

Araştırma Makalesi

Selanik İngiliz Konsolosluğu Ticaret Raporlarına Göre Selanik Limanında İngiliz Ticareti (1865-1912)

Nimet Ayşe Aksoy*

(ORCID:0000-0002-1324-2901)

Makale Gönderim Tarihi

12.02.2023

Makale Kabul Tarihi

25.03.2023

Atıf Bilgisi/Reference Information

Chicago: Aksoy, N. A., "Selanik İngiliz Konsolosluğu Ticaret Raporlarına Göre Selanik Limanında İngiliz Ticareti (1865-1912)", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 8/1 (Mart 2023): 89-136.

APA: Aksoy, N. A. (2023). Selanik İngiliz Konsolosluğu Ticaret Raporlarına Göre Selanik Limanında İngiliz Ticareti (1865-1912). *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 8 (1) , 89-136.

Öz

Selanik limanı, coğrafi konumu itibarıyla Orta Doğu, Karadeniz, Kuzey Afrika ve Balkanları birbirine bağlayan ticaret yollarının üzerinde bir ara istasyondur. İngilizler, XVII. yüzyıldan beri aktif bir ticarete sahip olan Selanik'e XVIII. yüzyılın başından itibaren ticarî amaçla daha sık gelmeye başlamışlardır. 1718'de Selanik'te İngiliz konsolosluğunun açılmasıyla Fransız konsoloslarının himayesinden kurtulan İngiliz tüccarlar daha iyi şartlarda ticarî faaliyetlerini sürdürmüşlerdir. Selanik limanına ilk buharlı geminin yanaşması yine İngilizler vasıtasıyla gerçekleşmiştir. Özellikle 1860'lı yıllardan itibaren Selanik ticaretinde İngiliz payı hem gemicilik hem ithalat hem de ihracat boyutuyla artış kaydetmiştir.

* Dr. Öğr. Üyesi, Akdeniz Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Türkiye, nbakircilar@akdeniz.edu.tr.

Assist. Prof. Dr., Akdeniz University, Faculty of Letters, Department of History, Republic of Türkiye.

Selanik hinterlandının tahıl ve endüstriyel tarım ürünlerinin alıcısı olan Britanya, Selanik limanına pamuklu iplik ve tekstil başta olmak üzere karyoladan çuvala kadar çok çeşitte ürünler ithal etmiştir. İthalat ve ihracatın yanısıra Selanik limanında İngilizler oldukça aktif bir taşımacılık da yapmıştır.

Bu çalışmada, Britanya'nın Selanik'te görevli konsoloslarının hazırlamış oldukları ticaret raporlarına göre Selanik limanındaki İngiliz gemiciliğinin ve ticaretinin boyutları ele alınmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Selanik limanı, İngiliz ticareti, İthalat, İhracat, Gemicilik.

British Trade in he Port of Salonica as Based on the Trade Reports of the British Consulate in Salonica (1865-1912)

Abstract

The geographical location of the port of Salonica made it a way station on the trade routes connecting the Middle East, the Black Sea, North Africa, and the Balkans. The British began to trade in Salonica, which had an active commercial activity since the seventeenth century, with commercial purposes more frequently from the beginning of the eighteenth century onwards. With the opening of the British consulate in Salonica in 1718, British merchants, freed from the protection of French consuls, continued their commercial activities under better conditions. It was also the first time a steamship docked at the port of Salonica, again through the British. Especially from the 1860s onwards, the British role in Salonica's trade increased in shipping, imports, and exports. As a consumer of the grain and industrial agricultural products of the Salonica hinterland, Britain imported several goods to the port of Salonica, mainly cotton yarn and textiles, but also bedsteads and sacks. In addition to imports and exports, the British were also very active in transportation in the port of Salonica. This study aims to analyze the commercial reports prepared by the British consuls in Salonica to analyze the extent of British shipping and trade in the port of Salonica.

Keywords: Port of Salonica, British trade, Imports, Exports, Shipping.

Giriş

Doğu Akdeniz ile Balkanların en önemli limanlarından birine sahip olan Selanik, 1430'da Osmanlı yönetimine dahil olmuştur.¹ Coğrafi konumundan dolayı Orta Doğu, Balkanlar, Karadeniz ve Kuzey Afrika'yı birbirine bağlayan güzergahta bir ara istasyon olması Selanik'i bir ticaret merkezi haline getirmiştir. Evliya Çelebi'nin "limân-ı dâr-ı emân"² olarak nitelediği Selanik limanı, coğrafi yapısı sayesinde muhtelif devletlerin gemileri için elverişli ve güvenli bir liman özelliğine sahiptir.

Osmanlılarla ilk resmî temaslarını 1579'da sağlayan İngilizler³ tarafından Osmanlı Devleti ile yapılacak ticarette olası riskleri bertaraf edebilmek amacıyla 1581'de "Turkey Company" isimli bir şirket kurulmuştur. Bu şirket 1592'de ile Doğu Akdeniz'de ticaret yapmakta olan "Venice Company" ile birleşerek "Levant Company" ismini almıştır.⁴ Şirketin Selanik'te 1718'e değin konsolosluk açmak için girişimlerde bulunduğu süre zarfında İngilizler Fransız konsoloslğunun koruması altında ticarî faaliyette bulunmuşlardır.⁵ Selanik limanındaki hareketlilik, Avrupalı ticarî çevreleri de cezbetmiştir. Bunun sonucunda Fransa ve Britanya'nın ardından Venedik, Hollanda, Danimarka, Ragusa, Napoli ve Almanya da bu ticarete dahil olmuştur. Öyle ki XVIII. yüzyılın ikinci yarısında toplam 18 yabancı ticaret evinin varlığı Selanik'teki ticaret hacmi hakkında fikir vermektedir.⁶ İngiliz tacirler özellikle 1860'lı yıllardan sonra Selanik limanında taşımacılık, ihracat ve ithalat alanında büyük etkinlik sahası elde etmişlerdir.

¹ Melek Delilbaşı, "Bizans'tan Osmanlı Fethine Selanik (Thessaloniki)", *İki İmparatorluk Tek Coğrafya: Bizans'tan Osmanlı'ya Geçişin Anadolu ve Balkanlar'daki İzleri*, İthaki Yay., İstanbul, 2013, s.97,103.

² Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, 8. Kitap, Haz. Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı, Robert Dankof, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2003, s. 667.

³ Akdes Nimet Kurat, *Türk-İngiliz Münasebetlerinin Başlangıcı ve Gelişmesi (1553-1610)*, TTK Yayınları, Ankara, 1953, s.22.

⁴ Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadî Münasebetleri I (1580-1838)*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1974, s.14-15.

⁵ N. G. Svoronos, *Le Commerce De Salonique Au XVIII. Siècle*, Paris, 1956, s.166; Kütükoğlu, *a.g.e.*, s.47; Alfred C. Wood, *Levant Kumpanyası Tarihi*, Çev. Çiğdem Erkal İpek, Doğu Batı Yayınları, Ankara, 2013, s.165.

⁶ Apostol Vacalopoulos, *A History of Thessaloniki*, Translated by T.F. Carney, Institute for Balkan Studies, Thessaloniki, 1972, s.96.

XIX. yüzyılda çok yönlü ve hızlı gelişme gösteren Britanya-Osmanlı iktisadî ilişkileri hakkında öncül ve kapsamlı çalışmalar yapılmıştır. Akdes Nimet Kurat'ın eserinde bu iktisadî ilişkilerin nasıl başladığı hakkında tafsilatlı bilgiler mevcuttur. Keza Mübahat S. Kütükoğlu'nun iki ciltlik eseri, Osmanlıların İngilizlerle olan ticarî münasebetlerini 1580 tarihinden başlayarak ele almış 1850'ye kadar kapsadığı bilgi ve kıymetli görüşlerle konu hakkında çalışacak araştırmacıların en önemli başvuru kaynağı haline gelmiştir.⁷ Bu iki kapsamlı ve öncül eserin dışında da konu hakkında elbette sayısız bilimsel çalışma mevcuttur.⁸ Bu çalışmada ise 1860'lı yıllardan 1912'ye kadar İngilizlerin Selanik limanındaki faaliyetlerinin ayrıntılarına yer verilecektir. Bu şekilde hem Selanik hinterlandından Britanya'ya yapılan ihracatın boyutu ve çeşidi hakkında bilgi verilecek hem de bu liman vasıtasıyla Britanya'nın bölgeye yaptığı ihracatın ayrıntılarını takip etmek mümkün olabilecektir. Bu sayede ihracat ve ithalat dışında İngiliz gemiciliğinin Selanik limanında ne denli aktif olduğu, İngiliz ticaretinin bu limanın hinterlandındaki rakipleri, yürütülen ticarete İngiliz konsolosunun tüccarlarına verdiği tavsiyeler ile dikkat çektiği konuların neler olduğu, limanda İngiliz ticaretinin aksamaması veya artmasının gerekçeleri gibi konular aydınlatılacaktır.

Çalışmanın temel kaynağı, Selanik'te görev yapan İngiliz konsoloslarının neredeyse düzenli olarak her yıl hazırlayıp ülkelerine gönderdikleri raporlarda Selanik limanına ilişkin verdikleri bilgilerdir. Bilindiği üzere İngiliz konsolosluklarının buldukları yerlerdeki ekonomik ve ticarî hayata ilişkin önemli bilgilere yer verdikleri raporlar 1838-1918 yılları arasında İngiliz parlamentosunu bilgilendirmek

⁷ Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadî Münâsebetleri I (1580-1838)*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1974; Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadî Münâsebetleri II (1838-1850)*, İstanbul, 1976.

⁸ Özellikle XVIII. yüzyılda Levant ticaretinde etkin olan İngiliz tüccarlarına ilişkin değerli bir çalışma için bkz. Üzeyir Serdar Serdaroğlu, *The Evolution of Commercial Institutions and Business Networks in the Ottoman Empire: British Merchant Families and Individual Merchants in the Levant Trade in the 18th Century*, Doktora Tezi, Birmingham University, 2018.

maksadıyla yayınlanmıştır.⁹ Konsolosluk raporların yanısıra konuya ilişkin literatüre de yer verilmiştir.

Selanik Limanında Düzenli Hatların Tesisi ve İngiliz Gemiciliği

XVIII. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren Büyük Britanya'nın Selanik'te kendi konsolosluğu bünyesinde aktif bir ticaret yaptığı bilinmektedir. Deniz taşımacılığında hem hız hem de yük taşıma kapasitesi yönleriyle yelkenli gemilere nazaran açık ara önde olan buharlı gemilerin Selanik limanında görünmesine İngilizler öncülük etmişlerdir. Bu olay 15 Nisan 1836 tarihinde Kaptan Ford'un komutasındaki 64 tonluk Levant isimli geminin limana gelmesiyle gerçekleşmiştir. Geminin sahipleri, gemiyi bu liman ile Pire ve İstanbul arasında, özellikle yolcular için düzenli bir sefer başlatmak amacıyla göndermişler, ancak bölgede veba salgınının yaygınlaşması nedeniyle planlarından vazgeçmek zorunda kalmışlardır. Aynı geminin 1837'de yaptığı bir sefer dışında, sonraki yıllarda Selanik'teki İngiliz gemiciliği 1855'e kadar yalnızca yelkenli gemilerden oluşmuştur. 1855'e değin İngilizler tarafından tercih edilen yelkenli gemiler bu tarihten sonra yerlerini zamanla buharlı gemilere terketmiştir.¹⁰ Selanik limanında görünen ilk buharlı gemi Britanya'ya ait olsa da Britanya'nın başaramadığı Selanik'i de kapsayan düzenli sefer girişimi üç yıl sonra 1840'ta Avusturya-Tuna Buharlı Gemi Şirketi tarafından başarıyla gerçekleştirilmiştir. Bu tarihte Selanik-İstanbul ve ara limanlar arasında haftalık bir "nehir gemisi" hattı işletilmeye başlanmıştır. Bu hattın işlemeye başlamasından bir yıl sonra Avusturya Lloyd Steam Navigation şirketi hattı alarak Selanik'i Pire, Şıra (Syra), Korfu, Trieste gibi Adriyatik limanlarıyla doğrudan iletişime sokarak geliştirmiştir. Avusturya şirketinin ardından Osmanlı Hazine-i Hassa vapurları 1844'te Çanakkale-Kavala-Selanik arasında haftada bir sefer

⁹ Uygur Kocabaşoğlu, *Majestelerinin Konsolosları İngiliz Belgeleriyle Osmanlı İmparatorluğu'ndaki İngiliz Konsoloslukları (1580-1900)*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2004, s.200.

¹⁰ 1872 yılında 39 yelkenli gemiye karşılık 30 buharlı gemi Selanik limanına giriş çıkış yaparken 1881'de sadece 4 yelkenli İngiliz gemisine karşı 154 buharlı gemi Selanik limanına giriş-çıkış yapmıştır. Bkz., Commercial No. 6 (Trade Reports), *Reports from her Majesty's Consuls on the Manufactures Commerce, &c., of their Consular Districts*, Part 1, "Report by Consul-General Blunt on the Trade and Commerce of Macedonia and the Port of Salonica for the Years 1879, 1880, and 1881", London, 1883, s.94. (Salonica, 1879-1881)

düzenlemeye başlarken ilki 1853'te Messageries Maritimes, ikincisi 1863'te Fraissinet Company olmak üzere iki Fransız şirket de bu hatta müdahil olmuştur.¹¹ Fraissinet Kumpanyası'nın 10 günde bir düzenli sefer yaptığı hat Marsilya-Cenova-Pire-Siros-İzmir-Volo, Selanik ve nihayet İstanbul'u kapsamaktadır.¹²

Hidiv Kumpanyası'nın Mısır vapurları da Osmanlı bayrağı altındaki gemiler arasında yer alarak 1870'de düzenli olarak haftada bir kez İstanbul, Selanik ve İskenderiye arasında sefer yaparak Gelibolu, Çanakkale Boğazı, Lagos Limanı, Kavala, Volo ve Şıra ara limanlarına uğramıştır.¹³

Fransız Messageries Kumpanyası, Fransa'da yönetimin değişimine bağlı olarak uygulamaya konan yeni kararlar neticesinde sübvansiyon desteğinden mahrum kalınca bir süreliğine Selanik limanını güzergâh dışında bırakmıştır.¹⁴ 1870'lerde kumpanya, kâr elde edilebilecek serbest ticarî hatlar tesis etmeye yönelik bir politika izlemiştir.¹⁵ Bu politikaya bağlı olarak 1880'lerin sonunda Marsilya, Pire, Selanik, İzmir ve Şıra kıyıları arasında iki haftada bir sefer yapmaya başlamıştır. Aynı kumpanyanın bir diğer faaliyeti, Marsilya, Pire, Selanik, İstanbul ve Karadeniz limanları arasındaki hattını Londra-Marsilya arasındaki diğer hattıyla Marsilya'da kesişecek bir buharlı gemi hattı işletmeye başlamasıdır. Bu suretle Selanik ile Britanya arasında Russell, Westcott ile diğer Levant limanlarında sefer yapan İngiliz buharlı gemilerinden daha düzenli, hızlı ve ucuz bir hat kurmuş olan Messageries Kumpanyası böylece hedeflemiş olduğu ticarî artışa ulaşmıştır. Messageries Kumpanyası, rakiplerini safdışı bırakmak için navlun oranlarını daha

¹¹ Salonica, 1879-1881, s.95.

¹² Süleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)*, Kitap Yay. İstanbul, 2015, s.163-164.

¹³ *Commercial Reports Received at the Foreign Office from her Majesty's Consuls in 1871*, "Report by Consul Wilkinson on the Trade and Commerce of Salonica During the Year 1870", London, 1871, s. 775. (Salonica, 1870)

¹⁴ Salonica, 1870, s.775.

