



## نشأة الموانئ البحرية الليبية وتطورها عبر العصور

يتناول هذا البحث نشأة الموانئ البحرية الليبية وتطورها عبر العصور ، كأحد موضوعات جغرافية النقل ، لما له من تأثير في نشأة ونمو المدن الساحلية في منطقة الدراسة ، ففي العصور القديمة نشأت أهم المدن في المواضع التي بها مرافئ طبيعية تصلح للملاحة ، ونمت وازدهرت هذه المدن مع ازدهار الحركة التجارية بموانئها ، وأضحل بعضها وأصبحت أطلالاً كمديني طلميثة وتوكره باضمحلال مينائهما ، كما تهدف إلى محاولة إظهار ملامح هذه الموانئ وخصائصها ومدى فعاليتها كممرات للمناطق العمرانية المحيطة بها وخدماتها للملاحة البحرية والتجارة الدولية .

### المقدمة

تكمّن أهمية الدراسة التاريخية للموانئ في أنها ترشدنا إلى فهم صحيح لنشأة الموانئ وتطورها ، خلال الفترات المختلفة التي مرت بها حتى وصلت إلى وضعها الحالي ، فتاريخ الموانئ الذي هو على وجه التحديد تاريخ مواقعها ، ينظر إليه باعتباره تاريخ الحضارة نفسها (1) ، ويرتبط تاريخ الموانئ بنشأة الملاحة وتطورها ، فقد نشأ وتطور الاثنان معاً ، فكلما ازدهرت الملاحة وازدادت السفن عدداً وحجماً ، صاحب ذلك ازدهار في الموانئ ، حيث تنشأ موانئ جديدة وتطور الموانئ القديمة لتكون قادرة على خدمة تلك السفن (2) .

يتناول هذا البحث نشأة الموانئ البحرية الليبية وتطورها عبر العصور للتعرف على البدايات الأولى إلى أن وصلت إلى الصورة الحالية ، ويمكن تقسيم هذا التطور إلى المراحل التالية:

### المرحلة الأولى : الموانئ البحرية الليبية في العهد الإغريقي ( 69 ق.م – 631 )

تؤكد بعض الدراسات التاريخية على الاهتمام المبكر وازدهار حركة النقل التجاري خلال فترة الاستيطان الإغريقي للجزء الشرقي من البلاد ، حيث تعد مدينة قورينة ( شحات ) أول مستوطنة بناها الإغريق في شرق ليبيا ، ويرجح أنها أنشأت حوالي عام 631 ق.م ، ومنذ دخول الإغريق إلى ليبيا وجهوا اهتمامهم إلى إنشاء الموانئ ، التي كانت بمثابة حلقة الوصل بينهم وبين بلدان البحر المتوسط من ناحية ، وأواسط أفريقيا من ناحية أخرى ، وشهدت موانئ ومدن – شرق ليبيا – منذ ذلك الوقت ، حركة ونشاطاً تجارياً لم تشهده من قبل ، تمثل في التبادل التجاري بينها وبين بلاد اليونان ومصر وآسيا ، حيث كانت موانئ الإقليم تصدر الكثير من السلع إلى هذه المناطق ، أهمها السلفيوم والقمح والصوف والخيول والجلود والأخشاب وبعض منتجات أواسط أفريقيا كالذهب والعاج والرقيق ، ولا تتعدى وارداته الرخام والقطع المعدنية وأواني الفخار (1) ، وبتقصي الملاح التاريخي العامة للاستيطان الإغريقي في شرق البلاد نجده تمثل في إنشاء العديد من الموانئ البحرية التي تخدم أغراض حركة النقل بشقيها التجاري والعسكري ، ومن بين هذه الموانئ ما يلي:

## 1- ميناء قوريني (سوسة) ، أبولونيا

عقب تأسيس مدينة قوريني (شحات) عام 631 ق.م والتي تبعد عن البحر بمسافة تصل إلى حوالي 16 كم ، كان لابد لها من إنشاء ميناء تتم عن طريقه عمليات التصدير والاستيراد ، وقد وقع الاختيار على الموقع الذي وجدت به مدينة سوسة في الوقت الحالي ليقوم بهذه الوظيفة ، وذلك يرجع لكونه أفضل الأماكن لإنشاء الميناء ، ولقربه من مدينة قوريني (1)، ومن المرجح أن الميناء أنشأ قبل عام 620 ق.م (2) .

