

阿拉伯联合酋长国

〔英〕克·格·芬内隆 著



北京人民出版社

阿拉伯联合酋长国

(经济和社会概述)

〔英〕克·格·芬内隆著
北京大学地质地理系译

北京人民出版社

1978年·北京

阿拉伯联合酋长国

[英]克·格·芬内隆著

北京大学地质地理系译

*

北京人民出版社出版

新华书店北京发行所发行

北京印刷二厂印刷

*

787×1092毫米 16开本 10印张 150,000字

1978年6月第1版 1978年6月第1次印刷

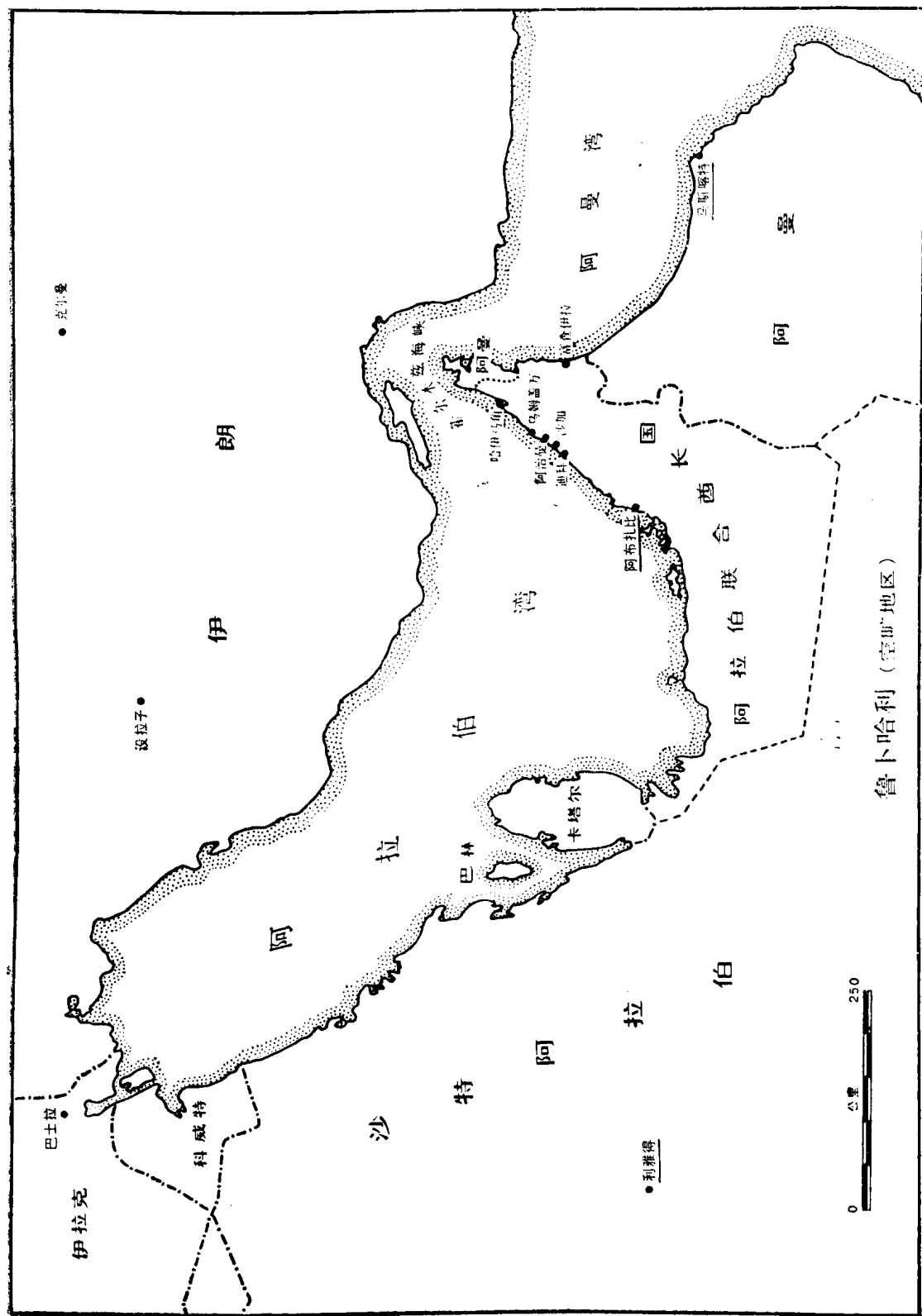
书号: 12071·7 定价: 1.00元

(内部发行)

