

(الأوضاع الأمنية في إمارات الساحل المتصالح) ١٩٢٨-١٩٥١م^(*)

باحث دكتوراه

مبارك بشير مبارك خليفة

قسم التاريخ والحضارة الإسلامية

كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية

جامعة الشارقة

أ.د. مسعود ادريس

قسم التاريخ والحضارة الإسلامية

كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية

جامعة الشارقة

الملخص

في عام ١٩٢٨ وُقِّعَت الاتفاقية الإنجليزية - الإيرانية والخاصة بالعبور الجوي بين البصرة و الهند. وكان ذلك العبور يتطلب بعض المدارج لهبوط الطائرات البرية على الساحل الخليج العربي، وتاريخ ثلاثين من شهر مارس ١٩٢٩ غادرت أول طائرة للخطوط الجوية الإمبريالية مطار كرويدن في إنجلترا متجهة إلى الشرق وعبر ساحل الخليج العربي ووصلت إلى كراتشي في اليوم السادس من أبريل ١٩٢٩، وبعد أشهر معدودة قامت الحكومة الإيرانية بإعلام الخطوط الجوية الإمبريالية أنها لن تجدد الاتفاقية بعد سنتها الأولى؛ حيث كانت هناك مطالب من الحكومة الإيرانية تتعارض مع السياسة البريطانية، ولذلك قررت الحكومة البريطانية نقل خط الطيران من الساحل الفارسي إلى الساحل العربي.

وفي تاريخ ٢٠ مايو من عام ١٩٣٢ حطت أول طائرة على أراضي إمارة الشارقة، وكانت الطائرة من نوع وبيتس، حيث كان الهدف من هبوط الطائرة هو رسم حدود المطار، وبقيت الطائرة لمدة ليلتين، وعلى أثر هذه الزيارة اقترح المقيم السياسي على قائد سلاح الجو تشييد الاستراحة المطلوبة للمطار، تحت إشراف مهندس من سلاح الجو الملكي البريطاني. إن المبنى أو المعسكر الذي تم إنشاؤه كان عبارة عن معسكر متكامل، بالإضافة إلى كونه مطاراً يستقبل الطائرات المدنية ويعتبر من أوائل المعسكرات الأمنية في أراضي إمارات الساحل المتصالح، وأصبحت فيما بعد مقراً للقوات الجوية الملكية. والتي بنيت بالاتفاق بين الحكومة البريطانية وحاكم إمارة الشارقة.

^(*)مجلة المؤرخ المصري، عدد يولييه ٢٠٢٥، العدد السابع والستون.

ويذكر كذلك أنه تم التواصل مع الشيخ شخبوط بن سلطان آل نهيان حاكم أبوظبي حول موضوع إنشاء مدرج للطائرات في جزيرة صير بني ياس، ومنذ استلام الشيخ شخبوط رسالة المقيم السياسي، ولنجاح هذا الأمر قام بمقابلة شقيق شيخ أبو ظبي الشيخ هزاع بن سلطان آل نهيان، ورجل آخر يدعى الشيخ أحمد بن محمد بن هلال الظاهري، وهو رجل حكيم والشيخ يستمع إلى آرائه، وقد تشاور معهم في هذا الصدد وطلب منهم محاولة إقناع الحاكم بإنشاء المدرج مقابل المبلغ المعروض. وأكد كلا الشيخين أنهما سيحاولان إقناع الشيخ بقبول المال وإعادة الحراس إلى مناصبهم.

وتبين لنا هذه الرسالة استعانة الحكومة البريطانية بحراس يتم تعيينهم من قبل الحاكم حيث إن الحراس كانوا متواجدين، وتم سحبهم من قبل الحاكم وطلب المعتمد السياسي من شقيق الحاكم الشيخ هزاع والشيخ أحمد بن محمد بن هلال الظاهري محاولة إقناع الحاكم لإعادة الحراس الذين كانوا متمركزين عند موقع مهبط الطائرات في جزيرة صير بني ياس. وكان السبب الثاني للتعاون بين الحكام والحكومة البريطانية هو الصراع بين شركات التنقيب عن النفط؛ حيث إن السبب الرئيسي لنشوء هذا الصراع هو إلغاء اتفاقية الخط الأحمر Red Line Agreement.

ومما هو جدير بالذكر، أنه باستثناء غولبنكيان، كان كافة الشركاء عبارة عن شركات كبرى اختصت بتجارة النفط الخام بدءًا من التنقيب والبحث عن حقول النفط البرية والبحرية، وانتهاء بعمليات التصفية وإعادة بيعها، وتقع ضمن اتفاقية «الخط الأحمر» كامل أراضي الدولة العثمانية السابقة في الشرق الأوسط، بما في ذلك شبه الجزيرة العربية، بالإضافة إلى تركيا (باستثناء الكويت) التي تم استبعادها بسبب أنها كانت محمية للبريطانيين.

Anstract

In 1928, the Anglo-Iranian agreement was signed regarding air transit between Basra and India. This crossing required some runways for land aircraft to land on the Arabian Gulf coast, and on March 30, 1929, the first Imperial Airways plane left Croydon Airport in England, heading to the east and across the Arabian Gulf coast, arriving in Karachi on the sixth day of April 1929, and after a few months the government The Iranian government informed Imperial Airlines that it would not renew the agreement after its first year, as

there were demands from the Iranian government, and because of some demands that conflicted with British policy, the British government decided to transfer the airline from the Persian coast to the Arab coast.

The Sheikh pledged to protect the plane, its crew members, and the passengers...etc. He accepted full responsibility for his subjects, followers, and the people of the town, and also pledged to protect them as much as he could from attacks from abroad. It is noted in this clause of the agreement that guards were appointed for the purpose of maintaining security at the station, and the building that was proposed to be constructed was not an ordinary rest house like those found in stations, but rather a huge fortress with watchtowers, barricades, and shooting holes.

This letter shows us that the British government used guards appointed by the ruler, as the guards were present, and they were withdrawn by the ruler. The political Agent asked the ruler's brother, Sheikh Hazza, and Sheikh Ahmed bin Muhammad bin Hilal Al Dhaheri to try to convince the ruler to return the guards who were stationed at the site. Airstrip on Sir Bani Yas Island. The second reason was the conflict between oil exploration companies, as the main reason for the emergence of this conflict was the cancellation of the Red Line Agreement.

Therefore, we note that the details of the security points that were established in the period after World War II until the early fifties of the last century were the result of the conflict between British oil companies and American oil companies, and this conflict extended to include the countries supporting these companies, as we note that the documents that dealt with These points, in all their details, were prepared by spies who work for petroleum companies, whether the British Petroleum Company or the American Aramco Company.

