

20. YÜZYIL BAŞLARINDA SELANİK LİMANINDA DENİZ TİCARETİ

Özlem YILDIZ*

Özet

1430 yılında Osmanlı egemenliğine geçen Selanik 1912 yılına kadar yaklaşık 482 yıl Osmanlı egemenliğinde kalacaktı. Asya ile Avrupa kıtasının geçiş noktasında olan kent Osmanlı Devleti'nin Balkanlardaki en önemli limanı olacaktı. Ege Denizi'ne bakan Selanik limanı, Akdeniz'den Karadeniz'e giden ve ticaret yapan uluslararası gemilerin güzergâhları üzerinde bulunuyor ve gemiler Selanik'e uğramadan geçmiyorlardı. Süveyş kanalının açılışı ile Selanik kenti İngiliz malları için en kısa yolu oluşturmaya başlayacaktı. Sanayi devrimi, buharlı gemilerin ticarî yaşamda etkin olarak kullanılmaya başlanması, Balta limanı antlaşması ile birlikte Selanik dış ticarete daha önemli bir yer tutmaya başlayacaktı. Selanik limanını hinterlandına bağlayan demiryollarının yapılması ile hinterlandıyla daha sıkı ilişkiler kurmaya başlayacaktı. Limanın yapılması ile birlikte Selanik kenti ticarî olarak giderek önem kazanacaktı.

Biz bu çalışmamızda Selanik limanının 20. yüzyıldaki deniz ticaretini ülkelere, ürünlere göre ortaya koymaya çalıştık. Beş büyük Osmanlı limanı içerisinde Selanik limanının yerini belirlemeye çalıştık.

Anahtar Kelimeler: Selanik Limanı, Deniz Ticareti, Liman Trafikçi.

20TH CENTURY, SELANİK HARBOUR SEA TRADE

Abstract

In 1430 Selanik got under The Ottoman Empire's domination which lasted until the year 1912, approximately 482 years. Being the midpoint of Asia and Europe, the city was the most important seaport of The Ottomans in the Balkans. Selanik Seaport was facing to the Aegean Sea so it was on the route of international trade ships on their way to Blacksea and they never passed without stopping at Selanik seaport. With the opening of Suez Channal the city Selanik became the shortest way for British supplies. With the Industrial Revolution, the use of steam-powered ships, and the Treaty of Balta Harbour, Selanik's place in international trade became more considerable. By the construction of railroads between the Selanik harbour and its hinterland, it was attempted to better the connection between the two. With the construction of the previously mentioned harbour, Selanik had earned the importance it deserved.

* Dr, (ozlmyildiz@windowslive.com).

With this demonstration, we tried to show Selanik's trade in 20th century as sorted by countries and goods, and also tried to show the Selanik Harbour's place among five big harbours of the Ottoman Empire.

Keywords: *Thessaloniki Port, Maritime Trade, Port Traffic.*

Giriş

Buharlı gemilerin denizlerde seyretmeye başlamasının beraberinde getirdiği ticarî hareketlilik ile insanların daha çok, daha ucuz yolculuk yapmaya başlamalarıyla Selanik limanında da ticarî hareketlilik artmaya başlayacaktı. Avrupa limanlarına eklemenecek olan Selanik kentinde özellikle Tanzimat'tan sonra bir değişim yaşanacaktı. Liman kenti olma yolunda hızla ilerleyen Selanik yüzyılın sonlarında giderek büyük bir ivme yakalayacaktı.

Selanik, 1869 yılında Vali Sabri Paşa'nın girişimiyle surlarından kurtulacak ve dışa doğru büyümeye başlayacaktı. Aynı yıl Selanik Belediyesi faaliyete geçecekti. 1890'da Belçikalı bir şirkete verilen ihale ile kentin sokaklarına taş döşendiği gibi kente su da gelecekti. Kent gaz ile aydınlatılmaya başlanacaktı. 1893 yılında atlar tarafından çekilen tramvaylar devreye girecek ve bu tramvay 1907 yılında elektrikli hale getirilecekti. Aynı şekilde küçük vapurlar kenar semtleri birbirine bağlayacak, kent yavaş yavaş kamuya ve özel kişilere ait binalarla süslenmeye başlayacaktı¹.

19. yüzyılda birçok Osmanlı kentinde olduğu gibi Selanik limanı iç bölgeyle bağlantısını deve kervanlarıyla sağlıyordu. Bu durum iç bölgelerin en yakın merkezlere ulaşımını bile zorluyordu. 1881'de Selanik ve diğer illerde inşa edilmiş hiçbir köprü ve şose yolu yoktu. Bir yıl sonra bölgede toplam 536 köprü ve 158 kilometrelik karayolu inşa edilmesi gelecek adına umut vericiydi². Ancak Avrupa ülkelerinde artık devir demiryolu devriydi. Selanik'in iç bölgelerle bağlantısını sağlamak için demiryoluna da ihtiyaç vardı. Bu amaçla Selanik-Mitroviçe arasında 1871-1874 arasında ilk demiryolu hattı inşa edildi. Bu hat 1888'de Üsküp yoluyla Sırbistan ağına bağlandı. Böylece Selanik'in Avrupa'yla bağlantısı kurulmuş oldu. Deutsche Bank'ın verdiği sermayeyle 1891-1894 arasında Selanik'ten Batı Makedonya'nın en büyük kenti olan Manastır'a dek uzanan ikinci bir hattın inşası tamamlandı. 1893-1896 arasında inşa edilen üçüncü bir hatta Selanik-Dedeağaç yolundan İstanbul'a bağlandı. Demiryolları Makedonya ekonomisinin gelişimini oldukça etkilemekle birlikte bu üç hattın varış noktası olan Selanik, en hızlı ve en fazla gelişime uğrayan kent oldu. Bu demiryolları Kavala hariç diğer ikincil derecedeki limanları önemsizleştirerek

1 Aleksandra Yerolympou, "Kozmopolit Bir Kentleşme", Gilles Veinstein, *Selanik, (1850-1918)- Yahudilerin Kenti ve Balkanların Uyanışı*, (Çev: Cüneyt Akalın), İletişim yay, İstanbul, 2001, s.175.

2 Selahattin Bayram, *Osmanlı Döneminde Selanik Limanı (1869-1912)*, İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 2009, s.21.

ticareti Selanik limanına yöneltti. Demiryolu hatlarının işlediği hatlardaki kasaba ve köylerdeki siparişler Selanik'e yöneltiler. Makedonya ekonomisini yönlendirecek olan ithalat-ihracat, sevkiyat-yükleme-boşaltma acenteleri ve çeşitli perakendeciler, temsilciler ve araçlar Selanik'te iş kurdular³.

Demiryollarının tamamlanmasından sonra Selanik limanına düzenli gemi seferleri başladı. Selanik, Rumeli Bölgesi'nin İstanbul'dan sonraki en önemli ticaret merkeziydi. Selanik, hinterlandında bulunan Kosova, Manastır, Yanya vilayetlerinin de ihracat ve ithalat merkeziydi. Bu hinterlandtan gerçekleşen dış ticaretin büyük bir kısmı da Selanik'ten yapılıyordu. Özellikle üç demiryolu hattının merkezi konumunda bulunması ticaretteki önemini daha da artırdı. Selanik'in siyasî ve ticarî, askerî açıdan var olan önemini ikiye katlamıştı⁴.

