

الأوضاع الاقتصادية في إمارات الساحل المتصالح خلال الحرب العالمية الثانية

١٣٥٨-١٣٦٤هـ / ١٩٣٩-١٩٤٥م (*)

الباحثة: علياء حميد عبيد الزعابي
قسم التاريخ والحضارة الإسلامية
كلية الآداب والعلوم الإنسانية
والاجتماعية - جامعة الشارقة

د. ثابت غازي العمري
أستاذ مشارك بكلية الآداب والعلوم
الإنسانية والاجتماعية
جامعة الشارقة

المخلص

تتناول هذه الدراسة الأوضاع الاقتصادية في إمارات الساحل المتصالح خلال الحرب العالمية الثانية ١٩٣٩-١٩٤٥م وأثارها على المنطقة، مع التطرق إلى وضع النفوذ البريطاني في الخليج العربي، و دور بريطانيا السياسي والعسكري في الحرب العالمية الثانية، ومدى تأثير منطقة الخليج بهذه الحرب، وستناقش أيضاً الأثار الاقتصادية الناجمة عنها سواء أكان ذلك على الحركة البحرية التجارية أم الحصار الذي فرضته بريطانيا على حركة السفن والناقلات، حيث ألحقت الأضرار الجسيمة بالتجارة، بالإضافة إلى تأثير الحرب غير المباشر على الثروات الاقتصادية، و الحرف التي كان سكان الإمارات يعتمدون عليها، كما تتناول الدراسة أزمة نقص الغذاء الناجمة عن الحرب، وسياسة بريطانيا التقشفية في محاولة منها لتدارك الأوضاع التي وصل إليها السكان والمعاناة بسبب الفقر الشديد الذي ساد المنطقة .

وتوصل البحث إلى عدة نتائج كان من أبرزها: سياسة بريطانيا تجاه إمارات الساحل خلال فترة الحرب العالمية الثانية وما نجم عنها من سوء الأحوال الاقتصادية، نتيجة لفرض الحصار البريطاني على التجارة والنقل البحري، مما تسبب في أزمة غذائية حادة على القاطنين في ساحلي الخليج العربي.

الكلمات الدالة: إمارات الساحل المتصالح، الحرب العالمية الثانية، النفوذ البريطاني، أزمة الغذاء، الأوضاع الاقتصادية.

(*) مجلة المؤرخ المصري، عدد يناير ٢٠٢٣، العدد الثاني والستون.

Economic Conditions in the Coastal Emirates during Second World War 1939-1945 / 1358-1364 A.H

Abstract :

This study addresses the economic conditions in the Trucial Emirates during the Second World War and its effects during 1939-1945, with reference to the status of British influence in the Arabian Gulf, Britain's political and military role in World War II, and the effect of that war on the Gulf region. In addition, light will be shed on the most important economic effects resulting from it, whether it was on the commercial maritime movement or the blockade imposed by Britain on the movement of ships and tankers, which in turn inflicted severe damages on trade and badly affected the economic wealth and crafts on which the residents of the Emirates depended. The food shortage crisis resulting from the war, and Britain's austerity policy in an attempt to remedy the severe conditions that the population had reached due to the extreme poverty that prevailed in the region.

The study will also tackle the results of reached several, the most prominent of which were: Britain's policy towards the coastal emirates during the Second World War and the resulting bad economic conditions, as a result of the British embargo on trade and maritime transport, which caused a severe food crisis on the residents of the two coasts of the Arabian Gulf.

Key Words: Trucial Emirates, Second World War, British influence, food crisis, Economic Conditions.

المقدمة:

تكمّن أهمية إمارات الساحل المتصالح في الموقع الجغرافي المميز الذي جعلها معبراً تجارياً مهماً يصل بين الشرق شبه القاره الهندية والغرب الأوروبي، لذلك كان محط أنظار الدول الاستعمارية، وأبرزها بريطانيا التي تمكنت من مد نفوذها التام في المنطقة، و إلزام أفرادها بالخضوع بموجب اتفاقيات و معاهدات مقابل الحماية لها، وتعد إمارات الساحل ذات الموقع الاقتصادي و السياسي الاستراتيجي ورقة رابحة لدخول بريطانيا في الحرب

العالمية الثانية، و مصدراً من مصادر القوة التي اعتمدت عليها في دعم مستعمراتها المشاركة في الحرب سواء من ناحية الإمداد الغذائي والعسكري . وقد لعب الموقع التجاري الاقتصادي لإمارات الساحل دوراً كبيراً في اقتصاديات الدول الكبرى المشاركة في الحرب، لا سيما في تموين الاساطيل الحربية والتجارية العابرة من منافذ الخليج العربي، بالإضافة إلى الممارسات التجارية التي انتهجها سكان الإمارات في التعامل مع السفن التجارية العابرة للمنطقة، وفرضهم للضرائب والرسوم في الموانئ، والذي اعتبروه مصدراً من مصادر الدخل. وقد حاولت بريطانيا المحافظة على مستعمراتها في العالم من خلال الارتكاز على منطقة الخليج التي كانت بعيدة عن ساحة المعركة، ولكنها كانت ذات فائدة اقتصادية عظيمة خاصة في فترة الحرب العالمية الثانية، سواء من الناحية الحربية واستغلال مهابط الطيران التي انشأتها على أراضي الإمارات المتصالحة، أم من الناحية الاقتصادية والوصول إلى أهم مستعمرة بريطانية ألا وهي الهند، عن طريق المعابر البحرية الخليجية والإماراتية خاصة.

أهمية الدراسة:

تكمن أهمية الدراسة في تتبع الأحوال الاقتصادية لإمارات الساحل، وتسليط الضوء على فترة الحرب العالمية الثانية التي كانت مليئة بالأحداث السياسية التي أثرت على المنطقة، وخاصة بعد الكساد الاقتصادي الذي ساد دول العالم، وانهيار تجارة اللؤلؤ الطبيعي والغوص، وبيان مدى الأضرار التي لحقت بإمارات الساحل جراء هذه الحرب، وتوضيح السياسات المتبعة سواء من قبل الدولة المستعمرة (بريطانيا) أو المشيخات.

مشكلة الدراسة

تكمن مشكلة الدراسة في الإجابة على السؤال الرئيسي التالي:
كيف أثرت الحرب العالمية الثانية على الأوضاع الاقتصادية في إمارات الساحل المتصالح؟
والأسئلة الفرعية التالية:

الأوضاع الاقتصادية في إمارات الساحل المتصالح خلال الحرب العالمية الثانية

- ما أسباب اعتماد بريطانيا على منطقة الخليج على الرغم من بعدها عن ساحة المعركة؟

- كيف حاولت بريطانيا معالجة الأوضاع الاقتصادية الصعبة التي لحقت بالمنطقة؟ وكيف تمت مواجهة نقص التموين الغذائي الذي أثر على السكان؟

- ما هي أهم الآثار الاقتصادية والاجتماعية الناتجة عن الحرب العالمية الثانية في منطقة إمارات الساحل المتصالح؟

حدود الدراسة الزمنية والمكانية:

أ- الحدود الزمنية: ١٩٣٩-١٩٤٥م

- بدأت الدراسة في عام ١٩٣٩م، وهي سنة بداية الحرب العالمية الثانية، وتنتهي عام ١٩٤٥م، وهو العام الذي وضعت فيه الحرب أوزارها وتوقفت.

ب- الحدود المكانية: منطقة إمارات الساحل المتصالح (دولة الإمارات العربية المتحدة حالياً)

منهجية البحث:

سوف تعتمد الدراسة على منهج البحث التاريخي القائم على جمع المادة التاريخية من المصادر والمراجع الأساسية، واستقصاء كافة البيانات والمعلومات المتعلقة بموضوع الدراسة، واخضاعها للنقد والتحليل واستخراج ما فيها من أحداث وحقائق لرسم صورة واضحة عن الأحداث التاريخية، ثم صياغة ذلك في دراسة علمية محكمة.

التمهيد:

يُعد الخليج العربي بإماراته الجناح الأيمن لشبه الجزيرة العربية، وهو النافذة التي يطل منها على الهند والشرق، وكان ولازال الممر المائي الأهم الموصل بين شرق العالم وغربه، حيث يتمتع الخليج العربي منذ القدم بموقعه الاستراتيجي المهم، كونه نقطة الاتصال التجاري بين بلدان العالم القديم منذ فجر التاريخ حتى يومنا هذا، وقد أدرك العرب هذه الأهمية وخاصة لسواحل شبه الجزيرة العربية، حيث شهدت هذه المنطقة قيام أهم المراكز الحضارية

الأولى للعرب، وهي التي هيأت للعرب التمرس في الملاحة البحرية حتى أصبح أهلها أصحاب خبرة ومهنة في هذا المجال، وساعدهم في مد تجارتهم ونفوذهم، وإقامة علاقات مع بلاد العالم المختلفة^٢.

إن الأهمية التي تتمتع بها المنطقة أضفت على الطريق الملاحي عبرها أهمية خاصة، فالسيطرة على هذا الطريق يعني السيطرة على حركة الأساطيل العسكرية والاقتصادية، وبالتالي السيطرة على كل شبر في منطقة الخليج، والاستيلاء على ثرواتها، كما أن وقف الملاحة يعني إيقاف إمداد النفط والإمداد التجاري لكثير من دول العالم، وخاصة دول أوروبا وآسيا، وهذا ما سيؤثر سلباً عليها، ومن هنا يأتي اهتمام الدول بالمنطقة وبضرورة إحكام قيودها عليها^٣.

وقد حازت المنطقة على اهتمامات دولية كبيرة، حيث أنها كانت ذات ارتباطات وثيقة في بداية القرن التاسع عشر بالسياسة الإنجليزية التي بدأ نفوذها في المنطقة منذ عام ١٦٠٠م، والتي اختبأت خلف ستار تأمين سلامة الإمبراطورية البريطانية في الهند، وعندما بدأت الدول الاستعمارية الكبرى في البحث عن مرفأ لها في سواحل الخليج العربي، ظهرت القيمة الاستراتيجية لساحل الإمارات المتصالح، والذي من خلاله وجدت بريطانيا أمانها واحتياجاتها العسكرية والاقتصادية، فإمارات الساحل تتحكم بمدخل الخليج نحو الغرب للبحرين والكويت، ومما زاد أهمية الساحل المتصالح في نظر بريطانيا كثرة الجزر ذات المعادن و الثروات الطبيعية^٤.

الجهود البريطانية في المحافظة على نفوذها في الإمارات المتصالحة.

في مارس ١٩٣٩ بدأت ألمانيا باحتلال عديد من دول أوروبا، حتى وصلت قواتها إلى باريس عاصمة فرنسا حليفة بريطانيا في محاولة منها لاحتلالها، وعلى أثره ضجت بريطانيا مخافة أن تغزو ألمانيا بلدان العالم، لقد شملت الحرب العالمية الثانية معظم دول العالم، وكان الوطن العربي من ضمن هذه المناطق، حتى أنها لعبت دوراً رئيسياً حين أصبحت إحدى الجبهات الحساسة في القتال. فحاولت ألمانيا ومن معها من دول المحور السيطرة عليها

لأهميتها الاستراتيجية والاقتصادية، فعمل الحلفاء المستحيل كي لا تقع بأيديهم، واغتنمت بريطانيا الفرصة لتوسيع إمبراطوريتها في الشرق العربي العامر بالموارد الاقتصادية والأولية، وخاصة بعد ظهور النفط في دول المشرق العربي.^٦

كان الصراع بين ألمانيا وبريطانيا متأجلاً قبيل نشوب الحرب العالمية الثانية، ففي عام ١٩٣٤ فرضت بريطانيا قيوداً مشددة على المواطنين الألمان الزائرين لدول الخليج العربي، وفي عام ١٩٣٦ منعت بريطانيا منح التأشيرات لأي ألماني مشتبه به في تجارة السلاح عند زيارته لإمارات الساحل، وفي إبريل ١٩٣٩ راقبت الحكومة البريطانية سفن الشركات الألمانية للنقل البحري، خوفاً من تهريب الصحف والمواد الدعائية والرسائل التحريضية على بريطانيا لسكان إمارات الساحل، فاتخذت إجراءات عديدة لحماية المنطقة من تسلل أي نفوذ ألماني تجاري أو دعائي إلى الداخل، فقامت الحكومة البريطانية بإصدار مجموعة من القواعد والأوامر القانونية التي تمنع التعامل والتجارة مع الأعداء^٧، وقد تضمنت نشرات بأسماء الشركات المدرجة تحت قائمة الأعداء بموجب القانون الجديد والذي سمي ب(قانون التجارة مع الأعداء)^٨.

وفي عام ١٩٤٠ أصدرت الحكومة البريطانية تحذيراً بشأن الممرات والموانئ المحتمل استخدامها في نقل البضائع إلى ألمانيا، وبالأخص المواد الخام التي كانت تصلها عن طريق الخليج العربي، وبذلك شددت الحصار على ألمانيا، ومنعت وصول المواد إليها بأي طريقة كانت، فاستطاعت بريطانيا بذلك حماية مستعمراتها وإبعادها عن التعامل مع الخصم اللدود بأي شكل كان، ونجحت في الحد من المحاولات الألمانية في الدخول أو التسلل إلى المنطقة.^٩

لقد عمدت بريطانيا إلى الحذر من جميع المشاركين في الحرب، وكذلك كان الحال مع اليابان، فبعد دخولها إلى جانب الألمان، اتبعت بريطانيا سياسة أخرى، خاصة بأن الخطر الياباني كان متمثلاً في المنافسة التجارية لبريطانيا في منطقة الخليج، ولكنها كانت أقل خطراً من الأمريكيين، حيث كانت متركزة بنوع خاص في فترة ما بين الحربين، والتي شملت ميدان التجارة والملاحة ونقل النفط. وقد ساهم حب العرب وتقديرهم للجهود اليابانية على سرعة نجاح اليابان

والتعامل معهم، إذ كانت اليابان في نظر العرب في ذلك الوقت رمزاً لتحرر الشرق من نيران الاستعمار الغربي الأوروبي، وهذا ما أثار حفيظة بريطانيا في تأثيرهم على الفكر الأهلي للمستعمرات وانحياز الأهالي والسكان لصفوف اليابان وألمانيا، وكان لليابان نظرة في بترول الخليج وعمليات التنقيب ولكنها جاءت متأخرة نوعاً ما^{١٠}.

اكتسبت إمارات الساحل المتصالح أهمية استثنائية خلال فترة الحرب العالمية الثانية، لذلك أحكمت بريطانيا قبضتها على المنطقة وشدت سيطرتها على سواحلها، فأقامت قواعد عسكرية عدة تحسباً لأي طارئ كالحروب العالمية، فأقامت مطارات للقوات الجوية الملكية، ومستودع للوقود في أبوظبي، ومطار لهبوط الطائرات المائية، ومستودع للوقود في دبي، ومطار للخطوط الجوية البريطانية، واستراحة ومستودع للوقود ومخزن للذخيرة في الشارقة، و محطة لهبوط الطائرات في كلباء، بالإضافة إلى محطة صغيرة للطائرات في رأس الخيمة، وجميع هذه الامتيازات كانت أسباب قوية للاحتكار والاستيلاء^{١١}. برزت أهمية إمارة الشارقة في الطيران الموصل بين كراتشي والعراق، وكانت خطة الدفاع البريطانية تقوم على وضع قارب مسلح عند الشارقة به ثلاثون مقاتل من رتب مختلفة، وتعين طائرة من العراق لحمايتها، ويدرب الموظفون البريطانيون في الشارقة على حمل السلام والبنادق، وأما على المستوى المحلي فلا بد من مساعدة شيخ الشارقة الشيخ سلطان بن صقر القاسمي (١٩٥١-١٩٢٤)، وترميم الأجزاء العليا من قلعته، وتعديل مواقع إطلاق النار بها، وتقديم بعض الأسلحة للشيخ، وفي حال حدوث ثورات قبلية في المنطقة لا بد من تدخل الحكومة البريطانية وكبح هذه الاضطرابات^{١٢}.

وقبل اندلاع الحرب، أرسل المقيم السياسي في الخليج الإيراني خطاباً إلى حكام المشايخ في إمارات الساحل، يذكرهم فيه باتفاقية الحماية ١٨٩٢^{١٣} ويحذرهم من عواقب الإخلال بينودها، وبناءً على ذلك فإن الحكومة البريطانية تلتزمهم بالتعاون معها ضد الأعداء من خلال الالتزام بالاتفاقيات والبنود التالية:

- **أولاً:** - لا بد من إبلاغ كل الرعايا في إمارتهم أنه من يحاول إحداث أي ضرر للحكومة البريطانية سوف تتاله عقوبة والتي قد تصل به للموت والإعدام.
- **ثانياً:** - منع أي فرد من الرعايا المواطنين التعامل مع العدو، أو نقل أي معلومات قد تسبب الضرر للحكومة البريطانية.
- **ثالثاً:** - تسليم أي شخص يحاول إحداث مشكلات وفتن ضد الحكومة البريطانية.
- **رابعاً:** عدم التعامل أو التجارة بأي شكل كان مع العدو، وعلى الرعايا الأوروبيين وغير المسلمين الذين يعيشون في إماراتهم عدم التمرد أو اقتراف أي ضرر ضد الحكومة البريطانية، وخاصة الرعايا المتعلقين بالدول المعادية الذين دخلوا الإمارات، وبذلك لا بد من القبض عليهم وتسليمهم إلى المقيم السياسي أو الوكيل السياسي للحكومة البريطانية في البحرين، أو الوكيل في الشارقة، أو النقيب البريطاني المختص بشؤون الحرب.

