

## ميناء طرابلس في العهد العثماني ما بين (1516-1919م)

الدكتورة الهام يوسف\*

محمد غسان يوسف\*\*

(تاريخ الإيداع 23 / 1 / 2019. قبل للنشر في 13 / 3 / 2019)

### □ ملخص □

تمتع ميناء طرابلس بأهمية كبيرة في بداية العهد العثماني، وكان يعدّ ميناء حلب الرئيسي حتى سنة 1612م، كما كانت طرابلس مقراً لإقامة الجاليات الأجنبية، وقناصل الدول، إلا أنها فقدت مكانتها هذه في مطلع القرن السابع عشر. تعرضت طرابلس للعديد من الظروف التي أدت إلى تراجع مينائها، ففي النصف الأول من القرن السابع عشر، عانت من استبداد يوسف باشا سيفاً وابتزازة أموال التجار الأجانب، كما عانت من المنازعات الدموية الطويلة بينه وبين خصمه الأمير فخر الدين المعني الثاني، مما أدى إلى تفوق ميناء الإسكندرونة. كما أن قيام الثورة الصناعية في أوروبا، أدى إلى تدفق البضائع من أوروبا إلى بلاد الشام، مما فرض بناء ميناء جديد لاستقبال السفن الكبيرة التي تسير بقوة البخار، لذلك تم إنشاء ميناء بيروت الذي طغى على ميناء طرابلس. ومع نهاية القرن التاسع عشر، فقد الميناء أهميته بعد بناء سكة حديد رياق-حلب، التي كانت تنقل البضائع إلى رياق ملتقى حمص وحماة وبيروت والشام، ومنها تذهب بها فوراً إلى السفن المنتظرة لنقلها في مرفأ بيروت، مما تسبب في خسارة مرفأ طرابلس تجارته الداخلية مع مدينتي حمص وحماة.

الكلمات المفتاحية : طرابلس - الدولة العثمانية - التجارة - الاسكندرون - حلب - ميناء

\* أستاذ - قسم التاريخ - كلية الآداب والعلوم الإنسانية - جامعة تشرين - اللاذقية - سورية.

\*\* طالب ماجستير - قسم التاريخ - كلية الآداب والعلوم الإنسانية - جامعة تشرين - اللاذقية - سورية

## Tripoli Harbor in Ottoman Era (1516-1916)

Dr. Ilham Youssef\*  
Mohammad Youssef\*\*

(Received 23 / 1 / 2019. Accepted 13 / 3 / 2019)

### □ ABSTRACT □

With the beginning of the Ottoman era, Tripoli harbor enjoyed great importance. It was considered the main harbor of Aleppo till 1612. Likewise Tripoli was a resident city for foreign minorities, and other States representatives (Consuls) However, it lost its status with the commencement of the 17<sup>th</sup> century.

Tripoli faced several circumstances that led to decline of its harbor. In the first half of the 17<sup>th</sup> century, Tripoli suffered from Youssef Basha Seifa's despotism, and his embezzlement of foreign merchant's money. Likewise the city suffered from his severe enmity with Prince Fakhr Edin El Mani II. This rift led to the progress of Iskandaron Harbor

The Industrial Revolution in Europe led to the flow of commodities from Europe to Levant. This nictitated the building of Beirut Harbor, which soon diminished Tripoli Harbor.

With the end of the 19<sup>th</sup> century, the harbor lost its importance after the installation of the railway Riaque- Aleppo, that used to transport commodities to Riaque, a meeting point between Homs, Hama, Beirut and Al-Sham, then the commodities would be carried to the ships waiting at Beirut. This led to losing internal trade of Tripoli with both Homs and Hama.

**Key Words:** Tripoli, Ottoman Empire, Trading, Iskandaron, Aleppo, Harbor

---

\* Professor, Department of History, Faculty of Arts and Humanities, Tishreen University, Lattakia, Syria.

Postgraduate student, Faculty of Arts and Humanities, Tishreen University, Lattakia, Syria.

## مقدمة

خضعت طرابلس كغيرها من مدن بلاد الشام للحكم العثماني مدة أربعة قرون مابين (1516-1916م)، واختلف وضع ميناؤها وازدهاره خلال هذه الفترة، فقد بلغ ذروة ازدهاره في القرن الخامس عشر، كان ميناء حلب الرئيسي، وتأرجح مابين ازدهار وتراجع خلال القرن السادس عشر، بسبب سياسة حكامه من جهة، ومنافسة ميناء اسكندرون له، بالإضافة لمينائي اللاذقية وصيدا، هذا بالإضافة إلى الدور الذي لعبه التجار في تأجيج الصراع بين طرابلس وحلب لمصلحتهم.

وكان لتشكيل ولاية صيدا سنة 1660م بالغ الأثر في تراجع ولاية طرابلس بشكل عام، وميناء طرابلس بشكل خاص، وكان الهدف من تشكيلها مراقبة العصابات الإقطاعية المسلحة في لبنان، بعد ثورة فخر الدين المعني الثاني (1632-1633م)، وتم تشكيل ولاية صيدا بسلخ أجزاء من ولايتي طرابلس والشام، واتخذت من مدينة صيدا مقرا لها، مما تسبب في فقدان طرابلس بعض أهميتها.

في حين بدأ يفقد رونقه في القرن الثامن عشر مع قيام الثورة الصناعية في أوروبا، لمصلحة ميناء بيروت، فقد كانت السفن البخارية تحتاج إلى ميناء واسع، ولم يعد ميناء طرابلس يفي بحاجتها، وبقي الميناء يعمل على صادرات وواردات التجارة الداخلية القادمة من المناطق الداخلية من حمص وحماة.

وفي نهاية القرن التاسع عشر خسرت طرابلس وميناؤها ماتبقى من نشاطها، بعد افتتاح خط سكة حديد رياق-حلب، فخسرت ماتبقى من تجارتها الخارجية، بالإضافة لتجارتها الداخلية مع حمص وحماة.

## أهمية البحث وأهدافه:

تجمع المصادر والمراجع التاريخية على أهمية ميناء طرابلس، في بداية العهد العثماني، بحيث كان من أهم موانئ بلاد الشام، كما تجمع على تراجعها في النصف الأول من القرن السابع عشر، وانحداره في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، والبحث يهدف أولاً إلى دراسة أسباب ازدهاره في القرن الخامس عشر، ثم دراسة العوامل التي أدت إلى تراجعها وانحطاطه، بحيث تحول من أهم موانئ بلاد الشام، إلى ميناء متواضع الأهمية في نهاية القرن التاسع عشر.

## منهجية البحث:

واتبع المنهج التاريخي القائم على جمع المادة العلمية، وتصنيفها، ثم القيام بتحليل الأحداث التاريخية، ونقدها، ومقارنتها مع بعضها، ثم إعادة تركيب الأحداث التاريخية بشكل منطقي، بهدف الوصول إلى الحقيقة التاريخية.

## النتائج والمناقشة:

### ميناء طرابلس قبل العهد العثماني

طرابلس "مدينة مشهورة على ساحل بحر الشام بين اللاذقية وعكا"<sup>1</sup>، تقع في الإقليم الرابع<sup>2</sup>، قد ورد اسم طرابلس في بعض المصادر العربية بإضافة ألف مهموزة "أطرابلس"، ولفظة طرابلس إغريقية، ومعناها "ثلاث مدن"<sup>3</sup>، استنادا إلى أن طرابلس لم تكن في بداية أمرها سوى ثلاثة أحياء، هي حي الأرواديين وحي الصوريين وحي الصيداويين<sup>4</sup>.