出 版 说 明

《阿拉伯联合酋长国》一书的作者克·格·芬内隆是英国资产阶级学者。他曾在阿拉伯联合酋长国游历过，对该地区作过一些调查，本书是他介绍这个地区的一本地理著作。书中概述了阿布扎比、迪拜、沙加、阿治曼、乌姆盖万、富查伊拉和哈伊马角等七个酋长国的自然条件、政治经济、文化教育、社会状况等方面的情况，并对各酋长国的历史背景和联合过程也作了较详细介绍。它对我们了解和研究该地区的地理和历史概况有一定的参考价值。

阿拉伯联合酋长国过去称为“麦什喀特阿曼”、“特鲁西尔阿曼”和“特鲁西尔诸国”，是阿拉伯半岛上的重要产油国家。它扼守波斯湾口，具有重要的战略地理位置。历史上，西方帝国主义列强曾在该地区进行过激烈的争夺，目前它们又为攫取当地丰富的石油资源展开尖锐的角逐。由于作者的资产阶级立场和政治偏见，本书对帝国主义在阿拉伯联合酋长国进行的奴役和统治，很少揭露，对帝国主义的侵略和竞争经常加以掩饰，或者进行美化，特别是着重宣扬了英国的殖民主义政策，把英国对该国的侵略和控制说成是一种“援助”、“关心”和“保护”，而对其殖民主义统治所造成的贫困、落后和畸形发展却避而不谈，甚至把当地人民反对帝国主义的英勇斗争诬为海盗劫掠。诸如此类的问题和反动观点还有不少，希望读者参考本书时予以注意。



(按原图比例)

目 录

第一章	导 言	1
第二章	历史背景	9
第三章	阿拉伯联合酋长国的成立	17
第四章	经济援助和经济发展	25
第五章	石 油	32
第六章	农 业	44
第七章	采珠业、渔业和航海业	56
第八章	贸易和商业	61
第九章	工业和工业发展	70
第十章	货币、银行和金融	77
第十一章	运输和交通	84
第十二章	教 育	93
第十三章	卫生与住房	103
第十四章	风俗与娱乐	108
第十五章	考 古	113
第十六章	概要与结论	120
地图与附录		122
文 献 目 录		141
索 引		143

第一章 导 言

1

过去几年，阿拉伯半岛，特别是阿拉伯湾沿岸的埃米尔国(亦称酋长国，这两个名称可以通用)，发生了很大变化。阿拉伯联合酋长国(缩写为 UAE)在 1971 年 12 月 4 日才成为一个政治实体。由于历史原因，阿拉伯联合酋长国以前叫做特鲁西尔诸国，现在它是由 7 个酋长国组成的联邦，面积约 3 万平方哩，相当于奥地利，人口约 32 万，大约与马耳他相等。

除了一些酋长国有位于另外一个或几个酋长国境内的飞地以外，所有 7 个酋长国都有沿海的居住地带。6 个酋长国位于阿拉伯湾南岸，从西面的卡塔尔半岛的底部开始，沿着海岸伸展约 400 哩，直到东面的穆桑达姆半岛。

