

الطرق التجارية عبر الصحراء الليبية ودورها الاقتصادي في القرن التاسع عشر الميلادي

أ.م.د. عماد عبد العزيز يوسف
جامعة الموصل- كلية التربية الأساسية - قسم التاريخ

أ.م.د. رابحة محمد خضير
جامعة الموصل- كلية الآداب - قسم التاريخ

Trade routes across the Libyan desert and their economic role in the nineteenth century AD

Assis. Prof. Dr. Emad Abdulaziz Youssef
University of Mosul - College of Basic Education

Assis. Prof. Dr. Rabeha Mohammed Khudair
University of Mosul - college of Literature

Abstract:

Commercial convoys passing through the sands of the desert in Libya to reach the shores of the Mediterranean in central Africa for hundreds of years have been one of the most important sources of life for thousands of Libyans starting with unloading and shipping ships and ending with residents of hamlets and oases extending inside the desert, especially since the Libyan land climate took a tendency to drought and the expansion of the area Drylands and freshwater depletion in many springs.

The excellent geographical location of the Libyan land has been prepared for the bridging bridge to be at the forefront in the field of trade for many years without contesting or competing, so this land was a link between the unknowns of Africa and the outside world on the one hand, and the interconnectedness of the Libyan society on the other hand, as was the link between the Maghreb of the Arab world with its east, its long coast The curve towards the south has made its ports the closest

الملخص:

موضوع الدراسة: ان القوافل التجارية تمر عباب الرمال في صحراء ليبيا لتصل شواطئ البحر المتوسط بأواسط افريقيا لمئات السنين كانت من أهم مصادر الحياة لآلاف من الليبيين بدءاً بعمال تقريغ وشحن السفن وانتهاءً بسكان النجوع والواحات الممتدة داخل الصحراء خصوصاً منذ ان اخذ مناخ الأرض الليبية في الميل إلى الجفاف واتساع مساحة الأراضي القاحلة ونضوب المياه العذبة في العديد من الينابيع.

ولقد هيا الموقع الجغرافي الممتاز للأرض الليبية كي تتبوأ سده الصدارة في مجال التجارة خلال سنوات طويلة بلا منازع او منافس فكانت هذه الأرض حلقة وصل بين مجاهل افريقيا والعالم الخارجي من جهة وترابط المجتمع الليبي من جهة أخرى كما كانت صلة الوصل بين مغرب الوطن العربي بمشرقه فسالها الطويل المنحني نحو الجنوب جعل موانئها أقرب المنافذ للوصول إلى منتجات وسط افريقيا الاستوائي كما ان حياة العمران وتعدد المحطات والاستراحات على طول الشريط الساحلي والطرق الداخلية الموازية له سهل عملية تنقل الاشخاص والبضائع من مصر والشام والحجاز إلى تونس والجزائر والمغرب والاندلس.

والطرق التي كانت تسلكها قوافل الجمال المحملة بالسلع والبضائع المتعددة من وإلى ليبيا نجد ان هذه الطرق قد شكلت شبكة واسعة متداخلة غطت معظم الأراضي الليبية من الشمال إلى الجنوب ومن الغرب إلى الشرق ولا شك ان هذه الشبكة المنظمة هد ساهمت في تكوينها مجموعة من العوامل منها طبيعة النقل

outlets for access to tropical Central Africa products. The life of construction and the multiplicity of stations and rest houses along the coastal strip and parallel internal roads have an easy process of transporting people and goods from Egypt, the Levant and the Hijaz to Tunisia, Algeria and Morocco, and The Andalus.

And the methods used by camel caravans loaded with multiple goods and goods to and from Libya, we find that these roads have formed a wide interconnected network that covered most of the Libyan lands from north to south and from west to east. There is no doubt that this organized network has contributed to the formation of a group of factors, including the nature of transport And the commercial movement in means that were dependent on the emergence of beauty, which requires the provision of continuous and close supply and comfort stations, including also the provision of fresh water, all of this was always helping the presence of the population on trade routes and thus to the cooperation of these residents with each other and thus

والتحرك التجاري بوسائط كانت تعتمد ظهور الجمال والذي يتطلب توفير محطات للتموين والراحة متواصلة ومتقاربة ومنها أيضاً توفير المياه العذبة كل هذا كان يساعد دائماً على وجود السكان على طرق التجارة وبالتالي إلى تعاون هؤلاء السكان مع بعضهم البعض وبالتالي فإن النتيجة كان يؤدي إلى ترابط السكان والقبائل في تلك المناطق مع المناطق الأخرى.

الكلمات المفتاحية: الصحراء، ليبيا، التجارة، الطرق.

the result was to The link between the population and the tribes in those areas with other regions.

key words: The desert, Libya, trade, roads

أهداف الدراسة: تهدف الدراسة إلى مناقشة عدة فرضيات تحاول إيجاد الحلول لها وهي تبين دور الصحراء وطرق التجارة في ترابط الليبيين.

اسئلة الدراسة: تحاول الدراسة الإجابة على

١- إمكانية اعتماد النتائج المترتبة من خلال الاعتماد على طرق التجارة الصحراوية في إمكانية توحيد المجتمع الليبي.

٢- هل استطاعت القبائل (المجتمع الليبي) من الوصول إلى مرحلة الترابط من خلال الجانب الاقتصادي (التجارة)؟

منهجية الدراسة: تعتمد الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي موضوع الدراسة وفيه يتم التركيز على المعلومات التاريخية وتحليلها وفق معطيات علمية تهدف إلى توضيح أهمية المعلومات التي يمكن الاعتماد عليها في دراسة هذا الموضوع.

مصادر الدراسة: اعتمدت الدراسة على مجموعة من المصادر المتنوعة الوثائق والمصادر الوثائقية والمصادر الأصلية والمراجع الحديثة ذات العلاقة بالموضوع.

لمحة جغرافية عن ليبيا:

تتمتع ليبيا بموقع جغرافي استراتيجي فريد جعلها تكون أقصر مسافة من سائر أقطار الشمال الأفريقي الأخرى المطلة على البحر الأبيض المتوسط وأكثر اتصالاً بالمناطق الأفريقية الواقعة فيما وراء الصحراء الكبرى. ولذا، أصبحت بعض الواحات الليبية الداخلية ومراكزها التجارية حلقة وصل ما بين شمال القارة الأفريقية وبين بلاد السودان الأوسط والغربي. وهناك عوامل ساعدت طرابلس الغرب على أن تكون البوابة الشمالية لدواخل القارة الأفريقية، خلال العقود الثلاث الأولى من القرن التاسع عشر. أولها: الأهمية الجغرافية؛ لأنها أصبحت جسراً يربط بين البحر الأبيض المتوسط وبلاد السودان الأوسط والغربي. وثانيهما: العامل السياسي؛ فوجود يوسف باشا القره مانلي على قمة السلطة في

طرابلس الغرب (١٧٩٥ - ١٨٣٢) قد دعم أهمية طرابلس السياسية؛ لأنه تمكن من السيطرة على قوافل التجارة عبر الصحراء. وفي عام ١٨١١م احتل فزان، وبالتالي أصبح الطريق المؤدي من طرابلس إلى بورتو تحت سيطرة يوسف باشا القره مانلي، وذلك منذ عام ١٨١٨م^(١).

أ- أهمية الموقع الاستراتيجي:

تميزت ليبيا بموقع جغرافي استراتيجي فريد، حيث أنها تتوسط أقطار الشمال الأفريقي وتطل على سواحل البحر الأبيض المتوسط الطويلة، بحيث تمتعت بأن تكون حلقة الوصل بين المشرق العربي ومغربه^(٢)، وبالإضافة إلى ذلك، تشكل منطقة غرب ليبيا اقصر الطرق المؤدية إلى ما وراء الصحراء وأسهلها، وهي طرق تربط في الوقت نفسه بين موانئ البحر المتوسط ووحدات فزان من جهة وبلاد السودان من جهة أخرى. ويعزو تفرد ليبيا بهذه الميزة الاستراتيجية أن سواحلها تمتد حوالي (٥٠٠) خمسمائة كيلو متر جنوباً، مما جعلها أكثر مناطق الشمال الأفريقي قرباً لبلاد السودان الغربي والأوسط، فضلاً عن أنها لا توجد بها عوائق طبيعية، كما هو الحال بالنسبة لسلسلة جبال الأطلس^(٣) ويلاحظ أن مناطق الجنوب الليبي المتاخمة لمنطقة حوض تشاد تعاني من شح الأمطار وتعتمد الحياة فيها على الواحات التي يحترف سكانها الزراعة والرعي، بالإضافة إلى المبادلات التجارية في السلع المحلية وبيع العصور الأفريقية الوافدة من حوض البحر المتوسط. وكان لهذه الواحات دور بارز في النشاط التجاري بينها وبين بلاد السودان، وبالتالي صارت مركزاً لتسويق السلع السودانية وتوزيعها على الأسواق العربية والأوروبية^(٤).