تظهر طرابلس كنتوء جبلي يمتد من البحر، ويسمى رأس طرابلس، وهو عبارة عن شبه جزيرة لها شكل مثلث تبلغ مساحته 15 كم<sup>2</sup> يمتد رأسه في البر لينتهي بزواية قائمة تتفرع منها عدة جزر تظهر على شكل قوس يمتد في البحر لمسافة سبعة كيلومترات<sup>5</sup>، وتعتبر طرابلس من بين المدن العربية الهامة المطلة على البحر المتوسط، وتقع في قلب المنطقة الساحلية لبلاد الشام، وتكمن أهمية ميناء طرابلس، بالمقارنة مع بقية موانئ الساحل الشرقي للمتوسط، بموقعه بالقرب من ممر حمص، فهو بوابة سورية الداخلية، مما جعل الفرنجة يبنون قلعة طرابلس لحمايته والدفاع عنه<sup>6</sup>.

طرابلس القديمة، أسست في القرن السابع قبل الميلاد، كانت تعرف بالمينا، ومدينة طرابلس الحالية محدثة الإنشاء، أسسها المماليك في سلطنة الملك المنصور سيف الدين قلاوون<sup>7</sup> سنة 1289م، وتبعد عن طرابلس القديمة نحو ثلاثة كيلومترات، وهكذا فإن طرابلس تقسم إلى مركزين عمرانيين منفصلين: المدينة والمينا<sup>8</sup>.

اشتهرت كميناء تجاري منذ العهد الفيبقي، وفتحت على أيدي العرب المسلمين سنة 636م مع عدد من المدن الساحلية في بلاد الشام، وكانت طرابلس قاعدة بحرية، ودار لصناعة السفن لتوافر الأرز والصنوبر<sup>9</sup>، كان لها ميناء واسع يحتمل لألف مركب في القرن 9 م<sup>10</sup>.

احتلتها الصليبيون سنة 1109م، وبقيت لها مكانتها التجارية في منطقة حوض البحر المتوسط، وكانت البضائع التي تأتي من الشرق الأدنى والأقصى، تأخذ طريقها إلى أوروبا عبر الموانئ الشامية، بما فيها موانئ طرابلس واللاذقية وجبيل<sup>11</sup>. ظلت تحت حكم الفرنجة إلى أن حررها المسلمون في عهد السلطان المملوكي قلاوون سنة 1289م، فقد ضرب السلطان بقوته الضخمة الحصار على طرابلس "وضايقتها مضايقة شديدة" وشرع مهندسوه في تنقيب الأسوار لإحداث ثغرة فيها، فقرر البنادقة الفرار، فجمعوا أموالهم بضائعهم وأقلعوا إلى أحد موانئ كيليكية، وحذا الجنوبية حذوهم بعد أن أدركوا أن لافائدة من المقاومة. بعد رحيل الصليبيين نهائيا عن المنطقة، ولمنع رجوعهم إليها، دمر المماليك

<sup>1</sup> الحموي، ياقوت بن عبد الله. معجم البلدان. دار صادر، بيروت، 1977، ج1، ص216.

<sup>2</sup> عمد المصنفون الأوائل إلى تقسيم العالم المسكون إلى سبعة أقاليم، كل إقليم منها مار من المغرب إلى المشرق على خط الاستواء، وليست هذه الأقاليم بخطوط طبيعية، لكنها خطوط وهمية محدودة، موجودة بالعلم النجوم، وطرابلس في الإقليم الرابع الذي هو إقليم الشام. انظر: الإدريسي، أبي عبد الله محمد. نزهة المشتاق في اختراق الأفاق. مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، 2002، ج1، ص9 وج2، ص644.

<sup>3</sup> الحموي، ياقوت بن عبد الله، معجم البلدان، مصدر سابق، ج4، ص25/ الحميري، محمد بن عبد المنعم. الروض المعطار في خبر الأقطار. تحقيق إحسان عباس، ط2، مكتبة لبنان، بيروت، 1984، ص389 وص390.

<sup>4</sup> سالم، السيد عبد العزيز. طرابلس الشام في التاريخ الإسلامي. مؤسسة شباب الجامعة للطباعة والنشر، الإسكندرية، د.ت، ص5.

<sup>5</sup> القطار، الياس. نيابة طرابلس في عهد المماليك. دائرة منشورات الجامعة اللبنانية، بيروت، 1988، ص39.

<sup>6</sup> القطار، الياس. نيابة طرابلس. مرجع سابق، ص42.

<sup>7</sup> السلطان قلاوون: سلطان المماليك البحريين (1279-1290م)، تسلطن بعد خلع سلامش، انتصر على المغول قرب حمص سنة 1281م، بنى البيمارستان المنصوري في القاهرة. انظر: توتل، فردينان. النجد في الأعلام. ط26، مؤسسة انتشارات دار العلم، قم-إيران، 2006، ص441.

<sup>8</sup> سالم، السيد عبد العزيز. طرابلس الشام. مرجع سابق، ص13.

<sup>9</sup> الخرابشة، سليمان عبد العبد الله. مملكة طرابلس في العهد المملوكي. أطروحة لنيل درجة الماجستير في الجامعة الأردنية، 1985، ص108.

<sup>10</sup> اليعقوبي، أحمد بن أبي يعقوب. البلدان. تحقيق محمد أمين ضناوي، دار الكتب العلمية، بيروت، د.ت، ص164.

<sup>11</sup> الخرابشة، سليمان عبد العبد الله. مملكة طرابلس في العهد المملوكي. مرجع سابق، ص247.

مدن الساحل، فدمّر السلطان قلاوون طرابلس "قهدمت، وكان عرض سورها يمر عليه ثلاثة فرسان بالخيال"<sup>12</sup>، ثم بنيت على مسافة ميل منها في واد يقال له "وادي الكنائس" وجعلوا الكنائس مساجد وأقاموا فيها<sup>13</sup>. ثم قام نواب السلطنة المملوكية في طرابلس بالاهتمام بتحسين مينائها بسلسلة من الأبراج الدفاعية الضخمة، وأبقوا على بعض القلاع الصليبية الساحلية التي تقع إلى الجنوب من طرابلس لحماية الساحل الممتد من طرابلس إلى بيروت<sup>14</sup>، وأصبحت مدينة طرابلس في عصر المماليك صورة مصغرة لمدينة القاهرة من حيث كثرة المساجد والمدارس بقبابها ومآذنها من حيث نشاط سوقها الاقتصادي، مما جعل منها مدينة زراعية وتجارية<sup>15</sup>، إضافة إلى أنها كانت قاعدة بحرية عسكرية، لها أسطول أصغر بكثير من أسطول الاسكندرية<sup>16</sup>.

بعد طرد الصليبيين من الساحل الشامي اختلت الحركة التجارية مع الغرب الأوروبي نتيجة لتدمير الموانئ الشامية بما فيها طرابلس وجبيل وطرطوس واللاذقية خوفا من عودة الفرنج إليها، والسياسة العدائية التي انتهجها الطرفان المملوكي والأوروبي في بادئ الأمر بعد رحيل الصليبيين عن الشرق<sup>17</sup>، وقيام البابوية بإصدار قرارات حرمان ضد التجار الفرنج الذين يتاجرون مع المماليك كجزء من سياستهم لإضعاف الدولة المملوكية ليتمكن الفرنج بعدها من العودة إلى بيت المقدس، ولكن هذه الدعوة لم تنجح إذ سرعان ماتحسنت العلاقات التجارية بين المماليك والفرنج، خاصة مع البنادقة والجنوية الذين أدركوا أهمية استمرار تدفق حاصلات الشرق الغنية إلى مدن الساحل الشامي ومصر والمكاسب الكبيرة التي يحققونها من بيعهم لهذه المنتجات في أوربة، حيث وقع الجنوية اتفاقا تجاريا مع أهل الشام، في حين وقع البنادقة اتفاقا مماثلا مع أهل مصر<sup>18</sup>.