19. yüzyılın sonuna kadar Selanik'te modern bir liman yoktu. Gemiler açıkta demirler ve mavnalar ile yükler hamallar yardımıyla limana boşaltılırdı. Ancak artan ticarete paralel olarak limanların modernleşmesi yönünde baskılara maruz kalan Osmanlı Devleti sonunda dış baskılara dayanamayıp, 1897 yılında Fransız firmaya limanın yapım imtiyazını tanıdı. 1904 yılında limanı genişletme çabaları sonuçlandı. 1909 yılında ise liman işletme şirketi, Şark Demiryolları Şirketi ve Selanik İstanbul Hattı Şirketi trenlerin direkt rıhtımlara kadar gitmeleri ve yüklerini doğrudan limandaki gemilere boşaltmalarını temin edecek bir anlaşma imzalandı. Artık hamallar trenlerden limana mal taşımayacaktı. Çünkü eskiden trenlerle gelen mallar istasyonla liman arasındaki 1 kilometrelik mesafede hamallar tarafından taşınmaktaydı⁵. Tren yolu ile liman bağlantısı 1909 yılına kadar sağlanamadı.

Demiryolu ve liman tesislerinin modernleştirilmesi ve limana komşu mahallerin yeniden düzenlenmesine neden olduğu gibi tren istasyonlarının, antrepoların ve yeni gümrük binasının yapılmasına yol açtı. Gümrük binası 1911'de kentin ilk betonarme binası oldu. Öte yandan su, gaz, tramvay ve elektrik şirketleri de kendi altyapılarının iyileştirilmesine giriştiler ve ilk sanayi tesislerinin binaları kentte ilk kez boy gösterdi. Kentin tüccar toplumu tarafından kurulan bankalar, galeriler, oteller ve büyük mağazalarla kent donanmaya başladı. Bunun yanında denizcilik ve sigorta şirketleri, sanayi kuruluşlarının büroları, yabancı ticaret şirketlerinin şubeleri ve genç serbest meslek sahiplerinin yazıhaneleri kentte boy göstermeye başladı⁶.

Balkan Savaşlarında Yunanlılar bir yandan Selanik'i ele geçirirken öte yandan Ege Adaları'ndan Bozcaada, Limni, Semendirek ve Taşoz adalarını

3 Özlem Yıldız, *II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914)*, DEÜ. Atatürk ilkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 2012, ss.104-105.

4 Yıldız, *a.g.t.*, s.105.

5 Emre Polat, *Osmanlı'nın İlk Yahudi Sosyalisti*, Truva yay., İstanbul, 2004, s.36.

6 Vassilis Colonas, "Mimarî Dönüşümler", *Selanik(1850-1918)- Yahudilerin Kenti ve Balkanların Uyanışı*, (Gilles Veinstein, Çev: Cüneyt Akalın), İletişim yay., İstanbul, 2001, ss.177-182.

işgal ettiler. Selanik şehri, 8 Kasım 1912'de, burada toplanmış olan Yunan ve Türk ordularının temsilcileri arasında yapılan görüşmeler sonunda, imzalanan protokol ile Yunanlılara teslim edildi⁷.

1. Selanik Liman Trafiği

Selanik limanına ticaret amacıyla 1903 ve 1904 yıllarında değişik milletlere ait yelkenli ve buharlı gemiler yük ve yolcu taşımak amacıyla uğramışlardı. Buharlı gemilere kıyasla yelkenli gemiler 1903 yılında daha fazla olduğu gibi, 1904 yılında da yelkenlilerin sayısı artmıştı. Buna rağmen buharlı gemiler yelkenlilerden tonaj olarak daha fazlaydılar. Buharlı gemilerin milletlere göre dağılımına baktığımızda; %26.8'inin Yunan, %20'sini Osmanlı, %13.5'ini Avusturya-Macaristan, %7'ini Fransız, %7.3'ünü Rus, %7'sini İngiliz gemileri oluşturmaktaydı.

Yelkenli gemi sayısının %90'ını Osmanlı, %9.7'sini Yunanistan, %0.3'ünü İtalya gemileri oluşturmaktaydı. 1904 yılında buharlı gemilerin %30'u Yunanistan, %17.8'i Osmanlı, %15.2'si Avusturya-Macaristan, %8.2'si İngiltere'ye aittir. Selanik limanında Yunanlıların payını arttırarak Selanik limanı ile sıkı ticarî ilişkiler içinde olduklarını söyleyebiliriz. Yunanistan 20. yüzyıl başlarından itibaren Osmanlı ülkesinde kabotaj yaparak deniz ticaretindeki paylarını gün be gün arttırmaya devam etmekteydi⁸. Avusturya-Macaristan'da Bosna-Hersek ile Selanik limanından Ege denizine çıkmayı planlamakta olduğu gibi Selanik limanında hissedilir bir paya sahipti. Aşağıda Selanik limanına 1903 ile 1904 yıllarında giren buharlı ve yelkenli gemi sayıları ile tonajlarını görmekteyiz.

7 Nuri Yavuz, "Birinci Balkan Harbi ve Selanik'in Kaybı", *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, 1/ 2 (Yaz 2008), s.152.

8 Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz (Osmanlı Deniz Ticareti)*, Artin Asadoryan ve Mahdumları Matbaası, 1327, s.4.

Tablo 1: Selanik Limanı Buharlı-Yelkenli Gemi Sayıları ile Tonajları (1903-1904)⁹

	1903				1904			
	Buharlı	B.Tonajı	Yelkenli	Y.Tonajı	Buharlı	B.Tonajı	Yelkenli	Y.Tonajı
Avusturya-Macaristan	120	150.400	-	-	146	182.775	-	-
Belçika	16	25.500	-	-	14	18.479	-	-
İngiltere	62	94.500	-	-	79	117.680	-	-
Hollanda	29	29.060	-	-	28	23.470	-	-
Fransa	71	99.400	-	-	58	96.408	-	-
Almanya	45	66.000	-	-	58	78.429	-	-
Yunanistan	238	79.590	213	12.400	288	104.104	211	10.018
İtalya	57	99.400	4	60	59	100.374	-	-
Osmanlı	184	83.700	1.968	45.800	171	69.489	2.149	51.650
Rusya	65	60.000	-	-	68	65.443	-	-
Danimarka	-	-	-	-	6	7.884	-	-
Norveç	1	1.022	-	-	1	1.111	-	-
Romanya	1	1.425	-	-	-	-	-	-
Toplam	889	789.987	2.185	58.260	960	857.762	2.360	61.668

Selanik limanına ticaret amacıyla gelen ve gümrük işlemleri yapılmış toplam 1.171 gemi bulunmaktadır. Bu gemilerin % 21'i Yunan, %17.6 Osmanlı, %9.9 Avusturya-Macaristan, %9.3 İtalya'ya aittir. Aşağıda 1910 yılına ait Selanik Limanına uluslararası ticaret amacıyla giren, gümrük işlemleri yapılmış buharlı gemilerin milletlere göre yüklü, yüksüz ve toplam dağılımları yer almaktadır:

Tablo 2: Selanik Limanına Uluslararası Ticaret Amacıyla Giren Gümrük İşlemleri Yapılmış Buharlı Gemilerin Devletlere Göre Yüklü, Yüksüz ve Toplam Dağılımları(1910)¹⁰

Devletler	Yüklü		Yüksüz		Toplam	
	Gemi Sayısı	Tonaj	Gemi Sayısı	Tonaj	Gemi Sayısı	Tonaj
İngiltere	95	137.304	9	14.005	104	151.300
Avusturya-Macaristan	116	202.618	-	-	116	202.618
Belçika	52	45.632	-	-	52	45.632
Bulgaristan	4	4.656	-	-	4	4.656
Danimarka	12	16.608	-	-	12	16.608
Hollanda	28	48.234	-	-	28	48.234
Fransa	80	118.508	-	-	80	118.508
Almanya	68	106.258	-	-	68	106.258
Yunanistan	246	114.917	-	-	246	114.917

