للهند والبصرة عبر السفن البريطانية إلى ميناء الشارقة وميناء دبي. وبعد ذلك تم التوزيع على الإمارات الأخرى عن طريق البحر أو البر. ولا تقتصر المواد التي يتم الحصول عليها على القمح والشعير، بل على العكس فهي تحتوي على كميات من المواد التي لا تسمح السلطات البريطانية مثل السكر والصابون والخل والمنتجات البترولية. تجدر الإشارة إلى أن هذه الأطنان من المواد الغذائية والبضائع التي جاءت لم تكن تأتي مجاناً، بل بدفع ثمنها من قبل التجار. كما تدخل الشيوخ أيضاً في قيمتها وإتمام عمليات الشراء.^{٢٤}

ورغم تأثر حركة السفن التجارية بالعمليات العسكرية ووصول البضائع والبضائع المنقولة بحرًا في المحيط الهندي، إلا أن الموقع التجاري الإستراتيجي لموانئ الإمارات الساحلية لعب الدور الأهم في عمليات النقل بين الدول من الشرق والغرب، خاصة في فترة الحرب، وخسرت الموانئ

أرباحها لقلّة السفن الألمانية واليابانية في موانئها، لكنها حافظت على مكانتها التجارية مقابل الموانئ الأخرى في المنطقة.^{٢٥}

وهكذا ساعدت إيرادات الجمارك وموانئ الشارقة في تخفيف الضائقة المالية والاقتصادية. ورغم عدم وجود إحصائيات ثابتة توضح حجم الصادرات والواردات، إلا أن الجمارك كانت تعتبر المصدر الرئيسي للإيرادات في ذلك الوقت لأنها كانت تفرض الضرائب. بنسبة ٤%. وبناء على قيمة البضائع المستوردة، تم إحصاء هذه الإيرادات من قبل موظف بريطاني، والذي قام بفحص الجمارك وتقديم هذه الإحصائيات إلى الوكالة البريطانية^{٢٦}.

ثانياً: تراجع تجارة اللؤلؤ في إمارة الشارقة

نظراً للبيئة الجغرافية والمناخية التي تتميز بها منطقة الخليج العربي، مع ندرة المياه العذبة والأراضي الصالحة للزراعة، ولأنّ معظم الإمارات تقع على ساحل الخليج العربي، فقد كانت الحياة الاقتصادية العامّة تقوم على أنشطة محدودة مرتبطة بالبحر، مثل صيد الأسماك والتجارة وصيد اللؤلؤ وتجارة اللؤلؤ. وفي الفترة التي سبقت اكتشاف النفط، كانت جميع الأنشطة المتعلقة بتجارة اللؤلؤ تدعم الأنشطة الاقتصادية لغالبية السكان في الفترة التي سبقت اكتشاف النفط. ولم يكن نشاط الغوص على اللؤلؤ نشاطاً اقتصادياً عابراً أو مؤقتاً،^{٢٧} بل كان يشكل العمود الفقري للاقتصاد في ذلك الوقت، خاصة عندما أصبح المهنة الوحيدة لسكان المنطقة. وكان من أهم المنتجات الفاخرة في تلك الحقبة.^{٢٨}

حيث يتم على مواسم أربعة، منها: موسم رئيسي يمتد لمدة أربعة أشهر متواصلة، و أولها موسم الربيع بعد انتهاء الشتاء، ويُسمى الخانجية، ويكون في الأماكن الضحلة القريبة من الساحل، ولمدة قصيرة جداً، ويليه الموسم الرئيسي وهو موسم الغوص الكبير الذي يمتد لمدة تقارب ١٣٠ يوماً من أول مايو حتى الثامن والعشرين من شهر سبتمبر، ويشارك فيه غالبية الذكور، ومن مختلف الفئات العمرية مشاركة فعلية، أو في إعداد الفتيان

للمواسم اللاحقة، ويلى هذا الموسم موسمان هما: غوص الردة وغوص الرديدة، وهما من المواسم القصيرة وفي المياه الأقل عمقاً التي تلي موسم الصيف، وخلال الخريف ولمدة قصيرة^{٢٩}.

حيث كان موسم الغوص هو العائد الرئيسي ومصدر الرزق الأساسي لأغلب سكان الخليج العربي حيث يعتمد أغلب السكان على نظام الاستدانة^{٣٠}، ويلجؤون إلى أرباح الموسم لسداد الديون. وفي سياق تجارة اللؤلؤ ساد نظام السلف في تمويل عملية استخراج اللؤلؤ، فقد كان قادة أطقم الغوص والسفن يلجؤون لكبار التجار في طلب التمويل اللازم لرحلة الغوص الخاصة بهم، وهو ما سبب نوعاً من الاحتكار وبروز طبقة معينة من كبار التجار تمكنت إلى حد ما من فرض نظامها الإنتاجي الخاص على تجارة اللؤلؤ، هذا بالإضافة إلى نصيب الحكومات والقيادات المحلية في كل إمارة من عملية صيد اللؤلؤ^{٣١} من خلال الضرائب التي يحصلون عليها من صيد اللؤلؤ.

لم تكن إمارة الشارقة استثناءً عن باقي الإمارات في مجال تجارة اللؤلؤ، وتشير العديد من التقارير والوثائق إلى بدء تراجع تجارة اللؤلؤ في الساحل المتصالح عامةً وفي الشارقة على وجه الخصوص منذ العشرينيات من القرن الماضي تحت تأثير العديد من العوامل؛ إذ بدأت تجارة واستخراج اللؤلؤ في إمارات الساحل المتصالح في التدهور منذ عشرينيات القرن الماضي، وفي الثلاثينيات والأربعينيات أخذ الغوص والأنشطة التجارية المرتبطة به ينحسر بشدة لعدة أسباب، كان أبرزها: انهيار سوق المال في نيويورك عام ١٩٢٩م^{٣٢}، وصناعة اللؤلؤ الصناعي الياباني الخالي من الشوائب^{٣٣}، المستتبت^{٣٤} والأرخص سعراً من اللؤلؤ الطبيعي، حيث تقول التقارير البريطانية إنه في عام ١٩٣٤م ظهر اللؤلؤ الصناعي أول مرة في أسواق الإمارات وتحديداً في دبي^{٣٥}، وهو ما شكل ضربة لتجارة اللؤلؤ وانحسر الإهتمام والتمويل اللازم للإستثمار في هذا المجال، هذا بالإضافة إلى مرحلة

الكساد العالمي بين الحربين العالميتين الأولى والثانية. كما أن ارتفاع تكاليف عملية الاستخراج، وبدء اكتشاف النفط واستثماره في العقود اللاحقة، واستقلال الهند بعد الحرب العالمية الثانية التي كانت تشكل السوق الكبرى لعملية تصريف اللؤلؤ الطبيعي المستخرج من إمارات الساحل المتصالح؛ كانت من أبرز الأسباب التي أدت إلى انحسار تجارة اللؤلؤ بشكل تدريجي^{٣٦}. كان للشيخ سلطان بن صقر القاسمي دورٌ مباشرٌ في منع انتشار وبيع اللؤلؤ الصناعي حيث أدرك خطورة الموقف ورأى أن ما يحدث من خلط اللؤلؤ الصناعي تخريب للاقتصاد الوطني وللمهنة الوحيدة لأبناء المنطقة التي يعتاشون عليها، حيث أفاد عيسى عبد اللطيف الوكيل المحلي للإدارة البريطانية في الإمارات ومقره الشارقة في رده على الوكيل السياسي في البحرين أنه تم القبض على أحد النجديين في الشارقة وهو يبيع اللؤلؤ الصناعي لمجموعة من التجار، إلا أن الشيخ سلطان بن صقر أمر بالقبض عليه وإيداعه السجن، وقام بتغريمه ألف روبية ثم صادر ما عنده من لؤلؤ صناعي، حيث ذكر عيسى عبداللطيف في رسالته أن اللؤلؤ الاصطناعي الياباني لم يدرج ضمن قوائم الإرساليات التي أرسلت إلى بومبي، وقد اتخذ حاكم الشارقة الإجراءات الضرورية لحماية الاقتصاد الذي بدأ بالانهيار من خلال وضع مخبر سري في الأسواق ليتحرى عن موضوع بيع اللؤلؤ الصناعي.^{٣٧}

فكان لهذا الوضع المالي السيء آثاره المباشرة على التجار والموارد المالية للحكام، ففي تلك الفترة (١٩٢٨-١٩٣٤م) أيضاً حاولت بعض القبائل الخروج على الحكام، فسعى الحكام لكسب ولاء القبائل بمنح مالية لمنع تمردهم وتعريض المنطقة إلى حالة غير مستقرة^{٣٨}، حيث غادر في هذه الفترة العديد من تجار الهند إمارات الساحل المتصالح بسبب خسارة الممولين، وخاصة الهندوس، الذين بدأوا في استرداد ديونهم. وانهارت الطبقة الصغيرة من التجار المواطنين وكان البحارة هم الأكثر تضرراً. فهم يشكلون غالبية

أفراد المجتمع. وتأثرت تجارة الغوص، مثل الشحن، وزادت الصعوبات الاقتصادية. وتفاقم الوضع بعد أن نفذت بريطانيا العظمى سياسة تقشفية في الخليج العربي، فحرمتها من معظم السلع الأساسية، مما شجع الكثير من الناس على الهجرة.^{٣٩}

وفي نوفمبر عام ١٩٢٨م امتنع تجار اللؤلؤ عن استقبال موسم الحصاد مثل كل عام، بسبب العوامل التي دفعت إلى الركود الكبير^{٤٠} في الأسواق، فالركود الاقتصادي في الغرب ترك صدمة وخيبة آمال كبيرة، وأصبح المجتمع الغربي يكافح للحفاظ على حياته وحياة عائلاته. أما الأوضاع في الخليج فقد أصبحت أسوأ مما كانت عليه سابقاً، وبانهيار سوق اللؤلؤ أصبح المجتمع الخليجي معرضاً لآثار ذلك الانهيار، حيث إن أغلب ملاك القوارب كانوا يعتمدون على القروض قصيرة الأجل لتمويل الرحلات للأشهر القادمة، فتلك القروض كانت تغطي المؤونة وأجور البحارة والغواصين على طول الموسم^{٤١}.

ذكرت الوثائق البريطانية أنه في ١/أغسطس/١٩٢٨ ظهرت قضية عند قيام بعض التجار الصغار (الطواويش) باستخدام اللنجات^{٤٢} بزيارة سفن الغوص في أماكن عملها في المغاصات أو ما يسمى (الهيرات) ليصلوا الى سفن الغوص قبل غيرهم من التجار الذين يستخدمون السفن التقليدية، وسببت مشكلة في كل المنطقة بسبب تمكن التجار الأغنياء الوصول وعقد الصفقات قبل غيرهم، وتقضي على التكافؤ حيث أن غرض الغاصة هو سرقة اللؤلؤ من النواخذة وبييعوه على المغاص بسعر زهيد وبسبب الضرر الذي وقع على التجار في الثلاث سنوات، حيث إن التجار الصغار يقترضون الدراهم من التجار الأغنياء، فأرسل المقيم البريطاني يستشير حكام المنطقة في هذا الأمر بخصوص استخدام اللنجات وصلت بإجابات متباينة فقد وافق حاكم الكويت والملك عبد العزيز استخدام اللنجات باعتبارها وسيلة مواصلات حديثة وفيها تسهيلات مفيدة للناس، بينما عارض الشيخ سلطان بن صقر القاسمي وحاكم

دبي و قطر استخدام اللنجات ووضحوا ذلك إن استخدام اللنجات سيقضي على تكافؤ الفرص وسينتج عنه ظهور مشاكل اجتماعية جديدة مثل السرقة والغش والتلصص، وذلك بسبب الحاجة وضيق الرزق^{٤٣} وهذا يلفت النظر إلى الصورة الواضحة لطبيعة العلاقات بين الحاكم والشعب؛ حيث إن العلاقات تقوم على التراحم والتكاتف بينهم.

