

**T.C.  
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASI  
VE OSMANLI DEVLETİ'NDE  
FRANSIZ SÖMÜRGEÇİLİĞİ (1851-1914)**

**DOKTORA TEZİ**

**Süleyman UYGUN**

**Enstitü Anabilim Dalı : Tarih  
Enstitü Bilim Dalı : Tarih**

**Tez Danışmanı: Prof. Dr. Azmi ÖZCAN**

**ARALIK – 2013**

T.C.  
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

**MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASI  
VE OSMANLI DEVLETİ'NDE  
FRANSIZ SÖMÜRGEÇİLİĞİ (1851-1914)**

DOKTORA TEZİ

Süleyman UYGUN

Enstitü Anabilim Dalı : Tarih  
Enstitü Bilim Dalı : Tarih

“Bu tez 26/ 12/2013 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Oybirliği / Oyçokluğu ile kabul edilmiştir.”

JÜRİ ÜYESİ	KANAATI	İMZA
Prof. Dr. Azmi ÖZCAN	Basarılı	
Prof. Dr. Yücel ÖZTÜRK	Basarılı	
Doç. Dr. İlhan EKİNCİ	Basarılı	
Yrd. Doç. Dr. Taner BİLGİN	Basarılı	
Yrd. Doç. Dr. Serkan YAZICI	Basarılı	

## **BEYAN**

Bu tezin yazılmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğunu, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğunu, kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapılmadığını, tezin herhangi bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitedeki başka bir tez çalışması olarak sunulmadığını beyan ederim.

**Süleyman UYGUN**

**26 Aralık 2013**

## ÖNSÖZ

19. Yüzyıl ve sonrasında dünyada yaşanan genelde Avrupa özelde Fransa merkezli değişim sürecinin gerçek anlamda kavranması, bu devletlerin yayılmacı politikalarının dünyadaki kolları ve temsilcileri mahiyetinde olan buharlı nakliyat kumpanyalarının yapısı, faaliyetleri ve amacının irdelenmesinden geçer. Aynı şekilde Osmanlı Devleti ve toplumunda yaşanan ekonomik, siyasi ve sosyo-kültürel değişimlerin de bu türden çalışmaların yapılmasıyla daha doğru anlaşılabilceği muhakkaktır. Döneminde yaşanan büyük siyasi olaylara ve değişimlere sebebiyet veren, hatta devletlerin hükümlan ya da tabi, sömüren ya da sömürülen olmalarında bir araç olarak buharlı deniz nakliyat şirketleri hayati bir rol oynadı. Bu nakliyat şirketlerine dair çalışmalara bu güne kadar Türk tarihçiliğinde gereği kadar yer verilmemesi önemli bir eksikliklerdir. Bu bağlamda Fransız sömürgeciliğinin Osmanlı coğrafyasında yayılmasında önemli bir yere sahip olan Mesajeri Maritim Kumpanyası çalışmamıza konu olmuştur.

Tez çalışmam boyunca yoğun çalışma koşullarına rağmen, değerli zamanını ayıran, fikir ve önerileriyle çalışmanın daha gerçekçi zemine oturmasına yardımcı olan çok değerli sayın danışman hocam Prof. Dr. Azmi ÖZCAN'a sonsuz minnettarlığımı sunarım. Ayrıca çalışma konusunun belirlenmesinde ve çalışmanın her aşamasında, denizcilik alanındaki bilgi birikimi ve engin fikirleriyle yolumu aydınlatan Doç. Dr. İlhan EKİNCİ ve benimle benzer bir konu çalışarak çalışma boyunca istişare halinde olduğum oda arkadaşım Arş. Gör. M. Emre KILIÇARSLAN'a, doktora süresince çalışmamda yardımcı olan ve her türlü kolaylığı gösteren değerli tez takip jürileri Prof. Dr. Yücel ÖZTÜRK ve Yrd. Doç. Dr. İsmail Gündoğdu'ya teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca görev yaptığım ve öğrencisi olduğum Ordu Üniversitesi ve Sakarya Üniversitesi'nin Tarih Bölüm başkanları Doç. Dr. Ergin AYAN ve Prof. Dr. Arif BİLGİN ve değerli bölüm hocalarına müteşekkirim. Doktora programına birlikte başladığım müstesna arkadaşlarım Abdullah LÜLECİ, Levent AYABAKAN, Fetnan DERVİŞ ve Vesile TANINMIŞ'a destek ve yardımlarını esirgemedikleri için teşekkür ediyorum. Bunun yanında araştırmamın yerli ayağını oluşturan Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İSAM Kütüphanesi, Atatürk Kitaplığı, Bayezid Devlet Kütüphanesi, İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi, Marmara Üniversitesi Kütüphanesi, Fransız Anadolu Araştırmaları Enstitüsü Kütüphanesi, TBMM Kütüphanesi; yurtdışı ayağını oluşturan, Fransız Milli Arşivi (Archives Nationales de

France), Archives de l'Association French Lines, Fransız Milli Kütüphanesi (Bibliothèque Nationale de France) adlı kurum ve kuruluşların idareci ve çalışanlarına gösterdikleri nezaket ve anlayışlarından dolayı teşekkürü borç bilirim. Ayrıca haklarını hiçbir zaman ödeyemeyeceğim aileme değerli eşim Ebru UYGUN'a sonsuz muhabbet ve sevgilerimi sunarım.

**Süleyman UYGUN**

**26 Aralık 2013**

## İÇİNDEKİLER

<b>KISALTMALAR</b> .....	<b>iii</b>
<b>TABLolar</b> .....	<b>iv</b>
<b>ÖZET</b> .....	<b>vi</b>
<b>SUMMARY</b> .....	<b>vii</b>
<b>GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
<b>I. BÖLÜM: MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASI'NIN KURULUŞU VE YAPILANMASI</b> .....	<b>16</b>
1.1. Fransızların Akdeniz'de Düzenli Posta Taşımacılığı Girişimleri .....	16
1.2. Fransız Deniz Posta Servisi (Le Service Maritime Postal de l'Etat) ve Osmanlı Limanlarıyla İlk Düzenli Posta İlişkisinin Kurulması .....	20
1.3. Rostandlar ve Levant Buharlı Nakliyat Kumpanyası (Compagnie Des Paquebots a Vapeur du Levant).....	25
1.4. Mesajeri Nasyonal Kumpanyası (La Compagnie des Messageries Nationales).....	28
1.5. Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Doğuşu .....	30
1.6. 28 Şubat 1851 Anlaşması ve Mesajeri Maritim Nasyonal Kumpanyası'nın Kuruluşu .....	37
1.7. Fransa'da II. İmparatorluğun İlan Edilmesi ve Mesajeri Nasyonal Kumpanyası ....	43
1.8. Kırım Savaşı (1853-1856) ve Mesajeri İmperyal Kumpanyası .....	47
1.9. Mesajeri İmperyal Kumpanyası'nın Faaliyet Ağını Genişletmesi.....	53
1.10. III. Cumhuriyet ve Mesajeri Maritim Kumpanyası.....	57
1.11. Süveyş Kanalı'nın Açılışı ve Mesajeri İmperyal Kumpanyası .....	59
1.12. III. Cumhuriyet ve Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Faaliyet Ağının Yeniden Tanzimi .....	67
<b>II. BÖLÜM: DOĞU AKDENİZ'DE FRANSIZ NAKLİYATI VE MESAJERİ MARİTİM KUMPAYASI'NIN ROLÜ</b> .....	<b>82</b>
2.1. Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Osmanlı Akdeniz Limanlarındaki Faaliyetleri	82
2.2. İskenderiye'deki Faaliyetleri.....	83
2.3. Beyrut'taki Faaliyetleri .....	100
2.4. Mersin'deki Faaliyetleri.....	117
2.5. İzmir'deki Faaliyetleri.....	132

2.6. Selanik'teki Faaliyetleri .....	150
2. 7. İstanbul'daki Faaliyetleri .....	161
<b>III. BÖLÜM: KARADENİZ VE AŞAĞI TUNA'DA FRANSIZ NAKLİYATI VE MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASI'NIN ROLÜ .....</b>	<b>184</b>
3. 1. Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Osmanlı Karadeniz Limanlarındaki Faaliyetleri .....	184
3.2. Aşağı Tuna'daki Faaliyetleri.....	185
3.3. Samsun ve Çevresindeki Faaliyetleri .....	200
3.4. Trabzon ve Çevresindeki Faaliyetleri .....	223
<b>IV. BÖLÜM: MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASI'NIN OSMANLI TOPRAKLARINDAKİ SİYASİ, SOSYAL VE KÜLTÜREL FAALİYETLERİ</b>	<b>247</b>
4.1. Osmanlı Posta Taşımacılığı'nda Mesajeri Maritim Kumpanyası .....	247
4.2. Kaçakçılık Faaliyetleri .....	256
4.2.1. Silah ve Tütün Kaçakçılığı.....	257
4.2.2. Kaçak Yolcu Taşımacılığı.....	266
4.3. Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Osmanlı Devleti'ndeki İnşaat ve Bina Yapımı Faaliyetleri.....	276
4.3.1. İstanbul'daki İnşaat Faaliyetleri.....	277
4.3.2. Mersin'deki İnşaat Faaliyetleri .....	285
4.3.3. İskenderun'daki İnşaat Faaliyetleri .....	293
4.3.4. Diğer Osmanlı Liman Kentleri'ndeki İnşaat Faaliyetleri .....	299
4.4. Hukuki Sorunlar ve Anlaşmazlıklar.....	303
4.5. Reklam ve Pazarlama.....	314
4.6. Misyonerler ve Mesajeri Maritim Kumpanyası .....	321
<b>SONUÇ .....</b>	<b>327</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>336</b>
<b>EKLER .....</b>	<b>365</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ.....</b>	<b>390</b>

## KISALTMALAR

<b>AFL:</b>	Archives de l'Association French Lines
<b>ANF:</b>	Archives Nationales de France
<b>BOA:</b>	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
<b>BKZ:</b>	Bakınız
<b>BTTT:</b>	Belgelerle Türk Tarihi Dergisi
<b>DMA:</b>	Deniz Müzesi Arşivi
<b>DEÜ. İİBF:</b>	Dokuz Eylül Üniversitesi, İktisadi İdari Bilimler Fakültesi
<b>DTCFD:</b>	Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi
<b>İSAM:</b>	İslam Araştırmaları Merkezi
<b>H:</b>	Hicri
<b>Mİ Kumpanyası:</b>	Mesajeri İmperyal Kumpanyası
<b>MM Kumpanyası:</b>	Mesajeri Maritim Kumpanyası
<b>MMN Kumpanyası:</b>	Mesajeri Maritim Nasyonal Kumpanyası
<b>MN Kumpanyası:</b>	Mesajeri Nasyonal Kumpanyası
<b>NL:</b>	Lieues Marine (Fransız uzunluk ölçü birimi, 1 lieues Marine= 5,5560 Kilometre)
<b>OTAM:</b>	Osmanlı Tarihi Araştırmaları Merkezi



## TABLÖLAR

<b>TABLO 1:</b> İskenderiye'nin 1851 Yılı Dört Ülkeye Göre Ticareti.....	86
<b>TABLO 2:</b> Kırım Savaşı Esnasında MM.Kumpanyası'nın İskenderiye Yolcu Ve Emtia Trafığı .....	88
<b>TABLO 3:</b> MM. ve P&O Kumpanyalarının 1863-1872 Arası İskenderiye İthalat ve İhracatı .....	90
<b>TABLO 4:</b> MM. Kumpanyası'nın 1879-1890 arası İskenderiye yolcu ve emtia nakliyatı .....	91
<b>TABLO 5:</b> 1886-1887 İskenderiye Hattında En Fazla Yolcu Taşıyan Nakliyat Kumpanyaları.....	93
<b>TABLO 6:</b> MM. Kumpanyası'nın 1908-1913 Yılı İskenderiye İhracatı .....	97
<b>TABLO 7:</b> MM. Kumpanyası'nın 1912-1913 İskenderiye İthalat ve İhracatı .....	98
<b>TABLO 8:</b> MM. Kumpanyası'nın 1899-1912 Arası İskenderiye Yolcu Gelirleri.....	99
<b>TABLO 9:</b> Kırım Savaşı'nda MM. Kumpanyası'nın Suriye Hattı Yolcu ve Emtia Nakliyatı.....	103
<b>TABLO 10:</b> 1868-1870 Beyrut Limanına Giriş Çıkış Yapan Buharlı ve Yelkenli Gemilerin Miktarı ve Tonajı.....	104
<b>TABLO 11:</b> MM. Kumpanyası'nın 1880-1882 Yılı Beyrut'tan Çevre İskelelere Olan İthalat ve İhracatı .....	106
<b>TABLO 12:</b> MM. Kumpanyası'nın 1880-1882 Yılları Beyrut'tan Çevre İskelelere Yolcu Nakliyatı.....	107
<b>TABLO 13:</b> MM. Kumpanyası'nın 1879-1891 Arası Beyrut Yolcu ve Emtia Geliri .	108
<b>TABLO 14:</b> MM. Kumpanyası'nın Yafa, Lazkiye ve İskenderun Acentelerinin 1880- 1890 Arası Emtia Geliri.....	110
<b>TABLO 15:</b> MM Kumpanyası'nın 1908-1913 Arası Beyrut Yolcu ve Emtia Gelirleri .....	115
<b>TABLO 16:</b> Mersin'e Uğrayan Üç Büyük Nakliyat Kumpanyasının 1883 Yılı Mersin İthalat ve İhracatı .....	123
<b>TABLO 17:</b> MM. Kumpanyası'nın 1886 Yılı Mersin İthalat ve İhracatı.....	126
<b>TABLO 18:</b> 1901-1910 Arası Mersin Limanı'na Uğrayan Buharlı Nakliyat Kumpanyaları, Sayı ve Tonajları .....	128
<b>TABLO 19:</b> 1902-1912 Arası MM. Kumpanyası'nın Mersin Acentesinin Gelir ve Giderleri.....	129
<b>TABLO 20:</b> 1908-1913 MM. Kumpanyası Mersin İthalat ve İhracatı .....	130
<b>TABLO 21:</b> İzmir'in 1846 Yılı İlk Dört Ülkeye Göre İthalat ve İhracatı.....	133
<b>TABLO 22:</b> MM. Kumpanyası'nın 1879-1891 Yılları Arası İzmir Acentesi Yolcu ve Emtia Gelirleri .....	140
<b>TABLO 23:</b> 1880, 1883, 1886 Yılları MM. Kumpanyası'nın Hatlarına Göre İzmir Acentesi Yolcu Gelirleri .....	142
<b>TABLO 24:</b> 1880, 1883, 1886 Yılları MM. Kumpanyası'nın İzmir Acentesinin Hatlara Göre Emtia Geliri.....	142

<b>TABLO 25:</b> MM. Kumpanyası'nın İzmir Acentesinin 1908-1913 Arası Yolcu ve Emtia Gelirleri.....	147
<b>TABLO 26:</b> 1879-1891 Yılı MM. Kumpanyası'nın Selanik Acentesinin Yolcu ve Emtia Gelirleri .....	155
<b>TABLO 27:</b> MM. Kumpanyası'nın Kırım Savaşı'nda İstanbul ve Karadeniz Hattında Taşımış Olduğu Yolcu ve Emtia Gelirleri .....	168
<b>TABLO 28:</b> MM. Kumpanyası İstanbul Acentesinin 1881-1883 Arası Yolcu ve Emtia Gelirleri.....	172
<b>TABLO 29:</b> MM. Kumpanyası İstanbul Acentesinin 1882, 1883 Yıllarına Ait Duraklara Göre Yolcu ve Emtia Gelirleri.....	173
<b>TABLO 30:</b> 1900-1911 Arası İstanbul Ticaretinin Milletlere Göre Dağılım Oranı ....	176
<b>TABLO 31:</b> MM. Kumpanyası İstanbul Acentesinin 1901-1913 Yılları Arasındaki Emtia ve Yolcu Gelirleri.....	177
<b>TABLO 32:</b> MM. ve Paquet Kumpanyalarının İstanbul İpek İhracatı .....	180
<b>TABLO 33:</b> MM. Kumpanyası İstanbul Acentesinin 1908-1912 Arası Tüm Kalemlerden Toplam Gelir ve Giderleri.....	182
<b>TABLO 34:</b> MM. Kumpanyası'nın 1859-1863 Arası Kalas ve İbrail'e İthalat ve İhracatı .....	193
<b>TABLO 35:</b> MM. Kumpanyası'nın 1863 Yılı Kalas İthalat ve İhracatı .....	193
<b>TABLO 36:</b> Beş Büyük Kumpanyanın 1863 Yılı Aşağı Tuna İthalat ve İhracatı .....	194
<b>TABLO 37:</b> MM. Kumpanyası'nın 1878-1889 Arası İbrail ve Kalas İthalatı ve İhracatı .....	198
<b>TABLO 38:</b> MM. Kumpanyası Samsun Acentesi'nin 1885-1891 Arası Yolcu ve Emtia Gelirleri.....	207
<b>TABLO 39:</b> MM. Kumpanyası Samsun Acentesinin 1900-1913 Arası Yolcu ve Emtia Gelirleri.....	217
<b>TABLO 40:</b> MM. Kumpanyası'nın 1912-1913 Yıllarındaki Samsun İhracatı .....	220
<b>TABLO 41:</b> 1901-1905 ve 1908-1913 Arası MM. Kumpanyası'nın Samsun Acentesi ve Bağlı Olan Acentelerin Yolcu ve Emtia Gelirleri.....	221
<b>TABLO 42:</b> 1862'de Trabzon Limanına Giriş-Çıkış Yapan Muhtelif Milletlere Ait Gemiler ve Tonajları.....	228
<b>TABLO 43:</b> 1880-1891 Arası Mesajeri Trabzon Acentesinin Yolcu ve Emtia Gelirleri .....	233
<b>TABLO 44:</b> 1883 Yılı MM. Kumpanyası'nın Trabzon'dan Değişik İstasyonlara Taşdığı İhraç Ürünleri.....	234
<b>TABLO 45:</b> 1883, 1886'da Trabzon Limanından Taşınan Yolcuların Kumpanyalara Göre Dağılımı .....	240
<b>TABLO 46:</b> 1906-1912 Arasında Posta Nakliyat Şirketlerinin İstanbul'dan Taşdıkları Postalar.....	250
<b>TABLO 47:</b> MM. Kumpanyası Mersin Acentesi'nin Değişik Dönemlerdeki Kira Gelirleri.....	291

## ÖZET

SAÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü

Doktora Tez Özeti

<b>Tezin Başlığı:</b> Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)	
<b>Tezin Yazarı:</b> Süleyman UYGUN	<b>Danışman:</b> Prof. Dr. Azmi ÖZCAN
<b>Kabul Tarihi:</b> 26. 12. 2013	<b>Sayfa Sayısı:</b> 8 (ön kısım) + 365 (tez) + 25 (ekler)
<b>Anabilimdalı:</b> Tarih	<b>Bilimdalı:</b> Tarih
<p>19. Yüzyıla kadar merkantilist kapitalizminin önemli bir aracı olan yelkenli gemiler, Sanayi İnkılâbı'yla, buharlı gemilere dönüşerek sınaî kapitalizminin vazgeçilmez uluslararası değişim aracı haline geldiler. Endüstriyel üretim artıkça buharlı deniz nakliyat kumpanyalarının varlıkları birer ihtiyaç haline gelmeye başladı. Hatta kumpanyalar devletlerin gücünün birer sembolü haline dönüştüler. Sanayi hamlesiyle beraber Avrupa endüstrisinin hammadde ve pazar ihtiyacını karşılamakta yetersiz kalan buharlı gemi sahibi armatör-tüccarlar, devlet ortaklığında büyük buharlı deniz nakliyat kumpanyaları oluşturdular. Avrupa'da ilk olarak Büyük Britanya ve Avusturya öncülüğünde devlet-özel söktör ortaklığında oluşturulan buharlı deniz nakliyatı rekabetine Fransızlar, Mesajeri Maritim Kumpanyası'yla (1851-1977) dahil oldular. Kumpanya'nın kuruluşundaki temel amaç ilk dönemler Akdeniz ve Karadeniz'deki liman kentleriyle Marsilya arasında düzenli posta ve ticari bağlantı oluşturmaktı. Daha sonra ise bu bölgelerdeki başarısına bağlı olarak faaliyetlerini denizaşırı sömürelere yaymaktı. 19. yüzyılın sonuna gelindiğinde kumpanya, tüm bu hedeflerini gerçekleştirerek, Fransız sömürgecilik tarihinde önemli bir rol oynadı.</p> <p>Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Osmanlı liman kentlerinde faaliyette bulunduğu 1851-1914 arasında Fransız emperyalizmi ve çıkarları Osmanlı Devleti'nde daha rahat yayılma ve yerleşme imkânı buldu. Kumpanya, yalnızca Osmanlı liman kentleriyle Fransa arasında değil aynı zamanda Osmanlı liman kentleri arasında da posta, yolcu ve emtia trafiğinde hatırı sayılır bir yere sahip oldu. Osmanlı'nın neredeyse tüm liman kentleri ve hinterlandı Fransız emperyalizminin ilgi alanına girdi. Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Osmanlı sularındaki faaliyetleri Osmanlı-Fransız siyasi münasebetlerini de etkiledi. Bu süreçte aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin sosyo-ekonomik, dini, kurumsal ve kentsel yapısı da değişime uğradı. Bu çalışma, 19. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı Devleti'nin yaşadığı değişimi, kumpanya merkezli bir duruş açısıyla irdelemeye çalışmıştır.</p>	
<b>Anahtar Kelimeler:</b> Mesajeri Maritim Kumpanyası, Osmanlı Liman Kentleri, Deniz, Sömürgecilik, Emperyalizm.	

## SUMMARY

Sakarya University Institute of Social Sciences

Abstract of PhD Thesis

<b>Tezin Başlığı:</b> Messageries Maritimes Company and French Colonialism in the Ottoman Empire (1851-1914)	
<b>Author:</b> Süleyman UYGUN	<b>Supervisor:</b> Prof. Dr. Azmi ÖZCAN
<b>Date:</b> 26. 12. 2013	<b>Nu. Of pages:</b> 8 (pretext) + 365 (main body) + 25 (appendices)
<b>Department:</b> History	<b>Subfield:</b> History
<p>The sailing vessels, which had been an important vehicle of mercantilist capitalism until 19<sup>th</sup> century, by transforming into steamships, became an indispensable international trade vehicle of industrial capitalism since the Industrial Revolution. As the industrial production increased, the existence of steam-operated shipping companies became a necessity. In fact, these companies turned out to be the symbols of the power of states. The steamship owners/merchants, who fell short of meeting the raw material and market needs of the European industry due to the industrial boom, formed the marine shipping companies in partnership with the states. French joined the steam-operated marine shipping competition, which was initially formed in Europe by the state –private sector partnership led by Britain and Austria, with the Messageries Maritimes Company. For the initial periods, the main reason behind the establishment of the company was to establish a regular postal and industrial link between the port cities in Mediterranean and Black Sea and Marseilles. The later aim was to expand its operations to overseas colonies, depending on its success in these regions. At the end of the 19<sup>th</sup> century, the company played an important role in the French colonial history realizing all these objectives.</p> <p>In the period between 1851 and 1914, in which Messageries Maritimes Company was active in Ottoman port cities, French imperialism and interests found the opportunity to spread and settle in Ottoman State. The company had a significant place in mail, passenger and commodity traffic not only between Ottoman port cities and France but also among the Ottoman port cities. Almost all Ottoman port cities and hinterland attracted the interest of French Imperialism. The activities of Messageries Maritimes Company in Ottoman waters also influenced the Ottoman-French political interaction. In this period, the socio-economic, religious, institutional and urban structure of Ottoman State transformed as well. This study, attempted to scrutinize the transformation that Ottoman State experienced in the second half of 19<sup>th</sup> century from a company-centred perspective.</p>	
<b>Anahtar Kelimeler:</b> Messageries Maritimes Company, Port cities of Ottoman, Maritimes, Colonialism, Imperialism.	

## GİRİŞ

*“Fransa ile Osmanlı toprakları arasında bağlantı kurarak Osmanlı Devleti’nin bakir bölgelerinde keşfedilmemiş olan muazzam zenginliklerin kapılarını Fransız ticaretine açmak ve Fransız endüstri ürünlerine pazar oluşturmak...”*<sup>1</sup> Mesajeri Maritim Kumpanyası\*’nın kurulmasının hemen akabinde yapılan yıllık genel toplantıda Osmanlı borç tahvillerinin bir kısmının şirket tarafından alınmasının kazandıracığı avantajlar hakkında ifade edilen bu söylem, şirketin Osmanlı sularındaki temel amacını da ortaya koymaktaydı. Böylelikle Mesajeri bandırasının Osmanlı sularında dalgalanması hem politik hem de ekonomik yönden Fransa’ya güç kazandıracak, bunun neticesinde Osmanlı topraklarındaki nüfuz mücadelesinde Fransa üstünlük sağlamış olacaktı. XX. yüzyılın arifesine gelindiğinde Fransız hükümeti ve burjuvazisinin Mesajeri üzerinden tasarladıkları planların çoğu gerçekleşti ve Fransa, Osmanlı ticaretinde ilk sıralara yükseldi.

XIX. yüzyıl Osmanlı-Fransız siyasi ve ekonomik münasebetlerinin gerçek anlamda anlaşılması için bu iki ülkenin ilişkilerinin başladığı ilk dönemlere gidilmesi ve uzun bir gelişim sürecinin izah edilmesi gerekir. İki devlet arasındaki münasebetlerin başlangıcı ve asırlar boyunca devam etmesinde siyasi ve ticari gayeler büyük öneme sahipti. Siyasi ve ticari münasebetlerdeyse hiç şüphesiz imtiyazlar hayati bir rol oynadı. Braudel’e göre XV. ve XVI. yüzyıl, Akdeniz’deki Türk varlığı ve hâkimiyetinin uzun süre tersine döndürülemez bir olgu haline aldığı dönemdi<sup>2</sup>. Dolayısıyla bu ve bundan sonraki yüzyıllarda Batı ve Doğu arasında ticaret yapabilmenin yegâne şartı Osmanlı sultanının “*eman*” vermesinden geçmekteydi. XV. yüzyılın ikinci yarısına kadar Venedikliler Fatih’in 1479’da verdiği imtiyaz sayesinde, Osmanlı İmparatorluğu’nda ticaret hacmi en geniş olan devlet haline geldi<sup>3</sup>. Fakat bu yüzyılın ikinci yarısından itibaren Akdeniz ticaretinde Venediklilere rakip olarak Fransa, İngiltere ve Hollanda ortaya çıktı. Fransızlar, Mısır’ın Osmanlılar tarafından fethedilmesi üzerine daha önce Memluk sultanlarından elde ettikleri imtiyazları Osmanlı İmparatorluğu’ndan da talep ettiler.

<sup>1</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1853*, s. 36-37.

\* Osmanlı resmi belgelerinde bu şirkete Mesajeri Maritim Kumpanyası denmektedir. Şirketin dönemsel olarak isim değişikliğine gitmesiyle birlikte adı Mesajeri Nasyonal, Mesajeri İmperyal şeklinde kullanıldığı da görülmektedir. Ancak belgelerde daha çok Mesajeri Maritim Kumpanyası geçtiğinden bu ismi kullanmayı uygun gördük.

<sup>2</sup> Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, II., Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, İmge Kitapevi, Ankara 1994, s. 14.

<sup>3</sup> Halil İnalçık, “İmtiyazât”, *İslam Ansiklopedisi*, XXII, TDV., İstanbul 2000, s. 245-252.

Kanuni tahta çıktığında bu imtiyazı tasdik ettiği gibi 1536 yılında I. François ile tüm Akdeniz'i kapsayan bir imtiyaz ahitnamesi imzaladı. Bu imtiyaz 1569'da II. Selim zamanında yenilendi<sup>4</sup>.

Fransa ile olan imtiyazın yenilenmesi XVI. yüzyıldan itibaren Osmanlı-Fransız ilişkilerine bağlı olarak gelişti<sup>5</sup>. 1580'de İngilizler III. Murat'tan daha kapsamlı bir imtiyaz alarak Akdeniz'deki ticari rekabete dâhil oldular. İngilizlerin elde ettiği bu imtiyazı Fransızlar, ancak Ekonomi Bakanı J. B. Colbert'in yoğun çabaları sonrasında 1673'te elde etmeyi başardılar<sup>6</sup>. Bu imtiyazla Fransızlar, İngilizler gibi bundan sonra %5 yerine %3 gümrük vergisi ödemeye başladılar<sup>7</sup>.

I. Mahmud dönemine gelindiğinde ise Fransız İstanbul elçisi Marquis de Villeneuve'nin Osmanlı-Rus-Avusturya savaşının sona erdirilmesi müzakerelerinde arabuluculuk hizmetinde bulunması karşılığında Fransızlar, şimdiye kadar elde edilen imtiyazların en önemlisini almaya muvaffak oldular. Zira Sultan I. Mahmud, 1740'ta verdiği imtiyazı, kendisinden sonra gelecek padişahlar adına bile tasdik etti. Böylelikle Osmanlı İmparatorluğu her padişahın cülusu ile elinde bulundurduğu pazarlık gücünü kaybetmiş oldu. Bu imtiyaz, XVIII. yüzyılda Osmanlı pazarına girmeye başlayan Avusturya, Rusya, Prusya ve İsveç'e verilen imtiyazlara örnek teşkil etti. Fransızlar, bu imtiyazla Osmanlı Devleti'ndeki ayrıcalıklı durumunu kalıcı hale getirdi ve Akdeniz ticaretinde ilk sıralara yükseldi<sup>8</sup>. İngilizlerin 1740'ta Akdeniz'e gönderdikleri ticari gemi sayısı 10 civarında kalırken, Fransızlarınki 700 civarındaydı<sup>9</sup>.

XVIII. yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nun uluslararası ticaretinde Batı'nın üstünlüğünün kesinleşmeye başladığı bir dönem oldu. Bu üstünlük hükümetler tarafından desteklenen merkantilist kapitalizmin gelişmesine bağlı olarak ortaklıkların kumpanyalara dönüşmesi ve yayılmasıyla kendini gösterdi. Osmanlı'nın gücü azaldıkça, büyükelçiler ve konsolosların desteğinden yararlanan kumpanyaların etkileri

<sup>4</sup> Necdet Kurdağ, *Osmanlı Devleti'nde Ticaret Anlaşmaları ve Kapitülasyonlar*, Döler Neşriyat, İstanbul 1981, s. 24-25, 420.

<sup>5</sup> III. Mehmet (1595-1603) ve I. Ahmet (1603-1617) devrinde iki devlet arasındaki münasebetler iyi olduğundan 1597 ve 1604'te Fransa'ya yeniden imtiyazlar verildi. Ali İhsan Bağış, *Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler, Kapitülasyonlar-Berathlı Tüccarlar Avrupa ve Hayriye Tüccarları (1750-1839)*, Turhan Kitabevi, Ankara 1983, s. 6-7.

<sup>6</sup> Louis Colomes, *Le Role de Marseille dans les Relation Politiques et Economiques de la France avec les Pays D'Orient*, These pour le Doctorat en Droit, Toulouse 1929, Université d'Alger, s. 61-62.

<sup>7</sup> Kurdağ, *Kapitülasyonlar*, s. 77.

<sup>8</sup> Reşat Ekrem Koçu, *Osmanlı Muahedeleri ve Kapitülasyonlar 1300-1920 ve Lozan Muahedesi 24 Temmuz 1923*, Muallim Ahmet Halit Kitaphanesi, İstanbul 1934, s. 96-98.

<sup>9</sup> Bağış, *Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler*, s. 10.

arttı, hatta varlıkları bir ihtiyaç haline gelmeye başladı. Bu sırada kapitülasyonlar, çok geniş bir ölçekte imparatorluğun bütün iskelelerine yerleşmiş olan Batı tüccarlarının yararına işlemeye devam etti. Ancak Avrupa’da Fransız İhtilâli ve onu takip eden Napolyon harpleri, siyasi ve sosyal hayatı olduğu kadar iktisadi hayatı da alt üst etti. Büyük Britanya ile Fransa arasındaki karşılıklı abluka Avrupa’da krizin doğmasına sebep oldu. Akdeniz hâkimiyeti için yaşanan rekabet oradaki faaliyetlerin şiddetini de arttırdı. Fransız harbinin bütün Avrupa’yı tehdit altına almasıyla iktisadi kriz de yayılmakta gecikmedi. Ancak 1815 Viyana Konferansı’ndan sonra Avrupa devletleri kendilerini toparlamaya başladılar.

XIX. Yüzyılın ilk çeyreğinde Fransız tehlikesini bertaraf ederek Akdeniz’de üstünlüğü ele geçiren Büyük Britanya’da bu üstünlüğü pekiştirecek büyük oluşumlar yaşanmaya başlandı. Buhar makinesinin sanayi ve ulaşımına tatbiki, önce Büyük Britanya’da daha sonra Avrupa ve tüm dünyada büyük değişimlerin yaşanmasına neden oldu. Ulaşım teknolojisindeki en önemli atılım hiç şüphesiz uluslararası değişim aracı olarak ortaya çıkan buharlı gemilerdi. Klasik yeniçağ imparatorluklarının ve tarım ekonomisinin araçları olan kürekli gemiler, Avrupa’da coğrafi keşiflerle gözlemlenen, büyük yelkenlilere dönüşmüş ve bunlar Avrupa’nın Akdeniz ve Okyanus ötesine ulaşan endüstri öncesi deniz kapitalizminin bir aracı haline geldiler<sup>10</sup>. Ancak bu türden gemiler ağır sanayi hamlesiyle beraber Britanya endüstrisinin hammadde ve pazar ihtiyacını karşılayamaz duruma geldiler. Sanayi İnkılabı’nın Britanya endüstrisine en büyük getirisi hiç şüphesiz zamanın daha düzenli ve tasarruflu kullanılarak üretimin muazzam oranda artmasını sağlamasıydı. Yelkenli gemiler ise yapıları icabı büyük oranda doğa şartlarına bağlı olduklarından zaman tasarrufundan ve düzenden yoksunlardı. Buhar makinesinin gemilere uyarlanmasıyla, bu sorun büyük oranda aşıldı ve her geçen gün gelişen gemi teknolojisi, deniz taşımacılığında doğaya olan bağlılığı asgariye indirgemiş oldu. Buharlı gemilerin nakliyata uyarlanması demiryolu taşımacılığına oranla daha kolay ve hızlı bir şekilde oldu. Zira buhar makinesinin gemiye uyarlanmasından sonra tüm denizler ve okyanuslar geçiş yolu haline gelmekteydi, tek sorun geminin yanaşabileceği uygun bir liman bulabilmesiydi. Demiryolu taşımacılığı ise yüksek oranda maliyet gerektirdiğinden deniz taşımacılığına oranla daha geç gelişme gösterdi. Bu ikisi Kıta Avrupa’sı ekonomilerine hammadde sağlamak ve pazar oluşturmak için

<sup>10</sup> İlhan Ekinci, “XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticareti’nde Değişim ve Tepkiler”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXI, S. 2, Aralık 2006, s. 37.

“yardımcı-tamamlayıcı” bir rol oynadı<sup>11</sup>. Buharlı gemiler hız, güven ve uzak mesafelere gidiş bakımından sahip oldukları üstünlükleriyle önce yerel ticari ağları ve usullerini değiştirdi, ardından çevre ve uzak bölgelerin Avrupa ekonomisine katılmasını sağladı.

XIX. yüzyılın ilk dönemlerine kadar Fransa ile Osmanlı arasındaki posta ve ticari münasebetler, filosunda sınırlı sayıda büyük yelkenli gemiler bulunduran devlet destekli ve özel nakliyat kumpanyaları aracılığıyla sağlanmaktaydı. Buharlı gemilerin yapım ve işletim maliyeti yüksek sermaye gerektirdiğinden ve tonajları sınırlı olduğundan bunlar ilk dönemler askeri hizmetlerde, posta taşımacılığında, kısmen de yolcu ve değerli malların taşınmasında kullanıldı. Bu nedenle ilk dönemler buharlı gemiler posta gemisi (*paket-boat, paquet-boat*) adıyla özdeşleşti. Daha sonra gemi tonajlarının artmaya başlamasıyla her türlü mal taşınmaya başlandı. Hatta yüzyılın sonuna gelindiğinde ülkelerin deniz gücü buharlıların tonaj ve hızlarıyla ölçülmekteydi<sup>12</sup>.

İlk dönemler, Fransız hükümeti tarafından askeri ve posta hizmetlerinde kullanılan buharlılar, Marsilyalı özel nakliyat kumpanyaları tarafından da birer ikişer satın alınarak ticari taşımacılıkta kullanıldılar. XIX. yüzyılın ilk yarısında Fransa’da yaşanan siyasi değişimler, gerek liberal gerekse de devlet merkezli buharlı deniz nakliyat kumpanyalarının oluşumunu geciktirdi. Bu değişimlerin aynı zamanda Fransız-Osmanlı siyasi ve ticari münasebetlerine de olumsuz etkisi oldu.

Sanayi İnkılâbı’nda geri durumda kalan Fransızlar, birçok yönden üstün hale gelen İngilizlere karşı yerli sanayilerini geliştirebilmek için bir takım tedbirler alma yoluna gittiler. Bu bağlamda gümrük ve rıhtım tarifelerinde himaye sistemi usulünü benimsediler. Fransa’nın korumacı tutumu 1860’a kadar bu şekilde devam etti<sup>13</sup>. Bunu Almanlar takip etti. Almanlar sadece İngiliz değil bütün ithal mamullere yasak getirme

<sup>11</sup> John Gallagher-Ronald Robinson, “The Imperialism of Free Trade”, *The Economic History Review*, New Series, Vol 6, No. 1, (1953), 1-15; Buharlılar ve demiryollarının emperyalizmin yayılmasında *yardımcı-tamamlayıcı* rolü hakkında resmedilmiş tablo için Ek 12’ye bakınız.

<sup>12</sup> Michel Mollat du Jourdin, *Avrupa ve Deniz*, (Çev. A. Muhittin Kargın), Afa Yayınları, İstanbul 1993, s. 150; 1840’ta ortalama olarak bir geminin motoru ve buhar kazanın kapladığı yer geminin %90’ını oluştururken, bir kilogram kömürle taşınan navlun 0,13 ton, 1850’de bu alan %73’e düşerken bir kilogram kömürün taşıdığı navlun 0,36 tondur. 1860’a gelindiğinde ise motorun kapladığı alan %40’a bir kilogram kömürün taşıdığı navlun ise 0,60’a yükselmiştir. 1870’ler çift genleşmeli motorun kullanıldığı dönemdir motorun gemi içinde kapladığı alan %18’dir, bir kilogram kömürün taşıdığı navlun 2 tona yükselmiştir. 1890’a gelindiğinde ise çelik ve üç genleşmeli motorun kullanılmaya başlamasıyla motorun kapladığı alan %12’ye düşerken bir kilogram kömürden taşınan navlun 4,3 tona yükseldi. Ambrose Colin, *La Navigation Commerciale Au XIXe Siecle*, Paris 1901, s. 236-237.

<sup>13</sup> Colin, *La Navigation Commerciale*, s. 273-274.



yoluna gittiler. İthal ürünlere karşı gümrükler yükselmeye başladı. Avusturya ve hinterlandı da bu şekilde korundu. Daha sonra Rusya da bu ülkelerin arasına girdi<sup>14</sup>. Bu durumda Batılı devletlere bilhassa İngilizlere karşı Avrupa pazarları büyük oranda kapanmış oldu. Avrupa devletlerinin yerli sanayilerini korumak maksadıyla gümrükleri azami seviyeye yükselttiği bir dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda yabancı devletlere verilen ahitnamelerdeki % 3 gümrük resmi maddesi muhafaza edildi. Gerek Batılı devletlere verile gelen ahitnameler, gerekse sanayisi henüz gelişmemiş olan Osmanlı Devleti'nin mamul mallara fazla ihtiyacı olması ve buradan sanayi hammaddesini kolay ve ucuza temin edebilme imkânı, Batılı merkantilist devletlerin bilhassa İngilizlerin gözlerini Doğu Akdeniz'e çevirmelerine neden oldu.

Britanya hükümeti, 1833'te Londra ile İskenderiye arasında buharlılardan oluşan bir filoyla düzenli posta seferleri başlattı. Akabinde ise Britanya ile Akdeniz arasındaki tüm posta bağlantılarını özel bir nakliyat şirketi olan *Peninsular & Oriental Kumpanyası*'na ihale etti. Aynı dönemde Avusturya, öncelikle 1834'te Tuna Buharlı Nakliyat Şirketi'yle (*Erste K. K. Privilegierte Donaudampffahrtsgesellschaft*) Tuna Nehri'nde daha sonra 1836'da Lloyd Kumpanyası'yla (*Lloyd Autrichien*) Akdeniz'de düzenli posta bağlantısı oluşturdu.

İngilizlerin Sanayi İnkılâbı'yla endüstri, demiryolları ve deniz nakliyatında büyük atılımlar yaşadığı bir dönemde Fransa, bir yandan Napolyon sonrası siyasi ve içtimai hayatı yeniden inşa etmekle, diğer yandan geleneksel devletçi anlayıştan liberal ekonomiye geçişte, hayli zaman kaybettiğinden Akdeniz'deki pazar yarışında üstünlüğü İngilizler ve Avusturya'ya kaptırdı. Temmuz Monarşisi'yle (1830-1848) giderek artan Fransız burjuvazisinin politik gücü, kapitalizmin lehine yatırımları da hızlandırdı<sup>15</sup>. Temmuz Monarşisi'nin ilan edilmesinden kısa bir süre sonra, 1828-1829 Osmanlı-Rus harbinin Osmanlı yenilgisi ile son bulduğu bir dönemde, Fransızlar; ticari yönden son derece öneme haiz olan Cezayir'i (12 Haziran 1830) işgal etti<sup>16</sup>. İşgalden sonra birçok Fransız müteşebbisin Cezayir'e yerleşmesiyle artan ticari ilişkiler, Marsilya-Cezayir arasındaki posta ve ticari ilişkilerin daha verimli ve düzenli karşılanması ihtiyacını

---

<sup>14</sup> Mübahat Kütükoğlu, *Osmanlı İngiliz İktisadi Münasbetleri*, I., Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1976, s. 74-75.

<sup>15</sup> Michelle Raccagni, "The French Economic Interests in the Ottoman Empire", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 11, No. 3 (May 1980), s. 339.

<sup>16</sup> Azmi Özcan, "Empire Ottoman", *Encyclopedia of Western Colonialism Since 1450*, Ed. Thomas Benjamin, Volume I, Printed in the United States of America, s. 413.

doğurdu. Marsilya-Cezayir arasındaki posta taşımacılığına birçok Marsilyalı özel buharlı nakliyat şirketi talip olduğu halde, Fransız hükümeti bu işi bizzat kendisi yapmaya çalıştı<sup>17</sup>. Cezayir posta taşımacılığına dair sorunlar daha geniş anlamda tüm Doğu Akdeniz için de tartışılmaktaydı.

İngilizler ve Avusturyalılar, devlet destekli oluşturdukları büyük posta buharlı nakliyat kumpanyaları aracılığıyla Levant'ın birçok liman kentinde düzenli posta ve ticari bağlantılar oluşturular ve kısa sürede bölge ticaretinde ilk sıraya yükseldiler. Bu esnada gerek Fransız parlamentosunda ve kamuoyunda, gerekse sanayici ve tüccarlar arasında, büyük bir posta buharlı nakliyat kumpanyasının eksikliğinden dolayı Fransızların Akdeniz'deki pazar yarışında İngilizler ve Avusturya'nın gerisinde kaldığına yönelik sert tartışmalar yaşanmaktaydı. Fransızların bu rekabette geri kalmasının sebepleri şirketleşememeye bağlandı ve özetle şu şekilde belirtildi:

*“Fransa, kapitülasyonlar sayesinde Levant ticaretinde I François'dan bu yana ilk sıralarda yer alırken bugün üçüncü sıraya gerilemiştir. Levant ticaretinden büyük payı İngiltere alırken, kalan çoğunluğu da Avusturya almaktadır. Fransa'nın bölgedeki ticareti ancak Avusturya'nın yarısı oranındadır. İngiltere'nin Sanayi İnkılâbı sonrası endüstride Avrupa'da ve dünyada hala bir numara olduğu söylenebilir. Fakat Avusturya için bu durum farklıdır. Avusturya, İngiltere ile karşılaştırıldığında neredeyse ürettiği hiçbir şey yoktur ve çok az endüstrileşmiştir. Yarım yüzyıldan bu yana Doğu Akdeniz ticaretinde gelişen Avusturya, ikinci sıraya yükseldi. Fransa gibi güçlü askeri deniz filosuna sahip olmayan Avusturya, sadece mükemmel işleyen bir buharlı nakliyat kumpanyasına sahipti. Avusturya'yı bu kadar üst dereceye getiren unsur işte bu şirket ruhudur. Bizde ise sermayedarlar bir araya gelerek büyük bir şirket kurmaktan acizdir<sup>18</sup>.”*

1830'larara gelindiğinde Fransız parlamentosunda büyük bir posta buharlı nakliyat kumpanyasının kurulması için yapılan tartışmalarda palamenter Reynard, Fransa'nın diğer devletlerden daha önce ve hızlı bir şekilde Osmanlı İmparatorluğu ve Mısır üzerinden Akdeniz'in tamamında faaliyet göstermek üzere bir buharlı nakliyat

<sup>17</sup> Jean-Jacques Antier, *Les Premiers Paquebots a Vapeur, Bertrand de Quenetain*, Saint Malo 1995, s. 127-128.

<sup>18</sup> Colin, *La Navigation Commerciale*, s. 273-274.

kumpanyasının kurulması gerektiğini bildirdi<sup>19</sup>. Ancak bu sırada Fransız armatörler, tüccarlar ve sanayiciler, büyük bir nakliyat kumpanyasının kurulması için yeterli sermayeye sahip değildi. Bundan dolayı Fransız hükümeti böyle bir şirketi bizzat devlet eliyle oluşturdu (*Le Service Maritime Postal de l'Etat*) ve yönetimini de Fransız posta idaresine devretti. Bunda şüphesiz Fransız geleneksel devletçi anlayışının büyük etkisi vardı. Fransa'nın böyle bir yol izlemesine karşın İngiltere'nin başını çektiği XIX. yüzyıl Avrupası'nda sömürgelerle ilişkiler, tedricen devlet destekli (sübvansiyonlu) özel şirketlere bırakılmaya başlandı. Hatta bunun en iyi örneği İngiliz armatör, tüccar ve sanayicilerin şiddetle karşı çıktıkları, 1581'den beri Doğu Akdeniz ticaretini tekelinde bulunduran, İngiliz Levant Kumpanyası'nın (*Levant Company*) yerini 1825'ten sonra hür teşebbüslü deniz nakliyat şirketlerine bırakmasıydı<sup>20</sup>.

Fransa'nın 1837'den 1851'e kadarki dönemde İstanbul ve Doğu Akdeniz'le posta ve kısmen ticari bağlantısı Fransız Deniz Posta Servisi aracılığıyla sağlanmaya çalışıldı. Ancak bu şirket Fransız posta idaresinde, adeta Fransız deniz kuvvetlerinin bir alt birimi gibi işletildiğinden ticari ihtiyaçları karşılamaktan uzaktı. Bu süre zarfında Fransa ile Doğu Akdeniz arasındaki ticari ihtiyaçların önemli bir kısmı Rostand Kumpanyası (*Rostand et Compagnie 1845-1852*) gibi filosunda iki, üç buharlı ve yelkenli gemi bulunan küçük aile şirketleri tarafından sağlandı<sup>21</sup>. Fransa'nın önde gelen tüccar, armatör ve sanayicileri, İngiliz Levant Kumpanyası örneğinde olduğu gibi Fransa ile İstanbul ve Doğu Akdeniz arasındaki posta ve ticari ilişkilerin devlete ait bir nakliyat şirketi tarafından yapılmasına şiddetle karşı çıktılar. Onlara göre Fransız hükümetinin görevi “bırakınız yapsınlar” (*laissez faire*) ilkesi üzerine olmalıydı<sup>22</sup>. Ancak bu şekilde Fransız müteşebbisler Doğu Akdeniz ve dünyadaki sömürge yarısından galip çıkabilirdi. Zira Sanayi İnkılâbı'ndan sonra Avrupa devletlerinin dünya hâkimiyet anlayışı *denizlerde hâkimiyet* anlayışından hareketle rekabet politikaları üzerine

---

<sup>19</sup> *Quelques Reflexions sur le Projet de Loi Relatif a L'Etablissement de Paquebots a Vapeur Entre Marseille et Constantinople*, Marseille 1835, s. 5-18.

<sup>20</sup> M. Epstein, *The Early History Of The Levant Company*, London 1908, s. 38-39.

<sup>21</sup> Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries: l'Essor d'Une Grande Compagnie de Navigation Française, 1851-1894*, Pups, Paris 2007, s. 58; Paul Bois, *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille, XIX-XX e. Siecles, Armements Marseillais Compagnies de Navigation et Navires a Vapeur (1831-1988)*, Tome II, Chambre de Commerce et d'Indutrie de Marseille, Marseille 1988, s. 63; Hubert Giraud, *Les Origines et L'evolution e la Navigation a Vapeur a Marseille (1829-1900)*, Societé Anonyme du Semophore de Marseille 1929, s. 37.

<sup>22</sup> Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, “Le Rôle de l'Agent des Messageries Maritimes a Alexandrie de 1882 a 1914: de 1882 a 1914: Coordination, Información, İnnovation”, *Histoir, Economie et Societé*, 2000, 19e année, n°2, s. 285; Roger Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, Editions André Bonne, Paris 1968, s. 159-160.

kuruluydu<sup>23</sup>. İngiliz aristokrat Walter Raleigh bu konuda: “Denizlere hakim olan ticarete hâkim olur, dünya ticaretine hakim olan, dünyanın zenginliklerine dolayısıyla da dünyanın kendisine hakim olur” demektedir<sup>24</sup>. Yani denizlere hâkim olmak, Fransız yöneticileri ve burjuvazisine göre de Fransa’nın her zamankinden daha çok hayati menfaatleri gereği idi. Bunun da yegâne yolu gelişmekte olan Fransız endüstrine ucuz hammadde taşınmasını sağlayacak ve pazar oluşturabilmesine yardımcı olabilecek hür teşebbüslü büyük bir buharlı nakliyat kumpanyası oluşturmaktan geçerdii. Fransız hükümetinden beklenen ise uluslararası siyasi gücünü kullanarak, özel şirketlere kolaylık sağlamak ve güvenliğini temin etmek olmalıydı.

1837’den beri Fransız posta idaresinin yönetiminde İstanbul ve İskenderiye hattında işleyen Fransız Deniz Posta Servisi’nde devlet, büyük zarara uğradı. Marsilya-Cezayir arasında işleyen nakliyat şirketleri de benzer durumdaydı. Hâlbuki 1832-1851 arasında kurulan ve kısa mesafelerde sefer yapan, birçok özel buharlı nakliyat şirketi posta, yolcu ve emtia taşımacılığında önemli başarılar kaydettiler. Aynı şekilde Marsilya-İstanbul arasında düzenli olarak işleyen Rostand Kumpanyası’nın finansal durumu Fransız Deniz Posta Servisi’ne göre daha iyiydi.

Fransa’da II. Cumhuriyet’in (24 Şubat 1848-2 Kasım 1852) ilanıyla Fransız burjuvazisinin yönetimde daha etkin hale geldiği liberal bir ortamda, Fransız posta taşımacılığı ve ticaretinin ihtiyaçlarını karşılayabilecek yapıda özel bir nakliyat kumpanyasının kurulması kararlaştırıldı. Bu bağlamda Akdeniz posta taşımacılığı ihalesi, 28 Şubat 1851’de Mesajeri Maritim Nasyonal Kumpanyası’na (*Compagnie des Services Maritimes des Messageries Nationales*) verildi<sup>25</sup>. Kumpanyanın kuruluşunda daha çok İngiliz Peninsular & Oriental ve kısmen Avusturya Lloyd kumpanyaları model alındı. Daha önceki Fransız Deniz Posta Servisi filosunda bulunan buharlılar da Mesajeri Maritim Nasyonal’in filosuna dâhil edildi. 1852’de ise Rostand Kumpanyası’nın da dâhil olmasıyla Mesajeri Nasyonal, anonim bir şirket haline geldi. III. Napolyon’un imparatorluğunu (1852-1870) ilan etmesiyle kumpanyanın adı dönemin politik rengine bürünerek Mesajeri İmperyal’e (*Messageries Imperiales*)

---

<sup>23</sup> Jourdin, *Avrupa ve Deniz*, s. 15.

<sup>24</sup> Bu durum bir nevi Karadeniz’e kadar uzanan Yunan, Venedik ve Cenova kolonilerini eski Talasokrazi kavramının yeniden canlandırılmasıydı. Jourdin, *Avrupa ve Deniz*, s. 143, 146.

<sup>25</sup> Giraud, *Les Origines et L’evolution e la Navigation*, s. 46.

dönüştü. 1871’de ise yeniden Mesajeri Maritim Kumpanyası haline geldi. Kumpanya bu adla 1974’e kadar faaliyetlerine devam etti.

Mesajeri, Fransa’nın XIX. yüzyılda kurmuş olduğu en büyük ilk özel buharlı nakliyat kumpanyasıydı. Ancak bu şirket, yapısı itibariyle her ne kadar özel bir statüde olsa da gerçekte Fransız hükümetine bağlıydı. Şirketin tüm faaliyetleri Fransız resmi kurumlarının sıkı denetimi altındaydı. Şirket buharlılarının işleyeceği hatların büyük bir kısmı (Fransız hükümetinden aldığı sübvansiyonlar gereği) Fransız politik çıkarlarına göre belirlendi<sup>26</sup>. Bunun yanında şirket, zamanla tamamen ticari ihtiyaçlara göre sübvansiyonlu hatların yanında serbest hatlar da oluşturdu. Şirket, bu şekilde devletçi-liberal yönetim anlayışı altında faaliyet ağını dünyanın dört bir yanına genişletti ve Fransa’nın metropol kentleriyle sömürgeleri arasında posta, emtia ve yolcu değişim trafiğini sağladı. MM Kumpanyası\*, faaliyet ağını 1851-1857 arası Akdeniz-Karadeniz ve Aşağı Tuna, 1857-1861 Güney Amerika, 1861-1869 arası Hindistan-Çin ve Japonya, 1881’de Avustralya, Yeni Kaledonya daha sonra Doğu Hint adalarına kadar genişletti.

Yüzyılın sonuna gelindiğinde Fransız hükümeti ve burjuvazisinin Mesajeri üzerinden tasarladıkları planların çoğu gerçekleşti ve Fransa Büyük Britanya’dan sonra dünyada en fazla sömürgesi olan ikinci ülke haline gelerek sömürge yarışında İngilizlerin en önemli rakibi oldu. Mesajeri, Fransa’nın dünyayla bağlantısını sağlayan kolları durumundaydı ve aynı zamanda olası savaş durumunda Fransız deniz kuvvetlerinin lojistik desteğini sağlamakla mükellefti. Bu yönüyle sömürgelerin elde tutulması için yapılan tüm savaşlarda MM Kumpanyası önemli rol oynadı<sup>27</sup>.

MM Kumpanyası sayesinde, Büyük Britanya ve Avusturya’nın öncülüğünde gelişen özel buharlı nakliyatına geç de olsa Fransa da dâhil oldu. XIX. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde MM Kumpanyası gibi filosunda onlarca yüksek tonajlı buharlı olan büyük nakliyat şirketleri Osmanlı sularında görülmeye başladılar. Buna karşın Basra Körfezi’nden Kızıldeniz, Akdeniz ve Karadeniz’e kadar dört bir yanı denizlerle çevrili olan Osmanlı İmparatorluğu, endüstriyel gelişimin her alanında olduğu gibi buharlı nakliyatındaki gelişimde de yetersiz kaldı. 1828 gibi erken bir tarihte İstanbul limanına

---

<sup>26</sup> Şirketin Fransız hükümetine karşı sorumluluğu ve hatlarının belirlenmesi 28 Şubat 1851 Anlaşması’nda belirlenmişti. AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*.

\* Mesajeri Maritim Kumpanyası bundan sonra MM Kumpanyası şeklinde verilecektir.

<sup>27</sup> Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 28-29.

uğrayan *Sürat* (Swift) adlı İngiliz buharlısının II. Mahmud tarafından satın alınarak Osmanlı donanmasının hizmetine verilmesiyle Osmanlı'nın buharlı serüveni başlamış oldu<sup>28</sup>. Osmanlı Devleti'nin ticari amaçla buharlı nakliyatına dâhil olması ise 1830'ların sonlarına doğru oldu. Mesajeri'nin sonradan satın alacağı atölyede (La Ciotat) üretilen *Peyk-i Şevket*, (la Phocéen) adındaki ilk buharlı ticaret gemisi İstanbul ile İzmir arasında yolcu ve emtia taşımak için 1839'da seferlerine başladı<sup>29</sup>. Aynı tarihte Ermeni bir sarrafa ait buharlı geminin de Karadeniz'de ticari taşımacılığa dâhil olmasının ardından buharlı gemi taşımacılığı giderek daha da kurumsallaşmaya başladı<sup>30</sup>. Tersane-i Amire'ye ait buharlı gemilerle devam edilen ticari taşımacılık, birbiri ardına kurulan Hazine-i Hassa Vapurlar İdaresi, Fevaid-i Osmaniye, İdare-i Aziziye, İdare-i Mahsusa ve nihayet Seyr-i Sefain İdaresi'yle daha nizami ve kurumsal bir hüviyet kazandı<sup>31</sup>. Bu şirketlerin kuruluş ve yapılanma sürecince genellikle Fransız buharlı deniz nakliyat şirketleri bilhassa MM Kumpanyası model alındı<sup>32</sup>. Ancak Osmanlı liman kentlerinin büyük bir kısmının yabancı buharlı deniz nakliyat şirketleri aracılığıyla Avrupa metropol kentlerine bağladığı bir dönemde, Osmanlı'da birbiri ardına kurulan buharlı nakliyat şirketleri az sayıda ve yetersiz teknik özelliklerdeki buharlıları ve deniz mürettebatıyla Osmanlı limanlarındaki posta, yolcu ve emtia değişim trafiğini karşılamaktan uzak kaldı<sup>33</sup>. Osmanlı'nın deniz ticaretinde yelkenliden buharlıya geçişte yetersiz kalması, buradaki boşluğun Mesajeri ve diğer yabancı buharlı nakliyat şirketleri tarafından doldurulmasına neden oldu.

MM Kumpanyası'nın Osmanlı sularındaki faaliyetlerini arttırmasında Kırım Savaşı, önemli bir rol oynadı. Kırım Savaşı esnasında Osmanlı safında yer alan Fransız ordularına lojistik destek sağlayan MM Kumpanyası, bu savaştan sonra pek çok

<sup>28</sup> Nurcan Bal, "İlk Buharlı Gemimiz Buğ Gemisi", *Yedikata*, Aylık Tarih ve Kültür Dergisi, S. 31, Mart 2011, s. 19-24.

<sup>29</sup> *Peyk-i Şevket*, (La Phocéen) 26 Şubat 1838'de Osmanlı Bahriyesi'ne katılmak üzere satın alındı, 1839'da Tersane-i Amire'nin hizmetine verildi. Eser Tütel, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul 2000, s. 24.

<sup>30</sup> Mübahat Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", *Çağım Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1915, s. 166-167.

<sup>31</sup> Mehmet İzzet, "Vapur Tarihçesi", *Talebe Mecmuası*, Altıncı Yıl Numara 51, 1936, s. 6-7. Bu şirketler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Eser Tütel, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul 2000; Eser Tütel, *Şirket-i Hayriye*, İletişim Yayınları, İstanbul 2008, s. 37-40.

<sup>32</sup> Bu karşılaştırma için Osmanlı buharlı nakliyat şirketlerinin yapısı hakkında bakınız. Ali Akyıldız, *Haliçte Seyrüsefer Haliç Vapurları Şirketi*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2007, s. 21-27; Tütel, *Şirket-i Hayriye*, s. 11-26.

<sup>33</sup> İlhan Ekinci, "Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri", *Karadeniz Araştırmaları*, Sayı 10, Yaz 2006, s. 25-54; Elif Süreyya Genç, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme ve Buhar Makinaları*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniv. SBE. Sosyoloji Anabilimdalı, İstanbul 2005, s. 122-129.

kazanımlar elde etti. Bu kazanımlar MM Kumpanyası'nın Osmanlı sularına yerleşmesinde ve faaliyet alanını arttırmasında kolaylaştırıcı bir durum sergiledi.

Mesajeri buharlılarının düzenli olarak Osmanlı iskelelerine uğramaya başlamasıyla Osmanlı-Fransız ticari ilişkileri hızlı bir yükselme evresine girdi. Aynı şekilde diğer nakliyat şirketlerinin Osmanlı sularında rekabet halinde olması Osmanlı ekonomisini Avrupa pazarları ile hızlı bir bütünleşme dönemine soktu. XV. yüzyıldan beri verile gelen kapitülasyonlar, Sanayi İnkılâbı ve bunun deniz ulaşımına yansısıyla, yani buharlıların Osmanlı sularında görülmesiyle, daha da işlerlik kazandı ve kapsamı tamamen Batılı ekonomilerin gereksinimleri doğrultusunda genişletildi. Balta Limanı, Paris Anlaşması ve hemen akabinde onu izleyen ticaret anlaşmaları, Batılı devletlerin adeta genel kapitülasyonlar sonrası her alanda hususi ayrıcalıklar elde ettiği dönemin yaşanmasına yol açtı<sup>34</sup>. Bundan dolayı Batı'nın mamul malları Osmanlı'ya akmaya devam ettiği gibi tekel usulünün kaldırılmasından sonra ecnebi tüccar, en fazla müsaadeyi haiz yerli tüccar durumuna geldiğinden Osmanlı toprakları artık yabancı tüccarın rahatça ve hiçbir şarta bağlı olmaksızın alış-veriş yaptığı bir pazar haline gelmeye başladı.

Osmanlı limanlarına uğrayan buharlı nakliyat şirketlerinin her geçen gün artması ve dış ticaretin gelişmesi birçok alanda kökten değişimlerin yaşanmasına sebebiyet verdi. Din ve geleneklere dayalı klasik Osmanlı hukuku yerini Batı hukukunu esas alan mahkemelerin kuruluş sürecine bıraktı. Fransız hukukçu Louis Colomes'un ifadesiyle *"Fransa'nın Osmanlı Devleti'ndeki statüsü sadece bir ayrıcalıktan ibaret değildi. Fransızlar aynı zamanda Müslümanların yasaları dışında kendi oluşturdukları mahkemelere tabydiler"*<sup>35</sup>. 1846'dan itibaren İstanbul merkezli kurulmaya başlanan Ticaret Mahkemeleri, daha sonra İzmir, Beyrut, Selanik, İskenderiye gibi belli başlı ticaret merkezlerine de yayıldı. Aynı dönemde yargılama yetkisi bulunan Liman Odası Meclisleri oluşturuldu. Bunun haricinde Osmanlı posta taşımacılığının büyük bir kısmının Mesajeri ve diğer buharlı nakliyat şirketlerinin inhisarına geçmesi Osmanlı Posta Mevzuatı'nda bir takım düzenlemeler yapılmasına sebebiyet verdi<sup>36</sup>. İç ticaretin

---

<sup>34</sup> Şevket Pamuk, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2007, s. 29-31.

<sup>35</sup> Colomes, *Le Role de Marseille*, s. 61.

<sup>36</sup> *L'Union Postale Universelle, sa Fondation et son Developpement, 50. Anniversaire de l'Union 1874-1924*, Publié Le Bureau International, Einsiedeln (Suisse) 1924, s. 92; Salih Zeki, "Ecnebi Postahâneleri", *Tanin*, No: 16, 18 Eylül 1324.

dış ticarete doğru kaymasıyla emtia ve yolcu trafiğinin muazzam oranda arttığı İstanbul ve İzmir gibi büyük limanlarda gümrük işlemlerinde düzenlemelere gidildi. Ticari akışı hızlandırmak için gümrük idaresine ait alt birimler MM Kumpanyası gibi büyük şirketlerin bazı büyük kentlerdeki depo ve antrepolarının yanlarında kurulmaya başlandı. MM Kumpanyası ve diğer buharlı nakliyat şirketlerinin düzenli olarak uğradığı iskelelerde önemli dönüşümler yaşandı. Buharlı gemilerin deniz ticaretinin hacmini artırıcı etkisi serbest ticaret anlaşmalarının ticareti kolaylaştırıcı etkileri ile birleşince Osmanlı limanlarının gemi trafiği hissedilir derecede arttı. Buna bağlı olarak liman kentleri gelişmeye başladı. İskenderun, Mersin, Sinop, İnebolu, Ünye, Fatsa, Ordu ve Giresun gibi küçük Osmanlı iskeleleri bir zamanlar sadece yerel gemilerin kıyı ticareti trafiğine sahne olurken, 1857'den itibaren Mesajeri buharlılarının sefer listesine dâhil olmasıyla hızlı bir gelişme içerisine girdi. Bu değişikliklerin, toprağın tasarrufu ve mülkiyet hakları üzerinde de önemli etkileri oldu. 1867'de ilan edilen *İstimlâk-i Emlâk Nizamnamesi*'yle MM Kumpanyası, birçok Osmanlı liman kentinde bilhassa Doğu Akdeniz sahil kuşağı boyunca stratejik noktalarda mülk edinme yoluna gitti. Osmanlı sularında en etkin buharlı deniz nakliyat şirketlerinden biri haline gelen MM Kumpanyası'nın Osmanlı toplum hayatına dolaylı da olsa önemli etkisi olmaya başladı. Fransız emperyalizmiyle çıkar uyumu olan gayrimüslim gruplar MM Kumpanyası ve diğer Fransız şirketlerin Osmanlı pazarına açılan köprübaşı ya da kapısı şeklinde kullanıldılar. Benzer şekilde Osmanlı siyasal ve kültürel hayatını etkileyen Fransız basını da Mesajeri buharlıları aracılığıyla daha yoğun bir şekilde girmeye başladı. Fransız toplumu yaşam biçimi daha fazla pazar elde edebilme gayesiyle Osmanlı toplumuna giderek daha fazla dayatıldı<sup>37</sup>. Toplumdaki değişimle beraber Fransız mamul mallarına olan ihtiyaç her geçen gün arttı. Böylelikle Fransız çıkarları ve emperyalizminin tüm Osmanlı, daha ziyade Doğu Akdeniz liman kentleri ve ard ülkesinde yayılması önlemez bir olgu halini almaya başladı.

### **Araştırmanın Konusu:**

Bu çalışmada Osmanlı-Fransız ticari ilişkileri çerçevesinde 19. yüzyılın ikinci yarısında Fransız çıkarları ve emperyalizminin Osmanlı İmparatorluğu'nda yayılmasında önemli bir vasıta olan MM Kumpanyası'nın rolü üzerinde durulmaya çalışılmıştır. "Mesajeri

<sup>37</sup> Fransız resmi kayıtlarında ifade edildiği gibi "Osmanlı kıyafetleri Fransız kıyafetlerine uyarlandığı halde Fransa'nın Levant'taki ticareti halen istenilen seviyede değildi." *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins Memoir et Documents Sur Le Commerce des Pays D'Europe*, Impremerie Centrale de Napoleone, Paris 1850, s. 6.



Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği" adlı çalışma IV. Bölümden oluşmaktadır. **"Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Kuruluşu ve Yapılanması"** başlığını taşıyan **I. Bölümde:** Şirketin kuruluş ve gelişim sürecinde iç organizasyonunda ve faaliyet ağında geçirmiş olduğu değişimler ve bu değişimlerin şirketin faaliyetlerine etkisi üzerinde durulmuştur. **"Doğu Akdeniz'de Fransız Nakliyatı ve Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Rolü"** adlı **II. Bölümde:** MM Kumpanyası'nın İskenderiye, Beyrut, Mersin, İzmir, Selanik ve İstanbul gibi Doğu Akdeniz'in belli başlı önemli liman kentlerindeki faaliyetleri üzerinde durulmuştur. **"Karadeniz ve Aşağı Tuna'da Fransız Nakliyatı ve Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Rolü"** adlı **III. Bölümde:** MM Kumpanyası'nın Aşağı Tuna (İbrail, Kalas), Samsun ve Trabzon gibi belli başlı Tuna ve Karadeniz liman kentlerindeki faaliyetleri ele alınmıştır. **"Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Osmanlı Topraklarındaki Siyasi ve Sosyal ve Kültürel Faaliyetleri"** adlı **IV. Bölümde** ise: İlk alt başlık olarak Posta taşımacılığı bağlamında "Zararlı Neşriyat"ın Osmanlı Devleti'ne girişinde bir araç olarak MM Kumpanyası'nın rolü ele alınmıştır. Diğer bir alt başlıkta ise şirket buharlıları üzerinden Osmanlı sularında taşınan kaçak yolcu ve emtia gibi illegal taşımacılık faaliyetleri anlatılmaya çalışılmıştır. "Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Osmanlı Devleti'ndeki İnşa Faaliyetleri" adlı başlıkta ise şirketin Osmanlı Devleti'ndeki varlığı kalıcı hale getirmek için önemli ticaret güzergâhları üzerindeki stratejik noktalarda yaptığı inşa faaliyetleri ele alınmaktadır. Son olarak şirket buharlılarının maruz kaldığı kazalardan doğan anlaşmazlıkların Osmanlı'daki hukuksal gelişim süreci içinde Mesajeri lehinde çözümlenmesi, şirket misyoner ilişkisi ve şirketin reklam ve pazarlama politikası ele alınmaya çalışılmıştır. Sonuç bahsinde ise MM Kumpanyası'nın Osmanlı sularında faaliyette bulunduğu 1851-1914 arasındaki dönem hakkında genel bir değerlendirmede bulunularak, tez çalışmasında ulaşılan neticeler sunulmaktadır.

### **Araştırmanın Önemi:**

Osmanlı Devleti'nin son dönem denizcilik alanına yönelik bir hayli değerli çalışmanın olmasına rağmen, bu alanda ziyadesiyle önemli bir yer tutan yabancı buharlı nakliyat şirketlerine ait çalışmalar neredeyse yok denecek kadar azdır. Hâlbuki buharlı nakliyat şirketleri XIX. ve XX. yüzyıl Avrupa'sının çevre ülkeler ve dünyadaki sömürgelerle bağlantısını oluşturan yegâne iletişim araçları olmaları itibariyle, bu türden şirketlere ait

ciddi anlamda çalışmaların yapılması sömürgecilik ve emperyalizmin tarihsel gelişim sürecinin gerçek anlamda anlaşılmasına önemli katkı sağlayacağı inancındayız. XIX. yüzyılda Fransız sömürgeciliğinin Dünya'ya yayılmasında hiçbir Fransız şirketi, ele almaya çalıştığımız MM Kumpanyası kadar hayati öneme sahip bir rol oynamadı. Fransız çıkarları ve sömürgeciliğinin Osmanlı Devleti'ndeki yayılma sürecinde öncü bir rol oynayan MM Kumpanyası, aynı zamanda son dönem Osmanlı'sında yaşanan siyasi, hukuki, ekonomik ve sosyo-kültürel değişimlerde de önemli rol oynamıştır. Çalışmanın bu yönüyle Fransız emperyalizmin Osmanlı'dan günümüz Türkiye'si'ne girişi ve gelişiminin aynı zamanda Osmanlı ekonomisi, toplumu ve kurumlarının Batı merkezli değişim ve dönüşüme uğramasının bir yönüyle aydınlığa kavuşturulmasına katkı sağlayacağı düşüncesindeyiz. Çalışmada birinci el kaynaklardan istifade edilerek MM Kumpanyası'nın Osmanlı liman kentlerinde taşıdığı navluna dair verilen istatistiksel tablolar Osmanlı-Fransız ticari ilişkilerinin seyri hakkında detaylı bilgiler sunmaktadır. Yabancı deniz nakliyat şirketlerine ait giriş kapısını araladığımız bu çalışmanın bundan sonraki dönemde yapılacak olan benzeri çalışmalara zemin hazırlayacağını ve böyle çalışmaların son dönem Osmanlı iktisat tarihinin yeterince bilinmeyen bir yönünün gün yüzüne çıkarılmasına yardımcı olacağı inancındayız.

#### **Kullanılan Kaynaklar:**

Çalışma hazırlanırken konuyla ilgili doğrudan ve dolaylı olarak geniş kapsamlı bir literatür ve arşiv taraması yapılmasına gayret edilmiştir. Bunlar içerisinde arşiv malzemesi önem taşımaktadır. Çalışılan konu itibariyle yapılan arşiv taramasının yurt içi ve yurt dışı olmak üzere iki ayağı vardır. İstifade edilen yurt içi arşivleri, ana arşiv mahiyetinde olan **Başbakanlık Osmanlı Arşivi** ve Beşiktaş'ta bulunan **Deniz Müzesi Arşivi**'dir. Bunun yanında başta İSAM Kütüphanesi olmak üzere Atatürk Kitaplığı, Bayezid Devlet Kütüphanesi, İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi, Marmara Üniversitesi Kütüphanesi, Fransız Anadolu Araştırmaları Enstitüsü Kütüphanesi, TBMM Kütüphanesi çalışmamızın yurt içi literatür taraması kısmını oluşturmuştur. Yurtdışı arşivleri ise, çalışma için son derece ehemmiyeti haiz olan Mesajeri Maritim ve benzeri kumpanyalara ait kayıtların bulunduğu özel şirketler arşivi, (**Archives de l'Association French Lines**) ve Fransız Milli Arşivi'nden (**Archives Nationales de France**) oluşmaktadır. Bundan yanında Fransız Milli Kütüphanesi (**Bibliothèque Nationale de France**) çalışmamızın yurt dışı literatür taraması ayağını oluşturan en önemli kurumdur.

Bundan başka kaynakçada verildiği üzere belli başlı liman kentleri ve Osmanlı ticaretine ait salnameler ve yabancı yıllıklar, Mesajeri Maritim Kumpanyası'na ait tanıtım yıllıkları, yerli ve yabancı gazeteler ve dergiler, Fransız, İngiliz ve Belçika konsolosluk raporları, (**Documents Diplomatiques, House of Commons Parliamentary Papers, Royaume de Belgique Recueil Consulaire**) Fransız bakanlıklarına (Ministère des affaires Etrangères, Ministre de la Marine et des Colonies, Ministère du Commerce) ait yıllık raporlardan istifade edilmiştir. Bunların haricince çağdaşı yerli ve yabancı seyyahların eserlerinden istifade edilmiştir.

### **Karşılaşılan Sınırlamalar:**

Çalışmada kullanılan arşiv malzemesi dağınık halde bulunan yurt içi ve yurt dışı arşivlerden oluştuğundan, erişimde zorluklar yaşanmıştır. Erişilen yurt dışı arşivlerin biri Paris (**Archives Nationales de France**), diğeri Le Havre (**Archives de l'Association French Lines**) şehirlerinde bulunmaktadır. Bunların haricince Marsilya (**Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille**) ve Bouches du Rhone (**Archives Departementales des Bouches du Rhone**) şehirlerinde bulunan arşivlere ulaşılammıştır. Çalışmada karşılaşılan en önemli zorluklardan biri Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Osmanlı liman kentlerinde bulunan acentelerin şirket merkezine gönderilmek üzere Sekreterlik, Trafik, Muhasebe, Davalar, İstekler gibi değişik kalemlerden oluşan yıllık rapor tutma geleneklerinin 1880'den itibaren başlamasıdır. Bunun yanında 1890-1900 arasındaki döneme ait şirket arşivinde bulunan Trafik ve Muhasebe kalemlerine ait raporların neredeyse tamamının tahrip ve yok olmasından dolayı şirketin bu döneme ait taşıdığı navlun hakkında malumat verilememiştir. Bunun yanında yerli arşivlerde MM Kumpanyası hakkında ziyadesiyle belge bulunmasına rağmen, bu belgelerde muhteviyatı itibariyle kısır malumat bulunmaktadır. Diğer yandan çalışmamız boyunca belgelerin dijitalize edilmesi, tadilat dolayısıyla Deniz Müzesi Arşivi'nden yeterince istifade edilememiştir. Çalışmamızda karşılaştığımız en önemli sorunlardan biri de Osmanlı sularında faaliyet gösteren yabancı buharlı nakliyat şirketleri hakkında rehberlik edebilecek müstakil bir çalışmanın bulunmamasıydı. Bunun yanında başlı başına müstakil çalışmalara konu oluşturulabilecek "19. Yüzyıl Osmanlı Deniz Hukuku"na dair başvurulabilecek bir yapıtın olmayışının eksikliği çalışma boyunca hissedilmiştir.

