



نشأة الموانئ البحرية الليبية وتطورها عبر العصور

آمال جمعة النكب

قسم الجغرافيا - كلية كلية الآداب بالزاوية- جامعة الزاوية

الزاوية - ليبيا

EMAIL: Amal.nakab.1@gmail.com

ملخص البحث:

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 كمدينتي طلميثة وتوكرة باضمحلال مينائهما، كما تهدف إلى محاولة إظهار ملامح هذه الموانئ وخصائصها ومدى فعاليتها كممرات للمناطق العمرانية المحيطة بها وخدماتها للملاحة البحرية والتجارة الدولية .

الكلمات المفتاحية : الميناء، الرصيف، السفن، المرافئ، النشاط التجاري .

The emergence of Libyan seaports and their development through the ages

Amal Juma Al Nakab

Department of Geography - Faculty of Arts- Zawia University
Al-Zawiya - Libya

EMAIL: Amal.nakab.1@gmail.com

ABSTRACT

This research deals with the emergence of the Libyan Navy and its development through the ages , as ne of topics of transportation geography , because of its influence on the emergence and growth of costal cities in the study area in ancient times , the most important citites arose in places that had natural harbors suitable for navigation , and these cities grew and

flourished as commercial traffic increased . With their ports, some of them decayed and became ruins , such as the cities of TOLMITHA and TOCRA , with the collapse of their characteristics . and the extent of their effectiveness, it also aims to try to show the features of these ports ,their characteristics. And the extent of their effectiveness as corridors for the surrounding urban areas and their services for maritime navigation and international trade .

مقدمة

ارتبط النقل بالإنسان منذ ظهوره، فبعد وجود الإنسان على الأرض، وبدئه في التجوال والتنقل المستمر بحثاً عن الماء والغذاء من منطقة إلى أخرى، ومع تطوره اقتصادياً وفكرياً صار لزاماً عليه أن يواكب هذا التطور في وسائل النقل المختلفة .

ولقد ساهم تطور وسائل النقل في حل العديد من المشاكل والمصاعب التي تعترض الإنسان في تنقلاته من مكان إلى آخر لنشر الحضارات في مختلف الأقاليم في العالم، وأصبح تطور النقل وحسن استخدامه أحد المؤشرات على تطور الأمم وتحضرها بالوسائل المختلفة، وبها يمكننا الانتقال بين الأقاليم والاستفادة من الموارد الطبيعية واستغلالها بالشكل الأمثل، من أجل تحقيق الأهداف التي يسعى المجتمع الاقتصادي للوصول إليها بأقل جهد ممكن، وبشكل سريع ، ولا يتأتى ذلك إلا بتطوير وسائل النقل رغم الظروف الطبيعية والظروف الاجتماعية التي تقف عائقاً أمام مراحل التطور⁽¹⁾ .

ويعد النقل البحري من أرخص وسائل النقل في العصر الحديث، فبواسطة السفن تنتقل الصناعات الثقيلة والخفيفة والمواد الخام بين الأقاليم في العالم، حيث تنهي السفن رحلتها لتبدأ في رحلة أخرى بعد تفريغها فيما يسمى (الميناء البحري) ، فهي إضافة إلى ذلك تنقل الركاب من بلد إلى آخر لتبدأ رحلتهم كل حسب خط سيره.

إن الموانئ أحد الظواهر التي تدرسها الجغرافيا، كما يعد النقل البحري العمود الفقري والركيزة الأساسية لحركة التجارة الخارجية من صادرات وواردات دول العالم، وترجع أهميتها لصلتها الوثيقة بالتنمية الاقتصادية والاجتماعية للدولة، فالموانئ بكفاءتها وحسن تنظيمها وإدارتها تعد واجهة أمامية تعكس بصدق مدى التقدم والنمو الاقتصادي والاجتماعي خلفها، كما أنها تمثل حلقة وصل بين النقل البحري ووسائل النقل الأخرى كالنقل البري والنهري، فتلك الوسائل (النقل البري والنهري) تشهد تطوراً كبيراً ومستمراً في الحجم والسرعة،

كما أن 90% من حجم حركة الصادرات والواردات تمر عبر الموانئ، الأمر الذي يجعل من الضروري تطوير الموانئ ورفع من مستوى الخدمات بها بما يتلاءم والتحولت الاقتصادية والاجتماعية في البلاد، حتى تتمكن من استيعاب حجم السلع والمواد الواردة والصادرة عن طريقها⁽²⁾.

