

Tarih ve GÜNCE

Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Dergisi
Journal of Atatürk and the History of Turkish Republic
II/4, (2019 Kış), ss. 59-82.

Geliş Tarihi: 22 Aralık 2018

Kabul Tarihi: 31 Ocak 2019

20. YÜZYIL BAŞLARINDA BEYRUT LİMANINDA DENİZ TİCARETİ

Özlem YILDIZ*

Öz

Asya, Afrika kıtalarının geçiş noktasında yer alan Beyrut, Yavuz Sultan Selim Dönemi'nde Osmanlı egemenliğine girmiş olup 1918 yılına kadar 402 yıl Osmanlı egemenliğinde kalmıştı. Osmanlı Devleti'nin Suriye bölgesindeki en önemli limanı olan kent, Şam'ın da limanıydı. Demiryollarının yapımı ile hinterlandıyla daha sıkı bağlar kuran kentin Hindistan, İran, Anadolu ve Arap dünyasına uzanan ticari bağları vardı. Limanın inşası ile birlikte kent modern bir liman kenti hüviyetine bürünmeye başlayacaktı. Dışarıdan gelen mallar Beyrut limanı yoluyla Suriye bölgesine ulaştırılırken, tarım ürünleri yün, ipek, kâğıt, deri gibi ürünler Beyrut limanı yoluyla dışarıya ihraç ediliyordu. Beyrut limanı ihracat değil daha çok ithalat limanıydı.

Biz bu çalışmamızda Beyrut limanının 20. yüzyıldaki liman trafiğini, deniz ticaretini ülkelere göre ortaya koymaya çalıştık. Osmanlı Devleti'nin ilk beş limanı içerisinde yer alan Beyrut'un yerini belirlemeye çalıştık.

Anahtar Kelimeler: Beyrut Limanı, İpek, Liman Trafiği, Deniz Ticareti.

MARITIME TRADE AT BEYRUT PORT IN THE EARLY 20TH CENTURY

ABSTRACT

Beirut which was placed on the midpoint of the Asia and Africa was under the sway of the Ottoman State for 402 years in 1918 in the period of Yavuz Sultan Selim. Beirut was the most important harbor of the Ottoman State that was in the Syria region also was the harbor of the Damascus. The city had tight junctions with its hinterland thanks to railway construction and had a commercial ties with India, Persia, Anatolia and Arab world. The city

* Dr., ozlmyildiz@windowslive.com, ORCID ID: 0000-0002-7064-4114.

would begin to play the role of modern seaport identity thanks to the construction of the harbor. While imported products transport to the Syria region through the Beirut harbor, farm products like wool, silk, paper, leather exported through the Beirut harbor. Beirut harbor was not the port of exportation it was mostly the port of importation

In this study we try to reveal Beirut harbor's 20th century port traffic, shipping trade according to the countries. We try to localise Beirut's place between the top five harbor of the Ottoman State.

Keywords: Beyrut Port, Silk, Port Traffic, Maritime Trade

Giriş

Beyrut M.Ö. 2000 yıllarında kurulmuş bir şehir olup Ugarit tabletlerinde adı Birûta ve Birûtu şeklinde geçmekteydi. Kentin adının Akkadca Burtu “*kuyu, kaynak*” kelimesinden geldiği bilinmektedir. Helenistik çağ, Roma ve Bizans dönemlerinde şehrin adı Berytos veya Berytus şeklinde kullanılmıştır¹.

M.Ö II. binyılının ilk yarısında Fenike şehir devletlerinden biri olan Beyrut, Büyük İskender döneminde bir liman şehri olarak gelişti. Ptolemaios kralığı, Selevkos Krallığı ardından ise Roma hâkimiyetine geçti. Romalılar döneminde Beyrut, hukuk okulu ile ün kazandı. Bizans döneminde ipek ve cam endüstrisi kentte giderek ön plana çıktı. Hz. Ömer döneminde İslam egemenliğine giren kent, Emeviler döneminde bölgenin, özellikle Şam'ın başlıca iskelesi haline geldi. Kudüs Krallığı ve Memluk egemenliğinde kalan şehir 16. yüzyılda Osmanlı egemenliğine girdi. 17. yüzyılın ikinci yarısında bölgeyi ziyaret eden Evliya Çelebi, Beyrut'un Sayda eyaletinde bir sancak olup 600 köy ile sekiz nahiyesinin bulunduğunu, limanın iki burnunda birer kalenin ve asıl Beyrut Kalesi'nin içinde de 2600 evin yer aldığını, kentte 300 dükkân, sekiz ticaret hanının bulunduğunu yazmaktadır².

XIX. yüzyılın ortalarında Beyrut'un da içinde bulunduğu Lübnan bölgesi, Fransa ve İngiltere arasındaki nüfuz mücadelesinden dolayı milletlerarası bir mesele haline geldi. Beyrut'ta yaşayan farklı milliyet ve dinlere mensup gruplar, bölgede üstünlük kurmaya çalışan Batılı sömürgeci devletler tarafından istismar edildiler. Batılı güçlerin zorlamasıyla 1846'da yerli halk temsilcilerinin de katıldığı yeni bir idarî rejim kuruldu. Ancak bu yeni rejim Batılıların desteklediği karışıklıklar yüzünden başarılı olamadı. 1860'ta bölgede meydana gelen kanlı iç çatışmalar Batılı devletlerin olaya karışmalarına sebep oldu. Osmanlı Devleti ile beş büyük devlet (İngiltere, Rusya, Fransa, Avusturya ve Prusya) arasında 19

¹ Davut Dursun, “Beyrut”, *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, VI. Cilt, ss.81-84.

² A.g.m., ss.81-84.

Haziran 1861’de imzalanan protokolle Beyrut’un idaresi Suriye vilâyetinden ayrılıp İstanbul’a bağlandı. Böylece Beyrut şehri Lazkiye, Trablus, Akkâ ve Nablus sancaklarını içine alan bağımsız bir vilâyetin merkezi oldu ve bu idarî düzenleme 1888’e kadar devam etti. I. Dünya Savaşı’ndan sonra Osmanlıların buradan çekilmelerine ve 7 Ekim 1918’de Fransız kuvvetlerinin bölgeyi işgal etmelerine kadar Beyrut Dâhiliye Nezareti’ne bağlı önemli bir vilâyetin merkezi olarak kaldı³.

1. Beyrut’ta Ekonomi

Akdeniz’e doğru uzanan Beyrut, doğu ve batı Beyrut tepelerinin oluşturduğu bir yarımada üzerinde yer alır. Bu yarımadaanın hemen gerisindeki iç bölgede, kuzeyde Nehr-i Kelb’in ağzından güneyde Nehrü’d Damur’un ağzına uzanan dar bir kıyı ovası bulunur. Şehir 18 kilometrekarelik bir alana sahiptir. Denize paralel uzanan Lübnan ve Antilübnan dağları ile çevrilidir. Nehr-i Beyrut ile Nehr-i Kelb adlı iki tane nehir kenti sulamaktadır⁴.

Beyrut’ta tipik Akdeniz iklimi görülür. Burası dağlar arasında verimli vadiler ve ovaların yer aldığı bir coğrafyadır. Arazisi arızalı, bazı mahalleri taşlıktır⁵. Beyrut dut ve zeytin ağaçlarının bulunduğu, ziraata uygun tarlaların ise az olduğu bir yerdir. Başlıca ürünleri buğday, arpa, mısır, beyaz darı, susam, nohut, bakla, fasulye, pirinç, yulaf, mercimek, pamuk, patates, zeytin, üzüm, portakal, limon, mandalina, ağaç kavunundan her çeşit sebze ve meyvelerden bilhassa kayısı, muz, incir, elma, armuttan ibarettir. Yalnız Trablusşam civarında 10.000 dönüm vüsatinde portakal bahçeleri vardır⁶.

