

يمثل الاقتصاد جانباً مهماً في تاريخ الدول والشعوب، ويقوم اقتصاد الدول غالباً على التجارة بشقيها التصدير والاستيراد.

وقد مارست الإمبراطوريات القديمة والدول الحديثة النشاط التجاري، فقوي اقتصادها، وتوثقت علاقاتها بغيرها من الدول والأقطار، وسدت حاجتها من السلع والبضائع المختلفة، وكان لتمييز بعض الدول بموقع إستراتيجي مهم أثر واضح في تقدمها على غيرها في المجال التجاري، وحازت قصب السبق قبل غيرها من الأمم، وذلك لمرور قوافل التجارة البرية والسفن التجارية البحرية في أراضيها وموانئها، فيعمل ذلك بشكل إيجابي على إنعاش اقتصادها وجنيها ثروات طائلة جرّاء رسو السفن في موانئها وفرض الرسوم عليها.

كما كان لبعض البحار دور رائد في المجال التجاري لتوفر جميع مقومات نجاح التجارة بها . من ناحية الموقع الجغرافي المميز وفي كونها همزة وصل بين قارات عدة، ومناسبتها لرسو السفن وإبحارها بكل يسر وسهولة، وتمتعها بميزة الأمن والاستقرار.

ويأتي البحر الأحمر في مقدمة هذه البحار، وذلك لكونه شهد نشاطاً تجارياً بحرياً قديماً منذ أن عرف الإنسان ركوب البحر، وتمتع بوجود موانئ مهمة على جانبيه الشرقي والغربي قامت بدور رائد في المجال التجاري وتزويد الشعوب المختلفة بكافة احتياجاتها من منتجات المشرق والمغرب الإسلامي والمنتجات الأوروبية.

وفيما يتعلق بموانئ المملكة العربية السعودية المطلة على البحر الأحمر، فقد كانت خير معين لها وخاصةً في بداية تكوينها على الانفتاح الخارجي والمساهمة في بناء اقتصادها وإنعاش التبادل التجاري مع الموانئ الأخرى المقابلة لها على الساحل الغربي للبحر الأحمر وكذلك مع الموانئ الهندية والأوروبية.

ويُعد ميناء جدة الميناء الرئيسي للمملكة على البحر الأحمر من ناحية حجم الاستيراد والتصدير وأعداد السفن التي ترسو في الميناء، وكمية البضائع الواردة من الموانئ الهندية والأوروبية، الأمر الذي انعكس على شهرته التجارية وجعلت منه الميناء الأم بالنسبة لبقية موانئ المملكة على البحر الأحمر.

إلا أن هناك موانئ أخرى في الجزء الشمالي الغربي للمملكة العربية السعودية كان لها دور لا يمكن إغفاله في النشاط التجاري الذي ساهم في بناء اقتصاد المملكة وخاصةً في فترة حكم الملك عبد العزيز آل سعود 1343هـ-1373هـ/1924م-1953م، وكان ميناء ضباء

في الجزء الشمالي الغربي للمملكة من أشهر هذه الموانئ، وتمتع ميناء ضباء بموقع إستراتيجي مهم، ذلك لكونه قريباً من الموانئ المصرية ومن بلاد الشام، ويقابل ميناء سفاجة المصري، وتمر به السفن القادمة من السويس والقصير والغردقة والقادمة من العقبة ومن الموانئ الشامية، بل أنه وصف من قبل الجغرافيين والمؤرخين بأنه مرسى ممتاز وآمن لرسو السفن، وذلك لكونه يتمتع بمزايا جغرافية خاصة جعلته مرسى صالح لرسو السفن دون أن تخشى الاصطدام بالشعاب المرجانية والصخور البحرية.

كما أنه ممر لقافلة الحج المصري القادمة من القاهرة والمتوجهة إلى الديار المقدسة في مكة المكرمة والمدينة المنورة، ومن المعلوم ما لقافلة الحج من دور كبير في التبادل التجاري عن طريق ما يحمله الحجاج معهم من سلع وبضائع يبيعونها خلال رحلتهم ويقايضون البدو الذين يملكون بأراضيهم بالسمن والعسل والأعلاف التي تحتاجها دوابهم، كما أنهم يتركون بعض دوابهم وما ثقل عليهم حمله في هذه المنطقة من الأراضي الحجازية لحين عودتهم من رحلة الحج، وفي المقابل يتحصل أهل هذه المنطقة على بعض المنافع من جرّاء ذلك.