للموانئ الليبية دور مهم وكبير منذ القرن 17 ق.م، فقد كانت مراكز تجارية وبحرية، والقوة المسيطرة على البحر المتوسط، حيث خضع البحر المتوسط لسيطرة البحرية الليبية في العهد القره مانللي، كما لعب ميناء طبرق دوراً استراتيجياً في معارك الحرب العالمية الثانية، كما يعتبر ميناء لبدة القديم في العهد الروماني ذا حركة تجارية كبيرة، ومن هنا كانت الموانئ الليبية وخاصة مينائي طرابلس وبنغازي منذ أقدم العصور مراكز رئيسية لتنشيط تجارة القوافل والمنفذ الرئيسي لها إلى موانئ أوروبا .

ونظراً لأهمية الموانئ وتأثيرها بالوسط المحيط بها وتأثيرها عليه، فقد اهتم الجغرافيون بدراستها في وقت مبكر، وازداد عدد البحوث الجغرافية التي تناولتها بالدراسة في النصف الثاني من القرن العشرين، وقد أشتهر في المجال الجغرافي البريطاني مورجان (Morgan)، الذي ألف كتاباً على الموانئ والمرافئ في سنة 1952م، وفي الوطن العربي أظهرت العديد من الدراسات العربية اهتمامها بموضوع الموانئ في مطلع العقد السابع من القرن العشرين، فقد كان محمود منصور أول جغرافي عربي يقدم أطروحة للدكتوراه في الموانئ سنة 1963 م بعنوان (الموانئ والتجارة في البحر الأحمر)، ثم توالى الأبحاث والدراسات الجغرافية عن الموانئ العربية وازداد عددها في النصف الأخير من القرن العشرين.

وقد طالب بعض الجغرافيين أمثال هلينج "Hilling" وهويل "Hoyle" باعتبار الدراسة الجغرافية للميناء أحد الفروع الجغرافية المستقلة، وقد أطلقا عليه جغرافية الموانئ، الذي عرفاه بأنه الفرع الذي يهتم بدراسة النواحي الجغرافية للواجهات البحرية للدول، وما ينشأ عنها من موانئ ومرافئ تكون مراكز تجارية للتصدير والاستيراد بين هذه الدول، كما يهتم هذا الفرع أيضاً بدراسة النواحي التاريخية والسياسية والاقتصادية للميناء.

أهمية الدراسة :

تكمن أهمية الدراسة في الآتي :

1. دراسة الموضوع بشكل مناسب ومعالجته من مختلف الجوانب بحيث يستفيد منه الدارسون .

2. تعد الموانئ البحرية التجارية الليبية من أهم الموضوعات التي تمس الكيان التنظيمي للدولة، فهي ضرورية للمحافظة على المال العام، وذلك لأهميتها في القوة الاقتصادية والتنمية البشرية لأفراد المجتمع.

3. تأمل الدراسة في أن تكون النتائج والتوصيات عاملاً مهماً يسترشد به في تطوير الخدمات ومعالجة المشاكل المتعلقة بالموانئ الليبية.

أهداف الدراسة :

1. يهدف البحث إلى دراسة الموانئ .

2. التعرف على الجذور التاريخية لنشأة الموانئ الليبية

3. تتبع تطورها التاريخي .

مشكلة الدراسة :

جاء السؤال الذي بنيت عليه هذه الدراسة كالاتي :

- ما هي طبيعة التغير في مجريات الأدوار التي مرت بها الموانئ الليبية منذ نشأتها وحتى وقتنا الحاضر ؟ .

فرضية الدراسة :

مرّت الموانئ الليبية بأدوار تاريخية هيأت لها التطور .

منهجية الدراسة :

تم استخدام المنهج التاريخي في وصف ودراسة تطور الموانئ الليبية والتعرف على خصائصها.

الدراسات السابقة .