أما بالنسبة للحكام والمسؤولين فكانت حالات الإفلاس التي تعرض لها التجار بسبب المعاهدات التي تم توقيعها مع البريطانيين، والتي تلقي المسؤولية على سوء التصرف المالي للحاكم، فقد زادت أعباء المطالبات من الممولين الآسيويين الذين كانوا يتعاملون مع منطقة الخليج من خلال المكتب المقيم السياسي البريطاني في الشارقة، فجميع هذه الادعاءات والمطالبات تسببت بإفلاس بعض الحكام، وبعضهم لم يستطع التسديد إلا من خلال التقسيط الذي امتد لسنوات لاحقة^{٤٤}.

ويذكر من مواقف الشيخ سلطان بن صقر وحكام إمارات الساحل أنه عندما كانت مدن الساحل العربي تستعد لموسم الغوص في الثامن من يوليو ١٩٣١م، وكانت الحصيلة متدنية من حيث النوع والكم، بسبب هبوب الرياح الشمالية في المنطقة، وكانت الأسعار ذات مستوى أقل عن السنوات الماضية، بسبب الظروف السالفة الذكر في تلك الفترة، فقد قام شيوخ المنطقة بعقد اجتماع لتخفيض الضرائب التي تُدفع للشيخ، رحمةً وعطفًا على الغواصين^{٤٥}. وهو ما يوضح تلاحم الحكومة مع الشعب ومراعاة أحوالهم المعيشية.

كما تزامنت هذه الفترة مع وقائع الحرب العالمية الثانية عام ١٩٣٩م، فأثرت على مبيعات اللؤلؤ ودخوله في أسواق العالم، بالإضافة إلى دخول الغواصات الحربية في المحيط الهندي وأثرها البالغ على الأحياء البحرية بالإضافة إلى الأخطار التي كان يتعرض لها الغواصون، وتوقفت وسائل النقل^{٤٦}

النشاط الاقتصادي في إمارة الشارقة في عهد الشيخ سلطان بن صقر بن خالد القاسمي —

قررت الهند إغلاق سوق اللؤلؤ الخليجي عام ١٩٤٧ م في نهاية الحرب العالمية الثانية، ومنعت استيراد البلح المجفف الذي كان مصدر دخل للإمارات، وفضل الغواصون التخلي عن مهنة الغوص واللجوء إلى مهن أخرى^{٤٧}.

وهو ما حدا بالشيخ سلطان بن صقر بن خالد القاسمي بالدرجة الأولى للسعي من أجل تأمين مصادر دخل أخرى للإمارة، للحفاظ على مسيرة التطوير التي يحاول تحقيقها، وكان ذلك عبر الموافقة على اتفاقية إنشاء المحطة الجوية والاستراحة والمرافق التابعة لها للطيران البريطاني مقابل العديد من الميزات الاقتصادية، وتأمين عدد من فرص العمل للسكان في الإمارة.^{٤٨}

ثالثاً - صيد السمك :

لم يكن صيد السمك مجرد نشاط محلي بل كان جزءاً من الاقتصاد التجاري لإمارات الساحل بشكل عام حيث يتم تصدير الاسماك المجففة والمملحة الى دول الخليج الأخرى، فقد لعبت مهنة الصيد دوراً حيوياً في اقتصاد إمارة الشارقة. وموقع الخليج العربي الإستراتيجي من الناحيتين الملاحية والتجارية سمح لهم بأن يصبحوا مركزاً عالمياً في التجارة القديمة، مما مكن سكان إمارات الساحل من أداء دورهم الهام في الملاحة والتجارة على مر العصور التاريخية.^{٤٩} حيث أدى ارتباط بحر عمان وبحر العرب والمحيط الهندي بالساحل الشرقي للإمارات إلى تحويل هذه المنطقة إلى بيئة غنية بالأعشاب البحرية والطحالب، مما أسفر عن وجود نظام بيئي متنوع يضم مجموعة واسعة من الأسماك. وقد ساعد ذلك السكان المحليين على الاستفادة من هذه الموارد في مجالات التجارة والغذاء، حيث تُعتبر سواحل الإمارات الشرقية من أغنى مناطق صيد الأسماك على مستوى العالم.^{٥٠}

كان صيد الأسماك هو المهنة الأساسية للسكان المحليين، ومصدر رزق وغذاء للعديد من الأفراد، لقد مارس سكان الإمارات الساحليين هذه

الحرفة منذ عصور بعيدة، حيث كانت تكمّل مهنة صيد اللؤلؤ. وهذا ما يؤكده التقرير من إدارة المقيمية السياسية في الخليج العربي والوكالة السياسية في مسقط خلال الفترة من ١٨٨٠ إلى ١٨٨١ ضمن مجموعة من التقارير التي أُرسِلت إلى حكومة الهند البريطانية من قبل المقدم إدوارد تشارلز روس^{٥١} (Edward Charles Ross)، حيث يشير النص إلى أن الأسماك الطازجة والمملحة، والتمور، والبصل، والشعير، والأرز تُعتبر من المكونات الغذائية الأساسية لسكان الخليج العربي. كما يبرز أن كميات كبيرة من الأسماك المجففة والمملحة وزيت الأسماك تُصدر من المناطق الساحلية إلى المناطق الداخلية، وبعضها يُصدر إلى خارج منطقة الخليج العربي. وبالتالي، تُعتبر هذه التجارة من الأنشطة الرائدة التي تدعم تجارة اللؤلؤ. ويحدد النص مجموعة من المناطق التي تُعتبر من أبرز مواقع الصيد في المنطقة، بما في ذلك المناطق الساحلية، عبر خطوط ومناطق متعددة.^{٥٢} ومع تراجع تجارة اللؤلؤ في الثلاثينيات والأربعينيات بسبب الأوضاع التي مرت بها المنطقة، زاد عدد العاملين في مجال الصيد، وانتقل العديد من الغواصين وصيادي اللؤلؤ إلى صيد الأسماك، التي تُعتبر الحرفة الرئيسية في البلاد. غالبًا ما كانت مهنة صيد الأسماك تُعتبر من الأعمال الحرة، حيث يعمل معظم الصيادين لحسابهم الخاص. والبعض الآخر يعملون على مراكب يمتلكها أشخاص أو تجار لا يمارسون الصيد بأنفسهم، مما يعني أن نصف محصول الصيد كان يعود لصاحب المركب، بينما يتقاسم العمال النصف الآخر.^{٥٣}

وخلال فترة الحرب العالمية الثانية، تأثرت مهنة صيد الأسماك بشكل كبير كما تأثر العالم بأسره. ففي ٩ يناير ١٩٤١، سُمع دوي انفجار من الساحل الشمالي الشرقي لإمارات الساحل، وتحديدًا من كلباء. كان هذا الانفجار ناتجًا عن غواصات معادية ظهرت في بحر عُمان. وقد ترك هذا الانفجار آثارًا سلبية على سواحل الإمارات، حيث تضررت المناطق الساحلية

في الخليج العربي، وتحولت المياه والسواحل إلى بقعة زيت ضخمة تلوث البحر، مما أثر سلباً على الحياة البحرية وعمليات صيد الأسماك.^{٥٤}

أثرت الحرب بشكل كبير على المحصول السمكي في المسطحات المائية التي كان يعتمد عليها سكان السواحل، مما أدى إلى زيادة حالات الجوع ونقص الغذاء. لم تكن الأراضي الزراعية قادرة على تلبية احتياجات السكان الغذائية بشكل كافٍ. ومع تراجع الثروة السمكية خلال تلك الفترة، انخفضت أيضاً المهن المرتبطة بها، مثل صناعة الأدوات الأساسية لرحلات الصيد، بما في ذلك صناعة السفن الشراعية وأدوات الصيد الأخرى. وبالتالي، شهد النشاط البحري لأهل إمارات الساحل تقلبات بين الازدهار والانهييار، نتيجة للظروف السائدة وتأثيرات الحرب العالمية.^{٥٥}

ومن المواقف التي ذكرتها الوثائق في مذكرة إبراهيم المدفع^{٥٦}: "أنه في ١٩ من الشهر الحالي قذف البحر بسمكة عظيمة لم يشاهد مثلها في تاريخ ساحل الخليج، طولها خمسة وثلاثون ذراعاً، وعرضها عشرة أذرع تقريباً، وكان في ساحل مدينة إمارة الشارقة، وهي سمكة العنبر، وقد بيع منها ما يقارب ٤٠٠٠ روية من العنبر الخالص ويقدر قيمته بآلاف الروبيات غير أن الذين ابتاعوه لا يعرفون قيمته، وإذا كان مقداره غير الذي بيع من لحمها و...ولها أنياب كأنياب الفيل أما حجمها وشكلها فهي في حجم الطائرة المائية وحتى مؤخرها، وقد تقاطر عليها المتفرجون من كل حدب وصوب من البلدان المجاورة، بالسيارات وعلى الأقدام، لا أقل من ألفين نسمة، ومما يدعو إلى الإعجاب هو أن صاحب السمو الشيخ سلطان بن صقر القاسمي حاكم إمارة الشارقة قد أعفى جميع الرسوم، وإن لن يأخذ من ذلك شيئاً، رحمة منه بالفقراء والبائسين، مما جعل ألسنة الناس تلهج بالثناء والدعاء لسموه الجليل بطول العمر"^(*).

(*) انظر الملحق (٧)

رابعًا: اتفاقيات طيران الشارقة ومرافق المطار ١٩٣٢

أشار المسؤولون البريطانيون إلى الحاجة لإنشاء مهابط جوية في منطقة الخليج العربي، لربط النفوذ البريطاني بالعالم.

مع بداية القرن العشرين وبعد الحرب العالمية الأولى وتطور الطيران سواء كوسيلة حربية أم كوسيلة للاتصالات السريعة نسبيًا، وفي أبريل عام 1918م ظهر سلاح الطيران الملكي البريطاني كوحدة منفردة مستقلة، حيث انتقلت مهمة الدفاع عن الإمبراطورية البريطانية ومصالحها إلى القوات الجوية، تحديداً سلاح الطيران الملكي البريطاني^{٥٧}.

رغبت الحكومة البريطانية في وجود ترابط بين أجزاء إمبرطورتها من خلال تسيير المواصلات الجوية والعسكرية والمدنية من خلال إنشاء ربط جوي بين أكبر مستعمراتها في الهند والشرق الأقصى وبين لندن، وكان الخط الأفضل هو الذي يمر فوق الخليج العربي، وبما أن الطيران حينها كان غير متطور فكان لا بد للطائرات أن تتزود بالوقود كل ٢٠٠ - ٣٠٠ ميل، وهو ما فرض حاجتها الملحة إلى العديد من المطارات في منطقة الخليج العربي^{٥٨}. فاتجهت بريطانيا بداية نحو سواحل الخليج الفارسية، إلا أن عدم استقرار العلاقة بين شاه إيران وبريطانيا سبب مشاكل في حركة الطيران البريطانية، مما دفعها للاتجاه نحو الساحل العربي للخليج العربي، وهو أمر ممكن عمليًا، لأنه يقع تحت النفوذ البريطاني^{٥٩}.

