

الفصل الثاني

التطور التاريخي للموانئ الليبية

التطور التاريخي للموانئ الليبية

تمهيد :

تكمن 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).

وقد كانت الأنهار المدرسة الأولى التي تعلم فيها الإنسان فنون الملاحة، واكتسب منها مهاراته الأولية، التي مكنته من ارتياد المسطحات البحرية الكبرى، ويعتقد أن الإنسان أقدم على ركوب البحر منذ أكثر من 7000 عام على أقل تقدير، وقد شهدت الأذرع المائية، المتمثلة في البحر المتوسط، والبحر الأحمر والخليج العربي هذه التجربة المبكرة (3).

(1)Morgan, F.W., op. cit., p. 150

أ -

ب- جمال حمدان، جغرافية المدن، عالم الكتب، القاهرة، 1977م - ص 69
(2) إبراهيم عبيدو، هندسة الموانئ والمنشآت البحرية، ج1، منشأة المعارف، الإسكندرية، بدون تاريخ، ص 10.

(3) صلاح الدين الشامي، النقل دراسة جغرافية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1976م، ص 141 - 142.

وسنقوم بدراسة التطور التاريخي للموانئ الليبية وحركة التجارة بها، حسب الفترات التاريخية التالية:-

أولاً :- الموانئ الليبية خلال الفترة القديمة : من القرن العاشر قبل ميلاد المسيح عليه السلام حتى الفتح العربي لليبيا عام 642م.

ثانياً : الموانئ الليبية خلال الفترة الوسطى : من الفتح العربي لليبيا، حتى بداية الحكم العثماني لليبيا عام 1551م.

ثالثاً : الموانئ الليبية خلال الفترة الحديثة : من بداية الحكم العثماني حتى الوقت الحاضر.

أولاً : الموانئ الليبية خلال الفترة القديمة :

على الرغم من عدم توافر معلومات كافية عن حركة التجارة بالموانئ الليبية قبل القرن العاشر قبل الميلاد، إلا أنه من خلال ما ورد ببعض النصوص المصرية القديمة، يمكن أن نستشف منها، أن الليبيين قد عرفوا التجارة في وقت مبكر، فقد وردت في أربعة مصادر أصلية مصرية وهي نقوش الكرنك الكبيرة، وعمود القاهرة ولوح إسرائيل، وأنشودة النصر، أخبار عن إحدى المعارك التي وقعت بين الليبيين والمصريين بقيادة ملكهم مرنبتاح، عام (1227 ق.م)، فقد غنم المصريون في هذه المعركة، أواني وكؤوساً فضية بلغ عددها (3174) قطعة، وعدد (9111) سيفاً، من سيوف المشوش النحاسية، وعدد (120214) قطعة من الأسلحة الليبية الصغيرة (1).

(1) عبد اللطيف محمود البرغوتي، التاريخ الليبي القديم، منذ أقدم العصور حتى الفتح الإسلامي، منشورات الجامعة الليبية، بنغازي، 1971م، ص ص 112 - 115.

ونظراً لأن المصادر التاريخية، لم تشر إلى وجود المعادن في ليبيا، فمن المرجح أن هذه الغنائم التي سبق ذكرها، قد حصل عليها الليبيون من خارج ليبيا، وذلك عن طريق التبادل التجاري، حيث كانت القبائل الليبية، تصدر إنتاجها الزراعي والحيواني، وتستورد هذه المعادن، ويعتقد أن جزيرة بلاتيا (المراكب) كانت مركزاً تجارياً هاماً تقصده القبائل الليبية المقيمة في برقة (1).

وقد تعرضت ليبيا منذ القرن السابع ق.م، لنوعين من الاستعمار، حيث استوطن الفينيقيون القسم الغربي من ليبيا، في حين أستوطن الإغريق القسم الشرقي، ثم شهد القسمان معاً الاستعمار الروماني، ولهذا ستتم دراسة الموانئ الليبية وحركة التجارة بها في الفترة القديمة على النحو التالي:-

1- الفينيقيون في غرب ليبيا.

2- الإغريق في شرق ليبيا.

3- الرومان البيزنطيون.

1- الموانئ الليبية في العهد الفينيقي / القرطاجي :

بدأت سفن الفينيقيين ترسو بانتظام على سواحل ليبيا الغربية، منذ القرن العاشر ق.م، إذ كانت تقع في طريق رحلاتهم التي يقومون بها من موانئهم بصور وصيداً إلى أسبانيا، وفي أثناء هذه الرحلات، كانت سفنهم تبحر بمحاذاة الساحل، لكي يهتدوا في سيرهم بمعالم الطبيعة القريبة من الشواطئ، وقد تمكنوا في أثناء رحلاتهم من تأسيس الكثير من المراكز والمحطات التجارية،

(1) رجب عبد الحميد الأثرم، محاضرات في تاريخ ليبيا القديم، دار أماني، دمشق، 1989م، ص 35.

ابتداءً من غرب ليبيا حتى المغرب، وقد كان الغرض من هذه المحطات في البداية، هو اللجوء إليها احتماً من العواصف أو طلب للماء والمؤن، أو من أجل الاستراحة وإصلاح السفن، ثم ما لبثوا أن فتحوها أعينهم على أهمية السواحل الغربية من ليبيا، كمنفذ لسلع السودان وأواسط أفريقيا، المتمثلة في الذهب والعقيق والأحجار الكريمة، والعاج، وخشب الأبانوس، ومن ثم استوطنوا بعض المدن التي أسسوها فيما بين القرن السابع والخامس ق.م ، أهمها صبراتة Sabratha ، أويا Oea (طرابلس) ، لبدة الكبرى Leptis Magan ، كما استفاد الفينيقيون من بعض المرفئ الطبيعية على الساحل الغربي وساحل خليج سرت فأسسوا بها مراكز تجارية، يعتقد أنها أسهمت في تقدمهم التجاري، أهمها كيفالاي (مصراتة)، ماكومাকা Mecomaca (بالقرب من تاورغاء)، ماكوماديس - يوفرانتا Macomades - Euphranta (سرت)، كراكس charax (سلطان الواقعة شرق مدينة سرت بحوالي 60 كيلو متر)، مذبج الأخوين فيلايني (الرأس العالي)(1) ، خريطة (17).

-
- (1)أ- محمود الصديق أبو حامد، مظاهر الحضارة الفينيقية في طرابلس، بحث مقدم إلى المؤتمر التاريخي ، ليبيا في التاريخ ، كلية الآداب ، الجامعة الليبية ، بنغازي ، 1968م ، ص ص 117 - 121 .
ب- عبد اللطيف محمود البرغوثي، مرجع سبق ذكره، ص 305.
ج- محمد على عيسى، مدينة صبراتة، مصلحة الآثار، طرابلس ، 1978م، ص ص 8-9.
د- رجب عبد الحميد الأثرم، مرجع سبق ذكره، ص 195.
هـ- أحمد محمد انديشة، التاريخ السياسي والاقتصادي للمدن الثلاث، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان، مصراتة، 1993م، ص ص 33-36 وص ص 115-121.
و- جون رايت، تاريخ ليبيا منذ أقدم العصور، ترجمة، عبد الحفيظ الميار، أحمد اليازوري، مكتبة الفرجاني، طرابلس، 1993م. ص 23.

ويجمع عدد من المؤرخين(1) على أن مدن إقليم طرابلس - وخاصة المدن الثلاث (صبراتة، أوياء، لبدة) - قد قامت بدور فعال في تجارة الفينيقيين، إذ كانت تعتمد على تجارة القوافل عبر الصحراء، حيث ترد إليها البضائع الثمينة من أواسط أفريقيا، كالذهب، والعاج، وخشب الأبانوس، والأحجار الكريمة، إضافة إلى تجارة الرقيق، وكان الليبيون يبيعون هذه البضائع، إضافة إلى منتجاتهم المحلية، كريش النعام وبيضة، والأقمشة الصوفية، والأواني المعدنية، إلى التجار الفينيقيين، وقد لعبت مدينة جرمه، دوراً مهماً كوسيط تجارى بين إقليم طرابلس في الشمال وأواسط إفريقيا في الجنوب، حيث كانت -أي جرمه- ملتقى لطرق القوافل القادمة من الشمال والجنوب، خريطة (18)، ومن أهم الطرق التي كانت تربط مدينة جرمه بالساحل ما يلي:-

أ-صبراتة - غدامس - أدري - اوباري - جرمه.

ب-طرابلس - غريان - برقن - اوباري - جرمه.

ج- لبده - قرزة - براك - سبها - جرمه.

د-سرت - ودان - هون - سبها - جرمه.

(1) أ- محمود الصديق أبو حامد، مظاهر الحضارة الفينيقية في طرابلس، مرجع سبق

ذكره، ص 121.

ب- محمود الصديق أبو حامد، محمود عبد العزيز النميس، مدينة طرابلس، منذ

الاستيطان الفينيقي حتى العهد البيزنطي، مصلحة الآثار، طرابلس، 1978م، ص 11.

ج- الصادق النهوم، وآخرون، تاريخنا، ج2، دار التراث، جنيف، 1977م، ص 201.

د- رجب عبد الحميد الأثرم، مرجع سبق ذكره، ص 36.

هـ- جون رايت، مرجع سبق ذكره، ص 26.

و- أحمد محمد انديشة، مرجع سبق ذكره، ص 117 - 120.

أما الطرق التي تربط مدينة جرمه بأواسط أفريقيا والسودان فهي :

أ-جرمه - زويلة - الكفرة - العوينات - مورو في السودان.

ب-جرمه - القطرون - فايا - تشاد.

ج-جرمه - قصر مارا - شرابا - كوار - ضفاف نهر النيجر.

د-جرمه - أمسكاه - كوار - ضفاف نهر النيجر (1)

وقد تدهورت التجارة وأصاب الركود الاقتصادي الموانئ الليبية، منذ نهاية القرن السادس ق.م، عندما آلت المدن والمحطات الفينيقية إلى حكم قرطاجة(*)، ولعل سبب هذا الركود، يكمن في السياسة التي أعلنتها قرطاجة بوضوح ، في المعاهدة التي أبرمتها مع روما عام 509 ق.م وجددت عام 348 ق.م ، والتي تمنع بموجبها روما من المتاجرة مع الموانئ الفينيقية في الشمال الأفريقي، وبذلك أصبحت صادرات وواردات تلك الموانئ والمحطات احتكاراً لقرطاجة(2).

(1)أ- محمد سليمان أيوب، جرمه من تاريخ الحضارة الليبية، دار المصراحي للطباعة والنشر، طرابلس، 1969م، ص 199.

