

# تقارير المقيمة السياسية البريطانية حول الملاحة الجوية في البحرين (1919-1945): دراسة في ضوء الوثائق البريطانية



تامر سميطة<sup>(1)</sup>

تُسَلِّمُ البحث في: 2025/7/24

أجيز للنشر في: 2025/12/1

طه، تامر سميطة. (2026). تقارير المقيمة السياسية البريطانية حول الملاحة الجوية في البحرين (1919-1945): دراسة في ضوء الوثائق البريطانية. مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، 52(200)، 181-208.

<https://doi.org/10.34120/jgaps.v52i200.3529>



© مجلس النشر العلمي/ جامعة الكويت.  
هذه الدراسة ذات وصول مفتوح نشرت بموجب رخصة المشاع الإبداعي - النسبية غير التجارية.

## ملخص

الأهداف: تهدف الدراسة إلى الحديث عن البدايات الأولى لظهور حركة الملاحة الجوية ونشأتها من خلال حركة مرور الطائرات العسكرية في مشيخة البحرين، وتحديدًا عقب انتهاء الحرب العالمية الأولى (1914-1918)، وتعرّف الجهود التي بذلها شيخ البحرين عيسى بن علي آل خليفة (1869-1932) في تقديم الدعم والمساعدة لتطوير خدماتها في المنطقة، وتطرقت الدراسة إلى مسألة تخصيص قطعة أرض مناسبة لتأسيس مهبط ملائم يصلح لهبوط الطائرات وصيانتها، وجهوده في أعمال الإنشاء التي اهتم بها شخصياً. المنهج: اعتمد الباحث في هذه الدراسة على منهج البحث التاريخي الوثائقي الوصفي القائم على جمع المادة العلمية والتحقق من مدى مصداقيتها ومنطقيتها؛ ومن ثم، استخلاص النتائج منها، وصولاً إلى النتائج العلمية المنشودة، بالاعتماد على مجموعة من الوثائق الصادرة عن الحكومة البريطانية؛ لتحقيق فهم دقيق للحقائق التاريخية مع الالتزام بمصادرها الأصلية، المنشورة وغير المنشورة. النتائج: بينت الدراسة مجموعة من الحقائق التي توضح دور حكومة الهند البريطانية في اختيار البحرين كموقع مناسب لإنشاء مهبط للطائرات لدعم سياساتها وبسط نفوذها بالمنطقة، ووضحت ما بذلته من جهود لتنظيم الملاحة الجوية على الرغم من التحديات التي واجهتها خلال تلك الفترة. وأبرزت الدراسة دور التنافس بين "إمبريال إيروايز" (Imperial Airways) والطيران الملكي في تطور الملاحة حينها، وما أسهمت به شركة "إمبريال إيروايز" في تطوير الخدمات؛ وتحسين حركة الملاحة الجوية والبريد الجوي، الذي عزز بدوره مكانة البحرين كمركز إقليمي للملاحة الجوية. الخاتمة: عرضت الدراسة لأهمية الموقع الجغرافي في البحرين الذي جعل منها موقعاً إستراتيجياً للملاحة الجوية البريطانية، وأنشئ مهبط للطائرات؛ بما ينظم حركة الملاحة الجوية. وبدورها عززت البحرين مكانتها لتصبح مركزاً إقليمياً للملاحة، يخدم المصالح البريطانية ويوفر بنية تحتية متقدمة للطيران في منطقة الخليج العربي.

**الكلمات المفتاحية:** الملاحة الجوية، البحرين، المقيمة السياسية البريطانية

(1) محاضر وباحث أكاديمي في التاريخ الحديث والمعاصر. tamersmart@yahoo.com

## Reports of the British political residency about air navigation in Bahrain (1919–1945): A documentary study

Tamer S. Taha<sup>(1)</sup>

### Abstract

**Objectives:** This study discusses the early beginnings of the emergence and development of air navigation through the passage of military aircraft over the Sheikhdom of Bahrain, particularly following the end of World War 1 (WWI). It also addresses the support and assistance provided by the Sheikh of Bahrain, the idea of allocating a suitable piece of land for establishing an airstrip on the island, and his personal involvement in preparing and overseeing the construction efforts. **Method:** This study adopted the historical-documentary descriptive method, which relies on collecting scientific material, verifying its credibility and logical consistency, and then deriving conclusions to reach the desired scientific outcomes. This was based on a set of documents issued by the British government to uncover the full historical facts without stripping them of their published or unpublished sources. **Results:** The research found that Britain selected Bahrain as a suitable site for constructing an airstrip and worked to organize air navigation despite challenges. The project witnessed competition between Imperial Airways and the "RAF", which was eventually regulated through agreements with the Sheikh of Bahrain. Imperial Airways contributed to developing services, which improved air traffic and postal services, and reinforced Bahrain's role as a regional air navigation hub. **Conclusion:** Bahrain emerged as a strategic location for British air navigation, succeeding in establishing an airstrip and organizing air traffic despite various challenges. With the support of Imperial Airways and cooperation from the Sheikh of Bahrain, aviation and postal services improved, enhancing Bahrain's importance as a regional center for air navigation that served British interests.

**Keywords:** air navigation, Bahrain, aircraft, British political residency

Submitted: 24/7/2025

Accepted: 1/12/2025

Tamer, S. T. (2026). Reports of the British political residency about air navigation in Bahrain (1919–1945): A documentary study. *Journal of the Gulf and Arabian Peninsula Studies*, 52(200), 181–208.

<https://doi.org/10.34120/jgaps.v52i200.3529>



© APC/Kuwait University.

This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY-NC) license.

(1) Lecturer and academic researcher of Modern and Contemporary History.  
tamersmart@yahoo.com

## المقدمة

أسهمت الحرب العالمية الأولى (1914-1918) في دفع عجلة تطوير صناعة الطائرات؛ إذ سعت الدول الأوروبية المتحاربة إلى ابتكارها وتصنيعها، وتسابقت فيما بينها لصنع طائرات عسكرية، فأنتجت فرنسا وألمانيا وبريطانيا عدة طائرات، سواء البرية منها أو المائية، وكان لها دور كبير في تقديم المساعدات والخدمات للسفن الحربية، وإمدادها بما تحتاج إليه من المؤن، بالإضافة إلى خدمات الاستطلاع الحربي، ومن المعروف أن بريطانيا كانت تقف ضد الدولة العثمانية في الحرب؛ الأمر الذي تطور إلى أن تصل الحرب إلى عدة مناطق عربية؛ فكان أول ظهور للطائرات البريطانية العسكرية في العراق وشبه الجزيرة العربية يعود إلى عام 1916، ولم تكن مشيخة البحرين -مثلها مثل باقي مناطق الخليج العربي والدول العربية- تعرف شيئاً عن الطيران مسبقاً، وتعود البدايات الأولى لوجود فكرة إنشاء مهبط للطائرات فيها إلى مساعي الحكومة البريطانية وجهودها في تحسين خدمات البريد، لتحقيق هذه الخدمات انتشاراً واسعاً مع الحفاظ على الجودة والسرعة، وقد حظيت هذه الفكرة بقبول شيخ البحرين عيسى بن علي آل خليفة (1869-1932) حينها؛ مما أسهم في تحديد المكان المناسب بدعم وتوجيه منه، ولتتوالى بعد ذلك اتفاقية الطيران التي تحدد أطر ومعايير حركة الطائرات وهبوطها.

اعتمدت هذه الدراسة على منهج البحث التاريخي -الوثائقي- الوصفي، القائم على جمع المادة العلمية والتحقق من مدى مصداقيتها ومنطقيتها؛ ومن ثم استخلاص النتائج منها، وصولاً إلى النتائج العلمية المنشودة، بالاعتماد على مجموعة من الوثائق الصادرة عن الحكومة البريطانية؛ لتحقيق فهم دقيق للحقائق التاريخية مع الالتزام بمصادرها الأصلية، المنشورة وغير المنشورة. وانطلاقاً من هذا المفهوم كان لا بد من الاطلاع على أرشيف الهند "سجلات مكتب الهند (India Office Records) وتقارير المقيمة السياسية البريطانية بالخليج العربي والوثائق التابعة لوزارة الطيران البريطاني وتقارير كل من سلاح الجو الملكي البريطاني وشركة الطيران الجوي الإمبراطوري.

تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على بداية حركة الملاحة الجوية في مشيخة البحرين؛ التي لم تحظَ بالاهتمام والدراسة، بالإضافة إلى محدودية المعلومات المتاحة بشأن هذه الدراسة، والاطلاع على الاتفاقيات والمعاهدات التي أسهمت في تطوير حركة الملاحة

الجوية في البحرين، وكيف تمكنت البحرين خلال فترة زمنية بسيطة من إنشاء مهبط جوي يصلح لعدة رحلات قادمة من الشرق والغرب، وسرعان ما أصبح فيها وكلاء لخطوط الطيران لتقديم المساعدة والخدمات للمسافرين على أراضيها.

### إشكالية الدراسة

ما المساعي والجهود البريطانية التي بذلت في سبيل إنشاء مهبط لطائراتها في مشيخة البحرين؟ وما الإجراءات التي اتبعتها في سبيل تحقيق مشروع إنشاء مهبط للطائرات؟ وهل سعى شيخ البحرين لعقد اتفاقيات تسهم في تهيئة بيئة وظروف مناسبة لإنشاء مطار يحمل جميع المعايير اللازمة؟ وكيف طورت شركة "إمبريال إيرويز" (Imperial Airways) خدمات الطيران في المنطقة؟ وما الأسس والقواعد التي أسهمت في تنظيم حركة الملاحة الجوية في البحرين؟ وأين أنشئ أول مهبط للطائرات فيها؟ وما الهدف من إنشائه؟

بالعودة إلى الدراسات السابقة لوحظ أن هناك ندرة في الدراسات التاريخية التي تناولت البدايات الأولى لتاريخ حركة الملاحة الجوية في البحرين، لم يُعثر على دراسة تاريخية تخصصت في تاريخ نشأة الملاحة الجوية بالبحرين، إلا أن هناك بعض الدراسات تطرقت لحركة الملاحة الجوية في مشيخة الكويت، من أبرزها دراسة بعنوان "تقارير المقيمة السياسية البريطانية حول الملاحة الجوية في الكويت (1919-1940)": دراسة وثائقية"، وهي صادرة عن جامعة الشارقة للباحث الدكتور تأمر طه (2021)، وتناولت دراسة وتحليل الدور الذي قامت به المقيمة السياسية البريطانية في متابعة وتنظيم شؤون الملاحة الجوية في الكويت خلال النصف الأول من القرن العشرين. وهي تتفق مع هذه الدراسة من حيث المنهج الوثائقي التحليلي والاعتماد على الوثائق البريطانية الأصلية، وتشارك معها في تناول الدور البريطاني الإداري والسياسي في الخليج العربي، لكنها تختلف من حيث النطاق المكاني والموضوعي؛ إذ ركزت على الكويت والملاحة الجوية حصراً، بينما تناولت هذه الدراسة البحرين بوصفها مركزاً سياسياً وإدارياً أوسع نفوذاً لبريطانيا في المنطقة.