مع عودة الصلات التجارية مع الغرب الأوروبي، وخاصة المدن الإيطالية، استعادت طرابلس مكانتها التجارية كميناء على ساحل البحر المتوسط منذ النصف الأول من القرن 14م، وسرعان ماتزايدت أعداد التجار الفرنج المترددين إلى الموانئ الشامية كطرابلس واللاذقية حاملين معهم مختلف أنواع البضائع يبيعونها إلى تجار المنطقة، وأصبحت لهم محلات تجارية خاصة بهم في طرابلس حيث وجدت قيسارية الفرنج، كما وجدت الخانات التي تجمع فيها بضائعهم لتقدر عليها الضرائب<sup>19</sup>.

#### ميناء طرابلس في القرنين الخامس عشر والسادس عشر

<sup>12</sup> المقرئزي، أبي العباس أحمد. *السلوك لمعرفة دول الملوك*. تحقيق محمد عبد القادر عطا، دار الكتب العلمية، بيروت، 1977، ج2، ص212.

<sup>13</sup> شريف، حكمت بك. *تاريخ طرابلس الشام من أقدم أزمانها إلى هذه الأيام*. تحقيق منى حداد يكن ومارون عيسى الخوري، دار حكمت شريف ودار الإيمان، طرابلس - لبنان، 1987، ص64.

<sup>14</sup> السخني، محمود خالد. *النشاط البحري لدولة المماليك في البحر المتوسط*. رسالة أعدت لنيل درجة الماجستير في تاريخ العرب والإسلام، 2011-2012م، ص108 وص109.

<sup>15</sup> القلقشندي، أبو العباس أحمد، *صبح الأعشى في صناعة الإنشاء*، المطبعة الأميرية، القاهرة، 1914، ج4، ص143. القطار، الياس. *نيابة طرابلس*. مرجع سابق، ص671.

<sup>16</sup> Heyd, W. *Histoire Du Commerce Du Levant Au Moyen – Age*. Leipzig, 1923, T.2, P.462.

<sup>17</sup> القطار، الياس. *نيابة طرابلس*. مرجع سابق، ص672 وص673.

<sup>18</sup> الخرابشة، سليمان عبد العبد الله، *مملكة طرابلس*، مرجع سابق، ص248 وص249.

<sup>19</sup> المرجع نفسه، ص249 وص250.

قسم العثمانيون بلاد الشام بعد احتلالها إلى ثلاث ولايات هي حلب، دمشق، طرابلس، وكان لكل ولاية استقلالها التام عن الأخرى<sup>20</sup>. فوثائق الأرشيف العثماني في استانبول تبين أن العثمانيين جعلوا طرابلس مركز ولاية عند دخولهم إلى بلاد الشام سنة 1516م<sup>21</sup>، ضمّت (27) ناحية، وامتدت من فتوح بني رجال جنوبا (كسروان) إلى اللاذقية شمالا والهمل شرقا، وقد استمرت المدينة مركز ولاية طيلة القرن 18م ومنتصف القرن 19م، وصولا إلى الحكم المصري (1840-1832م)<sup>22</sup>، إلا أنه سنة 1660م أحدثت ولاية صيدا لمراقبة العصبية الإقطاعية المسلحة في لبنان، بعد ثورة فخر الدين المعني الثاني<sup>23</sup> (1632-1633م)، وتم تشكيل ولاية صيدا بسلخ أجزاء من ولايتي طرابلس والشام، واتخذت من مدينة صيدا مقرا لها، مما تسبب في فقدانها بعض أهميتها<sup>24</sup>.

اعتمدت الدولة العثمانية في حكمها لجبل لبنان "التابع لولاية طرابلس" على الإدارة غير المباشرة، من خلال الاعتماد في إدارتها على أمراء الإقطاعيين، مقابل قيامهم بتقديم الطاعة ودفع الضرائب، فاعترفت بأمراء الشوف المعنيين حكما على جبل لبنان الجنوبي، واعترفت بأسرة آل حمادة في البقاع الشمالي، وآل حرفوش حول بعلبك، وآل عساف في كسروان وجبيل، وآل سيفا في طرابلس، ويهدف إقامة التوازن، قامت بضرب هذه الأسر ببعضها، مما تسبب باضطراب المنطقة، وأقوى هذه الاحتكاكات كانت بين المعنيين وآل سيفا، الذي تسبب باضطراب الولاية وأثر على حركة تجارة مينائها<sup>25</sup>.

منذ بداية الاحتلال العثماني لبلاد الشام في القرن السادس عشر بدأت تظهر تجارة متواضعة الحجم في مراكز قديمة مهملة كاللاذقية وطرطوس وبانياس وجبيل وبيروت وصيدا عكا، وكانت المدينة الوحيدة الكبيرة بينها خلال تلك المرحلة مدينة طرابلس، إذ كانت مركز الولاية ومنذ عهد الدولة المملوكية أمّنت طرابلس سلطة الدولة المركزية على جبل لبنان وسورية الساحلية، عبر مرفأ طرابلس حيث كانت تتم التجارة البحرية للمدن الداخلية خاصة دمشق وحلب<sup>26</sup>. كانت طرابلس وبيروت من أنشط موانئ الساحل الشامي في أوائل القرن السادس عشر، وكانا مينائين للشام، فالشام كانت المدينة التجارية في ذلك العهد، وكانت تجارة البحر الأحمر قوافل غربي الجزيرة العربية، ومنها قافلة الحج تتعش تجارة المدينة حتى منتصف هذا القرن<sup>27</sup>.

<sup>20</sup> عبد الرحيم، عبد الرحيم، النظم الإدارية العثمانية في البلدان العربية وأثرها في العلاقات العربية العثمانية 1517-1798م، دم، دب، ص102.

<sup>21</sup> وقد ذكر ريموند أن ولاية طرابلس أنشئت سنة 1571م، في حين ذكر أوزتونا أن السلطان سليم أسس إيالة الشام 1516م، ثم تجزأت إيالة الشام ونحو 1620م انفصلت ألوية طرابلس وحماة وحمص وجبلة وسلمية وأسست إيالة صيدا. انظر: أوزتونا، يلماز. تاريخ الدولة العثمانية. ترجمة عدنان سليمان، مؤسسة فيصل للتمويل، استانبول، 1988، ج2، ص793. و

Raymond, Andre. Grandes Villes Arabes Al Epoque Ottomane, Paris, 1985, P.24.

<sup>22</sup> حبلس، فاروق، أبحاث في تاريخ ولاية طرابلس إبان الحكم العثماني من خلال الوثائق الرسمية العثمانية، المعهد الألماني للأبحاث

الشرقية في، بيروت، 2007، ص65 وص66.

<sup>23</sup> الأمير فخر الدين المعني الثاني: (1572-1635م) أحد أمراء لبنان من آل معن الدروز الذين حكموا إمارة الشوف، حكم المناطق الممتدة بين يافا وطرابلس، باعتراف ورضا الدولة العثمانية. انظر: فخر الدين المعني الثاني: <https://ar.wikipedia.org/wiki/> تاريخ 2109/1/2.

<sup>24</sup> عوض، عبد العزيز. الإدارة العثمانية في ولاية سورية 1864-1914م. دار المعارف، مصر، 1969، ص62.

<sup>25</sup> أبو جبل، كاميليا و محمد، نجاح. تاريخ الوطن العربي الحديث (بلاد الشام والعراق). جامعة دمشق، 2005م، ص157 ص214 وص215.

<sup>26</sup> نسكايا، ايرنيا سميليا، البنى الاقتصادية والاجتماعية في المشرق العربي على مشارف العصر الحديث، ترجمة يوسف عطا الله، دار الفارابي، بيروت، 1989، ص173.