这 6 个酋长国从西到东按地理位置的秩序排列如下：

阿布扎比：面积最大，富有石油。

迪拜：积极从事贸易和商业，人口最稠密。现已成为原油输出国。

沙加：人口和面积都占第三位。沙加在巴提纳海岸有豪尔法坎、卡尔巴和达巴等重要的居民点。

阿治曼：7 个酋长国中最小的一个，约有 100 平方哩土地和 5,000 人。沙加在陆地上环绕着它，但是它有马纳马和马斯富特等小片的肥沃飞地。

乌姆盖万：虽然人口不如阿治曼多，面积却略大于阿治曼。象阿治曼一样，主要依靠渔业。在法拉吉穆阿拉有一块飞地，它是一片肥沃的小绿洲。

哈伊马角：酋长国中最靠北的一个，并且是最肥沃的一个，有山地和茂盛的植物。它输出水果、蔬菜、鱼类和一些牲畜。修筑阿布扎比的海港和防波堤的石料就是由它提供的。

第七个酋长国**富查伊拉**是 7 个酋长国中唯一全部位于巴提纳海岸的国家，不能直接通到阿拉伯湾。内地多山，但沿海有一条肥沃的地带和优良的渔场。

政治区划

在政治分布上，特鲁西尔阿曼各酋长国混在一起象一条用碎布片拼凑成的床单所组成；这些酋长国拥有许多飞地和属地，这些飞地和属地相互伸入对方的领土，甚至把一个酋长国分割成两部分或更多的部分。过去，除了在定居的农业土地上或渔村以外，酋长国之间明确划分边界没有多大意义。游牧民带着骆驼群和羊群多少有点是随意地在沙漠中游动，很象在公海上航行的船只。部落之间在牧场、牧区或水井使用等方面的界限只是模糊地为人们所承认，而不象在世界其他沙漠地区那样明确。就是酋长国本身的数目和范围也有变化，甚至在相当晚近的时期也发生过几次改组。哈伊马角在 1866 年独立，而在本世纪初再次与沙加合并，但是 1921 年又成了独立国。巴提纳海岸的卡尔巴要求成为一个独立的酋长国，并于 1936 年得到了英国政府的承认，可是在 1952 年又合并于沙加。富查伊拉是特鲁西尔诸国中最年轻的一个，它的独立直到 1952 年才获得承认。

过去，在特鲁西尔阿曼，从部落组织向国家形式的过渡从来没有牵涉到法律程序和政治地图的划定。由于这个原因，这个地区显得虽然凌乱，但是五彩缤纷。这种变化不定有时会引起争议，例如近来关于巴提纳海岸上的一块叫做达巴的地方的争议，象这样小的一块土地还分成了两部分：称为胡斯恩的一带属于富查伊拉，其余属于沙加。

阿拉伯湾

阿拉伯湾（或称波斯湾，这取决于从哪一边来看它）虽然有很大的潮差，但它象地中海一样几乎是个内海。它占有 92,000 平方哩左右的面积，最大宽度是 180 哩，而通往阿曼湾和印度洋的霍尔木兹海峡宽度只有 35 哩。

沿着阿拉伯半岛海岸的大部分海是浅海，不过有几个地方的水深足以停泊最大的油轮。海岸的边缘镶有珊瑚礁、浅滩和岛屿。沿岸许多地方甚至对当地的小船来说也是难以航行的。

海湾是世界上最咸的海洋之一，因为夏季各月水温可达 32°C (90°F) 或更高，因而蒸发率很大。估计含盐量大致每 1,000 份水中有 40 份盐。海湾位于季风区外，所以不受季风影响。

然而，珊瑚礁为珍珠贝提供了适宜的栖息地，因而海湾几百年来就以珍珠海岸闻名。捕虾业虽然对于巴林、科威特和伊朗部分沿海地区很重要，但阿拉伯联合酋长国沿海却不可能捕捞大虾，因为那里的海底不适于大虾的繁殖。

岸外有许多小岛，不过有些地方海水很浅，很难确定什么是大陆，什么是海，或者什么是岛屿。许多岛屿与高出水面只有 1—2 呎的沙岸或泥岸没有多大差别。甚至较大的岛屿大多数也完全没有植物，只不过有些岛屿季节性草地较多，在过去值得从大陆去那里放羊和放骆驼。有些岛屿在一年中的部分时间有渔民居住，阿布扎比近来对这些流动人口所做的统计表明他们共有 200 人左右。