¹⁵ Uygun, *a.g.e.*, s. 67.

düşük seviyeye indirmek suretiyle yeni projeleri de gündemine almıştır.¹⁶

Selanik limanına düzenli bir hat kuran kumpanyalardan biri de İtalyan menşeli Trinacrea'dır. Bu kumpanya 1870'in sonlarına doğru, Marsilya ile İstanbul arasında, aralarında Selanik'in de bulunduğu çeşitli ara istasyonlara ve Osmanlı limanlarına uğrayan ve esas olarak ticarî mal taşıyan bir vapur hattı kurmuştur.¹⁷ Ticarî malın yanısıra yolcu da taşıyan şirket bir süre sonra Florio ve Rubatino Buharlı Navigasyon Şirketi ile birleşmiştir.¹⁸

1886'da Osmanlı bayrağı altında sefer yapan Gürcü Bahri Sefid Kumpanyası'nın Volos hattı güzergahında Selanik limanı da bulunmaktadır.¹⁹

1890'lı yıllar hem Selanik ve İskenderiye limanları arasında belirgin bir ticarî artışın yaşandığı hem de iki liman arasında düzenli seferlerin sıklaştığı yıllar olmuştur. Bir yandan Osmanlı Hacı Davud Kumpanyası'nın haftalık seferleri diğer yandan Rus Buharlı Seyrüsefer Kumpanyası'nın iki haftada bir gerçekleştirdiği seferler bunun göstergeleridir.²⁰

1860'lardan itibaren Selanik ile ticari ilişkileri gittikçe artan bir öneme sahip olan İngilizlerin, uzun müddet Selanik limanına çok düzenli bir hattı yoktur. Bu konu Selanik Konsolosu Blunt'un üzerine dikkatle eğildiği bir meseledir;

¹⁶ *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey*, Report for the Year 1888 on the Trade of the Consular District of Salonica, No. 623, London 1889, s.2. (Salonica, 1888)

¹⁷ *Reports from her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of their Consular Districts*, Report by Consul Wilkinson on the Trade of Salonica for the Year 1871, London, 1872, s.549.

¹⁸ Salonica, 1879-1881, s.95.

¹⁹ *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey*, Report for the Year 1886 on the Trade of Salonica, No. 254, London 1888, s.1. (Salonica, 1886); Metin Ünver, "Courtgi (Gürcü) Bahr-i Sefid (L'eege) Vapur Kumpanyası, 1883-1911", Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı, 16/24 (2018), s.209.

²⁰ *Diplomatic and Consular Reports Turkey*, Report for the Years 1896 and 1897 on the Trade and Commerce of Salonica and District, No. 2111, London 1898, s.4. (Salonica, 1896 and 1897)

“... bu ilişkilerin daha da gelişmesini sağlamak için gerekli olan şey, Birleşik Krallık ile bu liman arasında şu anda var olandan daha doğrudan ve düzenli bir buharlı deniz taşımacılığı hizmetidir. Johnstone’un Liverpool vapurları ve bazı Londra vapurları artık Tuna ve Karadeniz limanlarına giderken buraya daha sık uğruyor, ancak dönüşlerinde uğramıyor. Aslında, tahıl ticareti için özel olarak kiralanmış olanlar dışında hiçbir İngiliz ticaret gemisi buraya uğramamaktadır. Bu istisna dışında, buradan Birleşik Krallık’a gönderilen afyon, yün, deri, fındık, kuru erik, şimşir, fustik ve benzeri tüm ürünler, yabancı gemiler tarafından dolambaçlı kanallardan taşınmakta, büyük ölçüde artan navlun ücretleri ve aktarma maliyetinin neden olduğu diğer masrafları gerektirmektedir. Bu koşullar altında, Londra, Pire, Volo, Selanik, İzmir ve İskenderiye arasında ayda bir sefer yapacak düzenli bir vapur hattının kurulmasının başarılı bir girişim olacağını ve bu limandaki ticari çıkarlarımız için çok avantajlı olacağını varsaymak doğru olacaktır...”²¹

İngiliz Konsolosunun bu değerlendirmesinin dikkate alındığı “Bell’s Asia Minor”²² ve “Victoria Jolly’s” isimli iki İngiliz şirketinin haftada bir Selanik limanını kapsayan düzenli seferler düzenlemeye başlamasından anlaşılmaktadır. Bu iki İngiliz şirketinin vapurları, İzmir ve Selanik arasında düzenli seferler yaparken sahildeki ara limanlara da uğrayarak halk arasında popülerlik kazanmıştır. Bu şirketlerin yanı sıra “Messrs. Johnstone and Company of Liverpool” ve “Messrs. Westcott and Lawrence of London” vapurları da ayda iki kez Selanik’e uğrayarak İngilizlerin Makedonya ile ticaretinin gelişmesine etki etmişlerdir. Neticede Londra ve Liverpool ile Selanik limanı arasında daha sık ve düzenli buharlı gemi iletişimi 1886’da bu limandaki İngiliz gemiciliğinin ivme kazanmasını sağlamıştır.²³ Ertesi yıl Selanik’teki İngiliz konsolosunun ifadesiyle İngiliz nakliyatının gelişimine katkısı olacak bir şirket kurulmuştur. Bu şirketin kurucuları bizzat bölgede yerleşik olan İngilizlerdir. Şirketin kurucuları, Glasgow’dan 340 ton ve 70 beygir

²¹ Salonica, 1879-1881, s.104.

²² Bu gemi şirketinin başlattığı seferler oldukça kısa süreli olmuştur. bkz.: *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey*, Report for the Years 1893 and 1894 on the Trade of the Consular District of Salonica, No. 1663, London 1896, s.3. (Salonica, 1893 and 1894)

²³ Salonica, 1886, s.1.

gücünde Trojan isimli bir vapur satın aldıklarında amaçları Selanik’le Kesendire arasında ticaret yapmaktır.²⁴

Selanik limanını kapsayan düzenli hatların İngilizler tarafından oluşturulması diğer ülkelerden daha geç gerçekleşmiş olsa da bu limandaki İngiliz gemi trafiği XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren sürekli bir gelişim kaydetmiştir. Özellikle 1870’lerden itibaren bu gelişimi Selanik’teki İngiliz konsoloslarının hemen her yıl hazırladıkları ticarî raporlarında yer verdikleri limana giriş çıkış yapan İngiliz gemilerinin adet ve tonajından anlamak mümkündür.²⁵ 1870-1876 arasında İngiliz bandralı gemilerin Selanik limanına uğrama sıklığı neredeyse %50 artmıştır. 1886’da Selanik limanındaki genel gemi trafiğinde %30,91’lik bir paya sahip olan İngiliz gemilerinin limana uğrama sıklığı ise 1876 yılındaki istatistikler ile mukayese edildiğinde iki katına çıkmıştır. Limandaki İngiliz gemiciliği 1886’dan itibaren dalgalı da olsa bir düşüş seyrine girmiş, 1905’te dip noktayı gördükten sonra yeniden yükselişe geçmiştir.

Bu çalışmayı kapsayan dönem içinde Selanik limanındaki İngiliz ticaretinin bir kısmını taşımacılık oluşturmaktadır. İngiliz gemicileri İngiliz menşeli ve koloni mallarını bu limana naklettikleri gibi diğer ülkelerin mallarını da Selanik limanına taşımışlardır.

1865’ten itibaren Selanik ve hinterlandında petrole olan talep her geçen yıl artış kaydetmiştir. Susam ve keten yağına ucuzluğu nedeniyle bir alternatif olan petrolün XIX.yüzyılın sonuna kadar baş tedarikçisi Amerika Birleşik Devletleri (ABD) olmuştur. ABD’den ithal edilen petrol İngiliz yelkenli gemileriyle Selanik limanına taşınmıştır.²⁶ İlerleyen yıllarda petrol ithalatı için Rusya tercih edilmeye başlanmış, İngiliz nakliyatı bu ticaretin ancak yarısında etkili olabilmıştır.²⁷ Bunun gibi, 1885’te Selanik limanında İngiliz ve Fransızlarla artık etkin bir şekilde rekabet eden Belçika’dan, Makedonya’da satışa sunulmak üzere ithal

²⁴ *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey*, Report for the Year 1887 on the Trade of Salonica, No. 394, London 1888, s.2. (Salonica, 1887)

²⁵ Ayrıntı için Bkz., Ek 1.

²⁶ Commercial, No. 5 (1874), Reports From Her Majesty’s Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts, Part 1, “Report by Consul Blunt on the Trade of Salonica for the Year 1871”, London, 1874, s.334. (Salonica, 1871)

²⁷ Salonica, 1896 and 1897, s.8

edilen pencere camı, mum, çivi, çinko, hırdavat, inşaat demiri ve sair emtia Antwerp'ten, "Messrs. Johnston and Co.", "Messrs. Westcott and Lawrence" ile "Russell and Co." vasıtasıyla kısa süre de olsa taşınmıştır.²⁸ 1887'nin ortalarında Belçika, demiryolu ve inşaat sektörlerinde ihtiyaç duyulan emtia üzerinde ticarî faaliyetlerini arttırdığı gibi nakliyat konusunda da harekete geçerek Antwerp'ten Selanik limanını da içeren bir vapur hattı kurmuştur. İngiliz gemicilerinin navlun oranlarıyla başedemeyince başarısız bir girişim olarak kalan bu denemenin ardından²⁹ Belçika üreticileri yeni bir arayışa girmiştir. 1888'de bu arayışın sonucu Hollanda ve Danimarka gemicileri nakliyat konusunda talep görmeye başlamıştır. Bu nedenle İngiliz gemicilerin Belçika mallarını taşıma oranı bir yıl içinde %59'luk bir düşüş kaydetmiştir.³⁰

Britanya, Selanik ve hinterlandına pek çok emtia getirmekle birlikte bu limandan yaptığı taşıma ticaretinin başlıca kalemini tahıl oluşturmuştur. 1889'da Selanik limanından ihraç edilen 78,673 ton tahılın 26,337 tonu İngiliz gemileriyle 52,336 tonu ise diğer yabancı gemilerle taşınmıştır.³¹ 1890'larda Makedonya'dan ihraç edilen tahılın yaklaşık %66'sının nakliyatı da yine İngilizler tarafından yapılmıştır.³² Yine demiryollarının aktif olarak kullanılmaya başlanmasından sonra Selanik limanını bir transit noktası olarak kullanan Sırbistan bu limandan gerçekleştirdiği tahıl ihracatının büyük kısmını İngiliz gemileriyle taşımıştır.³³

İngilizlerin Selanik limanındaki taşıma ticaretindeki payları zaman zaman düşmüştür. Bu düşüşlerde Britanya'nın yukarıda zikredilen rekabet faktörü olduğu gibi müdahil olmadığı durumlar da vardır. Makedonya'da yetiştirilen tahılın miktarı, kalitesi, Selanik limanından

²⁸ *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey*, Report for the Year 1885 on the Trade and Commerce of Salonica, No. 75, London 1887, s.5-6. (Salonica, 1885)

²⁹ Salonica, 1887, s.2.

³⁰ Salonica, 1888, s.7.

³¹ *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey*, Report for the Year 1889 on the Trade of the Consular District of Salonica, No. 822, London 1891, s.3. (Salonica, 1889)

³² Salonica, 1893 and 1894, s.3.

³³ *Diplomatic and Consular Reports Turkey*, Report for the Year 1909 on the Trade of the Consular District of Salonica, No. 4579, London 1910, s.9. (Salonica, 1909)

yapılan sevkiyatın oranını ve İngilizlerin bu nakliyatındaki payını önemli ölçüde etkilemiştir. 1879-1880 arasında İngiliz ticaretinin hissedilir derecede düşmesinin nedeni 1879 hasadının son 20 yılın en verimsiz hasat olmasından kaynaklanmıştır. Öyle ki İngiliz konsolosu bölgedeki sıkıntının kıtlık boyutuna ulaştığını ve daha önce benzeri görülmemiş bir şekilde Tuna ve Karadeniz limanlarından hatta ABD'den doğrudan buğday ithal edildiğini rapor etmiştir.³⁴

İngiliz ticaretini etkileyen başka faktörlerin arasında 1893'teki durgunluğa neden olan Alman-Rus ticarî anlaşmasının, Osmanlı Devleti'ni Almanya'ya tahıl tedarikindeki avantajından mahrum etmesi gibi ticari-politik ilişkiler de bulunmaktadır.³⁵

Britanya'nın taşıma ticaretindeki etkinliğinin düşüşüne bir diğer sebep rakip ülkelere ait kumpanyaların Osmanlı Devleti tarafından zaman zaman kullanılmış olmasıdır. 1884-1885 arasında Makedonya'da tahıl üretiminde yaşanan sıkıntılara ek olarak Lloyd Kumpanyası'na ait çok sayıda buharlı geminin Osmanlı hükümeti tarafından Makedonya'ya asker sevkiyatı için kullanılması, İngiliz taşımacılığını direkt etkilemiştir.³⁶ Ancak bu durum sürekli bir hal olmadığından İngilizler, taşımacılıkta kaybettikleri rolü bir yıl içinde telafi etmişlerdir.³⁷

Fransız Messageries Kumpanyası'nın rekabeti de İngiliz taşıma ticaretini sekteye uğratan sebeplerden biridir. Bahse konu kumpanya, daha düşük navlunları sayesinde Londra ve Antwerp'ten Selanik limanına yapılan taşıma ticaretinde 1889'da azımsanmayacak bir paya sahiptir. Aynı yıl içinde Bell's Asia Minor Kumpanyası'nın İzmir-Selanik arasındaki haftalık seferleri askıya alması İngiliz nakliyesinin ciddi bir düşüş yaşamasına etki etmiştir. Ancak yine de İngiliz denizciliği Selanik limanının taşıma ticaretinde önemli bir pay almaya devam ederek³⁸

³⁴ Salonica, 1879-1881, s.93.

³⁵ Salonica, 1893 and 1894, s.4.

³⁶ Salonica, 1885, s.1.

³⁷ Salonica, 1886, s.1

³⁸ Salonica, 1889, s.2.

1890'da Selanik limanındaki toplam deniz ticaretinin %32,25'ine sahip olmuştur.³⁹

1895'te Selanik limanındaki İngiliz ticareti diğer ülkelere göre konumunu koruyorsa da büyüme oranı ortalamasının altına, yani %20'ye, iki yıl içinde de %16'ya kadar düşüş kaydetmiştir. 1896'da İngiliz gemiciliği halen tonaj açısından diğer ulusların önünde olsa da bir yıl sonra yani 1897'de üçüncü sıraya düşmüştür.⁴⁰

Osmanlı-Yunan savaşının öncesi ve sonrasında yaşanan olaylar Selanik'in ithalat ve ihracatına tahmin edilmesi güç olmayan bir engel teşkil etmiştir. Fiili savaş döneminde Selanik'in Teselya'daki orduya erzak ve giysi tedariki dışında ticareti neredeyse durma noktasına gelmiştir.⁴¹ Bu yıllarda Avusturya-Macaristan gemiciliğinin Selanik limanında elde ettiği üstünlük, Lloyd Kumpanyası'nın yaptığı düzenli seferlerden kaynaklanmıştır. Ancak İngiliz konsolosunun dikkat çektiği önemli bir ayrıntı vardır. Bu önemli ayrıntı, Selanik'e gelen İngiliz gemilerinin aksine Lloyd Kumpanyası'na ait gemilerin taşıdığı yüklerin önemli kısmını Selanik yerine başka limanlarda boşaltmakta olmasıdır. Bu nedenle Selanik limanına ait taşıma ticaretinin %45,12'lik kısmı yani neredeyse yarısı İngiliz armatörlerin eline geçmiştir.⁴² 1898'de taşıma ticaretinde İngiliz payı %31'e gerilemesine rağmen İngiliz gemileri Avusturya'nın taşıdığı yükün iki katı fazlası ve diğer herhangi bir ulusun taşıdığı miktarın neredeyse üç katını tek başına taşımaktadır.⁴³

XX. yüzyıla girildiğinde 1867'den beri modern manada bir rıhtım yapılmasına yönelik girişimler netice vermiş ve Selanik kenti yeni liman ve rıhtımına kavuşmuştur.⁴⁴ Nakliyat açısından İngiliz gemiciliği, 1900

³⁹ *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey*, Report for the Year 1890 on the Trade of the District of the Consulate-General at Salonica, No. 962, London 1891, s.2. (Salonica, 1890)

⁴⁰ Salonica, 1896 and 1897, s.6.

