

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج

العربي ١٨٦٠-١٩٠٧

د. مؤيد عاصي سلمان

كلية التربية - ميسان - جامعة البصرة

المقدمة :

اولت الحكومة البريطانية منطقة الخليج العربي اهتماماً بالغاً منذ القرن الثامن عشر، وذلك الدوافع الاقتصادية وسياسية وعسكرية واستراتيجية وهي عوامل متفاعلة ومتلازمة فيما بينها على الرغم من انها لم تكن متساوية الاهمية في كل الاوقات بالنسبة لبريطانيا فقد كانت هذه الدوافع أو المصالح بتعبير آخر ذات اعتبارات اقتصادية واستراتيجية خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر . إذ كانت منطقة الخليج العربي سوقاً مهمة للتجارة البريطانية فضلا عن اهميته كمركز لتمويل الصناعة البريطانية بالمواد الأولية المختلفة لأنه منطقة مشجعة لاستثمار رؤوس الاموال البريطانية فيه .

كما يتمتع الخليج العربي بأهمية موقعه الاستراتيجي بين القارات الثلاث آسيا واوربا وافريقيا، ونقطة التقاء طرق التجارة المختلفة . ولعل هذه الميزة تبدو أكثر اهمية بالنسبة لبريطانيا ومصالحها في القارة الهندية، إذ يعد الخليج العربي ابرز الطرق التجارية المؤدية لآسيا والهند التي تعد اغنى الممتلكات البريطانية حينذاك . وقد اكتسب الخليج العربي

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج العربي د. مؤيد عاصي سلمان

بحكم هذا الموقع الاستراتيجي اهمية عسكرية، وصار منطقة الإقامة القواعد البحرية والجوية فيه ومركزا للرقابة والاستطلاع في الشرق الأوسط.

من هنا كان على الحكومة البريطانية أن تستفيد من كل شيء من شأنه تثبيت دعائم نفوذها في منطقة الخليج العربي أمام القوى الأخرى الساعية للحصول على موطن قدم لها هناك . لذلك جاء اهتمامها بالتلغراف الذي عمد في وقتها ثورة في مجال الاتصالات ، فسعت منذ ستينيات القرن التاسع عشر إلى إقامة محطات ومد خطوط التلغراف في منطقة الخليج العربي .

وكان هذا المشروع قد حصل على دفعة قوية على اثر الثورة التي اندلعت في الهند ضد الحكم البريطاني في الفترة ١٨٥٧ - ١٨٥٨ م التي سميت بثورة (السيبوي) . الأمر الذي جعل بريطانيا تدرك مدى حاجتها الى اتصالات سريعة مباشرة بين لندن والهند ، اما على صعيد منطقة الخليج العربي فكانت حاجتهم قائمة لتلك الخدمة، لضمان التفوق البريطاني امام القوى الاخرى ولتسهيل وسائل الاتصال للوكلاء والمقيمين البريطانيين بحكومة بومباي، ثم بحكومة الهند البريطانية ، وللمساعدة في عمل خدمات الحجر الصحي ومساعدة السفن الحربية البريطانية على التصدي لتجارة السلاح، ولتسهيل عمل التجارة البحرية للبريطانيين .

جنت الحكومة البريطانية فوائد جمة من خدمات التلغراف خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر في تثبيت دعائم نفوذها في منطقة الخليج العربي، وواصلت هذه السياسة خلال القرن العشرين دون توقف مستفيدة من أحدث المخترعات العلمية، ذلك انها بعد عام ١٩٠٧ بدأت

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج العربي د. مؤيد عاصي سلمان

بإدخال أجهزة اللاسلكي (Wireless) وهي جيل جديد من الاتصالات الى منطقة الخليج العربي.

ونود التنويه هنا الى انه الى جانب اعتمادنا في هذا البحث على عدد من مذكرات وزارة الهند البريطانية وبعض مطبوعات الأرشيف البريطاني، فأنا ارفدناه أيضا بعدد من الخرائط تظهر عليها اغلب المناطق التي ورد ذكرها في هذا البحث، وان واحدة من تلك الخرائط هي من مطبوعات الأرشيف البريطاني يظهر عليها خطوط وكابلات التلغراف البريطانية بدءاً من مدينة كراچي مرورا ببحر العرب والخليج العربي، وقد قمنا بتصغيرها الى حجم مناسب

الاتصالات البريطانية لتأمين

عمل خطوط التلغراف

في نهاية عام ١٨٦٠ طلبت الحكومة البريطانية من حكومة بومباي التي تولت المسؤولية الكاملة لعمليات التلغراف في العراق والخليج العربي تزويدها بمعلومات تفصيلية عن افضل الطرق التي يمكن من خلالها من خط تلغراف بين مدينتي البصرة وكراچي، وكان ذلك جزءاً من مشروع كبير لربط انكلترا بالهند وهي من اهم المستعمرات البريطانية آنذاك، ويبدو ان طلب الحكومة البريطانية جاء بسبب قناعتها ان هذا النوع من المشاريع يحتاج إلى دراسات متواصلة لضمان نجاحه وفوائده . وبدوره انتدب حاكم بومباي جورج رسل كليرك (G.R. Clark) (١٨٦٠ - ١٨٦٢) بريس بادجر (P. Badier) وكان وعازماً ومترجماً اللغة العربية مع القوات البريطانية العاملة في ايران، لكي يجري تقييماً للوضع السياسي لإقليم مكران ويبدو أن اختيارها لهذا الاقليم

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج العربي د. مؤيد عاصي سلمان

يعني أن حكومة بمباي قد وضعت في حساباتها مرور خط التلغراف من خلاله لأنه يقع ضمن اقصر الطرق بين الخليج العربي والهند. وان اختيارها لهذا الاقليم أيضا يعني أن حكومة بمباي كانت على علم بصعوبة الوضع السياسي هناك مما دفعها للتركيز عليه ومعالجته لتأمين مرور خط التلغراف في تلك المنطقة.

وفي رده على طلب حكومة بمباي ذكر بادجر بأنه لا يتوقع اية صعوبات بخصوص من ذلك الخط، وفي رأيه أن الحكومة الايرانية ١ لن تعارض مروره في أراضيها عبر مينائي بوشهر و بندر عباس اضافة الى المناطق الواقعة إلى الجنوب منهما التي تنتهي عند ميناء جاسك عند المدخل الجنوبي للخليج العربي لأنها تابعة لسلطان مسقط نوبني بن سيد (١٨٥٦ - ١٨٦٦) الذي سيقدم المساعدة للإقامة ذلك الخط . أما المنطقة المتبقية التي تمتد مسافة ٦٠٠ ميل بين بوزيم ومدينة كراحي فهي تخضع لحاكم كلات التي تشرف عليها المقيمة البريطانية في الخليج العربي .

و بهدف جمع أكبر عدد من المعلومات المتعلقة بهذا الموقع طلب بادجر استطلاع آراء الوكلاء البريطانيين في مسقط و كلات والمقيم البريطاني في الخليج العربي والمندوب السامي لإقليم السند بخصوص الأوضاع السياسية والجغرافية وغيرها، وتقديم تقارير عنها الى حكومة بمباي، وقد وافقت حكومة بمباي على تلك المقترحات وتمت مفاتحة المسؤولين السياسيين البريطانيين بهذا الخصوص، كما طلب من وزير الدولة لشؤون الهند اجراء اتصالات مع الحكومة الايرانية والحصول على موافقتها لمد خط التلغراف في أراضيها حتى مدينة كراحي .

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج العربي د. مؤيد عاصي سلمان

وكان راسام (Racam) الوكيل السياسي البريطاني في مسقط قد اشار الى انه لا يتوقع اية معوقات تحول دون مد خط التلغراف عبر ساحل فارس و مكران ذلك أن قسما بسيطا من تلك الأراضي يخضع النفوذ بعض من زعماء البلوش وهؤلاء يمكن ضمان تعاونهم لتنفيذ هذا المشروع . أما القسم الأكبر من تلك الأراضي لاسيما تلك التي تقع بين بندر عباس وجوادر ، فضلا عن الشريط الساحلي بين مينائي بندر عباس وجاسك ومنها شرقا الى نهر سوديغ فهي تقع تحت ادارة سلطات مسقط . وقد آلت اليه نتيجة استئجارها من الحكومة الايرانية بمقتضى معاهدة ١٨٥٦ وكان بادجر على قناعة تامة من قدرة سلطان مسقط على حماية الخط التلغرافي في تلك المنطقة بشرط ان لا تعترض الحكومة الإيرانية على وجود ذلك الخط في اراضيها، وعلى الرغم من تحفظ سلطان مسقط على ما ادلى به بادجر، لأنه في رأيه لا يحق للحكومة الإيرانية الاعتراض أو التدخل في الامتيازات التي يمنحها لجهات أخرى في المناطق المؤجرة له. لكن بادجر اوضح للسلطان بأن الحكومة الإيرانية تحتفظ بحقوقها الاقليمية بموجب معاهدة ١٨٥٦ ذلك ان احد بنودها يتضمن شرطا ينص على عدم السماح لأي شخص يعمل لدولة اجنبية بالتواجد في المنطقة، لذلك كان بادجر يرى ضرورة الحصول على موافقة الحكومة الايرانية على مد خط التلغراف هناك.