<sup>27</sup> أوغلي، خليل ساحلي. من تاريخ الأقطار العربية في العصر العثماني. استانبول، 2000، ص2.

تمتع ميناء طرابلس بأهمية كبيرة في بداية العهد العثماني، وكان يعد ميناء حلب الرئيسي حتى سنة 1612م<sup>28</sup>. كما أصبحت طرابلس السوق الرئيسية لتجارة التوابل القادمة من دمشق، بينما لعبت الإسكندرية نفس الدور لتصدير التوابل القادمة من القاهرة، قد ذكرت طرابلس في عام 1583م كمرافاً غالباً ما يقصده التجار المسيحيون، كان أحد الأسباب الهامة التي دفعت التجار الأوروبيين للتحويل إلى طرابلس في النصف الثاني من القرن السادس عشر، هو أن الضريبة على السفن الأجنبية بالأساس كانت أدنى فيه، ثم صدر قانون جديد في عام 1571م نص على أنه كان على السفن الأوروبية الكبيرة الراسية في مرفأ طرابلس أن تدفع 614 آقجة، والمتوسطة 200، والمراكب الصغيرة الحجم 25 وذلك عند إبحارها<sup>29</sup>.

أدت طرابلس في بداية القرن السادس عشر دوراً اقتصادياً وسياسياً ملحوظاً، فقد استقطب مينائها نشاط التجار المسيحيين الأوروبيين أكثر من سائر موانئ بلاد الشام، هذا الأمر تؤكد وثائق الأرشيف العثماني في استانبول، وبخاصة الطابو دفترتي رقم 513 الذي يعدد الضرائب المستوفاة من طرابلس سنة 1571م، وذكر حوالي (34) نوعاً من الضرائب التي توجب على طرابلس دفعها لخزينة الدولة، والتي بلغ مجموعها في تلك السنة 2,193,681 آقجة منها 80,44% استوفيت على السلع التجارية<sup>30</sup>.

في عام 1571م، كانت موانئ اللاذقية وجبله وبانياس وطرطوس تابعة لمرفأ طرابلس<sup>31</sup>، وكانت السفن التي تزور مرفأ طرابلس تأتي من البندقية وفرنسة وجزيرة قبرص، وكانت قبرص قبل فتحها في عام 1570م من قبل العثمانيين، مركز الترانزيت الرئيسي للتجار الأوروبيين الذين لم يكونوا مشمولين بالامتيازات التجارية داخل الأراضي العثمانية<sup>32</sup>.

كانت المدينة تضم مقرات إقامة القناصل الأوروبيين، وقد أحصى قانون - نامة الخاص بقلعة طرابلس عام 1571م الرسوم الجمركية ومختلف الضرائب المفروضة على البضائع المستوردة والمصدرة عبر مرفأ طرابلس. وكانت تصل إلى المدينة الأقمشة والحريز والتوابل وغيرها من البضائع المستوردة من الشرق إلى جانب المنتجات السورية كالأقمشة المحلية والحريز الخام اللبناني وغزل القطن الوارد من شمال سورية وغيرها، وكانت تستورد إليها الأجواخ الأوروبية والمعادن والبضائع الكيماوية<sup>33</sup>.

بالعودة إلى أنواع السلع التجارية التي استوفيت عنها الضرائب، نلاحظ أن طرابلس كانت تستورد الأجواخ والحريز والأقمشة المذهبة والديباج من البندقية وبلاد الإفرنج والمرجان والأحجار الكريمة من تونس، بالإضافة إلى الزئبق والحديد والرصاص من قبرص وبلغ أخرى من إيران والداخل السوري عبر القوافل البرية والحريز والقطن من كافة

<sup>28</sup> عبد الكريم، أحمد عزت، *دراسات في تاريخ العرب الحديث*، دار النهضة العربية، بيروت، د.ت، ص 129.

<sup>29</sup> إينالجك، خليل وكواترت، دونالد. *التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للدولة العثمانية*. دار المدار الإسلامي، بيروت، 2007، ج 1، ص 497. والآقجة وحدة نقدية من العملات الفضية في العصر العثماني، مضرورية من الفضة منذ عهد السلطان أورخان بن عثمان، وقد وردت إخشا وأقشا ومعناها "الأبيض الصغير". انظر: عمران، خضر. *الأوضاع الاجتماعية في لواء اللاذقية 1870 - 1919م*. منشورات جامعة تشرين، 2007، ج 1، ص 220.

<sup>30</sup> حبلص، فاروق. *أبحاث في تاريخ ولاية طرابلس*. مرجع سابق، ص 66.

<sup>31</sup> إينالجك، خليل وكواترت، دونالد. *التاريخ الاقتصادي والاجتماعي*. ج 1، ص 497.

<sup>32</sup> المرجع نفسه، ج 1، ص 497.

<sup>33</sup> نسكايا، إيرنيا سميليا، البنى الاقتصادية والاجتماعية في المشرق العربي على مشارف العصر الحديث، ترجمة يوسف عطا الله، دار الفارابي، بيروت، 1989، ص 173 و 174.

المقاطعات اللبنانية<sup>34</sup>. التي أصبحت أحد المرافئ الرئيسية لاستيراد المنسوجات الأوروبية، الصوفية والحريرية، والمعادن، القصدير والفولاذ، ولتصدير التوابل والحريير الخام اللبناني والقطن<sup>35</sup> ولكي ندرك أهمية تفوق طرابلس على سائر المدن الشامية بنشاطها الاقتصادي نكتفي بإيراد مقارنة أجراها أحد الباحثين بين طرابلس ودمشق في القرن 16م، حيث ذكر أنه "رغم أن دمشق التي كان عدد سكانها الذكور يزيد 35 مرة عن عدد الذكور الناضجين في طرابلس فإن مجموع الضرائب التي كانت ترسلها هذه المدينة للدولة، لم تكن أكثر من الضريبة في طرابلس إلا ب 2,3 مرة تقريبا"<sup>36</sup>.

ولاشك أن هذا النشاط الاقتصادي الذي أمّن للدولة العثمانية دخلا ضرائبيا كبيرا، قد لفت نظر العثمانيين إلى مدينة طرابلس فجعلوها مركز ولاية لتسهيل ضبط مواردها ومراقبة نشاطاتها التجارية عن قرب<sup>37</sup>.

مع بداية القرن السابع عشر، بدأت المنافسة مع ميناء الإسكندرونة، فبعد طرابلس عن حلب من ناحية، واستبداد يوسف باشا سيفا والي طرابلس، وابتزازه أموال التجار الأجانب من ناحية أخرى، وتلك المنازعات الدموية الطويلة بينه وبين خصمه الأمير فخر الدين المعني الثاني، أدى إلى تفوق الإسكندرونة، ففي سنة 1612م انتقلت الجاليات الأجنبية من طرابلس إلى الإسكندرونة، فرارا بأنفسهم وأموالهم من استبداد الباشا<sup>38</sup>. وقد ذكر درافيو أن سبب مغادرة التجار الفرنسيين لطرابلس هو: "أن حاكما لطرابلس رمى بجميع الفرنسيين في بئر، وطمر البشر ليستولي على متاعهم وأموالهم، ومن البديهي ألا يتجرأ الفرنسيون بعد هذه النكبة على القدوم والإقامة في مكان خطر كهذا، فنقلوا تجارتهم وقنصليتهم إلى حلب، وعندما علم الصدر الأعظم بالأمر، أمر بقتل الحاكم وصادر أمواله لصالح السلطان، وأعطى التجار الفرنسيين تأكيدات بأنه لن يحصل في المستقبل مايمثل هذا الأمر إذا عاد الفرنسيون إلى طرابلس، ولكن القنصلية بقيت في حلب، وعين للإشراف على التجارة الفرنسية في طرابلس نائب قنصل فقط"<sup>39</sup>.