⁴¹ Salonica, 1896 and 1897, s.3.

⁴² Salonica, 1896 and 1897, s.6.

⁴³ *Diplomatic and Consular Reports Turkey*, Report for the Year 1898 on the Trade and Commerce of the Consular District of Salonica, No. 2270, London 1899, s.5. (Salonica, 1898)

⁴⁴ Selahattin Bayram, *Osmanlı Döneminde Selanik Limanı 1869-1912*, TTK Yayınları, Ankara, 2017, s. 43-44,160.

yılında bir yıl öncesine göre %8'lik bir düşüş yaşamıştır.⁴⁵ İngiliz gemiciliğinin önemli ölçüde azalmasına neden olan faktör kuraklık, siyasi ortamın gerginliği gibi İngilizlerin pasif olduğu durumların dışında, aracılık görevi yapan “acenteler” sorunudur. İngiliz konsolosu, Selanik'te hem nakliye hem de ticarî anlamda aracılık yapan acenteler arasında olan ve sadece İngiliz mallarını baskılamak amacıyla İngiliz temsilciliğini talep edenlerin varlığına dikkat çekmektedir. Konsolos, bu yerel acentelerin bazı İngiliz firmalarının temsilciliklerini alarak bu firma mallarını satmak yerine stokladıklarını, kendilerinden İngiliz malı talep edildiğindeyse kalitesiz ama daha ucuz taklitlere yöneldiklerini belirtmiş, İngiliz gemici ve tüccarların acente seçimi konusunda dikkatsiz olduklarını vurgulamıştır.⁴⁶ İngilizlerin acente seçiminde dikkatli olmaları gerekliliği konsolosluk raporlarında ısrarla dile getirildiğine göre konunun İngiliz ticaretini etkileyen bir mesele olduğu açıktır.⁴⁷

1900-1902 yılları arasında Selanik limanına gelen gemi sayısında belirgin bir düşüş söz konusudur. Bunun sebebini limanın batı iskelesinin işletilmeye başlanmasına rağmen bundan tüccarın haberdar olmamasına bağlamak mümkündür.⁴⁸

1912'ye kadar Selanik limanındaki İngiliz gemiciliğini etkileyen son faktör, Selanik limanındaki demiryolu vasıtasıyla getirilen malların gemilere direkt yüklenmesi imkânını sağlayan demiryolu ile liman arasında yapılan düzenlemedir. 1909'da gerçekleşen bu düzenleme, Selanik hinterlandı için ithalat ve ihracat emtiasının kolaylıkla taşınmasına imkân sağladığı gibi Sırbistan'ın transit ticareti bakımından da değerli bir gelişmedir.⁴⁹ Zira, Selanik limanı Sırbistan'ın dış ticareti açısından Avusturya-Macaristan'la yaşadığı gümrük savaşı nedeniyle 1906'dan sonra gözardı edilemeyecek bir önem taşımaktadır.⁵⁰ Haliyle

⁴⁵ *Diplomatic and Consular Reports Turkey*, Report for the Year 1900 on the Trade and Commerce of the Consular District of Salonica, No. 2730, London 1901, s.4. (Salonica, 1900)

⁴⁶ Salonica, 1900, s.4.

⁴⁷ *Diplomatic and Consular Reports Turkey*, Report for the Year 1904 on the Trade of the Consular District of Salonica, No. 3430, London 1905, s.6. (Salonica, 1904)

⁴⁸ Bayram, *a.g.e.*, s.181.

⁴⁹ Salonica, 1909, s.7.

⁵⁰ Bernard Lory, “Solun, Bir Slav Kenti mi?”, *Selanik 1850-1918*, Ed.: Gilles Veinstein, Çev. Cüneyt Akalın, İletişim Yay., İstanbul, 1999, s.146-147.

Sırbistan ile Britanya arasında Selanik limanı üzerinden yapılan ticaret için de önemli bir gelişme olmuştur.⁵¹

Britanya'dan Selanik'e Yapılan İthalat

Büyük Britanya için pamuklu tekstil XIX. yüzyılın önemli bir kısmında tüm ihracatının %30 ila %40'ını oluşturan önemli bir emtiadır. Zaman içinde göreceli olarak azalmasına rağmen 1913'te halen tüm İngiliz ihracatının %24,2'sini oluşturmaktaydı. Bunun yanısıra pamuklu ürünler az gelişmiş ülkelerle yapılan ticarete diğer sanayi ülkeleriyle yapılan ticarettten daha büyük bir role sahiptir.⁵² Pamuklu ürünler, Britanya'nın sadece Selanik'e değil Osmanlı Devleti'nin tamamına yaptığı ihracatın en büyük kalemini oluşturmaktadır. Bu nedenle İngiliz tüccarı açısından Osmanlı Devleti önemli bir pazardır. XX. yüzyılın başında pamuklu iplikte Almanya ve Hollanda'dan sonra üçüncü önemli müşteri olan Osmanlı Devleti, parça mallarda ise Hindistan ve Çin'den sonra üçüncü sırada yer almıştır.⁵³

1865 öncesinde Makedonya'nın tüketimine sunulan İngiliz mallarının büyük kısmı Britanya'dan İngiliz gemileriyle önce İstanbul'a getirilip buradan yabancı gemiler aracılığı ile Selanik limanına ulaştırılmaktaydı. İstanbul ile Selanik limanları arasında İngiliz mallarını taşıyan kumpanyalar arasında Messageries Maritimes, Marc Fraissinet Père et Fils, Şirket-i Aziziye, Lloyd ve Trinacria'yı zikretmek mümkündür.⁵⁴

Sonraki yıllarda bu dolambaçlı nakliyat şekli zamanla ortadan kalkmış Liverpool, Londra ve diğer ana limanlardan yüklenen İngiliz emtiasının Selanik'e direkt nakledilmesi usulü yaygınlık kazanmıştır.⁵⁵ 1885'te ithal edilen İngiliz mallarının %75'inden fazlası Birleşik Krallık'tan direkt

⁵¹ Özlem Yıldız, "20.Yüzyıl Başlarında Selanik Limanında Deniz Ticareti", *ÇTTAD*, XII/24 (Bahar/2012), s. 36.

⁵² Lars G. Sandberg, "Movements in the Quality of British Cotton Textile Exports, 1815-1913", *The Journal of Economic History*, 28/1 (Mar., 1968), s.2.

⁵³ *Diplomatic and Consular Reports*, Reports for the Year 1901 on the Trade and &c., of Constantinople and District, No.2813, London, 1902, s. 10.

⁵⁴ *Salonica*, 1871, s.332-333.

⁵⁵ *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey*, Report for the Years 1883-1884 on the Trade of Salonica, No. 24, London 1886, s.3. (Salonica, 1883-84)

buraya nakledilmişken⁵⁶ 1886'da Selanik hinterlandında İstanbul'dan İngiliz malı tedarik etme usulü Selanik lehine tamamen terkedilmiştir.⁵⁷

Pamuklu Tekstil Ürünleri

Selanik limanı vasıtasıyla Makedonya'ya gönderilen en önemli ithalat kalemi kuşkusuz pamuk ve yünlü mamullerdir. Britanya'nın Selanik ve hinterlandındaki iplik ihracatını sarsacak gelişmeler 1870'li yılların sonlarında yaşanmaya başlamıştır. 1876'da Selanik'e bağlı Ağustos nahiyesinde ilk iplik fabrikası açılmıştır.⁵⁸ Günlük iplik üretimi yaklaşık 225 kg.⁵⁹ olan bu fabrikanın açılışından birkaç yıl sonra 1879'da Selanik'te Saias⁶⁰ fabrikası kurulmuştur. Yeni açılan fabrikanın günlük üretimi ise 1.360 kg'dır. İki İngiliz tarafından yönetilen Saias Fabrikası kısa sürede üretim kapasitesini üç katına çıkarmak suretiyle Anadolu'ya da iplik göndermeye başlamıştır. Osmanlı hükümetinin pek çok yönden desteklediği ve teşvik ettiği bu kişisel girişimler sonucunda Britanya'nın iplik ihracatı %45'e kadar düşmüştür. Hatta Osmanlı ticaret çevrelerinin açılacak yeni fabrikalar sayesinde iplik ithalat oranının daha da düşeceğine ilişkin beklentisi mevcuttur.⁶¹

1880'lerin ortasında Britanya pamuklu iplik tedarikinde birinciliğini⁶² korumuş olmasına rağmen bölge iplik ihtiyacının bir kısmını kendi kendine üretebilme kapasitesine ulaşmıştır. Britanya'nın Selanik ve hinterlandına ihraç ettiği ipliklerin miktarındaki azalmanın nedeni açılan yeni iplik fabrikalarının yarattığı rekabetle birlikte şikâyet konusu olan ipliklerin uzunluğuna ilişkin hilelerdir. Konsolosluk raporlarında konuyla

⁵⁶ Salonica, 1885, s.4.

⁵⁷ Salonica, 1886, s.8.

⁵⁸ Ayrıntı için Bkz. Costas Lapavitsas-Pınar Cakiroğlu, *Capitalism in the Ottoman Balkans-Industrialisation and Modernity in Macedonia*, I.B. Tauris, London, 2019, s.182-185.

⁵⁹ J. Baker, *Turkey in Europe, 1877*, s.408.

⁶⁰ Saias, Selanik'teki önemli Yahudi ailelerden birinin ismidir. İstanbul, İzmir, İstanbul ve daha pek çok Osmanlı şehrinde acenteleri bulunmaktadır. Bkz., Selanik Vilayeti Salnamesi, 1307, s.257. Saias fabrikası 1890'da anonim bir şirkete dönüştürülerek üretim kapasitesini arttırmışsa da doğal afetlerden kaynaklanan zorluklarla karşılaşmıştır. Önce 1902'deki depremden büyük ölçüde zarar görmüş nihayetinde 1917 depremiyle tamamen yok olmuştur. Nurdan İpek, *Selanik ve İstanbul'da Yahudi Bankerler*, Yeditepe Yay., İstanbul, 2011, s.210.

⁶¹ *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, Yıl.1, Sayı 9, 15 Nisan 1301 (12 Receb 1302), s.1-2.

⁶² Salonica, 1883-84, s.4

alakalı şikayetlere yer verilerek mevcut durumun İngiliz ticaretinin itibarını sarstığına dikkat çekilmiştir.⁶³ Britanya'nın iplik ihracatına zarar verecek bir diğer gelişme İtalyan ve Avusturya-Macaristan ile özellikle renkli ipliklerde yaşanan rekabettir.⁶⁴ Buna rağmen İngilizlerin pamuk ipliği ticaretinde liderliği 1895'e kadar devam etmiştir. 1894'te Selanik limanına getirilen pamuk ipliğinde İngiliz payı %90, 1895'te ise %88'dir. Yine de ipliğe yönelik talebin, bölgede açılan her yeni fabrikayla birlikte azaldığının altını çizmek gerekmektedir.⁶⁵

Süreç içinde ithal ipliğe olan talebin düşmesinin yanı sıra İngiliz imalatçıların Selanik'teki yerel firmalarla doğrudan temas etmek yerine aracı kurumları kullanmayı tercih etmeleri İngiliz ticaretinin Selanik'te sekteye uğrama nedenlerinden biri olmaya devam etmiştir. 1898'de İngiliz konsolos bu konuya İngiliz imalatçılarının dikkatini çekmeye uğraşırken pamuklu kumaş ve ipliklerde İtalya'nın küçümsenmemesi gereken bir rakip haline nasıl dönüştüğünü de ayrıntılarıyla anlatmıştır.⁶⁶

İpliklerin dışında Makedonya'nın iyi cins pamuklu kumaş ihtiyacı için de baş tedarikçi yine Britanya'dır. Talep edilen pamuklu kumaşların yaklaşık %83'ü Manchester'dan gelmektedir. 1890'a kadar Selanik ve hinterlandında yerli kadınların başörtüsü olarak kullandıkları çizgili ve renkli yazmalar İsviçre ve diğer Avrupa ülkelerinden tedarik edilmekteyken 1890'lı yıllarda İngilizler renkli yazmalarda da söz sahibi olmaya başlamıştır.⁶⁷ 1894'te Selanik'e gönderilen tüm pamukluların içinde Britanya'nın % 80'lik payı, Makedonya'daki genel depresyondan etkilendiyse de önemli bir kayıp yaşamadan %78'le sınırlanmıştır.⁶⁸ 1907-1909 tarihleri arasında oldukça kısa bir zaman Barselona Pamuk Üreticileri Derneği tarafından desteklenen İspanyol imalatçılar da Selanik pazarında etkinlik sağlamaya çalışmışlardır. Adı geçen derneğin

⁶³ Salonica, 1885, s.5.

⁶⁴ Salonica, 1893 and 1894, s.6.

⁶⁵ *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey*, Report for the Year 1895 on the Trade of the Salonica Consular District, No.1837, London, 1897, s.5. (Salonica, 1895)

⁶⁶ Salonica, 1898, s.5

⁶⁷ Salonica, 1893 and 1894, s.6.

⁶⁸ Salonica, 1895, s.4.

feshedilmesi ile pamuk ihracatında İspanya varlığı da ortadan kalkmıştır.⁶⁹

XX. yüzyılın başlarında, Selanik hinterlandının pamuklu ve yünlü mamullerde ithalat yaptığı ülkeler Britanya, İtalya, Almanya ve Avusturya-Macaristan'dır. 1903'te Britanya'nın pamuklu mamuller pazarındaki payı %82,77 iken tedricen düşerek 1910'da %55,60'ta dip seviyesini görmüştür. Bu seviyede bile pazar lideri olan Britanya'yı İtalya ve Almanya takip etmiştir. Selanik'in Osmanlı yönetiminden ayrıldığı 1912 yılına ait konsolosluk raporundaki rakamlara göre Almanya bu pazardaki payını gittikçe artırarak %24,28'e çıkartmıştır.

Selanik ve hinterlandında pamuklu ürünlere olan talep 1912'ye kadar 1907 yılı istisna olmak kaydıyla sürekli artış göstermiştir. 1911'den 1912'ye geçildiğinde savaş ortamı nedeniyle pazardaki fark oranı %42,31 gibi yüksek bir orana ulaşmıştır. Savaş koşullarında pamuklu mamul talebinin azalmış olması elbette şaşırtıcı bir sonuç değildir.⁷⁰

Yünlü Mamuller

Selanik ve hinterlandındaki yünlü mamullere olan talepte de yine Britanya'nın önemli bir payı vardır. Ancak Britanya bu pazardaki payını 1890'lı yılların başından itibaren kaybetmeye başlamıştır. Britanya bu alanda güç kaybederken Selanik ve hinterlandında ise yünlü mamullere olan talep artmıştır. Selanik İngiliz konsolosu raporunda, Britanya'nın halen kaybettiği zemini halen kazanabileceğini ümit etmektedir.⁷¹ Buna rağmen 1893'te pazardaki Britanya'nın sahip olduğu %43'lük pay 1894'te %27'ye ve 1895'te %24'e düşmüştür. Artık pazarın yeni lideri %32'lik payıyla Avusturya-Macaristan'dır.⁷² XIX. yüzyılın sonlarında İtalya flanel kumaş pazarına dahil olmuştur.⁷³ XX. yüzyılın başında Britanya pazarda kaydettiği düşüşü tersine çevirmeyi başararak pazarın %45,26'lık kısmını elinde bulundursa da 1903'te pazarın yeni lideri %48,7'lik payıyla Almanya olmuştur. 1904'teki sert düşüşünden sonra Almanya, Britanya'nın en yakın rakibi olarak yünlü mamul pazarındaki

⁶⁹ Salonica, 1909, s.5.