# I. BÖLÜM: MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASI'NIN KURULUŞU VE YAPILANMASI

## 1.1. Fransızların Akdeniz'de Düzenli Posta Taşımacılığı Girişimleri

19. yüzyılın ilk dönemlerine kadar Fransızların Akdeniz posta taşımacılığı ve ticareti küçük armatör tüccarların sahip oldukları yelkenli gemiler aracılığıyla yapılırdı. Mektuplar ve paketler; kolonilerle ve deniz aşırı bölgelerle ticaret yapan gemi kaptanlarına emanet edilirdi<sup>38</sup>. Kaptan, döndüğünde postaların seyahat esnasında uğradığı limanlarda mektup ve paketlerin verilip verilmediği konusunda rapor verirdi<sup>39</sup>. Kamusal olarak yapılan posta deniz taşımacılığı tamamen devletin kontrolünde işletilirdi. 1788'den sonra Fransız hükümeti, taşımacılık işinde özel sektöre insiyatif tanımaya başladı. İlk olarak özel posta seferleri, kolonilerle ticaret yapan tüccarlar tarafından düzenlendi. Yelkenliler, uzak noktalardaki varış istasyonları için limanlarından ayrıldıklarında, kaptanlar genellikle görevlerini tamamlamadan, yani armatör-tüccarlara ait ürünleri en iyi fiyata satmadan ve emanetleri teslim etmeden dönüş yapmazlardı.

Deniz posta taşımacılığı için en büyük engel olumsuz hava şartlarıydı, buhar makinesinin gemilere uygulanmasıyla, gemilerin büyük oranda rüzgâr ve fırtınadan bağımsız olarak seyrüsefer yapmaları sağlanmış oldu. Robert Foulton, 1807'de yapmış olduğu *Clermont* adlı buharlı gemisini Hudson Nehri'nde yüzdürmeyi başardı<sup>40</sup>. Daha sonra İngilizler, 1812'de ise *Comet* adındaki ilk buharlı gemisini *Clyde* nehri üzerinde yüzdürmeyi başardılar. Bundan kısa bir süre sonra Fransızların 1816'da İngiltere'den satın aldığı *Elise* adındaki buharlı gemi, Seine Nehri'nde işlemeye başladı. 1818'e geldiğinde *Rop Roy* adındaki İngiliz buharlısı ilk defa denize açılarak Calais ile Douvres arasında seferler yaptı<sup>41</sup>. Fransızların Akdeniz'e açılan ilk buharlısı ise Marsilyalı Armatör *Pierre Andriel* adına 1818'de Napoli'de inşa edilen *Ferdinando Primo* adlı buharlı gemiydi. Bu gemi Marsilya limanına yaptığı ilk seferini 3 Kasım

<sup>38</sup> Colin, *La Navigation Commerciale*, s. 282.

<sup>39</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, s. 38.

<sup>40</sup> Aslında Fulton ilk istimbotunu (steamboat) 1803'te Seine Nehri'nde kısa süreli de yüzdürse de başarılı olamamıştı. Daha sonra bu denemesine Hudson Nehri'nde devam etti. Meydan "Buhar", *Meydan Larousse Büyük Lügat ve Ansiklopedi*, III., Sabah Yayınları, İstanbul 1992, s. 441.

<sup>41</sup> Charles Finidori, *La Compagnie Valery Freres et Fils, Armateurs Cap Corsins 1840-1883*, Editions Alain Piazzola, Sainte Lucie 2008, s. 12.

1818'de gerçekleştirdi<sup>42</sup>. 1819'a gelindiğinde ilk defa bir yandan çarklı buharlı (Savannah) Atlas okyanusu başarılı bir şekilde geçebildi. Ancak bu buharlı yolunun büyük bir kısmını klasik şekilde yani yelkeniyle tamamladı. Fransız hükümeti, denizlerde posta taşımacılığı amacıyla buharlı gemi teknolojisinden 1819'dan sonra istifade etmeye başladı. 1828'e gelindiğinde Fransız atölyelerinde, Toulon ile Cezayir arasında asker taşımak amacıyla buharlı gemi inşasına başlandı. Fransızlar, ticari yönden son derece öneme haiz olan Cezayir'i uzun zamandan beri almak düşüncesindeydi. Buharlı gemilerin hızlı bir şekilde asker ve silah nakline imkân sağlaması, Fransızların bu düşüncesini eyleme dönüştürmesine olanak tanıdı. Fransızlar, 1828-29 Osmanlı-Rus harbinin Osmanlı yenilgisi ile son bulmasından faydalanmaya karar verdiler. 12 Haziran 1830'da Cezayir'e 16 bin kişilik bir kuvvet çıkararak, Cezayir'i işgal ettiler<sup>43</sup>. Cezayir'in ele geçirilmesinde, birçok buharlı tüccar gemisinden istifade edildi. Cezayir ele geçirildikten sonra burayla bağlantı, Fransız deniz kuvvetlerine ait buharlılar ve posta taşımacılığı yapan kumpanyalar aracılığıyla sağlandı<sup>44</sup>.

Buharlı gemilerin yapım ve teknik bakım maliyetlerinin yüksek olması, ayrıca yakıt ikmal etmeden uzun süre suda kalamaması ve tonajlarının düşük olması gibi nedenlerden dolayı deniz ticaretinde ilk dönemler yelkenlilerin üstünlüğü devam etti<sup>45</sup>. Ayrıca bu dönem buharlılarının iç hacimlerinin yarısını motor ve aksamı, kazanlar ile yakıt depoları teşkil etmekteydi. Kalan bölümün dörtte biri ise gemi tayfasının kullanımına ancak yetiyordu. Tüm bunlardan arta kalan alan bölümde ise yolcu, yük ve postaya ayrılabilirdi. Limanlardaki yük indirme-bindirme altyapısı yelkenlilere göre düzenlenmişti. Dönemin şartlarına bakıldığında kumpanyalar ve gemi sahibi armatörler, aynı zamanda devlet yöneticileri, buharlıların fiziksel yetersizlikleri dolayısıyla yük ve yolcu taşımak konusunda ön planda olamayacaklarını düşünüyorlardı. Bundan dolayı taraflar tüm enerjilerini avantajlı posta hatları oluşturabilecek sözleşmeler yapmak için sarf ettiler. Bu sayede ilk dönemler buharlı gemiler "*paket-boat (paquet-boat)*" adıyla

---

<sup>42</sup> Finidori, *La Compagnie Valery Freres et Fils*, s. 12-13.

<sup>43</sup> Bu sırada Cezayir dayısı İzmirli Hüseyin Paşa'nın daha önce Fransa'ya verdiği borçları istemesi ve Fransız Cezayir konsolosunu azarlaması Fransız hükümetini harekete geçirdi. Azmi Özcan, "Türk Fransız İlişkileri" *İslam Ansiklopedisi*, XIII, TDV., İstanbul 1996, s. 180-183; Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, V., 4. Baskı, TTK. Yayınları, Ankara 1983, s. 125.

<sup>44</sup> Jean-Jacques Antier, *Les Premiers Paquebots a Vapeur, Bertrand de Quenetain*, Saint Malo 1995, s. 127-128.

<sup>45</sup> André Siegfried & Jerome Jean Tharaud, *Le Centenaire des Services des Messageries Maritimes (1851-1951)*, Paris 1952, s. 5.

özdeşleşti. Ancak buharlı gemilerin düzenli seferleri ve hızlarının yüksek olması ve her geçen gün gelişen gemi teknolojisi onların, yelkenlilere karşı üstünlüğünü bariz bir şekilde ortaya çıkardı. Zira yelkenlilerin kalkış ve varış saatlerindeki düzensizlikleri, hızları önemli bir sorundu<sup>46</sup>.

Fransız hükümeti, buharlılar sayesinde düzenli posta hatlarıyla tanıştı. Posta taşımacılık faaliyetleri öncelikle devlet eliyle daha sonra ise Akdeniz’de dar alanlarda faaliyet gösteren küçük buharlı nakliyat kumpanyalarıyla başladı<sup>47</sup>. Buharlıların Akdeniz’e girişiyle taşımacılıkta hız ve güvenliğin artması Fransa ile Akdeniz limanları arasındaki iletişimi önemli oranda geliştirdi. 1830-1835 yılları Akdeniz’de yeni bir dönemin başlangıcıydı. Ancak Akdeniz’de benzer girişimler 1830’larda oluşmaya başladı<sup>48</sup>.

Cezayir’in ele geçirilmesinden sonra artan ticari ve posta ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla Fransız posta idaresi, 1832’de Marsilya-Cezayir arasındaki posta taşımacılık imtiyazını özel bir buharlı nakliyat kumpanyasına devretmek için bir ihale açtı. Bu şirket hem posta taşımacılığı yapacak hem de ticari ilişkileri sağlayacaktı. Ancak, Fransız Savaş Bakanlığı, güvenlik endişesiyle bu ihaleye karşı çıktı. Savaş Bakanlığı, Fransa ile Cezayir arasındaki posta taşımacılığını deniz kuvvetlerine ait beş adet buharlı firkateynle bizzat kendisi yaptı. Bakanlık, 1833’te Toulon ile Cezayir arasında haftalık seferler başlattı. Buharlı firkateynlere ne sivil yolcu, ne de ticari emtia alınıyordu. Sadece kamu görevlileri ve askerler seyahat edebiliyorlardı. Ancak tüccarların baskısıyla az miktarda da olsa buharlılara emtia kabul edilmeye başlandı. Sivil olarak yalnızca belli bir ücret karşılığında postalar alınabiliyordu. Tüccarlar, mallarını Cezayir’e gönderilmek üzere yük hayvanlarıyla Toulon’a kadar götürmek zorunda kalıyorlardı. Tüccarların baskısı üzerine bakanlık, Marsilya ile Cezayir arasında ayrı bir buharlı posta hattı açtı. 1835’e gelindiğinde devlete ait buharlılar asker ve kamu görevlilerinden boşalan yerlere sivil yolcular da almaya başladı<sup>49</sup>.

Marsilya ile Cezayir arasında muazzam bir ticari değişim trafiği vardı. Devlete ait buharlılar, her ne kadar bu hattaki posta ihtiyacını sağlasa da ticari ihtiyaçları

---

<sup>46</sup> Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 22.

<sup>47</sup> Colin, *La Navigation Commerciale*, s. 288.

<sup>48</sup> Taillamite Etienne, “Les Origines de la Navigation a Vapeur”, *Bibliothèque de l’Ecole des Chartes*, Année 1970, Volume 128, Numero 2, s. 475. s. 474-478; Finidori, *La Compagnie Valery Freres et Fils*, s. 26; Bois, *Armements Marseillais*, s. 7; Aimé Bouis, *Le Livre D’Or de Marseille*, Marseille 1907, s. 43.

<sup>49</sup> Antier, *Les Premiers Paquebots a Vapeur*, s. 127-128.

sağlamaktan uzaktı. Marsilyalı tüccar-armatörler arasında sübvansiyonla desteklenmiş hür teşebbüslü bir buharlı nakliyat şirketinin bu işi daha iyi yapabileceği tezi ağır basıyordu. Hatta tüccar armatörler, bu konuda posta idaresine baskı yapıyorlardı<sup>50</sup>. Bu minvalde Bazin Kumpanyası'nın öncülüğünü yapmış olduğu birçok nakliyat kumpanyası Cezayir'e düzenli seferler yapmaya başladı.<sup>51</sup> Ancak Bazin Kumpanyası dışında diğer kumpanyaların bu teşebbüsleri başarısızlıkla neticelenmişti<sup>52</sup>. Aynard Kumpanyası'nın (La Compagnie Aynard) 1832'de Marsilya ile Cezayir arasında yaptığı ilk seferi başarısızlıkla sonuçlandı. Marsilya-Cezayir arasındaki posta ve ticari ihtiyaçların daha düzenli ve verimli karşılanmasını isteyen Fransız hükümeti, Bazin Kumpanyası (La Compagnie Bazin) ile 1842 yılında posta taşımacılık anlaşması imzaladı ancak bu anlaşma 1851'de feshedildi<sup>53</sup>.

Cezayir posta taşımacılığına dair sorunlar daha geniş anlamda Doğu Akdeniz için de tartışılmaktaydı. Fransa'da özel şirketlere verilen posta taşımacılık imtiyazları üzerine, gerek Fransız parlamenterler, gerekse tüccar-armatörler ve sanayiciler, Doğu Akdeniz için de posta taşımacılık imtiyazı verilmesi teklifinde bulundular<sup>54</sup>. Nitekim İngiliz posta buharlıları 1833'te başarılı bir denemeden sonra Malta ve İskenderiye'ye düzenli seferler yapmaya başladılar. Marsilya limanından İskenderiye ve oradan Hindistan'a posta bağlantısı İngiliz buharlıları tarafından sağlandı<sup>55</sup>. Diğer yandan Avusturya'nın 1829'da kurmuş olduğu Tuna Buharlı Nakliyat Şirketi (*Erste K. K. Privilegierte Donaudampffahrtgesellschaft*) 1830'da Viyana ile Peşte arasında ilk denemesini yaptıktan sonra, 1834'te Aşağı Tuna'da, 1836'da ise İstanbul-Kalas arasında düzenli posta seferleri yapmaya başladı<sup>56</sup>. Bu gelişmeler üzerine Fransız hükümeti, Doğu Akdeniz'de, Fransa ile Levant limanları arasında etkili ve sürdürülebilir bir posta hattı

<sup>50</sup> Antier, *Les Premiers Paquebots a Vapeur*, s. 129-131.

<sup>51</sup> Pierre Guiral, *Marseille et Algerie 1830-1841*, Editions Ophrys, Gap 1957, s. 123-124.

<sup>52</sup> Antier, *Les Premiers Paquebots a Vapeur*, s. 128-129.

<sup>53</sup> Paul Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes, Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> Siecles* Tome VII., Cambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence, Marseille 1991, s. 23; Commandant Lanfant, *Historique de la Flotte des Messageries maritimes-1851-1975*, Association des Anciens des Etats-Majors des Messageries Maritimes, Réédition 2001, s. 19; Giraud, *Les Origines et L'evolution e la Navigation*, s. 33.

<sup>54</sup> Roland Caty and Eliane Richard, *Armateurs Marseillais au XIXe Siecle*, Tome I, Chambre De Commerce et d'Industrie de Marseille, Marseille 1986, s. 59-60.

<sup>55</sup> House of Commons, *To Inquire into the Contract Packet Service, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, Printed for the Information of the Proprietors of the Company, November 1849, s. 9; Jean-Luis Miegé, "La Navigation Européenne a Alexandrie (1815-1865)", *Revue de l'Occident Musulman et de la Mediterranée*, N° 46, 1987, s. 123-124.

<sup>56</sup> R. T. Claridge, *A Guide Along the Danube, from Vienna to Constantinople, Smyrna, Athens, the Morea, the Ionian Islans, and Venice*, Lonrda 1837, s. 5.

kurma fikrini benimsedi<sup>57</sup>. Ancak Fransız hükümeti deniz posta taşımacılığının özel teşebbüse emanet edilmesi konusunda kararsız ve isteksiz davranıyordu. Posta taşımacılığı ile ilgili Fransız hükümetinin önünde üç seçenek mevcuttu. Bunlardan biri postaları tamamen düzensiz seferler yapan ticaret gemilerine emanet etmek, diğeri iyi organize edilmiş düzenli seferler yapan özel gemi sahibi armatörlerle anlaşma sağlamak, üçüncü seçenek ise devlete ait gemilerle bu işi yapmaktı. Devletin genel çıkarları için birinci seçenek kademeli olarak terk edilmeliydi. Devlet diğeri iki alternatif modelden ise 19. yüzyılın ortalarına kadar istifade etti.

## **1.2. Fransız Deniz Posta Servisi (Le Service Maritime Postal de l'Etat) ve Osmanlı Limanlarıyla İlk Düzenli Posta İlişkisinin Kurulması**

Fransız hükümeti 1830'lu yıllarda, Akdeniz'de kısa mesafeli bölgeler arasında başarılı posta servislerini teşvik etti. Bu sayede Akdeniz'de ilk buharlı posta ağlarının kurulmasını sağladı. İngiltere buharlı posta gemileriyle 1830'dan beri Falmouth-Cadiz-Malta-Korfu arasında düzenli posta seferleri oluşturmuştu<sup>58</sup>. Yine Avusturya Trieste ve Levant arasında posta ve ticari ilişkilerini buharlı gemiler aracılığıyla yapıyordu<sup>59</sup>.

1835'e gelindiğinde Fransa hükümeti, tamamen buharlılardan oluşan bir posta nakliyat kumpanyası oluşturarak Fransa ile Levant limanlarının bağlantısını güçlendirmek arzusundaydı<sup>60</sup>. Fransız Parlamenter Reynard, Fransa'nın diğeri devletlerden daha önce ve hızlı bir şekilde İtalya'nın güneyindeki Arşipel adaları, Yunanistan, Osmanlı İmparatorluğu ve Mısır üzerinden Akdeniz'in tamamını içine alan ağda faaliyet göstermek üzere bir buharlı nakliyat kumpanyasının kurulmasına yönelik projesini parlamentoya sundu<sup>61</sup>. Proje, komisyon tarafından kabul gördü<sup>62</sup>. Fransız ekonomi bakanı da hızlı ve düzenli olarak kurulacak posta seferlerinin Fransa ile Doğu Akdeniz'i birbirine bağlayacağını söyleyerek projeyi teyit etti<sup>63</sup>.

<sup>57</sup> AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*, s. 1-2.

<sup>58</sup> Amédée Gréhan, *France Maritimes*, Tome I., Sous le Patronage du Ministre de la Marine, Dutertre Libraire-Editeur, Paris 1853, s. 226.

<sup>59</sup> *Moniteur Universel*, 16 Mai 1835, s. 1190.

<sup>60</sup> AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*, s. 2-3; M. Georges Philippar-Saboulin *Ballena, Compagnie des Messageries Maritimes 1852-1927, 75eme Anniversaire*, Paris 1928, s. 7; Rene Thery, *Les Services Contractuels des Messageries Maritimes Devant la Crise Mondial*, Paris 1936, s. 9.

<sup>61</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 9.

<sup>62</sup> *Quelques Reflexions sur le Projet*, s. 5-18.

<sup>63</sup> Henry Grout, *Les Services Maritimes Postaux en France*, V. Giard & E. Briere, Paris 1908, s. 19-20.

<sup>64</sup> *Moniteur Universel*, 24 Mars 1835, s. 599.



Fransız hükümeti, Osmanlı limanlarıyla bağlantı oluşturmak için öncelikle sabit ve düzenli iki hat oluşturmaya karar verdi. Birinci hatta buharlı gemiler Marsilya-İstanbul arasında Livorno, Civita-Vechia, Napoli, Mesina, Malta, Siros ve İzmir'e uğrayarak seferlerini yapacaklar, dönüşler de yine aynı güzergâhtan olacaktı. Kömür ikmali için uğranacak limanlar Malta ve Siros olarak seçildi<sup>64</sup>. Bu seferde buharlılar, gidiş-dönüş için ise toplamda 6.567 Km. yol almış oluyordu. Şimdiye kadar hiçbir Fransız posta hattı bu kadar uzun mesafeli olmadı<sup>65</sup>.

Oluşturulan diğer bir hat ise Akdeniz limanlarının Fransa'ya bağlanmasını sağladı. Bu hat İskenderiye'yi Siros üzerinden Pire adasına bağladı. Birinci ve ikinci hattın kesişim noktaları Yunan mühimmat deposu mahiyetinde olan Siros'tu. Doğu-Batı hattının ana noktası, Marsilya ve İstanbul'du<sup>66</sup>. Daha sonra Atina'dan İskenderiye'ye ek bir hat oluşturuldu. Ana ve eklenmiş hatlardan oluşan bu tasarımın pratiğe dönüşmesi için 1835'te gerekli ekipmanlar oluşturuldu<sup>67</sup>.

Ancak dönemin mevcut şartlarında posta idaresi, düzenli yapılacak bu seferler için ancak bir ya da iki buharlı tedarik edebildi. Diğer yandan bu esnada hiçbir Fransız özel nakliyat şirketi bu seferleri karşılayabilecek sayıda buharlı gemiye sahip değildi. Belirlenen bu hatlarda düzenli seferlerin yapılabilmesi için tahmini en az 10 buharlıya ihtiyaç vardı. Bunların yedisi Marsilya-İstanbul hattı üzerinde, ikisi ise bağlantı noktası olan Siros-İskenderiye hattı üzerinde işleyecekti<sup>68</sup>. Onuncu gemi ise herhangi bir kaza durumunda kullanılmasına karar verildi<sup>69</sup>.

Kurulan şirketten askeri beklentiler de vardı. Olası bir savaş durumunda askeri birlikler ve mühimmat, posta buharlıları tarafından kolaylıkla nakledilebilecekti. Politik açıdan Akdeniz ile sabit ve düzenli bir bağlantının olması, Fransa'nın bu deniz üzerindeki

---

<sup>64</sup> *Quelques Reflexions sur le Projet*, s. 6-7; Giraud, *Les Origines et L'evolution e la Navigation*, s. 22-23. Siros ve Rodos aynı zamanda birçok buharlı geminin de kömür ikmali yaptığı bir ana kömür durağı durumundaydı. Ali İhsan Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, Türkiye Denizciler Sendikası Yayını, İstanbul 1986, s. 25.

<sup>65</sup> *Moniteur Universel*, 24 Mars 1835, s. 599.

<sup>66</sup> Paul Calligas, *Voyage a Syros, Smyrne et Constantinople en 1844*, L'Harmattan, 1997, s. 45.

<sup>67</sup> Belirlenen bu uzak limanlarla düzenli bağlantı kurabilmek için buharlıların ayda üç defa Marsilya'dan hareket etmesi gerekiyordu. Dolayısıyla düzenli posta seferleri gerçekleştirmek için birçok buharlı gemiye ihtiyaç vardı. *Moniteur Universel*, 24 Mars 1835, s. 599; *Quelques Reflexions sur le Projet*, s. 8.

<sup>68</sup> *Quelques Reflexions sur le Projet*, s. 4; *Moniteur Universel*, 16 Mai 1835, s. 1191.

<sup>69</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, s. 44-45.

gücüne yeni unsurlar ekleyecekti. Fransız bayrağının Akdeniz sularında düzenli olarak dalgalanması bölge halklarının giderek Fransa'nın gücünü anlamasını sağlayacaktı<sup>70</sup>.

Fransız Ekonomi Bakanı, Fransız posta taşımacılığındaki devrimi özetle şöyle anlatıyordu:

*“Yelkenlilerle Marsilya'dan İstanbul'a yolculuk normal şartlarda 40 ila 50 gün arasında sürerdi, şu an Marsilya'dan İstanbul'a giden bir buharlı 28 günde gidiş dönüşünü tamamlamış oluyordu. Yani İstanbul'a gönderilen bir mektubun cevabı 29. Günde gelmiş oluyordu. Diğer yandan Posta gemilerindeki bu devrim sayesinde Levant ile diplomatik ve ticari ilişkiler de daha düzenli ve sıkı hale geliyordu<sup>71</sup>.”*

Fransız hükümeti Akdeniz'de düzenli posta taşımacılığı yapacak buharlı gemilerden oluşan şirketin kurulmasını kabul etti. Ancak bu şirketin reji idaresinde mi, yani doğrudan devlet tarafından mı yönetileceği, yoksa imtiyazlı bir şirket mi olacağı hususunda parlamentoda farklı görüşler mevcuttu<sup>72</sup>. Toplantıda tanınmış tüccarlar ve işadamları bu şirketin ihalesini almak için istenilen tüm şartları karşılamayı taahhüt etmekteydiler. Bu esnada Fransız parlamentosunda kurulacak şirketin statüsüne dair sert tartışmalar yaşanmaktaydı<sup>73</sup>. Ancak verilen tekliflerin hiç biri Fransız hükümeti tarafından kabul edilmedi. Fransız hükümeti, kararını devlete ait posta nakliyat kumpanyasından yana verdi ve 3 Temmuz 1835'te Doğu Akdeniz'de faaliyette

<sup>70</sup> *Quelques Reflexions sur le Projet*, s. 18; *Moniteur Universel*, 15 Mai 1835, s. 1191.

<sup>71</sup> *Moniteur Universel*, 24 Mars 1835, s. 599; *Quelques Reflexions sur le Projet*, s. 17-18.

<sup>72</sup> Reynard, komisyonda bu konu hakkında şunları söylüyordu: “Eğer hükümet bu işi gerçekleştirmeye çalışırsa, tüm maliyeti kendisinin karşılaması gerekirdi. Ancak gemi yapımını üstlenecek istihdamı sağlayacak özel bir şirket ile sübvansiyon vermek şartıyla anlaşılrsa tüm maliyetlerden kurtulmuş olurdu. Eğer özel bir şirket bu işi devralırsa, yeterli sermaye biriktirerek yeni gemiler inşa edebilir, yeni posta hatları oluşturabilirdi. Bunun yanında ihaleyi almak için bu işi yapmaya muktedir birbirinden deneyimli şirketler başvuru yapabilirdi. *Quelques Reflexions sur le Projet*, s. 5-6; *Moniteur Universel*, 15 Mai 1835, s. 1191.

<sup>73</sup> Baron Tupinier'e göre Akdeniz'de kurulacak posta nakliyat kumpanyasının hedefi sabit hatlar üzerinde Fransa ve Levant arasında sadece posta taşımacılığı şirketin ikincil hedefi olmalıydı. Şirketin asıl amacı devletin çıkarları doğrultusunda ekonomik ve politik ilişkiler gerçekleştirmektir. Ekonomik açıdan vapurların kalkışı ve varış saatlerinin belli olması ticari ilişkileri ve yolcu taşımacılığını kolaylaştıracak, bunlara bağlı olarak da bankacılık işlemleri gelişecekti. Bunun yanında güvenlik açısından buharlıya yerleştirilecek iki adet top Akdeniz'deki korsanlara karşı gemiyi rahatlıkla koruyabilecekti. Bu gemilerde taşınan ticari postalar aynen konsolosluk postaları gibi özel bir kutunun içine konularak mühürlenecek diğer milletler herhangi bir nedenle posta kutularını açamayacak ve postalar güven içinde taşınacaktı. Düzenli ulaştırma şirketi Fransa'nın Akdeniz'deki stratejik varlığını yükseltecekti. *Moniteur Universel*, 15 Mai 1835, s. 1191.

bulunmak üzere tamamı buharlılardan oluşan Fransız Deniz Posta Servisi'nin (Le Service Maritime Postal de l'Etat) kuruluşunu onayladı<sup>74</sup>.

Kumpanya'nın genel merkezi Marsilya oldu<sup>75</sup>. Ancak kumpanyanın yönetimi için devlet rejisi ile imtiyazlı kumpanya arasında orta bir yol bulundu. Bu çözüm yolunu bulan kişi Marsilya Ticaret Odası Başkanı Alexis Rostand idi. Alexis Rostand'ın bulduğu çözüme göre devlet posta servisini, imtiyazlı şirket ise ticari işlerin organizasyonunu sağlayacaktı<sup>76</sup>.

Fransız Deniz Posta Servisi'ne ait *Scamandre* adlı buharlı 1 Mayıs 1837'de İstanbul'a gitmek üzere bir deniz yüzbaşı kaptanlığında Levant hattındaki ilk seferi için denize açıldı<sup>77</sup>. Akdeniz'deki deniz korsanlarına karşı bu gemilerin her birine iki top yerleştirildi<sup>78</sup>.

Şirket, 14 yıl boyunca seferlerini aksatmadan yaptı. 1841'de Marsilya-İskenderiye arasında 14 gün süren hattın açılmasının akabinde Siros-İskenderiye hattı 1845'te kaldırıldı. İstanbul hattının uğrak noktası ve Mısır hattının bağlantı noktası Malta olarak seçildi. İtalya hattı, İstanbul gibi ayırt edici özelliğe sahip oldu. 1850'ye gelindiğinde Akdeniz ağı 14 buharlı posta gemisinin işlediği üç ayrı hattın oluşmaktaydı<sup>79</sup>.

Deniz Posta Servisi, 1837'den 1851'e kadar düzenli bir şekilde seferlerini yerine getirdi. Ancak bu süre zarfında ekonomik yönden fiyasko yaşandı<sup>80</sup>. 1837-1851 yılları

---

<sup>74</sup> Şirketin kuruluşunu sağlayan anlaşmanın 1. Maddesi'ne göre: İlk etapta 10 adet posta vapurunun inşa edilmesi için ekonomi bakanlığı tarafından 5.940.000 Frank kredi verilecekti. 3. Maddesine göre ise inşa edilecek buharlılar, Fransız Deniz Kuvvetleri filosuna uyarlanabilecek şekilde üretilecek ve mürettebatı da devletin deniz kuvvetlerinden tedarik edilecekti. Bu yasaya göre işletme geniş ölçekte direk devlet tarafından yönetilecekti. Bu gemilerin inşasını Deniz Mühendisi Moissard, deniz kuvvetleri donanmasına benzer şekilde inşa edecekti. Grout, *Les Services Maritimes Postaux en France*, s. 20; AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*, s. 2-3; Girard, "Les Grandes Compagnies Maritimes sous le Second Empire", s. 107-118. *Moniteur Universel*, 15 Mai 1835, s. 1191.

<sup>75</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 12.

<sup>76</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, s. 49.

<sup>77</sup> Bu gemi 413 tonluk ve 160 beygir gücünde. Kumpanyanın filosunda bulunan diğer buharlılar da ortalama 400 tonluk, 160 beygir gücünde 51 metre uzunluğundaydı. Antier, *Les Premiers Paquebots a Vapeur*, s. 130; Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 163. Başka bir kaynakta adı geçen buharlının 363 ton ve 163 beygir gücünde olduğu belirtiliyordu. Ancak burada Marsilya Ticaret odasının hazırlatmış olduğu ve resmi rakamlardan yararlanılarak hazırlatılan Paul Bois'nın eserinde verdiği ölçüleri vermeyi uygun bulduk.

<sup>78</sup> Buharlıların her birinde 42 mürettebat istihdam ediliyordu. Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 22.

<sup>79</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, s. 50.

<sup>80</sup> 1837 yılında yıllık kâr 158.000 frank beklenirken, 3 milyon Frank zararla karşılaşmıştı. AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*, s. 1-2; E. Levasseur, *Histoire du Commerce de la France, Deuxieme Partie, de 1789 a Nos Jours*, Librairie Nouvelle de Droit et de Jurisprudence, Paris 1912, s. 712.

arasındaysa resmi rakamlara göre toplam zarar 37.237.894 Frank idi, gerçekte ise 50 milyon Franktı. Hâlbuki Trieste-İstanbul hattında yalnızca ticari gaye güden Avusturya Lloyd Kumpanyası'nın her yıllık ortalama kârı 300.000 Frank civarındaydı<sup>81</sup>.

Kumpanyanın önemli miktarda zarar etmesinin nedenlerinden biri ticari posta gemilerinin aynı zamanda savaş gemileri statüsüne sahip olmasıydı. Savaş gemilerinin ekipman ve teknik açıdan ticari faaliyetlere uyarlanmasının bir çok olumsuz yönleri vardı. Askeri kökenden gelen kaptan ve mürettebat uluslararası ticari yasalara uyum sağlayamadı. Devletin gemileri ve kaptanları ticari mahkemelere tabi olmadıklarından bu durum birçok soruna sebebiyet verdi. Ayrıca buharlı gemiler, teknik açıdan askeri ihtiyaçlara göre inşa edildiğinden emtia koyulabilecek yerler çok sınırlıydı. 1835'te kumpanya kurulduğunda devlet yolcu taşımacılığını onaylarken, ticari mal taşınmasına onay vermedi. 1845'e gelindiğinde devlet sadece bazı değerli malların taşınmasına izin verdi<sup>82</sup>.

İşletmenin giderine dair yapılan hesaplamalara; işletme büroları, mağazalar, limanlardaki personel, karantinalar ve sigorta giderleri maliyete dâhil edilmedi. Tüm planlamalar teoride basit olasılıklar üzerine yapıldı. 1840'lara gelindiğinde gemilerin bakım ve onarımlarının yapılması ihtiyacı hâsıl olduğunda Posta İdaresi'nin bu işlere yetişmedi<sup>83</sup>.

Tüccarların kâr güdüsü devletin kumpanyası için pek de önemli değildi. Kumpanya kaptanlarından bir teğmene göre, deniz yolculuğu memnuniyet verici olmalıydı, ne bir posta kolisi nede bir yolcunun memnuniyeti onları ilgilendirmiyordu<sup>84</sup>.

---

<sup>81</sup> Antier, *Les Premiers Paquebots a Vapeur*, s. 131-132; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 51-52.

<sup>82</sup> *Moniteur Universel*, 5 Mars 1851, Seance des 12; AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*, s. 1-2.

<sup>83</sup> 1844'te Siros-İstanbul hattında Fransız posta vapuru *Telemak* ile seyahat eden Rum bir avukat olan Paul Calligas şöyle der: "Gemiye biner binmez hemen masaya otururuz, tam dışarı çıktığımızda görürüz ki İzmir Körfezi'nin ortasındayız, burada uzun süre bekleriz, tam tatlımızı yemeye başladığımızda makineci kaptana kazanın bacasını açık unuttuk diyerek seslenir. Buharlıda üç tane baca mevcuttu ve ateşin yoğunluğundan biri patlamış durumdaydı." Couvenhes, *Les Messageries*, s. 80.

<sup>84</sup> Bunun yanında Doğu'dan özellikle Mısır'dan gelen yolcular, Fransa'nın salgın hastalıklara karşı aldığı önlem gereği Marsilya'da karantina (Lazeret) rıhtımında 12 gün boyunca bekletilirlerdi. Bu nedenle Doğu'dan Marsilya'ya gelen yolcuların sayısı pek azdı. Doğu Akdeniz hattının Beyrut'a kadar uzatılması olumsuz sonuçlar doğurmuştu. Kaptan seferini zamanında ve düzenli yapamayacağı endişesiyle Beyrut limanına geldiğinde daha yolcular inmeden hareket etmek zorunda kalırdı. Bu nedenle kumpanya yönetimi şiddetli eleştirilere maruz kalırdı. Grout, *Les Services Maritimes Postaux en France*, s. 27; AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*, s. 1-2; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 87.

Hatlar neredeyse tamamen devletin politik kaygılarına göre belirlendi, ne tüccarların, ne de yolcuların ihtiyaçları göz önünde bulunduruldu<sup>85</sup>. Posta servisine ait buharlıların taşıyabileceği belli başlı ürünler altın, gümüş, kıymetli ziynet eşyaları, esans, çivit, kırmızı boyası, ham ipek, kaşmir vesairden ibaretti. Bu nedenle tüccarlar ve yolcular daha çok İngiliz ve Avusturya posta buharlılarını tercih ediyorlardı<sup>86</sup>.

Kumpanyaya getirilen bu sınırlamalar Fransız hükümetine yıllık 3 ila 4 milyon Frank zarara neden oldu. Liberal parlamenterler, armatörler ve tüccarlara göre devlet, taşımacılık işlerinde tüm haklarını özel sektöre bırakmalıydı. Posta buharlılarının deniz kuvvetleri için yük taşınması onaylanamaz bir durumdu. Ekonomik sonuçlar özel sektör ile kamusal çıkarların birbirinden ayrılması gerektiğini ortaya koydu<sup>87</sup>.

Fransa ile Levant arasında buharlı posta hizmetinin sağlanması için yapılan ilk teşebbüs devlet ile özel sektör arasındaki ilişkilerin karmaşıklığını ortaya koydu. 1835'te siyasi kaygılar nedeniyle işletmenin direkt devlet tarafından yönetilmesi seçeneği önem kazanmıştı. Ancak şirketin devlet tarafından doğrudan işletilmesinin finansal zorlukları tüm gerçekliğiyle ortaya çıktı. Bu durum 19. yüzyılın ikinci yarısında Fransız hükümetini imtiyazlı şirket seçeneğine doğru itti<sup>88</sup>.

### **1.3. Rostandlar ve Levant Buharlı Nakliyat Kumpanyası (Compagnie Des Paquebots a Vapeur du Levant)**

Marsilya'nın XVIII. yüzyıldaki geleneksel ekonomik yapısı 19. yüzyılın ilk dönemlerine kadar yerini muhafaza etti. Bu geleneksel yapıya göre Marsilyalı bir tüccar; armatör, sanayici, bankacı ve sigortacılık gibi muhtelif meslekleri aynı anda yapabiliyordu. Gemi inşa ve donatım işini yapan aynı zamanda da ticaretle ilgilenen kesime *tüccar-armatör* deniliyordu. Bu nedenle özel buharlı deniz nakliyat kumpanyalarının gelişiminde tüccar-armatör aileler önemli rol oynadı<sup>89</sup>. 19. yüzyılda

<sup>85</sup> Hâlbuki iyi bir posta nakliyat şirketi, tüccarların her türlü ihtiyaçlarını ve yolcuların güvenli, konforlu, hızlı bir şekilde seyahat edebilmesi sağlanabilmeliydi. Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 15.

<sup>86</sup> M. A. Ubcini, *Osmanlı Modernleşme Sancısı*, (Çev. Celal Aydın), Timaş Yayınları, İstanbul 1998, s. 294.

<sup>87</sup> Grout, *Les Services Maritimes Postaux en France*, s. 26; *Moniteur Universel*, 17 Juin 1851, p. II.

<sup>88</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, s. 49.

<sup>89</sup> Michael Stephen Smith, *The Emergence of Modern Business Enterprise in France 1800-1930*, Harvard University Press, Harvard 2006, s. 88-89; Antier, *Les Premiers Paquebots a Vapeur*, s. 132-133.

Marsilya'daki en önemli tüccar-armatörler, Rostandlar, Fraissinetler, Bergasseler, Patreler, Bazinler, Valery Kardeşler ve Fabreler gibi ailelerden ibaretti<sup>90</sup>.

Gemi donatıcılığı sayesinde birçok tüccar-armatör büyük servete sahip oldu. Tüccar armatörlerin çoğu, bir ila üç arasında gemiye sahiplerdi<sup>91</sup>. Bunlar, mallarını satmaları üzere gemi kaptanlarına teslim ediyor, dönüşte ise yine kaptanların kendi hesaplarına aldıkları malları Fransız pazarına sürüyorlardı<sup>92</sup>. Marsilyalı tüccar-armatörler daha ziyade kısa mesafeli hatlarda ticaret yaptılar. Buharlı gemilerin deniz taşımacılığında kullanılmaya başlanması, Marsilya ticaretini ve ticaretle meşgul olan meslek gruplarını değişim ve dönüşüme uğrattı. Marsilya ticareti ve deniz taşımacılığını tekellerinde bulunduran tüccar-armatörler, deniz nakliyatındaki bu değişime yetersiz sermayeleriyle ayak uydurmaya çalıştılar<sup>93</sup>. 1840'ların sonlarına kadar küçük nakliyat şirketleri oluşturarak ticari faaliyetlerini yelkenliler ve alabildikleri birkaç buharlıyla sürdürdüler<sup>94</sup>. Bu türden nakliyat şirketlerinden en önemlilerinden birisi Rostand Kumpanyası'ydı.

Rostand ailesi Alexis Rostand sayesinde buharlı nakliyatına ilgi gösterdi. Alexis Rostand'ın kardeşi olan Bruno Rostand da Levant ticareti konusunda deneyimliydi. Bruno Rostand kariyerine Marsilya Ticaret Evi üyesi olarak önce 1803'te İstanbul'da başladı. Daha sonra 1807'de Pierre Palas'ın Halep'te bulunan ticaret evini yönetti. Bundan sonra İzmir'de yabancı ticaret acentesi olarak görev yaptı<sup>95</sup>. Daha sonra Marsilya'ya döndü ve burada Levant ile ticaret yapmak amacıyla 1821'de kendine ait ticaret evini kurdu<sup>96</sup>.

Bruno Rostand, oğlu Albert'i şirketine ortak etti. Daha sonra onu, 1836-1838 yılları arasında ticari münasebetlerde bulunması için Yunanistan, Osmanlı liman kentleri,

---

<sup>90</sup> *Historique de la Compagnie Fraissinet, Reconstitue d'Apres Documents d'Archives et Souvenir Personnels*, L'Imprimerie Generale de Provence, Marseille 1976, s. 18-19; Caty-Richard, *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille*, s. 31-33.

<sup>91</sup> 1835'te Marsilya limanına ait 286 geminin 192'si tüccar-armatörlere aitti Couvenhes, *Les Messageries*, s. 54.

<sup>92</sup> Caty-Richard, *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille*, s. 18.19.

<sup>93</sup> Girard, "Les Grandes Compagnies Maritimes sous le Second Empire", s. 107.

<sup>94</sup> Smith, *The Emergence of Modern Business Enterprise in France*, s. 92-93; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 54.

<sup>95</sup> Xavier Daumalin-Marcel Courduiré, *Vapeur et Revolution Industrielle a Marseille (1831-1853)*, Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence 1997, s. 112-113.

<sup>96</sup> Caty-Richard, *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille*, s. 26.

Mısır ve Kıbrıs'a gönderdi. Albert'in Doğu Akdeniz'de yapmış olduğu girişimler şirketin kârını önemli oranda arttırdı<sup>97</sup>.

Albert Rostand, Marsilya'ya döndüğünde babasını yeni bir buharlı nakliyat kumpanyası kurmaya teşvik etti. Bruno Rostand, birkaç yıl sonra yani 1845'te Marsilya-İstanbul hattında ticari faaliyet yapacak olan Rostand ve Kumpanyası'nı (Rostand et Compagnie) kurdu<sup>98</sup>. Rostandlar Marsilya-İzmir ve İstanbul arasında buharlı işletmek için Babıali'den gerekli izni de aldılar<sup>99</sup>. 11 Temmuz 1846'da Rostandların *Hellespont* adındaki buharlı gemisi Livorno, İzmir, İstanbul arasındaki ilk seferini yapmak üzere denize açıldı<sup>100</sup>. Bu yeni kumpanya genellikle Levant Buharlı Posta Kumpanyası (Compagnie des Paquebots a Vapeur du Levant) adıyla tanındı<sup>101</sup>.

Mütevazi bir buharlı nakliyat kumpanyası olan şirketin başlangıçta toplam sermayesi 1.500.000 Franktı ve *Hellespont*, *Bosphore* ve *Oronte* isimlerindeki üç gemisi 1846'da *L. Benet de la Ciotat* atölyesinde inşa edildi<sup>102</sup>. Rostandların Marsilya-İstanbul arasında işleyen yeni bir buharlı filosu oluşturması Marsilya'nın Doğu Akdeniz ve İstanbul ile ilişkilerinde yeni bir dönem açtı. Marsilya'ya sıkışmış bulunan armatörlerin buharlı filoları kurarak Akdeniz'e açılmalarında önemli bir rol oynadı<sup>103</sup>. Bu şirketin Levant limanlarındaki faaliyetleri kısa sürede etkisini gösterdi. Fransa'nın Levant ile olan ihracatında önemli bir artış sağladı. Fransızların Levant'tan yapmış oldukları ipek ihracatı içerisinde Rostandların payı sırasıyla 1845-1846-1847'de %36, %62, % 86 oranında yükselmişti. Aynı yıllarda Fransızların Levant'a yaptığı ilaç ve kumaş boyası ithalatının %81'i %96'sı ve %100'ü Rostand buharlıları tarafından yapıldı<sup>104</sup>.

Ancak Rostand Kumpanyası'nın Fransız Posta Servisi'yle benzer hat üzerinde işlemesi iki şirket arasında rekabete sebebiyet verdi. Rostand Kumpanyası, bu nedenle İstanbul hattında iki haftada bir yapmış olduğu seferleri gözden geçirerek 1846'da ayda bir defaya düşürmek zorunda kaldı. Bu durumdan tüccarlar ve yolcular da memnun

<sup>97</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, s. 57.

<sup>98</sup> Bois, *Armements Marseillais*, s. 63.

<sup>99</sup> DMA. (Deniz Müzesi Arşivi), Şura-i Bahriye, 4/78A, 21 Şubat 1847.

<sup>100</sup> Giraud, *Les Origines et L'evolution e la Navigation*, s. 37.

<sup>101</sup> Bois, *Armements Marseillais*, s. 63; Caty-Richard, *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille*, s. 57.

<sup>102</sup> Bu üç buharlı 180 beygir gücünde, yandan çarklı ve teknesi demirdendi. Bu gemiler devlete ait gemilere oranla çok üstündü. Zira devlete ait posta gemileri ortalama 160 beygir gücündeydi, aynı zamanda bu gemiler ticari ihtiyaçlara göre değil de kamusal ve askeri ihtiyaçlara göre yapılmışlardı. Bois, *Armements Marseillais*, s. 63; George-Toudouze, *Histoir de la Marine*, s. 430; Ubcini, *Osmanlı Modernleşme Sancısı*, s. 294.

<sup>103</sup> Giraud, *Les Origines et L'evolution e la Navigation*, s. 37.

<sup>104</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, Paris 2007, s. 58.

değillerdi. Reji idaresinde olan Fransız Posta Servisi'nin açığı her geçen gün daha fazla artıyordu. Diğer yandan Rostand Kumpanyası'nın finansal durumu Fransız Posta Servisi'ne göre daha iyi olsa da, şirketin bu sırada Levant'ta işleyen Avusturya Lloyd ve İngiliz P&O kumpanyaları karşısında rekabet edebilmesi imkânsızdı.

Rostand Kumpanyası, Lloyd ve P&O kumpanyaları gibi düzenli seferler yapabilecek kadar yeterli bir filoya ve sermayeye sahip değildi. Küçük sermayeli bir aile şirketiyle Levant ticaretinde tutunamayacağını farkında olan Albert Rostand, daha büyük bir şirket haline gelebilmek için yetkili ve etkin bir ortak aradı<sup>105</sup>. 1850'lere gelindiğinde benzer şekilde Fransız hükümeti de, devlete çok pahalıya mal olan posta taşımacılığını çağın gereklerine göre, yani özel bir şirkete ihale etmenin yollarını aramaya başladı.

MM Kumpanyası'nın kuruluşundan önce görüldüğü üzere Marsilya'da birçok irili ufaklı yelkenli gemi şirketi kuruldu, daha sonra bu şirketler filolarına buharlıları dâhil ederek büyük buharlı nakliyat şirketleri haline dönüşmeye başladılar. Bunlar MM Kumpanyası, kuruluncaya kadar geçen sürede bir taraftan bölgedeki taşımacılığı sürdürürken diğer taraftan da büyük vapur şirketine doğru geçişi hazırlayan bir ortam ve birikim oluşturdular. Bu çerçevede en önemli yere sahip olan şirket Rostand Kumpanyası'ydı. Bu şirket ve kurucusu olan Rostand ailesi, MM Kumpanyası'nın kuruluşunda son derece önemli rol oynadı.

#### **1.4. Mesajeri Nasyonal Kumpanyası (La Compagnie des Messageries Nationales)**

Mesajeri Nasyonal Şirketi'nin kurulmasında önemli rolü olan Mesajeri Genel Şirketi, 6 Ağustos 1796'da 14 posta taşımacılık şirketinin bir araya gelmesiyle kuruldu. Şirket, Mesajeri Royal adıyla faaliyetlerini 28 Şubat 1848'e, yani II. Cumhuriyetin ilan edilmesine kadar sürdürdü, şirketin adı II. Cumhuriyetle beraber Mesajeri Nasyonal olarak anıldı<sup>106</sup>. Mesajeri Nasyonal, hem karada hem de nehirlerde posta taşımacılığı yapan milli bir posta işletmesiydi. Fransız sınırları dâhilindeki nehirler arasında çok fazla bağlantının olması sayesinde bu şirket mavnalar aracılığıyla posta taşımacılığı

---

<sup>105</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 13, 60.

<sup>106</sup> Bu şirket aynı zamanda Mesajeri Royal (Les Messageries Royales) adıyla anılıyordu. Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 22.



yapıyordu<sup>107</sup>. MN Kumpanyası, 1806'da imparatorluğun 142 vilayetinde karada ve nehirlerde düzenli posta ağı kurmuş ve her önemli vilayette acenteler açtı.

1830'a gelindiğinde Mesajeri Nasyonal'in karşısına nehir taşımacılığı yapan birçok buharlı nakliyat şirketi çıktı. Bunun üzerine MN Kumpanyası, filosuna buharlı gemiler dâhil etmeye başladı<sup>108</sup>.

MN Kumpanyası için önemli bir tehdit haline gelen diğer bir oluşum ise 1830'lu yılların sonlarına doğru demiryolu ağlarının gelişmesiydi<sup>109</sup>. Fransız hükümetinin 1842'de çıkardığı demiryolu yasasıyla demiryolu yapımı hızla artmaya başladı. 1846'da MN Kumpanyası birçok bölgenin posta taşımacılık imtiyazını kaybetti<sup>110</sup>.

MN Kumpanyası'nın yöneticilerinin kara taşımacılığına dair aldıkları tüm önlemlere rağmen 1849'da başarısızlık saklanamaz duruma geldi<sup>111</sup>. Şirket yönetiminin 1850'de yaptığı toplantıda hissedarlara sunulan raporda şunlar ifade ediliyordu:

*“Demir yolları birkaç yıl içerisinde her tarafa uzayarak bütün ana yolları işgal etti. Deniz taşımacılığı, sınırsız yollarıyla her milletin her geçen gün daha hızlı, daha ekonomik ve daha güvenli taşımacılık yapılan bir sektör haline geldi. Akdeniz'e gelince biz onu Fransız gölü olarak adlandırıyoruz, Fransa ile Akdeniz'i bağlamak bizim çıkarlarımızdır<sup>112</sup>.”*

MN Kumpanyası, devletle imzaladığı anlaşmanın bazı maddelerinde değişikliğe giderek faaliyet ağını açık denizlere taşımanın yasal zeminini oluşturdu. Mesajeri yöneticileri bu esnada Fransız hükümetinin Akdeniz posta taşımacılığını hür teşebbüslü bir işletmeye ihale etme niyetinde olduğunun farkındaydı. Bu bağlamda şirket yönetimi 1851'de

<sup>107</sup> Rick Szortak, *The Role of Transportation in the Industrial Revolution, a Comparison of England and France*, McGill-Queen's University Press, Montreal 1991, s. 55.

<sup>108</sup> *Hirondelle* adlı ilk buharlısını 20 Eylül 1830'da, *Epervier* adlı ikinci buharlısını ise 10 Mayıs 1831'de filosuna dâhil etti. Yöneticiler bu gemiden çok memnun kaldılar. İnşa edilen buharlıların balbı nehir taşımacılığına göre yapılmıştı. Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 11; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 64.

<sup>109</sup> Demiryolları Mesajeri Nasyonal'i 1838'e kadar ciddi anlamda etkilemedi, ancak *Casimir Lecompte* adlı şirketin Paris ve Orlean arasındaki demiryolu ihalesini alması Mesajeri Nasyonal'in bu yerler arasındaki imtiyazını sona erdirdi. Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 25; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 67-68.

<sup>110</sup> Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 25; Kumpanyaya ait posta arabaları 1842'de günlük 25.000 kilometre yol alırken, bu sayı 1847'de 20.000'e, 1851'de ise 15.000'e düştü. Mesajeri yöneticileri bu düşüşü engelleyebilmek için çareler aradılar, Szortak, *The Role of Transportation in the Industrial Revolution*, s. 85; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 67-68.

<sup>111</sup> Rene Thery, *Les Services Contractuels des Messageries Maritimes Devant la Crise Mondial*, Paris 1936, s. 9.

<sup>112</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 11.

Akdeniz’de buharlı posta taşımacılığı imtiyazı için parlamento komisyonuna teklif verdi<sup>113</sup>.

### 1.5. Mesajeri Maritim Kumpanyası’nın Doğuşu

1850’lere kadar diğer milletlerin aksine Fransa ile Doğu Akdeniz, arasındaki posta taşımacılığı reji idaresi, yani Fransız posta idaresi eliyle devlet tarafından yönetildi. Diğer yandan mevcut özel kumpanyalar dar ve ailevi bir yapıda olduklarından büyük bir oluşuma dönüşebilmenin sancısını yaşıyorlardı. Bunun yanında limitet şirketlerin oluşabilmesi için yasal düzenlemelere ihtiyaç vardı. Fransız katı devletçi yapısının da çağın gereklerine göre özel sektörün gelişmesi yönünde değişmesi kaçınılmazdı.

İkinci Cumhuriyet’in (24 Şubat 1848-2 Kasım 1852) ilanı ile her kesimin isteklerini dile getirebildikleri liberal bir ortamda, büyük bir deniz posta taşımacılık şirketinin kurulmasını destekleyenler gruplar, Ticaret Odasının görüşleri doğrultusunda bu işin özel bir şirkete havale edilmesinin daha yararlı olacağı kanaatindeydiler.

Gerek Fransız hükümeti gerekse tüccar-armatörler ve sanayiciler Fransa’nın gerçek anlamda ihtiyacını karşılayabilecek büyük bir buharlı nakliyat şirketi kurulması için hemfikirdiler<sup>114</sup>. Ancak kurulacak bu kumpanyanın statüsü, yapısı ve yönetiminin ne şekilde olacağı yönünde görüş ayrılıkları vardı. 1837’den beri İstanbul ve İskenderiye hattında işleyen devlet idaresindeki buharlı posta taşımacılık şirketinde devlet, büyük zarara uğradı<sup>115</sup>. Devlet, askeri mürettebat\* ve hantal bürokratik yapısıyla baş döndürücü bir hızla gelişen buharlı gemi teknolojisine ulaşmakta güçlük çekmekteydi. Diğer yandan ise güvenlik dolayısıyla, posta taşımacılığını özel bir yapıya emanet etmenin kaygılarını taşıdı.

1830-1850 yılları arasında ortaya çıkan gerek politik değişimler, gerekse buharlı nakliyat teknolojisindeki olumlu gelişmeler; armatör, tüccar ve sanayicilerin yeni atılımlar yapmalarının önünü açtı. Marsilya’da lobi haline gelen liberalizm yanlıları

---

<sup>113</sup> Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 25; E. Levasseur, *Histoire du Commerce de la France, Deuxieme Partie, de 1789 a Nos Jours*, Librairie Nouvelle de Droit et de Jurisprudence, Paris 1912, s. 712; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 70.

<sup>114</sup> AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d’Existence des Messageries Maritimes*, s. 1-2.

<sup>115</sup> E. Jouham, *Les Operations Maritimes Commerciales et Industrielles a Marseille: Comparaison Statistiques, Resultats Economiques*, Amyot Libraire, Paris 1878, Berard Libraire, Marseille 1878, s. 122-123; Levasseur, *Histoire du Commerce de la France*, s. 712; *Moniteur Universel*, 16 Mai 1835, s. 1190.

\* Nitekim posta servisinin mürettebatı daha önce belirtildiği üzere deniz kuvvetleri personelinden sağlanıyordu.

devletin deniz nakliyatı girişimini zararlı ve gereksiz gördüler. Albert Rostand, Bazin, Fraissinet ve Mesajeri Nasyonal gibi özel taşımacılık şirketleri yabancı nakliyat kumpanyalarıyla rekabet edebilmek için varlıklarını çağın gerekliliğine göre güçlendirmenin yollarını aradılar. 1848'den itibaren Louis Napolyon ve imtiyaz taraftarları, özel sektörü destekleyici rol oynadılar<sup>116</sup>.

1850 bütçesi görüşüldüğünde, liberal ekonominin benimsenmesi sayesinde ekonomik durumun iyiye gittiği belirtildi. Bunda özel sektörün yolunun açılması önemli bir etkendi. Yasal açıdan bakıldığında, hukuksal düzenlemeler sayesinde kamu hizmetinde bir evrim meydana geldi. Ekonomi Bakanı Fould, 29 Ocak 1850'de Marsilya ile Korsika arasındaki posta taşımacılık imtiyazını 10 yıllığına Valery Kumpanyası'na (La Compagnie Valery) ihale etti. Ayrıca Valery Kumpanyası'na yıllık 150.000 Frank sübvansiyon verilmesi kararlaştırıldı. Bu şimdiye kadar görülmemiş yükseklikte bir meblağdı<sup>117</sup>. Valery Kumpanyası ile imzalanan anlaşma içeriği yönünden çağdaşı diğer yabancı kumpanyalar özellikle İngiliz kumpanyalarının imtiyaz şartlarına benzediğinden Fransa'da bir ilk olma özelliğini taşıdı<sup>118</sup>. Bu imtiyaz deniz posta taşımacılığında öncü bir rol oynadı.

Ancak Akdeniz'de posta taşımacılığı yapması düşünülen kumpanyanın yapısının ve işleyişinin ne şekilde olacağına yönelik sorunlar hala tam olarak çözülmüş değildi. Fould'a göre bu kumpanya özel ve kamusal bir posta hizmeti sunmalıydı. Marsilya-İstanbul arasında yapılan posta servisi devletin, Marsilya ile diğer bölgeler arasında yapılan posta servisi özel kumpanyanın yönetiminde olmalıydı. Fould'un bu düşüncesi Fransa'nın Osmanlı başkentine verdiği önemin açık bir deliliydi. Diğer bölgelere posta servisi yapan bu özel şirket Rostand Kumpanyası olabilirdi. Zaten bu sıralarda Rostandlar, Akdeniz'de kurulacak özel bir buharlı posta şirketinin daha faydalı olacağı

---

<sup>116</sup> 1848'den 1851'e kadar ekonomi bakanlığı yapan iki önemli isim Hippolyte Passy (20 Aralık 1848-31 Ekim 1849) ve Archille Fould (31 Ekim 1849-26 Ekim 1851) devletin posta taşımacılığı işinden özel teşebbüs lehine feragat edeceğine dair taahhütte bulunmuşlardı. Bu amaçla 1850'de posta giderleri 66 milyona düşürüldü. Girard, *La Politique des Travaux Publics du Second Empire*, s. 37; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 91.

<sup>117</sup> Kumpanya buharlıları her 100 lieues (555,60 km.) marin için 10.844 Frank alacaktı. Aslında daha önce 1830'da Marsilya ile Korsika arasında düzenli posta taşımacılığı Gerard de Toulon Kumpanyası (La Compagnie Gérard de Toulon) ve daha sonra 1842'de Cezayir ile Marsilya arasında düzenli posta taşımacılığı yapması için Bazin Kumpanyası'na (Compagnie Bazin) verilen imtiyazlar Valery Kumpanyası'na verilen imtiyaz için örnek mahiyetindeydi. Pierre Guiral, *Marseille et Algerie 1830-1841*, Editions Ophrys, Gap 1957, s. 123-124; Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 23; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 42; Finidori, *La Compagnie Valery Freres et Fils*, s. 41.

<sup>118</sup> Mollat, *Les Origines de la Navigation a Vapeur*, s. 107-108; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 93-94.

konusunda Marsilyalı tüccar-armatörlerin başını çekiyor ve hükümete baskı yapıyordu<sup>119</sup>.

Fransız Posta Servisi buharlılarının işlediği Akdeniz hattında özel buharlı nakliyat kumpanyalarının faaliyetini uzun süre sürdürebilmesi söz konusu değildi<sup>120</sup>. Rostand Kumpanyası'nın Fransız Posta Servisiyle aynı hat üzerinde aynı amaçla (Nitekim iki Kumpanya da Fransa'nın Levant ile olan posta ve ticari ilişkilerini arttırmak amacıyla kurulmuştu, ancak devlete ait kumpanyanın politik kaygıları, Rostand Kumpanyası'nın ticari kaygısı daha fazlaydı) kurulmasına rağmen birbirleriyle rekabet içerisinde bulunmaları uzun vadede tarafların aleyhine bir durum ortaya çıkardı. Taraflardan birinin diğerine üstün gelmesi ya da tarafların çıkarına olabilecek bir şekilde iş birliği yapmaları gibi önlerinde iki seçenek vardı. Albert Rostand, bu sıralarda limited bir şirket kurabilmek için deneyimli ve etkin bir ortak aradı. 1850 şartlarında bu ölçütlerde bir şirket için adresler MN Kumpanyası'nı gösterdi<sup>121</sup>. Rostand, uzun bir dönemden beri demiryollarıyla rekabet halinde olan MN Kumpanyası'nın yöneticisi M. Ernest Simon'a şirketini denizlerle birleştirerek birlikte büyük bir nakliyat kumpanyası kurmayı teklif etti. Zaten bu esnada Ernest Simon, Akdeniz posta taşımacılığı için projesini devlete sunmuştu.<sup>122</sup>

İmtiyazlı ve özel posta taşımacılığının hem devlet için hem de liberal deniz nakliyat şirketleri için daha avantajlı olması devletin, kademeli olarak özel sektör lehinde kararlar almasını sağladı. 12 Haziran 1851'de parlamento komisyon sekreteri Collas, MN Kumpanyası'nın projesini uygun buldu ve Akdeniz posta taşımacılık imtiyazının bu şirkete verilmesini istedi<sup>123</sup>. Komisyona göre Avusturya Lloyd ve Büyük Britanya'nın P&O kumpanyaları örneklerinde olduğu gibi Fransız hükümeti de Fransız

---

<sup>119</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, Paris 2007, s. 89.

<sup>120</sup> A. Leymarie, "Compagnies Privilegiees", *Dictionnaire Universel du Commerce et de la Navigation*, Tome Premier, Librairie de Guillaumin, Paris 1859, s. 768.

<sup>121</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 13.

<sup>122</sup> Couvenhes, "La Concession des Services Maritimes Postaux au XIXe Siecle: La Cas Exemplaire des Messageries Maritimes" *Revue Economique*, Vol. 58, No. 1, Jan. 2007, s. 266; Bunda ünlü mühendisler Dupuy de Lome ve Armand Behic'in de yardımı oldu. George-Toudouze, *Histoire De La Marine*, s. 430.

<sup>123</sup> Komisyon sözcüsü Collas, Akdeniz posta taşımacılık imtiyazı için Mesajeri Nasyonal Kumpanyası'nın uygun görülmesini iki gerekçeyle açıkladı. Birinci neden, Fransa'nın Akdeniz ticaretinde zayıflığı ve Levant ticaretinde Büyük Britanya ve Avusturya'nın öne çıkması, ikinci neden ise devlete ait posta gemilerinin ticari ihtiyaçlara ayak uyduramamasıydı. *Moniteur Universel*, 5 Mars 1851, Seance des 12, s. V.

emperyalizminin çıkarları doğrultusunda hareket etmeli ve özel şirketlerin yolunu açmalıydı<sup>124</sup>.

### ***Model Arayışı***

1850'lere doğru Avusturya ve Büyük Britanya posta ve ticari eşya taşımak için sırasıyla 1836-1837 ve 1839'da Akdeniz'de düzenli hatlar oluşturmuşlardı. Dolayısıyla 1850'li yıllarda Fransız hükümetinin Akdeniz'de imtiyazlı özel bir nakliyat şirketi kurması için önünde İngiliz P&O Kumpanyası ve Avusturya Lloyd Kumpanyası olmak üzere iki model vardı<sup>125</sup>. İngiliz P&O ve Avusturya Lloyd kumpanyalarının başarılı olmalarında en büyük etken sağlam liberal temeller üzerine kurulmalarıydı. Fransız hükümeti iki başarılı modelden birini tercih ederek, Fransız posta taşımacılığına uyarlamalıydı<sup>126</sup>.

### ***Avusturya Lloyd Modeli:***

Lloyd Kumpanyası<sup>127</sup>,nın temelleri 1832'de Trieste'de birkaç sigorta şirketinin desteğiyle atıldı. Temel amacı şirketler ve Triesteli tüccarlar tarafından kullanılmak üzere hızlı rotalar ve gemicilik üzerine çeşitli bilgiler toplamaktı<sup>128</sup>. Bu girişim 24 Ağustos 1833'te hayata geçirildi<sup>129</sup>. Kumpanya yöneticileri daha sonra Trieste ile Levant limanları arasında düzenli posta seferleri yapacak bir buharlı nakliyat kumpanyası kurmak için girişimler başlattılar ve hükümete başvurarak buharlı gemi kumpanyası kurmak için izin istediler<sup>130</sup>. Nihayet Avusturya hükümeti tarafından şirketin kurulması için gerekli izin verildi ve şirket 2 Ağustos 1836'da kuruldu. Şirketin kuruluşunun temel hedefi Avusturya ile Yunanistan ve adaları, Osmanlı Ege adaları,

---

<sup>124</sup> *Moniteur Universel*, 5 Mars 1851, Seance des 12, s. V.

<sup>125</sup> *Moniteur Universel*, 5 Mars 1851, s. V; Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, "French Mail Contracts with Private Steamship Companies, 1835-1914", *Business and Economic History*, Vol 2, 2004, s. 6-7.

<sup>126</sup> Couvenhes, "French Mail Contracts with Private Steamship Companies", s. 6-7.

<sup>127</sup> Avusturya Lloyd Kumpanyası hakkında yapılan doktora tezinde ayrıntılı bilgi verilmektedir. Bunun için bakınız. M. Emre Kılıçarslan, *Avusturya Lloyd Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun OMU, SBE, Samsun 2013.

<sup>128</sup> George Blake, *Lloyd's Register of Shipping 1760-1960*, London 1960, s. 1-4. *Reports on Subjects of General and Commercial Interest Austria-Hungary, Report on the History of the Austrian-Hungarian Lloyd Steam Navigation Company*, No: 41, Presented to both Houses of Parliament by Command of Her Majesty, London March 1887, s. 2-3.

<sup>129</sup> Lloyd 1833'te denizcilerin bilgi alışverişinde buldukları bir kafeden doğan İngiliz Lloyd'u gibi sadece bir sigorta şirketi olarak kuruldu. Lloyd Kafe için ayrıntılı olarak bakınız. George Blake, *Lloyd's Register of Shipping 1760-1960*, London 1960, s. 1-4; Leymarie, "Compagnies Privilegiees", s. 770.

<sup>130</sup> *Gli Statuti del Lloyd Dopo la Istituzione della II. Sezione (Navigation)*, 2 Ağustos 1846, s. 2-5; Guiseppe Stefani-Bruno Astori, *Il Lloyd Triestino Contributo Alla Storia Italiana della Navigazione Marittima*, Off. Graf. A. Mondadori, Verona 1938, s. 64-65; *Reports on Subjects of General and Commercial Interest Austria-Hungary, Report on the History of the Austrian-Hungarian Lloyd Steam Navigation Company*, No: 41, Presented to both Houses of Parliament by Command of Her Majesty, London March 1887, s. 2-3.

İstanbul İzmir ve Suriye arasında buharlı posta taşımacılığı yapmaktı<sup>131</sup>. Lloyd Kumpanyası, Avusturya devletinin güvencesi altında 1. milyon florin (aşağı yukarı 2.500.000 frank) sermayeyle kuruldu. Şirketin kurulmasında en önemli rolü Prens Metternich oynadı. Lloyd genel çıkarlara yönelik hizmet karşılığında Illirya, Istrie, Macaristan, Venedik ve Dalmaçya limanlarını kullanabilme tekeline sahip oldu. 1851’de geldiğinde Lloyd Kumpanyası, 49 limanda faaliyet gösterirken 20 limanda da özel ayrıcalığa sahipti. Lloyd Kumpanyası’nın filosu 1837’de 6 adet buharlıdan oluşurken, 1850’de 30’a yükseldi<sup>132</sup>. Lloyd’un 1849’da Trieste’den 15 düzenli hattı vardı<sup>133</sup>. Avusturya’nın Doğu Akdeniz’deki ticari yükselişinde en önemli etken şüphesiz Lloyd Kumpanyası’ydı. Trieste Avusturya’nın Levant’a, Tuna Nehri, ise İstanbul ve Karadeniz’e açılan kapısıydı<sup>134</sup>.

Lloyd Kumpanyası’nın kısa sürede ortaya çıkan bu başarısının altında, kumpanyanın devletle karşılıklı çıkar ilişkisine göre imzaladığı anlaşmanın önemli rolü vardı. Şirket yöneticileri ilk etapta Teğmen *F. A. Reyer*’i Doğu limanlarına göndererek şirket buharlılarının uğrayacakları limanlar hakkında bilgi topladı<sup>135</sup>. Aynı şekilde Karadeniz ve Levant’a tecrübeli elemanlarını göndererek bölgenin ihtiyaçlarına göre pazar oluşturdu<sup>136</sup>. Böylelikle Lloyd oluşturduğu pazara göre Orta Avrupa’nın sanayileşmiş ülkelerinden aldığı ürünleri Levant ve Karadeniz pazarına sundu. Lloyd Kumpanyası’na Avusturya hükümeti tarafından ilk dönemler hiçbir sübvansiyon yapılmamasına rağmen, kumpanya Avusturya hükümetinin Lloyd’a sağlamış olduğu birçok avantajdan yararlandı. Avusturya, Lloyd Kumpanyası’nın taşıdığı postalara bazı yerler istisna olmak üzere, vergi muafiyeti getirdi. Diğer yandan Lloyd Kumpanyası, filosu için gerekli olan ekipmanları gümrüksüz temin edebilme hakkına sahipti. Lloyd, birçok defalar Avusturya hükümetinden uygun faizlerle kredi aldı<sup>137</sup>. Kumpanya’nın kredileri ödeyememe durumunda buharlılarının Avusturya deniz kuvvetlerine dâhil edilmesi söz

<sup>131</sup> *Reports on Subjects of General and Commercial Interest Austria-Hungary*, London March 1887, s. 2-3.

<sup>132</sup> Guissippe-Astori, *Il Lloyd Triestino Contributo Alla Storia Italiana della Navigazione Marittima*, s. 537.

<sup>133</sup> Lloyd Kumpanyası’na ait buharlıların 1836-1837’de aldıkları yol 43.625 kilometre, taşıdığı yolcu sayısı 7.967, emtia ise 1.777 ton idi. 1850’ye geldiğinde ise bu rakam 550 bin kilometre iken taşıdığı yolcu sayısı 222 bin, ticari emtia ise 264 bin tondur. Couvenhes, *Les Messageries*, s. 75-76.

<sup>134</sup> *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins*, s. 68.

<sup>135</sup> *Reports on Subjects of General and Commercial Interest Austria-Hungary*, London March 1887, s. 2-3.

<sup>136</sup> *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins*, s. 68.

<sup>137</sup> *Reports on Subjects of General and Commercial Interest Austria-Hungary*, London March 1887, s. 2-3.

konusuydu<sup>138</sup>. Avusturya hükümeti tarafından çok yönlü desteklenmesine rağmen, kumpanyanın tamamen özel bir şirket olmasına saygı gösterildi. Hükümet yerli tersanelerin gelişimini teşvik etmesine rağmen Lloyd'a buharlıların üretilmesi aşamasında, Avusturya hükümeti hiçbir şart ileri sürmediğinden, buharlılar tamamen ticari ihtiyaçlara göre üretildi. Buna karşın Fransız posta gemilerinin üretim aşamasında Fransız hükümeti güvenlik ve askeri kaygılar nedeniyle birçok şart ileri sürdüğünden, buharlılar ticari ihtiyaçlara göre inşa edilmedi. Lloyd çıkarı için uygun gördüğü yerlerde serbestçe hatlar oluşturdu. Avusturya hükümeti, hiçbir şekilde yolcu, posta ve navlun taşımacılığı fiyatlarının belirlenmesine dâhil olmadı<sup>139</sup>.

### ***İngiliz Peninsular ve Oriental Kumpanyası (Peninsular & Oriental Company) Modeli:***

P&O Kumpanyası'nın kurucuları olan üç gemi acentesi\*, 1835'te *Peninsular Steam Navigation Company* adında bir nakliyat şirketi kurdular<sup>140</sup>. Kumpanya yöneticileri 1835'te Londra ile İberya yarımadasının önemli limanları arasında ticari faaliyetlere başladıktan kısa bir süre sonra, devletin posta taşımacılığını yapmak için de Britanya hükümeti nezdinde girişimde bulundular. Şirketin bu girişimi tüccarların da desteğiyle, Britanya hükümeti tarafından kabul edildi<sup>141</sup>.

22 Ağustos 1837'de Britanya hükümeti ile Peninsular yöneticileri arasında anlaşma sağlandı<sup>142</sup>. Bu anlaşmaya göre kumpanya Falmouth ile Cebelitarık arasında Viga, Porto, Lizbon ve Cadix'e uğrayarak düzenli posta seferleri yapacak ve bunun

---

<sup>138</sup> Ronald E. Coons, *Steamships, Statesmen, And Bureaucrats, Austrian Policy Towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd 1836-1848*, Franz Steiner Verlag GMBH, Wiesbaden 1975, s. 117-119.

<sup>139</sup> Fransız hükümeti ise posta servisi hatları, yolculuk süresi, sefer sayısı, uğranacak iskelelerden navlun fiyatlarının belirlenmesine kadar her şeye müdahale etmişti. Grout, *Les Services Maritimes Postaux en France*, s. 21-23. Couvenhes, *Les Messageries*, s. 86.

\* Bu acenteler: Brodie McGhine Willcox, Arthur Anderson ve Richard Bourne. David Howarth & Stephen Hovarth, *The Story Of Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, Weidenfeld and Nicolson, London 1889, s. 13-14.

<sup>140</sup> Geraldine Edith Mitton, *The Peninsular and Oriental*, London 1913, s. 13-15.

<sup>141</sup> 1837 yılına kadar İngiltere ile Lizbon arasındaki posta bağlantısı İngiliz *Post Office*'e ait yelkenliler tarafından sağlanıyordu. Cadiz ile Cebelitarık arasındaki posta bağlantısı ise ayda bir defa deniz kuvvetlerine bağlı buharlılar tarafından yapılırdı. Hovarth, *The Story Of Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, s. 9-10.

<sup>142</sup> Mitton, *The Peninsular and Oriental*, s. 15; Peter Padfield, *Beneath the House Flag of the P&O*, Hutchinson London 1981, s. 15; Body Cable, *A Hundred year History of the P&O, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, I. Nicholson and Watson Limited, London 1937, s. 65; David-Hovarth, *The Story Of Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, s. 19.

karşılığında kumpanyaya yıllık 29.600 sterlin sübvansiyon verilecekti<sup>143</sup>. Britanya hükümetinin posta nakliyatını imtiyazlı bir özel şirkete ihale etmesi, hem posta taşımacılığının düzenli, hızlı ve zamanında yapılmasını sağladı hem de devletin avantajına oldu. Britanya hükümetinin bundan sonraki politikası da imtiyazlı posta taşımacılığının geliştirilmesi yönünde oldu<sup>144</sup>.

Hint postalarının Akdeniz üzerinden İskenderiye'ye kadar P&O Kumpanyası ve devlete ait buharlılar tarafından taşınması karmaşıklığa neden oldu. Bu durum bir nevi 1840'larda Rostand Kumpanyası ve Fransız Deniz Posta Servisi'nin aynı hat üzerinde posta taşımacılığı yapmasına benzer bir durumdu. P&O müdürü bu karışıklığın ortadan kalkması için Britanya Hükümeti nezdinde girişimde bulundu. Hükümet, şirketin teklifini olumlu buldu ve ihlale P&O Kumpanyası'na verildi<sup>145</sup>. Kumpanyaya ödenecek sübvansiyonlar ilk yıl 37.000, 2. yıl 35.000, 3. yıl 34.000, 4. Yıl 33.000, 5. yıl 32.000 sterlin olacaktı. Yani 5 yılda kumpanyaya verilen sübvansiyon toplamda 171.000 sterlindi. P&O Kumpanyası'na verilen sübvansiyon her yıl düzenli olarak azaldı<sup>146</sup>. Bu model MM Kumpanyası'na verilen sübvansiyonlar için de örnek teşkil etti. Bunun yanında kumpanyanın Akdeniz'de işleyecek buharlılarının özellikleri de belirlendi<sup>147</sup>.

1850'lerde Büyük Britanya'da sübvansiyonlu kumpanya modeli 15 buharlı deniz nakliyat şirketini içine alacak şekilde genişledi<sup>148</sup>. İngiltere posta ve ticareti geliştirmek için kumpanyaları başka çeşit destekleme teklifinde bulundu. Buna göre İngiliz hükümeti belirli hatlarda yapılan servislere, buharlıların hızlarına ve güçlerine göre

---

<sup>143</sup> Hovarth, *The Story Of Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, Weidenfeld and Nicolson, London 1889, s. 9-10; *House of Commons, To Inquire into the Contract Packet Service, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, Printed for the Information of the Proprietors of the Company, November 1849, s. 8.