وميناء ضباء مارس منذ الحكم العثماني للحجاز دوراً كبيراً في استقبال السفن القادمة من الموانئ المصرية والسودانية والقادمة من العقبة، وتفريغ بضائعها على أرصفة الميناء، ومن ثم عرف عن ميناء ضباء أنه مكان ملائم لتجمع وتوزيع البضائع، وساهم مع بقية موانئ الحجاز في مهمة الشحن والتفريغ وصيد الأسماك.

ومن الأنظمة التي كانت سائدة في ميناء ضباء، نظام فرض الرسوم الجمركية على السفن والبضائع الواردة للميناء، فكان ذلك يمثل عائداً مالياً مهماً لخزينة الدولة، بل إن الدول

الإسلامية التي حكمت الحجاز كانت تهتم بأمر هذه العوائد المالية، وتعدّها من أهم واردات الخزينة الخاصة بالدولة، وفي فترة الدراسة تنوعت السفن التجارية التي كانت تمخر مياه البحر الأحمر بين موانئه الشرقية والغربية ومنها: السنابيك والقطاير والسكونه والبوت، وهي سفن شراعية، واللنش وهو السفينة ذات المحرك.

وأصبح لميناء ضباء شأنٌ أعظم، بعد أن دخل في حكم الملك عبد العزيز آل سعود الحجاز عام 1343هـ/1924م، وانضمت ضباء تحت لواء حكمه، فنعمت المنطقة بمزيد من الأمن والاستقرار، الأمر الذي كان له عميق الأثر في زيادة النشاط التجاري براً وبحراً، وكثرة السفن الواردة والمغادرة لميناء ضباء ولبقية الموانئ الحجازية، وأصبح البحر الأحمر بحر التجارة الدائم، وتوثقت علاقة ضباء ببقية مناطق المملكة الداخلية والواقعة على السواحل، حيث كانت علاقة تجارية أكثر من غيرها، وبدأت ضباء تمد هذه المدن والقرى والأودية الداخلية بكل ما تحتاجه من مؤن و مواد غذائية و سلع تجارية متنوعة مستوردة من بلاد عدة وذلك باعتبار تنوع السفن القادمة إلى ميناء ضباء وتعدد الموانئ التي تنتمي إليها. كما ارتبط ميناء ضباء بميناء جدة لكونه يعد الممول الأول لبقية موانئ الحجاز الأخرى، إلا أن ذلك لا يعني استغناء ميناء جدة عن البضائع التي ترد إلى ميناء ضباء

وخاصةً تلك الواردة من مصر عن طريق السويس والقصير، بل كثيراً ما كانت السفن المصرية تفرغ بضائعها المتنوعة في ميناء ضباء، ومن ثم يتم سد جزء كبير من احتياجات ضباء وما حولها وكذلك المنطقة الشمالية من المملكة من هذه السلع، كما كان تجار جدة يطلبون الفحم والمسلى والسمن البلدي والعسل من ميناء ضباء وميناء الوجه، وذلك لاشتهار المنطقة بإنتاج هذه المواد، كما أن منطقة ضباء وما حولها كانت مناطق إنتاج جيد للأغنام

والإبل التي يطلبها تجار جدة ويقومون بشرائها وكذلك يوردونها إلى التجار في مكة والطائف وغيرها من مناطق الحجاز، بالإضافة إلى قديم تجار الأردن وفلسطين لشراء الأغنام والإبل المستوردة من ضباء وما حولها.