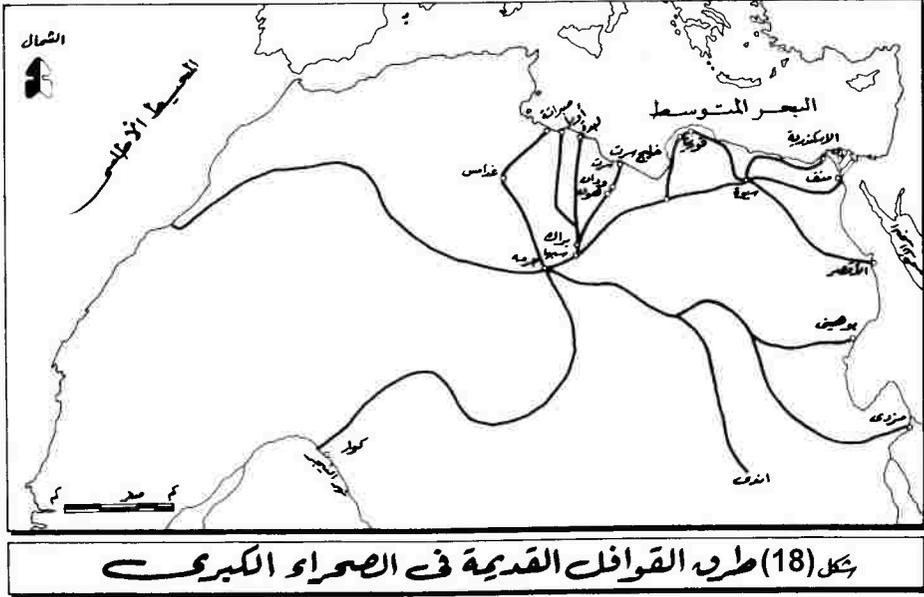
ب- عبد اللطيف محمود البرغوتي، مرجع سبق ذكره، ص 320.

ج- الصادق النهوم وآخرون، مرجع سبق ذكره، ص 261.

(*) قرطاجة، مدينة بتونس، أسسها الفينيقيون فيما بين عامي 814 - 813 ق.م وفي عام 700 ق.م. أصبحت على درجة كبيرة من القوة، وبذلك استولت على كل المدن والمحطات الفينيقية بالشمال الأفريقي، بعد أن اضمحلت بلاد الفينيقيين - صور وصيدا - تحت ضربات الآشوريين.

(2) أ- عبد اللطيف محمود البرغوتي، مرجع سبق ذكره، ص 308

ب- احمد محمد أنديشة، مرجع سبق ذكره، ص 38.



المصدر :- (1) محمد سليمان ايوب ، جرمه من تاريخ الحضارة الليبية ، دار المصراى للطباعة والنشر ، طرابلس ، 1969 ف، ص 200.
 (2) عبد اللطيف محمود البرغوثى ، التاريخ الليبى القديم منذ اقدم العصور حتى الفتح الاسلامى ، منشورات الجامعة الليبية ، بنغازى ، 1971، ص 320.

وفى النصف الأول من القرن الثاني ق.م، انتقلت المدن الثلاث (صبراتة، أوياء، لبدّة) من السيطرة القرطاجية إلى السيطرة النوميدية، حيث تمتعت بقدر كبير من الحرية، وسمح لها أن تحكم نفسها وفقاً للقوانين والعادات الفينيقية، كما خرجت من عزلتها التي فرضتها عليها قرطاج، وبذلك أتيح لها إنشاء علاقات تجارية مع روما، وباقي دول البحر المتوسط (1).

(1) أ- رجب عبد الحميد الأثرم، مرجع سبق ذكره، ص ص 202 - 203.
 ب- أحمد محمد انديشة، مرجع سبق ذكره، ص 47.

2- الموانئ الليبية في العهد الإغريقي / البطلمي :

تعد قوريني (شحات) أول مستوطنة أقامها الإغريق في شرق ليبيا، ويرجح أنها أنشئت حوالي عام 631 ق.م، ومنذ مقدم الإغريق إلى ليبيا، وجهوا اهتمامهم إلى إنشاء الموانئ، التي كانت همزة الوصل بين الدواخل الليبية وأواسط أفريقيا من ناحية، وعالم ما وراء البحر من ناحية أخرى، وشهدت موانئ ومدن الإقليم -شرق ليبيا- منذ ذلك الحين، حركة ونشاطاً تجارياً لم تشهده من قبل، تمثل في علاقاتها القوية مع بلاد اليونان (كريت، رودس، أثينا، أسبرطه، ثيرا) ومصر وآسيا، حيث كانت موانئ الإقليم تصدر الكثير من السلع إلى هذه المناطق، أهمها السلفيوم (*) والخيول والقمح والأخشاب والصوف والجلود، وبعض منتجات أواسط أفريقيا كالذهب والعاج والعبيد، في حين كانت واردات الإقليم متمثلة في الفخار والرخام والمعادن (1).

(*) كان نبات السلفيوم من أهم منتجات إقليم قوريناية الاقتصادية طيلة العهد الإغريقي والبطلمي، إلا أنه انقرض من الإقليم بعد ذلك، ولهذا النبات فوائد كثيرة، منها أنه يعد علفاً ممتازاً للماشية، كما أن عصيره الذي يستخرج من جذوره وسيقانه يستخدم في علاج كثير من الأمراض، فشراب عصير السلفيوم يخفف الأم الأعصاب ويبطل سموم الأسلحة والأفاعي وعضة الكلب، كما أنه يستعمل للكحة وأمراض الأسنان، وغيرها من الأمراض، ولهذا فإن تجارته كانت تخضع للإشراف الملكي. لزيادة التعرف على هذا النبات وأهميته يمكن الإطلاع على المراجع التالية :-

أ - الهادي أبو لقمة، السلفيوم الثروة المفقودة، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي، بدون تاريخ.
ب- مراجع عقيلة الغنای، السلفيوم، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان، مصراتة، 1994م.
ج- رجب عبد الحميد الأثرم، تاريخ برقة السياسي والاقتصادي، من القرن السابع قبل الميلاد وحتى بداية العصر الروماني، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي، 1988م، ص ص 111 - 118.
(1) رجب عبد الحميد الأثرم، تاريخ برقة السياسي والاقتصادي، مرجع سبق ذكره، ص ص 105 - 110.

وفى العهد البطلمي (322 - 96ق.م) شهدت الموانئ حركة تجارية نشطة، واستمرت في علاقاتها التجارية القوية مع دول البحر المتوسط، وقد زاد من هذا النشاط، اهتمام البطالمة بالتجارة الخارجية وتدعيمها، وقد ساعدتهم على ذلك الاحتفاظ بريش وأسطول قويين⁽¹⁾ أما عن أهم الموانئ في العهدين الإغريقي والبطلمي فهي:-

أ- ميناء قوريني - أبو لوتيا *Apollonian* (سوسة)

عقب تأسيس مدينة قوريني (شحات) عام 631ق.م، والتي تبعد عن البحر بمسافة تصل إلى حوالي خمسة عشر كيلو متراً، كان لابد لها من ميناء لتتم عن طريقة عمليات التصدير والاستيراد، وقد وقع الاختيار على الموقع الذي توجد به مدينة سوسة في الوقت الحاضر ليقوم بهذه الوظيفة، نظراً لأنه من أفضل الأماكن لإقامة الميناء ولقربه من مدينة قوريني⁽²⁾، ويرجح أن الميناء أنشأ قبل عام 620ق.م⁽³⁾.

وقد كان في أول الأمر غاية في البساطة، بسبب قربه من مدينة قوريني، وقلة عدد المستعمرين الإغريق، وكذلك قلة الحركة التجارية بالميناء، ولهذا فإن المشتغلين بالميناء، كانوا يفضلون الإقامة في قوريني، إلا إذا كان الأمر يقتضى وجودهم بالميناء، ومع زيادة عدد الإغريق، ونمو قوريني ورخائها، وتبعاً لذلك

(1) المرجع السابق ، ص ص 144-145.

(2) عبد السلام محمد شلوف، تاريخ مدينة سوسة القديم على ضوء تغير أسمائها، مجلة قاريونس العلمية، العدد الثاني، السنة الثانية، 1989م ، ص 88.

(3) إبراهيم نصحي، إنشاء قوريني وشقيقاتها، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي، 1979م، ص 108.

نمو نشاطها التجاري، أخذ الميناء يعمر وينمو تدريجياً وتؤكد الأدلة التاريخية، أن الميناء كان مزدهراً في النصف الثاني من القرن الرابع ق.م، ومن هذه الأدلة، أنه في هذه الفترة أخذ ميناء قوريني يسك عملة خاصة به، كما أن المغامر الأسبرطي ثيبرون، عندما استولى على الميناء في حوالي عام 325ق.م، أعتبر ممتلكات التجار غنيمة حرب، وقام بتوزيعها على جنوده البالغ عددهم 7000 جندي، لينثر حميتهم، ولا شك في أن توزيع هذه الممتلكات على هذا العدد من الجنود، يوحى بعظم قدر هذه الممتلكات، وتبعاً لذلك بمدى عمران الميناء وثرائه(1).

وقد ظل الميناء يحمل اسم ميناء قوريني طيلة العهد الإغريقي، حيث كان ينظر إليه على أنه جزء من مدينة قوريني، وفي العهد البطلمي، قام بطليموس الأول بفصل هذا الميناء عن قوريني، وجعل منه مدينة قائمة بذاتها، أسماها أبو لوتيا(2)، وبذلك شهدت المدينة ومينائها نمواً وازدهاراً تجارياً خلال القرنين الثالث والثاني ق.م(3).

ب- ميناء مدينة برقة - بتولومايس *Ptolomais* (طلميثة) :-

أسست هذه المستوطنة لتكون ميناء لمدينة برقة (المرج)، التي تبعد عنه بحوالي 25 كيلومتراً، ومن المرجح أن تأسسه كان قبل عام 600ق.م، وظل هذا الميناء تابعاً لمدينة برقة طيلة العهد الإغريقي، حيث كان يسمى "ميناء مدينة برقة"، وفي عهد البطالمة، وبالتحديد في عام 308ق.م، أنشئت على موقع "ميناء

(1) المرجع السابق، ص ص 108 - 109.

(2) المرجع السابق، ص 109

(3) عبد اللطيف محمود البرغوثي، مرجع سبق ذكره، ص 262.

مدينة برقة" مدينة كبيرة، عرفت باسم بتولومايس نسبة إلى بطليموس الأول، وقد اكتسبت هذه المدينة ومينائها أهمية كبيرة وشهرة واسعة خلال العهد البطلمي، ونتيجة لذلك تضألت أهمية مدينة برقة، ولم يعد لها أي ذكر على مدى عدة قرون(1).