المقدمة:

جاءت نشأة الشرطة والقوات النظامية في منطقة إمارات الساحل المتصالح متأخرة، فقد كانت أول قوة شرطية تشكلت في إمارات الساحل المتصالح في عام ١٩٥٦ بإمارة دبي، وكانت هذه القوة بدعم من الحكومة البريطانية وتمويل من حاكم دبي الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم، وكانت أول قوة نظامية تشكلت قبلها معنية بحفظ الأمن الخارجي والداخلي هي "قوات الساحل المتصالح" والذي جاء تشكيلها في عام ١٩٥١ من قبل الحكومة البريطانية، وتم تجنيد السكان الأصليين في هذه القوة بتشجيع من حكام إمارات الساحل المتصالح، ونلاحظ هنا اهتمام الحكومة البريطانية بدعم الحكام في مجال حفظ الأمن بمناطقهم، وجاء هذا الاهتمام قبل نشأة القوات النظامية في المنطقة، وذلك لعدة أسباب ومنها كون الإمارات المتصالحة تقع في الطريق الجوي من بريطانيا إلى الهند، وكذلك رغبة شركات البترول البريطانية بالتقيب عن النفط في المنطقة، ونلاحظ أن الحكومة البريطانية قامت بدعم حفظ الأمن بمنطقة إمارات الساحل المتصالح لحماية مصالحها، ولكن جاء ذلك لمصلحة السكان؛ حيث تم توفير القوات الأمنية سواء كانت قوات تتبع الحكومة البريطانية، أو قوات تتألف من رجال القبائل القائمين بحماية الأمن والذين تم تعيينهم من قبل حكام الإمارات.

وسوف تستقي هذه الدراسة مادتها في المقام الأول من الوثائق البريطانية الخاصة بالأرشيف الوطني البريطاني، لكون بريطانيا المؤثر الأكبر في سير الأحداث في تلك الفترة الزمنية، فضلاً عن المصادر المعاصرة أجنبية كانت أو عربية، كما لم يتم إغفال ما ورد في عديد من المراجع الحديثة، من معلومات تناولت جوانب ذات صلة بالموضوع.

وهناك عديد من الدراسات التي تناولت التعاون بين الحكومة البريطانية والشيوخ في أراضي، إمارات الساحل المتصالح، ومنها كتاب إمارات الساحل المتصالح (١٩٠٠-١٩٧١م) للمؤلفة شمسة الظاهري، ولكنها غطت الجانب

الإداري والتنظيمي للموضوع دون التركيز على الجانب الأمني كما هو الحال في هذه الدراسة. هناك أيضا كتاب محطة الشارقة الجوية بين الشرق والغرب، والذي تناول إنشاء مطار المحطة في إمارة الشارقة بكامل تفاصيلها للدكتور الشيخ سلطان بن محمد القاسمي، حاكم الشارقة، وكان الكتاب قد تناول إنشاء مطار الشارقة، ولم يسلط الضوء على الأمن في إمارات الساحل المتصالح.

التطور التاريخي:

كانت الجرائم ترتكب منذ القدم في كافة المجتمعات، وكافة المجتمعات تحتوي على النظم الاجتماعية والاتجاهات العامة التي يشترك باتباعها أفراد المجتمع، ويتخذون منها أساسا لتنظيم حياتهم العامة، وتنسيق العلاقات، كالنظم التي يسير عليها المجتمع في شؤونه السياسية والاقتصادية والخلقية والعقائدية والقضائية وما إلى ذلك، وهذه النظم تعرف بالظواهر الاجتماعية.

وعندما تغيب القدرة على تنظيم العلاقات الإنسانية بين الناس، وتضطرب النظم السائدة، وينتهك القانون، وينعدم انتقال القيم من جيل إلى آخر، ويتحطم إطار التوقعات وحين يحدث اختلال في التوازن، وفي ميزان العلاقات الاجتماعية، يظهر الخلل جليا في السياقات الاجتماعية وعلاقات الناس بعضهم ببعض، وعلاقات الأفراد بالمؤسسات والقيم الاجتماعية والأخلاقية والقانونية والنواميس الاجتماعية، مما يشكل طاقة خطر على السلم الاجتماعي، ويؤدي إلى تصدعات اجتماعية وتفككات في نسيج المجتمع، هو ما يسمى في علم الاجتماع بالمشكلة الاجتماعية.

وللسيطرة على المشكلة الاجتماعية لا بد من اتخاذ كافة التدابير اللازمة، وذلك ما فعله شيوخ القبائل في منطقة الساحل المتصالح بالتعاون مع القضاة والحرس الشخصي للشيوخ، وكذلك مع القوات البريطانية في المنطقة.

الأسباب الداعية إلى تعاون القوات البريطانية مع حكام إمارات الساحل المتصالح في حفظ الأمن بالمنطقة.

أولاً: إنشاء مدرج لهبوط الطائرات في أراضي إمارات الساحل المتصالح:

١- إنشاء مطار الشارقة "المحطة"

في عام ١٩٢٨ وُقعت الاتفاقية الإنجليزية - الإيرانية والخاصة بالعبور الجوي بين البصرة والهند. وكان ذلك العبور يتطلب بعض المدرج لهبوط الطائرات البرية على الساحل الخليج العربي وبتاريخ ثلاثين من شهر مارس ١٩٢٩ غادرت أول طائرة للخطوط الجوية الإمبريالية مطار كرويدن (Croydon) في إنجلترا متجهة إلى الشرق وعبر ساحل الخليج العربي ووصلت إلى كراتشي في اليوم السادس من إبريل ١٩٢٩ وبعد أشهر معدودة قامت الحكومة الإيرانية بإعلام الخطوط الجوية الإمبريالية أنها لن تجدد الاتفاقية بعد سنتها الأولى؛ حيث كانت هناك مطالب من الحكومة الإيرانية تتعارض مع السياسة البريطانية، وبناءً على ذلك قررت الحكومة البريطانية نقل خط الطيران من الساحل الفارسي إلى الساحل العربي وفي هذه الأثناء بدأت الحكومة البريطانية بعملية البحث عن أرض مناسبة لإنشاء مطار في إمارات الساحل المتصالح، ووقع الاختيار على إمارة الشارقة بعد أن قام حاكمها بتوفير تسهيلات للحكومة البريطانية لإنشاء مطار على أرضيه.