有些岛屿已具有重要意义，最突出的是建有阿布扎比城的三角形岛屿，阿布扎比将近三分之二的人口就生活和工作在该岛上。另一个岛，达斯岛，作为海洋石油公司——阿布扎比海域公司——的海上油港而取得了重要地位。不久，另一个岛屿，即哈拉特穆巴拉斯岛，将发展成为经营近海租让地的日本石油公司的油港。达尔马岛过去常常是潜水采珠船队的中心，现在只有 100 人左右住在那里，他们主要从事渔业。近来阿布穆萨岛由于伊朗在该岛设立了基地而引人注目，该岛出产赭石，大约在史前时期就已开采了。位于离阿布扎比城 1—2 哩的海岸外的萨迪雅特岛现在是一个有意思的实行环境受控制的农业的地方；位置也靠近阿布扎比城的乌姆纳尔岛，具有很大的考古意义。靠近霍尔木兹海峡的大、小通布岛由于伊朗的占据，已经成为有争议的地方，哈伊马角对这些岛的主权有强烈的争议。这两个岛屿控制着阿拉伯湾的入口，所以具有重要的战略意义。

本区的地理

地理上，阿拉伯联合酋长国是一个相当多样化的地区。除了穆桑达姆半岛有陡峭的悬崖而且离海岸几哩就有山地以外，海岸大部分是平坦的而且是沙岸。概括地说，联合酋长国可分为几个界限分明的地区。第一个地区是阿拉伯湾沿岸地带，住有大部分人口。沿海的沙地和“苏布哈”（咸沙）没入一个荒漠和灌丛地带，而这个地带又过渡到广阔的砂砾平原。在哈伊马角的北部，由于丘陵几乎延伸到了海边，砂砾平原就变窄了，然后是南北蜿蜒约 50

4 哩、宽约 20 哩的东部山脉，最高峰达 7,000——8,000 呎。不过阿曼苏丹国内的山峰还要高些，达 10,000 呎。阿拉伯联合酋长国的西部（即阿布扎比国的大部分）是地势较低的沿海平原，其内地有一片沙漠和盐质平地。地形单调而不吸引人，只是在通往艾因的路上可以看到粉红色或红色的沙丘，它们常常带有风力作用形成的美丽波纹。在东面通往迪拜的道路上，有一些被雕刻成奇形怪状的风蚀岩石的著名标本。在阿布扎比的漫无边际的沙丘以南，就是可怕的鲁卜哈利沙漠（空旷地区），伍·布·费舍尔教授说它是“世界上最大、最可怕的热带沙漠”。在古代，这个沙漠把沿海的酋长国与更强有力的邻国分割开来。山脉也曾把阿拉伯湾国家和巴提纳海岸分隔开，只有穿过西耶涸河和哈姆涸河的隘口才能到达半岛的东部。在公路建成以前，必须用四轮推进的汽车才能通过这些隘口。有许多涸河把山地和山麓割开，有些涸河很陡，雨后的洪水可以有很大的俯冲力量，1972 年的一次洪水就冲走了哈伊马角城的一座桥梁。

绿 洲

海岸的边缘缺少淡水，而内地有许多稍咸的井，但只有很少几口井提供淡水。虽然有许多水井处在交通很不方便的地方，但有一些水源比较丰富的绿洲，可以发展定居农业。较大的绿洲中以阿布扎比的艾因绿洲为最肥沃、最大。它大致呈圆形，直径约 6 哩，包括 10 个村庄，其中 7 个属于阿布扎比，3 个属于阿曼苏丹国。这个绿洲常常称为布赖米绿洲，但就阿布扎比来说，这个名称不是很确切的，因为布赖米村是阿曼的 3 个村庄之一；阿曼其他两个村庄是萨哈拉和哈马萨。位于阿布扎比境内的村庄是艾因（主要的中心，现在发展很快）、希利（附近有一个重要的考古遗址）、吉米、卡塔拉、穆塔里德、玛斯乌迪和穆威治。在贾希利有拾缀得很好的园田，那里还耸立着一个大堡垒，它有时被划成为一个单独的村庄；穆赖吉布也是这样。

这个绿洲很肥沃，用地下渠道从附近的一条山脉取水，也能从井内取水。

阿布扎比境内的另一个重要绿洲是利瓦绿洲，离艾因 125 哩以上。这两个绿洲的地形完全不同。利瓦呈弧形，伸展约 40 哩，它的村庄和艾因不同，不是集中在一起，而是沿着弧形散开。事实上，与其说利瓦是一个绿洲，还