ومقابل ذلك فإن الحكومة البريطانية سوف تتكفل بحماية إمارات الساحل المتصالح كما كان الاتفاق مسبقاً، وذلك من خلال منع سفن العدو أو أي قوة تحاول السيطرة على إمارات الساحل أو إحداث أي ضرر في أراضيها أو بالرعايا المقيمين على أراضيها^{١٤}. كما لجأت إلى طرق التهديد والإكراه، حيث أخضعت الحكام الذين قصروا في الامتثال للأوامر البريطانية للقصف المدفعي والغرامات المالية، وعمدت بشكل دائم إلى تهديد إمارات الساحل بالاستيلاء على مراكب الصيد الشراعية أو إغراق سفن الصيادين خلال رحلات صيد اللؤلؤ، بذلك استطاعت إجبار حكام المشيخات إلى الرضوخ لقراراتها وضم الإمارات المتصالحة إلى جانبها بكل ما تحتويه من موارد اقتصادية أو موقع جغرافي يخدمها في الانتصار على أعدائها^{١٥}.

كما عمدت إلى تشديد المراقبة وممارسة الضغوطات عليهم، فقامت بتعيين وكيل سياسي محلي وجعلته يستقر بينهم، وكان مقر إقامته في إمارة

الشارقة، وكان يتصرف وفق إمرة وتعليمات المقيم السياسي في بوشهر، ويقوم بمهام المراقبة وكتابة التقارير المفصلة في سيرة الشيوخ وأفعالهم، ومدى التزامهم بما تفرضه المعاهدات من التزامات وواجبات، كما يرفع له وجهات نظر الرأي العام المحلي، وتداعيات المخالفين والمعارضين للحكومة البريطانية، وصدى الأحداث العالمية والإقليمية في المنطقة، وخاصة عند الأهالي المحليين والأجانب المقيمين.^{١٦}

وعند اندلاع الحرب كان سكان إمارات الساحل وأهاليها يتابعون أخبار الحرب بكل شغف من خلال المذياع ، ففي الشارقة كان الشيخ سلطان بن صقر القاسمي يشغل المذياع على القناة الألمانية بالعربية، وكان أهالي الشارقة يتجمعون في الباحة الأمامية للحصن للاستماع لأخبار العالم، وكان منهم من هو مؤيد للحكومة البريطانية وآخرون معارضون لها، بل كانوا في صف ألمانيا النازية، وكتبت على جدران المدينة عبارات التأييد والإنكار، بالإضافة إلى السب والشتم للمشاركين في الحرب، وانتشرت اللافتات في الأسواق وقد كتب عليها: "تسقط بريطانيا وتعيش ألمانيا"، وأخرى "تسقط ألمانيا وتعيش بريطانيا"، ومنهم من كان يرجو سقوط هتلر، وآخرون يتمنون انتصاره. وقد قام شباب الشارقة بنظم الأشعار، وإلقاء القصائد في المجالس والمحافل، وكان منهم عبد العزيز بن سيف المدفع، وابن قاضي الشارقة، وعبدالله بن الفارس سكرتير الشيخ سلطان القاسمي، ولقد كانوا معارضين للحكومة البريطانية وسياستها في المنطقة، ولما ضاق صدر الوكيل المحلي السيد خان صاحب عبدالرزاق الرزوقي من تصرفاتهم ، أرسل خطاباً إلى الشيخ سلطان القاسمي يرجو مقابله، وفي اللقاء حدثه عما جرى في مجلسه، وعن الإهانة التي تُنضم في الأشعار ضد بريطانيا وتأييدهم للألمان، وبين أن السبب في ذلك هو وزيره، السيد عبدالله بن عبدالرحمن بن فارس، وأن عليه اتخاذ القرار اللازم حول تصرفاته ومنعها.^{١٧}

أنكر الشيخ ما اتُّهمَ به وزيره ودافع عنه، وقال بأنه محب للحكومة البريطانية وموالياً لها ولرعاياها، ومعادياً للأعداء، وأن التهم الموجهة إليه ليس لها أساس من الصحة، وأما الكتابة على الجدران فإنهم تحروا عن الأمر،

وبحثوا عن الفاعل، ولكن يتم العثور عليه. كما أرسل رسالة تحوي شهادات أعيان وتجار البلاد من الرعايا البريطانيين والمواطنين في الشارقة، ورعايا إيران، تؤكد إقرار الجميع بأن عبد الله بن فارس منحاز كلياً ومؤيد للدولة البريطانية سرّاً وجهراً. وأما استماعهم للإذاعة الألمانية فانهم لا يصدقون ما يبيت فيها، ذلك لأنها مروجة للإشاعات و الأكاذيب على حد قوله، وأن الشيخ سلطان بن صقر القاسمي ومن معه إنما هم أعداء لألمانيا و إيطاليا، ولا يمكن لأي من كان أن يؤثر على صداقة الشارقة مع الدولة البريطانية، وإنه يرجو من الحكومة البريطانية عدم تصديق أي إشاعات تنشر عنهم، وأقترح عليهم إرسال وكيل من عندهم ليتحرى عن الأمر فإن كان ما يشاع صحيحاً، فإنه على أتم استعداد لاتخاذ الإجراء وإصدار العقوبات بحق الخائنين^{١٨}.

الحصار البريطاني على اقتصاد إمارات الساحل.

لقد كانت فترة ما بين الحربين باب النجاة من الكساد الاقتصادي العظيم الذي ساد العالم وسوء الأوضاع الاقتصادية، فبتوقيع حكام الإمارات والخليج لإمتيازات التنقيب عن النفط سادت فكرة النجاة والانفراج مما هم فيه، خاصة بعد تصدير النفط من (رأس تنورة بالسعودية عام ١٩٣٩)، ولكن الحرب جاءت بلا رحمة فقد حطمت الآمال وتضاءلت فرص الخلاص أمام اعين الحكام والشعوب، كما أن عمليات الإنتاج في مدن الخليج الأخرى تقلصت كثيراً، وبعضها توقف توقفاً تاماً بسبب الحرب وويلاتها، فسحبت شركات النفط موظفيها من المواقع الجديدة التي تم اكتشاف النفط فيها كإيران وقطر، وأغلقت الآبار الجديدة المستكشفة، ثم تم تجريدها وتدميرها بحجة أن بريطانيا لا تملك المواد والمعدات اللازمة في تلك الفترة لإنجاز أعمال التنقيب، وفضلت الشركات تركيز امكانياتها في ما اكتشفته سابقاً في البحرين وإيران، وأجلت عمليات البحث عن نفط الإمارات المتصالحة.^{١٩}

ومنذ بداية الحرب العالمية الثانية في سبتمبر ١٩٣٩ بدأت بريطانيا في الشك حول طبيعة المواد المستوردة عبر موانئ الخليج العربي مروراً بميناء البصرة، وكانت تجارة الصوف وتصديرها عبر الموانئ هي من أثارت تلك

الشكوك، فبدأت بعمليات التحقق من خلال إرسال الرسائل والبرقيات إلى وكلائها في منطقة الخليج للحصول على المعلومات المؤكدة حول تجارة الصوف، ونظام التسويق المتبع في الموانئ. فكان رد الوكيل السياسي في البحرين الرائد ريجينالد جورج ألبان (Major Reginald George Alban)، مؤكداً لما كان في ظنون البريطانيين بأن إمارات الساحل ليست من الدول المصدرة أو المنتجة للصوف. ففي الاستيراد كان يتم جلب كميات قليلة من الصوف التي يستخدم في بعض المناطق النائية المحلية، ويتم إعادة تصدير ١٠% من الصوف المستورد من إيران عبر موانئ دبي والشارقة إلى كراتشي، في حين يتم استيراد حوالي ٢٠٠ قنطار^{٢٠} من شعر الماعز من مناطق إمارات الساحل و ٤٠٠ قنطار من إيران، ويتم إعادة تصدير كل ما زاد عن ذلك إلى كراتشي عبر بواخر لتجار معروفين ومُحدددين، ولا يتم تصدير أي شحنات أخرى إلى الولايات المتحدة أو الدول المعادية لبريطانيا. وفي يوليو من عام ١٩٤٠ زادت العمليات التي أثارت حفيظة البريطانيين وزادت عمليات النقل عبر الموانئ التي قد تؤثر على وضع بريطانيا خلال الحرب، والتي قد تكون الورقة الراححة للأعداء من خلال إعادة نقل البضائع لميناء البصرة وصولاً إلى موانئ أوروبا المعادية^{٢١}.

وفي ظل هذه الظروف كان لا بد من اتخاذ إجراء يمنع هذه التحركات الخطيرة، وإقامة مركز مخابرات في البحرين يشرف على موانئ الخليج الرئيسية كمينائي دبي والشارقة، وتفتيش كل ما يصدر منها أو يرد إليها، وبذلك فقد تقرر تعيين ستة ضباط وستة رجال ذو حماية من الجيش للقيام بهذه المهمة^{٢٢}. لقد بدأ الأمر مقبولاً من الوكيل السياسي المقدم تشارلز جيفري (Lt. Col. Charles Geoffrey) ، والذي بدوره أيده وعمل على تنفيذه، وخاصة بعد حصوله على المعلومات الأكيدة عن البضائع المصدرة إلى أوروبا عن طريق الموانئ السابق ذكرها، وبناءً على ذلك تم تحديد نوعية البضائع وجهات الإرسال والاستقبال مع فرض مبالغ للجمارك عن كل سلعة. و تفتيش المراكب الشراعية الصغيرة التابعة للتجار الهنود والإيرانيين، وكان من مهام مركز مراقبة عمليات التهريب كذلك تحديد أسماء السفن، وبواخر الشحن المصرح لها

بالممرور، وتفريغ الحمولة أو نقلها إلى موانئ أخرى، كما عملت على مراقبة السفن التي تشحن النفط الخام من رأس تنورة، وتضمن عدم إرسال شحنات غير مرغوب في وصولها إلى أماكن غير مرغوب بها أو معادية للدولة البريطانية^{٢٣}.

زادت أهمية موانئ الخليج العربي لبريطانيا في فترة الحرب، حيث كان لموقع الخليج الاستراتيجي دور كبير في التحكم بعمليات النقل ومنعها، والتأثير على اقتصاديات الدول الأخرى، فقد كانت ألمانيا وروسيا تستوردان آلاف الأطنان من القطن الخام الذي يصنع منه قماش الحرير، والمصباح الكهربائي، والأسلاك، وأجهزة أخرى تساعد في كفاءة دول الحلفاء خلال فترة الحرب، وهذا ما اعتبرته بريطانيا نوع من الخداع والخيانة بالتعامل مع العدو الذي حذرت منه بداية الحرب^{٢٤}.

ولم تقتصر عمليات التهريب على المواد الغذائية أو الاستهلاكية، بل سجلت التقارير الاستخبارية الخاصة بوزارة الحرب بأن الوكلاء كانوا ألمان يقومون بشحن المخدرات، ومواد ممنوعة أخرى عن طريق مراكب الداو الشراعية المبحرة نحو البصرة، والتي أعتمدها الألمان في إرسال البضائع المهربة للعرب، وكانت تتم عملية التهريب من خلال تخبأتها داخل الفحم أو في تجويف عيدان الخيزران، أو نبات البامبو^{٢٥}، كما كانوا يضعون المواد المحظورة في وعاء ثم توضع في قواقع فتزرع في نبات جوز الهند، والذي بدوره ينمو بشكل طبيعي مثل الطفيليات، فيتم شحنها نحو موانئ الخليج العربي ثم يعاد تصديرها إلى ميناء البصرة على متن السفن الألمانية إلى موانئ أوروبا^{٢٦}. وفي الواقع فإن أعمال الرقابة على الموانئ كانت تمر دون ضجيج لأن السلطات البريطانية كانت تتكتم في شأن العمليات وتميل إلى المصادرة بدون متابعة قضائية أو جزائية خاصة فيما يتعلق بالتجار الذين لهم مكانة مهمة داخل القبائل أو الهنود أو لهم صلات بالحكومة البريطانية، ولكن الوضع ازداد خلال الحرب وكثرت عمليات التهريب والممرور بدون تفقد البضائع، ولأن بريطانيا كانت تعلم بأن أصغر الأمور قد تؤثر على موقفها فيجب عليها الوقوف على كل شاردة وواردة والتركيز على الجانب الاقتصادي الذي يُعد المؤثر الأقوى

على كافة المجالات السياسية والعسكرية والاجتماعية.^{٢٧}

ولم تقف بريطانيا عند هذا الحد بل إنها منعت التجار في الساحل المتصالح من الانخراط في التجارة مع العدو، ففرضت عليهم تعهدات موقعه باسم كل تاجر حتى تضمن عدم انحيازه وتعامله مع الأطراف الأخرى بأي ثمن كان، وكانت على تذكير دائم لهؤلاء التجار بالفضل الذي قامت به بريطانيا في تسهيل التصاريح التجارية لهم من الحكومة الهندية، وكيف أنهم كانوا على علاقة مع الألمان في عمليات تصدير الأصداف والقواقع البحرية قبل الحرب.^{٢٨}

لقد كان تأثير الحرب شديد الوطأة على الدول، وكانت آثاره السلبية سريعة الانتشار، حيث أثر توقف وسائل النقل البحري على الأعمال التجارية، والإمداد الغذائي للمنطقة والذي كان يصل بشكل منتظم لموانئ الخليج، فارتفعت الأسعار، وتعطلت الأمور، وتأخر الغذاء والمواد الاستهلاكية على السكان، وكان ذلك بسبب سياسة بريطانيا وفرض قيوداً جديدة سعت من خلالها إلى تحقيق التقشف، وتقليل الاستهلاك في منطقة الخليج العربي، وبذلك بدأت بتحديد أسماء الدول التي يحق لها تصدير السلع والتجارة مع الخليج العربي، حيث اقتصرت الأحقية لدول شبه القارة الهندية، وهي الهند وسيلان وبورما.^{٢٩}

وكان الهدف من هذا التحديد هو السيطرة والتحكم في حركة البضائع الواردة، والتأكد من أنها سلع ضرورية في فترة الحرب. كما وشددت التركيز على المستوردين من تجار الخليج، وزادت من قيمة رسوم الجمارك، وأكدت على فحص الاحتياجات بعناية قبل صياغة الطلبات الشهرية للمشايخ من السلع، وذلك قبل السماح باستيرادها إلى المناطق المعنية، ووضعت بريطانيا كل الجهود في دعم الحرب. وعلى الرغم من بُعد منطقة الخليج العربي عن العمليات العسكرية نسبياً إلا أنها كانت مشمولة بالإجراءات والسياسات البريطانية، فتم تطبيق نظام التقشف البريطاني على جميع مستعمراتها في العالم، حيث سعت للاستفادة من كل صغيرة وكبيرة في دعم موقفها في الحرب، وقد استفادت من موانئ الساحل المتصالح وخاصة مينائي دبي والشارقة في عمليات إعادة التصدير إلى الدول المجاورة، فأغلقت أبواب الموانئ في وجه

الأعداء ومنعت التعامل معهم بأي شكل كان، وفرضت عليهم رسوماً جمركية باهظة الثمن، وفي الوقت ذاته استفاد أبناء الإمارات من هذا النوع من التجارة، وهي تجارة إعادة التصدير، والتي اعتبرته متنافساً لأبناء المنطقة بعد سلسلة الكوارث الاقتصادية التي مرت عليهم في الثلاثينيات، كما عملت بريطانيا بعد ذلك على منع هذا النوع من التصدير من قبل التجار، وخاصة للدول المجاورة كإيران والسعودية، واعتبرته نوعاً من أنواع التجارة المحرمة خلال فترة الحرب والتهريب^{٣٠}.

لقد كان الوضع الاقتصادي ضعيفاً جداً، وكانت حركة التجارة البحرية معتمدة على التجارة الخارجية المبحرة إلى الهند وشرق أفريقيا، فقد سعت بريطانيا إلى إبقاء مجتمع الإمارات منعزلاً عن العالم غارقاً في جهله وتأخره، فمن يدخل الإمارات وتشك بريطانيا في شأنه فإنها كانت تعمل على ترحيله مباشرة، واستثنت من ذلك أبناء الخليج العربي وإيران وبلوشستان، وأما الهنود فكانوا يأتون إلى الإمارات عن طريق بلوشستان باعتبار أنهم من المستثنين من تأشيرات الدخول. ولقد كانت سفن النقل البحري قبل الحرب تجوب موانئ الخليج بشكل دوري ومنتظم، حيث كانت شركة البواخر "كري مكنزي البريطانية Gray Mackenzie" تأتي من الهند إلى دبي والبحرين والكويت أربع مرات في الشهر، وخلال فترة الحرب قلّ حضورها لتزور المنطقة مرتين في الشهر ثم مرة واحدة، ثم أصبحت السفن تأتي كل شهرين مرة واحدة فقط، وكان ذلك بسبب استخدام بريطانيا لهذه البواخر في العمليات الحربية، فاستبدلت البواخر بسفن صينية صغيرة، ومن هنا تعرقلت الأمور التجارية وانتكس الحال وتدهور الاقتصاد أكثر فأكثر^{٣١}.

ونتيجة لأهمية إمارات الساحل الاقتصادية والحربية لبريطانيا، فقد تم إنشاء قاعدة جوية لسلاح الجو الملكي البريطاني في مطار الشارقة، وغدا المطار ذو استخدامات مدنية وعسكرية، ففي عام ١٩٤٠ وصلت حامية عسكرية بريطانية مكونة من مجموعة من الطائرات والجنود إلى مطار الشارقة، وفي إحدى العمليات العسكرية ضد الأعداء، استطاعت ضرب غواصة إيطالية بالقرب من جزيرة أبو موسى التابعة لإمارة الشارقة، كما نفذ الإيطاليون هجمات

عسكرية بواسطة غارة جوية على البحرين، وبالتحديد بالقرب من مواقع أنابيب النفط، حيث كانت قاعدة الإيطاليين في منطقة "مصوع" بالصومال، مما زاد الوضع خطورة^{٣٢}.