ولم تقتصر العلاقة التجارية على ميناء جدة فقط، بل تجاوزته لتشمل ميناء ينبع وأملج وجازان والقنفذة، بالإضافة إلى الموانئ اليمنية والسودانية، وخاصةً فيما يتعلق باستيراد الذرة والدخن، ومن هنا نرى أن ميناء ضباء ارتبط بعلاقات تجارية مباشرة وغير مباشرة مع بقية الموانئ المطلة على البحر الأحمر بجانبه الشرقي والغربي، فالعلاقات المباشرة تكونت من جرّاء وصول البضائع من وإلى ميناء ضباء مباشرةً من الموانئ المصرية والموانئ الحجازية وميناء العقبة، أما العلاقات غير المباشرة فتكونت من جرّاء وصول البضائع إلى ميناء ضباء عن طريق السويس أو عن طريق ميناء جدة، وتكون واردة من الموانئ اليمنية والسودانية والموانئ الفارسية وموانئ البحر الأبيض المتوسط.

ويمثل النشاط التجاري لميناء ضباء حلقة من حلقات التواصل الاقتصادي المثمر، والذي نتج عنه بروز ميناء ضباء ممولاً أساسياً لتزويد المنطقة الشمالية ومنطقة تبوك وما حولها بكل احتياجاتها من السلع والمؤن المختلفة، وكان لمالية ضباء دوراً أساسياً في تنظيم هذا النشاط والإشراف على عمليات التمويل التي يقوم بها الميناء لجميع المناطق المجاورة له، وكانت مالية ضباء تغطي كافة احتياجات ماليات تبوك وحقل والقريات، بل إنها كانت تصرف رواتب موظفي حقل والقريات، وتجمع بها واردات هذه المناطق من رسوم التجارة البرية وواردات البريد، كما تكفلت إدارة الميناء بتنظيم عمليات الشحن والتفريغ التي تتم داخل الميناء، والإشراف على رسو السفن وتطبيق الإجراءات الرسمية تجاه كل سفينة ترسو أو تغادر الميناء، وساهم اتساع رصيف الميناء وتطوره في عام 1358هـ/1939م،

في استيعاب أكبر قدر ممكن من السفن ووجود مساحة كافية لإنزال البضائع الواردة إلى الميناء، كما تمتع الميناء بوجود عدد من الموظفين والحراس والمحاسبين الذين كانوا يشرفون على إحصاء أعداد الطرود والبضائع التي ترد إلى الميناء والتي تحفظ في الجمرک، وكذلك قبض الرسوم المفروضة وإيداعها في الخزينة تمهيداً لنقلها إلى صندوق المالية، ولذلك كان لتنظيم العمل في الميناء أثر واضح في سهولة وسرعة إنزال الطرود وتوزيعها على التجار أو وكلائهم وعدم تعطيل السفن وسرعة مغادرتها لإتاحة الفرصة لاستقبال سفن جديدة قادمة من موانئ مختلفة، وسرعة العمل ينعكس على وفرة العائد المالي للدولة وللتجار ويمكنهم من المقابلة والاتفاق على طلب بضائع جديدة.

ونتيجة لتعدد الموانئ ذات العلاقة التجارية مع ميناء ضباء، تنوعت السلع والبضائع التجارية الصادرة والواردة من وإلى الميناء، مما كان له أثر كبير في سد حاجة الناس، وأشهر ما كان يصدره ميناء ضباء الفحم النباتي والسمن والعسل والمسلى والحناء والأغنام والإبل، بينما تنوعت البضائع الواردة إلى الميناء بكل متطلبات الحياة الإنسانية من مواد غذائية وملبوسات ومواد إضاءة ومفروشات وزيت وقود ومواد بناء.

وكان لتنوع العملة المتداولة في فترة الدراسة أثر في اختلاف وتغير أسعار السلع من مكان لآخر، كما كان لارتفاع سعر العملة أو هبوطها تأثير في الإقبال على شراء بعض السلع والمواد التجارية أو الإعراض عنها، وصرف النقود بالعملة ذات السعر الأكثر من قبل التجار، لذلك كان التجار يستفسرون عن سعر العملة بشكل مستمر وعن أسعار البضائع في عدد كبير من الوثائق.