وفي محاولة منها لتدعيم نفوذها في اقليمي مكران و بلوشستان فقد الزمت الحكومة الإيرانية سلطان مسقط بإضافة بند جديد للمعاهدة المذكورة ينص على الزام السلطان بتقديم المساعدات اللازمة لعبور القوات الإيرانية المنطقة الشرقية من البلاد عن طريق ميناء بندر عباس والمناطق التابعة له ابتداء من نهر سوديغ شرقا حتى مدينة شهبار التي

تمثل نتوءا داخلا في حدود المقاطعات الساحلية شرقي ميناء جاسك .

وكان الأمير عبد الله بن مراد حاكم مدينة شهباز نيابة عن سلطان مسقط يسعى للتخلص من النفوذ الإيراني كما صرح به لبادجر بعض زعماء البلوش ، لذلك فالمشكلة على حد رأي بادجر تكمن في الجهة التي يمكن التعامل معها لتأمين مرور خط التلغراف ، فأما حصول الامير عبد الله بن مراد وبعض زعماء البلوش الأذن من الحكومة الإيرانية بمد خط التلغراف في المناطق التي يعتبرونها جزءاً من اراضيهم، أو من الحكومة الايرانية مباشرة اذا اعتبرت تلك الأراضي خاضعة للسيادة الإيرانية، ومن المحتمل هنا أن يثير زعماء المناطق المشاكل امام انشاء هذا الخط انتقاما من الحكومة الايرانية .

وبعد اطلاعه على تقرير بادجر قرر كليرك الاعتراف للحكومة الإيرانية بسيادتها على اقليم مكران وان يكون اتصال المسؤولين البريطانيين بالزعماء المحليين اتصالاً مباشراً ولكن بموافقة الحكومة الايرانية. ويبدو أن المصالح البريطانية كانت تقتضي التعامل مع الحكومة الايرانية وهي الطرف الأقوى في المنطقة على حساب طموحات زعماء الاقاليم هناك، كما ان موقف السلطات البريطانية هذا جاء منسجماً مع الاستعدادات العسكرية الايرانية لبسط نفوذهم على اقليمي مكران و بلوشستان وان أي موقف مناهض من جانب السلطات البريطانية للطموحات الايرانية قد يهدد المصالح البريطانية في ايران كلها .

وقد وافقت وزارة الهند على موقف حكومة بومباي وتم اليعاز الى الوزير البريطاني المفوض في طهران اليسون (Alison) بأجراء اتصالات مع الحكومة الايرانية بهذا الخصوص، وفي الوقت نفسه أوفد

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج العربي د. مؤيد عاصي سلمان

فردريك جولد سميت (F.G. Smith) مساعد المندوب السامي في اقليم السند إلى مكران الأجراء مسح ودراسة الأوضاع على ساحل الاقليم.

وان يقدم تقريراً بذلك وقد تمكن سمت خلال وجوده هناك من تحقيق عدة لقاءات مع رؤساء قبائل المنطقة الساحلية الممتدة من السند وحتى ميناء بندر عباس اسفرت عن ابرامه عدة اتفاقيات تتعلق بمد خط التلغراف وحماية القبائل له مقابل معونات مادية تقدمها الحكومة البريطانية والتي قدرت بحوالي ١٨ الف جنيه استرليني تدفع الى خان كلات جام لاس بيلا , (nm of las Bailah) وحاكم باسني (Basni) و كيج(Kaij) .

ويهدف تجنب المساس بسيادة الحكومة الايرانية فقد طلب حاكم بومباي (من سمت ان لا يتجاوز في مهمته منطقة جوادر، وكأجراء احترازي تم ايفاد وليم كراوفورد ولتون (W. C. Walton) المسؤول عن انشاء خطوط التلغراف الى مسقط للبحث في مسار آخر لخط التلغراف عبر ساحل الباطنة حتى شبه جزيرة مسندم كخط بديل في حالة معارضة الحكومة الإيرانية على المشروع .

انهى جولد سمت اعمال المسح في شباط ١٨٦٢، وعلى الرغم من الصعوبات الطبيعية والمناخية في هذه المنطقة فأن شركة التلغراف الهندو اوربية التي أخذت على عاتقها مسؤولية انشاء خطوط التلغراف في منطقة الخليج العربي بدأت في نهاية ذلك العام بمد خط التلغراف من منطقة كراجي الى جوادر وتم الانتهاء منه في نيسان ١٨٦٣ تحت اشراف ولتون على شكل خط سلكي متفرد يحمل على اعمدة خشبية وقد بلغ عدد المشرفين على انشائه خمسة وعشرين أوريبيا وستمائة من سكان المنطقة .

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج العربي د. مؤيد عاصي سلمان

مكران مع وفي الوقت الذي اصدرت فيه حكومة بومباي تعليماتها بالمباشرة بتنفيذ المشروع اعلنت الحكومة الايرانية رفضها لمد خط التلغراف على طريق جوادر - بندر عباس وطريق بندر عباس بوشهر لخشيته أن يتعارض ذلك مع خططها في تدعيم نفوذها في اقليم الخط التي وضعتها حكومة بومباي بل ان السلطات الإيرانية وبهدف مواجهة اية معوقات امام خططهم التوسعية في مكران.

فقد حذر حاكم بامبور الايراني ابراهيم خان سلطان مسقط بأنه سيهاجم منطقة شهبار في حال سماحه للبريطانيين بمد خط التلغراف الى ما وراء منطقة جوادر على اعتبار أن تلك المناطق إيرانية وهي معارة لسلطان مسقط وبناء على نصائح هيرت دي سيبراو (H Decbrow) الوكيل البريطاني في مسقط امتنع السلطان ثويني بن سيد الرد على تهديد المسؤول الايراني، على أن تتحمل السلطات البريطانية معالجة هذا الموضوع الذي وصفته بالخطر مما يستوجب ارسال قوات بريطانية لحماية الخط، واوعز سلطان مسقط إلى ممثله هناك بتسهيل مهمة القوات البريطانية في حال ارسالها إلى المنطقة، وفي الوقت نفسه عرض تومسن (Tomson) الوزير البريطاني المفوض في طهران موقف ابراهيم خان على وزير الخارجية الايرانية ميذا سعيد خان الذي صرح بأن الحكومة الايرانية تستتكر تصرفات حاكم بامبور وانها بصدد ارسال اوامرها اليه بأن لا يتعرض لعملية انشاء الخط الا بتوجيهات منها. ولكن في الوقت نفسه ادعت الحكومة الايرانية ملكيتها لمنطقتي جوادر و شهبار واكدت بأن لا يكون مد خط التلغراف في أي منهما، أي اجحاف بحقوقها، وعليه تم ابلاغ تومسن من قبل وزير الخارجية الايراني بموافقة الحكومة الايرانية على مد الخط، وانه

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج العربي د. مؤيد عاصي سلمان

من اجل الصداقة الإيرانية البريطانية فإنه مستعد على الموافقة لمد الخط من جوادر الى شهباز بشرط الا يمس وجود هذا الخط حقوق ايران الاقليمية هناك.

وفي تعليقه على الموقف الايراني ذكر تومسن إلى أن المخاوف الإيرانية من مد خط التلغراف الى ما وراء جوادر قبل الحصول على موافقتها رسميا لا يهدد مطالبها في هذا الجزء من ساحل مكران فحسب بل وحقوقها الاقليمية في الأراضي المؤجرة لسلطان مسقط بما فيها ميناء بندر عباس. لكن القرار الذي اتخذته الحكومة البريطانية في لندن قد جاء منسجما مع ما توقعته تلك السلطات من اعتراضات من جانب الحكومة الإيرانية : وهو أن يتعدى الخط منطقة جوادر وان يكون من الخط بعد ذلك تحت سطح البحر عبر خليج عمان حتى مسقط، ومنها عبر الخليج العربي الى بوشهر.