كما تطرقت رسالة الدكتوراه للباحثة تيريزا كرومبتون "Teresa Crompton" (2014) بعنوان "British Imperial Policy and the Indian Air Route, 1918-1932"، التي تناولت السياسة البريطانية في مجال الطيران المدني بين بريطانيا والهند. كما أنها قدمت إطاراً نظرياً

عاماً يوضح الخلفية الإستراتيجية والإدارية للسياسات الجوية البريطانية والطيران الإمبراطوري، في بلاد فارس وفي ساحل الخليج العربي. وعليه؛ تختلف هذه الدراسة كونها لم تتطرق للملاحة الجوية في البحرين أو المقيمة السياسية فيها بشكل مباشر، ويمكن اعتبار الدراستين معاً مرجعين تكميليين يقدمان سياقاً تاريخياً وإدارياً يساعد في تفسير الظروف التي أحاطت بتطور الملاحة الجوية.

يتّضح من استعراض الدراسات السابقة أن المعلومات التاريخية المتوافرة حول تاريخ الملاحة الجوية في الخليج العربي تظل محدودة، وأن معظمها ركّز على الأطر السياسية والإدارية العامة للوجود البريطاني دون التعمق في التجربة البحرينية على وجه الخصوص. وقد أسهمت كلٌّ من دراسة المقيمة البريطانية في الكويت ورسالة Crompton (2014) في توفير خلفية تاريخية ومعرفية يمكن الاستفادة منها لفهم السياسات الإمبراطورية في المنطقة. غير أن هذه الدراسة تهدف إلى الكشف عن بدايات الملاحة الجوية ودور المقيمة السياسية البريطانية في هذا المجال. وبذلك تسعى الدراسة إلى تعرّف نشأة حركة الملاحة في البحرين وتطورها.

واختيرت بداية الدراسة في عام 1919، وهو العام الذي شوهدت فيه أول طائرة حربية بريطانية زارت أراضي البحرين، وحلقت في سماءها، أما عن نهاية الدراسة؛ فهي عام 1945 وهو العام الذي انتهت فيه الحرب العالمية الثانية.

تكمن أهمية الدراسة في الاطلاع على جانب من أهم الجوانب التي تناولت البدايات الأولى لتاريخ الملاحة الجوية في البحرين، وتسليط الضوء على بداية ظهور الطائرات البريطانية، ومدى اهتمام سلاح الجو الملكي البريطاني بجعل منطقة البحرين مهبطاً رئيسياً لطائراتها، وجهود شيخ البحرين عيسى بن علي آل خليفة (1869-1932) في تقديم الدعم والمساعدة لجعل مهبط الطائرات مقراً مناسباً لحركة الملاحة في منطقة الخليج،

وتجيب هذه الدراسة عن عدة تساؤلات، منها ما الجهود التي بذلتها بريطانيا في سبيل إنشاء مهبط لطائراتها في مشيخة البحرين؟ وما الإجراءات التي اتبعتها في سبيل تحقيق ذلك؟ وهل سعى شيخ البحرين لعقد اتفاقيات تسهم في تهيئة بيئة وظروف مناسبة لإنشاء مطار يحمل جميع المعايير اللازمة؟

## البدايات الأولى لنشأة الملاحة الجوية في البحرين

تشير الوثائق البريطانية إلى أن البدايات الأولى لظهور عمليات هبوط لطائرات بريطانية في جزيرة البحرين كان بسبب ظروف الحرب العالمية الأولى، (1914-1918). وهناك تدهور واضح لخدمات البريد بشكل سيئ وميئوس منه؛ وكان لا بد من تحسين تلك الخدمات بعض الشيء وقد قُدِّم طلب إلى المفوض المدني "The Civil Commissioner" للسماح بإنشاء مهبط للطائرات في الجزيرة، وأن يقبل المفوض الطلب؛ لتوفير خدمات اتصال البريد الجوي بين بغداد وبوشهر ببلاد فارس (India Office Records, 1918).

حظي المقترح -الطلب- الذي قُدِّم للمفوض المدني بالقبول والترحيب، وخصصت قطعة أرض تصلح لتكون مهبطاً للطائرات، ووضعت الترتيبات الهندسية المناسبة، كما تشير التقارير إلى أن التخطيط كان يقضي بأن يمتد المهبط على مساحة تُقدَّر بنحو 650 ياردة طولاً و400 ياردة عرضاً؛ وهو ما يعكس اتساعه مقارنة بالمعايير السائدة آنذاك. وأصدر المفوض تعليمات إلى الوكالة السياسية البريطانية بالبحرين "Agency Political" بعرض هذا المقترح على شيخ البحرين عيسى بن علي آل خليفة (1869-1932)، وكانت الرخصة الأساسية تخصيص مبلغ 500 روبية -إجمالي تكلفة إنشاء المهبط- وفي حال اعتماد قبول الشيخ يمكن البدء في تجهيز المهبط وإسناد أعماله إلى الدائرة المختصة بالطيران البريطاني، ومن المقرر أن يكون المهبط جاهزاً في بداية شهر أبريل من عام 1920، ولهذا الغرض زار البحرين نائب المارشال الجوي السيد سالmond "Air Vice-Marshall Sir. W. G. Salmond" وطالب بتغيير مخطط عرض المهبط وتوسيع مساحته ومساحة مهبطه قليلاً. وبالفعل تمت الموافقة على طلب نائب المارشال وخصص مبلغ 400 روبية لغرض التوسعة، ومن المقرر الشروع في العمل بهدف توسعة عرض المهبط في عام 1921، ويعود السبب في تأخير العمل بعض الوقت إلى زيارة نائب المارشال الذي تأخرت إلى يوليو 1920 (Political Agent Bahrain, 1942).

انتهت أعمال تجهيز المهبط في الوقت المحدد، وأشارت الوثائق البريطانية وتقارير الوكالة السياسية بالبحرين إلى أن بداية الزيارات بالمهبط البري كانت ثلاث طائرات تابعة ل سلاح الجو الملكي البريطاني "Royal Air Forces" في يونيو 1924 قادمة من مطار الشعبية بالعراق "Shaibeh Iraq"، وقاد السرب اللورد بيك "Peck Lord". ومكث أفراداه في البحرين أربعة أيام

ورحلوا عنها إلى العراق مرة أخرى في 12 يونيو، وخلال تلك الفترة نُقِّد عدد من الرحلات الجوية القصيرة فوق جزيرة البحرين، منها رحلة خاصة لنائب شيخ البحرين حمد بن عيسى ورحلة أخرى للوكيل السياسي، حيث ركبا الطائرات الحربية وحلقا في رحلة جوية فوق سماء البحرين لمدة ساعة ونصف، وتضمنت الرحلة زيارة بنك اللؤلؤ "Pearl Banks" الذي كان موقعه على مسافة أربعين ميلاً من المهبط، وعلى أي حال حظيت تلك التجربة بالترحيب والتقدير الكبير من قبل الشيخ حمد بن عيسى (Cole, 1934).

وعلى إثر الزيارة دعا الشيخ ضباط سلاح الجو الملكي البريطاني إلى ضرورة تكرار الزيارة كلما أمكهم ذلك، واكتمل العمل بالمهبط عندما أعطى الشيخ الإذن لاستمرارية مثل تلك الزيارات، واعتبر أن العمل في المهبط الجوي إحدى أهم الركائز الضرورية، واهتم به بنفسه، وتابع مسيرته؛ ليكون جاهزاً بشكل دائم لأي رحلات في المستقبل، ومن ناحية أخرى من الممكن النظر بعين الاعتبار إلى هذا المهبط لما يمتاز به من موقع جغرافي يستحق الاهتمام؛ ومن ثم، يكون محطة جوية مهمة، وقد كتب الوكيل السياسي بالبحرين مذكرة يشرح فيها كيف يمكن أن تكون البحرين ضمن قائمة المقترحات لخطوط الطيران البريطانية والرحلات الجوية بين إنجلترا والهند، ويؤكد أن مسألة تأسيس مطار جوي في الجزيرة ستلقى الدعم والمساعدة من الشيخ ولن تكون هناك عراقيل تعوق العمل<sup>(1)</sup> (India Office Records, 1918).

لكن يبقى السؤال، وهو ما تأثير وجود؛ مثل تلك الخدمات الجوية في الخليج العربي؟ وهو ما يبقى من الصعب التنبؤ به في البداية، وربما تكون مسألة استخدام الجمهور لمثل تلك الخدمات غير قابلة للتطبيق على أرض الواقع، لكن من المثير للاهتمام أن يتوافر في الخليج العربي وسائل اتصال وخدمات نقل حديثة؛ مثل السيارات والطائرات؛ ففي حالة توافر وسائل الاتصال الحديثة، سوف يتمتع الخليج بأهمية مماثلة لباقي المناطق الأخرى؛ إذ يُعد من أقدم العصور التاريخية،

(1) عندما اقتربت الطائرات من العاصمة -المنامة- قدمت تشكيلةً جيداً؛ يبدو كأنه استعراض، على ارتفاع بلغ قرابة 5000 قدم، على هيئة حلقة دائرية، وعندما اقتربت الطائرات أكثر انخفض الارتفاع ليصل إلى قرابة 1000 قدم تقريباً، دارت على يمين المدينة، وحلقت على الوجهة المائية بطول الساحل، وبعدها قامت الطائرات بإطلاق أضواء ملونة باللون الأحمر والأبيض والأخضر على التوالي وفي دفعة واحدة، واعتبر السكان المحليون ممن شاهدوا العرض أن الألوان الثلاثة التي أطلقتها الطائرات هي تعبير عن الحماية والرعاية البريطانية للجزيرة، لمزيد من التفاصيل: (India Office Records, 1918).