ومن تلك الدراسات :

- دراسة المخطط العام لتنمية موانئ الصيد البحري في الجمهورية الليبية 1973ف من قبل شركة سرجيا .
- الدراسة التي قام بها فاروق كامل محمد عز الدين سنة 1976ف، عن جغرافية النقل في ليبيا، فأفرد فيها باباً للنقل البحري تناول فيه الموانئ التجارية والنفطية، إضافة إلى موانئ ومرافئ الصيد في المنطقة الغربية.
- الدراسة التي قام بها جمعة رجب طنطيش سنة 1975ف، عن محافظة طرابلس بلبيبا، والتي تطرق فيها إلى دراسة تفصيلية لميناء طرابلس .
- الدراسة التي قام بها عبد الرزاق محمد أبوزريد سنة 1979ف، عن إقليم برقة وتناول فيها دراسة مينائي بنغازي ودرنة دراسة تفصيلية .
- الدراسة التي قام بها عبد العزيز إبريك أبو خشيم سنة 1979ف، عن وادي درنة، وتطرق إلى دراسة ميناء درنة دراسة تفصيلية .
- بالإضافة إلى الدراسة التي قدمها محمد أحمد الرويثي سنة 1981ف، بعنوان (الموانئ السعودية على البحر الأحمر، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية) .
- الدراسة التي قدمتها نورة يوسف الكواري سنة 1987ف، بعنوان (موانئ الساحل الغربي للخليج العربي فيما بين خليج سلوى ورأس مسندم)، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية، إضافة إلى الدراسة المقدمة لمركز بحوث العلوم الاقتصادية بنغازي، (الجدوى الاقتصادية للموانئ التجارية الليبية 1991ف) عن تقييم الأداء الاقتصادي .
- أما أحدث الدراسات التي تناولت هذا الموضوع دراسة (الموانئ الليبية) دراسة في الجغرافيا الاقتصادية 1995ف وهي رسالة ماجستير منشورة، وتعد أهم دراسة علمية سابقة في هذا المجال، وقد تناولت دراسة مسحية شاملة للموانئ الليبية، فقد أعطى فيها المؤلف حسين مسعود أبو مدينة خلفية مكانية عن الجغرافيا الطبيعية للساحل الليبي، والتطور التاريخي للموانئ وتصنيفها والنشاط الاقتصادي بها، إضافة إلى دراسة تفصيلية لميناء

طرابلس، وفي دراسة أخرى لنفس الباحث تم التركيز على نشأة ميناء مصراته وتطوره عبر التاريخ، كما استهدفت هيكلية الميناء ونشاطه التجاري . يتناول هذا البحث تطور الموانئ البحرية الليبية وتطورها عبر العصور للتعرف على البدايات الأولى لها حتى 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 الاحتلال 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⁾، ويتقضي الملاح التاريخية 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 :

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، وقلّة عدد المستوطنين 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 ونمو قوريني ورخائها، وتبعاً لذلك ازدهار نشاطها التجاري، أخذ الميناء ينمو ويتطور بالتدرج، وتؤكد الأدلة التاريخية أن الميناء كان مزدهراً في النصف الثاني من القرن الرابع ق.م، ومن أهم هذه الأدلة أنه في تلك الفترة أخذ ميناء قوريني يسك عملة خاصة به، تحمل شارة مميزة وهي عبارة عن ذلك الحيوان البحري الذي يكثر قرب الشاطئ ويعرف باسم " الكبوريا"، وكان لدى أغنياء قوريني مخازن تجارية في ميناء أبولونيا، وكان المصريون القمءاء يأتون إليه بأرقى أنواع النسيج المصنوع من الكتان وأفضل أنواع السجاد وأعلى أنواع الأحجار الكريمة وكذلك البخور، ويأخذون مقابل ذلك عن طريق هذا الميناء كميات كبيرة من الصوف والجلود وجراراً مملوءة بأجود 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 كان يعيش في الميناء إلى جانب التجار كثيرون ممن يشتغلون بنقل السلع وتخزينها وشحنها وتفريغها⁽³⁾، وقد بقى الميناء على حاله يحمل اسم ميناء قوريني طيلة العهد الإغريقي حيث أُعتبر 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 لدعم البطالمة لها، وقد ساعدهم في ذلك الاحتفاظ بجيش وأسطول قويين، حيث صدر السلفيوم* إلى أغلب العالم الهلنيسيتي، والخيول

والأخشاب إلى مصر، والقمح والصوف وجلود الحيوانات إلى أثينا، وترد إليه السفن المحملة بالفخار والرخام من بلاد اليونان (5)، 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 (6).

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، يحميهما حاجز بدائي يبلغ طوله 220 متراً، وعلى الجانبين يوجد مرفآن، ومن خلال النظر في تخطيط الرصيفين تبين أن الميناء تم إنشاؤه في العهد البطلمي (7).