وامتدت تأثيرات التجارة النشطة التي تمتع بها ميناء ضباء إلى الكيان الاجتماعي والفئات البشرية التي استقرت حول الميناء وداخل البوادي والقرى المحيطة بضباء، وذلك

من ناحية العادات والتقاليد وأساليب العيش والطرز المعماري، كما كان له أثر كبير في توجيه الفئات العاملة إلى التوجه للعمل في الميناء، ففي البداية كان معظم أهل ضباء صيادين وحواتة وحمالين في الميناء ثم تطورت الوظائف وكثرت إلا أن معظمها متعلق بالعمل في الميناء، فظهر موظفو الجمرك والعاملون في المرفأ والرسوم والهيئة المالية والمفتشون وتطلب ذلك الإقبال على التعليم والأخذ بأسبابه فظهرت طبقة من المتعلمين والمتقنين الذين ساهموا في بناء المجتمع.

كما كان لطائفة التجار علاقات مباشرة ووثيقة بموظفي ميناء ضباء وبقية الأهالي وذلك لما لهم من دور في خدمة الأهالي وتوفير متطلباتهم المختلفة، وكانت وكالاتهم التجارية تزخر بمختلف أنواع البضائع، ويعود تحسن الأوضاع المالية لأهالي ضباء ووفرة الأعمال وتعدد الوظائف إلى النشاط التجاري والازدهار الاقتصادي الذي حفل به الميناء، ولذلك أصبح ميناء ضباء قوة اقتصادية توافرت فيها مقومات الثروة الطبيعية والمهارة البشرية التي أحسنت التعامل في الداخل والخارج.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

ملخص الرسالة

يعد إقليم الحجاز من الأقاليم التي تميزت بأهمية دينية وإستراتيجية خاصة، ذلك لكونه يحتضن المقدسات الإسلامية متمثلة في وجود الحرمين المكي والمدني أولاً، ثم لوجود موانئ ذات أهمية كبرى على الساحل الشرقي للبحر الأحمر، يأتي في مقدمتها ميناء جدة من ناحية حجم وكثافة النشاط التجاري، كما أنها بوابة الحرمين الشريفين في إستقبال الحجاج والمعتمرين، صاحب ذلك ظهور عدد من الموانئ في الجزء الشمالي الغربي من المملكة والتي ساندت ميناء جدة في وظيفته التجارية.

ويأتي ميناء ضباء في مقدمة هذه الموانئ، حيث أنه قام بدور كبير في النشاط التجاري والإتصال بالعالم الخارجي فضلاً عن إتصاله التجاري ببقية موانئ الحجاز ساعده في ذلك موقعه المميز من بلاد الشام ومن مصر، وبذلك أصبح يتصل بقطرين كبيرين من بلاد العرب.

كما قام ميناء ضباء بدور ديني هام، حيث كان يمر به الحجاج القادمين من مصر وبلاد المغرب ومن الأفارقة، وكان أهالي ضباء يقومون بدور عظيم في خدمة هؤلاء الحجاج وإستضافتهم في الجامع الكبير ثم بعد ذلك في القلعة التي بنيت في العهد السعودي والتي عرفت بإسم قلعة الملك عبدالعزيز وكان ذلك في عام 1351هـ/1932م.

ومن الناحية الجغرافية تميز ميناء ضباء بأنه أكثر ملائمة لرسو السفن دون خوف الإصطدام بالصخور والشعاب المرجانية، لذلك كانت السفن تقصده بكثرة لترسو به ، كما توفرت بت عوامل طبيعية مناسبة لحماية السفن من الرياح التي تعصف بالسفن وتحطمها. ولذلك كان

لميناء ضياء خصائص جغرافية وطبيعية مكنته من القيام بدور تجاري كبير لخدمة إقتصاد المنطقة، وبما يعود عليها بالنفع.

ومما دفع الباحثة لإختيار هذا الموضوع هو قلة الدراسات التي تناولت تاريخ الجزء الشمالي الغربي من المملكة بصفة عامة وتاريخ ضباء بصفة خاصة، وخاصة فيما يتعلق بدور الميناء في البناء الإقتصادي للملكة في فتراتنا التاريخية، وإن كان هناك بعض الدراسات الجغرافية والحضارية التي تعرضت لدراسة الآثار التاريخية في المنطقة والتي لم توفيهما حقها في إبراز أهميتها؟

ولإيضاح الدور الإقتصادي لميناء ضباء في عهد الملك عبدالعزيز آل سعود، جاءت هذه الدراسة (النشاط الإقتصادي لميناء ضباء وأثره في الحياة الإجتماعية من عام 1343-1373هـ / 1924-1953م)، كما صاحبها إيضاح للتحويلات الإقتصادية والإجتماعية التي طرأت على المنطقة، مما يساعد على الوقوف على ماضي المنطقة وتعين على فهم تطورها وحاضرها، وهذا لا يكون إلا وفق دراسة علمية تتعرض لتاريخ المنطقة ووضعها الجغرافي وعلاقتها بالعالم الخارجي.