Beslenen hayvanlar sayıca çok değildir. Daha çok koyun, keçi, sığır, bargir, merkep gibi hayvanlar beslenirdi. Bu hayvanlardan elde edilen deri, yün, yapağı, ipek gibi hayvansal ürünler ihraç olunurdu. İhraçtan kalan hayvansal ürünler vilayet içinde tüketilirdi. Toplanan sünger ihraç olunurdu⁷.

Beyrut’ta kâğıt, ipek fabrikaları, zeytinyağı çıkarılan işletmeler bulunmaktaydı. Beyrut’ta 10 kadar sabun fabrikası vardı. Beyrut, Trablus, Akka, Lazkiye, Sur, Sayda’da pamuk, ipekten kumaşlar dokunurdu. İpeklilerde Trablus

³ A.g.m , ss.81-84.

⁴ Kürşat Çelik, *Osmanlı Hâkimiyetinde Beyrut(1839-1918)*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Elazığ, 2010, ss.1-2.

⁵ Mustafa Rasim, *Memâlik-i Mahrûsa-i Şâhâne Coğrafyası*, Tophane-i Amire Matbaası, İstanbul, 1305, ss.269-275.

⁶ Tüccarzade İbrahim Hilmi, *Memalik-i Osmaniye’nin Cep Atlası, Devlet-i Aliyye-i Osmaniye’nin Ahval-i Coğrafiye ve İstatistiyesi*, İstanbul, 1323, ss.243-244.

⁷ Tüccarzade İbrahim Hilmi, *a.g.e*, s.244.

kumaşları meşhurdu. Beyrut'un kuyumcuları mahir olup, Avrupa sergilerinde madalyalar kazanmışlardı⁸.

Beyrut vilayeti iklimi gereği ipekböceğinin yetişmesine gayet müsaitti. İpekten, ipek kuşaklar, gömlekler, çarşafıklar imal edilmekteydi. İpekler elde burulurken bir süre sonra Avrupa tarzında fabrikalar kurulmuştur. 1908 yılına ait salnamelere göre, Trablusşam sancağında ipek fabrikası bulunmaktadır. Akar kazasında 3 ipek fabrikası, Safita kazasında 200 dolaplı 2 ipek fabrikası bulunmaktadır. Hısn kasabasında seccade ve halı imali yapılmaktadır. Beyrut vilayetinde değirmencilikte yaygın olarak yapılmaktadır. Sur kazasında 38, Merc Ayun kazasında 29, Akka kazasında 18 su değirmeni, 8 buhar ve gazla çalışan değirmen, Safed kazasında 45, Safita Kazasında 60, Lazkiye sancağında 56 değirmen bulunmaktadır. Masaralar yani üzüm ve susam gibi şeylerin sıkılıp üretildiği tezgâhlarda pek çok kazada bulunmaktadır. Bunun yanında yumurta fabrikaları vardır. Üretilen yumurtaların bir kısmı dış devletlere ihraç edilmektedir⁹.

2. Beyrut'ta Ticaret

Doğu Akdeniz'de yer alan Beyrut, Anadolu'yu Arabistan'a, Akdeniz'i Basra'ya ve İran'a bağlayan yollar üzerindeydi. Yavuz Sultan Selim döneminde Osmanlı topraklarına katılan Beyrut, XIX. yüzyılda Avrupa ile bağlantılı olarak yapılan ticaretin içinde yer almaya başladı. Trabzon limanı gibi bir ithalat limanı olan Beyrut, hiçbir zaman bir İzmir ya da bir Selanik limanı seviyesine gelemeyecekti. Fakat bölgesinin en önemli limanı olarak adından söz ettirecekti.

Suriye bölgesinde Fransa, Napolyon'un Mısır seferine kadar üstünlüğü korumuştur. 1789 yılında Suriye'de 20 kadar Fransız acentesi vardı. 1830'lardan sonra Avrupa'nın endüstri lideri İngiltere üstünlüğü ele geçirdi. 1845'te Beyrut'ta 365 civarında İngiliz ticaret evi olmuştu. 1836'da kentte Amerikan ve 1839'da Rus konsoloslukları açılarak, mevcut İngiliz ve Avusturya konsoloslukları arasına katılmıştı¹⁰. 1880'lerden itibaren Avusturya-Macaristan ve Almanya ticari blokuyla İtalya, İngiltere'ye rakip olarak ön plana geçtiler. Bu durumu daha erkenden 1861'de Britanya konsolosu Rogers, bütün Suriye'de İngiliz ticaret evlerinin sayıca çok azalıp, Almanların ticaret evlerinin üstünlüğü ele geçirdiğini ifade ederek ülkesine bildiriyordu¹¹. Avrupalılar ile yapılan ticaret dışında Suriye bölgesinin kervan ticareti yoluyla Bağdat'a uzandığı ve Arap hatta

⁸ A.g.e, ss.243-244.

⁹ Hayriye Bayazıdoğlu, *Salnamelere Göre Beyrut(H.1310/M.1893- H.1326/1908)*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2010, ss.131-132.

¹⁰ A.g.t, s.126.

¹¹ İlber Ortaylı, "19. Yüzyıl Sonunda Suriye ve Lübnan Üzerinde Bazı Notlar", *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, IV/4 (1984), s.92.

Hint mallarının bölgeye uzandığı bilinmekteydi. Şam'da bazı Hintlilerin ticarethane kurduğu, yerli Yahudi ve Müslümanlarla işbirliği yaptığı bilinmektedir¹².

XIX. yüzyılda Beyrut, Manchester'dan Anadolu'ya ve İran'ın iç merkezlerine dek akan ithalat ve Marsilya ile Lyon yönündeki ihracat bağlantılarının merkeziydi. Bir yandan pamuk ve tekstil ile makine sanayi gibi temel sanayiler ya da şeker, çay ve kahve gibi sömürge ürünlerinin taşımacılığı ve dağıtımını, öte yandan iç bölgeden gelen hammadde ihracatıyla meşgul olan kent, ticaretin büyümesiyle paralel nüfus olarak da büyümeye başladı¹³.

Beyrut'ta uluslararası ticarete konu olan en önemli ürünler ipek, yün ve kâğıttı. İpekböceği için Nisan- Haziran döneminde 20-28°C'lık ideal ortam sıcaklığı, %70-85 arasında değişen nispi nem oranlarına ihtiyaç vardı. Beyrut ve Lübnan bölgesindeki sıcaklık ve nem gibi özellikleri ipekböceğinin yaşaması için uygundu. Beyrut ipeği kalitesi, parlaklığı ve boyaya uygunluğu ile dünyada ün yapmıştı. Bizans döneminde ipek üretimi Çin'den öğrenilmişti. İran'da ipek fiyatlarının artması sonucu ipek tüccarları farklı bir arayışa girmişlerdi. Lübnan ve Suriye'deki ipeğin kalitesi ve fiyatının uygunluğu ipek tüccarlarını bu bölgeye yönlendirmişti. Böylece ipek üretimi zamanla bölgenin önemli bir gelir kaynağı haline almıştı. Bölgedeki ipek üretimini genelde Marunî ve Hristiyan gruplar yapmıştı¹⁴. 1850'li yıllarda Fransa'da yayılan bir hastalık nedeniyle ipek fabrikaları, kapanma tehlikesiyle yüz yüze kalmış, bu yüzden Fransa ipeğiyle ünlü Beyrut'a yönelmişti. Beyrut ve çevresinde ham ipek üretimi giderek yaygınlaşırken, Beyrut bir liman kenti olarak kendini iyice göstermeye başladı. Fransa giderek Beyrut'a bağımlı kalırken, Beyrut kentinin iç bölgeleriyle kurduğu bağlantı artmaya başladı¹⁵ Ham olarak aldığı ipeği Marsilya limanına götüren Fransa, Lyon'da işlediği ipeği getirerek tekrar Beyrut'a satıyordu. Bunun yanında Fransa, Beyrut kentinde ipek fabrikaları da kurmuştu. 1869 tarihinde Süveyş kanalının açılması ile Fransa ipeğini Çin'den getirmeye başlamış ve Lyon ile Marsilya kentleri için Beyrut'un önemi azalmaya başlamıştı¹⁶.