وبما أن السواحل الليبية تمتد إلى ما يقرب من ألف وتسعمائة كيلو متر، فإنها ظلت جسراً يربط ليس بين المناطق الواقعة على حافتي الصحراء الكبرى فحسب، بل أيضاً بين الوطن العربي وبين الأقطار الأوربية الجنوبية من جهة أخرى، وهو دور كانت له أهمية قصوى، في وقت الحرب والسلام، ولم يخف الدور الاستراتيجي لليبيا وأهميته بالنسبة للأطماع الأوربية الاستعمارية في الوطن العربي ومناطق ما وراء الصحراء. ولذا، كالتبت بعض الدول الأوربية الاستعمارية على إيجاد مركز نفوذ لها في ليبيا، من خلال تنافس قنصلهم من أجل النفوذ والسيادة على مقدرات البلاد، وذلك بدءاً من مطلع القرن التاسع عشر الميلادي. وقد اتضحت أهداف هذا التكالب الاستعماري، منذ حملة نابليون الفرنسية على مصر في أواخر القرن الثامن عشر، وتصاعدت مداه، في ظل ما يعرف بالرحلات العلمية والاستكشافية لدواخل القارة الأفريقية التي أصبحت ليبيا مركزاً لإنطلاقها، لاسيما بعد استيلاء فرنسا على الجزائر سنة ١٨٣٠م، وعلى تونس في عام ١٨٨١م، واحتلال بريطانيا لمصر في العام الذي يليه^(٥).

مقومات تجارة ليبيا الخارجية:

إن أهم المقومات التي تركز عليها تجارة ليبيا الخارجية تتمثل في:

أ- طرق التجارة:

تعتبر طرق التجارة جزءاً لا يتجزأ من التجارة الخارجية، فإن ارتفاع وانخفاض نفقات نقل السلع عبر الطرق التجارية يؤدي إلى نقص أو زيادة الحجم الكلي للتجارة، وقد أثرت بعض العوامل على نفقات النقل في بداية القرن التاسع عشر، وخصوصاً الفترة الممتدة ما بين (١٨٠٧-١٨١٥م)، منها عدم استقرار الأوضاع السياسية في البحر المتوسط نتيجة لاجتياح الجيوش الفرنسية لدول جنوب غرب أوروبا، وإصدار نابليون ما يعرف بمراسيم برلين وميلانو، والتي تنص على تحريم موانئ أوروبا أو الدول المحايدة الدائرة في فلك فرنسا على السفن الانجليزية^(٦)، وردت إنجلترا على هذه الإجراءات بأن فرضت هي الأخرى حصاراً على الموانئ الأوربية، وكان من الصعب على الناقلين كسر هذا الحصار للسيطرة الانجليزية على البحر المتوسط بعد معركة الطرف الأغر ١٨٠٥م، كما أن النظم الإدارية وشروط الناقلين كانت لها آثار سلبية على معدلات النفقات النسبية لنقل السلع، وكانت أيضاً من العوامل المؤثرة على تجارة البحر المتوسط خلال تلك الحقبة، لقد كان التبادل التجاري بين ليبيا ودول غرب أوروبا المتوسطية على مر العصور يتم عبر البحر المتوسط، من خلال وجود خطوط ملاحية تربط الموانئ الليبية بنظيراتها في جنوب غرب أوروبا خاصة ميناء طرابلس الذي كان يمثل على ما يبدو ميناء رئيساً للتبادل التجاري البحري عموماً. ومن الأدلة على ذلك وجود سجلات لحركة هذه الميناء^(٧)، ومساهمة عوائد الجمركية في اقتصاد البلاد، ومما يؤكد ذلك أيضاً ما ذكره الرحالة الأوربيون الذين زاروا طرابلس منذ بداية العصر الحديث، وحتى زوال حكم الأسرة القرمانلية سنة ١٨٣٥م^(٨).

أما ميناء بنغازي فلم يشارك في التبادل التجاري بين ليبيا وتلك البلدان إلا بصورة طفيفة للغاية، فلم يتم العثور على سجلات حركة هذا الميناء إلا في أواخر عشرينيات القرن التاسع عشر، عندما أصبح المحطة التجارية الثانية لرسو السفن الأوربية التجارية، وبالإضافة إلى الطرق البحرية كان هناك شبكة من الطرق البرية (طرق القوافل) التي كانت تنتهي عند ميناء طرابلس، إن توضيح هذه الشبكة من الطرق البحرية، والبرية تؤدي بالباحث إلى وضع ميناء طرابلس، وبالتالي ليبيا في موضعها من الحركة الاقتصادية العالمية برأ وبحراً.

١- الطرق البحرية:

يمكن القول أن موقع ليبيا الجغرافي يكتسي أهمية كبرى في شبكة الطرق البحرية في البحر المتوسط، فهي تقع في منتصف الطريق الرابطة بين الشرق والغرب، وتتميز عن بقية الدول المغربية (تونس، الجزائر، ومراكش) بأنها الأقرب إلى الشرق. بالإضافة إلى أنها أقرب الدول البحرية إلى السودان الأوسط (تشاد والنيجر)^(٩).

٢- تجارة القوافل عبر الصحراء:

لم تكن الصحراء حاجزاً أمام النشاط التجاري بين دول الشمال الأفريقي وخاصة ولاية طرابلس الغرب ودول ما وراء الصحراء بل تجدها تلعب دوراً مهماً وأساسياً في هذا النشاط وذلك منذ العصر الوسيط من خلال القوافل التجارية التي تخترقها شمالاً وجنوباً وهي محملة بجميع أنواع السلع والذي مكنها من تغطية الأسواق الأفريقية والعالمية بكافة احتياجاتها من السلع

وخاصة الذهب والرقيق إلا أن هذا الدور قد تقلص بعد العصر الوسيط نتيجة لتردي الأوضاع السياسية والاقتصادية والاستراتيجية في دول السودان مما نتج عنه نفور من طرق التجارة وحيث أغلبها طرق بحرية الأمر الذي أفقد تجارة القافلة مكانتها^(١٠).

وكان الموقع الجغرافي لليبيا أهمية كبيرة لتجارة القوافل، لقد أعطى موقع ليبيا الجغرافي عبر تاريخها أهمية خاصة في تعاملها مع العديد من الدول إذ أن موقعها على ساحل البحر الأبيض المتوسط بالشمال الأفريقي وبساحل طوله ألف وتسعمائة كيلومتر وبعمق داخل القارة الأفريقية بحوالي ألفي كيلومتر وبالعديد من الموانئ عليه إلى جانب محطات تجارية عديدة على طول الطرق الداخلية والموازية للساحل كل ذلك قد مكنها من الارتباط بوسط وغرب وشرق أفريقيا عن طريق طرق القوافل عبر الصحراء والتي كان لها دور أساسي في تاريخ تجارة الولاية وإلى تبوئها مكان الصدارة في التجارة الدولية عبر مئات السنين^(١١).

ومنذ القدم استطاع الليبيون اختراق الصحراء والوصول إلى مناطق غرب ووسط وشرق أفريقيا وعقد صلات تجارية مع شعوبها والتي زادت بعد سيطرة الجرمانيين على طرق التجارة وجعلهم يتحكمون فيها^(١٢). والذي بدوره أزدادت خلاله التجارة ازدهاراً وارتباطاً مع دول ما وراء الصحراء والذي مكّن الولاية من قيامها كهزمة وصل بين دول الشمال الأفريقي على ساحل البحر المتوسط والدول الأوروبية على ضفته المقابلة، إلا أن هذا الوضع قد تغير بعد الاحتلال الروماني لمنطقة الشمال الأفريقي، حيث أخذ هؤلاء الرومان ينظرون إلى الأهمية الاقتصادية لتلك الدول وخاصة ولاية طرابلس الغرب التي كانت المعبر الرئيسي للقوافل التجارية عبر الصحراء الأمر الذي دفعهم إلى إرسال العديد من الحملات إلى فزان القصد احتلالها والسيطرة على طرق تجارة القوافل التي تمر بها إلا أن هذا المسعى قد فشل بسبب الوجود الجرمانتي الكبير الذي كان مسيطراً على طرق التجارة الرابطة لمنطقة ساحل الشمال الأفريقي ودول السودان الأوسط^(١٣).

وقد تواصل هذا النشاط التجاري ازدهاراً بين دول الشمال الأفريقي ودول ما وراء الصحراء حتى انهيار روما حيث تدهورت الأوضاع التجارية في المنطقة رغم المساعي والحملات التي قام بها البيزنطيون بعدهم، وعندما وصل العرب في العهد الأموي إلى الشمال الأفريقي نظروا إلى هذه الأهمية الاقتصادية لولاية طرابلس الغرب والذي برز من خلال تجارة القوافل فعملوا بعد سيطرتهم على البلاد إرسال حملات عسكرية إلى مناطق طرق القوافل وخاصة إلى فزان التي تتحكم في هذه التجارة وذلك للسيطرة عليها وبعد سيطرتهم عملوا على إنشاء العديد من المراكز التجارية على طول امتداد الساحل الليبي والتي أصبحت فيما بعد ذات أهمية بالنسبة لتجارة القوافل حيث أسهمت في عمليات التبادل التجاري البحري بين دول منطقة الشمال الأفريقي ووسط أفريقيا^(١٤). ويمكن القول أن العلاقات التجارية بين دول الشمال الأفريقي ودول وسط وغرب وشرق أفريقيا قد أكتسبت ابعاداً أخرى إلى جانب البعد الاقتصادي الذي كان محور العلاقة بين الطرفين من خلال عمليات التبادل التجاري عن طريق القوافل عبر الصحراء^(١٥).

وهذا النشاط التجاري الكبير خلال العصر الوسيط والمعتمد على تجارة القوافل نجد لم يتوقف أثناء السيطرة العثمانية لليبيا بل استمر على نطاق واسع من الدول الأوروبية ودول ما وراء الصحراء مما كان له أهمية في زيادة الروابط التجارية مع تلك الدول والتي تعد امتداداً للروابط التجارية القديمة بين الجانبين^(١٦) والتي نتجت من خلال تلك الفترة الدور الذي لعبته ولاية طرابلس الغرب بين دول ما وراء الصحراء وموانئ الدول الأوروبية عبر موانئها على ساحل البحر المتوسط والتي شكلت مع الواحات محطات تجمع للقوافل التجارية وملتقى لمختلف أنواع السلع القادمة من تلك المناطق^(١٧).