وتم تقسيم الدراسة إلى مقدمة وتمهيد وخمسة فصول وخاتمة.

وتتناول التمهيد الأهمية الجغرافية والتاريخية لميناء ضباء، والتي هيأته للقيام بدور فاعل في العملية التجارية والمساهمة في بناء إقتصاد المملكة، والعمل على تموين المنطقة الشمالية والشمالية الغربية من المملكة بكافة إحتياجاتها من المؤن والمواد الغذائية، وجعل لها نصيبا وافرا في خدمة الحجاج الوافدين من مصر ومن بلاد المغرب الإسلامي. وقد قوي الدور الإقتصادي لميناء ضباء وتأكدت فاعليته في المنطقة بعد إنضمام ميناء ضباء عام

1344هـ/1925م لحكم الملك عبدالعزيز، وتعزز إرتباطه ببقية موانئ الحجاز، وفي مقدمتها ميناء جدة.

وتناول الفصل الأول: دراسة تاريخية للوثائق التي إعتدت عليها الدراسة إعتقادا كبيرا، وذلك من ناحية أماكن حفظها وفتراتها الزمنية وموضوعاتها، وذلك لكونها وثائق في غاية الأهمية، ولم يكشف النقاب عنها من قبل، ولم تتجه إليها الأنظار للدراسة والبحث، كما أنها غنية بكم كبير من المعلومات التجارية والإقتصادية في المقام الأول، والتي تتعلق بالنشاط التجاري لميناء ضباء وعلاقته ببقية الموانئ الحجازية والمصرية والسودانية والشامية، كما أنها تعطينا صورة لا بأس بها عن التجارة البرية التي ربطته بما حوله من مناطق.

وتناول الفصل الثاني: العلاقات التجارية الداخلية لميناء ضباء، وذلك بإيضاح علاقته التجارية بميناء الوجه وأملج ومرفأى الخريبة والمويلح، وكذلك العلاقة التجارية التي ربطت الميناء بكل من جدة وينبع وجازان والقنفذة، ومعرفة نوعية البضائع الواردة إلى ميناء ضباء، وكذلك نوعية السفن الواردة إلى الميناء، ومن أشهرها القطاير والسنايبك الشراعية ذات الأحجام المختلفة والتي قامت بعمليات الشحن والتفريغ بين هذه الموانئ وكذلك معرفة البضائع والسلع التي يقوم ميناء ضباء بتصديرها إلى الموانئ الحجازية.

ولقد كان إعتقاد القرى والبوادي المحيطة بالميناء كبيرا عليه في حصولها على ما كل تحتاجه من المواد الغذائية، وفي المقابل كان تجار ضباء يتحصلون على المواد التي يقومون بتصديرها من فحم نباتي وعسل وسمن وغيره من منتجات أهل البادية، كذلك كان إعتقاد أهل المنطقة الشمالية من المملكة وفي مقدمتها منطقة تبوك على ما يستورده ميناء ضباء إعتقادا كبيرا، لذلك عرفت ضباء بأنها عتبة منطقة تبوك.

وفي الفصل الثالث من الدراسة تم التعريف بالعلاقات التجارية الخارجية لميناء ضباء، وذلك من خلال وصف نوعية النشاط التجاري المتبادل الذي ربط ميناء ضباء بالموانئ المصرية على ساحل البحر الأحمر الغربي، وخاصة فيما يتعلق بمينائي السويس والقصير والموانئ السودانية مثل سواكن ومصوع، وكان للتجارة البرية أثر في زيادة النشاط التجاري الذي ربط ميناء ضباء ببلاد الشام ومصر، وكان ذلك متمثلاً في تصدير الماشية من أغنام إيل وكذلك الأعلاف إلى المناطق المجاورة.