ج - ميناء توخيرة *Touchira* - أرسينوى *Arsinoe* (توكره) :

يعتقد أن مهاجرين من قوريني هم الذين قاموا بتأسيس توخيرة في حوالي عام 620 ق.م(2) وكان الاعتقاد السائد لفترة طويلة هو عدم وجود ميناء بالمدينة، نظراً لافتقارها لأي نوع من الحماية الطبيعية، كما أنه لا يوجد بها أي أثر لميناء صناعي، ولكن بعد المسح الأثري تحت مياه البحر، الذي قامت به بعثة جمعية الدراسات الليبية بلندن عام 1972، تبين 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 مرفأان، ويظهر من تخطيط الرصيفين أن الميناء تم إنشاؤه في العهد البطلمي(3)، والجدير بالملاحظة، أنه في عهد بطليموس الثاني فيلادلفوس، أصبحت مدينة توخيرة تعرف باسم أرسينوى(4).

(1) إبراهيم نصحي، مرجع سبق ذكره، ص ص 88 - 105.

(2) المرجع السابق، ص 82.

(3) على سالم لترك، مدينة توكره، الدار العربية للكتاب، تونس - ليبيا، 1978م، ص ص 13-14.

(4) إبراهيم نصحي، مرجع سبق ذكره، ص ص 85-86.

د- ميناء يوسبريدس *Uesperides* برينيكي *Berenice* (بنغازي) :

أسست مدينة يوسبريدس فيما يبدو بين عام 525ق.م وحوالي عام 518ق.م(1)، وقد اختير موقع المدينة في أول الأمر على الطرف الشمالي من سبخة السلماني الحالية، حيث توجد الآن مقبرة سيدي عبيد، وذلك لأن السبخة كانت آنذاك عبارة عن بحيرة ضحلة متصلة بالبحر، وصالحة لملاحة القوارب والسفن الصغيرة، وقد نقلت المدينة إلى موقع أقرب إلى البحر قبيل القرن الثالث ق.م. لتعذر الملاحة في البحيرة الضحلة (سبخة السلماني)، بسبب الرواسب الرملية التي فصلتها عن البحر(2).

وقد كان لميناء يوسبريدس دوره الهام في التجارة خلال العهد البطلمي، فقد أدى اتخاذ قرطاجة لنظام النقد البطلمي إلى قيام علاقات تجارية كبيرة بين مصر وقرطاجة، ولا بد أن موانئ قوريناثية وخاصة مينائي برينيكي وبتولومايس (طلميثة) قد لعبت دوراً كبيراً في هذه التجارة، لكونها تقع في منتصف الطريق بين مصر و قرطاجة(3) والجدير بالملاحظة، أنه بعد ارتقاء بطليموس الثالث عرش مصر في عام 246 ق.م، أطلق على المدينة ومينائها، أسم برينيكي بدلاً من يوسبريدس(4).

(1) نفس المرجع السابق، ص 113.

(2) أ- إبراهيم نصحي، مرجع سبق ذكره، ص ص 118 - 119.

ب- عبد اللطيف محمود البرغوثي، مرجع سبق ذكره، ص ص 264-265.

(3) رجب عبد الحميد الأثرم، تاريخ برقة السياسي والاقتصادي، مرجع سبق ذكره، ص 148.

(4) إبراهيم نصحي، مرجع سبق ذكره، ص 120.

إضافة إلى هذه الموانئ الرئيسية، فقد استفاد الإغريق ومن بعدهم البطالمة من بعض المواقع الهامة في الساحل الشرقي من ليبيا، استغلوها كموانئ أهمها، ميناء نواستتموس Neustatmus (رأس الهلال) ودارنيس Darnis (درنة) ، وأنتيبيرجوس Antipyrgos (طبرق)، ومنيلاوس Menelaus (البردي)، وخليج بمبه ، وعين الغزالة (1)، خريطة (17).

3- الموانئ الليبية في العهد الروماني :

أهتم الرومان منذ سيطرتهم(*) على ليبيا بالنشاط التجاري وذلك بتطوير الموانئ، وتحسين نظام الطرق، والسيطرة على طرق القوافل وحمايتها، كما اهتموا بشئون البلاد الأخرى، كالزراعة وتطوير المدن، وقد ازدهرت مدن وموانئ إقليم طرابلس خلال القرنين الأول والثاني الإفرنجي، ووصلت إلى قمة ازدهارها في عهد الإمبراطور سبتيموس سيفيروس(**) (193-211م)(2)، أما مدن إقليم برقة، فلم يصبها الازدهار بعد السيطرة الرومانية، وذلك لأن الإسكندرية قضت على الأهمية التجارية لأهم مدن الإقليم وهي مدينة قوريني

(1) أ- رجب عبد الحميد الأثرم، تاريخ برقة السياسي والاقتصادي، مرجع سبق ذكره، ص 63.

ب- عبد اللطيف محمود البرغوثي، مرجع سبق ذكره، ص 267.

(*) آلت ملكية إقليم برقه إلى روما في عام 96ق.م، بناءً على وصية آخر ملوك البطالمة، بطليموس أبون، أما إقليم طرابلس فقد وقع تحت السيطرة الرومانية منذ عام 146ق.م.

(**) ولد الإمبراطور سبتيموس سيفيروس في مدينة لبة عام 146م.

(2) أ- جون رايت، مرجع سبق ذكره، ص ص 49 - 50.

ب- عبد اللطيف محمود البرغوثي، مرجع سبق ذكره، ص 332.

(شحات)، كما زالت نهائياً، أهمية هذه المدينة بعد ثورة اليهود عام 115م⁽¹⁾، أما عن أوضاع الموانئ الليبية في هذا العصر فنوجزها في النقاط التالية :-

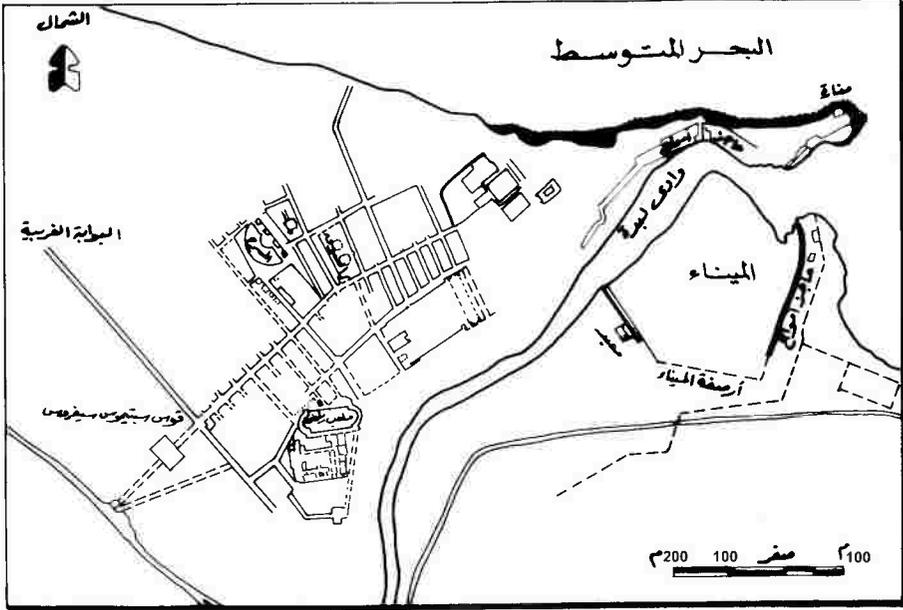
أ-تطوير ميناء لبدّة، الذي كان في الأصل عبارة عن خليج صغير عند مصب وادي لبدّة، تحميه مجموعة من الصخور الطبيعية من الجهتين الشمالية والشرقية، وقد أعيد تصميم الميناء في مطلع القرن الثالث الإفرنجي، حيث وصل ما بين الصخور الطبيعية، ببناء محكم على هيئة رصيف حاجز لكسر الأمواج، في الجهتين الشمالية والشرقية، وأصبح الميناء على هيئة مضلع غير منتظم، يبلغ طول محيطه حوالي ثلاثة أرباع الميل، خريطة (19)، ويلاحظ أن الميناء مؤلف من درجتين أو مستويين فوق مستوى البحر، المستوى الأول السفلى، عبارة عن رصيف لإرساء السفن، مزود بمواضع لربط السفن، أما المستوى الثاني، فتوجد به المخازن والمباني، كما زود الميناء بمنارة في الطرف الشمالي من الحاجز الحجري⁽²⁾، والصورة (7) تبين ميناء لبدّة في عهد الإمبراطور سيبتيموس كما تخيله علماء الآثار .

ب-ازدهار النشاط التجاري بموانئ المدن الثلاث (صبراتة، أوياء، لبدّة) التي لم

(1) أ- رجب عبد الحميد الأثرم، محاضرات في تاريخ ليبيا القديم، مرجع سبق ذكره، ص190.

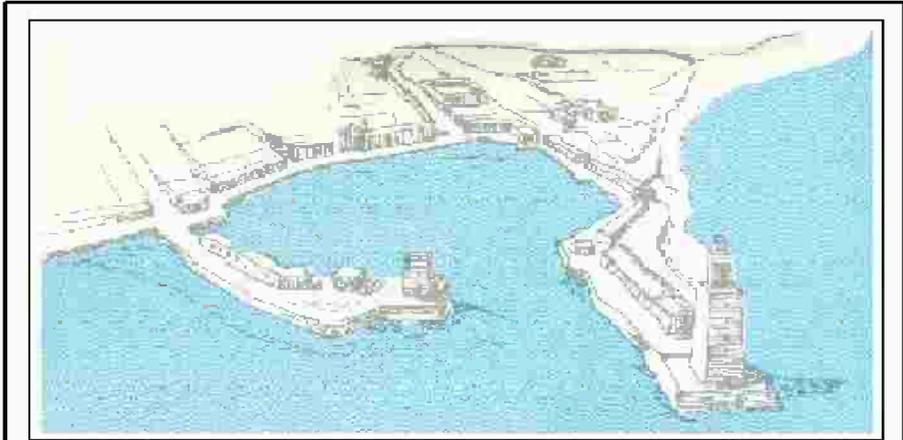
ب- إبراهيم احمد زرقانة، مرجع سبق ذكره، ص 79.

(2) طه باقر، لبدّة الكبرى، منشورات الإدارة العامة للآثار، طرابلس، بدون تاريخ، ص65.



شكل (19) ميناء لبة في العهد الروماني

المصدر: - Philip Ward, Touring Libya, The Western Provinces, Faber and Faber, London, 1967, p.61.



صورة (7) رسم تُشكل وهيئة ميناء لبة في عهد سيبيكوس

المصدر: - مصلحة المساحة، الأطلس الوطني للجمهورية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية مرجع سبق ذكره، ص 23 .

يكن لها منافس (1)، فقد أصبحت هذه الموانئ مراكز رئيسية لاستقبال سلع أواسط أفريقيا وبلاد الجرامنت، ومن ثم تقوم بتصديرها إلى روما وبعض موانئ البحر المتوسط، وفي نفس الوقت ترد إلى هذه الموانئ الكثير من السلع والمصنوعات، يأتي على رأسها الفخار والخزف والزجاج الرخام والأسلحة والمنسوجات الحريرية والصوفية(2).