9 Report For The Year 1905 On The Trade Of The Consular District Of Salonica, London, 1906, s.8. (Parliamentary Papers başlığı altında toplanmış olan İngiliz konsolosluk raporlarına dayanarak ticarete ilişkin rakamları derledik. Bundan sonra bu raporlardan bahsederken kısaca A&P Selanik 1906 Raporu olarak bahsedeceğiz)

10 A & P Selanik 1911 Raporu, s.24.

İtalya	109	138.382	-	-	109	138.382
Norveç	14	7.807	-	-	14	7.807
Osmanlı	206	50.686	-	-	206	50.686
Rusya	77	94.391	-	-	77	94.391
Romanya	1	1.112	-	-	1	1.112
Amerika	54	18.198	-	-	54	18.198
Toplam	1.162	1.105.401	9	14.005	1.171	1.119.406

1910 yılında Selanik limanına ticaret amacıyla gelen yelkenli gemilerin %95'i Osmanlı, % 3.5 Yunan, %1'i Sisam, %0.5'i İtalyan gemileri oluşturmaktadır. Toplam tonajın %93.2'si Osmanlı, %4'ü Yunanistan gemilerine aitti. Aşağıda Selanik limanına giren yelkenli gemi sayıları ve tonajlarını görmekteyiz:

Tablo 3: Selanik Limanına Yüklü Olarak Giren, Kayıtlı ve Gümrük İşlemleri Yapılmış Gemi Sayıları İle Tonajları¹¹

Millet	Sayı	Tonaj
Yunanistan	60	2.198
İtalya	5	80
Osmanlı	1.614	50.555
Samian	18	1.398
Toplam	1.697	54.237

1.1. Selanik'te Buharlı Gemi Kumpanyaları

Buharlı gemilerden önce nakliye işi yelkenli gemiler tarafından yapılmaktaydı. Buharlı gemilerin yapılmaya başlanması ve sanayi devrimi ile birlikte Selanik limanında da ticarî hareketlilik artacaktı. Ticari hareketliliğin artışında 1838 Balta Limanı Antlaşması'nın da büyük etkisi olduğunu söylemeden geçmeyiz.

1836 yılında Selanik limanına ilk buharlı gemi geldi. Levant adını taşıyan bu gemi bir İngiliz şirketine aitti. 1840'da Avusturya-Tuna Buharlı Gemi Şirketi, Selanik-İstanbul arasında nehir vapurlarıyla gemi işletmeye başladı. Bundan iki yıl sonra Avusturya Lloyd Company direkt olarak Selanik-Volos-Pire-Syros-Korfu-Triyeste ve diğer Adriyatik limanları arasında çalışmaya başladı. 1844 yılında Selanik-İstanbul-Kavala ile Çanakkale arasında Osmanlı vapurları işlemeye başladı. 1853 yılında bu limana işleyen kumpanyalar arasında Messageries Maritimes ve 10 yıl sonra Fraissinet katıldı. Selanik ile Marsilya arasında 1862 yılından sonra daha sıkı bir ticaret ilişkileri ağı kuruldu¹². 1860'larda Rusya, Mısır ve Türk şirketleri de limana vapur işletmeye başladı. 1871'de Trinacria ya da diğer adıyla Florio de Rubatino İstanbul-Selanik-Brindisi-Marsilya arasında işlemeye başladı¹³.

11 A & P Selanik 1911 Raporu, s.24.

12 İsmail Arslan, *Selanik'in Gölgesinde Bir Sancak: Drama(1864-1913)*, Bilge Kültür Sanata yay., İstanbul, 2010, s.255.

13 Basil K. Guanaris, "Economic Developments in Macodonia, 1430-1912", <http://www.macedonianheritage.gr/ContemporaryMacedonia/Downloads/Macedonia>

Demiryollarının yapılması ve Selanik limanının hinterlandına ulaşımın kolaylaşmasının ardından her ulustan çeşitli şirketler Selanik limanına seferler yapmaya başladılar. Bu kumpanyalar şunlardı: Elliniki (Selanik-Volos-Pire arasında), Gürcü kumpanyası (İstanbul-Selanik-Volos), İngiliz kumpanyaları Bell's Asia Minor ve Victoria Jolly's (Selanik-İzmir), Messrs Johnstone and Co (Selanik-Liverpol) ve Westcott and Lawrence (Selanik-Londra). 1888 yılında Messageries Maritimes tarafından İskenderiye-Selanik arasında yeni bir hat açıldı. Daha sonra Belçika ve Rus kumpanyaları da Selanik'e uğramaya başladılar. 1889 yılında Messageries Maritimes, Selanik-Londra-Marsilya arasında gemi işletmeye başladı. Aynı sıralarda Avusturya, İngiliz, Türk kumpanyaları Kavala'dan Trieste'ye, İstanbul, İzmir ve Selanik gemi işletmeye başladı¹⁴.

1908 yılında II. Meşrutiyet ilan edildiği zaman Osmanlı deniz ticaret filosunun Osmanlı sahillerindeki payı %17-18 kadardı. Osmanlı deniz ticaret filosunu ihtiyaca cevap verir hale getirebilmek için dönemin gazete ve dergilerinde yerli ticaret filosunun oluşturulmasının faydaları işleniyordu. Yunan deniz ticaret filosunun gelişimi de Osmanlı aydınlarının tepkisini çekiyordu¹⁵. İşte bu dönemde Yunan deniz ticarî gelişimine tepki olarak İttihâd-ı Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmaniyyesi adlı bir vapur şirketi kuruldu. Bu şirket ile Osmanlı bayrağının Basra'ya kadar dalgalanması düşünülmekteydi. İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin himayesine sahip olan şirket 1911 yılında hissedar kaydına başlamıştı. Trablusgarp savaşının ortaya çıkardığı mali buhran sırasında idare heyetleri taksitlerin kalanını ertelemeyi uygun görmüştü. Devamında çıkan Balkan Savaşı dolayısıyla da şirket bir türlü faaliyete geçememişti. Trablusgarp Savaşı'ndan önce satın alınan ve Pire limanında bulunan «İttihâd» vapuru oradan çıkarılamamış ve Yunan hükümeti tarafından zapt ve müsadere edilerek içine top konulup muavin kruvazörü haline getirilmişti. Yapılan girişimler sonucunda vapur Osmanlı Devleti'ne teslim edilmişti¹⁶. Ancak baştan büyük ümitlerle başlayan vapur şirketi kurma girişimi başarısız olacaktı.

Selanik'te denizcilik kumpanyalarının acenteleri Frenk Mahallesi ve çevresinde öbeklenmişti. 20. yüzyıl başlarında Selanik'i güzergâhına katmış olan dokuz vapur kumpanyası bulunmaktaydı. Bu kumpanyalar, güzergâhları ve sefer sıklığı aşağıda yer almaktadır:

[Vol 1 p 58-83 Gounaris.pdf](#), s.64-65.

14 Guanaris, *a.g.m.*, ss.71-72.

15 Yıldız, *a.g.t.*, s.5.

16 "İttihâd Seyr-i Sefâ'in Şirketi", *Tanin*, 25 Şubat 1914.