وقد كان الميناء في بداية الأمر غاية في البساطة ، بسبب قربه من مدينة قوريني ، وقلة عدد المستعمرين الإغريق ، وكذلك نقص الحركة التجارية بالميناء ، ولهذا فإن العاملين بالميناء كانوا يحبذون الإقامة في قوريني ، إلا إذا كان الأمر يلزم وجودهم بالميناء ، ومع زيادة عدد الإغريق وازدهار قوريني ورخائها ، وتبعاً لذلك إزدهار نشاطها التجاري ، أخذ الميناء يذمو ويتطور بالتدريج ، وتؤكد الأدلة التاريخية أن الميناء كان مزدهراً في النصف الثاني من القرن الرابع ق.م ، ومن أهم هذه الأدلة أنه في هذه الفترة أخذ ميناء قوريني يسك عملة خاصة به ، تحمل شارة مميزة وهي عبارة عن ذلك الحيوان البحري الذي يكثر قرب الشاطئ ويعرف باسم " الكورنيا" ، وكان لدى أغنياء قوريني مخازن تجارية في ميناء أبولونيا ، وكان المصريون القدماء يأتون إليه بأرقى أنواع النسيج المصنوع من الكتان وأفضل أنواع السجاد وأغلى أنواع الأحجار الكريمة وكذلك البخور ، ويأخذون مقابل ذلك عن طريق هذا الميناء كميات كبيرة من الصوف والجلود وجراراً مملوءة بأرقى أنواع الزيوت ، وكذلك أخرى مملوءة بالعسل ، كما كان المصريون يشترون من هذا المكان روح الورد الذي كان يستعمل لمداواة الجروح وحفظ الجثث من التعفن ، كذلك أخشاب أشجار الحمضيات التي كان الرومان يصنعون منها أنواعاً من الأثاث ، كما أن المغامر الأسبرطي ثيرون عند استيلائه على الميناء عام 325 ق.م ، اعتبر ممتلكات التجار غنيمة حرب ، ووزعها على جنوده البالغ عددهم 7000 جندياً ، ليثير نشاطهم وحماسهم ، ولا شك في أن توزيع هذه الممتلكات على هذا العدد من الجنود ، يوحى بعظم قدر هذه الممتلكات ، ومن ثم يوضح مدى عمران الميناء وثرائه ، وبطبيعة الحال لا بد من أنه كان يعيش في الميناء إلى جانب التجار كثيرون ممن كانوا يشتغلون بنقل السلع وتخزينها وشحنها وتفريغها (3) ، وقد بقي الميناء على حاله يحمل اسم ميناء قوريني طيلة العهد الإغريقي حيث أعتبر جزء من مدينة قوريني ، حتى قام بطليموس في العهد البطلمي بفصل هذا الميناء عن قوريني، وكون منه مدينة قائمة بذاتها أطلق عليها اسم أبولونيا ، و شهدت المدينة ومينائها إثر ذلك نمواً تجارياً خلال القرنين الثاني والثالث ق.م(4).

وخلال العصر البطلمي زادت علاقة الميناء التجارية مع بلدان حوض البحر المتوسط ونمت التجارة الخارجية نتيجة لتدعيم البطالمة لها ، وقد ساعدهم في ذلك الاحتفاظ بجيش وأسطول قويين ، حيث صدر السلفيوم\* إلى أغلب العالم الهلنسيستي، والخيول والأخشاب إلى مصر ، والقمح والصوف وجلود الحيوانات إلى أثينا ، وترد إليه السفن المحملة بالفخار والرخام من بلاد اليونان (1)، وكان هذا الميناء لا يبعد عن كريت أكثر من 600 كم ، وعن جوثيون ، ميناء اسبرطة أكثر من 450 كم ، وعن بيرايوس ، ميناء أثينا ، بأكثر من 600 كم ، في حين

يبعد هذا الميناء عن الاسكندرية 800 كم ، فإن هناك علاقات وثيقة لميناء قوريني كانت بطبيعة الحال مع بلاد اليونان ، وذلك لقرب هذه الموانئ الإغريقية النسبي منها (2).

## 2- ميناء توخيرة (توكرة) - ارسينوى

كان يعتقد أن مهاجرين من قوريني هم الذين قاموا بتأسيس توخيرة في حوالي عام 620 ق.م ، وكان الاعتقاد السائد لوقت طويل هو عدم وجود ميناء بالمدينة ، نظراً لافتقارها لأي نوع من الحماية الطبيعية ، وكذلك ليس بها أي أثر لميناء صناعي ، ولكن بعد المسح الأثري تحت مياه البحر ، الذي قامت به بعثة دراسات الجمعية الليبية بلندن عام 1972 ، اتضح أن هناك ثلاث مناطق بها كتل صخرية تحدد الشكل الذي أخذه الميناء ، منهما رصيفان يخرجان من الشاطئ ، يحميها حاجز بدائي يبلغ طوله 220 متراً، وعلى الجانبين يوجد مرفآن ، ومن خلال النظر في تخطيط الرصيفين تبين أن الميناء تم إنشاؤه في العهد البطلمي (3).

## 3- ميناء يوسبريدس (بنغازي) برينيكي

تعد مدينة بنغازي عاصمة ليبيا الشرقية آخر حلقة في سلسلة من المدن المتعاقبة التي خضع لها حكم برقة في فترات مختلفة من تاريخها ، وقد أنشأها المستوطنين الإغريق القادمين من قوريني عام 515 ق.م (4)، وقد تم اختيار موقع المدينة في بادئ الأمر على الطرف الشمالي من سبخة السلماي الحالية ، أي نفس الموقع الذي تحتله الآن مقبرة سيدي عبيد الإسلامية ، وذلك يرجع لأن السبخة كانت قديماً عبارة عن بحيرة ضحلة يكفي عمقها لاستقبال المراكب الشراعية الصغيرة الشائعة في ذلك الوقت ، كما كانت تتصل بميناء بنغازي الداخلي مباشرة (5)، وكان الميناء يقوم بدور تجاري رئيسي أثناء الحكم الإغريقي بين المناطق الساحلية الليبية من جهة ، وموانئ البحر المتوسط من جهة أخرى .