ج- من المرجح أن بعض الموانئ الصغيرة على الساحل الغربي وساحل خليج سرت، قد شهدت نشاطاً تجارياً، وإن اختلفت أهميته من مرفأ لآخر، أهم هذه المرافئ ، كيفالاي (مصراثة) ، ماكوماكا (تاورغاء) ، أسبيس (بويرات الحسون)، ماكوماديس - يوفراننا (سرت)، كاراكس (سلطان) مذابح الأخوين فيلايني (الرأس العالي)(3)، خريطة (20).

د- احتفظت موانئ إقليم برقة -أبو لونيا (سوسة)، بتولومايس (طلميثة) أرسينوى (توكرة) برينيكي (بنغازي)- ببعض نشاطها التجاري، ولكنها لم تصل إلى المستوى الذي كانت عليه في العهد البطلمي. (4)

وقد عمت الفوضى الإمبراطورية الرومانية بعد مقتل الإمبراطور إسكندر سويرس عام 235م ، ولم تسلم المدن الليبية من هذه الفوضى، حيث تعرضت

(1) جون رايت، مرجع سبق ذكره، ص ص 48 - 49.

(2) أحمد محمد انديشة، مرجع سبق ذكره، ص ص 172 - 180.

(3) المرجع السابق ، ص ص 161 - 162

(4) أ- عبد اللطيف محمود البرغوثي، مرجع سبق ذكره، ص 490.

ب- إبراهيم أحمد رزقانة، مرجع سبق ذكره، ص 79.

للكثير من الهجمات الوحشية من قبل القبائل الليبية (1)، وقد انعكست هذه الأحداث على الوضع الاقتصادي في المدن الليبية، ومنذ نهاية القرن الرابع الإفرنجي، بدأت الرواسب تملأ ميناء لبدّة، بسبب انهيار سد وادي لبدّة(2)، وقد حاول البيزنطيون إعادة فتح طرق التجارة عبر البحر المتوسط والصحراء، فاستعادت صيراته وأويا ولبدّة جزءاً من حركتها التجارية، ولكن مهاجمة القبائل الليبية للقوافل، وعجز البيزنطيين عن حمايتها، أدى إلى تدهور تجارة الصحراء(3) وبالتالي تدهور النشاط التجاري بالموانئ الليبية، ولم يتحسن الوضع إلا مع الفتح العربي لليبييا عام 642م.

ثانياً : الموانئ الليبية خلال الفترة الوسطى (642 – 1551م) :

عندما فتح العرب ليبييا عام 642م، كانت بعض الموانئ ذات الأهمية التجارية في الفترة القديمة، قد أصبحت أطلالاً مهجورة أو أن حالتها قد تدهورت، بحيث لم تستحق أن تذكر في أخبار الفتح العربي لليبييا، منها توكرة وبرنيق (بنغازي)(4) كما أن مدينة لبدّة، عندما فتحها العرب، وجدوها خراباً مهدمة، وحولها قليل من السكان(5).

(1) عبد اللطيف محمود البرغوثي، مرجع سبق ذكره، ص ص 440 - 442.

(2) جون رايت، مرجع سبق ذكره، ص ص 62 - 63.

(3) المرجع السابق، ص 71.

(4) صالح مصطفى مفتاح المزيني، ليبييا منذ الفتح العربي حتى انتقال الخلافة الفاطمية

إلى مصر، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي، 1994م، ص 30.

(5) نفس المرجع السابق، ص 32.

وخلال الفترة التي أعقبت الفتح العربي، وحتى القرن العاشر، لا توجد أية معلومات عن النشاط التجاري أو الحربي للموانئ الليبية، إلا بعض الإشارات القليلة : منها أن بعض السفن الإسلامية، قد وصلت إلى ميناء طرابلس بناءً على طلب القائد العربي، عبد الله بن أبي السرح في عام 29هـ (649م) ، لتحمل الغنائم إلى مصر(1) ، كما خرجت من نفس الميناء عام 56هـ (666م) ، حملة بحرية بقيادة رويغ الأنصاري لفتح جزيرة جربة في تونس(2)، وفي عام 730م قاد أحد سكان طرابلس يدعى المستنصر، حملة عسكرية أبحرت من ميناء طرابلس لفتح جزيرة صقلية، إلا أن الحملة فشلت بسبب ضياع بعض السفن، ولهذا تم جلد رجاله نظراً لعدم خبرة قائدهم، تعتبر هذه الإشارات العابرة مهمة جداً، فهي تفيدينا بأنه كانت توجد بطرابلس ترسانة للسفن، تعمل كقاعدة لانطلاق الحملات البحرية ضد إيطاليا(3).

ويبدو أن الاهتمام بالموانئ الليبية، بدأ بقيام الدولة الفاطمية في بلاد المغرب عام 909م ، حيث ازدهرت الموانئ في عهدهم من الناحيتين الاقتصادية والعسكرية(4) ، وقد ترك لنا الجغرافيين العرب بعض المعلومات، التي تؤكد ازدهار الحركة التجارية في بعض الموانئ الليبية منذ القرن العاشر،

(1) محمد حسين المرتضى، **طلائع الفتح الإسلامي في ليبيا**، مركز الجبل الأخضر للطباعة والنشر، البيضاء، 1992م، ص 85.

(2) نفس المرجع السابق، ص 39

(3) كاميلومانغروني، **العلاقات البحرية بين ليبيا وإيطاليا**، ترجمة إبراهيم احمد المهدي، منشورات جامعة قارونس، بنغازي، 1992م، ص ص 23 - 24.

(4) صالح مصطفى مفتاح المزيني، مرجع سبق ذكره، ص ص 228 - 229.

أهمها، طرابلس، ومصراتة، وسرت، واجدابيا، وطمبيثة، خريطة (21)، وقد كان ميناء طرابلس أهم هذه الموانئ، كما سيتضح فيما بعد.

1- ميناء طرابلس :

أهتم الفاطميون - كما اشرنا منذ قليل - بتتمة حركة التجارة عبر الموانئ، منذ قيام دولتهم بالمغرب العربي، في بداية القرن العاشر، فقد كانت مدينة طرابلس في هذه الفترة من المدن المزدهرة، نتيجة لازدياد النشاط التجاري بينها وبين المدن الايطالية، كما أن ميناء طرابلس، كان أحد المحطات المهمة على الطريق التجاري الذي يربط ما بين الموانئ المصرية وأسبانيا(1).

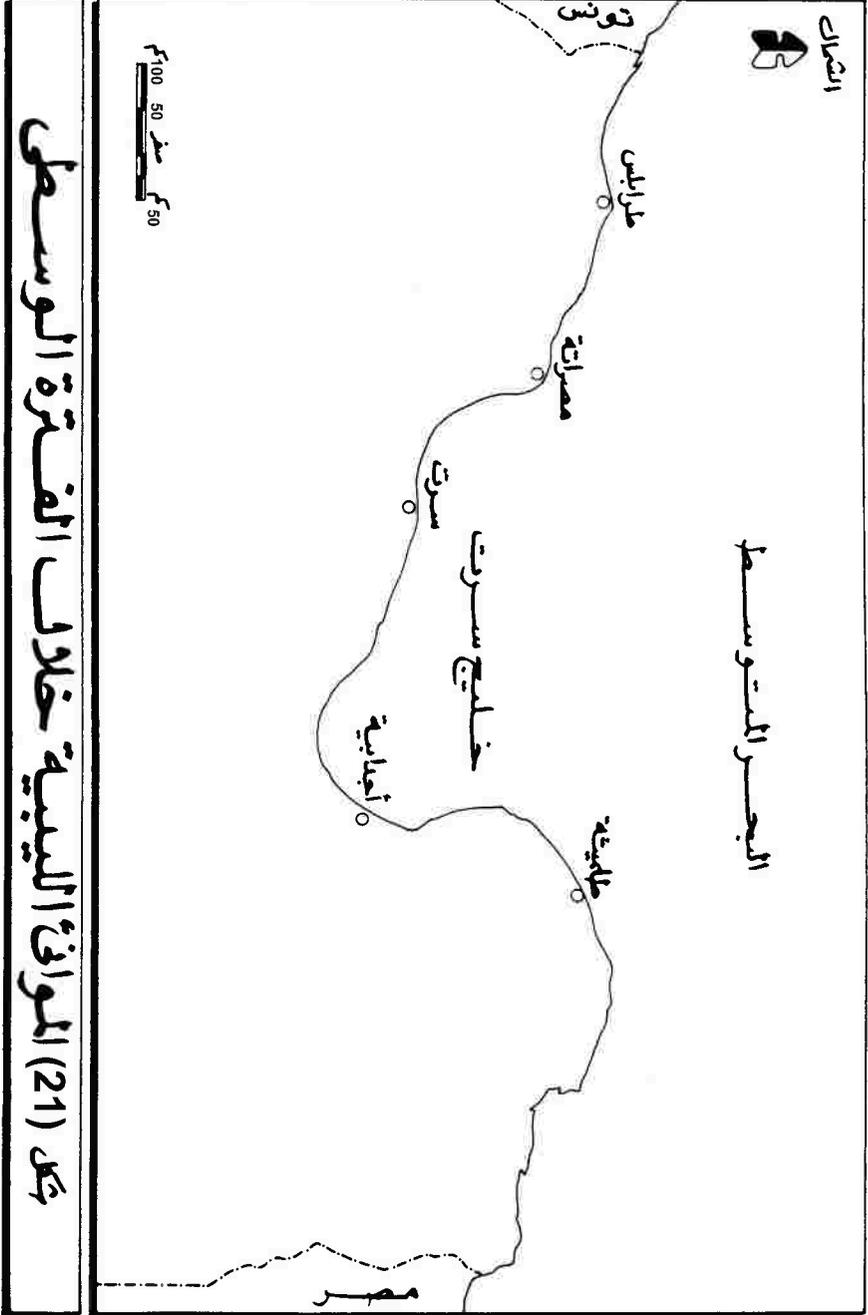
وفى أواخر عهد المعز لدين الله الفاطمي ببلاد المغرب (*)، أصبح ميناء طرابلس قاعدة لأسطول جزيرة صقلية، فقد كانت السفن تتردد عليه حاملة الأموال والغنائم من ولاية جزيرة صقلية، وكان والى مدينة طرابلس، نصير الخزان، ينفق من هذه الأموال على صيانة الأسطول ودفع مرتبات رجاله، ويرسل للخليفة " المعز لدين الله الفاطمي " بياناً بذلك(2).