不如说它是大沙丘旁边一片洼地中的一串 30 个左右的小绿洲。利瓦位于阿布扎比城东南约 100 哩，由于交通困难，使它多少处于孤立状态。在沙丘之间的砾石小洼地的地面以下 7—20 呎的地方有不多的水源可供使用。在沙丘的低坡上和小谷地内，枣椰树生长繁茂。

联邦的其他酋长国也有绿洲，其中有许多是属于沙加、乌姆盖万、迪拜或是其他酋长的飞地，不是伸入邻国就是为邻国领土所包围。

沙加本土有札伊德绿洲，在沙加城东约 30 哩。这块绿洲约有 15 平方哩的土地。它的一面靠哈贾尔山，另一面与沙丘相连。在同一条涸河内几哩远的地方有另外一块绿洲叫做法拉吉穆阿拉，属于乌姆盖万，那里的枣椰树和果树种植得很好。

候

阿拉伯联合酋长国位于亚热带干旱地区。在夏季，特别是在沿海，气温高、湿度大是气候的特点，因为这些地方虽然位于季风区以外，但受海湾和印度洋的影响，夏季和冬季有明显差异。从 5 月到 10 月，中午气温介于 38°C (100°F) 之间，然而夜间气温可下降到 20°C 或更低。冬季中午气温是 $20\text{--}35^{\circ}\text{C}$ ，有时最低气温下降到 9°C 。

全年湿度很大，加以夏季高温，使海湾由于气候恶劣而名声不佳；而冬季总的说来可能是十分宜人的，这一点却被人忽略了。海岸边缘、沙漠和山地之间在气温和湿度上有相当大的差异。在内地，白天的气温虽然高，夜间气温却可能低得多。空气调节器已成为城市内的办公室、商店、住宅、甚至小住宅的普通设备，这使得城市生活好过得多。说实在的，空气调节器已完全改变了生活条件和工作条件。现在只有那些在露天工作的人才能说是受到气候的过分威胁，不过有些人因为太穷，买不起空气调节器，还必须服这种苦役。但是买不起空气调节器的人数正在逐年减少。

雨水稀少而且下得不规律，实际上，年雨量从未超过 5 吋，有时或许低到 1 吋或不到 1 吋。降雨很不规律又限于局部地区，有些相距 1—2 哩的地方降雨就有很大差别。可以预料，山区的雨量较多。在 7—9 月几乎完全无雨。

尘暴随时可以发生，通常伴有强烈的北风。它虽然使人感到不愉快，并

且很剧烈，但是远不如科威特的尘暴那样强烈。如果一位汽车司机想要穿过尘暴，那他就会发现风挡上全是小坑，号牌上的油漆也会被磨掉。

6 植 物

海湾沿岸和沙漠地区缺少雨水和地下水，所以天然植物稀少，早年就几乎不长植物。在这样苛刻的气候下和常常含盐的土壤上，看来任何植物都不可能生长。当然，盐质平地什么也不能生长，但是在沙质沙漠内，尽管雨水反复无常又不稳定，雨后草木和花朵几乎一夜之间就会出现。沙漠植物能巧妙地适应环境。在炎热的夏季，有些多年生植物以落叶来减少蒸发所造成水分的损失；而有些多年生植物却仍然是绿色的，因为它们有浓密的毛状纤维保护，不致损失水分。仙人掌类的植物在其细胞内储存水分，甚至经过很长一段干旱时期，还能慢慢地自行供水。暴雨过后，一年生植物的种子可以在几个星期内完成发芽、生根、成熟、开花的过程，并把新种子落到地面上等待下次降雨。另一些植物有细长的根系伸向地下水，另一类完全不同的植物则在靠近地面的地方广泛地伸展其根系，以便最大限度地利用地面水。

和干旱沙漠形成鲜明对比的是各个绿洲、巴提纳海岸以及哈伊马角可取用山水的各个有利地区。在那里，品种繁多的水果和蔬菜种植得很成功。

人 口

虽然阿拉伯联合酋长国的许多地方很荒凉、干旱而又缺乏自然资源，却有相当多的人口集中在阿布扎比、迪拜和沙加的城市中。1968年特鲁西尔诸国进行了人口普查，这是第一次又是迄今为止唯一的包括所有酋长国的一次人口普查。此后，阿布扎比酋长国于1971年5月进行了自己的人口普查。