وقد كان العثمانيون ينتظرون لهذا النشاط على أنه مصدر أساسي للاقتصاد في الولاية من الضروري الحفاظ عليه بكل الطرق مما جعلهم يقومون بحملات عسكرية عديدة لإخضاع مناطق فزان وأوجلة لتأمين طرق التجارة عبر الصحراء التي تعتبر من أهم الموارد لدخل الولاية^(١٨).

أهمية النشاط التجاري عبر الصحراء:

فمنذ القدم كان للنشاط التجاري أثره الكبير على المجال الاقتصادي والاجتماعي، حيث عمل على تنشيط وتعميق الصلات التجارية بين دول الشمال الأفريقي ودول ما وراء الصحراء والدول الأوروبية عبر الموانئ البحرية على امتداد ساحل الولاية والمراكز والمحطات التجارية المنتشرة على أهم طرق تجارة القوافل والتي شكلت محطات تجمع وتوزيع للقوافل ونقاط عبور لها وملتقى لتبادل السلع في الصحراء إضافة إلى ذلك النشاط التجاري عبر الصحراء قد أدى بالعديد من الأفراد والجماعات بالهجرة من وإلى المناطق الأفريقية ما وراء الصحراء وتكوين جاليات، الأمر الذي مكنها من لعب دور في التأثير في الأوضاع السياسية لتلك المناطق. وقد تميز هذا النشاط التجاري الصحراوي بشموليته لكافة الأراضي الليبية الأمر الذي جعلها مصدر رزق للعديد من السكان الليبيين من خلال قيامهم بالعديد من الأعمال المرافقة لهذا النشاط من نقل وتخزين وشحن وحراثة والأعمال التجارية في التجمعات السكانية وموارد الماء التي غيرتها القوافل التجارية^(١٩).

طرق التجارة عبر الصحراء:

في نظرة عامة، للطرق التي كانت تسلكها قوافل الجمال المحملة بالسلع والبضائع المتعددة، من وإلى ليبيا، نجد أن هذه الطرق قد شكلت شبكة واسعة متداخلة، غطت معظم الأراضي الليبية، من الشمال إلى الجنوب، ومن الغرب إلى الشرق، ولا شك أن هذه الشبكة المنظمة قد ساهمت في تكوينها مجموعة من العوامل، منها طبيعة النقل والتحريك التجاري بوسائط كانت تعتمد ظهور الجمال، والذي يتطلب توفير محطات للتموين والراحة، متواصلة ومتقاربة، ومنها أيضاً توفر المياه العذبة، وكذلك فإن طبيعة الأرض والتضاريس كانت تتداخل في رسم خطوط سير القافلة. ويورد عبدالقادر جامي سبباً آخر لاختيار الطرق وهو أن هذه الطرق أسست في اتجاهات تتناسب مع منازل وأوطان أفراد القافلة الذين يحترفون نقل البضائع

على إبلهم، مما جعل الصفة العامة لهذه الطرق، التعرج والانحناء، تارة للشمال وأخرى للجنوب أو الغرب أو الشرق^(٢٠).

وإذا اعتبرنا أن نقطة الإنطلاق الأول أو الوصول النهائي، هي مدينة طرابلس، فإننا نجد أن هناك ثلاثة طرق رئيسية هامة، تتجه من الشمال إلى الجنوب وبالعكس، وطريقين رئيسيين يتجهان من الغرب إلى الشرق وبالعكس.

أولاً: الطرق التجارية المتجهة من الشمال إلى الجنوب وبالعكس

١ - طريق طرابلس - كانو (نيجيريا):

يبدأ من طرابلس ثم يتجه نحو الجنوب الغربي ماراً بـ جنزور - الزاوية - بئر الأراسيا - بئر القطرة، فساطو - بئر السانية - الرجبائل - بئر العقبة - بئر سلاس - سيناون - بئر سانية يعقوب - بئر ميزران - غدامس.

ثم يتجه نحو الجنوب إلى غات ماراً بأماسين - تازانير - تاهلين - تاهمينت - ايزنر - ثم غات. ومنها إلى الجنوب الغربي حيث كانو ماراً بـ الأير - زيندر.

تستغرق رحلة القافلة من طرابلس إلى كانو عن هذا الطريق مدة تتراوح بين أربعة أشهر وستة أشهر، وقد تصل إلى أكثر من ذلك، حسب الظروف، حيث تضطر القافلة للمكوث في مكان ما مدة طويلة لسبب من الأسباب كمرض قائدها أو بعض رجالها، أو التأخر في وصول البضائع المراد نقلها، أو ركود سوق البيع لبعض السلع إلى غير ذلك.

كما توجد العديد من الطرق تربط بعض المراكز التجارية الليبية شرق الوطن العربي وغربه وبدول ما وراء الصحراء وقد ساهمت في النشاط التجاري وبشكل كبير منذ القدم طريق غدامس تارمكة بمالي التجاري^(٢١) وهذا النشاط التجاري الذي عاشته ليبيا في تلك الفترة من خلال عمليات التبادل التجاري عبر الصحراء بواسطة القوافل والتي كانت في حركة دائبة بين سواحل الشمال الأفريقي ودول ما وراء الصحراء قد مكنها من توثيق العلاقات الأفريقية في كافة الميادين وخاصة الميدان التجاري^(٢٢).

وعبر هذه الطرق التجارية حملت القوافل التجارية من دول غرب ووسط وشرق أفريقيا إلى المراكز التجارية على ساحل البحر وبالصحراء العديد من السلع من أهمها الجلود وريش النعام والمنسوجات وجلود النمر والذهب والصبغ والدقيق أم عند عودتها فتحمل الثياب والخردوات والأوعية النحاسية والأكواب والأقمشة وغيرها من السلع، وقد أشار الرحالة ابن ناصر والورثيلاني لهذه الصلات وخاصة مع السودان ومصر وتونس والدول الأوروبية والتي كانت على نطاق واسع عبر الموانئ البحرية على طول امتداد الساحل الليبي إلى جانب الطرق البرية عبر الصحراء الأمر الذي جعل للنشاط التجاري دور في ازدهار العلاقات السياسية بين

تلك الدول وهذا ابن ناصر قال ((ونزلنا معطن وسوق الأعراب الحجاج بأربعة جمال تمراً أو حمارين تمر سيوة)) كما أشار ابن ناصر وقال: ((ولحق بنا الركب التونسي وسار معه حتى لحقنا بهم هناك وقامت سوق بين الحاج والأعراب من تمر سيوة والسمن والشباه واشترى كل من أراد بثمان بخص))، ويبدو أن هذا التبادل التجاري كان على نطاق واسع بين البلدين بدليل تغطية لمعظم أسواق إقليم برقة إلا أن هذا التبادل لم يكن في إطار منظم إذ يقوم به التجار والأهالي على حد سواء مما أدى إلى تدني أسعاره كما قال الناصري ((وقامت سوق بن الحجاج والأعراب من تمر سيوة والسمن والشاه واشترى كل من أراد شيئاً بثمان)) وقد استمر التبادل في جمع أنواع فهذا الورثيلاني في النصف الثاني من القرن الثامن عشر يؤكد استمرار إنتاج التمور إلى جانب إنتاج الأرز فقال ((ومررنا على العقبة الصغيرة والأرض خالية لسوق قد وجدنا فيها العرب طلبوا منا النزول للتسوق معهم، وأتوا إلينا بتمر سيوة وهو أجود التمر لم أر مثله في الجودة والحلاوة، وهذا التمر أشهر من أن تذكر فاشترينا منه، واشترينا شيئاً من الأرز))^(٢٣).

وقد تواصل التبادل التجاري بين مصر وليبيا على مر السنين ففي أواخر القرن الثامن عشر كانت البلاد العربية تستورد من البلاد الليبية عن طريق مراكزها التجارية السمن والفلل الأحمر وريش النعام والجلود والتمور ولطروثة والذهب وفي مقابل ذلك تصدر الأقمشة والعقود بأنواعها والخيام والصابون والسيوف والسكر والكافور والدخان^(٢٤).

