

Ziņas par ostu Liepājā ir jau no 16.gs., kad zināms, ka ostas dziļums variē no 2 1/3 līdz 3 1/3 olektes dziļuma (atkarībā no vēja virziena), kas kuģniecībai nebija izdevīgi. Līdz ar to kuģi vairījās ienākt sekļajā ostā, bet palika stāvam reidā pie šim nolūkam iedzītiem pāļiem, kravu uz krastu nogādāja ar laivām (tas nebija drošākais veids - vēl 1696.gada rudens vētrās pie pāļiem tika sadauzīti 14 kuģi). 1648.gadā hercogs Jēkabs veica vietas apskati ostas izbūvei. Ostā sāka būvēt 1697.gadā, to pabeidza 1703.gadā. Tā bija 900-1000 asis gara, 20-40 asis plata un ap 9-10 pēdas dziļa. Kopā ar ostas izbūvi notika arī ostas apkārtnes izbūve ar noliktavu ēkām. 1860.gadā ostai ar ķeizara pavēli tika iecelta sevišķa ostas izbūves komisija inženiera pulkveža Gaidateļa vadībā. Ostas izbūvei tika atvēlēti 1 700 000 rubļi - trīs gadu laikā osta bija ievērojami izbūvēta un padziļināta, tajā skaitā mola garums tika pagarināts, kā arī tika izbūvēti divi jauni akmeņu moli 400 asu garumā, uzcēla arī bāku. Ostas padziļināšanas darbi turpinājās līdz pat 1886.gadam - osta regulāri piesērēja. No 1890. līdz 1897.gadam Liepājas osta tiek izbūvēta par vienu no labākajām un lielākajām ostām, pie kuras ieejas (no jūras puses) ir 5 km garš mols, tika paplašināta ziemas osta. 19.gs. beigās un 20.gs. sākumā Liepājas osta ieņēma trešo vietu Baltijā tūlīt aiz Pēterburgas un Rīgas. Bez kravas apgrozības, Liepājas ostai kopš 1906.gada bija kuģu satiksme ar Ņujorku, vēlāk arī ar Halifaksu, kara dēļ nepaspēja realizēt kuģu satiksmes atklāšanu ar Dienvidameriku.

Liepāja bija pirmā osta, kurai nācās ciest no I pasaules kara radītajiem apstākļiem - 1915.gadā pēc vairākkārtīgas apšaudes to ieņēma vācu karaspēks. 1919.gadā, kad Rīgu ieņēma lielinieki (3.janvārī), uz Liepāju ar kuģi "Saratov" pārcēlās un 6 mēnešus uzturējās Latvijas pagaidu valdība ar K. Ulmani priekšgalā.

Pēc I pasaules kara ostas apgrozījums sasniedza tikai nelielu daļu no pirmskara apgrozījuma. 1931.gadā tika likts pamatakmens Brīvostai Liepājā t. s. Jaunajā ostā - ar to sākās arī Brīvostas praktiskā darbība, jo sāka ievest tranzītpreces.

Saistībā ar 1939.gada 5.oktobrī parakstīto Latvijas bāzu līgumu ar PSRS, Liepājā 1939.gada 23.oktobrī ienāca PSRS karaspēka daļas - Liepājas ostā iebrauca PSRS kara flotes eskadriļa, bet Latvijas kara flotes kuģi bija spiesti kara ostu pamest un doties uz citām Latvijas ostām. II pasaules kara laikā cieta arī Liepājas osta.

Tā kā 1967.gadā osta kļuva par PSRS militāro objektu, tā bija noslēgta no ārpusaules un ietilpa aizliegtajā zonā. Darbu turpināja tikai zvejnieku osta, kuru apsaimniekoja zvejnieku kolhozs "Boļševiks", kas dibināts 1948.gadā pēc "Liepājas jūras un saldūdens zvejnieku arteļa" likvidēšanas (dibināts 1946.gadā), un Okeāna zvejas flotes bāze. Pēc neatkarības atgūšanas tika plānota PSRS atstātās militārās teritorijas un uz PSRS iekšējiem pasūtījumiem orientētās ostas pārstrukturēšana.

1997.gadā ar Latvijas saeimas likumu tika izveidota Liepājas speciālā ekonomiskā zona, kas nozīmēja arī ostas modernizēšanu. Tā jau 1997.gadā tika pabeigta Dienvidu mola rekonstrukcija (veicējs "NCC Rasmussen & Schiotz"), kas nodrošināja smalko smilšu neiekļūšanu ostas akvatorijā no Dienvidu puses. Tika plānoti ostas padziļināšanas darbi, pievedceļu izbūve u. c. projekti. Pēc 1998.gada krīzes a/s "Kursa", kas izveidojās pēc saimniecības sabrukuma, eksports samazinājās līdz nullei, taču krīze ar pārcilvēcīgiem spēkiem tika pārvarēta, pašlaik a/s "Kursa" apsaimnieko 3 Liepājas ostas pietātnes, kā arī t. s. lūni ar izīrējamām pietauvošanās vietām. Vecās Ostmalas apbūvi zaudēja II pasaules kara laikā, pašlaik notiek zonas labiekārtošana un rekonstrukcija.

Attēlā redzamo tiltu ar Beļģijā gatavotu griešanas mehānismu atklāja un iesvētīja 1881.gadā. Tiltu savienoja Vecliepājas Lielo ielu ar Jaunliepājas Brīvības ielu un līdz pat 20.gadsimta 50.gadiem; kopš 1899.gada pa tiltu kursē elektriskais tramvajs. Līdz mūsdienām šis tilts nav saglabājies - tā vietā atrodas 1961.gadā ekspluatācijā nodotais tramvaja tilts.