في عام 1925م أعلنت شركة الخطوط الجوية الإمبراطورية المحدودة عن تطلعها إلى عمل خدمة جوية مدنية من القاهرة إلى كراتشي، ولكن حكومة رضا شاه وضعت الكثير من الصعوبات على الخطوط الجوية البريطانية وبدأت تحظر مرور الطائرات البريطانية، بعدها سعت بريطانيا إلى الحصول على ترخيص بالطيران فوق السواحل الشرقية للخليج، فكان كل من الطيران في لندن والخطوط الجوية مضطرين إلى الاهتمام بالساحل العربي من الخليج بدلاً عن الساحل الفارسي^{٦٠}.

طلبت الحكومة البريطانية من شيوخ الساحل أن تتمكن من إقامة مطارات على أراضيهم^{٦١}، فقد أرسلت في عام 1927م بعثات استكشافية لإجراء المسح الاستطلاعي من سلاح الجو البريطاني، فوجدت البعثة رفضاً من الشيوخ وتم طرد البعثة^{٦٢}، وازداد تركيز محاولات البريطانيين إلى موافقة بلاد فارس على إنشاء الخطوط الجوية على أراضيهم، واستطاعوا الوصول إلى اتفاق يسمح لهم بالطيران في يناير عام 1929م، وعلى أن لا تستخدم سوى مطارين هما جاسك وبوشهر، ولنجه للهبوط الاضطراري، وبعد ثلاث سنوات تعيد النظر في الاتفاق^{٦٣}.

في عام ١٩٣٠، قام المقيم بيسكو مع نائبه روبرت بروك بوفام بجولة تفقدية تهدف إلى التعرف على شيوخ الساحل وتحديد المواقع المناسبة لإنشاء مدارج ومهابط للطائرات، بالإضافة إلى مستودعات لتعبئة وقود الطائرات البريطانية. وقد أسفرت الجولة عن تحديد خور دبي كأفضل موقع من الناحية الفنية لإنشاء مهابط للطائرات المائية، بينما تم اختيار الشارقة ورأس الخيمة لإنشاء مطارات برية.^{٦٤}

أعدت الحكومة البريطانية الطلب لإنشاء المطار في إمارات الساحل المتصالح، وقد حددوا مطارين أحدهما رأس الخيمة ومحطتين للنزول الاضطراري، ولكن نتيجة لظروف المقاومة والرفض الشديدين من شيخ رأس الخيمة سلطان بن سالم (١٩٢٠ - ١٩٤٨م) لإقامة المطار ورفض لفريق المسح أن يتجولوا في منطقتهم^{٦٥} خوفاً من ضياع نفوذه على إمارته^{٦٦} على الرغم من أن بريطانيا عرضت عليه إيجاراً بمبلغ كبير للمطار وضريبة عن كل طائرة تصل إلى المطار، وأن تدفع له مبالغ سنوية وشهرية مقابل التسهيلات التي يمكن أن يمنحها ولكنه استمر على موقفه المعارض^{٦٧}. بدأت بريطانيا التوجه إلى إمارات الساحل الأخرى ولكن وجدت معارضة من أغلبهم. ثم توجه البريطانيون إلى الشارقة للمفاوضة من أجل إنشاء القاعدة الجوية^{٦٨}. ورفض الشيخ سلطان كذلك؛ لأنه كان يخشى أن يكون المطار

سبباً للتدخل الأجنبي حيث قال شيخ الشارقة لوكيل المقيمة أنه في حال أجبرناه على وضع عوامة تخزين بترول في مدخل مدينته أنه يخشى أن تكون هذه العوامة معولاً لشق أرضه تمهيداً لزرع النفوذ البريطاني فوق البر، وقد طمأنه وكيل المقيمة ووعده بأنه لن يجبر مستقبلاً على أي تنازلات ولن يكون للبريطانيين أي مطامع في أرضه تستوجب تنازلاً منه، قد لا يرفض شيخ الشارقة أن يعطينا قطعة أرض لتشييد المطار، إلا أنه سيواجه بمعارضة رجال قبيلته الذين سيتهمونه بأنه ترك مقدرات العرب في أيدي الاجانب ويستغل منافسوه هذا الأمر ضده، وهنا يكمن خطر ثورة قد تلتف الساحل بأثره غير أنه يمكن لنا أن نجد حملة تأديبية^{٦٩}.

بدأ المقيم السياسي الكولونيل بيسكو (Hugh Vincent Biscoe) المفاوضات الجديدة مع الشيخ سلطان بن صقر القاسمي ولكن الشيخ لم يوافق بسبب المقاومة الشديدة في بادئ الأمر من إخوته ومن الأهالي لعدة أسباب أبرزها الخوف من تعاضم التدخل البريطاني في الشارقة، حيث وجد الشيخ سلطان بن صقر معارضة من أبناء الإمارة خوفاً منهم أن يشكل المطار مصدرًا للخطر على نساء المدينة وأطفالهم من الغرباء الذي سيستخدمون المطار، خاصة عند ذهاب الرجال إلى موسم الغوص^{٧٠}.

وفي يونيو ١٩٣٢م بدأ المقيم السياسي الكولونيل بيسكو بإعداد مسودة اتفاقية لترضي رغبات الشيخ سلطان بن صقر وقام بزيارة لإمارة الشارقة لكنه تفاجأ بالشيخ يطلب منه تأجيل التوقيع.

في ١٤ يونيو، أرسل بيسكو تعليماته إلى الكولونيل هارولد ديكسون، المعتمد البريطاني في الكويت (١٩٣٢م)، يطلب منه مرافقتهم في محاولة لإقناع الشيخ سلطان بالموافقة على الاتفاقية. ولكن أثناء الطريق، توفي بيسكو نتيجة إصابته بجروح خطيرة. بعد ذلك، قرر ديكسون تولي مسؤولية الاتفاقية بنفسه، وبعد ثلاثة أيام من المفاوضات، تمكن من الحصول على موافقة الشيخ سلطان بن صقر^{٧١}.

وفي ٢٢ يوليو 1932م، وقع الشيخ سلطان على اتفاقية مع السلطات البريطانية لإقامة محطة جوية^{٧٢}، بحضور وكيل المقيمة عيسى بن عبد اللطيف، ونصت بنودها على: أن الموقع أدناه سلطان بن صقر بن خالد القاسمي شيخ إمارة الشارقة وقراها أقر بأن المقيم السياسي البريطاني في الخليج العربي المقدم سير هيو بيسكو قد أحاطني برغبة الحكومة البريطانية المبجلة بإقامة محطة جوية لتهبط فيها طائرات الشركة البريطانية عبر البحار، وبناءً عليه وأفاق على منح الشركة المذكورة التسهيلات التالية:

- ١- تختار الشركة قطعة أرض تراها مناسبة في الشارقة تضع عليها العلامات والتجهيزات التي تناسبها وتستخدمها لهبوط طائراتها عليها.
- ٢- ستقوم إمارة الشارقة ممثلة بالشيخ سلطان ببناء دار استراحة لكل من المسافرين وأطقم الطيران وموظفي الشركة بتمويل من الشيخ سلطان على أن تتولى الشركة التصاميم والمخططات، ويتم التنفيذ بإشراف مهندس تختاره الشركة والحكومة البريطانية، وفي المكان الذي تحدده الشركة على أن تكون هذه التجهيزات ملكاً لإمارة الشارقة ممثلة بالشيخ سلطان.
- ٣- يحق للشركة استيراد كل ما من شأنه تسهيل وتسيير العمل كالوقود والمؤن والتجهيزات الخاصة للعمل، وتكون هذه التجهيزات معفاة من الضرائب.
- ٤- يحق للشركة نقل موظفيها والمسافرين للإقامة في دار الاستراحة، لكن لا يجوز دخول أي منهم مدينة الشارقة دون علم وإذن من الشيخ سلطان، وفي السياق ذاته يتولى الشيخ توفير الحراسة للموظفين وللطائرات ودار الاستراحة ضمن حدود سلطة الشيخ في الإمارة، وعلى قدر الإمكان في خارج سلطته، وفي سبيل تطبيق إجراءات السلامة يوفر الشيخ ٣٥ حارساً مسلحاً مع رئيسين للحرس.
- ٥- فيما يخص التزامات الشركة والحكومة البريطانية مقابل هذه التسهيلات فتمثل فيما يلي:

- تلتزم الشركة بدفع بدلات وأجور شهرية لكل من الحراس بقيمة ٢٠ روبية شهرياً ولرؤساء الحرس بقيمة ٤٠ روبية.
- تدفع الشركة بدل إيجار المحطة مبلغاً بقيمة ٨٠٠ روبية شهرياً.
- بدل إيجار دار الاستراحة مبلغ قدره ٣٠٠ روبية شهرياً كدفعة للحكومة البريطانية على شكل أقساط.
- يتم تمويل عملية البناء من مبالغ تدفعها الشركة على شكل دفعات، يتم تحديد قيمتها بناءً على خبرة المهندس بغرض بناء الاستراحة، ويتم اقتطاعها لاحقاً من الإيجارات التي تلتزم الشركة بدفعها.
- يُضاف إلى المبالغ السابقة إعانة شخصية للشيخ بقيمة ٥٠٠ روبية شهرياً بمقابل تحمله مسؤولية المشروع على أن تبدأ اعتباراً من أول يوليو ١٩٣٢م.
- رسم هبوط لكل طائرة مدنية يبلغ ٥ روبيات، وتُغى طائرات سلاح الجو البريطاني من دفع الرسوم.
- مدة سريان الاتفاقية ١١ عاماً وفي حال رغبت الحكومة البريطانية بتجديدها عليها أن تخطر الشيخ قبل مدة ثلاثة أشهر من تاريخ انتهائها^{٧٣}.
- ومنذ إعلان هذه الاتفاقية، واجه الشيخ سلطان بن صقر معارضة شديدة حيث اتهم أنه باع الشارقة إلى البريطانيين، وفي أكتوبر عام ١٩٣٢م افتتحت شركة الخطوط الجوية الإمبراطورية خطها الجوي في الشارقة حيث هبطت أول طائرة بمطار الشارقة في طريقها إلى الهند^{٧٤}. في أول أكتوبر ١٩٣٢م^{٧٥}.
- وكان توقيع اتفاقية الطيران المدني، يتطلب وجود تواصل أقرب مع الإمارات المتصالحة، لذلك تم تعيين مسؤول سياسي بريطاني في الشارقة عام ١٩٣٩، و تم استخدام هذا المهبط في الشارقة من قبل سلاح الجو الملكي البريطاني خلال الحرب العالمية الثانية حيث أدت تلك العوامل إلى تعزيز التواجد البريطاني في إمارات الساحل^{٧٦}.