⁷⁰ Ayrıntı için Bkz., Ek-2.

⁷¹ Salonica, 1893 and 1894, s.6-7.

⁷² Salonica, 1895, s.5.

⁷³ *Diplomatic and Consular Reports Turkey*, Report for the Year 1899 on the Trade and Commerce of the District of Salonica, No. 2468, London 1900, s.11-12. (Salonica, 1899)

payını düzenli bir biçimde artırmayı başarmıştır. 1905 ve 1908’de yünlü mamul ihracatında neredeyse Britanya’ya yaklaşmış 1911’de %41’le pazarın lideri olmuştur. Neticede Britanya’nın Selanik ve hinterlandına yünlü mamul ihracatında hakimiyetini sağlamakta oldukça zorluk çektiği tespitinde bulunmak mümkündür.⁷⁴

Britanya’dan İthal Edilen Diğer Emtia

Selanik’te kömüre duyulan ihtiyacın giderilmesi için başvuru adres, 1855-1913 yılları arasında kömür ihracatında 22 katlık muazzam bir artış sağlayan Birleşik Krallık’tır.⁷⁵ 1860’lı yıllarda kömür, Selanik limanına Britanya’dan İngiliz yelkenli gemileriyle doğrudan getirilmiştir.⁷⁶ Bölgede kömüre yönelik talep ise 1880’li yıllarda yerel endüstrilerin gelişmesiyle doğru orantılı olarak artmıştır.⁷⁷ 1880’lerin sonlarında yaklaşık 10.000 ton olan kömür ithalatı 1890’lı yılların başlarından itibaren 20.000 tona yükselmiş, 1899’da ise 26.631 ton seviyesine ulaşmıştır.⁷⁸ 1890’da Selanik şehrinin yavaş yavaş kömürden elde edilen gazla aydınlatılmaya başlanması⁷⁹ ile kömüre olan ihtiyaç daha da artmıştır. Bu süre zarfında Britanya, Selanik ve çevresinin tek kömür tedarikçisi iken 1904 yılından itibaren Denizli-Tavas madenlerinden Selanik’e kömür gönderilmeye başlanmasıyla bu özelliğini kaybetmiştir. Tavas’tan gönderilen 4.503 ton kömürün kalitesi yüksek olmamakla birlikte Britanya kömürü ile arasında fiyat farkı Selanik konsolosunun tahminine göre talep artışını karşılayabilecek orandadır.⁸⁰ 1910 yılına ilişkin konsolosluk raporuna göre 1908’de Selanik’e Cardiff’den gönderilen İngiliz kömürünün miktarı 20.490 ton iken Denizli-Tavas’dan gönderilen kömür 240.126 tona yükselmiştir⁸¹

⁷⁴ Ayrıntı için Bkz., Ek-2.

⁷⁵ H. Stanley Jevons, *The British Coal Trade*, London: K.Paul, Trench, Trubner 1920, s.675.

⁷⁶ *Commercial Reports Received at the Foreign Office From Her Majesty’s Consuls, in 1866*, “Report by Mr. Consul Wilkinson, on the Trade of Salonica for the Year 1865”, London 1866, s.340. (Salonica, 1865)

⁷⁷ Salonica, 1883-84, s.4.

⁷⁸ Salonica, 1899, s.13.

⁷⁹ Meropi Anastasiadou, *Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri Selanik*, Çev. Işık Ergüden, İstanbul, 2001, s. 151.

⁸⁰ Salonica, 1904, s.5-6.

⁸¹ *Diplomatic and Consular Reports Turkey*, Report for the Year 1910 on the Trade of the Consular District of Salonica, No. 4797, London 1911, s.16. (Salonica, 1910)

1912 yılına kadar Selanik ve art alanının kömür ihtiyacının yarısından fazlası artık Britanya'dan değil, Tavas'tan karşılanmıştır.⁸²

İngilizler Selanik'e bakır ve hırdavat ihracatı da yapmaktadır. 1860'lı yıllarda Britanya'dan ithal edilen bakır Fransız, Avusturya ve Yunan bayraklı gemilerle ve ağırlıklı olarak İstanbul'dan Selanik limanına nakledilmiştir.⁸³ 1880'lerde Britanya'dan temin edilen hırdavat ürünleri -dökme demir, raylar ve çinko- gibi bakırı da daha ucuz muadillerini piyasaya sürmüş olan Almanya ve Belçika'dan alınmaya başlanmıştır.⁸⁴ Uzun süre bu şekilde sürdürülen ithalattaki rekabetin sonucu 1908 yılındaki kısa süreli Avusturya-Macaristan ile Bulgaristan boykotunun etkisiyle Britanya lehine sonuçlanmıştır.⁸⁵ Zira bakır ithalatında XX. yüzyıl itibariyle tek tedarikçi ülke yine Britanya olmuştur.⁸⁶

Makedonya'da yapılan tahıl üretiminin dağıtımında kullanılan çuvalarda da baş tedarikçi Britanya olmuştur.⁸⁷ Tahmin edileceği gibi bu ithalat tamamen Selanik ve Makedonya'daki tarımsal faaliyetin miktarına bağlı olarak yıldan yıla farklılık arz etmiştir. Örneğin 1887'deki tarımsal üretimin bereketi kendini çuval ithalatında hemen hissettirmiştir. Bir önceki yıl ithal edilen çuval miktarı 370 ton iken bu miktar 1888'de 632 tona çıkmıştır.⁸⁸ Britanya dışında zaman zaman Hollanda ve Belçika'dan da temin edilen çuvalarda İngiliz malının tercih edilmesinin en önemli nedeni sağlamlıkları ile fiyatları arasındaki ters orantıdır.⁸⁹

⁸² *Diplomatic and Consular Reports Turkey*, Report for the Year 1911 on the Trade of the Consular District of Salonica, No. 5017, London 1912, s.16.

⁸³ Salonica, 1865, s.340.

⁸⁴ Salonica, 1883-84, s.3-4.

⁸⁵ *Diplomatic and Consular Reports Turkey*, Report for the Year 1908 on the Trade of the Consular District of Salonica, No. 4359, London 1909, s.6. (Salonica, 1908)

⁸⁶ *Diplomatic and Consular Reports Turkey*, Report for the Year 1903 on the Trade of Salonica, No. 3250, London 1904, s.11 (Salonica, 1903); *Diplomatic and Consular Reports Turkey*, Report for the Year 1905 on the Trade of the Consular District of Salonica, No. 3655, London 1906, s.9; Salonica, 1908, s.11.

⁸⁷ Salonica, 1883-84, s.4.

⁸⁸ Salonica, 1888, s.6

⁸⁹ Salonica, 1887, s.5.

Makedonya'ya Selanik limanı vasıtasıyla getirilen İngiliz mamullerinden bir diğeri metal karyoladır. 1880'lerde karyola ve mobilya imalathanelerinin Selanik'te var olduğu⁹⁰ bilirse de özellikle 1885 itibariyle metal karyolalara yönelik Makedonya'da gittikçe yoğunlaşan bir talep oluşmuştur. Demirden yapılmış, ayaklı ve içi boş karyolalara olan ilgi İngiliz konsolosuna göre bölge halkının Avrupaî konfor ve alışkanlıkları benimsediğine dair bir göstergedir. Konsolosun sözlerine bakılırsa Londra veya Liverpool'dan gelen her gemi, bu karyolalardan belirli bir miktar getirmektedir. Britanya metal karyola tedarikinde tek ülke konumundadır ve bu durum en azından 1909'a dek bu şekilde sürmüştür.⁹¹

Birleşik Krallığın Selanik limanı vasıtasıyla ihraç ettiği diğer emtia kurutulmuş tuzlanmış balık, hırdavat, kimyevî madde ve ilaçlar, halı, parfümeri vb. geniş bir yelpazeye sahiptir. Selanik limanına getirilen diğer mallardan pirinç, soda, şap ve çivitte de Birleşik Krallık neredeyse bir tekel görünümündedir. Ancak bu maddelerde yapılan ticaret, elbette, yalnızca nispeten küçük ve önemsiz bir iş kalemini temsil etmiştir.⁹²

Selanik Limanından Britanya'ya Yapılan İhracat

1860'lı yıllarda olduğu gibi XX. yüzyılda da Selanik limanı, Teselya ve Bulgaristan hariç Kosova, Manastır ve Yanya vilayetlerinin ithalat ve ihracatının önemli bir kısmını gerçekleştirdiği ana liman olma görevini korumaktadır.⁹³ Nakliyat açısından sıkıntı çekilmeyen bölgelerde tahıl ihracatı yapılagelmekteydi ancak bu ihracatın ivme kazanması Selanik'in üç demiryolu güzergahının varış noktası haline gelmesiyle mümkün olmuştur. Tahıl üretiminin yanında kaliteli tütün yetiştiriciliği yaygın olmakla beraber tütün çoğunlukla Kavala limanı yoluyla ihraç edilmekteydi.⁹⁴

⁹⁰ Salonica, 1883-84, s.7.

⁹¹ Salonica, 1887, s.5; Salonica, 1888, s.6; Salonica, 1908, s.11.

⁹² Salonica, 1903, s.14.

⁹³ Selanik Vilayeti Salnamesi 1325, s.619.

⁹⁴ Salonica, 1883-84, s.5. Selanik'te tütün yetiştiriciliği, ticareti ve rejî idaresi hakkında kapsamlı bir çalışma için bkz. Filiz Dıġırođlu, "Selanik Ekonomisinde Unutulmuş Bir Alan: Tütün Üretimi, Ticareti ve Rejî (1883-1912)", *Osmanlı Araştırmaları*, XVIII (2014), s.227-272.

Özellikle Vardar ve Bistrica nehirlerinin suladığı geniş ovanın toprağı çok verimli olduğundan bol miktarda buğday, arpa, mısır ve susam mahsulü elde edilmekteydi. Ayrıca 1860'lı yıllarda mevcut pamuk üretiminde ciddi bir artış kaydedilmiştir. Sadece 1864'de bir önceki yılın dört katından daha fazla pamuk üretimi gerçekleştirildiği tahmin edilmekteydi.⁹⁵ Gelir sağlanabilen ürünler arasında tahıl, tütün ve pamuğun dışında pirinç, haşhaş ve susamı da zikretmek gerekmektedir. Özellikle siyasi krizlerin ya da kıtlığın yol açtığı zor koşullarda bahse konu olan bölge, tahıl, pamuk ve tütün bakımından önemli bir tedarik kaynağı olarak görülmektedir.⁹⁶ Kırım Savaşı esnasında yapılan tahıl ihracatı ve Amerikan İç Savaşı sırasında olağanüstü artış kaydeden pamuk ihracatı bu görüşün dayanak noktasını oluşturan iki örnektir.⁹⁷

Dünya siyasetinde yaşanan siyasi krizler Makedonya'nın tahıl ihracatı için olumlu sonuçlar getirirken Osmanlı Devleti'nin Balkan topraklarında yaşadığı siyasi sorunlar bunun tam tersi bir etkiye sebep olmuştur. 1903'te Makedonya'da çıkan İlinden İsyanı öncesinde hasat, kuraklıktan çok daha önemli bir mesele olan güvenlik sorunuyla karşı karşıya kalmıştır. Zaten istikrarsız olan ekonomik vaziyet daha da tehlikeli bir hal almıştır.⁹⁸ 1903'te yaşanan istikrarsızlığın ardından çoğunlukla ibtidâî yöntemlerle yapılagelen tarımsal faaliyette makine kullanımı yaygınlaşmaya başlamıştır. Yaygınlaşmanın hızını arttıran önemli bir etken tarım işçisinin gittikçe zor bulunur hale gelmesidir. Zira bu yıllarda Osmanlı yönetiminin çeşitli yöntemlerle engellemeye gayret ettiği Amerika'ya kaçak yollarla göç hadisesi yaşanmıştır.⁹⁹ Bu yıllarda yaşanan siyasi istikrarsızlık Selanik limanının art alanında tarımın geleceğini de fazlasıyla etkilemiştir. Tarım nüfusunun göçü sonraki yıllarda da devam etmiştir.¹⁰⁰

⁹⁵ Salonica, 1864, s.466.

⁹⁶ Basil C. Gounaris, *Steam Over Macedonia, 1870-1912, Socio-Economic Change and The Railway Factor*, New York 1993, s. 32-33.

⁹⁷ Michael Palaiet, *Balkan Ekonomileri 1800-1914 Kalkınmasız Evrim*, Çev. Ayşe Edirne, Sabancı Üniversitesi Yay., İstanbul, 2000, s.394-395.

⁹⁸ Salonica, 1903, s.3.

⁹⁹ Selanik Vilayet Salnamesi 1325, s.600.

¹⁰⁰ Salonica, 1910, s.8.

Tahıl Üretimi ve Britanya'ya Tahıl İhracatı

Selanik limanı vasıtasıyla Britanya'ya gerçekleşen ticarete başı tahıl ihracatı çekmiştir. 1874'te yaşanan kuraklık hem tarımsal mahsulün hem de hayvancılığın büyük yara almasına rağmen Selanik limanından Birleşik Krallık'a yaklaşık 610 ton yumuşak buğday, 343 ton arpa, 254 ton hint mısırı ve 76 ton çavdar ihracatı gerçekleşmiştir.¹⁰¹ Teselya'nın 1881'de Yunanistan'a bağlanmasından sonra burada yaşayan Müslümanların üçte ikisinden fazlası ekseriyetle Anadolu'ya göç etmiştir. Bunların yerini yavaş yavaş, tarım işçilerinin her yıl daha da kıtlaştığı Makedonya'dan göçen Hıristiyan köylüler almaya başlamıştır. Tarım işçisi soruna ek olarak tahıl ticaretindeki Amerikan ve Hint rekabeti, Selanik hinterlandındaki tarım endüstrisinde buhrana sebebiyet vermiştir. Mevcut halden bir çıkış yolu arayan toprak sahipleri ve çiftçiler gelişmiş tarım makineleri ve aletlerinin getirilmesi için çaba harcayarak¹⁰² üretimi koruma ve geliştirme cihetine gitmişlerdir.

Verimli geçen 1888 hasadından Britanya'ya buğday ve mısır ihracatı yapılmıştır.¹⁰³ 1890 hasadı birkaç ay süren kuraklık nedeniyle nicelik yönünden yetersiz olmasına rağmen niteliği ortalamanın üzerindedir. Sert buğdayın ihraç edilmesi bir yana yerel ihtiyaçların karşılanmasına bile yeterli gelmemiştir. Yumuşak buğday ise hasat dönemini iyi geçiren Kosova ve Manastır'dan ihraç edilmiştir. Selanik limanından Birleşik Krallık'a 36.654 ton tahıl ihracatı yapılmıştır. Toplam ihracatı yapılan tahıl miktarı 76.424 tondur. Bu miktarın yaklaşık %48'i Britanya'ya ihraç edilmiştir. 1890 yılı rakamları itibarıyla Selanik limanından tahıl ihracatı en çok Britanya'ya yapılmış bu ülkeyi sırasıyla Fransa, Yunanistan ve İtalya takip etmiştir.¹⁰⁴ 1895'te Selanik limanından en çok tahıl ihracatı yapılan ülke konumunda bulunan Britanya'yla birlikte Fransa'ya da yapılan ihracat önemli ölçüde azalmıştır. Eski tarım yöntemlerinin kullanılmaya devam edilmesine bağlı olarak üretim maliyetinin yüksekliğine bir de nakliye ücretleri ve diğer ülkelerin rekabeti eklenince

¹⁰¹Commercial no. 17 (1875), *Reports from her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of their Consular Districts*, "Report by Consul Blunt on the Trade and Commerce of Macedonia for the Year 1874", Part 6, London, 1875, s. 1783.