كما لعب التنافس بين ولاية حلب وطرابلس ودفترداريها<sup>40</sup>، دورا هاما في تراجع ميناء طرابلس، فقد كتب والي حلب ودفتردارها للباب العالي قائلين بأن الفرنج الفرنسيين والبنادقة وغيرهم قد انقطعوا عن ميناء طرابلس من خوفهم من الدور "يقصد المعنيين"، وقلّ نتيجة لهذا دخل الخزينة، فالأصلح نقل الميناء إلى الإسكندرونة، فاعترض بعدها دفتردار طرابلس، ثم سعى فحوّل الميناء من جديد إلى طرابلس، وأجبر تجار البندقية وفرنسة للمجيئ إليها، فانقطعت البضائع من حلب، فكتب والي حلب من جديد وحوّل الميناء إلى الإسكندرونة، فشكى دفتردار طرابلس مرة أخرى من ضعف الخزانة وقلة الجبايات في طرابلس، وطلب تحويل الميناء إليها، وحل الحلبيون المشكلة بطريقة طريفة وهي أن المقاطعة تابعة لطرابلس يؤدي المال لدفتردارها ويبقى الميناء اسكندرونة، ووافقت الدولة العثمانية على ذلك، فليس المهم دفع بدل المقاطعة لدفتردار حلب أو دفتردار طرابلس، لأنه بالنتيجة يذهب إلى الخزانة في العاصمة ولكن المهم المتاجرة والتجارة

<sup>34</sup> حبلى، فاروق. أبحاث في تاريخ ولاية طرابلس. مرجع سابق، ص 66 وص 67.

<sup>35</sup> إينالجي، خليل وكواترت، دونالد. التاريخ الاقتصادي والاجتماعي. مرجع سابق، ج 1، ص 497

<sup>36</sup> حبلى، فاروق. أبحاث في تاريخ ولاية طرابلس. مرجع سابق، ص 66.

<sup>37</sup> حبلى، فاروق. أبحاث في تاريخ ولاية طرابلس. مرجع سابق، ص 66 وص 67.

<sup>38</sup> عبد الكريم، أحمد عزت. دراسات في تاريخ العرب الحديث. مرجع سابق، ص 129.

<sup>39</sup> نقلا عن: صباغ، ليلي. الجاليات الأوروبية. مرجع سابق، ج 1، ص 249 وص 250.

<sup>40</sup> دفتردار: أي ممسك الدفتر، وهي تتكون من كلمتين: دفتر ودار بمعنى القابض على الدفتر، وهو أكبر منصب للشؤون المالية في

الدولة العثمانية. انظر: صابان، سهيل. المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية التاريخية. مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، 2000، ص 113 وص 114.



تتركز في حلب من هنا كانت بداية اسكندرونة الآهلة، وأخيرا صدر فرمان<sup>41</sup> سنة 1593م قضى بجباية جمرك مايقدم إلى حلب في الاسكندرونة ومايأتي إلى الشام في ميناء طرابلس<sup>42</sup>.

على الرغم من تأكيد معظم المؤرخين والسياح والوثائق، أن مغادرة التجار الأجانب لميناء طرابلس، كان بسبب مضايقات حكامها، ولكن هناك أسباب أخرى، منها أن تركيز التجارة الشرقية في حلب ونموها، استدعى أن يكون الميناء الذي ينقل السلع والبضائع منها وإليها قريبا، ومرتبطا بها إداريا، وهذا ماأيده الرحالة سانديز، فطرابلس تبعد عن حلب مسيرة سبعة أو ثمانية أيام، بينما الاسكندرون ثلاثة أيام فقط، ويضاف إلى ذلك أن الأوضاع في ولاية طرابلس كانت مضطربة في الفترة التي تمتد من أواخر القرن السادس عشر وحتى الربع الثاني من القرن السابع عشر<sup>43</sup>.

ويشير وود إلى سبب آخر شجع الأجانب على الخروج من طرابلس وهو تعرض القاطنين فيها للحميات، كما أن طرابلس لم تكن تمتلك مرسى أمنا كميناء الإسكندرون، فمرساها مفتوح للرياح والأنواء وهذا عامل آخر دفع المراكب الأوروبية إلى تغييره، ولكنه عاملا ثانويا<sup>44</sup>.

إلا أن هذا لايعني أن طرابلس قد أهملت تماما كميناء، فهي لاتجذب التجار الأجانب لأنها مخزن لبضائع الشرق الواردة من أقاصي آسيا، والمحمولة إليها من دمشق وحلب فحسب، وإنما لأنها مدينة منتجة من ذاتها، وتنتج سلعا معينة تحتاجها أوروبية، ولاسيما منها الحرير والشنان، كما اشتهرت طرابلس على نطاق واسع بصناعة الصابون الذي بلغ إنتاجه وتجارته حجما كبيرا<sup>45</sup>، لذلك استمر قدوم التجار الفرنسيون والبنادقة والهولنديون، وإنما بأعداد ضئيلة، ولا أدل على ذلك ما رواه المؤرخ الخالدي عن وصول مراكب فرنسية إلى طرابلس سنة 1622م، أي بعد مغادرتهم لها في سنة 1612م وقبض باشا طرابلس على مركبين فرنسيين كبيرين، وبشاهدي زور اتهم جماعتيهما بالقرصنة لوجود بضائع تعود للمسلمين على ظهرهما، فحكم على الجماعتين بالموت، وصادر البضائع والمراكب وباعها لحسابه وبعد ذلك لم يدخل إلى ميناء طرابلس أحد من التجار الأجانب. وتوجه أناس منهم إلى الباب العالي للشكوى عليه بسبب ذلك، ولكن من كثرة اختلال الحكام وعزل الوزراء لم يلتفت أحد إليهم<sup>46</sup>.

فطرابلس على الرغم من سقوطها كميناء أول للتجارة الأوروبية، وكمصب لسوق حلب، فإنها تمكنت من المحافظة على نشاطها التجاري، واستمدت نشاطها من موارد المنطقة نفسها، وخاصة حرير لبنان<sup>47</sup>، وإن كان نشاطا محدودا، بسبب منافسة حلب وصيدا لها، فقد بقيت الدول الأوروبية كفرنسة وإنكلترة والبنديقية، ترسل إليها قنصل أو نواب قنصل لحماية مصالح مواطنهم فيها، وكانوا يأتون إليها للبحث عن القطن والحرير والسجاد والزبيب الوارد إليها من بعلبك والصوف والجلود والشمع وأخيرا القوي الذي كان يصدر إلى أوروبية لصناعة الزجاج والصابون، وفي طرابلس أفضل

<sup>41</sup> فرمان: لغة تعني الأمر، مصطلح كان يطلق في العهد العثماني للدلالة على الأمر السلطاني والبراءة السلطانية. انظر: حلاق، حسان وصباغ، عباس. المعجم الجامع في المصطلحات الأيوبية والمملوكية والعثمانية ذات الأصول العربية والفارسية والتركية، دار العلم للملايين، بيروت، 1999، ص163.

<sup>42</sup> أوغلي، خليل ساحلي، من تاريخ الأقطار العربية، مرجع سابق، ص11.

<sup>43</sup> صباغ، ليلى، الجاليات الأوروبية، مرجع سابق، ج1، ص250 وص251.

<sup>44</sup> المرجع نفسه، ج1، ص252.

<sup>45</sup> نسكايا، ايرنيا سميليا، البنى الاقتصادية والاجتماعية في المشرق العربي على مشارف العصر الحديث، ترجمة يوسف عطا الله، دار الفارابي، بيروت، 1989، ص173.