<sup>144</sup> P&O Kumpanyası yalnızca İngiliz hükümeti ile değil aynı zamanda Fransız postalarının Marsilya'dan Malta'ya oradan da İskenderiye'ye taşınması için 1839 yılı ortalarında Fransız hükümetiyle anlaşma yaptı. *House of Commons, To Inquire into the Contract Packet Service, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, Printed for the Information of the Proprietors of the Company, November 1849, s. 9.

<sup>145</sup> Bu teklife göre P&O Kumpanyası, hızlı ve yüksek tonajlı buharlılarıyla Britanya'dan hareketle Cebelitarık ve Malta üzerinden doğrudan İskenderiye'ye sefer yapacak, böylece Hint postaları iki ila üç gün daha kısa sürede taşınmış olacaktı. David Divine, *The Splendid Ships: The Story of the Peninsular and Oriental Line*, F. Muller, London 1960, s. 76. *House of Commons, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, November 1849, s. 11.

<sup>146</sup> Yıllık 419.496 deniz mili için aldığı sübvansiyon 224.525 sterlindi. Bunun içine 1845'te seferlerini başlatmış olduğu Karadeniz hattı da dâhildi. 1848'de Peninsular'ın faaliyet gösterdiği tüm hatlarda aldığı yol için sübvansiyon verildi. *House of Commons, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, s. 11.

<sup>147</sup> Kumpanyaya ait "Oriental" adındaki buharlı gemi 1.600 ton kapasiteli ve 450 beygir gücündeydi. "Great Liverpool" 1.540 ton kapasiteli ve 464 beygir gücündeydi. Diğer yandan Malta ve Korfu ara hatları için kullanılacak buharlıdan biri en az 250 beygir günde diğeri ise 140 beygir gücünde olacaktı. *House of Commons, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, s. 11.

<sup>148</sup> Verneaux, *L'Industrie des Transports Maritimes en France*, s. 22.



sübvansiyon desteği verdi. Böylelikle bir yandan nakliyat kumpanyalarının rekabetinin önü açılırken diğer yandan İngiliz denizciliğinin teknik yönden gelişimi sağlanmış oldu<sup>149</sup>. 1851’de İngiliz hükümetinin sübvansiyonlara yaptığı ödeme 727.425 sterline (18 milyon frank) yükseliyordu. Bu bir önceki yıla göre % 16,6 artış demektir<sup>150</sup>.

MM Kumpanyası’nın kuruluşu ve yapısına dair değişim sürecince Fransız hükümetinin buharlı nakliyat kumpanyalarına karşı tavrı ve tutumu, MM Kumpanyası’nın yapısı ve Fransız hükümeti ile yaptığı anlaşmaların muhteviyatı, İngiliz hükümetinin özel buharlı nakliyat şirketlerine karşı izlediği politikayla büyük benzerlik gösterdi. Dolayısıyla İngiliz hükümeti ve nakliyat şirketleri, Fransız hükümeti ve MM Kumpanyası için önemli bir örnek teşkil etti.

### **1.6. 28 Şubat 1851 Anlaşması ve Mesajeri Maritim Nasyonal Kumpanyası’nın Kuruluşu**

Sübvansiyon edilmiş yabancı nakliyat kumpanyalarının başarısı ve devlete ait posta kumpanyalarının işletilmesinin zorlukları karşısında Fransız hükümeti Akdeniz posta taşımacılığı ihalesini 28 Şubat 1851’de Mesajeri Maritim Nasyonal Kumpanyası’na verdi<sup>151</sup>. Akdeniz Posta taşımacılık anlaşması Ekonomi Bakanı Archill Fould ile şirket arasında imzalandı<sup>152</sup>. İhaleyi alan kumpanya, Fransa’yı Akdeniz’de temsil edeceğinden, kumpanyanın başarısı devletin başarısı demektir. Dolayısıyla devlet, belirli şartların sağlanmasını temel alarak şirketle anlaşma imzaladı. İmtiyazın verilmesinde *Anlaşma, yasa ve şartname hükümleri* olmak üzere üç unsur üzerinde duruldu. İmtiyaz sahibi devletle imzaladığı şartname hükümlerine göre anlaşmayı kabul etti.

Kumpanyanın yönetim merkezi Marsilya seçildi. Bandırası ise içerisinde “MN” yazan ortası beyaz köşesi kırmızı olacak şekilde belirlendi. Kumpanya yöneticileri şirketin daha önceki sembolü olan ata denizci bir karakter vermeyi düşündüler. Ancak Kara ve Deniz Licorn’u atın yerini aldı. Daha sonra Mesajeri’nin denizlere açıldığını simgeleyen çapa figürü de sembole eklendi. Böylelikle Kumpanyanın arması Ortaçağda saflığın ve

<sup>149</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, s. 87-88.

<sup>150</sup> Verneaux, *L’Industrie des Transports Maritimes en France*, s. 22.

<sup>151</sup> İhaleye katılan Bassano Kumpanyası’nın verdiği teklif daha az olmasına rağmen, (Bassano yıllık 1. 5 milyon, Mesajeri Nasyonal ise 3 milyon istemişti) Bassano Kumpanyası yetersiz görülerek, ihale Mesajeri Nasyonal Kumpanyası’na verildi. Giraud, *Les Origines et L’evolution e la Navigation*, s. 46; AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d’Existence des Messageries Maritimes*, s. 1-2.

<sup>152</sup> Lanfant, *Historique de la Flotte des Messageries Maritimes-1851-1975*, s. 11.

temizliğin simgesi olan Licorn adı verilen tek boynuzlu at oldu. At aynı zamanda motor gücünü de sembolüydü<sup>153</sup>.

Devlet ile MMN Kumpanyası\* arasında 28 Şubat 1851'de imzalanan anlaşma<sup>154</sup>, daha önce Korsika posta taşımacılığı için, Valery Kumpanyası'yla imzalanan anlaşmanın bir benzeriydi<sup>155</sup>. 28 Şubat 1851'de imzalanan anlaşma aynı gün meclis tarafından da onaylandı<sup>156</sup>. Bu anlaşma 8 Temmuz 1851 Yasası'yla teyit edildi<sup>157</sup>.

Anlaşmadaki en önemli unsur şüphesiz şartname hükümlerinin yerine getirilmesiydi. Genel kamusal çıkarlar için yapılmış olan şartname hükümleri yalnızca devlet ile kumpanya arasındaki yasal ilişkiden ibaret değildi. Aynı zamanda işletmenin çalışma koşullarını, yani deniz ekipmanlarının bakımı, imtiyaza aykırı hareketlerde verilecek cezaları vs. kapsamaktaydı. Kumpanya özel koşullarla belirlenmiş hükümlere göre kamu hizmetini organize edecek ve yöneticiler, askerler ve devlet görevlileri bundan yararlanabilecekti. Şartname defterinde, bu konuyla ilgili hükümlere ayrıntılı bir şekilde değinildi. Bu hükümler, 28 Şubat 1851'de ekonomi bakanlığının tayin ettiği bir komisyon ve MMN Kumpanyası tarafından anlaşma hükümleriyle birlikte hazırlandı<sup>158</sup>.

MMN Kumpanyası, kamusal hizmetin verilmesine yönelik maddelerin özellikle cezaların, çok sıkı kurallara bağlı olduğunu ileri sürerek bu maddelerin yumuşatılması teklifinde bulunsa da şartname hükümleri aynen kaldı. Bunun üzerine kumpanya şartname hükümlerinin genelinin çok sıkı olmadığını ileri sürerek kabul etmek durumunda kaldı<sup>159</sup>.

### **28 Şubat 1851 Anlaşması Hükümleri**

Mesajeri Maritim Nasyonal Kumpanyası, ekonomik ve politik bir isteğin neticesinde doğdu<sup>160</sup>. MMN Kumpanyası'nın kurulmasının hemen akabinde şirket yöneticileri

<sup>153</sup> Bu sembol için ekler kısmına bakınız. Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 233-234.

\* Mesajeri Maritim Nasyonal Kumpanyası, bundan sonraki kısımlarda MMN Kumpanyası şeklinde verilir.

<sup>154</sup> AFL. 1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1851*.

<sup>155</sup> Archil Fould'un imtiyazı Valery Kumpanyası'na verilen imtiyazla karşılaştırması. ANF. C. 999, 19 Şubat 1850.

<sup>156</sup> AFL. 1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1851*.

<sup>157</sup> Lanfant, *Historique de la Flotte des Messageries Maritimes-1851-1975*, s. 11.

<sup>158</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 1-5.

<sup>159</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, s. 98.

<sup>160</sup> Zira henüz 1835 yılında Akdeniz'de düzenli bir posta taşımacılık servisinin kurulmasına dair tartışmalar esnasında Milletvekili Reynard, Akdeniz'in bir Fransız denizi olduğunu ve buradaki düvel-i muazzamanın rekabetinde

tarafından yapılan genel toplantıda, şirketin Osmanlı sularındaki amacı; “*Fransa ile Osmanlı toprakları arasında bağlantı kurarak Osmanlı Devleti’nin bakir bölgelerinde keşfedilmemiş olan muazzam zenginliklerin kapılarını Fransız ticaretine açmak ve Fransız endüstri ürünlerine pazar oluşturmak*” şeklinde belirtildi. Şirket yöneticilerine göre Mesajeri bandırasının Osmanlı sularında dalgalanması hem politik hem de ekonomik yönden Fransa’ya güç kazandıracak, bunun neticesinde Avrupalı büyük güçlerin Osmanlı üzerindeki nüfuz mücadelesinde Fransa üstünlük sağlamış olacaktı<sup>161</sup>. Dolayısıyla Fransız hükümetinin MMN Kumpanyası ile imzaladığı anlaşmanın maddeleri de bu yönde belirlendi.

Anlaşma 17 maddeden ibaretken anlaşma maddelerinin yanında şirketin sorumluluklarını belirleyen şartname hükümleri 55 bentten oluşuyordu. Bu hükümlerin detayları devlet ve şirket tarafından hazırlandı<sup>162</sup>. Bu maddelerde genel anlamda dört ana başlık üzerinde durulmaktaydı. Bunlar etkili bir hizmet, imtiyazın süresi, devletin vereceği hibe ve sübvansiyon, kumpanyanın servis için kullanacağı gerekli materyallere dair verdiği taahhüt idi<sup>163</sup>. 1. maddede imtiyazın süresi belirlenmekteydi<sup>164</sup>. Kumpanyaya verilen imtiyaz süresi 20 yıl olup<sup>165</sup>, 15. Maddede belirtildiği gibi zımnem bu süre yıldan yıla uzatılabiliyordu<sup>166</sup>. Şirket 8 Temmuz 1871’de imtiyaz süresini yenilemek zorundaydı. Madde 2’de uğranacak sabit iskeleler seyahat süresi, belirlendi<sup>167</sup>. İmtiyazlı kumpanyaya tekel teminatı vermeksizin devlet, belirlenen bu hatlar üzerinde hiçbir başka kumpanyaya sübvansiyon verme taahhüdünde bulunmayacaktı. Aslında belirlenen bu hatlar devlete ait posta kumpanyası ve Rostand Kumpanyası’ndan miras kalmıştı. Şartname hükümlerinin 1 ve 2. Bendinde belirlenen bu hatlar şöyle olacaktı.

Şirket buharlılarının İstanbul, Mısır ve Suriye hattında yıllık alacakları yol 584.585 Kilometre olarak belirlendi. Buharlılar, 10 günde bir Marsilya’dan hareketle Malta üzerinden İstanbul’a (Marsilya-Malta-Siros-İzmir-Midilli-Çanakkale-Gelibolu-

---

Fransa’nın üstün gelmesi için büyük bir deniz nakliyat kumpanyasının kurulmasının kaçınılmaz olduğunu belirtmişti. *Quelques Reflexions sur le Projet*, s. 5-18.

<sup>161</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1853*, s. 36-37.

<sup>162</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Maritimes des Messageries*, s. 5-39.

<sup>163</sup> *Moniteur Universel*, 17 Juin 1851, Seances des 12, 14, 16, s. V-X.

<sup>164</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 14.

<sup>165</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Maritimes des Messageries, Paris 1852*, s. 5.

<sup>166</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Maritimes des Messageries, Paris 1852*, s. 11.

<sup>167</sup> *Moniteur Universel*, 17 Juin 1851, Seances des 12, 14, 16, s. IX.

İstanbul); 15 günde bir yine Malta üzerinden İskenderiye'ye ve her 20 günde bir İstanbul'dan hareketle İzmir üzerinden Suriye'ye(İstanbul-İzmir-Rodos-Mersin-İskenderun-Lazkiye-Trablus-Beyrut-Yafa ve İskenderiye) düzenli seferler yapacaklardı<sup>168</sup>.

Hava şartlarının elverişsiz olduğu durumlarda yaşanan gecikmeler, her buharlıda görevlendirilmiş olan denetimciler tarafından rapor edilecekti. Makul sebep bildirilmeden yapılan gecikmelerde şirketin 50 Frank, eğer emtia almak için gecikme yapılmışsa her saat için 200 Frank ceza ödemesi kararlaştırıldı<sup>169</sup>. Yollardaki korsanlara rağmen posta vapurları belirlenen hatlar üzerinde hizmetlerini kesintisiz vermek zorundaydı. Buharlılar, hatlarda belirlenen limanların dışında başka limanlara uğraması ve mola vermesi durumunda şirket, yüksek meblağda ceza-i müeyyideye tabi oluyordu. Buna karşılık buharlılar, isterse hiçbir ticari faaliyette bulunmasın, belirlenen güzergâhtaki tüm noktalara uğramak zorundaydı<sup>170</sup>.

Şartname hükmünün 30-33. Bentleri; postalar, ve yolcular, devlet görevlileri, askerler ve din adamları hakkındaydı. Şirket belirlenen hatlarda posta evraklarını bedava taşımayı taahhüt ediyordu. Kumpanya yolcu ve posta taşımacılığında fiyat belirleme konusunda serbestti, ancak asker ve devlet görevlilerinin taşınmasında %30 indirim yapılacaktı. Bunun yanında Lazaristler, Misyonerler ve Charité Kardeşler gibi Katolik mezhebindeki gruplara mensup din adamlarının bedava taşınmasına ve bunların yolculuk esnasında yiyecek ve içeceklerinin de şirket tarafından karşılanmasına karar verildi<sup>171</sup>. Şirket, askeri mühimmatı yarı fiyatına, ayrıca devlete ait altın ve gümüş gibi değerli madenleri bedava taşıyacaktı<sup>172</sup>. Bunun yanında altın ve gümüş gibi değerli madenlerin taşınmasına öncelik verildi<sup>173</sup>. Şirket buharlılarının taşıdığı posta ve emtia garanti altına alındı. Bunun karşılığında şirket, 10 yıl boyunca yıllık 3 milyon Frank

---

<sup>168</sup> *Moniteur Universel*, 17 Juin 1851, Seances des 12, 14, 16, s. VIII-IX.

<sup>169</sup> Şartname hükümlerinin 1. bendi buharlıların uğrayacakları güzergâhtaki duraklar, iki durak arasındaki mesafe ve seyahat süresi hakkındaydı. AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 31.

<sup>170</sup> *Moniteur Universel*, 17 Juin 1851, Seances des 12, 14, 16, s. IX.

<sup>171</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 29; AFL. 1997 002 5235, *Service Maritimes des Messageries Imperiales, Reglement General du Service Exterieur*, Tome Premier (2me. Partie), Marseille 1864, s. 16.

<sup>172</sup> *Moniteur Universel*, 17 Juin 1851, Seances des 12, 14, 16, s. X; Couvenhes, "La Concession des Services Maritimes Postaux", s. 265; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 118.

<sup>173</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 28.

sübvansiyon alacak,<sup>174</sup> devam eden yıllarda sübvansiyon her yıl 100 bin Frank düşecek ve yirminci yılda 2 milyon Franga gerileyecekti. Yani şirket, 20 yıl boyunca toplamda 54,5 milyon Frank almış olacaktı. Sübvansiyonların ödeme şekli şartname defterinde belirlendi<sup>175</sup>.

Hükümlerde üzerinde durulan bir başka konu da kumpanyanın devlet tarafından sıkı bir takibe maruz kalmasıydı<sup>176</sup>. Ekonomi Bakanlığı tarafından hükümet adına Marsilya'ya atanan bir komiser şirketin faaliyetlerini titizlikle kontrol edecek ve gerekli gördüğü ihlalleri hükümete rapor edecekti. Bir takip komisyonu bu komişere yardımcı olacaktı. Bunun yanında hükümet tarafından her buharlıya bir askeri görevli tayin edildi<sup>177</sup>. Bunlar bir hafıye gizliliğinde postaların kabulü, korunması, ulaştırılması, yolcuların kabulü ve sair işleri kontrol edecek ve kural ihlallerini bağlı buldukları mercilere rapor edecekti<sup>178</sup>.

Hükümlerde göze çarpan en önemli konulardan biri de kumpanyanın mürettebat ve ekipmanını kendisinin belirleyememesiydi<sup>179</sup>. Şirket yönetimi, buharlılarda devletin öngördüğü personeli istihdam etmeyi ve ekipmanı sağlamayı taahhüt ediyordu. Şirkete ait buharların donanımı, motor ve deniz ekipmanları ekonomi bakanlığının tayin edeceği bilirkişi tarafından aralıklarla denetlenecekti<sup>180</sup>. Bunun yanında posta gemilerinin uğradığı her limanda bir posta acentesi bulundurulacak, iniş ve biniş yeri tasarlanacaktı<sup>181</sup>.

Şartname hükümlerinin 10-21. bentleri, kumpanyanın filosuna dâhil edeceği buharlılar ve özelliklerinden bahsedilmekteydi. Kumpanya filusunda her daim 16 buharlı bulundurmak zorundaydı. Bu buharlıların 13'ü Fransız Posta Servisinden, 3'ü ise

<sup>174</sup> Leymarie, "Compagnies Privilegiees", s. 769.

<sup>175</sup> *Moniteur Universel*, 17 Juin 1851, Seances des 12, 14, 16, s. X.

<sup>176</sup> Şartname hükümlerinin 9, 24-19, 38-39. Bentleri kumpanyanın tüm faaliyetlerinin nasıl kontrol edileceğine dair kurallardan ibaretti.

<sup>177</sup> AFL 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 17-18.

<sup>178</sup> AFL 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 17-33; *Moniteur Universel*, 17 Juin 1851, Seances des 12, 14, 16, s. X.

<sup>179</sup> Hükümlerin 22 ve 23. Bendlerinde bu konu üzerinde durulmaktaydı.

<sup>180</sup> Kumpanya 220 ila 300 beygir gücündeki buharlıda 38 mürettebat, 160 ila 180 beygir gücündeki buharlıda 35 mürettebat istihdam edecekti. Her buharlıdaki mürettebat: Teğmen rütbesinde bir Kumandan ve deniz subayı rütbesinde bir uzun yol kaptanı. 1 yardımcı kaptan, 1 teğmen, 1 cerrah, 1 ekip ustası, 14 tayfa, 2 çırak, 1 gemi miçosu, 1 usta mekanisyen, 1 yardımcı mekanisyen, 11 kazancı, 1 otel şefi, 1 kantinci, 1 aşçıdan ibaret olacaktı. *Moniteur Universel*, 17 Juin 1851, Seances des 12, 14, 16, s. IX.

<sup>181</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 24.

Rostand Kumpanyası'ndan satın aldı<sup>182</sup>. Ayrıca kumpanya ilk beş yıl içerisinde 300 beygir gücünde 5 buharlı daha inşa ettireceğini taahhüt ediyordu<sup>183</sup>. Şirket devletten aldığı gemiler için toplamda 3.350.000 Frank ödeyecekti<sup>184</sup>. Olası bir savaş durumunda devlet kumpanyaya ait buharlıları askeri hizmette kullanabilirdi<sup>185</sup>.

Akdeniz posta servisine yönelik verilen imtiyazın şartname hükümleri birçok çelişkiye sebebiyet verdi<sup>186</sup>. Yolculara tahsis edilen kamaralar ilk etapta sadece birinci sınıflarlar için yapıldı, ancak bu yasa Temmuz 1851'de değiştirildi ve ikinci, üçüncü sınıf yolcular için de kamaralar tahsis edildi. Devlet görevlileri ve askerlere tahsis edilen yerler, sivil yolculara tahsis edilen yerleri, aynı şekilde devlete ait malların taşınması için ayrılan yerlerse, ticari malların konulacağı alanı daralttı<sup>187</sup>.

Bir diğer konu ise posta hatlarının devlet tarafından kesin bir şekilde belirlenmiş olmasıydı. Yani şirket, ek seferler düzenleme ya da yeni hatlar açabilme hakkına sahip değildi. Ayrıca kalkış ve varış saatlerinin belirlenmiş olması da ticari çıkarlara ters bir durum arz etmekteydi<sup>188</sup>.

Şartname defterindeki en önemli hükümlerinden biri de şüphesiz Katolik mezhebine mensup tüm misyonerlerin bedava taşınmasıydı. Bu hüküm kumpanyanın sadece politik ve ekonomik kaygıdan ziyade dini kaygılar da taşıdığını göstermekteydi. Kumpanyanın ilk dönemdeki servis ağları neredeyse tamamen Osmanlı sularını kapsıyordu. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren misyonerlerin MMN buharlıları tarafından Osmanlı topraklarına taşınması Osmanlı millet nizamı ve huzurunun bozulmasında önemli bir tehdit unsuru oldu<sup>189</sup>.

---

<sup>182</sup> Posta idaresine ait buharlıların 7'si 180 beygir gücünde, 6'sı ise 220 beygir gücündeydi. Rostand'lardan alınan buharlılar ise yine 180 beygir gücündeydi. *Moniteur Universel*, 17 Juin 1851, Seances des 12, 14, 16, s. X.

<sup>183</sup> Buna karşılık devlet, kumpanyaya 1 milyon Frank hibe verecek ve bu meblağ 10 yıl içinde taksitler halinde ödenecekti.

<sup>184</sup> *Moniteur Universel*, 17 Juin 1851, Seances des 12, 14, 16, s. IX; Kumpanya'ya ait 16 buharlı geminin isimleri; Hellespont, Egyptus, Nil, Caire, Alexandre, Louqsor, Osiris, Leonidas, Telémaque, Eurotas, Lysurgue, Scamarande, Mentor, Tanaede, Oronto ve Bosphore idi. Buharlılara verilen isimler özellikle Akdeniz duraklarına göre verilmişti. Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 234.

<sup>185</sup> AFL. 1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 3-6; AFL 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 17-18; *Moniteur Universel*, 17 Juin 1851, Seances des 12, 14, 16, s. IX.

<sup>186</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, s. 121-122.

<sup>187</sup> *Reports on the Paris Universal Exhibition*, Part I, Printed by George E. Eyre and William Spottiswoode, London 1856, s. 340-341.

<sup>188</sup> *Moniteur Universel*, 17 Juin 1851, Seances des 12, 14, 16, s. IX-X.

<sup>189</sup> Mesajeri buharlılarının taşıdığı misyonerlerin Osmanlı millet nizamı ve ahengini tehdit etmelerine dair dördüncü bölümdeki Misyonerler ve Mesajeri Maritim Kumpanyası alt başlığına bakınız.

Hükümlerde geçen önemli konulardan biri de biri de Fransız Posta Servisi'nde olduğu gibi mürettebatın çoğunluğunun askeri personelden oluşmasıydı. Askeri personelde ticari kaygı geri plandaydı. Ancak buharlı gemi teknolojisi henüz gelişme aşamasında olduğundan kalifiye elemanda önemli sıkıntı yaşanmaktaydı. Bu nedenle kumpanyanın mürettebatını ilk dönemler deniz kuvvetleri personelinden temin etmesi zorunlu bir tercihti daha sonraki dönemlerde askeri mürettebatın yerine deneyimli yerli ve yabancı mürettebat almaya başladı<sup>190</sup>.

8 Temmuz 1851 yasasından itibaren resmi olarak Akdeniz posta servisinin imtiyazını alan MMN Kumpanyası'nın *L'Hellespont* adındaki ilk buharlı gemisi Kaptan Caboufique kumandasında 9 Eylül 1851'de İtalya'ya gitmek üzere ilk başarılı seferini gerçekleştirdi<sup>191</sup>.

### **1.7. Fransa'da II. İmparatorluğun İlan Edilmesi ve Mesajeri Nasyonal Kumpanyası**

MMN Kumpanyası'nın kuruluş yılları zorlu bir süreçten geçti. Fransa'da hükümet darbesi, III. Napolyon'un iktidara gelmesini hızlandırdı. III. Napolyon'un iktidarı eline alması ve imparatorluğunu ilan etmesi (2 Aralık 1852-4 Eylül 1870) neticesinde MMN Kumpanyası bir anda kendini imparatorluğa biat etmiş buldu.

#### ***Mesajeri'nin Anonim Şirket Haline Gelmesi ve İsim Değişikliği***

MMN Kumpanyası'nın Akdeniz'de seferlere başladığı ve Levant sahillerinde acentelerini kurduğu süre boyunca Paris'te kumpanyanın durumu hakkında müzakereler devam etti. 19 Ocak 1852'de Paris, MN Kumpanyası'nı daha büyük ve genel bir şirket haline getirme tartışmalarına sahne oluyordu<sup>192</sup>. Bu amaçla şirketin hissedarlarının artırılmasına dair kararname çıkarıldı<sup>193</sup>. MMN Kumpanyası, Fransa'nın şimdiye kadar

---

<sup>190</sup> AFL. 1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 3-6.

<sup>191</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 18-19.

<sup>192</sup> Philippar-Ballena, *Compagnie des Messageries Maritimes 1852-1927, 75eme Anniversaire*, s. 9.

<sup>193</sup> AFL 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes Imperiales, Societé Anonyme, Decret du 22 Janvier 1852*, s. 1-2.

kurulacak olan en büyük anonim deniz nakliyat şirketinin temelini oluşturdu<sup>194</sup>. 22 Ocak 1852’de alınan kararname ile MMN Kumpanyası, anonim şirket haline geldi<sup>195</sup>.

MMN Kumpanyası kurulduğunda şirket için belirlenen sermaye 24 milyon Franktı ve bu 2.400 hissedara paylaştırıldı<sup>196</sup>. Şirketin hissedarları arasında Mesajeri Nasyonal 1.500 hisseyle yani 1.500.000 Frankla ilk sırada yer alıyordu. Albert Rostand ise 180.000 Frank sermayesiyle 180 hisseye sahipti<sup>197</sup>. Ancak şirketin anonim hale gelmesiyle hissedarlarının sayısı 4.800’e yükseldi. Anonim şirket, Mesajeri Nasyonal Şirketi’nin vesayeti altında kuruldu<sup>198</sup>.

22 Ocak 1852 kararnamesinin kabul edilmesiyle anonim şirket haline gelen MMN Kumpanyası, yabancı kumpanyalarla rekabet edebilecek duruma geldi<sup>199</sup>. Tüzüğün son hali kumpanyaya Akdeniz’in dışında da genişleme imkânı sağladı<sup>200</sup>. Zira hükümet gerekli gördüğü durumlarda şirketin mevcut hatlarında değişiklik yapabilecek ve yeni hatlar ekleyebilecekti<sup>201</sup>.

Bu bağlamda şirketin 15 Nisan 1852’de Yunan hükümeti ile imzaladığı anlaşmaya göre bazı Yunan limanları arasında aylık seferler yapmaya başladı. Şirketin yeni hattı Selanik-Pire; Pire-Napoli, Maratosino ve Kalamata’dan oluşuyordu<sup>202</sup>. 1853’te ise MMN Kumpanyası yeni bir bölgenin posta taşımacılık imtiyazını elde etti. Fransız hükümeti, çeşitli nedenleri gerekçe göstererek daha önce Bazin Kumpanyası’na verilmiş olan Cezayir, Tunus ve Oran’ın posta taşımacılık imtiyazını MMN Kumpanyası’na

---

<sup>194</sup> AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d’Existence des Messageries Maritimes*, s. 1-2; AFL. 1997 002 5242, *Statuts de la Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Societe Anonyme*, Paris 1852, s. 1-2; ANF. F/12. 6767; ANF. F/12. 6757.

<sup>195</sup> Patarine, *Messageries Maritimes, Voyageurs et Paquebots du Passe*, s. 10; Leymarie, “Compagnies Privilegiees”, s. 769; *Foreign Office 1892 Annual Series, No: 1144, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance*, “France, Marseille, No: 1182, Reference to Previous Report, Annual Series”, Printed for Her Majesty’s Stationery Office, London 1892, s. 4.

<sup>196</sup> AFL. 1997 002 5242, *Statuts de la Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Societe Anonyme, Paris 1852*, s. 2-3.

<sup>197</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 114-115.

<sup>198</sup> AFL 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes Compagnie des Services Maritimes Imperiales, Societe Anonyme, Decret du 22 Janvier 1852*, s. 1-2.

<sup>199</sup> Şirketin yeni tüzüğü biraz genişletilmiş haliyle 46 maddeden oluşuyordu. AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Statuts de la Société*, s. 42-43.

<sup>200</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, s. 113.

<sup>201</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes Imperiales, Services Regulier de Correspondance par Bateaux a Vapeur entre Marseille et Alger, Oran, Tunus*.

<sup>202</sup> Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 236.



verdi<sup>203</sup>. Şirket bu hatlarda düzenli seferler gerçekleştirebilmek için 8 adet buharlı gemi satın aldı<sup>204</sup>. Bu hattın imtiyaz süresi 12 yıldır. Daha sonra 24 Kasım 1854'te yapılan genel bir anlaşmayla 1871'e kadar uzatıldı<sup>205</sup>.

Mesajeri'nin Yunan hükümeti ile yaptığı anlaşmadan bir yıl sonra III. Napolyon'un imparatorluğunu ilan etti. (2 Aralık 1852-4 Eylül 1870) Bunun üzerine şirket yöneticileri, dönemin politik kabuğuna büründü ve hissedarlara şirketin adının değiştirilmesine yönelik teklifte bulundu<sup>206</sup>. Hissedarların onayıyla şirketin adı 5 Aralık 1853'te, Mesajeri Maritim İmperyal Kumpanyası (La Compagnie des Services Maritimes des Messageries Imperyal) olarak değiştirildi<sup>207</sup>. Şirket bu isim altında faaliyetlerini 1871 yılına kadar devam ettirdi<sup>208</sup>. Bu yeni ad yöneticiler tarafından özetle şöyle açıklanıyordu:

*“Mesajeri Maritim Nasyonal Kumpanyası olarak yönetimin postasını taşımaktan ziyade sivil posta taşımacılığı da yapmaktayız, postalarımızın yurtdışında kolaylıkla korunabilmesi için imparatorluk adını kullanmamız şirket buharlılarına her yönden avantaj sağlayacaktır<sup>209</sup>.”*

Mesajeri yöneticilerini bu esnada en fazla meşgul eden bir diğer husus da şirkete ait büyük bir şantiyenin yokluğu idi. Şartname hükümlerine göre şirket ilk beş yılda 300 beygir gücünde beş adet buharlı gemi inşa etmeyi taahhüt etti<sup>210</sup>. Bu nedenle kumpanya yöneticileri, şirket filosunun düzenli işleyebilmesi için tüm ihtiyaçları karşılayabilecek

<sup>203</sup> Buna göre Mesajeri İmperyal Kumpanyası, Massilya ile Cezayir, Oran ve Tunus arasında düzenli posta seferleri yapma hakkı elde ediyordu. AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, E. Jouham, Les Operations Maritimes Commerciales et Industrielles a Marseille: Comparaison Statistiques, Resultats Economiques, Amyot Libraire, Paris 1878, Berard Libraire, Marseille 1878, s. 125-126.

<sup>204</sup> Mesajeri İmperyal Kumpanyası Cezayir Posta taşımacılığını düzenli yapabilmek için Bazin-Perier Kumpanyası'ndan *Philippe-Auguste, Sphinx, Merovée* ve *Pharamond* adlı gemileri, La Compagnie Europe'dan *Tage, Languedoc, Amsterdam*; La Compagnie Ch. Bazin et Leon Gay'dan *Henri IV* ve *Sully* adlı gemileri satın aldı. Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 236; Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 23.

<sup>205</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, Paris 2007, s. 128.

<sup>206</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Fevrier 1853*, s. 5.

<sup>207</sup> Kumpanyanın yönetim konseyi başkanlığına Mesajeri Nasyonal Şirketi'nin yöneticilerinden olan Louis Besson (1852-1859) getirildi. Bunun yanında kumpanyanın Marsilya işletme müdürlüğüne de daha önceki Rostand Kumpanyası'nın kurucularından olan Albert Rostand (1852-1857) getirildi. Couvenhes, *Les Messageries*, s. 786; AFL. 1997 002 5242, *Statuts de la Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Societe Anonyme, Paris 1852*, s. 2-3.

<sup>208</sup> AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*, s. 1-2.

<sup>209</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 19.

<sup>210</sup> AFL. 1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 3-6; AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, Şartname hükümleri 10-21 Bend, s. 18-19.

bir atölye satın alabilmek için girişimlerde bulundular. Ancak 1850'lere kadar Marsilya ve civarında Mesajeri gibi büyük bir kumpanyaya yeni gemiler inşa edecek ve bakımını yapacak bir atölye mevcut değildi<sup>211</sup>.

Mevcut olan atölyeler ise İngiliz mühendis John Barne'nin önderliğinde çalışıyor ve bu atölyelerde daha çok yelkenli gemilerin bakım ve inşası yapılıyordu<sup>212</sup>. Kumpanya yöneticileri aradıkları şantiyeyi (Chantiers Navals de La Ciotat) Marsilya'nın güneyinde küçük bir balıkçı kasabası olan La Ciotat'ta buldular<sup>213</sup> ve 1851 Eylül'ünde 630.000 Franga satın aldılar<sup>214</sup>. Mesajeri, aynı zamanda başka şantiyeler için de girişimde bulundu<sup>215</sup>. 1851'de Mesajeri'ye ait şantiyelerde istihdam edilen personelin sayısı 626 idi, bu sayı iki yıl içerisinde 900'e ulaştı<sup>216</sup>.

Bu şantiyelerdeki en önemli sorun deneyimli mühendislerden yoksun olmasıydı. Bu minvalde kumpanya, İngiliz Mühendis John Barnes'i şantiyelerinin başına geçirdi. Ancak bu durum çabuk aşıldı, şirket yöneticileri bu esnada Fransa'da gemi teknisyenlerinin dâhisi olarak bilinen Fransız meşhur mühendis Stanislas Dupuy de Lome ile anlaştı<sup>217</sup>.

22 Mayıs 1852 yılında La Ciotat Nakliyat Şantiyesi'nde Mesajeri hesabına yapılan *le Pericles* ilk buharlı gemi suya indirildi. Bundan kısa bir süre sonra 18 Temmuz 1853 yılında aynı şantiyede Mesajeri adına yapılan *le Tabor* adındaki gemi suya indirildi<sup>218</sup>.

---

<sup>211</sup> Colin, *La Navigation Commerciale*, s. 275-276.

<sup>212</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1853*, s. 32; Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 235-236.

<sup>213</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1853*, s. 13; *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance*, "France, Marseille, No: 1182, Reference to Previous Report, Annual Series", Printed for Her Majesty's Stationery Office, London 1892, s. 5.

<sup>214</sup> Kumpanya yöneticilerine göre, bu şantiyede hem aynı anda yeni buharlı gemiler imal edebilmeli hem de bu gemilerin onarımını başarılı bir şekilde yapabilmeliydi. Bu nedenle atölye meşhur mühendis Dupuy de Lome'un denetimi altında ihtiyaçlara göre değiştirildi ve genişletildi. AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1853*, s. 13; Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries*, s. 19.

<sup>215</sup> Bunun için özellikle *La Societé des Forges et Chantiers de la Mediterranée* adlı şirket ile temaslarda bulundu. Bundan başka Katalanlar'ın Anse'si ve Marsilya'da bulunan küçük atölyeleri de satın aldı. Colin, *La Navigation Commerciale*, s. 168-169; AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1853*, s. 13.

<sup>216</sup> *Reports on the Paris Universal Exhibition*, Part I, Printed by George E. Eyre and William Spottiswoode, London 1856, s. 340-341; Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 20.

<sup>217</sup> George G.-Toudouze-Ch. De La Ronciere ve diğerleri, *Histoire De La Marine*, Editée Par L'illustration, Paris 1939, s. 430; Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 20-21.

<sup>218</sup> *Le Pericles* 48 metre uzunluğunda 350 ton ve 120 beygir gücündeydi. (9,5 Knots). *Le Tabor* ise 64 metre uzunluğunda, 439 ton ve 370 beygir gücündeydi (11 Knots) AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1853*, s. 12.

Şirketin giderleri La Ciotat'taki şantiye sayesinde % 12 azaldı<sup>219</sup>. Şirketin ilk yıllardaki faaliyetleri ve geliri iyi görünüyordu. Fransız hükümeti için de durum memnuniyet vericiydi. Zira devletin her lieues marin (5,5560 Km.) için Mİ\* Kumpanyası'na vermiş olduğu ücret ortalama 26 Franktı, daha önce ise aynı hizmeti alabilmek için devlet 50 Frank ödemek zorunda kalıyordu<sup>220</sup>. Ancak Hükümetin vermiş olduğu bu rakam zamanla değişime uğradı.

### **1.8. Kırım Savaşı (1853-1856) ve Mesajeri İmperyal Kumpanyası**

1850'li yıllarda ortaya çıkan en önemli olaylardan birisi şüphesiz Kırım Savaşı'ydı. Avrupa'nın iki büyük devleti olan İngiltere ve Fransa ile rekabet halinde olan Rusya, bu devletlerle mücadele edebilmek için deniz ticaretini geliştirmek ve onların Akdeniz ticaretine darbe vurmaya çalıştığını biliyordu. İngiltere bu esnada Akdeniz ve Port Said üzerinden buharlı gemilerle bağlantı kurarak Hindistan ile çok sıkı ticari münasebetler kurmuştu. İngilizlerin amacı, Rusları Karadeniz ve Akdeniz'de etkisiz hale getirerek Hindistan yolunun güvenliğini garanti altına almaktı<sup>221</sup>. Aynı şekilde Fransa da 19. yüzyılın başından beri Akdeniz ve Karadeniz'de ticari faaliyetlerini arttırmaya çalışıyordu. Bu nedenle gerek devlet merkezli, gerekse de özel nakliyat şirketleri aracılığıyla Akdeniz limanları ve Kuzey Afrika sahilleriyle posta ve ticari bağlantılar kurdu. İngiltere ve Fransa'nın Doğu Akdeniz ve Karadeniz'deki emellerinin farkında olan Rusya, Kutsal Yerler Sorunu'nu bahanesiyle 11 Haziran 1853'te Eflak ve Boğdan'ı işgal ederek Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etti<sup>222</sup>.

Fransız ve İngiliz filoları 4 Ocak 1854'te Karadeniz'e girdiler. Bu filoların içerisinde birçok Mesajeri ve P&O kumpanyalarına ait buharlılar vardı. 12 Mart 1854'te Osmanlı sultanı ile bir ittifak anlaşması imzalandı. Fransız Deniz Bakanı Theodore Ducos savaşa hazırlıksız yakalandıklarını belirtmişti. Fransız deniz kuvvetleri, hızlı bir şekilde Fransa ile cephedeki ordu birlikleri arasında iletişim kuracak bir buharlı filosuna sahip değildi. Deniz bakanı birkaç gün gibi kısa bir sürede 30.000 askerin cepheye taşınması için büyük bir buharlı filosunun kiralanması gerektiğini belirtti. Tüccar gemileri çok nadir

<sup>219</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 22.

\* Mesajeri İmperyal Kumpanyası geçtiği yerlerde bundan sonra Mİ Kumpanyası şeklinde verilecektir.

<sup>220</sup> F. Rances, *De La Navigation a Vapeur*, Librairie de L. Hachette Et., Paris 1867, s. 32.

<sup>221</sup> Erdoğan Keleş, *Osmanlı, İngiltere ve Fransa İlişkileri Bağlamında Kırım Savaşı*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, SBE., Tarih Anabilimdalı, Ankara 2009, s. 181; Durmuş Akalın-Cemil Çelik, "XIX. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de İngiliz Fransız Rekabeti ve Osmanlı Devleti", *Turkish Studies*, Volume 7/3, Summer 2012, s. 33.

<sup>222</sup> Keleş, *Osmanlı, İngiltere ve Fransa İlişkileri Bağlamında Kırım Savaşı*, s. 149-194.

bulunurdu, devlet için bu kadar büyük bir filonun kısa sürede oluşturabilmesi neredeyse imkânsızdı. Denizcilik bakanı bu noktada gözünü, henüz kurulmuş olan Mİ Kumpanyası'na çevirdi.

Ancak Mesajeri'nin filosunda sahip olduğu buharlı sayısı böyle bir iş için yeterli değildi. Şirketin La Ciotat'taki atölyesi kısa sürede ancak sınırlı sayıda gemi üretebilirdi. Diğer yandan şirketin mevcut hatlarının dışında faaliyet göstermesi yasal çerçevede devletin iznine bağlıydı. Bu nedenle bir takım yeni anlaşmaların imzalanması gerekmektedir. Kumpanya'nın Savaş Bakanlığı ile yaptığı ilk anlaşma 31 Mayıs 1854'te imzalandı. Bu anlaşma cepheye asker, askeri mühimmat ve cepheden hasta taşınmasına yönelikti. Mİ Kumpanyası, bundan sonra faaliyet ağını Karadeniz'e yaymaya yönelik birbirini ardına anlaşmalar imzaladı<sup>223</sup>. Mesajeri, bu anlaşmalarla istediği imtiyazların çoğunu elde etti<sup>224</sup>. Bu nedenle Kırım Savaşı, Mİ Kumpanyası'nın Karadeniz'deki faaliyetleri için bir dönüm noktası oldu<sup>225</sup>.

Kırım Savaşı esnasında Mesajeri'nin faaliyet ağı Karadeniz ve Tuna'ya kadar uzayacak şekilde olağanüstü bir şekilde genişletildi<sup>226</sup>. Bu anlaşmalara göre Mesajeri buharlıları, Marsilya'dan Mesina, Piré ve Gelibolu üzerinden İstanbul'a asker ve askeri mühimmat taşımak için geçici olarak ayda üç ek sefer, yani toplamda sekiz sefer düzenleyeceklerdi<sup>227</sup>. Yolculuk süresi yedi buçuk gün şeklinde sabitlendi. İstanbul hattındaki bu zorunlu artış diğer yandan İskenderiye'deki seferlerin azalmasına yol açtı<sup>228</sup>.

---

<sup>223</sup> İlk anlaşma 25 Şubat 1854'te imzalandı Daha sonra 31 Mart 1855'te İstanbul ile Varna, Kırım ve Balaklava arasında asker taşınmasına yönelik ek bir anlaşma daha imzalandı. AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales, Convention Pour l'Extension des Services Postaux, Le 25 Fevrier 1854*, s. 3; AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales, Convention Pour un Service Regulier de Correspondance par Bateaux a Vapeur entre Constantinople, Varna, Kamiesh, Balaklava*, s. 2-3.

<sup>224</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales*, s. 3-4.

<sup>225</sup> Mollat, *Les Origines de la Navigation a Vapeur*, s. 113.

<sup>226</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales*, s. 3-4.

<sup>227</sup> 28 Kasım 1854'te şirketin Fransız hükümeti ile yaptığı anlaşmaya göre Karadeniz hattının dışında Marsilya-İstanbul arasındaki seferler de iki katına çıkarıldı. Mesajeri buharlıları İstanbul seferlerini iki ayrı güzergâhtan gerçekleştireceklerdi. Birinci güzergâh Marsilya'dan hareketle Mesina-Pire ve İstanbul'a ikinci güzergâh ise Marsilya'dan hareketle Malta, Siros, İzmir, Midilli, Çanakkale ve Gelibolu üzerinden İstanbul olacak şekilde belirlendi. Bu iki güzergâhta Mesajeri buharlıları toplamda yıllık 104 sefer yapacaklardı. AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales*, s. 3-4; *Paquebots-Poste Français, Guide des Services Maritimes des Messageries Imperiales dans la Medeterranée*, Imprimerie et Lithographie Marius Olive, Marseille Janvier 1856, s. 11.

<sup>228</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 23.

Mİ Kumpanyası'nın tüm bu faaliyetlerine rağmen Fransız birliklerinin lojistik sorunu tam anlamıyla giderilemedi. Askeri birliklerin 19 günde 3.333 Km. mesafeden taşınması ve ardı sıra lojistik desteklerinin de nakledilmesi için şirket buharlıları halen yetersiz kalmaktaydı. Mİ Kumpanyası, bu görevini başarıyla gerçekleştirebilmek için, La Ciotat'ta *Cydnus, Phase, Neva, Danube* adlı vapurları<sup>229</sup> inşa ettirmekle kalmadı, aynı zamanda yasadan vazgeçme yoluyla\* Büyük Britanya'dan *Euphrate, Gange ve Indus* adında üç adet yeni buharlı gemi satın aldı<sup>230</sup>. Bunun yanında Büyük Britanya'dan 13 buharlı gemi kiraladı. 1856'ya gelindiğinde Mesajeri'nin filosunda toplamda 9.040 beygir gücünde 43 buharlı gemi bulunmaktaydı<sup>231</sup>. Diğer yandan Tunus ve Cezayir ile bağlantı kurmak amacıyla 5 gemi daha kiralandı.

Mİ Kumpanyası, Kırım Savaşı esnasında görevini başarıyla ifa etti<sup>232</sup>. Mesajeri yöneticileri bu başarılarından şöyle bahsediyordu. "1854'te 10 ay boyunca Mesajeri İmperyal Kumpanyası vapurları 769.000 deniz mili yol kat ederek, Kırım ve Cezayir'e 84.000'den fazla asker ve sivil yolcu, 12.500 ton da materyal taşıdı. Marsilya rıhtımları bu esnada askeri bir kampa dönüşmüştü"<sup>233</sup>.

Mİ Kumpanyası 1856 yılına kadar askeri birlikleri ve yolcuları Marsilya'ya taşıdı. Kumpanya bu işten önemli oranda kâr sağladı. 1854'te Mİ Kumpanyası, taşıdığı asker, yolcu ve mühimmat için devletten 4.433.415 milyon Frank, 1855'te 7.927.230 Frank, 1856'da ise 3. 553.148 Frank aldı. Ancak bu savaşın olumsuz yönleri de vardı. Kaptanlar sivil yolcu taşıyamamaktan ve taşınan sivil yolculara da gereği gibi hizmet edememekten şikâyetçiydiler. Zira savaş boyunca taşınan sivil yolcu ve emtiadan elde edilen gelir benzer bir şekildeydi, savaşın sona ermesiyle sivil yolcu ve emtiadan elde edilen gelir hızlı bir yükselme gösterdi. 1854'te taşınan sivil yolcu ve emtiadan elde edilen gelir 5.120.249 Frank iken 1855'te 9.820.062'ye, 1856'da ise 12.588.620 Franka

---

<sup>229</sup> Bu vapurlar Kuzey Afrika sahillerinde hizmet verecekti. Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 236.

\* Zira Fransız yasalarına göre devletten sübvansiyon alan bir şirketin, dışarıdan buharlı gemi satın alması yasaktı. İnşa aşamasında bir buharlının ancak parçaları dışarıdan ithal edilebilirdi. Colin, *La Navigation Commerciale*, s. 275-276.

<sup>230</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 25-26.

<sup>231</sup> Bunun yanında toplamda 1.860 beygir gücünde 6 adet buharlı posta gemisi de yapım aşamasındaydı. AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1857*, s. 16-17; *Paquebots-Poste Français, Guide des Services Maritimes des Messageries Imperiales dans la Medeterranée*, Imprimerie et Lithographie Marius Olive, Marseille Janvier 1856, s. 7.

<sup>232</sup> Colin, *La Navigation Commerciale*, s. 168-169.

<sup>233</sup> Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 37; Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 25-26.

yükseldi<sup>234</sup>. Bunun yanında askerler gemilere dikkatsiz bir şekilde kabul edildiklerinden, yaz boyunca başta kolera olmak üzere salgın hastalıklar tehlikeli boyutlara ulaştı<sup>235</sup>. Savaş, Akdeniz ve Karadeniz, Tuna ticaretini olumsuz etkiledi<sup>236</sup>. Yakıt giderleri ise katlanarak yükseldi. 1851-1852’de 29 Frank olan kömürün tonu, 1854’te 48,80 Frank, 1855’te 56,44 Franka yükseldi. Yani 1854’te buharlıların her lieue marin için tükettikleri kömür 10,23 Frank iken 1855’te 23,14 Franka yükseldi<sup>237</sup>. 1856’da savaşın sona ermesiyle kömürün tonu 47,75 Franka geriledi<sup>238</sup>.

Savaş esnasında harcamalarda önemli artış yaşandı. Ancak Mİ Kumpanyası’nın savaş esnasında tüm giderleri Fransız Savaş Bakanlığı tarafından karşılandığı için taşınan sivil ve asker yolcular aynı zamanda emtiadan önemli miktarda kâr sağlandı. Bu sayede Mesajeri’nin kazancı % 14 artarak hissedar başına 700 Frank düştü<sup>239</sup>. Kumpanya’nın 1851’de 24 milyon Frank sermayesi varken, 1855’te 60 milyon Franga yükseldi<sup>240</sup>. Buna karşın Mİ Kumpanyası’nın Akdeniz ve Karadeniz’deki en büyük rakiplerinden biri olan Avusturya Lloyd Kumpanyası 12 yıllık faaliyeti boyunca ilk defa 1854’te zarar etti<sup>241</sup>.

Mesajeri’nin Kırım Savaşı’ndan elde ettiği kazanımlar Osmanlı yöneticilerinin kolaylaştırıcı ve müsamahakâr yaklaşımı dolayısıyla savaş sonrasında da devam etti. Eylül 1855’te Mİ Kumpanyası, Fransız hükümeti ile anlaşarak faaliyet ağını Sivastopol’a kadar genişletti<sup>242</sup>. 12 Temmuz 1856’da Aşağı Tuna’yı faaliyet ağına dâhil

---

<sup>234</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1856*, s. 36-37; AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1857*, s. 37.

<sup>235</sup> Cesar Lecat Bazancourt, *L’Expedition de Crimée La Marine Française dans la Mer Noire et la Baltique, Chronique Maritimes de la Guerre D’Orient*, Tome Premier, Librairie D’Amyot, Paris 1857, s. 386.

<sup>236</sup> Aynı şekilde Rusya’nın Eflak ve Boğdan’ı işgal etmesi Tuna ticaretini durma noktasına getirmişti. Savaş esnasında ticari hamule yerine, silah taşımacılığı önemli oranda arttı. *Ministre de la Marine et des Colonies, Revue Maritime et Coloniale*, Tome 11., Librairie de Challamel Ainé, Paris 1864, s. 267; Jean-Luis Miegé, “La Navigation Européenne a Alexandrie (1815-1865)”, *Revue de l’Occident Musulman et de la Méditerranée*, N° 46, 1987, s. 124.

<sup>237</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 31 Mai 1856*, s. 42. Fransızlar bu esnada kömürü daha tasarruflu kullanmanın yollarını aradılar. Bu bağlamda Fransız tebaasından Mösyö Bike kömürün daha az sarfını sağlayan ispiro otunu keşfetmiş ve Babıali’den Trablusgarp civarında bulunan bu otun işletim imtiyazını on yıllığına elde etmeyi başarmıştı. BOA. A. MKT. NZD. 191/79, 31 Ağustos 1856.

<sup>238</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1857*, s. 22.

<sup>239</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 27-28.

<sup>240</sup> Couvenhes, “La Concession des Services Maritimes Postaux au XIXe Siecle: La Cas Exemplaire des Messageries Maritimes”, s. 268.

<sup>241</sup> *Reports on Subjects of General and Commercial Interest Austria-Hungary, Report on the History of the Austrian-Hungarian Lloyd Steam Navigation Company*, London March 1887, s. 3-4.

<sup>242</sup> AFL. 1997 002 5164, *Compagnie des Services Maritimes des Messageries Imperiales, Convention, pour le Transport des Malades et Blessés de l’Armée*, s. 1-3.

etti<sup>243</sup>. 29 Mayıs 1857’de ise İstanbul-Samsun-Tranzon güzergâhına haftalık seferler yapacağı bir hat daha ekledi<sup>244</sup>. Diğer bir hat ise haftalık olarak İstanbul-Varna-İbrail arasında açıldı<sup>245</sup>. Tüm bu yeni hatlarla İstanbul bir yandan Trabzon ve Batum limanlarına, diğer yandan ise Odesa ve Tuna Nehri limanlarına bağlanmış oldu<sup>246</sup>.

Mesajeri buharlıları İstanbul-Trabzon arasında Sinop, İnebolu, Samsun, Ünye, Fatsa, Ordu ve Giresun’a uğrayacaktı. Bunların içerisinde Ordu, Fatsa ve Ünye iskelelerine amtia ve yolcunun durumuna göre uğranılacaktı. Osmanlı hükümeti, Mİ Kumpanyası’nın Karadeniz’de posta taşımacılığı yapmasından duyduğu memnuniyeti, bölge kaymakamlarına göndermiş olduğu emirnamelerle gösterdi<sup>247</sup>. İki hat için toplamda 126.015 Km. yol alınacak, Tuna hattı için gidiş-dönüş 120 saat, Trabzon hattı için ise gidiş dönüş 90 saat olacaktı<sup>248</sup>.

Şavaşın sonunda Mesajeri’nin tüm hatları için yıllık alacağı sübvansiyon 4.776.118 Franka yükseldi<sup>249</sup>. İmzalanan tüm bu anlaşmalar neticesinde şirket buharlılarının kat edilen yolda da büyük bir artış oldu. Mİ Kumpanyası’nın Marsilya ile Osmanlı limanları arasında bir yılda aldığı toplam yol 878.735 Km. ulaştı<sup>250</sup>.

---

<sup>243</sup> BOA. HR. TO. 319/9, 12 Temmuz 1856 tarihli Mesajeri Acentesi Jules Girette’den Hariciye Nazırı Fuat Paşa’ya yazılan mektup; AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1857*, s. 27-29.

<sup>244</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Convention pour l’Organisation des Services Postaux dans la Mer Noir (Ligne du Danube et de Trebizonde) Modificative de la Convention du 28 Nov. 1854*, s. 8; AFL. 1997 002 4857, *Convention du 16 Septembre 1857*.

<sup>245</sup> 1854 Anlaşmasınının 1857’de tam olarak yürürlüğe girmesiyle Mesajeri’nin faaliyet ağı Karadeniz ve Aşağı Tuna’nın neredeyse tüm noktalarına kadar genişledi. Anlaşmanın birinci maddesine göre Mesajeri’nin Karadeniz ve Tuna’daki seferleri şöyle olacaktı. Tuna hattı: İstanbul’dan İbrail’e yıllık 36 sefer yapılacak ve 9.720 lieues marin (54.004 Km.) yol alınacaktı. Trabzon hattı: İstanbul’dan Trabzon’a yıllık 36 sefer yapılacak ve 12.960 lieues marin (72.006 Km.) yol alınacaktı. AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Convention pour l’Organisation des Services Postaux dans la Mer Noir (Ligne du Danube et de Trebizonde) Modificative de la Convention du 28 Nov. 1854*, s. 8; AFL. 1997 002 4857, *Convention du 16 Septembre 1857*.

<sup>246</sup> Philippar-Ballena, *Compagnie des Messageries Maritimes 1852-1927, 75.eme Anniversaire*, s. 12.

<sup>247</sup> BOA. HR. MKT. 198/8, 18 Temmuz 1857. Babıalı aynı zamanda Mesajeri’nin birçok kaptan ve acentelerine nişan vererek de bu memnuniyetini göstermişti. BOA. İ. HR. 228/13369, 24 Eylül 1867; İ. TAL. 1/1310 M-064, 15 Ağustos 1892; İ. TAL. 79/1312 Za. 10, 29 Nisan 1895.

<sup>248</sup> Mesajeri Kumpanyası Akdeniz’deki seferlerinde her lieues marin (5,5560 Km.) için devletten 25,90 Frank alacaktı. Buna karşın Karadeniz için alacağı yıllık 22. 680 lieues marin (126.015 Km.) için parkur (her lieue marin) başına 31,53 Frank alacaktı. AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Convention pour l’Organisation des Services Postaux dans la Mer Noir (Ligne du Danube et de Trebizonde) Modificative de la Convention du 28 Nov. 1854*, s. 4.

<sup>249</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Convention pour l’Organisation des Services Postaux dans la Mer Noir (Ligne du Danube et de Trebizonde) Modificative de la Convention du 28 Nov. 1854*, s. 5-6.

<sup>250</sup> AFL 1992 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Nov. 1854*, s. 4-5.

İstanbul, Akdeniz ve Karadeniz'deki tüm hatların ana noktası haline geldi. İstanbul'dan Mersin, İskenderun, Suriye ve Mısır'a, Varna ve Kırım'a, Osmanlı'nın tüm Karadeniz sahillerinden Trabzon'a, daha sonra Gürcistan'a, Tuna üzerinden İbrail ve Kalas'a, Cezayir ve Tunus'a, Yunan Adalarına, İtalya ve İspanya'ya kadar bağlantı sağlandı. Diğer yandan Mesajeri'nin posta seferleri Babıali'nin Akdeniz, Karadeniz ve Tuna ile bağlantısını güçlendirdi ve İstanbul'un stratejik önemi daha da arttırdı. Bu durum Fransız tüccarlarının Osmanlı topraklarındaki ulaşılamayan zenginliklere ulaşması ve bu zenginliklerin İstanbul merkezli Fransa'ya akması anlamına geliyordu. Böylelikle şirket yönetimi ilk dönemlerdeki amacına ulaşmış oldu<sup>251</sup>.

Fransızların Kırım Savaşı'nda Osmanlı Devleti safında yer alması Mİ Kumpanyası'na hatlarını genişletmesinin haricinde birçok avantaj sağladı. Mesajeri İstanbul acentesi Jules Girette, Galata'da Kireçkapı iskelesinde rıhtım, dok ve antrepo inşası için imtiyaz elde etti<sup>252</sup>. Bu iskele Mesajeri'ye ait altı buharlının düzenli seferler yaptığı ana durak haline geldi<sup>253</sup>.

Bundan başka Mİ Kumpanyası buharlılarında Marsilya ile Karadeniz arasında çok defa kaptan olarak seferler yapmış olan Mauris Michel, tüm Osmanlı limanlarında kurulacak olan fenerlerin imtiyazını aldı<sup>254</sup>. Bu imtiyaz 8 Ağustos 1860 yılında Mauris Michel'e verildi. *Memalik-i Mahrusa Fenerler İdaresi* (Generale de Phares de l'Empire Ottoman) gibi bir yönetimin idaresinin Fransızlara verilmiş olması stratejik açıdan birçok avantaj sağladı<sup>255</sup>. Fenerler İdaresi bu imtiyazla Doğu Akdeniz, Boğazlar, Karadeniz, Kızıldeniz ve Fars körfezinin tamamını aydınlatma hakkına sahip oldu<sup>256</sup>. Bu sayede Mİ

---

<sup>251</sup> *Compagnie des Services Maritimes des Messageries Maritimes des Messageries Imperiales, Assemblée Générale des Actionnaires, Depuis sa Creation le 8 Juillet 1851, Jusqu'au 20 Decembre 1858*, Paris 1858, s. 8.

<sup>252</sup> Bu konu hakkında ileriki bölümlerde daha ayrıntılı bilgi verilecektir. BOA. HR. MKT. 136/17, 9 C. 1272; BOA. İ. DH. 376/24867, 22 Ş. 1273; BOA. ŞD. 567/6, 10 Ş. 1302.

<sup>253</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, s. 206.

<sup>254</sup> Jacques Thobie, *L'Administration Generale des Phares de l'Empire Ottoman et la Société Collas et Michel (1860-1960)*, L'Harmattan Paris 2004, s. 111-112; V. Necla Geyikdağı, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye (1854-1914)*, Hil Yayınları, İstanbul 2008, s. 103.

<sup>255</sup> M. Boissiere, *La Syrie, Importance Actuelle des Interets Français en Syrie, Leur Deveoppement dans l'Avenir*, Paris 1919, s. 8-9; Thobie, *L'Administration Generale des Phares de l'Empire Ottoman*, s. 111-112; Bu imtiyazın tam metni için bakınız. *Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues, Commercial No 1 (1897)*, Printed For Her Majesty's Stationery Office, London 1897, s. 4.

<sup>256</sup> Raccagni, "The French Economic Interests in the Ottoman Empire" s. 360.



Kumpanyası, Osmanlı sahillerindeki tüm fenerlerden % 5 indirimli faydalanma imkânı elde etti<sup>257</sup>.

Mİ Kumpanyası'nın Akdeniz, Karadeniz ve Tuna'daki faaliyetleri, Fransızların Osmanlı topraklarındaki ticaret hacmini genişletirken, Babıali'nin de izlemiş olduğu ticari denge politikasını bir yönüyle başarıya ulaştırmış oldu. Rusya ve Avusturya'nın Tuna ve Karadeniz'de ekonomik nüfuzlarını giderek arttırmaya başlamaları, Osmanlı Devleti'ni siyasi alanda olduğu gibi ekonomik alanda da denge politikasına itti. Ancak bu durum bölgedeki aktörleri çoğaltarak yeni rekabetlere ve mücadelelere zemin hazırladı. Karadeniz ve Aşağı Tuna bundan böyle Avrupalı devletlerin ekonomik çıkar ve kavgalarını sürdürdüğü önemli bir coğrafya haline geldi<sup>258</sup>.

### **1.9. Mesajeri İmperyal Kumpanyası'nın Faaliyet Ağını Genişletmesi**

Kırım Savaşı'ndan Fransız İmparatorluğu'nun son dönemlerine kadar geçen süreçte Napolyon, emperyal politikası gereği Mesajeri için olağanüstü bir genişleme dönemi inşa etti. Mİ Kumpanyası'nın Fransız hükümetiyle imzaladığı anlaşmalar bir yandan kumpanyaya faaliyet ağlarını genişletme imkânı sağlarken, diğer yandan Fransa'ya dünyanın büyük bir bölümünü açtı.

Mİ Kumpanyası'nın III. Napolyon tarafından desteklenmesi, politik, askeri, ticari ve ekonomik alanlarda yükselme endişesinden kaynaklandı. İmparatorluk, için posta taşımacılığının arkasındaki neden sömürgelerin elde tutulmasına yönelik politikayla ilgiliydi. Bu nedenle Mİ Kumpanyası'nın faaliyet ağlarının genişletmesi için birbiri ardına imtiyazlar verildi<sup>259</sup>. Diğer yandan Napolyon'a göre Mİ Kumpanyası, Fransa'nın denizlerdeki politikasında Büyük Britanya yanında onurlu bir duruş sergiliyordu<sup>260</sup>.

Mesajeri'nin faaliyet ağını genişletmek istemesi ticari isteklerden kaynaklanmaktaydı. Bu istek şirketin devletle imzaladığı şartname hükümlerine aykırı bir durum sergiliyordu. Ancak Kırım Savaşı esnasında posta hizmetlerindeki esneklik ilkesi bizzat

---

<sup>257</sup> Bu indirimden aynı şekilde Arsenal, Osmanlı, Avusturya Lloyd, La Societé de Russe de Navigation et de Commerce adlı kumpanyalar da istifade edeceklerdi. *Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues, Commercial No 1 (1897)* Printed For Her Majesty's Stationery Office, London 1897, s. 4.

<sup>258</sup> İkinci, *Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret*, s. 224.

<sup>259</sup> Couvenhes, "La Concession des Services Maritimes Postaux", s. 268.

<sup>260</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, s. 157.

devletin kendisi tarafından benimsendi<sup>261</sup>. İmparatorluğun bu esnek tutumu, MM Kumpanyası'nın gelecekte faaliyet ağını genişleteceğinin deliliydi. Bu amaçla 1854'ten 1868'e kadar şirketin statüsünü ve faaliyet ağlarını etkileyen bir dizi anlaşma imzalandı.

Mesajeri yöneticileri, Akdeniz ve Karadeniz'de kumpanyanın görevini yerine getirmiş olmasından dolayı şirketin faaliyet ağını okyanus ötesine taşıma düşüncesindeydiler<sup>262</sup>. Atlantik ötesindeki bölgelerle posta taşımacılığı bu dönemde daha çok Amerika ve Büyük Britanya'ya ait kumpanyaların tekelindeydi<sup>263</sup>. Mİ Kumpanyası, 1851'den beri Fransa ile Amerika arasında posta taşımacılığı yapmak için devlet nezdinde girişimlerde bulunmaktaydı<sup>264</sup>. Bu amacına ancak 1857'de muvaffak olabildi<sup>265</sup>. 16 Eylül 1857'de imzalanan anlaşmaya göre Brezilya'dan Plata'ya kadar olan bölgelerin posta taşımacılığını Mesajeri'ye verildi<sup>266</sup>. Daha sonra 1861 Şubat'ında ise Mesajeri, hizmet ağını Rio de Janeiro'ya kadar genişledi<sup>267</sup>.

1860'lara gelindiğinde Mİ Kumpanyası, Atlantik posta taşımacılığında Genel Transatlantik Kumpanyası (*La Compagnie Generale Transatlantique*) ile rekabet halinde olduğundan bu hat cazip olmaktan çıktı<sup>268</sup>. Bunun yanında Avrupalı, özellikle birçok İngiliz nakliyat kumpanyası Atlantik posta taşımacılığında rekabet halindeydiler<sup>269</sup>. Ancak İngiliz kumpanyalarının bu esnada Hindistan ve Uzakdoğu'da önemli bir rakibi yoktu. Peninsular & Oriental Kumpanyası sayesinde 1850'den beri Hint Denizi, İngiliz gölü haline gelmişti<sup>270</sup>. Bunun yanında 1859'da Süveyş kıstağı

---

<sup>261</sup> *The Postal and Commercial, Communication of a Country, Free-Trade Political Economy*, Ed. John Roach, London 1867, Gibson Brothers Printers, 1870, s. 17-18.

<sup>262</sup> Zira bu esnada şirketin yıllık genel toplantısında şirketin faaliyet ağının Brezilya'ya kadar genişlemesi üzerine tartışmalar yaşanıyordu. AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 5 Novembre 1857*, s. 11-12.

<sup>263</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 5 Novembre 1857*, s. 10-11.

<sup>264</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, s. 129.

<sup>265</sup> 1857'de Ekonomi Bakanı Fould Atlas ötesindeki ülkelerin posta taşımacılığını üç bölgeye ayırdı. Mesajeri İmperyal Kumpanyası'na düşen Güney Amerika'nın posta taşımacılık imtiyazıydı. Orta ve Kuzey Amerika'nın posta taşımacılık imtiyazı da *La Compagnie de Navigation Mixte* adlı Fransız nakliyat şirketine verildi. AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 5 Novembre 1857*, s. 11-13; Smith, *The Emergence of Modern Business Enterprise in France*, s. 90-91.

<sup>266</sup> Kumpanya'ya verilen bu imtiyazın süresi 20 yıldır ve bu hizmet karşılığında Fransız hükümetinde 4. 7 milyon frank sübvansiyon alacaktı. AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales, Ligne Transatlantiques du Bresil et de la Plata, Convention 16 Sep. 1857*, Royal Meeker, *History of Shipping Subsidies*, 3. Series, *Publications of the American Economic Association*, New York August 1905, s. 72.

<sup>267</sup> Meeker, *History of Shipping Subsidies*, s. 72.

<sup>268</sup> Smith, *The Emergence of Modern Business Enterprise in France*, s. 92-93; Leymarie, "Compagnies Privilegiees", s. 770; Archille Viallate, "How France Protects Her Merchant Marine", *North American Review*, Vol 184, No. 607, (Jan 18 1907, s. 168-169; Mollat, *Les Origines de la Navigation a Vapeur*, s. 113.

<sup>269</sup> Ginsburg, "Shipping Subsidies", s. 472-474.

<sup>270</sup> Couvenhes, "French Mail Contracts with Private Steamship Companies", s. 6-7.

delinmeye başlamıştı. Şirket yöneticilerine göre Mesajeri'nin gerçek anlamda uluslararası bir deniz nakliyat kumpanyası olabilmesi için ağlarını Hindistan ve Uzakdoğu'ya genişletmesi kaçınılmazdı. Bunun yanında 1860'ta serbest ticaret anlaşmasının kabul edilmesiyle tüm milletlere ait bandıraların eşit bir şekilde dünyanın birçok noktasında ticaret yapabilme özgürlüğüne sahip oldu. 28 Nisan 1861'de Mİ Kumpanyası'nın Hindini posta taşımacılığına dair başvurusu hükümet tarafından onaylandı<sup>271</sup>. Bu anlaşmaya göre Mesajeri, buharlılarının taşıdığı emtia ve yolcular İskenderiye'ye getirilecek buradan önce kara, sonra demiryolu ile Süveyş'e aktarılacak ve daha sonra burada hazır bekleyen buharlılarla Aden, Srilanka, Singapur ve Saigon'a ulaştırılacaktı<sup>272</sup>. 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılışına kadar Uzakdoğu nakliyatı bu şekilde sağlandı.

2 Temmuz 1864'te imzalanan anlaşmayla Hindini hattına dört hat daha eklendi. Buna göre Mİ Kumpanyası'nın Uzakdoğu ağı, Singapur'dan Endonezya'nın Batavia'sına, Saigon'dan Şangay'a, buradan da Yokohama'ya kadar genişledi. Tüm bu anlaşmalarda İngiliz gölü olarak kabul edilen Hint Denizi'nin durumu değişti. MM Kumpanyası, Uzakdoğu hattında İngilizlerle rekabet etmek için filosundaki en iyi buharlıları Uzakdoğu hattında işletti<sup>273</sup>.

Uzakdoğu hatlarına 1868'de yeni hatlar eklenerek kumpanyanın ağı Hong Kong'a kadar uzandı<sup>274</sup>. 1869'a gelindiğinde ise Hindistan, Çin ve Japonya servisi için şirketin aldığı sübvansiyon 10.503.383 Franka yükseldi<sup>275</sup>.

1867'de Mİ Kumpanyası'nın Uzakdoğu'daki üstünlüğü İngilizler tarafından kesin bir şekilde tanındı<sup>276</sup>. Hatta 1867'de İngilizler, Uzakdoğu posta taşımacılığının Mİ

---

<sup>271</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 3 Juin 1861*, s. 29-30; Meeker, *History of Shipping Subsidies*, s. 74.

<sup>272</sup> Meeker, *History of Shipping Subsidies*, s. 74; Jouham, *Les Operations Maritimes Commerciales et Industrielles a Marseille*, s. 124-125; Colin, *La Navigation Commerciale*, s. 288-289.

<sup>273</sup> Guiral, "Commerce et Navigation", s. 163; Ginsburg, "Shipping Subsidies", s. 472-474.

<sup>274</sup> 1866'da Mesajeri İmperyal Kumpanyası buharlılarının yıllık aldıkları yol 2.778.000 Kilometreye ulaştı. Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 49.

<sup>275</sup> Meeker, *History of Shipping Subsidies*, s. 74.

<sup>276</sup> R. Michael Feener, "New Networks and New Knowledge: Migrations, Communications and the Refiguration of the Muslim Community in the Nineteenth and Early Twentieth Centuries", *The New Cambridge History of Islam*, Ed. Robert W. Hefner, Volume 6, Cambridge University Press 2011, s. 57. House of Commons Papers, Reports from Committees Eleven Volumes, East India Communications, Vol IX, Session 10 August 1866, s. 14, 66; Debin Ma, "The Modern Silk Road: The Global Raw-Silk Market, 1850-1930" *The Journal of Economic History*, Vol. 56, No. 2, Jun. 1996, s. 332-333.

Kumpanyaları tarafından belirli bir nizamla göre yapılması için Fransız hükümeti ile anlaşmaya yapsalar da anlaşma uzun sürmedi<sup>277</sup>.

Mİ Kumpanyası'nın bu başarısı sayesinde Fransa'nın Hindistan, Çin ve Japonya hattındaki ticari faaliyetleri önemli oranda arttı. Bu da imparatorluğun doğal olarak bu bölgelerdeki egemenlik alanını genişletti. Elde edilen imtiyazlar sayesinde Mesajeri ile devlet arasındaki bağlar giderek daha da güçlenmişti. III. Napolyon, imparatorluğu boyunca Mİ Kumpanyası'nın sıkı bir destekçisi oldu<sup>278</sup>.

III. Napolyon dönemine kadar hiçbir Fransız şirketi, Mİ Kumpanyası kadar Fransız sömürge tarihinde önemli bir rol oynamadı<sup>279</sup>. Mİ Kumpanyası, bu dönemde Kırım Savaşı, İtalya Savaşı, Çin Çıkarması, Madagaskar'ın alınması, Suriye Çıkarması, Hindicini'nin alınması ve 1870 Savaşı gibi olaylarda etkin rol oynadı. III. Napolyon'un Fransız sömürgelerine ve dünyanın birçok uzak noktasına uzanan kolu niteliğinde olduğundan bu uzak bölgelerle düzenli ve yakın ilişkiler kuruldu ve Fransız emperyalizmi olağanüstü gelişti. Aynı süreçte kumpanya buharlılarının düzenli seferleri sayesinde, Fransa'nın genel ticareti, Mısır'da % 760, Osmanlı'da % 240, Cezayir'de % 52, Güney Amerika'da % 93 artış gösterdi<sup>280</sup>. 6 milyon Franklık bütçe ve 4,7 milyon değerinde deniz ekipmanıya yola çıkan Mesajeri'nin İmparatorluğun sonunda 160 milyon Frangın üzerinde bütçesi ve 100 milyon frangın üzerinde deniz ekipmanları vardı<sup>281</sup>. Mesajeri, İngiliz deniz nakliyat kumpanyalarının Akdeniz ve denizaşırı ülkelerdeki en önemli rakiplerinden biri haline geldi<sup>282</sup>. Mİ Kumpanyası devletin

---

<sup>277</sup> Mesajeri İmperyal Kumpanyası'nın Uzak Doğu'da İngilizlerden daha başarılı olmasındaki en önemli etkenlerden bir de devletten aldığı sübvansiyonlardı. Mİ Kumpanyası, aldığı sübvansiyonlar sayesinde Uzak Doğu'da takdire değer iyi organize edilmiş bir hizmet sundu. Mesajeri İmperyal'in navlun bedelleri da İngiliz Peninsular & Oriental Kumpanyası'nın fiyatlarına göre yapılmıştı. Bu nedenle yolcular ve posta gönderen İngilizler dahi Fransız kumpanyasını tercih etmeye başlamışlardı. Couvenhes, *Les Messageries*, s. 158; *The Postal and Commercial, Communication of a Country*, Free-Trade Political Economy, Ed. John Roach, London 1867, Gibson Brothers Printers, 1870, s. 17; *House of Commons Papers, Reports from Commitees Eleven Volumes*, East India Communications, Vol IX, Session 10 August 1866, s. 566.

<sup>278</sup> *The Postal and Commercial, Communication of a Country*, s. 17-18.

<sup>279</sup> AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*; M. Georges Philippar-Saboulin Ballena, *Compagnie des Messageries Maritimes 1852-1927, 75.eme Anniversaire*, Paris 1928, s. 7; Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 28-29.

<sup>280</sup> Mesajeri'nin kuruluşundan Fransız İmparatorluğunun son dönemlerine kadar, nakliyat fiyatı %78 azaldığı halde, tonajı 15 yılda on kat, gücü 8 kat, ortalama hız % 20, parkur 5 kat, taşınan yolcu sayısı 6 kat ve navlun 18 kat artmıştı. Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 49.

<sup>281</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, s. 304.

<sup>282</sup> Benedict William Ginsburg, "Shipping Subsidies" *Journal of Royal Statistical Society*, Vol. 64, No. 3, (Sep. 1901), s. 472-474, pp. 461-484.

denizlerdeki politikasını tanımlayan bir kimlik kazandı ve dünyanın her noktasında faaliyette bulunan uluslararası büyük bir nakliyat kumpanyasına dönüştü<sup>283</sup>.