وحلقة وصلٍ رئيسة بين الشرق والغرب، وملتقى لقارات العالم القديم الثلاث: آسيا وأفريقيا وأوروبا؛ ومن هنا اعتمدت فكرة أن يصبح من المتاح وجود بعض الوسائل الحديثة -المواصلات- في الخليج؛ وهو ما يعزز قوة الموقع الإستراتيجي لخدمة حكومة بريطانيا (Loch, 1935).

قام سلاح الجو الملكي البريطاني بتأسيس مرسى خاص يصلح لهبوط الطائرات المائية في الميناء بالبحرين بين 5 و12 مارس من عام 1929، وكانت أول الرحلات لطائرتين، وذلك في 18 أبريل، كما قررت القوات الجوية في نهاية الأمر وبعد طول مباحثات مع شيخ البحرين شراء محطة الحجر الصعي القديمة؛ لإعادة تجهيزها لتكون معسكراً لراحة ضباط سلاح الجو، كما دخلت القوات الجوية في مفاوضات بشأن إنشاء مطار جوي بالبحرين، لكنها لم تنته بالشكل اللائق، ويبدو أن سير حركة المفاوضات أصبح معقداً، ومن الصعب تنفيذه؛ ويعود السبب في ذلك إلى إدراك حقيقة واحدة، وهي أن القوات الجوية الملكية لم يكن لديها الوعي الكافي لتدرك مدى الأهمية الفعلية للقيمة الإستراتيجية لتلك الأرض، في الوقت نفسه كان لديها مخططات قيد للتنفيذ الفعلي لعدد من الرحلات الجوية، التي ستبدأ في عام 1930 حتى كان هناك نشاط واضح للرحلات الجوية الخاصة، وتشير التقارير إلى أنه في 16 أغسطس من عام 1929 قام السيد حبيب روزنتال "Mr. Habib Rosenthal" أحد أكبر تجار اللؤلؤ في الخليج العربي باستئجار طائرة خاصة تابعة للخطوط الجوية الإمبراطورية، التي تعرف باسم إمبريال إيريز "Imperial Airways" في تلك الفترة الزمنية، بهدف هبوطها في البصرة (Loch, 1936).

وتشير تقارير المقيمة السياسية البريطانية لعام 1931، وطبقاً للسجلات الإدارية إلى أن عدداً من الرحلات الجوية التي تتعلق بسلاح الجو الملكي فوق سماء البحرين كانت قليلة نسبياً طوال العام، ويبدو أنهم تخلوا عن المرفأ التابع لهم الذي أنشئ من قبل في خور لوبين "Khor Lupin" بعد الانتهاء من جميع الأعمال والتجهيزات؛ ويعود السبب في ذلك أن الخور يعد صغيراً نسبياً، حتى إن السفن البخارية "Steamship" واجهت صعوبة في الملاحة البحرية ضمن مياهه، كما أن الطائرات المائية الكبيرة لا تستطيع الهبوط فيه، وعليه؛ توجهت الأنظار إلى خور القليعة "Khor Kaliyah" على الرغم من أن هذا الخور يتعرض لعوامل جوية قاسية، حتى إنه في ذات مرة كانت هناك طائرة مائية في الخور بالإضافة إلى طائرتين من نوع رانجون "Flying Boat Rangoon" وبعد وقت قصير من الهبوط بسلام هبت عاصفة قوية وغير طبيعية، إلا أن الغريب في الأمر أن الطائرتين المائيتين من نوع رانجون ظلتا في حالة مستقرة في المرسى الخاص بهما ولم

تضررا كثيراً على عكس الطائرة الأخرى. وفي شهر مايو من العام نفسه قام الوكيل السياسي في البحرين برحلة جوية باستخدام طائرات تابعة لسلاح الجو الملكي فوق جزيرة مصيرة "Masara Island"، وهي جزيرة تقع قبالة الساحل الجنوبي الشرقي لسلطنة عمان (Weigh, 1937).

### اتفاقيات تنظيم حركة الملاحة الجوية في البحرين

بذلت حكومة بريطانيا مجهوداً كبيراً لإنشاء طريق جوي وتوفير خدمات ملاحية جوية على الساحل العربي للخليج، أضيف إلى ذلك المجهود الخاص الذي قام به السيد "هيو بيسكو" Hugh Bisco لتطوير خدمات الطيران بكل قوة، وتشهد له حكومة الهند بنجاحه في تحقيق اتفاقية لإنشاء مطار في الشارقة بعد الاتفاق مع شيخها سلطان بن صقر القاسمي الثاني (1924-1951)، والحصول منه على تسهيلات للملاحة الجوية تضمن الحصول على حرية الطيران بين البحرين ومناطق أخرى على الساحل العربي للخليج (Political Agent Bahrain, 1944a).

أرسل الوكيل السياسي البريطاني "تليجرافاً" إلى مستشار حكومة البحرين تشارلز بلجريف "Charles Belgrave" في 6 أغسطس 1932 بشأن إقامة مطار في البحرين مع الأخذ بعين الاعتبار مسألة تأجير أرض تصلح لتكون مطاراً بهدف تشغيل طائرات تابعة للخطوط الإمبراطورية الجوية المحدودة. تجدر الإشارة، عند تناول موضوع المحرق، إلى ضرورة مراعاة عددٍ من الجوانب الأساسية، أهمها أن سلاح الجو الملكي كان قد أنشأ بالفعل مطاراً مكتمل الخدمات في تلك المنطقة، وفي حال استؤجر المطار الحالي فإن شركة إمبريال إيرويز ستكون ملزمة إعطاء مطار آخر جديد كبديل عن أرض المطار في المحرق، أضيف إلى ذلك أنه من غير المحتمل أن يكون لدى شيخ البحرين الرغبة في نقلهم إلى المحرق، وأن يكون هناك حقوق متفق عليها تسمح للطائرات الجوية التي لا تنتمي إلى شركة إمبريال إيرويز بالهبوط في مطار البحرين، ولو كانت لديها صلاحية لذلك فسوف تكون الرسوم المالية التي تُحصل للهبوط والاستفادة من المطار تدفع إلى حكومة البحرين وليس إلى شركة الطيران، كما تدفع شركة إمبريال إيرويز رسوماً في حال استخدمت أي أرض وأنشأت عليها مباني لتطوير خدماتها الجوية وتحتاج إليها (Political Agent Bahrain, 1945).

جاء الرد من مستشار حكومة البحرين "Charles Belgrave" (تشارلز بلجريف) أنه لم يتم تقديم أي طلبات من قبل شركة الطيران بغرض تأجير أرض لإنشاء مطار في المحرق إلى شيخ

البحرين، ومن الممكن أن تكون إدارة الشركة على وشك تقديم طلب بتأسيس مطار مدني في البحرين، وإن تم ذلك فمن المهم أن نشير إلى أن سلاح الجو الملكي يدفع سنوياً مبلغ تأجير الأرض التي يستخدمها كمهبط لطائراته الحربية تصل قيمتها إلى 2500 روبية، ولو أرادت شركة إمبيرال إيرويز أرضاً لإنشاء مطار علمياً فسوف تدفع القيمة المالية نفسها للإيجار. وتعتمد البحرين على القوات الجوية البريطانية في تحقيق الأمن الخارجي وحماية البحرين إلى حد كبير، كما أن عقد أي إيجار لأرض تستخدم كمهبط وتابعة لسلاح الجو الملكي يتعين على الشيخ أن يبلغ ويخبر -يرسل إشعاراً- القوات الجوية بأنه سوف يستلم المهبط منها ويعطيها مكاناً مناسباً آخر عوضاً عنه، ودون إيجار، وربما يطالب شيخ البحرين أن تكون هناك رسوم إضافية تفرض على شركة إمبيرال إيرويز لإنشاء المطار المدني وكذلك المباني التي ستشيد لحسابها (Fowlef, 1932).

أبلغ الوكيل السياسي إدارة فرع شركة إمبيرال إيرويز في البصرة أن حكومة البحرين أشارت إلى أن هناك رغبة من طرفهم بتأسيس مطار مدني في المحرق، وسوف يفرض عليهم دفع إيجار مماثل لها، كما تدفع هي مثله، وأن سلاح الجو الملكي يدفع إيجاراً سنوياً للشيخ، وليكن في الاعتبار أن حكومة البحرين لها الحق في السماح بهبوط أي طائرات تابعة لدول أجنبية أخرى، ولها الحرية التامة في تعديل الرسوم المالية (Fowlef, 1934).

وفي نهاية المطاف أعدت مسودة لإتمام اتفاقية إقامة المطار المدني في المحرق في 31 أغسطس 1932، المتعلقة بعمليات تقديم خدمات الطيران المدني من البحرين وإليها، واتفق على جميع شروطها والبالغ عددها 18 شرطاً، ولم يكن هناك أي اعتراض يذكر من قبل الشركة، ورتبت الاتفاقية بين المستشار المالي لحكومة البحرين والمكتب الرئيسي لشركة إمبيرال إيرويز في لندن<sup>(2)</sup> (Government of the United Kingdom, 1932).

(2) وقعت الاتفاقية بين حكومة البحرين وشركة الخطوط الجوية البريطانية بهدف إنشاء مطار مدني في البحرين واستخدامه، وأعدت مسودة تضمنت بنوداً عدة، بهدف صياغة بنود الاتفاقية بشكل مناسب، وأعلنت فيها حكومة البحرين أنه منذ تاريخ التوقيع عليها تمنح إدارة الشركة الصلاحية والامتيازات التي تحتاج إليها لتقديم خدمات الطيران المدني. لمزيد من التفاصيل انظر (Government of the United Kingdom, 1932).

## إجراءات تحديد المكان المناسب لمهبط الطائرات

تشير التقارير السرية للوكالة السياسية إلى أن شركة الطيران قامت بتحليل للتربة في المنامة؛ لمعرفة مدى مناسبتها لمهبط الطائرات البرية، وتقديم خدمات الملاحة الجوية! وأوضحت النتائج أنها لا تصلح لهبوط الطائرات ولا سيما الكبيرة والثقيلة منها، ولذلك أصدرت إدارة الطيران توصيات بأن تنقل خدمات المطار الرئيسية إلى المحرق، كما أوصت بضرورة الابتعاد عن مطار المنامة؛ نظراً لصعوبة التواصل بين المحرق والجزر الرئيسية، وأن المنامة يمكن استخدام مطارها البري كمهبط مناسب للطائرات الخفيفة الوزن، كما وجهت وزارة الطيران البريطانية بأن تكون السياسة التشغيلية والسيطرة الكاملة على المطار المدني لإدارة ممثل تابع للقوات الجوية الملكية البريطانية (Government of the United Kingdom, 1932).