<sup>46</sup> صباغ، ليلى، الجاليات الأوروبية، مرجع سابق، ج1، ص253 وص254.

<sup>47</sup> عبد الكريم، أحمد عزت. دراسات في تاريخ العرب الحديث. مرجع سابق، ص129.

نوع منه تنتج بلاد الشام، الحرير في طرابلس أمتن خيطا مما هو عليه في الأماكن الأخرى على الساحل، ولذا تستخدم خيوطه في صناعة النسيج المزركش بالفضة والذهب<sup>48</sup>.

بشكل عام كان ميناء طرابلس طيلة القرن السادس عشر الميناء المسيطر على تجارة بلاد الشام الخارجية جنبا إلى جنب مع حلب، وكان مقرا لإقامة الجاليات الأجنبية، وقناصل الدول، إلا أنها فقدت مكانتها هذه في مطلع القرن السابع عشر، ولكنها حافظت على نشاطها التجاري، واستطاعت جذب التجار الأجانب إليها، ولا سيما البنادقة والفرنسيين، فأقام أفراد معدودون منهم فيها. إلا أن سياسة ولاتها لم تكن مواتية للتجارة الأوروبية، إذ عملوا على استغلالها لصالحهم، بفرض الضرائب والرسوم المختلفة، مما جعل الدول الأجنبية ساخطة على التجارة فيها، وبنفس الوقت غير مستغنية عنها. وعلى الرغم من أن الانكليز لم يكونوا يرأسون تجارة نشيطة في طرابلس مثلما كانوا يفعلون في حلب، إلا أنهم كانوا يلقون الفرنسيين أحيانا بمنافستهم، وبخاصة في أواخر القرن السابع عشر، ومطلع الثامن عشر. فبتثبيتهم سعر الشراء والبيع على جميع البضائع فيها، اكتسبوا ثقة الأهالي الذين كانوا يفضلون بيع كل شيء للإنكليز، والشراء منهم، وكان باشا طرابلس يعطي الإنكليز جميع المحصولات، ليدع الأمة الفرنسية تخضع لبعض مطالبه، وفي الحقيقة لم تكن طرابلس تضم عند زيارة موندل لها سنة 1697 سوى تاجر إنكليزي واحد، وقنصل إنكليزي

أما البنادقة فقد ضعفت تجارتهم في بلاد الشام كلها، في أواخر القرن السابع عشر، ومنها طرابلس، وبخاصة بعد إلغاء قنصليتهم في حلب سنة 1675م وكذلك الهولنديون الذين التفتوا إلى تجارتهم في أزمير وفي جزر الهند الشرقية.

#### المنافسة بين ميناء طرابلس والموانئ الأخرى في بلاد الشام

تعرض ميناء طرابلس للتراجع بعد الازدهار الذي شهده في القرنين السادس عشر والسابع عشر، ويعود ذلك لظهور موانئ قاسمته ازدهاره، بالإضافة لسياسة حكامه، وتدخل التجار بما يخدم مصالحهم. فمع مطلع القرن السابع عشر أخذ وكلاء المكاتب التجارية الأوروبية والقناصل الأوروبيون الذين انتقلوا من طرابلس إلى حلب يفضلون نقل بضاعة حلب عبر ميناء الإسكندرون الذي يبعد عن حلب مسيرة أربعة أيام بدلا من ثمانية أيام كان يتطلبها نقل البضاعة من حلب إلى طرابلس، وما بين (1609-1613م) أقفلت الدولة العثمانية ميناء الإسكندرون، لكنها اضطرت لفتحته مجددا تحت ضغط القناصل الأوروبيين للسماح له من جديد بنقل البضائع التجارية، إلا أن مناخه السيء جعل ممثلي الشركات التجارية الأوروبية يقيمون في بيلان الواقعة على مسافة ثلاث ساعات مشيا على الأقدام من الإسكندرون، فالوضع الاقتصادي المستقر لبيلان ساعد على ازدهار مرفأ الإسكندرون<sup>49</sup>.

بالإضافة إلى ميناء الاسكندرون، فإن ميناء اللاذقية بدأ ينافس مينائي طرابلس والاسكندرون، وكان لها شهرتها الخاصة في تصدير التبغ، ولكن الاسكندرون تغلبت عليها كميناء لحلب، كما تفوقت عليها طرابلس، بكونها مقر الحكم، وكان ميناؤها أكثر صلاحية لرسو السفن<sup>50</sup>. فمذ في أواخر القرن السابع عشر تحول قسم من عمليات حلب التجارية إلى اللاذقية التي تبعد عن حلب مسيرة أربعة أو خمسة أيام، وكانت اللاذقية مزدهرة، وفي سنة 1735م عين ممثل فرنسي في اللاذقية لأن فرنسا أولت اهتماما خاصا لتجارة الحرير الخام عبر هذا المرفأ، وفي عام 1756 طلب القنصل الفرنسي في حلب من حكومته تعيين نائب للقنصل في اللاذقية، لكن طلبه لم يتحقق إلا بعد ثلاثة وعشرين

<sup>48</sup> صباغ، ليلي. الجاليات الأوروبية. مرجع سابق، ج1، ص254.

<sup>49</sup> نسكايا، إيرنيا سميليا. البنى الاقتصادية والاجتماعية. مرجع سابق، ص174.

<sup>50</sup> عبد الكريم، أحمد عزت، دراسات في تاريخ العرب الحديث، مرجع سابق، ص129.

عاما، وكانت السلع الرئيسية لتجارة اللاذقية، بالإضافة إلى الحرير الخام، المنتوجات الزراعية للمناطق المجاورة كزيت الزيتون والتبناك الذي يصدر إلى مصر<sup>51</sup>.

كما عانت طرابلس أيضا من منافسة ميناء صيدا، منذ العقد الأول من القرن 17م بدأت تتطور مدينة صيدا، وقد شجعت على نهوض هذه المدينة سياسة فخر الدين المعني الثاني الذي اتخذ من صيدا مقرا لإقامته في مطلع القرن 17،

ويرى البعض أن فخر الدين سبب ضررا خطيرا للمرفأ السوري بين بيروت وعكا عندما أمر بطمر المعابر المائية إلى المرفأ بالتراب لتفادي عمليات الأسطول العثماني العدائية ضده.

وفي القرن 17م كانت صيدا مركزا للنشاط التجاري الفرنسي، وتصدر عبر مرفأها خيوط القطن المغزولة في مدينتي الرملة والقدس ضواحيها

وفي سنة 1660 أصبحت صيدا المدينة الرئيسية في الولاية الجديدة التي تأسست بهدف فرض إشراف أكثر إحكاما على الساحل بين بيروت وحيفا، وعلى شمال غرب فلسطين جبل الدروز، هي التسمية التي كان يعرف بها في القرن السابع عشر الجزء الأسط والجنوبي من جبل لبنان، آنذاك كان الرحالة يطلقون على صيدا اسم المدينة الأقوى الأكبر على الساحل، ولم تكن صيدا كبيرة في حجمها إذ كان محيطها كلم<sup>52</sup>.

#### ميناء طرابلس في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر

وعلى الرغم من كل الظروف غير الملائمة، التي أحاطت طرابلس في القرن السابع عشر، فإنها كانت تشق طريقها في أواخره لتحتل مركزا مزدهرا بين الموانئ اللبنانية، يجهز حمص وحماة وشمال لبنان بالبضائع المستوردة<sup>53</sup>.