وتناول الفصل الرابع الجهاز التنظيمي والإداري لميناء ضباء، من ناحية إدارة الميناء ومن يقوم عليها ونوعية الأعمال التي يقوم بها هذا الجهاز، وكذلك النظم المالية والإدارية المتعامل بها في الميناء، وكيفية تنفيذها، وكيفية تحصيل الرسوم والجمارك المفروضة داخل الميناء، ومعرفة نوع العملة السائدة أثناء فترة الدراسة وقيمتها، وتأثير ذلك على حجم البضائع الصادرة والواردة من وإلى الميناء، ولذلك برزت أهمية ميناء ضباء من ناحية الموقع ومن ناحية حركة التجارة التي قام بها.

وخصص الفصل الخامس من الدراسة لتوضيح مدى التأثير الإقتصادي لميناء ضباء على الحياة الإجتماعية لسكان ضباء، وأثره في توجيه السكان إلى نوعية معينة من المهن والحرف وفي مقدمتها مهنة الصيد والعمل في الميناء، وكذلك صناعة السنابيك والشباك، وقد كان لطائفة التجار في ضباء دوراً عظيماً في تسيير العملية التجارية في الداخل والخارج.

ومن أهم المصادر التي اعتمدت عليها الدراسة مايلي:-

اعتمدت الدراسة اعتماداً كبيراً على وثائق ميناء ضباء المحفوظة في مكتبة الملك فهد الوطنية بالرياض، والتي تمتد لفترة زمنية طويلة تغطي أكثر من قرن من الزمان، وهي تشمل فترة الوجود العثماني في منطقة الحجاز، وكذلك فترة حكم الأشراف، وعهد الدولة

السعودية حيث ضمت ضباء لحكم الملك عبدالعزيز آل سعود في عام 1344هـ-1925م، والتي أفادت الدراسة في جميع جوانبها، وكذلك وثائق أبوصابر والوثائق المحفوظة في داره الملك عبدالعزيز، والوثائق المحفوظة في المركز الوطني للوثائق والمحفوظات، ووثائق صادر ووارد قلعة المويح ووثائق مسودات أمانة ضباء.

وتم الوصول من خلال هذه الدراسة إلى عدد من النتائج والتوصيات الهامة التي وضحت الدور العظيم الذي قام به ميناء ضباء منذ عهد الدولة العثمانية، حيث كان ميناء ضباء ممولا جيدا لخزينة الدولة، وشكل ذلك إنعاشا للإقتصاد وتوثيقا للعلاقات بين موانئ الدولة، وواصل ميناء ضباء دوره الإقتصادي الرائد بعد إنضمام منطقة الحجاز لحكم الملك عبدالعزيز، وأصبح هذا الدور أكثر تطورا ونظاما، كما أن ميناء ضباء أصبح ميناءا رائدا في المنطقة بعد أن أصبح له هيكله خاصة به في إدارة الميناء، وفي تنظيم تحصيل الرسوم والجمارك وإرسالها إلى خزينة الدولة، ونتج عن ذلك توثق علاقة ميناء ضباء بميناء جدة الميناء الرئيسي على البحر الأحمر وكذلك بمينائي ينبع جازان، وكذلك بموانئ الشمال الغربي للمملكة مثل مينائي أمليج والوجه.

كما كان ميناء ضباء ممولا رئيسيا لمنطقة الحجاز بالفحم النباتي والمسلى والسمن البري والعسل، كما أنه منطقة مصدرة للأغنام والإبل التي يطلبها تجار جدة ومكة والطائف وتجار المناطق الخارجية مثل بلاد الشام ومصر. كما كان ميناء ضباء ممولا رئيسيا للمنطقة الشمالية الغربية من المملكة وبخاصة منطقة تبوك وحقل وتزويدها بكل ما تحتاجه من مؤن ومواد غذائية وغير ذلك من متطلبات الحياة.