وهذا الاتصال أقفل فيما بعد تدريجياً بتكون حاجز من الرمال وتم نقل المدينة إلى موقع جديد ، وهو عبارة عن شريط من اليابسة يبرز في البحر ، كان يسمى " سيودوبيناس " لتيسير اتصالها بالبحر لتعذر الملاحة بسبب الرواسب الرملية التي حالت دون الوصول للبحر ، وهو ما يسمى برأس خريبيش ، وأطلق على المدينة ومينائها اسم برينيكي بدلاً من الاسم السابق تكريماً لزوجة بطليموس الثالث ، ولقد ظلت مزدهرة إلى نهاية العهد الروماني (1)، وقد كان لميناء برينيكي الدور الهام في التجارة خلال العهد البطلمي ، حيث نتج عن إتباع قرطاجة لنظام النقد البطلمي إلى قيام علاقات تجارية بين مصر وقرطاجة ، وقد لعبت موانئ قوريني دور مهم في هذه التجارة ، لوقوعها في منتصف الطريق بين مصر وقرطاجة.

وبالإضافة إلى الموانئ سالفة الذكر ، فقد استفاد الإغريق والبطالمة من بعض المواقع المهمة في الساحل الشرقي من ليبيا ، وتم استغلالها لإقامة الموانئ أهمها: ميناء نواستيموس (رأس الهلال ، ودارنيس "درنة" ، وأنتيبرجوس "طبرق"، ومنيلاوس "البردى" ، وخليج بمبة وعين الغزالة (2). الشكل رقم (3) يوضح مواقع الموانئ الليبية خلال الاحتلال الإغريقي منذ ( 69 ق.م — 631 ) .

### المرحلة الثانية : الموانئ البحرية الليبية في العهد الروماني (146 ق.م - 644)

غزا الرومان الساحل الليبي لعدة أسباب منها أسباب سياسية ، وهى القضاء على عدوهم المتمثل فى القرطاجيين ، ومنها اقتصادية وهى الأهمية التجارية والزراعية لقارة أفريقيا ، كما كان النشاط التجاري عبر الصحراء فى أيام الفينيقيين أحد العوامل التى شجعت الرومان على استعمار أفريقيا(1).

وفى القرن الثانى قبل الميلاد عمت الحضارة والسلام القطر الليبي لانتصار روما على قرطاجنة سنة 146 ق.م ، وامتد نفوذها إلى المدن ، والمراكز التجارية الفينيقية على طول الساحل ، وفى الجنوب حتى الحمادة الحمراء شمال فزان ، وما تزال القلاع الرومانية المتقدمة فى جنوب جبل نفوسة شاهداً على طول محور (غدامس - بونجيم) (2)، الأمر الذى أدى إلى إحداث تغييرات جذرية فى الحياة الاقتصادية والاجتماعية ، فقد اهتم الرومان بتطوير الموانئ وتحسين نظام الطرق ، والسيطرة على طرق القوافل وحمائتها ، كما اهتموا بالزراعة وتطوير المدن ، وقد ازدهرت مدن وموانئ إقليم الإمبراطور سبتيموس (193 - 211 ق.م) ، أما مدن إقليم برقة ، فلم يصبها الازدهار بعد السيطرة الرومانية ، وذلك لأن الإسكندرية قضت على الأهمية التجارية لأهم مدن الإقليم وهى مدينة قورينى (شحات) .  
أما عن أوضاع الموانئ الليبية فى هذا العهد فيمكن إيجازها فى الآتى(3):

- 1- ازدهار النشاط التجارى بموانئ المدن الثلاث (صبراتة ، أويا ، لبدية) ، فقد أصبحت هذه الموانئ مراكز رئيسة لاستقبال سلع أوسط أفريقيا ، ومن ثم تصديرها إلى روما ، وفى نفس الوقت ترد إلى هذه الموانئ الكثير من السلع منها الخزف والزجاج والفخار والأسلحة والمنسوجات الصوفية والحريرية (4).
- 2- تطوير ميناء لبدية ، وقد أعيد تصميم الميناء فى مطلع القرن الثالث الافرنجي ، حيث وصل ما بين الصخور الطبيعية ببناء محكم على هيئة رصيف حاجز لكسر الأمواج فى الجهتين الشمالية والشرقية ، الذى كان فى الأصل عبارة عن خليج صغير تحميه مجموعة من الصخور من الجهتين الشمالية والشرقية ، وأصبح الميناء على شكل مضلع غير منتظم ، وقد بلغ طول محيطه حوالى ثلاثة أرباع الميل (5) .
- 3- من المرجح أن بعض الموانئ الصغيرة على الساحل الغربى وساحل خليج سرت ، قد شهدت نشاطاً تجارياً ، وإن تباينت أهميته من مرفأ لآخر ، ومن أهمها: كيفالاي (مصراته) ، أسبيس (يويرات الحسون) ، كاراكس (سلطان)، يوفرانتا (سرت) (6)