Bölgede başlayan Cebel-i Lübnan olayları, ipek üretimi ve ticaretine büyük zarar vermişti. Dürzi ve Marunîler arasında yaşanan olaylar sonucu tonlarca ipek yakılmış ve üretim malzemeleri de tahrip edilmişti. Olaylar bittikten sonra devlet, ipek üretimini tekrar canlandırmak için tohum arayışına gitti. Bu

¹² Ortaylı, a.g.m, S.95.

¹³ Y.Eyüp Özveren, "Beyrut", *Doğu Akdeniz Liman kentleri(1800-1914)*, (Çağlar Keyder, Donald Quataert, Eyüp Özveren), Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1994, ss.85-87.

¹⁴ Kürşat Çelik, "Osmanlı İdaresindeki Lübnan'da İpek Üretim ve Ticareti Üzerine Bir Değerlendirme", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi (Fırat University Journal of Social Science)*, 26/1(2016), s.278.

¹⁵ Özveren, a.g.m., s.84.

¹⁶ A.g.m., s.85.

ihtiyaç hem yurtiçi hem de yurt dışından sağlanmaya çalışıldı. Yazışmalar neticesinde temin edilen yeni tohumlarla birlikte ipek üretimi yeniden eski seviyesine ulaşmakla kalmamış büyük bir sıçramada gerçekleştirmişti. 1890'larda Lübnan'da arazinin %40'ı dut ağacı ekimine ayrılmıştı¹⁷. 1880'den sonra ipek üretimine talebin artması ile birlikte ipek üretiminde artış yaşanmıştır. Yerel idareciler ipek üretimini teşvik ettiği gibi kaliteli üretim yapanlara yarışmalar sonucu ödüller vermişti. Yine ipek üretiminin eğitilmiş ve bilinçli bir şekilde yapılması için 1913-14'te Beyrut'ta Darü'l-Harir isminde ipekçiliği nizamına uygun şekilde öğretmek için meslek lisesi kurulmuştu. 1910'lardan itibaren Lübnan ipeği, Çin ve Japon rekabetine dayanamayarak dünya piyasasında değer kaybetmeye başlamıştır. Bölgede üretilen ipeğin yarı fiyatına mal olan Çin ve Japon ipeklerinin dünya piyasasında artması ile birlikte Lübnan ipeğine olan talepte azalma olmuştur. Kıyı bölgelerinde dut ağacı yerine alternatif ürünlere geçilmesi de ipek sektörünü olumsuz yönde etkilemişti¹⁸.

Beyrut'ta en önemli sanayi yatırımı 19. yüzyılda ipek fabrikalarıydı diyebiliriz. Osmanlı Devleti de ipek üretimini kontrol etmek için Beyrut gümrüğü içerisinde harir gümrüğü oluşturmuştu. Şehirde ipek ticaretinden sağlanan kârın fazla olması, ipek ticaretinde usulsüzlükleri de beraberinde getirmekteydi. Özellikle yabancı tüccarlar, Beyrut limanında bulunan gümrük memurları ile anlaşarak kaçak yollardan ipek ticareti yapıyorlardı¹⁹.

İpek fabrikaları dışında kentte kâğıt fabrikaları da vardı. Burada üretilen kâğıt, Suriye, Mısır, İzmir, İstanbul ve Halep'e gönderiliyordu. Suriye bölgesinin dokumacılık ve bazı imalat malları da önemli olup, Osmanlı iç pazarlarında da yer alıyordu. 1870'lere kadar ilerleme gösteren dokuma sanayi, bu tarihten itibaren Avrupa'nın ucuz fabrika mallarıyla rekabet edemedi²⁰. 1910 tarihinde Avrupa'ya yapılan yumurta ihracatından dolayı kentte kümes hayvancılığı da gelişmişti.

19. yüzyıl sonlarında bölgede üretim teknolojisinde gelişmeler yaşanmıştı. Beyrut, Halep, Havran gibi şehirlerde un değirmenleri, zeytinyağı presleri, buz makineleri, benzinli ve gazyağı ile çalışan motorlar kullanılmaya başlanmıştır. Kullanılan makineler Almanya ve İngiltere'den gelmiştir. Beyrut-Şam ve Trablusşam-Hama-Humus arasında yük ve yolcu taşımak için araba şirketleri kurulmuştur. Bu şirketler için araba ithalatı yapılmıştı²¹.

¹⁷ Çelik, a.g.m., s.284.

¹⁸ A.g.m., s.286.

¹⁹ Çelik, a.g.t., ss.119-204.

²⁰ A.g.t., s.20.

²¹ Kürşat Çelik, "19. Yüzyılın Sonu İle 20. Yüzyılın Başlarında Suriye'de Dış Ticaret", *Tarih Okulu Dergisi*, XVI/6(Aralık 2013), ss. 709-710.

19. yüzyıl sonlarında Anadolu'nun özellikle Mezopotamya'nın zenginlikleri Alman yatırımcıların ilgisini çekmeye başlamıştı. 1888'de İzmit-Ankara Demiryolu imtiyazını Almanların alması, Osmanlı Devleti'nin hayat alanlarına göz diken diğer güçleri de harekete geçirdi. Özellikle Fransa, mevcut demiryolu yatırımlarını genişletmek istediğiydi ve yeni imtiyazlar talep etti. Zaten Fransızlar Suriye bölgesiyle ilgilenmekteydiler. Fransa'nın Suriye'yi tercih etmesinde bölgenin stratejik önemi ön plandaydı. Suriye Mısır, Arabistan, Anadolu ve Irak arasındaki ticaretin en önemli güzergâhı olmakla birlikte, diğer ülkelerin sömürgeleriyle olan bağlantısını kesecek özellikteydi. Bu da bölgedeki rekabette Fransa'nın lehine bir durum ortaya koyuyordu. Suriye tarihi bölgesinin en önemli iki kenti Şam ve Beyrut'tu. Verimli topraklara sahip olan Suriye'nin bu yöndeki ticareti hem Osmanlı iç pazarlarına hem de bölgenin kıyıları vasıtasıyla Batı'ya yönelmekteydi. Bunun yanı sıra Avrupalı devletlerin hammadde ve yarı mamul mallara olan ihtiyacı sonucu bölge ile olan ticaretin artması, Suriye'nin ekonomik gelişimine katkıda bulunmuştu²². Ticaret ve tarımın gelişmesi için önemli olan karayolu henüz ihtiyaca cevap verebilecek biçimde kurulmamıştı. Beyrut ile Şam arasında 1858 yılında bir Fransız şirket tarafından başlanan şose yol dört yıl gibi bir sürede tamamlanmıştı. 1880'lerde Hama-Şam ve Trablusşam arasında posta işleyecek bir karayolu tamamlanmıştı²³.