وبهدف تأمين خط التلغراف الممتد حتى جوادر التي تطالب بها الحكومة الإيرانية اقترحت وزارة الهند على وزارة الخارجية البريطانية في مايس ١٨٦٣ تقديم احتجاج عنيف ضد اجراءات حاكم بامبور الى الحكومة الإيرانية وهو أمر قد يؤدي في النهاية إلى تعكير العلاقات البريطانية الإيرانية، ويبدو أن الهدف من تقديم ذلك الاحتجاج هو الضغط على الجانب الايراني لتأمين سلامة الخط وقام اليسون (Aleson) الوزير المفوض البريطاني بتقديم ذلك الاحتجاج وقد ردت وزارة الخارجية الايرانية مشيرة الى ظهور أسباب جديدة على الجانب البريطاني توضحها والخاصة بمصالحها في اقليم مكران، ذلك ان معلومات حصلت عليها الحكومة الإيرانية مفادها أن سلطان مسقط على وشك تأجير جوادر و شهباز للحكومة البريطانية، وأن الحكومة الايرانية ترفض

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج العربي د. مؤيد عاصي سلمان

أي إجراء من هذا النوع، وادعت دون اثبات أن المنطقتين تدخلان ضمن المنطقة التي أجرتها الحكومة الإيرانية للسلطان ، وهي أراضي إيرانية، وعليه فإن ما سيقدم عليه سلطان مسقط بعد باطلا، لذلك قامت حكومة بومباي بأرسال جولد سمت من جديد الى إقليم مكران ليجمع الأدلة حول الخلافات الإقليمية التي ظهرت، وقد جاء تقريره معارضا المزاعم إيران في جوادر و شهباز لأن الحكومة الإيرانية لم تمارس سيدها على جوادر والمنطقة الشرقية منها منذ زمن طويل وان جوادر انتقلت تبعيتها لسلطان مسقط عندما منحها له حاكم كلات اما شهباز فقد استولت عليها مسقط عن طريق الفتح وعليه اصبحت تابعة لمسقط بحكم ذلك الاحتلال ، واكد بادجر على ان حقوق إيران بإقليمي مكران و بلوشستان لا يتعدى المنطقة الداخلية وان المنطقة الساحلية الوحيدة التابعة لأيران اسميا هي المنطقة الواقعة بين نهر سوديچ و خليج شهباز وهي بطول (١٥٠) ميلا . اما المنطقة الوحيدة التابعة الأيران هي المنطقة الممتدة من ميناء بندر عباس إلى جيرو وهي بطول (٩٠) تسعين ميلا وان بقية المنطقة فهي تابعة لسلطان مسقط وابدى شكوكه فيما اذا كانت الأيران حقوق اقليمية على ساحل مكران شرقي نهر سوديچ اضافة الى جوائر و شهباز والمنطقة الساحلية المحصورة بينهما . وقد أيد بادجر في آرائه تلك باترك ستيوارن (B Stewart) المدير المسؤول عن دائرة البرق الهندية - الأوربية كانت إيران قد قررت في عام ١٨٦٢ تسوية مشاكلها الحدودية مع الأقاليم المجاورة لها، فقد نقل مبعوث إيراني رغبة حكومته الى حاكم كلات لتوقيع اتفاقية لترسيم الحدود المشتركة بينهما، وذكر أن حكومته ليست لها اطماع في كيج و مكران وفي آذار ١٨٦٢ اكد حاكم

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج العربي د. مؤيد عاصي سلمان

بامبور للوكيل البريطاني في مسقط أن جوادر لا تخضع له ، وقد كانت تلك التصريحات من جانب المسؤولين الإيرانيين فرصة مناسبة لرسم الحدود ووضعها الى الغرب من جوادر السلامة الخط التلغرافي على حد رأي جولد سمت .

في عام ١٨٧٨ اجتمع ممثلو الحكومة الايرانية والبريطانية و خان كلات اسفر عن اتفاق حدودي يبدأ من الساحل القريب من حافة خليج جوادر على بعد خمسين ميلا الى الغرب منها، ومن هناك يمتد الى الشمال واصبحت جوادر على اثر ذلك بحوزة سلطان مسقط، اما شهباز فقد استولى عليها ابراهيم خان حاكم بامبور في شباط ١٨٧٢ وبذلك اصبحت جزءا من الأراضي الايرانية.

وفي ٢٠ شباط ١٨٦٢ عقد البريطانيون اتفاقية مع خان كلات لمد خط تلغراف غرب لاذيبلا ومنها الى جاسك ثم عبر خليج عمان حتى مدخل خليج غبة الجزيرة على الطرف الشرقي من شبه جزيرة مسندم ثم إلى خليج خور القشم ومنه الى ميناء بوشهر، بعد عمليات مسح شاقة لهذا الطريق قام بها باترك ستيوارت.

وكانت السلطات البريطانية وقبل البدء بهذا المشروع قد حصلت على ضمانات من شيوخ الإمارات على ساحل الخليج العربي، كما ادرج كبندي اضافي في معاهدة ١٨٥٢ البحرية الدائمة فقد تعهد الشيوخ بعدم التعرض لخط التلغراف ومعاقبة أي فرد من رعاياهم قد يسبب ضرراً بالخط ويدفع تعويضات عن اية تلفيات تنشأ عن ذلك في المستقبل وسمح للشيوخ ورعاياهم باستعمال الخط اسوة بالرعايا البريطانيين .

وكان ناصر الدين شاه ايران (١٨٤٨ - ١٨٩٦) قد منح البريطانيين امتيازاً لإنشاء خط تلغراف عام ١٨٦٣ يبدأ من مدينة خانقين

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج العربي د. مؤيد عاصي سلمان

العراقية عبر كرمنشاه و همدان الى طهران ومن هناك عبر اصفهان و شيراز الى ميناء بوشهر على الخليج العربي، وقد تم انجاز ذلك الخط في عام ١٨٦٤، حيث ربط بخطوط الاتصالات البرقية التي تنتهي في كراچي وقد تحملت الحكومة الايرانية تكاليف انشاء هذا الخط على أن تدفع لها الحكومة البريطانية مبلغا لا يزيد عن (٣٠٠٠٠) ثلاثة آلاف تومان سنوياً مقابل الرسائل التي تبعثها عبر هذا الخط.

عمليات من الكابل البحري

في الوقت الذي كانت تجري فيه عمليات من خط التلغراف البري اصدرت حكومة بومباي اوامرها عام ١٨٦٣ للملازم ستيف (Stef) المهندس في البحرية الهندية بالقيام بعمليات مسح شاملة للطريق البحري وعلى مرحلتين الأولى بين مينائي جوار و جاسك، والثانية بين جاسك و الفاو بهدف ربط جوار بميناء الفاو بواسطة كابل بحري واستخدمت الباخرة البريطانية جونسون كاسل (G. Kasel) المعرفة مدى صلاحية المنطقة لاستقبال الكابل وقد تمكن ستيف خلال عمليات المسح من جمع معلومات هامة حول مختلف العوامل التي لها علاقة بهذا المشروع.

وعلى الساحل الغربي للخليج العربي كان المقدم ديسبر او الوكيل البريطاني في مسقط هو الآخر يقوم بأجراء بحوث ودراسات تتعلق بمنطقة رأس مسندم التي سيمر من خلالها خط التلغراف ومنها باتجاه ميناء بوشهر على الساحل الشرقي، وايضا لتأمين سلامة هذا الخط بين سكان المنطقة ويبدو أن السلطات البريطانية قد وضعت في حساباتها تجنب من الكابل البحري بموازاة الساحل الغربي بين مينائي جاسك و بوشهر لعمق المياه هناك، لذلك كانت الخطط البريطانية تسير باتجاه

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج العربي د. مؤيد عاصي سلمان

عبر الكابل الخليج العربي من ميناء جاسك باتجاه سلطنة مسقط، ثم عبوره الخليج العربي مرة أخرى من منطقة شبه جزيرة مسندم وهي اقرب منطقة للساحل الشرقي باتجاه ميناء بوشهر .