وفي تاريخ ٢٠ مايو من عام ١٩٣٢ حطت أول طائرة على أراضي إمارة الشارقة ، وكانت الطائرة من نوع وبيتس (Wabates) حيث كان الهدف من هبوط الطائرة هو رسم حدود المطار و بقيت الطائرة لمدة ليلتين، على أثر هذه الزيارة اقترح المقيم السياسي على قائد سلاح الجو تشييد الاستراحة المطلوبة للمطار تحت إشراف مهندس من سلاح الجو الملكي البريطاني، وبإمكان ذلك المهندس أن يزور الشارقة من وقت لآخر جواً، وسيكون أكثر قدرة على الترتيب لأمر الدفاع والأمن.

ورود في البند الخامس من الاتفاقية النص التالي:

تعهد الشيخ بحماية الطائرة وأفراد طاقمها والمسافرين... إلخ وقبل المسؤولية كاملة بالنسبة لرعاياه واتباعه وأهالي البلدة وتعهد بحمايتهم أيضاً قدر استطاعته من الهجمات الخارجية، وتعهدت الحكومة البريطانية بأن تدفع للشيخ المبالغ التالية:

١- أجور ٢٥ حارسا واثنين من رؤساء الحراس ويحصل الحارس على ٢٠ روبية شهرياً ويحصل رئيس الحرس على ٤٠ روبية شهرياً وبذلك يصل المبلغ الإجمالي إلى ٥٨٠ روبية شهرياً أي ٦٩٦٠ روبية سنوية.

مع العلم ان عدد الحراس زاد بعد ذلك إلى ٣٥ حارسا ورئيسي حرس.

من الملاحظ في هذا البند من الاتفاقية أنه تم تعيين حراس لغرض الحفاظ على الأمن في المحطة، وكان المبنى الذي اقترح إنشاؤه لم يكن عبارة عن استراحة عادية كذلك الموجودة في المحطات وإنما كانت قلعة ضخمة ذات أبراج مراقبة ومتاريس وفتحات للرمي.

إن المبنى او المعسكر الذي تم إنشاؤه كان عبارة عن معسكر متكامل بالإضافة إلى كونه مطاراً يستقبل الطائرات المدنية ويعتبر من أوائل المعسكرات الأمنية في أراضي إمارات الساحل المتصالح، وأصبحت فيما بعد مقراً للقوات الجوية الملكية. والتي بنيت بالاتفاق بين الحكومة البريطانية وحاكم إمارة الشارقة.^(١)

٢- إنشاء مهبط طائرات للهبوط الاضطراري في جزيرة صير بني ياس

جاء في رسالة من المعتمد السياسي بالشارقة والموجهة؛ سكرتير المقيم السياسي في بوشهر، وكانت هذه الرسالة عبارة عن رد على الرسالة رقم ٣١٥ بتاريخ ١٦ نوفمبر ١٩٥٨م حيث طلب من المعتمد السياسي في الشارقة الحصول على معلومات من المقيم السياسي في الخليج العربي توضح نتيجة محاولة المعتمد السياسي إقناع الشيخ شخبوط بن سلطان آل نهيان بقبول المال

الذي عرض عليه مقابل الموافقة على إنشاء مدرج طائرات في الأراضي التابعة لإمارته.

ويذكر كذلك أنه تواصل مع الشيخ شخبوط حول هذا الموضوع منذ استلام رسالة المقيم السياسي، وللنجاح في هذا الأمر قام بمقابلة شقيق شيخ أبو ظبي الشيخ هزاع بن سلطان آل نهيان، ورجل آخر يدعى الشيخ أحمد بن محمد بن هلال الظاهري وهو رجل حكيم والشيخ يستمع إلى آرائه، وقد تشاور معهم في هذا الصدد وطلب منهم محاولة إقناع الحاكم بإنشاء المدرج مقابل المبلغ المعروض. وأكد كلا الشيخين أنهما سيحاولان إقناع الشيخ بقبول المال وإعادة الحراس إلى مناصبهم.^(٢)

وتبين لنا هذه الرسالة استعانة الحكومة البريطانية بحراس يتم يُعيّنون من قبل الحاكم حيث إن الحراس كانوا متواجدين، وتم سحبهم من قبل الحاكم وطلب المعتمد السياسي من شقيق الحاكم الشيخ هزاع والشيخ أحمد بن محمد بن هلال الظاهري محاولة إقناع الحاكم لإعادة الحراس الذين كانوا متمركزين عند موقع مهبط الطائرات في جزيرة صير بني ياس.

ثانيًا: الصراع بين شركات القائمة بالتنقيب عن النفط في المنطقة:

١ - اتفاقية الخط الأحمر Red Line Agreement:

إن السبب الرئيسي لنشوء هذا الصراع هو إلغاء إتفاقية الخط الأحمر، وهو الاتفاق الذي وقعه الشركاء في شركة نفط العراق Iraq Petroleum Company (IPC) في ٣١ يوليو ١٩٢٨، حيث تم التوقيع على اتفاق بين (الشركة الأنجلوفاخرسية) وهي شركة بريطانية سميت لاحقاً بـ (البتروال البريطاني بريتيش بتروليوم) (British Petroleum) وشركة رويال داتش (Royal Dutch) والتي عرفت لاحقاً بـ (شل) (Shell) وهاتان الشركتان شركة بريطانية و هولندية الأصل وشركة البترول الفرنسية و التي عرفت لاحقاً بـ (توتال) (Total)، وشركة الشرق الأدنى للتنمية والتي عرفت لاحقاً بـ (إكسون

موبيل (Exxon Mobil) وهي شركة أمريكية متعددة الجنسيات، كان الهدف من الاتفاقية هو إضفاء الطابع الرسمي على الهيكل المؤسسي لشركة نفط العراق وإلزام جميع الشركاء بأن يحظر على أي من الشركات المساهمة في هذه الاتفاقية، السعي بشكل مستقل للحصول على مصالح نفطية في الأراضي العثمانية السابقة، وقد اعتبرت إمارات الساحل المتصالح من ضمن هذه الأراضي، و بذلك تم احتكار التنقيب وتصدير النفط بين الدول المتشاركة في هذه الاتفاقية (٣).

وترجع قصة هذه الاتفاقية في الفترة التي تعقب تشكيل شركة البترول العراقية، إذ أصر كالوست غولبنكيان (Calouste Gulbenkian) (مؤسس الشركة) على أن شركات البترول المساهمة في الإنشاء يجب أن يوقعوا على الاتفاقية التي عرفت بـ (اتفاقية الخط الأحمر)، وقد تم رسم الخط الأحمر على خريطة لتحديد المناطق التي كانت تخضع سابقاً لسيادة الإمبراطورية العثمانية، وذكر الاتفاق أن المشاركين في اتحاد (IPC) تعهدوا بالمشاركة في استغلال أي نفط يتم اكتشافه داخل الخط الأحمر حصرياً من خلال اتحادات بنفس تركيبة شركة البترول العراقية. (٤)

وقد قيل إنه عندما عقد الاجتماع في عام ١٩٢٨، رسم رجل الأعمال كالوست غولبنكيان خطأً أحمر على خريطة الشرق الأوسط التي ترسم حدود المنطقة التي تنطبق عليها احتكار تجارة النفط.