Osmanlı devletinde demiryolları genellikle yabancılar tarafından yapılmıştı. Beyrut'u ardına bağlayacak olan demiryolları da Fransızlar tarafından yapılacaktı. Böylece 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması ile ticarî anlamda önem kaybetmeye başlayan bölge demiryollarının yapımıyla tekrar önem kazanmaya başlayacaktı²⁴. Demiryolu yatırımlarında Anadolu Demiryolu Kumpanyasına yolu Konya'dan öteye uzatmak için gerekli imtiyaz Almanlara verilince, Fransızlar da, adeta bu olayın tazminatı olarak Batı Anadolu'da Kasaba demiryolunu Afyon'a kadar uzatmak ve Suriye'de de Şam-Humus-Halep hattını inşa için gereken imtiyazı aldılar²⁵. 1892 yılında Yafa-Kudüs, 1894'te Şam-Muzayrib, 1895'te Beyrut-Şam, 1898'de Beyrut-Ma'almiten, 1902'de Rayak-Humus-Hama ile Şam-Ber'at demiryolları hizmete açıldı. Şam'dan başlayarak Medine'ye ulaşan Osmanlı Hicaz demiryolu ise 1901-1904 arasında tamamlanmıştır²⁶. Böylece Beyrut'un hinterlandı Beyrut limanına dolayısıyla Avrupa limanlarına bağlanmış oldu. Ancak şimdi sorun ihtiyaca cevap verebilecek modern bir limanın inşası idi.

²² Çelik, *a.g.t.*, ss.14-15.

²³ Ortaylı, *a.g.m.*, s.99.

²⁴ Özveren, *a.g.m.*, s.84.

²⁵ Ortaylı, *a.g.m.*, s.83.

²⁶ İlber Ortaylı, "19. Yüzyıl Sonunda Suriye ve Lübnan Üzerinde Bazı Notlar", *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, IV/4 (1984), ss.99-100.

3.Beyrut Limanının Deniz Ticareti

1830'larda Doğu Akdeniz'de buharlı gemilerin seferlere başlamasıyla Beyrut giderek liman kenti kimliği kazanmaya başlamıştı. Şam'ın limanı olan Beyrut, yüzyıl ortasında Suriye kıyısında yer alan rakip limanları geride bırakacaktı. Özellikle deniz yoluyla gelen ithal malların Anadolu'ya ve İran'a taşınmasında önemli bir işlev üstlenecekti²⁷.

1834 Şubat'ında ilk buharlı gemi olarak Londra'dan iki, Liverpool'dan bir gemi geldi. Gemilerden ikisi yün, ipek, kök boya ile döndü. Üç İngiliz Şam ve Halep'te İngiltere ile direkt ticaret yapmak için düzenlemeler yaptılar. 1835 Beyrut İngiliz konsolosunun raporunda İngiltere'de daha önce adı pek bilinmeyen Beyrut'un, artık adının anılmaya ve üçüncü sınıf bir Arap şehriden bir ticaret şehri kimliğine dönüşmeye başladığı belirtilmekteydi. İngilizlerin limanı ziyaretleriyle İngilizlerin iplik, kahve, şeker gibi ürünleri Beyrut'a akarken; bölgenin yün, ham ipek, kök boya gibi maddeleri İngiltere'ye gidiyordu²⁸. Artık Beyrut limanı, İngiliz buharlı gemilerinin güzergâhına girmişti.

19. yüzyılın ikinci çeyreğinde Beyrut'ta, ticarete buharlı gemilerin kullanılmaya başlanması, ipek üretiminin genişlemesi, 1838 ticaret anlaşması nedeniyle ithalat ve ihracat artmaya başladı²⁹. Artık kent, bölge içi mal değiş tokuşuna dayalı ticaret modelinden, Avrupa'yla ticaret yapmaya doğru bir değişim yaşamaya başlamıştı³⁰. Süveyş kanalı ve Basra Körfezi ile yapılan ticarete göre Beyrut yolunun kısa olması Avrupalıların Beyrut limanını kullanmalarına yol açıyordu. Ticaretin artmasıyla paralel 1830'larda 10.000'den az olan nüfus 1860 yılında 50.000'leri bulmuştu. 1858 yılında Beyrut'ta Osmanlı Bankası açıldığı gibi, bir Fransız kumpanya tarafından 1859-1863 yılları arasında Şam'a yol da inşa edildi. Telgraf hattının döşenmesi ile Beyrut Avrupa'ya düzenli bir şekilde bağlandı³¹. Avrupa ile ticaretin artması, sadece Beyrut'un değil, Ortadoğu'nun da 1870'lerden itibaren ticaret hacminin artmasını sağladı³².

Beyrut ithalat ve ihracat rakamlarına ilk baktığımızda bu limanın ithalat limanı olduğu hemen göze çarpmaktadır. Beyrut limanında 1899 ile 1911 yılları arasındaki ihracat rakamları yarı yarıya düşmüştür. İthalat rakamları ise giderek artan bir seyir izlemiştir. 1910 yılında hem ihracat, hem ithalat artmıştır. Fakat 1911 yılında yaşanan savaş ile birlikte hem ihracat hem de ithalat düşmüştür.

²⁷ L. T. Fawaz, *Nineteenth-Century Beirut*, London, 1983, s.133, Aktaran Çelik, a.g.t., s.207.

²⁸ Charles İssawi, *The Fertile Crescent 1800-1914(A Documentary Economic History)*, Oxford University Press, New York, 1988, s.164-168.

²⁹ İssawi, a.g.e.,ss.164-168.

³⁰ Roger Owen, Şevket Pamuk, *XX. Yüzyılda Ortadoğu Ekonomileri Tarihi*, Sabancı Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2002, s.11.

³¹ İssawi, a.g.e.,ss.164-168.

³² Owen, Pamuk, a.g.e., s.11.

Tablo 1 - Beyrut Limanı İthalat ve İhracatı(1899-1911) ³³

Yıl- lar	İhracat	İthalat
1899	1.051.950	1.580.165
1900	604.670	1.352.289
1904	953.500	1.426.000
1905	924.000	1.537.700
1907	1.020.000	1.694.000
1908	919.200	1.692.500
1909	791.750	1.655.550
1910	822.500	2.153.200
1911	550.500	1.920.400

Beyrut limanından yapılan ihracat sterlin olarak en çok Fransa'ya yapılmaktaydı. 1899 yılında 850.000 sterlinlik mal alan Fransa 1911 yılında 431.500 sterline düşmüştür. Fransa'yı sırasıyla İngiltere, Amerika takip etmekteydi. Almanya'nın Beyrut'tan alımları giderek düşen bir seyir izlemişti. 1911 yılında Beyrut'un ihracatı Fransa'ya %78.3, İngiltere'ye %7.5, İtalya'ya %0.4, Avusturya-Macaristan'a %0.3, Almanya'ya %0.2 idi. İtalya ile olan ithalatta düşüşün sebebi olarak İtalyan mallarına %100 gümrük resmi konulmasını gösterebiliriz. Aşağıda Beyrut limanına ait devletlere göre ihracat rakamlarını görmekteyiz:

³³ A&P Beyrut ve Suriye Kıyıları 1901 Raporu, s.10; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1903 Raporu, s.12; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1903 Raporu, s.12; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1906 Raporu, s.12; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1909 Raporu, ss.21-23-24; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1911 Raporu, ss.21-22 Beyrut ve Suriye Kıyıları 1912 Raporu, ss.21-22.