وكانت السلطات البريطانية قد هيأت كابل بطول (١٢٥٠) عقدة لهذا الغرض فضلا عن كابل آخر من النوع الثقيل بطول (٣٥) ميلا وهو مخصص للمناطق الضحلة في الخليج العربي ويبدو ان الهدف من استخدام هذا النوع من الكابلات هو لتجنب قطعه بواسطة السفن المارة .

بدأت عملية من الكابل البحري في الخليج العربي في الرابع من شباط ١٨٦٤ فبعد اربعة ايام من من الكابل بين جوادر و كراحي (Kerkham) من مد الكابل وبمعدل تمكنت السفينة البريطانية كيركهام خمسة أميال في الساعة من ربط مينائى جوادر وجاسك وفي التاسع من شباط ١٨٦٤ تمكنت السفينة البريطانية التي تقوم بسحب الكابل من عبور خليج عمان ودخلت خور جزيرة جوبات إذ وصل الكابل عند خور مقلب ماراً ببلدان عمان المتصالحة، ومن هناك تم تحقيق الاتصال بجاسك.

ويهدف تامين تبادل الرسائل التلغرافية بشكل واضح فقد كانت الحاجة قائمة الإقامة محطات تلغرافية بعضها محطات تردد (تقوية) وأخرى للمراقبة، فالمسافة بين جوادر و بوشهر كانت تستلزم وجود محطة تردد وكان مقرراً أقامتها على جزيرة لارك، لكن الافكار التي طرحها الرائد باترك ستيوارت بشأن تلك المحطة التي يستشف منها رغبته بإقامتها في مكان قريب من خور مقلب بهدف اختصار المسافة .

كما انه يجعل من خط التلغراف خطأ مباشراً لذلك . تم اختيار جزيرة التلغراف الواقعة في خور الشام لأقامه تلك المحطة ، واصبحت محطة

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج العربي د. مؤيد عاصي سلمان

جواد مراقبة للخط (٤٠)، لكن مرور خط التلغراف عبر خور مقلب قد تعثر العمل به بسبب اعتراض الجمهوريين المقيمين بجوار ذلك الخور.

فعندما باشرت البعثة البريطانية بمد الخط في منطقة رؤوس الجبال من ناحية البحر عبر الجبال بين خليج غبة وخليج شم اللذان اطلق عليهما البريطانيون اسمي خليج مالكولم وخليج الفنستون. فقد اعترض سكان قريني حبلين و مكاكة (مقاكة) وراحوا يرسلون التهديدات الى افراد البعثة البريطانيين بضرورة دفع مبالغ لقاء مرور الخط عبر تلك الأراضي. كما انهم طالبوا بالحصول على اذن من حاكم الشارقة الذي يدينون له بالولاء ثم ما لبثوا أن هاجموهم الأمر الذي دفع البعثة البريطانية للعودة إلى مسقط، وازاء ذلك قام ديسبر او ومعه سرية حراسة بزيارة المنطقة ومعه معاونه الرائد ستيوارت (Stewart) وامضيا هناك بضعة أيام في مفاوضات مع الجمهوريين ولم يستطع ديسبر او وجماعته ان يصل لأكثر من قرية حبلين.

وبسبب شك البعثة بموقع وحدود المنطقة التي يسكنها الظاهريون ذلك ان بعض السكان يرفضون سلطة سلطان مسقط ويعلمون أنهم من رعايا شيخ الشارقة. بينما ادعى اخرون الاستقلال التام لذلك عادت البعثة الى مسقط وقابلت سلطان مسقط ويبدو أنهم اتفقوا معه على أن يقدم بياناً خطياً بتبعية مناطق مقلب وحبلين ومقاكة وخصب الى السلطنة بناءً على موقف حكومة بومباي القائم على ضرورة اعترافها رسمياً لسلطان مسقط بتبعية هذه المناطق له، لذلك أرسل السلطان رسالة في ٢ شباط ١٨٦٤ لديسبر او اعلن فيها أن رأس مسندم ومنطقة رؤوس الجبال هي جزء من اراضي السلطنة. كما انه وافق في رسالته هذه على منح شركة التلغراف الهندو أوربية امتيازاً لعبور خطوطها في تلك المنطقة ،
وقدم

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج العربي د. مؤيد عاصي سلمان

لهم كل التسهيلات المطلوبة، واستطاعت هذه الشركة من خلال تلك التسهيلات اضافة الى وجود السفن الحربية البريطانية التي ارسلتها حكومة بومباي الى الخليج العربي أن تنزل الكابل البحري بنجاح وان تقيم لها محطة للمراقبة والحراسة في رأس مسندم.

وكان السلطان ثويني بن سعيد قد منح الحكومة البريطانية صلاحية من أسلاك التلغراف في بلاده بموجب معاهدتين الأولى كانت بتاريخ ١٧ تشرين الثاني ١٨٦٤، والثانية في ١٩ كانون الثاني ١٨٦٥ في المناطق التابعة له والمناطق التي استأجرها من الحكومة الايرانية.

واستثنى من ذلك ممتلكاته في الجزيرة العربية، واقليم مكران. وقد احتفظ سلطان مسقط بموجب المعاهدة الأولى بحقوق السيادة على الأراضي التي تمر بها خطوط التلغراف ويشمل ذلك خور مقلب والمناطق المجاورة له. كما حصلت الحكومة البريطانية على تعهد شيوخ امارات الساحل العماني على حماية خطوط التلغراف في اراضيهم وبعد انجاز عمليات من الكابل البحري في مرحلته الأولى في بعض مناطق الساحل الغربي للخليج العربي، وبعد وصول شحنة من الكابلات الى المنطقة في آذار ١٨٦٤، واصل البريطانيون اعمالهم في اوصول الكابل الى ميناء بوشهر وفي العشرين من الشهر نفسه رست السفن البريطانية التي تقوم بمهمة سحب الكابل البحري على بعد ثلاثة اميال من ريشهر وهي منطقة الميناء المدينة بوشهر.

وبحضور المقيم البريطاني في منطقة الخليج العربي لويس بللي (Pelly ١٨٢ - ١٨٧٢)قامت احدى السفن المسماة اميروتش (Amerotsh) بسحب الكابل إلى مسافة تبعد ربع ميل من ساحل مدينة بوشهر، وتم تحقيق الاتصال التلغرافي بين ريشهر و

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج العربي د. مؤيد عاصي سلمان

الهند في ٢٤ آذار ١٨٦٤، وقد اقيم في بوشهر مكتب للتلغراف ثم ربطه بمنطقة الميناء بواسطة خط تلغراف طوله سبعة أميال استبدل في شباط ١٨٦٥ بآخر مزدوج، ولكن بسبب رداءة عزله الكهربائي جرى استبداله مرة أخرى في تشرين الثاني من العام نفسه، واستمر العمل به الى عام ١٨٧٧ عندما جرى التخلي عن مكتب تلغراف بوشهر واعتمد بدلاً منه مكتب جديد في ريشهر .

وكانت السفن البريطانية التي تقوم بسحب الكابل قد تمكنت من دخول خور عبد الله بعد مضي يومين من وصوله الى مدينة بوشهر وكان مقرر ان يحمل الكابل عبر مصب شط العرب ومنه الى الفاو . ولكن ضحالة المياه هناك والخشية من تعرض الكابل للقطع بسبب مرور السفن تقرر أن ينحرف الكابل مسافة قصيرة باتجاه خور عبد الله ثم يحمل فوق الأرض إلى الفاو.

وكانت الحكومة البريطانية قد دخلت في مفاوضات مع الدولة العثمانية اسفرت عن عقد اتفاقية بين الجانبين في ٢٠ تشرين الأول ١٨٦٣ تعهد فيها العثمانيون بالقيام بعد خطين للتلغراف فوق الأرض على نفقتها الأول من بغداد الى البصرة والآخر بين بغداد و خانقين بالقرب من الحدود الايرانية، بينما تعهدت حكومة بومباي بالقيام بمد كابل بحري إلى البصرة يصل إلى نقطة قريبة من شط العرب لملافاة خط بغداد - البصرة، وبدأ العمل بهذا المشروع في أواخر عام ١٨٦٣ في الجزء الجنوبي من بلاد ما بين النهرين (Mesopotamia)، بعد وصول المعدات الخاصة بالخط وعدد من ضباط سلاح المهندسين البريطانيين وفي الوقت نفسه بوشهر بمد خط بغداد - خانقين، وتم

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج العربي د. مؤيد عاصي سلمان

الانتهاء منه ودخل في مجال الخدمة في تشرين الأول ١٨٦٤، وتم ربطه من منطقة خانقين بميناء بوشهر .