¹⁰² Salonica, 1883-84, s.5.

¹⁰³ Salonica, 1888, s.3-4.

¹⁰⁴ Salonica, 1890, s.3, 11.

Selanik hinterlandında üretilen tahılın kâr marjı çok küçüktür. Bu dönemde en çok tahıl ihracatı yapılan ülke İtalya olmuştur.¹⁰⁵ İtalya'nın Selanik limanından en çok tahıl ihracatı yapılan ülke olması geçici bir durumdur. 1896'da demiryollarında ulaşım ücretlerinin makul seviyeye çekilmesi etkisinin üzerine bol ve kaliteli mahsul de eklenince Selanik pazarı uzun zamandır görmediği bir hareketlilik yaşamıştır. Bu tarihte tahılın büyük kısmı Britanya, Belçika ve Hollanda'ya gönderilmiştir.¹⁰⁶

1898'de Makedonya'nın tahıl hasadı kuraklık nedeniyle yeterli derecede verimli olmamıştır. Esasında aynı yıl İspanyol-Amerikan Savaşı nedeniyle Avrupa'ya Amerika'dan ihraç edilen tahıl miktarının çok azalacağı ve fiyatların hatırı sayılır ölçüde artması beklenmektedir. Lakin ihraç edilebilecek stok o denli azdır ki beklenen ölçüde bir kazanım gerçekleşmemiştir.¹⁰⁷ Bir sonraki yıl ihracatı yapılan 56.441 £'luk arpanın 39.437 £'luk¹⁰⁸ kısmı yani yaklaşık %70'lik kısmı Britanya'ya ihraç edilmiştir.¹⁰⁹ 1900'de tahıl mahsulü hem nicelik hem de nitelik açısından düşük kalitededir. Selanik limanından sevk edilen arpanın sadece %10'luk kısmı ile fasulyenin yaklaşık %38'i Britanya'ya gönderilmiştir. Aynı yıl rezene tohumunun yarısından fazlası da Britanya'ya ihraç edilmiştir.¹¹⁰ XX. yüzyılın başından itibaren Selanik hinterlandındaki tahıl üretimi yıldan yıla azalmıştır. Bu azalmayı salt siyasî sıkıntılara veyahut hava şartlarına indirgemek doğru görünmemektedir. Aksi takdirde tahıl üretiminin azalmasına karşit afyon üretiminin muazzam artışını açıklayabilmek mümkün değildir.

Pamuk Üretimi ve Britanya'ya Pamuk İhracatı

Selanik'in hinterlandında zaten yapılmakta olan pamuk yetiştiriciliği 1860'lı yıllarda hem üretim miktarı hem de değeri açısından büyük bir ivme kazanmıştır. Amerika'da yaşanan iç savaş Avrupa'nın ihtiyaç duyduğu pamuğa ulaşımı güçleştirmiştir. Bu aşamada Osmanlı yönetimi Makedonya'da pamuk yetiştiriciliğini teşvik etmiştir. Bu teşvike halkın istekle yaklaşması sayesinde pamuk ihracatı birkaç yıl içinde 10 kata

¹⁰⁵ Salonica, 1895, s.3.

¹⁰⁶ Salonica, 1896 and 1897, s.7.

¹⁰⁷ Salonica, 1898, s.6.

¹⁰⁸ £, pound.

¹⁰⁹ Salonica, 1899, s.8-9.

¹¹⁰ Salonica, 1900, s.4,8.

kadar yükselmiştir.¹¹¹ Bu yükselişte Amerikan tohumunun bölgede denenmesi ve denemenin muazzam sonuçlar vermesinin katkısı büyüktür. Denemeden bu denli verim alınması sayesinde özellikle Pravişte, Drama, Zihne ve Serez’de yapılan pamuk üretiminin kısa sürede devasa boyutlara ulaşacağına dair oluşan inanç, dönemin eserlerinde de zikredilmiştir.¹¹² 1872’de Selanik’ten ihraç edilen pamuğun yaklaşık yarısı Fransa ve İsviçre’ye ihraç edilirken geri kalan kısmı Britanya, Avusturya ve Almanya’ya gönderilmiştir.¹¹³ 1870’li yılların sonu itibarıyla Selanik ve çevresinde kurulan fabrikaların ihtiyacına binaen bölgede yetiştirilen pamuğun ihracı giderek önemsizleşmiştir.¹¹⁴ 1900’de ihracı yapılan pamuğun yaklaşık %17’si Britanya’ya gönderilmiştir.¹¹⁵ 1880’li yıllardan itibaren Selanik’in Osmanlı toprağı olmaktan çıktığı 1912’ye değin pamuk üretimine devam edilse de pamuk ihracatı azalmıştır. 1909 yılında Selanik hinterlandında aktif olan on pamuk fabrikası mevcuttur ve bu fabrikalar senede yaklaşık olarak 3.628,739 ton iplik üretme kapasitesine sahip olduklarından¹¹⁶ bölgede yetişen pamuk yerel ihtiyaç için kullanılmaktadır. Zaman zaman yerel ihtiyaca yetecek kadar pamuk üretilemediğinde Adana, İzmir ve Halep’ten pamuk getirilmiştir. 1906-1908 yılları arasında sürekli Anadolu’dan pamuk sevkiyatına ihtiyaç duyulmuştur.¹¹⁷

Endüstriyel Bitki Yetiştiriciliği ve Britanya’ya İhracatı

Tahıl ve pamuk yetiştiriciliği yapan Selanik ve çevresindeki çiftçiler için oldukça fazla kâr getiren bir diğer ürün haşhaş ve afyondur. Toprak kalitesi açısından kanaatkâr olan ancak yoğun bir çalışma isteyen afyon Makedonya’da özellikle küçük toprak çiftçileri tarafından tarımı yapılan endüstriyel bir bitki olmuştur.¹¹⁸ Afyon üretimine yönelik ilk girişim 1860’lı yılların başında İştîp’te gerçekleştirilmiştir. İlk girişimin başarıyla

¹¹¹ Gounaris, *a.g.e.*, s.26.

¹¹² M.B.C. Collas, *La Turquie en 1864*, Ed. E. Dentu, Paris, 1864, s.260.

¹¹³ Salonica, 1871, s.339.

¹¹⁴ Salonica, 1887, s.3.

¹¹⁵ Salonica, 1900, s.8.

¹¹⁶ Salonica, 1909, s.5.

¹¹⁷ 1908’de yerel pamuk üretimi yaklaşık 1.999,435 ton iken yerel ihtiyaca binaen Adana, İzmir ve Halep’ten 1.644,907 ton pamuk alımı yapılmıştır. Bkz. Salonica, 1908, s.9.

¹¹⁸ Fikret Adanır, *Makedonya Sorunu*, Çev. İhsan Catay, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 2001, s. 45.

sonuçlanmasının ardından İştîp ve civarındaki Radoviş, Koçana, Usturumca, Tikveş ve Köprülü'de de afyon üretimi başlamış ve gelişmiştir.¹¹⁹ Özellikle İştîp bölgesinde üretilen afyon çok saf ve yaklaşık %11 morfin içerdiğinden oldukça değerlidir. Hatta bu nedenle afyon üretimi Osmanlı hükümetince de teşvik edilmiştir.¹²⁰ Osmanlı hükümetinin teşvikinin yanı sıra bu tarımsal faaliyetin yaygınlaşmasında IMRO¹²¹'nin faaliyetlerinin de etkin olduğunu ifade etmek gereklidir. Bölgenin hızla siyasi bir kriz merkezi haline geldiği dönemlerde, IMRO tarafından zorlama yöntemiyle üretimin yaygınlaştırılması sağlanmıştır. IMRO, köylü ve tüccarın kârına el koymak suretiyle çetelerin kendi kendini idame ettirmesini sağlamıştır. Yetiştirilmesindeki siyasî nedenler bir yana bırakılacak olursa buğday üretiminden daha fazla katma değere sahip olan haşhaşın yetiştirilmesi iktisadî açıdan rasyoneldir. Zira bir ton buğday yaklaşık 130-150 frank iken afyonun kilogramı 25-30 frank civarındaydı.¹²² Makedonya'da yetiştirilen haşhaş tohumunun en büyük tüketicisi Alman pazarıydı. Afyonda ise en büyük alıcı öncelikle Britanya'dır. 1883 ve 1884'te haşhaş tohumu mahsulünün verimi oldukça fazlaydı. Bu tarihlerde üretilen tüm afyon -ki 1883'te 108.000 £, 1884'te ise 80.000 £ değerinde- Birleşik Krallık'a ihraç edilmiştir.¹²³ Bir sonraki yılda ise Birleşik Krallık'a gönderilen afyonun paketlenmesindeki dikkatsizlik şikâyet konusu olup konsolosluk raporuna yansımıştır. Ayrıca 1884'e oranla daha düşük bir gelir (50.400 £) getirmiştir.¹²⁴ 1886'da üretilen afyon miktarı az olsa da kalitelidir. Tıpkı 1888'de olduğu gibi üretimin büyük bir kısmı Londra'ya sevk edilmiştir.¹²⁵ 1890'lı yıllarda Londra üzerinden ABD'ye gönderilen afyon,

¹¹⁹ En çok haşhaş yetiştirip afyon üreten Tikveş'ti. Selanik Vilayeti'nin ürettiği afyonun yarısı Tikveş'ten elde edilmekteydi. Bkz., Selanik Vilayet Salnamesi, 1325, s. 104.

¹²⁰ Osmanlı yönetimi, bu sanayinin gelişmesini teşvik etmek amacıyla, ilk kez haşhaş tohumu ekilen arazilerde bir yıl süreyle afyon ve haşhaş tohumu vergilerini kaldırmakta ve tarım bölgelerinde haşhaş yetiştirme ve suyundan ilaç elde etme ve hazırlama sürecine ilişkin basılı talimatlar dağıtmaktadır. Bkz. Salonica, 1879-1881, s.101.

¹²¹ İç Makedon Devrimci Örgütü.

¹²² Gábor Demeter and Krisztián Csaplár-Degovics, "Social Conflicts, Changing Identities and Everyday Strategies of Survival in Macedonia on the Eve of the Collapse of Ottoman Central Power (1903-12)", *The Hungarian Historical Review*, 3/3, (2014) Identity, Loyalty, State: The Balkans in and after the Ottoman Empire (2014), s.630.

¹²³ Salonica, 1883-84, s.6,8.

¹²⁴ Salonica, 1885, s.3.

¹²⁵ Salonica, 1888, s.4.

bölgedeki üretimin büyük bir kısmının sevkedildiği yerdir. Londra pazarını hatırı sayılır bir mesafe ile Almanya ve Fransa pazarları takip etmiştir. XIX. yüzyıl sona ererken Selanik'ten ihraç edilen 157.512 £ değerindeki afyonun 138.476 £ değerindeki kısmı Britanya'ya gönderilmiştir.¹²⁶ 1900'de Selanik limanından ihraç edilen afyonun %79'unun adresi yine Britanya olmuştur.¹²⁷

XX. yüzyılda bölgedeki afyon üretimi şaşırtıcı bir artış göstermiştir. 1904'te afyon üretimi bir önceki yılda üretilen 54,360 kg'dan %266 gibi muazzam bir artış kaydederek 199,320 kg'a ulaşmıştır.¹²⁸ Bu rekor seviyeye ulaştıktan sonra bölgedeki afyon üretimi çok ciddi ölçüde düşüş kaydetmeye başlamıştır. Hatta 1907'de ABD'ye transit olarak gönderilmek üzere Birleşik Krallık'a sevkedilecek afyon, Anadolu'dan getirtilen afyonla birleştirilmiştir.¹²⁹

Selanik Limanından Britanya'ya Yün İhracatı

Selanik ve çevresinde hayvan yetiştiriciliği ve buna bağlı olarak ihracatı yoğun olarak yapılmıştır. Ancak Britanya'da talep gören hayvansal ürün yünle sınırlıydı. Bu ürünün çok büyük bir kısmı, Arnavutlar ve Bulgarlar tarafından çokça giyilen aba ve diğer kaba ama dayanıklı kumaşların üretimi için bu vilayetin dağlık bölgelerindeki çok sayıda yerli dokuma tezgahının tekeline sahiptir. Bunların bir kısmı Selanik'ten ve vilayetin diğer çıkışlarından Fransa ve Britanya'ya ihraç edilirken, bir kısmı da Sırbistan üzerinden Avusturya pazarlarına gönderilmiştir. Selanik limanından 1872 yılında yaklaşık olarak 340 ton Britanya'ya, 204 ton ABD'ye, 122 ton Fransa'ya, 272 ton Avusturya'ya ve 13,5 ton Belçika'ya yün ihraç edilmiştir.¹³⁰ Yün ihracatında önde gelen ülke Fransa olmasına rağmen 1883-84'te Osmanlı ordusuna gerekli kumaş imalatına kullanıldığı için hemen hemen hiç yün alımı yapmamıştır.¹³¹ Ertesi yıl Selanik limanından Fransa'ya cüzi miktarda yün gönderilmiştir. Ancak 1885 itibariyle üretilen yün, artan yerel tüketim

¹²⁶ Salonica, 1899, s.8-9.

¹²⁷ Salonica, 1900, s.8.

¹²⁸ Salonica, 1904, s.4.

¹²⁹ *Diplomatic and Consular Reports Turkey*, Report for the Year 1907 on the Trade of the Consular District of Salonica, No. 4121, London 1908, s.8.

¹³⁰ Salonica, 1871, s.339.

¹³¹ Salonica, 1883-84, s.6.

nedeniyle daha az ihraç edilerek yerel tüketime ayrılmıştır.¹³² 1890'da Britanya'ya yine çok cüzi miktarda yün gönderilmiştir. Bahse konu yılda ihracatı yapılan 494 ton yünden sadece 16 tonu, başka bir ifadeyle %3,24'ü Britanya'ya gönderilmiştir.¹³³ XX. yüzyılın başında Britanya yine çok az yün alımı yapmıştır. Sadece 1904'te şaşırtıcı bir şekilde ABD ve Liverpool'a 300 tonluk bir ihraç gerçekleştirildiği konsolos raporuna yansımıştır.¹³⁴

Madenler

Tarım ve hayvancılık dışında Selanik çevresinden ihracatı yapılan emtiadan bir diğeri madendir. Bilindiği üzere madencilik sektörü İngilizlerin Osmanlı Devleti'nde önemli yatırımlarının bulunduğu bir sektördür. XIX. yüzyıl sona ererken madenler açısından zengin olan Makedonya'da İngiliz, dikkate değer meblağlarda yatırım yapmışlardır.¹³⁵ Ancak daha erken tarihlerde hazırlanan konsolosluk raporlarında, İngilizlerin Selanik bölgesindeki maden yataklarını araştırdığı ve işletilebilmesi ve ekonomiye kazandırılabilmesi için henüz uygun bir zeminin oluşmadığından bahsedilmiştir.¹³⁶ Makedonya, krom ve antimon başta olmak üzere gümüş, manganez, bakır, demir, grafit, asbest, kireç boratı ve kobalt gibi daha başka zenginliklere sahip olsa da limana giden yolların olmaması veya bakımsızlıkları 1860'lı yıllarda nakliyat konusunda sıkıntıya yol açmaktadır.¹³⁷ Selanik art alanındaki maden işletmeciliğinin gelişimine sekte vuran diğer bir unsur da kimi bölgelerde yeterli seviyede güvenliğin sağlanmasının her zaman kolay olmamasıdır.¹³⁸

Makedonya'da modern manada madencilik faaliyetlerine girişilmesi 1880'li yıllarda olmuştur. Bu yıllarda da çok fazla ilerleme kaydedildiğini

¹³² Salonica, 1885, s.3.