وقد أشار الفارسي في تلك الفترة إلى هذا التبادل التجاري الكبير والذي لم يقتصر على مصر والسودان بل طال المغرب العربي حيث كان هناك تبادل تجاري كبير مع تونس إذ كانت تونس تصدر زيت الزيتون والبلح والطواقي الحمراء وخيوط الغزل والعباءات وهذه المبادلات التجارية أغلبها يتم عن طريق البحر^(٢٥) وهذه شهادة الفاسي في أواخر القرن الثامن عشر إلى قيام هذا النشاط التجاري بين تونس وليبيا فقال: ((وبنغازي مدينة ذات بناء متسع غير متقن وعليها مرسى يؤتى إليها من محروسة طرابلس وتونس ومن بر الترك بالسلع والفواكه^(٢٦) أما المغرب والخبراء فقد كان لها نشاط تجاري كبير منذ أمد بعيد مع ليبيا فقد كانت طرابلس تستورد القمح والأرز في سنوات القحط^(٢٧) وتصدر إليهم بعض السلع لمحلية أو القادمة من أفريقيا من الجلود والحلفاء والملح وريش النعام وناب الفيل والذهب والرقيق وغيرها من السلع^(٢٨) القادمة من أفريقيا عبر فزان عن طريق التجار الليبيين الذين تعاملون بتلك البضائع ويرجعون بغيرها من السلع المصرية وخاصة التمور الغنية^(٢٩) بها إلى أسواق إقليم برقة وقد أشار ابن ناصر إلى ذلك في أوائل القرن الثامن عشر فقال: ((وسبوه بلدة كبيرة، وفيها كثرة التمر والفواكه والبطيخ والدلاع)) أما بخصوص هذا الإنتاج في أسواق إقليم برقة فقال: ((لحق بنا فوارس من أولاد علي وذكر أن عندهم تمرأ سيوة فقلنا اتونا به نشترى منكم ويلفنا المقار ولحقوا بقافلتهم موقورة تمرأ، واشتروا الحجاج ما أرادوه من التمر)) وقد وصف ابن ناصر هذا الإنتاج الجيد بقوله: ((وتمر سيوه من أجود التمر لم نر من يوم خروجنا تمرأ يشابه تمر بلادنا إلا هذا لوناً وطمعاً هذا أنظف منه وأنقى))، ويشير ابن ناصر في شهادته مؤكداً وجود هذا الإنتاج المستورد في العديد من الأسواق بإقليم برقة كدليل على التبادل التجاري وخاصة في إنتاج التمور فقال: ((مررنا على أشماس، وهي قصبة صغيرة تعرف بقصبة أولاد علي معدة لخزن الشعير وغيره، واشترى

الركب من هذه القصبة ما يكفيه من الشعير والتمر المجلوب بها من سيوة)) أما من حيث البضائع المصدرة إلى مصر فقد أشار ابن ناصر بقوله: ((نزلنا سبخة مقطوع الكبريت، ويوجد في أعلى السبخة معدن كبريت في أبار يحل منها كالطين ومن هناك يحل إلى طرابلس وكذلك إلى مصر والاسكندرية)) والورثيلاني أورد شهادة أكد فيها تواصل عمليات التبادل التجاري مع مصر وجاء بنفس الشهادة التي أشار إليها ابن ناصر أما السلعة الأخرى التي تصدر إلى مصر اللحوم إذ أن مصر تعتمد في الغالب على اللحوم من ليبيا وخاصة إنتاج إقليم برقة وقد أشار ابن ناصر في أوائل القرن الثامن عشر بشهادة أكد فيها هذا التبادل في هذه السلعة فقال: ((إن مدينة برقة هي على بعد ستة أميال من الجبل الأخضر وهي دائمة الرخاء كثيرة الخير نصلح بها الماشية على مراعيها وأكثر ذبائح أهل مصر منها ويجلب منها إلى مصر الصوف والعسل والقطران وكان التبادل التجاري بين الدول لسنين يتم عن طريقها بدليل قول الورثيلاني ((درنة مدينة على ساحل البحر بها مرسى، ومرسى هذه المدينة عجيبة تنزل بها السفن الجانية من الإسكندرية وطرابلس وبر الروم))، وقال ابن ناصر ((مدينة درنة على ساحل البحر بها مرسى، ينزل بها السفن الجانية من الاسكندرية)) (٣٠).

٢- طريق طرابلس تشاد:

تبدأ الرحلة من طرابلس إلى ترهونة - ورفلة - مزده - صون - سوكنه - سبها - مرزق - تيغرهى - بيلما - بحيرة تشاد - كوكا - وكان متوسط مدة هذه الحلة ثلاثين يوماً.

٣- طريق: طرابلس - بنغازي - واداي:

يعتبر المنطلق الرئيسي لهذه الطريق، مدينة بنغازي، حيث تتجمع فيها قوافل التجار من مختلف المناطق الشرقية والغربية، خاصة من طرابلس، التي غالباً ما يستعمل تجارها الطريق المار من أوجلة - جالو - الكفر - التبتسي - أنوانجا - إنسكي - واداي.

ثانياً: الطرق المتجهة من الغرب إلى الشرق

١- الطريق الساحلي:

ينطلق من طرابلس إلى الخمس - مصراته - سرت - أجديبا - بنغازي - درنه - طرق - ثم يدخل حدود مصر إلى الاسكندرية - فالقاهرة.

٢- الطريق الصحراوي يبدأ من طرابلس ويمر من: سوكنة - زويله - أوجلة - الجغبوب ثم يدخل عن طريق سيوه كراداسة غرب القاهرة، حيث يلتقي بقوافل الطريق الساحلي. وهناك أيضاً تتجمع القوافل المتجهة للحج.

أما ارتباط ليبيا بالغرب فكان إما عن طريق الساحلي ماراً بالقيروان وقابس وصفاقس ثم تونس، وإما عن الطريق الصحراوي منطلقاً من غدامس حيث يتفرع هناك الأول إلى تونس ماراً من ققصه والثاني إلى الجزائر ماراً بـ بسكيكد، وفسنطينة - صطيف - الجزائر - ومنها إلى المغرب والأندلس ماراً من أهم المدن التجارية آنذاك مثل سجلماسة، وأوداغست، وبسكرة، وعين صالح، وفاس وغيرها من المدن المغربية التجارية التي ذاع صيتها.

أما أفريقيا فنقاط التوزيع داخل الوسط الأفريقي يتم من كانو وكوكا وواداي وتمبكتو ودارفور وكردفان^(٣١).

القوافل التجارية الصحراوية

كانت القوافل التجارية، العابرة الصحراء، تنظم في العادة، من قبل تجار مواطنين، يتفقون فيما بينهم على تسييرها، وتوكل قيادتها إلى شخص متمرس بأصول التجارة وعبر الصحراء، كان يلقب بالتركية (قافلة باشي)، وكان قسم من التجار يسافر مع القافلة، أما الباقون فيسلمون بضائعهم إلى وكلائهم، تحت إشراف رئيس القافلة. أما حجم القافلة وعدد جمالها، فقد يخلف من قافلة إلى أخرى، ويمكن أن نقول: أن القافلة متوسطة الحجم إذا تجاوز عدد جمالها مائة جمل، وهناك قوافل وصل عدد جمالها إلى ألفين وثلاثة آلاف جمل، وتذكر إحدى الوثائق أنه في عام ١٢٩٠ هـ (١٨٧٣ م) بلغ عدد إحدى القوافل (١٦) ألف جمل، وكان من المألوف أن أكبر القوافل حجماً هي المتجهة لأداء فريضة الحج. وزاد رجال القافلة يتكون عاد من مواد جافة مهيأة سلفاً، كدقيق القمح والشعير، والكسكسي، والبصل الجاف، وشحم الضأن، وزيت الزيتون، والزبدة، والخبز اليابس، واللحم المجفف (القديد) وكذلك الدشيشة وهي عبارة عن شعير مجروش، يحصد أخضر ويطبخ ثم يجفف بالشمس ويجرش بالرحى، وحين يهيا ليكون زاد المسافرين، يضاف إليه الزيت والفلفل الحار والطماطم اليابسة والبهارات وقطع صغيرة من اللحم المجفف ويوضع في كيس جلدي (مزود) وحين تحضيره تضاف كمية منه إلى الماء الذي يوضع في قدر فيغلى على النار، ليعطي بعد نضجه حساء يحوي على العناصر الغذائية الأساسية، كما يصبح مرقاً للأكلة الشعبية (البازين)^(٣٢).

وتختلف المصادر على أوقات ومواعيد انطلاق القوافل، فمنها من يذكر أن القوافل تبدأ رحلاتها في أشهر الصيف وفي أشهر أغسطس بالذات^(٣٣) ويذكر عبد القادر جامي أن الرحلة التي سافر فيها غات كانت في شهر يوليو، ويوضح سبب لجوء القوافل إلى السير، في أشهر الصيف هو لأن العربان أصحاب جمال القافلة والمرافقين لها يفضلون أن يمكثوا أشهر الشتاء في أوطانهم وبين أراضيهم ومزارعهم لأنهم في هذا الشهر يتطلعون إلى السحب التي ستنزل مطراً، حيث يتركون جمالهم وحيواناتهم في المرعى حتى أواخر شهر أبريل، تكون فيه هذه الحيوانات شبعت وارتاحت، وهنا يشروعون في البحث عما ينقلونه من أشياء وبضائع ليحصلوا على مبلغ يشترون به حاجاتهم ومتطلباتهم الضرورية من غذاء وكساء^(٣٤).

غير أن عدداً من البائنة يذكرون أن رحلة القافلة تكون في فصل الشتاء نظراً لكون المناخ في هذا الفصل معتدلاً بعكس فصل الصيف حيث تصل درجة الحرارة إلى خمسين درجة في الظل^(٣٥).

وأن مواعيد سير القافلة لم يكن يرتبط بالفصل أو المناخ وإنما هو مرهون بحركة السوق التجارية نفسها، فحين تتوفر البضائع أو السلع ويزداد الطلب على مواد أفريقية، يتم تنظيم القافلة، بصرف النظر عن كون الوقت شتاء أو صيفاً، وهذا يعني أن انطلاق القوافل كان يتم على مدار السنة.

١- تأمين خطوط التجارة الصحراوية

حملت السنوات الأخيرة من القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين شواهد كثيرة يستدل بها على تحمل السلطات الطرابلسية مسؤولية ضبط حركة المرور على الطرق الصحراوية الممتدة آلاف الكيلومترات التي كانت ترتادها حركة القوافل من غازات القبائل الصحراوية من البدو والطوارق والتبو في شكل كفالات وتعهدات واتفاقيات عقدتها السلطات الليبية ممثلة في حكام فزان مع زعماء تلك القبائل من أجل سيادة الأمن، واستتبابه في الربوع الليبية والأفريقية التي كانت من ضمن مسؤولية القبائل الصحراوية، كما اهتمت السلطات بوضع ترتيبات خاصة بتنظيم حركة الدخول والخروج للقوافل من مثل: إنشاء مراكز للجمارك، ونقاط للحجر الصحي كرانتيه Quarantena^(٣٦).