وبدخول اليابان مع الألمان في صفوف المحور، استطاعت اليابان بسرعة اكتساح مناطق زراعة الأرز والحبوب في مناطق شرق آسيا، وهي التي كانت تزود الإمارات والخليج بالمواد الأساسية التي يعتمد عليها السكان، وحين تم نقل الصراع إلى المحيط الهندي انتشرت الغواصات الغربية وأغرقت سفن نقل الأغذية بين الهند والخليج، فنتج عن تلك العمليات نقص حاد في المواد الغذائية، وتدهورت أحوال الرعية، وساءت الأوضاع الاجتماعية فعملت الحكومتان البريطانية والأمريكية على وضع نظام للدعم الاقتصادي في محاولة منهما لتخفيف الضائقة التي وصلت إليها دول الشرق الأوسط، وذلك عن طريق توزيع الغذاء والمساعدات المالية النقدية في الفترة ما بين ١٩٤١ و١٩٤٣، كما استحدثت بريطانيا وزارة الأغذية (Ministry Of Food) في حكومة الهند البريطانية، وكان الهدف منها تزويد دول الخليج بالإمداد الغذائي، وتخصيص كميات من القماش والحبوب والأرز والشاي والسكر بالإضافة إلى صنف أو صنفين من المواد الاستهلاكية التي يتم تحديدها مع الدول الواقعة تحت إدارتها، بحيث تعطي لهذه الحكومات أو تباع لها^{٣٣}.

حرصت بريطانيا على التشديد والتقشف والتقنين في المواد التموينية فلم تسمح بتصدير الزائد عن الحاجة من المواد الغذائية حتى لا يميل الأهالي للتجارة المحرمة، ويستعينوا بها لأغراض تجارية تعود عليهم بالنفع في أوضاع الحرب، كما شددت في مراقبة الصادرات من موانئ إمارات الساحل، وكانت على بينة بكل ما يدخل أو يخرج من هذه الموانئ، من خلال مركز المراقبة والجمارك التي أنشأته في الموانئ الرئيسية، ففي مايو ١٩٤٢ لاحظت الحكومة البريطانية أن البيانات الصادرة من موانئ الساحل المتصالح لم تكن دقيقة كفاية، وأغلب الظن أنها كانت أرقام تقديرية غير صحيحة، حيث أن الموانئ الفرعية كانت تفتقر لمراقبة الاستيراد والتصدير بخلاف مينائي دبي والشارقة، فتم عملية الاستيراد بشكل عشوائي من قبل التجار المحليين أو الهنود، ولا

يوجد بيانات كافية يمكن الاعتماد عليها في تقييم الطلبات الفعلية للمواد التموينية، وفي أغلب الأحيان كان الشيوخ هم من يقدرون هذه الأعداد ضمن الطلبات الشهرية، وذكرت التقارير أيضاً أن ميناء دبي سجل بيانات لأرقام عالية، وكان السبب في ذلك هو تصديرها إلى إمارة قطر وأبوظبي وإمارات ساحل عمان المتصالح^{٣٤}.

وفي فترة الصيف كان الاستيراد لا يتم إلا عن طريق الموانئ الرئيسية الثلاثة (دبي والشارقة والبحرين)، وتتم عملية النقل من خلالها إلى المناطق الداخلية عن طريق الإبل والقوافل التجارية^{٣٥}، كما أظهرت التقارير أن الواردات الشهرية المستوردة من الهند مباشرة لإمارات الساحل تحتوي على كمية من شحنات الأرز تفوق الاحصائيات المسجلة لدى وزارة الشحن والجمارك في البحرين، وخاصة في إماراتي دبي والشارقة، والتي بدورها كانت تصدرها إلى الإمارات الأخرى حيث أظهرت تقارير عامي ١٩٤١ من شهر يوليو إلى شهر ابريل ١٩٤٢ أن كمية الأرز كانت تتراوح ما بين ١٠٤ طن إلى ١٤٧٥ طن، أما المسجل في الاحصائيات خلال العشرة شهور السابقة منذ يوليو ١٩٤١ كان متوسط الاستيراد الشهري لكل من دبي والشارقة ٦١١ طن فقط، فإن كانت الأعداد المدرجة صحيحة فإن الحد الأدنى للاستهلاك الشهري للأرز لسكان الإمارات هو ٢٠٠٠ طن، وهذه الأرقام قد أثارت استغراب الحكومة البريطانية مما دفعها لطلب توضيح لاختلاف الكميات عما يتم توفيره شهرياً من قبل الحكومة، خاصة وأنه تم الإبلاغ عن سياسة التقنين، وأن الحكومة كانت غير قادرة على استيراد كميات كبيرة من البلد المصدر لغلاء الأسعار خلال فترة الحرب، ولصعوبة النقل البحري لما يتعرض له المحيط من عمليات عسكرية^{٣٦}.

وبالفعل وُجد أن التجار كانوا يملكون كميات كبيرة من الأرز مخزنة من قَبْل الحرب حيث كانت الأسعار أقل وعمليات النقل ميسرة، بحيث استغل التجار تلك الفترة واستوردوا كميات كبيرة من الأرز تحسباً لما قد يحصل من عواقب الحرب على غلاء الأسعار وندرة السلع، لاسيما وأنهم تعرضوا لنفس العجز في فترة الحرب العالمية الأولى. ولا بد من ذكر أن سكان إمارات

الساحل كانوا يعتمدون على الأرز والتمر كغذاء أساسي لهم، فهم يأكلون وجبتين تعتمدان على الأرز، ولذلك كل شخص كان يحتاج إلى رطل^{٣٧} أو رطل ونصف تقريباً خلال الوجبة الواحدة، فلو قدر عدد السكان بـ ٢٢٤٠٠٠٠ نسمة فإنهم سيحتاجون إلى قرابة المئة طن من الأرز شهرياً، فكيف للحكومة ان توفر ٣٠٣٠ طن من الأرز لهذا العدد من السكان. كما أن العمل الذي قام به التجار من التخزين عندما بدأت الأسعار بالانخفاض هو تيقناً منهم بأن الحكومة البريطانية لن تستطيع سد احتياجات كافة السكان من الغذاء المعتمد^{٣٨}.

نقص الأرز والأزمة الغذائية.

وصلت في ١٤ سبتمبر عام ١٩٤٢ برقية من حكومة الهند في نيودلهي للوكيل السياسي في البحرين، تعلمه بالنقص الحاد للأرز في منطقة الخليج العربي، وذلك بسبب الوضع الاقتصادي المتردي، وصعوبة الإنتاج في البلد الرئيسي (البنغال^{٣٩}) مما جعل التصدير شبه مستحيل، وأنه لا بد من إيجاد حل للمشكلة أو الوصول لمصدر بديل لتصدير الأرز، وفي الوقت الحالي سيتم اتخاذ تدابير خاصة لشحن الأرز من كراتشي إلى مشيخات الخليج العربي، تقدر بـ ١٥٠٠ طن، توزع على النحو التالي: الكويت ٣٥٠ طن، البحرين ٤٥٠ طن، الإمارات المتصالحة ٥٠٠ طن ومسقط ٢٠٠ طن^{٤٠}.

يُعد انقطاع الأرز بالنسبة لسكان الخليج العربي انقطاعاً لمصدر الغذاء الرئيسي في المنطقة، فقد كان الأرز الوجبة الرئيسية في موائد السكان، وكان على الحكومة البريطانية تدارك الأوضاع مرة أخرى حتى لا يُثار الناس، مما سيؤدي إلى انشغال بريطانيا بالمشاكل الداخلية الناتجة عن سوء الأوضاع في المشيخات، بالإضافة إلى انشغالها بمسؤوليات الحرب العالمية، ومن أجل ذلك قدم الوكيل السياسي في البحرين اقتراحاً مؤقتاً باستبدال كمية الأرز المصدرة إلى إمارات الخليج بالقمح لحين إيجاد بديل ومصدر للأرز، ذلك بأن الأرز يشكل النظام الغذائي الأكبر للسكان المحليين في إمارات الساحل المتصالح، نظراً لتناولهم وجبتين في اليوم تتضمنان الأرز، ولا ضرر في استبدال الأرز بالقمح، بحيث يتم تناوله في وجبه واحدة والأخرى تستبدل

بالخبز، فإن تمت الموافقة والسير بهذا الإجراء سيتم تخفيض الحصص الحالية المحدد تصديرها من الأرز إلى الساحل المتصالح إلى نصف الكمية، والنصف الآخر يكون من القمح، بشرط اختيار أجود الأنواع وأفضلها^{٤١}.

وبما أن الطحين الهندي المتوفر في الأسواق يساوي ١٠ روبيات^{٤٢} لكل رطل بينما السعر في كراتشي ١٤ روبية، فإن ذلك سيوفر على الحكومة البريطانية سعر الطحين الكندي ذو ١١,٦ روبيات، فإن تم الاستبدال سيكون أرخص للعمامة ومشجعاً لهم للتقبل، وسيكون وجوده في البيوت مستهجناً قليلاً ولكنهم سيقدرّون الوضع السيئ ويألفونه لأنه سيكون متاح في الفترات القادمة بكثرة، بعكس الأرز الذي قد لا يتوافر في حصصهم الغذائية الموفرة من السلطات البريطانية، كما أن الخبز لن يضر بصحتهم إنما سيستبدلون النظام الغذائي المألوف إلى نظام آخر جديد^{٤٣}.

ولما اشتدّت أزمة الغذاء ونفذ الأرز وكاد إيصاله للبطون الجائعة صعباً للغاية، حتى بعد محاولة بريطانيا إنقاذ الموقف عن طريق نظام الحصص الغذائية للأفراد، إلا أن هذا الوضع سبب الخوف للسلطات البريطانية حتى لا يتحول الوضع لسخط شعبي واعتراضات من قبل السكان، خاصة وأن نسبة وصول الأرز قلت خلال الأشهر الأخيرة (مايو-أغسطس) ١٩٤٢ بنسبة ٢٠%، هذا مع اتباع نظام التقنين واستبدال نصف الكميات السابقة بالقمح، بالإضافة إلى الشحنات التي يتم إعادة تصديرها إلى السعودية، وبذلك لا بد من إيجاد حل لهذه المسألة الخطيرة وفصل الشحنات التي يتم إرسالها من كراتشي إلى البحرين وإمارات الساحل المتصالح والسعودية كل على حدا، ولا بد أن يؤخذ بالحسبان أن الشخص البالغ يحتاج ما يقارب ١٢ كيلوغرام شهرياً من الأرز، وهذه الكمية غير قابلة للنقصان، حتى ولو تمت إضافة القمح ضمن المواد الغذائية التموينية^{٤٤}.

ولم يؤثر الوضع على سكان الخليج فقط بل إنه أثر على التجار والموردين في كراتشي والمدن الهندية، فكل تاجر يحتاج إلى تعويض خسارته وبيع سلعته، فقد تمت عمليات البيع والشحن والتصدير في الموانئ الهندية إلى موانئ الخليج وإمارات بطريقة عشوائية غير خاضعة للمراقبة والتفتيش مما

أدى إلى زيادة الرشوة والأسعار أو التفاوض مع التجار للحصول على مبالغ أكبر مما يحصلون عليه من الحكومة، كما استُخدمت الرخص التجارية بطريقة مخالفة للقانون^{٤٥}.

وهنا كان على الحكومة البريطانية أن تحافظ على الوضع الاجتماعي، والكثافة السكانية في مناطق الخليج تحت نفوذها، خاصة بعد حالات الفقر والنقص الشديد في المواد الغذائية، ومد التسهيلات اللازمة لهم لتخطي هذه المرحلة العسيرة، كما أعطاهم رخص تجارية متنوعة للمواد الغذائية والاستهلاكية، وعدم تقييدهم بنوع واحد، لتجنب الخسائر، وضمان وصول المواد إلى الأهالي والسكان، ولا بد أيضاً من ضبط الأسعار وتثبيتها، وخاصة أسعار الأرز والطحين لتجنب تلاعب التجار بها، كما عليهم توفير مساحات شحن كافية للبضائع على متن السفن لضمان وصولها سالمة وصالحة للاستخدام، ولا بد من تقديم تصدير المواد الأكثر حاجة على غيرها من السلع المتوفرة بكميات كبيرة في أسواق إمارات الساحل، فما الحاجة من تكديس الشاي والقهوة التي لا يسمح بإعادة تصديرها إلى المناطق الأخرى تبعاً للحصار الذي فرضته بريطانيا على تجار إمارات الساحل^{٤٦}.

وفي حال عدم القدرة على ضبط الوضع التجاري العام، ومضاعفة الجهود لتأمين السلع الغذائية الأساسية أولاً من مصدرها الرئيسي في شبه القارة الهندية فإنه لا بد من إيجاد بدائل أخرى قريبة من شبه الجزيرة العربية كالعراق، وذلك لما تتمتع به منطقة الفرات العراقية من محصول وفير، ولما لبريطانيا من علاقات صديقة مع (نوري السعيد) رئيس الوزراء^{٤٧}.

لقد كان هذا العام أكثر الأعوام كآبة وصعوبة في تاريخ الإدارة البريطانية في منطقة الخليج العربي، ففي مطلع عام ١٩٤٣ قررت حكومة الهند البريطانية وقف تصدير الحبوب إلى خارج الهند، مما تسبب في موجات من الذعر والخوف من الآثار التي ستنتج من هذا الانقطاع، فهذا الإيقاف سيفرض على إمارات الخليج تغيير أساليبهم التجارية التي ألفوها منذ قرون، وخاصة تجارة المواد الغذائية من شبه الجزيرة الهندية، وبذلك لا بد لهم من البحث عن مورد آخر لمواد التموين الغذائية والاستهلاكية، وقد تسبب في هذه

الحالة المزرية "مركز تموين الشرق الأوسط Middle East Supply Centre"، حيث كانت الحبوب الأساسية التي يحتاجها الناس يعاد شحنها من العراق، وقد شملت الشعير ذو السعر الرخيص، وتزايدت الأسعار والمسؤوليات على الحكومة البريطانية فاضطرت إلى تخصيص دعم لهذه الحبوب لتقليل فجوة الأسعار على إمارات الخليج التي اجبر سكانها على تغيير نظام غذائهم الرئيسي (الأرز) إلى نوع آخر لم يعتادوا عليه سابقاً، وقد انعكس هذا الحال على العاملين في مهنة الغوص على اللؤلؤ، حيث كان البحارة الفقراء يعتمدون اعتماداً كلياً على الأرز ليشبع جوعهم بعد عناء يوم شاق في وسط البحر، وهي الوجبة الوحيدة المشبعة، والتي تكفي كافة طاقم السفينة، ولأول مرة يمر موسم الغوص بأسلوب مختلف، إذ ستبحر السفن بلا أرز!!!^{٤٨}

وخلال فترة الحرب كانت أغلب دول المنطقة تستعين في احتياجاتها على ما يصلها من الإمارات، فقد كان السكان يبيعون الفائض مما يحصلون عليه من الامداد الغذائي بموجب نظام الحصص كالشاي والسكر بأسعار زهيدة للمناطق الأخرى التي لا تصلهم المواد الاستهلاكية، فكانوا يشحنون هذه البضائع بحراً إلى السوق السوداء في إيران الذي انشأ بسبب الفائض لدى بعض السكان وقيامهم بإعادة تصديره والحصول على مبالغ مالية عوضاً عنه، كما كان التجار السعوديين يأتون بشكل فردي لشراء الاحتياجات ونقلها للسعودية، إلا ان الوكيل السياسي في البحرين تنبه للأمر وطلب من الوكيل المحلي (السيد عبدالرزاق الرزوقي) رفع تقرير شهري مفصل يوضح فيه الاحتياجات المدنية من السلع التي يتم إعادة تصديرها إلى السعودية، ومحدراً في الوقت نفسه من صعوبة الأوضاع الاقتصادية الحاصلة و احتمالية نقص المواد الاستهلاكية في إمارات الساحل جراء عمليات التصدير للدول المجاورة، والتي قد تسبب أزمة غذائية و اقتصادية كبيرة في المنطقة، وعجز بريطانيا عن إنقاذ الموقف في حال حدوث هذا الأمر، فلا بد من إيقاف عمليات التصدير إلى الدول المجاورة كالسعودية وإيران عاجلاً.^{٤٩}

وفي الثاني من مايو ١٩٤٢ أرسل الوكيل المحلي عبدالرزاق الرزوقي، بأمر من الوكيل السياسي في البحرين رسالة إلى كافة مشايخ الإمارات، بشأن

ما يُصدّر خارج الإمارات المتصالحة من الأطعمة و الأقمشة والمنسوجات وغيرها التي قد تحتاج إليها البلاد للاستهلاك، والتي لا يمكن تعويضها فيما بعد، وحذرهم من الصعوبات المحتمل حصولها في الأيام القادمة، وعليهم أن يحتفظوا في أسواقهم بكميات كافية من هذه المواد لأن الحصول على مواد أخرى من البلد المصدر سيكون فيما بعد صعبا ومن المحتمل أن يكون مستحيلاً^٥، وعلى اثره قام الشيوخ بتطبيق ما جاء في الرسالة، ومنع خروج كافة المواد الاستهلاكية والغذائية من إماراتهم، ومن يخالف الأوامر فله العقاب الشديد، وكان من ضمن البضائع التي خضعت لعدم التصدير السكر، والتي كانت تصدر بكميات كبيرة إلى إيران، وعلى الرغم من شكوى التجار بأن هناك كميات كبيرة من السكر في المخازن، وأخرى في طريقها إلى الموانئ، وأن عدم تصدير أو بيع هذه الكميات سيؤدي إلى تكديس البضائع لدى التجار، وهذا ما سيهددهم بالإفلاس، إلا ان الشيخ سعيد بن مكتوم حاكم دبي (١٩١٢-١٩٨٥)، أصر على تقييد صادرات الشاي والسكر، حيث فرض ضريبة مالية على هذه الأصناف مقدرة بـ ١٠٥ روبيات على أكياس السكر، و٥ روبيات على عبوات الشاي، وأن هذه الأسعار قد تؤثر على شحن البضائع إلى إيران ولا بد من والتقليل من الكميات المصدرة إلى الخارج. ونظرا للرسالة التحذيرية التي أرسلتها الحكومة البريطانية سابقا، فقد التزم الشيخ بذلك إلا انه سمح لتجار دبي بإعادة التصدير كخطة من الشيخ لدعمهم والشد من أزهرهم، كما وتم إعادة شحن بعض البضائع من دبي بعد وصولها إلى البحرين ثم إلى دبي مرة أخرى، وان عدد من التجار قاموا بالضغط على الشيوخ للسماح لهم بإعادة تصدير بعض البضائع والتي تعتبر مصدر دخلهم، وكالعادة كان لا بد لبريطانيا من وضع بصمتها في كل شاردة وواردة، محددة أنواع البضائع التي يمكنهم إعادة تصديرها واخضاعها للمراقبة في عملية الشحن، وعدم رفع القيود عنها فيما عدا البضائع التالية: الشاي، السكر، القهوة، الكركم، الهيل، الفلفل الأسود^٥.