¹³³ Salonica, 1890, s.11.

¹³⁴ Salonica, 1904, s.4.

¹³⁵ Salonica, 1899, s.5.

¹³⁶ Salonica, 1864, s.466.

¹³⁷ Salonica, 1864, s.466. Bu bölgedeki madenlerin bulunduğu yerler ve maden imtiyazı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Mehmet Bayartan, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Madenlerinin Coğrafi Dağılışı", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, X/1 (2008), s.147-149; Fahrettin Tızlak, "XIX. Yüzyılın Ortalarında Osmanlı Maden Yatakları", *Bellekten*, 60/229 (1997), ss.703-718.

¹³⁸ Salonica, 1888, s.9-10.

söylemek mümkün değildir. 1888’de krom ve antimon işletilmekte olan önemli madenler arasındadır. Krom cevherinin yüzeye yakınlığı ve taş gibi ocaktan çıkarılabilmesi, maliyetini olumlu yönde etkilediğinden işlenmesi daha kolaydır. Nitelik ve nicelik bakımından bol rezervi bulunan kromun işlendiği yerler Kesendire ve Kumanova’dır. İşletilen üç krom madeninin ikisinin imtiyazı¹³⁹ İngiliz tebaasına aittir.¹⁴⁰

Krom madenlerinin işletilmesinin ardından deniz kenarına yakın yerlerde bulunması ve işlenmesi için pahalı aletlere ihtiyaç duyulmaması hasebiyle manganez de 1890’ın yıllarda iyi kâr getirmeye başlamıştır.¹⁴¹ Britanya’ya biri Selanik, diğeri İstraton (Stratoni) limanı olmak üzere iki noktadan sevkiyat yapılmaktaydı. Bu çalışmada sadece Selanik limanı vasıtasıyla ihracatı yapılan madenler söz konusu edilmiştir. 1890’da 364 tonluk antimon ihracatının 109 tonu, 6.765 ton krom ihracatının 6.500 tonu Britanya’ya nakledilmiştir. Başka bir ifadeyle ihraç edilen antimonun %30’u, kromun ise %96’sı Britanya’ya gönderilmiştir.¹⁴² 1899’da ihraç edilen antimonun %28’i, kromun da %35,5’luk kısmı Britanya’ya sevk edilmiştir.¹⁴³ Ertesi yıl Britanya’ya ihraç edilen antimon ve krom miktarında %3’lük bir gelişim kaydedilmiştir.¹⁴⁴ Bölgeden çıkarılan manganez de Britanya ve Amerika’ya ihraç edilmektedir. Ancak bu ihracat Selanik limanı üzerinden değil, Kesendire Körfezi’ndeki İstraton’dan yapılmıştır.¹⁴⁵ 1909’da krom ve manganezdeki keskin rekabet bu madenlerin işletilmesini anlamsız kıldığından Makedonya’daki krom ve manganez madenlerinin çalışmaları durdurulmuştur.¹⁴⁶

Sonuç

Karmaşık mal taşıma yolları ağında bir ara istasyon olma vasfını taşıyan Selanik, Osmanlı dönemi boyunca bir denizcilik ve ticaret merkezi olarak önemini korumuştur. Bu ticaret şehrinin limanı,

¹³⁹ İmtiyaz şartları için bkz. Ertan Gökmen, “II. Abdülhamit Dönemi Osmanlı Maden İmtiyazları (1878-1899), *Belleten*, 71/262 (2007), s.969-996.

¹⁴⁰ Salonica, 1888, s.9.

¹⁴¹ Salonica, 1893 and 1894, s6.

¹⁴² Salonica, 1890, s.11.

¹⁴³ Salonica, 1899, s.8-9.

¹⁴⁴ Salonica, 1900, s.8.

¹⁴⁵ Salonica, 1898, s.7.

¹⁴⁶ Salonica, 1909, s.11.

hinterlandından gelen sayısız kervanların taşıdığı pek çok ürünün ihraç noktası olduğu gibi bahse konu bölgelerin ihtiyaç duyduğu emtianın ithalatının gerçekleştiği bir yer olmuştur. Buradaki yoğun ticari faaliyetin bilincinde olan Büyük Britanya'nın bölgeye ilgisi çok daha eskilere dayanmakla birlikte hız ve yük taşıma kapasiteleri bakımından oldukça mühim bir avantaja sahip olan buharlı gemileri vasıtasıyla, Selanik limanında yapılan ticarete etkinliklerini özellikle 1838 ticaret sözleşmesinden itibaren artırmışlardır.

Selanik limanındaki İngiliz gemiciliğinin gelişiminde "Mssrs. Johnstone and Company of Liverpool", "Messrs. Westcott ve Lawrence of London", "Bell's Asia Minor" ve "Victoria Jolly's" buharlı gemi şirketlerinin düzenli seferlerinin önemli katkıları olmuştur.

Taşımacılık açısından İngiliz ticareti incelendiğinde salt İngiliz mallarının ithalatı veya Selanik limanından sadece Britanya'ya ihraç edilen ürünlerinin taşındığı bir ticaret türünden bahsetmek mümkün değildir. Örneğin, XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Selanik ve hinterlandına ihracı her geçen yıl artış gösteren petrolün Selanik limanına nakliyatını uzun bir süre İngiliz gemileri gerçekleştirmiştir. Yine tahıl ticaretinin nakliyatında İngiliz gemileri ilk sırada gelmiştir.

İngiliz taşıma ticaretinde kimi dönemler yaşanan verimsiz hasat, ticarî-politik ilişkiler, rekabet halinde olunan ülke kumpanyalarının avantajlı konum elde etmeleri, bölgede yaşanan savaş koşulları veya güvensizlik ortamı gibi Britanya'nın doğrudan müdahil olmadığı durumlardan kaynaklanan belirgin düşüşler yaşamasına karşın, yine de belli bir seviyede kalmayı başarmıştır. Bunda İngiliz gemilerinin diğer ülke gemilerinin taşıdığı yük miktarının zaman zaman üç katını tek başına gerçekleştiriyor olması da etkili olmuştur.

1870'lere değin bölgeye ihracatı yapılan İngiliz emtianının Selanik limanına nakli hususunda dolambaçlı bir yol izlenmektedir. Buna göre ihraca konu olan emtia İngiliz vapurlarıyla İstanbul'a gönderilip oradan çoğunlukla yabancı vapurlarla Selanik limanına nakledilmektedir. Sonraki yıllarda bu dolambaçlı nakliyat şekli ortadan kalkarak İngiliz emtianının Selanik limanına direkt nakledilmesi usulü yaygınlık kazanmıştır. Örneğin 1885'te ithal edilen İngiliz mallarının %75'inden fazlası Birleşik Krallık'tan direkt buraya nakledilmiştir. Dolaylı nakliyat usulünün terk edilmesi İngiliz taşıma ticaretine de olumlu yansımıştır.

Selanik limanına ihracatı yapılan İngiliz emtiasının başını pamuklu tekstiller çekmektedir. Büyük Britanya için pamuklular, XIX. yüzyılın önemli bir kısmında tüm ihracatının %30 ila %40'ını oluşturan önemli bir emtiadır. Zaman içinde göreceli olarak azalmasına rağmen pamuklu iplik ve tekstiller XX. yüzyılın başında İngiliz ihracatında önemli bir yer tutmaktadır. Bu önemli ticarî emtia Selanik ve hinterlandına yapılan Britanya ihracatının da en önemli kalemini oluşturmaktadır. 1870'li yıllardan itibaren özellikle pamuklu iplik tedarikinde Britanya açık ara birinci sırayı almaktadır. Pamuklu ipliklerde Britanya'nın sarsılmaz liderliği bu çalışmanın sınırı olan 1912'ye kadar korunsada 1880'lerde Selanik ve çevresinde gelişmeye başlayan pamuklu sanayi mallarının nitelik ve nicelik bakımından İngiliz muadilleriyle rekabet edebilecek mertebeye yükseldiğinin altını çizmek gerekir. Zira bu rekabet sonucunda Britanya'nın Selanik'e iplik ithalatı %45'e kadar düşmüştür. Britanya'nın Selanik'te karşılaştığı tek rekabet unsuru yerel üretim değildir. Bunun yanında renkli iplikler Avusturya-Macaristan, İtalya ve Britanya arasında bir rekabet sahasıdır.

Pamuklu ipliğin yanında Selanik limanına çokça gönderilen bir diğer Britanya mamulü iyi cins pamuklu kumaştır. Britanya'nın bu alandaki liderliğini de uzun yıllar devam ettirdiği görülmüştür. XX. yüzyılın başında Britanya'nın pamuklu ve yünlü mamullerde rakipleri İtalya, Almanya ve Avusturya-Macaristan'dır. Bu rekabette Britanya ihracat oranlarının en düşük olduğu yıllarda bile en azından pazarın ikinci önemli tedarikçisi olma sıfatına sahip olmuştur.

Britanya'nın Selanik limanına ikinci derecede önemli olan ihracatı kömürdür. Yerel endüstrinin gelişmesi bir yandan pamuklu ipliklerde Britanya'nın ihracatını azaltmış olsa da diğer yandan kömüre duyulan ihtiyacın artması yine Britanya'nın ticaretine katkıda bulunmuştur. Uzun bir süre Selanik ve hinterlandının kömür ihtiyacını tek başına gideren Britanya, 1904'ten itibaren bu ihtiyacın Denizli-Tavas'tan giderilmeye başlaması nedeniyle kömürdeki tekeline kaybetmiştir. 1912 yılına kadar Selanik ve çevresinin kömür ihtiyacının yarısından fazlası artık Britanya'dan değil, Tavas'tan karşılanmaktadır.

Selanik ve çevresine İngilizler için diğer bir ihracat kalemi bakır ve demirdir. Bakır ve demirin temininde bir dönem Belçika ve Almanya

Britanya için zorlu birer rakip haline gelmişse de bakır ithalatında XX. yüzyıl itibarıyla tek tedarikçi ülke yine Britanya olmuştur.

Britanya, Selanik ve çevresine yukarıda bahsedilenler dışında daha pek çok ticari emtia göndermiştir. Kurutulmuş tuzlanmış balık, hırdavat, kimyevî madde ve ilaçlar, halı, parfümeri vb. geniş bir ihracat yelpazesi bulunan İngilizlerin çuval, pirinç, soda, şap, çivit ve metal karyolada neredeyse tekele sahip olduğu konsolosluk raporlarından anlaşılmaktadır. Ancak bu maddelerde yapılan ticaret, nispeten küçük ve önemsiz bir iş kalemını temsil etmiştir.

Selanik limanından Britanya'ya yapılan ihracat tarımsal ürünlerde tahıl, pamuk, afyon; hayvansal ürünlerde yün; madenlerde ise krom, antimon ve manganezdır. Elbette Makedonya da yetiştirilen tütün de Britanya'ya sevkedilmekteydi lakin sevkiyat noktası Selanik'ten ziyade Kavala limanıydı.

Makedonya'da tarımsal faaliyette tahıl ve pamuk üretimi zaten mevcuttur. Ancak tahıl üretimi yapan çiftçilerin pamuk üretimine özendirilmesi hem Osmanlı hükümeti hem de Britanya tarafından gerçekleştirilmiştir. Britanya bu yolla endüstrisinin önemli yapı taşı olan tekstil ve iplik üretiminin vazgeçilmez kaynağı olan pamuğu Amerikan iç savaşı esnasında yaşadığı zorluğu bertaraf etmeyi başarmıştır. Mevcut pamuk üretimi İngilizlerin önerisi ile Amerikan tohumlarıyla ıslah edilerek tam da İngilizlerin ihtiyaç duyduğu kaliteye kavuşturuldu. Ticareti bir devlet politikası olarak koruyup geliştirme kaygı ve arzusu her daim bilinen Britanya'nın tutumu elbette şaşırtıcı değildir. Osmanlı Devleti açısından bakıldığında da Britanya'nın bu tutumunun her iki ülke menfaatleri ile örtüştüğünü söyleyebilmek mümkündür. Kaliteli pamuk üretiminin bolluğu Selanik ve hinterlandı için de yararlı olmuştur. Mevcut dokuma ve iplik sanayi daha da gelişerek fabrikalaşma sürecine girmiştir. Bu fabrikaların bazısının yönetiminde İngilizlerin olması da Britanya'nın Selanik limanı ve çevresinde ne denli etkin olduğunun bir diğer delilini oluşturmaktadır.

Selanik limanından Britanya'ya gönderilen bir diğer endüstriyel bitki afyondur. Haşhaştan elde edilen afyonda Britanya'nın neredeyse bir tekel oluşturduğu konsolosluk raporlarından anlaşılmaktadır. İhracatı yapılan afyon sadece Britanya'ya değil, Britanya üzerinden ABD'ye de sevkedilmiştir.

Madenler açısından oldukça zengin olan Makedonya'da maden çıkarma imtiyazını elde etmeden önce İngilizler yıllar boyu araştırma yapmaktan geri durmadılar. Anlaşılan o ki Makedonya madenleri ve özellikle mevcut krom varlığı konsolos raporlarında belirtilen uğraştırıcı yasal formaliteler rağmen İngilizlerin vaz geçmeyeceği değerdedir. 1912'ye kadar Britanya Osmanlı Devleti'nin genelinde olduğu gibi buradaki madenlerin imtiyaz hakkını elde etmek için yoğun çaba harcamış ve bu çabaların sonucunda da başarı elde etmeyi bilmıştir.

Neticede Selanik limanı, diğer Osmanlı limanları arasında ticarİ kapasitesi ve hinterlandındaki ürün çeşitliliği sayesinde İngilizlerin kolay kolay vazgeçmek istemeyeceği bir limandır. O nedenle ki Britanya'nın Selanik konsolosları Osmanlı Devleti'nin Balkan topraklarında giriştiği şose yol, trenyolu yapımı, Selanik limanının genişletilmesi gibi bayındırlık faaliyetlerini dikkatle gözlemlemiş, ticarİ çıkarlarını ve mevcut statüsünü korumak için çaba sarfetmiştir.

Kaynakça

Basılmış Arşiv Kaynakları

Commercial Reports Received at the Foreign Office From Her Majesty's Consuls During the Year 1865, London, 1866, "*Report by Mr. Consul Wilkinson on the Trade of Salonica for the Year 1864*", s.464-467.

Commercial Reports Received at the Foreign Office From Her Majesty's Consuls, in 1866, London 1866, "*Report by Mr. Consul Wilkinson, on the Trade of Salonica for the Year 1865*", s.339-341.

Commercial Reports Received at The Foreign Office From Her Majesty's Consuls in 1871, "*Report by Consul Wilkinson on the Trade and Commerce of Salonica During the Year 1870*", London, 1871, s.775-778.

Reports From Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts, London, 1872, "*Report by Consul Wilkinson on the Trade of Salonica for the Year 1871*", s. 547-550.