目前联合酋长国范围内的人口，1968年总计有18万人，其中59,000人居住在迪拜，46,000人住在阿布扎比。沙加有32,000人，哈伊马角有24,000人，而其他国家都不到10,000人。

这次人口普查以后，人口增加得相当多，特别是阿布扎比和迪拜增加更多。1972年末，整个阿拉伯联合酋长国的人口估计约有32万人。人口的增长部分是由于自然增长，部分是由于移民。大规模的移民是经济学家称之为

“推一拉”效应造成的。伊朗、印度、巴基斯坦和阿曼这些国家，由于本国工资低和找不到职业，把许多人口“推”往盛产石油的阿布扎比或者兴隆的货物集散地迪拜去找职业，那里的就业门路和较高的工资则起着“拉”的作用。这种情况和十九世纪初的不列颠不无相象之处，当时有大量爱尔兰人来到了不列颠。在我们自己的时代，同样的“推一拉”力量在德国起过作用，那里的贸易和工业活动从意大利、西班牙和土耳其吸引了许多工人。正如英国的铁路没有爱尔兰壮工的帮助就不可能建成一样，阿布扎比和迪拜的建设没有伊朗、俾路支或阿曼工人的支援也是不可能完成的。

对阿拉伯联合酋长国几个国家的人口普查的研究，揭示了一些人口方面的很有趣的事情。在阿布扎比和迪拜，正象科威特一样，最显著的特点是本地居民和移民人口之间在年龄和性别结构方面有很明显的差异。本地居民年龄和性别的统计显示了典型的结构：男女两性之间的平衡，各年龄层的人口向上递减。外来人口的结构完全不同：男子比妇女多得多，20—40岁这一层的人口比重特别大。外来人的来来往往形成了大量的流动人口。一个人来工作几年以后又回到他的家乡去或者移到别处去。他们通常属于20—40岁这一年龄层，许多人没有结婚，另外有许多人把他们的家属留在国内，并把他们大部分收入汇回家去。

联合酋长国人口的另外一个特点是比较年轻，那就是说年轻人的比例比一般国家大。1968年阿布扎比大约38%的本地出生人口的年龄在15岁以下，1971年的数字增加到了41%。在年龄较大的人口中，如许多欧洲国家的人口，15岁以下人口的比例大约是25%。

据1968年的人口普查，约有一半的阿布扎比人口是外来人：那就是非阿布扎比人或其他特鲁西尔国家的国民；外来人中有70%的男子，年龄在20—40岁之间。迪拜的情况和阿布扎比极相似，有一半是外来人，而54%的外来男子年龄在20—40岁之间。和大量需要外来劳力的阿布扎比和迪拜相比，联合酋长国其他国家的人口结构正常得多，男女性别大致平衡，各年龄层的人数由下而上有规律地递减。外来人在沙加占25%，而在哈伊马角只占7%。富查伊拉只有2%是外来人。在外来人之间，尚有某种劳动分工。大概说来——也有例外——伊朗人和阿曼人一般是体力劳动者；巴基斯坦人是熟练的手艺人，例如木匠，印度人是职员和店员；巴勒斯坦人是政府官员和小学

教师；埃及人则是中学教师和较高级的政府官员。

在不列颠，妇女的数目超过男子，而在所有酋长国，男子的数目略微超过妇女。在阿拉伯湾其他国家，例如科威特和巴林，也是这样。

8 劳动力

在联合酋长国，建筑业比其他任何行业提供的就业人数都多，它大约占总劳动力的四分之一。公务人员其次，约占 16%，再其次是农业，占 12%。再往下顺序为工业、交通运输业以及批发和零售业。石油工业虽然产量大而又确实是经济发展的主要动力，但没有直接雇用大量的工人，它只占经济活动人口的 4%。这个相对和绝对量都不大的雇用人数却是衡量石油工业生产率的标准，而石油工业生产提供的外贸赢余和外汇则是经济的基础。制造业主要是小型的家庭手工业和修理厂，雇用人数勉强达 3000 人。