وقد عُين السيد أوشي G.R.OSHEA مديراً لشركة British Overseas Airways Cor Poration ابتداء من ١ يناير حتى يوم ٨ مايو عام ١٩٤٤م. كما تم تجديد الاتفاقية المدنية في العام ١٩٤٣ لمدة ٥ سنوات.^{٧٧} مع دخول بريطانيا وحلفائها في الحرب ضد الألمان عام ١٩٣٩م، أنشأت الحكومة البريطانية قاعدة جوية لسلاح الجو الملكي في الشارقة، عُرفت باسم "قاعدة الشارقة العسكرية". جاء ذلك نتيجة للشعور بالخطر الناجم عن انتشار السفن اليابانية في المنطقة، مما استدعى حماية السفن التجارية في الخليج العربي. كما تم استخدام القاعدة الجوية لمراقبة ورصد تحركات البورج والغواصات المعادية في البحار المحيطة. وقد عملت الحكومة على بناء المنشآت اللازمة للقاعدة، مما أدى إلى تحويل المطار المدني إلى مطار يخدم الأغراض المدنية والعسكرية في آن واحد.^{٧٨}

لقد لعبت الخطوط الجوية دوراً حيوياً في نجاح الإستراتيجيات العسكرية، حيث تجلى ذلك في التفوق الجوي البريطاني. فقد أدت الطائرات والمقاتلات الحربية، التي كانت تستخدم لأغراض النقل، دورها في الدفاع عن الإمبراطورية البريطانية، ونجحت في تحقيق الهدف المنشود من خلال ربط المستعمرات ببعضها عبر إنشاء قواعد جوية ومطارات مائية وأرضية.^{٧٩}

وفي العام 1946م ونتيجة لتوقيع الحكومة البريطانية على اتفاقية شيكاغو^{٨٠}، اضطرت إلى تعديل الإتفاقية مع الشيخ سلطان لتتضمن بنوداً جديدة تتعلق بحرية استخدام المجال الجوي للشارقة، وتم رفع رسم هبوط الطائرة إلى مبلغ ١٠ روبيات.^{٨١}

وفي عام ١٩٤٢ م وصلت رسالة من الضابط السياسي (جاي.سي.بيلي) بالشارقة إلى الشيخ سلطان بن صقر القاسمي برغبة الحكومة البريطانية بإجراء بعض الإصلاحات لأغراض الحرب، وهي:
-توسيع مساحة محطة الطائرات الحالية.

-إنشاء معسكرين يحتويان على ٦٦ خيمة من السعف وبنائات صغيرة في الشمال والشرق لسكن موظفي القوة الجوية.

-توسيع مساحة مستودع الذخيرة والقنابل للقوة الجوية الملكية.

-وضع سرب من الطائرات مع الموظفين الللازمين في الشارقة وتجهيز حراس محلين لحماية ممتلكات القوة الجوية البريطانية.

تمت الموافقة على الإصلاحات المطلوبة وفقاً للاتفاقية الموقعة سابقاً، حيث تسارعت الخطوات لإقامة القاعدة العسكرية في الشارقة. وقد وصلت شحنة المعدات العسكرية قبل الموعد المحدد، وفي يناير ١٩٤٢، تم إنزال حوالي ٨٨ طناً من القنابل، بالإضافة إلى بعض الشاحنات والمقصورات العسكرية في دبي، على اعتبار أنها مخصصة لمحطة الشارقة.^{٨٢}

فاستطاع الشيخ سلطان بن صقر أن يتمتع بمركز هام بين شيوخ الساحل المتصالح من خلال اتفاه مع الحكومة البريطانية وأن يستخدم مطار الشارقة بمثابة قاعدة جوية للخط الشرقي الذي يصل بين البصرة وكراتشي التابع للخطوط الجوية الإمبراطورية^{٨٣} والاستفادة من الوضع القائم بهدف كسب العديد من المزايا الاقتصادية والتطويرية لإمارة الشارقة. بذلك أصبح المطار وجهة للمهاجرين والعاطلين عن العمل، حيث كانوا يتوجهون إلى الشارقة لتحسين مستوى معيشتهم من خلال فرص العمل المتاحة في المطارات أو في المشاريع الإنشائية الموجودة في المنطقة. في تلك السنوات، كان دخل الشارقة يصل إلى ٧٠ ألف روبية سنوياً، حيث كان يتضمن ٤٠ ألف روبية من شركة امتيازات النفط المحدودة، و ٢٥ ألف روبية من هيئة الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار، بالإضافة إلى خمسة آلاف روبية من الجمارك والرسوم الأخرى.^{٨٤} كما ساهمت هذه الخطوط في تعزيز الحركة الاقتصادية وانتعاشها بعد الأزمة التي واجهها الساحل المتصالح في عشرينيات القرن الماضي، حيث أصبحت مصدر دخل إضافي بجانب المصادر الأخرى. ومن جهة أخرى، برز مطار الشارقة بدوره المتنوع وعلاقته

النشاط الاقتصادي في إمارة الشارقة في عهد الشيخ سلطان بن صقر بن خالد القاسمي

بالجانب الاقتصادي، مما أظهر التأثير الاجتماعي الإيجابي للمطارات على السكان، من خلال تحسين مستوى المعيشة وفتح آفاق جديدة للعالم.^{٨٥}
خامسًا : معدن الأكسيد الأحمر (المغرب) في صير بو نعيم^{٨٦} و في جزيرة أبو موسى^{٨٧} :

منح نائب شيخ الشارقة، سلطان بن سالم القاسمي، الشيخ السابق للشارقة، الذي كان يتولى مهام الحاكم أثناء غياب ابن أخيه الشيخ صقر بن خالد، الذي كان في الحج بمكة، امتيازًا للتقيب عن المعادن الخام في جزيرة أبو موسى في أبريل ١٨٩٨م. وقد تم منح هذا الامتياز لحسن سماعيه وابنيه عبد الله وعيسى عبد اللطيف. وعندما عاد حاكم الشارقة، لم يجد ما يستدعي الاعتراض، فوافق على هذا الامتياز.

في عام ١٨٩٩، شارك الشيخ صقر بن خالد القاسمي شخصيًا في هذا الامتياز. وبعد عدة أشهر، بدأ أصحاب الامتياز بالتقيب المنتظم عن الأكسيد، حيث قاموا بتوظيف ٥٠ عاملاً على الجزيرة لاستخراج الأكسيد.

في عام ١٩٠٦، قام حسن علي سماعيه ببيع جزء من نصيبه في الشركة لرعايا بريطانيا، وهو توماس براون المقيم في لنجة. كما قام بتحويل جزء من نصيبه إلى شركة فونكهوس والشركة الألمانية في لنجة، وقد وصل هذا الخبر إلى شيخ الشارقة.

قرر الشيخ صقر بن خالد إلغاء حق الامتياز، مدعيًا أن حسن سماعيه قد أبرم عقدًا مع فونكهوس دون الحصول على موافقة الشيخ.

في أكتوبر من عام ١٩٠٧، أرسل الشيخ صقر بن خالد قوة مسلحة إلى الجزيرة لطرد عمال المناجم وإيقاف العمل فيها. لكن نائب القنصل البريطاني في بندر عباس، الملازم غبريال، تمكن من طرد هذه القوة المسلحة. وبعد اندلاع الحرب العالمية الأولى، خفت حدة المناقشات حول هذا الموضوع.

في شهر نوفمبر من عام ١٩٢١، أعلنت وزارة الخارجية البريطانية أن الشركة الألمانية لا تملك الحق في الحصول على الامتيازات الجديدة المتعلقة بالتقيب عن الأكسيد وتصديره.^{٨٨}

ظهرت الأطماع الإيرانية في محاولة واضحة للسيطرة على الجزر التابعة للساحل المتصالح وقد تركز هذا النشاط الإيراني خصوصًا على جزيرة أبو موسى وطنب الصغرى والكبرى، حيث أن الحكومة الإيرانية قد منحت شركة الوادي الذهبي المحدودة حق استغلال الأكسيد الأحمر في جزيرة هرمز، وزادت أطماعها لتمتد امتيازها إلى جزيرة أبوموسى وقد وضح الوزير البريطاني السير لوران في عام ١٩٢٣ م عندما أرسل إلى حكومته يقول: "إنه علم أن صاحب إمتياز الأكسيد في هرمز حرض الحكومة الإيرانية لإثارة ادعاءاتها على جزيرة أبو موسى إلى جانب البحرين وأن الحكومة الإيرانية تتجه بالفعل لعرض ادعاءاتها هذه على عصبة الأمم"^{٨٩}.

وفي عام 1925م قام رجال جمارك فارس بزيارة الجزيرة في قارب بخاري، وتفقدوا مناطق الأكسيد الأحمر وأخذوا منها مقدار كيس، فاحتجت الحكومة البريطانية فردت فارس على احتجاج وزارة الخارجية البريطانية بأن الجزيرة من ممتلكات الحكومة الفارسية، فقام الوزير البريطاني في طهران بتحذيره من الإصرار الفارسي من التوغل في حقوق الآخرين، الذي سيدفع الحكومة في الهند من إرسال البارجة الحربية لكي ترابط عند جزيرة أبو موسى، وتقيم عليها حقوق حاكم الشارقة وسيادته.^{٩٠}

وفي سبتمبر عام 1934م منح الشيخ سلطان بن صقر تصريحًا للكابتن الكوماندر روبرت كوربرت بايلدون (Robert Corbett Bayldon) لفحص الأكسيد في جزيرة أبو موسى لحساب شركة الوادي الذهبي المحدودة^{٩١}، على أن يقوم بمنحه امتيازًا للإستغلال إذا كانت النتائج ايجابية^{٩٢} إذ كان هناك حق امتياز بريطاني للتقيب عن الأكسيد الأحمر في جزيرة أبو موسى يرجع إلى الاعوام ١٩٢٨-١٩٢٣م، وقد زار الجزيرة في نوفمبر

1934م أحد مهندسي الشركة وأخذ عينة من الأكسيد لفحصها، وجاءت نتائج الفحص مباشرة بوجود معدن الأكسيد^{٩٣}.

وَقَعَ الشيخ سلطان اتفاقية مع مسؤول شركة التعدين البريطانية في عام ١٩٣٥م بشأن امتيازات التعدين عن الأكسيد الأحمر في جزيرتي أبو موسى وصير بن نعير، ونصت الاتفاقية على ما يلي:

١- تمنح الشركة للشيخ سلطان مبلغ قدره ٦٠٠٠ روبية (تشمل مبلغ ٥٠٠ روبية أخذها الشيخ في السابع من سبتمبر عام ١٩٣٤م بما يعني بقاء مبلغ ٥٥٠٠ روبية) مقابل منحة للشركة حق التنقيب عن الأكسيد الأحمر في جزيرتي بن موسى وصير بن نعير لمدة ٢١ سنة ميلادية اعتباراً من تاريخ توقيع الاتفاقية، ويستحق الشيخ مبلغ ٢ روبية عن كل طن من الأكسيد يتم استخراجهما.

٢- على اعتبار أن تكلفة الطن تبلغ روبيتين، تبقى هذه الاتفاقية وامتيازات التنقيب الناتجة عنهما قائمتين طالما تلتزم الشركة بدفع مبلغ أدناه ٢٠٠٠ روبية سنوياً خلال فترة الإتفاقية سواء استخرجت الشركة ١٠٠٠ طن من الأكسيد أو كمية أقل اعتباراً من تاريخ هذه الإتفاقية، وتستوجب الدفعة الأولى بعد ثلاثة أشهر من تاريخ التوقيع.