Commercial, No. 5 (1874), Reports From Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts, Part 1, "*Report by Consul Blunt on the Trade of Salonica for the Year 1871*", London, 1874, s. 332-341.

Commercial No. 6 (Trade Reports), Reports from her Majesty's Consuls on the Manufactures Commerce, &c., of their Consular Districts, Part 1, "*Report*

by Consul-General Blunt on the Trade and Commerce of Macedonia and the Port of Salonica for the Years 1879, 1880, and 1881", London, 1883

Commercial no. 17 (1875), Reports From Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts, Part 6, London, 1875, "*Report by Consul Blunt on the Trade and Commerce of Macedonia for the Year 1874*", s. 1773-1786.

Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey, *Report For The Years 1883-1884 on the Trade of Salonica*, No. 24, London 1886.

Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey, *Report For The Year 1885 on the Trade and Commerce of Salonica*, No. 75, London 1887.

Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey, *Report For The Year 1886 on the Trade of Salonica*, No. 254, London 1888.

Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey, *Report For The Year 1887 on the Trade of Salonica*, No. 394, London 1888.

Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey, *Report For The Year 1888 on the Trade of the the Consular District of Salonica*, No. 623, London 1889.

Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey, *Report For The Year 1889 on the Trade of the the Consular District of Salonica*, No. 822, London 1891.

Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey, *Report For The Year 1890 on the Trade of the District of the Consulate-General at Salonica*, No. 962, London 1891.

Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey, *Report For The Years 1893 and 1894 on the Trade of the Consular District of Salonica*, No. 1663, London 1896.

Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey, *Report For The Year 1895 on the Trade of The Salonica Consular District*, No.1837, London 1897.

Diplomatic and Consular Reports Turkey, *Report For The Years 1896 and 1897 on the Trade and Commerce of Salonica and District*, No. 2111, London 1898.

Diplomatic and Consular Reports Turkey, *Report For The Year 1898 on the Trade and Commerce of The Consular District of Salonica*, No. 2270, London 1899.

Diplomatic and Consular Reports Turkey, *Report For The Year 1899 on the Trade and Commerce of The District of Salonica*, No. 2468, London 1900.

Diplomatic and Consular Reports Turkey, *Report For The Year 1900 on the Trade and Commerce of The Consular District of Salonica*, No. 2730, London 1901.

Diplomatic and Consular Reports, *Reports for the Year 1901 on the Trade and &c., of Constantinople and District*, No.2813, London, 1902.

Diplomatic and Consular Reports Turkey, *Report For The Year 1902 on the Trade of Salonica*, No. 3100, London 1903.

Diplomatic and Consular Reports Turkey, *Report For The Year 1903 on the Trade of Salonica*, No. 3250, London 1904.

Diplomatic and Consular Reports Turkey, *Report For The Year 1904 on the Trade of the Consular District of Salonica*, No. 3430, London 1905.

Diplomatic and Consular Reports Turkey, *Report For The Year 1905 on the Trade of the Consular District of Salonica*, No. 3655, London 1906.

Diplomatic and Consular Reports Turkey, *Report For The Year 1907 on the Trade of the Consular District of Salonica*, No. 4121, London 1908.

Diplomatic and Consular Reports Turkey, *Report For The Year 1908 on the Trade of the Consular District of Salonica*, No. 4359, London 1909.

Diplomatic and Consular Reports Turkey, *Report For The Year 1909 on the Trade of the Consular District of Salonica*, No. 4579, London 1910.

Diplomatic and Consular Reports Turkey, *Report For The Year 1910 on the Trade of the Consular District of Salonica*, No. 4797, London 1911.

Diplomatic and Consular Reports Turkey, *Report For The Year 1911 on the Trade of the Consular District of Salonica*, No. 5017, London 1912.

Diplomatic and Consular Reports Turkey, *Report For The Year 1912 on the Trade of the Consular District of Salonica*, No. 5234, London 1913.

Selanik Vilayeti Salnamesi, Def'a 1, 1287.

Selanik Vilayeti Salnamesi, Def'a 10, 1307.

Selanik Vilayeti Salnamesi, Def'a 11, 1310.

Selanik Vilayet Salnamesi, Def'a 20, 1325.

Sürelî Yayınlar

Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi, Yıl.1, Sayı 9, 15 Nisan 1301.

Kitap ve Makaleler

Adanır, Fikret, *Makedonya Sorunu*, Çev. İhsan Catay, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 2001.

Anastassiadou, Meropi, *Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri Selanik*, Çev. Işık Ergüden, İstanbul, 2001.

Baker, J., *Turkey in Europe*, 1877.

Bayram, Selahattin, *Osmanlı Döneminde Selanik Limanı 1869-1912*, TTK Yayınları, Ankara, 2017.

Beerbühl Schulte, Margrit, *Trading With the Enemy: Clandestine Networks During the Napoleonic Wars*, *Quaderni Storici*, Nuova Serie, 48/143 (2), Frodi marittime tra norme e istituzioni (secc. XVII-XIX) (Agosto 2013), s. 541-565.

Bayartan, Mehmet, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Madenlerinin Coğrafi Dağılışı", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, X/1 (2008), s.137-156.

Collas, M.B.C., *La Turquie en 1864*, Ed. E. Dentu, Paris, 1864.

Delilbaşı, Melek, "Bizans'tan Osmanlı Fethine Selanik (Thessaloniki)", *İki İmparatorluk Tek Coğrafya: Bizans'tan Osmanlı'ya Geçişin Anadolu ve Balkanlar'daki İzleri*, İthaki Yay., İstanbul, 2013, s.97,103.ss.97- 105.

Demeter, Gábor-Csaplár-Degovics, Krisztián, "Social Conflicts, Changing Identities and Everyday Strategies of Survival in Macedonia on the Eve of the Collapse of Ottoman Central Power (1903-12)", *The Hungarian Historical Review*, 3/3, (2014) Identity, Loyalty, State: The Balkans in and after the Ottoman Empire (2014), s. 609-649.

Diğiroğlu, Filiz, "Selanik Ekonomisinde Unutulmuş Bir Alan: Tütütn Üretimi, Ticareti ve Reji (1883-1912)", *Osmanlı Araştırmaları*, XVIII (2014), s.227-272.

Ellsworth De Kay, James, *1831-1832 Türkiye'sinden Görünümler*, Çev. Serpil Atamaz Hazar, ODTÜ Yay., Ankara, 2009.

Evlîyâ Çelebi, *Evlîyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, 8. Kitap, Haz. Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı, Robert Dankof, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2003, s. 667.

Gounaris, Basil C., *Steam Over Macedonia, 1870-1912, Socio-Economic Change and The Railway Factor*, New York, 1993.

Gökmen, Ertan, "II. Abdülhamit Dönemi Osmanlı Maden İmtiyazları (1878-1899)", *Belleten*, 71/262 (2007), s.969-996.

İpek, Nurdan, *Selanik ve İstanbul'da Yahudi Bankerler*, Yeditepe Yay., İstanbul, 2011.

İsmailoğlu, Göksel Zekeriya, *Selanik'te İktisadi Hayatın İzlenmesinde Bir Rehber Olarak Şark Ticaret Yıllıkları*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2018.

Jevons, H. Stanley, *The British Coal Trade*, London: K.Paul, Trench, Trubner 1920.

Kocabaşoğlu, Uygur, *Majestelerinin Konsolosları İngiliz Belgeleriyle Osmanlı İmparatorluğu'ndaki İngiliz Konsoloslukları (1580-1900)*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2004.

Kurat, Akdes Nimet, *Türk-İngiliz Münasebetlerinin Başlangıcı ve Gelişmesi (1553-1610)*, TTK Yayınları, Ankara, 1953.

Kütükoğlu, Mübahat S. *Osmanlı-İngiliz İktisâdî Münâsebetleri I (1580-1838)*, Türk Kültürünü Araştırma Enstirüsü Yayınları, Ankara, 1974.

Kütükoğlu, Mübahat S., *Osmanlı-İngiliz İktisâdî Münâsebetleri II (1838-1850)*, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1976.

Lapavitsas, Costas – Cakiroglu, Pinar, *Capitalism in the Ottoman Balkans-Industrialisation and Modernity in Macedonia*, I.B. Tauris, London, 2019.

Lory, Bernard, "Solun, Bir Slav Kenti mi?", *Selânik 1850-1918*, Ed.: Gilles Veinstein, Çev. Cüneyt Akalın, İletişim Yay., İstanbul, 1999, s.138-147.

Palairot, Michael, *Balkan Ekonomileri 1800-1914 Kalkınmasız Evrim*, Çev. Ayşe Edirne, Sabancı Üniversitesi Yay., İstanbul, 2000.

Panzac, Daniel, "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire During the 18th Century", *International Journal of Middle East Studies*, 24/2 (May 1992), s. 189-206.

Paskaleva, Virginia, "Osmanlı Balkan Eyaletleri'nin Avrupalı Devletlerle Ticaretleri Tarihine Katkı (1700-1850)", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 27/1-2 (1967), s.37-74.

Sandberg, Lars G., "Movements in the Quality of British Cotton Textile Exports, 1815-1913", *The Journal of Economic History*, 28/1 (Mar., 1968), s.1-27.

Serdaroğlu, Üzeyir Serdar, *The Evolution of Commercial Institutions and Business Networks in the Ottoman Empire: British Merchant Families and Individual Merchants in the Levant Trade in the 18th Century*, Doktora Tezi, Birmingham University, 2018.

Svoronos, N. G., *Le Commerce De Salonique Au XVIII. Siècle*, Paris, 1956.

Tızlak, Fahrettin, "XIX. Yüzyılın Ortalarında Osmanlı Maden Yatakları", *Bellekten*, 60/229 (1997), s.703-718.

Turgay, A. Üner, "Ottoman-American Trade During the Nineteenth Century", *Osmanlı Araştırmaları*, III (1982), s. 189-246.

Uygun, Süleyman, *Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)*, Kitap Yay. İstanbul, 2015.

Ünver, Metin, "Courtgi (Gürcü) Bahr-i Sefid (L'eege) Vapur Kumpanyası, 1883-1911", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, 16/24 (2018), s.175-210.

Vacalopoulos, Apostol, *A History of Thessaloniki*, Translated by T.F. Carney, Institute for Balkan Studies, Thessaloniki, 1972.

Wood, Alfred C., *Levant Kumpanyası Tarihi*, Çev. Çiğdem Erkal İpek, Doğu Batı Yay., Ankara, 2013.

Yıldız, Özlem, "20.Yüzyıl Başlarında Selanik Limanında Deniz Ticareti", *ÇTTAD*, XII/24 (Bahar/2012), s.27-46.

EKLER**Ek 1. 1864-1912 Yılları Arasında Selanik Limanı'nda Gemi Trafikliği ve Britanya'nın Payı¹⁴⁷**

Yıl	Ülke	Giriş Gemi Sayısı	Tonaj	Çıkış Gemi Sayısı	Tonaj	Tonaj Toplamı	Britanya Payı (%)
1864	B	45	11,075	38	10,142	21,217	6,75
	D	641	146,361	637	146,535	292,896	
	T	686	157,436	675	156,677	314,113	
1865	B	22	4,835	28	6,605	11,140	3,20
	D	724	168,500	722	168,199	336,699	
	T	746	173,335	750	174,804	348,139	
1866	B	23	5,807	23	5,807	11,614	3,20
	D	638	175.981	637	175.355	351,336	
	T	661	181,788	660	181,162	362,950	
1867	B	29	6,724	28	6,718	13,442	3,23
	D	986	203,498	951	199,336	402,834	
	T	1,015	210,222	979	206,054	416,276	
1	B	32	17,804	31	17,559	35,363	7,96

¹⁴⁷ Tablo ilgili yıllara ait çalışmanın kaynakçasında belirtilmiş olan Selanik konsoloslarının hazırlamış oldukları raporlarında yer alan tablolara dayanılarak oluşturulmuştur. Bkz. Salonica, 1864, s.464; Salonica, 1865, s.339; Salonica, 1866, s.475; Salonica, 1867, s.583; Salonica, 1870, s.775; Salonica, 1872, s.549; Salonica, 1874, s.1784; Salonica, 1878-1881, s.105; Salonica, 1883-1884, s.8; Salonica, 1886, s.5; Salonica, 1887, s.10; Salonica, 1888, s.13; Salonica, 1889, s.339; Salonica, 1890, s.10; Salonica, 1893-94, s.9; Salonica, 1895, s.6; Salonica, 1897, s.12; Salonica, 1898, s.8-9; Salonica, 1899, s.7; Salonica, 1900, s.6; Salonica, 1903, s.8-9; Salonica, 1904, s.6; Salonica, 1905, s.7; Salonica, 1907, s.28; Salonica, 1908, s.29; Salonica, 1909, s.25; Salonica, 1910, s.36; Salonica, 1911, s.19; Salonica, 65, s.16.

1872-1881 yılları ile 1904-1907 yılları arasındaki veriler incelendiğinde dikkat edileceği üzere, 1874 hariç, sadece giriş yapan gemi miktarları kısmında veri bulunmaktadır. Bu yıllara ilişkin raporlarda Selanik limanındaki gemi giriş-çıkış verileri toplam olarak verilmiş, diğer yıllarda ayrı ayrı gösterilmiştir. Tablo bütünlüğünün bozulmaması amacıyla toplam verilerin gemi giriş kısmına yazılması tercih edilmiştir. Bu trafikteki Britanya'nın payının hesaplanmasında tonaj miktarları esas alınmıştır. Tablo'daki kısaltmalar: B (Britanya), D (Diğer Ülkeler) ve T (toplam).