经济活动人口（就是拿工资或薪金的或自己营业的人，但不包括从事家务劳动之类的人，不管多么重要，那种职务都不算是经济活动）的比例已达 43%，当想起只有 2% 的妇女从事拿工资的职业时，这个数字就显得特别高。这种奇怪的现象是由于外国人口中男子居优势，而且他们的三分之二以上是工人。

各个酋长国的职业结构有很大不同。在哈伊马角，40% 的就业人口从事农业，但是在迪拜从事农业的只占就业人口的 2.3%。在阿治曼和乌姆盖万，渔业雇用人员分别占工人总数的 27% 和 16%。在富查伊拉，64% 的人口从事农业劳动，14% 从事捕鱼。

贸易、运输和服务行业（公务员除外）占迪拜劳动人口的一半多一点，而在 1968 年，阿布扎比从事建筑业的人数占总劳动力的 40%。

第二章 历史背景

要了解现在，就要知道一些过去的事情和形成目前现状的历史因素。因此就需要概述一下本区的简史，不过为了达到我们的目的，看来没有必要追溯到十六世纪海湾直接纳入欧洲影响的轨道以前。葡萄牙商人是最早建立居民点并修筑堡垒进行保护的欧洲人。对于他们及其后来的劲敌和继承人来说，海湾都十分重要，因为它是通往印度或远东的海道以及从巴士拉通往欧洲的陆路之间的枢纽。葡萄牙人在一百多年中没有受到其他欧洲商人的严重挑战，葡萄牙精心修筑的堡垒表明他们重视这种实际上的独占，最好的现存实例就是巴林的葡萄牙堡垒，它修筑在一个有几千年历史的古老居民点的遗址上。

十八世纪，法国、荷兰和英国的商人开始渗入海湾，并用增加他们对印度的贸易来突破葡萄牙的独占。最后，葡萄牙人丧失了对贸易的控制，接着就是荷兰商人和英国商人之间的长期对抗。法国于1664年建立了它的东印度公司以后也参加竞争，但未能保住立足点。荷兰人和英国人的关系在十八世纪早期显得亲切，但是在十八世纪后半叶的初期冷了下来并互相敌对。荷兰人早期的优势逐渐被英国人削弱，到1766年荷兰人在海湾的势力就消失了。此后英国实际上就没有受到欧洲其他强国的挑战。但是在海湾争夺贸易和扩张势力的不只是这些欧洲强国，还有其他强大的竞争者，其中有东北部的波斯人、美索不达米亚的奥斯曼人以及西部和南部的阿拉伯人。本区最强大的地方势力是哈伊马角和沙加的统治者卡西姆人。当波斯势力于1747年纳狄尔沙赫死后衰落的时候，他们的势力增强了。卡西姆人建立了大舰队，成为发迹的商人和航海家，不过他们也攻击在海湾行驶的英国人和其他欧洲人的船只。十九世纪初，他们的舰队有63只大船和800多只小船，船员19,000人^①。

^① 阿拉伯历史学家近来争辩说，过去所谓的海盗行为，其实是对欧洲人入侵这个地区的民族反抗。他们认为袭击外国船只是一种报复方式，而这种行动是局部战争而不是海盗行为。阿拉伯作者关于这个问题的研究，有许多尚未发表，发表的只有阿布杜拉·阿布·埃扎的著作《阿拉伯联合酋长国——历史概观》（见原书第19—26页，1972年由阿布扎比“文献与研究中心”用阿拉伯文出版）。

内地也有冲突，雅斯部族占了优势，并在十八世纪后半期进抵现在的阿布扎比和迪拜海岸。

英国参加贸易战的动力不是来自国家或政府，而是来自一个商人团体的私人企业，叫做东印度公司。这家公司取得的重要地位，在贸易公司来说，是空前绝后的。它有自己的陆军和海军，并且和东方统治者进行政治交涉。它名不符实，因为它是和印度，而不是与东印度群岛做买卖。后来英国政府接管了它的政治职能，但没有接管它的商务活动。