وتؤكد الوثائق التاريخية بمدينة البندقية، ازدهار الحركة التجارية بميناء طرابلس في أواخر القرن العاشر، فأول وثيقة يشار فيها إلى اسم طرابلس، يرجع تاريخها إلى عام 971م ، إذا ورد بها أن مواطني البندقية، كانوا يصدرون الأخشاب والحديد والأسلحة، إلى ميناء طرابلس وميناء المهديّة

(1) كاميلومانغروني، مرجع سبق ذكره، ص 29.

(*) انتقلت الخلافة الفاطمية إلى مصر عام 362هـ (972م).

(2) صالح مصطفى مفتاح المزيني، مرجع سبق ذكره، ص 229.



بتونس، وفي نفس الوقت، تقوم السفن بنقل البضائع الواردة إلى مدينة طرابلس من أواسط أفريقيا إلى إيطاليا(1).

ويصف الرحالة العربي ابن حوقل، (المتوفى في حدود عام 380هـ حوالي عام 989م) ازدهار التجارة بمدينة طرابلس ومينائها في القرن العاشر، فيقول "وبها الجهاز الكثير من الصوف المرتفع وطيقان الأكسية الفاخرة الزرق، والكحل النفوسية والسود والبيض الثمينة، إلى مراكب تحط ليلاً ونهاراً، وترد بالتجارة على مر الأوقات والساعات صباحاً ومساءً من بلد الروم وأرض المغرب، بضروب الأمتعة والمطاعم" (2).

كما يصف ابن حوقل، صعوبة إرساء السفن بالميناء، أثناء هبوب الرياح الشمالية، نظراً لعدم وجود حماية طبيعية من ناحية الشمال، وكيف أن أهالي مدينة طرابلس يسارعون في مساعدة السفن القادمة إلى الميناء لإرسائها، فيقول "ولهم في الخير مذهب من طريق العصية لا يدانيهم أهل بلد، إذا وردت المراكب ميناءهم عرضت لهم دائماً الريح البحرية، فيشتد الموج لاكتشافه، ويصعب الإرساء، فيبادر أهل البلد بقواربهم ومراسيهم وحبالهم متطوعين، فيقيد المركب ويرسى به في أسرع وقت بغير كلفة لأحد، ولا غرامة حبة ولا جزاء بمثقال" (3).

(1) كاميلو مانغروني، مرجع سبق ذكره، ص ص 25 - 27.

(2) ابن حوقل، صورة الأرض، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، 1979م، ص ص 71-72.

(3) نفس المرجع السابق، ص 72.

وقد استمرت العلاقات التجارية بين ميناء طرابلس والمدن الإيطالية وجزيرة صقلية، خلال القرن الحادي عشر والقرون التي تليه، وتطورت بخاصة عندما أحتل الصقليون مدينة طرابلس فيما بين عامي 1146-1158م(1)، فقد حصل ميناء طرابلس في هذه الفترة، على امتيازات تجارية خاصة، لمزاولة النشاط التجاري مع التجار الصقليين ومواطني بقية المدن البحرية الأخرى، بحيث أصبح في وقت قصير سوقاً تجارياً للإيطاليين(2)، وقد أشار الجغرافي العربي الإدريسي الذي كان معاصراً للملك روجر - ملك صقلية - إلى النشاط التجاري بمدينة طرابلس، قائلاً "ومدينة طرابلس مدينة حصينة عليها سور، وهي في نحر البحر بيضاء حسنة الشوارع، متقنة الأسواق، وبها صناعات وأمتعة يتجهز بها إلى كثير من الجهات" (3). غير أن طرابلس تعرضت لفترة من الركود والكساد الشامل، عندما سقطت تحت حكم الأسبان وفرسان مالطا ، فيما بين عامي 1510 - 1551م(4) ، ويرجع ذلك إلى ما يلي(5) :-

أ- احتكار الأسبان للنشاط التجاري بميناء طرابلس لصالحهم، فبينما كانوا يسمحون للتجار الأسبان بحرية الاستيراد وإعفائهم من الضرائب، نجدهم

-
- (1) أتوري روسي، ليبيا منذ الفتح العربي حتى سنة 1911م، ترجمة، خليفة محمد النليسي، الدار العربية للكتاب، ليبيا - تونس، 1991م ص 154.
 - (2) كاميلوما نغروني، مرجع سبق ذكره، ص 36.
 - (3) الشريف الإدريسي، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، المجلد الأول، عالم الكتب، بيروت، 1989م، ص 279.
 - (4) أ- الصادق النيهوم، وآخرون، تاريخنا، ج 4، مرجع سبق ذكره، ص 231.
ب- أتوري روسي، مرجع سبق ذكره، ص 183.
 - (5) أتوري روسي، طرابلس تحت حكم الأسبان وفرسان مالطا، ترجمة، خليفة محمد النليسي، المنشأة العامة للنشر والتوزيع والإعلان، طرابلس، 1985م، ص 36.

يفرضون ضرائب باهظة على غيرهم من التجار، بلغت نسبتها 50%، علاوة على الرسوم العادية على جميع الأنسجة الصوفية الموردة إلى طرابلس. ب- هجمات الثوار المستمرة، الذين كانوا يمنعون ويعرقلون أية حركة منتظمة تتجاوز أسوار مدينة طرابلس للاتصال بالدواخل، وبذلك تدهورت تجارة القوافل الواردة إلى مدينة طرابلس، وتحولت إلى موانئ أخرى.

لقد عمل هذان السببان الرئيسيان على اضمحلال التجارة بميناء طرابلس، وتحولها إلى موانئ أخرى، فسفن البنادق التي كانت تقوم بزيارات سنوية لميناء طرابلس، تحولت وجهتها إلى الرسو بميناء مصراتة، للمتاجرة مع الأهالي (1)

2- ميناء مصراتة(*) :

اضمحل النشاط التجاري بميناء مصراتة بعد العصر الروماني، حيث لا نجد له ذكراً خلال الفترة التي فتح فيها العرب ليبيا (2)، كما أن الرحالة والجغرافيين العرب في العصور الوسطى لم يشيروا إلى أي أهمية لمدينة مصراتة ومينائها، ويبدو أن أهمية ميناء مصراتة قد برزت - كما أشرنا منذ قليل - بعد احتلال الأسبان وفرسان مالطا لطرابلس، ويؤكد هذا ليون

(1) المرجع السابق، نفس المكان.

(*) لمزيد من المعلومات عن ميناء مصراتة ينظر :- حسين مسعود أبو مدينة ، ميناء مصراتة بين الماضي والحاضر ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، ط1، 2002م .

(2) منصور الكيخيا، نمو السكان في مدينة مصراتة، مجلة كلية الآداب والتربية، جامعة قاريونس، العدد التاسع، 1980م، ص 67

الأفريقي(*)، الذي وصف مصراتة وميناءها بقوله " مسراتة هي كذلك إقليم على شاطئ البحر المتوسط ، يبعد بنحو مائة ميل عن طرابلس ، ويشمل على قصور وقرى ، بعضها في السهل وبعضها في الجبل ، وأهل مسراتة أغنياء، لأنهم لا يؤدون أية إتاوة ، ويتعاطون التجارة . يأخذون البضائع التي تحملها إلى بلادهم سفن البندقية ، ويحملونها إلى نوميديا حيث يستبدلون بها الرقيق، وقطط الزباد ، والمسك ، الواردة من إثيوبيا والسودان ، ثم يحملون كل ذلك إلى تركيا ، محققين هكذا أرباحاً من رحلة الذهاب ورحلة الإياب" (1).

3- ميناء سرت :

برزت أهمية ميناء سرت في العهد العربي، حيث ورد ذكره في عدد من كتب الرحالة والجغرافيين، منهم ابن حوقل، الذي وصف حركة التجارة بمينائها في القرن العاشر، بقوله " وهي عن غلوة سهم عن البحر في مستواه من رمل،

(*) وهو مؤلف عربي اسمه الأصلي : الحسن بن محمد الوزان الفاسي، ولد في غرناطة بالأندلس، عام 1494م أو 1495م ، ثم هاجرت أسرته إلى فاس بالمغرب بعد محنة المسلمين في الأندلس، وقام بالكثير من الرحلات إلى تمبكتو وتشاد وليبيا ومصر والحجاز وبلاد فارس والأناضول، وقد أسره قراصنة البندقية أثناء رحلته بحراً إلى القسطنطينة، وحملوه إلى الباب لنيو العاشر عندما تبنوا علمه، فحرره وعمل على =تصويره، فأعلن تنصره، وعاش في روما، حيث ألف كتابه المشهور " وصف أفريقيا"، وقد طبع الكتاب لأول مرة في إثناء حياته عام 1550م.

(1) الحسن بن محمد الوزان الفاسي ، المعروف بليون الأفريقي، وصف أفريقيا، الجزء الثاني، ترجمة ، محمد حجي ، محمد الأخضر ، دار الغرب الإسلامي ، بيروت ، ط2، 1983م ، ص 111.

وترد المراكب أيضاً عليها بالمتاع وتصدر عنها بشئ منه، كالشب السرتي، فإنه بها غزير كثير، وبالصوف أيضاً" (1). وفي القرن الحادي عشر، يصف البكري مدينة سرت وكيفية تعامل تجارها مع المراكب التي ترسو بمرفأ المدينة فيقول " وهي مدينة كبيرة على سيف البحر، عليها سور من طوب وبها جامع وحمّام وأسواق، ولها ثلاثة أبواب قبلي وجوفي وباب صغير إلى البحر ليس حولها أرباض، ولهم نخل وبساتين وآبار عذبة وجباب كثيرة، وذبائحهم المعز ولحمانها عذبة طيبة ليس يؤكل بطريق مصر أطيب من لحومها. وأهل سرت من أحسن خلق الله خلقاً وأسوأهم معاملة، لا يبيعون ولا يبتاعون إلا بسعر قد اتفق جميعهم عليه، وربما نزل المركب بساحلهم موسوقاً بالزيت، وهم أحوج الناس إليه، فيعمدون إلى الزقاق الفارغة فينفخونها ويوكونها ثم يصفونها في حوانيتهم وأفنيتهم ليرى أهل المركب أن الزيت عندهم كثير بائر، فلو أقام أهل المركب عندهم ما شاء الله أن يقيموا ما باعوا منهم إلا على حكمهم" (2). وفي منتصف القرن الثاني عشر، يصف الإدريسي المدينة التي قل شأنها وأصابها الضعف، فيقول " وعلى ساحل البحر المحيط، قصور جمل يحيط بها التفصيل، وفيها من البلاد المشهورة سرت واجدابية ، أما وأن كانتا في زماننا هذا في نهاية ضعف وقلة عامر، فقد بقى لهما ومنهما توهم رسم مع حلية اسم ، والمراكب ترد عليها بالأمّعة النافقة منهما، ومنا فعهما على قدرهما" (3) .