وعندما تم رسم هذا الخط قال غولبنكيان إن هذه كانت حدود الدولة العثمانية التي كان يعرفها عام ١٩١٤. وأضاف بأنه كان يعرفها حيث ولد وعاش في هذه الأرض، ولم يبد الشركاء الآخرون بأي اعتراض على ما قاله مؤسس الشركة؛ قد توقعوا بالفعل مثل هذه الحدود، (٥) وهناك روايات أخرى ترجح أن الحدود التي رسمت في اتفاقية «الخط الأحمر» كانت قد رسمت من قبل ممثل فرنسي. (٦)

ومما هو جدير بالذكر، أنه باستثناء غولبنكيان، كان كافة الشركاء عبارة عن شركات كبرى اختصت بتجارة النفط الخام بدءاً من التنقيب والبحث عن حقول النفط البرية و البحرية وانتهاءً بعمليات التصفية وإعادة بيعها، وتقع ضمن اتفاقية «الخط الأحمر» كامل أراضي الدولة العثمانية السابقة في الشرق الأوسط بما في ذلك شبه الجزيرة العربية، بالإضافة إلى تركيا (باستثناء الكويت) التي تم استبعادها بسبب أنها كانت محمية للبريطانيين .

٢- أسباب إلغاء اتفاقية الخط الأحمر و بدأ الصراع.

بعد سنوات، لاحظ والتر سي تيغل (Walter C. Teagle) من شركة ستاندرد أويل في نيو جيرسي أن الاتفاقية كانت (خطوة سيئة للغاية) وبصرف النظر عن السعودية والبحرين و التي نجحت شركتا أرامكو (ARAMC) وبابكو (BABCO) (الأمريكيان) في الحصول على احتكار تجارة النفط في أراضيها.

كانت شركتا النفط الأمريكيتان (ستاندرد أويل في نيو جيرسي) (Standard Oil in New Jersey) وشركة (سوكني-فاكيوم) (Sockney-Vacuum) شريكين في شركة نفط العراق وملتزمين باتفاقية الخط الأحمر، قد عرضت عليهم الشراكة من قبل شركة أرامكو لتطوير الموارد النفطية في المملكة العربية السعودية، وتم الرفض من قبل شركائهم في شركة نفط العراق تسريح هذه الشركات من الاتفاقية، وكان ذلك بعد أن ادعى الأمريكيون أن الحرب العالمية الثانية قد أنهت اتفاقية الخط الأحمر، وفي نهاية المطاف، تمت تسوية القضية خارج المحكمة وسُمح للشركاء الأمريكيين بالانضمام إلى أرامكو. أصبحت اتفاقية الخط الأحمر وثيقة قديمة وغير سارية بعد ذلك، حيث استمرت شركة نفط العراق في تشغيل الامتيازات القائمة بموجب شروطها، ولكن تم السماح للشركات المساهمة بشكل مستقل بالسعي للحصول على امتيازات نفطية جديدة في جميع أنحاء الشرق الأوسط.^(٧)

ومن هنا يتضح لدينا أن الشركات المتحالفة في التنقيب عن النفط بمنطقة الخط الأحمر (المنطقة التي تشمل الأراضي العثمانية السابقة واعتبرت إمارات الساحل المتصالح من ضمنها) تضم الجنسية البريطانية والهولندية والفرنسية والأمريكية، ومن الطبيعي في حال إلغاء العقد الخاص بالتنقيب عن النفط أو استقلال بعض الشركات المتحالفة والتنقيب عن النفط بشكل مستقل، سيتشكل صراع بين هذه الشركات وبالتالي بين الدول التي تتبعها هذه الشركات.

وبالتالي نلاحظ أن تفاصيل النقاط الأمنية التي تم أنشئت في الفترة ما بعد الحرب العالمية الثانية (١٩٨٩-١٩٤٥) حتى مطلع الخمسينيات من القرن الماضي كانت نتيجة للصراع بين شركات النفط البريطانية وشركات النفط الأمريكية، وامتد هذا الصراع ليشمل الدول الداعمة لهذه الشركات، حيث نلاحظ أن الوثائق التي تناولت هذه النقاط بتفاصيلها تم إعدادها من قبل الجواسيس الذين يعملون في شركات البترول سواء كانت شركة (بريتيش بتروليوم) البريطانية أو شركة (أرامكو) الأمريكية.

أوجه التعاون بين الحكومة البريطانية والشيخ شخبوط بن سلطان آل نهيان في إنشاء النقاط الأمنية:-

أولاً:- المراكز والنقاط الأمنية التي أنشئت بأوامر حاكم أبوظبي الشيخ شخبوط بن سلطان آل نهيان والمذكورة في تقارير شركة بريتيش بتروليوم وتقارير الحكومة البريطانية .

مقدمة:

طرات خلال حكم الشيخ شخبوط تحديات جسيمة وبخاصة في منطقة الظفرة، وأولى حاكم أبوظبي هذا الأمر اهتمامه ومتابعته، بل كلف خلالها شقيقه الشيخ هزاع بن سلطان للتنسيق معه مباشرة، فما بين المدة الواقعة من (١٩٥١ - ١٩٥٦)، كانت قد جرت عدة أحداث تختص بالجانب الأمني

وتطلب معها ضرورة تأمين الظفرة بالمنطقة الغربية، وتنظيم وإنشاء نقاط أمنية تضبط الحالة المضطربة .

بينت تلك الأحداث أن قوة الساحل ليست كافية لتوفير الأمن، وأن خويا الشيوخ الذين يعملون تحت إمرة الحاكم، ويتولون تنفيذ أوامره كانوا بحاجة أيضاً لأن يغطوا مساحات واسعة من القرى والمراكز الصحراوية التي أظهرتها الحاجة المتزايدة لتوفير الأمان في ربوع المنطقة. جرت تلك الأحداث قبل تأسيس نظام الشرطة بأبوظبي ولذا تولت قوة الشرطة بعد ذلك كل تلك المهام وكان من ضمن واجباتها توفير الطمأنينة للمجتمع.