٣- في أي سنة تستخرج الشركة أكثر من ألف طن تلتزم بدفع المبلغ المتفق عليه سابقاً مع الشيخ عن كامل الكمية المستخرجة، ويحق للشيخ إرسال مندوب عنه للتأكد من كمية الأكسيد التي يتم شحنها من الجزيرتين.

٤- في أي سنة لا تستخرج الشركة كامل الحد الأدنى المتفق عليه وهو مقدار ألف طن والتي ستدفع الشركة عنها الحد الأدنى البالغ ٢٠٠٠ روبية، يحق للشركة في السنوات اللاحقة التي تستخرج فيها كميات أكبر من ١٠٠٠ طن أن تُعفى من دفع النسبة عن ذات الكمية الناقصة في السنوات السابقة.

٥- يلتزم الشيخ بتعيين وكيل له على الجزر المتفق عليها لتقديم كافة أشكال المساعدة للشركة وطاقم العمل وتسهيل استخراج وشحن الأكسيد بالإضافة إلى ضمان حماية العمال والتجهيزات المستخدمة.

٦- تعفي هذه الاتفاقية الشركة من أية التزامات تجاه كل الأشخاص الذين لديهم أراضٍ أو ممتلكات على الجزيرة، ويضمن الشيخ استمرار عمليات البناء والتنقيب والاستخراج دونما اعتراض من أحد، كما يمنح الشيخ بموجب هذه الاتفاقية الإذن لبناء منازل أو هياكل أخرى في أماكن مناسبة في الجزر المذكورة أو أماكن إقامة وعمل للمشرفين والعمال وجميع الأشخاص أو الأشياء الأخرى المطلوب توظيفها أو استخدامها فيما يتعلق باستخراج الأكسيد الأحمر، ويتعهد بأنه لن يطلب أي ضرائب أو رسوم جمركية أو أي مدفوعات أخرى تتجاوز ما تم الاتفاق عليه سابقاً.

٧- تتحمل الشركة من جانبها جميع النفقات المتعلقة باستخراج وتصدير الأكسيد الأحمر بما في ذلك جميع نفقات التعدين والنقل واستئجار القوارب، كما تضمن الشركة أن وكلاءها لن يتحرشوا أو يتدخلوا في الغواصين في الجزر المذكورة أو في عملهم.

٨- في حال الخلاف على هذه الاتفاقية أو أية بنود منها يلجأ الطرفان للتحكيم من قبل المقيم السياسي أو أي طرف آخر يعينه المقيم لينوب عنه ويكون قرار الحكم ملزماً للطرفين^{٩٤}.

كما قام ذات الطرفين بتوقيع ملحق للاتفاقية السابقة في ٢٤ فبراير عام 1935م، ونصت بنود ملحق الإتفاق على:

١- تصبح المنازل أو الهياكل الأخرى في الجزر المشار إليها في البند ٦ من الإتفاقية الرئيسية ملكاً للشيخ بعد انتهاء الإتفاقية الرئيسية، ولن يكون للشركة أي حق على الإطلاق فيها.

٢- إذا انتهت الإتفاقية ولم تستخرج الشركة كامل الكمية الدنيا المقررة في الإتفاقية الرئيسية وهي ٢١ ألف طن خلال ٢١ عامًا ميلاديًا لا يحق للشركة المطالبة باستكمال النقص، لكن في حال تجاوز الكمية المنفق عليها تلتزم الشركة بدفع روبيتين للطن عن كل كمية إضافية.

٣- إذا وقع أي اعتداء على العمال أو الوكلاء من قبل أي من رعايا الشيخ، سيتخذ الشيخ خطوات لمعاقبة المعتدين، ولكن إذا تم الاعتداء من قبل أفراد من غير رعايا الشيخ، فلن يتحمل الشيخ المسؤولية.

٤- يجب أن تتم الموافقة على أماكن بناء مساكن العمال المستخدمين فيما يتعلق بإنتاج الأكسيد وتحديدها من قبل الشيخ أو وكلائه.^{٩٥} وللكشف عن الكميات الهائلة المستخرجة من أكسيد الحديد الأحمر الموجود في جزيرة أبو موسى، بينت الشركة البريطانية التي تتمتع بامتياز التنقيب عن الأكسيد في كل من الجزيرتين في رسالة أرسلت بتاريخ ١٧/٩/١٩٣٦ إلى الوكيل السياسي في البحرين الكولونيل لوك (Colonel G. Loch) بأنه ولغاية تاريخ الرسالة كان قد تم شحن ما مقداره ١٠٠ طن من الأكسيد، وأن شحنات قادمة يتم تجهيزها للشحن بمقدار ٢٠٠ إلى ٣٠٠ طن من الأكسيد، وأن العينات التي جمعتها الشركة من مواقع التنقيب القائمة والمحتملة تشير لاحتمال قوي بوجود عدة مئات أخرى من الأطنان تؤمن توريدًا ثابتًا لأكسيد الحديد لفترات مستقبلية لاحقة^{٩٦}.

ولم تقبل الحكومة الإيرانية بالاتفاقية وقدمت احتجاجًا عليها، وأكدت أن جزيرة أبو موسى تعود لمليتها وليس للشركة الحق في التعاقد مع شيخ الشارقة أو القيام بعمليات التنقيب، ولكن الحكومة البريطانية رفضت الاحتجاج الإيراني^{٩٧}.

وفي العام نفسه تم تحميل حوالي ٢٠٠٠ طن من أكسيد الحديد في أبو موسى وجزيرة صير بونعير، وأنه تم إغلاق العمليات بسبب الطقس الحار^{٩٨}.

سادساً: امتيازات النفط في المشاركة

من أهم الأحداث التي حدثت في مطلع القرن العشرين اكتشاف النفط، ذي القيمة الاقتصادية للدول الصناعية، ولهذا السبب بدأ التنافس البريطاني والأمريكي عليه في المنطقة.

حصلت شركة دارسي البريطانية (British Darcy Company) في 28 مارس 1901 م على امتياز التنقيب عن النفط في المناطق الجنوبية من إيران، وقد كانت هذه بدايات الاهتمام بـ النفط الخليج العربي، وبعد الكثير من الجهود استطاعت شركة دارسي في 26 أيار 1908 م استخراج النفط من السواحل الشرقية في الخليج العربي^{٩٩}.

دخلت بريطانيا الصراع مع ألمانيا والولايات المتحدة، بعد امتياز دارسي حيث يعود أول امتياز للبترول في عام 1914 م في العراق، عندما أنشئت الشركة التركية للبترول برأس مال بريطاني ألماني عثماني، وبعد خسارة ألمانيا والدولة العثمانية الحرب العالمية الأولى احتكرت بريطانيا الشركة كاملة^{١٠٠}.

وعلى هذا الأساس أجبرت بريطانيا حكام الخليج على توقيع تعهدات بأن للبريطانيين وحدهم حق التنقيب عن النفط، ففي عام 1913 م حصلت على التعهد من الشيخ مبارك الصباح (1896-1915 م)^{١٠١}، بأن لا يعطي امتياز التنقيب عن النفط إلا لمن توافق عليه بريطانيا^{١٠٢}، وحصلت بريطانيا كذلك على تعهدات من شيخ البحرين عام 1914 م وهو ما فعله الأمير عبدالعزيز بن سعود^{١٠٣} عام 1915 م وشيخ قطر عام 1916 م^{١٠٤}.

وبعد الحرب العالمية الأولى، سعت شركة النفط الأنكلو-فارسية (Anglo-Persian Oil Company) إلى وزارة المستعمرات البريطانية للضغط عليها لكي تبقى إمارات الساحل ومنطقة الخليج مناطق احتكار للشركة^{١٠٥}، بسبب الدراسات الجيولوجية التي قامت بها الشركة في المنطقة والتي بينت وجود النفط في المنطقة^{١٠٦}. مما شجع شركات النفط الأمريكية على الحصول

على امتيازات نفطية بإمارات الساحل والخليج، وبسبب ذلك حصل المقيم السياسي البريطاني في بوشهر أي. بي. تريفور p.Trevor. على تعهدات خطية من شيخ إمارات الساحل، تلتزم بأنه إذا ظهر البترول في اراضيهم، فإنهم لن يمنحوا أي امتياز لأي أجنبي عدا ما تحدده لهم الحكومة البريطانية، وقد بدأها بالشارقة في عهد خالد بن أحمد في 17 فبراير 1922م^{١٠٧}.

مع أن بريطانيا وقعت الاحتكار مع شيخ الساحل، إلا أنها سمحت للشركات الأمريكية أن تشارك في الامتيازات النفطية بعد تطبيقها لسياسة الباب المفتوح^{١٠٨ ١٠٩}، التي تعتمد على أن يكون لأمريكا حرية المنافسة مع تقديم المساواة مع الحلفاء في حصولهم على الامتيازات الاقتصادية^{١١٠}.

ظلت فترة العشرينيات من القرن العشرين دون الاهتمام بالمنطقة حيث انتشر أن هذه المنطقة خالية من النفط على الرغم من أن الشركة الأنكلو-فارسية، هي الوحيدة التي سمحت لها وزارة المستعمرات بإجراء عمليات التنقيب في إمارات الساحل، فقد تركت هذه الفرصة دون اهتمام. وفي عام ١٩٢٥ زار الشارقة مجموعة من موظفي (شركة دارسي) وهي فرع من فروع شركة الأنجلو فارسية تضم مهندسين بريطانيين برفقتهم عبد الله وليامسون^{١١١}.

وفي أكتوبر 1935م، تأسست شركة جديدة تتبع شركة نفط العراق وهي شركة الامتيازات النفطية المحدودة، وكان مقرها الرئيسي في البحرين وقد تم تعيين لونكيرك (Lunkirk) مديراً للشركة، ثم ظهرت شركة فرعية عام 1936م سميت بشركة تطوير بترول الساحل المتصالح المحدودة (Trucial Coast Petroleum Development Limited)، وكان هدف الشركتين الدفاع عن بريطانيا ومصالحها الخارجية وليس توسعاً لشركة العراق^{١١٢}.

وفي أكتوبر عام ١٩٣٥م، حصلت الشركة الجديدة على امتياز في الشارقة ورأس الخيمة لمدة عامين، وبدأ في شهر يناير ١٩٣٦م^{١١٣}، وصول أول بعثة جيولوجية للتقيب عن البترول.

بدأ هولمز زيارته الأولى للمنطقة لإقناع شيوخ إمارات الساحل في ٣١ مايو ١٩٣٦م في منح الشركة امتيازاً عن النفط طويل الأمد إلا أن هذه المحاولات باءت بالفشل^{١١٤}. ومضى أكثر من عام ولم يحقق هولمز تقدماً بسبب تفضيل شيوخ القواسم للشركة الأمريكية لتفهمهم لرأي الملك عبدالعزيز ابن سعود^{١١٥} واستمرت المفاوضات التي تتعلق بإعطاء الشركات البريطانية امتيازات النفط؛ حيث أصبح للحكام لأول مرة دخل مستقل، مما ساهم في انعكاس ذلك على القاعدة الاقتصادية للتجار، والتي قامت على أهمية وجود التجار، فكانت بداية تكون صورة السياسة المالية الجديدة لإمارات الساحل^{١١٦}.