وكان من أهم الطرق التجارية التي كانت تحت الإشراف المباشر للسلطات العثمانية خلال القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين ما يلي^(٣٧):

طريق طرابلس تشاد، وطريق طرابلس برنو، وطريق برقة واداي، وطريق الحج، واستمرت هذه الطرق معروفة ومطروقة حتى القرن التاسع عشر، وهي مؤسسة على تقاليد نقل قديمة للربط بين الساحل والداخل، ويلاحظ أن هذه الطرق لم تبق ثابتة عبر القرون، بل تغيرت مسالكها من وقت لآخر، بيد أن اتجاهاتها الرئيسية الغربية والوسطى والشرقية، بقيت ثابتة، وكان من أهم المتغيرات المؤثرة في ضعف الحركة التجارية على خط تجاري ما هو مدى الضمانات الأمنية المتوفرة له، ومقدار جباية المرور خلاله والمرشدين والاستراحات المنتشرة حوله والمياه.

ويلاحظ أن السيطرة العثمانية على خطوط التجارة الطرابلسية قد أمنت استمرارية التجارة الطرابلسية الصحراوية ذات المردود الاقتصادي العالي لخزينة الدولة، مبقية على الأوضاع السياسية مستقرة، وبعيدة عن التداخلات الأجنبية أيضاً.

٢- تنشيط حركة التبادل التجاري

استمرت حيوية تجارة القوافل Caravans Trade بين ليبيا والبلاد الأفريقية، فيما يلي الصحراء جنوباً منذ فترات تاريخية قديمة^(٣٨) محققة انتعاشاً ملحوظاً في منتصف القرن التاسع عشر حتى قرابة سنة ١٩٠٣، في طرابلس، وسنة ١٩١١ في بنغازي^(٣٩).

ولقد بلغت الحركة التجارية بين طرابلس والسودان أوج مجدها خلال العقد المحصور بين سنتي ١٨٧٢-١٨٨١، حيث سجلت التجارة العابرة من السودان المصدرة عن طريق ميناء طرابلس قيمة مقدارها أربعة ملايين وسبعمئة فرنك ذهبي، وانخفضت القيمة في العقد التالي إلى ثلاثة ملايين ومائتي ألف فرنك، أما في السنوات الأولى من القرن العشرين فقد تدنت إلى أقل من ثلاثة ملايين فرنك ذهبي^(٤٠) وتركزت الواردات من بلاد السودان في عدة أصناف، هي^(٤١): جلود الحيوانات، وريش النعام، والعاج، وغبار الذهب، واللبن، والشمع، والخُصر، والحناء،

والرقيق، أما الصادرات فكانت: ملابس القطن، الحرير، الخرز، المراتب، التوابل، سروج الخيل، القهوة، الأسلحة والذخيرة، الزجاج، الورق، الشاي، السكر.

وتجد بعض المصادر في وحدة المقاييس والموازين والمكايل والعملات الورقية والذهبية والفضية والنحاسية وتشابهها مؤشرات قوية دالة على قوة التواصل التقني بصورة مختلفة بين الجانبين الليبي والأفريقي^(٤٢)، وبذلك نجحت السياسة العثمانية في إحداث تأثيرات مادية في المجتمع السوداني بهدف ربطه بالاقتصاد الليبي، وكذلك سارع بعض كبار التجار ونخبة واسعة من ملاك الأراضي وبعض الممولين من التجار الأوروبيين واليهود في مدن الساحل الليبي ومناطق الداخل في الاشتراك في تجارة العبور الأفريقية التي أصبحت من أهم مصادر الدخل بالنسبة لمعظم التجار في غات، وغدامس، ومرزق، وطرابلس وبنغازي، فعلى سبيل المثال وجد في سنة ١٨٨٠ حوالي ٧٣ تاجراً غدامسياً موزعين على هذا النحو: ١٩ في كانو، ٤ سوكونو، ٣ في زاريا Zaria، ٣ في نوب Nupe، ٤ في أودوما Odouma، ٣ في زندر، ٣٧ في طرابلس وتونس، كما لعب المجاورة والزوية Zuwaya دوراً مشابهاً في التجارة بين جنوب شرق ليبيا وبلاد السودان^(٤٣).

دور أصحاب الزوايا وقبائل الرحل في استمرار التجارة الصحراوية:

انكشفت الأحداث التي عرفت بها بلاد درعة طيلة النصف الأول من القرن الحادي عشر الهجري/ ١٧م عن انتقال التجاري الصحراوي إلى محور سوس ومحور سبلماسة حيث كانت كل من الإمارة السملالية بإبليغ، والإمارة العلوية بسبلماسة ترغب في السيطرة على النشاط التجاري الصحراوي. وبالرغم من أن هاتين الإمارتين قد نجحتا في تحويل جزء من النشاط التجاري إلى مناطق نفوذهما، فإن بلاد درعة ظلت تستقبل قوافل التجار من المناطق الصحراوية، كما ظلت تصدر بضائع الوادي ومتوجاته الفلاحية خاصة الحنا والتمور إلى بلاد السودان. وتعتبر الزوايا أول من استفاد من الأحداث التي عرفت المنطقة طيلة النصف الأول من القرن الحادي عشر الهجري/ ١٧م فقد طرح شيوخ هذه الزوايا أنفسهم كبديل لسلطة المخزن، ليس فقط في فض النزاعات القبلية والإشراف على الاتفاقيات الصلحية أو كل ما من شأنه توفير ظروف الأمن والاستقرار، ولكن أيضاً في حماية النشاط التجاري بين البوادي والمناطق الصحراوية، ويتجلى ذلك في قيادتهم العلوية للقوافل التجارية، أو بحضورهم المعنوي على رأس هذه القوافل. فقد ذكر ابن مليح السراج أثناء مروره ببلاد درعة عام ١٠٣٠هـ/ ١٦٤٠م أن المرباط سيدي عبدالعالي: شيخ زاوية ابني علي بفرواطة ((ركب بغلته وشد حزامه وعصابته مع نفر من أهل تامكروت فسلخوا بالركب في وعر بين جبلين يقال له خنك لكتاوة حرصا عليه واتقاء أن يصيبه مكروه من طائفة من اللصوص تجتمع فيه غالباً إلى أن قطعوا الوعر))^(٤٤).

أما الشيخ سيدي أحمد بن إبراهيم (ت ١٠٥٢هـ/ ١٦٤٢) فقد أمر تاجراً من ناحية فاس بالسفر إلى بلاده، فخرج عليه قطاع الطرق بالقرب من تثنية تافيلالت التي تربط بين ترناتة وتازرين فهاجمهم أسد كبير، ولا يعرف وجود أسد بالمنطقة، فرف أن الشيخ حاضر معه.

وقد تحولت زاوية تامكروت الناصر، منذ بداية النصف الثاني من القرن الحادي عشر الهجري/ ١٧م، إلى أكبر محطة تجارية على أبواب الصحراء تلتقي فيها القوافل التجارية الوافدة من بلاد السودان والصحراء بقوافل مختلف جهات المغرب، وقد ساهم هذا الدور التجاري لهذه الزاوية وشيوخها من الانتقال وبسرعة كبيرة من الفقر المذقع إلى الثراء والغنى والتوسع في الأملاك، ونستفيد من كتب الرحلات الحجية أن الدور التجاري لزاوية تامكروت قد تزايد بشكل كبير منذ العقود الأولى من القرن الثاني عشر الهجري/ ١٨م على عهد الشيخ أحمد بن ناصر (ت ١١٢٩هـ/ ١٧١٧م) وكان التجار يقصدونها، خاصة قبل موسم الحج بقليل، من مختلف مناطق المغرب مثل فاس وتطوان وسلا، وتادلا ودكالة وغيرها بالإضافة إلى تجار المناطق الصحراوية وسوس ووحدات الوادي، كان شيوخ الزاوية الناصرية يدركون أهمية هذا الدور التجاري المتزايد لزاويتهم، لذلك كانوا يحرصون على توفير كل اللوازم الضرورية لإقامة التجار بين ظهرانهم توفير ظروف الأمن لحمايتهم في الطرق سواء الوادي أو خارجه، وظل ذلك دأبهم مع التجار منذ عهد الشيخ محمد بن ناصر (ت ١٠٨٥هـ/ ١٦٧٥م) إلى عهد الشيخ أحمد بن بوبكر (قتل سنة ١٣٣٧هـ/ ١٩١٧م). وقد كانت جل قبائل الرحل الصحراوية تحترم قوافل تجار زاوية تامكروت ولا تتعرض لها بسوء احتراماً لشيخ الزاوية ورغبة في الاستفادة من ضيافتها (٤٥).

أما الزوايا الأخرى، التي لم تستطع استقطاب قوافل التجار، أمام الدور المتعاضم لزاوية تامكروت، فقد كان شيوخها يكتفون باستحداث أسواق محلية بزواياهم أو بالقرب منها. وظل دورهم محصوراً في عقد سلسلة من الاتفاقيات التكفلية مع قبائل الرحل، تلتزم بمقتضاها هذه القبائل باحترام كل القوافل المحسوبة على شيخ الزاوية سواء داخل الوادي أو في المناطق المجاورة له مثل تازرين ودادس وهسكورة وبلاد أيت وأوزكيت وغيرها وبالرغم من أن قبائل الرحل الصحراوية، تبدو من خلال تشغيبيها على المخزن بالمناطق الصحراوية، وكأنها عاملاً معوقاً للنشاط التجاري الصحراوي، فإن الشيء الأكيد أن هذه القبائل كانت وراء جل العمليات التجارية الناجحة بين الجنوب المغربي وبلاد السودان سواء بمعرفتھا التامة بالمسالك الصحراوية وارشادها للقوافل أو بتوفير ظروف الأمن والحماية لها (٤٦).