### 1.10. III. Cumhuriyet ve Mesajeri Maritim Kumpanyası

III. Napolyon imparatorluğunun sonunu hazırlayan gelişme Fransa-Prusya Savaşı (1870-1871) ile ortaya çıktı<sup>284</sup>. Kumpanyanın Akdeniz’de herhangi bir olası savaş durumunda, devletle imzaladığı 1851 anlaşması gereği, filosundaki buharlıları devletin hizmetine tahsis etmesi gerekirdi, ancak söz konusu savaş Akdeniz’de değildi, bu durumda hükümet ancak, kumpanyaya ait buharlıları kiralayabilirdi. Ancak şirketin yıllık genel toplantısında Fransa’nın zor durumda olduğu bir dönemde Mesajeri buharlılarının ve atölyelerinin devletin hizmetine verilmesi gerektiğine dair karar alındı<sup>285</sup>. Bu bağlamda devletin hizmetine verilen şirket buharlıları 1870 Temmuz’unda Cezayir’den 60.000, Civita Vechia’dan (İtalyan liman kenti) 6.000 askeri Marsilya’ya taşıdılar<sup>286</sup>. Askeri birlikler daha sonra aynı şekilde Marsilya’dan Bordeaux ve Havre’ye taşındılar. Bunun yanında şirketin La Ciotat’taki atölyesi de top ve silah yapımı için geçici olarak devletin hizmetine verildi. Savaş nedeniyle Marsilya-İstanbul hattı istisna diğer hatlar ihmale uğradı. Akdeniz ile Uzak Doğu arasındaki sefer bakanlık kararıyla 27 Mayıs-13 Haziran 1871 arasında geçici olarak durduruldu. Fransa Prusya Savaşı’nın kumpanyaya maliyeti ağır oldu. 1870 yılında Kumpanya atölyelerinde çalışan işçilerin 4.300’ü çıkarıldı<sup>287</sup>.

Fransız-Alman savaşında Fransızların mağlup olması neticesinde 4 Eylül’de Fransa’da yönetim de değişti ve imparatorluk yerini III. Cumhuriyete bıraktı<sup>288</sup>.

Mİ Kumpanyası, İmparatorluk prestijinin politik bir aracı olarak gelişmişti. Cumhuriyetin yeniden ilan edilmesiyle Mesajeri, imparatorluk referansını kaybetti, kumpanya yöneticileri isim değişikliğine gittiler. Şirketin yeni adı bundan böyle

<sup>283</sup> *Foreign Office 1892 Annual Series, No: 1144, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance*, “France, Marseille, No: 1182, Reference to Previous Report, Annual Series”, Printed for Her Majesty’s Stationery Office, London 1892, s. 4; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 159-160.

<sup>284</sup> Emile Bourgeois, *Manuel Historique de Politique Etrangere*, Tome III., Librairie Classique et Gene Belin, Paris 1931, s. 745-746.

<sup>285</sup> AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale du 1 Août 1871*, s. 17-19.

<sup>286</sup> AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale du 1 Août 1871*, s. 20-21; AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale du 28 Mai 1873*, s. 20-22.

<sup>287</sup> AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale du 1 Août 1871*, s. 20-24; AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale du 28 Mai 1873*, s. 17-18.

<sup>288</sup> Bourgeois, *Manuel Historique de Politique Etrangere*, s. 745-746.

Mesajeri Maritim Kumpanyası (*La Compagnie des Messageries Maritimes*) olarak anıldı (1 Ağustos 1871)<sup>289</sup>. III. Cumhuriyetin ilan edilmesiyle şirket aleyhine eleştiriler de yükselmeye başladı. Fransa'daki diğer büyük nakliyat kumpanyaları, Mesajeri'nin tüm hatlar üzerinde tekel kurmasına karşı çıktıklarını yüksek sesle dile getirmeye başladılar. Hükümet de MM Kumpanyası'nı daha önceki rejimin bir devamı olarak gördü. Bu nedenle Mesajeri'nin imtiyaz süresinin uzatılmasına pek de sıcak bakmıyordu. MM Kumpanyası'nın faaliyetlerinin sonlandırılması demek aynı kapasitede ve büyüklükte yeni bir alternatif şirketin kurulmasını gerektirirdi ki bunun Fransız hükümetine maliyeti 60 milyon Frank civarında olurdu<sup>290</sup>.

Bunun yanında Fransa, savaş sırasında kaybettiği yerleri geri alabilmek için Almanlara 5 milyar Frank vermek zorunda kaldığından hazinesi büyük zarara uğramıştı<sup>291</sup>. Bu nedenle yeni hükümet bütçe sınırlamasına gitmek zorunda kaldı. Bu sınırlamadan MM Kumpanyası da etkilendi. Fransız hükümeti Cezayir'in posta taşımacılık imtiyazını 1881'e kadar Valery Kumpanyası'na verdi. Bunun yanında Mesajeri'nin birkaç buharlısını da kendi hizmetine aldı<sup>292</sup>.

1870'li yıllar Mesajeri'nin devletle arasının açıldığı, bazı hatlarının iptal edildiği ve sübvansiyonlarının azaldığı zorlu bir dönemdi. Bu dönemde MM Kumpanyası'nın pasifleştirilmesine karşı Fransız kamuoyunda ve basınında tartışmalar yaşanmaktaydı<sup>293</sup>.

---

<sup>289</sup> Cumhurbaşkanı'nın 27 Kasım 1870 tarihli kararname ile kumpanyanın isim değişikliği onaylandı. Lanfant, *Historique de la Flotte des Messageries maritimes-1851-1975*, s. 11; Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 111.

<sup>290</sup> Zira bu esnada Mesajeri'nin faaliyet gösterdiği mevcut hatlarda işleyebilecek büyüklükte ve yeterlilikte filo ve teknik ekipmana sahip olan özel bir nakliyat şirketi mevcut değildi. Couvenhes, *Les Messageries*, s. 346-347.

<sup>291</sup> Bourgeois, *Manuel Historique de Politique Etrangere*, s. 746.

<sup>292</sup> Cezayir hattı için Mesajeri ile hükümet yöneticileri arasında geçen görüşmeler başarısızlıkla sonuçlandı. 8 Temmuz 1871'de Kumpanya yöneticileri bütçenin yetersizliğini ileri sürerek Cezayir hattındaki seferleri durdurdu. AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale du 28 Mai 1873*, s. 17-18.

<sup>293</sup> Tartışmalar özetle şu yöndeydi: "Fransa'da Dünyanın her noktasıyla posta taşımacılığını sağlayan Mesajeri'ye alternatif bir kumpanya yoktu. Fransız hükümetinin böyle bir şirketin varlığını ortadan kaldırması, Fransa'nın milli çıkarlarına ters düşmekteydi. Zira Mesajeri İmperyal Kumpanyası sayesinde dünyanın en uzak noktalarında Fransız bayrağı dalgalanıyordu. Ayrıca politik kaygıların ekonomiye yansıtılması gerçekçi bir tutum değildi. Ekonomi bakanı Leon Say başkanlık yaptığı komisyona göre Mİ Kumpanyası, Fransa'nın uluslararası sulardaki politikasının yansımasıydı. Ayrıca kumpanyaya ait buharlı gemiler ve atölyeler posta taşımacılığına göre faaliyette buldukları halde, savaş dönemlerinde devletin hizmetine tahsis edilmişti. Leon Say'a göre Mesajeri'nin buharlı posta gemileri, Fransız tüccarlarının Dünya'ya açılan kapıları ve ayak sesleriydi. *Journal Officiel*, 8 Aout 1875, Seance du 23 Juillet 1875, s. 6519-6521.

Fransız hükümeti, MM Kumpanyası'nın devlete ve Fransız ekonomisine sağladığı yararları göz önünde bulundurarak varlığının devam etmesinden yana tavır sergiledi<sup>294</sup>. Ancak, hükümet Mesajeri'nin bazı hatlarını iptal ederken bazı hatlarına sınırlamalar getirdi. Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Uzak Doğu seferlerinin maliyeti düştüğü halde MM Kumpanyası halen 1861 anlaşmasına göre sübvansiyon almaktaydı. Buna karşın İngiliz hükümeti Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Uzak Doğu hattı için P&O Kumpanyası'na verdiği sübvansiyonları azaltmıştı<sup>295</sup>. Bu nedenle Mesajeri yöneticilerinin 1870'lerden sonraki politikası kâr getiren, serbest ticari hatların tesis edilmesi yönünde oldu<sup>296</sup>.

### 1.11. Süveyş Kanalı'nın Açılışı ve Mesajeri İmperyal Kumpanyası

Deniz ticareti açısından 19. yüzyılın en büyük olaylarından biri şüphesiz Süveyş Kanalı'nın açılmasıydı. Kanalin açılmasında en önemli rol Ferdinand de Lesseps'indi. Lesseps 1832'de Kahire'ye viskonsül (konsolos yardımcısı) olarak atandığında henüz 27 yaşındaydı<sup>297</sup>. Kısa süre sonra Mısır Hıdivi Muhammet Sait'in güvenini kazandı. Bu, ona Süveyş ile ilgili düşüncesini hıdive anlatma imkânı sağladı. Mısır hıdivi Lessepsin düşüncesini olumlu buldu ve Süveyş Kanalı'nın açılmasına dair fermanını 30 Kasım 1854'te verdi<sup>298</sup>. Lesseps'in istediği imtiyazı<sup>299</sup> 5 Ocak 1856'da Babiali tarafından onaylandı<sup>300</sup>. Kanalin açılmasına dair proje, 15 Kasım 1858'de uluslararası Süveyş Kanal Kumpanyası'nın (La Compagnie Universelle du Canal de Suez) kurulmasıyla hayata geçti. Böyle bir kanalın maliyeti için tahmini 200 milyon frank hesaplandı. Bu meblağ için 400.000 hissedardan 500'er frank toplandı. Kanal Kumpanyası'nda Fransızlar, 207.000 hisseye sahiptiler<sup>301</sup>. Kumpanyanın ilk dönemlerinde Mısır hıdivi 64.000 hisse satın aldı. Daha sonra Mısır hıdivinin aldığı hisse 176.602'ye ulaştı<sup>302</sup>.

<sup>294</sup> *Journal Officiel*, 8 Aout 1875, Seance du 23 Juillet 1875, s. 6520.

<sup>295</sup> 1870'li yılların başında sübvansiyonlu posta sistemi, özellikle Mesajeri'ye verilen sübvansiyonlar büyük tepkilere neden oluyordu. *Journal Officiel*, 18 Mai 1875, Seance du 11 Mai 1875, s. 3493.

<sup>296</sup> Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 159.

<sup>297</sup> Bertrand Alphonse-Ferrier Emile, *Ferdinand de Lesseps: Sa Vie, Son Oeuvre*, Editeurs G. Charpentiers, Paris 1887, s. 15-16; Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 102-103.

<sup>298</sup> Alphonse- Emile, *Ferdinand de Lesseps: Sa Vie, Son Oeuvre*, s. 46-49.

<sup>299</sup> İmtiyaz için bakınız. *Actes de Constitufs de la Compagnie Universelle du Canal du Suez*, Editeur Henri Plon, Paris 1866, s. 6-10.

<sup>300</sup> André Siegfried-Jerome Jean Tharaud, *Le Centenaire des Services des Messageries Maritimes (1851-1951)*, Paris 1952, s. 3; *La Question Du Canal de Suez: Exposé Retrospectif et Etude Pour Sa Double Solution*, Par un Ancien Collaborateur et Actionnaire des Premiers Jours, Paris 1883, s. 31; *Ministère des affaires étrangères, Documents Diplomatiques, Affaire du Canal de Suez*, Imprimerie Nationale, Décembre 1875, s. 21-22.

<sup>301</sup> Alphonse- Emile, *Ferdinand de Lesseps: Sa Vie, Son Oeuvre*, s. 196.

<sup>302</sup> Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 102-103.

İngilizler Süveyş Kanalı'nın açılması teşebbüslerine ilk dönemler endişe ile karşıladılar. Zira İngilizler, kanalın açılmasıyla Hindistan ve Güney Afrika'daki sömürgelerin güvenliğinin bozulacağı endişesindeydiler. Diğer taraftan açılacak kanal sayesinde Mısır'da Fransız nüfuzunun artacağı ve İngilizlerin sömürge yolunun tehlikeye gireceği korkusu hakimdi<sup>303</sup>. Süveyş Kanalı'nın açılmasında birçok devlet ve uluslararası şirketin rolü vardı. Bu kumpanyalardan biri de MM Kumpanyası'ydı<sup>304</sup>. Mesajeri, Süveyş kanalının inşaatı için yıllık 40.000 frank ayırdı. İngiliz P&O Kumpanyası'nın orta düzey kâtipleri de yıllık 192 sterlin, üst düzey kâtipleri ise 500 ila 600 sterlin vermeyi taahhüt etmişlerdi. Bunun yanında iki kumpanya da Süveyş üzerinde bina, dok ve antrepolar yapma taahhüdünde bulundu<sup>305</sup>.

Süveyş kıstağını delme çalışmaları 1859 yılında başladı ve on yıllık bir çalışmanın ardından nihayet sonlandı<sup>306</sup>. Bu çalışmanın sonlanması aynı zamanda büyük bir coğrafi değişimin başlangıcıydı. Zira kanalın açılması ile uluslararası bağlantı noktaları değişime uğradı. Birçok millete ait buharlı posta ve savaş gemileri, kanaldan geçmek için bir aydan beri kanalın önünde toplanmış bulunuyorlardı. Hollanda prensesi ve beraberinde Süveyş kanalının açılması için olağanüstü çabalar gösteren Şerif ve Nubar Paşa, Avusturya İmparatoru François Joseph, Babıali elçisi, Galler Prensi, Prusya Prensi ve daha birçok devlete ait temsilci kanalın açılışı için gelmişti. Ferdinand de Lesseps ise ailesi ve yanında Mesajeri'nin kaptanı *Caboufique* olduğu halde, 17 Kasım 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılışı için komut verdi. Kanaldan geçen gemi konvoyu arasında Mesajeri'nin *Le Peluse* adlı buharlı gemisi en önde<sup>307</sup> ve arkasında ise *Thabor*, *Alphée*, *Erymanthe* ve *Godavery* buharlıları seyrediyordu<sup>308</sup>. Süveyş Kanalı, açılışından bir yıl sonra hizmet vermeye başladı<sup>309</sup>. Süveyş Kanalı'nın açılışına, Fransız-Prusya savaşı ve akabinde Fransa'daki rejim değişikliğinden dolayı Fransız hükümeti üst düzey temsilcilerle katılamadı. Kanalın açılmasıyla Akdeniz, Kızıldeniz'e bağlanırken Avrupa

<sup>303</sup> Danyal Bediz, "Süveyş Kanalı'nın Önemi", IX, S. 3, DTCFD, 1951, s. 333. s.329-352.

<sup>304</sup> Colin, *La Navigation Commerciale*, s. 168-169.

<sup>305</sup> Süveyş Kanalı'nın hissedarları için bakınız. *Reports Relative to British Consular Establishments 1858 & 1871*, Part III., Printed By Harrison and Sons, London 1872, s. 209. İngiliz konsolosluk raporlarında Mesajeri Kumpanyası'nın hissesinin olduğuna dair bu şekilde bilgi verilse de şirket hakkında yazılmış olan belli başlı Fransız kaynaklarda böyle bir bilgiye tesadüf edilmemiştir. Bu kaynaklar: Couvenhes, *Les Messageries*; Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*.

<sup>306</sup> Bediz, "Süveyş Kanalı'nın Önemi", s. 333.

<sup>307</sup> Philippar-Ballena, *Compagnie des Messageries Maritimes 1852-1927, 75.eme Anniversaire*, s. 14.

<sup>308</sup> Alphonse, *Ferdinand de Lesseps: Sa Vie, Son Oeuvre*, s. 318-320.

<sup>309</sup> Kanalın hizmete girdiği ilk yılda toplamda 185 gemi kanaldan geçiş yaptı. Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 102-103.



da direk olarak Uzakdoğu'ya bağlandı<sup>310</sup>. Avrupa'ya gelen Asyalı, Hindistanlı ve Uzakdoğulu yolcuların, özellikle üçüncü sınıf yolcuların, sayısında artış oldu. Süveyş'ten Yeni Kaledonya ve Avustralya'ya giden buharlılar daha önce 11.634 mil yol alırken şimdi 9.348 mil yol alıyorlardı. Süveyş kanalının açılmasıyla Avrupa ile Hint ve Uzakdoğu bağlantıları daha merkezî bir zemine oturdu ve bu bölgeler arasındaki ticari değişim arttı<sup>311</sup>. Marsilya'dan Uzakdoğu'ya yapılan silah ticaretinde önemli artış oldu. Marsilya adeta silah taşıma limanı haline geldi<sup>312</sup>. Uzakdoğu hattına sefer yapan değişik milletlere ait kumpanyaların sayıları hızla arttı, buna bağlı olarak rekabet de kızıştı. 1870'ten 1875'e kadar Süveyş Kanalı'ndan geçen buharlı gemi ve tonajlarında büyük artışlar oldu. Süveyş'ten geçen buharlılar ve tonajları 1870'te 30 buharlı, 49.417 ton; 1871'de 42 buharlı, 61.100 ton; 1872'de 47 buharlı, 92.388 ton; 1873'de 64 buharlı, 106.654 ton; 1874'te 93 buharlı, 146.783 ton ve nihayet 1875'te 118 buharlı, 180.835 tona ulaştı<sup>313</sup>. Buna bağlı olarak da navlun fiyatlarında önemli oranda düşüşler oldu<sup>314</sup>. Kanalın açılmasında Fransızlar önemli rol oynadığından Mısır hıdivi Fransız yatırımcılara çok fazla müsamaha tanıdı. MM. Kumpanyası'na, teknik bakım atölyelerinin yanı sıra, şirket yöneticileri ve elemanları için binalar, lojmanlar ve şubeler inşa etmesi için 1,3 hektarlık arazi tahsis etti<sup>315</sup>. Bunun yanında Süveyş Kanal Kumpanyası, Fransızların yönetiminde olduğu için Fransız deniz nakliyat kumpanyalarına özellikle Mesajeri'ye ait buharlı gemilere kanaldan geçişte gayri-nizami öncelik tanınması diğer nakliyat kumpanyaların tepkilerine neden oldu<sup>316</sup>.

### ***Süveyş Kanal Kumpanyası ve Mesajeri Maritim Kumpanyası Arasındaki Dava***

Kanal Kumpanyası, gemilerin kanaldan geçişi esnasında tonaj hesaplaması konusunda tüm devletlerin kabul edeceği standart bir ölçü sistemine sahip değildi. Uluslararası tüm kullanıcıların kanaldan geçişine yönelik yasa 1856 ve daha sonra 1868'de belirlenmişti. 1856'da Osmanlı Sultanı Abdülmecid ve Mısır hıdivi Sait Paşa'nın onaylamasının

<sup>310</sup> "The P&O Co. And The Suez Canal", *The Levant Herald*, Wednesday, 2 February 1870.

<sup>311</sup> *Le Journal des Chambres de Commerce*, 14. Année, N° 11, 10 Juin 1895, s. 15.

<sup>312</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, s. 384-385.

<sup>313</sup> Jouham, *Les Operations Maritimes Commerciales et Industrielles a Marseille*, s. 80.

<sup>314</sup> Kanalın açılmasından sonra Mesajeri Kumpanyası'nın Marsilya'dan Çin ve Japonya'ya taşımış olduğu 1.000 kilogram yada metre küp hamule için aldığı navlun bedeli 1872'de 335 Frank, 1876'da 203 Frank, 1881'de 107 Frank, 1884'te 107 Frank iken bu oran 1889'da 86'franga kadar geriledi. Colin, *La Navigation Commerciale*, s. 168-169.

<sup>315</sup> AFL. 1997-002-5199, *Assemblée générale des actionnaire 4 Juin 1864*; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 198; Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 48.

<sup>316</sup> *Correspondence Respecting the Suez Canal Egypt 1884*, No. 3 Printed By Harrison and Sons, London 1884, s. 25.

ardından Lesseps'e verilen imtiyaznamenin 17. maddesine göre taşınan ticari emtia için ton başına maksimum 10 Frank, yolcu başına da 10 Frank istenebilirdi<sup>317</sup>. Burada belirlenen tondan kasıt Tonneau de Capacite (geminin miktar-ı istiabi) kavramıydı. Ancak bu kavram yoruma açık olduğundan uygulama esnasında değişiklik arz etti. Zira devletlerin ölçü birimi olarak kullandıkları "tonilato" uluslararası bir standarda sahip değildi ve ülkeden ülkeye değişiklik göstermekteydi. İkinci farklılık da gemilerin istiap miktarlarını belirleyen ölçüm usullerinin birbirlerinden farklı oluşuydu. Aynı kapasiteye sahip gemiyi bir devlet 400, diğeri 600 tonilato olarak kabul edebilmekteydi<sup>318</sup>. Bu fark devletlerin ya ölçü birimi olarak kabul ettiği "ton"ların farklı olmasından ya da ölçüm sistemindeki farklılıklardan kaynaklanıyordu. Uluslararası deniz ticaretinin gelişmediği dönemlerde bu farklılıklar büyük problemlere sebebiyet vermezken, deniz ticaretinin arttığı, rekabetin kızıştığı ve küçük farklılıkların önem kazandığı 19. yüzyılda, halledilmesi gereken bir sorun olarak görülmeye başlandı. İngilizler bu soruna 1849'da Amiral George Moorsom başkanlığında toplanan komisyonda "Moorsom Usulü" şeklinde çözüm buldular. Moorsom Usulü, 1854'de İngiliz hukuna girerek yasalaştı. Bundan kısa süre sonra birçok devlet bu sistemi kabul etmeye başladı. Bu arada Kırım Savaşı'nın ardından imzalanan Paris Anlaşması ile kuruluşu kabul edilen Uluslar arası Tuna Komisyonu da Moorsom Usulü'nü benimsedi<sup>319</sup>.

Moorsom Usulü'ne göre, geminin tüm hacmi, "feet küp" cinsinden ölçüldükten sonra yük koyulmasına elverişli olmayan yerleri için belli bir yüzdesi düşülmekteydi. Gross Ton olarak ifade edilen toplam kapasiteden boşlukların düşürülmesiyle kalan alan net ton olarak belirlendi. Bazı milletler bu metodu kendi ölçüm sistemlerine uyarladılar<sup>320</sup>.

Kanal Kumpanyası'nın 1870'de mali durumu hissedarlarına ödeme yapabilecek kadar iyi değildi. 1856 imtiyazının 17. Maddesinin 3. bendinde belirlendiği üzere Kanal Kumpanyası, ton ve yolcu başına 10 franktan ziyade bir ücret talep edemezdi<sup>321</sup>. Kanal açılmadan önce 1868 Ekiminde bir komisyon oluşturuldu ve bu komisyonda ölçüm

---

<sup>317</sup> *La Question du Canal Suez*, s. 29.

<sup>318</sup> İlhan Ekinci, "Osmanlı Deniz Ticaretinde Ölçü Birimlerinin Batılılaşmasına Bir Örnek: Kile'den Tonilatoya, Moorsom Usulü'nün Uygulanması", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, V, S. 17, Bahar 2011, s. 316.

<sup>319</sup>Bu sistemin ortaya çıkışı buharlı teknolojinin ve nakliyatının gelişimi ile ilgiliydi. Çünkü yelkenlilerden farklı olan buharlı gemilerde makine mahalli, kömür depoları, kazanlar vs. gibi çok yer kaplayan ve geminin kapasitesini azaltan bölümler bulunmaktaydı. Dolayısıyla bunların "tonneau de capacite"ye dâhil edilmesi tartışma konusuydu. E. Dauprat, *La Question du Tonnage, Le Canal des Deux-Mers et Les Actionnaires de Suez*, E. Lachaud, Libraire-Editeur, Paris 1872, s. 11.

<sup>320</sup> Ekinci, "Kile'den Tonilatoya, Moorsom Usulü'nün Uygulanması", s. 318.

<sup>321</sup> Dauprat, *La Question du Tonnage*, s. 6, 21-23; *La Question du Canal Suez*, s. 29; Ekinci, "Kile'den Tonilatoya, Moorsom Usulü'nün Uygulanması", s. 318.

konusunda birlik olmadığı için her devletin kendi verdiği ve gemi belgelerine kaydettiği itibari istiap miktarı üzerinden vergi almaya devam edileceği beyan edildi. Bu uygulama standardizasyon konusunda çözüm bulunana kadar devam edecekti. 1870 Şubatında vergilerin net tonaj üzerinden alınacağı ilan edildi. Bunun üzerine nakliyat kumpanyalarından şikâyet gelmeye başladı. Çünkü İngiliz ölçüm sistemine göre 60.000 feet küp olan bir gemi Fransızlarınkine göre 44.000'e düşebiliyordu. İngilizler haksız yere daha fazla vergi vermekten şikayetçiydiler<sup>322</sup>. Aynı şekilde Osmanlı gemileri de Osmanlı ölçüm sistemine göre %5 daha fazla geçiş ücreti ödemek zorunda kalıyorlardı<sup>323</sup>. Dolayısıyla bu ölçüm sisteminden bir tek kârlı çıkan Fransızlar oldu.

Lesseps Fransız-Prusya savaşı esnasında bu sorunu çözmek için bir komisyon topladı. Komisyon İngiliz Moorsom Usulünü kabul etti. Ancak komisyon Moorsom Usulü'nde çeşitli değişiklikler yapma yoluna giderek kendilerine göre belirlediği bir yöntemi uygulamayı kabul etti. Komisyon, Moorsom Usulü'ne göre geminin motoru, kömür vs. bölümleri için düştüğü % 30'u çok bularak, bu oranı % 25'e düşürmüştü. Böylelikle gemi tonajları % 5 olarak artmış oluyordu<sup>324</sup>. Kanal Kumpanyası, bunu belirlerken Moorsom Usulü'nün ülkelerin ölçü birimlerine göre değişiklik arz etmesini gerekçe gösterdi. Örneğin İngilizler Gros Tondan % 30 çıkarırken, Fransızlar % 40, Avusturya ise % 50 çıkarıyordu. 4 Mart 1872'de Kanal Kumpanyası tonaj konusunu belli bir standardizasyona bağladı<sup>325</sup>. MM Kumpanyası'nın uygulanmasını istediği net tonaj yerine, brüt tonajdan % 25 çıkarılarak vergiler belirlenecekti. Mesajeri'nin net tonajına göre buharlının motoru, aksesuarları ve kömür mahalleri çıkarıldıktan sonra tonajı hesaplanmalıydı. Bunun yanında buharlının yelkeni de yanında olmayacaktı. Ancak Kanal Kumpanyası'nın 1 Temmuz 1872'de aldığı karara göre kanaldan geçecek bütün gemiler brüt ton uygulamasına tabi oldular<sup>326</sup>.

Kanal Kumpanyası'nın daha fazla geçiş resmi almak için gemi istiabi ölçümünde değişikliğe gitmesi, armatörler ve nakliyat kumpanyalarının özellikle MM Kumpanyası'nın tepkisine neden oldu. Zira eski ölçüm sistemine göre en fazla avantajlı

<sup>322</sup> Ekinci, "Kile'den Tonilatoya, Moorsom Usulü'nün Uygulanması", s. 318.

<sup>323</sup> Cevdet Paşa'nın bu konu ile ilgili ayrıntılı bir layiha kaleme almıştı. Cevdet Paşa, *Tezâkir*, (Yayınlayan Cavit Baysun) 40, TTK. Ankara 1991, s. 104; Keza Osmanlı Devleti'nde ölçülerin Avrupa usulüne göre standardizasyona gidilmesi hususunda ayrıntılı olarak bakınız. Ekinci, "Kile'den Tonilatoya, Moorsom Usulü'nün Uygulanması", s. 318.

<sup>324</sup> Ekinci, "Kile'den Tonilatoya, Moorsom Usulü'nün Uygulanması", s. 318-319.

<sup>325</sup> Dauprat, *La Question du Tonnage*, s. 12, 14.

<sup>326</sup> HR. TO. 456/66, 13. 03. 1873; BOA. HR. TO. 512/73, 19.09.1873; Dauprat, *La Question du Tonnage*, s. 14-15.

konumda olan nakliyat kumpanyasından biri Mesajeri'ydi. Kanal Kumpanyası'nın almış olduğu bu karar neticesinde Mesajeri ile Kanal Kumpanyası arasında Mart 1872'den Nisan 1874'e kadar sürecek olan bir dava süreci ortaya çıktı. MM Kumpanyası, nakliyat maliyetini olabildiğince düşürmek arzusundaydı. Kanal Kumpanyası ise şirketin kârını arttırarak hissedarlarına tatmin edici bir oranda ödeme yapmak amacındaydı. Şirketin gelecekteki başarısı kanaldan geçişleri tariflendirmesine bağlıydı.

Nakliyat kumpanyaları, tüccarlar ve armatörlerin Kanal Kumpanyası'nın yeni uygulamasına göstermiş oldukları tepkiler, devletleri tarafından desteklenmedi. İngiliz, İtalyan ve Avusturyalı armatörler tepkilerini diplomatik yollarla Babıali'ye iletiler<sup>327</sup>. Mısır yönetimi, Osmanlı sultanın aldığı her kararı teyit etmekle mükellef olduğu halde, böyle önemli bir konuda Osmanlı sultanının hiçbir fermanı yoktu. Fransa'da yeni ilan edilen Cumhuriyet hükümeti ise daha önce belirtildiği üzere MM Kumpanyası'nı daha önceki rejimin bir devamı olarak gördüğünden, Kanal Kumpanyası'nın lehine tavır sergiledi ve Dış İşleri Bakanı'na Kanal Kumpanyası lehinde çalışması emrini verdi<sup>328</sup>.

Mesajeri yöneticileri bu konu hakkında Fransız parlamentosunda iddialarını savundular<sup>329</sup>. Aynı şekilde Kanal Kumpanyası da haklılığını ortaya koymak için geniş kapsamlı bir araştırma yaptırdı<sup>330</sup>. Kanal Kumpanyası'nın hesaplamasında en fazla büyük tonajlı buharlılar etkilendi. Bu durum aynı zamanda Uzakdoğu'ya sefer yapan buharlı gemilerin gelişimine de engel teşkil etti. Kanal Kumpanyası'nın tonaj hesaplamasıyla ilgili Fransız basınında da eleştirel makaleler yayınlandı. Bazı gazeteler bu uygulamayı vatana ihanet olarak görmekteydi<sup>331</sup>.

Mesajeri ile P&O kumpanyaları, Kanal Kumpanyası'nın ölçüm sistemine dair aldığı kararı engellemek amacıyla konuyu 13-14 Haziranda İngiliz Avam Kamarası'na taşıdılar. İngiliz hükümeti model olarak kendi belirlediği brüt tonu uygulamadan yanaydı. Mesajeri yöneticileri, bu sorunun çözümünü desteklemeleri için İngiliz

<sup>327</sup> Cevdet, *Tezakir*, 40, s. 108-109.

<sup>328</sup> AFL 1997-002-5200, *Assemblée Générale des Actionnaires 28 Mai 1873*, s. 23-24; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 388-389.

<sup>329</sup> Mesajeri'nin eski başkanlarından Jude Delafosse, tonaj hesaplanması hususunda ayrıntılı bir araştırma yapmıştı. Delafosse araştırmasında kanaldan geçişin yelkenliler için büyük avantajlar sunduğunu, buharlı gemiler için de tam tersi olduğunu istatistiksel sonuçlarıyla vermişti. Jude Delafosse, *Un Mot aux Actionnaires du Canal de Suez, Par ex-Chef de Section aux Messageries Imperiales*, Paris 1869, s. 1-13.

<sup>330</sup> Ancak Kanal Kumpanyası'nın hazırladığı rapor bir yönden Mesajeri'nin iddiaları doğru çıkarmıştı. Zira bu rapora göre 321 İngiliz gemisi kanaldan geçmişti. Bu gemilerin 291'i yelkenli iken sadece 30'u buharlı gemilerden oluşuyordu. Dauprat, *La Question du Tonnage*, s. 8-20.

<sup>331</sup> Farnie, *East and West of Suez: Canal in History 1854-1936*, s. 216.

armatörlere de bir genelge gönderdi. P&O Kumpanyası, bir protesto dilekçesi kaleme aldı<sup>332</sup>. Ancak sorun bir türlü çözülemedi. Sorunun çözümü için tüm gözler Osmanlı Devleti'ne çevrildi.

### ***Geminin İstiyab Miktarı (Tonneau de Capasite) Meselesinde Osmanlı Devleti'nin Devreye Girmesi***

Mesajeri, Kanal Kumpanyası'na karşı yürütmüş olduğu çalışmalarını iki yolla sürdürdü. Birincisi Fransız ve Avrupa mahkemelerinde hakkını aramak, diğeri ise Mesajeri'nin İstanbul acentesi Jules Girette aracılığıyla Babıali nezdinde girişimlerde bulunmaktı. Mesajeri, sorunu öncelikle Seine Ticaret Mahkemesi'ne taşıdı<sup>333</sup>. Bu mahkemeden 1872'de Mesajeri'nin lehine karar çıktı<sup>334</sup>. Paris Temyiz Mahkemesi, Seine Ticaret Mahkemesi'nin verdiği bu kararı yetersiz bularak durdurdu.<sup>335</sup> Hukuksal alanda mücadele bu şekilde devam ederek sürüncemede kaldı. Sorunun çözümü için tüm adresler Osmanlı Devleti'ni göstermekteydi.

Lesseps, sorununun Fransız mahkemelerine sirayet ettiğini Babıali'ye bildirdi. Babıali, bu duruma: “*Kanal Kumpanyası'nın mahkeme kararına göre hareket etmesine müsaade etmeyeceğiz, Osmanlı hükümeti, Kanal Kumpanyası'nı Fransız mahkemelerinde sonuç aramak yerine Mısır Hıdivliği'nin yasalarına uymaya ve güvenmeye davet eder*”<sup>336</sup>. Şeklinde cevap vererek tepki gösterdi.

Mesajeri yönetimi de bu esnada İstanbul acentesi Jules Girette'e Osmanlı nezdinde girişimlerde bulunması için talimat verdi. Girette'nin 12 Mart 1873'te bu konu hakkında Babıali'ye sunduğu mektubunda; Kanal Kumpanyası ile MM Kumpanyası arasındaki sorunun Fransız mahkemelerinde devam ettiğini, ancak nihai kararın Osmanlı Sultanı

---

<sup>332</sup> Bu dilekçede yeni tarifeye göre buharlı nakliyat vergileri %67 artıyordu. Mesajeri yöneticilerinin hesaplamalarına göre daha önceye oranla tonaj hesaplanmasında %40 ila %45 arasında artış olacaktı. Douglas A. Farnie, *East and West of Suez: Canal in History 1854-1936*, Clarendon Press, London 1969, s. 216; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 388-389.

<sup>333</sup> BOA. İ. DÜİT. 142/1, 26 Aralık 1872.

<sup>334</sup> Seine Ticaret Mahkemesi aynı zamanda bu konuyla ilgili verilecek son kararın Osmanlı'nın yükümlülüğü altında olduğunu bildirdi. “La Question du Canal de Suez”, *Levant Times and Shipping Gazette*, 4 April 1873.

<sup>335</sup> Bu kararda Fransız hükümetinin Kanal Kumpanyası'nda yana tavır sergilemesinin önemli etkisi vardı. Bunun üzerine Mesajeri, Seine Ticaret Mahkemesi'ne yeni çözümler üretmesi için çağrıda bulundu. BOA. HR. TO. 456/66, 13. 03. 1873; *Ministère des affaires étrangères, Documents Diplomatiques, Affaire du Canal de Suez*, Imprimerie Nationale, Décembre 1875, s. 19-21.

<sup>336</sup> *Ministère des Affaires Etrangères, Documents Diplomatiques*, s. 19-21.

tarafından verileceğini belirtti<sup>337</sup>. Bunun yanında Kanal Kumpanyası'nın aldığı karardan deniz ticaretinin olumsuz etkilendiğini ve bu uygulamadan tüm uluslara ait kumpanyaların rahatsız olduğunu bildirdi ve çözümü ancak uluslar arası bir komisyonun toplanmasında gördü<sup>338</sup>. Girette'nin bu mektubu Babıali nezdinde kabul gördü ve Babıali ilgili devletlere mektup gönderdi<sup>339</sup>. Hariciye Nazırı Halil Paşa imzalı yazılan mektupta çözüm için özetle şöyle deniyordu:

*“İmparatorluğun arzusu kendi sınırları dahilinde tüm noktalarda olduğu gibi Süveyş Kanalı'nda da tonaj hesaplaması hususunda bandıra farkı gözetmeksizin tek tip ölçü sisteminin belirlenmesine yönelik İstanbul yada Londra'da uluslararası bir komisyonun toplanması yönündedir. Bilimdeki gelişmeler bir geminin büyüklüğü, özellikleri, taşınan malların tonajının hesaplanmasında büyük kolaylıklar sağlamıştır. İmparatorluk hükümeti, bilim adamları ve bilirkişilerden oluşan komisyonda belirlenecek uluslararası tek tip bir tonaj hesaplama yöntemine göre vergilerin belirlenmesinden yanadır<sup>340</sup>.”*

Osmanlı Devleti'nin bu isteği ilgili devletler nezdinde kabul gördü ve komisyonun İstanbul'da toplanmasına karar verildi<sup>341</sup>. 1873'te İstanbul'da toplanan komisyonda tartışmalar uzun süre devam etti. Komisyon tam olarak 21 toplantı yaptı<sup>342</sup>. Komisyon üyeleri 12 ülkenin temsilcilerinin sunumuyla 18 Aralık'ta Moorsom Sistemi'ni kabul etti<sup>343</sup>.

Kanal Kumpanyası'nın bu hesaplamayla geleceği tehlike altına girdi<sup>344</sup>. Komisyon bunun farkında olduğundan ton başına 10 Frank olarak belirlenen vergiye ek ödeme

<sup>337</sup> Kanal Kumpanyası'nın 1 Temmuz 1872'de kendi başına aldığı bir kararla kanaldan geçişte gemi istiahi ölçümünde değişikliğe gittiğini belirtiyordu. Halbuki kanaldan geçiş hususunda Babıali'nin 1856'da verdiği imtiyaz geçerliydi. HR. TO. 456/66, 13. 03. 1873.

<sup>338</sup> Jule Girette'nin Babıali'ye bu konuda yazdığı layiha için bakınız. HR. TO. 456/66, 13. 03. 1873.

<sup>339</sup> Cevdet, *Tezâkir*, 40, s. 109.

<sup>340</sup> Halil Paşa'nın mektubu için bakınız. *Ministère des affaires étrangères, Documents Diplomatiques*, s. 23.

<sup>341</sup> “The Suez Canal”, *The Levant Herald*, Wednesday, 20 January 1875.

<sup>342</sup> Cevdet, *Tezâkir*, 40, s. 108-109.

<sup>343</sup> Bu sistemin kabul edilmesinden bir süre sonra Babıali de Mesajeri, Lloyd ve Rus nakliyat kumpanyalarının sarf ettiği kömürden gümrük vergisi alınmayacağına dair karar aldı. Fakat ölçüm sistemi aynı olmasına rağmen hesaplamada yine hatalar çıkabiliyordu. En önemli fark güverte gibi bazı alanların gemi istiahiya dahil edilip edilmeyeceğiydi. İkinci, “Kile'den Tonilatoya, Moorsom Usulü'nün Uygulanması”, s. 318-319; “Les Messageries Maritimes Congre de la Co. Canal du Suez”, *The Levant Times and Shipping Gazette*, 18 October 1872; Mesajeri, Lloyd ve Rus kumpanyaları sarfettikleri kömür için gümrük vergisinden muaf olmalarına dair henüz 1872'de Babıali'ye başvurdukları halde bu karar ancak beş yıl sonra 1877'de çıkmıştı. BOA. HR. HMŞ. İŞO. 161/57, 29 Temmuz 1878.

<sup>344</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, s. 391-392.

yapılmasını kabul etti. Buna göre evrakı Moorsom Usulüne göre düzenlenmiş gemilerden ton başına ek olarak 3 Frank diğerlerinden de 4 Frank alınacaktı<sup>345</sup>. Böylelikle Jules Girette'nin başvurusuyla başlayan ve Osmanlı bürokratlarının yoğun çabaları ve neticesinde İstanbul'da toplanan Uluslararası komisyonun aldığı kararlar kalıcı çözümler üretti. MM Kumpanyası, bu başarısı sayesinde Kanal Kumpanyası üzerinde daha fazla söz söyleme hakkına sahip oldu<sup>346</sup>.

### **1.12. III. Cumhuriyet ve Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Faaliyet Ağının Yeniden Tanzimi**

Marsilya merkezli özel buharlı nakliyat kumpanyalarının çoğaldığı ve Mesajeri'nin dünyanın birçok noktasında devlet desteğiyle posta taşımacılık tekeli kurmasına karşı eleştirilerin hat safhaya ulaştığı bir dönemde Fransa'da rejim değişikliğinin olması, birçok alanda olduğu gibi ekonomik alanda da ciddi değişikliklere sebebiyet verdi<sup>347</sup>. Ekonomi politikasındaki bu değişikliğin özellikle deniz ticaretine büyük etkisi oldu.

Süveyş Kanalı açıldıktan sonra İngiliz hükümeti, genel anlamda bilhassa Uzakdoğu'da posta kumpanyalarına tahsis ettiği sübvansiyonları % 75 oranında azaltma yoluna gitti. Fransızlar ise bunun tam aksine bir yol izleyerek sübvansiyonları arttırma yoluna gitti<sup>348</sup>. Mesajeri'ye verilen sübvansiyon aynı dönemde Avrupalı devletlerin vermiş olduğu sübvansiyonlardan çok yüksek idi<sup>349</sup>. Bu nedenle Fransız hükümeti, bir yandan Mesajeri'nin faaliyet gösterdiği birçok sübvansiyonlu posta hattını iptal ederken diğer yandan verdiği sübvansiyonu azaltma yoluna gitti. Bu bağlamda MM Kumpanyası'nda bir dizi anlaşmalar imzalandı. Bu anlaşmalarla şirketin hatları ve yapısı önemli değişime uğradı.

#### **22 Temmuz 1876 Anlaşması**

MM. Kumpanyası Cezayir posta taşımaları için devletle anlaşamayınca bölgedeki faaliyetlerini sona erdirdi. Buna karşın 1871'den sonra Hindiçini, Uzakdoğu ve Güney

<sup>345</sup> BOA. HR. TO. 456/66, 13 Mart 1873.

<sup>346</sup> Mesajeri yöneticilerinden André Lebon ileride Kanal Kumpanyası yönetimine girecekti. Couvenhes, *Les Messageries*, s. 391-392.

<sup>347</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 55-56.

<sup>348</sup> 1870'lerin başında Fransız hükümeti MM Kumpanyası'na lieues marin (5,5560 Km.) başına 30.86 Frank sübvansiyon verirken, İngilizler 27. 83 Frank veriyorlardı. *Journal Officiel*, 18 Mai 1875, Seance du 11 Mai 1875, s. 3493.

<sup>349</sup> *Journal Officiel*, 8 Aout 1875, Seance du 23 Juillet 1875, s. 6518-6522.

Amerika'daki servislerini,<sup>350</sup> 1873'te ise Marsilya-İstanbul hattındaki seferlerini ikiye katladı<sup>351</sup>. Mesajeri buharlıları 1871'de 2.353.600 Km. yol alırken, bu rakam 1872'de 2.862.400'e, 1873'te ise 3.353.800 Km. yükseldi ve 1876'ya kadar benzer şekilde devam etti<sup>352</sup>.

Fransız hükümeti, 15 Temmuz 1875 anlaşmasıyla Mesajeri'nin posta hatlarını ve verdiği sübvansiyonları önemli oranda azalttı. Bu anlaşma 22 Temmuz 1876'dan itibaren yürürlüğe girdi. Bu anlaşmaya göre Mesajeri'nin Osmanlı sularındaki hatları şöyleydi. Marsilya-İstanbul hattı haftalık olarak 14 günde bir Piré üzerinden, 14 günde bir de İzmir üzerinden;<sup>353</sup> Marsilya ve İskenderiye hattı 14 günde bir, Suriye dolaşimli hattı ise haftalık olarak, 14 günde bir ise İskenderiye üzerinden (Marsilya-İskenderiye arasında sefer yapan buharlıyla tesadüf edecek şekilde) yapılacaktı. 22 Temmuz 1876'dan itibaren Karadeniz, Tuna ve Teselya hatlarındaki seferler zorunlu olmaktan çıktı ve devlet bundan böyle bu hatlar için sübvansiyon desteğini kaldırdı. Bunun yanında Akdeniz hattı üzerinde 1857'den beri Selanik, Trabzon, Teselya'ya yapılan düzenli ve zorunlu seferler Temmuz 1876'da kumpanyanın kendi isteğine bırakılıyordu. Ekonomi Bakanı, zamanın şartlarına göre mevcut hatları yeniden tanzim edebilme ve yeni hatlar açabilme yetkisine sahip oldu. Mevcut hatlarda öngörülen değişim ticari işletmenin çıkarları ve posta servisinin gerekleri hesaba katılarak yapılacaktı. Şirkete verilen imtiyazın süresi 22 Temmuz 1888'de sona eriyordu. Kumpanya imtiyaz süresi bitimine üç yıl kala, imtiyazını devam ettirmek istediğinde, devlet kumpanyanın imtiyazını uzatacağı<sup>354</sup>.

Bu anlaşma ile MM Kumpanyası'nın faaliyet ağı genişlerken aldığı sübvansiyonlarda da önemli oranda azalma oldu<sup>355</sup>. 22 Temmuz 1876 anlaşmasından Fransız hükümeti daha fazla karlı çıktı. Hükümet daha az sübvansiyon vererek, posta ağlarını genişletti.

<sup>350</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 56.

<sup>351</sup> AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 28 Mai 1873*, s. 14; The Academy and Literature, 31 Oct. 1874, s. 483.

<sup>352</sup> AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 30 Mai 1874*, s. 15-16; Mesajeri Maritim Kumpanası 1874'te 611.712 lieues marin, 1875'de 611.767 lieues marin AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 37 Mai 1876*, s. 17-18.

<sup>353</sup> İstanbul hattı için yıllık parkur 52.381 lieues marin (291.035 Km.) olacaktı. Marsilya-İskenderiye hattı için yıllık parkur 25.376 lieues marin (140.995 Km.) olacaktı. Suriye hattında ise yıllık parkur 68.796 lieues marine (382.235Km.) olacaktı.

<sup>354</sup> *Journal Officiel*, 8 Aout 1875, Seance du 23 Juillet 1875, s. 6522.

<sup>355</sup> AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 37 Mai 1876*, s. 14-15; *Journal Officiel*, 8 Aout 1875, Seance du 23 Juillet 1875, s. 6518-6522; AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 30 Mai 1885*, s. 13-14.



MM Kumpanyası, Akdeniz ve Kızıldeniz’de posta taşımacılık tekeli devâm ettirdi<sup>356</sup>. Bilhassa Karadeniz, Tuna ve Teselya gibi posta hatlarını isteğe bağılı ticari bir hatlara dönüştürdü. Aynı şekilde Güney Amerika, Mısır ve İskenderiye’ye yapmış olduğı düzenli seferlerini de devam ettireceğini bildirdi<sup>357</sup>. Mesajeri, bu anlaşmayla Süveys Kanalı posta taşımacılığının sahibi oldu. Bu, aynı zamanda Uzakdoğı hattına sahip olmaktı. Mesajeri’ye verilen sübvansiyonlarda gerileme olmasına karşın, kumpanyanın devlete yapacağı ödemelere kolaylık getirilmişti. Bu anlaşmanın sonucunda mevcut hatlara hiçbir yeni hat eklenmedi, hatta birçok posta hattı serbest ticari hatta dönüştü<sup>358</sup>. Bu nedenle 1876 anlaşmasının MM Kumpanyası’na getirdiğı en büyük değışiklik şüphesiz isteğe bağılı serbest hatların yolunu açılmasıydı<sup>359</sup>. Bu nedenle Mesajeri yöneticileri bundan sonra olabildiğince serbest ticaret hatları oluşturma yönünde bir politika benimsedi<sup>360</sup>. Buna rağmen kumpanya tutarsız bir durum içerisindeydi ve halen başarısız olunacağına dair çekinceler vardı<sup>361</sup>. Oysa sadece ticari amaca yönelik açılan hatların başarıya ulaşması için öncelikle birkaç yıl beklenmesi gerekirdi. Örneğin 1871’de açılan Marsilya-Londra ticaret hattının başarısı kısa sürede kanıtlanmış ve Mesajeri acentesi Britanya’nın başkentine yerleşmişti<sup>362</sup>. Aynı şekilde Karadeniz serbest ticaret hattında başarı sağlandıktan sonra Marsilya-İstanbul-Odesa-Batum arasında direk olarak yeni bir serbest ticaret hattı oluşturuldu<sup>363</sup>.

Serbest ticaret hatlarında devamlılığın sağlanması için en önemli etken hattın kâr getirisinin yüksek olmasıydı. Diğer yandan serbest ticaret hatlarında devletin denetim mekanizmasının uzak noktalarda ortadan kalkması, buralara sefer yapan kaptanların ve bölgedeki şirket acentelerinin selahiyetini daha fazla arttırdı. Acente ve kaptanlar hattın devam etmesi için sadece kâr amacı güttüğünden yetkilerini bu yönde kullandılar. Bu durum ise serbest ticaret hatlarında kumpanya üzerinden kaçak emtia, silah ve yolcu

---

<sup>356</sup> Aynı zamanda 1857 anlaşması kapsamında Brezilya ve Plata’ya servisler de beş yıl daha uzatıldı. *Journal Officiel*, 8 Aout 1875, Seance du 23 Juillet 1875, s. 6522.

<sup>357</sup> AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 37 Mai 1876*, s. 25-26; *Cezayir-i Bahr-i Sefid Salnamesi*, 1293, s. 157-158.

<sup>358</sup> *Journal Officiel*, 8 Aout 1875, Seance du 23 Juillet 1875, s. 6522.

<sup>359</sup> Couvenhes, “La Concession des Services Maritimes Postaux au XIXe Siecle, s. 270-271.

<sup>360</sup> AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 37 Mai 1876*, s. 25-26; AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 31 Mai 1890*, s. 22-23.

<sup>361</sup> Zira 1855 yılında Marsilya ile Civita Vecchia arasında sübvansiyonsuz olarak açılan hattın başarısı, bu limanlardaki trafik yokluğu nedeniyle orta seviyeyeydi. Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 144-145.

<sup>362</sup> Bouis, *Le Livre D’Or de Marseille*, s. 53.

<sup>363</sup> Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 145.

taşınması gibi yasa dışı taşımacılık faaliyetlerinin yapılmasına sebebiyet verdi<sup>364</sup>. Kâr amacı güdülmesi aynı zamanda 3 sınıf, güverte ve depo yolcularının (göçmenlerin) sayılarının artmasına ve bunların gayr-i sihhi şartlarda taşınmasına da yol açtı<sup>365</sup>.

1876 anlaşması yürürlüğe girdikten kısa bir süre sonra Osmanlı-Rus gerginliğinden dolayı Karadeniz’de sular yeniden ısınmaya başladı. Osmanlı-Rus savaşının kaçınılmaz bir hal alması, Tuna ticaretini durma noktasına getirdi. İstanbul-Odesa hattında faaliyetler durdu<sup>366</sup>. Bir yandan sübvansiyonların azalması, diğer yandan Karadeniz ve Tuna’da savaştan dolayı ticaretin durma noktasına gemesi, şirketin gelirleri olumsuz etkiledi. Kumpanyanın geliri 1873’te 55 milyon Frank civarındayken, 1875’de 51 milyon Frank, 1878’de 47,5 milyon Frank, 1879’da 45 milyon Franka geriledi<sup>367</sup>. Fransız hükümeti, sübvansiyon desteğinin yanı sıra nakliyat kumpanyalarını gerek yeni gemi inşasında gerekse de nakliyat taşımacılığında desteklemek için 29 Ocak 1881’de prim yasası çıkardı<sup>368</sup>. Böylelikle şirket, zararını az da olsa telafi edebildi.

Mesajeri’nin gelirleri 1870’lerin sonlarına doğru önemli oranda azalsa da, şirket yönetimi faaliyet ağlarını genişletmeye devam etti<sup>369</sup>. Mesajeri’nin İngiliz nakliyat kumpanyalarıyla rekabet halinde olmadığı tek bölge Avustralya ve Yeni Kaledonya idi<sup>370</sup>. Bunun üzerine Mesajeri yöneticileri, Fransız hükümetinin de desteklemesiyle 15 Ocak 1881’de Uzakdoğu’daki faaliyet ağını, Seychelles, Yeni Kaledonya ve Avustralya’ya kadar genişletti<sup>371</sup>. Avustralya hattının da oluşturulmasıyla kumpanya nihai hedefine ulaştı. 1883’te kumpanya buharlılarının bir yılda aldığı yol 3.868.960 kilometreye ulaştı<sup>372</sup>.

---

<sup>364</sup> Mesajeri Maritim Kumpanyası üzerinden yapılan kaçakçılık ve kaçak yolcu taşınması hakkında ayrıntılı olarak 4. Bölüme bakınız.

<sup>365</sup> Mesajeri Maritim Kumpanyası’nın serbest ticaret hatlarında taşımış olduğu yolcu portföyüne bakınız. Couvenhes, *Les Messageries*, s. 435-436.

<sup>366</sup> M. Bravard-Veyrieres, *Traité de Droit Commercial*, 4. Tome, Publié Annoté et Complète, Paris 1886, s. 347-349.

<sup>367</sup> Kumpanya’nın 1871-1890 arasındaki gelirleri için bakınız. Couvenhes, “La Concession des Services Maritimes Postaux”, s. 270.

<sup>368</sup> *Journal Officiel*, 30 Ocak 1881, s. 529-530; René Verneaux, *L’Industrie des Transports Maritimes*, Tome I, A. Pedone, Paris 1903, s. 67-72.

<sup>369</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 58.

<sup>370</sup> *House of Commons, To Inquire into the Contract Packet Service, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, Printed for the Information of the Proprietors of the Company, November 1849, s. 9.

<sup>371</sup> *Journal Officiel*, 25 Juin 1881, s. 3473.

<sup>372</sup> Ayrıca şirket buharlılarının yapmış oldukları seferler 284’ü sübvansiyonlu, 226’sı serbest ve 11’i ek olmak üzere toplamda 521’e yükseldi. Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 59.

MM Kumpanyası'nın nihai hedefine ulaşması, şirket yöneticilerini şirketin iç organizasyonu ile daha fazla ilgilenmeye itti. Kumpanyanın faaliyet ağını bu denli genişletmesi, birçok yönetsel sorunu da beraberinde getirdi. Şirketin, üstten aşağıya doğru, hiyerarşik ve piramidal bir yönetim yapısı vardı. Acenteler Paris (Conseil d'Administration a Paris) ve Marsilya'da (La Direction de l'Exploitation a Marseille) bulunan yönetim merkezlerinden idare edilmekteydi<sup>373</sup>. Merkeziyetçi bir idare anlayışıyla geniş bölgelerin idaresine hâkim olmak zordu. Acenteler de merkeze gönderdiği raporlarında daha fazla inisiyatif almak istediklerini belirtiyordu. Bunun gibi daha bir çok nedenden dolayı kumpanyanın yönetim yapısında adem-i merkeziyetçiliğe (descentralisation) doğru bir kayış olmaya başladı. Şirket yönetimi katı merkeziyetçi yönetim anlayışının kumpanyanın faaliyetlerini hantallaştırdığı kanaatinde olduklarından 1882'den 1914'e kadarki süreçte acentelerin özerkliğine dair kararlar aldı<sup>374</sup>. Özerk olan acenteler, acentelikte ve hatlarda maliyeti düşürebilmek için daha fazla yerli personel istihdam etmeye başladılar. Az miktarda ücretle çok fazla iş yapan yerli personelin çalışma şartları sosyal bir soruna sebebiyet verdi. Mesajeri'nin yerli personel istihdamı her ne kadar geç bir tarihte başlasa da Osmanlı sularında faaliyet gösteren diğer yabancı deniz nakliyat kumpanyaları daha erken bir dönemde istihdam etmeye başladıklarından Babıali, bu türden sorunları engelleyebilmek için henüz 1864'te bir nizamname yayınlamıştı<sup>375</sup>. Ancak bu nizamname Osmanlı tebaasının yabancı deniz nakliyat şirketlerinde çalışma haklarını her ne kadar hukuki bir zemine oturtsa da uydulamada bu türden sorunlar devam etti.

Kumpanya yöneticileri, sadece acentelerin özerkliğini tanımakla kalmadı, aynı zamanda maaşlarını da şirketin o bölgedeki yıllık kazancına göre belirleme kararı aldı. Yöneticilerin idare anlayışı bundan böyle "bırakınız yapsınlar" (*Laissez faire*) ilkesi üzerineydi. Yeni sistemle İskenderiye ve İstanbul baş acenteliğe yükseldi<sup>376</sup>. Baş acenteler kendilerine verilen bölgelerden sorumluydular. Odesa ve Trabzon gibi ikinci

<sup>373</sup> Couvenhes, "Le Rôle de l'Agent des Messageries Maritimes a Alexandrie de 1882 a 1914: de 1882 a 1914: Coordination, Information, Innovation", *Histoire, Economie et Société*, 2000, 19e année, n°2, s. 269.

<sup>374</sup> Couvenhes, "Le Rôle de l'Agent des Messageries Maritimes a Alexandrie", s. 269.

<sup>375</sup> Yabancı buharlı deniz nakliyat kumpanyalarında istihdam edilen yerli personel hakkında nizamnamenin çıkarılma gerekçesi: "Tüccar sefaında kullanılan taifelerin suret-i istihdamları bir usul tahtında olmadığından bunlar adeta sefaın-i merhum kapudanlarının hükmü altında kalmış ve bir müddetten beri ve iş bu gemici takımının bulundukda sefaın sermayesine borçları olan polatika\* akçelerinin suret-i tediyesinde kapudanları tarafından pek çok mezalim ve taaddiyat görmekte oldukları bu kere tahkik etmiş olduğundan..." şeklinde ifade edilmekteydi. BOA. MVL. 626/38, 7 Mart 1864.

<sup>376</sup> Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 159-160.

derecedeki acenteler, İstanbul baş acentesine karşı sorumluyken Mersin, Yafa, Port Said gibi küçük acenteler de İskenderiye'ye bağlandılar. Bunun yanında bir de daha önceki yönetim sisteminden miras kalan İzmir, İskenderun, Pire, Beyrut gibi sıradan acenteler direk kendi hatlarındaki ticari faaliyetlerden sorumluydular<sup>377</sup>. Daha önceki sistemde acentelerin maaşları sabitken, bundan sonra acentenin gelirine göre belirlendi<sup>378</sup>. Böylelikle şirket, yeni sistemle bir yandan gelirlerini arttırırken diğer yandan acentelerden en üst düzeyde istifade etmiş oldu<sup>379</sup>. Ancak şirketin yönetim merkezi halen Paris ve Marsilya'ydı. Acenteler, bundan böyle her konuda özgürlüğe sahip olmakla beraber, sadece kendileri adına ticaret yapabilme hakkından mahrum bırakıldılar<sup>380</sup>.

Mesajeri'nin idari yapısındaki değişiklik kısa sürede olumlu sonuçlar vermeye başladı. Şirketin kâr oranı önemli oranda artmaya başladı. Kumpanya'nın geliri 1880'de 47,5 milyon Frank, 1883'te 50 milyon Frank, 1886'da 52,5 milyon Frank ve 1889'da 60 milyon Franga yükseldi<sup>381</sup>.

### **30 Haziran 1886 Anlaşması**

1880'li yıllarda Avrupa'da ortaya çıkan ekonomik buhran, Fransa'yı da önemli oranda etkilemişti. Bundan dolayı Fransız hükümeti ekonomik tedbirler alma yoluna gitti. Bu tedbirlerden MM Kumpanyası da nasibini aldı<sup>382</sup>. Kumpanya'ya verilen imtiyazın süresi 22 Temmuz 1888'de sona eriyordu<sup>383</sup>. Ancak kumpanya hatlarının yeniden tanzim edilmesine yönelik çalışmalar 1884'te başladı ve 2 yıl sürdü ve 30 Haziran 1886 anlaşmasıyla sonuçlandı<sup>384</sup>.

<sup>377</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, s. 482-485.

<sup>378</sup> Acentelerin alacağı maaş acente gelirlerinin duruma göre %1'i veya % 1,75'i olabilecekti. Örneğin İstanbul baş acentesinin 1881 yılı maaşı asgari % 1'e göre 15.000 ila 18.000 Frank, yardımcısının 1.500 ila 1.800 Frank arasında iken, bu rakam 1883'te baş acente için 35.000 ila 38.000 Franka, yardımcısı için ise 7.500 ya da 7.800 Franka yükseldi. Couvenhes, *Les Messageries*, s. 497; AFL. 1997 002 5235, *Service Maritimes des Messageries Imperiales, Reglement General du Service Exterieur*, Tome Premier (2me. Partie), Marseille 1864.

<sup>379</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, s. 496-497.

<sup>380</sup> Couvenhes, "Le Rôle de l'Agent des Messageries Maritimes a Alexandrie", s. 269.

<sup>381</sup> Couvenhes, "La Concession des Services Maritimes Postaux au XIXe Siecle", s. 270; AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 31 Mai 1890*, s. 22-23.

<sup>382</sup> Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 146.

<sup>383</sup> AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 31 Mai 1887*, s. 20-21; *Journal Officiel*, 8 Aout 1875, Seance du 23 Juillet 1875, s. 6522.

<sup>384</sup> *Journal Officiel*, 8 Juillet 1887, Assemblée Nationale, seance du 1 Juillet 1886, Annexe 996; *Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII. Serie, Deuxieme Semestre de 1887, Imprimerie Nationale, Paris 1888, s. 158. They, *Les Services Contractuels des Messageries Maritimes*, s. 12.

Anlaşmaya göre şirket buharlılarının Akdeniz'deki posta seferlerinin üç ayrı hat üzerinden yapılmasına karar verildi. Bu hatlardan biri her 14 günde bir Marsilya'dan hareketle İskenderiye-Yafa ve Beyrut'a; alternatif İskenderiye hattı ise haftada bir defa Marsilya'dan hareketle Mısır üzerinden Hindicini'ne; diğeri 14 günde bir olmak üzere Marsilya'dan hareketle Pire ve İzmir'e; üçüncü hat ise yüne 14 günde bir olmak üzere Selanik'ten Port Said'e yapılacaktı. Kumpanya'nın Uzakdoğu ve Güney Amerika hatlarında pek fazla değişikliğe gidilmedi. Anlaşmada ayrıca Mesajeri buharlılarının hatlara göre hızları da belirlenmişti<sup>385</sup>. Ayrıca Marsilya'dan hareketle Pire ve İzmir üzerinden İstanbul'a olan iki posta hattı kaldırıldı. Marsilya'dan Pire, Selanik ve İzmir'e yeni hattında işleyen buharlıların hızı Marsilya-İstanbul hattında işleyen buharlıların hızına eşit hale geldi<sup>386</sup>.

Posta hatları için en düşük sübvansiyon Akdeniz'deki bu üç hatta verildi<sup>387</sup>. Tüm hatlar için Mesajeri'ye verilecek sübvansiyon toplamda 12.763.498 Frank oldu. Bunun yanında anlaşmada göze çarpan en önemli unsur Mesajeri buharlılarının Fransız limanlarında faaliyette bulunduğu esnada Fransız kömürünü kullanmak zorunda olmasıydı. Diğer yandan kumpanya filosuna katılacak yeni buharlılar da sadece Fransız atölyelerinde üretilecekti<sup>388</sup>. Kumpanyaya verilen imtiyaz süresi 22 Temmuz 1903 olarak belirlendi. İmtiyazın devam edebilmesi için kumpanya yöneticileri, 3 yıl önceden imtiyazı uzatma isteğini hükümete bildirmek zorundaydı.

Bu anlaşmayla Fransız hükümeti Mesajeri'nin faaliyet ağını Akdeniz, Uzakdoğu, Pasifik, Hint Okyanusu ve Güney Amerika olmak üzere 5 grup altında topladı<sup>389</sup>. Bunun yanında İskenderiye üzerinden Suriye'ye yapılan dolaşımli hat kaldırıldı. 14 günde bir

<sup>385</sup> Akdeniz hattında işleyecek buharlılar, İskenderiye-Beyrut hattı için 13 Knot, Selanik hattı için 13 Knot, Pirée ve İzmir hattı için 12 Knotluk hızda motora sahip olacaklardı. Yapılan bu değişiklikle Marsilya'dan hareket eden Mesajeri buharlısı 4 günde İskenderiye'ye (anlaşma öncesi bu süre 6 gün idi), 6 günde Yafa'ya (daha önce 9 gündü), 7 günde ise Beyrut'a (daha önce 10 gün) ulaşacaktı. Selanik hattındaysa İstanbul'dan gelen posta buharlıları Selanik'ten hareketle üç günde İskenderiye'ye (anlaşma öncesinde bu hat Suriye üzerinden 14 günde yapılmaktaydı), 3,5 günde Yafa'ya (daha önce 10 gün), 4 günde ise Beyrut'a (daha önce 9 gün) düzenli posta seferleri yapacaktı. AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Ordinaire & Extraordinaire du 31 Mai 1887*, s. 28-29; AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Ordinaire & Extraordinaire du 31 Mai 1887*, s. 28-29.

<sup>386</sup> *Bulletin des Lois de la République Française*, XII. Serie, 1887, s. 160.

<sup>387</sup> Fransız hükümeti Mesajeri'ye Hindicini ve Avustralya için lieues marin başına 32 Frank, Doğu Afrika sahilleri için 20 Frank, Brezilya ve Plata için 17,806 Frank, Akdeniz için ise 14,806 Frank sübvansiyon verecekti. Bu anlaşmaya göre Mesajeri Maritim Kumpanyası, Akdeniz'de kat ettiği yıllık 146.553 lieues marin (814.255 Km.) yol için 2. 609.595 Frank sübvansiyon alıyordu. 30 Haziran 1886 anlaşmasına göre ise şirketin Akdeniz'deki posta seferleri yıllık 70.980'e lieues marine (876.435 Km.) düşerken, aldığı sübvansiyon 1.050.929 Frank oldu. AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Ordinaire & Extraordinaire du 31 Mai 1887*, s. 26-27.

<sup>388</sup> *Journal de Transport*, 10. eme année, 5 Avril 1887, s. 141

<sup>389</sup> *Bulletin des Lois de la République Française*, XII. Serie, s. 160.

Marsilya'dan İskenderiye'ye yapılan direk seferler Beyrut'a kadar uzatıldı. Bu anlaşma ile kısa süreliğine de olsa İskenderiye'nin pozisyonu geçici olarak Beyrut lehine değişti<sup>390</sup>. Bunun yanında Mesajeri yöneticileri, önemli getirisi olan Akdeniz ve Karadeniz'deki serbest ticaret hatlarını daha önce olduğu gibi muhafaza etme yoluna gitti, hatta mevcut hatlara yenileri eklendi<sup>391</sup>. 1889 yılında kumpanya Londra-Karadeniz hattını oluşturdu,<sup>392</sup> bu hat daha sonra Londra-Havre-Marsilya ve Marsilya-Levant ticari hatlarıyla birleştirildi<sup>393</sup>. 1892'de Mesajeri, Marsilya-İstanbul-Odesa ve alternatif olarak İstanbul-Batum arasında serbest ticaret hattı oluşturularak haftada bir düzenli seferler yapmaya başladı<sup>394</sup>.

22 Temmuz 1886 anlaşmasında Fransız hükümeti, önceliği sömürgelere verdi. Fransa'nın, Büyük Britanya ile sömürge yarışının doruğa ulaştığı bir dönemde, Fransız hükümeti, MM Kumpanyası'na sömürgelerin önemine göre yüksek miktarda sübvansiyon verdi. Bu yaklaşım MM Kumpanyası'nın Fransız sömürgeciliğinin gelişmesinde ne derece önemli bir araç olduğunun kanıtıydı.

Mesajeri yöneticilerinin Fransız hükümeti ile yaptığı anlaşmalara dair stratejisi, şirketin zararına ve devletin avantajına olan imtiyazların süresini olabildiğince kısa tutmaktı. Diğer yandan kumpanya yöneticileri, sübvansiyonlu posta hatlarını koruyucu bir şemsiye olarak gördüklerinden bu sistemin devam etmesinden yanaydılar. Şirketin izlediği bir diğer yol ise imtiyaz süresi boyunca şartlara göre ek anlaşmalarla yeni sübvansiyonlu hatlar açmak oldu<sup>395</sup>.

### ***5 Kasım 1894 Anlaşması ve Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Akdeniz Ve Karadeniz'de Faaliyetlerinin Artması***

Fransız hükümetinin 1876'da Tuna ve Karadeniz hattı için sübvansiyon vermeyi terk etmesi ardından 1886 anlaşmasıyla İstanbul gibi önemli bir hattın sübvansiyon desteğini kaldırması ve en nihayetinde doğu Akdeniz'deki seferleri sınırlandırması hükümete yönelik ciddi protestolara neden oldu. Uluslararası Ticaret Dergisi'nin 1 Nisan 1893

<sup>390</sup> Couvenhes, "Le Rôle de l'Agent des Messageries Maritimes a Alexandrie", s. 270-271.

<sup>391</sup> *Le Yıldız*, 2. Yıl, No: 12, Salı 31 Ocak 1893, s. 2.

<sup>392</sup> AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale du 31 Mai 1890*, s. 22; *Le Yıldız*, 2. Yıl, No: 12, Salı 31 Ocak 1893, s. 2.

<sup>393</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 64.

<sup>394</sup> AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 31 Mai 1892*, s. 8; *Journal Officiel*, 8 Juillet 1887, Assemblée Nationale, seance du 1 Juillet 1886, Annexe 996.

<sup>395</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, s. 378.

tarihli sayısında bu büyük ticaret hatlarındaki faaliyetlerde, devletin ticari çıkarları kadar politik çıkarlarının olduğu belirtilmekteydi. Yine *Economiste Européen*'in 2 Ocak 1892 tarihli sayısında MM Kumpanyası'nın Fransız ticaretini uluslararası alanda elverişli hale getirmesi için sübvansiyonların elzem olduğuna değiniliyordu<sup>396</sup>.

Fransız tüccarı ve kamuoyu, Fransız çıkarları gereği Akdeniz ve Karadeniz hatlarında devletin desteğini elzem görmekteydi. Mesajeri yöneticilerinin Akdeniz hatlarını yeniden tanzim etmek istemeleri ve Fransız hükümetinin ise tepkileri göz önünde bulundurması 5 Kasım 1894'te ek bir anlaşmayapıldı<sup>397</sup>. Anlaşmanın göze çarpan en önemli maddeleri Akdeniz ve Karadeniz hatları üzerineydi. Anlaşmanın birinci maddesine göre Akdeniz'de tesis edilecek 3 hat üzerinde toplamda 576.575 Km. yol alınmış olacaktı. Dolaşım A hattı: Mesajeri buharlıları Marsilya'dan hareketle Pire ve İzmir üzerinden İstanbul'a uğrayacaklar, daha sonra İstanbul'dan hareketle İzmir üzerinden Rodos ya da alternatif olarak Vathy(Somos) uğrayarak Beyrut ve son durak İskenderiye'ye 14 günde bir düzenli posta seferleri yapacaktı<sup>398</sup>.

İskenderiye'den ise direk olarak Marsilya'ya döneceklerdi. Dolaşım B hattında ise Mesajeri buharlıları Marsilya'dan hareketle İskenderiye-Beyrut-Rodos ya da alternatif olarak Vathy (Samos) üzerinden İzmir ve İstanbul'a uğrayacak; dönüşte ise İstanbul-İzmir ve Pire üzerinden Marsilya'ya 14 günde bir seferler yapacaklardı. Akdeniz'deki üçüncü hatta ise Mesajeri buharlıları Marsilya'dan hareketle İskenderiye - Port Said - Yafa ve Beyrut arasında 14 günde bir düzenli seferler yapacaklardı. Hattın dönüşü ise yine aynı güzergâh olarak belirlendi. Zikredilen bu üç hatta seferler 22 Temmuz 1895'ten itibaren başladı. Kumpanya, A ve B dolaşım hatlarına tesadüf edecek şekilde Larnaca (Kıbrıs), Mersin, İskenderun, Lazkiye ve Trablus'u serbest ticaret hattıyla Beyrut'a bağlandı. Kumpanya, Marsilya, İstanbul ve Karadeniz limanları arasındaki serbest hattının yanı sıra 14 günde bir Selanik limanına da sefer düzenlemeyi ve

---

<sup>396</sup> Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 146-148; *Cezayir-i Bahri Sefid Salnamesi*, 1312, s. 112

<sup>397</sup> Bu anlaşma 14 Temmuz 1895'te resmi gazete de ilan edilerek yürürlüğe konuldu. AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 31 Mai 1895*, s. 13; AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 31 Mai 1897*, s. 15; *Bulletin des Lois de la République Française*, II. Serie, 1895, s. 189; *Chambre de Commerce et D'Industrie*, 1 re Année, N° 54, Paris 1894, s. 3-4.

<sup>398</sup> *Bulletin des Lois de la République Française*, II. Serie, 1895, s. 190; BOA. Y. PRK. ASK. 102/39-1, 14 Ocak 1895; Y. PRK. ASK. 102/39-2, 14 Ocak 1895.

özellikle Rusya'nın Karadeniz kıyı şeridindeki faaliyetlerini geliştirerek devam ettirmeyi taahhüd etti<sup>399</sup>.

Zikr olunan Marsilya-İstanbul ve Karadeniz limanları arasındaki serbest ticaret hatlarında ticari gelirin düşük olduğu durumlarda, kumpanya 6 ay önceden posta idaresine bildirerek, bu hatlar için de sübvansiyon desteği alabilecekti<sup>400</sup>. Anlaşmaya göre ayrıca Avustralya, Yeni Kaledonya, Hindicini ve Atlantik Okyanusu'ndaki hatlarının bir kısmı tanzim edildi<sup>401</sup>.

MM Kumpanyası'nın 5 Kasım 1894 anlaşması ile en fazla avantaj elde ettiği bölgeler Akdeniz ve Karadeniz'deydi. 1886 Anlaşması'nda şirketin Akdeniz'de faaliyet gösterdiği sübvansiyonlu hat toplamda 297.375 Km. ve aldığı sübvansiyon 792.492 Frank iken, bu rakam 1894 Anlaşması ile 576.575 Km., aldığı sübvansiyon ise 1.351.665 Franka yükseldi. Ancak Fransız hükümetinin lieues marin başına en düşük sübvansiyonu yine Akdeniz hatlarına verdi<sup>402</sup>.

1894 Anlaşması'na göre şirketin Dünya'daki tüm hatlarında ve aldığı sübvansiyonda pek fazla değişiklik olmazken Doğu Akdeniz hatlarında ve bu hatlarda aldığı sübvansiyonda önemli artış oldu. Anlaşmanın dikkate değer bir yönü de Karadeniz'deki serbest ticari hatlarda kumpanya zarara uğradığı takdirde, bu hatların sübvansiyonlu hatlara dönüşebilmesiydi. Anlaşmanın bu maddesi kumpanyanın Karadeniz hatları için bir nevi güvenceydi. Bir diğer önemli husus ise şirketin özellikle Karadeniz'in Rusya sahil şeridindeki bölgelerde faaliyetlerini geliştirerek artırmasıydı. Bu anlaşmadan sonra Mesajeri'nin Karadeniz'deki serbest ticari seferleri üç ayrı hat üzerinden gerçekleşti. Birinci hat gidiş-dönüş olmak üzere İstanbul'dan hareketle İnebolu-Sinop-Samsun-Ünye-Fatsa-Ordu-Giresun-Trabzon ve Batum arasında, diğer hat ise haftada bir defa

---

<sup>399</sup> A hattında seferlerde Mesajeri buharlıları yıllık 36.226 lieues marin (201.275 Km.); B hattındaki seferlerde ise yine aynı şekilde 36.226 lieues marin (201.275 Km.) yol alınacaktı. Marsilya-İskenderiye-Beyrut hattında Mesajeri buharlıları yıllık 31.321 lieues marin(174.025 Km.) yol almış olacaktı. Kumpanya buharlılarının bu serbest hatta alacakları toplam yol yıllık 9.039 lieues marindi (50.221 Km.). Ayrıca kumpanya bu hattan prim desteği de almıyordu. *Bulletin des Lois de la Republique Française*, II. Serie, 1895, s. 190.