وكان خط التلغراف القادم من الفاو قد تم ايصاله إلى القرنة ولكن بسبب توتر العلاقات بين العثمانيين وقبائل جنوب العراق لاسيما قبيلة المنتفق تعذر مواصلة العمل به لحين التمكن من التغلب على هذه العقبة في كانون الأول ١٨٦٥ وتم ربط الفاو ببغداد والتي بدورها كان قد تم ربطها بالقسطنطينية عام ١٨٦١ ومنها الى الحدود النمساوية وفي ٢٧ كانون الثاني ١٨٦٥ تم افتتاح الخط التلغرافي بين اوربا والهند .

التطورات على شبكة التلغراف

البريطانية في الخليج العربي

تبين للبريطانيين وبعد مرور عامين على من كابل الخليج العربي ان جزيرة التلغراف في خور الشام مكانا لا يصلح لوجود محطة التردد هناك، وذلك لارتفاع درجة الحرارة مما يجعلها مكاناً صعباً بالنسبة للعاملين عليها من البريطانيين، اضافة الى ذلك التهديد المستمر من جانب القبائل العربية في المنطقة، الأمر الذي يستدعي وجود قطع بحرية مرابطة هناك بهدف توفير الحماية، لذلك وقع اختبارهم على جزيرة هنجام لأقامه محطة تردد عليها لتقوية الاتصال التلغرافي بين مينائي جاسك و بوشهر .

وكان على السلطات البريطانية قبل الشروع بنقل المحطة ان تحسم موضوع جزيرة هنجام التي كان يطالب بها سلطان عمان و مسقط ، ويبدو أن المصالح البريطانية كانت تقتضي ضم تلك الجزيرة الى ايران، وعليه فعندما طلبت حكومة بومباي رسمياً من الحكومة

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج العربي د. مؤيد عاصي سلمان

الإيرانية في آذار ١٨٦٨ ينقل محطة التلغراف إلى هنجام وافقت الحكومة الايرانية على ذلك الطالب دون أي تردد مكافئة منها للموقف البريطاني .

ويسبب اهمية كابل الخليج العربي لحركة الاتصالات اسند البريطانيين مهمة استبداله الى ولتون مدير قسم الخليج العربي يساعده في ذلك الملازم ستيف بعد أن تبين انه غير صالح للاستعمال بين مينائي جاسك و بوشهر، وكان عليهما انجاز ذلك العمل بوقت قياسي وخلال المدة بين تشرين الثاني ونهاية كانون الأول ١٨٦٨ تم من الكابل الجديد بعد أن تم تحديد النقاط التي سيقطع عندها الكابل القديم الذي حول الى موقع في جاسك واقامت هناك محطة تلغراف أصبح فلوير (Floxer) أول رئيس لها، ويقوم بحراستها قوة هندية مؤلفة من اثني عشر رجلا زيد عددهم الى تسعين رجلا من حاملي البنادق عام ١٨٨٠ وقد جرى ترحيلهم عام ١٨٨٧ مراعاة لرغبة شاه ايران ناصر الدين .

وكان العمل بمحطة هنجام كمحطة تردد قد استمر الى عام ١٨٨١ عندما تم الاستغناء عنها لأسباب فنية تتعلق باستخدام اجهزة تلغراف أكثر تطورا.

ويسبب الحركة المتزايدة للبرقيات وما يشكله ذلك من ضغط على كابل الخليج العربي اصبحت الحاجة ملحة لإيجاد خط آخر مساند له واوقد لهذا الغرض في شباط عام ١٨٦٧ الرائد جولد سمت الى طهران لعقد اتفاقية لمد خط تلغرافي بين ميناء جوادر ونقطة ما على خط بوشهر - طهران . ولعل مهمته لم تسفر عن نتيجة تذكر طيلة فترة مكوثه هناك، لذا اضطر الى مغادرة ايران لكن المفاوضات بين الحكومتين البريطانية و الإيرانية استمرت الى الثاني من نيسان عام ١٨٦٨ اسفرت عن التوصل الى صباغة اتفاق وقع بالنيابة عن الحكومتين

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج العربي د. مؤيد عاصي سلمان

مدته عشرون عاما نص على قيام الحكومة الايرانية بأنشاء خط من جوادر إلى نقطة بين جاسك وميناء بندر عباس واستخدامه بشكل مكثف على أن تساعد ايران بنفوذها وخدماتها في عملية الانشاء، وصيانة وحماية الخط مقابل ثلاثة آلاف تومان سنويا تدفعها الحكومة البريطانية.

ويبدو ان الحكومة البريطانية ارادت الاستفادة الى اقصى حد من التسهيلات الإيرانية لذلك قررت من كابل بحري، وآخر بري من جوادر الى جاسك ومنها الى ميناء بوشهر بواسطة كابل بحري جديد وتشكلت لهذا الغرض بعثة بريطانية برئاسة شامبين (Shanben) المسؤول عن شركة التلغراف الهندو اورية في غياب الرائد جولد سمت اضافة الى الملازم ستيف ولا يتمر كلارك. (L. Clark)

وفي ٢٧ تموز ١٨٦٩ تمكنت السفن البريطانية من إيصال الكابل الى ميناء جاسك، وبعد يومين الى نقطة مواجهة لجزيرة قيس ولكن بسبب رداءة الأحوال الجوية فوق مياه الخليج العربي تأخر من الكابل الى ميناء بوشهر إلى الثالث من تشرين الثاني عام ١٨٦٩ بمشاركة اربعين موظفاً من الاهالي.

وخلال المدة التي كان يجري فيها من الكابل البحري بين جاسك و بوشهر كان العمل جاريا في آب عام ١٨٦٩ لمد الخط البري بأشراف ووكر (Waker) المشرف على شركة التلغراف الهندو أورية . بعد جولة استطلاعية في المنطقة التي سيمر بها الخط قام بها الرائد جولد سمت اسفرت عن عقد عدة اتفاقيات مع الزعماء المحليين وافقت عليها حكومة بومباي لاحقاً تضمنت دفع مبالغ لهم مقابل حمايتهم لخط التلغراف وبعد مضي حوالي شهرين ونصف من الاعمال الشاقة بسبب

ندرة المياه وارتفاع درجة الحرارة تم ربط مينائي جوادر وجاسك بخط طوله (٣٢٠) ميلا .

وكان شاميين الذي رأس وفدا للمفاوضات مع الجانب الايراني قد تمكن من عقد اتفاقية جديدة تمسك بها الطرفان الى النهاية بشكلها الأصلي على الرغم من بعض التعديلات البسيطة التي ادخلت عليها بسبب تمديدها او باتفاق الطرفين، قد نصت هذه الاتفاقية على قيام بريطانيا بإنشاء خط تلغرافي ثالث بين طهران و بوشهر على أن يبقى الخط القديم الذي أنشئ عام ١٨٦٤ للاستعمال المحلي ويعمل به موظفون ايرانيون على ان تتبنى الحكومة الإيرانية موضوع اسكانهم في غرف منفصلة عن الغرف التي يشغلها الموظفون البريطانيون، وتقرر ايضا ابدال الاعمدة الخشبية التي تحمل خطوط التلغراف بين بوشهر و طهران بأعمدة حديدية وأن تتعهد الحكومة الايرانية بدفع مبلغ عشرة آلاف تومان في عشرة اقساط سنوية للأعمال الجديدة، وأن تحصل ايران على مبلغ اثني عشر الف تومان سنويا نظير حركة الرسائل التلغرافية، أو فرنكان عن كل عشرين كلمة . اما بالنسبة الى الصيانة وتعيين الحراس والاشراف عليهم ودفع مرتباتهم فقد اتفق ان تبقى بيد المدير البريطاني على ان تساهم ايران بمبلغ عشرة آلاف تومان نظير تلك الاعمال. وفي حالة الإضرار المتعمدة كان على الحكومة الإيرانية دفع تكاليف الإصلاح وان تتحمل شركة التلغراف الهندو ايرانية تسديد الديون الإيرانية للحكومة البريطانية والبالغة (٤٧،٢١٧) الف جنيه بسبب من خطوط التلغراف وخدماته وتبقى هذه الاتفاقية سارية المفعول حتى

كانون الثاني ١٨٩٥ تسلم بعدها جميع الخطوط للحكومة الايرانية

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج العربي د. مؤيد عاصي سلمان

وفي عام ١٨٨٥ تبين للبريطانيين أن الكابل البحري الذي يربط مينائي جاسك و بوشهر منذ عام ١٨٦٤ غير صالح للاستعمال .