خبرة الليبيين بالطرق المؤدية لما وراء الصحراء وبأوضاع بلاد السودان

انعكست أهمية الموقع الجغرافي لطرابلس الغرب في اكتساب الليبيين خبرة ومعرفة واسعة بالطرق المتجهة إلى بلاد السودان وبأوضاعها الداخلية، وقد اكتسبت القبائل العربية الليبية المناخمة للصحراء من خلال تواصلها المستمر عبر العصور مع أهالي بلاد السودان الغربي والأوسط، ومعرفة ثرية بأوضاع تلك المناطق وظروفها السياسية والاقتصادية والثقافية والاجتماعية. فاستمر هذا التداخل المتواصل بين هذه القبائل الليبية وبين شعوب مناطق ما وراء الصحراء عبر العديد من الطرق الصحراوية التي كانت الواحات الليبية الداخلية مركزاً لها (٤٧). ولم تكن هناك حواجز أو عوائق تحول دون تدفق الجماعات البشرية عبر الصحراء، كما حدث في العصر الاستعماري الذي حاول فصم عرى هذا التواصل بين العرب والأفارقة.

وتعد الواحات الليبية الداخلية مراكز تجارية رئيسية لتبادل السلع السودانية بالسلع الأوربية والوافدة من أسواق حوض البحر الأبيض المتوسط^(٤٨). وبما أن غدامس تعد من أهم الواحات الليبية التي كانت لدينها صلات تجارية وطيدة بالأسواق السودانية فإن الغدامسيين كانت لديهم دراية وخبرة واسعة بالطرق المؤدية بين طرابلس الغرب ومناطق وأسواق بلاد السودان. ومن تجربتهم استفاد الطرابلسيون في معرفة الطرق ومحطاتها المختلفة والتي تربطهم بالمراكز التجارية فيما وراء الصحراء^(٤٩) أفرزت خبرة الليبيين بالطرق الصحراوية ظهور عدد من الأدلاء استعان بهم بعض الرحالين لا سيما الأوربيين. ومن أشهر هؤلاء محمد القطروني^(٥٠)، الذي عمل دليلاً ومرافقاً لأكثر من رحلة أوربي وتعطي جهوده مع هؤلاء الرحالة صورة بارزة وقوية لدور الخبرة الليبية بالطرق الموصلة إلى ما وراء الصحراء، مما زاد من ظاهرة اهتمام هؤلاء الرحالة بطرابلس الغرب خلال القرن التاسع عشر. وكان الرحالة الألماني هنريش بارث أول من استعان بهذا الدليل الليبي في رحلته من طرابلس إلى تمبكتو وكوكه والتي استغرقت نحو خمس سنوات امتدت من ١٨٥٠/٣/٢٤ - ١٨٥٥/٨/٢٨م.

ورافق القطروني - أيضاً الألماني رولفس في رحلته إلى بورنو ومنها إلى مندره. فحاز ثقة رولفس لدرجة ان رشحه يحمل هدايا من ملك بروسيا إلى سلطان بورنو غير أن الرحالة الألماني فون مالتسان، اقترح على رولفس ان يسند هذه المهمة للطبيب الألماني جوستاف ناختيجال الذي كان يعمل طبيباً لدى باي تونس، منذ عام ١٨٦٣م، والذي كان نفسه يتطلع للقيام برحلة إلى افريقيا^(٥١) وعندما قدم ناختيجال إلى طرابلس، تعرف في بيت القنصل النمساوي على محمد القطروني، أثناء التقائه برولفس. ويعلق ناختيجال على تطلعه للقاء القطروني والتعرف عليه قائلاً: ((لم يكن أبناء بلدي - يقصد رولفس ومرافقيه - محط اهتمامي، بل وجهت جلّ اهتمامي إلى محمد القطروني، الرجل الوقور، الذي رافق بارث إلى تمبكتو ورفيق رولفس إلى بورنو، ومندره، والى جملة المهاري الأبيض، الذي ركبته اثناء عودته من رحلته الأخيرة من بورنو إلى بلاده.

لقد أتى من بلده في فزان، فهو يعيش في قرية دجالة بالقرب من مرزق، ويرغب ان يكون دليلي أيضاً، كان منهمكاً في إعداد حوية جمل للرحلة القادمة، وباحترام بالغ، نظرت إلى وجهه الأسود البشرة بتجدداته البالغة وأنفه الأفطس، ومنخاريه الواسعين، وفمه الخالي من الأسنان، والشعرات البيضاء المبعثرة في لحيته وأذنيه الكبيرتين وعينيه اللتين تفيضان بالطمأنينة.

إن محمداً لم يكن يكثر الكلام حسبما خبرته خلال سنوات طويلة، بل كان رجلاً متقدماً في السن هادئاً لطيفاً لا يتردد بالتضحية بنفسه في سبيل أصدقائه، وقلما يخرج عن طوره بسبب طبيعته وخبرته الواسعة. بادلني التحية وعبر باقتضاب عن السرور بمعرفتي واستغل فرصة توقفه عن العمل، كي يأخذ أوراق تبغ أخضر من علبة جلدية، ويضعها في فمه، يعض عليها ببقايا أسنانه مع قطعة نظرون. وكان يلبس فوق القميص الواسع المعتاد في موطنه فزان، جرداً صوفياً، يغطي به أجزاء من رأسه قصير الشعر، وكان يتربع فوق التبن الذي يحشو به الحوية (التي يجهزها))^(٥٢).

لم يكن موقف ناخيتجال من محمد القطروني، موقفاً أحادياً، فقد أدرك كل الرحالة الذين استعانوا به، أهميته لإنجاز رحلاتهم، فتناصحوا بصحبته، وأثنوا عليه إلى درجة ان ناخيتجال وضع صورته على كتابه (الصحراء والسودان) ^(٥٣) ووضع صورته على غلاف كتابه (إسهامات جديدة في اكتشاف ودراسة أفريقيا) وهو يرتدي الجرد ^(٥٤). وبعد وفاته واصل ابنه المسيرة في تقديم يد العون والمساعدة للرحالة، واستعان به بعض من استعانوا بأبيه من قبل، مثل رولفس، الذي صحبه في رحلته إلى الكفرة ١٨٧٨م العام نفسه الذي توفي فيه والده ^(٥٥) وقد نشر رولفس صورة هذا الابن علي محمد القطروني على غلاف كتابه (رحلة إلى الكفرة) ^(٥٦).

إن مثل محمد القطروني وابنه علي، صورة حقيقية لما كان للخبرة الليبية بالطرق والمحطات التي تربط الشمال بالجنوب من دور بارز في خدمة الرحالة وإنجاز مهماتهم في القرن التاسع عشر.

التواصل الليبي مع مناطق ما وراء الصحراء

لقد كانت معرفة الليبيين بمناطق ما وراء الصحراء الكبرى موعلة في القدم، فساعدتهم في ذلك طبيعة بلادهم التي حفزتهم إلى ارتياد المناطق الصحراوية، طلباً للرزق والتجارة مع واحاتها ومراكزها التجارية. وكان تجولهم في الصحراء مرتبطاً بالبحث عن أماكن توفر المياه ^(٥٧).

ولم تكن المسافات الطويلة التي يقطعونها في تحركاتهم تمثل عائقاً لهم، بل تحدوها بروحهم المتطلعة للمغامرة والريادة في اجتياز الصحراء لمعرفة طرقها ومسالكها.

ونتيجة لهذه المغامرات، توسعت مهارة الليبيين في المناطق الصحراوية وما ورائها، وبالتالي أصبحوا الوسطاء الرئيسيين للأمم الأخرى في شئون هذه المناطق المعنية. ومما شجع التواصل الليبي مع مناطق ما وراء الصحراء، وجود المدن الليبية الساحلية التي أصبحت في الوقت نفسه حلقة وصل بين الليبيين والفينيقيين، حيث تعاون هؤلاء لازدهار التجارة البرية والبحرية ^(٥٨). وعلى الرغم من صعوبة تحديد الفترة الزمنية التي مارس فيها الليبيون نشاطهم التجاري الصحراوي مع بلاد السودان، فإن أقدم قضية تصور محاولاتهم الأولى لاجتياز الصحراء رواها هيرودوت على النحو التالي: ((أن خمسة من الشباب من أولاد رؤساء قبيلة النزاموس Nasamones الذين كانوا يعيشون بالقرب من خليج سرت الكبير والذين امتدت مواطنهم إلى بعض المسافة في الداخل قد دفعتهم غريزة حب الاستطلاع وروح المغامرة التي هي من طبيعة الشباب إلى التوغل في الصحراء جنوباً وقد زدوا أنفسهم بكمية وافية من الزاد والماء تمكنهم من قطع مسافة تزيد عما تعودته الناس في ذلك الوقت عندما كانوا يتوغلون جنوباً.

علاقات حكام ليبيا مع مناطق ما وراء الصحراء:

لقد كان التواصل الحضاري بين طرابلس الغرب وبين بلاد السودان الغربي والأوسط قديماً وأزلياً. فازدادت العلاقات بين الجانبين قوة ومتانة في العصر الحديث، ذلك بفضل جهود بعض القيادات السياسية لدى الطرفين، وهي قيادات حرصت على دعم أوصل هذه العلاقات،

تلبية للمصالح المشتركة بينهما. فعلى سبيل المثال لا الحصر، كانت العلاقات وطيدة ما بين يوسف باشا القره مانلي حاكم طرابلس وبين الشيخ محمد الأمين الكانمي حاكم برنو، خلال الثلث الأول من القرن التاسع عشر.