4- احتفظت موانئ إقليم برقة : أبولونيا ( سوسة ) ، بتولومايس ( طلميثة ) أرسينوى ( توكرة ) ، برينيكي ( بنغازي ) ببعض من نشاطها التجاري ولكنها لم تصل إلى المستوى الذي كانت عليه في العهد البطلمي(1) ، وبعد مقتل الإمبراطور الإسكندر سفيروس عام 235 م ، عمت الفوضى الإمبراطورية الرومانية، وقد تعرضت المدن الساحلية للكثير من الهجمات الوحشية من قبل القبائل الليبية (2)، مما انعكس على الوضع الاقتصادي بهذه المدن ، ومع نهاية القرن الرابع ق.م ، ملئت الرواسب ميناء لبدية بسبب انهيار سد وادي لبدية (1) ، وحاول البيزنطيون إعادة فتح الطرق التجارية عبر الصحراء والبحر المتوسط ، فتمكنوا من استعادة صبراته ولبدية وأويا وتحسين جزء من حركتها التجارية ، ولكن مهاجمة القبائل الليبية للقوافل وعجز البيزنطيين عن حمايتها ، نتج عنه تدهور تجارة الصحراء ، وتضخم النقد وازدياد الضرائب ، ومن ثم تدهور النشاط التجاري بالموانئ الليبية ، ولم يتحسن الوضع إلا مع الفتح الاسلامي لبرقة عام 642 م (3). شك المرحلة الثالثة: الموانئ البحرية الليبية خلال الفتح العربي الإسلامي (642 - 1551 م)

عندما فتح العرب ليبيا عام 642 م ، كانت بعض الموانئ ذات الأهمية التجارية في الفترة القديمة ، قد أصبحت أطلاقاً مهجورة أو أن حالتها قد تدهورت ، بحيث لم تستحق أن تذكر في أخبار الفتح العربي لليبيا ، منها توكرة ، وبرنيق ( بنغازي ) ، كما أن مدينة لبدية عندما فتحها العرب ، وجدوها مهدمة ومن حولها القليل من السكان (1).  
وخلال الفترة التي أعقبت الفتح العربي وحتى القرن العاشر الميلادي ، لا توجد أية معلومات عن النشاط التجاري والحربي للموانئ الليبية بصفة عامة ، إلا بعض الاشارات القليلة التي تؤكد وصول بعض السفن الاسلامية إلى ميناء طرابلس بناءً على طلب القائد العربي ، عبدالله بن أبي السرح في عام 649 م لتحمل الغنائم إلى مصر (2)، كما خرجت من نفس الميناء عام 666 م حملة بحرية بقيادة روفيع الأنصاري لفتح جزيرة جربة في تونس(3) ، وفي عام 730 م قاد أحد سكان طرابلس يدعى المنتصر ، حملة عسكرية أبحرت من ميناء طرابلس لفتح جزيرة صقلية ، إلا أن الحملة فشلت بسبب ضياع بعض السفن ، ولهذا تم جلد رجاله لعدم خبرة قائدهم ، وتعد هذه الاشارات مهمة جداً ، فهي تفيدنا بأنه كانت توجد بطرابلس ترسانة للسفن ، تعمل كقاعدة لانطلاق الحملات البحرية ضد ايطاليا (4)، ولقد بدأ الاهتمام بالموانئ الليبية بقيادة الدولة الفاطمية في بلاد المغرب عام 959 م ، حيث ازدهرت الموانئ في عهدهم من الناحيتين الاقتصادية والعسكرية ، وقد ترك لنا الجغرافيين العرب بعض الأدلة التي تؤكد ازدهار الحركة التجارية في بعض الموانئ الليبية منذ القرن العاشر أهمها : طرابلس ومصراته وسرت واجدابيا وطمليثة (5). الشكل ( 3 )



### المرحلة الرابعة : الموانئ البحرية الليبية فى العهد العثماني (1551 – 1911م).

بعد اضمحلال الدولة الإسلامية تعرضت ليبيا إلى الاحتلال الأجنبي مرة أخرى ، فقد تعرضت إلى الاحتلال الأسباني وفرسان القديس يوحنا لفترة من الزمن، ثم جاء بعد ذلك الأتراك العثمانيون والذين دخلوا تلبية لطلب الليبيين لإعانتهم على طرد المستعمرين ، وبذلك دخلت ليبيا العهد العثماني .