كما كان ميناء ضباء يمثل حلقة وصل وثيقة بمينائي السويس والقصير في القطر المصري، حيث كان ميناء ضباء نافذة لإستقبال منتجات القطر المصري ومن ثم يقوم بنقلها بواسطة

عمليتي التفريغ و الشحن إلى بقية موانئ الحجاز، وعن طريق الموانئ المصرية إتصل ميناء ضباء بموانئ السودان، كما كانت للميناء علاقة قوية بميناء العقبة في بلاد الشام. وتضافرت التجارة البرية مع التجارة البحرية لتكون حلقة متكاملة من نشاط تجاري واسع لميناء ضباء. كما كان لهذا النشاط التجاري الواسع أثر كبير في تحسن الأحوال المعيشية لأهالي ضباء من ناحية وفرة رأس المال، وظهور طائفة كبيرة من التجار ووفرة الوظائف الحكومة في الميناء، كما أصبحت ضباء مقصدا لعدد كبير من الوافدين الذين أثروا المنطقة بعدد من المؤثرات الإجتماعية المختلفة.

SUMMARY

Hejaz region has a special religious and strategic value, because it embosoms the two holy mosques in makkah and madinah. It also, has important seaports on the eastern shore of the red sea; Jeddah seaport is leading them in respect of size and intensity of commercial activities. As Hejaz region is an important gate for the pilgrims of the two holy mosques, some seaport has appeared on the northern west of the kingdom which consequently supported Jeddah port on its commercial functions.

Dhebaa seaport has led the western north seaports. As it had a big role in the commercial activities, connection with outer world, in addition to its connection with other Hejaz seaports. The unique location of Dhebaa among Egypt and Sham area has enhanced its role, through its connection with two big Arabic countries.

Dhebaa seaport had an important religious role because of the Egyptian, morocco and African pilgrims whom have been passing through dhebaa. Dhebaa residents have done a great part in serving the pilgrims by hospitalizing them in Dhebaa Big mosque, then at a castle built in the Saudi era, which have been named as King Abdalaziz Castle in 1351 h / 1932 g.

In respect of the geographic location, Dhebaa seaport has a significant site preferred by the ships without fear of crashing the sea rocks and coral, therefore, a lot of ships have been anchoring at Dhebaa seaport. Also, the environmental circumstances have secured the ships from the winds which crash it. Therefore, the natural and geographic circumstances of Dhebaa seaport enabled it to perform a significant commercial role which positively served the area economy.

The researcher has been impulse to select this subject due to the fact that a few studies have covered the history of the western north of the kingdom in general and the history of Dhebaa in specific. Especially the role of the seaport in building of the kingdoms economy through the history. Even if some geographic and cultural studies have focused on the historical track of the area without projection of its importance.

To demonstrate the economic role Dhebaa seaport has played the during the government of king Abdalaziz Al-Saud, this research (the Economic Activities of Dhebaa Seaport and its impact on social living from 1343-1373 h / 1924-1953 g) has come, accompanied by illustration of the social and economic conversion has intervened on the area, which helps to stand on its history and understand its development and present, such research can not be achieved without

a scientific study focuses on the area history, geographic position and its relations with the external world.

This study has been divided into introduction, preface, five chapters and a conclusion.

The preface, covered the historical and geographic importance of Dhebaa seaport which enabled it to do an effective role in the commercial process, efficiently contributes in the kingdom's economy, supplying the northern area and western north of the kingdom with all its needs of provision and nutrition, which consequently gave Dhabaa a heavy share of servicing the arriving pilgrims from Egypt and the western Islamic world. The economic role of Dhebaa Seaport became stronger, effectively assured in the area after it has been governed by king Abdlaziz Al-Saud in 1344 h/1925 g and its connection has been reinforced with the other Hejaz seaports especially Jeddah.

The first chapter has covered, a historical study of the documents which have been heavily relayed on in this study, in respect of where it has been reserved, its periods and topics. Due to the fact of it is high importance, has never been exposed before, never been overlooked or studied, although it is rich with trades and commercial information first, which latch with the commercial activities of Dhebaa seaport and its connection with Hejaz, Egypt, Sudan and sham seaports. Also, it show us a good vision of the wild commerce with areas around Dhebaa.