3- ميناء يوسبريدس (بنغازي) برينيكي

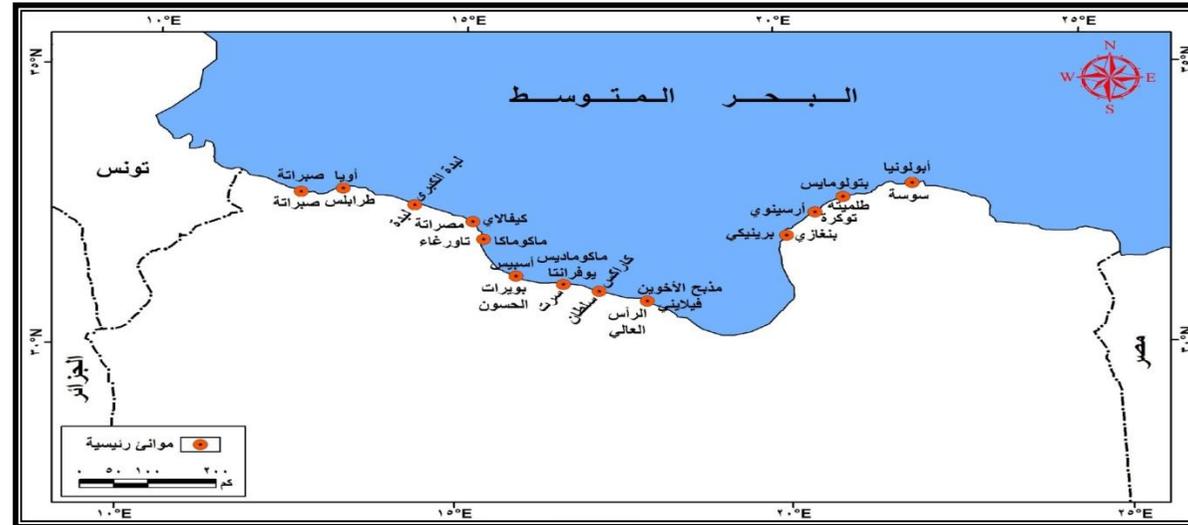
تعد مدينة بنغازي عاصمة ليبيا الشرقية آخر حلقة في سلسلة من المدن المتعاقبة التي خضع لها حكم برقة في فترات مختلفة من تاريخها، وقد أنشأها المستوطنين الإغريق القادمين من قوريني عام 515 ق.م (8)، وقد تم اختيار موقع المدينة في بادئ الأمر على الطرف الشمالي من سبخة السلماني الحالية، أي نفس الموقع الذي تحتله الآن 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 (9)، 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 لزوجته بطليموس الثالث، ولقد ظلت مزدهرة إلى نهاية العهد الروماني، 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 ناوستموس (رأس الهلال، ودارنيس "درنة"، وأنتيبرجوس "طبرق"، ومنيلاوس "البردى"، وخليج بمبة وعين الغزالة (10)، الشكل رقم (1) يوضح مواقع الموانئ الليبية خلال الاحتلال الإغريقي منذ (69 ق.م - 631) .

نشأة الموانئ البحرية الليبية وتطورها عبر العصور...

آمال جمعة النكب

شكل (2) التوزيع الجغرافي للموانئ البحرية الليبية في العهد الروماني (146 ق.م - 644)