لقد أخذ العهد العثماني طابعاً كغيره من العهود السابقة التي عاشتها المنطقة سواء فى الجوانب السياسية والاقتصادية أو غيرها من الجوانب الأخرى ، فقد اهتموا منذ تحريرهم مدينة طرابلس من فرسان مالطا ، بتقوية أسطولهم البحري ، بحيث أصبح ميناء طرابلس خلال وقت قصير من أكبر القواعد الحربية فى الشمال الأفريقي ، الذى تنطلق منه حملات الجهاد البحري ضد سفن الدول المسيحية فى الجنوب الأوروبى ، وعندما تولى درغوت باشا الحكم بطرابلس أصبحت سفن طرابلس تثير الرعب فى البحر المتوسط ، لدرجة أن الأوربيون عندما كانوا يغادرون موانئهم فى البحر المتوسط يودعون بالدعاء الذى يقول " حفظكم الله من سفن طرابلس".

وفرضت على الليبيين حالة جديدة من نزعة الدفاع عن البلاد ، وذلك من أجل كسر طوق البدائية المحدود والانطلاق نحو الاستفادة مما حولهم من المنافذ التجارية البحرية ، وذلك لإبرام اتفاقيات دفع الرسوم لضمان سلامة السفن الأوربية من "جنوه – مالطا – البندقية" والحد من القرصنة البحرية ، حتى أضحي ميناء طرابلس مزدحماً بالسفن التجارية من فرنسا وهولندا محملة بالمواد المصنعة ، وكان حجم الواردات متماثلاً مع حجم الصادرات تقريباً .

ومع بداية القرن السابع عشر ، تسارعت الدول الأوربية فى عقد معاهدات صداقة مع حكومة طرابلس ، وأرسلت بقناصلها إلى المدينة ، وبهذه المعاهدات حاولت الدول الأوربية أن تضع حداً لأعمال القرصنة ، وأن تحرر مواطنيها الذين تم أسرهم وبيعهم فى أسواق طرابلس كعبيد ، وقد مثل القرنين التاليين سلسلة متتابعة من الخرق للاتفاقيات والتهديد والغارات ، كما رسخت خلالها قاعدة مهينة للغاية وهى الرسوم التى كانت تدفع مقابل عدم الاعتداء على السفن البحرية ، فكان على من يرغب فى عدم التعرض لمثل هذه المضايقات أن يدفع هذه الرسوم (1).

لقد أصبح ميناء طرابلس فى عهد سليم باشا ( 1606 – 1611 م ) يختلف عن باقى موانئ الشمال الأفريقي ، إذ أصبح مزدحماً بالسفن التجارية التابعة لرعايا توسكانة والبندقية وجنوة ومالطا ، ويرجع السبب فى إعادة الملاحة التجارية بين طرابلس وتلك الدويلات ، إلى حصول سفنها التجارية على ضمانات تكفل لها الأمان ، وعدم التعرض لغارات سفن البحارة الطرابلسيين مقابل ما تدفعه من رسوم ، ويمكن القول بأن عودة العلاقات الودية بين طرابلس والدويلات الأوربية ، قد ساعدت على توقف حرب القرصنة لفترة من الزمن (2) ، ومع نهاية القرن السابع عشر كانت السفن التجارية الأوربية تشتري الأمان لرحلاتها بخمس سكوريات(\*) لكل رحلة .

وفى عام 1711 م ، استولى أحمد القرماتلى على الحكم ، واستمرت أسرته فى حكم ليبيا حتى عام 1835 م(3)، ونشطت البحرية الليبية فى عهد الأسرة القرماتلية ، وأصبح لها شأن كبير فى البحر المتوسط ، واضطرت أمريكا أيضاً لدفع مبالغ مالية لكى تقدم ترضية للباشا يوسف ، وذلك بعد فشل الحملة الأمريكية ضد طرابلس ، إذ تحول فيها الجنود الأمريكان لميناء درنة إلى كارثة حلت بالقوات الأمريكية (1).



لقد شهدت الموانئ الليبية في العهد العثماني ، حركة تجارية نشطة مع الدول الأوربية وكانت معظم عمليات الشحن والتفريغ تتم بميناء طرابلس ، ويليه ميناء بنغازي الذي أصبح ميناء ليبيا الثاني منذ تلك الفترة ، حيث كان يتم من خلالها تصدير الكثير من البضائع أهمها ريش النعام ، والعاج ، والجلود المدبوغة ، والإسفننج ، والسجاد ، والصوف ، والملح ، والشعير ، والتمور(2).

وقد وصف الأخوان بيتشي 1821-1822 الميناء بأنه كان قادراً على استيعاب السفن ذات الحجم المعقول ، حيث يذكر العديد من السكان أن سفن الباشا كانت ترسو في الأماكن التي لا تستقبل إلا المراكب العادية ، كما أن الدخول إليه غير ممكن إلا للسفن الصغيرة التي لا يزيد غاطسها سوى ثمانية أقدام ، وفترات اعتدال ظروف الطقس فقط ، رغم جودة حمايتها بعدد من النتوءات الصخرية التي تحتم استخدام مرشد للدخول إليها دون مخاطر(3).