تدخلت الحكومة البريطانية في ثلاثينيات القرن الماضي في المنافسة الحاصلة بين الشركات الأمريكية والبريطانية التي حصلت في منطقة الخليج العربي، وقد فرضت عددًا من الاتفاقيات على مشايخ منطقة الساحل المتصالح بشروط مجحفة، أهمها حصر الاستثمارات بالشركات البريطانية لمدة ٧٥ سنة، وقد حاول كل من الشيخ سلطان بن صقر حاكم الشارقة والشيخ سلطان بن سالم حاكم رأس الخيمة أن يتم تعديل شروط النقاوض مع الشركة البريطانية عبر تأليب باقي الحكام على رفض توقيع الاتفاقيات مع شركة الامتيازات النفطية البريطانية، والسعي للتواصل مع شركة نفط كاليفورنيا الأمريكية للحصول على مزيد من المزايا في اتفاقيات النفط، وهو ما برز في رسالة أرسلها الوكيل السياسي في البحرين للمقيم السياسي في بوشهر بتاريخ ١٠/٥/١٩٣٧م تظهر سعي كل من شيخي رأس الخيمة والشارقة للضغط على شيخ دبي لرفض الاتفاقية مع البريطانيين^{١١٧}، واستخدمت بريطانيا سياسة الضغط على الشيوخ للتوقيع على الاتفاقيات، والتي منها إصدار تعليمات إلى وكيل دار المقيم السياسي البريطاني لوقف جميع وثائق

السفر المقرر إصدارها لهم ولرعاياهم، وهو ما سوف يمنع تجارهم من زيارة بومباي لبيع اللؤلؤ، وقيام السفن الحربية باحتجاز السفن القادمة من الشارقة وتفنيشها بحجة الاشتباه بقيامها بتجارة العبيد^{١١٨}.

وحافظت الحكومة البريطانية على علاقاتها التعاهدية في المنطقة بأسلوب متباين ما بين الضغط والترغيب، والقسر والتوبيخ، وبذل المال واحترام المشاعر الدينية والتفريق بين القبائل وإثارة الخلاف^{١١٩} على كافة المشايخ للحصول على الاتفاقيات المطلوبة وهو ما تم فعلاً، وعلى الرغم من الشروط المجحفة إلا أن تردي الأوضاع السياسية والاقتصادية في إمارة الشارقة فرض على الشيخ سلطان البحث عن مخرج يحقق للإمارة العائدات التي تمكنه من تطبيق أجندة الإصلاح والتطوير التي كان يرغب في تحقيقها، وعليه بعد مفاوضات عسيرة مع الجانب البريطاني، ورغبة من الشيخ في تحقيق انتزاع أكبر قدر ممكن من التنازلات من الجانب البريطاني على صعوبة الأمر، فقد تم توقيع اتفاقية بين حكومة الشارقة ممثلة بالشيخ سلطان بن صقر بن خالد القاسمي وشركة النفط البريطانية (Petroleum Concessions Limited) في ١٧. سبتمبر. ١٩٣٧ م وكان من أبرز بنودها:

- ١- مدة الاتفاقية ٧٥ عاماً قابلة للتجديد باتفاق الطرفين.
- ٢- يحصل الشيخ سلطان على ٦٠ ألف روبية بعد توقيع الاتفاقية.
- ٣- ٢٠٠ ألف روبية خلال ٦٠ يوماً من اكتشاف النفط تجارية.
- ٤- يحق للشركة أن تقوم بمسح كافة الأراضي التي يوصي بها الجيولوجيون في الإمارة كما تقع مسؤولية حماية الجيولوجيين وموظفي الشركة من أي اعتداء على أراضي الإمارة على مسؤولية الشيخ سلطان.
- ٥- يدفع مبلغ ٣٠ ألف روبية آخر كل سنة من تاريخ التوقيع على تلك الاتفاقية حتى تعلن شركة النفط اكتشاف النفط.
- ٦- في حال انقضاء المدة المسموحة ولم تبدأ الشركة بالتنقيب يجوز للطرفين التوصل لتسوية لتمديد الاتفاقية.^{١٢٠}

وبذلك يكون الشيخ سلطان بن صقر قد نَمَّى الدخل الاقتصادي لإمارة الشارقة، حيث تم توظيف عدد من الحرفيين والعمال لدى شركة النفط.

الخاتمة وأهم النتائج التي توصلت إليها الباحثة :

تناولت هذه الدراسة الأوضاع الاقتصادية، حيث أظهرت كيف ساهمت السياسات الاقتصادية المتبعة في تلك الفترة في تعزيز التجارة وتنمية الموارد المحلية، على الرغم من التحديات التي واجهتها الإمارة، إلا أن القيادة الحكيمة والقرارات الإستراتيجية ساهمت في وضع الأسس للنمو الاقتصادي، مما مهد الطريق لتحول إمارة الشارقة إلى مركز تجاري هام في المنطقة.

لقد كان اقتصاد إمارة الشارقة مرتبطاً باقتصاد المنطقة عامة، حيث مارس سكان إمارات الساحل المهن ذاتها وهي النقل البحري والغوص على اللؤلؤ وتجارة الاستيراد وإعادة التصدير عبر الموانئ، وقد أظهرت الدراسة أن الأهمية الإستراتيجية والاقتصادية لموقع إمارة الشارقة كان كفيلاً بأن يجعلها محط أنظار البريطانيين، حيث كان مطار الشارقة عصب الحياة الاقتصادية والتي أثرت بدورها على الحياة الاجتماعية.

بالرغم من لجوء بريطانيا إلى أسلوب التهديد الذي أثر على النمو الاقتصادي والحركة التنموية في المنطقة وأن التأخر في عمليات التطور في إمارات الساحل كان بسبب احتكار بريطانيا للمنطقة وعزلها عن العالم الخارجي مقارنة بدول الخليج الأخرى،

التوصيات :

بناءً على النتائج المستخلصة اقترح بإجراء المزيد من الأبحاث حول تأثير السياسات التجارية القديمة على النمو الاقتصادي المستدام وكيفية الاستفادة من النتائج في تطوير استراتيجيات اقتصادية حديثة. وأخيراً من المهم التركيز على تعزيز التعاون الإقليمي والدولي لدعم الاقتصاد المحلي.

الهوامش :

- ١ - احتلت إمارة الشارقة تحت حكم الشيخ سلطان بن صقر القاسمي (١٩٢٤-١٩٥٢) جزءاً كبيراً من إمارات الساحل أو عمان المتصالحة، باستثناء عجمان وأم القيوين على الساحل الغربي وما عدا جزء مستقل داخلي، وتضم إمارة الشارقة ما بين خط يربط الإمارة ودبا شمالاً وخط آخر يربطها بخورفكان جنوباً، ويحدها خليج عمان وبقية الخليج من الغرب، ويمكن تقسيم إمارة الشارقة إلى قسمين: الجزء الغربي وهو القسم الأكبر، يقع على ساحل الخليج العربي ويضم العاصمة وإمارة الشارقة والحميرية وواحة الذيد ، والجزء الشرقي، ويقع على ساحل عمان في سهل الباطنة، و يحده بين سفوح جبل الحجر الغربي ويسمى رؤوس الجبال، ويمتد إلى شبه جزيرة مسندم ويشمل كلباء و خورفكان ودبا، للاطلاع لوريمر، المرجع السابق، ج٧، ص٣٣٧٥
- 2-Graham, A., *Sharjah, U.A.E.: the Urban Conservative Dilemma*. Master of Arts in Geography. Durham University. U K. (1991). P.34.
- ٣-هو الشيخ سلطان بن صقر بن خالد بن سلطان بن صقر بن راشد القاسمي وأبوه الشيخ صقر بن خالد بن سلطان بن صقر بن راشد القاسمي الذي تولى حكم إمارة الشارقة في الفترة بين (١٩٠٧-١٩١٤م) وأمه الشيخة: شيخة بنت خميس بن سالم السويدي. وأما إخوته فهم الشيوخ: خالد ومايد ومحمد وراشد وحميد وعبدالعزيز بن صقر بن خالد بن سلطان القاسمي
- 4- Graham, A., *Sharjah, U.A.E.: the Urban Conservative Dilemma*. Master of Arts in Geography. Durham University. U K. (1991). P. 34.
- ٥-الفارس، محمد الفارس.دراسات في تاريخ الإمارات قراءة الوثائق البريطانية،الشارقة،دار الخليج للصحافة والطباعة والنشر،٢٠٠٣ ، ص١٦٤
- ٦- الصايغ، فاطمة.الإمارات العربية المتحدة من القبيلة إلى الدولة،مركز الخليج للكتب، ط٢، ١٩٩٨،ص٧٨
- ٧-القايدي، عائشة.سنوات البطاقة في إمارات الساحل المتصالح خلال الحرب العالمية الثانية

١٩٤٥-١٩٣٩، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الانسانية والاجتماعية، مج ٢٠، العدد ١

٨- المرجع نفسه ص ١٦٥

9- IOR/R/14/4/13,22-4-1942,P401

١٠- الحسيناوي، تعزيز السيطرة البريطانية على إمارات ساحل عمان ١٩٤٦-١٩٧١، بغداد، دار

ومكتبة عدنان للنشر والتوزيع، ٢٠١٥، ص ٤٥

١١- علوان، علي. الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في إمارات الساحل ١٩٤٥-

١٩٧١، الشارقة، دار الخليج للدراسات، ٢٠١١، ص ٧٠

١٢- مورتون، مايكل كوينتين. التدخل المشؤوم شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية في

الخليج العربي (١٩٨٢-١٨٦٢)، ت: الارشيف الوطني، أبوظبي، الارشيف

الوطني، ٢٠١٨، ص ٢١٨

١٣- الفارس، المرجع السابق، ١٩٠-١٩١

١٤- المرجع نفسه

١٥- مورتون، مايكل كوينتين، التدخل المشؤوم شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية في

الخليج العربي (١٩٨٢-١٨٦٢)، ترجمة الأرشيف الوطني، أبوظبي، الارشيف الوطني،

ص ٢١٨، ٢٠١٨

١٦- عام ١٩٤٢ مهمتها توزيع المواد الغذائية على المواطنين وفق نظام البطاقات

١٧- الفارس، المرجع السابق، ١٩٠-١٩١

١٨- المرجع نفسه

١٩- يقصد تحميل البضائع

٢٠- مرفأ

٢١- الفارس، المرجع السابق، ص ٢٠٥-٢٠٦

٢٢- الفارس، المرجع السابق، ٢٠١-٢٠٤

٢٣- الصراي، حمد. الحرب العالمية الثانية تحيات وفترة الغذاء في الخليج، ٧ فبراير

www.albayan.ae، ٢٠١٩

٢٤- المرجع نفسه

٢٥- السيار، عائشة علي، التاريخ السياسي لدولة الإمارات العربية المتحدة، أبوظبي، مكتبة