أسفرت إجراءات منع إعادة التصدير من موانئ إمارات الساحل إلى إيران والمناطق المجاورة إلى حدوث مجاعة حقيقية هناك، فقد انتشرت المجاعة في الموانئ الرئيسية في إيران مثل لنجة وبندر عباس وجاسك وقيس وهنجام،

حيث قام المقيم السياسي في الخليج العربي بزيارة لتلك الموانئ فوصف الأوضاع فيها بالقول أنها مروعة وشديدة الفقر، حيث أن بعض السكان في تلك المناطق كانوا يأكلون الأعشاب وخشاش الأرض، ومما أدى إلى تزايد أعداد الموتى بسبب الجوع، ويعود السبب في ذلك إلى الحرب وما نتج عنها من منع الصادرات من موانئ الخليج العربي في البحرين وإمارات الساحل وعمان^{٥٢}.

كما سُحِّتِ الأمطار في هذه المنطقة فساد الجفاف ونقصت المحاصيل الزراعية التي قد تساهم في تقليل الجوع، فلذلك كان لابد من فتح الاستيراد إلى إيران وتفعيل التجارة البينية بين موانئ المنطقة، فالموانئ الواقعة على ضفتي الخليج العربي الشرقية والغربية مكلمة لبعضها البعض، وهناك العديد من الصادرات الإيرانية يجب أن تصدر إلى موانئ الخليج العربي، كالخشب والفحم ومواد البناء والفواكه المجففة والخضروات وشعر الماعز، بالإضافة إلى السمك المجفف الذي يصدر من ميناء جيسك الإيراني إلى الهند، وفي المقابل كان يتم تصدير ما يتراوح بين ٤٠-٤٥ طن من الأرز شهرياً من مينائي الشارقة ودبي، بخلاف إعادة التصدير لبعض الموارد الاستهلاكية والتي كانت تقدر بـ ٣٠ طن من القمح، ٢٠٠ طن شعير، ٤٠ شاي، ٣٠ سكر و ٢٥٠٠ من القهوة^{٥٣}.

ونظراً للحظر الذي فرضته الحكومة البريطانية فان الحالة السيئة الحاصلة على السواحل الإيرانية قد تضرر بالمستعمرات البريطانية في منطقة الخليج العربي، حيث أصبح الامر صعباً كلياً على المصدرين الإيرانيين، فلم يعودوا قادرين على استيراد حاجياتهم ولا تصدير بضائعهم، ونتج عن هذا الوضع المتردي في الساحل الفارسي هجرة ضخمة ونزوح جماعي للمواطنين الإيرانيين باتجاه إمارات الساحل ومسقط والبحرين، وأن أكثر من ١٠٠٠ نسمة من السكان الأصليين كانوا يصلون إلى دبي في اليوم الواحد، كما هاجرت قرى بأكملها في عمليات نزوح جماعي إلى سواحل الخليج العربي، وقد تسببت هذه الهجرة بأضرار بالغة، وحاول عدد من الحكام التصدي لهذه الظاهرة وخاصة هجرة البلوش^{٥٤} إلى الباطنة^{٥٥} ومسقط ولكن بلا جدوى، فالأوضاع كانت صعبة

للغاية على الإيرانيين، وكان لابد لهم من الحصول على أمل للعيش والاستقرار^{٥٦}.

أهمية المطارات في اقتصاد الإمارات خلال الحرب العالمية الثانية:

أشار المسؤولون البريطانيون إلى الحاجة الشديدة من أجل إنشاء مهابط جوية في منطقة الخليج العربي، لربط مناطق النفوذ البريطاني بالعالم. ويعود الأمر إلى عام ١٩٢٦ عندما رفضت إيران تجديد رخصة الطيران البريطاني على أراضيها، مما يعني توقف الطيران المدني إلى درة التاج البريطاني (الهند)، فبدأت فكرة إنشاء خط جوي على الساحل المقابل للساحل الإيراني، لتحقيق مآرب بريطانيا في إنشاء مهابط ومطارات عسكرية ومدنية لربط الهند بمصر والعراق، فالطريق إلى هذه المستعمرات البعيدة ليست ميسرة كما هو الحال في المستعمرات الخليجية، وعلى هذا الأساس ومنذ نهاية الحرب العالمية الأولى كانت المفاوضات والعمليات الفنية الضرورية لإنشاء هذا الهدف على قدم وساق^{٥٧}.

وفي عام ١٩٣٠ قام المقيم السياسي (هيجو بيسكو Hugh Biscoe) برفقة نائبه (روبرت بروك بوفام Robert Brooke-Popham) بجولة تفقدية هدفها التعرف على شيوخ الساحل المتصالح، وإيجاد مواقع مناسبة لمدارج ومهابط الطائرات، ومستودعات لتعبئة وقود الطائرات الجوية البريطانية، وتمخض عن الجولة التوصية بأن أنسب مكان لإنشاء هذه المطارات من الناحية الفنية، هو خور دبي ليكون مهابط للطائرات المائية، والشارقة ورأس الخيمة لإنشاء مطارات برية^{٥٨}.

وأضطر الشيخ سلطان توقيع اتفاقية الطيران مع بريطانيا لمدة عام واحد، بعد إخضاعه لتهديد، وحجز ثمان سفن تابعة لإمارته كانت تشارك في موسم الغوص، كما منعت الإمدادات التي تصل إلى رأس الخيمة عن طريق البحر. لقد كان الشيخ شديد الرفض للإغراءات المالية والتدخلات الواسائطية التي لجأت إليها بريطانيا مع الحكام الآخرين، وذلك في محاولة منهم لإقناعه بالفوائد المالية التي ستجنيها الإمارة من إقامة هذا المطار، إلا أنه أصر على رفضه فقررت بريطانيا تركه و التوجه إلى إمارة دبي للحصول على التسهيلات

الجوية على أراضيها.^{٥٩}

وبدخول بريطانيا وحلفائها الحرب ضد الألمان في عام ١٩٣٩، أنشأت الحكومة البريطانية قاعدة جوية لسلاح الجوي الملكي في الشارقة بمسمى (قاعدة الشارقة العسكرية) نتيجة الخطر الذي أحست به جراء انتشار السفن اليابانية في المنطقة، مما أوجب عليها حماية السفن التجارية في الخليج العربي، واستخدام القاعدة في مراقبة ورصد تحركات البوارج والغواصات المعادية في البحار المحيطة بالسواحل الخليجية، كذلك قامت بقصف غواصة إيطالية ضمن نطاق مياه جزيرة أبو موسى، وعملت على تشييد المنشآت الخاصة بالقاعدة بجانب الاستراحة، فتغير الغرض من المطار إلى مطار مدني وعسكري في الوقت نفسه.^{٦٠}

وفي فبراير عام ١٩٤٢ وصلت رسالة من الضابط السياسي (جاي.سي.بيلي J.C.Pelly) بالشارقة إلى الشيخ سلطان بن صقر القاسمي برغبة بريطانيا بإجراء بعض الإصلاحات لأغراض الحرب وهي:

- ١- توسيع مساحة محطة الطائرات الحالية.
- ٢- إنشاء معسكرين يحتويان على ٦٦ كوخ (خيمة) من السعف، وبنيات صغيرة في الشمال والشرق لسكن موظفي القوة الجوية، إذا لزم الأمر لوضع طائرات إضافية فيها.
- ٣- توسيع مساحة مستودع ذخائر وقنابل القوة الجوية الملكية.
- ٤- وضع سرب من الطائرات مع الموظفين اللازمين في الشارقة، وتجهيز حراس محليين لحماية ممتلكات القوة الجوية البريطانية.

وفعلا تم العمل بالإصلاحات المطلوبة بموجب الاتفاقية التي تم توقيعها سابقا، وكانت الخطوات متسارعة لإقامة القاعدة العسكرية في الشارقة فقد وصلت شحنة المعدات العسكرية قبل الميعاد المقرر لها، ففي يناير ١٩٤٢ تم إنزال حوالي ٨٨ طن من القنابل وبعض الشاحنات والمقصورات العسكرية في دبي، على أساس أنها خاصة بمحطة الشارقة^{٦١}. وبذلك كان الناس في الشارقة يعيشون حياة طيبة بفضل جهودهم وأعمالهم، بالإضافة إلى بعض عمليات

تهريب السلع إلى إيران عن طريق سفنهم الخاصة وإيرادات الخطوط الجوية البريطانية التي كانت تعتبر بالنسبة لهم دخلاً ضخماً. وعند بداية الازمة الغذائية بسبب الحرب، غدا المطار مقصداً المهاجرين والعاطلين عن العمل، حيث كانوا يأتون لتحسين مستواهم المعيشي، راغبين في فرص عمل في المطارات أو ضمن أعمال المباني الموجودة في دبي والشارقة. لقد كان دخل الشارقة في تلك السنوات يصل إلى ٧٠ ألف روبية سنوياً، وهو يشمل ٤٠ ألف روبية من شركة امتيازات النفط المحدودة، و ٢٥ ألف روبية من هيئة الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار، وخمسة آلاف من الجمارك والرسوم الأخرى^{٦٢}

وبذلك أصبح ما يعرف بالخط الجوي للساحل العربي، والذي يمر عبر البحرين والشارقة وجزيرة مصيرة العمانية، ذو أهمية كبيرة للجهود البريطانية وحلفائها في الحرب عبر إعادة الإمداد وتموين الطائرات، كما رغبت أمريكا مشاركة بريطانيا في بناء قاعدتها الجوية الخاصة في الشارقة، لدعم قوافلها الجوية المقاتلة وطائراتها المدنية وأفرادها، ولكن بريطانيا استشعرت بخطر أمريكا في رغبتها بمد نفوذها في المنطقة ومطالبتها بحقوق الطيران التجارية مستقبلاً، فعملت على بناء المرافق داخل القاعدة العسكرية ومنعت الشيوخ من مشاركة أي دولة أخرى في اتفاقيات الطيران إلا بإذن منها^{٦٣}.

وخلال الحرب العالمية عام ١٩٤٣ سمح الشيخ سعيد بن مكتوم حاكم دبي، للبريطانيين بإنشاء مطار ومعسكر في دبي على أن يتم تجديد اتفاقية محطة الطيران البحرية التجارية بدبي مع هيئة الخطوط الجوية البريطانية ما وراء البحر لمدة خمسة أعوام، وعلى نفس بنود الاتفاقية الأولى (١٩٣٨)، فازداد عدد الرحلات الأسبوعية لتصل إلى إحدى عشر رحلة عبر أجواء إمارات الساحل، ثلاث رحلات عادية من الشارقة، وثمان رحلات بواسطة الطائرات المائية تهبط في خور دبي^{٦٤}.

كما تم إنشاء خط جوي جديد أطلق عليه اسم (حدوة الحصان)، يربط بين ١٦ دولة، و يبدأ من مدينة دربان في جنوب أفريقيا، وينتهي بسيدني بأستراليا على شكل نصف قوس عبر مطارات يتم فيها تبديل الطائرات في

الخرطوم و القاهرة و البحرين و دبي و كراتشي و بانكوك وصولاً بأستراليا، وكانت الرحلة تستغرق ٣٠ يوماً^{٦٥}.

لقد ساهم الخط الجوي بدورٍ مهمٍ في نجاح الاستراتيجيات الحربية التي تمثلت في التفوق الجوي البريطاني، فكانت الطائرات والمقاتلات الحربية، وذات أغراض النقل، قد أدت واجبها في الدفاع عن الإمبراطورية البريطانية، وحققت الهدف المطلوب منها في الربط بين المستعمرات بعضها ببعض بقواعد جوية ومطارات مائية وأرضية. كما أنها عملت على نهوض الحركة الاقتصادية والانتعاش الاقتصادي بعد الأزمة التي تعرضوا لها في العشرينيات، فهي مصدر دخل مُكمل لمصادر الدخل الأخرى، في وقت الشدة والحصار الذي حصل لهم. كما أظهرت المطارات بمهامها المتنوعة والتي توضح لنا مدى ارتباط الجانب الاقتصادي الذي سعى له الشيوخ بجميع الجوانب الأخرى كالسياسية والعسكرية التي سعت بريطانيا إلى تحقيقها، وأوضحت الأثر الاجتماعي الذي خلفته المطارات على السكان والأهالي من تحسن معيشي وافتتاح للآفاق العالمية^{٦٦}.

أهمية الموانئ في اقتصاد الإمارات خلال الحرب العالمية الثانية.

لقد كان لموانئ الساحل المتصالح دور كبير في مظاهر التطور الاقتصادي في المنطقة، فمند عام ١٩٠٣ أصبحت دبي بفضل مينائها مركزاً تجارياً بعد أن أخذت شركات الملاحة التجارية تتردد إليه كل أسبوعين خلال رحلاتها في الخليج العربي، وقد وصفها لوريمر سابقاً، في كتابه دليل الخليج بأنها الميناء الوحيد في ساحل عمان، وذكر أن عدد السفن بين عامي ١٩٠٢-١٩٠٦ بلغ ٣٤٢ سفينة تحمل ٧٠١٣٢ طناً من الحمولة^{٦٧}.

كانت بواخر شركة الهند البريطانية تتوقف في دبي بانتظام، وأحياناً في الشارقة، فتجلب كميات كبيرة من المواد كالأرز، والقمح والدقيق والبن والشعير والسكر من كراتشي. ففي عامي (١٩٤١-١٩٤٠)، كانت تصل المواد الغذائية، وتوزع على المناطق الداخلية أو المناطق الساحلية الأخرى باعتبار أن ميناء دبي (ترانزيت)، وشملت الصادرات: الأسماك المجففة و الذهب والقطن واللؤلؤ، وكان لقوارب " الداو " المحلية نصيب في عمليات النقل والتصدير،

حيث اقتصت باستيراد التمور من الموانئ الخليجية الأخرى ومينائي إيران والبصرة ، بالإضافة إلى مشاركتها في نقل كمية من السكر إلى ميناء الشارقة وكانت تقدر بطن واحد مقابل ١٠٤٤ طناً للبواخر الضخمة، إلا أن التقديرات تشير إلى انه نحو ٢٠% من الواردات تمر عن طريق دبي والشارقة^{٦٨}.

وكان لهذين الميناءين دور فعال في إيصال الإمدادات وقت الأزمة الغذائية التي حصلت جراء النقص الحاد في الأرز والمواد الاستهلاكية المُصدرة من شبه القارة الهندية، ففي يناير ١٩٤٤ تم تنزيل ١٦٠٠ طن من الدقيق في ميناء دبي، و ٣٢٠ طن من الشعير، وتسليم ٤٠٠ طن من الدقيق و ٨٠ طن من الشعير للشارقة، وفي الشهر نفسه تم توصيل نفس الكمية تقريبا إلى هذه الموانئ، ثم تكرر الأمر في الشهر التالي حيث وصل من ميناء البصرة إلى ميناء دبي شحنة غذائية جديدة تتكون من ١٠٤٠ طن من القمح و ٢٤٠ طن من الشعير، ومن نفس الميناء إلى ميناء الشارقة ٢٦٠ طناً من الدقيق و ٤٠ طناً من الشعير، ثم تضاعفت الكميات وتحسنت عمليات النقل البحرية في موانئ الساحل المتصالح، فقد سجلت احصائيات شهر مايو من عام ١٩٤٤ كمية الدقيق التي تم تسليمها إلى ميناء دبي بـ ٧٣٨٥ كيساً من الدقيق و ٣٦٠٠ كيس من الشعير، وفي الشارقة ١٢٠٠ كيس من الشعير، وبعد شهرين وصل إلى الموانئ نفسها ضعف عدد الأكياس التي تم استلامها خلال شهر مايو^{٦٩}.