#### المرحلة الخامسة : الموانئ البحرية الليبية في العهد الإيطالي (1911 – 1952)

ظهرت أطماع إيطاليا في ليبيا مبكراً منذ القرن التاسع عشر ، ولكنها لم تتبلور وتأخذ صور محددة إلا بعد وحدة إيطاليا ، وفي غضون العقد الأول من القرن العشرين ، وانتهازاً لانشغال تركيا في حروب البلقان وفشل ألمانيا في تحقيق رغباتها في المغرب ، وضعت إيطاليا يدها على ليبيا سنة 1911م ، وأعلنت الحرب على تركيا ، فانسحبت بعد ذلك القوات التركية معلنة هزيمتها وتم ضم ليبيا رسمياً للنفوذ الإيطالي لتدخل ليبيا لتدخل بذلك حقبة جديدة من الاستعمار(4).

وبمجرد أن وطئت أقدام الإيطاليين الشواطئ الليبية بدأت حركة المقاومة والتصدي لهم ، وتعمدت الحكومة الإيطالية الاهتمام بتطوير الموانئ الليبية عموماً ، وذلك لاعتمادهم عليها في عمليات النقل العسكري ، بسبب الوضع الذي كانت عليه الطرق البرية في ذلك الوقت ، وخشيتهم من العمليات الفدائية التي يقوم بها المجاهدون ضد قواتهم ، وقد حظي ميناء طرابلس بعناية خاصة من قبل الإيطاليين ، باعتباره أكبر الموانئ في ليبيا ، ولهذا قاموا بتنفيذ سلسلة من الأعمال والإنشاءات لتطويره ، حتى يصبح قادراً على استقبال السفن الكبيرة (5)، وتجسدت أعمال التطوير التي ينوي الإيطاليون القيام بها ، تتمثل في تشييد حاجز للأمواج على جزر الميناء الشمالية يزيد طوله عن 1000 متر ، وكذلك بناء أرصفة ملاصقة للحاجز المذكور ، وكما احتوى المخطط على بعض الأرصفة المؤقتة التي شيدها الإيطاليون بعد احتلالهم لطرابلس ، ومعظمها مخصص لشركات ومصالح ايطالية (1) ، كما تم بناء رصيفين بميناء درنة ، أحدهما بطول 350 متراً، والآخر بطول 100 متر(2) ، كما أنشأوا رصيفاً في خليج طبرق ، بالإضافة إلى ذلك فقد أنشأوا عدد من الموانئ الصغيرة في كل من زوارة والخمس ومصراته وسوسة ورأس الهلال والبريقة(3).

وبتنفيذ شبكة الطرق في الثلاثينات من هذا القرن ، قلت أهمية الموانئ الصغيرة حيث أصبح النقل البري أهم وسيلة للنقل الداخلي(4)، وأثناء الحرب العالمية الثانية ، واجهت الموانئ التجارية بعض المشاكل ، بسبب العمليات الحربية بين القوات المتحاربة ، فقد تعرض رصيف ميناء بنغازي للكثير من الدمار ، بفعل البحر ونتيجة للعمليات البحرية والجوية خلال الحرب ،

ومما سارع في حدوث هذا الدمار ، عيوب كانت قائمة في تصميمه الأصلي ، بالرغم من ذلك استمرت الحركة الملاحية بالميناء الأوسط بعد انتهاء الحرب ، والذي كان يعاني من عيبين رئيسيين أولهما أنه يتعذر وصول السفن إليه أثناء هبوب العواصف ، وثانيهما أنه لا يستقبل سفناً بغاطس يزيد عن 14.5 قدماً ، حوالي 5 متر (5).

كما قلت حركة الملاحة بميناء درنة ، بسبب إغراق السفينة الإيطالية (لودوكتي) بحمولتها من المفرقات بالميناء في عام 1940 ، كما تعرض ميناء طبرق لأضرار بالغة ، بسبب القصف الجوي والبحري أثناء الحرب ، وقد أغرقت في خليج طبرق (121) قطعة بحرية مما جعله غير صالح للملاحة.

### المرحلة السادسة : الموانئ البحرية الليبية خلال الفترة الحديثة (1952 – 2007 )

دخلت ليبيا مرحلة تختلف عما كانت عليه في السابق ، ابتدأت بفترة الاستقلال والأخرى في اكتشاف البترول حيث نجم عنها آثاراً انعكست على طموح الليبيين في تحقيق مزيد من الرخاء ومستقبل أفضل بالرغم من الظروف الاقتصادية للبلاد التي لا تسمح بصيانة وتطوير الموانئ ، وذلك لاعتمادهم على المعونات والإمدادات الدولية من أمريكا مقابل إنشاء قواعد بحرية أمريكية وبريطانية بالأراضي الليبية ، ولذا فإن الفترة التي سبقت اكتشاف النفط لم تشهد أي تطوير للموانئ الليبية ، باستثناء عمليات تطوير ميناء طرابلس ، التي بدأت عام 1952 واستمرت حتى عام 1960 ، حيث أنفق عليه حوالي 500.000 جنيه ليبي (6) ، كما تم تطهير ميناء درنة عام 1957 ، من الرواسب التي تراكمت نتيجة للاطماء من وادي درنة ، ولكن لم يكتمل عام على عملية التطهير ، حتى تراكم الطمي من جديد ، لاسيما بعد فيضان الوادي عام 1985 .