Tablo 4: Selanik Limanına İşleyen Buharlı Vapur Kumpanyaları, Güzergâhları ve Sefer Sıklığı (1904/1905)¹⁷

Kumpanya Adı	Kumpanyanın Güzergâhı	Kumpanyanın Sefer Sıklığı
İdare-i Mahsusa	İstanbul- Selanik	Haftalık
Nemçe Postası	İstanbul-Selanik-Trieste	Haftalık
İtalyan postası	İtalya-Pire-Selanik-İstanbul	On beş günde bir
Rusya Postası	Odessa-İstanbul-Selanik-İzmir	On beş günde bir
Mesajeri Kumpanyası	Marsilya- Selanik-İstanbul	On beş günde bir
Gürcü Kumpanyası	Galatz-İstanbul-Selanik	Haftalık
Fraissinet Kumpanyası	Marsilya-Selanik	On beş günde bir
Hacı Davud Kumpanyası	İzmir-Selanik-Kavala	Haftalık
Yunan Pandelion Kumpanyası	Midilli-İzmir-Kavala-Dedeagaç-Karaagaç	Haftalık

2. Selanik ve Hinterlandında Ticarî Ürünler

Avrupa'da sanayi devriminin hızla yayılışı beraberinde hammadde ve pazar sorunlarını getirmişti. Avrupa buharlı gemileriyle limanlara kadar giren gemiler yükleri limana indiriyorlar ve demiryolları ile bu sanayi ürünleri başta dokuma olmak üzere iç bölgelere kadar ulaşıyordu. Giderek Avrupa limanlarına eklenmeye başlayan Osmanlı limanlarında ticaret geliyordu. Ticaret geliştikçe liman kentlerinde bir dönüşüm ve refah yaşanmaya başlıyordu¹⁸. Refah beraberinde tüketim alışkanlıklarını değiştiriyordu. Demiryollarının yapımıyla hinterlandına daha rahat ulaşmaya başlayan Selanik, Makedonya bölgesinin olduğu gibi Balkanların en önemli limanıydı.¹⁹ Selanik'ten sonra Serez, Drama, Kavala, Köprülü ve Nevrekop vilayet ölçeğinde ticaretin geliştiği kasabalardı. İthalat ile ihracat ise Selanik, Kavala, Çayağzı liman ve iskeleleri vasıtasıyla gerçekleştirilmekteydi. Demiryollarının inşasıyla beraber Selanik ön plana çıkarken Kavala hariç diğer ikinci derecedeki limanlar önemsizleşmişti²⁰.

17 *Selanik Vilayeti Salnamesi*, Selanik Hamidiye Mektebi Matbaası, Selanik, 1322 (1904/1905), ss.344-345.

18 Çağlar Keyder, Donald Quataert, Eyüp Özveren, "Osmanlı İmparatorluğunda Liman Kentleri: Bazı Kuramsal ve Tarihsel Perspektifler, *Doğu Akdeniz Liman Kentleri 1800-1914*, (Çağlar Keyder, Donald Quataert, Eyüp Özveren), TVYY, İstanbul, 1994, s.131 vd.

19 Çayağzı, Lithor, Katrin, Ksendire ve Aynaroz iskelelerinden gerçekleşen ihracat ve ithalatın o kadar önemi yoktu.

20 Nedim İpek, *Selanik'ten Samsun'a Mübadiller*, Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür yay., Samsun, 2010, s.27.

İngiliz konsolosluk raporlarında da ifade edildiği gibi Selanik bir endüstri merkezi olduğu gibi önemli bir ticari merkezdi. Sanayi olarak 1878-1883 yıllarında Selanik ve çevresindeki 30 kadar atölye ve imalathane kuruldu. Bir damutim evi, bir sabun fabrikası, ithal tel kullanan bir çivi fabrikası, bir ahşap kerevit fabrikası, dört sandalye imalat atölyesi, üç gıda maddeleri fabrikası, on değirmen ve iki pamuk ipliği fabrikası vardı²¹. 19. yüzyılın sonunda Selanik'te dokuma sanayii de gelişti. Selanik pamuk ipliği fabrikaları ile 1900'lerde dikkat çekmekteydi. I. Dünya savaşı arifesinde on iki kadar fabrika kurulmuştu. Aralarından üç tanesi Selanik'in içindeydi. Selanik fabrikaları, bölgede kullanılan pamuklu dokuma ipliğinin yaklaşık dörtte birini sağladılar. Geri kalanı İngiltere, İtalya ve Avusturya'dan geliyordu. Bunların üretimlerinin üçte biri Makedonya'ya yönelikti. Geri kalanı deniz yoluyla Sırbistan'a, Anadolu'ya, Ege denizi adalarına ve 1908'de Osmanlı denetiminden çıkışından sonra Selanik'in yitirdiği bir pazar olan Bulgaristan'a yollanıyordu²².

Selanik bölgesinde tütün, pamuk, tahıl gibi ürünler üretiliyordu. Zahire, ipek kozası, afyon ve susam vilayetin en önemli ihracat ürünleriydi. Az miktarda kereste, kömür, krom madeni, keten, kenevir, hayvan da ihraç edilirdi. Dâhili ticaret ise pazar ve panayırlarda gerçekleşmekteydi. Vilayet dâhilinde panayırlar kurulmaktaydı. Ticaretin gelişmesi panayırların önemini azaltacaktı²³.

Selanik'in hinterlandını oluşturan Makedonya'nın önemli ürünü olan pamuk Kıbrıs ya da İzmir pamuğu kadar değerli olmasa da ihraç ediliyordu. Makedonya topraklarında yetişen bir diğer ürün ise tütündü. Kavala ve Üsküp çevresinde tütün üretimi yüzlerce aileyi beslemekteydi. Avrupa, Amerika ve Mısır bu tütünün başlıca alıcılarıydı. Selanik Yenice, Doyran, Ustrumca, Serez yünlerini piyasaya sürüyordu. İpek, tahıllar da önemli alıcı buluyordu²⁴.

Selanik'in hinterlandını oluşturan diğer kent olan Manastır, büyük oranda tarımsal bir nüfus barındırmaktaydı. Manastır'da bir buharlı un fabrikası ve küçük bir iplik fabrikası dışında endüstri yoktu. Selanik ile Manastır arasında 220 km uzunluğunda demiryolu vardı. Manastır'da ticaret evleri olmadığı gibi Manastır'ın Avrupa ile direkt ticareti de yoktu. Kentte sadece birkaç tüccar yabancı ülkeler ile direk ticarî ilişkiler içine girmektedir. Ticaret daha çok yurtdışı bağlantıları olan Selanikli tüccarlar tarafından karşılanmaktaydı. Manastır vilayetinin tümü, batıdaki dağlık alan hariç Selanik'in ithalat ve ihracatına bağlı olarak değişmekteydi²⁵. Tüm ürünler Avrupa ve Selanik acenteleri tarafından taşınmaktaydı. Oldukça fakir olan halk, ucuz kalitede

21 Donald Quataert, "İlk Fabrika Bacaları", *Selanik(1850-1918)- Yahudilerin Kenti ve Balkanların Uyanışı*, (Gilles Veinstain, Çev: Cüneyt Akalın), İletişim yay., İstanbul, 2001, s.189.

22 Quataert, *a.g.m.*, s.191.

23 İpek, *a.g.e.*, s.27.

24 Meropi Anastasiadou, *Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri: Selanik 1830-1912*, TVYY, İstanbul, 2001, s.99.

25 *A & P Manastır 1908 Raporu*, s.4.

ürünlere gerek duymaktaydı²⁶. Manastır'da çok küçük bir miktar ticaret Avrupa ile yapılmaktaydı. Manastır'a ait 1911 yılı ticaret raporundan öğrendiğimize göre son birkaç ay içinde İngiliz firmaları ve acenteleri Selanik ve Manastır'da kurulmuştu²⁷.