(1) ابن حوقل، مرجع سبق ذكره، ص 70

(2) أبو عبيد البكري ، المسالك والممالك، ج2، تحقيق: أدريان فان ليوفن، أندري فيري ، الدار العربية للكتاب، طرابلس-تونس، 1992م، ص ص651-652.

(3) الشريف الإدريسي، مرجع سبق ذكره، ص 310

ويبدو أن أهميتها قد زالت مع بداية القرن الرابع عشر، حيث يصفها ليون الأفريقي، بأنها مدينة قديمة خربة فيقول " سرت مدينة عتيقة أسسها المصريون حسب رواية بعضهم ، والرومان حسب رواية آخرين ، ويرى غيرهم أنها من بناء الأفارقة ، ومهما يكن من أمر فهي الآن خربة ، يقال أن المسلمين(*) هم الذين خربوها ، مع أن المؤرخ ابن رقيق يعزو ذلك إلى الرومان ، فلا يشاهد بها سوى آثار صغيرة من الأسوار(1).

4- ميناء اجدابيا :

مدينة ساحلية، تقع إلى الجنوب من مدينة بنغازي بحوالي 160 كم، وقد اشتهرت في العهد العربي كمدينة تجارية، بصفتها ملتقى لطرق القوافل القادمة من السودان، وكميناء تجاري، وقد وصفها ابن حوقل بقوله " وواليها القائم بما عليها من وجوه الأموال والصدقات... هو أميرها، وصاحب صلاتها، وله من وراء ما يقبضه للسلطان لوازم على القوافل الصادرة والواردة من بلاد السودان، وهي أيضاً قريبة من البحر المغربي، فتزد عليها المراكب بالمتاع والجهاز وتصدر عنها بضروب من التجارة، وأكثر ما يخرج منها الأكسية المقاربة وشقة الصوف"(2) وكما أشرنا منذ قليل، فقد أشار الإدريسي إلى تدهور أوضاع مدينة اجدابيا في منتصف القرن الثاني عشر.

(*) لعل يقصد هجرات بني هلال وبني سليم التي استقرت في ليبيا ودول المغرب العربي منذ منتصف القرن الحادي عشر الإفرنجي.

(1) الحسن بن محمد الوزان الفاسي، مرجع سبق ذكره، ص 155.

(2) ابن حوقل، مرجع سبق ذكره، ص 69.

5- ميناء ظلمية :

أحد الموانئ الذي حافظ على نشاطه التجاري في العهد العربي، وكان على علاقة تجارية بميناء الإسكندرية في القرن الثاني عشر، حيث يذكر الإدريسي أن ظلمية كانت تصدر العسل والسمن والقطران إلى الإسكندرية، وتستورد منها القطن والكتان(1)، كما أن أبو الفدا في القرن الرابع عشر يشير إلى أهمية ظلمية، وقال أنها تصدر الحبوب والعسل، أي أن المدينة حافظت على نشاطها التجاري من عهد الإدريسي إلى عهد أبو الفدا(2).

ثالثاً : الموانئ الليبية خلال الفترة الحديثة :

- ستتم دراسة الموانئ خلال هذه الفترة، بتقسيمها إلى ثلاثة عهود هي :-
- 1- الموانئ الليبية خلال العهد العثماني (1551 - 1911م).
 - 2- الموانئ الليبية منذ الاحتلال الإيطالي لليبيا 1911م حتى عام 1951م.
 - 3- الموانئ الليبية منذ عام 1951م حتى الوقت الحاضر.

1- الموانئ الليبية خلال العهد العثماني (1551 - 1911م) :

أهتم العثمانيون منذ تحريرهم مدينة طرابلس من فرسان مالطا، بتقوية أسطولهم البحري، بحيث أصبح ميناء طرابلس في فترة قصيرة، من أكبر القواعد الحربية في الشمال الأفريقي ، الذي تنطلق منه حملات الجهاد

(1) الشريف الإدريسي، مرجع سبق ذكره، ص ص 315 - 316.

(2) إبراهيم احمد رزقانة، مرجع سبق ذكره، ص 81.

البحري(*) ضد سفن وموانئ الدول المسيحية في الجنوب الأوربي، ومنذ أن تولى درغوت باشا الحكم بطرابلس (1556-1565م)، أصبحت سفن طرابلس تثير الرعب في وسط البحر المتوسط، لدرجة أن التجار الأوروبيين عندما كانوا يغادرون موانئهم في البحر المتوسط، يودعون بالدعاء الذي يقول "حفظكم الله من سفن طرابلس"(1).

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 الجهاد البحري "القرصنة" وأن تحرر مواطنيها الذين تم أسرهم وبيعهم في أسواق طرابلس كعبيد "وقد مثل القرنان التاليان سلسلة متتابعة من الخرق للاتفاقيات والتهديد والغارات، كما رسخت خلالها قاعدة مهينة، وهي الخراج أو الرسوم التي كانت تدفع مقابل عدم الاعتداء على السفن البحرية، فكان على من يرغب في عدم التعرض للمضايقات أن يدفع هذه الرسوم"(2).

لقد أصبح ميناء طرابلس في عهد سليم باشا (1606 - 1611م)، يختلف عن بقية موانئ الشمال الأفريقي، إذ أصبح مزدحماً بالسفن التجارية التابعة لرعايا توسكانه وجنوه والبنديقية ومالطا، ويرجع السبب في إعادة الملاحة

(*) ينظر الغرب إلى حروب الجهاد البحرية في تلك الفترة على أنها قرصنة، متناسيين بذلك أن الدول الإسلامية كانت في حالة حرب مع الدول المسيحية.

(1) أ- جون رايت، مرجع سبق ذكره، ص ص 92 - 93

ب- كاميلو مانغرونى، مرجع سبق ذكره، ص 89.

(2) أتورى روسي، ليبيا منذ الفتح العربي حتى سنة 1911م، مرجع سبق ذكره، ص 300

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 الدويلات الأوروبية وطرابلس، قد ساعدت على توقف حرب الجهاد البحري، لفترة من الزمن، إذ أن تلك المعاهدات - التي أشرنا إليها من قبل - كانت لا تدوم طويلاً (1)، ففي عهد محمد الساقلبي (1631-1649م) ، عاد البحارة الطرابلسيون "يهاجمون ويأسرون السفن الإيطالية وكذلك الهولندية، والانجليزية التي بدأت تظهر في البحر المتوسط، وقد استولوا على كورسيكا، وقطعوا مواصلات البندقية مع كريت، ونشروا الرعب في سواحل صقلية وإيطاليا، وعندما امتد حكم محمد إلى بنغازي، أصبحت هي أيضاً مركزاً للقرصنة"(2).

ومع نهاية القرن السابع عشر كانت السفن التجارية الأوروبية تشتري الأمان لرحلاتها بخمس سكوريات(*) لكل رحلة (3)، وقد شهد ميناء طرابلس في هذه الفترة حركة تجارية نشطة، فكانت السفن الفرنسية تجلب إليه المنسوجات، والنبيد والخردوات و الورق، في حين كانت سفن البندقية تورد الحرير والزجاج والكبريت والحديد والبرنز والنحاس، أما السفن الانجليزية والهولندية، فكانت تجلب الحبال والرصاص والمصنوعات، ويقوم التجار الليبيون بإعادة تصدير بعض هذه البضائع إلى بورنو جنوب الصحراء، والتي

(1) كاميلو مانغروني، مرجع سبق ذكره، ص 95.

(2) جون رايت، مرجع سبق ذكره، ص 94.

(*) سكورية، عملة إيطالية ذهبية.

(3) نفس المرجع السابق، ص 96.

تحتاج القوافل إلى ثلاثة أشهر للوصول إليها، وتعود القوافل إلى طرابلس محملة بالذهب والعاج والتوابل والعبيد (1) أما عن صادرات الميناء، فكانت تضم الصوف والجلود والشمع والبلح والملح والعاج(2).

وفى عام 1711م، استولى أحمد القرماني على الحكم، وأعلن استقلاله عن تركيا، واستمرت أسرته في حكم ليبيا حتى عام 1835م(3)، حيث نشطت البحرية الليبية في عهدهم وأصبح لها شأن كبير في حوض البحر المتوسط، فقد اضطرت أمريكا أيضاً للركوع بدفع مبالغ مالية لترضية الباش يوسف، وذلك بعد فشل الحملة الأمريكية ضد طرابلس(*)، إذ تحول فيها احتلال الجنود

(1) أ- جون رايت، مرجع سبق ذكره، ص ص 96 - 97.

ب- كوستانز يوبرنيا، طرابلس من 1510 - 1850م، ترجمة، خليفة محمد التليسي، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان، مصراتة، 1985م، ص ص 196 - 198.

(2) جون رايت، مرجع سبق ذكره، ص 96.

(3) أتوري روسي، ليبيا منذ الفتح العربي حتى سنة 1911م، مرجع سبق ذكره، ص ص 322 - 324

(*) أعلن يوسف القرماني في عام 1801م، الحرب على الولايات المتحدة الأمريكية، بعد رفضها دفع رسوم سنوية مماثلة للمبالغ التي تدفعها الدول الأوروبية، ورد على ذلك الرئيس الأمريكي توماس جفرسون، بأن أرسل سبع سفن حربية لمهاجمة مدينة طرابلس، وفي يوم 1803/10/21م، تمكن الأسطول الليبي من أسر الفرقاطة الأمريكية فيلادلفيا، التي كانت مزودة باتين وأربعين مدفعاً، وثلاثمائة وسبعة بحارة، منهم تسعة وعشرون ضابطاً، وقد قامت القوات الأمريكية باحتلال مدينة درنة، لتقوم بالزحف غرباً لاحتلال طرابلس، إلا أنها منيت بهزيمة فادحة، مما اضطرها إلى عقد اتفاق مع يوسف باشا في يوم 1805/6/3م، تم بموجبه إنهاء حالة الحرب وتبادل الأسرى بين الطرفين، ودفع مبلغ ستمائة ألف دولار إلى يوسف باشا فدية لمتى أسير أمريكي، لمزيد من التفصيل يمكن الرجوع إلى :-

أ - لويس رايت، جوليا ماركليود، الحملات الأمريكية على شمال أفريقيا، ترجمة، محمد روجي البعلبكي، مكتبة الفرجاني، طرابلس، 1967م

ب- جلين تكر، معارك طرابلس، بين الأسطول الليبي والأسطول الأمريكي في القرن التاسع عشر، ترجمة، عمر الديراوي أبو حجلة، دار الفرجاني، لندن، 1985م.

الأمريكان لمدينة درنة إلى كارثة حلت بالقوات الأمريكية" (1).

ونظراً لأن ميناء طرابلس أصبح أهم القواعد الحربية للأسطول الليبي في العهد القرمانلي، فقد اهتموا بتطويره ليحقق أهدافهم الحربية بالدرجة الأولى، حيث تم في عهدهم بناء الرصيف القرمانلي بطول 825 متراً في الجزء الشرقي من الميناء (2).