إلا أن الضربة القاصمة التي أصابت ميناء طرابلس وغيرها من موانئ بلاد الشام، كانت بعد قيام الثورة الصناعية في أوربة، فكثرة البضائع المتدفقة من أوربة إلى بلاد الشام، فرضت بناء ميناء جديد لاستقبال السفن الكبيرة التي تسير بقوة البخار، لذلك تم انشاء ميناء بيروت الذي طغى على ماحوله، ولم تكن الموانئ الموجودة، مثل طرابلس وصيدا والاسكندرون، تفي بالغرض، بل كانت صالحة فقط لاستقبال السفن الشراعية التي تحمل كميات محدودة من البضائع، مما أفقد ميناء طرابلس ازدهاره<sup>54</sup>.

على الرغم مما أصاب ميناء طرابلس، فإنه احتفظ بنشاطه فيما يخص التجارة الداخلية، فكان محطة للبضائع التجارية والحبوب الواردة والصادرة لمدينتي حمص وحماة، وكانت هذه البضائع تنقل على ظهور الجمال والبغال والعجلات، إلا أنه في نهاية القرن التاسع عشر، فقد أهميته، وأصابه ما أصاب بقية الموانئ الثانوية التي لم ترتبط مع الداخل البلاد بسكة حديدية، بعد إنشاء خط حديد حلب - رفاق<sup>55</sup> فأصبحت تجارته منحصرة في حاجات سكانه وسكان الضواحي القريبة منه، في حين ازدهر ميناء بيروت الذي ارتبط بحماة بواسطة هذه السكة، فتحولت إليه التجارة التي كانت مقسمة

<sup>51</sup> نسكايا، ايرنيا سميليا. *البنى الاقتصادية والاجتماعية*. مرجع سابق، ص 175.

<sup>52</sup> نسكايا، ايرنيا سميليا. *البنى الاقتصادية والاجتماعية*. مرجع سابق، ص 175.

<sup>53</sup> صباغ، ليلي. *الجاليات الأوروبية*. مرجع سابق، ج 1، ص 260 و ص 261.

<sup>54</sup> رافق، عبد الكريم. *دراسات اقتصادية واجتماعية في تاريخ بلاد الشام*. مطبعة ألف باء الأديب، دمشق، 2002، ص 160.

<sup>55</sup> في سنة 1891م، سمح للبنان الذي كان جزءا من الدولة العثمانية، بإنشاء أول سكة حديدية، فكانت سكة رفاق، التي أقامتها "الشركة الفرنسية للسكك الحديدية" و"الشركة العثمانية الاقتصادية" وتمتد هذه السكة من بيروت إلى دمشق فحوران، وفي أول آب من سنة 1895م، انطلق أول قطار من مرفأ بيروت باتجاه محطة رفاق الحديدية. انظر:

<https://www.flickr.com/photos/muneera10/4029736570> تاريخ 2018/12/12

من قبل بين الإسكندرونة واللاذقية وطرابلس، وهكذا تراجعت التجارة الداخلية في طرابلس، بعد انشاء سكة حديد رياق- حلب، فقام تجار حماة وحمص بتصدير بضائعهم، بالسكة الحديدية، إلى بيروت<sup>56</sup>. فعندما ارتبطت حماة وحمص بميناء بيروت بواسطة السكة الحديدية عاد ذلك على ميناء طرابلس بضرر عظيم، بسبب أن هذه السكة، ففي السابق كانت تنقل البضائع إلى رياق ملتقى حمص وحماة وبيروت والشام، ومنها تذهب بها فورا إلى السفن المنتظرة نقلها في مرفأ بيروت، والواقعة بقرب الشاطئ، بخلاف البضائع التي ترد إلى طرابلس، فإن الحال يقضي بإنزالها في ميناء مكشوف، ونقلها من هناك إلى السفن التي ترسو على مسافة بضعة أميال من البر، وكثيرا ماتهب هناك ريح شمالية غربية مدة خمسة أو ستة أشهر من السنة، فتجعل النقل من الميناء إلى السفن أمرا صعبا، وفي بعض الأحيان مستحيلا متعذرا<sup>57</sup>.

### خاتمة

من خلال هذه الدراسة عن ميناء طرابلس في العهد العثماني تم الوصول للنتائج التالية:

- 1- تعتبر طرابلس من بين المدن العربية الهامة المطلة على البحر المتوسط، وتقع في قلب المنطقة الساحلية لبلاد الشام، وتكمن أهمية ميناء طرابلس، بالمقارنة مع بقية موانئ الساحل الشرقي للمتوسط، بموقعه بالقرب من ممر حمص، فهو بوابة سورية الداخلية.
- 2- اشتهرت طرابلس كميناء تجاري منذ العهد الفينيقي، وفتحت على أيدي العرب المسلمين سنة 636م مع عدد من المدن الساحلية في بلاد الشام، احتلها الصليبيون سنة 1109م، وبقيت لها مكانتها التجارية في منطقة حوض البحر المتوسط، ظلت تحت حكم الفرنجة إلى أن حررها المسلمون في عهد السلطان المملوكي قلاوون سنة 1289م.
- 3- تمتع ميناء طرابلس بأهمية كبيرة في بداية العهد العثماني، وكان يعد ميناء حلب الرئيسي حتى سنة 1612م، كما أصبحت طرابلس السوق الرئيسية لتجارة التوابل القادمة من دمشق، في عام 1571م، كانت موانئ اللاذقية وجبله وبناباس وطرطوس تابعة لمرفأ طرابلس، وكانت السفن التي تزور مرفأ طرابلس تأتي من البندقية وفرنسة وجزيرة قبرص.
- 4- في الربع الأول من القرن السابع عشر بدأ ميناء طرابلس بالتراجع، وبدأت المنافسة مع ميناء الإسكندرونة، فبعد طرابلس عن حلب من ناحية، واستبداد يوسف باشا سيفا والي طرابلس، وابتزازه أموال التجار الأجانب من ناحية أخرى، وتلك المنازعات الطويلة بينه وبين خصمه الأمير فخر الدين المعني الثاني، أدى إلى تفوق ميناء الإسكندرونة، فانتقلت الجاليات الأجنبية من طرابلس إلى الإسكندرونة، فرارا بأنفسهم وأموالهم.
- 5- بالإضافة إلى ميناء الإسكندرونة، فإن ميناء اللاذقية بدأ ينافس مينائي طرابلس والإسكندرونة، وكان لها شهرتها الخاصة في تصدير التبغ، وتحول قسم من عمليات حلب التجارية إلى اللاذقية التي تبعد عن حلب مسيرة أربعة أو خمسة أيام، كما عانت طرابلس أيضا من منافسة ميناء صيدا، التي بدأت تزدهر بسبب سياسة فخر الدين المعني الثاني، الذي اتخذ منها مقرا لإقامته في مطلع القرن 17.
- 6- لم تهمل طرابلس كميناء، فهي لاتجذب التجار الأجانب لأنها مخزن لبضائع الشرق الواردة من أقاصي آسية، والمحمولة إليها من دمشق وحلب فحسب، وإنما لأنها مدينة منتجة من ذاتها، وتنتج سلعا معينة تحتاجها أوروبا، ولاسيما منها الحرير والشنان والصابون.

<sup>56</sup> شريف، حكمت بك. تاريخ طرابلس الشام. مرجع سابق، ص 189 و ص 190.

<sup>57</sup> المرجع نفسه، ص 189.

7- أتت الضربة القاصمة لميناء طرابلس بعد قيام الثورة الصناعية في أوربة، فكثرة البضائع المتدفقة من أوربة إلى بلاد الشام، فرضت بناء ميناء جديد لاستقبال السفن الكبيرة التي تسير بقوة البخار، لذلك تم انشاء ميناء بيروت الذي طغى على ماحوله.