ومن أهم الاضطرابات الأمنية التي نشأت، كانت نتاجاً للصراع بين كبرى الشركات المنتجة للنفط، والقائمة بعمليات التنقيب والبحث عن الحقول التي من المتوقع أن يتم العثور على النفط الخام في أراضيها، ومن أهم هذه المناطق كانت المناطق التابعة لإمارة أبوظبي من المنطقة الغربية "الظفرة" وحتى المنطقة الشرقية "العين" أو "البريمي"، وقد بدأت شركة أرامكو الأمريكية بممارسة نشاطها في بعض الأراضي التابعة لإمارة أبوظبي، مما يشكل خطورة على بعض الشركات البريطانية والتي مارست نشاطها في المنطقة منذ توقيع الاتفاقية مع حاكم الإمارة الشيخ شخبوط بن سلطان في نهاية الثلاثينيات من القرن العشرين.

١- نقطة المقطع الأمنية

وكانت بداية نشأة هذه النقطة الأمنية في شهر يونيو من عام ١٩٥٢ وقد ذكرت الوثيقة التي دونها ممثل شركة بريتيش بتروليوم السيد إدوارد هندرسون (Edward Henderson)، بأنه تم تحديد منطقة لتمرکز ١١ رجلاً مسلحاً عند خور المقطع وجاء ذلك في الوثيقة كما يلي:

" لمدة شهر أو أكثر، عسكر ١١ رجلاً مسلحاً من حراس الحاكم على جانب المقطع باتجاه جزيرة أبو ظبي، لحراسة الجزيرة ضد أي اعتداء خارجي "^(٨).

وكان المسؤول عن أمن جزيرة أبوظبي آنذاك الشيخ هزاع بن سلطان آل نهيان شقيق الحاكم و الشيخ سلطان بن شخبوط آل نهيان ابن الحاكم^(٩)، وفي شهر مايو من عام ١٩٥٢ تم بناء استراحة لحراس المقطع باتجاه البر الرئيسي من المقطع بأمر من الشيخ شخبوط بن سلطان آل نهيان و الذي سمي فيما بعد بغرفة شخبوط.^(١٠)

وقبل أن تتمركز القوات عند خور المقطع كانت هذه المنطقة محمية طبيعياً، حيث كانت المدخل البري الوحيد المؤدي إلى جزيرة أبوظبي ولا يمكن اجتيازها إلا عندما تكون مياه الخور في حالة الجزر^(١١)، وفي وسط مياه الخور كان هناك برج قديم بني منذ حوالي عام ١٧٩٥، يسمى بـ "برج المقطع"، ويقوم بحراسته حراس يعينهم الحاكم، ووظيفته هي إرشاد العابرين لخور المقطع^(١٢)، و تنبيه أهالي الجزيرة من أي خطر، والدفاع عن الجزيرة.

ولكن عندما بني المعبر الحجري عام ١٩٥٣ الذي يصل البر الرئيس بجزيرة أبوظبي عبر خور المقطع، أصبحت الجزيرة غير مؤمنة ضد أي خطر، ولذلك وفي العام نفسه تم بناء مركز المقطع لغرض حماية المعبر الحجري الجديد وجزيرة أبوظبي^(١٣)

٢- نقطة المرحية الأمنية، ونقطة الماريا.

في وثيقة أخرى تم إعدادها من ممثل شركة بريتيش بتروليوم السيد رونالد كودري (Ronald Codrey) في عام ١٩٥٢، تؤكد سريان شائعات مفادها بأن بعض المنشقين في ليوا يثيرون المتاعب في المنطقة، فأحدث ذلك خللاً أمنياً فقام الشيخ شخبوط بتسليح أكبر عدد ممكن من أتباعه، وأرسلهم فوراً على مركبتين، لإنشاء قاعدة في المرحية وهي القاعدة التي تعتبر ذات أهمية إستراتيجية كبيرة في هذه المنطقة، وأصبح يتواجد بها حوالي ستين جندياً مسلحاً بقيادة أحمد بن فاضل، وكان لسعيد بن شخبوط دور فعال في إنشاء هذه

النقطة، وقد تمت زيادة مفرزة نقطة الماريا الصغيرة إلى عشرين مسلحاً، لكن إنشاء قاعدة في المرحية قد وفر الدعم اللازم لنقطة الماريا.^(١٤)

وفي وثيقة عن نفس النقطة عام ١٩٥٣ تتناول صيانة نقطة المرحية وأنه لا تزال قوة الساحل متمركزة في نقطة العقيلة، حيث يقوم الشيخ هزاع برفقة الرائد هانكين تورفين (Hankin Torvin) بعملية استطلاع جنوب بينونة، بهدف إنشاء نقاط أخرى في مناطق المناصير، خاصة على المداخل الغربية من ليوا. وتعتزم قوة الساحل إنشاء نقاط أخرى في المنطقة.^(١٥)

نقاط مختلفة تم انشاءها بناء على أوامر حاكم أبوظبي و تكليف شقيقه الشيخ هزاع بن سلطان رحمهم الله .

في تقرير بشهر يونيو من عام ١٩٥٣ قام بإعدادها - كوثيقة- ممثل شركة برينيث بيتروليوم السيد رونالد كودري، ذكر فيها عدداً من النقاط وبعض التفاصيل عن هذه النقاط، وجاء في الوثيقة ما يلي :

"عندما نشطت قوات الساحل المتصالح بالتعاون مع الشيخ هزاع بن سلطان في تنفيذ عمليات استطلاع جنوب بينونة، جرى إنشاء بعض النقاط الجديدة في تلك المنطقة، مما أدى إلى ترتيب النقاط الأمنية المحلية على النحو التالي :

نقطة المرحية "نقطة أسسها الحاكم"

نقطة بدع هزاع "نقطة أسسها الحاكم"

نقطة الصويتية "نقطة أسسها الحاكم"

نقطة العقيلة نقطة أسستها قوة الساحل المتصالح.

نقطة بدع سويلم نقطة أسستها قوة الساحل المتصالح.

نقطة عرادة نقطة أسستها قوة الساحل المتصالح.

وبعد استطلاع قام به كلٌّ من تشاتون وكودري، من عرادة وحتى الصويتية، تم إلغاء نقطة الصويتية.^(١٦)

نقطة خور العديد

نقطة خور العديد والتي أنشئت في عام ١٩٥٤ بأمر من الشيخ شخبوط ابن سلطان والذي كلف أخاه الشيخ هزاع بإنشائها، وجاء ذلك بالنص في الوثيقة التي ذكرت الأمر :-

"... تم تكليف الشيخ هزاع بمهمة إنشاء مركز في منطقة خور العديد".^(١٧)

نقطة خور العديد وبدع سويلم.