وهكذا انقضت أزمة الحرب من خلال إيصال الإمدادات الغذائية من المناطق المجاورة كالبصرة والهند عن طريق البواخر البريطانية وصولاً إلى مينائي دبي والشارقة، ثم يتم التوزيع على الإمارات الأخرى وقطر بواسطة القوارب الشراعية المحلية، أو على ظهور الإبل متجهة كذلك إلى مناطق السعودية المجاورة للإمارات، ولم تكن المواد المستلمة مقتصرة على القمح والشعير، وإنما تحتوي على كميات من المواد التي تم حصرها من قبل السلطات البريطانية مثل الصابون و منتجات الزيوت والسجائر والسكر والخل وغيره، ومن الجدير بالذكر أن هذه الاطنان من المواد الغذائية والسلع لم تكن تصل إلى المنطقة بالمجان، بل دفع التجار آلاف الروبيات للحصول عليها،

كما تدخل عدد من الشيوخ لإتمام هذه العمليات.^{٧٠} وعلى الرغم من تأثر حركة السفن التجارية ووصول السلع والبضائع المنقولة عن طريق البحر بالعمليات الحربية في المحيط الهندي، إلا أن المقيم السياسي البريطاني قد أشاد بالأرباح الكبيرة التي حققها تجار دبي عام ١٩٤٣ ، والتي كانت نتيجة لارتفاع الأسعار في العراق وإيران، حيث كان لتجارة الترانزيت النصيب الأكبر من هذه الأرباح، فقد كان للموقع التجاري الاستراتيجي لموانئ الإمارات الدور الأكبر في عمليات النقل بين دول الشرق والغرب، وخاصة في فترة الحرب، وأنها فقدت أرباحا كبيرة جراء غياب السفن الألمانية و اليابانية عن الموانئ إلا أنها حافظت على مكانتها التجارية أمام الموانئ الأخرى في المنطقة.^{٧١}

وبذلك فإن إيرادات الجمارك والموانئ في هذه الإمارات ساهمت في التقليل من الضائقة المالية والسوء الاقتصادي الذي عم العالم، فعلى الرغم من عدم وجود احصائيات ثابتة تبين لنا حجم الصادرات والواردات إلا أن الجمارك في تلك الفترة اعتبرت المصدر الرئيسي للدخل ، حيث كانت تفرض ضريبة بقيمة ٤% من قيمة السلع الواردة ، وقد كان هذا الدخل يُخصى من قبل موظف بريطاني يقوم بتدقيق الجمارك، ورفع الاحصائيات للوكالة البريطانية.^{٧٢} ولكن بعد الحرب العالمية الثانية بدأت بريطانيا بتغيير سياساتها تجاه المنطقة، وعلى الرغم من خروج الهند من قبضة بريطانيا إلا أن الخليج العربي لم يفقد أهميته الاستراتيجية العالمية، واستمرت منطقة إمارات الساحل المتصالح منطقة تجارية واقتصادية حيوية، وكمنطقة ربط في شبكة المواصلات العالمية سواء عن طريق البحر والطرق التجارية والملاحية أم عن طريق الجو بمسادة الخطوط الجوية ودورها في التجارة والاقتصاد.^{٧٣}

تأثير الحرب على المهن والحرف.

١- الغوص على اللؤلؤ.

تميزت البيئة البرية في إمارات الخليج العربي بأنها بيئة صحراوية قاحلة شحيحة الموارد ومصادر المياه، مما ترتب عليه قلة الموارد الزراعية

والرعوية التي لم تعتبر مصدر دخل واقتصاد للسكان، وفي الوقت ذاته عندما أغلق البر أبواب الرزق وغدا بيئة طاردة، أصبحت البيئة البحرية الملاذ الجاذب لأهل الخليج، ففتحت أبوابها للسكان، وعرضت مواردها بكرم وسخاء، فتوجهوا إليها وتمسكوا بها، وكان هناك عدد من الأسباب التي شجعت السكان للتوجه إلى البحر والاستفادة مما فيه من موارد، فوجود الموانئ والمرافئ الصالحة للملاحة على سواحل شبه الجزيرة العربية، ودفء مياهها وصلاحه للملاحة طوال العام، فهي ضحلة صافية أثرت في العوالق النباتية والحيوانية الجاذبة لتكاثر الأسماك، وتوافر البيئة الصالحة للؤلؤ^{٧٤}.

كانت مهنة الغوص تعتمد على عدد هائل من الأشخاص، فنحو ٤٠ ألف شخص خليجي كانوا يخرجون سنوياً بحثاً على اللؤلؤ، تاركين خلفهم عوائل تنتظر عودتهم المشكوك في أمرها، فيقضون الشهور الطوال في البحر مقابل أبخس الأثمان وأزهد الأجور، بيد أن اللؤلؤ كان المصدر الرئيسي للتجار الخليجيين، وهو الذي مكّنهم من السفر والترحال والتجارة مع الهند، والحصول على السلع والمواد الغذائية المستوردة^{٧٥}.

أما حقبة الأربعينيات فقد كانت الحلقة الفاصلة بين ما كان عليه أهل الإمارات وما أصبحوا من بعدة حتى خمسينيات القرن، فقد شهدت تلك الفترة أحداث عنيفة قصمت ظهور رجالاً أشداء، رأوا في البحر وخيراته الحياة بأكملها، فظهور اللؤلؤ الصناعي، سحب البساط من تحت اقدام اللؤلؤ الطبيعي، بل وأغرق أسواق العالم بأسعاره التنافسية الرخيصة، فضاعت قيمة الأصل، وقل الطلب عليه، وأثر في حركة تداوله خاصة في الأسواق الهندية الكبيرة التي كانت معرض البيع والشراء لأهل الخليج^{٧٦}.

كما تزامنت هذه الحقبة مع وقائع وأحداث الحرب العالمية الثانية، التي أرخت بظلالها الكثيية على المنطقة، فأثرت على مبيعات اللؤلؤ ودخوله في أسواق العالم، فلم يعد الناس يبحثون عن الكماليات إنما اتجهوا إلى أساسيات الغذاء الذي تعرضت لنقص شديد جراء الحرب والعمليات العسكرية، بالإضافة إلى دخول الغواصات الحربية في المحيط الهندي، وأثرها البالغ على الأحياء البحرية ومعيشتها، وبالإضافة إلى الاخطار التي كان يتعرض لها الغواصون

من هجوم أسماك القرش و قناديل البحر التي سببت لهم أضراراً جسدية بالغة، وإصابة بعض الغواصين بالعمى، وفقدهم للسمع نتيجة مكوئهم في المياه المالحة لفترات طويلة، وكان لنقص الغذاء في تلك الفترة دوراً في زيادة المشاق، فلم يكن هناك مواد غذائية لتموين السفر ولإطعام الغواصين، حيث لم تستطع بريطانيا تأمين كمية غذاء كافية لطاقم السفينة لمدة خمسة أو ستة شهور قبل الاستهلاك^{٧٧}. وقد كان للأزمة الغذائية التي مرت على دول الخليج العربي بسبب نقص الأرز، وإيقاف تصديره من دول شبه القارة الهندية الأثر الواضح على الناس، فاختلف الوضع كثيراً على البحارة وانقطع الغذاء الرئيسي عنهم، فقد كانوا يعتمدون اعتماداً كلياً على هذا الغذاء المشبع بعد يوم طويل من التعب وعناء استخراج اللؤلؤ، وقد كان موسم غوص عام ١٩٤٣ موسماً مختلفاً، فقد خلى من التموين الغذائي المألوف وأبحرت السفن لأول مرة من غير أرز!!^{٧٨}

وكان ثمة صعوبة في إعداد الخبز من القمح على متن السفن الشراعية الصغيرة المزدحمة بالعمال، مما أدى إلى عجز الطواش في توفير وجبات متكاملة غذائياً لطاقم سفينته، فترتب على ذلك قلة عدد الزوارق المبحرة في سبيل اللؤلؤ^{٧٩}.

وفي منتصف الأربعينيات حصل تراجع حاد في مهنة الغوص، ففي عام ١٩٤٤ لم يخرج من البحرين سوى ١٨٨ قارب لمغاصات اللؤلؤ، ويعتبر هذا العدد أقل رقم سُجل منذ ١٩ عام، أما مناطق الخليج الأخرى، فقد كانت أساطيل اللؤلؤ أقل عدداً من أسطول البحرين، وعلى الرغم من ظروف الحرب إلا أنه لازال هناك طلب على اللؤلؤ في أسواق الهند، أما السوق العالمية للؤلؤ فقد ظلت في حالة الكساد التي تعرضت لها من الازمة المالية عام ١٩٢٩، وخلال تلك الفترة كان سعر اللؤلؤ الطبيعي أقل ١٠% من سعره خلال سنة الكساد العظيم، واستمرت بومبي سوقاً رئيسياً للؤلؤ على الرغم من انقطاع التجار الأوروبيين عن زيارة أسواق الخليج العربي، كما بقيت فرنسا وبريطانيا تعتمدان على بومبي بتمويلهما للؤلؤ، وكانت الولايات المتحدة الأمريكية تعتمد على أسواق هاتين الدولتين الأوروبيتين، حيث وصل متوسط استيراد اللؤلؤ

السنوي في أمريكا خلال الفترة ١٩٢٠-١٩٣٠ ما يقارب ١٠ ملايين دولار، وفي عام ١٩٤٢ تراجع إلى ٢٠٠ ألف دولار، وفي ١٩٤٣ انقطعت عمليات الاستيراد كلياً^{٨٠}.

وفي نهاية سنوات الحرب، أغلقت الهند أسواقها في وجه اللؤلؤ الخليجي عام ١٩٤٧، ومنعت استيراد البلح المجفف الذي كان مصدر دخل لأهل الإمارات كذلك. لقد عانى أهل الإمارات جراء هذه الأزمة كثيرا، فتتحي كثير من الغواصين والطواشيين عن مهنتهم وفضلوا اللجوء إلى مهن أخرى قد تتجهم من حاله الفقر، والحاجة الشديدة التي وصلوا إليها جراء الحرب القاسية^{٨١}.

٢- صيد الأسماك.

وعلى الساحل الشرقي لإمارات الساحل أسهم اتصال بحر عمان وبحر العرب والمحيط الهندي، بأن جعل المنطقة غنية بالأعشاب والطحالب، مما جعلها مربى حيويًا زاخراً بالأسماك المتنوعة، وسهل على السكان اصطياها، فتعتبر هذه المنطقة إحدى أغنى مصائد الأسماك في العالم، وكان معظم الصيادين المحليين يعرفون المنطقة بتحركات الأسماك فيها، وبصورة عامة فإن الأسماك كانت تتواجد بوفرة في المياه الدافئة في فصل الشتاء والمياه العميقة الباردة صيفا^{٨٢}.

كان صيد الأسماك المهنة الأولى للسكان المحليين، ومصدر رزق وغذاء للعديد من الناس، فقد مارس سكان الإمارات الساحليين حرفة مهنة صيد الأسماك لعهود بعيدة، وهي الحرفة المكملة لمهنة صيد اللؤلؤ، فبعد تدهور تجارة اللؤلؤ ازداد عدد العاملين في الصيد، وتوجه العديد من الغواصين وصيادو اللؤلؤ إلى صيد الأسماك، فهي الحرفة الأولى في البلاد، وغالباً ما كانت تعتبر مهنة صيد الأسماك أعمال حرة، فأغلب الصيادين يشتغلون لحسابهم، إلا أن فئة منهم كانت تعمل في مراكب يمتلكها أشخاص أو تجار لا يمارسون الصيد بالأساس، وبالتالي فإن نصف محصول الصيد كان يعود لصاحب المركب، بينما يتقاسم العمال النصف الآخر^{٨٣}.

وخلال فترة الحرب العالمية الثانية تأثرت مهنة صيد الأسماك كما تأثر

العالم بأكمله، ففي ٩ يناير ١٩٤١، سُمع دوي انفجار قادم من الساحل الشمالي الشرقي لإمارات الساحل من كلباء تحديداً، وكان الدوي لغوصات معادية شوهدت في بحر عُمان، وكان لهذا الانفجار آثار سلبية على سواحل الإمارات، حين تعرضت المناطق الساحلية من الخليج العربي من آثار هذا الانفجار بعد أن تحول البحر وسواحل المنطقة إلى بقعة زيت كبيرة لوثت البحر، وأثرت على الأحياء البحرية، وعمليات صيد الأسماك^{٨٤}.

لقد عملت الحرب على تقليل المحصول السمكي في المسطحات المائية التي اعتمد عليها سكان السواحل فازدادت حالات الجوع ونقص الغذاء، ولم تكن الأراضي الزراعية ذات مورد كافي لسد حاجات السكان الغذائية، ونتيجة لنقص الثروة السمكية في تلك الفترة فقد قلت معها المهن المرتبطة بها كصناعة الأدوات الأساسية لرحلات الصيد كصناعة السفن الشراعية وأدوات الصيد الأخرى، فتذبذب النشاط البحري لأهل إمارات الساحل بين مد وجزر وتتراوح بين ازدهار الموارد البحرية وبين انهيارها بسبب الظروف التي كانت حاصلة، ودخول العالم في فواجع الحرب^{٨٥}.

٣ - التجارة:

مثلت التجارة المحلية والخارجية نشاطاً اقتصادياً رئيسياً لأبناء الإمارات المتصالحه، حيث كان أبناء المنطقة يقومون بتسويق البضائع والمنتجات ومبادلتها بسلع استهلاكية لازمة، لذا فإن العلاقات التجارية في المنطقة امتدت لتصل إلى مناطق بعيدة من البصرة إلى الهند وجنوب شرق آسيا وشرق أفريقيا وإيران، وكانت التجارة مع هذه المناطق تعتبر من مصادر دخل السكان في تلك الفترات، وكانت تجارة اللؤلؤ من أهم الأنشطة التجارية في منطقة الخليج العربي، وأهم مركز لها المنامة ودبي بعد أن ضعفت "لجنة"^{٨٦} اقتصادياً^{٨٧}.

وكانت البضائع الشرقية المنقولة بالسفن العربية عبر المحيط الهندي والخليج العربي، ترد إلى البصرة، ثم تتجه براً قاصدةً حلب، مارة ببغداد وحمص وحماة، حيث تنقلها السفن الإيطالية من حلب إلى الموانئ الأوروبية، ووجدت هذه البضائع وهي في طريقها إلى موانئ البحر المتوسط سوقاً رائجةً في موانئ الخليج العربي، وتفوقت التجارة المنقولة عبر الخليج العربي على مثيلتها في

البحر الأحمر، فبلغت ثلاثة أمثالها في معظم الأحيان^{٨٨}.

وكان لأسواق إمارات الساحل دور كبير في عمليات البيع والشراء إلى المناطق الأخرى من الخليج، فقد كان سوق البريمي يحصل على بضائعه من الشارقة ودبي وأبوظبي وصحار، فكان أهم مكان يرتاده البدو والحضر في إمارات الساحل للتزود بالسلع الغذائية و الكمالية. وأصبح هناك بضعة دكاكين في المناطق الساحلية على بحر عمان ككلباء ودبا وخورفكان، تخدم السكان المقيمين في الضواحي القريبة من هذه المناطق، وفي القرن العشرين بلغ مجمل قيمة البضائع المستوردة عبر موانئ الساحل المتصالح نحو ٢,٥ مليون روبية سنوياً، وكانت الحبوب أكثر الأصناف المستوردة من الهند، باستثناء التمر من العراق، وبعض السلع الأخرى كالسجاد والخشب والأصناف الأخرى^{٨٩}.

ومنذ بداية الحرب العالمية الثانية كانت الغواصات الألمانية نشطة في مياه خليج عمان، وبما في ذلك المناطق الواقعة قبالة الساحل الشرقي لإمارات الساحل المتصالح وبحر عمان، مما هدد حركة الشحن كلها، وخاصة سفن الحلفاء، وكان الهدف المحدد من هذا التواجد هو شحنات النفط القادمة من الخليج وإيران، وبعد دخول إيطاليا الحرب في ١٠ يونيو ١٩٤٠ انضمت الغواصات الإيطالية التي كانت جزءاً من أسطول البحر الأحمر، المتمركز في ميناء مصوع في ارتيريا التي كانت خاضعة للسيطرة الإيطالية، وبدخول اليابان في ٧ سبتمبر ١٩٤١ تواجدت الغواصات اليابانية في المحيط الهندي حتى بداية عام ١٩٤٤، فكان هذا العدد الكبير من الغواصات المعادية سبب خوف السفن التجارية المبحرة نحو الهند، مما أدى إلى تقليص عدد رحلات الشحن واقتصارها على نقل المواد الضرورية فقط وفي مقدمتها المواد الغذائية^{٩٠}.

لقد كان للتجارة دور كبير في ازدهار وانتعاش الوضع الاقتصادي العام في إمارات الساحل، إلا أن انهيار تجارة اللؤلؤ في الثلاثينيات وجّه الاقتصاد نحو الانتكاس، فما لبث أن جاءت الحرب العالمية الثانية لتخنق تلك التجارة المحلية التي عمل بها السكان، إذ أن الحرب لم تؤد إلى توقف معظم الحركة التجارية البحرية فقط، وإنما هددت حياة العديد من سكان دبي، والتي كانت تعتبر صرح التجارة والتداول، فانقطعت السلع التجارية التي زخرت بها الأسواق

طويلاً، وانقطعت المؤن وسُبل الوصول إليها، ووُضعت العقبات أمام التجار، فما استطاعوا الحصول على البضائع ولا استطاعوا عرضها للأهالي، فقد كان أثر الحرب واضحاً على أسواق الإمارات^{٩١}.

وكان سكان السواحل يشاهدون السفن والغوصات تجوب البحار، حيث كانت دواليب الهواء، وقوة الأمواج الناتجة عن حركة السفن في البحار قد أودت بحياة الكثير من البحارة وركاب السفن، وتحسباً لعمليات القصف والهجوم على السفن، فقد قرر التجار والمسافرون عادة بأن لا تخرج السفن الشراعية إلا على شكل أسطول مكون من ٦ أو ٧ سفن سنوياً، يسيرون في خط واحد، ويساندون بعضهم البعض في حال تعرضهم لأي حادث مفاجئ، ولضمان عودة الجميع في آن واحد بلا غائب^{٩٢}.