Selanik limanının hinterlandı olan Üsküp kentinin limanla demiryolu bağlantısı vardı. Avrupa'dan karayoluyla ya da demiryoluyla ürünleri getirmektense Selanik'ten temin etmek Üsküp için daha avantajlıydı. Buğday, arpa, mısır üretilmesine rağmen büyük bir miktar un ithal edilmekteydi. Kosova sancağı alkol, bira, mum, çimento, kimyasal ürünler, kömür, kahve, pamuk ipliği, un, meyve, cam eşya, cam, pencere, deri, makinalar(tarımsal, dikiş ve gaz makinaları), tekstil ürünleri, kibrit, metal, demir, çelik, bakır, çinko, zeytinyağı, petrol, pirinç, tuz, sabun, şeker, sebzeler, yün, şarap ithal etmektedir. Yağ, koyun, sığır, peynir, krom, yumurta, meyve, deri, afyon, pirinç, tütün, meyve, şarap, yün, yumurta, hububat, kenevir, haşhaş tohumu, paçavra ve kemikleri, ceviz odunu ihraç edilmektedir²⁸.

Osmanlı Devleti'nden koparak 1878 yılında bağımsızlığına kavuşan Sırbistan 1906'dan itibaren, Selanik'te Bulgar ve Rumlardan sonra yeni bir etken olarak devreye girdi. Komşusu Avusturya-Macaristan ile gümrük anlaşmazlığı bulunan ve bu yüzden ülkenin en büyük ticari faaliyetini oluşturan domuz ihracatını yapamama durumuyla karşı karşıya kalan Sırbistan yeni arayışlar içine girmişti. Dört bir taraftan kapalı olan ülkenin önü açık tek çıkış yeri, Belgrad-Selanik demiryolu hattıydı²⁹. Sırbistan'ın Selanik limanı üzerinden gerçekleştirdiği transit ticaret, Osmanlı ekonomisi açısından önemli bir yere sahipti. Bu ticarettten elde edilen gelirin, 1908'den başlayarak düşüşe geçmesi üzerine 1911 yılında Osmanlı yönetimi harekete geçmiş ve bu ticaretin neden azaldığı sorusunun cevabını bulmaya çalışmıştı. 1911 yılının ikinci yarısında konuyu yerinde incelemesi için Ticaret Müdürü Ali Bey Selanik'e gitmiş, yaptığı incelemeler sonucunda Sırbistan transit ticaretinin neden düşüşe geçtiği konusunda bir rapor hazırlayarak Ticaret ve Nafia Nezareti'ne sunmuştu³⁰. Sırbistan'ın Selanik üzerinden ticaret yapmayı azaltmasının nedeni, Selanik'teki liman işçilerinin ücretlerinin artması ile Varna ve Burgaz limanlarının Selanik limanına göre daha iyi koşullar sağlamasıydı. Yine de Sırbistan 1909 ile 1911 yılları arasında tahıl ürünlerini Selanik limanından ihraç etmişti. Ancak 1911 yılında Sırbistan'ın Selanik limanından ihraç ettiği toplam tahıl miktarı yarıdan fazla düşmüştü. Sırbistan tahıl ürünlerinden en fazla arpa ve mısır ihraç etmişti. Aşağıda Sırbistan'ın 1909 ile 1911 yılları arasında Selanik limanı üzerinden gerçekleştirdiği tahıl ihracatını görmekteyiz.

26 A & P Selanik 1910 Raporu, s.31.

27 A & P Selanik 1911 Raporu, s.29.

28 A & P Selanik 1910 Raporu, 1910, s.31.

29 Polat, a.g.e., s.196.

30 A.g.e., ss.196-197.

Tablo 5: Sırbistan'ın Selanik Limanına Transit Tahıl İhracatı(1909-1911)³¹

Tahıl Çeşitleri	1909(ton)	1910	1911
Buğday	648	319	10.990
Arpa	21.514	7.055	2.078
Yulaf	1.672	2.350	265
Mısır	2.527	22.270	1.931
Çavdar	938	1.065	275
Toplam	27.299	33.059	15.539

Sırbistan'ın Selanik limanı üzerinden gerçekleştirdiği hayvan ihracatı da 1909 ile 1911 yılları arasında sayı olarak yarıdan fazla düşmüştür. Sırbistan yavaş yavaş Selanik'ten elini ayağını çekmektedir. Sayısal olarak en fazla öküz-inek ile koyun-keçi ihraç edilmişti. Aşağıda Sırbistan'ın Selanik limanı üzerinden gerçekleştirdiği hayvan ihracatını görülmektedir.

Tablo 6: Sırbistan'ın Selanik Limanına Transit Hayvan İhracatı (1909-1911)³²

Hayvan çeşitleri	1909(baş)	1910	1911
Öküz ve inek	28.743	34.741	}15.536
Buzağı	1.238	30	
Domuz	5.458	2.183	526
Koyun	5.286	825	}11.994
Keçi	23.022	16.492	
Toplam	63.747	54.271	28.056

1885 ile 1890 yılları arasında Selanik ithalat ve ihracat rakamlarına baktığımızda;1885yılındakirakamlarıancakticaretin4yılsonrayakalayabildiğini ve 1890 yılında ticaretin sıçrama yaptığını görmekteyiz. 1888'de en düşük seviyesine ulaşan Selanik Limanı'nın toplam dış ticaret değeri, 1889'da yükselişe geçerek bir yıl sonra, önceki yıla göre %49,9 artarak 80.133.000 franka ulaştı. Altı yılda toplam dış ticaretin %50'yi aşan dalgalanma göstermesi; ancak söz konusu yıllardaki hasat mevsimlerinin iyi ya da kötü gitmesiyle açıklanabilir³³.

31 A&P Selanik 1912 Raporu, s.8.

32 A&P Selanik 1912 Raporu, s.8.

33 Yıldız, a.g.t., s.116.

Tablo 7: Selanik Limanı İthalat ve İhracatı(1885-1890)³⁴

Yıl	İhracat ve İthalatın Toplamı (Frank)
1885	64.151.000
1886	61.898.000
1887	61.033.000
1888	53.480.000
1889	65.700.000
1890	80.183.000

1896 ile 1899 yılları arasındaki ithalat ve ihracat gümrük resmi miktarına baktığımızda; ihracatın giderek düştüğünü görürüz. İthalatın toplam rakamı da ihracatın 20.7 katıdır.

Tablo 8:Selanik Limanı İthalat ve İhracatı Gümrük Resmi Miktarı (1896-1899)³⁵

Yıl	İhracat(Kuruş)	İthalat(Kuruş)
1896	965.467	12.017.325
1897	803.601	13.915.320
1898	863.848	15.869.071
1899	99.436	14.883.789
Toplam	2.732.352	56.685.505

XX. yüzyıl başlarında Selanik ithalatı giderek artan bir seyir izlemiştir. Özellikle ikinci meşrutiyet döneminden itibaren ithalat rakamları önemli yüzyılın başına göre 2.6 kat artmıştı. İhracat ithalata göre 1911 yılında 4 kat daha az olmuştu. 1908 yılında ihracat en düşük seviyesinde gerçekleşmişti³⁶. Aşağıdaki tabloda Selanik limanına ait 1903 ve 1911 yıllarını içine alan ithalat ve ihracat rakamları görülmektedir.