Tablo 2 - Beyrut Limanına Ait Devletlere Göre İhracat(1899-1911)³⁴

	Devletler	İhracat										
		1899	1900	1901	1902	1904	1905	1907	1908	1909	1910	1911
		Rusya	-	1.200	1.800	2.600	5.000	4.500	3.000	5.000	2.700	3.100
Belçika	2.900	1.400	1.200	1.350	1.200	12.500	9.000	7.000	4.000	2.500	1.100	
İtalya	24.610	16.000	12.500	11.700	-	9.100	8.000	6.500	3.200	3.000	2.200	
Fransa	850.000	446.400	420.000	576.900	780.000	701.000	770.000	638.000	568.250	672.000	431.500	
Almanya	8.450	6.500	4.300	3.600	2.500	3.000	3.500	2.500	2.300	1.900	1.000	
Avusturya-Macaristan,	3.500	2.100	1.200	2.000	800	1.200	2.000	2.500	3.800	2.300	1.500	
Türkiye	28.700	25.750	27.000	24.000	28.000	27.000	30.000	35.000	32.000	18.000	19.000	
Birleşik Krallık	38.750	30.500	18.250	38.500	76.000	115.000	160.000	175.000	110.000	70.500	41.000	

³⁴A&P Beyrut ve Suriye Kıyıları 1901, 1903, 1906, 1909, 1911, 1912 Yılına Ait Raporlar

Toplam	Diğer ülkeler	Amerika	Romanya	Mısır
1.051.950	15.980	54.300	-	24.760
604.670	2.720	45.800	-	26.300
540.915	3.165	28.000	500	23.000
730.535	11.535	38.000	850	19.500
953.500	8.500	34.000	-	15.000
924.600	9.300	31.000	-	11.000
1.020.000	8.000	25.500	-	10.000
919.200	11.000	23.200	-	13.500
791.750	13.500	37.000	-	15.000
822.500	11.200	21.000	-	17.000
550.500	10.000	17.000	-	22.000

Beyrut limanından yapılan ithalata baktığımızda İngiltere birinci sırada yer almaktadır. Onu İtalya, Avusturya-Macaristan, Almanya ve Fransa takip etmektedir. 1907 yılında İngiltere %48.4, Avusturya-Macaristan %11.2, Almanya %9.4, Fransa %7.6 ve İtalya %6.5 oranında Beyruttan ithalat yapmışlardı. Kentin yaptığı ithalat en fazla 1910 yılında artmıştı. 1911 yılındaki ithalat rakamlarına baktığımızda genel olarak bir düşme eğilimi olduğunu görürüz. İthalatının %46.96'si İngiltere ile %9.98'i İtalya ile, %8.98'i Avusturya-Macaristan ile, %7.5'i Almanya, %6.7'si Fransa ile yapılmaktadır. Aşağıda Beyrut kentine ait devletlere göre ithalat rakamlarını görmekteyiz:

Tablo 3-Beyrut Limanına Ait Devletlere Göre İthalat(1899-1911) ³⁵

	İthalat										
	1899	1900	1901	1902	1904	1905	1907	1908	1909	1910	1911
Fransa	92.000	60.800	80.500	75.000	55.000	48.000	130.000	145.000	130.000	150.000	130.000
Almanya	163.000	110.250	128.000	125.000	105.000	117.000	160.000	170.000	162.000	178.000	145.000
Avusturya-Macaristan	161.300	118.500	133.000	156.000	150.000	176.600	190.000	165.000	185.000	165.000	172.500
Türkiye	26.500	21.000	28.500	25.750	23.200	27.000	27.000	31.000	27.000	110.000	78.000
Hindistan	16.000	27.800	25.000	28.200	22.000	28.000	35.000	43.000	38.000	45.000	31.000
Birleşik Krallık	848.332	801.875	895.000	713.500	875.000	954.000	820.000	710.000	665.000	933.500	902.000

³⁵ A&P Beyrut ve Suriye Kıyıları 1909 Raporu, s.25; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1911 Raporu, s.11; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1912 Raporu, s.10; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1912 Raporu, s.10; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1901 Raporu, ss.11.; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1903 Raporu, ss.15.

Hollanda	Romanya	İspanya	İsveç	Mısır	Rusya	Belçika	İtalya	İsviçre
-	12.500	-	5.400	12.000	33.500	64.000	88.500	51.000
-	9.000	-	3.000	8.750	41.000	40.300	70.125	32.000
-	10.250	-	2.550	7.400	62.000	42.920	76.500	34.000
-	15.100	-	2.700	6.800	48.700	39.500	57.000	29.000
-	8.000	-	500	7.200	73.000	35.000	45.000	19.500
-	9.500	-	300	6.300	31.000	48.750	51.500	22.000
-	23.000	-	-	12.500	60.000	75.000	110.000	23.000
2.500	45.000	3.500	-	13.500	70.000	90.000	160.000	18.000
1.200	47.500	2.100	-	12.500	78.000	93.000	168.500	12.000
2.300	61.000	3.700	-	27.000	94.000	67.500	257.000	19.000
1.200	72.000	1.500	-	23.000	76.000	55.000	190.000	14.000

Toplam	Diğer ülkeler	Amerika
1.580.165	1.883	4.250
1.352.289	4.389	3.500
1.545.272	4.152	15.500
1.339.650	6.750	10.650
1.426.000	3.100	4.500
1.537.700	4.250	18.000
1.694.000	10.500	18.000
1.692.500	11.000	15.000
1.655.550	15.000	18.750
2.153.200	17.000	23.200
1.920.400	13.500	15.750

4.Beyrut Limanı'nın Yeniden İnşası

1830 tarihinden sonra Beyrut limanında ticarî yoğunluğun artması ile birlikte liman ihtiyaca cevap veremez bir hale gelmişti. Bu yüzden limanın yeniden yapımı gündeme gelmişti. Limanın tekrar yapımı için ilk keşif, 4 Mart 1853 tarihinde yapılmış, bu keşifte yapılması plânlanan yeni liman için iki bin kese akçeye ihtiyaç duyulduğu belirlenmişti. Beyrut liman ve iskelesi için gerekli keşiflerin yerel idareciler tarafından detaylı olarak yapılması ve aynı zamanda Fransız Mesajeri İmperyal firmasından görüş alınması kararlaştırılmıştı. Yapılan keşifler ve alınan görüşler doğrultusunda Nafia Komisyonu'nun hazırlamış olduğu raporda liman inşasının bir şirkete havale edilerek yapılabileceği, senelik 580.000 frank ödeneğin bu işe ayrılması gerektiği, devlet eliyle bu işin yapılmasının mümkün olmadığı ve ihale yoluyla yapılmasının zorunlu olduğu ifade edildi. Liman ve rıhtım yapımı için Nafia idaresinin açmış olduğu ihaleyi, Beyrutlu Yusuf Matran Efendi 60 seneliğine limanı işletmek şartıyla aldı. Limanın 6.000.000 Frank'a mal olacağı planlandı. 3 Temmuz 1887 tarihinde şartname imzalandı. Limanın yeniden inşası 5 yılda tamamlanacaktı. Limanın imtiyaz süresi Yusuf Matran Efendi'nin başvurusu üzerine 2 Ağustos 1892 tarihinde 99 yıla çıkarılmıştı. Liman imtiyazını alan Yusuf Matran Efendi mukavelenamenin 15. maddesine dayanarak 2 Temmuz 1888 M.(22 Şevvâl 1305 H.) tarihinde *Şirket-i Liman Beyrut el-Hamidiye* adında bir anonim şirket kurmuştu. Şirketin bir hissesi beş yüz Frank olup, iki bin adet hisse senedi çıkarılmıştır. Böylece şirketin toplam değeri bir milyon Frank sayılmıştır. İmtiyaz, gelip giden gemileri barındırmak için bir liman ile yolcu, emtia, eşyanın ihraç ve tahmili muameleatına özgü bir rıhtım inşasıyla işletilmesi için verilmişti³⁶.