استمر الوضع حتى ظهرت محاولات فردية للمنافسة كان نصيبها الإخفاق والفشل لتصدي الشركات الكبرى ، ومحاولة السيطرة على نقل البضائع بالطرق المريحة ، وعندما دخلت بعض الدول حديثة الاستقلال ميدان النقل البحري ، شرعت بإنشاء أساطيل وطنية ، وواجهت تلك الأساطيل العديد من المشاكل من أجل تحقيق أسمى أهداف رؤوس الأموال للسيطرة على النقل البحري، ويمكن حصر هذه المشاكل في النقاط التالية:

- 1- وضع قيود لبيع البضائع المصنعة.
  - 2- وضع حظر على بيع التقنية الحديثة للدول النامية.
  - 3- تخفيض أسعار النقل إلى ما دون أسعار التكلفة.
- إلا أن النتيجة المهمة لهذه الحرب الاقتصادية كانت في ظهور ردة الفعل لدى بعض الدول النامية ، خاصة بعض الدول النفطية مثل ليبيا والسعودية والعراق والكويت ، ناهيك عن الدول ذات الموارد المصنعة سواء كانت زراعية أو سياحية باتخاذ بعض الخطوات في سبيل تكوين أساطيل تابعة لشركات وطنية ، واعتبرت وسائل النقل ذات صبغة استراتيجية ، وسعت لتطوير اقتصادها بطريقة تنويع مصادر الاستيراد ، لكسر طوق الاحتكارات العالمية ، مما أعطى اكتشاف البترول قوة دفع لأنه يعتبر سلاح آخر في مفهوم حركة التطور ، شق طريقه إلى الموانئ التجارية البحرية في العالم ، الأمر الذي ترتب عليه إنشاء موانئ جديدة متخصصة في مطلع السبعينات مثل ميناء البريقة الذي صدرت منه أول شحنة من النفط الخام في 12/9/1961 وميناء رأس لانوف الذي تم افتتاحه عام 1964 ، وكذلك ميناء السدرة ، وذلك نظراً لزيادة حجم الواردات بسبب ارتفاع القوة الشرائية والتنوع في احتياجات السكان ، كل ذلك أدى إلى التوسع في تطوير وتجهيز الموانئ بالمعدات الحديثة(2) .

كما شهدت السبعينات تطوير وافتتاح عدد من الموانئ الحديثة ، حيث تم افتتاح ميناء زوارة التجارى عام 1973 ، وتم تطوير ميناء طبرق فى منتصف السبعينات ، كما نفذ فيما بين عامى 1975 – 1979 ثمانية أرصفة لخدمات الصيد البحرى بالمرافئ الطبيعية ، فى كل من فروة وجنزور وزريق وسرت وعين الغزالة ، كما تم افتتاح ميناء طرابلس للصيد البحرى عام 1977(3).

ونظراً لاهتمام الدولة بتطوير الصناعات النفطية ، وذلك بتنفيذ عدد من المصافي ومصانع البتر وكيمياويات ، فقد ترتب على ذلك إقامة موانئ صناعية ذات تجهيزات خاصة ، حيث تم افتتاح ميناء الزاوية النفطي ، لخدمة مصفاة الزاوية في منتصف السبعينات ، وميناء البريقة الصناعي وميناء أبو كماش عام 1981 ، وميناء رأس لانوف الصناعي عام 1986 ، وفي الثمانينات تم تطوير مينائي طرابلس وبنغازي ، كما تم تنفيذ أرصفة لسفن الصيد في ميناء بنغازي 1980، ومصراته وزوارة (1981) ، وإقامة ميناء للصيد البحري في زليتن عام 1984.

### الخاتمة

- يتضح من دراسة نشأة الموانئ البحرية الليبية وتطورها عبر العصور ما يلي :
1. أن معظم الموانئ التجارية الحالية يرجع تاريخ نشأتها إلى الفترة القديمة وهي موانئ طبرق وبنغازي ودرنة ، بالإضافة إلى موانئ الصيد رأس الهلال وسوسة .
  - 2 . كان لقيمة الموضع في الماضي أهمية بالغة في نشأة الموانئ ، حيث نشأة موانئ منطقة الدراسة في الفترة القديمة في المواضع الطبيعية الصالحة للملاحة ، والتي يتوافر بها قدر من الحماية .
  - 3 . بالرغم من الحروب التي دارت في منطقة الدراسة إلا أن العمل بالموانئ لم يتوقف كما هو الحال في ميناء بنغازي ، حيث كان يستخدم أثناء الحرب العالمية الثانية رغم الدمار الذي تعرض له .
  - 4 . اضمحلال بعض الموانئ التي كانت مزدهرة في الفترة القديمة ، وهي موانئ طلميثة واجدابيا وتوكرة .
  - 5 . ظهور موانئ جديدة لم تكن معروفة وهي مينائي الحريقة والزويتينة ورصيف شركة البريقة لتسويق النفط المتخصصة بتصدير النفط نتيجة لاكتشاف النفط في ليبيا .