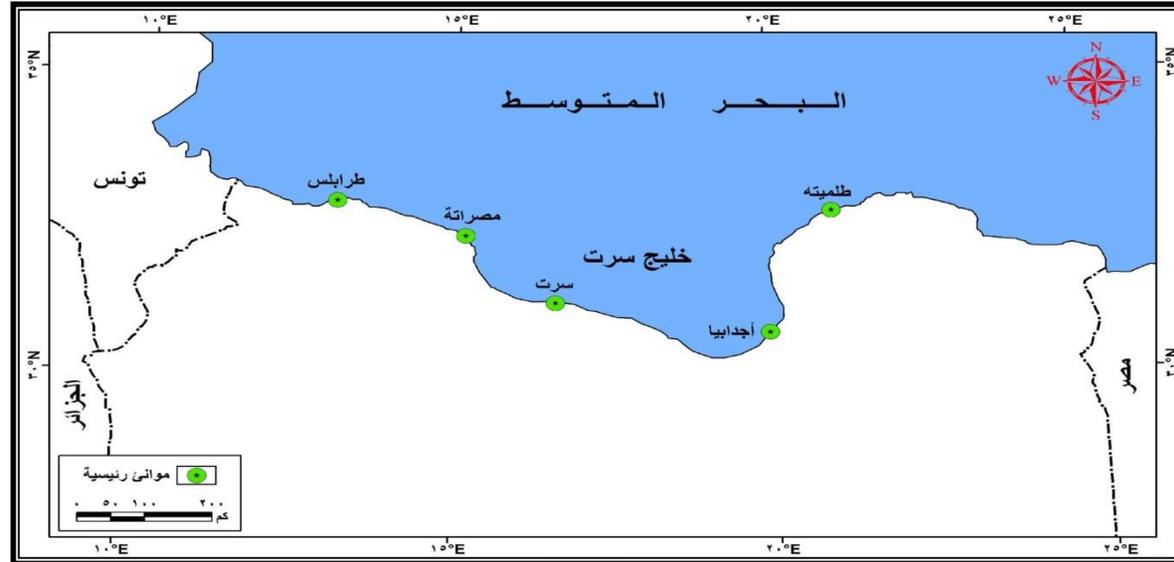
المصدر: جون رايت : تاريخ ليبيا منذ أقدم العصور، ترجمة أحمد الباروني، مكتبة الفرجاني، بطرابلس، 1993، ص 50

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، وأصبحت أطلالاً مهجورة وأن حالتها قد تدهورت، بحيث لم يرد في أخبار الفتح العربي لليبيا، منها توكرة، وبرنيق (بنغازي)، كما أن مدينة لبدّة عندما فتحها العرب، وجدوها مهذمة ومن حولها القليل من السكان. (16)

وخلال الفترة التي أعقبت الفتح العربي وحتى القرن العاشر الميلادي، لا توجد أية معلومات عن النشاط التجاري والحربي للموانئ الليبية بصفة عامة، إلا بعض الإشارات القليلة التي تؤكد وصول بعض السفن الإسلامية إلى ميناء طرابلس بناءً على طلب القائد العربي، عبدالله بن أبي السرح في عام 649 م لتحمل الغنائم إلى مصر (17)، كما خرجت من نفس الميناء عام 666 م حملة بحرية بقيادة رويغ الأنصاري لفتح جزيرة جربة في تونس، 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 الإشارات مهمة جداً، فهي تفيدنا بأنه كانت توجد بطرابلس ترسانة للسفن، تعمل كقاعدة لانطلاق الحملات البحرية ضد إيطاليا (18)؛ 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 (19)، الشكل (3)

شكل (3) التوزيع الجغرافي للموانئ الليبية خلال الفتح العربي الإسلامي والعهد العثماني.



المصدر / أتوري روسي : ليبيا منذ الفتح العربي حتى سنة 1911، ترجمة خليفة محمد التليسي، الدار العربية للكتاب، ليبيا _ تونس، 1991.

المرحلة الرابعة : الموانئ البحرية الليبية في العهد العثماني (1551 - 1911م).

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

أخذ العهد العثماني طابعاً كغيره من العهود السابقة التي عاشتها المنطقة سواء في 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 في الشمال الأفريقي، الذي تنطلق منه حملات الجهاد البحري ضد سفن الدول المسيحية في الجنوب الأوروبي، وعندما تولى درغوت باشا الحكم بطرابلس أصبحت سفن طرابلس تثير الرعب في البحر المتوسط، لدرجة أن الأوروبيون عندما كانوا يغادرون موانئهم في البحر المتوسط يودعون بالدعاء الذي 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 الأوروبية من "جنوه - مالطا - البندقية" والحد من القرصنة البحرية، حتى أضحى ميناء طرابلس مزدهماً بالسفن التجارية من فرنسا وهولندا محملة بالمواد المصنعة، وكان حجم الواردات متماثلاً مع حجم الصادرات تقريباً .

ومع بداية القرن السابع عشر، تسارعت الدول الأوروبية في عقد معاهدات صداقة مع حكومة طرابلس، وأرسلت بقناصلها إلى المدينة، وبهذه المعاهدات حاولت الدول الأوروبية أن تضع حداً لأعمال القرصنة، وأن تحرر مواطنيها الذين تم أسرهم وبيعهم في أسواق طرابلس كعبيد، وقد مثل القرنين التاليين سلسلة متتابعة من خرق للاتفاقيات والتهديد والغارات، كما رسخت خلالها قاعدة مهينة للغاية وهي الرسوم التي كانت تدفع مقابل عدم الاعتداء على السفن البحرية، فكان على من يرغب في عدم التعرض لمثل هذه المضايقات أن يدفع هذه الرسوم(20).