كما وثقت التقارير البريطانية هذا الأثر على سفن الإمارات التجارية، ففي ٢٤ يونيو ١٩٤١ اصطدمت إحدى السفن الملكية بغواصة إيطالية في المحيط الهندي، ووجد حطامها على سواحل إمارات الساحل الشرقية، وفي ١٦ مايو بعث المقيم السياسي في الخليج العربي، المقدم ويليام روبرت هاي (William Rupert Hay) رسالة إلى وزير الدولة لشؤون الهند قال فيها، بأن هناك مركبين شراعيين تابعين لأهالي الإمارات قد أغرقا من قبل غواصة أجنبية في المحيط الهندي، بالقرب من ميناء ملفان على ساحل الهند الغربي، وقد اشتبه بالغواصة بأنها يابانية تابعه لغوصات الأعداء، وقد تم إطلاق النار على هذين المركبين، مما أدى إلى إصابتهما وغرقهما. وفي الثالث من إبريل ١٩٤٣ تعرض مركبين شراعيين آخرين تابعين لتجار خليجيين، توجهوا من ميناء كاليكوت إلى البصرة وموانئ الخليج، محملين بالسلع و التوابل والأخشاب، لإطلاق نار بدون سابق إنذار أو تحذير، مما تسبب في غرق أحد المركبين مباشرة، وتعرض الآخر لإطلاق صاروخ، فأصيب ثلاثة من الطاقم وتعرض الرابع للغرق^{٩٣}.

وقد توقفت السفن التجارية المبحرة إلى الهند وشرق أفريقيا وإيران، خوفاً من التجار على أرواحهم، فازدادت معاناة السكان بسبب تقلص الفرص أمامهم، وعلى الرغم من هذه الصدمات الشديدة إلا أن الإمارات استمرت

تناضل من أجل البقاء، فبانقطاع المؤن وإغلاق الأبواب تعرضت المنطقة إلى مجاعة كبيرة، وُحددت مسارات سفن النقل البحري من عدة دول بمواد محددة من قبل الحكومة البريطانية، باعتبار أن أحقية النقل خلال فترة الحرب، للسلع الضرورية المدرجة تحت برنامج الاحتياجات الشهرية للسكان^{٩٤}.

ظنّ الكثيرون بأن منطقة الإمارات والخليج العربي كانت منطقة آمنة بعيدة عن هجمات الحرب العالمية الثانية وآثارها، إلا أن التاريخ يحكي عكس هذه التوقعات فوصول غواصات المحور إلى المنطقة سبب ضجة وفوضى كبيرة في الإمارات، وبعثر الأوراق والحياة وأتعب السكان، فكانت أشد السنين بؤسا وقلقا على أبناء المنطقة، ولم يألوا لها مثيل، وحملت بين طياتها قلق وفقر شديد تسببت في أزمة اقتصادية ذات تبعات اجتماعية منهكة^{٩٥}.

تأثير الحرب على الحياة الاجتماعية.

١ - المجاعة والفقر الشديد.

على الرغم من أن الصراع الحقيقي لم يصل إلى إمارات الساحل المتصالح مباشرة، ولم تدوي طلقات المدافع بين الأحياء السكنية أو المناطق القريبة من السكان، إلا أنه ترك الأثر الكبير في حياة ونفوس السكان، فعانى الجميع من النقص الحاد في الغذاء والسلع، فقد جاءت الحرب بنيران مؤصدة على أهل الخليج والإمارات، وكانت قاسية وشديدة المرارة على الناس، وأفرغت خزائن الشيوخ من المال، وغادر التجار الهنود (البانيان) الذي كانوا يدعمون العمليات الاقتصادية ويمولون البحارة لرحلات الغوص على اللؤلؤ، وهاجر أصحاب الدار بيوتهم باحثين عن لقمة عيش في بلدان أخرى، فامتألت أزقة المدن بالعاطلين عن العمل، ولم يبقَ في الميدان إلا السّماكون والصّيادون المعتمدين على خيرات البحر وعطاياه القليلة التي لا تشبع البطون^{٩٦}.

لقد تحولت حياة أهالي الإمارات إلى حال أشبه بالجحيم، فقد رُهنت البيوت، وكان عدد كبير من الناس لا يملكون ثوبا نظيفا أو قطعة قماش، ووصل الحال إلى أن كثيراً من الناس والتجار باعوا أسقف بيوتهم، وعمل عدد منهم في سفن الشحن، فكانت أجورهم لا تكفي لسد حاجات عوائلهم، وحتى السلع من الهند لم تجد لها مشتري لضيق الحال وعجزهم المادي، فزهدت

الأسعار ووصلت إلى أدنى مستوى لها، فوصلت أسعار العنز إلى ٣ روبيات، والبقرة الحلوب كانت تعرض بـ ١٨ روبية، وعرضت الأراضي والبيوت بأسعار رخيصة للغاية، رغبة في مالكيها بالحصول على المال والغذاء^{٩٧}.

كما تتحى الهنود عن شراء اللؤلؤ من التجار، ومنهم من كان يشتري كميات قليلة جدا بسبب الرقابة التي فرضتها بريطانيا على الجميع، فكانوا يختارون الأجود منها والأفخر ويشترونه بأزهد الاثمان، وقد أطلق الناس على تلك السنوات العجاف مسميات عدة ولعل اشهرها: "سنة البوعة" و "سنوات المجاعة" و "سنة العسرة" لشدة عسرها على البلاد والعباد، فشابت منها الرؤوس ونحلت منها الأجساد^{٩٨}.

وعموما خلال تلك الحقبة كان الوكيل المحلي (عبدالرزاق الرزوقي) يتلقى تقارير منتظمة تفيد بأن أهالي الساحل المتصالح يعانون نقصاً وشحا في الطعام، ومما زاد الأمر سوءاً حدوث جفاف شديد وانقطاع لهطول الأمطار، فأرسل تقرير إلى الوكيل السياسي في يناير ١٩٤١ يعلمه بالحال "لم يهطل المطر منذ العام الماضي باستثناء قطرات قليلة، وبات الموقف خطيراً، فالماشية والإبل في حالة هزال، وإذا لم يهطل المطر خلال الأسابيع القليلة القادمة فمن المحتمل أنها لن تتحمل الشتاء القادم، بل سوف تهلك" فشهد يناير يصادف موسم الشتاء في منطقة الإمارات، والحال الجسدي الذي وصلت له الأنعام قد لا يعينها لتحمل البرد القادم، وقد تموت هذه الأنعام فلا يبقى زاد ولا مرعى للأهالي، علماً بأن الجفاف أستمّر حتى شهر مارس من العام نفسه^{٩٩}.

ولما اشتد الحال وساءت الأوضاع، وتفشيت الأمراض والاسقام بسبب سوء التغذية، كان لا بد للمقيمة البريطانية في الشارقة (British Residency) القيام بعمل يُسعف الوضع، فاستحدثت نظام تمويل الأفراد والسكان بالسلع التجارية، وقد سميت هذه السنوات "بسنة البطاقات"، حيث قامت الحكومة البريطانية بتزويد إمارات الساحل المتصالح بالمواد الغذائية، والتي كانت توزع بكميات محددة عبر قنوات الحكومات المحلية بالتعاون مع رؤساء الأحياء والمناطق المجاورة المعروفة، وكان السكر والشاي جزءاً من تلك الإمدادات، كما كانت إيران تعاني بدورها من ذلك النقص ومن تردي الأوضاع المعيشية

والاقتصادية، أما في البحرين ودبي وأبوظبي والموانئ الأخرى في الخليج، فقد كان الناس الذين يحصلون على تلك السلع التي توزع بأسعار زهيدة بموجب الحصص، يعرضون الفائض منها للبيع في السوق السوداء بإيران^{١٠٠}. كما راحوا يتجارون بالأسلحة، فيشترون الأسلحة القديمة ويصلحونها في دكاكين خاصة ويبيعونها إلى المناطق المتأثرة في بلوشستان، ودخلوا في تجارة متنوعة التهريب، والذي اعتبرته بريطانيا نشاطاً محرماً وأصدرت القوانين بمنعه^{١٠١}.

٢ - سنوات البطاقات .

في الرابع من يناير عام ١٩٤٣ أعلنت الحكومة البريطانية عن تطبيق نظام البطاقات الذي سعى إلى التقليل من آثار الحرب الغذائية على السكان، وتأمين المواد الغذائية بأسعار أقل من أسعار السوق، والتي زادت بشكل كبير حيث عجز الناس عن شرائها، وحتى تستطيع بريطانيا تطبيق نظام التقنين في السلع ومراقبة الأسعار، كان لابد لها من معرفة الكميات المتوفرة لدى التجار، ومعرفة أسعارها وإخضاعها للرقابة، كما كان على التاجر من تقديم تقرير اسبوعي يوضحون فيه السلع المخزنة لديهم، ويتم توزيع بطاقات تموينية معتمدة لكل رب أسرة، بحيث تُظهر هذه البطاقات عدد الأفراد المقيمين في كل منزل، وتحديد ما إذا كانوا بالغين أم أطفالاً^{١٠٢}.

وبحصول الأسرة على هذه البطاقة، كان يمكنهم الحصول على المواد الغذائية المعتمدة في عملية الشراء، بأسعار أقل من أسعار السوق وبكميات محددة فقط، لكي لا يلجأ الناس لأخذ كميات زيادة وبيعها للتجار الآخرين بأسعار مختلفة أو تصديرها إلى التجار الإيرانيين، وكان من المواد الغذائية المعتمدة في عملية التوزيع بالبطاقات: السكر، الأرز، الدقيق، الشاي، القهوة^{١٠٣}.

وكان يقوم بهذه العملية مراقب الأغذية (food controller) وهو موظف تابع للحكومة البريطانية بالتعاون مع المسؤولين المحليين، حيث يتم تحديد منافذ للبيع مرخصة لتوزيع المواد الغذائية بنظام الحصص المعتمدة، فيحصل التاجر على رخصة معتمدة من الحكومة البريطانية، بحيث يُسمح له بشراء المواد الغذائية بالجملة، من الاحتياطي الحكومي أو من المستوردين بكميات

معينة من كل سلعه، حيث يتم تقديرها وفقاً لمبيعاتهم الشهرية العادية، وعند نفاذ مخزونهم تقريباً كان لابد من اخطار مراقب الغذاء بالمتبقي في المتاجر، وإرسال أوامر قائمة المبيعات التي نفذت منهم، بحيث يتم مقارنتها بكمية الغذاء التي حصلوا عليها في بداية الأمر، ثم يسمح لهم بشراء مخزون جديد بريح ٢% على مبيعات المواد الغذائية المقننة، مع الحرص على ضمان بيع نوع واحد فقط من الأرز في كل منطقة وبنفس السعر المقرر من الحكومة، وفي حال عدم إلتزام التجار المرخصين بلوائح الغذاء الصادرة من السلطات البريطانية، فإنه سوف يتم حرمان التاجر غير الملتزم من العملية أو تعليق رخصهم لمدة شهر^{١٤}.

ويذكر معاصرو تلك الفترة، فقالوا بأنها ظهرت عندما اشتد الحال على السكان وظهر ما يسمى بالبطاقات، وهي توزيع المواد الغذائية المحددة النوع على الأهالي كل فرد بحصته^{١٥}، فكانت على شكل لجان وتنظيمات في كل منطقة، وتوزع على كل رب أسره بطاقه تحمل عدد أفراد الأسرة وأسماءهم، ليتم صرف التموين الأسبوعي لهم، و كانت المواد الغذائية الأساسية تخزن في مخازن تسمى بـ (دكان التموين)، ولا تفتح إلا في الأيام المحددة للتوزيع، فيقدم الأهالي هذه البطاقة للحصول على المقسوم بالوزن، ويتم تسجيل الكميات التي وزعت بتحديد التاريخ، حتى لا يستطيع المستفيد من الحصول على التموين مرة أخرى، وكانت المواد تتكون من أربعة أصناف مخلوطة ببعضها البعض وهي (أرز، سكر، شعير، دخن). وقد أرتفع سعر السكر بشكل هائل، حيث وصل الكيس في ذلك الوقت إلى ألف روبية، ومن الجدير بالذكر أن السكر كان يصل إلى الأهالي غير مكرر، وكان عبارة عن قطع صفراء اللون كأنها صخور بلورية، فكانت عباره عن عصير قصب السكر معصور ومتبلورة، وقد يصل بعضه مبلل بماء البحر نتيجة للعقبات التي تعرض لها الشحن، وكان بعضه ذو رائحة سيئة نتيجة لسوء الحفظ والتخزين، وقد يكون قديم. وقد بقي الحال هكذا حتى انتهت الحرب وتحررت سفن البحر من القيود، وعادت الحياة شيئاً فشيئاً إلى طبيعتها في عام ١٩٤٧ تقريباً^{١٦}.

الرقيق المحلي والخطف الداخلي:

عادت أنواع قديمة من التجارة كانت قد حوربت سابقا من قبل الحكام والسلطات البريطانية، إلا أن الوضع السيء أجبر بعض القبائل للعودة إليها وممارستها، وهي عمليات الإتجار بالنساء والأطفال، أو كما يقال عنها (الرقيق المحلي)، حيث كانت تقوم مجموعات من الأفراد المحليين بخطف النساء والأطفال من مختلف إمارات الساحل المتصالح وإرسالهم إلى مناطق الخليج الأخرى، وقد بدأت هذه الظاهرة منذ الثلاثينيات وحتى الخمسينيات من القرن الماضي^{١٠٧}.

بدأت تلك الممارسات بمعدلات محدودة في الثلاثينيات نتيجة لسوء الوضع الاقتصادي، والكساد الكبير الذي أصاب العالم، ونتيجة للتضييق البريطاني على تجارة الرقيق المستورد من أفريقيا وبلوشستان، فقد لجأ التجار المحليين إلى عمليات الخطف الداخلية، ولم يتخذ الإنجليز أي إجراء ضد هذه التجارة الجديدة، فقد اعتبروها أمر يخص الشيوخ والشؤون الداخلية للإمارات، وبذلك حدث تطور لهذه المهنة المستحدثة، واستطاع تجار الرقيق تنمية هذه التجارة من خلال عمليات الخطف الداخلية من القبائل الأخرى، والفرار بهم إلى مناطق أبعد ليتم بعد ذلك نقلهم وعرضهم في الأسواق وبيعهم^{١٠٨}.

وفي تلك الفترة كانت أسعار الرقيق تتراوح ما بين ألف وألف وخمسمائة روبية، وكلما كان عمر الرق أصغر كلما زاد سعره، كما أن أسعار الفتيات العربيات والفارسيات أعلى من أسعار الزنجيات، بحيث تصل أسعارهن إلى ٣٠٠٠ روبية، ويذكر أن الأسعار كانت تصل إلى ٤٠٠٠ روبية خاصة بعد زيادة الطلب من السعودية، وبذلك وصل عدد المخطوفين في عام ١٩٤٨ إلى ٤٨ شخصاً في كل إمارة من إمارات الساحل ومعظمهم من الأطفال والنساء^{١٠٩}.

الهجرة.

وللهجرات تاريخ قديم كان من أسبابها البحث عن لقمة العيش، وكانت هذه التنقلات البشرية تظهر عندما تسوء الأوضاع في منطقة ما، ويلجأ سكانها للبحث عن الأمان والعمل والغذاء، فعندما كانت منطقة الخليج قبل الحرب

عامرة ومزدهرة بتجارة اللؤلؤ وثروات البحر، هاجر إليها فوج عظيم من الناس من أواسط آسيا مثل بلوشستان وإيران، ولكن عندما كسدت هذه التجارة مع الأزمة العالمية التي سبقت الحرب وظهر اللؤلؤ الصناعي، ثم جاءت الحرب لتقضي على بقايا الاقتصاد في الإمارات، بدأ الفقر والبؤس يعم البلاد فهاجر أهلها وتضاءل سكانها بصورة ملحوظة، وقد بدأت الهجرات في الثلاثينيات وزادت في الأربعينات، ثم ظهرت بوادر النفط في البحرين والسعودية والكويت، فتحسنت أحوالهم وانتعشت مناطقهم وبدأ الطلب على الأيدي العاملة، للعمل في ما نتج عن هذا الازدهار من مؤسسات وأعمال، فهاجر أهالي الإمارات إليهم طالبين العمل والحياة، بعد أن ضاقت بهم الأرض بما رحبت، وقد استقر منهم جمع كثير بصورة نهائية في تلك الدول^{١١٠}.

وبعد الحرب العالمية الثانية لم يكن لأبناء الإمارات سبيل سوى الهجرة لمنابع النفط الجديدة، بعد أن حطمت الحرب آمالهم في عمليات التنقيب، التي تم التوقيع عليها في الثلاثينيات ولكنها توقفت بسبب الوضع العالمي، فأجتمع العاطلون عن العمل من أبناء الساحل، بالإضافة إلى أبناء عُمان الذين تربطهم علاقات اجتماعية ومصيرية واقتصادية واحدة، فقرروا الهجرة سوياً^{١١١}.

وقد توفرت طلبات العمل في البلدان الخليجية التي دخلت مجال إنتاج النفط وخصوصاً البحرين والسعودية والكويت، فخرجت أفواج من الشباب والرجال باحثين عن الرزق الحلال في تلك البلدان، فمنهم من عمل في الموانئ بوظيفة (تنديل)، وهو مراقب العمال في الميناء حيث ضجت موانئهم بالبواخر والسفن الأمريكية واليابانية جالبة معها أنواع السلع والمواد الغذائية، وكانت الأجرة اليومية قرابة الخمسة ريالات أي ما يعادل ١٥٠ ريال شهرياً، كما عملوا في شركات النفط، كشركة أرامكو (ARAMCO) في رأس تنورة بالسعودية، حيث كانوا يعملون في صناعة الخزانات، ومنهم من كان يعمل مع حفارات التنقيب عن النفط، وكانت معظم الهجرات قد خرجت من مدن الإمارات الساحلية، ولا ننسى سكان المناطق الداخلية في الصحراء والمناطق الزراعية^{١١٢}.