زار البحرين عدد من الطائرات المائية التابعة ل سلاح الجو الملكي التي تنتهي إلى السرب الجوي "F.B. 20" وبشكل متكرر، وذلك طوال عام 1932، كما قامت طائرات من نوع "رانجون" (Rangoon) بعملية هبوط اضطراري في جزيرة جنة "Jinnah Island" -المنطقة الشرقية بالسعودية- وذلك في 16 يناير من العام نفسه، وحدث هبوط اضطراري آخر في 10 سبتمبر وصفه الوكيل السياسي بالبحرين في تقرير أعده لحكومة الهند "Government of India" في حديثه عن عمليات الهبوط الاضطراري للطائرات من نوع رانجون المائية، وقال: إن هذه الطائرات تعد محظوظة للغاية؛ إذ إن عمليات الهبوط كانت دائماً بالقرب من الماء، أو في منطقة محمية مناسبة للهبوط، ولو كان الهبوط بالطائرات المائية في داخل بحر هائج لانهت حياتهم المهنية؛ يقصد الطاقم. وأشار الوكيل البريطاني إلى أنه قام بعدد من الرحلات باستخدام الطائرات، منها رحلة إلى شبه جزيرة قطر، وكانت مدتها ساعة ونصف الساعة، وعملية الطيران طوال الوقت على ارتفاع منخفض -قريبة 100 قدم- وهذا للبحث عن أرض مناسبة لهبوط الطائرة، وكانت التجربة كما وصفها غير مريحة إطلاقاً (India Office Records, n.d.).

كما أبدت شركة إمبريال إيرويز -طيران مدني- رغبتها في نقل خدمات خطهم الجوي إلى الساحل العربي من الخليج، ومن المقرر وطبقاً لجدول الرحلات الجوية أن تمر الرحلة الأولى للشركة عبر البحرين يوم 6 أكتوبر وأول طائرة كانت من نوع هانو "Hanno"، ووصلت في وقتها المحدد إلى الجزيرة، وهبطت بسلام، ولكنها غادرت مهبط المنامة بعدما واجهتها صعوبات في

المهبط البري، وتبين من خلال تقارير وزارة الطيران البريطاني أن الطائرة احتاجت إلى مجهود كبير حتى تحلق مرة أخرى؛ فقد أصدرت العديد من التحذيرات لقائد الطائرة؛ ولكن لم يكن هناك أدنى اهتمام من قبل الشركة، وهو أمر يعد غير مقبول، ومن ذلك أن الشركة لم ترسل أي طيار مسبقاً للتحقيق في أزمة إقلاع الطائرة إلا بعد مرور أسبوعين على رحلتها الأولى، وكان رأي الطيار المحقق الذي أعد تقريراً للشركة أنه عندما جاء إلى البحرين وجد أن المهبط الذي شُيد من قبل في الجزيرة غير مناسب إطلاقاً ولا يليق بالطائرات الكبيرة، ولكن تم تجاهل رأيه ولم يكثر بنتائج التقارير التي كانت ترتبط ارتباطاً وثيقاً بسلامة الطائرات، وعلى إثره تدخلت إدارة الشركة وحصلت على إذن من حكومة الهند لاستخدام مطار المحرق، لكن في نهاية العام لم يحدّد موقع مناسب جديد ليكون مطاراً ملائماً للطائرات الكبيرة التابعة للشركة الكبيرة، ولم تنته من تجهيزه بعد (India Office Records, 1936).

كررت زيارات الطائرات المائية للبحرين في مناسبات عدة، وجميعها في الأصل من الطائرات الحربية التابعة ل سلاح الجو الملكي من سرب طائرات "F.B. 20"، كما كررت زيارات لطائرات عسكرية بريطانية من طراز ويست لاند وايبيتي (Westland Wapiti) تابعة لسرب الطائرات المقاتلة "NO.84"، وهبطت طائرة من طراز رانجون المائية هبوطاً اضطرارياً في رأس البديّة "Ras-al-Biddyah"، وهي قرية في إمارة الفجيرة -الإمارات العربية المتحدة- في 24 يوليو 1933، كما تعرضت طائرة أخرى من نوع "وايبيتي" (Wapiti) للغرق في المنامة في 25 يوليو، وهبطت طائرة أخرى اضطرارياً؛ نتج عن ذلك تكسر كامل للمراوح الدافعة، وعلى الرغم من ذلك بدأت حينها حركة تطور ملحوظة في سرعة التحركات، سواء كانت على شكل زيارات أم جولات يقوم بها الوكلاء السياسيون على طول ساحلي الخليج العربي؛ مما جعل الطائرات وسيلة الاتصال المفضلة حينذاك، وقد قام الوكيل السياسي في البحرين برحلة جوية إلى الشارقة مستخدماً طائرة رانجون المائية (Dickson, 1919).

واصلت شركة إمبريال إيرويز المحدودة رحلاتها الجوية باستخدام مهبط الطائرات بالمحرق؛ وجاء تغيير المهبط عن موقعه في المنامة؛ نتيجة لعدم صلاحية تربة الأرض لاستخدامها كمدرج للطائرات في ذلك الوقت. وغير ملائم لهبوط طائرات ركاب ثقيلة؛ مثل طائرات من نوع "Hannibal"، وكان لدى شركة إمبريال إيرويز طائرة أخرى متجهة إلى الشرق في 31 مارس من

نوع هانو (Hanno)، هبطت اضطرارياً في الجبيل -مدينة بالمنطقة الشرقية بالمملكة العربية السعودية- وذلك بسبب الرؤية السيئة، أضيف إلى ذلك أن الطائرات كانت تحمل على متنها كمية كبيرة من المراسلات والطرود البريدية، وكانت تستخدم بشكل واضح في نقل البريد، كما أن الأمر لم يخلُ من الحوادث الغريبة؛ فقد أشار الوكيل السياسي إلى أنه في 31 مايو عام 1933 شهد تصرفاً غير مقبول ولا متعارفٍ عليه ضمن قوانين الملاحة الجوية، وذلك عندما قام الطيار البريطاني موريس ويلسون (Mr. Maurice Wilson) -وهو طيار خاص- بالهبوط في البحرين من دون الحصول على إذن مسبق من السلطات المختصة؛ ويعود السبب في ذلك إلى أن المهبط المصرح له بالهبوط به يقع في الساحل المهادن (Trucial Coast)، وهو مهبط لا يصلح لهبوط الطائرات الخاصة، وعلى إثر ذلك لم تسمح له السلطات البريطانية بمغادرة البحرين إلا بعد كتابته تعهداً على نفسه بعدم الذهاب إلى الشارقة، وعليه أن يغادر ويعود إلى البصرة (Basra) في صباح اليوم التالي لوصوله، ولكن الوكيل أشار في تقرير آخر إلى أن الطيار موريس تحرك بطائرته بشكل مباشر إلى مدينة جوادر (Gwadar) بسبب قوة الرياح، التي منعت من الطيران بحرية ليصل إلى البصرة (Daly, 1920).

قام ضباط سلاح الجو الملكي البريطاني بالعديد من المهام لإتمام عمليات التدريب مستخدمين الطائرات المائية؛ لتدريب أفراد تابعين للقوات الجوية، وهذا منذ أن أنشئ نظام اتصال مباشر بالملاحة الجوية، واستخدمت عدة طائرات المهابط البرية، كما تطورت حركة المرور وكرّرت الزيارات لعدد من الضباط والوكلاء السياسيين، وقاموا بجولات على طول ساحلي الخليج العربي بعد حصولهم على إذن يخولهم استخدام الطائرات من قبل القوات الجوية. وكرّرت تلك الرحلات للسياسيين أيضاً بشكل كبير خاصة بعد نجاح المفاوضات التي دارت لعقد اتفاقيات مع شيوخ الساحل العربي، من بينهم شيخ البحرين حمد بن عيسى آل خليفة (1932-1942)، وشيخ الكويت أحمد الجابر الصباح (1921-1950) والشيوخ أنفسهم سيقدمون جميع التسهيلات التي تضمن لهم وجود حركة ملاحة جوية في أراضيهم، وكانت خطوط الملاحة الجوية لمشيخات الخليج العربي -الساحل العربي من الخليج الفارسي- آنذاك معلقة لأسباب مختلفة، مع عدم قدرتهم على توفير طيارين بشكل خاص (Prideaux, 1924)

## بنود الاتفاقيات المنظمة لحركة الملاحة الجوية بالبحرين

نتيجة لتطور حركة الملاحة الجوية للطائرات البريطانية كان لا بد من أن تسعى الحكومة البريطانية إلى وضع أسس وقواعد تسهم في تنظيم حركة الطيران، وذلك من خلال التنسيق مع شيخ البحرين لتحقيق ذلك؛ مما نتج عنه توقيعها لمعاهدة طيران تنظم كل الأمور المتعلقة بهبوط الطائرات على أرض البحرين؛ ومن ثم عقد الشيخ حمد بن عيسى آل خليفة حاكم البحرين في 6 يونيو 1934 اتفاقية الطيران مع الحكومة البريطانية، التي يمثلها لفتناننت كولونيل لآخ "Loch" (Lieutenant Colone) الوكيل السياسي بالبحرين (Biscoe, 1929).