在十八世纪，由于海湾没有海上权威，沿海的航海居民就能够扰乱这个地区的交通，他们不仅袭击欧洲商人的船只，而且也袭击阿拉伯商人的船只。袭击在这一地区是如此频繁，所以就称它为海盗海岸。十九世纪初，当地舰队已经很强大并且很有组织，它们能够袭击通过海湾的船只而不必害怕遭到报复，这种成就使得它们能够把劫掠扩展到阿拉伯半岛南岸，甚至远达红海和印度海岸。

海湾的南岸适宜于进行这种袭击，因为这种舰队的船只很容易在众多的小海湾中找到一个隐蔽处。这种船只配备有许多船员，所以当其他船只因风停而不能行驶的时候，它们仍可划桨前进。他们追上受害者的手法是从两侧靠拢并钩住对方船只，然后当地船员以压倒多数蜂拥登船。

葡萄牙人和荷兰人都未能制服袭击者，但十九世纪初，由于他们的活动变得如此猖獗，就很有必要采取决定性行动来保护印度的贸易了。1809年，孟买政府在马斯喀特素丹合作之下派遣了远征队，但在远征队撤退以后，劫掠又恢复起来并和以前一样猖獗。1800—1803年阿曼瓦哈比人的侵犯使海上劫掠达到了更大的规模，对英国船只的袭击使英国东印度公司大为恼火，所以就在1820年派遣大批海、陆军去摧毁海盗的舰队和基地。当时最重要的海盗据点哈伊马角城遭到了攻击，它的船只被烧毁，城堡被拆除了。该海岸的其他海盗窝后来也被摧毁了，或者面临被摧毁的威胁。迪拜的酋长和其他统治者害怕这种报复，就签订了一个条约，同意不干扰航行自由。

- 11 继这个条约之后，酋长们又在1835年签订了另一个条约，同意在采珠季节的6个月内遵守海上休战，不采取敌对行动。这个条约的好处非常明显，所以又说服他们重订无限期休战条约。最后，1853年5月特鲁西尔海岸所有

酋长之间缔结了“海上永久和平条约”，以后就称这个海岸为“特鲁西尔海岸”^①。由英属印度政府监督和强制实行和平，签字国应把任何破坏休战的行动提交英属印度政府处理。英国则无论如何不干涉酋长们在陆地上的权力和行动。酋长们之间的任何纠纷都被认为是他们自己的事，只要他们不在海上作战。

英国虽然负有最后职责，但事务的具体处理则是委托给别人的。到1858年为止，外交和行政事务都由东印度公司办理。此后由孟买政府代表英王处理，从1873年起又由英属印度政府负责。从1947年印度独立到1971年，全部交涉和接触都通过伦敦外交部进行，外交部在巴林设有一个政治驻扎官，近来又在巴林、卡塔尔、迪拜和阿布扎比设有政治代表。根据1892年签订的另一个条约，英国政府负责特鲁西尔诸国的对外事务，但英国在任何时候都不曾拥有对于任何一个酋长国的主权。内部事务由各酋长国自己处理，英国只负责对外事务。英国政府对某些类别的外国人拥有司法权。这是由于历史上欧洲和当地制度的法律概念不同而产生的，不过引进现代刑法以后，象在科威特那样，司法权就转给了酋长国的政府。政治代表担任法官，并设立了一个叫做波斯湾法院的高级法院。现在整个司法权都已让给了酋长国。

东印度公司主要是通过设立“洋行”（办事处兼仓库）来组织它在海湾的活动。这些贸易中心是英国船只运载的货物的集散点，英国船只进出于这一地区的国家。这些贸易中心也是公司送往东方和西方的急件的中心。在交通迅速而又便利的现代，很难想象在十八世纪或十九世纪初，一个大贸易企业自设安全快速的路线来传送急件和商业通信有多么重要。从印度到欧洲有两条这样的线路可以使用，一条是经过红海，另一条是经过巴士拉和阿勒颇的沙漠陆路。后一条比较安全，如果适当地付费，有关国家就会保护信差和货物。这条路在十八世纪后半期变得越来越重要了。

海湾的船舶

采珠业、渔业和航海业的发展需要大量的船舶和修船设施。为了适应这种需要，巴林、科威特、哈伊马角和兰姆斯发展了重要的造船业。巴林看来

^① “特鲁西尔”（Trucial）一词是从英语“Truce”（休战）转变来的。——译者