<sup>400</sup> Bunun yanında Akdeniz'de faaliyet gösteren buharlılara 13 knot, Hindicini'ndekiler 13,50 ila 14 knot, Calcutta ve Batavia'dakiler için 11,50 knot, Avustralya ve Yeni Kaledonya'dakiler 14 knot ve Afrika sahillerindekiler ise 12 knot hızda olmaları şartı getirilmişti. Anlaşmaya eklenmiş 9. ve 10 maddelerde kumpanya, serbest ticaret hattında devlete ait yolcular ve materyali 1886 anlaşmasındaki indirimli tarifeye göre taşıyacaktı. *Bulletin des Lois de la Republique Française*, II. Serie, 1895, s. 193.

<sup>401</sup> *Bulletin des Lois de la Republique Française*, II. Serie, 1895, s. 193.

<sup>402</sup> Fransız hükümetinin Mesajeri'ye lieues marin başına verdiği sübvansiyon Akdeniz için 13,25 Frank, Hindicini için 31 Frank, Avustralya için 31 Frank, Doğu Afrika sahilleri için ise 20 frank olarak belirlendi. *Bulletin des Lois de la Republique Française*, II. Serie, 1895, s. 193.



İstanbul'dan hareketle direk olarak Batum'a ve oradan Novorossisk üzerinden yeniden İstanbul'a olacak şekilde belirlendi. Üçüncü hat ise haftada bir defa İstanbul'dan hareketle Burgaz ve Köstence üzerinden Odesa'ya oradan da direk olarak İstanbul'a yapılacak şekilde belirlendi<sup>403</sup>. Karadeniz hatlarındaki bu değişimle, Mesajeri'nin Rus Nakliyat Kumpanyası ve Lloyd Kumpanyası karşısında rekabet edebilme gücü artmış oldu.

1894 Anlaşması'nın kumpanyaya sağlamış olduğu avantajlar kısa sürede kendini gösterdi. Şirketin geliri 1900'e gelindiğinde önemli miktarda yükseldi. Kumpanyanın kat ettiği yol toplamda 5.556.000 kilometreyi (bunun 2.650.000 kilometresi serbest ticaret hattı), taşıdığı yolcu 165.700'ü ve navlun 700.000 tonu geçiyordu<sup>404</sup>.

### **7 Nisan 1902 Fransız Deniz Ticaret Yasası ve Mesajeri Maritim Kumpanyası**

20 yüzyılın başında imtiyazlı posta sisteminin miyadını doldurduğuna dair Fransız hükümetine karşı ciddi eleştiriler yapılıyordu. Bunun yanında parlamentoda da şirketin imtiyazlı pozisyonuna karşı daha önce olduğu gibi muhalif sesler yükseliyordu<sup>405</sup>. 1900'lerin başında Mesajeri'nin haricinde sübvansiyonlu posta taşımacılığı yapan birçok Fransız nakliyat kumpanyası ortaya çıktı<sup>406</sup>. Rekabet içinde olan bu şirketlerin finansal durumları ağırlaştıkça devletten istekleri de o derece arttı. Bunun üzerine Fransız hükümeti 7 Nisan 1902'de yeni bir *Deniz Ticaret Yasası* çıkardı<sup>407</sup>. 1902 Yasasının çıkarılmasındaki amaç kumpanyaları modern ve yerli gemiler inşa etme konusunda teşvik etmektir<sup>408</sup>. Bu yasaya göre Fransa'da üretilmeyen gemilere nakliyat prim desteği verilmeyecekti<sup>409</sup>. Ancak prim desteği gemilerin yaşına göre değişkenlik göstermekteydi<sup>410</sup>. Yani geminin yaşı arttıkça verilen prim azaldı. Buna göre gemilerin yaşı 12'yi geçtikten sonra ise nakliyat priminden hiçbir şekilde istifade edemeyecekti<sup>411</sup>.

<sup>403</sup> AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 28 Mai 1897*, s. 9-11.

<sup>404</sup> AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 31 Mai 1900*, s. 13-17; Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 159.

<sup>405</sup> Couvenhes, "La Concession des Services Maritimes Postaux", s. 271-272.

<sup>406</sup> *Revue D'Economie Politique, Librairie De La Société du Recueil J.-B. Sirey et du Journal du Palais*, Paris 1909, s. 445-446.

<sup>407</sup> AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 29 Mai 1903*, s. 26-27.

<sup>408</sup> *Revue D'Economie Politique*, 1909, s. 450.

<sup>409</sup> Yine aynı yasaya göre daha önce brüt ton üzerinden, ton başına verilen 1,10 frank prim desteği 1, 70 franka yükseldi *Revue D'Economie Politique*, 1909, s. 446-447; *Bulletin des Lois de la République Française*, XII. Serie, 1902, s. 513-514.

<sup>410</sup> 1902 Deniz Ticaret Yasası'na göre buharlılar bürüt ton üzerinden ton başına 1,70 frank prim desteği alacaklardı. Prim geminin yaşına göre azalış gösterecekti. İlk dört yıl için 0,04 frank, sonraki 4 yıl için 0,08 frank, üçüncü dört yıl

Fransız hükümetinin kabul ettiği 7 Nisan 1902 *Deniz Ticaret Yasası*'ndan en fazla etkilenen kumpanyaların başında MM Kumpanyası geldi. Mesajeri'nin filosundaki buharlıların yaş ortalaması 17'diydi. 1907'ye gelindiğinde ise buharlıların yaş ortalaması 21,5'e yükseldi<sup>412</sup>. Ancak 1902 Yasasına göre bu hatta işleyen 12 yaşından büyük buharlılar nakliyat prim desteğinden yararlanamadığından, kumpanya yöneticileri Güney Amerika posta servisini gözden geçirdi. Fransız hükümeti, Güney Amerika servisinin kaldırılması taraftarı değildi şirketle geçici bir anlaşma imzaladı ve buradaki posta servisini 1907'ye kadar uzattı<sup>413</sup>. Bu anlaşmanın 4. Maddesine göre devlet, bu hatta şirketin kârına % 5 oranında ortak oluyordu. Dolayısıyla 1907 anlaşması devlet-kumpanya ortaklığı ile neticelenmişti<sup>414</sup>.

Bunun yanında Fransız hükümetinin yeni gemi üretimini teşvik için kumpanyalara verdiği kredilerde azalma, kredilerin faiz oranı da ise artış oldu<sup>415</sup>. Kumpanya, 20 yüzyılın başında filosuna kattığı buharlıların maliyetini düşürmek için yeni gemi inşa etmek yerine, diğer kumpanyalardan gemi satın alma yoluna gitti<sup>416</sup>.

Mesajeri'nin bilhassa serbest ticaret hatları olan Akdeniz ve Karadeniz için kargo gemileri satın aldı. Şirketin bu bölgede bulunan acenteleri daha fazla güverte yolcusu, emtia ve canlı hayvan taşıyabilmek için özellikle buharlı kargo gemilerinin bölgeye gönderilmesine dair isteklerde bulunmaktaydılar<sup>417</sup>.

20. yüzyılın başında yaşanan bu olumsuzluklardan dolayı MM Kumpanyası'nın sermayesi 60 milyon Franktan 30 milyon Franka geriledi. Şirketin sermayesindeki bu ani düşüş 15.000 yeni hissedarın katılımıyla 45 milyon Franka yükseltildi ve problem

---

için 0,16 frank azalma olacaktı. (Madde 3, A bendi). *Bulletin des Lois de la Republique Française*, Paris 1902, s. 513-514.

<sup>411</sup> *Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII Serie, 1902, s. 514. (3. Madde'nin B Bendi).

<sup>412</sup> *Revue D'Economie Politique*, Librairie De La Societé du Recueil J.-B. Sirey et du Journal du Palais, Paris 1909, s. 446-447.

<sup>413</sup> *Revue D'Economie Politique*, 1909, s. 446-447; Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 159.

<sup>414</sup> *Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII. Serie, 1907, s. 1179.

<sup>415</sup> Devletin Mesajeri Kumpanyası'na verdiği kredinin faiz oranı % 3 ila % 3,5 civarındaydı. *Revue D'Economie Politique*, 1909, s. 452.

<sup>416</sup> Londra-Karadeniz hattını güçlendirmek için öncelikle İngiliz P&O Kumpanyasından 3 adet kargo gemisi, daha sonra *La Compagnie de L'Est Asiatique Français*'den 3 adet kargo gemisi ve nihayet *La Compagnie Nationale de Navigation*'dan iki adet kargo gemisi satın aldı. Bu süre zarfında kumpanya sadece 4 adet buharlı kargo gemisini kendi şantiyesinde inşa ettirmişti. Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 68.

<sup>417</sup> Mesajeri'nin Akdeniz ve Karadeniz'deki acentelerinin bu isteklerine 2. ve 3. Bölümlerde ayrıntılı bir şekilde değinilmiştir.

bir nebze de olsa aşıldı<sup>418</sup>. Ancak buna rağmen şirketin ekonomik durumu halen pek de iyi değildi. MM Kumpanyası'na yönelik parlamentoda tartışmalar uzun süre devam etti<sup>419</sup>. Kumpanyanın geleceğine yönelik belirsizlikler yüzünden uzun bir zamandan bu yana şirketin şantiyelerinde yeni buharlı gemiler üretilemez oldu. 1900'den sonra 10 yıllık bir süreçte sadece bir buharlı posta gemisi ve 3 adet buharlı kargo gemisi üretildi<sup>420</sup>.

### ***11 Temmuz 1911 Anlaşması ve Mesajeri Maritim Kumpanyası – Devlet Ortaklığı***

MM Kumpanyası'nın statündeki belirsizliklerin aşılması için Fransız parlamentosunda 1907'den 1911'e kadar birçok oturum yapıldı<sup>421</sup>. Yapılan oturumlarda tartışmalarda üç konu üzerinde yoğunlaşıldı. Bunlar, devletin finansal kontrolünün yeniden gözden geçirilmesi, devletin kâra katılımı ve sübvansiyonların belirlenmesiydi<sup>422</sup>. Bu oturumlar devlet ile Mesajeri arasında yeni bir ittifak süreci doğurdu. MM Kumpanyası ile Fransız hükümeti arasında 11 Temmuz 1911'de anlaşma sağlandı<sup>423</sup>. Bu anlaşmayla Kumpanya uzun süreli belirsizlikler ve tartışmalardan çıktı. Anlaşma 13 ana başlıktan oluşurken anlaşmanın şartname defterindeki hükümler toplamda 119 maddeden ibaretti. 1911 Anlaşması'nın süresi 30 Kasım 1937'ye kadardı bu yönüyle anlaşma, şimdiye kadar imzalananlar içerisinde süresi en uzun olan anlaşma oldu<sup>424</sup>. 11 Temmuz 1911 Anlaşmasına göre MM Kumpanyası'nın Akdeniz posta hatları daha önce olduğu gibi üç hatta ayrıldı<sup>425</sup>. Kumpanyanın Deniz aşırı hatları ise çok az değişime uğradı<sup>426</sup>.

<sup>418</sup> AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 29 Mai 1903*, s. 12.

<sup>419</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 68-69.

<sup>420</sup> Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 157.

<sup>421</sup> *Journal Officiel*, 28 Juin 1912, s. 1793-1795.

<sup>422</sup> Couvenhes, "La Concession des Services Maritimes Postaux au XIXe Siecle", s. 273; *Rapport de M. Chautard, Sur le Projet de Convention entre l'Etat et la Compagnie des Messageries Maritimes pour l'Execution de Services Maritimes Postaux*, Imp. Motteroz et Martinet, Paris 1908, s. 4-8.

<sup>423</sup> 30 Aralık 1911'de resmi gazetede ilen edilerek yürürlüğe girdi. AFL. 1997 002 4857, *Convention du 11 Juillet 1911*, s. 16-17; *Bulletin de la Chambre de Commerce de Paris*, Janvier a Mai 1912, s. 28; *Journal Officiel de la Republique Française*, 10 Fevrier 1914, s. 608.

<sup>424</sup> ANF. F/12. 7464; *Journal Officiel*, 31 Decembre 1911, s. 10712.

<sup>425</sup> Mesajeri buharlıları her iki haftada bir gidiş-dönüş olmak üzere Marsilya-Napoli-Pire-İstanbul'a uğrayacak daha sonra İstanbul'dan İzmir ve Sisam ya da alternatif olarak Rodos üzerinden Beyrut'a uğrayacaktı. Buharlılar Beyrut'a ulaştıktan sonra bu limandan hareketle dönüşte Trablus, Lazkiye, İskenderun, Mersin, Kıbrıs (Larnak) Yafa ve Hayfa'ya uğrayacaktı. Diğer bir hat iki haftada bir gidiş dönüş olmak üzere Marsilya-İskenderiye-Port-Said-Yafa-Beyrut'a olacak ve dönüşte ise Yafa durağı kaldırılacaktı. Üçüncü hat ise iki haftada bir gidiş-dönüş olmak üzere Marsilya-İskenderiye-Port-Said-Beyrut'a olacak ve dönüşte Yafa'ya uğranılacaktı<sup>425</sup>. Kumpanya ticari ihtiyaçlara göre istediği kadar serbest ticaret hatları açabilme hakkına sahipti. Diğer yandan şirketin Akdeniz ve Karadeniz'deki serbest ticaret hatlarında her hangi bir değişikliğe gidilmedi. AFL. 1997 002 4857, *Convention du 11 Juillet 1911*, s. 18-19; ANF. F/12. 7464.

<sup>426</sup> AFL. 1997 002 4857, *Convention du 11 Juillet 1911*, s. 22; ANF. F/12. 7464.

Birinci Dünya Savaşı arifesinde emperyalist yarışın kızıştığı bir dönemde Fransız politikası mevcut sömürgelerdeki varlığını pekiştirmek ve bunlara yeni sömürgeler ekleyebilmek için sübvansiyonları arttırma yoluna giderek MM Kumpanyası'nın faaliyetlerini daha ziyade sömürgelerde yoğunlaştırmasını sağladı. Fransız hükümeti, kumpanya hattına paralel bir hatta faaliyet gösteren başka bir kumpanyaya sübvansiyon vermemeyi kabul etti. Yani Mesajeri'nin sefer yaptığı hatlarda tekeli devam etti<sup>427</sup>. Şirket buharlılarının sübvansiyon alabilmeleri için Fransa'da üretilmesi ve yerli buharlı gemi olması şartı devam etti<sup>428</sup>. Belirlenmiş olan hatlarda işleyen yeni gemilere; boyut, tonaj, motor gücü ve hız yönünden aynı hatta işleyen yabancı kumpanya gemilerinden üstün olması şartı getirildi<sup>429</sup>. Kumpanya daha önce olduğu gibi yerli kömür kullanmak zorundaydı<sup>430</sup>. Hükümet, yeni inşa edilen buharlı gemileri denetleme, aynı zamanda üst düzey mürettebatın seçilmesinde söz hakkına sahip oldu<sup>431</sup>. Bunun yanında kumpanyanın üst düzey yönetim kademesinde Fransız personelden başkası istihdam edilmeyecek ve yabancı ülkedeki acenteler olabildiğince Fransız personelden oluşacaktı<sup>432</sup>. Cezai müeyyideler daha önce belirlenen şartname defterindekine benzerdi<sup>433</sup>. Bu dönemde Batılı devletlerin en büyük korkusu sömürgelerini kaybetmekti, bu nedenle Fransız hükümeti anlaşmada aldığı bir kararla kolonilerle yapılan ticari ilişkilerde navlun fiyatlarında %30 indirim yoluna gitti. Bunun yanında kolonilerde ihtiyaç hasıl olması durumunda yeni hatlar oluşturulabilecekti. Hükümlerde göze çarpan önemli bir husus da daha önce olduğu gibi olası savaş durumunda şirket filosundaki gemilere asker ve mühimmat yerleştirerek kendi hizmetinde kullanma hakkına sahipti. Bu anlaşma çerçevesinde barış döneminde kumpanya tamamen ticari amaçlara yönelik faaliyet gösterirken, olası savaş durumunda devletin denizlerdeki silahlı gücü haline dönüşüyordu. Anlaşmanın en önemli hükmü şüphesiz devletin kumpanyanın kârına katılımıydı. 10. Maddeye göre devlet kumpanyanın kârından % 5

---

<sup>427</sup> Anlaşmanın 2. Maddesinde, hatlara göre Mesajeri'ye verilecek sübvansiyonlar; Marsilya-Napoli-İstanbul ve Beyrut hattı için lieues marin başına 12,75 Frank, Marsilya-İskenderiye ve Beyrut hatları için 17,40 Frank, eski sömürge hatları için ortalama 25,00 Frank, yeni açılan sömürge hatları için ise 46,35 Franktı. AFL. 1997 002 4857, *Convention du 11 Juillet 1911*, s. 6.

<sup>428</sup> Couvenhes, "La Concession des Services Maritimes Postaux", s. 275.

<sup>429</sup> AFL. 1997 002 4857, *Convention du 11 Juillet 1911*, s. 92; Archive National de France F/12. 7464; *Journal Officiel*, 31 Decembre 1911, s. 10714; Grosvenor M. Jones, *Government Aid to Merchant Shipping*, Government Printing Office, Washington 1916, s. 242.

<sup>430</sup> AFL. 1997 002 4857, *Convention du 11 Juillet 1911*, s. 40; ANF. F/12. 7464.

<sup>431</sup> *Journal Officiel*, 31 Decembre 1911, s. 10716.

<sup>432</sup> AFL. 1997 002 4857, *Convention du 11 Juillet 1911*, s. 92; ANF. F/12. 7464.

<sup>433</sup> *Journal Officiel*, 31 Decembre 1911, s. 10719.

alma hakkına sahip oldu<sup>434</sup>. Bu hüküm 1907 Anlaşmasının bir devamı niteliğindedir<sup>435</sup>. Bu hükümle kâr paylaşımı üzerine devlet ile kumpanya arasında bir ittifak oluştu<sup>436</sup>. Devletin, kumpanya üzerindeki finansal kontrolü bu kadar geniş bir posta taşımacılık imtiyazı için şimdiye kadar hiç yapılmamış bir şeydi. Devlet yapmış olduğu fedakârlıklar karşılığında kumpanya üzerinde çeşitli haklara sahip oldu<sup>437</sup>.

1911 anlaşması ihtiva ettiği hükümlerle MM Kumpanyası'nın devletle olan ilişkisine yeni bir boyut kazandırdı. Zira bu anlaşmayla kumpanya, geleceğini Fransız hükümetinin eline bırakarak, kumpanya idaresinde devlete daha fazla inisiyatif tanımış oldu. 1911 anlaşması Avrupa'da silahlanma yarışının, olası savaş gerginliğinin hakim olduğu bir dönemde imzalandı. 1907 ve akabinde imzalan 1911 anlaşmalarıyla, MM Kumpanyası'nın 1851'den bu yana daha fazla liberal olmaya yönelik izlemiş olduğu strateji önemli oranda değişime uğradı. Her şeyden önce devletin küçük bir oranda kumpanyanın gelirine ortak olması çelişkili bir durum sergileyebilirdi, ancak uygulamada devlet, şirketin yönetiminde her anlamda daha fazla söz söyleme hakkına sahip oldu. Kuruluşu devlet merkezli olan Mesajeri'nin faaliyet gösterdiği 1851'den 1911'e kadar olan dönemde daha fazla liberalleşmeye yönelik olan yapısı, tekrardan çıkış noktasına dönmüş oldu. Şirketin kuruluş tarihi boyunca Fransız hükümeti ve kumpanya daha doğru bir yönetim anlayışı belirlemek için dersler çıkardı. Fransa ile Mesajeri arasındaki tüm bu ilişkilerden dolayı ne devlet, ne de kumpanya birbirinden tamamen ayrışmadı. Ancak inkâr edilemez bir gerçek vardı. O da Fransa'nın asırlardan beri İngilizlerin sömürgelerdeki yükselişini engellemeye yönelik politikasının, önemli oranda amacına ulaştığıydı<sup>438</sup>. Bunda ise en önemli rol şüphesiz MM Kumpanyası'na aitti. MM. Kumpanyası sayesinde Fransa, ilk defa Büyük Britanya'nın yumuşak karnı olan tüm sömürgelerine ulaşarak, İngilizlerin en büyük rakibi haline geldi.

---

<sup>434</sup> AFL. 1997 002 4857, *Convention du 11 Juillet 1911*, s. 10-11, 18-19; ANF. F/12. 7464; *Journal Officiel*, 31 Decembre 1911, s. 10712.

<sup>435</sup> *Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII. Serie, 1908, s. 323-325.

<sup>436</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 125; Couvenhes, "La Concession des Services Maritimes Postaux", s. 273.

<sup>437</sup> Couvenhes, "La Concession des Services Maritimes Postaux", s. 274.

<sup>438</sup> 1900'lere gelindiğinde Fransızların üç büyük (Mesajeri Maritim Kumpanyası, Transatlantik Genel Kumpanyası [Compagnie Generale Transatlantique] ve Chageur Reunis Kumpanyası) Fransız deniz ticaretinin %41,25'ini oluşturmaktaydı. Nikolai Bukharin, *Imperialism and World Economy*, Hardpress, London 2012, s. 68.

## II. BÖLÜM: DOĞU AKDENİZ'DE FRANSIZ NAKLİYATI VE MESAJERİ MARİTİM KUMPAYASI'NIN ROLÜ

### 2.1. Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Osmanlı Akdeniz Limanlarındaki Faaliyetleri

Doğu Akdeniz, tarih boyunca ekonomik ve siyasi yönden cazibe merkezi olarak tüm milletlerin ilgisini çekmiştir. Doğu Akdeniz'in Mezopotamya ile Avrupa'yı birbirine bağlaması, limanlarının ardülkesiyle bağlantısının geniş olması, bunun yanında Süveyş Kanalı'nın açılmasının ardından Hint Okyanusu ile Avrupa'yı bağlaması bölgenin stratejik, ekonomik ve siyasi yönden değerini daha da arttırdı.

Osmanlı Devleti'nin Batılı büyük güçler karşısında gerilemeye başlaması, Akdeniz'deki dengeleri de Batılı devletlerin lehine çevirdi. Fransızlar, 18. yüzyılın sonlarından itibaren Akdeniz'i Fransız gölü olarak görmeye başladılar<sup>439</sup>. Bu nedenle Fransa'nın Akdeniz politikası da hep bu yönde oldu.

Fransızlar, bu politikası XIX. yüzyılın başında Napolyon Bonapart'ın Mısır'ı işgali ile eyleme dönüştürdülerse de başarıya ulaşamadılar<sup>440</sup>. Bu nedenle Doğu Akdeniz'de politik ve ekonomik üstünlük İngilizlerin lehine olacak şekilde gelişti. 1833'te İngilizler, Malta ve İskenderiye'ye düzenli buharlı seferleri yapmaya başladılar<sup>441</sup>. Doğu Akdeniz'deki ticari rekabete daha sonra Avusturyalılar da 1836'da Trieste merkezli kurmuş oldukları Avusturya Lloyd Buharlı Deniz Nakliyat Kumpanyası'yla katıldılar<sup>442</sup>. İngiltere ve Avusturya, buharlı deniz nakliyat kumpanyaları aracılığıyla Doğu Akdeniz kentleri ile kurmuş oldukları düzenli ilişkiler sayesinde bölge ticaretinde

---

<sup>439</sup> *Quelques Reflexions sur le Projet*, s. 15.

<sup>440</sup> Şenay Özdemir Gümüş, "Napolyon'un Mısır'ı İşgali Sırasında Osmanlı Topraklarındaki Fransızlar", *Uluslar arası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S. 9, Yıl 2013, s. 252-255.

<sup>441</sup> Mitton, *The Peninsular and Oriental*, s. 13-15; *House of Commons, To Inquire into the Contract Packet Service, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, November 1849, s. 9; Miega, "La Navigation Européenne a Alexandrie (1815-1865)", *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, N° 46, 1987, s. 123-124.

<sup>442</sup> Guissippe-Astori, *Il Lloyd Triestino Contributo Alla Storia Italiana della Navigazione Marittima*, s. 64-65; *Reports on Subjects of General and Commercial Interest Austria-Hungary, Report on the History of the Austrian-Hungarian Lloyd Steam Navigation Company*, London March 1887, s. 3; Miega, "La Navigation Européenne a Alexandrie (1815-1865)", s. 123-124.

ilk sıraya yükseldi<sup>443</sup>. Bilhassa İngilizlerin Akdeniz’de nüfuz kazanmalarını Fransızlar, bir tehdit olarak gördüler<sup>444</sup>.

Fransa, bir yandan Napolyon sonrası siyasi ve içtimai hayatı yeniden düzenlemekle uğraşırken, diğer yandan Doğu Akdeniz üzerinde tahakküm kurmaya yönelik dış politikasını devam ettirdi. Fransız hükümeti, Osmanlı sularındaki sömürgecilik yarışında etkin hale gelebilmek amacıyla MM Kumpanyası’nın kurulmasında etkin rol oynadı. Bu yeni kumpanya, Fransa ile Levant arasındaki ilişkilere güçlü bir ivme kazandırdı<sup>445</sup>. MM Kumpanyası ilk başarılı seferlerini İstanbul ve Levant’a düzenledi. Kumpanya’nın kuruluşundan kısa bir süre sonra Fransa’da, III. Napolyon’un yönetimin başına geçmesi ve imparatorluğunu ilan etmesiyle Fransızların, Doğu Akdeniz politikası yeni bir ivme kazandı. Zira bu esnada Suriye ve Lübnan’da, Müslümanlar ve Hıristiyanlar arasında zuhur eden olaylar bahanesiyle bölgeye askeri birlik göndermek isteyen III. Napolyon, Osmanlı Devleti’ne bu yönde baskı yaparak, 6 bin kişilik Fransız askeri birliği Beyrut’a yerleştirdi. Kendisi’de o dönemde bir güç gösterisi olarak lanse edilen Mesajeri’ye ait buharlı gemi üzerinden gövde gösterisi yaparak bölgedeki Hıristiyan reyanın yanında olduğunu bildirdi. Bu olaylardan sonra MM Kumpanyası’nın Levant’a seferleri daha da sıklaştı<sup>446</sup>. 1852’de Levant kentlerine düzenli olarak uğramaya başlayan MM Kumpanyası sayesinde kısa süre sonra bölge ticareti Fransızların lehine dönmeye başladı. MM Kumpanyası’nın Levant’a düzenlediği düzenli posta seferleri, aynı zamanda bölgenin siyasi, sosyal, kültürel ve dini yapısının Fransızların lehine olacak şekilde değişmesinde önemli rol oynadı.

## 2.2. İskenderiye’deki Faaliyetleri

İskenderiye, 19. yüzyılın başında 8 bin nüfuslu, küçük bir liman kasabasıydı. Asker ve vasıfsız işçilerin yaşadığı bir “kışla kent” görünümünde olan İskenderiye, Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa’nın yönetimiyle değişmeye başladı<sup>447</sup>. Mehmet Ali Paşa, Mısır’ın ekonomisini geliştirmek amacıyla Fransız mühendis ve teknisyenleri ülkesine davet etti.

<sup>443</sup> *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins*, s. 6.

<sup>444</sup> *Quelques Reflexions sur le Projet*, s. 17; Hasan Şahin, “Doğu Sorunu Çerçevesinde Osmanlı Fransız İlişkileri (Başlangıcından Paris Barışı’na 1856), *AÜ. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S. 40, Erzurum 2009, s. 292-293.

<sup>445</sup> *Quelques Reflexions sur le Projet*, s. 15.

<sup>446</sup> Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 42-43.

<sup>447</sup> Robert Ilbert, “İskenderiye Kozmopolit Bir Kent Miydi?”, *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Ed. Paul Dumont, François Georgeon, Tarih Varkfi Yurt Yay., İstanbul-1999. s. 155.

1819-1820'de Mahmudiye Kanalı'nın açılması, İskenderiye'yi Kahire aracılığıyla Nil Nehri'ne bağladı. Bu kanal Mehmet Ali Paşa tarafından II. Mahmut adına yaptırıldı<sup>448</sup>. Bunun neticesinde İskenderiye'nin Mısır ile bağlantısı kolaylaştı ve hinterlandı genişledi<sup>449</sup>.

İskenderiye limanına yelkenli gemiler her türlü rüzgârdan istifade ederek kolaylıkla giriş çıkış yapabiliyorlardı. Ancak, buharlı gemiler için limana giriş-çıkış yapmak tehlikeliydi. Limanın giriş-çıkış güzergâhında su altında birçok irili ufaklı kayalar mevcuttu. Bunun yanında sürekli yer değiştiren kum yığınları büyük tehlike arz etmekteydi<sup>450</sup>. Limana giriş için havanın aydınlanmasını ve sonra da bir kılavuzun gelmesini beklemek gerekirdi. Buna karşın limanın içi dalgalardan korunaklı ve güvenilirdi<sup>451</sup>.

Mehmet Ali Paşa'nın 1817'de kendi adına 17 büyük yelkenli gemisi vardı. Avrupa'dan kiralanmış olan bu gemiler Mısır'daki pamuk hasadınının 3'te 2'sini Mehmet Ali Paşa adına ihraç ediyorlardı. Mehmet Ali Paşa, Osmanlı merkezinden bağımsız olarak ticaret yapmak istediğinden, gemileri Toskana bandırası altında seyrüseferde bulunuyordu<sup>452</sup>. Mehmet Ali Paşa'dan sonra pamuk piyasasının oturmuş bir yapıya kavuştuğu, para piyasasının geliştiği ve büyük Avrupa kumpanyalarının temsilcilerinin gittikçe kalabalıklaştığı süreçte başta Rumlar olmak üzere, Şam'dan ve Halep'ten gelen Avrupalı "Levantenler"in sayısı da giderek artmaya başladı<sup>453</sup>.

Mehmet Ali Paşa'nın Fransızları ülkesine davet etmesinin sebebi her ne kadar ekonomik olsa da, bu tutum bir yönüyle de İngilizlere karşı izlenmiş olan denge politikasının bir ürünüydü. Fransızların İskenderiye'ye gelişi İskenderiye'nin siyasi ve sosyo-ekonomik yapısında önemli değişikliklere neden oldu. 1840 öncesinde Müslümanların oluşturduğu İskenderiye'de 1850'lerden itibaren Fransız ve İngiliz mahmiliğinde Hıristiyan ve Yahudi nüfus giderek hızlı bir artış gösterdi. Öyle ki kentin

<sup>448</sup> *Paquebots-Poste Français, Guide des Services Maritimes de Messageries Imperiales dans la Mediterranée*, Imprimerie et Lithographie V. Marius Olive, Marseille 1856, s. 73.

<sup>449</sup> Miega, "La Navigation Européenne a Alexandrie", s. 122.

<sup>450</sup> *Les Paquebots du Levant Guide des Voyageurs des Paquebots-Poste de la Mediterranée*, Paris 1853, s. 65-66.

<sup>451</sup> Joanne-Isambert, *Itineraire De L'Orient*, s. 957.

<sup>452</sup> Miega, "La Navigation Européenne a Alexandrie", s. 122; Ayrıca Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın Toskana bandıralı buharlı gemileri hakkında bkz. M. Emre Kılıçarslan, "İskenderiye'de Vapur Düdükleri: Mısır Meselesinin Bir Vechesi" *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu-III, Mersin ve Doğu Akdeniz*, Mersin 2011, s. 193.

<sup>453</sup> Adam Mestyan, "A Garden With Mellow Fruits of Refinement" *Music Theatres and Cultural Politics in Cairo and Istanbul 1867-1892*, A Dissertation in History, Presented to the Faculties of the Central European University, Doctor of Philosophy, Budapest, Hungary 2011, s. 44; Ilbert, "İskenderiye Kozmopolit Bir Kent Miydi ?", s. 160.



resmen Mısırlı sayılan çok geniş bir kesimi Fransızca konuşmaya başladı ve kendisini ecnebi olarak tanımladı. Bu durum Avrupalı devletlerin desteklediği, uluslararası serbest ticaretten yararlanan, bir Levanten toplum kimliğini ortaya çıkardı. Tüm bu değişimler neticesinde Akdeniz’i çevreleyen bölgelerde sömürge paylaşımıyla sonuçlanacak pazar fetihlerinde odak noktası haline gelen İskenderiye Limanı, Akdeniz’in yeni haritasının şekillenmesinde rol oynayan merkezlerden biri haline dönüştü<sup>454</sup>. Bu dönüşümde İngiliz, Fransız ve Avusturyalı buharlı posta nakliyat kumpanyaları etkin rol oynadı.

1833’e gelindiğinde İskenderiye ticaretinde yeni bir dönem açıldı. Nitekim bu tarihte İskenderiye’ye İngiliz hükümetine ait ilk buharlı posta gemileri düzenli seferler yapmaya başladı<sup>455</sup>. Ardından ise özel bir şirket olan İngiliz P&O Kumpanyası, İskenderiye’ye düzenli posta seferler yapmaya başladı<sup>456</sup>. İngilizlerin akabinde Avusturya’da Lloyd Buharlı Nakliyat Kumpanyası ile İskenderiye ile Trieste limanı arasında düzenli bağlantı kurdu<sup>457</sup>. Bu kumpanyalar, ilk dönemler sadece düzenli posta bağlantısı kurmak amacıyla seferlerini gerçekleştirirler de zamanla birer büyük ticari nakliyat kumpanyalarına dönüştüler. Fransızların İskenderiye ile ilk düzenli posta bağlantıları 1837 yılında devlete ait posta nakliyat kumpanyasının kurulmasıyla sağlandı<sup>458</sup>. Ancak bu resmi posta nakliyat kumpanyasının öncelikli amacı posta taşımacılığı olduğundan, ticari kaygıları geri plandaydı. Bu nedenle kumpanya, faaliyet gösterdiği 1836’dan 1851’e kadarki süreçte düzenli posta ilişkileri kurması yönünden başarı gösterse de finansal anlamda başarısız oldu<sup>459</sup>. 1850’ye kadar İskenderiye-Fransa arasındaki ticari ilişkiler büyük oranda yelkenliler ve birkaç özel buharlı gemi aracılığıyla yapıldı. Nitekim 1845’te İskenderiye Limanına giren 79 Fransız bandıralı geminin sadece 18’i buharlı, 1846, 81 Fransız bandıralı geminin 34’ü buharlı, 1847’de ise 166 Fransız bandıralı gemiden 35’i buharlılardan oluşuyordu<sup>460</sup>. Fransız hükümeti,

<sup>454</sup> Ilbert, “İskenderiye Kozmopolit Bir Kent Miydi?”, s. 160.

<sup>455</sup> House of Commons, To Inquire into the Contract Packet Service, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, Printed for the Information of the Proprietors of the Company, November 1849, s. 9.

<sup>456</sup> David Divine, *Thes Splendid Ships: The Story of the Peninsular and Oriental Line*, F. Muller, London 1960, s. 76; House of Commons, To Inquire into the Contract Packet Service, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, Printed for the Information of the Proprietors of the Company, November 1849, s. 11.

<sup>457</sup> Musnier, *Les Messageries Nationales*, s. 98.

<sup>458</sup> AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d’Existence des Messageries Maritimes*; Girard, “Les Grandes Compagnies Maritimes sous le Second Empire”, s. 99-100.

<sup>459</sup> AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d’Existence des Messageries Maritimes*, s. 1-2; Levasseur, *Histoire du Commerce de la France*, s. 712.

<sup>460</sup> *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins*, s. 19.

İngiliz ve Avusturya buharlı nakliyat kumpanyalarıyla rekabet edebilecek yeterlilikte büyük bir nakliyat kumpanyası ile Fransızların bölgede üstün hale gelebileceğinin farkına varmış bulunmaktaydı. Bu nedenle tüm Akdeniz'in, dolayısıyla İskenderiye'nin de posta taşımacılığını MM Kumpanyası'na emanet etti<sup>461</sup>. MM Kumpanyası'nın, Fransız hükümeti ile imzaladığı 28 Şubat 1851 anlaşmasına göre, Mesajeri buharlıları Marsilya'dan hareketle Malta üzerinden İskenderiye'ye ayda iki defa olmak üzere düzenli seferler yapacaklardı. Bunun yanında Mesajeri buharlıları, İstanbul'dan hareketle İzmir, Rodos, Mersin, İskenderun, Lazkiye, Trablus, Beyrut ve Yafa üzerinden İskenderiye'ye 20 günde bir defa olmak üzere düzenli seferlerde bulunacaklardı<sup>462</sup>. Akdeniz'in kalbi durumunda olan İskenderiye, bu hatlar sayesinde bir taraftan Marsilya'ya, diğer yandan ise İstanbul'a bağlanmış oldu.

MM Kumpanyası, İskenderiye hattında işleyecek olan buharlı gemilerine; *Egyptus*, *Nil*, *Alexandre* ve *Caire* gibi Levant şehirlerine ait isimler verdi<sup>463</sup>. Adını saydığımız bu gemiler hepsi aynı tezgahtan çıkmış olup ortalama 220 beygir gücünde ve 500 net tonluk hacme sahiptiler<sup>464</sup>. Mesajeri'yle birlikte İskenderiye-Fransa arasındaki ticari ilişkilerde yelkenliler, yerini giderek buharlılara bırakmaya başladı. MM Kumpanyası'na ait buharlıların İskenderiye'ye uğramaya başlaması, Mısır pazarında zaten var olan emperyalist sürece yeni bir boyut kazandırdı. MM Kumpanyası buharlıları İskenderiye limanına uğramaya başlamadan önce Fransızlar, İskenderiye ticaretinde Büyük Britanya ve Avusturya'nın gerisindeydi. 1851 yılı İskenderiye'nin İhracat ve İthalatı dört ülkeye göre şu şekildeydi.

**Tablo 1: İskenderiye'nin 1851 yılı Dört Ülkeye Göre Ticareti**

Ülke	İthalat (Frank)	İhracat (Frank)	Toplam (Frank)
Büyük Britanya, Malta	15.331.000	33.675.000	49.006.000
Avusturya	4.307.000	10.524.000	14.831.000
Fransa	2.716.000	6.269.000	8.985.000
Osmanlı	5.680.000	4.773.000	10.453.000

Kaynak: *Annales du Commerce Exterieur Afrique, Egypte, Mer Rouge, Abyssinie 1843-1866, Tome I, Librairie Administrative de Paul Dupont, Paris 1867; Annales du Commerce Exterieur Egypte, Faits Commerciaux, N°7.*

<sup>461</sup> Musnier, *Les Messageries Nationales*, s. 101.

<sup>462</sup> AFL. 1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1851*.

<sup>463</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Maritimes des Messageries Nationales, Convention du 28 Fevrier 1851*; AFL. 1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1851*.

<sup>464</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 164; Lanfant, *Historique de la Flotte des Messageries Maritimes*, s. 32-33.

Tablo 1’de Büyük Britanya’nın İskenderiye’deki ithalat ve ihracat değerlerine Malta ve Yunan adalarından gelen ve İngiliz bandırası ile İskenderiye’de ticaret yapan tüccar gemileri de eklenmiştir<sup>465</sup>.

MM Kumpanyası, İskenderiye’ye ilk seferini Eylül 1851’de yaptı<sup>466</sup>. Mesajeri buharlılarının İskenderiye seferleri bir hafta Malta üzerinden direk olarak, onu takip eden diğer hafta ise Akdeniz üzerinden dolaşımli hattan yapılıyordu. 1851’den 1914 yılına kadar kumpanyanın İskenderiye’deki aktiviteleri zaman zaman değişikliğe uğradı.

Mesajeri’nin 1850’lerde İskenderiye’ye sefer yapan buharlıları teknik özellikler ve tonaj bakımından Avusturya Lloyd ve İngiliz P&O kumpanyalarına göre hız ve konfor bakımından geri durumdaydı. Lloyd’un en iyi buharlıları Trieste ve İskenderiye hattında işlemekteydi. İngilizler ise Londra’dan İskenderiye’ye İngiliz kraliyet buharlılarıyla da gerçekleştirdikleri tüm seferlerini P&O Kumpanyası’na ihale ederek rekabette daha güçlü hale geldiler<sup>467</sup>. MM Kumpanyası, İskenderiye navlun taşımacılığında daha güçlü hale gelebilmek için 1852’den 1860’a kadar teknik özellikler bakımından üstün yeni buharlıları filosuna kazandırdı<sup>468</sup>. Şirket, İskenderiye seferlerine başladıktan kısa bir süre sonra Kırım Savaşı patlak verdi. Savaş nedeniyle Mesajeri filosundaki buharlıların önemli bir kısmı Fransız ordusunun hizmetine girmişti. Savaşın en yoğun olduğu 1854 senesinde Fransız askerlerin ve askeri mühimmatın cepheye daha seri bir şekilde taşınması için, Marsilya-İskenderiye seferleri değişime uğradı. MM Kumpanyası’nın 28 Eylül 1854’te Fransız hükümeti ile imzaladığı geçici anlaşmaya göre; İstanbul’dan hareketle İzmir üzerinden dolaşımli olarak İskenderiye’ye giden hat İskenderiye’den İzmir’e oradan da Malta üzerinden Marsilya uzanıyordu<sup>469</sup>. Bunun yanında daha önce yılda 24 defa olan sefer sayısı 18’e düşürüldü<sup>470</sup>. Kırım Savaşı sırasında MM Kumpanyası, İskenderiye’deki seferlerini azaltsa da, kumpanyanın İskenderiye hattındaki gelirleri önemli oranda artış gösterdi. Kumpanya’nın 1853-1856 yılları arasında taşıdığı yolcu ve ticari emtia düzenli bir şekilde arttı.

<sup>465</sup> Miede, “La Navigation Européenne a Alexandrie”, s. 123.

<sup>466</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 162-163; AFL 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1852*, s. 19.

<sup>467</sup> AFL 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1853*, s. 8.

<sup>468</sup> AFL 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1859*, s. 6-8.

<sup>469</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1857*, s. 9.

<sup>470</sup> ALF. 1997 002 4857, *Convention du 16 Fevrier 1854*; AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Maritimes des Messageries Imperiales, Convention sur la ligne Marseille a Constantinople*, s. 2.

**Tablo 2: Kırım Savaşı esnasında MM\*.Kumpanyası'nın İskenderiye yolcu ve emtia trafiği**

İskenderiye Hattı		
	Yolcu (Sivil)	Ticari Emtia Frank (Sivil)
1854	2.050	1.096.693
1855	3.391	1.863.445
1856	2.681	3.620.292
Toplam	7.122	6.580.430

Kaynak: AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale 31 Mai 1856, 28 Mai 1857*.

Kırım Savaşı esnasında hatlar, savaşın gidişatına göre sürekli değişti. Savaşın ardından, ticari çıkarlara göre hatların yeniden doğru bir şekilde belirlenmesi ihtiyacı doğdu. 16 Eylül 1857 anlaşması ile şirketin faaliyet ağlarına yeni hatlar eklerken, Levant hattı da değişikliğe uğradı. Mesajeri'nin Mısır ve Suriye hattında 1856'da yıllık yaptığı parkur 55.540 lieues marin (308.580 Km.) iken 1857'de 60.460'lieues marine (335.920 Km.) yükseldi<sup>471</sup>. Diğer yandan MM Kumpanyası'nın 1854 Anlaşması ile geçici süreliğine kaldırılan İstanbul-İskenderiye hattındaki seferleri, bu esnada Avusturya Lloyd Kumpanyası'nın aynı hat üzerindeki seferlerini iptal etmesiyle, 27 Ağustos 1859'da 15 günde bir defa olmak üzere yine aktif hale geldi<sup>472</sup>.

MM Kumpanyası'nın İskenderiye'ye uğramasıyla Fransızların İskenderiye'deki ticaret hacmi 1852'den 1914'de kadar önemli oranda arttı. Mesajeri buharlılarının İskenderiye'ye düzenli seferler gerçekleştirdikleri ilk yıl Fransa'nın Mısır ticareti 26.000.000 Frank civarındayken, 1857'ye gelindiğinde bu rakam 48.000.000 Franga yükseliyordu. 1851 yılında Fransızların İskenderiye'ye ithalatı 2.716.000 Frank, ihracatı 6.269.000 Frank iken, 1852'de ithalat 9.019.000 Frank, ihracat ise 14.238.000 Franka yükseldi<sup>473</sup>. Bu artışta en önemli rol hiç şüphesiz Mesajeri buharlılarının İskenderiye'ye yaptıkları düzenli posta seferleriydi<sup>474</sup>. Kumpanyanın İskenderiye'ye düzenli seferleri, Fransız burjuvazisinin bölgeye gelmesini teşvik etti. Mısır'da sayıları her geçen gün artan Fransız burjuvazisi, Mısır halkı üzerinde otorite kurmuş olan Mısır paşalarıyla iyi

\* Mesajeri Maritim Kumpanyası bundan sonraki tablolarda MM. Kumpanyası şeklinde verilecektir.

<sup>471</sup> AFL. 1997 002 4857, *Convention du 16 Septembre 1857*.

<sup>472</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1860*, s. 21.

<sup>473</sup> "Annales du Commerce Exterieur Egypte", Faits Commerceiaux, N° 7, *Annales du Commerce Exterieur Afrique, Egypte, Mer Rouge, Abyssinie 1843-1866*, Tome I, Librairie Administrative de Paul Dupont, Paris 1867, s. 7-8.

<sup>474</sup> *Compagnie des Services Maritimes des Messageries Maritimes des Messageries Imperiales, Assemblée Générale des Actionnaires, Depuis sa Creation le 8 Juillet 1851, Jusqu'au 20 Decembre 1858*, Paris 1858, s. 10.

iletişim kurarak önemli kazançlar elde ettiler<sup>475</sup>. Fransız burjuvazisi, bir yandan İskenderiye'nin dolayısıyla Mısır'ın zenginliklerini Fransa'ya aktarırken, diğer yandan Fransız sanayisi için önemli bir pazar oluşturdular. İskenderiye'de Fransız burjuvazisinin ticari aktiviteleri, sadece Mesajeri buharlıları için değil aynı zamanda Fransız yelkenli gemileri için de daha fazla tonaj anlamına geliyordu.

1852-1914 arasında Mesajeri'nin İskenderiye acenteliğini Edouard Dervieu<sup>476</sup>, Joule Ricard (1856-1896) Henry Bontoux (1896-1913) gibi kumpanya yönetiminde ve İskenderiye ticaretinde önemli rol oynayan deneyimli şahıslar yaptı<sup>477</sup>. Edouard Dervieu, Said Paşa'nın arkadaşlığını kazandı ve kısa süre sonra Mısır'ın önde gelen burjuvazisi konumuna yükseldi. 1856'de Said Paşa'nın teklifi üzerine Mesajeri acenteliğinden ayrılarak, Kızıldeniz ve Doğu Akdeniz'de servis yapan Mecidiye Kumpanyası'nın başına geçti. Dervieu, daha sonra 1860'ta Mecidiye Kumpanyası'ndan ayrılarak kendi ev bankasını (maison de banque) kurdu. Dervieu, aynı zamanda Mısır Hıdivi İsmail Paşa'nın da arkadaşlığını kazandı, bu arkadaşlık ona 1863'te Hıdiviye Meclis üyeliğini getirdi. Bunun yanında Dervieu, Mısır'ın artan pamuk üretiminde de önemli rol oynadı. Dervieu'nun bankası 1857-1860 pamuk ticareti sayesinde sermayesini 400.000'den, 1.000.000 Franga yükseltti<sup>478</sup>.

1860'lı yıllarda İskenderiye pamuk ihracatı doruğa ulaştı. Bu esnada zuhur eden Amerikan iç savaşları pamuğa olan ihtiyacı daha fazla arttırdı. Amerikan iç savaşları esnasında Mısır'ın yıllık pamuk üretimi 25 milyon kilogram civarındaydı. Bunun 15 milyon kilogramı İngilizler, 4 milyon kilogramı da Fransızlar tarafından satın alınıyordu. Mısır hıdivinin tekelinde olan pamuk üretimi, İngiliz ve Fransız diplomatlar ve burjuvazisinin baskısıyla önemli oranda arttı. Batılı mühendisler aracılığı ile Mısır'da sulama kanallarının artması sayesinde 1861'de pamuk üretimi 30 milyon, 1862'de ise 47 milyon kilograma yükseldi. Daha önce de belirtildiği üzere Mısır'da pamuk üretiminin ve ihracatının artmasında Mesajeri'nin eski acentesi Dervieu önemli rol oynadı. Pamuk ihracatı sayesinde Dervieu, tüm Batı Avrupa'nın kozmopolit bir

---

<sup>475</sup> David S. Landes, *Bankers and Pasha, International Finance and Economic Imperialism in Egypte*, Cambridge, Harvard University Press 1958, s. 227.

<sup>476</sup> *Guide des Services Maritimes des Messageries Imperiales dans la Mediterranée*, 1856, s. 5

<sup>477</sup> AFL. 1997 002 4389, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1880-1913*; Couvenhes, "Le Rôle de l'Agent des Messageries Maritimes a Alexandrie", s. 290.

<sup>478</sup> Landes, *Bankers and Pasha*, s. 103-104, 110, 227.

finansörü haline geldi<sup>479</sup>. İskenderiye'nin 1860'lı yıllardaki ihracatında pamuğun önemli bir yeri vardı. İskenderiye pamuğunun Batı Avrupa'ya taşınması İngiliz ve Fransızların tekelindeydi. 1860'larda Mısır pazarında pamuğun 45 okkasını (42-43 kilogram) 200 ila 210 Franka alan Fransız ve İngiliz tüccarlar, Havre ve Liverpool şehirlerinde 250 Franka satabiliyorlardı<sup>480</sup>. İki ülke İskenderiye ticaretinde rekabet halindeydi. Bu rekabette Fransızları önemli oranda MM Kumpanyası, İngilizleri ise Peninsular & Oriental Kumpanyası temsil ediyordu. İskenderiye yolcu ve ticari navlun taşımacılığında en fazla etkin bu büyük iki kumpanyanın 1863'ten 1872'ye kadar ithalat ve ihracat bazında taşıdıkları navlun aşağıdaki gibidir.

**Tablo 3: MM. ve P&O kumpanyalarının 1863-1872 Arası İskenderiye ithalat ve ihracatı**

Yıllar	İthalat (Frank)		İhracat (Frank)		İthalat (Frank)		İhracat (Frank)	
	MM Kum.	MM Kum.	Top.	P&O Kum.	P&O Kum.	Top.	P&O Kum.	Top.
1863	58.029.973	2.351.668	60.381.641	82.353.897	2.636.875	84.990.772		
1864	82.000.000	5.766.030	87.766.030	42.313.925	7.157.575	49.471.500		
1865	55.000.000	20.400.000	75.400.000	27.516.400	14.030.630	41.547.030		
1866	34.205.088	42.600.000	76.805.088	17.624.990	36.256.475	53.881.465		
1867	17.796.783	13.265.000	31.061.783	9.783.370	8.423.270	18.206.640		
1868	20.912.800	3.737.000	24.649.800	59.503.420	4.037.777	63.541.197		
1869	12.012.603	5.090.000	17.102.603	7.401.780	15.901.077	23.302.857		
1870	1.260.921	10.615.000	11.875.921	32.138.700	39.371.277	71.509.977		
1871	43.965.090	5.946.800	49.911.890	20.123.700	4.432.500	24.556.200		
1872	40.405.937	596.204	41.002.141	22.564.581	3.169.950	25.734.531		

*L'Emprunt Egyptien*, Amyot Editeur, Paris 1873, s. 15.

Mesajeri ve Peninsular & Oriental kumpanyalarının İskenderiye ihracatında buğday, arpa, tahıl, pamuk, pamuk tohumu, fasulye, keten, keten tohumu gibi ürünler önemli yer tutuyordu. Ancak pamuk gibi hacmi geniş olan ürünler ilk dönemler daha çok yelkenliler ve buharlı kargo gemileriyle taşınmaktaydı. Tablodan görüleceği üzere Mesajeri buharlılarının 1863-1872'de taşıdığı ithal emtia, ihracattan fazla olmuştur. Bunda en önemli neden, buharlı posta gemilerinde hacim bakımından daha az yer tutan, ancak pahada ağır olan; pamuklu, yünlü kumaşlar, ipek, hırdavat, parfümeri, şarap ve likör gibi ürünlerin taşınmasıydı<sup>481</sup>. 1870'de MM Kumpanyası'nın taşıdığı ithal emtiadaki büyük düşüşün nedeni ise bu sırada Fransa-Prusya arasında vuku bulan savaş neticesinde Fransa'da üretimin olumsuz etkilenmesinin önemli rolü vardı. Aynı yıl

<sup>479</sup> "Egyptian Agriculture", *The Levant Herald*, Wednesday, 3 July 1867; Landes, *Bankers and Pasha*, s. 151.

<sup>480</sup> "Annales du Commerce Exterieur Egypte", *Faits Commerciaux*, N°16, *Annales du Commerce Exterieur Afrique, Egypte, Mer Rouge, Abyssinie 1843-1866, Tome I, Librairie Administrative de Paul Dupont*, Paris 1867, s. 14-15.

<sup>481</sup> *Royaume de Belgique*, *Recueil Consulaire*, Tome XV, Bruxelles Année 1868-1869, s. 163-164.

ihracattaki artışın nedenini ise yine Fransa-Prusya savaşı esnasında artan tahıl ihtiyacının Mesajeri buharlıları tarafından taşınmasına bağlayabiliriz<sup>482</sup>. Bunun yanında Mesajeri buharlılarının birçok hattındaki seferler iptal edilerek, kumpanya filosundaki buharlıların çoğu savaş hizmetine verildi<sup>483</sup>.

Fransa-Prusya savaşı patlak verdiği esnada Mısır'ın kaderini değiştirecek olan Süveyş Kanalı'nın açılması, İskenderiye ticaretini adeta taçlandırdı. Yabancı buharlı deniz nakliyat kumpanyaları Süveyş Kanalı'nın yoğun trafiğinden dolayı, İskenderiye'yi ticari durak olarak kullanmayı uygun gördüler. Aynı şekilde Mesajeri yönetimi de Port-Said'in teknik durak, İskenderiye'nin ise ticari durak olmasını kararlaştırdı<sup>484</sup>. Mesajeri buharlılarının şimdiye kadar aktarmalı olarak kullanmış oldukları İskenderiye-Süveyş arasındaki demir yolu işlevini kaybetti<sup>485</sup>. İskenderiye'nin ticari durak olması, İskenderiye'ye yeni bir statü kazandırdı. İskenderiye bundan sonra sadece Avrupa-Mısır ticaretinde ana liman olmaktan ziyade Avrupa ile Hindistan, Uzak Doğu arasındaki transit ticaretin ve yoğun yolcu trafiğinin de üssü haline geldi. MM Kumpanyası'nın İskenderiye acentesi tarafından 1879'dan sonra tutulmuş olan raporlar, Şirketin İskenderiye'de artan bu yolcu ve emtia trafiği hakkında ayrıntılı bilgi vermektedir.

**Tablo 4: M.M. Kumpanyası'nın 1879-1890 arası İskenderiye yolcu ve emtia nakliyatı**

	Yolcu	Gelir (Frank)	Emtia (Koli)	Gelir (Frank)
1879	3207	401.602,80	286.500	1.021.841,55
1880	3554	469.337,95	132.031	770.907,60
1881	6895	512.689,75	153.262	894.879,07
1882	7845	629.454,05	226875	717.273,08
1883	3574	525.636,88	213461	247.989,15
1884	---	---	---	---
1885	2744	361.729,35	158585	534.195,04
1886	3350	504.965,75	156029	615.194,54
1887	3134	441.456,50	158920	503.955,77
1888	2341	358.241,85	116583	326.530,00
1889	3423	570.233,05	131027	366.987,05
1890	3371	369.796,85	132478	371.049,30
1891	3889	433.246,82	189339	401.727,25

Kaynak: AFL. 1997 002 4391, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence d'Alexandrie Rapport General de Service Exercice 1880-1992*.

<sup>482</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 55.

<sup>483</sup> *Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires du 29 Mai 1873*, Imprimerie Centrale Des Chemin des Fer, Paris 1873, s. 17.

<sup>484</sup> Couvenhes, "Le Rôle de l'Agent des Messageries Maritimes a Alexandrie", s. 270.

<sup>485</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, s. 384-385.

MM Kumpanyası'nın taşıdığı yolcuların çoğunluğunu İskenderiye'den Avrupa'ya gidenler oluşturmaktaydı. Yolcu taşımacılığında Mesajeri, Fraissinet, Peninsular & Oriental, Avusturya Lloyd, Alman Lloyd, İtalyan Rubattino kumpanyaları rekabet halindeydi<sup>486</sup>. 1882'de Mesajeri'nin İskenderiye hattında taşıdığı yolculardaki artışın nedeni İngilizlerin Mısır'ı işgali öncesinde İskenderiye ve Mısır'da ikamet eden Avrupalı ve diğer milletlerin İskenderiye'den kaçmasıydı. İngilizlerin, Mısır'ı işgali esnasında Mesajeri buharlıları Temmuz'dan Aralık'a kadar seferlerini durdurmak zorunda kaldı<sup>487</sup>. Bunun yanında 1886 anlaşması Marsilya-İskenderiye-Beyrut hattına bir dizi sınırlamalar getirdi. Marsilya-İskenderiye direk hattı daha çok birinci sınıf yolculara hitap etmekteydi. Diğer yandan İskenderiye-Suriye arasındaki kısa duraklara Mesajeri buharlılarının gelişi 24 ila 48 saat arasında düzensizlik gösteriyordu. Bu bekleme süresine birde Suriye sahillerinde bulunan karantinaların eklenmesi, yolcular için içinden çıkılmaz bir hale dönüşüyordu<sup>488</sup>. Özellikle 1885 yılında Uzakdoğu'da zuhur eden, daha sonra İskenderiye'de görülen, oradan Haziran'da Toulon'a sirayet eden kolera salgını, kısa sürede, İtalya, İspanya, Cezayir, Doğu Akdeniz ve Karadeniz'e yayıldı. Mesajeri buharlıları bu salgın esnasında seferlerini 6 ay durdurmak zorunda kaldı<sup>489</sup>. Bu salgından dolayı Babiali, Marsilya'dan gelecek olan Mesajeri ve diğer buharlı nakliyat şirketlerine ait gemilerin Trablusgarb, Beyrut ve İzmir tahaffuzhanelerinde/karantinahanelerinde onar gün bekletilmesine dair karar almıştı<sup>490</sup>. Sahildar devletlerin teyakkuzda olmaları ve aldıkları sıkı tedbirler sayesinde salgınlar kısa sürede kontrol altına alınabilmişti.

MM Kumpanyası'nın İstanbul hattındaki yolcu taşımacılığında en büyük rakibi Hıdiviye Kumpanyasıydı. Bu kumpanya İstanbul ile İskenderiye arasındaki seferleri direk ve hızlı, aynı zamanda navlun fiyatları da düşük olduğundan Mesajeri ve diğer kumpanyaların rekabet edebilmeleri imkânsızdı. Bunun yanında Suriye ve İstanbul hattında Avusturya Lloyd ve Rus Kumpanyası ile İtalya hattında İtalyan Rubattino

---

<sup>486</sup> ANF. F/12 7199, *Fransız İskenderi'ye Viskonsolosu M. Merciner'den Dış İşleri Bakanı M. Delcasse'ye 28 Sept. 1901.*

<sup>487</sup> AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1883 Chapitre 4, Trafic.*

<sup>488</sup> BOA. A. MKT. MHM. 583/10, 2 Temmuz 1902; Y. A. HUS. 182/66, 7 Ağustos 1885.

<sup>489</sup> AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1886, Chapitre 2, Secretariat*, AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale du 31 Mai 1885*, Imprimerie Centrale Des Chemin des Fer, Paris 1885, s. 12.

<sup>490</sup> BOA. Y. A. HUS. 182/66, 7 Ağustos 1885.



Kumpanyası üstün durumdaydı<sup>491</sup>. MM Kumpanyası'nın rekabet halinde bulunduğu kumpanyaların hatlara göre taşıdığı yolcular şu şekildeydi.

**Tablo 5: 1886-1887 İskenderiye hattında en fazla yolcu taşıyan nakliyat kumpanyaları**

Şehir	Kumpanya adı	1886	1887
Marsilya	Mes Mar.	3438	2377
Suriye	Mes. Mar.	924	1049
İstanbul	Hıdıviye C.	5315	5567
Suriye	Hıdıviye	3202	3132
İstanbul	C. Russe	2671	2884
Suriye	Lloyd	2208	2242
Suriye	C. Russe	933	625
Cenova	Rubattino	1044	1322
Brindise	P&O Kumpanyası	849	1387
Trieste	Lloyd	1552	2005
İstanbul	Lloyd	1792	1835

Kaynak: AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1887, Chapitre 4, Trafic.*

İngilizlerin 1882'de Mısır'ı işgal etmeleri ve uzun süre buraya yerleşmeleri, İskenderiye ticaretini büyük oranda İngilizlerin lehine çevirdi. 1882'ye kadar MM Kumpanyası'nın Doğu Akdeniz'deki baş acentesi konumunda olan İskenderiye acentesinin gelirleri giderek düşmeye başladı. Mısır pamuğu ve tahılının büyük oranı İngiltere'ye taşınırken, İngiliz pamuklu kumaşları Mısır ithalatında ilk sırada yer alıyordu. İskenderiye ve Mısır ticaretinde aslan payı İngiliz nakliyat kumpanyalarına düşerken, geri kalanı Mesajeri, Avusturya Lloyd, Alman, İtalyan Rubattino ve Rus nakliyat kumpanyaları arasında büyük bir rekabet içinde taksim ediliyordu. 1884'te İngilizler, 5.536.105 Franklık İskenderiye pamuğu ihraç ederken; Fransızlar, 720.027 Frank; Avusturya 597.459 Frank; İtalya 538.531 Frank; Rusya 649.708 Franklık kısmını ihraç ediyordu. İngilizler, İskenderiye'ye 1.397.698 koli pamuklu tekstil ithal ederken, Fransızlar 19.374 koli, Avusturya 16.195 koli, Ruslar 3.643 koli ithal ediyorlardı<sup>492</sup>.

Mesajeri buharlıları, İskenderiye'den aldıkları pamuğu Marsilya, Havre, Dunkerque ve Barselona pazarına taşıyorlardı. 1880-1890 arası Mesajeri'nin İskenderiye'den taşıdığı

<sup>491</sup> AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1887, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1886, Chapitre 2, Secretariat; A Few Lines About Alexandria, İskenderiye ve Mısır Belediyesi'nin izniyle basılmıştır, İskenderiye 1911, 50-51.*

<sup>492</sup> AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1885 Chapitre 4, Trafic.*

pamuk, ortalama olarak 25-30 bin balya artış gösterdi. Bunda Mısır'daki pamuk rekoltesinin artması, pamuk fiyatlarının düşmesinin ve Mesajeri buharlılarının teknik özelliklerinin ve taşıma kapasitesinin, rekabet edebilecek şekilde gelişmesi ve genişlemesi, hızının artmasının önemli rolü vardı<sup>493</sup>. Şirket buharlılarındaki bu gelişme aynı zamanda buharlıların taşıdığı emtianın nitelik ve niceliğini de değişime uğrattı. Şirketin taşıdığı navlun arasında bu dönemde, yaş meyve ve sebzeler, canlı kümes hayvanları, et ve sair ürünlerden oluşuyordu. Bu taze ürünler Marsilya'ya ulaştıktan sonra Marsilya-Lyon-Paris Demiryolu hattı aracılığıyla Fransa'nın iç bölgelerine aynı güzergâhtan Fransız endüstri ürünleri de hızlı bir şekilde Mısır pazarına ulaştırılıyordu<sup>494</sup>.

MM Kumpanyası'nın daha önceki senelerde İskenderiye'ye en fazla taşıdığı ürün pamuklu kumaş, yerini İngiliz pamuklu kumaşına bıraktı. Mesajeri buharlılarının tablo 6'da görüldüğü üzere taşıdığı belli başlı navlun 1900'lere kadar aşağı yukarı aynı şekilde kaldı<sup>495</sup>. İngilizlerse hem ticarete hem de Mısır yönetiminde giderek daha fazla nüfuz kazandı. 1900'lere gelindiğinde yönetim tamamen Avrupalılardan oluşan komisyonun elindeydi<sup>496</sup>. İngilizler, Mısır'ın gümrük vergilerini, tarım ve ekonomi politikalarını kendi istedikleri şekilde düzenlediler<sup>497</sup>.

İngilizlerin İskenderiye'de nüfuzlarını her geçen gün arttırmaları, bölge ticaretinde etkin hale gelmeleri, Mesajeri yöneticilerinin Doğu Akdeniz politikasında geçici bir değişikliğe neden oldu. Doğu Akdeniz'in baş acentesi konumunda olan İskenderiye acenteliği, Beyrut'a kaydırılıyordu. Şirketin Fransız hükümeti ile imzaladığı 1886 Anlaşması'na göre Marsilya-İskenderiye hattı Beyrut'a uzadı ve haftalık olan seferler 15 günde bir defa olmak üzere yeniden düzenlendi. Marsilya-İskenderiye arasındaki seferleri Marsilya-Uzakdoğu hattında işleyen Mesajeri buharlıları sağlayacaktı. Fransız hükümeti, 1875 anlaşmasına göre MM Kumpanyası'na Akdeniz'deki seferleri için 2.609.595 Frank sübvansiyon verirken, 1886 anlaşmasıyla bu sübvansiyon 1.050.929

---

<sup>493</sup> AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1886 Chapitre 4, Trafic.*

<sup>494</sup> L'Orient et L'Agence Ottoman, 13. Année, N° 44, Samedi 9 Nov. 1901, s. 12.

<sup>495</sup> AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1891, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>496</sup> AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1894, Chapitre 2, Secretariat; AFL. 1997 002 4391, Rapport Général de Service de Alexandrie, 1895, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>497</sup> AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1895, Chapitre 2, Secretariat; AFL. 1997 002 4391, Rapport Général de Service de Alexandrie, 1896, Chapitre 4, Secretariat.*

Franka düştü<sup>498</sup>. Mesajeri'nin Doğu Akdeniz ağının değişikliğe uğraması Paris-İskenderiye arasındaki durgunlaşma sürecinin bir neticesiydi.

MM Kumpanyası İskenderiye acentesi Jules Ricard, şirket yöneticilerinin İskenderiye hattını etkisiz hale getirmesindeki rahatsızlığını her fırsatta dile getirdi<sup>499</sup>. Jules Ricard 1894'e kadar raporlarında İngiliz nüfuzunun bölgede her geçen gün yükseldiğini rapor ederken, bu tarihten sonra Mısır'da ve dolayısıyla İskenderiye'de İngilizlere karşı hoşnutsuzluğun ve kıpırdanmaların başladığını rapor ediyordu<sup>500</sup>. Ricard, 1895'te mücadelesini kazandı ve haftalık İskenderiye direk hattı yeniden kuruldu. Ancak kumpanyanın İskenderiye'deki faaliyetlerinin tekrardan eski günlerine dönmesi zaman aldı. Jules Ricard, MM Kumpanyası yönetim merkezinde nüfus sahibiydi. Ricard, MM Kumpanyası'nı İskenderiye'de yeniden etkin kılmak için, adem-i merkeziyetçi bir yönetim anlayışı benimsedi ve bu isteğini yönetim merkezine kabul ettirdi. Ricard aynı zamanda Kahire, Süveyş acentelerini de organize ediyordu<sup>501</sup>. Ricard aynı zamanda 1894'te Süveyş karantina teşkilatı komisyonu üyesi oldu<sup>502</sup>. Ricard'ın sağlık komisyonu üyeliğinden evvel, Mesajeri buharlıları Süveyş'te iç limana girmeden önce dış limanda mendirek barınağında uzun süre bekletilir ve sağlık kontrolünden sonra içeri alınırlardı. Ricard'ın üyeliğinin ardından Mesajeri buharlıları karantinada daha az müşahede altında tutuldular<sup>503</sup>. Ricard aynı zamanda Mısır'ın Karma Mahkeme yargıcı ve Fransa Ticaret Odası'nın İskenderiye üyesiydi.

1882'den 1890'ların başına kadar Mesajeri'nin İskenderiye yolcu trafiğinde %12 azalma oldu. Ticari trafikte ise gelirler %37 azaldı. Avrupa'da mamul ürünlerin yüksek miktarda stoklanması büyük bir pazar bulma kriziyle neticelendi. Mısır pamuğunun ve hammadde fiyatlarının büyük oranda düşmesi ve Mısır'daki borç krizi, İskenderiye'ye lüks ürünlerin, özellikle Paris ürünlerinin ithalatını azalttı<sup>504</sup>. İskenderiye acentesi bu gidişat karşısında Fransız ticaretini İskenderiye'de geliştirmek için bir takım önlemler aldı. Ricard, acente gelirlerini arttırmak için, öncelikle acente iç organizasyonunda

<sup>498</sup> *Journal Officiel*, 8 Juillet 1887, Annexe 996; *Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII. Serie, 1887, s. 158.

<sup>499</sup> AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1894, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>500</sup> AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1895, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>501</sup> AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1896, Chapitre 2, Secretariat*; AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1897, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>502</sup> AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1894 Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>503</sup> Couvenhes, "Le Rôle de l'Agent des Messageries Maritimes a Alexandrie", s. 272.

<sup>504</sup> Couvenhes, "Le Rôle de l'Agent des Messageries Maritimes", s. 278.

değişikliğe gitti. Avrupalı personel sayısını azaltarak, yerli personel sayısını arttırdı. Zira Avrupalı personelin maaşları çok yüksekti. Böylelikle acentenin giderini azaltmış oldu. Diğer yandan yolcuların bekleme salonları ve depolarını restore etti, İskenderiye’de birçok noktaya şirketi tanıtan reklam panoları yerleştirdi. 1895’te acentenin reklama ayırdığı bütçe 2.500 Frankı geçiyordu. Mesajeri tarifleri, saatler ve hatlarla ilgili yapılmış düzenlemeleri gösteren afişler otellere ve yolcu salonlarına yerleştirildi<sup>505</sup>.

Ricard’ın şikâyet ettiği bir başka konu ise Mesajeri’nin kömür deposunun Mahmudiye’de olmasıydı. Süveyş Kanalı’nın açılmasından önce yapılmış olan bu depo, kanalın açılmasından sonra önemini kaybetti. Mesajeri buharlıları, Port-Said’e yapılan yeni kömür deposundan tedarik ediyordu. Ricard, raporlarında bu isteğini çoğu defa dile getirdi ancak bu isteğine muvaffak olamadı<sup>506</sup>. Ricard’ın bu arzusunu, 1913’te kendisinin halefi olan Hery Bontoux gerçekleştiriyordu<sup>507</sup>. İskenderiye acentesi daha çok buharlıların buz, tatlı su, dondurulmuş et gibi ihtiyaç ve gıda ürünlerini sağlamaktan sorumluydu<sup>508</sup>.

1896’da Ricard’ın yerine geçen Henry Bontaux’a Ricard gibi deneyimli bir acenteydi. Bontoux hararetli bir Fransız çıkarları savunucusuydu. O da aynı zamanda İskenderiye Karma Mahkeme yargıç ve Fransız Ticaret Odası İskenderiye başkanıydı. Bontoux, Ricard’tan devraldığı mirası daha da geliştirdi. Mesajeri’nin İskenderiye’ye sefer yapan buharlıları, Alman Lloyd ve İngiliz P&O Kumpanyası buharlılarına göre geri durumdaydı<sup>509</sup>. Bontoux, İskenderiye’ye diğer kumpanyalarla rekabet yapabilecek yeterlilikte buharlıların gönderilmesini istedi. Bunun üzerine İskenderiye hattında işleyen buharlılar modernize edildi ve mevcut buharlılara yeni buharlılar eklendi.

1903’ten 1910’a kadar Mesajeri’nin İskenderiye hattında işleyen buharlıların ortalama tonajları 1800’den 2000’e yükseldi. Bu değişikliklerle İskenderiye acentesi İngiliz ve Alman nakliyat kumpanyalarıyla rekabet edebilecek seviyeye geldi. Bontoux aynı zamanda diğer Alman Lloyd ve İngiliz P&O Kumpanyası’nın fiyatlarını ve yemek listelerini de karşılaştırdı ve Mesajeri’nin ne kadar geri durumda olduğu ortaya koydu.

<sup>505</sup> Couvenhes, “Le Rôle de l’Agent des Messageries Maritimes a Alexandrie”, s. 281-182.

<sup>506</sup> AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1894 Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>507</sup> Couvenhes, “Le Rôle de l’Agent des Messageries Maritimes a Alexandrie”, s. 275.

<sup>508</sup> AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1886 Chapitre 3, Materiel & Approvisionnement.*

<sup>509</sup> Archive Nationale de France, F/12 7464.

Bunun üzerine kumpanya'nın yolcu ve navlun fiyatlarında önemli oranda indirim uygulandı<sup>510</sup>.

MM Kumpanyası yöneticileri ve İskenderiye acentesi 1882'den 1911'e kadar İskenderiye'de ekonomik tedbirler alma yoluna gitti. İskenderiye acentelerinin aldıkları önlemler 1900'ün ilk dönemlerinden itibaren etkisini göstermeye başladı. MM Kumpanyası'nın navlun gelirleri artmaya başladı. Şirketin İskenderiye ithalatı, 1905'ten 1913'e önemli oranda yükseldi. 1905'te 94.169 ton, 1907'de 129.362 ton, 1909'da 134.000 ton 1911'de 114.689 ton, 1913'te 109.431 tondu<sup>511</sup>. İskenderiye ihracatında da benzer şekilde önemli oranda artış yaşandı.

**Tablo 6: MM. Kumpanyası'nın 1908-1913 yılı İskenderiye ihracatı**

	Ton	Frank
1908	31.173	589.959.54
1909	38.168	708.191.03
1910	45.767	814.705.48
1911	57.474	1.167.203.07
1912	59.598	1.226.594.11
1913	48.088	1.181.283.55

Kaynak: AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1913, Chapitre 4, Trafic.*

Pamuk, buğday, pamuk tohumu gibi İskenderiye ihracatında en önemli yere sahip olan ürünlerin Avrupa'ya nakledilmesinde İngilizlerin üstünlüğü I. Dünya Savaşına kadar devam etti<sup>512</sup>. Keza İskenderiye ithalatında önemli yer tutan pamuklu ve yünlü kumaş ve sair diğer mamul ürünlerde de İngilizlerin üstünlüğü devam etti.

19. Yüzyılın başında Mısır'ın alım gücü önemli oranda düştüğünden lüks tüketim mallarından ziyade daha çok ihtiyaca yönelik ürünlerin ithal edildi. Bu nedenle MM Kumpanyası'nın İskenderiye'den ihraç ettiği ürünler daha çok gıda maddelerine yönelik oldu. Bu durum ise İskenderiye, dolayısıyla Mısır'da zaten var olan ekonomik krizi gıda krizine de dönüştürdü.

<sup>510</sup> ANF. F/12 7464.

<sup>511</sup> AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1913, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>512</sup> ANF. F/12 7199, *Le Commerce Exterieur de l'Egypte en 1902.*

**Tablo 7: MM. Kumpanyası'nın 1912-1913 İskenderiye ithalat ve ihracatı**

Ürünler (İthalat)	1912	1913	Ürünler (İhracat)	1912	1913
Pamuk (Marsilya)	47189	45854	Şarap, likör Kasa	291	176
Bıldırım “	151	32	“ “	375	410
Domates “	3480	951	“ “	83	87
Eski bakır “	1983	1554	“ “	564	374
Soğan “	87485	20944	“ Fıçı	243	185
Altınlı toprak “	1807	1285	“ “	286	328
Pamuk tohum çuval “	8884	55577	Kâğıt balya	18	---
“ ambalaj “ (Ton)	9300	1663	“ “	2995	3570
Fasulye ambalaj “ (Ton)	4250		Kahve	3	114
Fasulye çuval “	504	5910	“	1133	255
Pirinç “	33400	23300	Patates	616	628
Yumurta “	7978	9615	Mısır	3251	---
Yağ “	120		Yağ ve içyağı fıçı	2210	2503
Fosfat “ (Ton)		321	“ “ sandık	1321	1580
Turta “	2114	6110	Kumaş	3976	3738
Kömür “	900	728	Boya	1303	1284
Şeker “	1376		Muz	151	361
Mısır “	11400	5910	Demir çubuk	1785	2029
Kürk “	1363	2300	Asitler	375	205
Oğlak “	48	14	Kereste	713	676
Araba “	4	10	Değirmen taşı	575	857
Tabut “	2	7	Soda	1167	1509
Çeşit “	23825	18498	Otomobil	109	53
Çeşit “	123	105	Diğer	6293	6685
Kına (Cezayir)	3306	4827			
Çeşit (Cezayir)	7684	5702			
Pamuk (Dunkerque)	2023	6465			
Pamuk (Havre)	3319	3820			
Diğer (Havre)	695	442			
Hurma (Londra)	14874	2831			
Soğan “	10220	448			
Konyak “	183	345			
Diğer “	3349	3500			
Pamuk (Barselona)	20899	20921			

Kaynak: AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1913, Chapitre 4, Trafic.*

MM Kumpanyası'nın 1900-1913 arası yolcu trafiğinde de önemli oranda artış oldu. Bu artışta her ne kadar acentelerin yapmış olduğu yenilikler etkili olsa da bu dönemde Suriye, Lübnan'da Müslüman ve Hıristiyan tebaa arasında yaşanan olumsuz olaylar neticesinde Hıristiyan nüfusun göç etmesi de önemli bir etkendi. Mesajeri'nin İskenderiye ve Levant'taki yolcu portföyü daha çok üçüncü sınıf ve güverte yolcularından oluşmaktaydı. Buharlıların teknik, hız ve konfor yönünden modernleşmesi daha çok birinci sınıf yolculara hitap etmekteydi. Mesajeri'nin taşıdığı üçüncü sınıf ve güverte yolcusu, 1900'de 2105 iken birinci sınıf yolcu sayısı 1263, 1905'te 1960 iken birinci sınıf yolcu 849, 1910'da 2035 iken, birinci sınıf yolcu sayısı 821, 1913'te ise üçüncü sınıf ve güverte yolcu 3066 iken, birinci sınıf yolcu 808 idi<sup>513</sup>.