ولم تقتصر الهجرة في زمن الحرب والسنوات التي تلتها على السكان

المحليين، وإنما هاجر عدد كبير من الإيرانيين بعد المجاعة الشديدة التي أصابت السواحل الفارسية، نتيجة التشديد البريطاني على السفن التجارية، وما نتج عنه من انعدام وصول المواد والمؤن الغذائية للسكان، فقد توافد المهاجرون الإيرانيون والبلوش، في محاولة منهم للنجاة بأنفسهم نحو السواحل الخليجية، وتركزت الأغلبية العظمى منهم في دبي، كما كانت هناك جماعات تجار الفرس، الذين جاؤوا من مقاطعة (بستك) في إقليم (لارا) بفارس، ومما ساعدهم في تثبيت أنفسهم هناك، أن المواصلات والتجارة بين دبي وفارس كانت مفتوحة دائماً، بسبب التجارة البيئية القديمة بين هاتين المنطقتين، وقد استقر هؤلاء التجار على ضفة الخور المعروف الآن بحي (البستكية) نسبة إلى موطنهم الأصلي، ولم يكن اختيارهم للمنطقة عشوائياً، إنما لقربة من الخور، والذي كان قريباً من متاجرهم، ومناطق تحميل البضائع، كما هاجرت مجموعة أخرى من الإيرانيين الذين عملوا في الصناعات اليدوية وبيع المفرد والجملة^{١١٣}.

التهريب:

خلال فترة الحرب كانت معظم السلطات في البلدان المجاورة لمنطقة الإمارات المتصالحة تفرض رسوماً باهظة على المنتجات المستوردة إليها، فكانوا يعتبرون ذلك أحد مصادر الدخل الذي كانوا يستفيدون منه خلال العجز المادي والاقتصادي خلال فترة الحرب، وقد حددت السلطات البريطانية بعض الأنواع وسمحت بتصديرها واستيرادها، فيما منعت أنواع أخرى، وحظرت المتاجرة بها، ومن بينها الذهب والسلاح وبعض المواد الاستهلاكية، ونظراً لانفتاح خطوط الملاحة في منطقة الخليج العربي، فقد لعبت السفن الشراعية المحلية لكل منطقة دوراً كبيراً في نقل البضائع المحظورة. كما ساعد على التجارة الممنوعة عدم وجود أنظمة جمركية في تلك البلدان، حيث أن الأسعار في الإمارات كانت أرخص عن غيرها^{١١٤}.

وقد اختلفت المواد والسلع في كل دولة بسبب طبيعتها والمواد المنتجة فيها، وبذلك فقد أصبحت سبباً للتبادل البيني بين التجار في هذه البلدان المختلفة، وذلك ليمتكنوا من توفير السلعة المفتقرة في بلدهم بسلعه أخرى متوفرة في البلد الآخر، والتي زادت أسعارها كثيراً بعد الحظر البريطاني، وعجز التجار

عن توفيرها بالطرق المشروعة^{١١٥}.

كانت المواد المستهلكة كالشاي والسكر والأقمشة تستورد بشكل طبيعي في الفترات العادية من الهند، إلا أن الوضع اختلف تماماً أثناء الحرب العالمية الثانية، مما اضطر تجار المنطقة إلى المتاجرة بالمواد الغذائية لتعويض خساراتهم الفادحة، وكعادة بريطانيا فقد تدخلت في ذلك الأمر ووصفته بالتهريب، ووقفت ضده، ومنعته على التجار^{١١٦}.

وقد حدث تطور آخر في تهريب السلع، عندما فرضت الحكومة الإيرانية ضريبة على شحنات الشاي والسكر المستورد، مما أنعش تجارة التهريب من موانئ الإمارات إلى الموانئ الإيرانية، والتي كان سكانها يعانون من جوع شديد وفقير مدقع، فلم تستطع الحكومة الإيرانية السيطرة على الوضع وإيجاد حد لهذه العمليات، وذلك لأن التهريب كان يتم عن طريق السفن الإيرانية التي تقف بعيداً عن السواحل، ثم تقوم السفن الصغيرة بنقل تلك البضائع ليلاً وإدخالها إلى الداخل دون دفع الضرائب والرسوم المفروضة، ثم يتم نقلها بواسطة الحمير إلى المناطق الداخلية والتي يتم فيها العرض والبيع والشراء، وكانت الأقمشة أهم المواد الاستهلاكية التي كان يتم تهريبها من موانئ الإمارات المتصالحة بعد الشاي والسكر^{١١٧}.

وقد توسعت عمليات التهريب لتشمل بلداناً أخرى، تركزت فيها على السلع الضرورية التي تعاني نقصاً في الغذاء والأقمشة والحريز، وكانت موانئ الإمارات تستقبل السلع وتعيد تصديرها، وقد ازدادت تجارة تهريب الشاي من الهند وسيلان عن طريق ميناء البصرة، بسبب ارتفاع أسعاره في الأسواق أثناء الحرب^{١١٨}.

الخاتمة وأهم النتائج التي توصلت لها الدراسة:

توصل هذا البحث إلى مجموعة من النتائج كان من أبرزها ما يلي:

لقد كان اقتصاد إمارات الساحل مرتبطاً باقتصاد المنطقة عامة، حيث مورست المهن التجارية ذاتها وهي النقل البحري والغوص على اللؤلؤ وتجارة الاستيراد وإعادة التصدير عبر موانئها، ومنذ عشرينيات القرن العشرين بدأت أول الانتكاسات الاقتصادية، حتى جاءت الحرب العالمية الثانية بأثارها

ونتايجها التي قضت على ما تبقى من اقتصاد المنطقة فدمرته. وقد أظهرت الدراسة أن الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية للمنطقة قبل اكتشاف النفط، وموقعها التجاري كان كفيلاً بأن يجعل الإمارات محط أنظار دول العالم خلال الحرب العالمية الثانية. فقد كانت موانئ الإمارات ومطاراتها عصب الحياة الاقتصادية في الإمارات والتي اثرت بدورها على الحياة الاجتماعية للسكان، والتي لعبت دوراً تنافسياً، فأثارت مطامع القوى الأوروبية الاستعمارية في الصراعات والأحداث العالمية، كالحرب العالمية الثانية فكان لها الدور الفعال في مساندة بريطانيا عسكرياً واقتصادياً حتى خروجها من ساحة القتال بالظفر، وقد كان لإضطراب التجارة في المحيط الهندي خلال الحرب العالمية الثانية، التأثير الكبير على اقتصاد المنطقة، والذي بدوره أدى إلى معاناة السكان الشديدة، نتيجة النقص الحاد في المواد الغذائية والاستهلاكية.

لقد لجأت بريطانيا في جميع تحركاتها في منطقة الإمارات إلى أسلوب التهديد، فأثر ذلك على نمو الحركة الاقتصادية والتنمية في المنطقة، وأن التأخر في عمليات التطور في الإمارات الساحل كان بسبب احتكار بريطانيا للمنطقة، وعزلها عن العالم الخارجي مقارنة بدول الخليج الأخرى، خشية الوعي الاجتماعي للسكان وذلك لما رأته بريطانيا من مستقبل اقتصادي قوي على أرض هذه المشيخات.

نتج عن الحرب العالمية الثانية آثار اقتصادية واجتماعية جسيمة، أدت إلى التسبب في حالة فقر شديدة ومجاعة مروعة، والتي دفعت بريطانيا في استحداث نظام تموين غذائي للسكان، والذي سمي بنظام البطاقات، والذي خفف من هذه الكربة العظيمة على السكان، كما وأحدثت الحرب هجرة كبيرة لسكان الإمارات المتصالحة إلى الدول المجاورة، بحثاً عن فرص للعمل وتحسين أحوالهم الاقتصادية والاجتماعية، كما عادت أنواع من التجارة المحاربة سابقاً وهي خطف الأطفال والنساء المحليين والمتاجرة بهم خارج الإمارات.

توصي هذه الدراسة الباحثين لإجراء المزيد من البحوث في تاريخ الخليج العربي الاقتصادي بشكل عام، ومنطقة الإمارات الساحل المتصالح بشكل خاص خلال فترة الحرب العالمية الثانية.

الهوامش:

- ١- القاسمي، خالد بن محمد مبارك، التطور التاريخي لقيام دولة الإمارات العربية المتحدة، بيروت، الدار العربية للموسوعات، ٢٠٠٩م، ص٩
- ٢- العيدروس، محمد حسن، الإمارات بين الماضي والحاضر، دبي، دار العيدروس للكتاب الحديث، ٢٠٠٢، ص٤
- ٣- المرجع نفسه، ص٨
- ٤- عبد الله، محمد مرسي، دولة الإمارات العربية المتحدة وجيرانها، الكويت، دار القلم، ١٩٨١، ص٣٣
- ٥- القاسمي، سلطان بن محمد، سيرة مدينة، ج٢، الشارقة، منشورات القاسمي، ٢٠١٧م، ص٢٧٩
- ٦- العيدروس، المرجع السابق، ص٢٤٨
- ٧- قانون التجارة مع الأعداء: قانون فرضته بريطانيا على رعاياها بداية فترة الحرب العالمية الثانية (سبتمبر ١٩٣٩) ينص على عدم التعامل والمتاجرة مع الأعداء (دول المحور) أو أي شخص في أراضي العدو، ويفرض على من يتعامل معهم عددا من العقوبات المحددة كالغرامة أو السجن أو كليهما معاً بالإضافة الى مصادرة الأموال والبضائع لصالح الدولة البريطانية. IOR/L/PS/12/3336, 14.7.1939, P1301
- ٨- عبد الحليم، سارة محمود، النشاط الألماني في الخليج العربي والموقف البريطاني منه (١٩٢٥-١٩٤١)، القاهرة، مجلة كلية الآداب الإنسانية والعلوم الاجتماعية، مج ١٢، ع٢، يوليو ٢٠٢٠، ص ١٢٠٧
- ٩- المرجع نفسه ١٢٠٨
- ١٠- المندلوي، محمد محمود، تاريخ الامارات العربية المتحدة، بيروت، دار النفائس، ٢٠٠٨م، ص١٧٩-١٨٠
- ١١- الحسيناوي، تعزيز السيطرة البريطانية على إمارات ساحل عمان ١٩٤٦-١٩٧١، بغداد، دار ومكتبة عدنان للطباعة والنشر والتوزيع، ٢٠١٥م، ص٤٥
- ١٢- إبراهيم، عبد العزيز عبدالغني، حكومة الهند البريطانية والإدارة في الخليج العربي، دراسة وثائقية، الرياض، دار المريخ للنشر، ١٩٨١، ص٢٦٩-٢٧٠
- ١٣- وقعت إمارات الساحل المتصالح مع بريطانيا معاهدة استثنائية سميت بالمعاهدة

المانعة في ٥ مارس ١٨٩٢م والتي بموجبها يُحظر على حكام مشايخ الإمارات المتصالحة عقد اتفاقيات أخرى مع أي سلطة خارجية عدا بريطانيا، مقابل تكفل بريطانيا بالحماية، وقد وقع عليها كل من: زايد بن خليفة حاكم إمارة أبوظبي، صقر بن خالد حاكم إمارة الشارقة، حميد بن راشد حاكم إمارة عجمان، أحمد بن عبدالله حاكم إمارة أم القيوين، حميد بن عبدالله بن سلطان حاكم الفجيرة.، IOR/R/15/1/735,5-3-1892, P33- 34

14- IOR/R/15/2/726, 19/5/1939, p67

١٥- برادشو، تانكرد، نهاية الإمبراطورية البريطانية في الخليج من المشيخات المتصالحة إلى دولة الإمارات العربية المتحدة، بيروت، الدار العربية للموسوعات، ٢٠٢١م، ص ٧٥
١٦- العلي، بلال موسى، الإمارات المتصالحة خلال الصحافة البريطانية (١٨٢٠-١٩٧١)، أبوظبي، وزارة الثقافة وتنمية المجتمع، ٢٠١٧، ص ٢١٤

17- IOR/R/15/2/694, 16-7-1940, P.33

18- IOR/R/15/2/694,26-7-1940, P.41

١٩- الفارس، محمد فارس، الامارات والخليج انهيار اللؤلؤ وسنوات المعاناة في الثلاثينيات والأربعينيات، أبوظبي، دن، ٢٠١٢، ص ١٦٣

٢٠- القنطار: وحدة قياس تستخدم في قياس الكتلة وتبلغ ١٠٠ رطل أي ما يعادل ٥٠,٨٠ كغم في دول بريطانيا العظمى، وإذا اطلق على كمية كبيرة من الذهب فيساوي ١٠٠٠٠ دينار او ٤٢,٣٣ كغم من الذهب، فالترهنس، المكاييل والاوزان الإسلامية وما يعادلها في النظام المترى، ترجمة: كامل العسلي، عمّان، الجامعة الأردنية، ١٩٧١، ص ٤٠

21- IOR/R/15/2/698, 12-7-1940, P59

22- IOR/R/15/2/698, 29-8-1940, p41

23- IOR/R/15/2/698, 29-7-1940, p256

24- IOR/R/15/2/698, 25-7-1940, P59

٢٥- البامبو Bamboo: نبات عشبي من عائلة الدراسينا، ذو ساق مجوف يصل طوله إلى عدة أمتار مقسمة إلى عقد، وهو من النباتات سريعة النمو، والتي تتميز بقدرتها على النمو في الماء فقط بدون الحاجة إلى تربة، www.marefa.org, 13-7-2022

26- IOR/R/15/2/698,90, 21-1-1943, p89

٢٧- العلي، مرجع سابق، ص ٢١١

28- IOR/R/15/4/13, 29-10-1941, p169-171

٢٩- الفارس، محمد فارس، الأوضاع الاقتصادية في إمارات الساحل ١٨٦٢-١٩٦٥، ط٢،

أبوظبي، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، ٢٠١٥، ص٩٨

٣٠- المغني، عبد الله سليمان، التجارة في الإمارات قديماً، الشارقة، مركز الشارقة للوثائق

والبحوث، ٢٠١٥، ص٥٢

٣١- الفارس، الإمارات والخليج انهيار اللؤلؤ وسنوات المعاناة في الثلاثينات والأربعينات،

أبوظبي، د.ن، ٢٠١٢، ص١٦٤

٣٢- رحمة، عبدالله عبدالرحمن، الامارات في ذاكرة أبنائها، الحياة الاقتصادية، ج٢، دبي،

دار القراءة للجميع للنشر والتوزيع، ١٩٩٠، ص٣٤٥

٣٣- الفارس، الإمارات والخليج انهيار اللؤلؤ وسنوات المعاناة في الثلاثينات والأربعينات،

مرجع سابق، ص١٦٥

34- IOR/R/15/4/13, 22-4-1942, p401

35- IOR/R/15/4/13, 22-4-1942, p403

36- IOR/R/15/4/13, 18-5-1942, p409

٣٧- الرطل: وحدة لقياس الكتلة، وهو أكثر وحدات الوزن استعمالاً في الشرق العربي،

يتكون من ١٢ أوقية، والاقوية تساوي ٨ دراهم، ٤٥٠ غرام، فالترهنس، مرجع سابق،

ص٣٠

38- IOR/R/15/4/13, 11-5-1942, p433

٣٩- البنغال: الجزء الواقع في الجزء الشمالي من شبه الجزيرة الهندية، وهي أصغر ولايات

الهند، وأكثرها كثافة للسكان، تشتهر بزراعة المحاصيل الزراعية مثل الأرز والقمح

وقصب السكر، 5-3-2022، www.marefa.org.

40- IOR/R/15/2/172, 14-9-1942, p387

41- IOR/R/15/2/172, 2-10-1942, p451

٤٢- الروبيات: جمع روبية، وهي العملة النقدية المستخدمة في شبه القارة الهندية، تقسم إلى

مئة وحدة أصغر قيمة تسمى بيضة، وكانت العملة الرسمية في إمارات الساحل المتصالح

وقطر حتى سنة ١٩٥٩م حيث أنشأت الهند روبية خليجية لمكافحة عمليات تهريب

الذهب الرائجة في ذلك الوقت، وظلت الروبية الخليجية متداولة حتى عام ١٩٦٦م.