ويبدو أن سبب ذلك يعود الى طول المدة التي بقي فيها الكابل في مياه الخليج العربي المالحة الأمر الذي يؤدي الى قلة كفاءته، وعليه جرت في ٢٠ تشرين الثاني ١٨٨٥ عملية ابداله بكابل جديد بموصفات جيدة .

وعلى الرغم من تحفظات حكومة الهند عام ١٨٧٩ على رغبة سلطان عمان و مسقط تركي بن سيد (١٨٧١ - ١٨٨٨) المتضمنة انشاء خط تلغراف بين مسقط و الهند والالتماس الذي تقدم به البونيان بإقامة ذلك الاتصال لتسهيل معاملاتهم التجارية الذي رفضته بدورها الحكومة البريطانية بسبب تكاليفه الباهظة، لكن حكومة الهند اضطرت الى اعادة النظر في موقفها . ذلك أن العمليات التجارية والاعمال العامة في مسقط قد تعرقلت بسبب الحاجة إلى خدمات التلغراف ، واصبح من المتعذر على التجار تنفيذ عملياتهم التجارية في الوقت المناسب، واكد كوكس (COX) الوكيل البريطاني في مسقط ان وجود التلغراف في مسقط سوف يزيد من فعالية السفن البريطانية ضد تجارة تهريب السلاح في الخليج العربي، اضافة الى العوائد المالية من حركة الرسائل التلغرافية. لذلك قررت حكومة الهند احالة هذا المشروع على الحكومة البريطانية وتمت الموافقة عليه، لكن الخزنة البريطانية رفضت المساهمة في تنفيذه لعدم توفر الاموال، ذلك أن الحكومة البريطانية كانت منشغلة بتنفيذ مشاريع للتلغراف في الشرق الأقصى اضافة الى الطلب الشديد على الكابلات البحرية ولكن اقتناع حكومة الهند بأهمية هذا المشروع دفعها لكي تتبنى تكاليف انشائه وتمت المباشرة به بعد مصادقة وزارة الخارجية البريطانية عليه

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج العربي د. مؤيد عاصي سلمان

في ٢٦ تشرين الثاني ١٩٠١ بدأ الاتصال بين عمان و الهند بعد أن تم ربط عمان بميناء جاسك بكابل جديد ومباشر .

ويهدف التوسع في شبكة تلغراف الخليج العربي، فقد أوصى كوكس ايضاً بربط ميناء بندر عباس بواسطة وصلة لأحد الكابلات بين جاسك و ريشهر إلى خليج بندر عباس، وقد حظيت هذه التوصية بموافقة حكومة الهند والحكومة الإيرانية على السواء وذلك لرغبة الأخيرة بربط بندر عباس بشبكة التلغراف في الخليج العربي . وبعد عرض هذا المشروع على حكومة لندن تمت الموافقة عليه. ولكنها لم تستطع دعمه مادياً للأسباب نفسها التي منعتها من تقديم الدعم المادي لكابل مسقط، لذلك علقت حكومة الهند هذا المشروع الى حين حدوث تغيير في موقف الحكومة البريطانية .

وكانت حكومة الهند قد عرضت على وزارة الخارجية البريطانية عام ١٩٠٣ مقترحات جديدة لتوسيع خدمات التلغراف إلى بندر عباس مع توصية بضرورة اعادة العمل بمحطة هنجام التي تخلوا عنها سابقاً، وذلك لتأمين محطة اتصال في عرض الخليج العربي بالقرب من مدخله الجنوبي لتستطيع السفن البريطانية الوصول اليها بسهولة. ويبدو ان سبب ذلك يعود الى ضحالة المياه عند سواحل الخليج العربي لذلك نضطر السفن الى الرسو في مناطق بعيدة عن الساحل . واقترحت ايضاً ربط جزيرة هنجام بميناء بندر عباس بواسطة كابل يمر عبر جزيرة قشم الأمر الذي من شأنه أن يزيد النفوذ البريطاني في هذه الجزيرة.

وكانت قيادة البحرية البريطانية التي اقترحت عام ١٩٠٢ اقامة محطة تلغراف في جزيرة باسيديو قد فضلت أيضاً أن تكون الجزيرة نفسها موقعا للمحطة الجديدة بدلا من هنجام، ولم يحسم هذا الخلاف الا في

زيارة نائب الملك اللورد كيرزن (Cerson) الى منطقة الخليج العربي الذي وقع اختياره على جزيرة هنجام بعد قيامه شخصياً بالتحقيق بمزيا المكانين .

وفي نيسان ١٩٠٤ قام الوزير المفوض البريطاني في طهران ارثر هاردنج (A . Hrdinge) بإبلاغ وزير الخارجية الإيراني ميرزا حسين خان عن نية حكومة الهند بأعادته العمل بمحطة هنجام وانه سيقترح على الحكومة الايرانية اقامة خدمة بريدية ايرانية بين هنجام وميناء بندر عباس ومن تلغراف إلى بندر عباس، ولكن بسبب معارضة شاه ايران مظفر الدين (١٨٩٦ - ١٩٠٧) لمنح امتيازات للأجانب في ايران فأن المشروع البريطاني لمد شبكة تلغراف بين هنجام وبندر عباس قد رفض من جانب الحكومة الإيرانية بحجة أن ذلك الخط سوف تقوم ايران بتنفيذه، لكن الوزير البريطاني المفوض في طهران سبرتك رايس (S. Rice) اطلع شاه ايران على المادة الثانية من الاتفاقية البريطانية الإيرانية لعام ١٨٦٨ التي تعطي الحق للحكومة البريطانية بإنشاء خط تلغراف بري من جاسك الى اماكن مجاورة من بندر عباس، وانه يحق البريطانية في حالة رفض طلبها القيام بربط هنجام ببندر عباس مستفيدة من ذلك الامتياز، وعليه وافقت الحكومة الإيراني على المشروع البريطاني، ولكن بشروط لم تكن في صالح الحكومة البريطانية التي كانت تريد انشاء فرع جديد مكملاً لشبكة التلغراف الهندية الأوربية وبموجب الاتفاق الذي أبرم بين وزيري خارجية البلدين تقرر انشاء خط تلغرافي عبر قشم يربط هنجام بميناء بندر عباس الصالح الحكومة الايرانية يشرف عليه اثنان من المهندسين التابعين الشركة التلغراف الهندو اوربية، وأن يسلم الخط الى وزارة البرق الايرانية

ويديره موظفون إيرانيون بعد تسديد ايران مبلغ (٢٥) الف تومان تكاليف انشائه

ويسبب اعتراض الحكومة الإيرانية على قيام بريطانيين بإدارة الخط الجديد في هنجام قررت الحكومة البريطانية أن تضمن الاتفاق الجديد مع الجانب الإيراني بنداً يقام بموجبه مكتباً جديداً تابع لإيران في هنجام، وأن تحول البرقيات في هنجام بين المكانين بين هنجام وساحل بندر عباس، وقد تأخر افتتاح الخط نتيجة الخلافات بين الجانبين حول مركز الشبكة ومكتب التلغراف إلى نيسان عام ١٩٠٧ .

الخاتمة

لعبت المصالح القومية البريطانية وليس المصالح المحلية دوراً كبيراً باهتمام السلطات البريطانية بمد خطوط وكابلات التلغراف في منطقة الخليج العربي منذ ستينيات القرن التاسع عشر، ولخشيتها من تعرض هذا المشروع للإخفاق، عملت بريطانيا على استنفار كل طاقاتها لإنجاحه، فقامت بأجراء دراسات تفصيلية للمناطق البرية والبحرية التي تقرر أن تمر من خلالها تلك الخطوط.