- الجامعة، ١٩٩٦، ص ١٦٩-١٧٠
- ٢٦- الزعابي، الأوضاع الاقتصادية في إمارات الساحل المتصالح خلال الحرب العالمية الثانية، ١٩٣٩-١٩٤٥، مجلة المؤرخ المصري، عدد يناير ٦٢، ص ٤٥٨
- ٢٧- الحميري. المرجع السابق. ص ٥٤-٥٦
- ٢٨- الفارس، المرجع السابق، ص ٧٢
- ٢٩- الحميري. المرجع السابق. ص ٥٤-٥٦
- ٣٠- الأثيراض
- ٣١- الحميري. المرجع السابق. ص ٦٠
- ٣٢- محمد فارس، الأوضاع الاقتصادية في إمارات الساحل (دولة الإمارات العربية المتحدة) (١٨٦٢-١٩٦٥)، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، ابوظبي، ٢٠٠٠، ص ٨٧-٩٨
- ٣٣- الجابري، خليل حمود. تجارة اللؤلؤ في منطقة الخليج العربي دراسة تاريخية وثائقية ١٩٤٧-١٩٤٩، بغداد، دار مكتبة عدنان، ٢٠١٨، ص ٣٧
- ٣٤- هو لآلى تتشكل داخل كيس اللؤلؤ المستتبت بتدخل الإنسان في داخل الرخويات الحية المنتجة في ظروف متنوعة حسب الرخويات والأهداف. يحتوي اللؤلؤ المستتبت على نفس مادة اللؤلؤ الطبيعي، ويمكن زراعته في مياه البحر أو في مسطحات المياه العذبة. أكثر من ٩٥% من اللآلى المتوفرة في السوق هي لآلى مزروعة.
- ٣٥- الفارس، مرجع سابق، ص ١٧٢
- ٣٦- الجابري، خليل حمود. تجارة اللؤلؤ في منطقة الخليج العربي دراسة تاريخية وثائقية ١٩٤٧-١٩٤٩، بغداد، دار مكتبة عدنان، ٢٠١٨، ص ٣٧
- ٣٧- الفارس، المرجع السابق، ص ٣٧١٧٤
- ٣٨- الظاهري، شمسة العبد. إمارات الساحل المتصالح ١٩٠٠-١٩٧١ رؤية وثائقية من أرشيف الوثائق البريطاني، المركز الوطني للوثائق والبحوث، ٢٠١٠، ط ١، ص ٢٠
- ٣٩- الفارس، المرجع السابق، ٩٨
- ٤٠- المرجع نفسه ص ٣٠٥
- ٤١- ويلسون، غريم. صقر خمسون عاما أو أكثر، ت: شكري رحيم، دبي، مطبعة الإمارات،

- ط ١، ٢٠٠٧، ص ٨٩-٩٠
- ٤٢- سفن نقل شراعية سريعة بسبب تركيب محركات ميكانيكية
- ٤٣- الفارس، المرجع السابق، ص ١٨٠-١٨٨
- ٤٤- ويلسون، مرجع سابق، ص ٩٠
- ٤٥- القاسمي، سيره مدينة، ١٨٨-١٢٠
- ٤٦- الفارس، صفحات من تاريخ الإمارات والخليج قراءة في الوثائق البريطانية، ص ١٦
- ٤٧- الفرج، مريم جمعة. الغوص على اللؤلؤ - الإمارات أنونجا، دبي، مركز حمدان بن محمد لآحياء التراث، ٢٠١٤، ص ٤٤
- ٤٨- جنكو، هدية، والبدوي، سيف. محطة إمارة الشارقة (١٩٣٠ - ١٩٤٥م) في ضوء الوثائق البريطانية. مجلة جامعة إمارة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية. إمارة الشارقة. مجلد ١٩، عدد ١: ٤٧٦ - ٤٩٦. (٢٠٢٢) .. ص ٤٨٢.
- ٤٩- الكسادي، عادل أحمد. نواخذة في جنوب الجزيرة معارفهم الملاحية ورحلاتهم البحرية، الشارقة : معهد الشارقة للتراث، ص ١٥-١٦
- ٥٠- المغني، عبدالله سليمان. ملامح من تاريخ الإمارات من خلال كتابات الرحالة والسياسيين الغربيين، الشارقة، معهد الشارقة للتراث، ٢٠٢١، ص ١٨٧
- ٥١- كان يشغل منصب المقيم السياسي في الخليج العربي في ذلك الوقت
- ٥٢- صراي، حمد. صيد الاسماك في الخليج العربي تاريخ وطرق وعادات ، جريدة البيان، ٣ يناير ٢٠١٩
- ٥٣- علوان، المرجع السابق، ص ١٥١
- ٥٤- صراي، حمد. غوصات الحرب العالمية الثانية في منطقة الخليج العربي، صحيفة البيان، ٤ ابريل ٢٠١٩
- ٥٥- باي فراوكة - المرجع السابق، ص ١٨١
- ٥٦- إبراهيم محمد بن عبدالله الحارثي المدفع في العام (١٩٨٥ - ١٩٠٩م)، وهو دائما ملازمًا للشيخ سلطان بن صقر وسكرتير الشيخ، ولد وتوفي في إمارة الشارقة تلقى تعليمه الاولي وحفظ القران الكريم عن والده والتحق بالكتاب متتلما على عدد من علماء عصره وفي العلوم الدينية وتعلم الخط والتحق بعدها بالمدرسة التيمية

المحمودية، تأسيس أولى الصحف العربية في إمارة الشارقة ١٩٢٧، حيث أصدر مجلة كانت نصف شهرية وأسماها مجلة عُمان. أنشأ صحيفة صوت العصافير. في العام ١٩٣٣

- ٥٧- محمد مرسي، مرجع سابق، ص ٦٢
- ٥٨- العكيلي، آلاء جميل صالح. المرجع السابق ص ٢٨٩.
- ٥٩- ابراهيم، المرجع السابق، ص ٢١٣
- ٦٠-جمانة، المرجع السابق، ص ٧٣
- ٦١-الخصوصي، تاريخ الخليج، ج ٢، ص ١٩٢
- ٦٢- عبد العزيز عبد الغني، السلام البريطاني في الخليج العربي ١٨٩٩-١٩٤٧ دراسة وثائقية، ط ١، الرياض، ١٩٨١، ص ٢١٦-٢١٧
- ٦٣-المرجع نفسه، ص ٢١٤
- ٦٤-مركز جمال حويرب،الطيران المدني في الإمارات ماض وحاضر يحلق في سماء الريادة، ٢٠٢٢-٣-١٢
- ٦٥- ابراهيم، المرجع السابق، ص ٣٣٣
- ٦٦-قاسم، المرجع السابق، مج ٣، ص ٢٨٥
- ٦٧-جمال زكريا قاسم، المرجع السابق، ص ٣١٠
- ٦٨-قاسم، المرجع السابق، ص ٣١١
- ٦٩ - إبراهيم عبدالغني، مرجه سابق، ص ٣٣٤
- ٧٠-جمال زكريا قاسم، المرجع السابق، ص ٣١١
- ٧١-راشد، محمد علي. الإتفاقيات السياسية والاقتصادييه التي عقدت بين إمارات ساحل عمان وبريطانيا ١٨٠٦-١٩٧١، رأس الخيمة :مركز الدراسات والوثائق، ط ٣، ٢٠١٠، ص ٣، ١٧٨-١٧٩

ص ١٧٠-١٧١،p Hawley,the Trucial States-72

٧٣- جنكو، هدية، و البداوي، سيف، المرجع السابق، ص ٤٨٤ - ٤٨٥. 'Agreement / between Shaikh Sultan bin Saqar, Ruler of Shargah, and the British Government for the Establishment of an air station at

Shargah' [1v] (2/2), British Library: India Office Records and
Private Papers, IOR/L/PS/18/B471

٧٤- ابنتسام عبدالامير، المرجع السابق، ص ٢٢

٧٥ - راشد، المرجع السابق، ص ١٨١

76 - Hawley, the Trucial States, p172

٧٧ - قاسم، المرجع السابق، مج ٣، ص ٢٨٥-٢٨٦

٧٨ - العكلي، آلاء جميل، الامتيازات الجوية البريطانية في إمارات الساحل العماني، مجلة

الفنون والآداب وعلوم الانسانيات والاجتماع، عدد ٢٩، سبتمبر ٢٠١٨، ص ٢٩٤

٧٩- الصايغ، فاطمة. الإمارات والخط الجوي البريطاني الى الشرق ١٩٢٩ - ...،

أبوظبي، منشورات المجمع الثقافي، ١٩٩٥، ص ٣٠٢

٨٠- هي اتفاقية خاصة بتنظيم حركة الطيران المدني والتي تم على أساسها انشاء منظمة

الطيران المدني الدولي، وتضمنت الاتفاقية تنظيمًا لقواعد الطيران المدني والسلامة

الجوية، وقواعد المجال الجوي وحقوق استخدامها وتنظيم السفر الجوي.

٨١- قاسم، المرجع السابق، مج ٣، ص ٢٨٥-٢٨٦

٨٢- القاسمي، سيرة مدينة، ص ٣٠٤-٣٠٥

٨٣- قاسم، المرجع السابق، مج ٣، ص ٢٨٥-٢٨٦

٨٤- القاسمي، سيرة مدينة، ص ٣١٣

٨٥- الصايغ، فاطمة. الإمارات والخط الجوي البريطاني الى الشرق ١٩٢٩ - ،

أبوظبي، منشورات المجمع الثقافي، ١٩٩٥، ص ٣٠٢

٨٦- وصير بو نعير هي إحدى الجزر القريبة من إمارة الشارقة والتابعة لها، وفي الوقت

الراهن تبعد عن سواحل مدينة الشارقة مسافة ١١٠ كيلومترًا إلى الجهة الشمالية من

المدينة، وهي إحدى الجزر الساحلية أو الداخلية العديدة التي تقع على سواحل دولة

الإمارات العربية المتحدة. ومن الناحية الجيولوجية والنباتية تعتبر امتدادًا للسواحل

الإماراتية إذ تفصلها عن البر الرئيسي مياه ضحلة نسبيًا لا تصلح لملاحة السفن ذات

الغاطس ٨٦ المرتفع، كما أن تركيبها الجيولوجي والغطاء النباتي مشابهان للبر

الرئيسي، وهو ما يدعم نظرية اعتبارها جزء من البر الرئيسي أكثر من اعتبارها جزر

مستقلة، و صير بو نعير فهي جزيرة ذات شكل أقرب للشكل للدائري بنصف قطر يتراوح بين ٤ و ٥.4 كم، مع وجود امتداد أو بروز صخري في البحر في الجزء الجنوبي الشرقي منها ٨٦.

٨٧- تقع جزيرة أبو موسى عند مدخل الخليج العربي، على بعد حوالي ١٦٠ كيلومتراً من مضيق هرمز، بين إمارة الشارقة وإيران، وتتمتع بموقع استراتيجي مهم، كما أنها أكبر جزر الإمارة. وتبعد عن إمارة الشارقة حوالي ٧٥ كيلومتراً، وعن ميناء لنجة الإيراني حوالي ٩٥ كيلومتراً، ويبلغ عمق مياهها الساحلية حوالي ٧٥ قدماً أما طولها ومتوسط عرضها فيبلغان حوالي 7 كيلومترات، وتتميز الجزيرة بنتوء صخري يزيد ارتفاعه عن ٥٠٠ قدم، وبها مياه عذبة وبعض من أراضيها خضراء كالتي تتواجد قرب التلال الداكنة والأودية المغطاة بالحشائش ٨٧، وحجارتها بركانية وتحتوي على معدن الأكسيد الأحمر ويصف الطبيب توماس (Thomas) زيارته للشارقة ووصوله لجزيره أبو موسى بقوله: "بأنها جزيرة جميلة تكثر فيها الطباء والغزلان".