وفي أواخر عهد يوسف باشا (1795 - 1832م)، ضيقت الدول الأوروبية الخناق على الأسطول الليبي، وتمكنت فرنسا وانجلترا من تدميره في عام 1827، وبذلك انهار الاقتصاد الليبي بنهاية حرب الجهاد البحري، وعمت الفوضى والحرب الأهلية مدينة طرابلس، بسبب رفع الضرائب والصراع على السلطة بين أفراد العائلة القرمانلية، وقد أضطر يوسف باشا للتنازل عن الحكم لصالح ابنه على في عام 1832م، واستمر الصراع والثورة تعم مدينة طرابلس وضواحيها، حتى أرسل العثمانيون في عام 1835م، أسطولا بحجة دعم على باشا للقضاء على التمرد، ولكن سرعان ما اعتقل على باشا وحاشيته بعد صعودهم إلى سفينة القيادة، وبذلك انتهى حكم الأسرة القرمانلية في ليبيا، وأصبحت ليبيا ولاية عثمانية من جديد (3).

لقد شهدت الموانئ الليبية في العهد العثماني الثاني، حركة تجارية نشطة مع الدول الأوروبية، وكانت معظم عمليات الشحن والتفريغ تتم بميناء طرابلس،

(1) كاميلو مانغروني، مرجع سبق ذكره، ص 118.

(2) محمد المبروك المهدي، مرجع سبق ذكره، ص 376.

(3) أ- أتوري روسي، ليبيا منذ الفتح العربي حتى سنة 1911م، مرجع سبق ذكره، ص 407 - 412.

ب- جون رايت، مرجع سبق ذكره، ص 100 - 101.

ويليه ميناء بنغازي الذي أصبح ميناء ليبيا الثاني منذ تلك الفترة وحتى وقتنا الحاضر، وعبر هذين الميناءين كان يتم تصدير الكثير من البضائع أهمها، ريش النعام، والعاج، والجلود المدبوغة وغير المدبوغة، والإسفننج، والصوف، والسجاد، والحصر، والملح والشعير، والحمضيات، والتمور، والحيوانات الحية، كالأغنام والماعز والخيول والبغال والحمير(1).

أما ميناء الخمس وزليتين فتتخصص صادراتهما في نبات الحلفا(2)، الذي بدأ تصديره منذ عام 1868م ، وقد كان يصدر منها حتى عام 1888م، ما بين 60 - 70 ألف طن في السنة، معظم هذه الكمية تصدر إلى إنجلترا (3)، في حين تقوم موانئ زوارة، ومصراة، وسرت، ومرسى سوسة، ودرنة، بتصدير الحبوب والملح(4).

أما واردات الموانئ الليبية فكانت تتمثل في الملابس والمنسوجات القطنية والصوفية والحريرية، والحديد، والفحم، والأخشاب، والأثاث، وسائر البضائع المصنعة، والمواد الغذائية، كالأرز، والدقيق، والسكر، والشاي، والقهوة، إضافة إلى الأسلحة والتبغ، والخمور(5).

-
- (1) أنتوني، ج، كاكيا، ليبيا خلال الاحتلال العثماني الثاني (1835 - 1911م)، ترجمة يوسف العسلي، دار الفرجاني، طرابلس، 1975، ص 148.
 - (2) نفس المرجع السابق، ص ص 148 - 149.
 - (3) فرانشكو كورو، ليبيا أثناء العهد العثماني الثاني، ترجمة خليفة محمد التليسي، المنشأة العامة للنشر والتوزيع والإعلان، طرابلس، 1984م، ص 70.
 - (4) أنتوني، ج، كاكيا، مرجع سبق ذكره، ص 149.
 - (5) نفس المرجع السابق، ص 149.

وبخصوص التطور الذي شهدته الموانئ الليبية في العهد العثماني الثاني، فقد تمثل فيما يلي:-

أ-بناء أول رصيف صناعي بميناء بنغازي، الذي بدأ تنفيذه في عام 1889م، ولم ينته العمل فيه إلا في عهد طاهر باشا(1)، (1893 - 1894م)(2).

ب-تجهيز الموانئ الليبية ببعض المعدات البحرية والبرية، لتواكب التطور الذي شهده النقل البحري، أهم هذه المعدات، هي الرافعات البرية والمواعين، حيث إن أعماق الموانئ كانت لا تسمح بدخول السفن الكبيرة، مما أدى إلى استخدام المواعين في شحن وتفريغ البضائع من السفن الرأسية في البحر المفتوح أمام الموانئ.

أما عن أهم التجهيزات التي كانت موجودة بالموانئ الليبية، عند نزول القوات الايطالية بليبيا عام 1911م، فكانت كالتالي(3) :-

1- ميناء طرابلس : وتتمثل تجهيزات الميناء في الآتي :

أ-رصيف واحد وهو الرصيف القرماني.

ب-مخزن واحد صغير.

ج- رافعتان، الأولى حمولة ثلاثة أطنان، والثانية حمولة طن واحد، وقد كانتا عاطلتين عن العمل أثناء نزول القوات الايطالية.

(1) محمد مصطفى بازامة، مدينة بنغازي عبر التاريخ، دار ليبيا للنشر والتوزيع، بنغازي، 1968م، ص 308.

(2) أتوري روسي، ليبيا منذ الفتح العربي حتى سنة 1911م، مرجع سبق ذكره، ص 493.

(3) فرانكو كورو، مرجع سبق ذكره، ص ص 59 - 61.

د- عدد 12 ماعونة حمولة 12 طناً، وعدد 27 ماعونة تتراوح حمولتها بين 4 و 8 أطنان.

هـ - جراران بقوة من 15 - 17 طن.

و- حوضان لبناء السفن ذات الحملة الصغيرة المخصصة للخدمات المحلية بالميناء.

2- ميناء بنغازي : أهم التجهيزات التي كانت موجودة بالميناء ما يلي :

أ-رصيف واحد قصير.

ب-مخزن كبير.

ج-رافعة واحدة حمولة ثلاثة أطنان، ورافعة أخرى عاطلة.

د- عدد 32 ماعونة تتراوح حمولتها بين 4 و 12 طناً.

3-ميناء الخمس : كان مزوداً بعدد 14 ماعونة حمولة أربعة أطنان، وعدد 6 مواعين حمولة طن واحد.

4-ميناء مصراتة : كان مزوداً بعدد 6 مواعين حمولة ثلاثة أطنان، وماعونتان حمولة طن واحد.

أما ميناء زليتن و زوارة فلا توجد بهما أي وسائل للإنزال.

2-الموانئ الليبية منذ الاحتلال الإيطالي لليبيا عام 1911 حتى عام 1951م:

حظيت الموانئ الليبية أثناء الاحتلال الإيطالي بعناية كبيرة، نظراً لاعتمادهم الكلى عليها في عمليات النقل العسكري، بسبب الوضع السيئ التي كانت عليه الطرق البرية، وخشيتهم من العمليات الفدائية التي يقوم بها المجاهدون ضد

قواتهم(1)، فقد قام الايطاليون بتنفيذ سلسلة من الأعمال لتطوير مينائي طرابلس وبنغازي وتحويلهما إلى موانئ كبيرة، ابتداء من عام 1913م حتى عام 1941م، بتكلفة قدرها 2.7 مليون جك (270 ألف دولار)(2)، كما قاموا ببناء رصيفين بميناء درنة، أحدهما بطول 350 متراً، والآخر بطول 100 متر(3)، كما أنشأوا رصيفاً في خليج طبرق(4)، بالإضافة إلى ذلك، فقد أنشأوا عدداً من الموانئ الصغيرة في كل من زوارة، والخمس، وزليتين، ومصراتة، وبويرات الحسون، وسلطان، والبريقة، ورأس الهلال، وسوسة(5).

وبتنفيذ شبكة الطرق في الثلاثينيات من هذا القرن فقدت الموانئ الصغيرة أهميتها(6) حيث أصبح النقل بالسيارات هو أهم وسيلة للنقل الداخلي.

وفي الحرب العالمية الثانية، تعرضت بعض الموانئ الليبية لأضرار بالغة، بسبب العمليات الحربية بين القوات المتحاربة، فقد تعرض الرصيف الخارجي لميناء بنغازي لكثير من الدمار، بفعل البحر ونتيجة للعمليات الجوية والبحرية خلال الحرب، ومما سارع في حدوث هذا الدمار، عيوب كانت قائمة في تصميمه الأصلي، ورغم ذلك استمرت الحركة الملاحية بالميناء الأوسط بعد انتهاء الحرب، والذي كان يعاني من عيبين رئيسيين، أولهما أنه يتعذر وصول

-
- (1) دو كسيادس وشركاه، النقل في ليبيا، المجلد الأول، دراسة عامة حول وسائل المواصلات، طرابلس، 1965م، ص 185.
 - (2) شارل عيسوى، تاريخ اقتصادي للشرق الأوسط وشمال أفريقيا، ترجمة، صليب بطرس، مكتبة الوعي العربي، القاهرة، 1987م ص 99.
 - (3) محمد المبروك المهدي، مرجع سبق ذكره، ص 388.
 - (4) دو كسيادس وشركاه، مرجع سبق ذكره، ص 185.
 - (5) عبد العزيز طريح شرف، جغرافية ليبيا، مرجع سبق ذكره، ص 598.
 - (6) دو كسيادس وشركاه، مرجع سبق ذكره، ص 213.

السفن إليه أثناء هبوب العواصف، وثانيهما أنه لا يستقبل سفناً بغاطس يزيد عن 14.5 قدماً⁽¹⁾ (حوالي 5 متر).

كما قلت الحركة الملاحية بميناء درنة، بسبب إغراق السفينة الايطالية (لودوتى Lodocette) بحمولتها من المفرقات بالميناء في عام 1940م⁽²⁾، كما تعرض ميناء طبرق لأضرار جسيمة، بسبب القصف الجوى والبحري أثناء الحرب، وقد أغرقت في خليج طبرق (121) قطعة بحرية⁽³⁾، بحيث أصبح غير صالح للملاحة. وبعد الحرب أصبحت الموانئ الصغيرة مهملة، فيما عدا ميناء طبرق الذي حظي بعناية كبيرة من قبل القوات البريطانية، نظراً لوجود قاعدتها الجوية في العدم بطبرق⁽⁴⁾.