وكما هو معروف فإن السياسة المعلنة للبريطانيين في منطقة الخليج العربي خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر والعقد الأول من القرن العشرين : هي عدم تدخلهم في تعقيدات المناطق الداخلية واقتصار اهتمامهم على المناطق الساحلية المطلة على الخليج العربي . لكنها لهدف تأمين خطوط التلغراف واستمرار عملها اضطرت الى الدخول في مفاوضات مع رؤساء القبائل التي تقرر أن تمر خطوط التلغراف في اقاليمهم وهي بعيدة نسبياً عن سواحل الخليج العربي وبحر

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج العربي د. مؤيد عاصي سلمان

العرب، بل أن السلطات البريطانية تدخلت في حل خلافات حدودية نشأت بين الحكومة الإيرانية وبعض الاقاليم المطلة على بحر العرب، واقدمت على الاعتراف للإيرانيين وهي الطرف الأقوى في المنطقة بتبعية مناطق وجزر لها بخلاف رغبة سكانها وحكامها لضمان نجاح مشروعها.

ولعل الفوائد النسي اخذت تجنيها السلطات البريطانية ومن ضمنها العوائد المالية من جراء خدمات التلغراف، قد دفعها لأجراء تعديلات على مسار تلك الخطوط وازافة خطوط وكابلات جديدة وبمواصفات جيدة

المصادر

*في بداية تشرين الثاني ١٨٥٨ اقر البرلمان البريطاني قانوناً يقضي بانتقال مسؤوليات شركة الهند الشرقية عن المؤسسات البريطانية في الخليج العربي الى وزارة الهند ممثلة بحكومة بومباي واستمرت حكومة بومباي تمارس تلك الصلاحيات حتى عام ١٨٧٣ حيث انتقلت الى حكومة الهند . انظر:

Penlope Tuson. The records of the Birth Residency and Agencies in Gulf. Published by India Office Library and records Foreign And common Wealth office, (London, 1978)

(١) ج ج لوريمر، دليل الخليج القسم التاريخي ، ج ١ ، مطبعة علي بن علي (الدوحة ب ت) ص ٣٤٨٣ ، د. عبد العزيز عبد الغني ابراهيم السلام البريطاني في الخليج العربي ١٨٩٩ - ١٩٤٧ الناشر دار المريخ، الطبعة الرابعة، مطبعة منيمنة . (بيروت ١٩٨١) . ص ٢١٠ .

(٢) Here, the previous reference. p. 14

(X) كان يطلق على ايران اسم فارس حتى عام ١٩٣٥ وقد استعملنا في هذا البحث التسمية الأولى.

(٣) يحد اقليم مكران جنوباً خليج عمان والبحر العربي ومن الغرب كوة مبارك ومن الشرق حدودها مع اراضي خان كلات، ويقوم فيه قبائل عربية، ومن اهم موانئه جاسك وشهباز وجوادر. انظر لوريمر، المصدر السابق القسم ١ الجغرافي، ج ٤ ص ١٤٢١ - ١٤٣٧ .

(٤)- كانت سلطنة مسقط تضم كلا من مدينة جوارر على الساحل الجنوبي الإقليم بلوشستان، وساحل مكران ومن ضمنه ميناء جاسك الذي تنازل عنه حاكم كلات ناصر خان عام ١٧٨٤ لسلطان عمان ومسقط . انظر:

Tuson . op . cit . p . 5

(٥)

في عام ١٧٧٨ أصبحت وكالة بوشهر مقيمة مسؤولة عن باقي الوكالات السياسية البريطانية التي تأسست في الخليج العربي تباعاً منها الوكالة السياسية في الشارقة عام ١٨٢٣ ووكالة مسقط عام ١٨٤٠ والوكالتان السياسيتان في البحرين والكويت عام ١٩٠٤ وكان يمارس تحقيق النفوذ البريطاني في المنطقة مقيم عام بريطاني (Resident) وكان للمقيم البريطاني الصلاحيات الواسعة بما في ذلك عقد المعاهدات والقيام بالإجراءات التي تحقق امن الوجود البريطاني في المنطقة، وكان يساعد المقيمين البريطانيين عدد من الوكلاء البريطانيين فضلاً عن الوكلاء الوطنيين (Native Agents) الذين كان مقرهم في امارة الشارقة انظر بحثنا للماجستير العلاقات القطرية البريطانية ١٨٦٨ - ١٩١٦ دراسة تاريخية في العلاقات السياسية رسالة ماجستير غير منشورة مركز دراسات الخليج العربي : جامعة البصرة، ايلول ١٩٨٩، هامش ص ٢٤.

(٦) خلال اربعة قرون من الادارة البريطانية في الهند قامت وزارة الهند وسابقتها بالأشراف جزئياً وفي كثير من الاحيان كلياً على شبكة متعددة من الوكالات ومقرات المندوبين الساميين في الشرق الأوسط امتدت من الساحل الشرقي لأفريقيا في الغرب

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج العربي د. مؤيد عاصي سلمان

وافغانستان في الشرق ... وكان الحاكم العام مسؤولاً مباشرة امام الحكومة البريطانية في لندن، انظر، بنلوب توسون . المصادر الأرشيفية للدراسات العربية ودراسات الخليج العربي في سجلات وزارة الهند، مجلة دراسات الخليج العربي والجزيرة العربية تصدر عن جامعة الكويت . العدد ١٤ . ١٩٨٧ ص ٩٦ - ٩٧ .

(٧) جون بي كلي بريطانيا والخليج، ١٧٩٥ - ١٨٨٠ ترجمة محمد امين مصطفى، الجزء الثاني، سلطنة عمان - وزارة التراث القومي والثقافة مطبعة عيسى البابي ، ص ٢٧٧ ٢٧٨ .

(٨) في منتصف القرن التاسع عشر انشأت في بريطانيا وزارة الهند واصبح لها وزير دولة لشؤون الهند وصارت تتبعه كل الاجهزة التي كانت تتبع شركة الهند الشرقية، وهي حكومة الهند وسلاح البحرية الهندية (India Marine) والمقيم البريطاني في الخليج العربي ووكيله في بغداد، وكذلك المقيم البريطاني في عدن . وستم يمارس تلك الصلاحيات حتى نيل الهند استقلالها عام ١٩٤٧ انظر موسى بنت منصور بن عبد العزيز آل سعود الملك عبد العزيز ومؤتمر الكويت ١٩٢٣ - ١٩٢٤، الطبعة الأولى دار عكاظ للطباعة والنشر . (جده . ١٩٨٢)، ص ٩٢

(٩)

. G . , p . 10

تطلق كلمة البلوش على المقيمين بمنطقة بلوشستان بإقليم مكران وعلى الاشخاص الناطقين باللغة البلوشية ومن قبائلهم الرئيسية .

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج العربي د. مؤيد عاصي سلمان

- البوزرداريون ، والهوتيون ، والكلمانيون ، واللاتيون ، انظر :
لوريمر ، مصدر سابق ، القسم الجغرافي ، الجزء الاول ، ص
٣٢٥ .
- I . O . B 305 , The British in the (persian) Gulf , December (١٠)
1918 , p . 10
- (١١) كلي ، مصدر سابق ، ص ٢٨٠ .
- (١٢) لوريمر ، مصدر سابق ، القسم التاريخي ، الجزء الخامس
ص ٢٩٥٥ .
- (١٣) كلي ، مصدر سابق ، ص ٢٨١
- (١٤) لوريمر ، مصدر سابق ، ص ٢٩٥٨
- (١٥) C . T . G . . p . 2
- (١٦) Tuson . op . cit
- (١٧) I . P . G . . op . cit . p . 12
- (١٨) لوريمر ، مصدر سابق ، الجزء السادس ، ص ٣٤٦١
- (١٩) كلي ، مصدر سابق ، ص ٢٨٦
- (٢٠) I . P . G . . op . cit .
- (٢١) I . O . B . 305 , op . cit . p . 9 - 10
- (٢٢) C . T . G . . op . cit . p . 4
- (٢٣) Ibid
- (٢٤) لوريمر ، مصدر سابق ، الجزء الخامس ، ص ٢٩٥٩

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج العربي د. مؤيد عاصي سلمان

(٢٥) إبراهيم بشمي ، القصة الكاملة لأحداث الجزر العربية ،
جريدة الاضواء ، ١٩٧١/٩/٩ .