### المصادر والمراجع

1. إبراهيم أحمد زرقانة : المملكة الليبية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1964 .
2. إبراهيم نصحي : إنشاء قوريني وشقيقاتها ، منشورات جامعة قاريونس ، بنغازي ، 1979 .
3. أبو القاسم العزابي : الطرق والنقل البري والتغير الاقتصادي والاجتماعي في الجماهيرية ، المنشأة الشعبية للنشر والتوزيع والإعلان والطبع ، طرابلس ، 1981 .
4. أتوري روسي : ليبيا منذ الفتح العربي وحتى سنة 1911 ، ترجمة خليفة محمد التليسي ، الدار العربية للكتاب ، تونس ، 1991 .
5. ( البنك الدولي للإنشاء والتعمير ، التنمية الاقتصادية في ليبيا ، ترجمة عدنان فائق عنبتاوي ، واشنطن ، ابريل ، 1960 .
6. الطاهر الزاوي : تاريخ الفتح العربي في ليبيا، دار المعارف ، القاهرة ، 1985 .
7. أنتوني ، ج ، كاكيا ، ليبيا خلال العهد العثماني الثاني ( 1835 - 1911 ) ، ترجمة يوسف العسلي ، دار الفرجاني ، طرابلس ، 1975 .
8. تيسير بن موسى : المجتمع العربي الليبي في العهد العثماني ، الدار العربية للكتاب ، 1988 .

- 9 . جمال حمدان ، جغرافية المدن ، عالم الكتب ، القاهرة ، 1977 .
- 10 . جون رايت : تاريخ ليبيا منذ أقدم العصور، ترجمة عبدالحفيظ الميار ، أحمد الباروني ، مكتبة الفرجاني ، طرابلس ، 1993 .
- 11 . حسين مسعود أبومدينة : الموانئ الليبية ، دراسة في الجغرافية الاقتصادية ، الشركة الاشتراكية للموانئ ، مصراته ، 2000 .
- 12 . دو كسيادس وشركاؤه : النقل في ليبيا ، المجلد الاول ، دراسة عامة حول وسائل المواصلات ، طرابلس ، 1965 .
- 13 . رجب عبد الحميد الأثرم : تاريخ برقة السياسي والاقتصادي ، من القرن السابع ق.م وحتى بداية العصر الروماني ، منشورات جامعة قاريونس ، بنغازي ، 1988 .
- 14 . صالح مصطفى مفتاح المزيني : ليبيا منذ الفتح العربي حتى انتقال الخلافة الفاطمية إلى مصر ، منشورات جامعة قاريونس ، بنغازي ، 1994 .
- 15 . عبدالسلام محمد شلوف: تاريخ مدينة سوسة ، مجلة قاريونس العلمية ، العدد الثالث ، السنة الثانية ، بنغازي ، 1989 .
- 16 . عبد اللطيف محمد البرغوثي : التاريخ الليبي القديم ، منذ أقدم العصور حتى الفتح العربي الاسلامي ، منشورات الجامعة الليبية ، بنغازي ، 1971 .
- 17 . عبدالعزيز طريح شرف : جغرافية ليبيا ، مؤسسة الثقافة الجامعية ، الاسكندرية ، 1963 .
- 18 . علي سالم لترك : مدينة توكرة ، الدار العربية للكتاب ، تونس ، 1978 .
- 19 . فاروق كامل عز الدين : جغرافية النقل في ليبيا ، رسالة دكتوراة ، غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة القاهرة ، الجيزة ، 1976 .
- 20 . كاميللو مانغروني : العلاقات البحرية بين ليبيا وايطاليا ، ترجمة ابراهيم أحمد المهدي ، منشورات جامعة قاريونس ، بنغازي ، 1992 .
- 21 . محمد حسين المرتضى : طلائع الفتح الاسلامي في ليبيا ، مركز الجبل الأخضر للطباعة والنشر ، البيضاء ، 1992 .
- 22 . محمد الطاهر الحراري : الاستيطان الروماني في ليبيا ، في كتاب الاستعمار الاستيطاني الايطالي في ليبيا ، مركز جهاد الليبيين ضد الاستعمار الايطالي ، تأليف : ادريس صالح الحريري ، طرابلس ، ليبيا ، 1983 .
- 23 . محمد المبروك المهدي : جغرافية ليبيا البشرية ، منشورات جامعة قاريونس ، بنغازي ، 1990 .
- 24 . محمود عبد الله حويحي : الثروة البحرية في المنطقة الغربية ما بين طرابلس والحدود التونسية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية ، جامعة الفاتح ، 1983 .
- 25 . morgan.f.w.ports and Harbours, Hutchinson university library , London , 1952
- 26 . Beechy , F. W , and Beechy , H.W: Proceedings Of explore the northen coast of Africa From Tripoli eastyord Lumb , London 1827 .
- 27 . Relazion del Direttore , I Magazzini Generali di Tripoli del 1925 al 1931 , Notiziario , Economico , Direzione Affari Economici Ecolonizza Zione , Triboli , Maggio , 1932
- 28 . Angelo Picciali ,La Nuova Italia D altremare , vol . II, . 28 Amondadori Editore , Roma ,1933 .