8- في نهاية القرن التاسع عشر، فقد أهميته، وأصابه مأصا ببقية الموانئ الثانوية التي لم ترتبط مع الداخل البلاد بسكة حديدية، بعد إنشاء خط حديد حلب - رفاق. فعندما ارتبطت حماة وحمص بميناء بيروت بواسطة السكة الحديدية عاد ذلك على ميناء طرابلس بضرر عظيم.



الجدول رقم (1)

الرسوم الجمركية على البضائع الغربية المستوردة من مرفأ طرابلس عام 1571 بالآقجة

الرسم الجمركية بالنسبة المئوية وبحسب القيمة	رسم القلم (رسمي قلم)	ضريبة القبان (بالقنطار)
2	1 عن كل ثوب	الأقمشة الصوفية
2	6 عن كل 100 أرشون	الستان (الأطلس)
2	8 عن كل 100 أرشون	المطرزات
2	8 عن كل 100 أرشون	مخمل عادي أو مطرز بخيوط ذهبية أو أنواع أخرى
3	1 عن كل قنطار	المرجان التونسي
3	1 عن كل قنطار	الكهرمان
3	1 عن كل قنطار	النحاس
3	1 عن كل قنطار	الحديد
3	1 عن كل قنطار	الرصاص
3	1 عن كل قنطار	الكيمياويات
7	أقجة واحدة أو سبع قطع	الورق
7	أقجة واحدة أو سبع قطع	السكاكين
7	أقجة واحدة أو سبع قطع	مصنوعات من الكريستال
4 عن كل بتمن	10 عن كل قنطار	الفولاذ

المرجع: إينالجبك، خليل وكواترت، دونالد، مرجع سابق، ج 1، ص 498

الجدول رقم (2)

الرسوم الجمركية على البضائع الغربية المستوردة في مرفأ طرابلس عام 1571 بالآقجة

البضائع	الرسم الجمركية بالنسبة المئوية وبحسب القيمة	رسم القلم	القبان
التوابل بما فيها الفلفل والقرفة وكبش القرنفل والزنجبيل والنيلة وجوز الهند	11+10		1
الحرير الخام الإيراني	110 عن كل قنطار	2	1
الحرير الخام السوري	110 عن كل قنطار		1

الراوند	110 عن كل قنطار	1	
القطن	4+4	1	1
الخيوط القطنية	5+5	1	1
الموهير	66 عن كل حمولة		
التفتة	66 عن كل حمولة		
جلود الأبقار	3		
الجلود المصنعة	44 عن كل حمولة من 75 قطعة		2
الحنة	110 عن كل 110 بتمن	1	
العفصة الجوزية	3	1	عن كل قنطار قيمته 700 آقجة
شمع النحل	3	1	1
السجاد	11 عن كل حمولة		

المرجع: إينالجك، خليل وكواترت، دونالد. مرجع سابق، ج 1، ص 500

### المصادر والمراجع

#### أولاً: المصادر العربية

- الإدريسي، أبي عبد الله محمد. *نزهة المشتاق في اختراق الآفاق*. مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، 2002. ص 112.
- الحموي، ياقوت بن عبد الله. *معجم البلدان*. دار صادر، بيروت، 1977. ص 540، ص 501.
- القلقشندي، أبو العباس أحمد، *صيح الأعشى في صناعة الإنشاء*، المطبعة الأميرية، القاهرة، 1914.
- المقرئ، أبي العباس أحمد، *السلوك لمعرفة دول الملوك*، تحقيق محمد عبد القادر عطا، دار الكتب العلمية، بيروت، 1977. ص 533.

- البيعوي، أحمد بن أبي يعقوب . البلدان. تحقيق محمد أمين ضناوي، دار الكتب العلمية، بيروت، د.ت. ص224.

- شريف، حكمت بك، تاريخ طرابلس الشام من أقدم أزمانها إلى هذه الأيام، تحقيق منى حداد يكن ومارون عيسى الخوري، دار حكمت شريف ودار الإيمان، طرابلس -لبنان، 1987. ص280.

### ثانياً: المراجع العربية

- أبو جبل، كاميليا و محمد، نجاح. تاريخ الوطن العربي الحديث (بلاد الشام والعراق). جامعة دمشق، 2005م، ص636.

- الصباغ، ليلى، الجاليات الأوروبية في بلاد الشام في العهد العثماني في القرنين السادس عشر والسابع عشر، مؤسسة الرسالة، بيروت، 1989م. ص523.

- توتل، فردينان. النجد في الأعلام. ط6، مؤسسة انتشارات دار العلم، قم-إيران، 2006.

- حبص، فاروق. أبحاث في تاريخ ولاية طرابلس إبان الحكم العثماني من خلال الوثائق الرسمية العثمانية. المعهد الألماني للأبحاث الشرقية في، بيروت، 2007، ص265.

- حلاق، حسان وصباغ، عباس. المعجم الجامع في المصطلحات الأيوبية والمملوكية والعثمانية ذات الأصول العربية والفارسية والتركية، دار العلم للملايين، بيروت، 1999، ص246.

- الخرايشة، سليمان عبد العبد الله. مملكة طرابلس في العهد المملوكي. أطروحة لنيل درجة الماجستير في الجامعة الأردنية، 1985، ص339.

- رافق، عبد الكريم، دراسات اقتصادية واجتماعية في تاريخ بلاد الشام. مطبعة ألف باء الأديب، دمشق، 2002،

- سالم، السيد عبد العزيز. طرابلس الشام في التاريخ الإسلامي. مؤسسة شباب الجامعة للطباعة والنشر، الإسكندرية، د.ت، ص570.

- صابان، سهيل. المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية التاريخية. مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، 2000. ص230.

- عبد الرحيم، عبد الرحيم. النظم الإدارية العثمانية في البلدان العربية وأثرها في العلاقات العربية العثمانية 1517-1798م. د.ت. ص29.



- عبد الكريم، أحمد عزت. *دراسات في تاريخ العرب الحديث*. دار النهضة العربية، بيروت، د.ت.
  - عمران، خضر، الأوضاع الاجتماعية في لواء اللاذقية 1870 - 1919م، منشورات جامعة تشرين، 2007،
  - عوض، عبد العزيز. *الإدارة العثمانية في ولاية سورية 1864-1914م*. دار المعارف، مصر، 1969، ص384.
  - القطار، الياس، نيابة طرابلس في عهد المماليك، دائرة منشورات الجامعة اللبنانية، بيروت، 1988، ص752.
- ثالثاً: المراجع المترجمة**
- أوزتونا، يلماز، تاريخ الدولة العثمانية، ترجمة عدنان سلمان، مؤسسة فيصل للتمويل، استانبول، 1988، ص876.
  - أوغلي، أكمل الدين إحسان. *الدولة العثمانية تاريخ وحضارة*. ترجمة صالح السعداوي، استانبول، 1999م، ص890.
  - أوغلي، خليل ساحلي، من تاريخ الأقطار العربية في العصر العثماني، استانبول، 2000، ص718.
  - إينالچك، خليل وكواترت، دونالد. *التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للدولة العثمانية*. دار المدار الإسلامي، بيروت، 2007،
  - بارقان، عمر لطفي، نظام المقاطعة، ترجمة ناجي أحمد الموصللي، الموصل، 1973م،
  - نساكيا، ايرنيا سميليا، البنى الاقتصادية والاجتماعية في المشرق العربي على مشارف العصر الحديث، ترجمة يوسف عطا الله، دار الفارابي، بيروت، 1989.

#### رابعاً: المراجع الأجنبية

HEYD, W. *Histoire Du Commerce Du Levant Au Moyen – Age*. Leipzig, 1923.

Raymond, Andre. *Grandes Villes Arabes Al Epoque Ottomane*. Paris, 1985.

#### خامساً: المواقع الالكترونية

<https://ar.wikipedia.org/wik/>

<https://www.flickr.com/photos/muneera10/4029736570>