34 BOA., HH.THR, 209/55, (M. 9.V.1893), Aktaran Bayram, a.g.t., s.181.

35 BOA., HH.THR., 222/9, Aktaran Bayram, a.g.t., s.182.

36 Yıldız, a.g.t., s.117.

Tablo 9: Selanik Limanında İthalat ve İhracat(1903-1911) ³⁷

Yıl	İthalat(pound)	İhracat(pound)
1903	?	1 176 600
1904	1.826.200	1.068.300
1905	1.703.640	1.300.475
1906	2.600.000	1.601.470
1907	2.797.795	1.058.540
1908	3.254.328	934.150*
1909	4.188.655	1.047.389*
1910	4.641.301	1.362.102*
1911	4.663.105	1.428.681*

2.1. Ülkelere Göre Selanik'te Deniz Ticareti

Selanik limanı yoluyla 1907 ile 1911 arasında en fazla ithalat yapılan ülkeler İngiltere, Avusturya-Macaristan, Almanya ve Rusya idi. İthalat rakamlarının 1907'den 1908'e geçen süreçte artış gösterdiği ve artışın 1911 yılına değin sürdüğü görülmektedir. Selanik limanı ithalatının, 1907 yılında %22.5'ini Avusturya-Macaristan'dan, %17.3'ünü İngiltere'den, %9.5'ini Almanya'dan, %9.4'ünü Fransa'dan, ve %5.1'ini İtalya'dan yapmaktaydı. %7.3'ü ise Osmanlı Devleti ile yapılmaktaydı. 1908 yılında Avusturya Macaristan'dan yapılan ithalat %14.2'ye düşmüştü. İngiltere'den yapılan ithalat %19.7'ye yükselmişti. Avusturya-Macaristan'dan yapılan ithalatın düşmesinde Bosna-Hersek'i ilhakı nedeniyle liman işçilerinin yaptığı boykot etken olmuştur. Avusturya-Macaristan'dan boşalan yeri İngiltere doldürmüştü. 1908 yılında Almanya %12.2'ye, İtalya %6.1'e, Fransa %9.3'e, Rusya %7.2, Osmanlı %8.8'e yükselmişti. 1911 yılında ticaret 1910 yılına göre dikkate değer bir artış sergilemediğini görmekteyiz. 1911 yılında bu sefer Avusturya-Macaristan ve İngiltere, İtalyan ürünlerine uygulanan boykot dolayısıyla yılın son üç ayında oldukça kar edeceklerdi. Selanik'teki ithalatçıların listesinde İngiltere tekrar ilk sırada yer almaya başlayacaktı³⁸. 1911 yılında %21.2 İngiltere, %19.3 Avusturya-Macaristan, %10.6 Almanya, %7.5 Osmanlı Devleti ve Fransa, %5.7 Rusya'dan ithalat yapılmıştı³⁹. Bulgaristan ile yapılan ticaret Bulgaristan'ın bağımsızlığını kazanmasından dolayı 1908 ve 1909 yıllarında düşüş göstermiştir. Aşağıda 1907 ile 1911 arasındaki yıllarda Selanik limanına ait ithalat rakamları görülmektedir.

37 A & P Selanik 1909 Raporu, s.10; Selanik 1910 Raporu, s.13; Selanik 1912 Raporu, s.12; *Sığır, koyun vb. hariç.

38 A&P Selanik 1912 Raporu, s.5.

39 Yıldız, a.g.t., s.117.

Tablo 10: Selanik Limanı İthalatı (1907-1911)⁴⁰

Ülke	1907	1908	1909	1910	1911
Arjantin Cumhuriyeti	-	56.000	68.000	-	-
Avusturya-Macaristan	629.585	461.338	604.150	900.000	975.200
Belçika	117.980	154.855	200.000	126.660	140.000
Brezilya	78.680	65.000	80.000	76.000	96.800
Bulgaristan	91.000	22.680	13.400	105.400	110.000
Fransa	263.440	302.200	358.680	373.892	350.000
Almanya	266.840	396.480	642.580	530.578	492.363
Yunanistan	47.350	62.500	70.000	41.280	55.000
Hindistan, Myanmar	63.390	68.142	64.500	126.500	140.000
İtalya	142.360	199.300	220.000	358.400	179.200
Hollanda	9.180	47.233	35.000	33.836	36.000
Romanya	36.200	18.000	44.800	158.500	170.000
Rusya	198.050	237.488	304.845	254.400	265.000
Sırbistan	47.200	98.400	117.200	78.120	85.000
İspanya	24.900	30.220	24.200	21.000	3.268
İsveç	3.800	5.260	5.000	3.800	7.500
İsviçre	29.650	28.350	30.000	11.500	15.000
Osmanlı İmparatorluğu	204.320	286.930	300.000	367.475	350.000
Birleşik Krallık	484.020	639.642	882.300	886.960	992.774
Amerika	39.850	74.320	124.000	187.000	200.000
Toplam	2.777.795	3.254.338	4.188.655	4.641.301	4.663.105

1912 yılında Selanik limanı devletin (İstanbul hariç) Avrupa kıtasındaki en önemli limanıydı.

2.2. Ürünlere Göre Selanik'te Deniz Ticareti

Bir sanayi ve ticaret kenti olan Selanik özellikle batı ülkelerinden mamul madde ve sömürge malları ithal ediyor ve bu ürünleri hinterlandına, hatta Avrupa içlerine yolluyordu.

Selanik'te gelişen sanayi dalları arasında iplik, dokuma, un, kiremit, tuğla, sabun, tütün ve sigara işletmeleri başta gelmekteydi. 19. yüzyılın ortalarından itibaren Selanik kentinde ekonominin en etkin grubu olan Yahudiler komisyoncu ya da perakendeci tüccar olarak çalışıyorlardı. Tahıl, tütün, yağ ihraç eden Yahudiler, aynı zamanda kahve, şeker, yağ ithal etmekteydiler. Ana gelirleri tahıl ticaretinden kaynaklanmaktaydı. 1870'lerden itibaren Yahudiler Balkan savaşına kadar uzanacak olan süreçte pamuk, un, tuğla sanayilerine egemen oldular⁴¹. Rumlar ise perakende ticaret yapıyorlardı. Bunun yanı sıra

40 A&P Selanik 1910 Raporu, s.13; Selanik 1912, s.12, ithalat rakamları pound olarak verilmiştir.

41 Basil Guanaris, "Selanik", Doğu Akdeniz Liman kentleri 1800-1914, (Çağlar Keyder, Donald

özellikle batı Avrupa ile ticaret yapan Frenkler vardı.

Un ithalatı özellikle İtalya, Bulgaristan, Romanya'dan, tahıl ise Sırbistan yine Bulgaristan ve Romanya'dan yapılmaktaydı. Hazır giyim ithalatı Avusturya-Macaristan, Fransa ve Almanya'dan yapılmaktaydı. İtalyan pamukluları kullanılan boyaların kötü oluşu ve artan fiyatlar sebebiyle durduruldu. Flanel baskılar Avusturya-Macaristan'dan gelmekteydi. Almanya kaşmir ve tüm giyim ürünlerini pratik bir şekilde desteklemektedir. Küçük bir miktar ve ucuz kaliteli İngiltere'den gelmektedir. Kömür, Osmanlı ve İngiltere'den ithal edilirken; şeker Avusturya-Macaristan ve Rusya'dan alınmaktaydı. 1909 Avusturya bojkotu sırasında şeker alınmadığı da dikkat çekmektedir. Demir eşya da Almanya ve Belçika'dan alınmaktaydı. Sabun yerelde üretildiği gibi Girit, Midilli gibi adalardan da gelmektedir. Bunun dışında yabancı ülkelerden de satın alınmaktadır. Aşağıda Selanik limanının 1909-1911 yılları arasında yaptığı ithalat yer almaktadır.