<sup>513</sup> AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1913, Chapitre 4, Trafic.*

Mesajeri, İskenderiye acentesi daha fazla güverte yolcusu taşıyabilmek için fiyatlarda önemli oranda indirim gitti<sup>514</sup>. Şirketin 1899-1913 arası İskenderiye yolcu gelirleri tabloda gösterilmiştir.

**Tablo 8: MM. Kumpanyası'nın 1899-1912 arası İskenderiye yolcu gelirleri**

Yıllar	Marsilya Doğrudan Hattı (Frank)	Suriye Dolaşimli Hattı (Frank)
1899	409.398	24.912
1900	687.930	19.004
1901	485.326	41.767
1902	531.689	12.212
1903	497.151	29.055
1904	488.838	51.618
1905	482.835	66.290
1906	533.955	72.054
1907	532.181	42.628
1908	444.126	31.067
1909	475.249	29.877
1910	539.349	63.557
1911	511.636	64.704
1912	407.638	55.515

Kaynak: AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1913, Chapitre 4, Trafic.*

İskenderiye acentesinin gelirleri sadece yolcu, emtia, posta gelirlerinden değil, aynı zamanda değişik kalemlerden önemli oranda gelir sağlıyordu. Bunlar, acenteye ait kayık ve sandallarla diğer kumpanyalara ait buharlılardan yapılan indirim bindirme işlemlerinden, döviz kuru farkından, emanet komisyonundan, rıhtım ve depo kirasından, banka fonlarından, transit ticaret vesaire kalemlerden gelen gelirlerdi. Acentenin elinde Chaloupe, Mohone, Ibis türlerinde motorlu, teknesi demirden tekneler ve sandallar mevcuttu<sup>515</sup>. Acentenin en önemli gelirlerinden biri de döviz kurundan elde ettiği gelirlerdi. Örneğin 1910'da acentenin rıhtım kirasından elde ettiği gelir 1.632.58 Frank iken, döviz farkından elde ettiği gelir 3.879.65 Frank, 1911'de ise rıhtım kirasında elde ettiği gelir 1.291.13 Frank iken, döviz kurundan elde ettiği gelir 5.183.87 Frank idi<sup>516</sup>. Acentenin banka gelirleri ise dönem dönem Osmanlı Bankası'ndan aldığı borç tahvillerinden elde edilen gelirlerdi. Mesajeri'nin İskenderiye acentesinin raporlarında acentenin 1886'yılından itibaren dönem dönem Osmanlı Bankası'ndan tahvil aldığı

<sup>514</sup> Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın diğer kumpanyalara göre yolcu tarifeleri için bakınız. Guides Nilsson, *Guide Pratique Alexandrie, Le Caire, Ports-Said, et Environs*, Paris 1907, s. 11.

<sup>515</sup> AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1887, Chapitre 3, Materiel & Approvisionnement*, AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1910, Chapitre 3, Materiel & Apport*.

<sup>516</sup> AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1910-1911, Chapitre 6, Comptabilité*.

görülmektedir. Acente bu bankadan 1886'da 816.150 Frank, 1887'de 956.740 Frank, 1888'de 1.979.045, 1910'da 3.420 Frank tahvil almıştır<sup>517</sup>.

MM Kumpanyası'nın 1852'den 1914'e kadarki süreçte İskenderiye limanına uğraması, Fransızları İskenderiye ticaretinde ikinci sıraya yükseltti. MM Kumpanyası'nın İskenderiye'deki faaliyetleri aynı zamanda İskenderiye'de, dolayısıyla Mısır'daki Fransız nüfuzunun artmasında önemli bir etken oldu. Fransızları, İngilizlere alternatif olarak görme temayülünde olan Mısır yönetimi, MM Kumpanyası'nın İskenderiye'ye uğramasını olumlu karşıladı. İskenderiye acentesi raporlarında, ta ki İngilizler Mısır'ı işgal edene kadar her defasında yerel yönetimle ilişkilerin mükemmel olduğunu yazıyordu. Batı emperyalizminin İskenderiye'de gelişme evresinde pamuk üretimiyle muazzam gelir elde eden Mısır yönetiminin, çöküş süreci de bir o kadar hızlı oldu. Mesajeri'nin ilk İskenderiye acentesi Dervieu'nün "*tatlı çocuk*" olarak ifade ettiği Mısır Hıdivi İsmail Paşa'nın ve kendinden sonra gelen haleflerinin kusurları tam anlamıyla kavrayamadıkları, batılı burjuvazilerle kurdukları dostluk ve iyi niyet ilişkileriyle ülkeyi kalkındırmak istemeleri idi. Mısır pastasından pay kapma yarışında, önemli bir adım olarak tanımlayabileceğimiz, MM Kumpanyası'nın İskenderiye'deki faaliyetleri, İngilizlerin Mısır'ı işgaliyle yeterince başarılı olamadı. Bu nedenle MM Kumpanyası İskenderiye'deki faaliyetlerini sınırlayarak, Beyrut'taki faaliyetlerini arttırma yoluna gitti.

### 2.3. Beyrut'taki Faaliyetleri

Suriye'nin Akdeniz'e açılan kapıları Beyrut, İskenderun, Lazkiye ve Trablus liman kentleriydi<sup>518</sup>. Bu liman kentlerinin içinde Beyrut'un Şam'a yakın olması sebebiyle özel bir yeri vardı. Beyrut, 19. Yüzyılın başlarında Doğu Akdeniz'in 8.000 nüfuslu<sup>519</sup>, küçük bir liman kentiydi. Kentin fiziki yapısı gelişmeye müsait olmadığından, şehrin yerleşimi dağlara doğru olmuştu. Bunun yanında Beyrut Limanı da pek dar ve kullanılamaz bir durumdaydı<sup>520</sup>. 1830'lardan sonra Beyrut Limanı'nda ticari yoğunluğun artmaya

<sup>517</sup> Bu tahviller için bakınız. AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie 1886, 1887, 1888, 1910. Chapitre 6, Comptabilité.*

<sup>518</sup> *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins*, s. 22; Bu limanların özellikleri hakkında bakınız. Mehmed Behçet-Refik Temimi, *Beyrut Vilayeti*, Vilayet Matbaası, Beyrut Hicri 1333, s. 248-149.

<sup>519</sup> Çelik, *Osmanlı Hakimiyeti'nde Beyrut*, s. 170.

<sup>520</sup> Babanzade İsmail Hakkı, *Irak Mektupları*, Birinci Baskı, Kanaat Matbaası, İstanbul 1319, s. 13-14.



başlaması, limanın yeniden inşa edilmesini zaruri kıldı<sup>521</sup>. 1853'te Mesajeri'nin buharlı gemisi ile Beyrut limanına uğrayan bir seyyah, Beyrut limanının gayet şık ve güzel görüldüğünü ancak rıhtımın çok dar olmasından dolayı ticari hareketliliği ve yolcu trafiğini kaldıramadığını, her tarafa yığılmış emtianın olduğunu söylemektedir<sup>522</sup>. Sayda mutasarrıfı olan Ahmet Kayserli, kendilerine ait bir botun Beyrut sığılığında karaya oturmasından sonra 1853'te MM Kumpanyası'na limanın inşası için bir proje yapması teklifinde bulundu<sup>523</sup>. Limanın yapımı için 1853'te bir keşif yapıldı<sup>524</sup>. Limanın yeniden inşası çok masraflı olacağından, bu ihale Osmanlı Tebaasından Beyrutlu Yusuf Matran Efendiye verildi<sup>525</sup>. Limanın hissedarları arasında MM Kumpanyası, Osmanlı Bankası, Le Comptoir d'Escompte de Paris ve La Banque Paris et Pays-Bas vardı. Ancak 1887'de imtiyazı verilen limanın inşası 1892'de tamamlandı ve Beyrut limanı modern bir yapıya kavuştu<sup>526</sup>.

Beyrut'un fiziki yapısı her ne kadar, ard ülkelerle bağlantısını sınırlandırsa da, bu yapısı aynı zamanda siyasi yönden Beyrut'u Şam yönetiminden soyutlayarak, özerk bir yapıya kavuşturdu. Bu durum, Osmanlı yönetiminin bölgeye mâli müdahalesini azaltarak Beyrutlu tüccarlara, ekonomik faaliyetlerinde özerk bir konum sağladı<sup>527</sup>. 1850'li yıllarda Beyrut'un tüccar sınıfı genellikle Ermeni, Rum, Marûni ve Türklerden oluşmaktaydı<sup>528</sup>. Beyrut, Doğu Akdeniz'deki liman kentlerine birçok açıdan benzemekle birlikte, önemli bir noktada onlardan ayrılıyordu. Diğer liman kentlerinin aksine, kentteki yabancı nüfus, konsolos, misyoner ve yabancı girişimcilerin doruğa ulaştığı bir dönemde bile, Müslüman nüfusu geçmedi<sup>529</sup>. Kentin Hıristiyan nüfusu daha çok dağlık kesimlerde ikame ediyordu. Beyrut'un fiziki yapısı, her ne kadar iç bölgelerle iletişimini azaltsa da, bir liman kenti özelliği taşıması, Batı'yla olan münasebetini bir o kadar arttırdı. 1830'lardan itibaren, Fransa, B. Britanya, Toskana, Yunanistan ve Mısır bandıralı gemiler Beyrut limanına uğramaktaydılar. 1853 yılından

<sup>521</sup> Fruma Zachs, *Making of Syrian Identity, Intellectuals and Merchants in Nineteenth Century Beirut*, Brill Academic Publishers, Leiden 2005, s. 50.

<sup>522</sup> *Les Paquebots du Levant, Guides des Voyageurs*, 1853, s. 88.

<sup>523</sup> Raccagni, "The French Economic Interests in the Ottoman Empire", s. 361-362.

<sup>524</sup> Çelik, *Osmanlı Hakimiyeti'nde Beyrut*, s. 235; Raccagni "The French Economic Interests in the Ottoman Empire", s. 361-362.

<sup>525</sup> Çelik, *Osmanlı Hakimiyeti'nde Beyrut*, s. 235.

<sup>526</sup> Geyikdağı, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914*, s. 164.

<sup>527</sup> Y. Eyüp Özveren, "Beyrut", *Doğu Akdeniz Liman Kentleri (1800-1914)*, s. 92-93.

<sup>528</sup> *Les Paquebots du Levant, Guides des Voyageurs*, 1853, s. 89.

<sup>529</sup> Özveren, "Beyrut", s. 78-79.

sonra Avusturya, Rusya, Hollanda, Amerikan ve Sadunya bandıralı gemiler de uğramaya başladı<sup>530</sup>.

Beyrut'un ticari etkinliğinin artması, onu küçük bir liman kentinden merkezi bir kente dönüştürdü. Buna paralel olarak kentin nüfusu da giderek arttı. 1825'te 8.000 civarında olan kent nüfusu, 1840'ta 10.000, 1856'da 22.000, 1861'de 60.000'e 1863'te 70.000'e yükseldi. Bu artış yüzyıl boyunca devam etti<sup>531</sup>.

19. Yüzyılın ilk yarısına kadar Beyrut ticaretinde İngilizler, ilk sırada yer almaktaydı<sup>532</sup>. Fransa'nın Lübnan politikası, bölge nüfusunun önemli bir oranı oluşturan Marûni Hıristiyanları üzerinde nüfuz kazanarak, bölge ticaretinde etkinlik kazanmak ve İngiliz nüfuzunu kırmaktı. Ancak, bu politika, Cebel-i Lübnan'ın iç kesimlerinde işe yarsa da, Lübnan ipeğinin Uzakdoğu suni ipeği karşısında önem kaybettiği ve Suriye'nin iç bölgelerindeki tahıl ihracatının önem kazandığı bir dönemde, İstanbul ve Şam arasında işleyen İngiliz nüfuzuna karşı pek de etkili değildi. Bu durumun farkında olan Fransızlar diğer yerel cemaatlerle de ilişkilerini geliştirme yoluna gitti<sup>533</sup>.

Fransızlar, 1830'lardan itibaren Suriye topraklarında deniz, kara ve demir yolu ağları inşa ederek, bölge ticaretinde ve siyasetinde etkinlik kazanma yoluna gittiler. Fransa'nın Beyrut ile düzenli posta bağlantısı Kasım 1845 yılında devlete ait posta nakliyat kumpanyasının bölgeye düzenli seferler yapmasıyla başladı<sup>534</sup>. Fransız subayları yönetimindeki posta buharlıları Marsilya'dan hareketle Malta ve İskenderiye üzerinden Beyrut'a 14 günde bir düzenli olarak seferler yapmaktaydı<sup>535</sup>. Sadece posta ve yolcuların nakli için kurulmuş olan bu kumpanya, ancak kendilerine müsaade edilen, az miktarda altın, gümüş, kıymetli ziynet eşyaları, esans ve benzeri emtia taşıyabiliyordu. Bu nedenle kumpanya, bölge ticaretinde pek fazla etkili olamadı<sup>536</sup>.

MM Kumpanyası'nın kurulması ve Doğu Akdeniz'de Beyrut'u da içine alan geniş bir ağda faaliyete başlaması, Fransızların Suriye ve Suriye'nin en büyük liman kenti olan

<sup>530</sup> *Statistical Tables Relating to Foreign Countries*, Part V, Printed by George Edward Eyre and William Spottiswoode, London 1857, s. 172.

<sup>531</sup> Çelik, *Osmanlı Hakimiyeti'nde Beyrut (1839-1918)*, s. 170.

<sup>532</sup> *Moniteur Universel*, 5 Mars 1851, s. VI.

<sup>533</sup> Özveren, "Beyrut", s. 90-92.

<sup>534</sup> Thobie, *Interets et Imperialisme Français dans l'Empire Ottoman*, s. 36.

<sup>535</sup> *Moniteur Universel*, 5 Mars 1851, s. VI; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 50-51, AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*; Girard, "Les Grandes Compagnies Maritimes sous le Second Empire", s. 107-118.

<sup>536</sup> *Moniteur Universel*, 5 Mars 1851, s. VI.

Beyrut'taki ticaretlerine büyük bir ivme kazandırdı. Şirketin Fransız hükümeti ile imzaladığı 1851 anlaşmasına göre kumpanya buharlılarının her yirmi günde bir olmak kaydıyla yılda 18 sefer yapacağı Suriye hattı; İstanbul'dan, İzmir-Rodos-Mersin-İskenderun-Lazkiye-Trablus-Beyrut-Yafa ve İskenderiye duraklarından oluşmaktaydı. Dönüşler de yine aynı güzergâh üzerinden yapılacaktı<sup>537</sup>.

Kırım Savaşı'nın çıkmasından dolayı şirketin Beyrut hattındaki seferleri İskenderiye hattında olduğu gibi geçici olarak değişime uğradı. Şirket yöneticilerine göre Levant hattındaki seferlerin azalması zaruri ihtiyaçtan olup, bölgedeki ticareti aksatmayacak şekilde ayarlanmıştı. Şirketin Fransız hükümeti ile imzaladığı 28 Kasım 1854 anlaşmasına göre Mesajeri buharlılarının 15 günde bir defa olmak üzere yılda 26 sefer yapacağı Suriye hattı, İskenderiye'den hareketle Yafa-Beyrut-Trablus-Lazkiye-İskenderun-Mersin-Rodos ve son durak İzmir'e olacak şekilde değişime uğradı<sup>538</sup>. Bu değişimle Suriye hattından İzmir'e kadar taşınan yolcular ve emtia Marsilya'ya gitmek için İzmir-Siros-Malta-Marsilya hattında işleyen Mesajeri buharlılarına, İstanbul'a gitmek için ise İzmir-Midilli-Çanakkale-Gelibolu-İstanbul hattında işleyen Mesajeri buharlılarına aktarılıyordu<sup>539</sup>.

Kırım Savaşı esnasında Mesajeri'nin Suriye hattı değişime uğrasa da, şirketin bu hattın elde ettiği navlun geliri önemli miktarda arttı.

**Tablo 9: Kırım Savaşı'nda MM. Kumpanyası'nın Suriye hattı yolcu ve emtia nakliyatı**

İskenderiye Hattı		
	Yolcu sayısı	Emtia (Frank)
1854	5.766	2.683.562
1855	12.106	4.045.439
1856	22.088	5.839.710
Toplam	39.960	12.568.711

Kaynak: AFL 1997 002 5199, *Assemblée Generale 31 Mai 1856, 28 Mai 1857*.

1860'lara kadar Beyrut limanına Mesajeri buharlılarının dışında yılda 3 ila 4 Fransız bandıralı ticari buharlı gemi uğramaktaydı. Mesajeri buharlılarının Suriye limanlarına, dolayısıyla Beyrut limanına düzenli olarak uğramaya başlamasından kısa bir süre,

<sup>537</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 3, 14; AFL. 1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 1-2.

<sup>538</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 10 Juin 1854*, s. 23-24.

<sup>539</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Novembre 1854*, s. 2-3.

Fransızlar, İngilizleri de geçerek bölge ticaretinde ilk sıraya yükseldi. 1859'da Avusturya Lloyd Kumpanyası'nın Suriye'deki olayların da etkisiyle, İstanbul-İskenderiye seferlerini durdurması üzerine, İstanbul-İskenderiye dolaşım hattı yeniden açıldı<sup>540</sup>. Bu hat ilk dönemler Marsilya-Beyrut ticari münasebetlerinden ziyade Doğu Akdeniz kıyı ticaretinde etkin olmak üzere kuruldu. Ancak daha sonra Beyrut'un ticaret hacminin artması üzerine Mesajeri'nin Doğu Akdeniz hatlarında Marsilya-Beyrut ticari ilişkilerini arttıracak değişimler oldu. 1860'larda, daha önce belirtildiği üzere, Suriye'de Müslüman ve Hıristiyanlar arasında yaşanan olumsuz olaylar neticesinde Fransızlar, Babıali'ye baskı yaparak 6 bin kişilik Fransız askerini Beyrut'a çıkardılar<sup>541</sup>. III. Napolyon öncülüğünde MM Kumpanyası'nın taşıdığı Fransız askerlerin Beyrut'a girmesi, bölgede zaten ticari yönden üstün olan Fransızlara siyasi yönden de çok büyük nüfuz kazandı. Fransızların Suriye'de siyasi yönden etkinliğini arttırması neticesinde birçok kara ve demir yolu ve liman yapımı imtiyazı Fransızlara verildi. Bu tarihten sonra Fransızlar her geçen bölgedeki nüfuzlarını arttırdılar. 1860'tan 1870'lerin ortalarına kadarki süreçte şirketin, Beyrut'taki yolcu ve emtia navlun gelirleri önemli oranda arttı<sup>542</sup>. Ancak 1870'de Fransa-Prusya savaşı esnasında şirketin buharlılarından bir kısmı devletin hizmetine verildi. Bu esnada Mesajeri'nin diğer bölgelerde olduğu gibi Beyrut ticaretinde de önemli düşüş yaşandı.

**Tablo 10: 1868-1870 Beyrut limanına giriş çıkış yapan buharlı ve yelkenli gemilerin miktarı ve tonajı**

	Fransa			Büyük Britanya			Avusturya		
	Buharlı	Yelkenli	Tonaj	Buharlı	Yelkenli	Tonaj	Buharlı	Yelkenli	Tonaj
1868	146	20	145784	100	60	101102	120	20	73748
1869	156	40	153760	146	38	70480	102	14	132528
1870	140	8	96200	162	30	74800	100	10	130966

Kaynak: *Reports Relative to British Consular Establishments 1858&1871, Part III, (Ottoman Dominions)*, Printed by Harrison and Sons, London 1872, s. 156.

Tablodan da görüleceği üzere Beyrut'a giriş çıkış yapan gemilerin ve tonajlarının büyük kısmı buharlılara aitti. Beyrut'a uğrayan Fransız bandıralı buharlıların birkaç özel tüccar buharlısı istisna olmak üzere tamamı MM Kumpanyası'na aitti. Avusturya bandıralı buharlılar ise Lloyd Kumpanyası'na ait olup bunlar İstanbul'dan hareketle Beyrut

<sup>540</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 10 Juin 1859*, s. 14-15; AFL 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 10 Juin 1860*, s. 21.

<sup>541</sup> Bu olaylar hakkında dönemin gazetelerinde ayrıntılı bilgiler verilmektedir. Bunun için bakınız. *The Levant Herald*, Wednesday, 9 February 1859; *The Levant Herald*, Wednesday, 23 Nov. 1859.

<sup>542</sup> *Compagnie des Services Maritimes des Messageries Imperiales*, *Assemblée Generale du 10 Juin 1861-1879*, Imprimerie Centrale Des Chemin des Fer, Paris 1879.

üzerinden İskenderiye'ye sefer yapıyorlardı. İngiliz bandıralı buharlılar ise Liverpool Kumpanyası (Liverpool Companies) ve Yabancı Posta Kumpanyası'na (The Foreign Mail Companies) ait olup bu kumpanyalar Büyük Britanya'dan hareketle İskenderiye üzerinden direk olarak Beyrut'a seferler yaparlardı<sup>543</sup>. MM Kumpanyası'nın Doğu Akdeniz'deki acenteleri yabancı deniz nakliyat şirketlerine ait acentelerle rekabet halinde oldukları gibi birbirleriyle de rekabet halindeydiler. Özellikle Beyrut ve İskenderiye acentesi arasındaki rekabet diğerlerini gölgede bırakır nitelikteydi. 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması ile İskenderiye acentesi bu rekabette öne geçti. Ancak daha önce belirtildiği üzere İngilizlerin, İskenderiye'yi işgal etmesi üzerine, Fransız hükümeti, dolayısıyla da Mesajeri yönetimi, hem ticari hem de siyasi tercihlerini Beyrut'tan yana kullandı. Böylelikle Beyrut acentesi Mesajeri'nin Doğu Akdeniz hatlarının baş acentesi haline geldi<sup>544</sup>. Mesajeri'nin imzaladığı 1886 anlaşmasına göre şirketin Levant hatları Beyrut'ta birleşti.

Yeni anlaşmaya göre Marsilya-İskenderiye direk hattı (A Hattı) Marsilya-Malta-İskenderiye ve Beyrut'a kadar, Diğer hat ise İstanbul'dan hareketle İzmir-Rodos-Mersin-İskenderun-Lazkiye-Beyrut-Trablus-Beyrut'a kadar uzandı. Bunun yanında şirketin dolaşımli B Hattına Kıbrıs da eklendi<sup>545</sup>. 1886'dan sonra Mesajeri buharlıları, Trablus üzerinden düzenli olarak Kıbrıs'ın Larnaka ve Limasol kentlerine uğramaya başladı<sup>546</sup>. Suriye dolaşımli hattı, (B Hattı) genellikle kıyı ticaretine yönelikken, Beyrut-Marsilya hattı ise Fransa ile Beyrut arasında direk bağlantı oluşturuyordu<sup>547</sup>. İstanbul-Beyrut hattı daha çok Osmanlı sahil kentleri arasındaki yolcu ve emtia trafiğini sağlamak için oluşturulan bir hattı. MM Kumpanyası'nın 1880 ve 1882'de İstanbul-Beyrut hattındaki, duraklara göre ithalat ve ihracat trafiği tablo 12'de verilmiştir.

---

<sup>543</sup> *Reports Relative to British Consular Establishments 1858&1871, Part III, (Ottoman Dominions)*, Printed by Harrison and Sons, London 1872, s. 156.

<sup>544</sup> *Journal Officiel*, 8 Juillet 1887, Annexe 996; *Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII. Serie, 1887, s. 158.

<sup>545</sup> AFL 1997 002 4428, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Larnaca, Rapport General de Service Exercice 1886,1887, 1888, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>546</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1886, Chapitre 2, Secretariat*; AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1886, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>547</sup> *Journal Officiel*, 8 Juillet 1887, Annexe 996; *Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII. Serie, 1887, s. 158.

**Tablo 11: MM. Kumpanyası'nın 1880-1882 yılı Beyrut'tan çevre iskelelere olan ithalat ve ihracatı**

İthalat			İhracat		
	1880	1882		1880	1882
Vilayet	kilogram	kilogram	Vilayet	kilogram	kilogram
Yafa	25.891	8.928	Yafa	346.528	908.042
Port-Said	547.132	313.420	Port-Said	72.397	124.236
İskenderiye	755.066	498.930	Cidde	151.955	130.670
Napoli	30.063	25.411	Hudaydah	63.030	26.868
Marsilya	3.432.074	3.552.892	Basra	59.221	21.098
Trablus	7.164	3.414	Bağdat	105.097	56.692
Lazkiye	12.165	6.460	Aden	750	--
İskenderun	86.009	42.637	Kalküta	4	1
Mersin	21.060	43.332	Hongkong	25	--
Rodos	4.200	13.290	İskenderiye	306.931	376.061
İzmir	31.894	21.523	Napoli	601	1.488
Siros	5.544	4.303	Marsilya	1.615.542	1.667.412
Çanakkale	205	970	Trablus	34.403	12.154
İstanbul	66.944	68.928	Lazkiye	58.541	45.201
Selanik	598	49	İskenderun	78.993	64.525
Trabzon	2.550	2.275	Mersin	468.149	398.617
Samsun	--	350	Rodos	1.540	253
Dedeğaç	13.737	3.000	İzmir	3.223	109
Fatsa	42.100	19.860	İstanbul	7.137	40.197
Giresun	6.105	--	Pire	255	--
Sünne	--	--	Palermo	124	--
Ünye	6.280	2.000	Cezayir	16.017	17.181
Kalküta	--	19.300	Tunus	270	--
Singapur	--	600			
Saigon	--	3.800			
Honkong	--	1.500			
<b>Toplam</b>	<b>5.096.781</b>	<b>4.657.577</b>	<b>Toplam</b>	<b>3.390.833</b>	<b>3.293.062</b>

Kaynak: AFL 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1880, 1882, Chapitre 4, Trafic.*

Tablodan da görüldüğü üzere bu hat büyük oranda Osmanlı sahil kentleri arasındaki emtia trafiğini sağlamaktaydı. Ancak Beyrut'un ithalat ve ihracatında büyük payı Marsilya ve İskenderiye almaktaydı. 1886 anlaşması öncesinde Beyrut dolaşımli hattı İskenderiye'ye kadar uzandığından Beyrut'tan gelen ihraç ürünleri öncelikle İskenderiye'ye buradan da İskenderiye-Marsilya direk hattından aktarma yoluyla Fransa'ya ulaştırılmaktaydı. Aynı şekilde Uzakdoğu'ya giden emtia da Port Said ve İskenderiye'de Mesajeri'nin Uzakdoğu seferlerini yapan buharlılarına aktarılmaktaydı. Mesajeri'nin Beyrut ihracatında İskenderiye ikinci sırada yer almaktaydı. Mesajeri buharlıları Beyrut'tan ihraç ettikleri koyun, keçi gibi küçükbaş hayvanları İskenderiye'ye taşımaktaydı. Bunda en önemli etken Mesajeri İskenderiye acenteliğinin Akdeniz ve Uzakdoğu hattında işleyen şirket buharlılarına dondurulmuş et ve gıda ürünlerini tedarik etmesiydi. Nitekim şirketin İskenderiye'de soğuk hava deposu

bulunmaktaydı<sup>548</sup>. Beyrut'un belli başlı ihraç ürünlerini ipek, koza, tahıl, deri, yün, ilaç, hırdavat, meyve, sebze, kuru üzüm vesair gibi ürünler oluşturmaktaydı. Mesajeri'nin Beyrut'tan ihraç ettiği ipek ve ipek kozasının neredeyse tamamı Marsilya'ya taşınıyordu. Mesajeri'nin Beyrut ithalatı ise şeker, kahve, pamuklu kumaş, ipek kumaş, işlenmiş deri, kâğıt, ilaç, hırdavat, şarap vesair ürünlerden oluşmaktaydı<sup>549</sup>.

**Tablo 12: MM. Kumpanyası'nın 1880-1882 yılları Beyrut'tan çevre iskelelere yolcu nakliyatı**

Giden yolcu			Gelen Yolcu		
	1880	1882		1880	1882
Vilayet	Sayı	Sayı	Vilayet	Sayı	Sayı
Port Said	321	217	Port Said	217	552
Yafa	938	648	Yafa	648	964
İskenderiye	893	2.088	Yokohama	2	--
Napoli	70	53	İskenderiye	2.088	1768
Marsilya	188	195	Napoli	53	14
Trablus	924	871	Marsilya	195	124
Lazkiye	380	432	Trablus	871	1084
İskenderun	342	304	Lazkiye	432	483
Mersin	282	317	İskenderun	304	756
Rodos	1	2	Mersin	317	615
İzmir	58	39	Rodos	2	22
Siros	12	8	İzmir	39	191
İstanbul	54	82	Siros	8	6
Messina	1	7	İstanbul	82	289
Palermo	2	--	Çanakkale	7	27
Çanakkale	--	7	Messina	6	--
<b>Toplam</b>	<b>4.466</b>	<b>5.271</b>	<b>Toplam</b>	<b>5.271</b>	<b>6.895</b>

Kaynak: AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1880, 1882, Chapitre 4, Trafic.*

1880-1882 yılı Beyrut'a gelen yolcuların çoğunluğu 3 sınıf ve güverte yolcusundan oluşturmaktaydı. Gelen yolcuların 9.322'si dördüncü sınıf yani güverte ve depo yolcusu, 492'si 3. Sınıf, 1445'i 2. Sınıf, 897'si ise 1. Sınıf yolculardan oluşmaktaydı. Beyrut'tan giden yolcular da keza benzer durumdaydı. Giden yolcuların 6973'ü güverte ve depo, 402'si 3. Sınıf, 1438'i 2. Sınıf, 924'ü ise 1. Sınıf yolculardan oluşmaktaydı<sup>550</sup>. MM Kumpanyası'nın Beyrut'ta rekabet halinde olduğu diğer nakliyat kumpanyaları Avusturya Lloyd ve Rus Nakliyat Kumpanyası idi. Ancak MM Kumpanyası, Beyrut yolcu ve emtia trafiğinde adı geçen kumpanyalardan üstün durumdaydı. Mesajeri'nin

<sup>548</sup> AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1886 Chapitre 3, Materiel & Approvisionnement.*

<sup>549</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1880, Chapitre 4, Trafic;* AFL. 1997 002 4389, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Alexandrette, Rapport General de Service Exercice 1880, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>550</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1880, Chapitre 4, Trafic;* AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1882, Chapitre 4, Trafic.*

Beyrut acentesi Longueville (1883-1994) bu üstünlüğünü koruyabilmek için emtia taşıma fiyatlarında %30 indirim yapma yoluna gitti<sup>551</sup>. Beyrut acentesinin indiriminden bir yıl sonra 1883'te Avusturya Lloyd Kumpanyası da indirime gitti<sup>552</sup>. 1880'li yılların ortalarına doğru Beyrut limanına uğrayan deniz nakliyat kumpanyalarının sayılarında da önemli artış yaşandı. Beyrut limanına Hıdiviye Kumpanyası, Asya Minor Kumpanyası gibi şirketlerin yanında başka bir Fransız nakliyat şirketi olan Chprien Fabre Kumpanyası da düzenli seferlerde bulunmaya başladı. Mesajeri özellikle Beyrut ipeğinin Marsilya ve Lyon'a taşınmasında Fabre Kumpanyası ile rekabet halindeydi. Mesajeri, Beyrut acentesi şirketin rekabette elini güçlendirmek için 1886 yılında ikinci bir indirim yoluna gitmek zorunda kaldı<sup>553</sup>. 1880'li yıllar, şirketin Beyrut yolcu trafiği önemli oranda arttığı, emtia trafiğinin ise değişkenlik gösterdiği dönem oldu. Şirketin Beyrut acentesinin 1879-1891 arası yolcu ve emtia gelirleri tablo 14'de verilmiştir.

**Tablo 13: MM. Kumpanyası'nın 1879-1891 arası Beyrut yolcu ve emtia geliri**

	Yolcu geliri (Frank)	Emtia geliri (Frank)
1879	137.486,95	149.635,50*
1880	147.939,20	256.581,60*
1881	123.082,00	287.022,85
1882	161.945,50	175.618,40
1883	165.342,25	219.795,25
1884	---	---
1885	66.718,05	148.470,05
1886	76.941,65	112.034,63
1887	167.103,85	111.840,45
1888	114.524,20	90.297,88
1889	154.928,45	114.381,07
1890	133.173,60	144.747,18
1891	200.441,15	131.970,23

Kaynak: AFL. 1997 002 4389, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Alexandrette, Rapport General de Service Exercice 1880, 1882, 1883, 1887, 1891, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4389, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Alexandrette, Rapport General de Service Exercice 1880, 1881, 1882, 1883, 1886, 1887, 1888, 1889, 1891, Chapitre 6, Comptabilite*.

<sup>551</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1880, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1882, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>552</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>553</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1886, Chapitre 4, Trafic*.

\* Verilen değer sadece ihracat geliridir. İthalat rakamı ton olarak verdiğinden parasal değeri verilememiştir. Şirketin 1879 yılı Beyrut ithalatı 5.232 tondur.

\* Verilen değer sadece ihracat geliridir. İthalat rakamı ton olarak verildiğinden parasal değeri verilememiştir. 1880 yılı Beyrut ithalatı 5.097 tondur.



Şirketin 1879-1891 yılları arasında Beyrut limanından taşıdığı yolcu sayısının büyük oranda artış göstermesinin en önemli nedeni şüphesiz, Suriye ve dolayısıyla Beyrut'tan Batı'ya olan göçmen (özellikle Marûni) sayısındaki artışı. 1885-1886 yıllarında Mesajeri'nin taşıdığı yolcu sayısındaki azalmanın nedeni, bu dönemde ortaya çıkan kolera salgını ve Lübnan'ın dağlık kesimlerinden gelen Marûni göçmenlerin sayısındaki azalmaydı<sup>554</sup>. Şirketin Beyrut acentesi Longueville'e göre göçmenlerin sayısındaki bu artış memnuniyet vericiydi. Ancak ülkenin sosyal yapısının bozulması için kaygı vericiydi. Göçmen yolcuların yanında Beyrut'tan özellikle İzmir, İstanbul ve Marsilya'ya seyahat eden yolcu sayısında da önemli artış oldu<sup>555</sup>.

Mesajeri'nin Beyrut'tan ihraç ettiği belli başlı ürünler daha önce belirtildiği üzere, ipek, tahıl, sebze, meyve ve sebze, kuru üzüm vesairenden oluşmaktaydı. Şirketin Suriye, dolayısıyla Beyrut ihracatında ipek önemli yer tutmaktaydı.

#### **MM Kumpanyası'nın 1877-1894 Arası Suriye'den Taşımış Olduğu İpek**

1877	190.000 kg.	1886	241.000 kg.
1878	248.000 kg.	1887	255.000 kg.
1879	200.000 kg.	1888	235.000 kg.
1880	230.000 kg.	1889	322.000 kg.
1881	195.000 kg.	1890	322.000 kg.
1882	265.000 kg.	1891	300.000 kg.
1883	185.000 kg.	1892	325.000 kg.
1884	266.000 kg.	1893	510.000 kg.
1885	266.000 kg.	1894	466.000 kg <sup>556</sup> .

Mesajeri'nin Beyrut ithalatında ise pamuklu kumaş, çimento, kiremit, inşaat malzemeleri, şarap, likör, hırdavat vesair ürünler önemli yer tutmaktaydı. 1879-1891 arası dönemde Mesajeri'nin taşıdığı emtia oranında büyük azalma yaşandı. Bu azalmanın en önemli nedenlerden biri Beyrut'a uğrayan buharlı nakliyat kumpanyalarının sayısındaki artışı. Mesajeri, Beyrut-İstanbul hattında Lloyd ve Rus Kumpanyası ile İskenderiye hattında ise Hıdıviye Kumpanyası ile rekabet halindeydi.

<sup>554</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1886*, Chapitre 4, Trafic.

<sup>555</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1887*, Chapitre 4, Trafic.

<sup>556</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1895*, Chapitre 6, Comptabilite.

İstanbul-Beyrut arasında Mesajeri ile aynı hat üzerinde düzenli seferler yapan Lloyd Kumpanyası 6 ila 7 saat önce seferini tamamlıyordu<sup>557</sup>. Diğer yandan Mesajeri'nin Beyrut gelirleri daha çok yolcu taşımacılığında oluşmaktaydı. Beyrut'un hinterlandı pek dardı. Beyrut-Şam arasındaki ticari bağlantı, bir Fransız şirketi tarafından 1857 yılında yapılan kara yolu bağlantısıyla sağlanıyordu. Suriye'nin iç bölgelerinden gelen emtia, daha çok iç bölgelerle bağlantısı daha kolay olan Yafa, Trablus, Lazkiye ve İskenderun'daki acenteler aracılığıyla yapılıyordu. Bu nedenle Beyrut acentesinin yolcu gelirleri daha fazlayken, Yafa, Trablus, Lazkiye ve İskenderun acentelerinin emtia gelirleri daha fazlaydı.

**Tablo 14: MM. Kumpanyası'nın Yafa, Lazkiye ve İskenderun acentelerinin 1880-1890 arası emtia geliri**

	Yafa		Lazkiye		İskenderun	
	Yolcu Gelir Fr.	Emtia Gelir Fr.	Yolcu Gelir Fr.	Emtia Gelir Fr.	Yolcu Gelir Fr.	Emtia Gelir Fr.
1880	44.423,80	71.768,05	15.641,20	37.978,20	96.877,00	277.374,00
1881	50.547,70	158.261,67	13.316,90	66.905,00	91.149,00	431.580,00
1882	52.415,05	189.351,35	30.635,90	211.174,31	50.180,00	541.565,00
1883	58.830,90	92.436,85	16.888,10	142.248,08	42.424,00	444.676,00
1884	37.082,45	157.332,30	---	---	---	---
1885	38.188,95	157.719,30	8.911,00	41.960,00	58.739,00	234.829,00
1886	42.062,80	134.680,65	11.550,00	52.152,00	37.169,00	171.867,00
1887	40.903,25	113.620,95	11.815,00	29.259,08	29.469,20	177.833,07
1888	35.300,70	88.588,40	8.861,45	62.651,50	34.667,60	158.391,55
1889	55.042,90	109.983,05	16.526,25	82.039,41	44.066,10	293.845,67
1890	61.483,25	123.555,35	10.465,35	44.292,54	39.759,50	215.431,63

Kaynak: AFL. 1997 002 4421, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Jaffa, Rapport General de Service Exercice 1880-1890, Chapitre 6, Comptabilite*; AFL. 1997 002 4428, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Lattaquié, Rapport General de Service Exercice 1880-1890, Chapitre 4, Trafic, Chapitre 6, Comptabilite*; AFL 1997 002 4389, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Alexandrette, Rapport General de Service Exercice 1880, 1882, 1883, 1887, 1891, Chapitre 4, Trafic, Chapitre 6, Comptabilite*.

Fiziki şartların iç bölgelerle iletişimini sınırladığı Beyrut'un bu statüsü 1890'lı yıllarda büyük oranda değişikliğe uğradı. Suriye'deki Fransız sermayesinin önemli bir kısmı Beyrut limanı ve Beyrut-Şam demiryolu yapımına harcandı. Bir Fransız Kumpanyası'na (La Compagnie des Chemins de fer Ottomans Economiques) verilen Beyrut-Şam demiryolu yapımı 1895'te tamamlandı<sup>558</sup>. Bu sayede Beyrut limanı ile Şam, Havran ve

<sup>557</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1886, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>558</sup> Raccagni, "The French Economic Interests in the Ottoman Empire", s. 361-362.

Birecik'e kadar olan vilayetler, demir yolu ağlarıyla bağlanmış oldu<sup>559</sup>. Daha sonra bu demiryolu hattı başka bir Fransız şirketi(La Societé Ottomane des Chemins de Fer de Damascus-Hamah) tarafından Hama'ya kadar uzatıldı<sup>560</sup>. Diğer yandan Yafa-Kudüs ve İskenderun-Halep demiryolları da Fransız elçisinin teşvikiyle tamamlandı<sup>561</sup>. 1904'te ise yine bir Fransız şirketin yapmış olduğu Hama-Humus-Rakka demiryolu hattı açıldı<sup>562</sup>. Bu demiryolu daha sonra Halep'e kadar uzadı. Demiryolu ağlarının Suriye liman kentleri ile iç bölgeler arasındaki bağlantıyı kolaylaştırması, Suriye'nin iç bölgelerindeki zenginliklerin Fransa'ya akışını kolaylaştırdı. Buna bağlı olarak MM Kumpanyası'nın Suriye, dolayısıyla Beyrut ticareti büyük oranda arttı<sup>563</sup>. MM Kumpanyası ve demiryolu ağları Fransa'nın bölge ticaretinde üstün hale gelmesinde büyük rol oynadı.

Mesajeri'nin Beyrut acentesi G. Rigo (1895-1910), bu sırada İngilizlerin, Hayfa-Şam demiryolu yapımını tedirginlikle takip etmekteydi. Rigo, şirket yönetimini bu konuda uyardı. Rigo'ya göre İngilizlerin Hayfa-Şam demiryolu projesi başarıya ulaşırsa, İngilizlerin Suriye ticareti büyük oranda artacaktı<sup>564</sup>. Ancak, bu demiryolu 1906'dan önce tamamlanamadı<sup>565</sup>.

Beyrut'un iç bölgelerle bağlantısını engelleyen fiziki engeller demiryolu ağları aracılığıyla aşıldı. Bu durum 1895'ten 1914'e kadar Beyrut limanındaki ticari hareketliliğe büyük bir ivme kazandırdı. Beyrut limanına uğrayan nakliyat şirketlerinde

---

<sup>559</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1895, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>560</sup> M. Boissiere, *La Syrie, Importance Actuelle des Interets Français en Syrie, Leur Deveoppement dans l'Avenir*, Paris 1919, s. 7-8.

<sup>561</sup> Raccagni, "The French Economic Interests in the Ottoman Empire", s. 361-362.

<sup>562</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1904, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>563</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1895, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>564</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1907, Chapitre 2, Secretariat*; Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 34-35; Recep Küreklî, "Hicaz Demiryolu'nun Akdeniz'e Açılması ile Yaşanan Sosyo-Ekonomik Dönüşüm: Hayfa Kazası Örneği", *History Studies*, Ortadoğu Özel Sayısı 2010, s. 248. 245-268.

<sup>565</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1898, Chapitre 2, Secretariat.*

büyük artış yaşandı. 1900-1914 arası Beyrut limanına yılda ortalama 1.000 civarında buharlı gemi giriş-çıkış yapmaktaydı<sup>566</sup>.

1900'lü yıllarda Beyrut limanına MM Kumpanyası haricinde Avusturya Lloyd, Hıdiviye, Florio Rubattino (İtalyan), Rus Buharlı Nakliyat Kumpanyası (La Compagnie Russe de Navigation a Vapeur et Commerce), İngiliz Prince Line, İngiliz Westcott and Laurance, Deutsche Levant Linie, Rechi & Balchegni, Pantaleon, Italo Spagnula, Atlas & Compagnie, Royal Netherlandaise kumpanyaları düzenli olarak uğruyorlardı. Bunlardan başka Romanya Kumpanyası, Hacı Davud, La Flotte Volontaire Russe, Yunan, Belçika ve sair milletlere ait buharlılar da düzensiz olarak Beyrut limanına uğramaktaydı. Diğer yandan daha önce Beyrut limanına düzenli olarak uğrayan diğer bir Fransız kumpanyası Chprien Fabre 1907'den sonra seyrek olarak uğramaya başladı<sup>567</sup>. Bu kumpanyanın seyrek olarak Beyrut limanına uğramaya başlaması Mesajeri'nin bölgedeki tekeli daha da güçlendirdi.

Beyrut limanına uğrayan buharlıların sayısındaki muazzam artış, büyük bir rekabete sebebiyet verdi. MM Kumpanyası, Fransız mallarını direk olarak Beyrut'a buradan da Suriye pazarına sunmak için Marsilya-Napoli-İskenderiye-Beyrut hattını, Suriye yolcu ve ihracat trafiği için de Yafa-Beyrut-Trablus-Lazkiye-İskenderun-Mersin ve İzmir hattını kurarak<sup>568</sup> tüm Suriye liman kentlerinde daha önceden tekel kurmuş durumdaydı. Beyrut acentesi G. Rigo'ya göre Mesajeri'nin Suriye sahil kentlerine yönelik hatları, tam olarak bölgenin ihtiyaçlarına göre belirlenmişti<sup>569</sup>. Bunun yanında G. Rigo, (1895-1910)<sup>570</sup> müşterilerine 9 ayrı fiyat seçeneği sundu. Özellikle, düzenli ve büyük miktarda malın alınması durumunda ton başına %20 ila %30 arasında fiyat indirimine gitti<sup>571</sup>.

1908 yılında Beyrut limanına 1.101 buharlı gemi uğradı. Bu gemilerin taşıdığı emtia 1.437.918 ton idi. Aynı yılda çoğunluğu Mesajeri buharlılarından oluşan Fransız

---

<sup>566</sup> Trade with Syria Board of Trade-Commercial Intelligence Committee Report Upon Conditions and Prospects of British Trade in Syria, Printed by Darlign and Son, London 1911, s. 114.

<sup>567</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>568</sup> *Salname-i Vilayet-i Beyrut, 1311-1312*, Vilayet Matbaası, Beyrut 1312, s. 382.

<sup>569</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1903, 1907, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>570</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1895, 1910, Chapitre 1, Personnel.*

<sup>571</sup> *Trade with Syria Board*, s. 114.

bandıralı buharlıların taşıdığı emtia 351.951 tondu<sup>572</sup>. 1909'da Beyrut limanına giriş çıkış yapan buharlıların sayısı 1.173 iken, taşıdıkları emtia 1.632.698 tondu. Mesajeri'nin taşıdığı emtia ise 387.052 tondu. 1910'a gelindiğinde ise Beyrut limanına uğrayan buharlıların sayısı 1.143, taşıdıkları emtia ise 1.671.622 ton iken Mesajeri buharlılarının taşıdıkları emtia 406.871 ton idi<sup>573</sup>.

Şirketin Suriye'den en fazla ihraç ettiği ürün ipek olduğundan, Mesajeri'nin Beyrut acentesi Rigo<sup>574</sup>, Suriye ve Beyrut'taki ipek tüccarları ve Marsilya'daki, ipek alıcılarıyla uzun vadeli anlaşma imzalayarak ipek ticaretini Mesajeri buharlılarının tekeline aldı. Böylelikle Mesajeri buharlıları Suriye, dolayısıyla Beyrut'tan Marsilya'ya ipek taşıma tekeli oluşturdu<sup>575</sup>. 1910'da Mesajeri buharlılarının taşıdıkları ipek 100 ton civarındaydı<sup>576</sup>. 1910'dan sonra ise Mesajeri ipek ihracatı şöyleydi.

1911	261845 kg.	2618 balya	65.461,25 fr.
1912	213799 kg.	2138 balya	53.770,60 fr.
1913	255657 kg.	2556 balya	65.710,45 fr <sup>577</sup> .

Mesajeri acentesinin ipek ticaretinde tekeli oluşturmasına rağmen şirketin ipek ihracatı 1900'lü yıllarda daha önceki yıllara oranla önemli miktarda azalma gösterdi. Bu düşüşte, bölgede ipek üretimini tekeline bulduran Marûni nüfusun çoğunluğunun Avrupa ve Amerika'ya göç etmesi önemli etkendi. Bir diğer etken de Uzakdoğu suni ipeği karşısında, tutunamayan ipek üreticilerinin<sup>578</sup>, daha fazla gelir getiren, narenciye

---

<sup>572</sup> Mesajeri'nin Beyrut acentesinin 1907'den sonraki raporlarına göre Beyrut limanına uğrayan buharlı gemilerin neredeyse tamamını Mesajeri buharlıları oluşturmaktaydı. Chprien Fabre Kumpanyası 1907'den sonra Beyrut seferlerini çok seyrek olarak ihtiyaca binaen yapıyordu. AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1907-1913, Chapitre 2, Secretariat*; AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1908, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>573</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1909, 1910, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>574</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 1, Personelle*.

<sup>575</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1910, 1913, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>576</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>577</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1910, 1913, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>578</sup> Bu konu hakkında ayrıca bakınız. Debin Ma, "The Modern Silk Road: The Global Raw-Silk Market, 1850-1930" *The Journal of Economic History*, Vol. 56, No. 2, Jun. 1996, s. 332-333.

tarımına yönelmeleri ve dut ağaçlarının yerine narenciye ağacı dikmeleri<sup>579</sup>. Bu durum Batı emperyalizminin bölgedeki üretim biçimini nasıl ve ne şekilde değişime uğrattığının önemli bir kanıtıydı. Böylelikle Beyrut'un Batı ekonomisine entegrasyon sürecinde, yalnızca üretim ve tüketim alışkanlığı değil aynı zamanda ekolojik yapısı da dönüşüme uğramak zorunda kalıyordu.

Mesajeri buharlılarının Beyrut, tahıl ihracatı ise daha çok Marsilya, İskenderiye, İzmir ve İstanbul'a yapılmaktaydı. Mesajeri'nin Beyrut'a dolayısıyla Suriye'ye taşıdığı ithal emtianın büyük bir kısmını, Fransız sermayedarlar tarafından yapılan demiryolu, karayolu, bina, liman, rıhtım, dok ve antrepo yapım işlerinde kullanılan inşaat malzemeleri oluşturmaktaydı. Yerel pazara yönelik diğer ürünler ise pamuklu ve yünlü kumaş, un, konserve, pirinç, hırdavat, şarap, tuhafiyeye ve sair ürünlerden oluşmaktaydı<sup>580</sup>.

Beyrut'un yolcu trafiği de 1900'lü yıllarda önemli oranda arttı. Göçmen trafiğindeki (özellikle Maruni göçmenler) muazzam artıştan dolayı, sadece göçmen taşımak için, tüm filosu üç, dört buharlılardan oluşan birçok küçük buharlı nakliyat kumpanyası kuruldu. Yunan Societe Gozieas ve Russo Danoise adlı kumpanyalar sadece göçmen taşımak için kurulmuş olup bu şirketlerin filosu satın aldıkları üç, dört buharlıdan oluşuyordu. Beyrut acentesi G. Rigo'ya göre, Yunan kumpanyası her 15 günde bir Marsilya, Mısır ve Suriye arasında işlemekte ve daha çok Mesajeri'nin yolcularını taşımaktaydı. Rus Kumpanyası ise her hafta Odesa-İstanbul-Mersin-Suriye ve Mısır arasında seferlerde bulunmaktaydı. Bu şirketin amacı ise kendi bölgesi ile Levant arasında yolcu ve az da olsa emtia trafiğini sağlamaktı<sup>581</sup>. G. Rigo, Mesajeri'nin Suriye sahil kentlerinden, dolayısıyla Beyrut'tan daha fazla göçmen taşınması için şirketin Lotus ve Karnak adındaki eski buharlılarını güverte ve depo yolcularına göre modifiye ettirdi ve göçmenler için ek seferler koydurdu. Diğer yandan göçmen trafiğini tekelinde bulduran simsarlarla anlaşarak göçmen yolcu trafiği Mesajeri'nin inhisarına almaya çalıştı. Sadece 1910 yılında göçmen simsarlarına 96.029, 75 frank ödendi<sup>582</sup>. Bunun

<sup>579</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>580</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1910, 1913 Chapitre 4, Trafic.*

<sup>581</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1909, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>582</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 6, Comptabilite.* Suriyeli muhacirlerin göç etmesine aracılık yapan bu simsarlar hem

yanında şirketin yolcu gelirlerinin önemli bir kısmını da Müslüman hacılar oluşturmaktaydı. Anadolu, Suriye ve ard ülkesinden gelen hacıların Hicaz üzerinden Kâbe'ye ulaşmaları Arap kabilelerinden dolayı deniz yoluna oranla güvensizdi. Bu nedenle hacı adayları, Süveyş Kanalı üzerinden buharlı nakliyat şirketleri aracılığıyla gitmeyi tercih etmeye başladılar. Hacıların taşınmasında en etkin şirketler MM Kumpanyası ve Rus nakliyat kumpanyasıydı. Mesajeri buharlıları haç mevsiminde ek seferler düzenleyerek artan hacı trafiğinden istifade etme yoluna gitti<sup>583</sup>. G. Rigo'nun aldığı bu tedbirler şirketin Beyrut'taki yolcu gelirlerini büyük oranda arttırdı. Şirketin yolcu gelirleri, emtia gelirini katladı.

**Tablo 15: MM Kumpanyası'nın 1908-1913 arası Beyrut yolcu ve emtia gelirleri**

Yıllar	Yolcu		Emtia		Toplam gelir
	Sayı	Gelir	Tonaj	Gelir	
1908	19080	871.605,90	8.017	254.796,45	1.126.582,35
1909	21989	974.513,95	7.260	237.968,95	1.212.482,80
1910	28.650	1.353.173,15	6.200	232.841,90	1.586.015,05
1911	27.642	1.379.105,50	6.900	288.141,50	1.667.247,10
1912	25.028	1.428.922,05	7.200	340.654,65	1.669.576,70
1913	26.158	1.687.098,35	7.000	252.411,50	1.939.509,85

Kaynak: AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1910, 1913 Chapitre 4, Trafic.*

Mesajeri'nin Beyrut'tan taşıdığı bu yolcuların çoğunluğu göçmenlerden (Maruni ve Ermeni) oluşmaktaydı. Şirketin aynı tarihlerde sadece taşıdığı göçmenlerin sayısı ve bunlardan elde edilen gelir şöyleydi<sup>584</sup>:

Yıl	Sayı	Gelir Frank
1908	5.191	311.136,50
1909	6.142	351.372,50
1910	10.262	576.335,00
1911	10.559	594.057,00
1912	10.076	672.761,50
1913	11.661	873.992,90

yolculardan hem de görüldüğü üzere nakliyat şirketlerinden yüksek miktarda para almaktaydılar. BOA. DH. MKT. 85/35, 13 Ağustos 1893; HR. TO. 68/42, 15 Ocak 1889.

<sup>583</sup> Abdul-Karim Rafeeq, "The Economic Organization of Cities in Ottoman Syria", *The Urban Social History of the Middle East, 1750-1950*, Ed. Peter Suluglett, Syracuse University Press, New York 2008, s. 134-135.

<sup>584</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1913 Chapitre 4, Trafic.*

Nüfusu her zaman zenginlik olarak görme eğiliminde olan Osmanlı yönetimi bölgenin sosyo-ekonomik yapısını değişime uğratan bu göçün önüne geçmek için 1880'lerden itibaren birçok tedbir alma yoluna gitse de göçü engellemeye muvaffak olamadı<sup>585</sup>. Batı basınına göre Suriyeli göçmenler kendilerine yapılan baskıdan kaçmaktaydı. Halbuki verilen örneklerden de görüleceği üzere bu göçün artmasında en önemli etkenlerden biri de bölgeye uğrayan nakliyat kumpanyalarının kaçak göçmen taşıyabilmek için rekabet halinde bulunmaları ve bizzat göç işini organize eden simsarlarla anlaşmalarıydı<sup>586</sup>.

Beyrut acentesi G. Rigo, Babıali'nin aldığı karar gereği, 1896'dan bu yana limanlarda kontrolleri sıklaştırdığından yakınmaktaydı. G. Rigo'ya göre Babıali'nin aldığı bu tedbirler göçmen trafiğini pek fazla etkilememişti. Rigo'nun halefi F. Simon, bu kontroller için: “*Zaptiye kuvvetleri göçmenlerin gemiye binmeleri esnasında bazen zorluk çıkarsalar da ben hemen Fransız Konsolosu ile iletişime geçerek durumu düzeltiyordum*” diyordu<sup>587</sup>. Diğer yandan, göçmenlere tezkire ve pasaport şartı getirildiğinden dolayı Mesajeri'nin de dahil olduğu İngiliz Prince Line ve Hıdiviye Kumpanyası gibi birçok nakliyat şirketi kaçak göçmen alabilmek için Beyrut limanından gece ayrılıyorlardı<sup>588</sup>. Bunun yanında bazı kumpanya buharlıları mavnalar ve sallarla taşınan göçmenleri alabilmek için çoğu zaman limandan uzakta ıssız yerlerde açıkta demirlerlerdi<sup>589</sup>.

Beyrut acentesinin gelirleri sadece yolcu ve emtia ticaretinden ibaret değildi. Acentenin aynı zamanda konşimento satışı, koli satışı, emtia indirme ve yükleme, acenteye ait depo, rıhtım, dok ve antrepoların kirası, posta geliri, döviz kuru farkı, Beyrut limanı hissedarlığı, tren biletleri, geçici yolcu biletleri vesaire kalemlerden elde edilen gelirlerdi. Aynı şekilde acentenin giderleri de birçok kalemden oluşmaktaydı<sup>590</sup>. Bunlar, personel, aydınlatma, indirim, büro alımı, telgraf, lojman kirası, kurs harcamaları, kılavuz gideri, göçmenlerin pul vergisi, göçmen simsarlarına yapılan harcama, bozulan

<sup>585</sup> Babıali'nin bu göçün önüne geçebilmek amacıyla aldığı tedbirler için bkz. Uygun, “Deniz aşırı Dilencilik Bir Örnek: Marûni Dilenciler”, s. 190.

<sup>586</sup> Uygun, “Deniz aşırı Dilencilik Bir Örnek: Marûni Dilenciler”, s. 195.

<sup>587</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1913, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>588</sup> BOA. ŞD. 2283/11, 5 Eylül 1894; AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1898, 1904-1907, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>589</sup> BOA. HR. SYS. 2776/2, 12. 07. 1899; DH. TMIK. M. 73/90, 6 Eylül 1899.

<sup>590</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1880, 1881, 1882, 1883, 1886, 1887, 1888, 1889, 1910, 1913, Chapitre 6, Comptabilite*.



ve çalınan kolilere ödenen sigorta ücreti<sup>591</sup>, acente ile Mesajeri buharlıları arasında mal taşıyan sandalcı ve mavnacılara yapılan harcama, Lazkiye, Mersin, İskenderun acenteleri hesabına yapılan harcamalar gibi değişik kalem giderlerinden ibaretti<sup>592</sup>.

MM Kumpanyası'nın Beyrut limanına uğramaya başladığı 1852'den 1914'e kadarki süreçte Fransızlar Suriye ve dolayısıyla Beyrut'un yolcu taşımacılığı ve emtia ticaretinde üstün hale geldiler. Beyrut'un gereksinimlerinin, tarım politikasının, nüfus yapısının, ithalat ve ihracatının, olumlu ya da olumsuz, büyük dönüşüme uğramasında MM Kumpanyası önemli rol oynadı. Mesajeri'yle birlikte Fransız sermayesinin bölgeye akışı hızlandı. Fransız emperyalizmi, MM Kumpanyası aracılığıyla Suriye liman kentlerinde tekel oluştururken, demiryolu ağları da bu sömürgeciliğin karasal yönünü tamamladı. Böylelikle Fransız mamul ürünleri Suriye'nin tüm noktalarına ulaşırken, Suriye, topraklarındaki zenginlikler Mesajeri ve demiryolu ağları sayesinde Fransa'ya taşındı. Fransızlar bu sayede bölgede ekonomik, siyasi ve sosyal, kültürel ve dini alanda nüfuz kazandı.

#### 2.4. Mersin'deki Faaliyetleri

XIX. yüzyılın ikinci çeyreğinde kurulmaya başlayan Mersin kenti, iskelesi olmayan küçük bir sahil kasabası görünümündeydi<sup>593</sup>. Buna karşın kentin, Çukurova gibi verimli ovaların da dâhil olduğu Karaman vilayetini içine alan geniş bir ard ülkesi vardı<sup>594</sup>. Vilayet dâhilinde bulunan kazaların Avrupa ile tek bağlantısı Mersin limanı aracılığıyla sağlanmaktaydı. Ancak Mersin'in Karaman vilayeti dâhilinde bulunan kazalarla bağlantısının çok zor şartlarda sağlanması, kentin ticaretini olumsuz etkilemekteydi<sup>595</sup>. Kentin kıyısındaki ilk binalar Tarsus'ta bulunun Fransız konsolos ve konsolos vekillerinin, Sicilya konsolosunun yazlık evlerinden ibaretti<sup>596</sup>. Kırım Savaşı'ndan evvel

---

<sup>591</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1913 Chapitre 5, Contentieux.*

<sup>592</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1880, 1881, 1882, 1883, 1886, 1887, 1888, 1889, 1910, 1913, Chapitre 6, Comptabilite.*

<sup>593</sup> Mehmet Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitapevi, Ankara 2005, s. 97-98.

<sup>594</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>595</sup> *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins*, s. 28; *Les Paquebots du Levant, Guide des Voyageurs des Paquebots-Poste de la Mediterranée, Services Maritimes des Messageries Nationales*, Editeurs Chez Paulin et Le Chevalier, Paris 1853, s. 93.

<sup>596</sup> Songül Ulutaş, "19. Yüzyılın İlk Yarısında Kapitalist Ticari İlişkilerdeki Dönüşümün Tarsus'taki Yansımaları, (1839-1856)", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXVII, S. 2, Aralık 2012, s. 503-504. 499-525.

nüfusu 100 civarında olan kent nüfusu, savaştan sonra giderek artmıştır<sup>597</sup>. Kentteki diğer emlak ve arazi sahiplerini ise Tarsus'taki konsolosların tercümanlık ve kâtiplik işlerini yapan, onların himayesinde bulunan ve Kırım Savaşı'ndan sonra beratlı tüccar sıfatıyla kente gelip yerleşenler oluşturmaktaydı<sup>598</sup>.

19. yüzyılın ilk yarısına kadar Avrupa ile Mersin limanı arasındaki ticaretin büyük bir kısmı Marsilya üzerinden yelkenli gemiler aracılığıyla yapıyordu<sup>599</sup>. Bunda en önemli etken şüphesiz Mersin limanına buharlıların yanaşabilmesinin zorluğu ve ard ülkesiyle bağlantı yollarının yetersizliği dolayısıyla ticaret hacminin düşük olmasıydı. Zaten Mersin limanına, daha çok Suriye limanları üzerinden, yeterince hamule yükleyemeyen gemiler düzensiz olarak uğramaktaydı. Bu nedenle Mersin kenti, Akdeniz kıyısında yer alan İzmir, İskenderun, Lazkiye, Trablus, Beyrut, Hayfa ve İskenderiye gibi pek çok liman kentinin içinde yer aldığı ilişkisel ağın bir parçası durumundaydı<sup>600</sup>.

1850'li yıllara gelindiğinde Mersin limanı bir depo ve karantinahanesi olmasına rağmen halen tam anlamıyla işleyen bir liman hüviyetinde değildi. Limandaki su sığ olduğundan gemiler açıkta demirler, emtia ve yolcular sandallarla kıyıya taşınırdı. Bunun haricinde yükleme-boşaltma için limanda herhangi bir mekanik aksam da bulunmuyordu<sup>601</sup>. Diğer yandan, rüzgârlara karşı korumasız bir liman olduğundan gemilerin barınmasına müsait değildi<sup>602</sup>.

Limanda gerçek anlamda hareketlenme ve değişim buharlıların düzenli olarak uğramaya başlamasıyla oldu. Bu bağlamda ilk defa MM Kumpanyası'na ait buharlılar, Mersin limanına düzenli olarak uğradı. Mesajeri'nin Fransız Hükümeti ile imzaladığı 1851 anlaşması gereği şirket buharlıları, Eylül 1851'den itibaren yirmi günde bir defa, İstanbul'dan hareketle İzmir-Rodos üzerinden Mersin ve İskenderun'a buradan da Beyrut ve Yafa'ya kadar tüm Suriye sahil kentlerine uğramaya başladı<sup>603</sup>. Ancak kısa bir süre sonra Kırım Savaşı'nın patlak vermesiyle şirketin Suriye hattındaki seferleri

<sup>597</sup> Meltem Toksöz, "The Ottoman Empire and its Heritage", Volume 45: Nomads, *Migrants and Cotton in the Eastern Mediterranean: The Making of the Adana-Mersin Region, 1850-1908*, Brill Pub, Boston-2010, s. 88.

<sup>598</sup> İbrahim Oğuz, *Mersin Kentinin Kuruluş Öyküsü*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi SBE., Tarih Anabilim Dalı, Mersin 2006, s. 50.

<sup>599</sup> *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins*, s. 28.

<sup>600</sup> Tülin Selvi Ünlü, "Bir İskeleden Liman Kentine Doğu Akdeniz'in Önemli bir Limanı Olarak On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Mersin'de Mekânsal Gelişim", *TMMOB Şehir Plancıları Yayını*, 2009/3-4 Şubat 2010, s. 8.

<sup>601</sup> Toksöz, "The Ottoman Empire and its Heritage", s. 89.

<sup>602</sup> *Sâlname-i Vilayet-i Adana* 1312, s. 43.

<sup>603</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National*, Convention du 28 Fevrier 1851, s. 3, 14; AFL. 1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 1-2.

değişmek durumunda kaldı. Şirketin Fransız hükümeti ile imzaladığı 1854 anlaşmasına göre Suriye hattı, İzmir'den hareketle Rodos-Mersin, İskenderun-Beyrut-Yafa ve İskenderiye'ye olacak şekilde düzenlendi. Daha önce 20 günde bir defa yapılan seferler de 15 günde bir defaya düşürüldü<sup>604</sup>. Bu anlaşmayla İzmir'den gelen Mesajeri buharlıları iki haftada bir Perşembe günleri, İskenderiye'den gelenler ise yine iki haftada bir Cuma günleri Mersin'e düzenli olarak uğramaya başladı<sup>605</sup>.

Mesajeri buharlılarının Mersin'e uğramasından kısa bir süre sonra 1855'te Avusturya Lloyd Kumpanyası'na ait buharlılar da Kıbrıs üzerinden aktarmalı olarak Mersin limanına uğramaya başladı<sup>606</sup>.

Kırım Savaşı'nın sona ermesiyle şirketin geçici olarak değiştirilen Suriye hattı 1859'da yeniden İstanbul'a kadar uzayacak şekilde değişime uğradı. Böylelikle Mersin'den alınan emtia ve yolcular aktarmasız bir şekilde İstanbul'a direk olarak gönderilebiliyordu<sup>607</sup>. Bu değişimle İstanbul'dan gelen şirket buharlıları 15 günde bir Cumartesi günleri, Beyrut'tan gelen buharlılar ise Salı günü Mersin'e uğrayacaktı. Kıbrıs'tan, Beyrut'a gitmek üzere gelen Lloyd buharlıları ise Cuma günleri, Kıbrıs'a gitmek üzere Beyrut'tan gelen buharlılar ise Cumartesi günleri Mersin'den hareket edecekti<sup>608</sup>.

Mesajeri ve Lloyd Kumpanyası'na ait buharlıların Mersin limanına uğramaya başlamalarından itibaren Mersin limanının çehresi yeni bir hüviyet kazandı. Bu nedenle Mersin kentinin kuruluş ve gelişiminde bu iki kumpanyanın rolü büyüktü<sup>609</sup>. MM Kumpanyası'nın ilk dönemler biri (Mazoilhier) Tarsus'ta, diğeri (Lapierre) Mersin'de olmak üzere iki acentesi vardı. Mersin acentesi Lapierre, şirketi adına Tarsus ile Mersin arasında yeni bir yol inşa etmek amacıyla Babıali nezdinde teşebbüste bulunduyorsa da amacına muvaffak olamadı. Babıali, Tarsus-Mersin karayolu inşasını, yerel bir şirkete ihale etti. Bu şirketin en büyük hissesini devlet bizzat kendisi alırken, geri kalan

<sup>604</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 10 Juin 1854*, s. 23-24.

<sup>605</sup> *Guide des Services Maritimes des Messageries Imperiales Dans La Mediterranée*, Marseille, Janvier 1856, s. 15.

<sup>606</sup> *Annales du Commerce Extérieur, Autriche, Faits Commerciaux N° 13*, Publiées Par Le Ministere de L'Agriculture du Commerce et des Travaux Publics, Fevrier 1843 a Fevrier 1857, Paris 1857, s. 31-32.

<sup>607</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 10 Juin 1859*, s. 14-15; AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 10 Juin 1860*, s. 21.

<sup>608</sup> Joanne-Isambert, *Itineraire De L'Orient*, s. 613; *Le Memorial*, 4. Yıl, Sayı 1, Pazar 7 Haziran 1866, s. 32.

<sup>609</sup> Toksöz, "The Ottoman Empire and its Heritage", s. 89.

hisselerini de yörenin ileri gelen Müslim ve gayri-Müslim tebaasına verdi<sup>610</sup>. Mesajeri, Mersin acentesi bundan başka, acenteye ait mavnaların iskeleye rahat yanaşabilmesi için, hali hazırda bulunan taş iskeleye ahşap bir iskele eklemek için girişimde bulundu. Babıali, tüzel kişiliğinin kendisinde olması şartıyla, acentenin bu isteğini kabul etti<sup>611</sup>. Böylelikle açıkta duran Mesajeri buharlılarıyla, iskele arasında mavnalar aracılığıyla yapılan yolcu ve emtia trafiği daha önceye oranla biraz daha kolaylaşmış oldu. Bunun yanında şirket daha sonraki dönemlerde emtianın uygun şartlarda muhafazası için, dok, antrepo, acentehane ve yolcular için binalar inşa etti<sup>612</sup>.

Kentin gelişimine paralel olarak yolcu ve emtia trafiği de büyük oranda artış gösterdi. Kentin her geçen gün artan ticaret hacmiyle birlikte, nüfusu da göçmenler ve Levantenlerin gelmesiyle, kozmopolit bir yapıya bürünerek değişime uğradı. Özellikle kentin Hıristiyan nüfusunda Marsilyalı Levantenler ve beraberinde Ermeni, Marûni, Katolik ve Ortodoks Rumlar belirleyici rol oynadılar<sup>613</sup>. Mesajeri'nin Mersin acentesi bünyesinde istihdam edilen personelin de çoğunluğu Osmanlı tebaası Ermeni, Marûni ve Katolik Rumlardan oluşmaktaydı. Örneğin uzun dönem acente bünyesinde istihdam edilen Saba Victor, Saba Aime, Dellaliyen Garabet, Saradar Joseph, Constantin Soiso Osmanlı tebaası gayri Müslimlerinden oluşmaktaydı. Bunun yanında acente bünyesindeki üst düzey personel daha çok Fransız olmakla birlikte, Avusturya ve Yunan tebaası personel de istihdam edilmekteydi<sup>614</sup>.

Mersin'in gelişen ticaret hacmine paralel olarak 1870'lerin ortalarına doğru Navigation Rus Kumpanyası, İngiliz Belle Asia Mineur gibi birçok buharlı deniz nakliyat kumpanyası Mersin'e uğramaya başladı. 1880'li yıllarda ise bu rekabete Fransız Chiprien Fabre, Mısır Hıdiviye, İtalyan Rubattino ve Yunan kumpanyaları da dâhil oldu<sup>615</sup>. Bu nedenle Mersin limanında ticari rekabet 1880'lerden sonra daha da arttı.

MM Kumpanyası'nın Mersin ticaretindeki en önemli rakibi Navigasyon Rus Kumpanyası idi. Mesajeri ve Navigasyon Rus Kumpanyası, buharlıları İzmir-Mersin ve

<sup>610</sup> Oğuz, *Mersin Kentinin Kuruluş Öyküsü*, s. 98.

<sup>611</sup> BOA. İ. MVL. 401/14423, 20 Safer 1274; BOA. İ. DH. 412/27330, 17 Cemaziyelevvel 1274.

<sup>612</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, 1886, 1887, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>613</sup> Ünlü, "Bir İskeleden Liman Kentine", s. 8.

<sup>614</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1881, 1883, 1886, 1888, 1890, Chapitre 1, Personele*.

<sup>615</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 2, Secretariat*.

Suriye güzergâhında aynı limanlara uğramaktaydılar, hatta bunların limanda kalma süreleri de benzerdi. Mesajeri ve Rus posta buharlıları Beyrut ve Mersin durağında karşılaşmaktaydılar. Rus kumpanyasının yolcu tarifeleri Mesajeri'ye göre %19 daha indirimliydi. Şirketin Mersin acentesi David Rossi, (1882-1884) Rus kumpanyası Mersin acentesine, Rus buharlılarının Odesa'dan hareket saatini değiştirmesi yönünde talepte bulduysa da bir netice alamadı<sup>616</sup>.

Mesajeri'nin Mersin'de rekabet halinde olduğu bir diğer bir şirket ise İngiliz, Bell Asia Minor Kumpanyası'ydı. İngiliz Kumpanyası'nın İzmir'den Mersin'e 15 günde bir düzenli seferleri vardı. Ancak kumpanya buharlılarının Mersin'e uğradığı saatler düzensizlik arz etmekteydi<sup>617</sup>.

Mersin'in ard vilayetlerinde, özellikle Adana'da, her geçen gün gelişen tarım ve ticarete paralel bir şekilde bölgeye civar sahil kentlerinden gelen tarım işçisinde de büyük artış yaşandı. Bu durum Mersin limanındaki yolcu trafiğini önemli oranda arttırdı. Mesajeri'nin Mersin acentesine göre her yıl Suriye'den binlerce kişi iş bulma umuduyla bölgeye gelir, çoğu da iş bulamadan geri dönerdi. Bu göç trafiğinden Mesajeri ve diğer nakliyat kumpanyaları önemli gelirler elde ettiler<sup>618</sup>.

1883 yılında Mersin limanına giriş yapan yolcuların sayısı 10.100, çıkış yapan yolcuların sayısı ise 7.900 olmak üzere toplamda ise 18.000 idi. Bu yolcuların Mesajeri, Rus ve İngiliz kumpanyalarına göre dağılımı şöyleydi<sup>619</sup>.

<b>Mersin Limanı'na giriş yapan yolcular</b>		<b>Mersin Limanı'ndan çıkış yapan yolcular</b>	
Mesajeri Maritim Kumpanyası	2.520	Mes. Mar. Kumpanyası	2.198
Rus Kumpanyası	3.550	Rus Kumpanyası	3.540
İngiliz Kumpanyası	4.030	İngiliz Kumpanyası	2.162

Kabotaj yolcuları sayısının artmasındaki bir etken de bu esnada Mısır'da zuhur eden kolera salgınından dolayı Mesajeri ve diğer kumpanyalara ait buharlılarının Yafa'dan

<sup>616</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 2, Secretariat*; AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 1, Personele*.

<sup>617</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>618</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1881, Chapitre 6, Comptabilite*.