³⁶ Özlem Yıldız, II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914), Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Dokuz Eylül Üniversitesi Basılmamış Doktora Tezi), İzmir, 2012, s.168.

Beyrut liman inşası da birçok limanda olduğu gibi, hinterlant bağlantılarının oluşturulmasının ardından Beyrut-Şam karayolunun açılmasından sonra gündeme geldi³⁷. Limana malları taşıma işini kolaylaştırmak amacıyla bir demiryolu da inşa edilmişti. Bu ticari hattın yanı sıra taş ocaklarından çıkarılacak hafriyatın limana taşınması için de demiryolu hattı inşa edilmişti. Liman hafriyatında çıkan molozları taşıma işi ise Siver Bey'e ihale edilmişti. Liman ve rıhtımlar bir taraftan inşa edilirken, bir taraftan da biten kısımlar hizmete açılmıştı. 1893 yılında ise limanın açılışı yapılmıştı³⁸. 1894'ten itibaren, kumpanya bu limandan esaslı gelir sağlamaya başlamıştır³⁹. Limanın yanı sıra Beyrut'ta iskele, dalgakıran, depolar inşa edildi⁴⁰. Artık gemiler rıhtıma Selanik'te olduğu gibi doğrudan yanaşabilmekteydi. 1889'da şehirde aydınlatma sistemi ve 1907'de de elektrikli tramvay hizmeti başlatıldı. 1903'te ise rıhtıma doğrudan ulaşan bir tren hattı açılmıştı. Beyrut aynı zamanda ilk belediye örgütünün kurulduğu kentlerden de biri oldu.

1910 yılında Beyrut'tan Halep'e inşa edilen demiryolu ile kent Halep malları içinde önemli bir liman haline gelmeye başladı. Halep ticaretini İskenderun limanı ile olan 158 kilometrelik karayolu ile kervanlar aracılığı ile yapmakta iken, Halep'in Beyrut ile 400 kilometrelik demiryolu ile bağlanması ve Beyrut ile olan ulaşımın daha avantajlı olması nedeniyle Halep ticaretini Beyrut'a çevirmeye başladı. Nitekim 1909'da Halep'e ulaşan malların % 60'ı Beyrut limanı, % 40'ı da İskenderun limanı yoluyla gelmişti⁴¹.

Trablusgarp Savaşı sırasında İtalya, Osmanlı Devleti'ni barışa zorlamak amacıyla bir takım baskınlar ve işgaller gerçekleştirmişti. Bu baskınlarından biri de Beyrut limanının bombalanmasıydı. Bu olay sırasında İtalyan gemilerinden atılan bombalardan liman ve rıhtım şirketi tarafından sonradan yapılan girişe beş bomba, pasaport dairesine gülle isabet etmiş ve hayli tahribat yaptığı görülmüştür⁴².

³⁷ Kütükoğlu, *a.g.m.*, s. 497.

³⁸ Çelik, *a.g.t.*, s.240.

³⁹ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, VIII., TTK yay., Ankara, 1995, s.s.463-464.

⁴⁰ Pelin Kithir Öztürk, *Urban Transformation Of Ottoman Port Cities In The Nineteenth Century: Change From Ottoman Beirut To French Mandatory Beirut*, A Thesis Submitted To The Graduate School Of Social Sciences Of Middle East Technical University, Ankara, 2006, s.100.

⁴¹ Mehmet Beşirli, "Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi(1911)", *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 11(2004), s.182; Yıldız, *a.g.t.*, s.124.

⁴² Özlem Yıldız, *Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti(1908-1914)*, Tarihçi Kitabevi, İstanbul, 2014, s.71.

5.Beyrut Liman Trafığı

Alman Hükümeti 20 seneden beri Osmanlı ile ticareti geliştirmek için çaba sarf etmiş ve XX. yüzyılda güçlü bir ivme yakalamıştır⁴³. Bağdat Demiryolu imtiyazını Almanya'nın almasıyla iki ülke arasındaki deniz trafiği yoğunlaştı ve bazı Alman armatörlerin dikkati yeniden Osmanlı coğrafyasına çekildi ve gide rek Alman gemcilik şirketleri de Osmanlı Devleti'nde arttı.

1878 yılında Kıbrıs adası İngiltere tarafından yönetilmeye başlanmıştı. Bu yüzden İngiltere'nin İskenderiye, Beyrut ile Kıbrıs arasında seferler arttı. Fransız Messageries Maritimes Şirketi, iki haftada bir Beyrut ile Kıbrıs arasında sefer koydu. Avusturya Lloyd Şirketi, Beyrut ile Kıbrıs arasında bir bot sefere kondu. İtalyan Rubbatino Kumpanyası, İskenderiye, Beyrut, Kıbrıs arasında iki haftada bir seferler koydu⁴⁴.

Beyrut limanında 1899 yılından itibaren yelkenli gemilerin sayısı azalmakla birlikte genel itibarıyla varlıklarını korumuşlardır diyebiliriz⁴⁵. Ton olarak ise yelkenli gemiler azalan bir seyir izlemiştir. Buharlı gemilerin sayısı ve bu sayıyla orantılı olarak tonajlarda artmıştır. Trablusgarp savaşının yaşandığı 1911 yılında buharlı gemi sayısı ve tonajı düşüş yaşamıştı. Aşağıda yıllara göre buharlı ve yelkenli gemi sayıları ile tonajları görülmektedir:

Tablo 4-Beyrut Limanında Yelkenli-Buharlı Gemi Sayıları ve Tonları ile Toplamları (1899-1911)⁴⁶

Yıllar	Yelkenli		Buharlı		Toplam	
	Sayı	Ton	Sayı	Ton	Sayı	Ton
1899	2.609	97.801	761	751.207	3.370	849.008
1900	2.446	69.554	701	777.823	3.147	847.377
1901	2.280	61.300	566	634.711	2.846	696.011
1902	3.073	92.844	911	1.107.318	3.984	1.200.162
1905	2.269	53.111	908	1.187.487	3.177	1.240.598
1908	2.321	50.908	1.023	1.457.108	3.344	1.508.016

⁴³ "Ticaret-i Bahriye ve Amerika", *Tercüman-ı Hakikat*, 13 Haziran 1908.

⁴⁴ *A&P Beyrut ve Suriye Kıyıları 1878 Raporu*, s.988.

⁴⁵ Suriye kıyılarındaki yelkenli gemiler, 7 büyük limanda 1910 da 8545 taneydi. Bkz.Ruppın, *a.g.e.*, ss.77-78.

⁴⁶ *A&P Beyrut ve Suriye Kıyıları 1901 Raporu*, s.10; *Beyrut ve Suriye Kıyıları 1903 Raporu*, s.12; *Beyrut ve Suriye Kıyıları 1909 Raporu*, ss.21-23-24; *Beyrut ve Suriye Kıyıları 1911 Raporu*, ss.21-22 *Beyrut ve Suriye Kıyıları 1912 Raporu*, ss.21-22.