اشتملت الاتفاقية على خمسة أقسام:

يتناول القسم الأول منها عدة بنود متعلقة بالمواد الأساسية للاتفاقية. ومن أهمها:

- 1- قبول شيخ البحرين منح حكومة صاحب الجلالة البريطانية حقاً حصرياً متفردة عن غيرها لتقوم بأعمال الملاحة الجوية المدنية بالوكالة عنه التي يصدرها هو بإنشاء وتعهيد المطارات وما يتبعها من المصالح، وبفرض الرسوم على تلك الخدمات، وبتشغيل محطة لإرسال المخابرات اللاسلكية وتلقيها بشرط ألا يمس ذلك خدمات البرق، كما يحق لها استخدام أي محطة لاسلكية يتم تشغيلها بموجب أحكام هذه الاتفاقية.
- 2- يوافق الشيخ على أن يكون لحكومة صاحب الجلالة البريطانية -طوال مدة هذه الاتفاقية- مطلق الحق في تعيين وكلاء يقومون بأمور إدارة شؤون المطارات وتعهدها باستثناء المعاملات الصحية الجوية، أمور الجمارك والجوازات (Prior, 1931).
- 3- يسمح للطائرات المرخص لها من قبل الشيخ باستعمال المطارات مع مراعاة بنود الاتفاقية، ولا يحق للطائرات الأجنبية استعماله من دون الحصول على موافقة الشيخ.
- 4- يشترط في استعمال المطارات وما يتبعها من مرافق وخدمات اتباع جميع التعليمات واللوائح التي أرفقت مع هذه الاتفاقية وما يطرأ عليها من تعديلات فيما بعد.
- 5- يحق لحكومة بريطانيا أو من ينوب عنها فرض واستيفاء الرسوم مقابل هبوط الطائرات في المطارات وإيوائها، وغير ذلك من العوائد بحسب الفئات المعنية ضمن جدول اللوائح المرفق مع هذه الاتفاقية، ويحق لها أن تحتفظ لنفسها بتلك الرسوم والعوائد طيلة مدة هذه الاتفاقية.

- 6- يتعين على حكومة بريطانيا وضع جدول خاص برسوم الخدمات والتسهيلات المقدمة لمستخدمي المطار، وأن يوضع في مكان بارز في المطار.
- 7- يعفى الشيخ من الرسوم الجمركية لكل ما يستورد من حكومة بريطانيا ووكلائها المعنيين من البنزين والزيوت التي تزود بها الطائرات (Prior, 1932).
- 8- يجب على حكومة بريطانيا دفع رسوم سنوية للشيخ مقابل إيجار أرض المطار وعن الامتيازات المذكورة سابقاً، على أن يكون المبلغ خمسمائة ليرة إنجليزية لمدة أربع سنوات، وأن تدفع مبلغاً يعادل الرسوم الجمركية على البنزين والزيوت اللذين يستخدمان لتزويد الطائرات، على خلاف شركة إمبيرال إيرويز المحدودة.
- 9- تجدد هذه الاتفاقية بناء على رغبة حكومة بريطانيا وبموافقة شيخ البحرين عند نهاية أربع سنوات من تاريخ توقيعها، مع مراعاة ما يتم إضافته عليها من تعديلات فيما بعد.
- بينما ينص القسم الثاني على مجموعة من الشروط والبنود التي وضعها الشيخ لتنظيم حركة مرور الطائرات في مطار المحرق:
- 1- لن يقبل الشيخ وحكومة بريطانيا أي مسؤولية عن خسارة أو ضرر يلحق بالطائرات بسبب الطوارئ أو الحريق أو الطوفان أو الانفجارات أو أي سبب آخر أو أي خسارة أو ضرر يلحق بالأموال والبريد أو المسافرين وغيرهم بسبب إهمال ناشئ من الموظفين والوكلاء.
- 2- الرسوم الواجب دفعها عن النزول والإيواء تكون وفق الجدول المرفق بالوثيقة، ولا تشمل هذه الرسوم أجور الصيانة والخدمات الأخرى، وهذه الرسوم تدفع عند الطلب، أما الخدمات الأخرى؛ فتدفع بواقع ما يتم الاتفاق عليه مع الجهات المسؤولة (Loch, 1933).
- أما القسم الثالث؛ فيختص بتنظيم خطوط الملاحة الجوية للطائرات المدنية، ومن أهم ما جاء فيه:
- 1- لا يحق لأي طائرة الطيران في سماء البحرين أو الهبوط على أراضيها إلا برخصة خاصة يصدرها الشيخ، وفي حال تم منحها الرخصة عليها أن تتبع النظم العامة وما يتبعها من شروط إضافية
- 2- يتوجب على كل طائرة أن تكون مسجلة، وتكتب علامات التسجيل عليها بالإضافة إلى جنسيتها، مع وجود شهادة صلاحية الطيران وشهادة الكفاءة المهنية والرخص وسجل

- الأسفار، وفي حال كانت تنقل مسافرين يجب عليها تسجيل أسمائهم في قائمة خاصة، وإن كانت تحمل بضائع وجب إرفاق بوليصة الشحن.
- 3- يمنع منعاً باتاً أن تهبط الطائرة المستوفية للشروط السابقة في أي مكان إلا في مطار المحرق فقط، وأن تتبع الأوامر المشروعة من أي شخص مفوض وإبراز الرخص له متى طُلب ذلك.
- 4- يحق لكل شخص مفوض، وفي جميع الأوقات، أن يدخل أي طائرة لتفتيشها وممارسة السلطات والواجبات المنصوص عليها، وعلى المسافرين الخضوع للمراسم والمعاملات الصحية الصادرة عن إدارة الصحة العامة فور وصولهم وقبل سفرهم.
- 5- يجب على الطائرة القادمة، التي ترغب في المغادرة إشعار السلطات المختصة المتعلقة بشؤون الملاحة الجوية بمواعيدها مسبقاً.
- 6- يجب على جميع ركاب الطائرات الراغبين في الهبوط في مطار المحرق أن يكونوا مزودين بجوازات سفر رسمية من حكوماتهم وأن يبرزوها حين يطلب منهم ذلك، ويجب على الركاب الماكثين في البحرين الحصول على سمة فيزا لدخول البلاد.
- 7- تتبع خطوط الملاحة الجوية القوانين والنظم نفسها المنصوص عليها لدخول وخروج الركاب والبضائع براً وبحراً.
- 8- يعد كابتن الطائرة مخالفاً للنظم إذا حلق بطائرته بما يخالف أي مادة من مواد هذه النظم، أو قصر عن العمل بها، ويعد كل من يحول دون قيام أي شخص مفوض بممارسة صلاحيته مخالفاً أيضاً، ويتم معاقبته طبقاً للقانون (Political Resident in the Persian Gulf, 1936).
- بينما كان القسم الرابع ينص على النظم واللوائح الخاصة باستخدام رخصة الطيران فوق البحرين، وكان يُسمح للطائرات بالهبوط على أرض البحرين بشرط حصولها على ترخيص كتابي صادر عن شيخ البحرين، يشمل تفاصيل الطائرة الحاملة للترخيص، وتفصيل الهبوط، والمغادرة، وتمنح هذه الرخصة وفقاً للشروط الآتية:
- 1- تخضع الطائرة وكل من على متنها لجميع التكاليف والواجبات الناشئة عن القوانين العامة وقوانين الجمارك وأي أنظمة أخرى خاصة بالملاحة الجوية.
- 2- لا يحق للطائرة الهبوط في أي مكان بالبحرين غير المطار الواقع في المحرق مع ضرورة مراعاة الشروط المتعلقة بكيفية استخدام المطار.

3 - يجب على الطائرة حمل هذه الرخصة معها أو نسخة مصدقة منها، وأن تظهرها للفحص لدى الطلب من قبل أي شخص مسؤول في مطار المحرق.

ضمّ القسم الخامس من معاهدة الطيران المدني بالبحرين خطاباً أرسله لفتنانت كولونيل لاج "Loch" (Lieutenant Colone) الوكيل السياسي في البحرين لشيخها معلناً فيه عن رغبة حكومة بريطانيا بالسماح لطائراتها العسكرية في كل الأوقات باستخدام مهبط البحرين وإعطائها الأفضلية في ذلك، ومن دون الحصول على رخصة مسبقة للمهبوط، كما أن المطارات تستخدم مجاناً دون أن يؤثر ذلك على هذه الاتفاقية، التي بموجبها تدفع بريطانيا لشيخ البحرين رسوم إيجار سنوية، قدرها مائة وعشرون جنياً إسترلينياً (Fowle, 1937).

### شركة إمبريال إيرويز وخدماتها الجوية المتطورة في مشيخة البحرين

وُقعت اتفاقية الطيران المدني "Civil Aviation" مع شيخ البحرين في يونيو عام 1934 واتفق على جميع بنودها وشروطها داخل حدود الأراضي التابعة للشيخ، وبعد الاعتماد وتوقيع الاتفاقية قامت شركة إمبريال إيرويز بتقديم خدماتها للرحلات الجوية أسبوعياً من شبه القارة الهندية وإليها -درة التاج البريطاني- وبالفعل بذلت إدارة الشركة مجهوداً كبيراً؛ للحفاظ على سير عمل الرحلات الجوية طوال العام، ودون تسجيل لأي حوادث جوية تذكر، واستخدمت عدة طائرات تابعة للشركة للطريق الملاحي الجوي الجديد ما بين الهند وأستراليا؛ لتمر الطائرات التي تسلك هذا الطريق من خلال البحرين طوال العام ودون توقف، أضف إلى ذلك أن هناك زيادة واضحة في عدد الرحلات التي قامت بها طائرات الشركة سواء المائية أو البرية، بالإضافة إلى طائرات سلاح الجو الملكي البريطاني، وقدمت رحلات جوية من العراق إلى البحرين واستخدم المرفأ الخاص في خور القليعة لرسو الطائرات المائية، واستخدم مهبط المحرق للطائرات البرية. أغلقت الشركة محطة الاتصال -الابراق - اللاسلكي "Wireless Station" التي احتفظ بها في الجزيرة لصالح شركة إمبريال إيرويز في نوفمبر من العام نفسه لتسند جميع الأعمال المتعلقة بها، وبمسألة توفير اتصال بالطائرات مع مراكز محطات المراقبة الأرضية إلى شركة اللاسلكي والبرق المحدودة "Cable and Wireless Limited" (Weightman, 1938).