لقد أصبح ميناء طرابلس في عهد سليم باشا (1606 - 1611 م) يختلف عن باقي موانئ الشمال الأفريقي، إذ أصبح مزدحماً بالسفن التجارية التابعة لرعايا توسكانة والبنديقية وجنوة ومالطا، ويرجع السبب في إعادة الملاحة التجارية بين طرابلس وتلك الدوليات، 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 والدوليات الأوروبية، قد ساعدت على توقف حرب القرصنة لفترة من الزمن (21)، ومع نهاية القرن السابع عشر كانت السفن التجارية الأوروبية تشتري الأمان لرحلاتها بخمس سكوريات لكل رحلة .

وفي عام 1711 م، استولى أحمد القرماني على الحكم، واستمرت أسرته في حكم ليبيا حتى عام 1835 م، ونشطت البحرية الليبية في عهد الأسرة القرمانيّة، وأصبح لها شأن كبير في البحر المتوسط، واضطرت أمريكا أيضاً لدفع مبالغ مالية لكي تقدم ترصية للباشا يوسف، وذلك بعد فشل الحملة الأمريكية ضد طرابلس، إذ تحول فيها احتلال الجنود الأمريكيان لميناء درنة إلى كارثة حلت بالقوات الأمريكية (22).

لقد شهدت الموانئ الليبية في العهد العثماني، حركة تجارية نشطة مع الدول الأوروبية 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، والإسفنج، والسجاد، والصوف، والملح، والشعير، والتمور (23).

قد وصف الأخوان بيتشي 1821- 1822 الميناء بأنه كان قادراً على استيعاب السفن ذات الحجم المتوسط، 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 (24).

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،

وانتهزاً لانشغال تركيا فى حروب البلقان وفشل ألمانيا فى تحقيق رغباتها فى المغرب، وضعت إيطاليا يدها على ليبيا سنة 1911م، وأعلنت الحرب على تركيا، فانسحبت القوات التركية معلنة هزيمتها وتم ضم ليبيا رسمياً للنفوذ الإيطالي لتدخل ليبيا بذلك حقبة جديدة من الاستعمار.

و بمجرد أن وطئت أقدام الإيطاليين الشواطئ الليبية بدأت حركة المقاومة والتصدي لهم، وتعتمدت الحكومة الإيطالية الاهتمام بتطوير الموانئ الليبية عموماً، وذلك لاعتمادهم عليها فى عمليات النقل العسكري، بسبب الوضع الذي كانت عليه الطرق البرية فى ذلك الوقت، وخشيتهم من العمليات الفدائية التي يقوم بها المجاهدون ضد قواتهم، وقد حظي ميناء طرابلس بعناية خاصة من قبل الإيطاليين، باعتباره أكبر الموانئ فى ليبيا، ولهذا قاموا بتنفيذ سلسلة من الأعمال والإنشاءات لتطويره، حتى يصبح قادراً على استقبال السفن الكبيرة (25)، وتجسدت أعمال التطوير التي ينوي الإيطاليون القيام بها، تتمثل فى تشييد حاجز يزيد طوله عن 1000 متر، وبناء أرصفة ملاصقة للحاجز المذكور، وكما احتوى المخطط على بعض الأرصفة المؤقتة التي شيدها الإيطاليون بعد احتلالهم لطرابلس، ومعظمها مخصص لشركات ومصالح إيطالية، كما تم بناء رصيفين بميناء درنة، أحدهما بطول 350 متراً، والآخر بطول 100 متر، كما أنشأوا رصيفاً فى خليج طبرق، بالإضافة إلى ذلك فقد أنشأوا عدد من الموانئ الصغيرة فى كل من زوارة والخمس ومصراته وسوسة ورأس الهلال والبريقة.

وبتنفيذ شبكة الطرق فى الثلاثينات من هذا الماضى أهمية الموانئ الصغيرة حيث أصبح النقل البري أهم وسيلة للنقل الداخلى، وأثناء الحرب العالمية الثانية، واجهت الموانئ التجارية بعض المشاكل، بسبب العمليات الحربية بين القوات المتحاربة، فقد تعرض رصيف ميناء بنغازى للكثير من الدمار، ونتيجة للعمليات البحرية والجوية خلال الحرب، ومما سارع فى حدوث هذا الدمار، عيوب كانت قائمة فى 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.