The second chapter has covered the internal trade connection of Dhebaa seaport, by clarifying its commercial relation with Wajh and Um-lujj seaports, Khoraibah and Mowaileh Harbors. Also, it clarifies Dhebaa commercial relation with Jeddah, Yanbu, Jazan and Gonfotha seaports, knowing the imported goods, qualities and the ships

anchoring at the port, most often, trail ships, sailing boats with different sizes which anchored, freighted, de-freighted within these seaports, knowing the cargo and merchandises have been exported from Dhebaa seaport to other Hejazi ports.

The villages and rural surrounding Dhebaa have been heavily depending on it in regards on its needs of nutrition, against, dhebaa businessmen get the vegetarian coal, honey, butter and village's product and export it. Also, the northern area of the kingdom, especially Tabuk, depended heavily on what Dhebaa seaport has been importing, therefore Dhebaa was considered as the threshold of Tabuk.

In the third chapter of this study, the external commercial relation has been defined, through description of the quality of mutual trade's activities with Egyptian seaports, especially, Swais, Qaseer and Sudanese seaport such as Swaken and Mosawaa. The wild trade has an impact on the excess of the commercial activities which conjunct Dhebaa seaport with Egypt and sham area, this was represented by exporting cattle of cheeps, camels and forages to the neighbored area.

The fourth chapter has focused on organizational and administrative system of Dhebaa seaport, in respect of administration and responsibilities, quality and range of duties executed at the seaport. Also, it covers the financial and administration procedures and systems implemented at the port, how applied, fees collection, customs within the seaport, knowing the currencies dealt with during the term of this study, its value and its effect on the size of imported and exported goods to and from the seaport. Therefore, the importance of Dhebaa seaport has been distinguished, in regards of its location and the trade movements have been accomplished.

The fifth chapter, specifically, clarifies the degree of the economic impact of Dhebaa seaport on the social life of Dhebaa community, its effect on directing the residents to a specific jobs and trades, such as fishing, different careers at the seaport, manufacturing boats, fishing tools. The congregation of the merchantmen played a big role in propulsion of the trade process internally and externally.

This study has depended on an important resources, such as, the documents of Dhebaa seaport reserved at King Fahd National library at Riyadh, which cover more than one century, including, the Ottoman existence at Hejaz, Ashraaf government, until Dhebaa was joined to the government of King Abdalaziz Al-Saud on 1344 g / 1925 g. These documents have enriched all the topics of this study. Also, the documents of Abu-Saber and the documents reserved at the King Abdalaziz House, the reserved documents at the National Center of documents and reserves, the incoming and outgoing documents of Mowaileh Castle and the drafts of Dhebaa principality.

The study has reached many important results and recommendation, which clarified the great role of Dhebaa seaport since the Ottoman era, where Dhebaa seaport was a good finance for its treasury, and refreshed the economy and strengthened the relation between its seaports. Dhebaa seaport continued its leading economic role after Hejaz ruled by King Abdlaziz Al-Saud, became more developed and systematic. Also, Dhebaa seaport was leading in the area since it has a special frame administering the seaport, organizing the collection of fees and customs, then deposit it accredit submit it to the government treasury. The aforementioned has Resulted, a strong relation between

Dhebaa seaport and Jeddah seaport which is the main seaport at the red sea, and Yanbu, Jazan seaports. In addition to, Um-lojj and Wajh seaport at the western north of the kingdom.

Dhebaa seaport was the main provider for Hejaz area with vegetarian coal, solute fat, wild blubber and honey. It also, was providing the merchantmen of Jeddah, Makkah, Taief and other external countries especially Egypt and Sham area with sheeps and camels, moreover, Dhebaa seaport was a main supplier for the western north of the kingdom, especially Tabuk, Haql, with whatever it need, nutrition, provisions and other living requirements.

Also, Dhebaa seaport was a strong connection ring with Swais and Qaseer at Egypt, where Dhebaa seaport was a window for the Egyptian products, transfer it through conveyance and shipping to the other Hejazi seaports. Through the Egyptian seaports, Dhebaa seaport connected with Sudanese seaports, whereas, it had a strong connection with Aqaba seaport at Sham area. The wide commercial activities has a clear impact on improving the situation of dhebaa people in respect of wealth, creating more merchantmen, ample government jobs and dhebaa was a destination for a lot of newcomers whom have carried and influenced the area with a waves of different social affects