ورد في تقرير تم إعداده في الفترة من ٦ مايو وحتى الأول من يونيو من قبل الحكومة البريطانية، أن الشيخ شخبوط مارس السلطة في خور العديد وبدع سويلم في شمال غرب لبوا عن طريق الأمراء الذين يقوم بتعيينهم، كان محمد بن سعيد هو شاغل هذه الوظيفة الوحيد في خور العديد، حتى أمر الشيخ شخبوط بسحبه في أواخر صيف عام ١٩٥٤م حيث تم تعيينه كمستشار للحاكم. وقد تم إنشاء نقطة أمنية في بدع سويلم في وقت متأخر إلى حد ما عن النقطة التي تم انشاؤها بالمرخية في أوائل عام ١٩٥٣م.^(١٨)

نقطة عرادة

جاء ذكر نقطة عرادة في المذكرات اليومية لأبوظبي والتي تم إعدادها من قبل الحكومة البريطانية في الفترة من ٢٦ نوفمبر وحتى ٢٤ ديسمبر من عام ١٩٥٦، حيث توضح هذه الوثيقة الدور الذي لعبه شقيق الحاكم، وهو الشيخ هزاع بن سلطان آل نهيان وجاء فيها:-

" أن الشيخ هزاع أمر بتسيير دوريات أمنية من النقطة التي تم إنشاؤها في عرادة".^(١٩)

وذكرت وثيقة أخرى تم إعدادها في عام ١٩٥٦، حيث تبين هذه الوثيقة العمليات في مناطق الساحل المتصالح والبريمي ومواقع فرض الضرائب على الطريق الساحلي والداخلي في الأماكن التي تمر بها وسائل النقل الآلية من المملكة العربية السعودية، ومن ضمنها نقطة أمنية لقوات الساحل والمزودة

بدوريات الإبل على الطرف الغربي من واحة ليوا، إلى جانب نقاط أمنية مساعدة من السلطات الحاكمة في أبو ظبي لتنظيم المقاومة من قبل رجال القبائل في ليوا.^(٢٠)

ثانياً:- تقارير النقاط الأمنية في المنطقة الغربية من إمارة أبوظبي "الظفرة" والمنطقة الشرقية من إمارة أبوظبي "العين البريمي" تم إعدادها من قبل ممثلي شركة أرامكو:

أولاً:- نقاط المنطقة الغربية من إمارة أبوظبي "الظفرة" والمذكورة في تقارير شركة أرامكو:

تحتوي إحدى وثائق أرشيف أرامكو على تقرير أعده أحد الرحالة بتاريخ ٨ نوفمبر من عام ١٩٥٣ وسلمه لمساعد مدير العلاقات الحكومية المحلية السيد برليج (Burlig) ويذكر في التقرير بعض النقاط الأمنية في المنطقة الواقعة من أبوظبي إلى قطر، وهي كالاتي:

نقطة عرادة: وهي من النقاط الأمنية المهمة حيث تم إنشاء مهبط طائرات في هذه النقطة، وبدأت أول طائرة ذات محركين بالهبوط في في هذا المهبط منذ شهر واحد فقط، ويعني ذلك أن هبوط الطائرة كان في بداية شهر أكتوبر من عام ١٩٥٣، وقد ورد ذكر هذه النقطة وكانت نشأتها في العام نفسه من قبل قوات الساحل المتصالح، وتعاونت القوات المحلية مع الأخيرة في إدارة هذه النقطة.

نقطة بدع سويلم:- وذكرت الوثيقة تركز جنود في هذه النقطة وزيادة عددهم في هذا العام، وجاء في الوثيقة ما يلي:-

"يتمركز هناك جنود وزاد عددهم حيث انضم إليهم الجنود المتمركزون في نقطة السويطية الذين اضطروا لمغادرة هذه النقطة بسبب نفاد الحطب".

ذكر نقاط العقيلة الجنوبية

وذكرت نفس الوثيقة نقاطاً أمنية إضافية تم تغطيتها من قبل قوات الساحل المتصالح؛ وجاء النص الذي يذكر ذلك كما يلي:

"وجود قوة من جنود قوات الساحل المتصالح وهم جنود بالأزياء العسكرية متمركزون في النقاط المذكورة السابقة ومتمركزون في العقيلة الجنوبية في منطقة الظفرة."

ذكر نقاط أمنية أخرى وهي متمركزة في الأماكن التالية:

العديد.

النكوت الواقعة شرق الدويهي .

روضة شامان.

بدع هزاع.

جبل بركة.

كهف بان شريف.

المرخية.

كايا.

المغيرة.

طريف "شركة تطوير نفط الساحل المتصالح" PDTC^{٢١}

ثانيًا:- النقاط التي أنشأها حاكم أبوظبي الشيخ شخبوط بن سلطان آل نهيان والمذكورة في أرشيف شركة أرامكو:

وفي رسالة تفصيلية أخرى موجهة إلى السيد برلغ بتاريخ ٣٠ نوفمبر من عام ١٩٥٣ حيث تم تقديم تفاصيل أكثر بالنقاط الأمنية غير النظامية التابعة لحاكم إمارة أبوظبي "ونعني بكلمة غير النظامية بأنها القوات التي لا ترتدي

البدلة العسكرية، ومعظمهم من حرس حاكم الإمارة، وهم معروفون بـ "خويا الشيوخ" و هي متواجدة في الأماكن التالية ذكرها:

القوات المتمركزة في مواقع شركة تطوير نفط الساحل المتصالح بالمواقع التالية:-

معسكر طريف الساحلي التي تدعم عمليات الحفر البري.

معسكر قرن الجربة التي تقع جنوب غرب الطريف.

معسكر كهف بن الشريف الساحلي التي تدعم عمليات الحفر البرية في الطرف الشرقي من سبخة مطي.

معسكر عوافي تقع جنوب كهف ابن الشريف.

معسكر نسلة تقع جنوب غرب كهف ابن الشريف.

وكافة النقاط المذكورة سابقا والتابعة لشركة تطوير الساحل المتصالح بها مفرزة من الجنود التابعين لحاكم الإمارة، وهو أكبر دليل على تعاون حاكم الإمارة مع الحكومة البريطانية في توفير الأمن لمعسكرات شركات النفط البريطانية، وتقوم الحكومة البريطانية بالدفع للحاكم مقابل توفير الحماية لمعسكراتها.

نقاط رؤضة شامان والعقيلية الجنوبية التي تحتوي على جنود تابعين لحاكم الإمارة وغير التابعة لمعسكرات شركة تطوير نفط الساحل المتصالح و هي كالتالي:

روضة شامان.

العقيلية الجنوبية.

الرويس.

المغيرة.

المرخية.

الضبية.

بدع هزاع.

عرادة.

بدع سويليم.

الكايا. (٢٢).