Tablo 11: Selanik Limanında Belli Başlı Ürünlerin İthalatı(1909-1911)⁴²

Belli Başlı Ürünler	1909(ton)	1910(ton)	1911(ton)	Ülkeler
Bira, Şarap, içecekler	2.405	2.503	2.750	Almanya, İtalya, Rusya
Mum	158	150	245	Belçika, İtalya, Hollanda
Halı	-	-	-	Türkiye, Amerika
Tahıl	20.125	18.100	23.950	Sırbistan, Bulgaristan, Romanya
Kireç, çimento, sıva	3.150	4.475	8.500	Yunanistan, Fransa, Belçika, Avusturya
Kimyasallar ve ilaç	-	-	-	Fransa, İtalya, Avusturya-Macaristan, İngiltere, Almanya
Hazır giyim	98	110	110	Almanya, Avusturya-Macaristan
Kömür	32.098	39.823	52.000	Türkiye, İngiltere
Kahve	2.700	2.100	1.912	Brezilya'dan direkt olarak, transit olarak İngiltere, Fransa, İtalya, Avusturya-Macaristan
Pamuk	-	-	-	-
Boya	-	496	460	Belçika, İngiltere
Fes	81	100	97	Avusturya-Macaristan
Balık(kuru ve tuzlu)	46	52	100	İngiltere
Un	9.419	31.842	38.000	İtalya, Bulgaristan, Romanya
Cam ve Çin eşyası	-	-	8.200	Belçika, Avusturya-Macaristan, Almanya, İtalya, İngiltere.
Demir eşya	11.550	-	20.605	Almanya, Belçika
Elyaf(Balya)	2.500	3.170	336	İngiltere
Deri	927	1.347	3.500	Hindistan, Afrika, Fransa,
Makine	4.935	2.772	-	Almanya, İngiltere, Amerika

Quataert, Eyüp Özveren), TVYY, İstanbul, 1994, ss.110-115.

42 A&P Selanik 1912 Raporu, ss.13-14.

Kibrit	486	800	1.100	Avusturya-Macaristan, Belçika
Metal	-	10.946	-	Almanya, Belçika
Yağ	5.750	7.979	7.000	Türkiye, Rusya, Amerika, İngiltere
Muşamba	-	349	-	İngiltere
Kâğıt	1.845	4.762	3.300	Avusturya-Macaristan
Parfüm	146	139	166	Fransa, Amerika, Türkiye, Almanya, Avusturya-Macaristan
Petrol	-	-	-	Rusya, Romanya
Pirinç	5.000	7.926	5.501	Hindistan
İp	447	71	710	İngiltere, Sırbistan
Yelken bezi	-	4.000	4.350	Hindistan, İngiltere, Fransa, Avusturya-Macaristan, Almanya, İtalya
Sabun	1.345	980	1.600	Türkiye, Fransa, Almanya, , Avusturya-Macaristan
Nişasta	170	381	264	Hollanda, Belçika
Şeker	-	20.000	24.510	Avusturya-Macaristan, Rusya
Odun	-	-	-	Avusturya-Macaristan, Türkiye, Romanya, İsveç
Yün	-	-	-	

Vilayette tütün, pamuk, afyon, dut yaprağı yetiştirilmektedir. Bölge pancar yetiştirilmeye uygunsuz da henüz istenilen ölçüde gelişmemiştir. Patates, meyve, sebze vilayette yetiştirilmektedir. Selanik'in sanayi bitkileri ise pamuk, ipek böceği, tütün, üzüm ve afyondur. En çok şarap imal eden Tikveş, Kesendire kazalarıdır. Fakat buraların şarabı nefis olmadığı için ihracatı azdır⁴³.

Değer olarak(pound) en fazla tütün, ipek kozası, un, deri ihraç edilmektedir. Avusturya-Macaristan ve İtalya tütünün alıcılarıdır. İpek kozasını İtalya, unu Osmanlı ülkesi, deriyi Amerika ve Almanya almaktadır. Aşağıdaki tabloda Selanik limanından yapılan belli başlı ihracata ait ürünler, değerleri ve hangi ülkelere satıldıkları(1909-1911) görülmektedir.

Tablo 12: Selanik Limanından Yapılan Belli Başlı İhracata Ait Ürünler, Değerleri ve Hangi Ülkelere Satıldıkları(1909-1911)⁴⁴

Belli Başlı Ürünler	1909	1910	1911	Ülkeler
Arpa	22.400	-	54.000	Belçika, İngiltere, Almanya
Fasulye	6.209	15.709	-	Hemen hemen tümü yerel olarak tüketilir.
Krom	2.400	800	400	Marsilya-Trieste
İpek kozası	150.000	213.500	300.000	İtalya
Pamuk	-	11.628	-	İhracat yok

43 Selanik Vilayeti Salnamesi, Selanik Hamidiye Mektebi Matbaası, Selanik, 1322(1904/1905), ss.368.

44 A&P Selanik 1912 Raporu, s.20.

Yumurta	24.000	24.000	24.000	Yunanistan, Fransa, Almanya, Avusturya-Macaristan
Rezene	11.000	7.500	11.433	Fransa
Un	160.000	140.400	192.800	Türkiye
Mısır	11.200	61.810	35.500	Almanya, İngiltere
Manyezit	18.400	22.800	22.000	Hollanda, Almanya, İtalya, Avusturya-Macaristan
Manganez	4.500	12.320	-	İhracat yok
Dövülmüş tohum	800	1.120	2.485	Almanya
Yulaf	21.400	43.560	41.605	İngiltere, Almanya
Afyon	87.300	165.000	76.000	Amerika, Almanya, Uzakdoğu
Kırmızı biber	65.000	50.000	37.500	Bulgaristan, Romanya
Haşhaş tohumu	8.000	60.000	-	Yerel olarak tüketilir.
Demir	41.600	96.000	68.000	Almanya, Fransa
Çavdar	3.000	5.500	9.638	Almanya
Deri	168.480	110.455	153.320	Amerika, Almanya
Tütün	240.000	320.000	400.000	Avusturya-Macaristan, İtalya
Yün	1.700	-	-	Tümü yerel olarak tüketilir.
Toplam	1.047.389	1.362.102	1.428.681	
Sığır, koyun	184.700	126.975	75.489	İtalya, Mısır, Malta

3. Selanik Limanının Diğer Osmanlı Limanları İçinde Yeri

Osmanlı limanlarından ilk beş tanesinin ithalat rakamları içinde Selanik limanının yerini incelediğimizde; ithalat değerleri artan bir seyir izlediğini görürüz. 1905 yılında bu beş liman içinde Selanik, %10'luk bir paya sahip iken bu pay 1907 yılında %14.7'ye, 1910 yılında %18.9'a sıçramıştır. Selanik, 1905 yılında beş liman içerisinde 4. sırada olup Trabzon'un arkasında yer alırken, 1907 ve 1910 yıllarında üçüncü sıraya yükselmiştir. Trabzon ise İran ticaretinin giderek Trabzon'dan çekilmesi sonucu beş liman arasında son sıralara gerilemiştir. Aşağıda beş Osmanlı limanında ithalat değerleri ve oranlarını görmekteyiz.

Tablo 13: Beş Osmanlı Limanında İthalat Değerleri ve Oranları (1900-1910)⁴⁵

İthalat	1905		1907		1910	
	Değer(pound)	%	Değer(pound)	%	Değer(pound)	%
İstanbul	8.778.000	51.5	9.535.340	50.1	12.181.000	49.6
İzmir	3.215.000	18.8	3.183.000	16.7	4.061.000	16.5
Selanik	1.703.640	10	2.797.795	14.7	4.641.301	18.9
Beyrut	1.537.000	9	1.694.000	8.9	2.153.200	8.8
Trabzon	1.819.410	10.7	1.823.290	9.6	1.491.360	6

45 Bu tablodaki bilgiler Yıldız, a.g.t., ss.80-157 arasındaki sayfalardan derlenmiştir. Trabzon ithalat rakamları Anadolu ve İran ticaretini içermektedir.