<sup>619</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic*.

geri dönmesi kısa mesafeli yolcu trafiğine öncelik vermeleri idi. Mersin limanındaki yolcu trafiğini arttıran bir diğer neden ise Müslüman hacı adaylarıydı. Mersin acentesi David Rossi'ye göre Mersin'in ard vilayetlerinde hacca gitmek üzere bekleyen hacıların sayısı 4.000 civarındaydı. Mersin'den Mesajeri buharlılarıyla Kızıl Deniz'e taşınan Müslüman hacılar, buradan Cidde'ye gönderilmek üzere İngiliz kumpanyalarına aktarılırdı<sup>620</sup>. Mersin'in yolcu trafiğindeki artışa rağmen kent limanına uğrayan buharlıların sayısındaki artış ve buna bağlı olarak yaşanan rekabet, salgın hastalıklar, hac mevsimi ve sair nedenlerden dolayı, Mesajeri'nin yolcu trafiği yıllara göre kararsızlık gösterdi. Mersin acentesinin yolcu geliri, 1880'de 69.350,00 Frank iken, 1881'de 46.265,00 Frank, 1883'te 37.026,00 Frank, 1886'da 41.748,00 Frank, 1889'da ise 41.597,77 Frank idi<sup>621</sup>. Mesajeri'nin taşıdığı Mersin yolcularını, büyük oranda güverte yolcuları oluşturmaktaydı. Şirketin taşıdığı yolcuların 1885'te 2.571'i güverte yolcusu, 227'si birinci ve ikinci sınıf yolcu, 1886'da 2.469'u güverte yolcusu, 155'i birinci ve ikinci sınıf yolcu, 1887'de ise 1.639'u güverte yolcusu, 163'ü birinci ve ikinci sınıf yolculardan oluşmaktaydı<sup>622</sup>. Mersin limanına uğrayan buharlı nakliyat kumpanyalarının artmasına bağlı olarak bölgenin tarım ve ticaret hacminde de artış oldu. Fransız, Avusturya, İngiliz, İtalyan ve Ruslara ait ticari kuruluşlar bölgeye yerleşti<sup>623</sup>. Şirketin Mersin acentesi David Rossi, bölge ticaretini genelde Fransızların özelde şirketin tekeline alarak, rekabette şirketin elini güçlendirmek için bir takım önlemler alma yoluna gitti. Rossi, Fransız sanayicilerin çıkarlarına göre bölge tarımını teşvik etmek ve çiftçilere kredi sağlamak amacıyla bir halk bankası kurma teşebbüsünde bulundu. Ancak Rossi, Osmanlı hükümetinin bu konuda garanti vermediğinden ve sürekli engeller çıkarmasından dolayı bölgede hiçbir tarım projesini hayata geçirememekten yakınmaktaydı. Osmanlı'nın korumacı ekonomi anlayışı, halk için elzem olan ürünlere dair tarımın yapılması yönündeydi. Bu nedenle devlet yöneticilerinin geleneksel tarımı teşvik ettiği, ülke tarımının ticarileşmesine yönelik taleplere ise olumsuz yaklaştığı anlaşılmaktadır. Rossi, devlet yöneticilerin bu

<sup>620</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>621</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, 1886, 1887, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1881, 1883, 1886, 1887, 1889, Chapitre 6, Comptabilite.*

<sup>622</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1886, 1887, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>623</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 2, Secretariat.*

yaklaşımına karşın çiftçilerin pamuk ekimini teşvik için, bölge çiftçilerine uygun fiyatlarla çırçır makineleri sattı<sup>624</sup>. Rossi'nin çalışmaları kısa sürede etkisini gösterdi. Şirketin Mersin'deki ithalat ve ihracat gelirleri Rus ve İngiliz kumpanyalarına göre önemli oranda yükseldi. Mersin acentesi ithalat ve ihracat geliri 1880'de 313.025 Frank, 1881'de 365.055 Frank, 1882'de 260.460,05 Frank iken 1883'te 435.205,05 Franka yükseldi<sup>625</sup>. Şirketin Mersin'deki en önemli rakibi Rus kumpanyasının ise emtia geliri 1881'de 242.200 Frank iken 1883'te 229.540 Frank idi. Şirketin rekabet halinde olduğu İngiliz kumpanyasının emtia geliri ise 1881'de 112.250 Frank, 1883'te ise 121.102 Frank idi<sup>626</sup>. Mersin limanında rekabet halinde olan 3 büyük nakliyat kumpanyasının ithalat ve ihracatı tabloda görülmektedir.

**Tablo 16: Mersin'e uğrayan üç büyük nakliyat kumpanyasının 1883 yılı Mersin ithalat ve ihracatı**

İthal ürünleri	İhraç ürünleri	MM Kump.		Rus Kumpanyası		İngiliz Asia Minor	
		İthalat koli	İhracat koli	İthalat koli	İhracat koli	İthalat koli	İhracat koli
Kahve	Tahıl	3109	19377	--	2914	371	16019
Şeker	Susam	3392	20242	860	5280	382	9466
Biber	Pamuk	292	7253	--	9236	--	4364
Pirinç	Yün	1100	8863	1043	1739	--	590
Manifatura	Kuru üzüm	2906	8543	5439	34	1899	90
Hırdavat	Tohum	3145	489	2018	1322	372	459
Kürk	Zamk	1190	253	355	778	--	53
Demir	Halı	16222	147	2736	369	5146	30
Meyve	Deri	824	2465	439	838	1139	183
Sabun	Yiyecek	69	112	220	1570	562	851
Tütün	Afyon	519	8	954	13	398	14
İlaç	Balmumu	235	121	168	52	--	23
Keçi derisi	Kayısı	459	848	--	--	--	--
Petrol	çekirdeği	---	387	--	657	1913	--
Likit (Sıvı)	Mineral	372	--	192	--	103	38000
Yiyecek erzak	Pamuk tohumu	816	--	1890	844	1222	777
Para kesesi	Hayvanat	258	374	265	225	33	28
Diğer	Diğer	2150	386	2533	1002	1430	607
Toplam		37.058	70.308	19.112	26.873	18.970	67.554

Kaynak: AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>624</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>625</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1881, 1883, Chapitre 6, Comptabilite.*

<sup>626</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1881, 1883, Chapitre 6, Comptabilite.*

Mesajeri ve diğer kumpanyaların Mersin ihracatında önemli yere sahip olan pamuk, susam ve tahılın neredeyse tamamı Adana vilayetinden sağlanmaktaydı. Ancak bu ürünler kara yoluyla çok zor şartlarda Mersin'e ulaştırılıyordu. Yapımına uzun süreden beri devam edilen Mersin-Tarsus-Adana demiryolu hattının Ocak 1886'da açılması Mersin'in kaderini etkiledi. Çukurova'nın verimli topraklarındaki ürünlerin demiryolu aracılığıyla daha kolay bir şekilde Mersin limanına akmaya başlamasıyla, Mersin ticareti önemli oranda arttı. Demiryolunun açıldığı 1 Ocaktan, 31 Aralığa kadar Adana'dan Mersin'e 9.591 ton emtia taşındı<sup>627</sup>. 1885'te Mersin'in genel ihracatı toplamda 171.163 koli iken 1886'da 366.608 koliye yükseldi. Buna bağlı olarak Mersin limanına uğrayan buharlı nakliyat kumpanyalarının sayısında önemli artış oldu. 1886 yılında Mersin limanına giriş-çıkış yapan nakliyat kumpanyalarının sayısı ve tonajları şöyleydi<sup>628</sup>.

		<b>Sayı</b>	<b>Ton</b>
Fransız	MM Kump.	53	85.419
“	Maison Fabre de Marseille	19	16.176
“	Maison Mesnier du Havre	1	1.977
Rus Kumpanyası		58	78.143
İngiliz		89	50.458
Mısır Hıdıviye		46	43.792
Osmanlı		36	3.625
Yunan		18	665
İtalyan		1	863
Avusturya		1	350

Şirketin Mersin acentesi Geofray Emile (1884-1888) göre İngiliz Asia Minor Kumpanyası'nın varış ve kalkış saatleri düzensizlik gösterdiğinden yolcu ve tüccarlar bu şirketi pek fazla tercih etmemektedir. Diğer yandan Beyrut'tan İzmir'e gitmek üzere Mersin'e uğrayan Rus buharlıları, Mesajeri ile aynı gün hareket etmekteydiler. Geofray, Rus kumpanyası acentesinin de bu durumdan memnun olmadığını belirtmekteydi. Mesajeri'nin kalkış ve varış saatleri Fransız hükümeti ile yapılan anlaşmaya göre

<sup>627</sup> *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1887 on the Vilayet of Adana*, No. 406, Printed by Harrison and Sons, London 1888, s. 5.

<sup>628</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1886, Chapitre 4, Trafic*.



belirlendiğinden değişmesi çok zordu, buna karşın Rus kumpanyası, kalkış ve varış saatleri daha kolay bir şekilde değişebilirdi. Mersin limanına uğrayan diğer iki önemli nakliyat kumpanyalarından biri Mısır Hıdıviye, diğeri ise İdare-i Mahsusa idi. Mısır kumpanyasının İskenderiye'den Mersin'e yaptığı haftalık seferleri kararsızlık göstermekteydi. Bu şirket daha çok Suriye sahil kentlerindeki yolcularını taşıymaktaydı. İdare-i Mahsuse ise genellikle asker ve resmi görevli taşıymaktaydı.

Mersin limanı emtia trafiğinin artmasıyla, bu limana uğrayan Fransız bandıralı nakliyat kumpanyasının sayısı üçe yükseldi. Fransızlar yukarıdaki rakamlardan da görüleceği üzere Mersin emtia ticaretinde ilk sıradaki yerlerini korumaya devam ettiler. Geofray Emile, şirket merkezine gönderdiği raporunda demiryolu hattı dışında kalan Konya ovasının zengin ürünlerine ulaşamamaktan yakınıyordu. Geofray'a göre Mersin acentesinin kaderi Adana vilayetinde yetiştirilen ve sadece yılda bir defa hasadı yapılan pamuk ve susamın rekoltesine bağlı olmamalıydı.

Geofray, Konya ovasında bolca üretilen buğday ve arpa gibi ürünlerin, pazarlaması yapılmadığından dolayı yerinde kalmasından yakınmaktaydı. Bunun dışında iç bölgelerdeki sarı tohum, bal, balmumu, zambak, halı, kuru üzüm gibi birçok ürüne de nakliyat problemi yüzünden ulaşılamamaktaydı. Demir yolu hattı dışında kalan iç bölgelerdeki bu ürünler, Suriye ve Karadeniz'in iç kesimlerinden getirilen develer aracılığıyla yapılmaktaydı<sup>629</sup>. İç bölgelerden deve ve katırlarla limana getirilen bu ürünlerin nakliyatındaki masraf arttığından fiyatları da katlanmaktaydı. Mesela Çukurova'da buğday rekoltesinin düşük olduğu bir dönemde, bölgenin un ihtiyacı Haziran ayına kadar Marsilya'dan ve çevre sahil kentlerinden karşılanırken, buğday rekoltesinin yüksek olduğu dönemde Mersin'den Marsilya'ya un ihraç edilmekteydi. MM Kumpanyası, 1887 Haziranına kadar, Mersin'e 1.344 ton un ithal ederken, Haziran ayından sonra ise Mersin limanından 77 ton un ihraç etmişti<sup>630</sup>. Bu durum deniz ve demiryolu ulaşım ağlarının, Batı'yla olan ticari ilişkileri ne derece basite indirgediğinin ve ulaşımın zor sağlandığı yakın bölgelerle yapılan iç ticarete alternatif olduşturduğunun bir kanıtıydı. Mersin-Adana demiryolunun açılmasıyla, Mesajeri'nin Mersin ithalat ve

---

<sup>629</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1887, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>630</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1887, Chapitre 4, Trafic.*

ihraç ürünü çeşitliliğinde önemli artış oldu. Mesajeri'nin 1886 yılı Mersin ithalat ve ihracat ürünleri tablo 18'de görülmektedir.

**Tablo 17: MM. Kumpanyası'nın 1886 yılı Mersin ithalat ve ihracatı**

Emtia	İthalat		İhracat	İhracat	
	Koli	Kilogram		Koli	Kilogram
Kahve	3.292	197.520	Pamuk	4730	709.500
Şeker	3.199	288.000	Yün	4040	445.000
Pirinç	368	25.700	Deri	1435	22.000
Biber	250	17.500	Halı	221	22.000
Manifatura	1.536	153.600	Susam	47062	3.764.960
Hırdavat	1.365	122.800	Buğday	27413	2.300.000
Erzak	1.234	86.400	Yulaf	2520	140.000
Alkol	775	69.750	Üzüm	15685	1.800.000
Demir	22.830	600.000	Mısır	1477	130.000
Deri	1.058	105.800	Sarı tohum (grain jaune)	557	58.000
İlaç	85	7.650	Zamk (lastik)	307	35.000
Sabun	110	11.000	Kayısı çekirdeği	372	37.000
Tütün	460	23.000	Balmumu	82	12.000
Diğer	5.380	53.800	Kimyon	653	53.000
Hayvanat	197	900.300fr.	Bal	1164	99.000
			Keten tohumu	277	22.000
			Keneotu	736	59.000
			Haşhaş tohumu	254	20.000
			Mercimek	523	46.000
			Karabiber	257	20.500
			Valon ?	527	58.000
			Tuzlanmış bağırsak	15	1.500
			Afyon	21	1.750
			Erzak	364	36.400
			Diğer	620	60.000
			Hayvanat	170	599.400 fr.
<b>Toplam</b>	<b>42.139</b>	<b>1.762.520</b>		<b>111.482</b>	<b>9.900.610</b>

Kaynak: AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1886, Chapitre 4, Trafic.*

Mesajeri'nin 1890-1900 arası emtia trafiğinde önemli düşüşler yaşandı. Bu düşüşün yaşanmasında birçok etken vardı. 1890'da Mersin limanına uğrayan nakliyat kumpanyalarının sayısında artışla birlikte önemli rekabet yaşandı. Özellikle, bölgenin en önemli ihraç ürünü olan pamuk ve susam ticareti, Trieste, Selanik ve Odesa'nın tekeline geçti. Hıdiviye Kumpanyası, Essayau, Avusturya Lloyd, Pantaleau, İtalyan Mario Harmonia, Bell's Asia Minor, Hacı Davud kumpanyaları Mersin'e yaptıkları sefer sayılarını arttırdı. Diğer yandan ikinci bir Rus nakliyat şirketi olan Papeui Nakliyat Kumpanyası (Compagnie de Navigation a Papeui) ayda dört defa uğramaya başladı. Bunun yanında İngiliz Prince Line Kumpanyası da yıl içinde Mersin'e yaptığı sefer sayısını 32'ye yükseltti. Bunun gibi daha birçok millete ait nakliyat kumpanyası Mersin'e uğramaya başladı. Bilhassa Prince Line Kumpanyası, emtia nakliyat fiyatlarını büyük oranda geriye çekti. Bundan başka MM Kumpanyası'nın haricinde Mersin

limanına M. M. Duchon Doris de Marseille Kumpanyası ve Cyprien Fabre Kumpanyası da Mersin limanına uğramaktaydı<sup>631</sup>.

Şirketin Mersin acentesi Paul Marichal (1889-1902)<sup>632</sup>, şirket merkezine gönderdiği raporunda, 1890-1895 arası bölgede ve Anadolu dahilinde zuhur eden Ermeni olaylarından dolayı şirketin emtia gelirlerinde düşüşler yaşandığını belirtiyordu. Mesajeri'nin Mersin, Adana ve Konya civarında emtia trafiğini neredeyse tamamen Ermeni tüccarlar aracılığıyla yapılmaktaydı. Malların Adana-Mersin demiryolunda taşınmasında güvenlik kaygısı olmazken, bilhassa tren yolu hattının dışında iç bölgelerden deve ve katırlar aracılığıyla nakledilmesinde güvenlik sorunu yaşanmaktaydı. Mersin'in ard ülkesiyle ticari trafiğinin bu şekilde kesintiye uğraması şirketin ihracat gelirlerini olumsuz etkiledi<sup>633</sup>. Bunun yanında özellikle 1893 ve 1894 yıllarında pamuk ve susam hasadında önemli düşüşler yaşanması ve bu yıllarda zuhur eden salgın hastalıklardan dolayı buharlıların karantina altında tutulması da bir başka etkendi. 1895-1900 yılları arasında Ermeni olaylarının kısmen yatışması; pamuk, susam ve buğday rekoltesinin artmasıyla 1895-1900 arası şirketin emtia trafiğinde artış yaşandı<sup>634</sup>.

1900-1914 arasında ise Mersin limanı yolcu ve emtia trafiğinde önemli artış yaşandı. Batılı devletlerin pazar yarışının kızıştığı bu dönemde Mersin ve ard vilayetlerinde artan emtia trafiği, Mersin limanındaki hareketliliği daha da arttırdı. Bu artışta şüphesiz en önemli etkenlerden biri imtiyazı Almanlara verilen Konya-Ereğli demiryolu hattının 1903'te tamamlanmasıydı. Ancak bu hattın Adana'ya kadar olan 120 kilometrelik kısmı, 1. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar tamamlanamadı. Buna rağmen Anadolu dahilindeki bir çok vilayetin demir yolu ağlarıyla Ereğli'ye bağlanması Mersin ticaretini önemli oranda arttırdı. Tablo 19 Mersin limanına 1901-1910 yılında uğrayan buharlı nakliyat kumpanyaları limandaki hareketliliği göstermektedir.

---

<sup>631</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1895, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>632</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1889, 1892, 1893, Chapitre 1, Personnele.*

<sup>633</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1895, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>634</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, Chapitre 2, Secretariat.*

**Tablo 18: 1901-1910 arası Mersin Limanı'na uğrayan buharlı nakliyat kumpanyaları, sayı ve tonajları**

Kumpanya İsimleri	Bandıra	Liman'a giriş-çıkış		Tonajları	
		1901	1910	1901	1910
MM Kump.	Fransa	26	24	52.379	48.527
Chyprien Fabre	"	2	--	4.626*	---
Diğer	"	2	--	---	---
Prince Line	İngiliz	13	24	16.250	35.362
Hıdiviye	"	42	76	43.215	108.506
Bell's Asia Minor	"	26	23	9.216	13.908
Diğer	"	7	23	7.144	32.360
Navigasyon Rus	Rus	28	101	37.772	136.071
" " Nord	Rus	--	38	---	36.277
Deutche Levant Line	Alman	17	32	22.502	44.744
Pantaleon	Yunan	24	16	9.621	7.811
Diğer	Norveç	1	1	599	1.377
Hacı Davud, İ. Mahsusa	Osmanlı	49	--	38.236	---
Diğer	Osmanlı	--	14	---	7.840
Chyprien Fabre	İtalyan	2	--	---	---
Florio Rubattino	"	14	33	32.430*	72.329
Balhi Calcaqua	"	--	2	---	1.644
Diğer	"	8	1	---	774
Avusturya Lloyd	Avusturya	77	50	125.179	13.861
Diğer	"	2	--	4.000	---
Royal Neederlandaise	Hollanda	--	15	---	13.861
Roman Kumpanyası	Romanya	--	1	---	774
Amerikan Kumpanyası	Amerika	--	85	---	59.542
Adolf Belge	Belçika	--	7	---	10.002
Diğer	Savyona	--	--	---	60
<b>Toplam</b>		<b>340</b>	<b>575</b>	<b>403.169</b>	<b>742.457</b>

Kaynak: AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1901, Chapitre 2, Secretariat*; AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 4, Trafic*.

1901'de Mesajeri haricinde Mersin limanına Chyprien Fabre ve münferid olarak birkaç Fransız buharlı tüccar gemisi uğrasa da daha sonraki dönemlerde Fransızların Mersin limanındaki yegâne temsilcisi MM Kumpanyası oldu. Ancak 1900-1914 arasında Mersin limanına uğrayan İngiliz ve Ruslara ait buharlı nakliyat kumpanyalarının sayılarında önemli artış yaşanırken, Mesajeri'nin bölgedeki etkinliği bu kumpanyaların lehine değişime uğradı. Bunda Adana, Tarsus ve Mersin dâhilinde devam eden Ermeni isyanlarının da rolü büyüktü. Nitekim şirket tüm ticari faaliyetlerini daha çok bölgedeki Ermeni tüccarlar aracılığıyla yürütmekteydi<sup>635</sup>. Bunun gibi daha birçok nedene bağlı olarak Mesajeri, dolayısıyla Fransızlar, Mersin ticari rekabetinde üstünlüğü İngilizler ve

\* Bu rakam Cyprien Fabre ve Mersin'e giriş-çıkış yapan diğer iki Fransız bandıralı buharlıların toplam tonajıdır.

\* Bu rakam İtalyan Rubattino, Cyprien Fabre ve diğer İtalyan bandıralı buharlıların toplam tonajıdır.

<sup>635</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 2, Secretariat*.

Ruslara kaptırdı. 1880'lerde Mesajeri'nin Mersin limanındaki yıllık yolcu ve emtia gelirleri ortalama 250.000 Frank civarındayken 1902'den 1912'ye ortalama yıllık gelir 90.000 Franka kadar geriledi<sup>636</sup>. MM Kumpanyası'nın 1902-1912 arası Mersin acentesinin gelir ve giderleri tablo 20'de verilmektedir.

**Tablo 19: 1902-1912 arası MM. Kumpanyası'nın Mersin acentesinin gelir ve giderleri**

	Acente gideri	Trafik gideri	Toplam	Yolcu ve emtia geliri
1902	18.169,44	3.872,20	22.641,64	68.123,20 fr.
1903	15.264,06	6.709,55	21.973,61	76.809,22 fr.
1904	15.434,95	8.367,55	23.802,50	109.979,10 fr.
1905	16.391,73	9.416,45	25.808,18	102.376,30 fr.
1906	16.175,59	9.883,15	26.058,74	80.820,60 fr.
1907	15.615,40	9.220,00	24.835,40	106.412,70 fr.
1908	16.212,65	9.678,50	25.890,15	74.243,55 fr.
1909	15.676,80	5.608,75	21.285,55	80.304,26 fr.
1910	12.920,68	5.766,65	18.687,33	65.902,00 fr.
1911	14.164,77	7.613,39	21.778,16	92.908,00 fr.
1912	11.334,11	5.393,35	16.726,46	101.703,05 fr.
1913	11.476,74	13.236,96	24.713,70	114.855,30 fr.
<b>Toplam</b>	<b>145.402,42</b>	<b>84.184,38</b>	<b>229.587,17</b>	<b>929.505,21 fr.</b>

Kaynak: AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, Chapitre 4, Trafic.*

Mesajeri buharlılarının 1902-1913 arasında Mersin'den taşıdığı yolcular genellikle güverte yolcularından oluşmaktaydı. Bu yolcular daha çok İskenderun, Lazkiye, Beyrut, Yafa gibi Suriye sahil kentlerine yönelik kabotaj yolcularından oluşmaktaydı. Mesajeri buharlıları aynı zamanda Osmanlı devletine ait resmi görevliler, asker ve öğrenci de taşımaktaydı<sup>637</sup>. Kabotaj yolcusunda Mesajeri, daha çok Hıdıviye ve Rus kumpanyaları ile rekabet halindeydi. Şirketin 1902-1913 arası Mersin limanından taşıdığı yolculardan elde ettiği yıllık ortalama gelir 18.000 Frank civarındaydı<sup>638</sup>. Mesajeri'nin Mersin'den ihraç ettiği belli başlı ürünler ise; preslenmiş pamuk, pamuk tohumu, ipek kozası, buğday, yün, zambak, krom, deri, bal, balmumu, sarı tohum, gibi değişik kalemlerden oluşmaktaydı<sup>639</sup>. Bu ürünler, şirket buharlıları tarafından Marsilya, Havre, Dunkerque, Londra, Barselona, Boston gibi şehirlere ihraç edilmekteydi. Şirketin Mersin

<sup>636</sup> 1902-1913 arası şirketin tabloda görülen geliri sadece Mersin limanından çıkan emtia ve yolcu yolculara aittir. Mersin limanına giriş yapan yolcular ve emtia bu gelirlere dâhil değildir.

<sup>637</sup> Şirketin Mersin'e taşıdığı Osmanlı askeri, memuru talebesi hakkında bakınız. DMA. 4942 *Yerli ve Ecebi Vapurların Navlun Defteri*, s. 63,74, 79, 101.

<sup>638</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, 1913 Chapitre 4, Trafic.*

<sup>639</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1910, 1911, 1912, Chapitre 6, Comptabilite.*

ihracatından elde ettiği yıllık ortalama gelir ise 65.000 Frank civarındaydı. Mesajeri, emtia trafiğinde Mersin ile Marsilya arasında aynı hat üzerinde seferler yapan Rus ve Hıdıviye kumpanyalarıyla rekabet halindeydi<sup>640</sup>. Şirketin Mersin acentesi Jaureguiberry Edmound<sup>641</sup> (1902-1913), raporunda Mersin-Marsilya arasında pamuk ticaretinin Rus ve Hıdıviye kumpanyalarının tekeline geçmesinden yakınıyordu<sup>642</sup>. Tablo 20’de görülen şirketin acente masrafları ise arazi giderleri, aydınlatma, vergi, personel, posta ve telgraf giderleri, araba, şirket için arazi alımı vesairenden oluşurken, trafik giderleri mavnalarla emtia indirme, bindirme gideri, simsar ve komisyonculara yapılan ödeme gideri vesairenden oluşmaktaydı<sup>643</sup>. Mersin acentesinin 1908-1913 Mersin ithalat ve ihracatı tablo 21’de görülmektedir.

**Tablo 20: 1908-1913 MM. Kumpanyası Mersin İthalat ve İhracatı**

	İthalat		İhracat	
	Koli	Ton	Ton	Gelir fr.
1908	19.045	1.685	2.280	60.723,00
1909	16.527	1.545	2.237	54.839,01
1910	24.478	2.103	2.192	44.278,30
1911	21.467	2.033	2.668	70.785,20
1912	16.041	1.533	2.686	88.756,85
1913	20.527	1.857	1.710	96.752,30

Kaynak: AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, 1913 Chapitre 4, Trafic.*

Şirketin Mersin ithalatını oluşturan belli başlı ürünler, pamuklu kumaş, konserve, manifatura, kâğıt, yer fıstığı, şeker, çay, hırdavat, ispirto, kireç ve çimento, kiremit ve tuğla, tütün ve tönbe kü, bakır, kalay, yağ vesairenden oluşmaktaydı<sup>644</sup>.

Şirketin Mersin ve ard vilayetlerindeki belli başlı emtia tedarikçileri Zelveian, Christian Mavomati, Siolericaulis, Kechichion, Homey Silkias, Yatıkoğlu, Chachaty Freres, Henri Artus, Manavelion, Yakup ve Osmanlı Bankası, Atina Bankası, Alman Bankası,

<sup>640</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, 1913 Chapitre 4, Trafic.*

<sup>641</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1902-1913, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>642</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1912, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>643</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1912, Chapitre 6, Comptabilite.*

<sup>644</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, 1913, Chapitre 4, Trafic.*

Deutsche Baumvall gibi şahıs ve kurumları<sup>645</sup>. Bu sayede Mesajeri buharlılarının Mersin limanına uğramaya başladığı 1852'den 1890'lara kadar olan dönemde, şirketin gelirleri önemli oranda arttı. Aynı süreçte adı geçen zümreler de Mesajeri ile olan ticari ilişkileri sayesinde ekonomik yönden güçlendiler. Mesajeri, nüfuz sahibi olduğu Hıristiyan zümre aracılığıyla bölge ticaretinde güçlü bir inhisar oluşturdu ve bunun nimetlerinden 1900'e kadar istifade etti. Ancak 1886'da Mersin-Tarsus-Adana ardından 1900'lerin başında Ankara-Konya-Ereğli demiryolu hattının tamamlanmasıyla Mersin limanındaki ticari hareketliliğin artmasına bağlı olarak limana uğrayan buharlı nakliyat kumpanyalarının sayısında da büyük artış yaşandı. Yabancı nakliyat kumpanyalarının büyük bir kısmı bölge ticaretini elinde bulunduran gayri Müslim, zümreler üzerinden nüfuz kazanma yoluna gitti.

1890'larda başlayan ve aralıklarla 1914'e kadar devam eden Ermeni olayları neticesinde Ermenilerin bir kısmının bölgeden göç etmesi, kalanların ise bölgedeki diğer gayrimüslim tebaada olduğu gibi batılı misyonerlerin nüfuz mücadelesinde heterodoks bir yapıya bürünmesi, bölgenin ekonomik yapısını da çok uluslu şirketlerin nüfuz mücadelesine göre parselledi. Bunun neticesinde, Mesajeri'nin bölgedeki inhisarı sektöre uğradı. Nitekim şirketin acenteleri 1886'dan sonra Mersin ve ard vilayetlerinin çok geniş bir yüzölçümüne sahip olduğunu, bölgeye her geçen gün yerleşen Batılı şirketlerin sayılarındaki olağanüstü artıştan dolayı, inhisar oluşturamamaktan yakınmaktaydı<sup>646</sup>.

19. yüzyılda Mersin kentinin kuruluşu ve gelişiminde MM Kumpanyası önemli rol oynadı. Bölgenin ilk defa Mesajeri'nin buharlı gemileriyle tanışması aynı zamanda ilerleyen dönemlerde Karaman vilayetinin ticari tekeli elinde bulunduran Mersin kentinin Batı emperyalizmiyle tanışması anlamına geliyordu. 1886'da Mersin-Tarsus-Adana demir yolu hattının tamamlanmasıyla Çukurova bölgesi de pazar ekonomisine dâhil oldu. 1900'lü yıllara gelindiğinde Mersin kenti, gelişimini büyük oranda tamamlayarak yılda ortalama 25 buharlı nakliyat kumpanyasına ait 500 buharlının uğradığı, pazar ekonomisinin uzantısı olan geniş bir liman kenti haline geldi. Böylelikle genelde Anadolu'nun özelde ise Konya ve Adana vilayetlerinin kendine özgü,

<sup>645</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>646</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1887, 1895, 1902, 1910, Chapitre 2, Secretariat.*

geleneksel ve ekonomik yapısının Batı kapitalizmine entegre sürecinin Mersin ayağı dönüşüme uğramış oldu.

## 2.5. İzmir'deki Faaliyetleri

Levant'ın en büyük liman ve ticaret merkezlerinden biri olan İzmir, tarihi süreç içinde verimli hinterlandı ve uzun mesafeli kervan yollarını denizle bütünleştiren coğrafi konumu nedeniyle canlı bir ticaret yaşantısına sahipti. Akdeniz ve Avrupa'nın değişik limanlarından deniz yoluyla İzmir'e getirilen emtia, kervanlar aracılığıyla buradan İzmir'in ard vilayetlerine gönderilirken, Anadolu dahilinden İzmir limanına getirilen emtia ise tüccar gemileri aracılığıyla Akdeniz, Karadeniz ve Batı Avrupa sahil kentlerine ulaştırılırdı. İzmir'in 19. yüzyıl ticareti, tüm Osmanlı sahil kentlerinde olduğu gibi, genellikle işlenmemiş veya yarı işlenmiş tarım ürünleri ve hammaddelerin, Batı'nın işlenmiş ürünleriyle takas edilmesinden oluşuyordu. İzmir'in bu ticari hareketliği özellikle yüzyılın ikinci yarısında büyük bir ivme kazandı. Ticari hareketliliğin artışına paralel olarak şehrin sosyo-ekonomik yapısı da önemli değişime uğradı<sup>647</sup>.

1830'ların sonlarına doğru İzmir ticaretinde yeni bir dönem başladı. Özellikle 1838 Balta Limanı Ticaret anlaşmasından sonra İzmir'e uğrayan buharlıların sayısında da önemli artış yaşandı. 1840'larda İzmir limanının Levant kıyıları, İstanbul, Mısır, Marsilya ile düzenli bağlantıları vardı<sup>648</sup>. Fransızların İzmir ile ilk düzenli posta bağlantısı Fransız deniz posta servisi buharlılarının 1837'de İzmir limanına uğramaya başlamalarıyla sağlanmış oldu<sup>649</sup>. Kumpanya buharlıları gidiş ve dönüş güzergâhı Marsilya-İstanbul arasında Livorno, Civita-Vechia, Napoli, Mesina, Malta, Siros ve İzmir duraklarından oluşuyordu<sup>650</sup>. Ancak bu şirket ticari olmaktan ziyade Fransız hükümetinin belli başlı Levant kentleri ve İstanbul ile düzenli posta bağlantısı kurmak amacıyla kurulmuştu<sup>651</sup>. Bu nedenle kumpanya Fransa ile genelde Levant özelde ise İzmir arasındaki yolcu ve emtia trafiği gereksinimini yeterince karşılayabilecek bir

<sup>647</sup> A. Mesud Küçükcalay, *Osmanlı İthalatı İzmir Gümrüğü 1818-1839*, Kitapyayınevi, İstanbul 2007, s. 45-47.

<sup>648</sup> Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, s. 66-67; AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*, s. 1-2

<sup>649</sup> AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*, s. 1-2; Girard, "Les Grandes Compagnies Maritimes sous le Second Empire", s. 107-118; Musnier, *Les Messageries Nationales*, s. 99-100.

<sup>650</sup> *Quelques Reflexions sur le Projet*, s. 6-7; Giraud, *Les Origines et L'evolution e la Navigation*, s. 22-23.

<sup>651</sup> AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*, s. 1-2; Levasseur, *Histoire du Commerce de la France*, s. 712.



yapıda değildi. Bundan dolayı İzmir ile Fransa arasında yolcu ve emtia trafiği sağlamak amacıyla, 1845'te Rostand ve Kumpanyası (Rostand et Compagnie) kuruldu<sup>652</sup>. Bu yeni kumpanya genellikle Levant Buharlı Posta Kumpanyası (Compagnie des Paquebots a Vapeur du Levant) adıyla tanınmaktaydı<sup>653</sup>. Kumpanya filosu toplamda üç adet buharlıdan oluşuyordu. 11 Temmuz 1846'da Rostandların *Hellespont* adındaki buharlı gemisi Livorno ve İzmir arasındaki ilk seferini yapmak üzere denize açıldı<sup>654</sup>. Bu kumpanya ayda bir defa Marsilya-Suriye ve İstanbul arasında düzenli olarak seferler yapacaktı<sup>655</sup>. Ancak bu iki kumpanyanın da seferleri aynı hat üzerinde olduğundan, birbirleriyle rekabet içinde içindeydiler ve finansal yönden pek başarılı olamadılar. Buna karşın, 1837'den sonra ticari amaçlarla İzmir limanına düzenli olarak uğramaya başlayan, Avusturya Lloyd Kumpanyası, buradaki gelirini önemli oranda arttırdı<sup>656</sup>. 1840'larda Lloyd buharlıları ayda 4 defa İzmir'e düzenli olarak uğramaya başladı<sup>657</sup>. Lloyd Kumpanyası'nın İzmir'e düzenli olarak uğramaya başlamasından kısa bir süre sonra Avusturyalı birçok ticari işletme İzmir'e yerleşti<sup>658</sup>. Avusturya, Büyük Britanya'dan sonra İzmir ticaretinde ikinci sıraya yükseldi.

**Tablo 21: İzmir'in 1846 yılı ilk dört ülkeye göre ithalat ve ihracatı**

Ülkeler	İthalat (Frank)	İhracat (Frank)	Toplam (Frank)
Büyük Britanya	8.865.000	12.973.000	21.838.000
Avusturya	12.546.000	4.113.000	16.659.060
Fransa	2.588.000	5.834.000	8.422.000
Amerika	1.120.000	4.523.000	5.643.000

Kaynak: *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins Memoir et Documents Sur Le Commerce des Pays D'Europe*, Imprimerie Centrale de Napoleone, Paris 1850, s. 29.

Büyük Britanya'nın ise İzmir ticaretinde ilk sırada yerini muhafaza etmesinin en önemli nedenlerinden biri, şüphesiz 1825'e kadar bölge ticaretini tekeline bulunduran İngiliz Levant Kumpanyası'nın<sup>659</sup> yerini bu tarihten sonra İzmir'e yerleşmeye başlayan birçok

<sup>652</sup> Bois, *Armements Marseillais*, s. 63.

<sup>653</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, s. 57.

<sup>654</sup> Giraud, *Les Origines et L'evolution e la Navigation*, s. 37.

<sup>655</sup> Bois, *Armements Marseillais, Compagnies de Navigation et Navire a Vapeur*, s. 63.

<sup>656</sup> Guissippe-Astori, *Il Lloyd Triestino Contributo Alla Storia Italiana della Navigazione Marittima*, s. 85; Coons, *Austrian Policy Towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd*, s. 63.

<sup>657</sup> *Annales du Commerce Exterieur, Autriche, Faits Commerciaux N° 7*, Publiées Par Le Ministere de L'Agriculture du Commerce et des Travaux Publics, Fevrier 1843 a Fevrier 1857, Paris 1857, s. 6-7.

<sup>658</sup> *Annales du Commerce Exterieur, Autriche, Faits Commerciaux N° 3*, s. 44.

<sup>659</sup> M. Epstein, *The Early History Of The Levant Company*, London 1908, s. 38-39.

İngiliz Levanten şirketin almasıydı. İzmir'in Büyük Britanya ile ticari ilişkileri İngiliz Levanten ailelerin kurdukları ticaret evleri aracılığıyla yürütüldü<sup>660</sup>.

MM Kumpanyası'nın Eylül 1851'den sonra İzmir limana düzenli olarak uğramaya başlaması, Fransızların İzmir ticaretinde yeni bir sürecin başlangıcı oldu. Mesajeri'nin Fransız hükümeti ile yaptığı anlaşmaya göre, şirket buharlıları, Marsilya'dan hareketle Malta, Siros, İzmir, Midilli, Çanakkale ve Gelibolu üzerinden İstanbul'a ayda üç defa düzenli seferler yapacaktı. İzmir'in Levant kentleriyle bağlantısı ise şirket buharlılarının 20 günde bir İstanbul'dan hareketle, İzmir, Rodos, Mersin, İskenderun, Lazkiye, Trablus, Beyrut, Yafa üzerinden İskenderiye kadar uzanan dolaşımli bir hattan sağlanacaktı<sup>661</sup>. Böylelikle şirketin birinci hattı aracılığıyla İzmir ile Marsilya arasında direk ve düzenli bir bağlantı kurulurken, ikinci hat ile bir yandan İstanbul, diğer yandan Levant kentleri arasındaki kabotaj ticareti Mesajeri aracılığıyla sağlanmış oluyordu.

Mesajeri'nin İzmir limanına uğramaya başlamasından kısa bir süre sonra Kırım Savaşı'nın patlak vermesi İzmir limanındaki trafiği, özellikle yolcu trafiğini önemli oranda arttırdı. Şirketin, 28 Şubat 1854'te Fransız hükümeti ile imzaladığı anlaşma, Marsilya ile İstanbul arasındaki ilişkileri geliştirmeye yönelikti, Suriye ve Mısır'daki seferler de geçici süreliğine azaltılıyordu<sup>662</sup>. Anlaşma ile Marsilya-İstanbul arasındaki seferler haftada bir yükseltiliyordu<sup>663</sup>. Bunun yanında Suriye dolaşımli hattının başı daha önce İstanbul iken İzmir'de son buluyor, Mısır seferleri ise 24'ten 18'e olacak şekilde azaltılıyordu<sup>664</sup>. 31 Mart 1855'te yapılan ek bir anlaşmayla İstanbul hattı Varna, Balaklava, Sivastopol'a, yani tüm Kırım sahillerine uğrayacak şekilde değişime uğradı<sup>665</sup>.

Kırım Savaşı dolayısıyla artan yolcu ve emtia trafiğinin önemli bir kısmını asker ve askeri mühimmat oluşturmaktaydı. Şirketin İstanbul'a giden ve İstanbul'dan gelen buharlılarının ana uğrak noktası olarak İzmir limanı seçildi<sup>666</sup>. Bununla birlikte İstanbul

<sup>660</sup> Cihan Özgün, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir'in Aydın Sancağı ile Ticari İlişkileri", 2. *Ulusal İktisat Kongresi, 20-22 Şubat 1008, DEÜ İİBF, İktisat Bölümü*, s. 2.

<sup>661</sup> AFL. 1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1851*.

<sup>662</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Maritimes Messageries Imperiales, Convention du 25 Fevrier 1854*.

<sup>663</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Maritimes Messageries Imperiales, Convention du 25 Fevrier 1854*.

<sup>664</sup> AFL. 1997 002 4857, *Convention du 16 Fevrier 1854*.

<sup>665</sup> AFL. 1997 002 4857, *Convention du 31 Mars 1855*.

<sup>666</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Maritimes Messageries Imperiales, Convention du 25 Kasım 1854*.

limanındaki yoğunluk İzmir limanına da kaymış oldu. Şirket buharlıları, Kırım Savaşı esnasında Marsilya ve İzmir üzerinden cepheye, cepheden de yine İzmir üzerinden Marsilya'ya çok sayıda yolcu ve asker taşıdı<sup>667</sup>. Aynı zamanda cephedeki hasta ve yaralıların bir kısmının tedavi ve bakımı İzmir'de yapıldı<sup>668</sup>.

Savaş esnasında ve sonrasında şirketin hatlarının değişmesiyle, İzmir'in bir yandan İstanbul ve Karadeniz ile diğer yandan Marsilya ile bağlantısı daha da pekişmiş oldu. Şavaşın akabinde MM Kumpanyası'nın haricinde düzenli ve düzensiz birçok buharlı nakliyat kumpanyası İzmir'e uğramaya başladı. Avusturya Lloyd, Navigasyon Rus Kumpanyası, Yunan Kumpanyası (La Compagnie Hellen) düzenli olarak, İngiliz, Fransız, Belçika, Mısır, Yunan vb. milletlere ait pek çok buharlı gemi düzensiz olarak İzmir limanına uğramaktaydı. İngilizlerin İskenderiye-İstanbul arasında işleyen iki büyük buharlısı genellikle emtia almak için sık ve düzensiz olarak İzmir'e uğrarlardı, bunların seferleri düzensiz olduğu için yolcular tarafından pek fazla tercih edilmezlerdi<sup>669</sup>. Bunun yanında sadece emtia taşımak amacıyla birçok buharlı tüccar gemisi İzmir ile Liverpool arasında sefer yapmaktaydı. Bu tüccar gemileri genellikle Liverpool'dan aldıkları emtiayı İstanbul'a boşaltırlar, dönüşte ise İzmir'e uğrayarak İngiltere'ye götürmek üzere emtia alırlardı<sup>670</sup>. İzmir ile Marsilya arasında Mesajeri ile aynı hat üzerinde işleyen bir diğer Fransız şirketi de Marsilya Phocéenne Kumpanyasıydı. (La Compagnie Phocéenne de Marseille). Yunan kumpanyaları ise daha çok İzmir ile Yunan adaları arasında faaliyet göstermekteydi<sup>671</sup>.

İzmir yolcularının tercih ettiği kumpanyalar arasında MM Kumpanyası ilk sırada yer almaktaydı. Bunun yanında İzmir limanından çok sayıda yolcu Mesajeri'nin rekabet halinde olduğu Lloyd buharlıları tarafından taşınırdı. 1859'da zuhur eden Suriye olayları nedeniyle Lloyd Kumpanyası, Suriye'den İstanbul'a olan seferleri geçici süreliğine kaldırmıştı<sup>672</sup>. Mesajeri'nin yolcu taşımacılığında rekabet halinde olduğu,

<sup>667</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Générale du 31 Mai 1857*, s. 33-36; AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Générale du 31 Mai 1856*, s. 38.

<sup>668</sup> Pelin Böke, "İzmir Karantina Teşkilatı'nın Kuruluşu ve Faaliyetleri (1840-1900)", *ÇTTAD*, VIII/18-19, Bahar-Güz 2009, s. 144.

<sup>669</sup> *Report on Smyrna*, Printed By George B. Byre and William Spottiswoode, London 1857, s. 85-86.

<sup>670</sup> *Report on Smyrna*, s. 86.

<sup>671</sup> *Annales du Commerce Exterieur Turquie*, Faits Commerciaux, N° 22, 1862-1863, Librairie Administrative de l'Aul Dupont, Paris 1869, s. 12-13.

<sup>672</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 10 Juin 1859*, s. 14-15; AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 10 Juin 1860*, s. 21; *Annales du Commerce Exterieur Turquie*, Faits Commerciaux, N° 17, 1860, Librairie Administrative de l'Aul Dupont, Paris 1869, s. 31.

Rus Nakliyat Kumpanyası'nın ise seferleri hızlı ve buharlıları da iyi donatılmış durumdaydı, ancak bu kumpanya sübvansede edilmediğinden seferleri düzenden yoksundu<sup>673</sup>.

İzmir limanına uğrayan buharlı nakliyat kumpanyalarında olduğu gibi, İzmir'e gelip yerleşen tüccar Levanten ailelerin sayısında da büyük artış oldu. Kentte birçok millete ait yeni ticaret evleri açıldı. Bu ticaret evleri faaliyetlerini daha çok bölgedeki Rum, Ermeni ve Yahudi gibi Osmanlı tebaası gayrimüslimler aracılığıyla yürütmekteydi. İzmir limanındaki ticaret daha çok ihracata yönelikti<sup>674</sup>. İzmir ihracatını ise kentin ard vilayetleri beslemekteydi. İzmir'in belli başlı ihraç ürünleri, zeytinyağı, kuru ve yaş üzüm ve incir, kuru meyveler, meyan, afyon, pamuk ve yün, keçi kılı, halı, palamut, susam, tahıl, balmumu, sünger, ipek, fasulye gibi değişik kalemlerden oluşmaktaydı<sup>675</sup>. Bu ürünlerin çoğu ise İzmir'in ard vilayetlerinden at, katır, develerle limana getirilmekteydi. İzmir ihracatı, 1860'ta 1.846 ton iken 1865'te 4.046 ton, 1869'da ise 4.540 tona yükseldi<sup>676</sup>.

İzmir limandaki hareketlilikle birlikte emtia talebinde de büyük artış oldu. Bu talebin karşılanması İzmir'in ard vilayetlerinden gelen emtianın artışına bağlıydı. Kentin ard vilayetlerindeki tarımsal zenginliklerinin limana akışının önündeki en önemli engel, iç bölgelerle bağlantı oluşturacak demiryoluydu. Henüz 1856 ve 1863'te İngilizlere imtiyazı verilen İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryolu hattı, 1866'da tamamlandı. Bu hattın işletmesi 1893'te Fransızlara ihale edildi<sup>677</sup>. Demiryolu hatlarının tamamlanmasıyla, İzmir'in ard vilayetlerinde üretilen tahıl, pamuk gibi ürünlerin limana akışı daha kolay bir şekilde sağlanmış oldu. Önceleri İzmir-Aydın, İzmir-Kasaba arası yolculuk süresi iki hafta sürerken, demiryolu sayesinde bu süre iki güne düştü.

---

<sup>673</sup> *Annales du Commerce Exterieur Turquie*, Faits Commerciaux, N° 22, 1862-1863, Librairie Administrative de l'Aul Dupont, Paris 1869, s. 12-13.

<sup>674</sup> Reşat Kasaba, "İzmir", *Doğu Akdeniz'de Liman kentleri (1800-1914)*, Editörler, Çağlar Keyder-Y. Eyüp Özeveren-Donald Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994, s. 17.

<sup>675</sup> *Annales du Commerce Exterieur Turquie*, 1863, s. 20-22; *Annales du Commerce Exterieur Turquie*, 1862-1863, s. 3-5.

<sup>676</sup> Turgut Tatar, *Osmanlı İmparatorluğunun Sömürgeleşme Sürecinde Levanten bir Kent: İzmir*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi SBE., Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Ana Bilim Dalı, Ankara 2012, s. 202.

<sup>677</sup> Geyikdağı, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914*, s. 106; Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, s. 60-62.

İzmir'deki tüm ticari faaliyetlerin yaklaşık üçte biri, İzmir'in yakın kırsal kesimlerinden gelen ürünlerden oluşmaktaydı<sup>678</sup>.

İzmir'e uğrayan buharlı nakliyat kumpanyalarının sayısındaki artışın mevcut limanın fiziksel kapasitesi üzerindeki baskısı, 1860'lı yıllarda daha da arttı. Zira İzmir Limanına ard vilayetlerden gelen emtianın her geçen gün artmasıyla, limanın fiziki kapasitesi ticari hareketliliği kaldıramaz hale gelmişti. Bu nedenle limanın ıslahı ve genişletilmesi sorunu ortaya çıktı. İzmir Limanına üç kilometrelik rıhtım inşası imtiyazı 1 Nisan 1868'de İngiliz tüccarlara verildiği halde 1869'da Marsilyalı Dussaud Kardeşlere ihale edildi<sup>679</sup> ve rıhtımın yapımı 1875'de tamamlandı<sup>680</sup>. Rıhtım şirketi, (Société de Quais de Smyrne) üst düzey devlet yöneticileriyle kurduğu ilişkiler sayesinde ücret tarifesini istediği gibi tespit edebiliyordu. Şirket, 18 Mayıs 1878'de Mesajeri, Fraissinet, Cyprien Fabre, Florio Rubattino, Hıdiviye, Aziziye, Avusturya Lloyd, Navigation Rus Kumpanyalarıyla imzaladığı anlaşmaya göre, % 50'ye varan indirim uygulama yoluna giderken İngiliz bandıralı buharlılara tam tarife uyguladı<sup>681</sup>. Aynı şekilde Fransızlara ait olan İzmir Deniz Fenerleri İdaresi de tüm nakliyat kumpanyalarına indirimli tarife uygularken İngilizlere tam tarife uygulama yoluna gitti<sup>682</sup>. Bazı İngiliz tüccarlar bu nedenle mallarını Kuşadası'na boşaltarak maliyetlerini düşürmeye çalıştılar. İzmir, İngiliz Konsolosu Henry Trotter, bu konuda bir tahkikat yaptırdı ve kendilerine uygulanan çifte standarda dair maruzatını Babıali'ye taşıdı<sup>683</sup>. Babıali, İngiltere'nin baskısı üzerine 1880'de rıhtım ücretlerinin her millete aynı miktarda uygulanması yönünde bir kararname çıkardı<sup>684</sup>. II. Abdulhamid bir aralık İzmir Limanını Hazine-i Hassa'ya dahil etmek için uğraştıysa da başarısız olunca 1891'de şirketin imtiyazını yeniden uzatmak zorunda kaldı<sup>685</sup>. Fransızlar, bir yandan MM Kumpanyası, İzmir rıhtım şirketi, Fenerler idaresi aracılığıyla, İzmir limanında tekel oluşturma, daha doğrusu İngilizleri etkisizleştirme yoluna giderlerken, diğer yandan da İzmir ile ard

<sup>678</sup> Kasaba, "İzmir", s. 13.

<sup>679</sup> Raccagni, "The French Economic Interests in the Ottoman Empire", s. 361-362.

<sup>680</sup> Joseph L. Nappas, *Annuaire des Commerçants de Smyrne et de L'Anatolie, Imprimerie: Journal de Smyrne*, İzmir 1894, s. 9; Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, s. 60-62.

<sup>681</sup> *Correspondence Respecting the Smyrna Quay Dues 1872-82*, Printed by Harrison and Son, London 1882, s. 160.

<sup>682</sup> *Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues*, Printed For Her Majesty's Stationery Office, London 1897, s. 5.

<sup>683</sup> Rıhtım şirketi hakkında yapılan tahkikat için bakınız. *Correspondence Respecting the Smyrna Quay Dues 1872-82*, Printed by Harrison and Son, London 1882, s. 162-170.

<sup>684</sup> *Correspondence Respecting the Smyrna Quay Dues 1872-82*, s. 160-161.

<sup>685</sup> Geyikdağı, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914*, s. 106.

vilayetlerin bağlantısını sağlayan demiryollarının işletme imtiyazını İngilizlerden devralarak, bölgede bulunan tüm vilayetlerde nüfuz kazanma yoluna gitti.

Kentin alt yapısının ticari ihtiyaçlara göre geliştirilmesi ve ard vilayetlerle bağlantısının büyük oranda sağlanmasıyla İzmir limanı 19. Yüzyılın son çeyreğinde tartışmasız olarak Osmanlı Devleti'nin en büyük ihracat limanı haline dönüşüyordu. Buna bağlı olarak İzmir limanındaki ticari hareketlilikte büyük artış yaşandı. 19. Yüzyılın son çeyreğinde Mesajeri haricinde, Fransız Fraissinet C. ve Paquet C., Ligne Franco Belge, Chyprien Fabre; İngiliz Joly Victoria, Bell's Asia Minor Company, Pirince Line, Cunard, Papayanni Company, Wescott & Laurence, Avusturya Lloyd, Rus Nakliyat Kumpanyası (Russian Steamship Company), İtalyan Florio Rubattino ve Danimarka, Belçika gibi birçok değişik ülkeye ait nakliyat kumpanyası İzmir limanına uğramaya başladı<sup>686</sup>.

MM Kumpanyası, Rus, Avusturya Lloyd ve Hıdıviye Kumpanyaları haricindeki diğer nakliyat kumpanyaları genellikle hamule almak üzere düzensiz olarak İzmir limanına uğramaktaydılar. MM Kumpanyası'nın Suriye hattındaki en önemli rakibi Rus Nakliyat Kumpanyası'ydı. 1852'den bu yana şirketin İzmir sorumluluğunda bulunan deneyimli acentesi Charles Salzani, (1852-1905)<sup>687</sup> 1882'de Rus Nakliyat Kumpanyası ile rekabeti sona erdirmek amacıyla iki kumpanya arasında sabit fiyat uygulanmasına yönelik bir anlaşma yaptı<sup>688</sup>. Sabit fiyat uygulaması sayesinde şirket, Suriye hattında önemli gelir elde etti<sup>689</sup>. Mesajeri'nin Suriye, İstanbul ve Yunan Adaları arasında rekabet halinde bulunduğu diğer iki kumpanya Avusturya Lloyd ve Hıdıviye Kumpanyası'ydı<sup>690</sup>. Hızlı ve muazzam büyüklükte olan Hıdıviye buharlıları, İzmir hattında işleyen Batılı posta nakliyat kumpanyası buharlılarına göre birçok yönden daha iyiydi. Hıdıviye Kumpanyası'nın her hafta düzenli olarak İstanbul ve İskenderiye'ye düzenli seferleri

---

<sup>686</sup> Gelina Harlafdis, *A History of Greek-Owned Shipping*, Published Routledge, London 1996, S. 36-37. AFL. 1997 002 4405, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Dardenelle, Rapport General de Service Exercice 1886, 1887, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>687</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1880, 1906, Chapitre 1, Personnel.*

<sup>688</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>689</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1884, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>690</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1892, 1893, 1894, Chapitre 2, Secretariat.*

vardı<sup>691</sup>. Özellikle İstanbul, Beyrut, Port Said ve İskenderiye yolcuları Lloyd ve Hıdıviye Kumpanyası'nı tercih etmekteydiler<sup>692</sup>. Salzani, İzmir'in önde gelen yolcu simsarlarıyla anlaşma sağladığı için İzmir yolcu nakliyatında bazı hatlarda (bilhassa İzmir-Marsilya arasında) tekel kurmuş durumdaydı. Bu nedenle genel anlamda İzmir yolcularının çoğunluğunu Mesajeri buharlıları taşımaktaydı. İzmir ile Marsilya arasında yolcu ve emtia yönünden Mesajeri'nin en önemli rakipleri ise yine Fransız bandıralı Fraissinet, Paquet, Chyprin Fabre, Baillal Pierre kumpanyalarıydı<sup>693</sup>. İngilizlerin İzmir ticaretinde uzun dönem ilk sırada yer almalarına rağmen, İzmir acentesi Salzani, şirket merkezine yazdığı raporlarında Mesajeri'nin rekabet halinde olduğu kumpanyalar arasında İngiliz kumpanyalarını göstermemektedir. Bunda şüphesiz İngiliz kumpanyalarının sadece emtianın bol olduğu belli dönemlerde İzmir limanına uğramalarının etkisi vardı. Zira emtianın bol olduğu dönemlerde zaten çoğu nakliyat kumpanyası yeterince yük alabilmekteydi. Diğer yandan İngiliz nakliyat kumpanyaları yılın belli dönemlerinde İzmir limanına uğradıklarından seferleri düzensizdi, yolcular tarafından da pek tercih edilmezlerdi<sup>694</sup>. Ancak acente Salzani, bazı dönemlerde İzmir'den Mersin'e giden kaçak yolcuların bir kısmının İngiliz Bell's Asia Minor Kumpanyası tarafından taşındığını belirtmekteydi<sup>695</sup>. Halbuki Mesajeri'nin İzmir gelirlerinin üçte biri yolculardan elde edilmekteydi. Bu nedenle İngiliz kumpanyaları yolcu taşımacılığı yönünden Mesajeri'nin önemli bir rakibi olarak görülmüyordu. MM Kumpanyası, İzmir-Fransa emtia ticaretinde de tekel kurmuş durumdaydı. Şirketin İzmir-Marsilya arasında emtia ticaretinde en önemli rakipleri yukarıda isimleri zikredilmiş olan Fransız nakliyat kumpanyalarıydı<sup>696</sup>. Mesajeri'nin seferlerinin daha fazla ve düzenli olması, aynı zamanda Fransız hükümeti tarafından sübvansede edilmesi, İzmir-Fransa ticaretinde Mesajeri'nin tekel kurmasını sağlarken, diğer Fransız nakliyat kumpanyalarının ise seferlerini giderek azaltmalarına yol açtı. Paquet ve Fabre gibi

---

<sup>691</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1894, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>692</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1887, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>693</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>694</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1898, 1904, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>695</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1884, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>696</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, Chapitre 4, Trafic; AFL. 1997 002 4473, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1894, Chapitre 2, Secretariat.*

Fransız kumpanyaları, aynen İngiliz kumpanyaları gibi sadece hamulenin bol olduğu yılın belli dönemlerinde İzmir limanına uğramaya başladılar<sup>697</sup>. MM Kumpanyası, İzmir yolcu ve emtia trafiğinde kurmuş olduğu tekel sayesinde önemli gelirler elde etti. İzmir limanı birçok hattın kesişme noktası olduğundan İzmir acentesi, bünyesinde bulundurduğu kayıklar ve hamallar aracılığıyla limandaki yoğun trafikten önemli gelirler elde ediyordu. Şirketin 1879-1891 yılı emtia ve yolcu, emtia indirme gelirleri tablo 23'te verilmiştir.

**Tablo 22: MM. Kumpanyası'nın 1879-1891 yılları arası İzmir acentesi yolcu ve emtia gelirleri**

	Yolcu geliri (Frank)	Emtia geliri (Frank)	İndirme geliri (Frank)	Toplam (Frank)
1879	106.527,60	384.534,29	43.646,56	534.708,59
1880	96.135,66	372.793,00	43.442,33	512.370,99
1881	126.200,15	384.699,04	48.588,75	559.487,94
1882	148.071,25	300.161,23	42.331,97	490.564,45
1883	118.627,15	243.429,12	25.559,16	387.615,43
1884	---	---	---	---
1885	80.648,45	330.146,24	19.353,84	430.148,53
1886	99.507,55	262.113,40	17.908,89	379.530,24
1887	86.637,90	210.188,67	17.177,50	314.004,07
1888	69.745,55	230.888,81	18.313,20	318.947,56
1889	95.633,85	281.342,46	18.782,86	395.759,17
1890	89.361,35	203.717,13	14.821,60	307.900,08
1891	76.549,25	273.667,05	13.874,31	364.090,61

Kaynak: AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1881, 1882, 1883, 1886, 1887, 1888, 1889, 1891, Chapitre 6, Comptabilite.*

Mesajeri İzmir acentesi, yolcu ve emtia gelirleri 1883'ten sonra önemli oranda düşüş göstermiştir. Bunda en önemli nedenlerden biri şüphesiz İzmir limanına her yıl uğrayan buharlı nakliyat kumpanyalarının sayılarındaki artışı. Özellikle Levant sularında faaliyet gösteren nakliyat kumpanyalarının sayılarındaki muazzam artış ürün bulma krizine yol açmıştı. Bunun yanında İtalyan Florio Rubattino Kumpanyası'nın İzmir-İtalya hattında faaliyet göstermeye başlamasıyla Mesajeri'nin Sicilya ve İtalya sahilleri için emtia bulması neredeyse imkânsız hale geldi<sup>698</sup>.

<sup>697</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1894, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>698</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1887, Chapitre 4, Trafic.*



Şirketin yolcu ve emtia gelirlerindeki düşüşlerin bir başka nedeni de salgın hastalıklar ve tarım ürünlerindeki rekoltenin düşük olmasıydı. Nitekim daha önce de belirtildiği üzere İzmir limanı, Osmanlı Devleti'nin en büyük ihraç limanıydı, ihraç ürünleri ise tarıma dayalıydı<sup>699</sup>.

Mesajeri buharlılarının taşıdığı yolcuların çoğunluğu güverte yolcularından oluşmaktaydı. Şirket buharlılarının İzmir'den taşıdığı yolcu sayısı 1880'de 2.915 iken bunun 1.969'u güverte yolcusu, 1882'de 5.315 yolucunun 4.067'si güverte yolcusu, 1883'te 5.276 yolcunun 4.332'si güverte yolcusuydu<sup>700</sup>.

Bu yolcu portföyü daha sonraki dönemlerde de benzer şekilde oldu<sup>701</sup>. Şirketin birinci ve ikinci sınıf yolcularında yıldan yıla önemli değişim olmazken, güverte yolcuları; salgın hastalıklara, yolcu tarifelerine göre değişiklik göstermekteydi<sup>702</sup>. Bunun yanında salgın hastalıkların görüldüğü dönemde acente giderleri de çok fazla artmaktaydı. Nitekim İzmir'in Karantina tahaffuzhanesi, 1866 yılında Fransızların da tavsiyesiyle, limanın 38 kilometre batısında yer alan Klazomen (Urla) adası seçilmişti<sup>703</sup>.

Klazomen tahaffuzhanesine bırakılan yolcuların, daha sonra gelen bir başka Mesajeri buharlılarına ulaştırılması genellikle İzmir limanı ile Urla arasında işleyen, sefer başına ortalama 60 Franka kiralanan, buharlı kabotaj gemileri aracılığıyla yapılırdı<sup>704</sup>. Şirketin yolcu gelirleri hatlara göre farklılık göstermekteydi. Mesajeri İzmir acentesi yolcu gelirlerinin hatlara göre dağılımı şöyleydi.

---

<sup>699</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, 1886, Chapitre 2, Secretariat*; AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1886, 1887, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>700</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1880, 1882, 1883, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>701</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1886, 1887, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>702</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1880, 1886, 1887, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, 1886, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>703</sup> Böke, "İzmir Karantina Teşkilatı" s. 139.

<sup>704</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1893, Chapitre 2, Secretariat*.

**Tablo 23: 1880, 1883, 1886 Yılları MM. Kumpanyası'nın hatlarına göre İzmir acentesi yolcu gelirleri**

Hatlar	1880 (Frank)	1883 (Frank)	1886 (Frank)
İstanbul gidiş hattı	16.142,41	17.626,80	15.339,35
İstanbul dönüş hattı	28.980,45	33.863,05	33.275,45
Sirküler A Hattı*	19.184,00	35.696,40	21.008,15
Sirküler B Hattı*	31.828,80	31.340,00	29.884, 60
<b>Toplam</b>	<b>96.135,66</b>	<b>118.627,15</b>	<b>99.507,55</b>

Kaynak: AFL.1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1880, 1883, 1886, Chapitre 4, Trafic.*

Şirketin en fazla yolcu taşıdığı, İstanbul dönüş hattıydı. Bu hatta yolcular İzmir üzerinden Marsilya'ya taşınmaktaydı. Şirketin emtia trafiği ise hatlara göre yıldan yıla önemli değişiklik göstermekteydi. Bu değişiklik aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

**Tablo 24: 1880, 1883, 1886 Yılları MM. Kumpanyası'nın İzmir acentesinin hatlara göre emtia geliri**

Hatlar	1880 (Frank)	1883 (Frank)	1886 (Frank)
İstanbul gidiş hattı	130.428,62	6.002,14	3.421,27
İstanbul dönüş hattı	4.651,80	108.569,00	89.165,68
Sirküler A Hattı	38.951,43	20.941,40	26.009,00
Sirküler B Hattı	195.991,30	106.957,88	138.054,33
Hindiçini Hattı	2.769,85	958,70	5.463, 60
<b>Toplam</b>	<b>372.793,00</b>	<b>243.429,12</b>	<b>262.113,88</b>

Kaynak: AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1880, 1883, 1886, Chapitre 4, Trafic.*

Mesajeri İzmir acentesinin emtia geliri genel anlamda her ne kadar “Sirküler B\*” hattından elde edilmiş olsa da yıllara ve hatlara göre de önemli değişiklikler göstermekteydi. Bunun yanında acentenin emtia trafiğine Hindiçi’ni hattı da eklenmişti. İzmir’den tedarik edilen emtia Port Said üzerinden Uzakdoğu’ya giden Mesajeri

\* Sirküler A Hattı: Gidiş Marsilya-Pire-İzmir-İstanbul, Dönüş: İstanbul-İzmir-Rodos (Alternatif Vathy Somos)-Kıbrıs-Mersin-İskenderun-Lazkiye-Trablus-Beyrut-Port Said-İskenderiye-Marsilya. AFL. 1997 002 4837, *Compagnie des Messageries Maritimes, Direction de L'Exploitation.*

\* Sirküler B Hattı: Gidiş Marsilya’dan İskenderiye-Beyrut; Dönüş ise İzmir-İstanbul-Pire-Marsilya; B Hattında gidiş ve dönüşte uğranacak limanlar İskenderiye-Port-Said-Trablus-Lazkiye-İskenderun-Mersin-Kıbrıs-Rodos-İzmir-Çanakkale-İstanbul-Çanakkale-İzmir-Pire-Napoli Marsilya. AFL. 1997 002 4837, *Compagnie des Messageries Maritimes, Direction de L'Exploitation.*

\* Sirküler B Hattı: Gidiş Marsilya’dan İskenderiye-Beyrut; Dönüş ise İzmir-İstanbul-Pire-Marsilya; B Hattında gidiş ve dönüşte uğranacak limanlar İskenderiye-Port-Said-Trablus-Lazkiye-İskenderun-Mersin-Kıbrıs-Rodos-İzmir-Çanakkale-İstanbul-Çanakkale-İzmir-Pire-Napoli Marsilya. AFL. 1997 002 4837, *Compagnie des Messageries Maritimes, Direction de L'Exploitation.*

buharlılarına aktarılarak Hindicini'ne ulaştırılmaktaydı<sup>705</sup>. Mesajeri'nin 1886'da İzmir'den başta Marsilya olmak üzere değişik Avrupa limanlarına ihraç ettiği emtia, tütün, yün, deri, keçi kılı, sünger, meyan, pamuk, incir, üzüm, kuru meyve, anason, paramut, ceviz, şarap, afyon ve saireden oluşmaktaydı.

Mesajeri İzmir acentesi, Avrupa kentlerinin haricinde, Cezayir için 292 kasa helva, afyon; Avustralya için ise 779 kasa kuru meyve, 516 çanta palamut ve 13 koli muhtelif kalemlerden oluşan emtia ihraç etmiştir<sup>706</sup>. Yukarıda verilen ürünlerin dışında tahıl rekoltesinin bol olduğu bazı dönemlerde İzmir acentesi önemli miktarda tahıl ve hububat ihraç etmekteydi. Örneğin İzmir acentesi; 1882'de Marsilya için 2.060 çanta buğday, 6.976 çanta arpa, 690 çanta kuru fasulye ve 429 çanta nohut, 1883'te 4.492 çanta arpa, 2.333 çanta mısır, 583 çanta fasulye, 938 çanta nohut ihraç etmiştir<sup>707</sup>. Bunun dışında Mesajeri'nin İzmir'den ihraç ettiği ürünler arasında zeytinyağı, bal, balmumu, sünger, ipek, haşhaş, üzüm özellikle Sultaniye Üzümü, zank vesair ürünler de yer almaktaydı.

Mesajeri'nin İzmir ithalatı genelde pamuklu, yünlü, kumaş, hırdavat, mamul maddelerden oluşmaktaydı. Şirketin İzmir acentesinin raporlarında ithalat rakamları dönem dönem verilmekle birlikte, Mesajeri'nin İzmir'e sattığı ürünler hakkında ihracatta olduğu gibi, ayrıntılı malumat verilmemiştir. Mesajeri, İzmir acentesinin verdiği bilgilere göre şirketin İzmir ithalatı 1880'de 134.930 koli iken, 1883'te 81.091 koli, 1886'da 84.254 koli, 1890'da ise 67.048 koliydi<sup>708</sup>.

İzmir gümrüğünde İhracat ürünlerinin depolanması, hızlı ve güvenilir olarak Avrupa limanlarına gönderilmesinde Marsilya öncelikliydi. Londra'ya gönderilmek üzere bekletilen emtia ise oldukça kötü şartlarda muhafaza edilmekteydi<sup>709</sup>. Bunda şüphesiz daha önce belirtildiği üzere İzmir rıhtım şirketinin Fransız sermayedar grup tarafından işletilmesinin önemli etkisi vardı.

<sup>705</sup> *Journal Officiel*, 8 Juillet 1887, Assemblée Nationale, seance du 1 Juillet 1886, Annexe 996; *Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII. Serie, Deuxieme Semestre de 1887, Imprimerie Nationale, Paris 1888, s. 158.

<sup>706</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1886, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>707</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>708</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1880, 1883, 1886, 1887, 1891, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>709</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic.*

Salzani, şirket merkezine gönderdiği raporunda İzmir'in bir ihracat limanı olmasından dolayı özellikle İzmir-Marsilya arasında işleyecek olan buharlıların daha geniş kapasiteli kargo gemilerinden oluşmasını istedi. Salzaniye göre posta buharlıları Levant limanlarının yapısına uygun değildi. Hacmi geniş kargo botları hem daha fazla yük, hem de bir o kadar güverte yolcusu alabilme kapasitesine sahipti. Anadolu dâhilinde Müslüman ve Ermeniler arasında yaşanan olaylardan dolayı göçmenlerin sayısının arttığı bir dönemde Mesajeri buharlılarının yolcu yerlerinin sınırlı olmasından dolayı İstanbul-İzmir-Marsilya hattında yolcular yer bulamadıkları için bu yolcular diğer kumpanyaları tercih etmek durumunda kalıyorlardı<sup>710</sup>.

1894'te Hıdıviye Kumpanyası İskenderiye-İstanbul arasında artan yolcu trafiğini karşılayabilmek amacıyla, İzmir seferlerini geçici süreliğine kaldırdı. Bunun üzerine Salzani, şirket merkezine gönderdiği raporunda bir an önce İzmir ile İstanbul arasında 22 saat sürecek yeni bir hattın açılmasını ve aynı zamanda bu hatta işleyecek olan kargo buharlılarının Hıdıviye buharlılarıyla aynı boyut ve özelliklerde olmasını istedi. Salzani, bunun yanında Suriye-İzmir hattının Selanik'e kadar uzatılması durumunda yolcu gelirlerinin önemli oranda artacağını da belirtti<sup>711</sup>.

Mesajeri yönetimi, şirketin deneyimli acentesi Salzani'nin isteğini kabul etti. Salzani'nin istediği yönde seferler Eylül 1895'ten itibaren başladı<sup>712</sup>. Ancak bu hattın istenilen başarıya ulaşması dönemin politik ve ekonomik koşullarına bağlıydı. Nitekim bu esnada Anadolu dâhilindeki Ermeni olayları halen devam etmekteydi. Mesajeri'nin emtia ve yolcu tedarikçilerinin çoğunluğu da Ermenilerden oluşmaktaydı. Salzani'ye göre Anadolu'da bir an önce güvenlik sağlanarak sükûnet oluşmazsa bir taraftan Fransa endüstriyel malları Anadolu'da alıcı bulamaz, diğer yandan Mesajeri'ye mal tedarik eden yükleyiciler de bir o kadar azalır<sup>713</sup>.

Osmanlı Devleti'nin geçici süreliğine de olsa Anadolu dâhilinde sükûneti sağlaması, Salzani'nin aldığı tedbirler ve İzmir hattında yapmış olduğu değişikliklerle birlikte

---

<sup>710</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1891, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1892, 1893, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>711</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1893, 1894, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>712</sup> *Bulletin des Lois de la Republique Française*, II. Serie, Dexieme Semestre de 1895, Imprimerie Nationale 1894, s. 190

<sup>713</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1894, 1895, Chapitre 2, Secretariat*.

1900'lü yıllarda, şirketin İzmir acentesi gelirleri önemli oranda artış gösterdi. Mesajeri'nin İzmir gelirlerinin artmasında bir başka etken de 1912'ye kadar İzmir ve ard vilayetlerindeki birçok demiryolu inşaatının tamamlanmış olmasıydı. 1879-1912 arasında Aydın-Dinar-Eğridir, 1883-1911 arasında Tire-Ödemiş-Çivril, 1885-1886'da Kasaba-Alaşehir, 1888-90'da Manisa-Soma, 1894-1896 arasında Alaşehir-Afyon, 1888-90 arasında Soma-Bandırma hatları yapıldı. Demiryolları inşaatı İzmir'in hinterlandını genişletirken İzmir limanının da trafiğini yoğunlaştırdı<sup>714</sup>. Mesajeri İzmir Acentesi, bu demiryolu hatları sayesinde Anadolu'nun bereketli topraklarındaki ürünlerin İzmir limanına kolay ve ucuz bir şekilde aktığını vurgulamaktaydı. Alfred Spadara (1905-1912)<sup>715</sup> göre Kasaba-Soma arasındaki demiryolunun Manisa ve Bandırma'ya kadar ulaşmasıyla İzmir ve Bandırma, Marmara'ya kadar tüm Kuzeybatı Ege'nin ağız haline dönüşmüştü. Spadara bu nedenle Bandırma'ya şirketin İzmir acenteliğinin yan şubasını açmıştı<sup>716</sup>. Ancak İzmir ve ard vilayetlerinde yetiştirilen birçok ürünü Fransızlar, Afrika'daki kolonilerinden daha uygun fiyata tedarik etmekteydi. Bu nedenle Fransızların İzmir ve ard vilayetlerinde yetiştirilen ürünleri alımı sınırlı miktardaydı<sup>717</sup>. Zira Pazar arayışının doruğa ulaştığı 1900'lü yılların başında İzmir limanına birçok yeni buharlı nakliyat kumpanyası uğramaya başladığından emtia ürünlerine olan talep çok fazlaydı. Bu nedenle ürün fiyatlarında önemli oranda artış yaşanmıştı.

İzmir ve ard vilayetlerindeki bu pazar yarışına Bilhassa Almanlar, 1900'lü yıllarda Deutsche Levant Line, Deutsche Mittelmeer ve Norddeutscher Lloyd adlı kumpanyalarıyla dâhil oldular ve kısa süre Mesajeri'nin en önemli rakibi haline geldiler<sup>718</sup>. 1908'de Deutsche Levant Line ve Norddeutscher Lloyd Kumpanyaları birleşerek rekabette daha güçlü hale geldi<sup>719</sup>.

Mesajeri'nin rekabet halinde olduğu diğer nakliyat kumpanyaları ise Avusturya Lloyd, Hıdıviye, Navigasyon Rus, İtalyan Florio Rubattino, Yunan Panhellenique

---

<sup>714</sup> Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, s. 62.

<sup>715</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1906, 1912, Chapitre I, Personnel*.

<sup>716</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>717</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1909, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>718</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1904, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>719</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1908, Chapitre 2, Secretariat*.

kumpanyalarıydı ki bunlar İzmir'den Levant kentlerine düzenli olarak seferlerde bulunuyorlardı<sup>720</sup>. Bunların haricinde Romanya Kumpanyası (La Societé Maritime Roumaine) da 1905 Nisanında Köstence, İstanbul ve İzmir arasında haftalık hızlı seferler başlattı<sup>721</sup>. Mesajeri İstanbul yolcularının bir kısmını Romanya Kumpanyası'na kaptırdı. Diğer yandan Cunard Line, Wescot & Laurence, Leyland & Moss Steamship, P. Wilson & Sons Limited, Talbot Steamship gibi birçok İngiliz Kumpanyası ve aynı şekilde Belçika, İsveç, Norveç, Danimarka gibi birçok ülkeye ait buharlılar emtianın bol olduğu dönemlerde<sup>722</sup> İzmir limanına uğramaktaydı. Fransız bandıralı Fraissinet Kumpanyası da İzmir-Marsilya hattında Mesajeri ile rekabet halindeydi<sup>723</sup>. Tüm bu nakliyat kumpanyalarının haricinde İzmir limanına Hacı Davud Fakruh, Yunan Pantelon, Courdji, Phocéenne, Belçika bandıralı Mr. Guiffroy ve Hamidiye gibi birçok buharlı kabotaj gemisi kısa mesafeli İzmir emtia ve yolcu trafiğinden istifade etmekteydi<sup>724</sup>.