وفي ظل تلك العلاقات الحميدة والمتينة بين طرابلس الغرب وبين برنو، ازدهرت التجارة الصحراوية وانتعشت مراكزها. فقد لعب التجار الليبيون دوراً بارزاً في الحركة التجارية، في بلاد السودان الأوسط والغربي. وكانت لهم أحياء خاصة بهم في تلك المناطق، إذ مثل التجار الفزانين مركز ثقل في بلاد السودان الأوسط، في حين كان للغدامسيين مكانة مرموقة في بلاد السودان الغربي.

فقد نجم عن الروابط الاقتصادية والثقافية المشتركة بين طرابلس الغرب وبين برنو ان تعززت الروابط الاجتماعية باتصاها والتلاحم العرقي والثقافي. فعلى سبيل المثال، كان محمد الأمين الكانمي من مواليد مرزق بفزان. وتلقى شطراً من تعليمه في طرابلس، حيث كان لأساتذته حظوة لدى يوسف باشا القره مانلي، الأمر الذي ساعد على تقوية أواصر صداقته بحاكم طرابلس المذكور^(٥٩)، كما أسفرت عرى الصداقة بين الطرفين أن حرص الكانمي على تقديم الدعم والمساعدة للرحالين الأوربيين، باعتبارهم ضيوف باشا طرابلس. وفي الوقت ذاته، وجد الكانمي من يوسف باشا القره مانلي دعماً قوياً في صراعه مع حكام باقرمي ووادي، إذ أرسل الأخير لنجدة حملة عسكرية بقيادة مصطفى الأحمر باي فزان وعبد الجليل سيف النصر شيخ قبائل أولاد سليمان مكنته من إحراز نصر حاسم على منافسيه^(٦٠).

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: الكتب العربية والمعرية:

- ١- أحمد البوزيدي، التاريخ الاجتماعي لدرعة (مطلع القرن ١٧ مطلع القرن ٢٠) دراسة في الحياة السياسية والاجتماعية والاقتصادية من خلال الوثائق المحلية (الدار البيضاء: د.ت)
- ٢- أحمد النائب الانصاري، المنهل العذب في تاريخ طرابلس الغرب، (طرابلس: ١٨٩٦).
- ٣- أحمد صدقي الدجاني، أحاديث عن تاريخ ليبيا في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، (طرابلس: د.ت).
- ٤- أحمد صدقي الدجاني، ليبيا قبل الاحتلال الايطالي (د.م: ١٩٧١).
- ٥- تيسير بن موسى، المجتمع العربي الليبي في العهد العثماني، (ليبيا: ١٩٨٨).
- ٦- جون فرنسيس ليون، الرملة من طرابلس إلى فزان، ترجمة مصطفى جودة (تونس: ١٩٧٦).
- ٧- حسن الفقيه حسن، اليوميات الليبية، تحقيق عمار جحيدر، (طرابلس: ٢٠٠٣).
- ٨- عبدالعزيز سليمان نوار، التاريخ الحديث أوريا منذ الثورة الفرنسية حتى الحرب الفرنسية الروسية (١٧٨٩-١٨٧١)، (بيروت: ١٩٨٥).
- ٩- عبدالقادر جامي، من طرابلس الغرب إلى الصحراء الكبرى) ترجمة محمد الاسطى، (طرابلس: ١٩٧٣).

- ١٠- علي مفتاح ابراهيم منصور, الرحالة العرب ودورهم في كتابة تاريخ ليبيا السياسي والاقتصادي في القرنين السابع عشر والثامن عشر, (طرابلس: ٢٠٠٥).
- ١١- عماد الدين غانم, رحلة عبر افريقيا مشاهدات الرحالة الالماني رولفس في ليبيا وبرنو وخليج غينيا (طرابلس: ١٩٩٦).
- ١٢- عمر علي بن اسماعيل, انهيار حكم الاسرة القره مانلية في ليبيا ١٧١١-١٨٣٥م, (طرابلس: ١٩٦٦).
- ١٣- فرانسيكو كورو, ليبيا اثناء العهد العثماني, تعريب خليقة التليسي, (طرابلس: ١٩٧١).
- ١٤- فريدريك هورنمانو الكسندر جوردون, رحلتان عبر الصحراء, (طرابلس: ١٩٧٤).
- ١٥- محمد المبروك يونس, تاريخ التطور السياسي للعلاقات العربية الافريقية, ط٢ (بنغازي: ١٩٩١).
- ١٦- محمد خليل بن عليون, التذكار من ملك طرابلس وما بها من الاخبار, تصحيح وتعليق الطاهر أحمد الزاوي, ط٢ (طرابلس: ١٩٦٧).
- ١٧- مصطفى بعبو, دراسات في التاريخ اللوبي, (الاسكندرية: ١٩٥٣).
- ١٨- هانتس فاس, الصحراء الكبرى في ضوء التاريخ, ترجمة عماد الدين غانم, (طرابلس: ١٩٧٩).

ثانياً: البحوث

- ١- ابراهيم حركات, ((دور الصحراء الافريقية في التبادل والتسويق خلال العصر الوسيط)), مجلة البحوث التاريخية, العدد الأول, السنة الثالثة, ١٩٨١.
- ٢- بشير قاسم يوشع, ((الغدامسيون في رحلة الحشاشي)), مجلة البحوث التاريخية, العدد ٤, طرابلس ١٩٨٣.
- ٣- تيسير بن موسى, ((تجارة القوافل في العهد العثماني)), مجلة تراث الشعب, العدد السادس, سنة ١٩٨٢.
- ٤- سلفاتوي روبونو, ((تجارة طرابلس عبر الصحراء في العقد الاول من القرن العشرين)), مجلة البحوث التاريخية السنة الثالثة, العدد الأول, يناير ١٩٨١.
- ٥- صلاح الدين حسن السوري, ((العلاقات بين ليبيا وشعوب الصحراء في القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين)), في أعمال ندوة التواصل الثقافي والاجتماعي بين الأقطار الافريقية على جانبي الصحراء ١٢-١٤/٥/١٩٩٨, طرابلس: كلية الدعوة الإسلامية, ١٩٩٩.
- ٦- محمد المبروك موسى, ((موقع ليبيا ودوره في التواصل الحضاري العربي - الافريقي)), مجلة تراث الشعب, العدد الأول, ١٩٩٨.
- ٧- محمد طاهر الجراي, افتتاحية العدد, البحوث التاريخية, العدد الأول, (طرابلس: ١٩٨١).

- ٨- يحيى بو عزيز, ((تجارة القوافل في الصحراء)) بحث القي في أكتوبر عام ١٩٧٩ بمركز جهاد الليبي للدراسات التاريخية – طرابلس.
- ٩- يحيى بو عزيز, ((طرق القوافل والاسواق التجارية بالصحراء الكبرى كما وجدها الاوربيون خلال القرن التاسع عشر)) في تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع عشر, (بغداد: ١٩٨٤).

ثالثاً: الموسوعات

- ١- موسوعة تاريخ أفريقيا العام, مج ٦, القرن التاسع عشر, (باريس: ١٩٨٩).

رابعاً: المصادر الأجنبية

- 1- Andre Martel Tripoli Du Couchant Notes Sue le Commerce. Exterieur Une Ville Ottomane Dans Lazem Noitie Du XIX Siecle In R. H.M.N 71 – 72, 1993.
- 2- Boahen, A. A.: Britain, The Sahara and The Western Sudan, 1788 – 1861, Oxford: Clarendon Press, 1964.
- 3- E., Bovill Carvans of the Old Sahara, London, 1933.
- 4- Grothe, L. Hugo: Tripolitanien der krawanen Handel Nach dem Sudan Liezig, 4 (1898).
- 5- Gustav, Nachtigal, Sahara and Sudan, Leipzig, 1879, Vol. 1, Boahen.
- 6- J. F. A, Ajayi, General History of Africa "African in The Nineteenth Century Until". the 1880, Heineman California, UNECO, 1990, vol.6.
- 7- Johnson, Marion, "Calico Cararans: The Tripoli Kano Trade After 1880" Journal of African History, No. 17, 1976.
- 8- Mark, F. Dyer: The Foreign Trade of Western Libya, Boston University, Graduate School, 1987, Unpulished Diss.
- 9- Todd, Mabel Lomis, Tripoli The Mysterious, London, 1911.

هوامش البحث

- (1) Boahen, A. A.: Britain, The Sahara and The Western Sudan, 1788 – 1861, Oxford: Clarendon Press, 1964. P.45.
- (٢) أحمد صدقي الدجاني. أحاديث عن تاريخ ليبيا في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر.

(طرابلس، د.ت)، ص ٨٩.

(3) Mark, F. Dyer: The Foreign Trade of Western Libya, Boston University, Graduate School, 1987, Unpublished Diss, p.106.

(٤) مصطفى بعيو، دراسات في التاريخ الليبي، الأسس التاريخية لمستقبل ليبيا، (الاسكندرية: ١٩٥٣)، ص ١٦٨.

(5) Grothe, L. Hugo: Tripolitanien der krawanen Handel Nach dem Sudan Liezig, 4 (1898), p.7.