Tuson . op . cit . p . 5 (٢٦)

(٢٧) لوريمر ، مصدر سابق ، الجزء السادس ، ص ٣٤٦٠

C . T . G . . op . cit . p . 10 (٢٨)

(٢٩) لوريمر ، مصدر سابق ، الجزء الخامس ، ص ٢٩٨٦
وكانت الحكومة الايرانية قد انتهت مشاكلها الحدودية مع
بلوشستان بواسطة لجنة الحدود الايرانية - البلوشستية
عام ١٨٩٦ ، وانتهت مشاكلها الحدودية مع الهند
بواسطة لجان اخرى عام ١٨٩٨ وبأشراف بريطاني ،
انظر ، محمد وصفي ابو مغلي ، ايران دراسة عامة ،
منشورات مركز دراسات الخليج العربي ، جامعة
البيصرة ، مطبعة جامعة البيصرة ، (البيصرة -
١٩٨٥) ، ص ٢٨٣ .

C . T . G . op . cit . (٣٠)

I . O . B . 392 . p . 2 : Wireless telegraph stations in the (persian) (٣١)
Gulf . August . 1928 .

(٣٢) كلي ، مصدر سابق ، ٢٩٣

(٣٣) ريد بولارد ، بريطانيا والشرق الاوسط منذ اقدم العصور حتى
١٩٥٢ ، ترجمة حسن احمد السلطان ، (بغداد ، ١٩٥٦) ،
ص ٢٣

I . O . B . 392 . op . cit . (٣٤)

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج العربي د. مؤيد عاصي سلمان

- (٣٥) لوريمر ، مصدر سابق ، القسم التاريخي .
- (٣٦) B . D . B . p3
- (٣٧) لوريمر ، مصدر سابق ، القسم التاريخي .
- (٣٨) خليل المريخي ، لمحات من ماضي البحرين ، الطبعة الاولى ،
طبع بالمطبعة الحكومية لوزارة الاعلام دولة البحرين (
البحرين ، ١٩٨٧) ، ص ٢٥٥ - ٢٥٦
- (٣٩) المصدر نفسه .
- (٤٠) I . O . B . 392 . op . cit .
- (٤١) I . O . B . 42 . (Persian) Gulf , Muscat . and Zanzibar , SirG . G
Clark , 17 July 1868 . p . 3
- (٤٢) لوريمر ، مصدر سابق ، القسم التاريخي ، ص ٣٤٦٣
- (٤٣) المصدر نفسه .
- (٤٤) I . P . G . op . cit . . 12
- (٤٥) Tuson : op . cit . p . 20
- (٤٦) I . P . G . op . cit . . 13
- (٤٧) I . O . B . 392 . op . cit . p . 13
- يمتد خور عبد الله في الاتجاه الشمالي الغربي من رأس الخليج
الهربي الى جزيرة وربة بين مصب شط العرب وجزيرة بويان ، ويبلغ
اتساع مدخله اثني عشر ميلا ويتراوح عمق قناتيه اربع الى خمس فامات
، انظر ، سالم سعدون ، جزر الخليج العربي ، دار الحرية للطباعة والنشر
(بغداد ، ١٩٨١ ، ص ٧٠)

(٤٨) I. O. B. 37 . British relations with Turkey in the (Persian) Gulf memorandum on Lieutenant - colone l Cox's telegram reports in the Government of India's telegram of 1 December 1910 . sir F . A . Hirtzel , 7 December 1910 . p . 8

(٤٩) ستيفن همبلي لونكريك ، اربعة فرون من تاريخ العراق الحديث نقله الى العربية جعفر الخياط ، الطبعة السادسة ، منشورات مكتبة اليقظة العربية ، مطبعة اركان ، (بغداد ، ١٩٨٥) ، ص ٣٥٧ .

The Tribes and telgraphs in lower Iraq : The Muntalig and the Baghdad-Basrah telgraph line of 1863 - 1865 . Middle Eastern studies , January 1 , 2003 , p . 30

وقبيلة المستفق من اهم عشائر العراق ومنازلها في المنطقة الواقعة بين البصرة وبغداد وتتحول في الجزيرة بين نجلة والفرات ، انظر عمر رضا كحالة ، معجم القبائل العربية القديمة والحديثة ، الجزء الثالث ، دار العلم للملايين ، (بيروت ، ١٩٦٨) ، ص ١١٤٤

(٥١) كلي ، مصدر سابق ، ٢٩٣

(٥٢) I. O. B. 405 . Henjam . Position and rights of his Majesty's Government in the island of Henjam . J . G . Laith - Waite , 18 Sep 1928 p . 3 .

تقع جزيرة الى الجنوب من جزيرة قشم وتبعد عنها بمسافة خمسين وخمسون كيلو متر ، كما انها تبعد قليلاً الى الغرب من خط الطول الشرقي (٥٦) درجة والى الجنوب من خط العرض الشمالي (٢٦) درجة . انظر سعدون ، مصدر سابق ، ص ٥١ .

(٥٣) Ibid

(٥٤) نوريمر ، المصدر السابق ، الجزء الخامس و ص ٢٩٧٠

(٥٥) المصدر نفسه ، ص ٣٠٠١ - ٣٠٠٢

(٥٦) I. O. B. 405 . op . cit . p . 7

خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في الخليج العربي د. مؤيد عاصي سلمان

(٥٧) C. T. G. op. cit. p. 9
والسريه عملة هندية كانت تعادل في ستينيات القرن التاسع عشر بالعملة العراقية (٩٦) فلماً نظراً . حسين محمد الفهواتي ، دور البصرة التجاري في الخليج العربي ، ١٨٦٩ - ١٩١٤ . منشورات مركز دراسات الخليج العربي - جامعة البصرة ، مطبعة الارشاد ، (بغداد ، ١٩٨٠) ، ص ٣٣ من الملحق .

(٥٨) I. O. B. 392. op. cit. p. 5

(٥٩) ibid. p. 2

تبعد جزيرة قيس عن شاطئ ميناء (كرزة) الغربي بحوالي (٩) اميال وبين خط الطول الشرقي (٢٤) وتتحصر بين خطي العرض الشمالي (٢٦ - ٢٧) ، وحتى عام ١٨٧٨ كانت تحت حكم محمد بن حسن آل علي شيخ (خارك) وهم عرب آل علي يرتبطون بأماره (لم القوين) ، انظر ، ملخص عن جزر الخليج العربي ، المكتب السياسي لمنظمة تحرير الاهواز (مبعاد) ، قسم الدراسات والبحوث ، الطلقة السادسة ، ص٣.

(٦٠)

Ibid

(٦١) لوريير ، مصدر سابق . الجزء السادس ، ص ٣٤٨٦

(٦٢) المصدر نفسه ، ص ٣٤٨٤ - ٣٤٨٥

(٦٣) I. O. G. op. cit. p. 16

(٦٤) ibid

(xxx) طائفة من الهنود الذين دخلوا الخليج العربي بأعداد كبيرة وبتشجيع من السلطات البريطانية ، واصبح هؤلاء يمثلون شركات ملاحية تجارية ، ووكالات تجارية ضخمة في بومباي وغيرها من موانئ الهند

... وكانت السلطات البريطانية ووكلائها يستعينون بهم أحياناً بهدف الحصول على المعلومات التي تتعلق بالمنطقة ومتابعة الأطراف المعاونة لهم ، أي أنهم يقومون بعملية التجسس خدمة للمصالح البريطانية ... وقد تسلم البعض منهم مراكز مهمة في منطقة الخليج العربي ، حيث كانوا مسؤولين عن إدارة كمرك مسقط في كثير من الأحيان . انظر ، بحثنا للماجستير ، مصدر سابق ص ٨٧ - ٨٨

(٦٥) I. O. B. 42 , op . cit . p . 6

Ibid (٦٦)

(٦٧) لوريمر ، مصدر سابق ، ص ٣٤٩٥

(٦٨) I. O. B. 392 , op . cit . p . 2

(٦٩) O. B. 405 , op . cit . p . 5

Ibid (٧٠)

وجزيرة قشم من أبرز جزر الخليج العربي ... تقع الى الجنوب الشرقي من خط الطول (٥٥) درجة ، والى الجنوب من خط العرض (٢٧) درجة ، انظر ، ملخص عن جزر الخليج العربي ، مصدر سابق ص ٢

(٧١) I. O. B 405 , op . cit . p.3

تقع جزيرة باسبدو على الساحل الغربي للخليج العربي ، وعلى بعد نصف ميل منه . انظر ، سعدون ، مصدر سابق ، ص ٤٧

(٧٢) لوريمر ، مصدر سابق ، الجزء الخامس ، ص ٢٠٠٥

(٧٣) المصدر نفسه ، الجزء السادس ، ص ٣٤٩٦ - ٣٤٦٧

(٧٤) المصدر نفسه