استمرت شركة إمبريال إيرويز بتقديم الرحلات الجوية ما بين الشرق والغرب ابتداءً من يناير 1935، كما أن رحلات المرور الجوية لطائراتها لم تُسفر عن أي حوادث، وفي وقت

مبكر من العام نفسه تخلت إدارة الشركة عن المبنى الذي كانت احتفظت به لفترة من الزمن في المنامة، وقامت في الماضي بإجراءات لصيانته؛ بهدف استخدامه كبيت للاستراحة، وتشديد الخيام، حيث كان متاحاً لجميع ركاب الطائرة بهدف الاسترخاء وتناول الطعام وربما النوم إذا اقتضت الضرورة ذلك. بالإضافة إلى ذلك قامت شركة إمبريال إيرويز بزيارة للسيد كروس (Mr. C. H. Cross)، وهو المدير لمنطقة الشرق لتقديم خدمات الطيران، يصاحبها فيها السيد واد (Mr. F. Wade) مشرف المحطة في البحرين، في نوفمبر من العام نفسه، واستمرت الزيارة إلى شهر ديسمبر من العام نفسه في تواصل مستمر لبحث المقترحات لتطوير خدمات قطاع الطيران، وتسريع زمن الرحلات والاهتمام بعنصر الوقت، وستدخل تلك الخدمات الجديدة حيز التنفيذ الفعلي بعد عامين (Weightman, 1939).

كما زار السيد راسل "Mr. J. M. Russell" البحرين نهاية مارس، وهو المسؤول عن خدمات الطيران في فرع شركة بلاد ما بين النهرين وفارس المحدودة بالبحرين (Mesopotamia Persia Corporation Limited)، بعد حصول شركته على وكالة للتشغيل بقطاع خدمات الطيران من قبل إمبريال إيرويز، وقد اختير هؤلاء ممثلين رسميين لها في الجزيرة، كما أسندت الشركة للوكلاء الجدد مهام ومسؤولية ترتيب مهبط الطائرات التابعة لشركة بترول البحرين- نفط البحرين المحدودة "The Bahrain Petroleum Company Limited"، ومهبط طائرات تابع لشركة "California Arabian Standard Oil Company" (شركة كاليفورنيا العربية للزيت القياسي) (Government of the United Kingdom & Shaikh Salman bin Hamad Al Khalifa, 1941).

واصلت طائرات سلاح الجو الملكي عملها بشكل متواصل وتحققت منها فائدة في الاتصال السريع باستخدام طرق الملاحة الجوية الحديثة التي أسستها حكومة بريطانيا والقوات الجوية فيما يتعلق بالطريق الجوي "The Air Route"، كما سمح بتمكين الضباط وبعض الوكلاء السياسيين والمقيمين السياسي البريطاني من القيام بالجولات والزيارات المقررة لهم على طول ساحلي الخليج العربي، وقد أثبتت هذه الرحلات أن استخدام الطائرات يوفر قدراً كبيراً من الراحة، ويعد ملائماً لعمل الوكلاء البريطانيين بشكل كبير، وفي مايو عام 1936 اعتمدت بشكل كامل أنظمة ولوائح الملاحة الجوية للطائرات المدنية "Air Navigation Regulations for Civil Aircraft" ما بين كل من شيخ البحرين وشيخ الكويت وسلطان مسقط، ومن ثم طُبِّق ذلك بموجب اللوائح الملكية البريطانية، واعتمد كذلك من قبل مجلس العموم

البريطاني ما بين 30 نوفمبر و12 ديسمبر من العام نفسه، وأصدر بذلك مرسوم ملكي لكل من الكويت والبحرين وعمان، كما زارت المنطقة طائرة تابعة للخطوط الجوية الملكية الهولندية "K.L.M." (Royal Dutch Airlines)، واتبعت خطأً ملاحياً باتجاه الغرب، لكنها لم تحصل على إذن من سلطات الطيران يُسمح لها من خلاله بالهبوط في البحرين، لكن بسبب الأحوال الجوية السيئة، التي قد تدفع إلى تغيير مسار الرحلة إلى الساحل الفارسي للخليج العربي وقلعة الوقود بالطائرة؛ ومن ثم، سُمح لهم بالهبوط في البحرين، والتزود بالوقود، وعقب ذلك أكملوا رحلتهم، وأبلغوا حينها بأنه لا بد من الحصول على إذن مسبق من الحكومة البريطانية في حالة الهبوط أو أي أعمال أخرى تتعلق بالخدمات الجوية في أي منطقة تابعة للسيطرة والنفوذ البريطاني (Political Agent Bahrain, 1932a).

ومن الجدير بالذكر أن المرسوم الملكي البريطاني (The Bahrain Order in Council) (1936) في عام 1936 يشمل أن البحرين أسندت جميع اللوائح التي ورد ذكرها بالمرسوم ومهام تنفيذه إلى المقيم السياسي البريطاني في بوشهر، وأنه قد سُمح له بذلك من قبل وزير الدولة لشؤون الهند، باعتماد لوائح الملاحة الجوية للطائرات المدنية بالتعاون مع شيخ البحرين، ولو ثبت على أي شخص أنه أدين بارتكاب جريمة عدم الالتزام بلوائح الطيران المدني فسوف يكون عرضة لدفع غرامة مالية لا تتجاوز 1500 روبية، وإن مسألة إصدار المرسوم كانت نتيجة طبيعية لاتخاذ بعض التدابير الخاصة فيما يتعلق بفرض عقوبات عند انتهاك لوائح الملاحة الجوية فوق سماء البحرين، وفرض عقوبات على طياري الشركات الخاصة لاستخدامهم المسار الجوي للساحل العربي للخليج دون الحصول على تصريح مسبق؛ مما ينتج عنه هبوط تلك الطائرات الخاصة في مهابط غير مصرح لهم بها؛ ومن ثم، عرقله حركة مرور الطائرات المسموح لها بذلك، وعلى أي حال تواصلت الخطوات الإجرائية استكمالاً لسياسة المرسوم الملكي الذي ينص على قيام حكومة بريطانيا ببذل مجهود كبير بهدف إقناع شيوخ الخليج العربي بمنح حكومة جلالة الملكة الصلاحية لرفض أو قبول دخول أي طائرة خاصة إلى الأرض التابعة للحماية البريطانية (Political Agent Bahrain, 1944a).

قامت الطائرة هورسا "Horsa" في 29 أغسطس من العام نفسه بهبوط اضطراري، وهي طائرة مدنية تابعة لشركة إمبريال إيرويز على مسافة 40 ميلاً جنوب طريق آبار سلوى على اليابسة بالبر الرئيسي، وأصدرت التعليمات بإجراء بحث فوري من قبل سلاح الجو الملكي عن الطائرة

التي تعد في حكم المفقودة، كما خرجت مجموعة من الضباط الطيارين البريطانيين بصحبة القائد كابتن كال واي (Captain-Calla way) واستطاعت حملات البحث العثور على الطائرة بعد يوم واحد من هبوطها، ونقل جميع الركاب إلى البحرين في اليوم نفسه، ونفذت الترتيبات اللازمة مع الشيخ عبدالله بن عيسى لحماية حطام الطائرة، وذلك بالتعاون مع القبائل العربية المحلية وفي مقدمتها قبيلة آل مرة (Al-Murran) لتوفير الحراسة والحماية (Prideaux, 1925).

تمكنت شركة إمبريال إيرويز من زيادة خدماتها الجوية وتوسعتها بعد اعتماد قرارها بزيادة عدد الرحلات لتستطيع مع هذا التطور تقديم خدمات البريد، وتحول جدول الرحلات من رحلتين إلى أربع رحلات في الأسبوع، وتقدم الاتصال البريدي تحت اللوائح والأنظمة المعتمدة في نظام البريد الجوي الإمبراطوري، كما تخضع جميع برامج الشركة وفقاً لرحلاتها لتعمل مع مخططات البريد الجوي، واستطاعت إدارة الشركة الحصول على تسهيلات تمكنها من إدارة تلك المرافق الخدمية بعد جولة طويلة من التواصل والمفاوضات مع شيوخ الخليج العربي، وذلك وفقاً لأنظمة الملاحة الجوية المتعارف والمتفق عليها، ووردت في معاهدات الطيران المدني لكل من البحرين والكويت وسلطنة عمان (Oxland, 1933).

هذا كله مع استمرار رحلات سلاح الجو الملكي بشكل متكرر لزيارة البحرين، وعُيّن ضابط اتصال جوي من القوات الجوية في وقت مبكر من عام 1937 وهو يدعى أوبري ريسكاردز (A. R. M. Richard's)، وقد وصل إلى البحرين لتولي مهام منصبه الجديد في الرابع من إبريل من العام نفسه، واستمر في عمله حتى 29 أكتوبر عندما لقي حتفه إثر حادثة تحطم طائرة تابعة لسلاح الجو الملكي في خور غارم (Khor Gharim)، الساحل الجنوبي لسلطنة عمان، والطائرة من نوع فيكرز فنسيت (Vickers Vincent). أما على صعيد تطور الرحلات المدنية فمازالت شركة إمبريال إيرويز تقدم رحلتين إلى الشرق ورحلتين إلى الغرب بإجمالي عدد أربع رحلات أسبوعياً.

أعلن شيخ البحرين بكامل رغبته إعطاء موقع جديد -قطعة أرض- لطائرات سلاح الجو الملكي، كما أبرم الشيخ اتفاقية الطيران المدني الجديدة مع حكومة فرنسا، هذا الأمر دعا إدارة الشركة لتطوير وتقديم برامج خدمات طيران ضد المنافسين الجدد، فأصبحت الرحلات خمس رحلات إلى كل من الشرق والغرب أسبوعياً، وعُيّن ضابط اتصال جديد لسلاح الجو الملكي وخصص له منزل بالقرب من الاستراحة التابعة لشركة إمبريال إيرويز (Political Agent Bahrain, 1932a).

اعتمدت إدارة شركة الخطوط الجوية الإمبراطورية مسألة تغيير اسمها لتصبح في عام 1939 تحت اسم الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار "The British Overseas Airways Corporation"، وجاءت مسألة تغيير الاسم بعد حدوث الاندماج ما بين الطيران الإمبراطوري والخطوط الجوية البريطانية المحدودة، ويأتي هذا مع الاحتفاظ بالخدمات المقدمة لخمس رحلات جوية أسبوعياً -البرنامج القديم نفسه- بشكل مباشر وفي كلا الاتجاهين، واستمر هذا البرنامج يعمل بكفاءة ودون توقف حتى اندلاع الحرب العالمية الثانية 1939-1945 إذ قُلِّل عدد الرحلات إلى حد ما، أما المفاوضات التي دارت ما بين سلاح الجو الملكي وشيخ البحرين حول قطعة الأرض في المحرق لتصبح مكاناً يقدم الخدمات للقوات الجوية البريطانية؛ فاكتملت مع نهاية العام نفسه، لكن مسألة تشييد المباني اللازمة لتقديم الخدمات أُجِّلت لأجل غير مسمى؛ وذلك بسبب ظروف الحرب (Belgrave, 1932).