كما قلت حركة الملاحة بميناء درنة، بسبب إغراق السفينة الإيطالية (لودوكتى) بحمولتها من المفرعات بالميناء فى 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 . 2010)

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 مزيدٍ 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 جنيهه لبيبي، 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:

أ- وضع قيود لبيع البضائع المصنعة.

ب- وضع حظر على بيع التقنية الحديثة للدول النامية.

ج- 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 . كما شهدت السبعينات تطوير وافتتاح عدد من الموانئ الحديثة، حيث تم افتتاح ميناء زوارة التجاري عام 1973، وتم تطوير ميناء طبرق في منتصف السبعينات، كما نفذ فيما بين عامي 1975-1979 ثمانية أرصفة لخدمات الصيد البحري بالمرافئ الطبيعية، في كل من فروة وجنزور وزريق وسرت وعين الغزالة، كما تم افتتاح ميناء طرابلس للصيد البحري عام 1977 (26)

ونظراً لاهتمام الدولة بتطوير الصناعات النفطية، وذلك بتنفيذ عدد من المصافي ومصانع البتر وكماويات، 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 :

أوضحت الدراسة التاريخية للميناء قيمة الموضع في الماضي وأهميته الكبيرة في نشأة الميناء ، وكذلك المحاولات المثيرة التي قام بها الإنسان من أجل التغلب على عيوب الموضع التي تؤثر على حركة الملاحة بالميناء ، وذلك بإجراء تعديل بالإتشاءات الصناعية ، من خلال بناء أرصفة وحواجز لكسر الأمواج، كما أظهرت الدراسة التاريخية الأثر الواضح للأحداث السياسية والحروب على الحركة التجارية بالميناء ، حيث يلاحظ ازدهارها في فترات الاستقرار ، واضمحلالها أثناء الحروب والغزو الخارجي ، كما اهتم الإيطاليون بتطوير وإقامة الموانئ في ليبيا لأغراض عسكرية بالدرجة الأولى ، حيث كانوا يعتمدون

عليها في نقل قواتهم ، بسبب الوضع السيئ الذي كانت عليه الطرق البرية ، وخشيتهم من العمليات الفدائية التي يقوم بها المجاهدون ضد قواتهم .

النتائج

- 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 نشأت الموانئ 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 ورسيف شركة البريقة لتسويق النفط المتخصصة بتصدير النفط نتيجة لاكتشاف النفط في ليبيا .

التوصيات

- تبين من خلال الدراسة ضرورة الأخذ ببعض التوصيات التي ستدلل الصعوبات والمشاكل التي تعرقل سير العمل بالميناء وتعمل على زيادة كفاءته ومنها :
- 1- العمل على زيادة الاهتمام بالموانئ من حيث التعميق الراسي والتوسيع الأفقي لاستيعاب عدد كبير من السفن وإيجاد الحلول المناسبة لتطويرها وتنميتها .
 - 2- الاهتمام بالإشارات الضوئية على الأرصفة وصيانتها، وكذلك على المدخل الملاحي للملاحة ، و أيضاً الموجودة بمنطقة المخطاف .
 - 3- ضرورة إعداد خرائط مساحية بحرية دولية لتحديد موقع الردم والترسيب الناتج عن التيارات المائية ، وذلك من أجل تفادي الأضرار والحوادث البحرية .

المراجع

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، أبريل، 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. دوكسيادس وشركاؤه : النقل في ليبيا، المجلد الأول، 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 الإسلامي، 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 وإيطاليا، ترجمة إبراهيم أحمد المهدي، منشورات جامعة قارونس، بنغازي، 1992 .
- 21 . محمد حسين المرتضى : طلائع الفتح الإسلامي في ليبيا، مركز الجبل الأخضر للطباعة والنشر، البيضاء، 1992 .
- 22 . محمد الطاهر الحراري : الاستيطان الروماني في ليبيا، في كتاب الاستعمار الاستيطاني الإيطالي في ليبيا، مركز جهاد الليبيين ضد الاستعمار الإيطالي، تأليف : إدريس صالح الحريري، طرابلس، ليبيا، 1983 .
- 23 . محمد المبروك المهدي : جغرافية ليبيا البشرية، منشورات جامعة قارونس، 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: Proceodings Of explore the northen coast of Africa From Tripoli eastyord Lumb , London 1827