3- الموانئ الليبية منذ عام 1951م حتى الوقت الحاضر (2006م):-

لقد ورثت البلاد قاعدة اقتصادية فقيرة للغاية بعد الاستقلال، وذلك بسبب الدمار الذي أحدثته الحرب وفقر الاقتصاد الوطني، فأعتمد الاقتصاد الليبي بعد الاستقلال على المساعدات المالية التي تقدمها الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا، مقابل تواجد قواعدها الجوية والبحرية بالأراضي الليبية، ولهذا فإن الفترة التي سبقت اكتشاف النفط لم تشهد أي تطوير للموانئ الليبية، باستثناء

(1) البنك الدولي للإنشاء والتعمير، التنمية الاقتصادية في ليبيا، ترجمة،

عدنان فائق عنباتوى، واشنطن، ابريل 1960م، ص 163.

(2) أبريك عبد العزيز بوخشيم، مرجع سبق ذكره، ص 231.

(3) فاروق كامل محمد عز الدين، جغرافية النقل في ليبيا، رسالة دكتوراه غير منشورة،

كلية الآداب، جامعة القاهرة، 1976م، ص 317.

(4) دوكسيادس وشركاه، مرجع سبق ذكره، ص 185.

بعض عمليات التطهير والإصلاح في ميناء طرابلس، التي بدأت عام 1952، واستمرت حتى عام 1960م، حيث انفق عليها حوالي (500 ألف) جنيه⁽¹⁾ ليبي⁽²⁾، كما تم تطهير ميناء درنة في عام 1957م، من الرواسب التي تراكمت نتيجة للاطماء من وادي درنة، ولكن لم يلبث عام على عملية التطهير، حتى تراكم الطمي من جديد لاسيما بعد فيضان الوادي عام 1958م⁽³⁾.

ومع اكتشاف النفط بكميات كبيرة في أواخر الخمسينات، كان لابد لهذه السلعة الجديدة من أن تأخذ طريقها إلى أسواق العالم الخارجية، مما تطلب إنشاء موانئ جديدة لم تكن معروفة في ليبيا، وهي الموانئ النفطية، وتتميز هذه الموانئ ببعض الخصائص التي تجعلها مختلفة عن الموانئ التقليدية منها صغر حجمها، وقلة منشآتها، كما أن أرصفتها عادة ما تكون في الأعماق الكبيرة بعيدة عن خط الساحل، ويعد ميناء البريقة أول الموانئ النفطية في ليبيا، الذي قامت بتنفيذه شركة أسو ESO الأمريكية، لتصدر إنتاجها من حقل زلطن، وقد صدرت أول شحنة من النفط الخام عن طريق هذا الميناء في 1961/9/12م، غير أن افتتاحه الرسمي تأخر إلى يوم 1961/10/25م⁽⁴⁾، ومع توالي الاكتشافات وتزايد الكميات المنتجة من النفط، افتتحت أربعة موانئ نفطية أخرى هي ميناء السدرة في شهر الحرث (نوفمبر) 1962م، وميناء رأس لانوف

-
- (1) أصبحت العملة الليبية الدينار بدلاً من الجنيه منذ عام 1974م.
 - (2) البنك الدولي للإنشاء والتعمير، مرجع سبق ذكره، ص 161.
 - (3) أبريك عبد العزيز بوخشيم، مرجع سبق ذكره، ص 230.
 - (4) شكري غانم، النفط والاقتصاد الليبي، 1953 - 1970م، معهد الإنماء العربي، بيروت، 1985م، ص 139.

في نهاية عام 1964م⁽¹⁾، وميناء الحريقة في شهر أي النار (يناير) 1967م، وميناء الزويتينة في شهر الطير (ابريل) 1968م⁽²⁾.

لقد نتج عن تزايد العائدات النفطية، زيادة كبيرة في حركة الاستيراد بصورة لم تشهدها البلاد من قبل، ويرجع ذلك إلى تنفيذ خطط التنمية الطموحة في كافة المجالات، وفي مدد قصيرة نسبياً، كذلك ارتفاع القوة الشرائية وتتنوع احتياجات السكان، كل هذا أدى إلى التوسع في الموانئ، وتجهيزها بأحدث معدات الشحن والتفريغ لتواكب حركة الاستيراد المتزايدة، فقد استهدفت الخطة الخماسية الأولى 1968-63م، تطوير ميناء طرابلس بتكلفة قدرها (880 ألف) جنيه ليبي، كما استهدفت الخطة إنشاء ميناء بنغازي الخارجي بتكلفة قدرها (4.5 مليون) جنيه ليبي⁽³⁾، وقد تم الانتهاء من هذا الميناء في عام 1967م⁽⁴⁾.

وفي أوائل السبعينات أصبح ميناء طرابلس وبنغازي يعانيان من اختناقات شديدة، بسبب زيادة كمية الواردات بأحجام كبيرة، بحيث ظلت عشرات السفن تنتظر دورها في الدخول لهذين الميناءين لفترات طويلة، وكحل سريع ومؤقت

(1) نفس المرجع السابق، ص ص 186 - 189.

(2) محمد عبد المجيد عامر، مشاكل نقل البترول العربي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1982م، ص ص 47 - 48.

(3) المملكة الليبية، وزارة التخطيط والتنمية، خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية للسنوات الخمس 1968-63م، طرابلس، ص 62.

(4) عبد الله عبد السلام سلطان "دراسات عن مينائي بنغازي ودرنة التجاريين، (بحث غير منشور، بالآلة الكاتبة) معهد إدارة اقتصاديات النقل البحري بالأكاديمية العربية للنقل البحري، الإسكندرية، 1976م، ص 6.

لتخفيف الضغط عليهما، تم تزويد ميناء طرابلس بأربع أرصفة عائمة(1)، كذلك تنفيذ المشروع الداخلي لميناء طرابلس، والذي يستهدف بناء أرصفة بطول 1470متراً وبعمق 6 أمتار، وتم استلام هذا المشروع في بداية عام 1976م (2) كما تم تزويد ميناء بنغازي برصيف عائم، وإنشاء رصيف لسفن الدرجة (الشحن الأفقي) عام 1974م(3).

كما شهدت السبعينيات تطوير وافتتاح عدد من الموانئ الحديثة، حيث تم افتتاح ميناء زواره التجاري عام 1973م، وتم تطوير ميناء طبرق في منتصف السبعينات(4) ، كما تم افتتاح ميناء درنة في أواخر عام 1975م(5) ، وافتتاح المرحلة الأولى من ميناء مصراتة عام 1978م(6) ، كما نفذ فيما بين عامي 75 - 1979م ثمانية أرصفة لخدمات الصيد البحري بالمرافئ الطبيعية، في كل من فروة، صورة رقم(8)، وجنزور، وزريق، وسرت، وطلميثة، وعين الغزالة، ورصيفان في زواغه، صورة رقم (9)، ويبلغ طول كل رصيف 50 متراً،

(1) الجمهورية العربية الليبية، وزارة التخطيط، الخطة الثلاثية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، 73-1975م، طرابلس، ص 247.

(2) الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية، أمانة النقل البحري، إنجازات قطاع النقل البحري 1976/77م، طرابلس، ص 24.

(3) عبد الله عبد السلام سلطان، مرجع سبق ذكره، ص 10

(4) الدراسة الميدانية.

(5) عبد الله السلام سلطان، مرجع سبق ذكره، ص 32.

(6) محمد المبروك المهدي، مرجع سبق ذكره، ص 389.



صورة (8) مرسى فروة للصيد البحري



صورة (9) مرسى زواغه للصيد البحري

وبعرض 6 أمتار(1). كما تم افتتاح ميناء طرابلس للصيد البحري عام 1977م(2). ونظراً لاهتمام الدولة بتطوير صناعتها 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 السبعينيات، وميناء البريقة الصناعي وميناء أبو كماش عام 1981م، وميناء رأس لانوف الصناعي عام 1986م، وميناء الحديد والصلب بمصراتة عام 1989م، وفي الثمانينات تم تطوير مينائي طرابلس وبنغازي، كما تم تنفيذ أرصفة لسفن الصيد في موانئ بنغازي (1980م)، ومصراتة وزواره (1981م)، وإقامة ميناء للصيد البحري في زليتن عام 1984م(3)، أما التسعينيات فقد تم فيها الانتهاء من المرحلة الأولى من ميناء الخمس التجاري في شهر التمور (أكتوبر) 1993م(4).

وهكذا يتضح لنا من دراسة التطور التاريخي للموانئ الليبية ما يلي:

1- كان لقيمة الموضع في الماضي أهمية بالغة في نشأة الموانئ، حيث نجد أن الموانئ الليبية في الفترة القديمة نشأت في الموضع الطبيعية الصالحة

(1) مقابلة شخصية مع المهندس، محمد مندور، بشركة الصيانة والتجهيزات البحرية، في شهر الحرث (نوفمبر) 1994م.

(2) محمود عبد الله حويحي، الثروة البحرية في المنطقة الغربية ما بين طرابلس والحدود التونسية، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية التربية، جامعة الفاتح، 1983م، ص 207.

(3) مقابلة شخصية مع المهندس / محمد مندور.

(4) المرفأ، مجلة فصلية تصدر عن الشركة الاشتراكية للموانئ، مصراتة، العدد الأول، النوار (فبراير) 1994م، ص 4

للملاحة، والتي يتوافر بها قدر من الحماية.

2- أن الإنسان تدخل صناعياً لضبط الموضع في بعض الموانئ منذ القدم، حيث قام البطالمة (322 - 96 ق.م) بإنشاء ميناء صناعي في توكرة ، كما أن الرومان قاموا بتعديل الموضع الذي نشأ عليه ميناء لبد في مطلع القرن الثالث الميلادي، وذلك ببناء أرصفة وحاجز لكسر الأمواج.

3- أثر العوامل السياسية والحروب على الحركة التجارية بالموانئ، إذ يلاحظ ازدهار الحركة التجارية بالموانئ الليبية في فترات الاستقرار، واضمحلالها أثناء الحروب والغزو الخارجي، مثل تحول التجارة عن ميناء طرابلس إلى الموانئ الأخرى عندما تعرضت طرابلس للاحتلال الأسباني فيما بين عامي 1510 - 1551م.

4- أن معظم الموانئ التجارية الحالية يرجع تاريخ نشأتها إلى الفترة القديمة، وهي موانئ طبرق، ودرنه، وبنغازي، ومصراتة، وطرابلس، كما يلاحظ أن بعض الموانئ كانت مزدهرة في الفترة القديمة أو الوسطى، ثم اضمحلت في الفترة الحديثة، وهي سوسة، وطميثة، وتوكرة واجدابيا، وسرت، وبويرات الحسون، ولبد، وصبراتة.

5- أدى اكتشاف النفط في ليبيا إلى ظهور موانئ جديدة لم تكن معروفة من قبل وهي الموانئ النفطية والموانئ المتخصصة في تصدير المشتقات النفطية والبتروكيماويات، كما أدى النفط إلى تحسن الاقتصاد الوطني والذي انعكس على تطوير الموانئ وإنشاء عدد كبير من الموانئ التجارية وموانئ الصيد.