وبناءً على ذلك وتحديداً في عام 1941 أدخلت بعض التعديلات الجديدة على اتفاقية الطيران المدني لعام 1934 -التي سبق ذكرها- ووافق عليها شيخ البحرين، بتجديد منحه حكومة جلالة الملكة (His Majesty's Government) الحق المطلق في التأسيس والصيانة وتوفير الوكلاء مع مراعاة الشروط والأحكام التي نصت عليها اتفاقية الطيران المدني، وتطبيق اللوائح المنظمة لشؤون الطيران بالجزيرة داخل حدود ممتلكات الشيخ، ومن هذا المنطلق أعلن الشيخ قبوله لجميع التعديلات التي أدخلت على اتفاقية الطيران التي سبق إبرامها، مع استمرار سريان جميع بنودها، وأعلن كلا الطرفين عن رغبتهما في استمرار العلاقات المشتركة، والتفاهم المتبادل، واحترام جميع المعاهدات والاتفاقيات بكل رضا، وبالفعل كان هناك قبول لإضافة التحسينات على الاتفاقية القديمة باستثناء البند الرابع والسادس عشر من الباب الأول. وجاء نصهما على النحو الآتي:

البند الرابع: أن يتم منح حكومة بريطانيا الحق الذي يخولها في أن تمثل أو تنوب عن شيخ البحرين؛ باستخدام المطار -جميع المطارات بالبحرين- حق العبور وعدم التوقف -الترانزيت- وحق الدخول التجاري لأي طائرة أجنبية.

البند السادس عشر: أن تلتزم الشركة الملاحية الجوية -الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار- بدفع مبلغ 500 جنيه إسترليني، كما كانت تدفع الشركة الملاحية السابقة،

أضف إلى ذلك أن توافق على دفع مبلغ 150 جنيه إسترليني سنوياً لحكومة البحرين فيما يتعلق بتوفير خدمات للطائرات البرية أو الطائرات المائية، وتتعهد الشركة أن تدخل جميع التعديلات والبنود والشروط والأحكام حيز التنفيذ الفعلي ابتداء من شهر يناير لعام 1942، وأن يتم العمل بتلك الاتفاقية لمدة سبع سنوات، وهي مدة سريانها وتجدد بعد الانتهاء في حالة كان هناك رضا وقبول بين الطرفين للتجديد.

ظلت خدمات الطيران تقدم فترة الحرب مع استمرار تقليل عدد الرحلات، وفي عام 1942 طالبت القوات الجوية البريطانية بضرورة توفير شركات بقوات تجنيد خاصة محلياً لتوفير الحماية والحراسة طوال الوقت لمطاراتها الجوي في المحرق، وبالفعل تم ذلك بسبب الظروف الاستثنائية للحرب، وعين مجموعة من الأشخاص، مهمتهم توفير عنصر الأمن، ويصف الوكيل السياسي ذلك قائلاً: "كان الانضباط جيداً منذ توليهم مهام عملهم وحققوا تقدماً ممتازاً عندما خاضوا التدريبات العسكرية المقررة" (Shaikh Hamad bin Isa al Khalifah, 1934).

وشهد عام 1942 زيادة واضحة في عدد الخدمات التي يتم تشغيلها من قبل شركة الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار، في حين أن رحلاتها كانت باستخدام طائرتين من النوع المائي وطائرة واحدة من النوع البري، تميزت برحلات منتظمة أسبوعياً في كل من الاتجاهين، وفي نهاية العام نفسه كان هناك زيادة ملحوظة في عدد الرحلات ليصبح جدول الشركة سبع رحلات تستخدم فيها ثلاث طائرات فقط من النوعين المائي والبري في كلا الاتجاهين، وكنتيجة طبيعية لحدوث الزيادة المتوقعة في عدد الرحلات اضطرت الشركة إلى الدخول في برنامج بناء منزل خاص تابع لها، والدخول في عقد إيجار لمنزل آخر؛ ويعود السبب في ذلك إلى زيادة عدد المسافرين من عملاء الشركة الذين يتمركزون في البحرين أو ممن تكون من ضمن محطاتهم الهبوط في البحرين بنظام الترانزيت، وفي عام 1943 قامت الشركة برحلات بلغ عدد مسافريها قرابة 800 راكب وقرابة 8500 كيلوجرام من البضائع والمواد البريدية والطرود والحقائب الدبلوماسية وأغراض للقوات العسكرية، بالإضافة إلى الخطابات والمراسلات الورقية (Political Agent Bahrain, 1932b).

هناك زيادة ملحوظة في عدد الرحلات الجوية في كل من الشرق والغرب؛ فمن غير المعتاد ومن الأمور التي لم تشهدها البحرين مسبقاً قبل عام 1944 أن تتوقف ثلاث طائرات مائية أو أربع طول الليل في المرفأ الخاص بطيران البحرين وطائرتان من نوع سندرلاند (Sunderland). وهنا

تكمن المشكلة أمام إدارة شركة الطيران؛ لأنه لا يوجد سكن مناسب يكفي جميع المسافرين؛ مما نتج عنه قدر كبير من الإزعاج والغضب من بعض كبار الركاب المتميزين (ركاب الدرجة الأولى)، وكذلك ضباط الخدمات الجوية الذين يسافرون جواً، ويهدف إيجاد حل لمسألة تكديس الرحلات الجوية استخدمت إدارة الشركة المرفأ التابع ل سلاح الجو الملكي وطاقت التشغيل الحربي لتعمل لحساب شركة الطيران البريطانية لما وراء البحار، وتم تمديد المرفأ وتعديله بعد الانتهاء من عمليات التوسعة؛ ليكون فيه طريق يصلح كمنزل للسيارات، أما المباني التي شيّدت من قبل؛ فاحتفظت بها الشركة وشيّدت مباني إضافية أخرى تهدف إلى إقامة الركاب، كما أنشأت المطاعم ومكاتب الخدمات الجوية حتى نهاية الشاطئ، في حين بقي مكان إقامة الشركة بجوار مهبط الطيران البري في جزيرة المحرق متروكاً ومهملاً وغير مرغوب فيه. وعلى أي حال يبدو واضحاً أنه خلال عام 1944 كانت هناك زيادة واضحة في عدد الأشخاص الذين ينتمون إلى سلاح الجو الملكي المتمركزين في المحرق بالإضافة إلى أن نحو 200 ضابط تابعين للقوات الجوية الأمريكية "U.S.A.T.C" (United States Air Force) وصلوا إلى البحرين على مرحلتين متفرقتين، المرحلة الأولى كانت في أوائل الربيع، في حين كانت المرحلة الثانية في أوائل الصيف من العام نفسه، وهذا العدد الكبير كان مطلوباً بهدف تنظيم العلاقات العسكرية بين حكومة بريطانيا وحكومة الولايات المتحدة الأمريكية وتقويتها وتعزيزها وتعميقها، وهو في الأصل برنامج عمل متفق عليه بسبب ظروف الحرب.

جاءت اتفاقية شيكاغو (Chicago) للطيران المدني، التي اتفق على جميع بنودها عام 1944 بهدف إيجاد نوع من الصداقة والتفاهم لترتيب أمور الطيران المدني، وتعد هذه الاتفاقية بمثابة المبادئ الأساسية المنظمة للنقل الجوي، والهدف العام منها أيضاً هو إنشاء شبكة واسعة لنقل المسافرين والركاب والبضائع، وتم توقيعها في السابع من ديسمبر 1944، ومن الطبيعي أنه في حال وقّعت حكومة بريطانيا على هذه الاتفاقية فإنها تلتزم بتنفيذ جميع بنودها في مختلف المناطق التي تخضع للهيمنة والنفوذ البريطاني، وتتحمل مسؤولية إدارة شؤون الطيران المدني على طول ساحلي الخليج العربي، وعلى الحكومة البريطانية أن تتعهد وتلتزم أمام الدول الأعضاء بجميع المواثيق الدولية المنظمة لشؤون الطيران المدني، وذلك بالنيابة عن مشيخات الخليج العربي، وعلماً أن تتحدث بالنيابة عنهم أمام جميع دول العالم المشاركة في اتفاقية شيكاغو (Political Agent Bahrain, 1944b).

حددت الشركة البريطانية لما وراء البحار طائراتها من نوع سندرلاند (Sunderland) لخدمات الطيران ورحلاته، كما عملت على تمديد مسار الرحلة القادمة إلى البحرين من كلكتا (Calcutta)، وذلك بداية من 10 أكتوبر 1945، كما استقبل النصف الأول من هذا العام الجزء الأكبر من المسافرين، ممن يقومون بالسفر بالنظام العابر -الترانزيت- بالصعود والهبوط بشكل متكرر، وفي النصف الثاني من العام نفسه تقلصت هذه النسبة وأصبح أغلب الركاب من المدنيين، وممن ينقلون برحلات جوية كانت مباشرة في كلا من الاتجاهين الشرق والغرب، ومن المتوقع أن تقدم خدمات الطرق الرئيسية من قبل المملكة المتحدة في رحلاتها وطائراتها إلى الشرق الأقصى (Far East) وأن تكون البحرين من ضمن طرقها الجوية أسبوعياً، وبذلك تمكنت شركة إمبريال من تنظيم حركة الملاحة الجوية وتطويرها، مقدمة جميع الخدمات التي تسهم في جعل مهبط الطائرات في البحرين مكاناً يقدم خدمات متكاملة ومنتظمة، أسهمت بشكل ملحوظ في تقدم حركة الملاحة الجوية في ذلك الوقت واستقرارها وتطورها.

### الخاتمة

اهتمت بريطانيا في بداية الأمر بفكرة إنشاء مهبط للطائرات يوفر خدمات الملاحة الجوية في مشيخة البحرين؛ إذ قام عدد من قادة الأسطول الجوي الملكي البريطاني بزيارة المنطقة، وتعرّف طبيعتها، وإن كانت بالفعل تصلح لإنشاء مهبط للطائرات على أرضها، وبالفعل تم التأكد من صلاحيتها لهذا الأمر، ولم تكتف بذلك بل سعت إلى أن تستقبل على أرضها طائرات عسكرية تابعة للسلح الجوي الملكي، وعلى الرغم من الصعوبات والتحديات فإنها تمكنت من تشييد المشروع بنجاح، وعلى إثر ذلك شهدت البحرين حركة ملاحية جوية منتظمة.