1909	2.413	58.062	1.154	1.692.402	3.567	1.750.464
1910	2.340	3007	1.249	1.701.287	3.589	1.704.294
1911	2.399	60.455	1.046	1.535.431	3.445	1.595.886

1902 tarihli İngiliz Konsolosluk Raporu'ndan öğrendiğimize göre Messageries Maritimes ile Prince Line hatı arasında keskin bir rekabet vardı⁴⁷. İngilizlere ait Prince Line adlı hat İngiltere'nin Suriye ile olan ithalat ve ihracatında başat rol oynamaktadır. Antwerp ve Hamburg ithalatı bu hat tarafından taşınmaktadır. Deutsche Levante Line adlı hat ise düzenli olarak her ay Suriye'nin farklı limanlarına sefer yapmaktadır⁴⁸. İtalyan Florio-Rubbato Steamship Company, bu kıyılara yerleşme hazırlığındaydı. Bağdat demiryolu malzemeleri Trablus, Mersin ve İskenderiye limanlarına indirilmekteydi⁴⁹. Bu da Suriye kıyılarındaki gemi trafiğini arttırıyordu.

I. Dünya Savaşı'ndan önce kumpanyalardan Messageries Maritimes, her hafta Marsilya-İskenderiye-Port Said-Yafa-Beyrut-Hayfa arasında sefer yapıyordu. Bu sefer on gün sürüyordu. İki haftada bir Marsilya-İstanbul seferi olup, bu seferde gemi, Beyrut, Hayfa, Trablus, İskenderiye, Mersin'e de uğradı. The Oesterreichische Lloyd in Triyeste, Triyeste-İskenderiye-Port Said-Yafa-Hayfa-Sidon-Beyrut-Trablus ve Latakya-Mersin'e 12-15 gün süren bir tur yapardı⁵⁰. Rusya hattı, Odessa-İstanbul-İzmir-Mersin-İskenderiye-Latakya-Trablus-Beyrut-Hayfa-Yafa-Port Said arasında yaptığı seferi sekiz dokuz günde tamamlardı. İki İtalyan şirketi olan Marrittima Italiana and Servizi Marittimi, iki haftada bir Venedik'ten veya Cenova'dan Pire ve Beyrut'a gelirlerdi. Bu rotalar fırtına ya da Mısır'daki kolera sebebiyle sık sık kesilirdi. Romanya, Bulgaristan ve iki İngiliz hattı da bu limana gemi işletirdi.

Aşağıda yer alan 1900'dan 1911 yıllarına kadar Beyrut limanında ülkelere göre gemi toplamlarına baktığımızda, İngiltere en fazla Beyrut limanına uğrayan yabancı ülkeydi. Onu Fransa ve Avusturya-Macaristan, Rusya, İtalya ve Almanya takip etmekteydi. İtalya'nın 1910 yılında 145 gemisi limana girmişken 1911 yılında bu sayı Trablusgarp savaşı sebebiyle 93'e düşmüştü. Diğer taraftan İtalya'nın 1900 yılında Beyrut'a 27 gemisi gelmişken bu sayı II. Meşrutiyetten sonra giderek artmıştı.

⁴⁷ A&P Beyrut ve Suriye Kıyıları 1901 Raporu, s.3.

⁴⁸ A&P Beyrut ve Suriye Kıyıları 1901 Raporu, s.30.

⁴⁹ A&P Beyrut ve Suriye Kıyıları 1911 Raporu, s.4.

⁵⁰ Arthur Ruppın, Syria: An Economic Survey, The Provisional Zionist Committee, New York, 1918, ss.77-78.

Tablo 5- Beyrut Limanında Ükelere Göre Gemi Toplamları (1900-1911) ⁵¹

Yunanistan	Hollanda	Rusya	Avusturya- Macaristan	Fransa	Amerika	Osmanlı	İngiltere	Toplamda	
								1900	1902
								Sayı	Ton
44	-	92	94	125	-	2.494	244		
13.971	-	117.895	151.543	241.583	-	97.490	178.615		
48	-	121	105	145	-	3.128	293		
13.755	-	168.112	172.644	261.554	-	148.278	263.488		
42	-	133	100	125	-	2.376	285		
29.567	-	158.655	160.617	286.429	-	95.775	338.128		
84	-	110	107	142	-	2410	255		
54.677	-	148.931	190.110	347.941	-	104.572	288.314		
111	25	149	99	158	4	2553	250		
77.122	16.767	197.648	190.589	388.081	2.749	138.622	302.482		
41	20	175	106	160	89	2441	240		
27.437	18.001	235.614	219.508	394.601	62.158	49.586	317.661		
18	1	136	115	165	78	2514	256		
10.979	937	198.629	214.308	399.555	53.764	99.557	359.649		

⁵¹ A&P Beyrut ve Suriye Kıyıları 1901 Raporu, s.10; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1903 Raporu, s.12; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1903 Raporu, s.12; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1906 Raporu, s.12; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1909 Raporu, ss.21-23-24; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1911 Raporu, ss.21-22 Beyrut ve Suriye Kıyıları 1912 Raporu, ss.21-22.

Dİğer	Samian	Bulgaristan	Romanya	İsveç	Arjantin	Tunus	İspanya	Danimarka	Norveç, İsveç, Baltık	Almanya	İtalya
14	-	-	-	-	-	-	-	-	1	12	27
574	-	-	-	-	-	-	-	-	1.520	16.186	28.000
6	-	-	-	-	1	-	11	-	14	39	73
348	-	-	-	-	2.180	-	12.627	-	20.135	53.376	83.665
7	-	-	-	1	-	-	-	-	12	27	68
3.485	-	-	-	1.405	-	-	-	-	18.361	50.795	97.381
3	-	-	-	-	-	3	-	2	17	33	168
61	-	-	-	-	-	680	-	2.335	26.270	54.323	293.426
1	-	1	-	-	-	1	-	1	19	30	165
10	-	1.164	-	-	-	308	-	1.350	24.783	57.554	351.235
-	-	-	4	-	-	-	-	-	19	35	145
-	-	-	2.828	-	-	-	-	-	22.946	66.5499	287.405
-	4	2	7	-	-	-	1	1	17	37	93
-	2.110	2.328	4.759	-	-	-	2.350	3.613	20.242	61.474	161.618

Toplam	3.147	847.377	3.984	1.200.162	3.177	1.240.598	3.344	1.508.016	3.567	1.750.464	3.589	1.704.294	3445	1.595.889
--------	-------	---------	-------	-----------	-------	-----------	-------	-----------	-------	-----------	-------	-----------	------	-----------

6. Beyrut Limanının Diğer Osmanlı Limanları İçinde Yeri

Osmanlı devletinin en önemli beş limanı İstanbul, İzmir, Selanik, Beyrut, Trabzon idi. Anadolu dışında yer alan iki öne çıkan liman ise Selanik ve Beyrut'tu. Osmanlı limanlarından ilk beş tanesinin ithalat rakamları içinde Beyrut limanının yerini incelediğimizde; ithalat değerlerinin artan bir seyir izlediğini görürüz. 1905 yılında bu beş liman içinde Beyrut, %9'luk bir paya sahip iken bu pay 1907 yılında %8,9'a, 1910 yılında %8,8'e gerilemiştir. Beyrut, 1905 ve 1907 yıllarında beş liman içerisinde son sırada yer alırken, 1910 yıllarında dördüncü sıraya yükselmiştir. Trabzon ise İran ticaretinin giderek Trabzon'dan çekilmesi sonucu beş liman arasında son sıralara gerilemiştir⁵². Aşağıda beş Osmanlı limanında ithalat değerleri ve oranlarını görmekteyiz.

Tablo 6 : Beş Osmanlı Limanında İthalat Değerleri ve Oranları (1900-1910) ⁵³

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

⁵² Özlem Yıldız, "20. Yüzyıl Başlarında Selanik Limanında Deniz Ticareti ", ÇTTAD, XII/24, (2012/Bahar), ss.43-44.