ثالثاً: - النقاط الأمنية في العين:

في تقرير تم تقديمه بتاريخ ٧ نوفمبر من عام ١٩٥٣ من قبل أحد الجواسيس في البريمي، وقد تم تقديم التقرير إلى شركة أرامكو، و تم في هذا التقرير ذكر مجموعة النقاط الأمنية في المناطق القريبة من البريمي وهي كالتالي:

"مربعة العين: والتي بنيت منذ سنتين (منذ سنتين من تاريخ التقرير أي عام ١٩٥١) والغرض منها حماية الجنود وهي اليوم مبنى لقيادة قوات الساحل المتصالح في منطقة البريمي"، وهي قلعة المربعة وسميت بمربعة زايد^(٢٣)، حيث أمر الشيخ زايد بن سلطان ببناء هذه القلعة، وتم الانتهاء من بنائها في عام ١٩٤٩ (وهو التاريخ الفعلي لبناء القلعة)^(٢٤)، وليس كما ذكره مصدر التقرير أن الانتهاء من بناء القلعة كان في قبل عامين من تاريخ اعداد التقرير، وأصبحت .

"نقطة ند الغربان: - وهي عبارة عن كثبان رملية مرتفعة في المنطقة التي تقع في نصف المسافة بين البريمي والعين".

"نقطة الجاهلي: - وتحتوى على قلعة وتقع في المنطقة بين العين والمعترض"، وأصبحت لاحقاً مقرّاً لقيادة قوات الساحل المتصالح في البريمي.

"نقطة غاف شاهين: - وهي غابات الغاف في المنطقة بين البريمي والمعترض ويوجد هناك مصدر مياه"، ومن هنا تستمد هذه النقطة أهميتها، فوجود المياه في نقطة أمنية يعزز من قوة النقطة من ناحية استدامتها.

"نقطة أعواد مقدرة: وهي غابات الغاف جنوب منطقة الجيمي."
"برج الجيمي: برج قديم يقع على الطرف الجنوب شرقي من نخيل الجيمي."

"برج القطارة: وهو برج يقع على الطرف الجنوب الشرقي من نخيل القطارة ويحمي فلج القطارة."

"نقطة بيت الدرمني في الطرف الشرقي من القطارة، وهو في الأصل كان سكن رئيس القرية الشيخ سلطان بن محمد الدرمني أب الشيخ سعيد بن سلطان الدرمني."

"خربة الجراحة: والتي دمرت بسبب المياه، وتقع في شمال البريمي."
"خربة الصيري وهي خربة تقع شمال البريمي."

"خربة البدعة: عبارة عن مزارع نخيل بين البريمي وقصر الخندق."
"مربعة عبيد بن جمعة: تتمركز بها حامية لسد مدخل الوادي المؤدي إلى البلدة."

"خربة مزيد:- خربة تقع شمال قرية حفيت وهناك تم إنشاء نقطة تفتيش."
"خربة عبدة وخربة الجراحه وخربة راشد بن عبيد. تقع جنوب شرق البريمي وشمال غرب قصر السديري وهناك مصدر مياه في هذا الموقع^{٢٥}."

الخاتمة:

في ختام هذا البحث يمكن استخلاص النتائج التالية:

أولاً: ألزمت الحكومة البريطانية في بادئ الأمر شيوخ إمارات الساحل المتصالح توقيع الاتفاقية العامة، بهدف ان تكون هذه الأراضي مثل صلة الوصل بين الأراضي البريطانية والهند التي كانت تحت الاحتلال البريطاني، نظراً للموقع الجغرافي لإمارات الساحل المتصالح والدول الواقعة على ساحل الخليج العربي، وبعد انتشار الطائرات أرادت الحكومة البريطانية مدرجات

لهبوط طائراتها لتتمكن من الوصول إلى مستعمرتها الرئيسية "الهند"، وكان هذا هو السبب الأول لإنشاء المطار في أراضي إمارة الشارقة، والذي تحول شيئاً فشيئاً إلى معسكر للقوات الجوية الملكية البريطانية، ويعتبر من أوائل المعسكرات الأمنية في المنطقة.

ثانياً: في مرحلة لاحقة، كان الهدف من إنشاء النقاط الأمنية في أراضي إمارات الساحل المتصالح هو ظهور مؤشرات لإمكانية اكتشاف النفط في هذه الأراضي، وظهور شركة منافسة للشركات البريطانية تسعى للحصول على امتيازات التنقيب عن النفط في المنطقة، والذي جعل من إنشاء النقاط الأمنية أمراً لا مفر منه، ولا تستطيع الحكومة البريطانية بنفسها الحفاظ على حق الامتياز وحماية معداتها والحقول التي بدأت فيها عمليات الحفر بدون مساعدة حاكم الإمارة، وهذا ما حصل بالفعل، فقد تمت الموافقة من قبل الحاكم بتقديم العون للحكومة البريطانية مقابل أن تقوم الحكومة البريطانية بدفع تكاليف توفير الحماية للحاكم، ونلاحظ هنا أن حاكم إمارة أبوظبي قام بتكليف شقيقه الشيخ هزاع بن سلطان آل نهيان والذي يعتبر ساعده الأيمن، وقائد قواته، بمساندة القوات البريطانية في إنشاء نقاط أمنية مختلفة بأراضي أبوظبي، وتناولت وثائق شركة بريتيش بتروليوم التفاصيل الدقيقة لهذه النقاط.

ثالثاً: لقد تناولت وثائق شركة أرامكو الأمريكية والتي كانت تطمح بالحصول على حق امتياز التنقيب عن النفط في الأراضي التابعة لأبوظبي "الشركة المنافسة لشركة بريتيش بتروليوم"، تفاصيل النقاط الأمنية المختلفة التابعة لإمارة أبوظبي، وكانت تقوم بجمع هذه المعلومات بدقة متناهية من خلال جواسيسها في المنطقة.