كانت فكرة إنشاء مطار جوي ومرسى مائي أيضاً من ضمن ما شملته المشاورات؛ لكن انتهت هذه المشاورات بالفشل؛ ولعل السبب يعود إلى أن الموقع الذي اختير لم يكن يعد موقِعاً مهماً حينها، ومع ذلك واصلت الحكومة البريطانية جهودها في سبيل إنشائه، ومن هنا بدأت النزاعات بين شركة الطيران إمبريال إيرويز والطيران الملكي للسيطرة على المطار بعدما تبين أهمية موقع المطار الذي سيتم توفير خدمات جوية متكاملة ومنتظمة فيه، إلا أن الحكومة البريطانية تمكنت من تنظيم الأمور فيما بينهما؛ الأمر الذي أسهم في تحسين خدمات الملاحة الجوية.

استطاع شيخ البحرين أن يعقد اتفاقاً لتنظيم حركة الملاحة الجوية على أرضه؛ مما دفع الحكومة البريطانية إلى توقيع اتفاقيات معه، تنظم من خلالها حركة هبوط الطائرات

واقلاعها، وقد حظيت هذه الاتفاقيات بالقبول وتم من خلالها تنظيم كل الأمور التي تتعلق بمهبط الطائرات وتنظيم حركة هبوطها بشكل منتظم، لتضمن من خلالها سيطرتها التامة على حركة الملاحة الجوية التي كانت تخدم مصالحها، تحت إشراف شيخ البحرين ورعايته.

تمكنت شركة إمبريال إيرويز من تنظيم وتطوير خدمات الملاحة الجوية في المنامة؛ فقد عملت على توفير اتصالٍ سريعٍ بشكل مستمر مع محطات المراقبة الأرضية، هذا بالإضافة إلى تقديمها لخدمات الصيانة للطائرات مع توفير أماكن استراحة للركاب، وفرضت غرامات مالية على كل من يهبط المطار مخالفاً للوائح والقوانين التي نصت عليها اتفاقية تنظيم حركة الملاحة في مشيخة البحرين، كما عملت على تطوير خط الملاحة وحركة المرور الجوية؛ مما عاد بالنفع والفائدة على تطور خدمات البريد في المنطقة، وشكلت فريقاً مختصاً لحراسة المطار، ونظمت مواعيد ثابتة للرحلات الجوية.

## المراجع

- طه، تامر سمير. (2021). تقارير المقيمة السياسية البريطانية حول الملاحة الجوية في الكويت (1919-1940م): دراسة وثائقية. مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية، 18 (1).
- Belgrave, C. D. (1932). *Telegram No. 394, S.F. of 1351, dated 6th August 1932 from C. D. Belgrave to the Political Agent Bahrain* [India Office Records]. British Library, London.
- Biscoe, H. V. (1929). *Administration report of the Bahrain Agency for the year 1929: Chapter IX, Royal Air Forces* (IOR/R/15/1/714) [India Office Records]. British Library, London.
- Cole, G. A. (1934). *Administration report of the Bahrain Agency for the year 1934: Chapter VII, Royal Air Forces, Civil Aviation* [India Office Records]. British Library, London.
- Crompton, T. (2014). *British imperial policy and the Indian air route, 1918–1932*. Routledge.
- Daly, C. K. (1920). *Administration report of the Bahrain Political Agency for the year 1920: Chapter X, Aerodrome XVII* (IOR/R/15/1/713) [India Office Records]. British Library, London.
- Dickson, H. R. P. (1919). *Administration report of the Bahrain Political Agency for the year 1919: Chapter X, Aerodrome* (IOR/R/15/1/712) [India Office Records]. British Library, London.
- Fowle, T. C. (1937). *Administration report of the Persian Gulf for the year 1937 (No. 374), dated the 2nd June 1938: Review Arab Side – Aviation, Royal Air Forces* (IOR/R/15/1/717) [India Office Records]. British Library, London.

- Fowlef, T. C. (1932). *Administration report of the Persian Gulf for the year 1932 (No. 21), dated the 10th June 1933: Review – Aviation* [India Office Records]. British Library, London.
- Fowlef, T. C. (1934). *Administration report of the Persian Gulf for the year 1934 (No. 20), dated the 11th July 1935: Review the Arab Side – Aviation* [India Office Records]. British Library, London.
- Government of the United Kingdom. (1932). *Agreement relating to the operation of the civil air services to and from and in Bahrain, dated the 31st August 1932* [India Office Records]. British Library, London.
- Government of the United Kingdom & Shaikh Salman bin Hamad Al Khalifa. (1941). *Air agreements: Revised and renewed Bahrain civil air agreement – Heads of agreement between His Majesty's Government in the United Kingdom and His Highness Shaikh Sir Salman bin Hamad Al Khalifa, Ruler of Bahrain* (IOR/R/15/1/742) [India Office Records]. British Library, London.
- India Office Records. (n.d.). *Aircraft & aviation, Gulf route to India, landing ground at Bahrain: Bahrain civil air agreement, heads of agreement part one (IOR/L/P&S/12/1972, File No. 25/5)* [India Office Records]. British Library, London.
- India Office Records. (1918). Letter from Bombing Squadron No. 84, Royal Air Forces, Miscellaneous Flight to Bahrain (File No. 1/C, Volume IV, IOR/R/15/5/97) [India Office Records]. British Library, London.
- India Office Records. (1936). *King's registration under Article 70 of Bahrain Order in Council for the year 1936: Navigation regulations for civil aircraft, approved by Anthony Eden, Secretary of State for Foreign Affairs (IOR/L/P&S/12/1981, File No. 31/5)* [India Office Records]. British Library, London.
- Loch, G. (1933). *Administration report of the Bahrain Agency for the year 1933: Chapter VIII, Royal Air Forces* (IOR/R/15/1/715) [India Office Records]. British Library, London.
- Loch, G. (1935). *Administration report of the Bahrain Agency for the year 1935: Chapter VII, Aviation* [India Office Records]. British Library, London.
- Loch, G. (1936). *Administration report of the Bahrain Agency for the year 1936: Chapter VI, Aviation* [India Office Records]. British Library, London.
- Oxland, R. D. (1933). *Telegram secret reference S. 11030/30 dated 22nd August 1933, Subject: Landing Grounds in Bahrain Island, from Wing Commander R. D. Oxland to the Political Resident in the Persian Gulf* [India Office Records]. British Library, London.

- Political Agent Bahrain. (1932a). *Telegram C. T. Code dated 9th August 1932 from the Political Agent Bahrain to Administration Branch Imperial Airways at Basra* [India Office Records]. British Library, London.
- Political Agent Bahrain. (1932b). *Telegram No. 847 dated 6th August 1932 from the Political Agent Bahrain to C. D. Belgrave, Adviser to the Government of Bahrain* (IOR/R/15/2/505, File No. 13/1) [India Office Records]. British Library, London.
- Political Agent Bahrain. (1942). *Administration report of the Bahrain Agency and the Trucial Coast for the year 1942: Chapter VI, Royal Air Forces* [India Office Records]. British Library, London.
- Political Agent Bahrain. (1943). *Administration report of the Bahrain Agency and Trucial Coast for the year 1943: Chapter VII, Civil Aviation, British Overseas Airways Corporation* [India Office Records]. British Library, London.
- Political Agent Bahrain. (1944a). *Administration report of the Bahrain Political Agency and the Trucial Coast for the year 1944: Chapter VII, Civil Aviation, Royal Air Forces* [India Office Records]. British Library, London.
- Political Agent Bahrain. (1944b). *International Civil Aviation Conference, Part I, Final act and appendices I-IV, Chicago, dated 7th December 1944* (IOR/R/15/2/521, File No. 13/12) [India Office Records]. British Library, London.
- Political Agent Bahrain. (1945). *Administration report of the Bahrain Political Agency and the Trucial Coast for the year 1945: Chapter VII, Civil Aviation, British Overseas Airways Corporation* [India Office Records]. British Library, London.
- Political Resident in the Persian Gulf. (1936). *Administration report of the Persian Gulf for the year 1936 (No. 371), dated the 16th June 1937: Review Arab side – Aviation* (IOR/R/15/1/716) [India Office Records]. British Library, London.
- Prideaux, F. B. (1924). *Administration report of the Political Agency Bahrain for the year 1924: Chapter XI, Aerodromes* (IOR/R/15/1/713) [India Office Records]. British Library, London.
- Prideaux, F. B. (1925). *Administration report of the Persian Gulf for the year 1925: Chapter I, Review by the Political Resident* (IOR/R/15/1/714) [India Office Records]. British Library, London.
- Prior, C. G. (1931). *Administration report of the Bahrain Agency for the year 1931: Chapter VIII, Royal Air Forces* (IOR/R/15/1/715) [India Office Records]. British Library, London.

- Prior, C. G. (1932). *Administration report of the Bahrain Agency for the year 1932: Chapter VIII, Royal Air Forces* (IOR/R/15/1/715) [India Office Records]. British Library, London.
- Shaikh Hamad bin Isa al Khalifah. (1934). *Transportation of letter dated 22nd Safar 1353 (5th June 1934) from Shaikh Hamad bin Isa al Khalifah, Ruler of Bahrain, to Lieutenant-Colonel Gordon Loch, Political Agent Bahrain* [India Office Records]. British Library, London.
- Weigh, H. (1937). *Administration report of the Bahrain Agency for the year 1937: Chapter VI, Aviation* [India Office Records]. British Library, London.
- Weightman, H. (1938). *Administration report of the Bahrain Agency for the year 1938: Chapter VI, Aviation* (IOR/R/15/1/718) [India Office Records]. British Library, London.
- Weightman, H. (1939). *Administration report of the Bahrain Agency and the Trucial Coast for the year 1939: Chapter VI, Aviation* (IOR/R/15/1/719) [India Office Records]. British Library, London.

د. تامر سمير طه، محاضر وباحث أكاديمي، قسم التاريخ الحديث والمعاصر، متخصص في منطقة الخليج العربي، حاصل على درجة الدكتوراه في الفلسفة، الآداب، جامعة طنطا، جمهورية مصر العربية. الاهتمامات البحثية: الأبحاث الوثائقية المتعلقة بتاريخ منطقة الخليج العربي.  
tamersmart@yahoo.com