⁵³ Yıldız, a.g.m., ss.43-44.

Osmanlı limanları içinde en fazla ihracat İzmir'den yapılmaktaydı. Beyrut limanı ihracat açısından dördüncü sırada yer almaktaydı. Beyrut limanı ihracatın %9,3'ünü oluştururken bu oran %11.3'e ve 1910'da ise %8.9'a inmiştir. Beyrut limanı için ihracattan çok bir ithalat limanıdır diyebiliriz. Beş Osmanlı limanının ihracat değerleri ve oranlarını görmekteyiz şeklinde olması önerilir.

Tablo 7: Beş Osmanlı Limanında İhracat Değerleri ve Oranları
(1900-1910)⁵⁴

İhracat	1905		1907		1910	
	Değer(po-und)	%	Değer(po-und)	%	Değer(po-und)	%
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

Doğu Akdeniz'de yer alan Beyrut limanı Osmanlı Devleti'nin önemli limanlarından biriydi. Ardında yer alan Şam'a yakın oluşu ticarete üst noktalarda yer almasına sebep olacaktı. Buharlı gemilerin icadı ile dünyada ticari hareketlilik arttığı gibi bunun etkisi Beyrut'ta da görülecekti. Demiryollarının yapılması ve limanın inşası ile Beyrut'un ticari olarak önemi artacaktı.

Beyrut 19. yüzyıl ortasında Batı nüfuzunun yoğun olarak görüldüğü bir liman kenti olmaya başlayacaktı. İthalat ve ihracata ilişkin rakamlar incelendiğinde Beyrut limanının daha çok ithalat limanı olduğu görülmektedir. En çok ithalat yapılan ülke İngiltere idi. İhracatta ise en çok pay sahibi Fransa'ydı.

Fransa üretilen ipeğin en büyük alıcısıydı. Ancak 1910'lardan itibaren Lübnan ipeği giderek dünya piyasasında değer kaybetmeye başlayacaktı. Bölgede üretilen ipeğin yarı fiyatına mal olan Çin ve Japon ipeklerinin dünya piyasasında artması ile birlikte Lübnan ipeğine olan talepte azalma olacaktı. Meyan

⁵⁴ A.g.m., ss.43-44.

kökü, yün, pamuklu kumaş, deri, arpa ihraç edilen ürünlerdendi. İthal edilen en önemli ürün ise dokuma kumaşlar idi. Bunun yanında şeker, kahve, deri, ke-
reste, tuhafiyeye ithal edilmekteydi. En çok dokuma İngiltere'den ithal edilirken, yüzyılın sonuna doğru Almanya, pamuklu dokuma, pamuk ipliği, yünlü ku-
maş, hırdavat ve demir eşya gibi mallarda İngiliz mamulleriyle başarılı bir bi-
çimde rekabete başlamıştı. Bu devrede İngiltere'den ithal edilen pamuklu ve ke-
ten kumaşların değeri azalırken, Alman pamuklularının ithalatı arttı.

KAYNAKÇA

I. ARŞİV KAYNAKLARI

Parliamentary Papers, Accounts and Papers(1901-1912)

Report on the Trade and Commerce of Beirut and the Coast of Syria for The Year1900, London, 1901.

Report For The Year 1902 On The Trade And Commerce Of Beirut And The Coast Of Syria, London, 1903.

Report For The Year 1905 On The Trade And Commerce Of Beirut And The Coast Of Syria, London, 1906.

Report For The Year 1910 On The Trade And Commerce Of Beirut and the Coast of Syria, London, 1911.

Report For The Year 1908 On The Trade And Commerce Of Beirut And The Coast Of Syria, London, 1910

-Report For The Year 1911 On The Trade And Commerce Of Beirut And The Coast Of Syria, London, 1912.

Report For The Year 1902 On The Trade And Commerce Of Beirut And The Coast Of Syria, London, 1903.

Report For The Year 1905 On The Trade And Commerce Of Beirut And The Coast Of Syria, London, 1906.

Report For The Year 1909 On The Trade And Commerce Of Beirut And The Coast Of Syria, London, 1910.

Report For The Year 1910 On The Trade And Commerce Of Beirut And The Coast Of Syria, London, 1911.

II. Gazete

“Ticaret-i Bahriye ve Amerika”, *Tercüman-ı Hakikat*, 13 Haziran 1908.

III. Kitap, Makale ve Tezler

BAYAZIDOĞLU, Hayriye, *Salnamelere Göre Beyrut(H.1310/M.1893- H.1326/1908)*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2010.

- BEŞİRLİ, Mehmet, "Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi(1911)", *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 11(2004), s.182.
- Charles İssawi, *The Fertile Crescent 1800-1914(A Documentary Economic History)*, Oxford University Press, New York, 1988.
- ÇELİK, Kürşat, "19. Yüzyılın Sonu İle 20. Yüzyılın Başlarında Suriye'de Dış Ticaret", *Tarih Okulu Dergisi*, XVI/6(Aralık 2013).
- ÇELİK, Kürşat, "Osmanlı İdaresindeki Lübnan'da İpek Üretim ve Ticareti Üzerine Bir Değerlendirme", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi (Fırat University Journal of Social Science)*, 26/1(2016).
- ÇELİK, Kürşat, *Osmanlı Hâkimiyetinde Beyrut(1839-1918)*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Elazığ, 2010.
- DURSUN, Davut, "Beyrut", *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, VI. Cilt, ss.81-84.
- FAWAZ, L. T., *Nineteenth-Century Beirut*, London, 1983.
- İSSAWİ, Charles, *The Fertile Crescent 1800-1914(A Documentary Economic History)*, Oxford University Press, New York, 1988.
- KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi*, VIII., TTK yay., Ankara, 1995.
- ORTAYLI, İlber, "19. Yüzyıl Sonunda Suriye ve Lübnan Üzerinde Bazı Notlar", *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, IV/4 (1984).
- ÖZTÜRK, Pelin Kithir, *Urban Transformation Of Ottoman Port Cities İn The Nineteenth Century: Change From Ottoman Beirut To French Mandatory Beirut*, A Thesis Submitted To The Graduate School Of Social Sciences Of Middle East Technical University, Ankara, 2006.
- ÖZVEREN, Y.Eyüp, "Beyrut", *Doğu Akdeniz Liman kentleri(1800-1914)*, (Çağlar Keyder, Donald Quataert, Eyüp Özveren), Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1994, ss.85-87.
- RASİM, Mustafa, *Memâlik-i Mahrûsa-i Şâhâne Coğrafyası*, Tophane-i Amire Matbaası, İstanbul, 1305.
- Roger Owen, Şevket Pamuk, *XX. Yüzyılda Ortadoğu Ekonomileri Tarihi*, Sabancı Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2002.
- RUPPİN, Arthur, *Syria: An Economic Survey*, The Provisional Zionist Committee, New York, 1918.
- Tüccarzade İbrahim Hilmi, *Memalik-i Osmaniye'nin Cep Atlası, Devlet-i Aliyye-i Osmaniye'nin Ahval-i Coğrafiye ve İstatistiyesi*, İstanbul, 1323.
- YILDIZ, Özlem, "20. Yüzyıl Başlarında Selanik Limanında Deniz Ticareti ", *ÇTTAD*, XII/24, (2012/Bahar).
- YILDIZ, Özlem, *II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Deoleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914)*, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Dokuz Eylül University Basılmamış Doktora Tezi), İzmir, 2012.
- YILDIZ, Özlem, *Osmanlı Deoleti'nde Deniz Ticareti(1908-1914)*, Tarihçi Kitabevi, İstanbul, 2014.