	D	793	204,657	786	204,063	408,720	
	T	825	222,461	817	221,622	444,083	
1871	B	34	20,160	34	20,063	40,223	8,61
	D	401	214,405	396	212,616	427,021	
	T	435	234,565	430	232,679	467,244	
1872	B	69	23,596				7,46
	D	1,139	292,547				
	T	1,208	316,143				
1873	B	91	45,932				7,27
	D	8,517	585,577				
	T	8,609	631,509				
1874	B	39	23,003	40	23,599	46,602	7,97
	D	773	271,517	782	266,706	538,223	
	T	812	294,520	822	290,305	584,825	
1875	B	90	46,518				8,5
	D	9,850	577,996				
	T	9,940	624,514				
1876	B	118	116,174				16,02
	D	10,977	609,095				
	T	11,095	725,269				
1877	B	180	156,004				17,26
	D	11,713	748,000				
	T	11,893	904,004				
1878	B	146	148,386				17,32
	D	10,512	708,586				
	T	10,658	856,972				
1879	B	99	90,782				12,78
	D	8,821	619,648				
	T	8,920	710,430				
1880	B	100	92,464				12,30
	D	9,501	659,196				
	T	9,601	751,660				
1881	B	158	189,758				21,67
	D	10,601	685,915				
	T	10,759	875,673				
1884	B	124	169,003	123	167,129	336,132	29,34
	D	5,316	405,212	5,251	404,125	809,337	
	T	5,440	574,215	5,374	571,254	1,145,469	
1	B	89	123,749	89	123,749	247,498	21,46

	D	4,247	454,339	4,206	451,283	908,622	
	T	4,336	578,088	4,295	575,032	1,153,120	
1886	B	175	171,260	175	171,260	342,520	30,91
	D	4,237	553,783	4230	554,431	1,108,214	
	T	4,412	725,043	4,405	725,691	1,450,734	
1887	B	186	173,799	185	172,619	346,418	27,36
	D	4273	459,118	4279	460,698	919,816	
	T	4,459	632,917	4,464	633,317	1,266,234	
1888	B	259	189,963	259	189,963	379,926	25,89
	D	4,219	543,792	4,209	543,799	1,087,591	
	T	4,478	733,755	4,468	733,762	1,467,517	
1889	B	118	126,356	118	126,356	252,712	17,42
	D	3373	600,560	3,369	597,394	1,197,954	
	T	3,491	726,916	3,487	723,750	1,450,666	
1890	B	142	186,629	142	186,629	373,258	22,93
	D	4143	626,493	4,133	627,981	1,254,474	
	T	4,285	813,122	4,275	814,610	1,627,732	
1893	B	121	202,515	122	204,347	406,862	25,01
	D	4,106	610,973	4100	608,749	1,219,722	
	T	4,227	813,488	4,222	813,096	1,626,584	
1894	B	130	222,374	131	223,981	446,355	25,98
	D	4,007	635,787	3,992	635,630	1,001,417	
	T	4,137	858,161	4,123	859,611	1,717,772	
1895	B	94	170,777	93	168,668	339,445	20,24
	D	3,848	667,656	3,872	670,384	1,338,040	
	T	3,942	838,433	3,965	839,052	1,677,483	
1896	B	110	125,763	110	123,763	249,526	16,15
	D	3,449	646,891	3440	648,700	1,295,591	
	T	3,559	772,654	3,550	772,463	1,545,117	
1897	B	108	117,957	108	117,957	235,914	16,28
	D	3,091	607,199	3,066	606,416	1,213,615	
	T	3,199	725,156	3,174	723,811	1,448,967	
1898	B	96	116,722	93	112,817	229,539	13,99
	D	3,462	708,231	3,438	702,819	1,411,050	
	T	3,558	824,953	3,531	815,636	1,640,589	
1899	B	90	106,977	90	106,977	213,954	14,43
	D	150	634,470	3,135	634,494	1,268,964	
	T	3,240	741,447	3,225	741,471	1,482,918	
1	B	48	70,887	48	70,887	141,774	10,10

	D	3,370	632,857	3,321	628,977	1,261,834	
	T	3,418	703,744	3,369	699,864	1,403,608	
1901	B	67	96,725	67	96,725	193,450	12,15
	D	2,789	698,410	2,867	700,738	2,099,886	
	T	2,856	795,135	2,934	797,463	1,592,598	
1902	B	82	126,707	81	128,767	255,474	14,04
	D	2,892	783,966	2,851	780,370	1,564,336	
	T	2,974	910,673	2,932	909,137	1,819,810	
1903	B	62	96,725	62	94,500	191,225	11,43
	D	2,971	734,614	3,002	747,667	1,482,281	
	T	3,033	831,339	3,064	842,167	1,673,506	
1904	B	79	117,680				12,80
	D	3241	801,750				
	T	3,320	919,430				
1905	B	58	88,827				9,63
	D	3,518	833,246				
	T	3,576	922,073				
1906	B	58	96,799				10,44
	D	3,080	830,333				
	T	3,138	927,132				
1907	B	61	104,409				11,09
	D	3,464	836,804				
	T	3,525	941,213				
1908	B	56	99,855	56	99,855	199,710	10,16
	D	1208	882,743	1,209	882,956	1,765,699	
	T	1,264	982,598	1,265	982,811	1,965,409	
1909	B	77	128,459	75	125,876	254,335	12,26
	D	1,154	910,728	1,154	909,350	1,820,078	
	T	1,231	1,039,187	1,229	1,035,226	2,074,413	
1910	B	104	151,309	104	151,309	302,618	13,52
	D	1,067	968,097	1,067	968,097	1,936,194	
	T	1,171	1,119,406	1,171	1,119,406	2,238,812	
1911	B	195	186,617	195	186,617	373,234	17,01
	D	2,464	909,551	2,466	911,567	1,821,118	
	T	2,659	1,096,168	2,661	1,098,184	2,194,352	
1912	B	83	129,664	83	129,664	259,328	15,18
	D	653	724,737	653	724,737	1,449,474	
	T	736	854,401	736	854,401	1,708,802	

Ek 2. 1903-1912 yılları arasında Britanya, İtalya, Almanya ve Avusturya-Macaristan'dan Selanik'e ithal edilen pamuklu ve yünlü mamullerin karşılaştırmalı tablosu¹⁴⁸

Yıl	Britanya		İtalya		Almanya		Avusturya-Macaristan		Toplam Değer (£)	
	Pamuklu	Yünlü	Pamuklu	Yünlü	Pamuklu	Yünlü	Pamuklu	Yünlü	Pamuklu	Yünlü
1903	111,900	68,200	13,000	9,100	10,300	73,400	-	-	135,200	150,700
1904	266,100	62,000	33,300	19,500	19,600	33,200	-	-	319,000	114,700
1905	302,000	43,400	43,100	19,700	23,100	38,100	-	-	368,200	101,200
1907	218,760	70,500	63,900	8,000	36,300	49,000	-	-	318,960	127,500
1908	257,950	70,100	73,450	8,000	50,000	64,000	22,200	16,700	403,600	158,800
1909	276,305	100,000	91,150	9,000	57,000	76,500	18,200	26,800	442,655	212,300
1910	293,150	93,000	126,850	10,000	81,600	82,500	25,650	32,575	527,250	218,075
1911	296,350	84,000	77,550	10,000	99,050	91,000	35,150	36,500	508,100	221,500
1912	235,525	85,000	-	-	86,700	68,000	34,800	29,500	357,025	182,500

¹⁴⁸ Bkz.Salonica, 1903, s.14; Salonica, 1904, s.9; Salonica, 1905, s.10; Salonica, 1908, s.25; Salonica, 1909, s.22; Salonica, 1910, s.21; Salonica, 1911, s.19; Salonica, 1912, s.14.

Ek 3. 1906-1911 Yıllar Arasında Selanik limanından Birleşik Krallık'a Yapılan Başlıca İhracatın Karşılaştırmalı Tablosu¹⁴⁹

Yıl	Tahıl		Afyon*		Tütün		Yün		Toplam	
	Ton	£	Ton	£	Ton	£	Ton	£	Ton	£
1906	40,000	200,000	41	40,000	33	3,000	90	30,000	40,164	273,000
1907	14,600	80,000	39	68,000	3	370	-	-	14,642	148,370
1908	1,040	5,920	60	93,616	2	200	-	-	1,102	99,736
1909	15,600	85,800	50	87,300	48	4,800	-	-	15,698	177,900
1910	6,800	30,720	90	142,900	12	1,800	-	-	6,902	175,420
1911	6,850	39,000	32	80,000	11	1,820	-	-	6,893	120,820

*Afyonun çoğu ABD'ye gönderilmek üzere transit.

¹⁴⁹ Bkz.: Salonica, 1907, s.28; Salonica, 1908, s.27; Salonica, 1909, s.24; Salonica, 1910, s.23; Salonica, 1911, s.21; Salonica, 1912, s.16.

Extended Abstract

Salonica has a long history and is one of the most critical ports of the Eastern Mediterranean and the Balkans. Salonica has been regarded as the region's maritime and commercial center for centuries, and the city held this title during the Ottoman Empire.

British trade in Salonica was initially conducted under the protection of the French. The first British consul settled in the city in 1718. Shortly after the British joined the flourishing trade of Salonica, many European countries began to open consulates or trading houses there. However, the French conducted the most active trade in the region, with a 59.4% trade volume throughout the 18th century, far ahead of the Ottomans' trade with Europe.

The French Revolution decreased the French trade volume, and England filled this gap. The Ottoman-British trade agreement in 1838 transformed Ottoman soil into a free trade zone. In the following years, Salonica could not return to its old days. With the railway construction in Rumeli, a noticeable improvement in public works was achieved.

These activities in the region revived the energetic and entrepreneurial spirit of the commercial and industrial classes in the city, leading to a noticeable increase in imports and exports. Although the British attempted regular voyages for the first time in 1836, the Austro-Danube Steamship Company in 1840 succeeded first. The regular transportation included Salonica-Istanbul and some other intermediate ports. The Austrian Lloyd Company directly communicated the Salonica port with the Adriatic ports. Following this, the Ottoman Treasury-i Hassa ferries plied between Çanakkale-Kavala-Salonica regularly in 1844. Although France maintained its effectiveness in the trade of Salonica for a long time, it started to set up regular voyages in this port in 1853. In 1870, the Hidiv Company initiated regular voyages on the Istanbul-Salonica-Alexandria route once a week. Italian, Russian, and Greek companies were also involved in transporting people and commercial goods in the port of Salonica. During the 1860s, Britain's commercial relations with Salonica became increasingly important, and in 1886 Britain established a regular shipping line that included the port of Salonica. The steamship companies of Bell'a Asia Minor and Victoria Jolly's started to make

regular voyages between the ports of Izmir and Salonica and gained popularity among the people by stopping by the intermediate ports on the coast. In addition, the ferries belonging to Msrs Johnstone and Company of Liverpool, Messrs Westcott and Lawrence of London also stopped at Salonica twice a month and began contributing to the development of British trade with Macedonia.

Although the British fell behind other countries in establishing regular lines, the port of Salonica was a stopover for British ships. Between 1870-1876, the frequency of British-flagged ships visiting Salonica increased by 50%. These ships were not only engaged in import and export trade but also carried commodities imported from or exported to other countries. For example, oil imports from the United States were transported to the port of Salonica by British-flagged ships. Belgium took its place among such countries after gaining a position to compete with the British and French Salonica and its hinterland. Belgium goods were transported on British ships for a short time. More than half of the grain exported from the port of Salonica in the 1890s was transported by British ships. Similarly, at the beginning of the 20th century, Serbia used this port as a transit trade point, and a significant part of its grain was also transported by English ships.

The trade volume of the British in Salonica port could show sudden decreases from time to time due to poor grain harvest or competition faced by British ships in the transport trade. At this juncture, an important distinction should be made between the ship traffic and the transport trade in the port of Salonica. There was a significant difference between the share of the British in ship traffic around the port and the transportation of goods. For instance, although Austrian-flagged ships regularly docked in Salonica, they unloaded most of their cargo in other ports. Therefore, it can be said that the British always tried to protect their share of the transport trade in the port of Salonica until 1912, when Salonica remained under Ottoman rule.

The effectiveness of the British in trade in the port of Salonica was not limited to transportation. Imports to Salonica and its hinterland were also as valuable as transportation. The port of Salonica was a logistically critical location for British goods shipped to almost all the lands in the Balkans ruled by the Ottoman Empire. By 1865, the British

first brought their goods to Istanbul, and French companies shipped them to the port of Salonica. This roundabout shipping gradually disappeared, and British goods loaded from Liverpool, London, and other essential ports were eventually shipped directly to Salonica.

As Britain was the leader in the supply of yarn and thread in the mid-1880s, cotton and woolen products constituted the essential items of Britain's imports to Salonica, its hinterland, and the Ottoman Empire. Significant developments were taking place that would hinder Britain's yarn exports in Salonica. Since the Greeks established a modest yarn factory in August 1876, and the Jews founded a bigger one in 1879 with Ottoman support, British yarn imports to Salonica decreased to 45%. This decrease also stemmed from the competition between Britain and other countries such as Austria-Hungary and Italy. Nevertheless, official documents indicate that the British still held the lead in the cotton yarn trade until 1895. The same documents underline that British manufacturers should pay attention to various issues, such as the decrease in the need for imports due to local yarn production while competing with other countries. Unlike their counterparts, British manufacturers preferred intermediary institutions instead of contacting local companies in Salonica, which increased the prices. In addition to cotton yarn, Britain was also the leading supplier of good-quality cotton fabrics in Macedonia. Approximately 80% of the cotton goods shipped to the port of Salonica in the mid-1890s were British. The British consulate documents reveal the existence of competition among Britain, Italy, Germany, and Austria-Hungary in cotton and wool products between 1900 and 1912.

Britain's market share of cotton goods fell to the bottom in 1910, but it was still around 55.6%. Britain began to lose ground in woolen products after 1890, and with a 24% market share for his product, the British lost the leadership to Austria-Hungary in 1895. Although this competition between Britain and Austria-Hungary took short, and the British managed to seize 47% of the market share within a few years, in 1911, Germany dominated this market.

As the development of local industry in the 1880s increased the need for coal, it was another critical product included in the British imports to the port of Salonica. Until 1904, Britain mainly exported Cardiff coal

and became the sole supplier of the Salonica hinterland. However, between 1904 and 1912, coal was transported to Salonica from Denizli-Tavas in an increasing amount every year. Other British commodities brought to the port of Salonica were copper, cast iron, rail, zinc, and hardware. Britain was preferred for these products between 1860 and 1880. However, after the 1880s, these products were supplied from Germany and Belgium at cheaper costs. Britain was the preferred state for importing sacks used in agricultural trade due to their robustness. British exports of this product varied according to the region's agricultural production in quantity.

Other products exported by Britain through the port of Salonica ranged from salted fish, hardware, chemicals and medicines, rice, soda, and alum, to indigo and metal bedsteads, yet trade volume for these products was relatively small and insignificant.

Exports to Britain from the port of Salonica were limited to grain and industrial crops. Exporting grain from the port of Salonica had been done since the 16th century. However, the fact that it became the destination of three railway routes accelerated this export. Salonica was also known for its high-quality tobacco, yet it was kept out of the scope of this study as this product was mainly exported through the port of Kavala.

Salonica also had fertile lands for wheat, barley, corn, and sesame crops, yet the amount of cotton produced in the region increased rapidly after the 1860s. Although very primitive methods were used in agricultural production, this region was a significant supplier of grain, cotton, and tobacco, especially in difficult times. The region played a critical role in meeting cotton needs due to grain exports during the Crimean War and the American Civil War.

The political problems of the Ottoman Empire in the Balkan lands had the opposite effect. Security problems in the region both reduced the agricultural production capacity and caused a shortage of farm workers due to the migration it caused. The immigration movement continued until 1912 when the region was separated from the Ottoman Empire. The gradual increase in farm workers led to the widespread use of machinery, albeit slowly, in agricultural activities carried out with primitive methods.

During the last quarter of the 19th century, Britain was the largest buyer of grain exported from the port of Salonica. Although grain production in the region continued during this time, the decrease in the prices due to competition with Americans and Indians also negatively affected the profit margin from the grain produced here.

Grain production and exports decreased year by year at the beginning of the 20th century, whereas opium production steadily increased since the 1860s. Germany was the primary buyer of poppy seeds, but the great majority of opium produced from this plant was sent to Britain.

Opium production had more added value than wheat production, mainly because a kilo of opium cost around 25-30 francs, whereas a ton of wheat was about 130-150 francs. After the 1890s, Macedonian opium began to be shipped to the USA via London.

Cotton was another industrial product Britain demanded from Macedonia, and thus its production was also encouraged by the state and considerably increased during the 1860s. As a result, cotton exports increased tremendously within a few years. In the 1870s, half of the cotton shipped from Salonica port went to Britain. However, in the 1880s, the cotton produced in this region began to be allocated to domestic use. Cotton shipments to Britain reduced to 17% at the beginning of the 20th century. Similarly, wool was shipped at the port of Salonica. It was mainly exported to France but also occasionally sent to Britain, yet a significant part of wool was reserved for domestic use in the last quarter of the 19th century.

The British also had significant investments in the mining sector in Macedonia, as in the rest of the Ottoman Empire. Even in the 1860s, the British researched the mineral deposits in Macedonia and determined that it was viable and profitable to mine them. Kesendire and Kumanova had substantial chromium reserves, which were started to be mined in the 1880s as it was highly cost-effective. Mines in these locations were run by the British. In the 1890s, manganese also emerged as a profitable mineral as it was easy to extract it. The shipment of manganese to Britain was carried out from two points, the port of Salonica and the port of Straton. Almost all chromium were shipped to Britain, while the shipping address for manganese was the United States and Britain. The

operation of these mines in Macedonia was stopped in 1909 due to the fierce competition.