Osmanlı limanından en fazla ihracat İzmir'den yapılmaktaydı. Selanik limanı ihracat açısından beş liman arasında üçüncü sırada yer almaktadır. Selanik limanı ihracatın %13'ünü oluştururken bu oran %11.8'e ve 1910'da ise %14.7'ye yükselmiştir. Selanik limanı için ihracattan çok bir ithalat limanıdır diyebiliriz. Beş Osmanlı limanında ihracat değerleri ve oranlarını görmekteyiz.

Tablo 14: Beş Osmanlı Limanında İhracat Değerleri ve Oranları (1900-1910)⁴⁶

İhracat	1905		1907		1910	
	Değer(pound)	%	Değer(pound)	%	Değer(pound)	%
İstanbul	1.432.000	14.3	1.555.512	17,3	1.993.000	21.5
İzmir	5.504.000	55.2	4.690.000	52.1	4.500.000	48.6
Selanik	1.300.475	13	1.058.540	11.8	1.362.102	14.7
Beyrut	924.000	9.3	1.020.000	11.3	822.500	8.9
Trabzon	815.340	8.2	677.090	7.5	579.720	6.3

Sonuç

19. yüzyılda Selanik'i hinterlandına bağlayan demiryollarının yapılması ve limanın inşası, sanayi devrimi ve buharlı gemilerin yaygınlaşmasıyla birlikte Selanik limanının ticaret hacmi giderek genişleyecekti.

Selanik bölgesinde tütün, pamuk, tahıl gibi ürünler üretiliyordu. Zahire, ipek kozası, afyon ve susam vilayetin en önemli ihracat ürünleriydi. Az miktarda kereste, kömür, krom madeni, keten, kenevir, hayvan da ihraç edilirdi. Avusturya-Macaristan ve İtalya tütünün alıcılarıdır. İpek kozasını İtalya, unu Osmanlı ülkesi, deriyi Amerika ve Almanya almaktadır. Un ithalatı özellikle İtalya, Bulgaristan, Romanya'dan, tahıl ise Sırbistan yine Bulgaristan ve Romanya'dan yapılmaktaydı. Hazır giyim ithalatı Avusturya-Macaristan, Fransa ve Almanya'dan yapılmaktaydı. İtalyan pamukluları kullanılan boyaların kötü oluşu ve artan fiyatlar sebebiyle durduruldu. Flanel baskılar Avusturya-Macaristan'dan gelmekteydi. Almanya kaşmir ve tüm giyim ürünlerini pratik bir şekilde desteklemektedir. Küçük bir miktar ve ucuz kaliteli İngiltere'den gelmektedir. Kömür, Osmanlı ve İngiltere'den ithal edilirken; şeker Avusturya-Macaristan ve Rusya'dan alınmaktaydı. 1909 Avusturya boikotu sırasında şeker alınmadığı da dikkat çekmektedir. Demir eşya da Almanya ve Belçika'dan alınmaktaydı. Sabun yerelde üretildiği gibi Girit, Midilli gibi adalardan da gelmektedir. Bunun dışında yabancı ülkelere de satın alınmaktadır. Selanik limanı yoluyla 1907 ile 1911 arasında en fazla ithalat yapılan ülkeler İngiltere, Avusturya-Macaristan, Almanya ve Rusya idi.

1912 yılında Selanik'i kaybeden Osmanlı devleti böylece devletin en önemli üçüncü limanı ve Avrupa kıtasındaki en önemli limanını da kaybediyordu.

46 Bu tablodaki bilgiler Yıldız, a.g.t., ss.80-157 arasındaki sayfalardan derlenmiştir. Trabzon ihracat rakamları, Anadolu ve İran ticaretini içermektedir.

KAYNAKÇA

I. Arşiv Kaynakları

Parliamentary Papers, Accounts and Papers (1906-1912)

Diplomatic and Consular Reports Turkey , Report For The Year 1908 On The Trade Of The Consular District Of On Salonica, London, 1909.

Diplomatic and Consular Reports Turkey, Report For The Year 1909 On The Trade Of The Consular District Of On Salonica, London, 1910.

Diplomatic and Consular Reports Turkey, 1908 Manastır Raporu.

Diplomatic and Consular Reports Turkey, Report For The Year 1905 on The Trade Of The Consular District Of Salonica, London, 1906.

Diplomatic and Consular Reports Turkey, Report For The Year 1910 On The Trade Of The Consular District Of On Salonica, London, 1911.

Diplomatic and Consular Reports Turkey, Report For The Year 1911 On The Trade Of The Consular District Of On Salonica, London, 1912.

II. Resmi Yayınlar

Selanik Vilayeti Salnamesi, Selanik Hamidiye Mektebi Matbaası, Selanik, 1322(1904/1905).

III. Gazete

"İttihâd Seyr-i Sefâ'in Şirketi", *Tanin*, 25 Şubat 1914.

IV. Kitap, Makale ve Tezler

ANASTASSIADOU, Meropi, *Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri: Selanik 1830-1912*, TVYY, İstanbul, 2001, s.99.

ARSLAN, İsmail, *Selanik'in Gölgesinde Bir Sancak: Drama(1864-1913)*, Bilge Kültür Sanata Yay., İstanbul, 2010.

BAYRAM, Selahattin, *Osmanlı Döneminde Selanik Limanı(1869-1912)*, İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 2009.

- COLONAS, Vassilis, "Mimarî Dönüşümler", Selanik(1850-1918)- Yahudilerin Kenti ve Balkanların Uyanışı, (Gilles Veinstain, Çev: Cüneyt Akalın),İletişim Yay., İstanbul, 2001, ss.177-182.
- GUANARİS, Basil K., "Selanik", *Doğu Akdeniz Liman kentleri 1800-1914*, (Çağlar Keyder, Donald Quataert, Eyüp Özveren), TVYY, İstanbul, 1994, ss.110-115.
- _____, "Economic Developments in Macodonia, 1430-1912" ,http://www.macedonianheritage.gr/ContemporaryMacedonia/Downloads/Macedonia_Vol_1_p_58-83_Gounaris.pdf, s.64-65.
- İPEK, Nedim, Selanik'ten Samsun'a Mübadiller, Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür Yay., Samsun, 2010.
- KEYDER, Çağlar, QUATAERT, Donald, ÖZVEREN, Eyüp, "Osmanlı İmparatorluğunda Liman Kentleri: Bazı Kuramsal ve Tarihsel Perspektifler, *Doğu Akdeniz Liman kentleri 1800-1914*, (Çağlar Keyder, Donald Quataert, Eyüp Özveren), TVYY, İstanbul, 1994, s.131 vd.
- Mehmet Aziz, Büyük Bir Derdimiz (Osmanlı Deniz Ticareti), Artin Asadoryan ve mahdumları Matbaası, 1327.
- POLAT, Emre, Osmanlı'nın İlk Yahudi Sosyalisti, Truva Yay., İstanbul, 2004.
- QUATAERT , Donald, Selanik, İletişim Yay., İstanbul, s.189.
- _____, "İlk Fabrika Bacaları", *Selanik (1850-1918)- Yahudilerin Kenti ve Balkanların Uyanışı*, (Gilles Veinstain, Çev: Cüneyt Akalın), İletişim Yay., İstanbul, 2001.
- YAVUZ, Nuri, "Birinci Balkan Harbi ve Selanik'in Kaybı", Gazi Akademik Bakış Dergisi, Cilt 1, Sayı 2, Yaz 2008, s.152.
- YEROLYMPPOS, Aleksandra, " Kozmopolit Bir Kentleşme", Gilles Veinstein, Selanik, (1850-1918)- Yahudilerin Kenti ve Balkanların Uyanışı, (Çev: Cüneyt Akalın),İletişim Yay., İstanbul, 2001, s.175.
- YILDIZ, Özlem, II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914), DEÜ. Atatürk ilkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 2012.