٨٨- القاسمي، سيرة مدينه، ٥٤-٦٦

٨٩- قاسم، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، مج ٣، ص ٢٨٠-٢٨١

٩٠- ابراهيم، مرجع سابق، ٣٨٧-٣٨٨

٩١- المرجع السابق، ص ٣٩٤-٣٩٥

٩٢- قاسم، المرجع السابق، مج ٣، ص ٢٨٣

٩٣- المرجع السابق، ص ٣٩٤-٣٩٥

٩٤ - وثيقة رقم (IOR/R/15/2/894)، "الأكسيد الأحمر في أبو موسى" ١٩٣٥، صفحات

٤٨ - ٥١ المكتبة البريطانية: أوراق خاصة وسجلات من الهند. الملحقات من (٨-١).

حتى (٨-٣)

٩٥- وثيقة رقم (IOR/R/15/2/894)، ١٩٣٥، المرجع السابق نفسه، صفحات ٥٣ - ٥٤

96 - THE GOLDEN VALLEY OCHRE & OXIDE COMPANY. (17 September 1938). *Message to Colonel Loch*. British Library Archives: Private Papers and Records from the India Office. Document No. (IOR/R/15/2/894). (الملحق ٩).

- ٩٧- عبدالعزيز عبدالغني، إبراهيم، مرجع سابق، ص ٣٩٤-٣٩٥
- ٩٨- المرجع نفسه، ص ١٤٨
- ٩٩- ابتسام عبد الأمير، المرجع السابق، ص ١٣٢
- ١٠٠- عبدالله، محمد مرسي، دولة الإمارات العربية المتحدة وجيرانها، دبي، دار القلم للنشر والتوزيع، ١٩٨١، ص ٧٤
- ١٠١- الشيخ مبارك بن صباح بن جابر الصباح (١٨٣٧ - ٢٨ نوفمبر ١٩١٥)؛ حاكم الكويت السابع والمؤسس الحقيقي لها ١٠١
- ١٠٢- الهيتي، صبري فارس، الخليج العربي دراسة في الجغرافية السياسية، بغداد، ١٩٧٨، ص ٤٥
- ١٠٣- عبدالعزيز بن عبدالرحمن بن فيصل آل سعود ١٨٧٦-١٩٥٣م ١٠٣
- ١٠٤- راشد، جمانة محمد، التطورات السياسية في إمارة الشارقة ١٩١٤-١٩٧١، بغداد، دار الكتب والوثائق، ٢٠١٥، ص ٨٤
- ١٠٥- ابتسام عبدالأمير، المصدر السابق، ص ١٣٢
- ١٠٦- وهيم، طالب محمد. التنافس البريطاني -الأمريكي على نفط الخليج العربي وموقف العرب الخليج منه ١٩٢٨-١٩٣٩، بغداد وزارة الثقافة والاعلام، ١٩٨٢، ص ٣٠٩
- ١٠٧- قاسم، مرجع سابق ٥، ص ٥٠٤ / للاطلاع: IOR:R/15/1/618 موافقة خالد بن أحمد على الامتيازات النفطية المبكرة ١٩١٤-١٩٢٤
- ١٠٨- وهي السياسة التي أعلنتها الولايات المتحدة بعد الحرب العالمية الأولى والتي أوضحت أن تطبيقها أمام الشركات الأمريكية في الشرق الاوسط هو الشرط الاساسي للاعتراف الأمريكي بالانتدابين البريطاني والفرنسي في هذه المنطقة
- ١٠٩- المرجع نفسه
- ١١٠- جمال زكريا قاسم، إمكانيات دول الخليج، ص ١٥٩-١٦٠
- ١١١- مرسي، دولة الإمارات العربية وجيرانها، ص ١١٤
- ١١٢- وهيم، مصدر سابق، ص ٣١٣
- ١١٣- مرسي، مرجع سابق، ص ٨٧
- ١١٤ المرجع نفسه

النشاط الاقتصادي في إمارة الشارقة في عهد الشيخ سلطان بن صقر بن خالد القاسمي

١١٥-مرسي، المرجع السابق، ص ١٢٣

١١٦- الفارس، المرجع السابق، ص ١٣٩-١٦٩

١١٧- وثيقة برقم (IOR/R/15/1/675)، (١٩٣٧). المكتبة البريطانية: أوراق خاصة وسجلات من مكتب الهند. "شركة الامتيازات النفطية المحدودة، الساحل المتصالح"، ص ٤٦٢.

118- IOR:R/15/1/675 (1937)

١١٩- ابراهيم، عبدالعزيز عبدالغني، علاقة ساحل عمان ببريطانيا دراسة وثائقية، الرياض ١٩٨٢، ص ٣٥٠

١٢٠- ١٩٥٩ FO 371/140223 /p73 القاسمي.سيرة مدينة، ص ٧٠-٦٦

المصادر والمراجع :

-Graham, A., *Sharjah, U.A.E.: the Urban Conservative Dilemma*. Master of Arts in Geography. Durham University. U K. (1991).

الفارس، محمد الفارس. دراسات في تاريخ الإمارات قراءة في الوثائق البريطانية، الشارقة، دار الخليج للصحافة والطباعة والنشر، ٢٠٠٣
الفارس.محمد.صفحات من تاريخ الإمارات والخليج قراءة في الوثائق البريطانية، بيروت، الاهلية للنشر والتوزيع، ج ١

مرسي، عبدالله محمد.دولة الإمارات العربية المتحدة وجيرانها، دبي: دار القلم للنشر والتوزيع، ١٩٨١

إبراهيم، عبدالعزيز عبدالغني.علاقة ساحل عمان ببريطانيا (دراسة وثائقية)، مطبوعات داره الملك عبدالعزيز، الرياض، ط٢، ١٩٨٢

المغني،عبدالله سليمان.ملاح من تاريخ الإمارات من خلال كتابات الرحالة والسياسيين الغربيين،الشارقة،معهد الشارقة للتراث،٢٠٢١،

الكسادي،عادل أحمد.نواخذة في جنوب الجزيرة معارفهم الملاحية ورحلاتهم البحرية، الشارقة : معهد الشارقة للتراث

جنكو، هدية، و البداوي، سيف. محطة إمارة الشارقة (١٩٣٠ - ١٩٤٥م) في ضوء الوثائق البريطانية. مجلة جامعة إمارة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية. إمارة الشارقة. مجلد ١٩، عدد١: ٤٧٦ - ٤٩٦.

(٢٠٢٢) .. ص ٤٨٢.

صراي، حمد. غواصات الحرب العالمية الثانية في منطقة الخليج العربي، صحيفة البيان، ٤ ابريل ٢٠١٩

صراي، حمد. صيد الاسماك في الخليج العربي تاريخ وطرق وعادات ، جريدة البيان، ٣ يناير ٢٠١٩

الفرج، مريم جمعة. الغوص على اللؤلؤ - الإمارات أونوجا، دبي، مركز حمدان بن محمد لاهياء التراث، ٢٠١٤

القاسمي. سلطان بن محمد. سيرة مدينة. منشورات القاسمي. إمارة الشارقة- دولة الإمارات العربية المتحدة، ٢٠١٥

ويلسون، غريم. صقر خمسون عاما أو اكثر، ت: شكري رحيم، دبي، مطبعة الإمارات، ط ١، ٢٠٠٧،

الظاهري، شمسة العبد. إمارات الساحل المتصالح ١٩٠٠-١٩٧١ رؤية وثائقية من أرشيف الوثائق البريطاني، المركز الوطني للوثائق والبحوث، ٢٠١٠، ط ١

الجابري، خليل حمود. تجارة اللؤلؤ في منطقة الخليج العربي دراسة تاريخية وثائقية ١٩٤٧-١٩٤٩، بغداد، دار مكتبة عدنان، ٢٠١٨،

محمد فارس، الأوضاع الاقتصادية في إمارات الساحل (دولة الإمارات العربية المتحدة) (١٨٦٢-١٩٦٥)، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، ابوظبي، ٢٠٠٠،

السيار، عائشة علي، التاريخ السياسي لدولة الإمارات العربية المتحدة، أبوظبي، مكتبة الجامعة، ١٩٩٦

الصراي، حمد. الحرب العالمية الثانية تحيات وفترة الغذاء في الخليج، ٧ فبراير

www.albayan.ae، ٢٠١٩

الصايغ، فاطمة. الإمارات والخط الجوي البريطاني الى الشرق ١٩٢٩ - ،
أبوظبي، منشورات المجمع الثقافي، ١٩٩٥
العكيلي، آلاء جميل، الامتيازات الجوية البريطانية في إمارات الساحل
العماني، مجلة الفنون والآداب وعلوم الانسانيات والاجتماع، عدد
٢٩، سبتمبر ٢٠١٨

Donald Hawley, The Trucial States, Gorge Aleen & Unwin
Ltd, London. 1970

راشد، محمد علي. الإتفاقيات السياسية والاقتصادية التي عقدت بين إمارات
ساحل عمان وبريطانيا ١٨٠٦-١٩٧١، رأس الخيمة: مركز الدراسات
والوثائق، ط٣، ٢٠١٠

مركز جمال حويرب، الطيران المدني في الإمارات ماض وحاضر يخلق في
سماء الريادة، ١٢-٣-٢٠٢٢

عبدالله، محمد مرسي، دولة الإمارات العربية المتحدة وجيرانها، دبي، دار القلم
للنشر والتوزيع، ١٩٨١

راشد، جمانة محمد، التطورات السياسية في إمارة الشارقة ١٩١٤-
١٩٧١، بغداد، دار الكتب والوثائق، ٢٠١٥

الهيبي، صبري فارس، الخليج العربي دراسة في الجغرافية السياسية، بغداد،
١٩٧٨

وهيم، طالب محمد. التنافس البريطاني -الامريكي على نفط الخليج العربي
وموقف العرب الخليج منه ١٩٢٨-١٩٣٩، بغداد وزارة الثقافة
والاعلام، ١٩٨٢،

مورتون، مايكل كوينتين، التدخل المشؤوم شركه الهند البريطانية للملاحة البخارية

في الخليج العربي (١٨٦٢-١٩٨٢)، ترجمة الأرشيف
الوطني، ابوظبي، الأرشيف الوطني

علوان، علي. الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في إمارات الساحل ١٩٤٥-

١٩٧١، الشارقة، دار الخليج للدراسات، ٢٠١١

الحسيناوي، تعزيز السيطرة البريطانية على إمارات ساحل عمان ١٩٤٦-

١٩٧١، بغداد، دار ومكتبة عدنان للنشر والتوزيع، ٢٠١٥

لقايدي، عائشة. سنوات البطاقة في إمارات الساحل المتصالح خلال الحرب

العالمية الثانية ١٩٤٥-١٩٣٩، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الانسانية

والاجتماعية، مج ٢٠، العدد ١

الصايغ، فاطمة. الإمارات العربية المتحدة من القبيلة إلى الدولة، مركز الخليج

للكتب، ط ٢، ١٩٩٨،

الوثائق:

(١٩٣٧) IOR:R/15/1/675

(١٩٥٩) FO 371/140223

(١٩٣٧)، (IOR/R/15/1/675).

(١٩٤١) IOR:R/15/1/618

(١٩٣٨) (IOR/R/15/2/894).

١٩٣٥، (IOR/R/15/2/894)

(IOR/R/15/2/894)،

IOR/L/PS/18/B471

IOR/R/14/4/13,22-4-1942,P401