المطيري، عبدالله بن جاسم، العملات المستخدمة في الإمارات حتى صدور الدرهم،
مركز جمال بن حويرب، 25-10-2022، <https://jbhsc.ae/>

43- IOR/R/15/2/172, 6-5-1942, p.455

44- IOR/R/15/2/172, 14-5-1942, p409

45- IOR/R/15/2/172, 27-9-1942, p 409

46- IOR/R/15/2/172, 27-9-1942, p411

47- IOR/R/15/2/172, 24-9-1942, p357

٤٨- الفارس، محمد فارس، صفحات من تاريخ الإمارات والخليج قراءة في الوثائق
البريطانية، ج٢، عمان، الأهلية للنشر والتوزيع، ٢٠١٤م. ص١٨٤-١٨٦

49- IOR/R/15/4/13, 1-5-1942, p329

50- IOR/R/15/4/13, 2-5-1942, p378

51- IOR/R/15/4/13, 21-5-1942, p429-431

52- IOR/R/15/4/13, 8-5-1942, P392

53- IOR/R/15/4/13, 19-5-1942, p415

٥٤- البلوش: إحدى القوميات التي تسكن بين باكستان وإيران وأفغانستان في إقليم بلوشستان،
انتقل عدد كبير منهم إلى مناطق أخرى كسلطنة عمان والهند والكويت والإمارات بسبب

الحرب العالمية الثانية والأوضاع الاقتصادية السيئة، www.marefa.org، ٢-٨-٢٠٢٢

٥٥- الباطنة: محافظة ساحلية تقع في شمال سلطنة عمان وتطل على بحر عمان، تضم
ست ولايات وهي صحار، شناص ولوي والخابورة والسويق وصحم، موقع المحيط

الإلكتروني، www.almoheet.net

56- IOR/R/15/4/13, 8-5-1942, p391

٥٧- العكيلي، آلاء جميل، الامتيازات الجوية البريطانية في إمارات الساحل العماني، مجلة
الفنون والآداب وعلوم الانسانيات والاجتماع، ع٢٩، سبتمبر ٢٠١٨، ص٢٩٠

٥٨- مركز جمال بن حويرب، الطيران المدني في الإمارات ماضٍ وحاضرٍ يحلق في سماء
الريادة، 12-3-2022، www.jbhsc.ae/

٥٩- العكيلي، مرجع سابق، ص٢٩٢

٦٠- المرجع نفسه، ص٢٩٤

- ٦١- القاسمي، سيرة مدينة، ص ٣٠٤-٣٠٥
- ٦٢- المرجع نفسه، ص ٣١٣
- 63- Dennehy, John, How Sharjah Played its Part in Winning the Second World War, the national new, September. 2020.
- ٦٤- الطيران المدني في الإمارات ماضي وحاضر يحلق في سماء الريادة، مرجع سابق
- ٦٥- الصايغ، فاطمة، الإمارات والخط الجوي البريطاني الى الشرق ١٩٢٩-١٢٥٢، أبوظبي، منشورات المجمع الثقافي، ١٩٩٥، ص ٣٠٧
- ٦٦- المرجع نفسه، ص ٣٠٢
- ٦٧- نقلا عن راشد علي علوان، الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في إمارات الساحل ١٩٤٥-١٩٧١م، الشارقة، دار الخليج للدراسات، ٢٠١١م، ص ٧٠
- ٦٨- مورتون، مايكل كوينتن، التدخل المشؤوم شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية في الخليج العربي (١٩٨٢-١٨٦٢)، ترجمة: الأرشيف الوطني، أبوظبي، الأرشيف الوطني، ٢٠١٨، ٢١٨
- ٦٩- الصراي، حمد ، الحرب العالمية الثانية.. تحديات وفرة الغذاء في الخليج، www.albayan.ae، 07 فبراير ٢٠١٩.
- ٧٠- المرجع نفسه.
- ٧١- السيار، عائشة علي، التاريخ السياسي لدولة الامارات العربية المتحدة، أبوظبي، مكتبة الجامعة، ١٩٩٦، ص ١٦٩-١٧٠
- ٧٢- الصايغ، فاطمة حسن، المراحل التاريخية لحركة التطور في إمارة دبي ١٩٠٢-١٩٧١، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، الكويت، ع ٩٥، ١٩٩٩، ص ٩٠
- ٧٣- علوان، مرجع سابق ، ص ٦٧
- ٧٤- العيدروس، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، ص ٢٠٥
- ٧٥- المرجع نفسه، ص ٤٠
- ٧٦- العتيبة، مانع سعيد، البترول واقتصاديات الإمارات العربية المتحدة، ط ٢، ١٩٩٠، ص ٤٤
- ٧٧- الفارس، صفحات من تاريخ الإمارات والخليج قراءة في الوثائق البريطانية، ص ١٦
- ٧٨- المرجع نفسه، ص ١٨٥
- ٧٩- مورتون، مايكل كوينتن، حراس الشاطئ الذهبي تاريخ الامارات العربية المتحدة، ترجمة

- الأرشيف الوطني، أبوظبي، الأرشيف الوطني، ٢٠١٨، ص ١٢٠
- ٨٠- الفارس، الأوضاع الاقتصادية لإمارات الساحل، ص ١٠٢
- ٨١- الفرج، مريم جمعة، الغوص على اللؤلؤ - الإمارات نموذجاً، دبي، مركز حمدان بن محمد لإحياء التراث، ٢٠١٤، ص ٧٧
- ٨٢- المغني، عبدالله سليمان، ملامح من تاريخ الإمارات من خلال كتابات الرحالة والسياسيين الغربيين، الشارقة، معهد الشارقة للتراث، ٢٠٢١، ص ١٨٧
- ٨٣- علوان، مرجع سابق، ص ١٥١
- ٨٤- صراي، حمد، غوصات الحرب العالمية الثانية في منطقة الخليج العربي، صحيفة البيان، ٤ ابريل ٢٠١٩
- ٨٥- باي، فراوكة هيرد، من الامارات المتصالحة الى دولة الامارات العربية المتحدة، ترجمة: عايدة خوري، أبوظبي، موتيفيت للنشر، ٢٠٠٧، ص ١٨١
- ٨٦- ميناء لنجة: أحد موانئ الخليج العربي تقع على الساحل الإيراني، استقر بها القواسم وامتدت على مسافة ٢ كم على طول الشاطئ، ازدهرت التجارة فيها بعد ان قام عدد من التجار الهنود برسوا سفنهم التجارية الكبيرة على شواطئها، وتتقسم لنجة إلى قسمين، حي شرقي يسكنه العرب من القواسم، وغربي يسكنه الإيرانيون، وفي عام ١٨٩٩ احتلتها ايران وقضت على إمارة القواسم في الساحل الفارسي. سمور، زهدي عبدالمجيد، تاريخ ساحل عمان السياسي في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، ج ٢، منشورات ذات السلاسل، الكويت، ١٩٨٥، ص ٢١٠
- ٨٧- زغل، محمد فاتح، تاريخ الإمارات عبر العصور، أبو ظبي، مركز زايد للدراسات و البحوث، ٢٠٢١، ص ١٥٦
- ٨٨- عوض، عبد العزيز، دراسات في تاريخ الخليج العربي الحديث، ج ١، بيروت، دار الجيل، ١٩٩١، ص ٧
- ٨٩- المرجع نفسه، ص ١٩٠
- 90- Iqbal, Ali, and Hellyer, Peter and Garey Laurence, The UAE in World War Two, A Forgotten Fatal Air Crash in Sharjah, Abu Dhabi, Journal of Emirates History Group, Tribulus Vol. 25 – 2017, p33
- ٩١- العتيبة، مرجع سابق، ص ٥٤
- ٩٢- نقلا عن عبد الله عبد الرحمن رحمة، الإمارات في ذاكرة أبنائها، الحياة الاقتصادية،

- ج ٢، دبي، دار القراءة للجميع للنشر والتوزيع، ١٩٩٠، ص ٩٥
- ٩٣- صراي، غواصات الحرب العالمية الثانية في منطقة الخليج، مرجع سابق.
- ٩٤- الفارس، محمد فارس، الإمارات والخليج انهيار اللؤلؤ وسنوات المعاناة في الثلاثينيات والأربعينيات، ص ١٦٧
- ٩٥- المرجع نفسه، ص ١٦٨
- ٩٦- حنظل، فالح، سنة البطاقة في الإمارات، مجلة تراث، أبو ظبي، ع ٩١، يونيو ٢٠٠٦، ص ١٠٦
- ٩٧- زيارة، خالد عبد الله، لؤلؤ الخليج ذاكرة القرن العشرين، الدوحة، المجلس الوطني للثقافة والفنون والتراث، ٢٠٠٥، ص ٤٥
- ٩٨- المرجع نفسه، ص ٤٦
- ٩٩- مورتون، حراس الشاطئ الذهبي تاريخ الإمارات العربية المتحدة، ص ١١٩
- ١٠٠- هاي، من الإمارات المتصالحة إلى دولة الإمارات العربية المتحدة، ص ٢٥٠
- ١٠١- الصايغ، الإمارات العربية المتحدة من القبيلة إلى الدولة، ص ٢٢٠
- 102- IOR/R/15/2/766,10-1-1943, P35
- 103- IOR/R/15/2/766, 10-1-1943, p37
- 104- IOR/R/15/2/766,10-1-1943, p39
- ١٠٥- في سنة البطاقات تم إحصاء عدد سكان بعض الإمارات المستفيدة من نظام التموين الغذائي، حيث قدر عدد السكان في الشارقة بـ ١٥٠٠٠ نسمة، رأس الخيمة ٥٠٠٠ نسمة، أم القيوين ٥٠٠٠ نسمة و عجمان ٤٠٠٠ نسمة، The Persian Gulf Administration Report, Chapter 7, Trucial Coast (1943),vol.10,4، الفارس،
- الأوضاع الاقتصادية لإمارات الساحل، مرجع سابق، ص ١٠٢
- ١٠٦- نقلا عن راشد محمد الزعابي، مقابلة شخصية، الجمعة ١٧ يونيو ٢٠٢٢، الساعة ٨ مساءً
- ١٠٧- الفارس، الأوضاع الاقتصادية لإمارات الساحل، ص ١٥٤
- ١٠٨- المرجع نفسه، ص ١٥٥
- ١٠٩- نيسيجر، ويلفر، الرمال العربية، ترجمة: إبراهيم مرعي، دبي، موتيف ايت للنشر،

١٩٩١، ص ٢٤٨

١١٠- الفارس، محمد فارس، رحالة وسياسيون زاروا الإمارات والخليج قبل النفط، دبي، دار

الواضح للنشر والتوزيع، ٢٠١٣، ص ٢٩٦

١١١- الفارس، الإمارات والخليج انهيار اللؤلؤ وسنوات المعاناة في الثلاثينات والأربعينات،

ص ١٧٧

١١٢- باي، فراوكة هيرد، من الإمارات المتصالحة إلى دولة الإمارات العربية المتحدة،

ص ٢٠٧

١١٣- الصايغ، المراحل التاريخية لحركة التطور في امارة دبي ١٩٠٢-١٩٧١، ص ٧٨

١١٤- جمال، عبد الهادي محمد، الحرف والمهن والأنشطة القديمة، الكويت، مركز البحوث

والدراسات الكويتية، ٢٠٠٣، ص ٢٩٥

١١٥- المرجع نفسه ٢٩٦

١١٦- الصايغ، فاطمة، الإمارات العربية والخط الجوي، ص ٥٨

١١٧- جمال، عبد الهادي محمد، الحرف والمهن والأنشطة القديمة، ص ٣٠٠

١١٨- الصايغ، فاطمة، الإمارات العربية والخط الجوي ، ص ٦٠

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الوثائق البريطانية :

IOR/R/15/1/735
IOR/R/15/2/726
IOR/R/15/2/694
IOR/R/15/2/698
IOR/R/15/4/13
IOR/R/15/2/172
IOR/R/15/2/766

ثانياً: المراجع

١. إبراهيم، عبد العزيز عبد الغني، حكومة الهند البريطانية والإدارة في الخليج العربي، دراسة وثائقية، الرياض، دار المريخ للنشر، ١٩٨١.
٢. باي، فراوكة هيرد، من الإمارات المتصالحة إلى دولة الإمارات العربية المتحدة، ترجمة: عايذة خوري، أبوظبي، موتيفيت للنشر، ٢٠٠٧
٣. برادشو، تانكرد، نهاية الإمبراطورية البريطانية في الخليج من المشيخات المتصالحة إلى دولة الإمارات العربية المتحدة، بيروت، الدار العربية للموسوعات، ٢٠٢١م
٤. ثيسيجر، ويلفر، الرمال العربية، ترجمة: إبراهيم مرعي، دبي، موتيف ايت للنشر، ١٩٩١
٥. جمال، عبد الهادي محمد، الحرف والمهن والأنشطة القديمة، الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، ٢٠٠٣
٦. الحسيناوي، تعزيز السيطرة البريطانية على إمارات ساحل عمان ١٩٤٦-١٩٧١، بغداد، دار ومكتبة عدنان للطباعة والنشر والتوزيع، ٢٠١٥م.
٧. رحمة، عبد الله عبد الرحمن، الإمارات في ذاكرة أبنائها، الحياة الاقتصادية، ج٢، دبي، دار القراءة للجميع للنشر والتوزيع، ١٩٩٠
٨. زغل، محمد فاتح، تاريخ الإمارات عبر العصور، أبوظبي، مركز زايد للدراسات و البحوث، ٢٠٢١

٩. زهدي عبد المجيد، تاريخ ساحل عمان السياسي في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، ج٢، منشورات ذات السلاسل، الكويت، ١٩٨٥
١٠. زيارة، خالد عبدالله، لؤلؤ الخليج ذاكرة القرن العشرين، الدوحة، المجلس الوطني للثقافة و الفنون والتراث، ٢٠٠٥ .
١١. السيار، عائشة علي، التاريخ السياسي لدولة الامارات العربية المتحدة، أبوظبي ، مكتبة الجامعة، ١٩٩٦
١٢. عبد الحليم، سارة محمود، النشاط الألماني في الخليج العربي والموقف البريطاني منه (١٩٤١-١٩٢٥)، مجلة كلية الآداب الإنسانية والعلوم الاجتماعية، القاهرة، مج ١٢، ع٢، يوليو ٢٠٢٠.
١٣. الصايغ، فاطمة، الإمارات والخط الجوي البريطاني الى الشرق ١٩٢٩-١٢٥٢، أبوظبي، منشورات المجمع الثقافي، ١٩٩٥ .
١٤. عبد الله، محمد مرسي، دولة الإمارات العربية المتحدة و جيرانها، الكويت، دار القلم، ١٩٨١
١٥. العتيبة، مانع سعيد، البترول واقتصاديات الإمارات العربية المتحدة، ط٢، ١٩٩٠
١٦. العلي، بلال موسى، الإمارات المتصالحة خلال الصحافة البريطانية (١٨٢٠-١٩٧١)، أبوظبي، وزارة الثقافة وتنمية المجتمع، ٢٠١٧،
١٧. عوض، عبد العزيز، دراسات في تاريخ الخليج العربي الحديث، ج١، بيروت، دار الجيل، ١٩٩١
١٨. العيدروس، محمد حسن، الإمارات بين الماضي والحاضر، دبي، دار العيدروس للكتاب الحديث، ٢٠٠٢
١٩. الفارس، محمد فارس ، الإمارات والخليج انهيار اللؤلؤ وسنوات المعاناة في الثلاثينيات والأربعينيات، أبوظبي، دن، ٢٠١٢
٢٠. — ، الأوضاع الاقتصادية في إمارات الساحل ١٨٦٢-١٩٦٥، ط٢، أبوظبي، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، ٢٠١٥ .
٢١. — ، رحالة وسياسيون زاروا الإمارات والخليج قبل النفط، دبي، دار

- الواضح للنشر والتوزيع، ٢٠١٣.
٢٢. — ، صفحات من تاريخ الإمارات والخليج قراءة في الوثائق البريطانية، ج٢، عمان، الأهلية للنشر و التوزيع، ٢٠١٤م.
٢٣. الفرج، مريم جمعة، الغوص على اللؤلؤ - الإمارات نموذجاً، دبي، مركز حمدان بن محمد لإحياء التراث، ٢٠١٤
٢٤. القاسمي، خالد بن محمد مبارك، التطور التاريخي لقيام دولة الإمارات العربية المتحدة، بيروت، الدار العربية للموسوعات، ٢٠٠٩م.
٢٥. القاسمي، سلطان بن محمد، سيرة مدينة، ج٢، الشارقة، منشورات القاسمي، ٢٠١٧م.
٢٦. المغني، عبدالله سليمان، التجارة في الإمارات قديماً، الشارقة، مركز الشارقة للوثائق والبحوث، ٢٠١٥.
٢٧. —، ملامح من تاريخ الإمارات من خلال كتابات الرحالة والسياسيين الغربيين، الشارقة، معهد الشارقة للتراث، ٢٠٢١
٢٨. المندلأوي، محمد محمود، تاريخ الامارات العربية المتحدة، بيروت، دار النفائس، ٢٠٠٨م.
٢٩. مورتون، مايكل كوينتن، حراس الشاطئ الذهبي تاريخ الامارات العربية المتحدة، ترجمة الأرشيف الوطني، أبوظبي، الأرشيف الوطني، ٢٠١٨
٣٠. — ، التدخل المشؤوم شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية في الخليج العربي (١٩٨٢-١٨٦٢)، ترجمة الأرشيف الوطني، أبوظبي، الأرشيف الوطني.

ثالثاً: المقالات والبحوث.

- Iqbal, Ali, and Hellyer, Peter and Garey Laurence, The UAE in World War Two, A Forgotten Fatal Air Crash in Sharjah, Abu Dhabi, Journal of Emirates History Group, Tribulus Vol. 25 – 2017.
- Dennehy, John, How Sharjah Played its Part in Winning the Second World War, the national new, September. 2020.

١. حنظل، فالح، سنة البطاقة في الإمارات، مجلة تراث، أبوظبي، ع ٩١، يونيو ٢٠٠٦
٢. الصايغ، فاطمة حسن، المراحل التاريخية لحركة التطور في امارة دبي ١٩٠٢-١٩٧١، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، الكويت، ع ٩٥، ١٩٩٩
٣. صراي، حمد ، الحرب العالمية الثانية.. تحديات وفرة الغذاء في الخليج، صحيفة البيان، 07 فبراير ٢٠١٩
٤. — ، غواصات الحرب العالمية الثانية في منطقة الخليج العربي، صحيفة البيان، ٤ ابريل ٢٠١٩
٥. العكيلي، آلاء جميل، الامتيازات الجوية البريطانية في إمارات الساحل العماني، مجلة الفنون والآداب وعلوم الانسانيات والاجتماع، ع ٢٩، سبتمبر ٢٠١٨
٦. مركز جمال بن حويرب، الطيران المدني في الإمارات ماضٍ وحاضر يحلق في سماء الريادة، www.jbhsc.ae
رابعاً: المقابلات الشخصية:
١. الزعابي، راشد محمد، مقابلة شخصية، الجمعة ١٧ يونيو ٢٠٢٢، الساعة ٨ مساءً