ملحق رقم "١"
خريطة امارات الساحل المتصالح



ملحق رقم ٢ خريطة المناطق في الساحل المتصالح



الهوامش:

- ١ - القاسمي، سلطان، محطة الشارقة الجوية بين الشرق والغرب، القاسمي ببليكيثون، الشارقة، ٢٠٢١، ص.ص. ١٣-٥٣
- 2 IOR R/15/2/263, Litter from The Residency Agent, Sharjah to Secretary of the Political Resident in the Persian Gulf, Bushire on 16/Jan/1933
- 3 Morton Michael Quentin (6 أبريل ٢٠١٣). "Once Upon a Red Line: The Iraq Petroleum Company Story". GeoExpro
- 4 Luciani, Giacomo (2013), "Corporations vs. States in the Shaping of Global Oil Regimes", Global Resources, Palgrave Macmillan UK, pp. 119-139
- 5 -"The Emergence of the Arabian Oil Industry" by Rasoul Sorkhabi, Ph.D., University of Utah's Energy & Geoscience Institute, *GeoExpro*, No. 6 of 2008
- 6 - Bennett H. Wall and George S. Gibb, Teagle of Jersey Standard, New Orleans, 1974, p. 209
- 7 - The Prize: The Epic Quest for Oil, Money and Power, New York, 1991, pp. 413-9
- 8- Heard, David, The Trucial Coast Diaries (1948-1957) On the Way from Pearls to Oil in the Trucial States of the Gulf, Gerlach Press, 2020, jstor.org, period end on 17 jun 1951
- 9- political diaries of Persian Gulf volume 19 "1951-1954" report of 1952
- 10 - Heard, David, op. cit, period end on May 1952
- ١١ - كودري، رونالد، الألبوم العربي، مونتيفيت للنشر، دبي، ٢٠٤٢.
- ١٢ - مايترا، جوينتي، قصر الحصن تاريخ حكام أبوظبي (١٧٩٣-١٩٦٦)، مركز الوثائق والبحوث، أبوظبي، ص ٤
- 13 -political diaries of Persian gulf volume 19 "1951-1954" report of 1953
- 14 - Heard, David, op. cit, period end on 31 dec, 1952
- 15- Heard, David, The Trucial Coast Diaries op.cit
- 16 - Heard, David, The Trucial Coast Diaries (1948-1957) Op cit
- 17 - Heard, David, The Trucial Coast Diaries (1948-1957) Op cit
- 18- FCO 371/114612, entitled: The role of the Buraimi Arbitration Commission in determining the borders between the Kingdom of Saudi Arabia and Abu

- Dhabi and the autonomy over the Buraimi region. Dated May 6, 1955 - June 1, 1955
- 19 -FCO 533/1016, Abu Dhabi Diary For Period November 26 to December 24 1956.
- 20 -FCO 371/104302 entitled: "Discussions regarding the Buraimi arbitration of 1956
- 21 Aramco Archive, jhorgetown university, Washington DC,William e.mulligan papers folder 34.0 november 1953,8nov1953
- 22 - Aramco Archive, jhorgetown university, Washington DC,William e.mulligan papers folder 34.0 november 1953,30nov1953
- ٢٣ راشد، علي، الحصون والقلاع في دولة الإمارات العربية المتحدة، وزارة الإعلام و الثقافة، أبوظبي، ص ٢٢.
- 24 - Heard, David, The Trucial Coast Diaries 1948-1957, Gerlach Press, Berlin, 2020, period ending 12 September 1949
- 25 - Aramco Archive, jhorgetown university, Washington DC,William e.mulligan papers folder 34.0 november 1953,7nov1953

المصادر والمراجع

- ١- راشد، علي، الحصون والقلاع في دولة الإمارات العربية المتحدة، وزارة الإعلام و الثقافة، أبوظبي.
- ٢- القاسمي، سلطان، محطة الشارقة الجوية بين الشرق والغرب، القاسمي ببليكيشون، الشارقة، ٢٠٢١، ص.ص. ١٣-٥٣
- ٣- كودري، رونالد، الألبوم العربي، مونتيفيت للنشر، دبي، ٤٢.
- ٤- مايترا، جوينتي، قصر الحصن تاريخ حكام أبوظبي (١٧٩٣-١٩٦٦)، مركز الوثائق و البحوث، أبوظبي، ص ٤

- 5- Aramco Archive, jhorgetown university, Washington DC, William e.mulligan papers folder 34.0 november 1953, 30nov1953
- 6- Aramco Archive, jhorgetown university, Washington DC, William e.mulligan papers folder 34.0 november 1953, 7nov1953
- 7- Aramco Archive, jhorgetown university, Washington DC, William e.mulligan papers folder 34.0 november 1953, 8nov1953
- 8- Bennett H. Wall and George S. Gibb, Teagle of Jersey Standard, New Orleans, 1974, p. 209
- 9- FCO 371/104302 entitled: "Discussions regarding the Buraimi arbitration of 1956"

- 10- FCO 371/114612, entitled: The role of the Buraimi Arbitration Commission in determining the borders between the Kingdom of Saudi Arabia and Abu Dhabi and the autonomy over the Buraimi region. Dated May 6, 1955 - June 1, 1955
- 11- FCO 533/1016, Abu Dhabi Diary For Period November 26 to December 24 1956.
- 12- Heard, David, The Trucial Coast Diaries 1948-1957, Gerlach Press, Berlin, 2020, period ending 12 September 1949
- 13- Heard, David, The Trucial Coast Diaries (1948-1957) On the Way from Pearls to Oil in the Trucial States of the Gulf, Gerlach Press, 2020, jstor.org, period end on May 1952
- 14- Heard, David, The Trucial Coast Diaries (1948-1957) On the Way from Pearls to Oil in the Trucial States of the Gulf, Gerlach Press, 2020, jstor.org, period end on 17 jun 1951
- 15- Heard, David, The Trucial Coast Diaries (1948-1957) On the Way from Pearls to Oil in the Trucial States of the Gulf, Gerlach Press, 2020, jstor.org, period end on 30 jun 1953
- 16- Heard, David, The Trucial Coast Diaries (1948-1957) On the Way from Pearls to Oil in the Trucial States of the Gulf, Gerlach Press, 2020, jstor.org, period end on 31 dec 1952
- 17- Heard, David, The Trucial Coast Diaries (1948-1957) On the Way from Pearls to Oil in the Trucial States of the Gulf, Gerlach Press, 2020, jstor.org, period end on 31 mar 1954
- 18- Heard, David, The Trucial Coast Diaries (1948-1957) On the Way from Pearls to Oil in the Trucial States of the Gulf, Gerlach Press, 2020, jstor.org, period end on 31 may 1953
- 19- IOR R/15/2/263, Litter from The Residency Agent, Sharjah to Secretary of the Political Resident in the Persian Gulf, Bushire on 16/Jan/1933

- 20- Luciani, Giacomo (2013), "Corporations vs. States in the Shaping of Global Oil Regimes", Global Resources, Palgrave Macmillan UK, pp. 119-139
- 21- Morton ،Michael Quentin (٦ أبريل ٢٠١٣). "Once Upon a Red Line: The Iraq Petroleum Company Story". GeoExpro
- 22- Robert L. Jarman,political diaries of Persian Gulf volume 19 "1951-1954", Archive editions,1990-1998 ,report of 1952
- 23- The Emergence of the Arabian Oil Industry" by Rasoul Sorkhabi, Ph.D., University of Utah's Energy & Geoscience Institute, GeoExpro, No. 6 of 2008
- 24- The Prize: The Epic Quest for Oil, Money and Power, New York, 1991, pp. 413-9