(٦) حول مراسيم برلين، وميلانو، أنظر: عبدالعزيز سليمان نوار، التاريخ الحديث أوريا منذ الثورة الفرنسية حتى الحرب الفرنسية الروسية (١٧٨٩-١٨٧١)، (بيروت: ١٩٨٥)، ص ١٠٩.

(٧) حسن الفقيه حسن، اليوميات الليبية، تحقيق عمار جحيدر، (طرابلس: ٢٠٠٣)، ج ٢، ص ٦١٨-٦٠٨.

(٨) حسن، المصدر السابق، ص ٦٠٨-٦٣٧.

(9) Andre Martel Tripoli Du Couchant Notes Sue le Commerce. Exterieur Une Ville Ottomane Dans Lazem Noitie Du XIX Siecle In R. H.M.N 71 – 72, 1993. P.245 – 436.

(١٠) إبراهيم حركات، "دور الصحراء الأفريقية في التبادل والتسويق خلال العصر الوسيط"، مجلة البحوث التاريخية العدد الأول، السنة الثالثة، لسنة ١٩٨١م، ص ٢٧-٢٨.

(١١) تيسير بن موسى، "تجارة القوافل في العهد العثماني"، مجلة تراث الشعب، العدد السادس، لسنة ١٩٨٢م، ص ٨٣.

(١٢) محمد المبروك يونس، تاريخ التطور السياسي للعلاقات العربية الأفريقية، ط ٢، (بنغازي: ١٩٩١)، ص ١٣.

(١٣) المرجع نفسه، ص ١٣. هانتس فاس، الصحراء الكبرى في ضوء التاريخ، ترجمة عماد الدين غانم، الصحراء الكبرى، (طرابلس: ١٩٧٩م)، ص ١٧١.

(١٤) حركات، المصدر السابق، ص ١٧١.

(١٥) محمد المبروك موسى، "موقع ليبيا ودوره في التواصل الحضاري العربي - الأفريقي"، مجلة تراث الشعب، العدد ٢/١ لسنة ١٩٩٨م، ص ٢٥.

(١٦) حركات، المصدر السابق، ص ٣٩.

(١٧) موسى، موقع ليبيا ودوره في التواصل الحضاري العربي - الأفريقي، ص ١٦-٢٠ / ٢٨-٢٩.

(١٨) محمد خليل بن عليون، التنكار من ملك طرابلس وما بها من الأخبار، تصحيح وتعليق: الطاهر أحمد الزاوي، ط ٢، (طرابلس: ١٩٦٧)، ص ١٣٨-١٤٨.

- (١٩) موسى، المصدر السابق، ص ٨٣.
- (٢٠) عبدالقادر جامي، من طرابلس الغرب إلى الصحراء الكبرى، ترجمة محمد الأسطى، (طرابلس: ١٩٧٣)، ص ٢٨.
- (٢١) حركات، المصدر السابق، ص ٢٩.
- (٢٢) جون فرنسيس ليون، الرحلة من طرابلس إلى فزان، ترجمة: مصطفى جودة، (تونس: ١٩٧٦م)، ص ٢٩.
- (٢٣) علي مفتاح ابراهيم منصور، الرحالة العرب ودورهم في كتابة تاريخ ليبيا السياسي والاقتصادي في القرنين السابع عشر والثامن عشر، (طرابلس: ٢٠٠٥)، ص ص ٤٠٤-٤٠٥.
- (٢٤) ليون، المصدر السابق، ص ص ٢٧-٣٧.
- (٢٥) عمر علي بن اسماعيل، انهيار حكم الأسرة القره مانلية في ليبيا ١٧١١-١٨٣٥، (طرابلس: ١٩٦٦)، ص ١٨٩.
- (٢٦) منصور، المصدر السابق، ص ٤٤٦..
- (٢٧) اسماعيل، المصدر السابق، ص ص ١٩١-١٩٢.
- (٢٨) تيسير بن موسى، المجتمع العربي الليبي في العهد العثماني، (ليبيا: ١٩٨٨)، ص ص ١٧٨-١٨٩.
- (٢٩) إسماعيل، المصدر السابق، ص ١٩٢.
- (٣٠) منصور، المصدر السابق، ص ص ٤٤٧-٤٤٨.
- (٣١) حول ما تقدم انظر: أحمد صدقي الدجاني، ليبيا قبل الاحتلال الايطالي، (د.م: ١٩٧١)، ص ٢٦٠.
- (٣٢) فريدريك هورنمانو الكسندر جوردون، رحلتان عبر الصحراء، (طرابلس: ١٩٧٤)، ص ٧٤.
- (٣٣) فرانشيوكورو، ليبيا اثناء العهد العثماني، تعريب خليفة التليس، (طرابلس: ١٩٧١)، ص ١٠٣.
- (٣٤) جامي، المصدر السابق، ص ٥٥.
- (٣٥) يحيى بو عزيز، ((تجارة القوافل في الصحراء)) - بحث ألقى في أكتوبر عام ١٩٧٩ بمركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية - طرابلس، ص ١٥.
- (٣٦) صلاح الدين حسن السوري، ((العلاقات بين ليبيا وشعوب الصحراء في القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين))، في أعمال ندوة التواصل الثقافي والاجتماعي بين الأقطار الأفريقية على جانبي الصحراء، ١٢-١٤/٥/١٩٩٨، طرابلس: كلية الدعوة الإسلامية: ١٩٩٩، ص ٢٠٨.
- (٣٧) يحيى بو عزيز: ((طرق القوافل والأسواق التجارية بالصحراء الكبرى كما وجدها الأوربيون خلال القرن التاسع عشر)) في: تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع

الطرق التجارية عبر الصحراء الليبية ودورها الاقتصادي في القرن التاسع عشر الميلادي.....(٦٠)

عشر, (بغداد: ١٩٨٤), ص ص ١٢٥-١٤٥.

(٣٨) حول دور ليبيا في تجارة القوافل مع المناطق الأفريقية فيما وراء الصحراء في العصور القديمة. أنظر أيضاً: E. Bovill Carvans of the Old Sahara, London, 1933 ,

(39) J. F. A. Ajayi, General History of Africa "African in The Nineteenth Century Until". the 1880, Heineman California, UNESCO, 1990, vol.6, p.530.

وانظر الترجمة العربية: اللجنة العلمية الدولية لتحرير تاريخ أفريقيا العام, موسوعة تاريخ أفريقيا العام, المجلد ٦ القرن التاسع عشر, باريس: منظمة الأمم المتحدة للتربية والعلوم والثقافة, ١٩٨٩, ص ٥٣٥.

(٤٠) سلفاتوي رويونو: ((تجارة طرابلس عبر الصحراء في العقد الأول من القرن العشرين)), مجلة البحوث التاريخية, السنة الثالثة, العدد الأول, يناير ١٩٨١, ص ٧٥.

(41) Todd, Mabel Lomis, Tripoli The Mysterious, London, 1911, p.25.

(42) Gustav, Nachtigal, Sahara and Sudan, Leipzig, 1879, Vol. 1, p.95, Boahen, op. cit., p. 130.

(43) Johnson, Marion, "Calico Caravans: The Tripoli Kano Trade After 1880" Journal of African History, No. 17, 1976, p.11.

(٤٤) احمد اليوزيدي, التاريخ الاجتماعي لدرعة (مطلع القرن ١٧ مطلع القرن ٢٠) دراسة في الحياة السياسية والاجتماعية والاقتصادية من خلال الوثائق المحلية, (الدار البيضاء: ل.ت), ص ٣٠٣.

(٤٥) اليوزيدي, المصدر السابق, ص ٣٠٤.

(٤٦) اليوزيدي, المصدر السابق, ص ٣٠٤.

(٤٧) محمد طاهر الجراي, افتتاحية العدد, البحوث التاريخية, (طرابلس: ١, ١٩٨١م), ص ٥.

(٤٨) موسى, المصدر السابق, ص ١٧٠.

(٤٩) بشير قاسم يوشع, ((الغدامسيون في رحلة الحشاشي)), مجلة البحوث التاريخية العدد ٤, طرابلس: ١٩٨٣م, ص ٢٤٥.

(٥٠) محمد القطروني من قرية دجال بمرزق وكان حريصاً, أسوة بغيره من الأدلاء الليبيين على عدم المساومة في عرويته وإسلامه. وكان يعتقد أن الرحالة الذين قدم لهم خبرته كدليل للطرق الصحراوية أمثال رولفس وبارث أنهم مسلمون لاتخاذهم أزياء وأسماء عربية وأدائهم للصلوات في المساجد. أنظر: عماد الدين غانم, رحلة عبر افريقيا مشاهدات الرحالة الألماني رولفس في ليبيا وبرنو وخليج غينيا, (طرابلس: ١٩٩٦), ص ٤٥.

(٥١) المصدر نفسه, ص ص ٤١-٤٢.

الطرق التجارية عبر الصحراء الليبية ودورها الاقتصادي في القرن التاسع عشر الميلادي.....(٦١)

(52) Gustav Nactigal, Sahara und Sudan, Berlin. 1879, p.190.

(53) Ibid, p.19.

(٥٤) غانم, المصدر السابق, ص ٤٥.

(٥٥) غانم, المصدر السابق, ص ٤٥.

(٥٦) المصدر نفسه والصحفة.

(٥٧) مصطفى عبدالله بعيو, دراسات في التاريخ اللوبي, (الاسكندرية: ١٩٥٣), ص ١٧١.

(٥٨) المصدر نفسه, ص ١٧٢.

(٥٩) أحمد النائب الأنصاري, المنهل العذب في تاريخ طرابلس الغرب, (طرابلس: ١٨٩٦), ج ١, ص ٣١٩.

(60) Boahen, op. cit., p.62.