İzmir limanına uğrayan yabancı buharlı nakliyat kumpanyalarının sayısındaki dikkate değer bu artışa rağmen MM Kumpanyası, İzmir'deki gelirlerini, özellikle Abdülhamid'in tahttan indirilmesinden sonra, muazzam şekilde arttırarak İzmir ticaretinde ilk sıraya yükseldi. Zira İzmir Acentesi Alfred Spadara göre, Abdülhamid rejiminin sona ermesiyle Osmanlı tebaası gayrimüslimler ülke içinde ve dışında daha rahat dolaşabilme hakkı elde ettiler. Bu serbestiyet özellikle Mesajeri'nin taşıdığı güverte yolcu sayısında önemli artış sağladı<sup>725</sup>. Mesajeri'nin 1908-1913 yılları arasında yolcu ve emtia gelirleri şöyleydi.

---

<sup>720</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1904, 1906, 1907, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>721</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1906, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>722</sup> Örneğin Üzüm 45.000 ton (Ağustos ayından itibaren ihraç edilir), İncir 21.000 ton (Eylül ayından itibaren) Palamut 83.000 ton (Ekimden itibaren) Pamuk 40.000 balya (Eylül'den itibaren), AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1912, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>723</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1904, 1906, 1907, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>724</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1906, 1907, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>725</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 4, Trafic.*

**Tablo 25: MM. Kumpanyası'nın İzmir acentesinin 1908-1913 arası yolcu ve emtia gelirleri**

Yıl	Yolcu		Emtia		Toplam gelir (Frank)
	Sayı	Gelir (Frank)	Ton	Gelir (Frank)	
1908	7.435	201.811,92	11.391	331.665,51	533.477,43
1909	7.931	215.505,90	9.895	298.487,80	513.993,70
1910	8.563	263.309,70	11.126	345.809,95	609.119,65
1911	5.575	235.206,90	14.776	448.010,76	683.217,66
1912	7.994	281.713,55	15.369	504.201,86	785.915,41
1913	7.321	287.980,95	19.326	652.277,57	940.258,52

Kaynak: AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, 1913, Chapitre 4, Trafic.*

1909'dan sonra Osmanlı tebaası gayrimüslimlerinin seyahatlerine serbestiyet getirilmesiyle özellikle İzmir-Marsilya ve Paris güverte yolcularında önemli artış oldu. Yurt dışına göç eden gayri Müslim güverte yolcularının sayısındaki bu olağan üstü artışın bir başka nedeni de askerlik hizmetine girmek istemeyenlerin ülkeden kaçmasıydı. İzmir-Paris hattında yer bulamayan Mesajeri yolcularının birçoğu, bu esnada Trieste üzerinden İsviçre ve Fransa'ya seferler düzenleyen Lloyd Kumpanyası tarafından taşındı. Diğer yandan 1911'de İtalyanların sınır dışı edilmesi, Mesajeri'ye 1.400 yolcu sağladı<sup>726</sup>.

Mesajeri'nin İzmir'deki yolcu gelirlerinin önemli oranda arttırmasının en önemli nedenlerinden biri de şirketin acentesinin (Courtet Louis 1912-1913) bölgenin önde gelen yolcu simsarlarıyla anlaşarak yolcu trafiğinde tekel kurmuş olmasıydı. Bilhassa acentenin güverte yolcuları için anlaştığı Haik Horasancıyan İzmir'in en deneyimli simsarlarından biriydi. İzmir acentesine göre Haik Horasancıyan, şirkete mükemmel bir hizmet sunmaktaydı. Mesajeri'nin rekabet halinde olduğu diğer nakliyat kumpanyaları simsarlarına yolcu başına % 5'e kadar komisyon ücreti öderlerken, İzmir acentesi Haik Horasancıyan'a yolcu başına % 1 komisyon ücreti ödemekteydi. Haik Bey aynı zamanda şirkete 1. 2. ve 3. Sınıf yolcular da sağlardı. İzmir acentesi, 1912'de Haik Horasancıyan'a 1.077,85 Frank ödeme yaptı<sup>727</sup>. Diğer yandan Mr. Shahoum İzmir'in Uluslararası Göçmen Komisyonu'nun müdürüydü, göçmenlerin Mesajeri buharlılarını tercih etmesinde aracılık ediyor ve kişi başına 5 Frank alıyordu. Shahoum Bey sadece

<sup>726</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>727</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, Chapitre 4, Trafic.*

1912 yılında Mesajeri'ye 716 göçmen yolcusu sağladı bunun karşılığında da 3.580,00 Frank aldı. Shahoum aynı zamanda sınıf yolcularından da % 2 komisyon almaktaydı<sup>728</sup>. Acentenin simsarlarla ilişkileri sayesinde İzmir yolcu gelirlerinde aslan payını MM Kumpanyası alıyordu.

Şirketin İzmir emtia trafiği de aynı şekilde katlanarak arttı. Daha önce belirtildiği üzere şirketin İzmir'den ihraç ettiği belli başlı ürünlere, şirket buharlılarının teknik ve hız yönünden gelişmesiyle, yumurta, taze meyve ve sebze gibi kısa sürede bozulabilecek ürünler de eklendi. Bunun yanında şirket buharlılarının, İzmir'in ihraç ürünlerini pazarlandığı denizaşırı kentlerin sayılarında da artış oldu. Şirket buharlıları İzmir'den aldığı ürünleri kıta Avrupa'sının haricinde Bombay, Kalküta, Güney Amerika, Güney Afrika, Boston, Avustralya gibi ülke ve kentlere pazarlıyordu. Mesajeri'nin kıta Avrupa'sından İzmir'e yaptığı ithalat ise başta Marsilya, olmak üzere Havre, Bordeaux, Londra, Barselona, Napoli gibi vilayetlerden tedarik etmiş olduğu mamul maddelerden oluşmaktaydı. Bunun yanında şirket buharlıları tarafından Çin ve Hindistan'daki Fransız kolonilerinden getirilen önemli miktarda emtia İzmir pazarında alıcı bulurdu. Bunların haricinde, Samsun, Fatsa, Ordu, Batum Yafa, Beyrut, Hayfa, Mersin gibi Osmanlı sahil kentlerinden tedarik edilen emtia da Mesajeri buharlıları aracılığıyla İzmir pazarına sunulurdu.

MM Kumpanyası'nın İzmir emtia trafiğinde gelirini artırması ve ilk sıraya yükselmesinde şirkete ürün tedarik eden ticaret evlerinin ve komisyoncuların önemli yeri vardı. Şirketin uzun süre İzmir acenteliğinin yapan Charles Salzani'nin görevinden ayrıldıktan sonra kendine ait bir ticaret evi kurmuştu<sup>729</sup>. Salzani Mesajeri'ye önemli oranda emtia tedarik etmekteydi. Diğer yandan şirketin İzmir acentesi, mesleği ve bağlantıları yönüyle İzmir'in önde gelen deneyimli komisyoncularından biri olan Mr. Roboly ile çalışmaktaydı. İzmir acentesi Courtet Louis, Mesajeri yönetimine gönderdiği özel mektubunda, Roboly'iden övgüyle bahsetmişti. İzmir'de faaliyet gösteren komisyoncular ortalama % 5 komisyon alırken, Roboly Mesajeri komisyonculuğunda ihtiyarladığından aldığı komisyon % 1,25 franktı. İzmir acentesi tarafından Roboly'e 1909'da 3.588,20 Frank, 1910'da 4.186,10 Frank 1912'de 5. 855, 60 Frank, 1913'te

<sup>728</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1912, 1913, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>729</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, 1913, Chapitre 4, Trafic.*



8.031,86 Frank ödeme yapıldı<sup>730</sup>. Şirketin İzmir acentelerinin, bir yandan bölgede etkin olan yerel tüccarlar ve komisyoncularla, diğer yandan Fransız sermayedarlarla kurmuş olduğu bağlantılar sayesinde, MM Kumpanyası, İzmir emtia ve yolcu gelirlerinde ilk sıralara yükseldi. İzmir acentesi Courtet Louis'e göre Mesajeri, İzmir yolcu ve emtia trafiğinden elde ettiği gelirlerle, ticari rekabette pek de atıl kalmadığını göstermişti<sup>731</sup>.

Mesajeri buharlılarının İzmir limanında faaliyet gösterdiği 1852'den 1914'e kadarki süreçte hiç şüphesiz, MM Kumpanyası ve Fransızlar, Osmanlı Devleti'nin en büyük ihracat limanı olan İzmir'de önemli kazanımlar elde ettiler. Şirketin deneyimli acentesi Charles Salzaniye göre Mesajeri'nin İzmir limanına uğramaya başladığı andan Birinci Dünya Savaşı'na kadar olan süreç aynı zamanda İzmir'in her yönden Batı kapitalizmiyle özdeşleştiği süreçti. Osmanlı bürokrasisindeki yaygın kanı ise bu geçiş döneminde sadece Batıların ve çevrelerinin güçlendiği, Müslüman halkın ise sefalet içine düştüğü yönündeydi. Salzani, Osmanlı yöneticilerindeki yaygın kanaati yaygara olarak addetmekteydi. Halbûki Mesajeri'nin İzmir acentelerinin şirket merkezine gönderdiği raporlar Osmanlı bürokrasisinin yaygın kanısını kanıtlamaktaydı. Nitekim bu raporlarda Arnavutoğlu ismi dışında İzmir'deki ihracatçıların tamamı yabancılardan oluşmaktaydı<sup>732</sup>. Zaten şirkete yolcu ve emtia tedarik eden simsar ve komisyoncular Osmanlı tebaası gayrimüslimlerinden oluşmaktaydı.

MM Kumpanyası'nın Osmanlı Devleti'nin en büyük ihracat kenti olan İzmir'deki rekabeti kazanmasının önemi büyüktü. Zira İzmir, bir yandan İstanbul'dan sonra Osmanlı'nın en büyük liman kenti olması, diğer yandan Levant durağının en önemli halkalarından birini oluşturması yönüyle, Fransızların Doğu Akdeniz'deki nüfuz mücadelelerinin nihai sonuca ulaştığı noktaydı. MM Kumpanyası'nın İzmir ticaretinde ilk sıraya yükselmesiyle özelde Mesajeri ve Fransızlar, Doğu Akdeniz'de nüfuz oluşturma mücadelelerine büyük oranda ulaşmış oldular.

---

<sup>730</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 6, Comptabilite*; AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1912,1913, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>731</sup> *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1913, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>732</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912,1913, Chapitre 4, Trafic*.

## 2.6. Selanik'teki Faaliyetleri

Selanik, 19 yüzyılda bir yandan Adriyatik'ten Karadeniz'e, Tuna'dan Ege'ye giden ana yolların kavşak noktasında kurulmuş transit bir ticaret merkezi haline gelirken<sup>733</sup>, diğer yandan ard bölgelerinde; Makedonya, Teselya, Bulgaristan, Aşağı Arnavutluk gibi verimli tarım arazilerinin bulunduğu geniş bir coğrafyanın açık denizlerle ticari münasebetlerini sağlayan uluslararası bir liman kenti hüviyeti kazandı. Selanik ard vilayetlerinin, bilhassa Makedonya'nın Akdeniz'e açılan mahreciydi. Bununla birlikte az da olsa Kavala üzerinden de deniz ticareti yapılmaktaydı<sup>734</sup>.

Ard ülkesinden Selanik'e gelen emtia, genellikle Serez, Pravat, Drama, Zihna ve Filibe gibi merkezlerden değişen sayılardaki yük beygirleri ve onlara eşlik eden silahlı muhafızlardan oluşan kervanlar tarafından naklediliyordu. Diğer yandan Serez ve İşkodra gibi Struma nehrine yakın bölgelerden tedarik edilen emtia sallar aracılığıyla denize, oradan kabotaj gemileri aracılığıyla Selanik limanına yada Kavala'ya ulaştırılırdı. Bu durum 1870'lerde demiryollarının inşa edilmesine kadar devam etti.

Selanik'teki ticari hareketliliğe rağmen Selanik limanı, 19. yüzyıl boyunca ticari ihtiyacı karşılayacak modern bir yapıya kavuşamadı. Limanın açıklarında demirleyen gemilerle, liman arasındaki emtia trafiği mavnalar aracılığıyla sağlanırdı<sup>735</sup>. 1838 Osmanlı-İngiliz ticaret anlaşması ve akabinde buharlıların Selanik limanına uğramaya başlaması yeni bir süreci beraberinde getirdi. 1837'de Avusturya Tuna Buharlı Gemi Şirketi Selanik ile İstanbul arasında seferler yapmaya başladı<sup>736</sup>. Bundan kısa bir süre sonra 1844'te Avusturya Lloyd Kumpanyası bu hattı devralarak İstanbul-Selanik arasında düzenli seferlere başladı<sup>737</sup>, 1848'de ise Trieste-Selanik-İstanbul arasındaki seferleri haftada bir defaya yükseltti. Buna göre Lloyd Kumpanyası; Trieste'den hareketle Atina, Siros, Selanik ve İstanbul'a haftalık düzenli seferler yapacaktı<sup>738</sup>. 1844'te Osmanlı Hazine-i Hassa Vapurları, Selanik limanına uğramaya başladı<sup>739</sup>. Yine 1840'larda bir hayli

<sup>733</sup> Basil C. Gounaris, "Selanik", *Doğu Akdeniz Liman Kentleri (1800-1914)*, Ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quatert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları İstanbul 1993, s. 105.

<sup>734</sup> M.B.C. Collas, *La Turquie en 1864*, E. Dentu Editeur, Paris 1864, s. 260-261; *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins*, s. 39.

<sup>735</sup> Collas, *La Turquie en 1864*, s. 260-261; Gounaris, "Selanik", s. 107.

<sup>736</sup> Coons, *Austrian Policy Towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd*, s. 108.

<sup>737</sup> Coons, *Austrian Policy Towards*, s. 124.

<sup>738</sup> *Annales du Commerce Exterieur, Autriche, Faits Commerciaux N° 7*, Publiées Par Le Ministere de L'Agriculture du Commerce et des Travaux Publics, Fevrier 1843 a Fevrier 1857, Paris 1857, s. 7.

<sup>739</sup> Gounaris, "Selanik", s. 106.

İngiliz buharlı nakliyat gemileri de Selanik limanına düzensiz olarak uğruyorlardı. İngilizler Selanik'e daha çok ithal ürünler satmaktaydı, ihracat ise ithalata göre çok geri durumdaydı. İngilizlerin 1846'da Selanik ithalatı 3.316.000 Frank iken, ihracatı 358.000 Frank idi. Fransızların Selanik ticareti ise tam tersi bir durum sergilemekteydi. Fransızların 1846'da Selanik ithalatı 231.000 Frank iken ihracatı 3.175.000 Frank idi. Avusturya'nın ise aynı yılda ithalatı 1.058.000 Frank iken ihracatı 502.000 Frank idi. Selanik ticaretinde Britanya ilk sırada yer alırken, ardı sıra Fransa ve Avusturya gelmekteydi<sup>740</sup>. Fransızların Selanik ticareti 1850'lere kadar daha çok yelkenli tüccar gemileriyle yapılmaktaydı. Bu tarihe kadar Selanik ile Fransa arasında buharlılarla yapılan düzenli bir posta bağlantısı söz konusu değildi.

MM Kumpanyası'nın 15 Nisan 1852'de Yunan hükümeti ile yaptığı anlaşmayla tüm Yunan sahilleri ile Fransa arasında düzenli bir bağlantı kurulmuş oldu. Bu anlaşmaya göre Mesajeri buharlıları Marsilya'dan hareketle Chalcis, Napoli, Maratosino, Kalamata, Pire ve Osmanlı limanı olan Selanik arasında ayda bir defa olmak üzere düzenli seferler yapacaktı<sup>741</sup>. MM Kumpanyası, Michel kumandasında *Eurotas* adlı buharlısıyla Selanik'e ilk seferini düzenledi<sup>742</sup>. Selanik limanı Fransızlar açısından daha ziyade ihracat limanı olduğundan Selanik'ten alınan ihraç ürünleri Pire üzerinden Marsilya'ya taşınıyordu.

Mesajeri'nin Selanik'e uğramasından kısa bir süre sonra Kırım Savaşı'nın patlak vermesi Selanik tahıl ticaretini canlandırdı. Selanik'teki ticari şirketler savaş esnasında büyük kazançlar sağladı. Ancak Kırım Savaşı esnasında Mesajeri buharlılarının çoğunluğu askeri hizmette bulunduğundan 1854'ten 1856'ya Selanik hattındaki seferler geçici olarak kaldırıldı<sup>743</sup>. 1856'da savaşın sona ermesiyle Mesajeri buharlıları, Selanik hattında yeniden sefer yapmaya başladı. Mesajeri buharlılarının 1856'da Selanik hattında taşıdığı yolcu sayısı 3.751 iken, emtia geliri ise 308.874 Frank idi<sup>744</sup>. Mesajeri Selanik acentesinin 1856 yılı geliri oldukça iyi durumdaydı. Kırım Savaşı esnasında ve akabinde tahıl ihtiyacının artmasından dolayı birçok buharlı nakliyat kumpanyası ve

<sup>740</sup> *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins*, s. 40.

<sup>741</sup> Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 236; Philippar-Ballena, *Compagnie des Messageries Maritimes 1852-1927, 75eme Anniversaire*, s. 11; *Paquebots-Poste Français, Guide des Services Maritimes des Messageries Imperiales dans la Medeterranee*, Imprimerie et Lithographie Marius Olive, Marseille Janvier 1856, s. 17.

<sup>742</sup> Lanfant, *Historique de la Flotte des Messageries Maritimes*, s. 19.

<sup>743</sup> ALF 1997 002 4857, *Convention du 16 Fevrier 1854*.

<sup>744</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Générale du 31 Mai 1857*, s. 33, 36.

tüccar gemisi Selanik limanına uğramaya başlaması limandaki hareketliliği arttırdı. Mesajeri yöneticileri 1857'de Selanik hattına ek olarak; İstanbul'dan hareketle Gelibolu, Selanik, Çatal Adası (Volo) ve Pire'ye kadar uzanan tamamen ticari gaye güden bir hat açmak niyetindeydiler<sup>745</sup>. Şirket yöneticilerinin bu istediği Fransız hükümeti tarafından da olumlu karşılandı ve böylelikle Teselya hattı da sübvansiyonlu posta ağına dâhil edildi<sup>746</sup>. Selanik hattındaki bu düzenlemeyle, Mesajeri buharlıları Selanik'i bir yandan İstanbul ve Karadeniz'e, diğer yandan İzmir ve Marsilya'ya bağlamış oluyordu.

1860'larda ortaya çıkan Amerikan iç savaşları pamuğa olan ihtiyacı daha fazla arttırdı<sup>747</sup>. Batılı devletler diğer bölgelerde olduğu gibi Selanik'in ard ülkelerinde de pamuk tarımı yapılmasını teşvik etti. Selanik'in tarımsal yönden en verimli ard ülkesi olan Makedonya'da 1860'lara kadar neredeyse pamuk üretimi yok denecek kadar azken, 1862'de 70.000 balya, 1863'te 110.000 balyayı geçti. Selanik Belçika konsolosu Carboneri'ye göre Serez, Drama ve Pravista gibi şehirlerde yaşayan yerel halk geleneksel olarak buğday ve arpa yetiştirdiklerinden, pamuk ekiminden hoşnut olmadıkları gibi, bu durumu tedirginlikle karşıyorlardı<sup>748</sup>. Makedonya'da üretilen pamuğun yarısı Selanik limanı aracılığıyla Marsilya'ya, bir kısmı İngiltere ve İtalya'ya ihraç edilirken, bir kısmı da imparatorluk içinde tüketilirdi. Pamuk sayesinde Selanik ihracatı önemli oranda yükseldi. Diğer yandan 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra bitmek bilmeyen savaşlardan dolayı tahıla olan ihtiyaç hat safhaya ulaşmıştı. Bu nedenle verimli tarım arazilerinin bulunduğu Serez, Pravista, Drama ve Zinra gibi şehirlerde Amerikan tahılı tarımına başlanılmış ve iyi sonuçlar alındı<sup>749</sup>. Sömürgecilik, diğer bölgelerde görüldüğü üzere, Selanik ve ard ülkesinde de sadece bitkilerde yerel çeşitliliği sona erdirmekle kalmadı, aynı zamanda yeni bitki türleri getirerek üretim tarzlarını ve tabii yapıyı de değişime zorladı. Bu da Batı ülkelerine olan bağımlılığın daha da artmasına yol açtı.

<sup>745</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Générale du 31 Mai 1857*, s. 11; Joanne-Isambert, *Itineraire De L'Orient*, s. 353.

<sup>746</sup> Mesajer Kumpanyası şirket filosundaki en iyi buharlılarını Selanik hattına tahsis etti. Bu hatta 1866'da Mesajeri buharısıyla seyahat eden Lord Byron, hayatında hiç bu kadar güzel bir buharlıda seyahat etmediği belirtmekteydi. *Good Words For 1866*, Edited Norman Macleod, Strahan & Co., Magazine Publishers, London and New York 1866; s. 267. AFL. 1997 002 5199 *Assemblée Générale du 31 Novembre 1857*, s. 7; Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 30.

<sup>747</sup> Landes, *Bankers and Pasha*, s. 151.

<sup>748</sup> *Royaume de Belgique Recueil Consulaire*, Tome X, Editeur N. Tarlier, Bruxelles 1864, s. 101.

<sup>749</sup> Collas, *La Turquie en 1864*, s. 260-261.

Marsilya için ihraç edilen pamuğun büyük bir kısmı Mesajeri ve Şubat 1863'ten itibaren Selanik Limanı'na uğramaya başlayan diğer bir Fransız nakliyat şirketi olan Fraissinet Kumpanyası buharlıları tarafından taşınıyordu<sup>750</sup>. Fraissinet Kumpanyası'nın 10 günde bir düzenli sefer yaptığı Selanik hattı da Mesajeri'ninkine benzer şekilde; Marsilya-Cenova-Pire-Siros-İzmir-Volo-Selanik ve son durak İstanbul'dan oluşmaktaydı<sup>751</sup>. Fraissinet Kumpanyası'yla birlikte haftada en az dört Fransız buharlısı Selanik limanına düzenli olarak uğramaya başlamıştı. Mesajeri ve Fraissinet aynı zamanda ihtiyaç hasıl olduğu durumlarda buharlı kargo gemileriyle Selanik'e ek seferler de düzenlemekteydiler<sup>752</sup>. Fransızlar, bu iki kumpanya sayesinde 1860'lı yıllarda Selanik ticaretinde ilk sıraya yükseldiler<sup>753</sup>. Selanik Limanındaki hareketliliğin artmasıyla İtalyan Trinacrie, Mısır Kumpanyası, Navigation Rus kumpanyasının yanında İngiliz ve Yunanlılara ait birçok buharlı nakliyat kumpanyası Selanik limanına uğramaya başladı<sup>754</sup>.

Selanik limanındaki buharlı trafiğinin yoğunlaşmasıyla beraber, bölgeden beklenen emtia talebi de bir o kadar artış gösterdi. İç bölgelerden emtianın Selanik'e akışında en büyük engel hiç şüphesiz ulaşım zorluğuydu. Bu amaçla ilk demiryolu hattı bölgenin ticari gelirinden en fazla pay alan İngiliz, Fransız, Avusturya ve Belçika sermayesiyle Baron Maurice de Hirsch'in yönetimi altında 1871-1874 arasında Selanik ile Mitroviçe arasında inşa edildi. Bu hat daha sonra 1888'de Üsküp yoluyla Sırbistan'a bağlandı<sup>755</sup>. Bundan sonra 1891-1894 arasında Selanik-Manastır; 1893-1896 arasında ise Selanik-Dedeoğaç ve İstanbul demiryolu bağlantıları tamamlandı<sup>756</sup>. Selanik ile ard vilayetlerini bağlayan demiryolu ağlarının tamamlanmasıyla Balkanların güneyindeki tüm ticaret trafiği Selanik limanına kanalize edilmiş oluyordu<sup>757</sup>.

---

<sup>750</sup> *Historique de la Compagnie Fraissinet, Deux Siecles d'Activités Maritimes et Aériennes*, L'Imprimerie Générale de Provence, Marseille 1976, s. 36; *Annales du Commerce Exterieur Turquie*, Faits Commerciaux, N° 21, 1862-1863, Librairie Administrative de l'Aul Dupont, Paris 1869, s. 6-7.

<sup>751</sup> *Historique de la Compagnie Fraissinet*, s. 35.

<sup>752</sup> *Royaume de Belgique Recueil Consulaire*, Tome XV, Editeur N. Tarlier, Bruxelles 1868-1869, s. 386-387.

<sup>753</sup> *Annales du Commerce Exterieur Turquie*, 1862-1863, s. 3-5.

<sup>754</sup> Vasiles K. Gounares, Basil C. Gounaris, *Steam Over Macedonia, 1870-1912: Socio-Economic Change and the Railway Factor*, East European Monographs Boulder 1993, s. 27.

<sup>755</sup> Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1993, s. 207-208; *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1887 on the Trade of Salonica*, No. 394, Printed by Harrison and Sons, London 1888, s. 2.

<sup>756</sup> Engin, *Rumeli Demiryolları*, s. 207-208; Paul Fesch, *Abdulhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, (çev. Erol Üyepazarcı), Kurtiş Ofset, İstanbul 1999, s. 513-515.

<sup>757</sup> Gounares, *Steam Over Macedonia*, s. 64-95; Gounaris, "Selanik", *Doğu Akdeniz Liman Kentleri*, s. 107.

MM Kumpanyası, 1870'lerin ilk dönemlerine kadar Selanik ticaretinde ilk sıralardaki yerini korudu. 1873'te şirketin Marsilya, Selanik İstanbul arasındaki posta hattına ticari bir hat daha eklendi<sup>758</sup>. Böylece Selanik-İstanbul arasındaki seferler ikiye katlanmış oldu. Ancak 1873-1874'te Karadeniz'in Kuzeyi ve Balkanlar'da kıtlık yaşanması, buğday krizini beraberinde getirdi. Buna bağlı olarak Selanik buğday ihracatında önemli düşüş yaşandı. Selanik'ten ihraç edilen tahılın aşağı yukarı yarısını Marsilya alıyordu<sup>759</sup>. Dolayısıyla tahıl ihracatının azalmasından en fazla etkilenen MM Kumpanyası oldu. Bunun yanında MM Kumpanyası'nın Fransa'daki yeni yönetimle ters düşmesi, Doğu Akdeniz'deki posta hatlarını da önemli değişikliğe uğrattı. Bundan Selanik posta hattı da nasibini aldı. Zira Fransız hükümeti Selanik hattını şirketin kendi inisiyatifine bırakıyor ve bu hatta vermiş olduğu sübvansiyon desteğini de kaldırıyordu. Bunun üzerine Mesajeri yönetimi, Selanik ile İstanbul arasında sadece ticari hattaki seferlerine devam etme kararı aldı<sup>760</sup>. Mesajeri'nin Selanik hatlarının değişime uğradığı bir süreçte 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nın (93 Harbi) çıkması şirketin Selanik ticaretini olumsuz etkiledi. Nitekim Osmanlı ordusunun Balkan cephesindeki lojistik desteğinin bir kısmı, özellikle tahıl ihtiyacı, Selanik limanından karşılanıyordu. Bu nedenle savaş esnasında üretilen tahılın büyük bir kısmı imparatorluk içinde tüketildi<sup>761</sup>.

1880'lerden sonra ise Mesajeri'nin Selanik yolcu, emtia gelirleri önemli oranda azalırken, Selanik ticaretinde üstünlük Avusturya Lloyd, İtalyan Florio Rubattino Kumpanyalarına ve İngiliz buharlılarına geçti<sup>762</sup>. Şirketin 1880'li yıllardaki Selanik yolcu ve emtia gelirleri değişen politik ve ekonomik şartlara göre önemli değişim göstermişti<sup>763</sup>.

---

<sup>758</sup> *Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires 29 Mai 1873*, Imprimeries Centrale des Chemins de Fer, Paris 1873, s. 22; The Academy and Literature, 31 Oct. 1874, s. 483.

<sup>759</sup> Meropi Anastasiadou, *Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri Selanik (1830-1912)*, (Çev. Işık Ergüden) Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1998, s. 99.

<sup>760</sup> *Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires 27 Mai 1876*, Imprimeries Centrale des Chemin de Fer, Paris 1876, s. 11-13; *Journal Officiel*, 8 Aout 1875, Seance du 23 Juillet 1875, s. 6522.

<sup>761</sup> Yüksel Bayıl, "1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Osmanlı Ordusunun İkmal ve İlaşesi", *History Studies International Journal of History*, V, S. 1, Ocak 2013, s. 27.

<sup>762</sup> AFL. 1997 002 4466 *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1882, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4466 *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1886, Chapitre 4, Trafic*; *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1887 on the Trade of Salonica*, No. 394, Printed by Harrison and Sons, London 1888, s. 12.

<sup>763</sup> AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1880, Chapitre 4, Trafic*.

**Tablo 26: 1879-1891 yılı MM. Kumpanyası'nın Selanik acentesinin yolcu ve emtia gelirleri**

	<b>Yolcu (Frank)</b>	<b>Emtia (Frank)</b>	<b>Toplam (Frank)</b>
1879	40.604,90	89.529,24	130.134,14
1880	42.280,90	81.164,00	123.444,90
1881	41.016,60	100.321,15	141.337,75
1882	49.727,35	75.543,82	125.271,17
1883	39.719,00	151.689,87	191.417,87
1884	---	---	---
1885	30.189,10	118.098,92	148.288,02
1886	29.179,90	47.610,98	76.790,88
1887	20.351,35	38.279,65	58.631,00
1888	---	---	---
1889	101.757,25	216.229,68	317.986,93
1890	59.483,32	166.437,07	225.920,39
1891	49.745,34	135.020,38	184.765,68

Kaynak: AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1880, 1881, 1882, 1883, 1886, Chapitre 6, Comptabilite*; AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1886, Chapitre 4, Trafic*.

Mesajeri'nin yolcu gelirleri 1889 yılı istisna tutulursa pek fazla değişiklik göstermemektedir. Bunda en önemli etken Selanik'e uğrayan tüm nakliyat kumpanyalarının güverte yolcuları için sabit fiyat uygulama yoluna gitmeleriydi. Güverte yolcuları için Selanik'ten Kavala'ya 50 kuruş, Dedeagaç'a 70 kuruş, Çanakkale'ye 70 kuruş ve İstanbul'a 90 kuruş şeklinde sabit fiyat uygulanmaktaydı<sup>764</sup>. Belli ki son derece uğrak bir liman kenti olan Selanik'te Avrupalı buharlı nakliyat şirketleri rekabet yerine, kâr elde etmeye devam etmek, daha doğrusu sömürmek adına zımni bir şekilde anlaşma yoluna giderek nakliyat fiyatlarını sabitlemişlerdir.

Mesajeri'nin 1876'da Selanik-İstanbul arasındaki posta hattını iptal etmek zorunda kalması, Selanik-İstanbul yolcu trafiğini olumsuz etkimişti. Nitekim şirketin Selanik acentesi İstanbul'a gitmek isteyen güverte ve sınıf yolcularının çoğunluğu, İstanbul'a direk hattı olan Florino Rubattino ve Dedeagaç üzerinden İstanbul'a sefer yapan Fraissinet Kumpanyası'nı tercih etmekteydiler<sup>765</sup>. Ancak sınıf yolcuları için her

<sup>764</sup> AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1880, 1882, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>765</sup> AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic*.

kumpanya istediği fiyat tarifesini uygulayabilme hakkına sahipti<sup>766</sup>. Mesajeri yönetimi Fransız hükümeti ile imzaladığı 1886 anlaşmasından sonra Selanik-İstanbul arasındaki ticari sefer sayısını azalttı, 1888’de ise tamamen kaldırdı<sup>767</sup>. Bu değişimle beraber İstanbul yolcuları İzmir üzerinden taşınmış taşınacaktı<sup>768</sup>. Bu değişim zaten hali hazırda az olan İstanbul yolcularının sayısını daha da azalttı.

Şirketin Selanik acentesinin emtia gelirleri daha önce de belirtildiği üzere büyük oranda ihracattan oluşmaktaydı. Acentenin ihraç ettiği belli başlı ürünler ise buğday, arpa, yulaf, pamuk, afyon, yün, ipek, ipek kozası vesairenden ibaretti. Şirketin Selanik’e az miktarda ithal ettiği ürünler daha çok mamul mallardan oluşmaktaydı. Şirket acentesine göre, Mesajeri’nin Selanik ithalatının gelişmemesinin önündeki en büyük engel Selanik’e gelen ithal ürünlerin İstanbul’a aktarılmasıydı<sup>769</sup>.

1882 yılına kadar Selanik’ten ihraç edilen pamuk ve ipeğin büyük bir kısmı Mesajeri buharlıları tarafından Cenova ve Marsilya üzerinden İtalya ve İsviçre’ye ulaştırılırdı. Ancak en büyük pamuk tüketicileri olan İsviçre ve İtalya 15 Ağustos 1882’de Avusturya Lloyd ve İtalyan Florio Rubattino Kumpanyalarıyla anlaştılar. Bu anlaşmayla beraber pamuk ve ipeğin % 90’ı Lloyd ve Rubattino Kumpanyaları tarafından Venedik üzerinden İsviçreli ve İtalyan alıcılarına ulaştırıldı<sup>770</sup>. Cenova ve Marsilya hattında Mesajeri ve Fraissinet kumpanyaları tarafından pamuğun balyası 60 Franka taşınırken, Lloyd ve Rubattino Kumpanyaları pamuğun balyasını Venedik üzerinden 40 Franka taşıyorlardı. Benzer şekilde Mesajeri ve Fraissinet Kumpanyaları, ipek kozasının tonunu 350 franka taşırken, Lloyd ve Rubattino neredeyse yarı fiyatına 160 Franka taşımaktaydı. Bunun yanında 1882’ye kadar şirket acentesi tarafından ihraç edilen yünün neredeyse tamamı Marsilya’ya Mesajeri buharlıları tarafından

---

<sup>766</sup> AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1880, 1882, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>767</sup> *Ministere du Commerce, de L’Industrie et des Colonies, Bulletin Consulaire Français Recueil des Rapports Commerciaux*, Par Agents Diplomatique et Consulaires de France a L’Etranger, XX Volume, 2. Semestre 1890, Imprimerie Nationale, Paris 1890, s. 323.

<sup>768</sup> *Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII. Serie, 1887, s. 160; *Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires 31 Mai 1887*, Imprimeries Centrale des Chemin de Fer, Paris 1887, s. 13-16; *Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires 31 Mai 1888*, Imprimeries Centrale des Chemin de Fer, Paris 1888, s. 13-16.

<sup>769</sup> AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1880, 1882, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>770</sup> AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 6, Comptabilite*; AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1882, Chapitre 4, Trafic.*



nakledilmekteydi. Ancak bu tarihten sonra Selanik'in yününün tamamı İtalyan ve Liverpool kumpanyaları tarafından New-York'a ulaştırılmak üzere ihraç edilmekteydi. Lloyd buharlıları bile Selanik'ten New-York için ihraç ettiği yünü İzmir üzerinden İngiliz buharlılarına aktarmaktaydı<sup>771</sup>.

Mesajeri buharlıları 1 Ağustos-31 Aralık 1881 arasında Selanik'e yaptığı toplam 11 seferde 138 balya pamuk, 438 balya yün, 1.366 balya ipek kozası ihraç etti<sup>772</sup>. 1882'de aynı dönemde sadece 1 balya pamuk, 1883'te ise aynı kalemlerde hiç ihracat yapamadı. Mesajeri'nin Selanik acentesinin bu durum karşısında "eğer 15 Ağustos 1882 Anlaşması olmasaydı, Marsilya için halen bir şeyler taşıyor olacaktık" demesi anlaşmanın şirket açısından Selanik ihracatında ne derece vahim sonuçlar doğurduğunun göstergesiydi<sup>773</sup>.

1883'te Selanik'in ard vilayetlerinde tahıl rekoltesinin artması, Selanik acentesinin imdadına yetişti. Mesajeri buharlıları tüm yıl boyunca Barselona'ya buğday taşıyarak önemli oranda gelir elde etti. Ancak 1884'te tahıl rekoltesinin düşük olması ve akabinde Makedonya'da başlayan ekonomik kriz neticesinde yerel yöneticiler, tahıl ihracatını yasakladı. Böylelikle şirket en önemli gelir kaynağını da kaybetmiş oldu. Şirketin, aynı zamanda afyon ihracatı da çok azalmıştı. Hatta Selanik acentesi 1886'da bir balya bile afyon ihraç edemedi. 1888'de MM Kumpanyası'nın Selanik-İstanbul arasındaki ticari seferlerini kaldırmasında şirketin Selanik gelirlerinin düşmesinin önemli payı vardı<sup>774</sup>.

Şirketin Selanik Acentesi Caille Rene, Selanik-İstanbul hattının kaldırılmasından duymuş olduğu rahatsızlığı her fırsatta şirket merkezine göndermiş olduğu raporlarında dile getirdi. Rene, İstanbul hattının kaldırılmasını bağlı bulunduğu İstanbul baş acentesine istinat ediyordu. Bu duruma çözüm bulmak için İstanbul acentesi nezdinde de girişimde bulundu. Ona göre İstanbul baş acentesi Selanik acenteliğini gözden çıkarmıştı. Nitekim, İstanbul acentesi, ihtiyacını karşılayabilecek bazı ürünleri Selanik'ten almak yerine, Tekirdağ gibi ikincil sıradaki acenteden temin ediyordu.

---

<sup>771</sup> AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1882, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>772</sup> AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 6, Comptabilite*.

<sup>773</sup> AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>774</sup> AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1883, 1886, Chapitre 4, Trafic*.

Diğer yandan Anvers, Rotherdam, Hamburg, Bremen gibi Kuzey Avrupa ülkelerinin ihtiyaçlarını Selanik acentesi karşılayabilecek durumdayken, İstanbul acentesi bu ürünleri Trabzon ve Karadeniz'in Kuzey sahilinde bulunan kentlerden tedarik etmişti. Rene'ye göre İstanbul acentesi şirketin çıkarına olmadığı halde ikincil hatlardan emtia tedarik etmeyi tercih ediyordu. İstanbul acentesinin Selanik acentesine karşı tutumundan dolayı tüccarlar da mallarını Mesajeri buharlılarına yüklemek istemiyorlardı. Selanikli tüccarlar, bir ara ürünlerini göndermek için şimdiye kadar Selanik'e hiç uğramamış olan Fransız Paquet Kumpanyası'nı dahi çağırdılar<sup>775</sup>.

Selanik Acentesi Rene'nin şikâyetçi olduğu bir diğer husus ise şirket buharlılarının Selanik'e varış saatiydi. Bilhassa Marsilya'dan gelen şirket buharlıları Selanik limanına ancak Cuma günü gün batımında ulaşabiliyordu. Rene'ye göre bu durum Selanik'in gelenek ve göreneklerine, dini yapısına ters bir durumdu. Zira Selanik'te ticaretle uğraşan tüccarların çoğunluğu Yahudilerden oluşmaktaydı. Yahudilerin Cumartesi günü olan dini tatilleri Cuma günü güneşin batışıyla başlamaktaydı. Limandaki işçiler ve hamallar da tatillerini tüccarlara göre ayarladıklarından onlar için de Cuma akşamı ve Cumartesi çalışmak pek alışılmadık bir durumdu. Bu nedenle Selanik acentesi bir yandan emtia bulmakta güçlük çekerken, diğer yandan posta gelirlerinden yoksun kalıyordu.

Mesajeri'nin bölgedeki gelirini etkileyen bir diğer unsur da Türk-Yunan gerginliğiydi. Muhtemel bir Türk-Yunan savaşının çıkacağı korkusu bölge ekonomisini etkiliyordu. Böyle olağanüstü şartlarda tüccarların bankalardan kredi alması imkânsızlaşıyordu. 1897'de bu gerginliğin Türk-Yunan savaşına dönüşmesi Selanik ticaretini durma noktasına getirdi. Ancak kısa süren savaşın ardından barışın sağlanmasıyla bölgede geçici de olsa sükûnet sağlanmış oldu<sup>776</sup>.

Selanik Acentesi Rene'ye göre İstanbul acentesi tüm bu olumsuzluklardan dolayı Selanik'le ilişkilerini tamamen kesmiş ve acenteyi kendi haline bıraktı. Rene, şirket merkezine gönderdiği raporunda İstanbul acentesi düşük gelir beklediği halde, gelirlerinin önemli oranda arttığını vurguluyordu. Tüm olumsuzluklara rağmen Selanik

---

<sup>775</sup> AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1896, 1897, Chapitre 2, Secreteriat.*

<sup>776</sup> AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1897, Chapitre 2, Secreteriat.*

acentesinin geliri 1895’de 139.094,05 Frank, 1896’da 150.773, 15 Frank, 1897’de ise 158.332,82 Franka yükselmişti<sup>777</sup>.

Selanik Acentesi Rene’nin şirketin gelirlerini arttırmak için yaptığı çalışmaların olumlu sonuçlar vermesi üzerine Mesajeri yönetimi kaldırılmış olan Selanik-İstanbul ticari hattını yeniden açtı. Mesajeri’nin Fransız hükümeti ile imzaladığı 1894 anlaşması ancak 1895’ten sonra yürürlüğe girebildi. Yapılan anlaşmaya göre, Marsilya Selanik-Dedeağaç-Çanakale-İstanbul ve Odesa’ya ve Marsilya-Selanik-Kavala-İstanbul ve Batum’a olmak üzere iki hat üzerinden Selanik’in İstanbul ile haftalık bağlantısı sağlanmış oluyordu<sup>778</sup>.

Selanik hattında yapılan bu değişiklikler sayesinde 1900’lü yılların ilk dönemlerinde şirketin Selanik gelirleri önemli oranda arttı<sup>779</sup>. Mesajeri ve Fraissinet kumpanyalarının haricinde bir diğer Fransız nakliyat şirketi olan Paquet Kumpanyası da Selanik limanına uğramaya başladı. Bunun yanında diğer milletlere ait birçok nakliyat kumpanyası da Selanik limanına uğramaya başlamıştı. 1903’te Selanik limanına uğrayan buharlıların % 26,8’i Yunan bandıralı, % 20’si Osmanlı bandıralı, % 13,5 Avusturya, % 7’si Fransız, %7,3’ü Rus, % 7’si İngiliz bandıralılardan oluşmaktaydı. Ancak tonaj bakımından Avusturya buharlıları 150.400 ton ile ilk sırada, 99.400 ton ile Fransızlar, yine 99.400 ton ile İtalyanlar ikinci sıradayken, 94.500 ton ile İngilizler üçüncü, ardından 79.590 ton ile Yunanlılar dördüncü sırada yer alıyordu<sup>780</sup>. 1900’lü yıllara gelindiğinde Selanik limanın mevcut kapasitesi limana yanaşan gemi trafiğini kaldıramayacak durumdaydı. Limandaki trafik, limanın mevcut yapısındaki değişikliği zorunlu kılmaktaydı. 1897’de Fransız Edmond Bartissol’a imtiyazı (*Société Ottomane de Construction et d’Exploitation du Port de Se Salonique*) verilen Selanik limanının inşası 1902’de tamamlandı. Selanik limanının modern bir yapıya kavuşmasıyla buharlılar rıhtıma yanaşma imkânı bulabildi<sup>781</sup>.

---

<sup>777</sup> AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1896, 1897, Chapitre 2, Secreteriat.*

<sup>778</sup> *Bulletin des Lois de la Republique Française*, II. Serie, 1895, s. 190; *Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires 28 Mai 1897*, Imprimeries Centrale des Chemin de Fer, Paris 1897, s. 9 ve şirketin hatlarını gösteren ek harita.

<sup>779</sup> AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1902, 1904, Chapitre 2, Secreteriat.*

<sup>780</sup> Yıldız, “Selanik Limanında Deniz Ticareti”, s. 31.

<sup>781</sup> Geyikdağı, *Osmanlı Devleti’nde Yabancı Sermaye 1854-1914*, s. 164.

Mesajeri'nin Selanik gelirleri 1904 yılına kadar artış gösterdi. Ancak 1904-1905 yıllarında tahıl rekoltesinin düşük olması<sup>782</sup> ve hasat edilen tahılın çoğunluğu yine yerinde tüketilmesi, şirketin ihracat gelirini önemli oranda azalttı. 1904'te Selanik limanından, 2.500 ton buğday, 26.000 ton yulaf ihraç edilmişti. Buğdayın büyük bir kısmı Kuzey Avrupa'nın değişik vilayetlerine; yulafın tamamı ise İngiltere, Almanya, Belçika ve İtalya'ya ihraç edildi<sup>783</sup>.

Fransız seyyah Paul Fesch'e göre Mesajeri'nin Selanik gelirlerinin azalmasında şirketin eski buharlı gemilerini Selanik'e göndermesi ve sefer sayısını azaltmasının rolü büyüktü. Mesajeri yönetiminin eski model ve yavaş olan buharlılarını Selanik'e göndermesinden dolayı tüccarların bir kısmı diğer nakliyat kumpanyalarıyla anlaşırken, bir kısmı da taze sebze ve yumurta ihracatını Marsilya'ya yapmak yerine, demiryolu ile Viyana'ya göndermeyi tercih ediyorlardı<sup>784</sup>. Mesajeri'nin Selanik seferlerini azaltmasında, Fransız hükümetinin 7 Nisan 1902'de kabul ettiği *Deniz Ticaret Yasası*'nın etkisi büyüktü. Nitekim bu yeni yasaya göre, 12 yaşından büyük buharlılara Fransız hükümeti destekleme primi vermeyecekti. Mesajeri'nin Selanik hattında işleyen buharlılarının çoğunluğu ise 12 yaşından büyüktü, bu nedenle şirket yöneticileri, diğer hatlarda olduğu gibi Selanik hattındaki seferleri de azaltma yoluna gitti<sup>785</sup>.

1908'den sonra şirketin gelirlerinde önemli oranda artış yaşandı. Selanik Acentesi Moisses & Fils'e<sup>786</sup> göre Abdülhamid rejimin sona ermesiyle Makedonya huzurlu günlerine kavuşmuştu. Yeni yönetim tahıl üretimini eski ihtişamlı günlerine kavuşturabilmek için modern yöntemlerle tarım yapılmasını teşvik etti. Bölgeye Fransa ve İngiltere'den birçok uzman ve tarım makinesi getirtti. Yapılan değişiklikler kısa sürede netice vermeye başladı ve Selanik tahıl üretimi artmaya başladı. Buna bağlı olarak Mesajeri'nin Selanik ihracatı da artış gösterdi. Her ne kadar Selanik acentesinin verdiği raporlara 1908'e kadar ulaşabilirsek de İstanbul baş acentesinin verdiği bilgilere

---

<sup>782</sup> Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş*, s. 60.

<sup>783</sup> AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1904, Chapitre 2, Secreteriat*.

<sup>784</sup> Fesch, *Abdulhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, s. 635-640.

<sup>785</sup> *Revue D'Economie Politique*, Librairie De La Societé du Recueil J.-B. Sirey et du Journal du Palais, Paris 1909, s. 446-447; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 790-793; Ayrıca şirket buharlıları hakkında bakınız. Lanfant, *Historique de la Flotte des Messageries Maritimes*, s. 20.

<sup>786</sup> AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1907, 1908, Chapitre 1, Personnel*.

göre Mesajeri'nin Selanik gelirleri 1909'da 82.871,35 Frank iken, 1910'da 124.936,57 Frank<sup>787</sup>, 1911'de 109.674,80 Frank, 1912'de ise 178.961,25 Franka yükselmişti<sup>788</sup>.

Mesajeri buharlılarının Selanik'e uğramaya başladığı 1852'den itibaren 1912'ye kadar geçen süreçte şirketin Selanik'teki faaliyetleri inişli çıkışlı bir seyir izledi. Bunda şirketin kendi iç dinamikleri ve Selanik acentesinin bağlı bulunduğu İstanbul acentesiyle ilişkisi, Avrupa ile olan ticari ilişkiler ağının değişime uğraması, bölgede zuhur eden savaşlar, politik ve dini etkenler önemli rol oynadı. Tüm Fransız şirketlerde olduğu gibi MM Kumpanyası da Doğu Akdeniz, özellikle Suriye liman kentlerinde kendine yakın gördüğü dini cemaatler üzerinde nüfuz kazanarak ticari tekel oluşturma yoluna gitti. Ancak Selanik'in bilhassa Yahudi ve Rumlardan oluşan çok uluslu ve çok dinli yapısı, köklü ve geleneksel bir ticari anlayışa sahip olması, bölgede faaliyet gösteren MM Kumpanyası ve diğer yabancı nakliyat kumpanyalarını, bu farklı yapıya uymaya zorladı. Yabancı buharlı nakliyat kumpanyalarının pazar bulma yarışı her ne kadar Selanik'in ard vilayetlerinin geleneksel tarım anlayışını, pamuk örneğinde görüldüğü gibi, Batı kapitalizminin ihtiyaçları doğrultusunda değişime uğratsa da Selanik, Balkan Savaşları'na kadar hiçbir Batılı devletin tam anlamıyla nüfuz kuramayacağı kendine özgü dini ve geleneksel yapısını derinleştirerek muhafaza etti.

## 2. 7. İstanbul'daki Faaliyetleri

İstanbul, Asya'dan Avrupa'ya giden karayolu ve Karadeniz'den Akdeniz'e giden suyollarının kesiştiği bir noktada bulunduğundan, tarih boyunca önemli bir liman ve yük aktarma durağı oldu. Bu rol, kentin gelişimini yüzyıllar boyunca artıp azalarak da olsa, kalıcı şekilde belirledi. Kentin coğrafi konumu, deniz ulaşımında çağlar boyunca meydana gelen değişikliklere rağmen, liman faaliyeti açısından önemini yakın zamana kadar koruyan son derece elverişli koşullar sundu<sup>789</sup>.

---

<sup>787</sup> Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın şirket arşivinde Selanik acentesinin 1908'e kadarki raporları mevcut olduğundan şirketin Selanik gelirleri hakkında bu tarihten sonraki bilgileri İstanbul acenti raporlarından alabilmekteyiz. AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>788</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1912, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>789</sup> *Limani Mecmuası*, S. 1, 15 Mayıs 1927, s. 2.

Kentin, önceleri “Altın Boynuz\*” daha sonra ise Haliç olarak adlandırılan yegâne korunaklı limanı, 19. Yüzyıla doğru iyice büyüyen gemiler için bile ideal bir demirleme yeri idi. Haliç Limanı, iki yanında yükselen tepelerle İstanbul’da sık sık fırtınaya dönüşen güney ve kuzey rüzgârlarından büyük ölçüde korunmuştu<sup>790</sup>. Haliç, Boğaz ve Marmara Denizi, kentin genel görünümünde ve sakinlerinin günlük yaşamında, limanla bağlantılı ekonomik yaşam ve mesleklerle doğrudan ilişkileri olmayanlar için bile büyük önem taşıdı<sup>791</sup>.

18. yüzyıla kadar İstanbul limanı üzerinden yürütülen deniz ticaretinin önemli ortaklarından biri de İngilizlerdi. Ancak İngilizlerin Levant bağlantıları 18. Yüzyılın sonlarına doğru azaldı. Bunda en büyük etken Levant ticaretini tekelinde bulunduran Levant Company idi. İngiliz tüccarların uzun zamandır verimsizliğinden şikâyetçi oldukları, Levant Company’nin 1825’te dağılmasıyla İngilizlerin Levant ve dolayısıyla İstanbul’daki faaliyetleri yeni bir sürece girdi<sup>792</sup>.

19. yüzyılın ilk çeyreğine kadar İstanbul ticaretinde ikinci sırada ise Fransızlar yer alıyordu. Marsilya üzerinde yoğunlaşan İstanbul ticareti her ne kadar Fransız İhtilali ve Napolyon savaşlarıyla kesintiye uğrasa da 1815’ten sonra yeniden hareketlenmeye başladı. Ayrıca Avusturya’nın da 1820’lere doğru İstanbul limanındaki etkinliği hızlı bir şekilde artış gösterdi. Öyle ki 1823-1824 yılında İstanbul limanına uğrayan Avusturya bandıralı gemilerin (yelkenli) sayısı toplamda Fransız ve İngiliz bandıralı gemileri geçti. Bunun haricinde az sayıda da olsa Rusya, Hollanda, İsveç, Sardunya ve Napoli’ye ait tüccar gemileri de İstanbul limanında faaliyette bulunuyordu<sup>793</sup>.

1830’lara kadar İstanbul limanına uğrayan yabancı bandıralı tüccar gemilerinin tamamı irili ufaklı yelkenlilerden oluşuyordu. 1828’de Swift adlı ilk İngiliz buharlısının İstanbul limanına gelişi, ticarete yeni bir dönemin başlangıcının habercisiydi. Nitekim bundan

---

\* Alman arkeolog P. A. Dethier, Boğaziçi’ne dair yazdığı eserinde Altın Boynuz hakkında şöyle demektedir. Boğaz’ın kıyılarında arka arkaya oluşturduğu koylar yada körfezler arasında sonuncusu ve en çok bilineni Avrupa yakasında Suriçi ile Galata arasında karaların içine kadar sokulandır. Burası gerek boynuz biçimi ve gerekse kıyıların zenginliği ve bir zamanlar barındırdığı, şimdi artık buharlı gemilerin kaçırdığı balıkların bolluğu nedeniyle *Altın Boynuz (Chroysokeras)* denilen doğal limandır. P. A. Dethier, *Boğaziçi ve İstanbul (19. Yüzyıl Sonu)*, (Çev Ümit Öztürk), Eren Yayıncılık, İstanbul 1993, s. 23.

<sup>790</sup> Wolfgang Müller-Weinert, *Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı*, 2. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003, s. 42; Tamer Teoman, *19. Yy. Seyyahlarına Göre İstanbul’da İktisadi ve Sosyal Hayat*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, SBE. İktisat Anabilimdalı, İstanbul 2006, s. 34.

<sup>791</sup> Weinert, *Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı*, s. 1.

<sup>792</sup> M. Epstein, *The Early History Of The Levant Company*, London 1908, s. 38-39.

<sup>793</sup> Weinert, *Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı*, s. 93-94.

kısa bir süre sonra 1831'de İstanbul Fransız elçisi A. Ch. Comte de Guillemont (1774-1840), Marsilya ile İstanbul arasında buharlı gemilerle düzenli bir hattın oluşturulması için görüşmeler yürütürken, aynı yıl İngiliz girişimciler İran'dan gelen malların nakledilmesi için bir-iki buharlı gemiyle İstanbul'dan Trabzon'a kadar uzanan bir hatta sefer yapmaya başladılar<sup>794</sup>. Bunun dışında Avusturyalılar da 1829'da kurulan Tuna Buharlı Nakliyat Şirketi'nin, *Argo* isimli ilk buharlısıyla, Tuna'dan hareketle İstanbul'a ilk deneme seferini 1834'te başarıyla gerçekleştirdi<sup>795</sup>. İngilizlerin İstanbul-Trabzon arasında buharlı işletme girişimleri, Tuna Buharlı Nakliyat Şirketi'nin 1836'da Tuna'dan başlayarak Karadeniz üzerinden Trabzon ve İstanbul'a giden hatta düzenli bir sefer başlatmasıyla son buldu<sup>796</sup>.

Fransızlar ise bu yarışa 1835 yılında kurmuş oldukları Deniz Posta Servisi'yle (Le Service Maritime Postal de l'Etat) dahil oldular. Posta şirketi, ayda üç defa olmak üzere, Marsilya ile İstanbul hattındaki ilk seferini, *Scamandre* adlı buharlısıyla 1837'de gerçekleştirdi<sup>797</sup>. Aynı dönemde Fransız nakliyatının Akdeniz'deki önemli rakibi olan Avusturya Lloyd Kumpanyası'nın Trieste-İstanbul arasındaki ilk seferi de (*Arciduca Ludovica* adlı buharlısıyla) 16 Mayıs 1837'ye tesadüf eder<sup>798</sup>. 1840'a gelindiğinde ise İstanbul'daki buharlı gemi rekabetine Ruslar da dahil oldu. Bir Rus Kumpanyası; Odesa, Crimée ve Chersonese adlı üç buharlısıyla 1840'da Odesa-İstanbul arasında sefere başladı<sup>799</sup>. 1845'te İngilizlerin en büyük buharlı nakliyat şirketi olan Peninsular & Oriental Kumpanyası, Liverpool-İstanbul ve Karadeniz limanları arasında yeni bir hat açtı<sup>800</sup>.

1840'lı yılların ortasına gelindiğinde birçok millete ait buharlı nakliyat kumpanyası, İstanbul limanında ticari faaliyette bulunmaktaydı. Bunda şüphesiz 16 Ağustos 1838 Balta Limanı anlaşmasıyla, Osmanlı sularında ticaret yapan tüm milletlerin eşit gümrük

---

<sup>794</sup> Weienen, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 95.

<sup>795</sup> R. T. Claridge, *A Guide Along the Danube, from Vienna to Constantinople, Smyrna, Athens, the Morea, the Ionian Islands, and Venice*, Londra 1837, s. 5.

<sup>796</sup> Weienen, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 95.

<sup>797</sup> *Moniteur Universel*, 24 Mars 1835, s. 599; AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*; Henry Grout, *Les Services Maritimes Postaux en France*, Libraires V. Giard & E. Briere, Paris 1908, s. 20-22; Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 163.

<sup>798</sup> Giuseppe-Astori, *Il Lloyd Triestino*, s. 63; Keith Tranmer, *Austrian Post Offices Abroad*, Budd&Gillanti Pub., Sussex-1976, VIII, S. 14.

<sup>799</sup> Weienen, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 98.

<sup>800</sup> *House of Commons, To Inquire into the Contract Packet Service, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, Printed for the Information of the Proprietors of the Company, November 1849, s. 23-24.

hakkına sahip olmasının etkisi büyüktü. Böylelikle bu anlaşmayla Osmanlı ekonomisinin dış ticarete açılması daha da kolaylaşmış oluyordu<sup>801</sup>. 1846'da Peninsular buharlısıyla İstanbul'u ziyaret eden bir seyyah, İstanbul limanında Avusturya, Rus, İngiliz, Yunan, Amerikan gibi birçok millete ait buharlının demirlediğinden söz etmekteydi<sup>802</sup>.

İstanbul limanında buharlı gemi trafiğinin yoğunluğu artınca gündelik liman faaliyetlerinin belirli bir nizama oturtulması zorunluluğu hâsıl oldu. Avrupa'daki pek çok limandan edinilen tecrübeler doğrultusunda ilk liman nizamnamesi/tüzüğü 13 Nisan 1847'de ilan edildi<sup>803</sup>. Bu tüzüğe göre liman idaresi, limana girişte sığılıkları, kayalıkları ve başkaca engelleri işaretlemek, deniz fenerlerini işletmek, safra boşaltma ve yükleme yerleri belirlemekle mükellefti. Bunun yanında gemiler klavuzlar (klogozlar) nezaretinde taşıdığı yüke göre tespit edilmiş olan yerlerde demirleyeceklerdi. Nizamname ayrıca yangınlar ve fırtına esnasında alınacak önlemler, çöp indirme ve su alma yerlerinin tahsis edilmesi gibi birçok ayrıntı ihtiva ediyordu<sup>804</sup>. Bu nizamname yıllar içinde artan gemi trafiği ve çağın gereklerine göre tekrar tekrar ek hükümlerle ıslah edildi<sup>805</sup>. Nitekim 1847 nizamnamesinden kısa bir süre sonra Fransa, İtalya ve Yunan liman nizamnameleri incelenerek, 23 Mayıs 1852'de daha kapsamlı bir nizamname hazırlandı<sup>806</sup>.

İstanbul limanında uluslararası gemi trafiğinin artmasıyla, uzak bölgelerde, bilhassa Hindistan ve Mısır'da zuhur ederek, zaman zaman İstanbul'a ulaşan salgın hastalıklar, imparatorluğun yönetim merkezi için önemli bir tehdit oluşturmaktaydı. Bu amaçla ilk olarak 1831'de İstinye'de yabancı gemiler için bir karantina istasyonu kuruldu. Daha sonra bunu 1838'de Çengel Köy yakınlarında Kuleli Kışlası, 1840'da Küçük Çekmece, 1866'da Beykoz'da kurulan karantina istasyonları takip etti<sup>807</sup>. Ancak zamanla Beyrut, İzmir, Trabzon, Odesa gibi duraklarda karantina istasyonlarının kurulması ve gemilerin

<sup>801</sup> Pamuk, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, s. 29-31.

<sup>802</sup> Michael Angelo Titmarsh, *Notes of a Journey From Cornhill To Cairo by way of Lisbon, Athens, Constantinople and Jerusalem*, New-York 1846, s. 58-59.

<sup>803</sup> Weierer, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 104-105; DMA. Liman Nizamnamesi 3 Şaban 1268.

<sup>804</sup> Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, s. 102-103; DMA, *Liman Nizamnamesi*, 3 Şaban 1268.

<sup>805</sup> DMA. Mektubi I, 335/31, 18 Mart 1880; DMA. 329/25, 18 Temmuz 1880; Tülay Duran, "Deniz Ticaretimiz", *BTTD*. S. 89, Haziran 2004, s. 86; *Düştur*, Matbaai Amire, İstanbul 1289, s. 502-503; *Risalat-ı Hukuk-ı Bahriye*, IV. Numara 9, Temmuz Hicri 1334, s. 389-390.

<sup>806</sup> Bu nizamname hakkında bakınız. DMA. *Liman Nizamnamesi*, 3 Şaban 1268.

<sup>807</sup> Weierer, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 90.



kontrolden geçerek pratika hakkına sahip olması İstanbul'daki karantina istasyonlarına olan ihtiyacı azalttı<sup>808</sup>.

İstanbul limanına uğrayan yabancı nakliyat kumpanyalarının, Fransız Posta Kumpanyası hariç, büyük bir kısmı, hem posta taşımacılığı hem de ticari faaliyette bulunmaktaydı. Fransız Deniz Posta Servisi'nin ise asıl amacı daha önce belirtildiği üzere Fransa ile İstanbul arasında posta bağlantısını sağlamaktı, bu nedenle şirketin ticari kaygısı pek yoktu. Marsilya-İstanbul arası ticari ilişkilerdeki boşluğu, 1845'te kurulan Rostand Kumpanyası (Rostand et Compagnie) doldurmaya çalıştı<sup>809</sup>. Şirketin *Hellespont* adındaki buharlı gemisi Marsilya-İstanbul arasındaki ilk seferini 11 Temmuz 1846'da gerçekleştirdi<sup>810</sup>. Ancak Fransız Deniz Posta Servisi ve Rostand kumpanyası buharlıları Marsilya-İstanbul arasında aynı güzergâhta işlemekteydi. İstanbul hattında Fransız Posta Servisi ve Avusturya Lloyd Kumpanyası ile girdiği rekabetten olumsuz etkilenen Rostand Kumpanyası ilk dönemler Marsilya-İstanbul seferlerini 15 günde bir yaparken, 1846'nın sonunda seferlerini ayda bir defaya düşürdü<sup>811</sup>.

Fransız Posta Servisi ve Rostand Kumpanyası, Fransa'nın Levant ile posta ve ticari ilişkisini karşılamaktan uzaktı<sup>812</sup>. Buna karşın Avusturya Lloyd ve İngiliz P&O Kumpanyası, İstanbul seferlerini 1840'ların sonuna doğru artırarak İstanbul bağlantılarını daha da pekiştirmişlerdi<sup>813</sup>. İngiliz P&O Kumpanyası'na ait buharlılar, Londra-İstanbul-Trabzon hattında ayda iki defa düzenli seferler yapıyorlardı<sup>814</sup>. Adriyatik ve Tuna'dan gelen Lloyd buharlıları ise ayda dört defa İstanbul'a düzenli olarak uğruyorlardı<sup>815</sup>. Bu sayede Büyük Britanya ve Avusturya, İstanbul ticaretinde, Fransızların bir hayli önüne geçtiler. 1846'da İstanbul limanına giriş-çıkış yapan İngiliz bandıralı gemilerin tonajı, 504.805 ton, Avusturya bandıralıların 283.512 ton iken;

---

<sup>808</sup> AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 2, Secretariat*; Pelin Böke, "İzmir Karantina Teşkilatının Kuruluşu ve Faaliyetleri (1840-1900)", *ÇTTAD VIII/ 18-19, Bahar-Güz 2009*, s. 139.

<sup>809</sup> Caty-Richard, *Armateurs Marseillais au XIXe Siecle*, Tome I, Chambre De Commerce et d'Industrie de Marseille, Marseille 1986, s. 27-28.

<sup>810</sup> Bois, *Armements Marseillais*, s. 63; Giraud, *Les Origines et L'evolution e la Navigation*, s. 37.

<sup>811</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 13.

<sup>812</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, s. 58; Bois, *Armements Marseillais*, s. 63; Giraud, *Les Origines et L'evolution e la Navigation*, s. 37.

<sup>813</sup> Giuseppe-Astori, *Il Lloyd Triestino*, s. 63; *House of Commons, To Inquire into the Contract Packet Service, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, Printed for the Information of the Proprietors of the Company, November 1849, s. 23-24.

<sup>814</sup> *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins*, s. 34-35.

<sup>815</sup> *Annales du Commerce Exterieur, Autriche, Faits Commerciaux N° 7, Publiées Par Le Ministere de L'Agriculture du Commerce et des Travaux Publics*, Fevrier 1843 a Fevrier 1857, Paris 1857, s. 7-8.

Fransız bandıralı gemilerin tonajı ise 69.564 tondu<sup>816</sup>. Bu durum buharlı nakliyat şirketlerinin ülke ticaretlerini etkilemede ne derece öneme sahip olduklarını göstermektedir.

Marsilya-İstanbul hattında işleyen Fransız buharlı posta servisi ve Rostand Kumpanyası'nın yetersiz yapılarıyla İngiliz P&O, Avusturya Lloyd gibi büyük nakliyat kumpanyaları karşısında tutunmaları imkânsızdı. Nitekim 1850'ye gelindiğinde Fransız Deniz Posta Servisi'nin zararı 37 milyon Frankın üzerindeyken,<sup>817</sup> Rostand Kumpanyası'nın durumu da finansal yönden parlak görünmüyordu<sup>818</sup>.

1851'de MM Kumpanyası'nın kurulmasıyla İstanbul hattında işleyen Rostand Kumpanyası ve Fransız Buharlı Posta Servisi'ne ait buharlılar Mesajeri bandırası altında faaliyetlerine devam ettiler. Rostand Kumpanyası'nın İstanbul acentesi C. Beuf, aynı görevine MM Kumpanyası bünyesinde devam etti<sup>819</sup>. MM Kumpanyası, Levant'taki faaliyetlerinin yönetim merkezini İstanbul seçti. Bu nedenle şirketin Doğu Akdeniz hatları İstanbul merkezli belirlendi<sup>820</sup>. Mesajeri'nin Fransız hükümeti ile yaptığı 1851 anlaşmasına göre, şirket buharlıları 10 günde bir Marsilya'dan hareketle Malta, Siros, İzmir üzerinden İstanbul'a, 20 günde bir ise İstanbul'dan hareketle İzmir, Rodos, Mersin, İskenderun, Lazkiye, Trablus, Beyrut ve Yafa üzerinden İskenderiye'ye düzenli seferlerde bulunacaklardı. İki hattın dönüşü de yine aynı güzergâhtan olacaktı<sup>821</sup>. Mesajeri'nin Rostand'lardan aldığı *Hellespont* adındaki buharlı gemisinin, Eylül 1851'de ilk İtalya seferini gerçekleştirmesinden iki gün sonra<sup>822</sup> 11 Eylül 1851'de şirketin *Scamandre* adlı buharlısı İstanbul-İskenderiye arasındaki ilk seferi için hareket etti. Bunun yanında yine Eylül 1851'de *Mentor* ve *Erotas* adlı yüksek tonajlı şirket buharlıları Marsilya-İstanbul arasında ilk seferlerini gerçekleştirdiler<sup>823</sup>. MM Kumpanyası sayesinde Fransızlar, İstanbul hattında diğer büyük nakliyat şirketleriyle rekabet edebilecek yapıda bir şirkete kavuşmuş oldular. Böylelikle Fransızlar, İstanbul ticaretinde daha etkin bir hale gelmeye başladılar. Şirketin Marsilya-İstanbul ve

<sup>816</sup> *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins*, s. 34.

<sup>817</sup> Girard, "Les Grandes Compagnies Maritimes sous le Second Empire", s. 107.

<sup>818</sup> Bois, *Armements Marseillais*, s. 63.

<sup>819</sup> Weiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 97.

<sup>820</sup> AFL. 1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 1-2.

<sup>821</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 5; *Moniteur Universel*, Seances des 12, 14, 16, s. VIII-IX.

<sup>822</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Générale du 28 Mai 1853*, s. 3, Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 18-19.

<sup>823</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s.162-163.

İstanbul-Suriye arasında faaliyet gösterdiği ilk yılda yolcu ve emtia geliri 4.437.384,57 Frank idi. Giderler çıkarıldığında ise 1852 yılı boyunca elde edilen net kâr 1.665.444,48 Frank idi. Bu rakam şirketin ve Fransız ticaretinin geleceği için umut vericiydi<sup>824</sup>. Nitekim daha önce Marsilya-İstanbul arasında işleyen Fransız buharlı posta servisi daha ilk yılında 3 milyon frank zarar etmişti<sup>825</sup>.

Şirket buharlılarının Marsilya-İstanbul ve Levant hattında işlemeye başlamasından kısa bir süre sonra Kırım Savaşı'nın başlaması ve bu savaşa Fransa'nın da dâhil olması MM Kumpanyası'nın kaderini değiştirdi. Savaş esnasında MM Kumpanyası; asker, askeri mühimmat ve hasta taşınmasına yönelik Fransız Savaş Bakanlığı ile bir dizi anlaşma imzaladı<sup>826</sup>. Bunun yanında Marsilya-İstanbul arasındaki seferler de arttırıldı. Diğer yandan şirketin faaliyet ağına Karadeniz de eklendi. Mesajeri'nin 31 Mart 1855'de Savaş Bakanlığı ile imzaladığı anlaşmaya göre, şirket buharlıları daha önceki seferlerine ek olarak haftada bir İstanbul'dan Varna'ya gidiş-dönüş, yine haftada bir defa İstanbul'dan tüm Kırım limanlarına, Balaklava ve Sivastopol'a düzenli şekilde gidiş dönüş seferleri yapacaktı<sup>827</sup>. Bu arada İstanbul'dan İskenderiye'ye olan seferler İzmir'den İskenderiye'ye olacak şekilde geçici olarak değişime uğradı<sup>828</sup>.

Kırım Savaşı sırasında aynı şekilde İngiliz P&O Kumpanyası'nın hatları da değişime uğradı<sup>829</sup>. Dersaadet Fransız konsolosu, 17 Nisan 1854'te her ayın 10, 20 ve 30'unda İstanbul'dan Marsilya'ya düzenli seferler yapabilmek için Babıali'den Mesajeri buharlılarının geceleyin boğazlardan rahat bir şekilde geçebilmesi için bir güzergâh belirlenmesi ve yahut harp gemilerine mahsus olan işaretlerden farklı olarak Tersane-i Amire'den belirlenecek bir geçiş alametinin verilmesine yönelik istekte bulundu. Babıali, Fransız sefaretinin bu isteğini olumlu karşıladı<sup>830</sup>. Mesajeri ve P&O kumpanyaları Kırım Savaşı'nın lojistiğinde önemli rol oynadılar. Kırım Savaşı esnasında Mesajeri buharlıları İstanbul hattında, sivil ve askeri olmak üzere, önemli miktarda yolcu ve emtia taşıdı.

<sup>824</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1853*, s. 5-6.

<sup>825</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, s. 51-52.

<sup>826</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales, Convention Pour l'Extension des Services Postaux, Le 25 Fevrier 1854*, s. 3; AFL. 1997 002 5242, *Convention du 13 Juin 1854*.

<sup>827</sup> AFL. 1997 002 5242, *Convention du 31 Mars 1855*, s. 2-6.

<sup>828</sup> AFL. 1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1854*.

<sup>829</sup> Hovarth, *The Story Of Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, s. 90-91.

<sup>830</sup> DMA. Şura-i Bahriye 16/162A, 17 Nisan 1854.

**Tablo 27: MM. Kumpanyası'nın Kırım Savaşı'nda İstanbul ve Karadeniz hattında taşımış olduğu yolcu ve emtia gelirleri**

	Marsilya-İstanbul ve Cephe arasında taşınan yolcu ve emtia			
	Yolcu		Emtia	
	Askeri	Sivil	Askeri	Sivil
1854	28.800 yolcu	15.747 yolcu	6.872.000 Fr.	8.515.181 Fr.
1855	53.128 “	47.128 “	9.768.000 Fr.	16.975.436 Fr.
1856	38.496 “	35.985 “	3.672.924 Fr.	15.580.875 Fr.

Kaynak: AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Générale du 31 Mai 1857*, s. 33-36; AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Générale du 31 Mai 1856*, s. 38.

Aynı şekilde P&O Kumpanyası buharlıları da savaş esnasında 2.000 subay, 60.000 asker ve personel, 15.000 at ve önemli miktarda askeri mühimmat taşıdı<sup>831</sup>. Henüz Kırım Savaşı'nın arifesinde İstanbul limanına giren buharlı sayısı 1840'lardakine oranla üç kat, bunların toplam tonajları dört kat artış göstermişti. Savaş esnasında ise askeri hareketlilikle birlikte bu trafik doruğa ulaştı ve buharlıların bir kısmı Karaköy mıntikasında tophaneye taraf bir yerde biraz açıkta, bir kısmı da boğazın yukarısında demirlemek zorunda kaldı<sup>832</sup>.

Fransızların Kırım Savaşı, esnasında Osmanlı safında yer alması, genelde Fransız şirketlerine, özelde MM Kumpanyası'na birçok kazanım sağladı. 1856'da Mesajeri İstanbul acentesi Jules Girette, şirket buharlılarının düzenli olarak yanaşacağı rıhtımın yoksunluğundan duymuş olduğu rahatsızlığı Babıali'ye taşıdı<sup>833</sup>. Girette'nin rıhtım inşası isteği Babıali nezdinde kabul gördü ve Babıali, Mart 1857'de Galata'da Kireç Kapı mevkiinde dok, antrepo ve rıhtım ve iskele inşa etmesi için MM Kumpanyası'na imtiyaz verdi<sup>834</sup>. Ancak Babıali, diğer nakliyat şirketlerinin de böyle isteklerde bulunabileceği endişesi taşıdığından<sup>835</sup> Mesajeri'nin inşa ettiği dok, antrepo, rıhtım, iskeleyi, 25 yıllığına şirkete kiralamak şartıyla, geri aldı<sup>836</sup>. Şirket, bununla bir taraftan kârlı bir iş yaparken, diğer taraftan tamamen Mesajeri'nin ihtiyaçlarına göre inşa edilmiş olan yapıların kullanım hakkına makul bir fiyata sahip oldu<sup>837</sup>.

<sup>831</sup> Hovarth, *The Story Of Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, s. 90-91.

<sup>832</sup> Weiner, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 107-110.

<sup>833</sup> BOA. HR. MKT. 136/17, 09 Cemaziyelevvel 1272.

<sup>834</sup> BOA. HR. MKT. 136/17, 9 C. 1272; BOA. İ. DH. 376/24867, 22 Ş. 1273; *Journal de Constantinople Echo de L'Orient*, 12 eme. Année, N. 975, 9 Avril 1857.

<sup>835</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1857*, s. 24-27.

<sup>836</sup> BOA. ŞD. 567/6, 10 Ş. 1302.

<sup>837</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale, du 28 Mai 1857*, s. 26.

Mesajeri, bir yandan İstanbul limanındaki alt yapı faaliyetlerini tamamlarken diğer yandan, savaş esnasında geçici olarak açılan hatlarını, savaş sonrasında, İstanbul'dan Tuna ve Trabzon'a uzayacak şekilde genişletti. Şirketin Fransız hükümeti ile yaptığı 29 Mayıs 1857 anlaşmasına göre,(aslında bu anlaşma 28 Eylül 1854'te kabul edilmiş ancak resmîyette 29 Mayıs 1857'de yürürlüğe girebilmişti) şirket buharlıları İstanbul-Trabzon arasında yılda 36 sefer, (yani 10 günde bir), aynı şekilde İstanbul'dan Kalas ve İbrail'e yılda 36 sefer yapacaklardı<sup>838</sup>. MM Kumpanyası, bu hatların haricinde aynı yılda İstanbul-Selanik-Volo ve Pire arasında tamamen ticari amaçlı yeni bir hat açtı. Böylelikle hatlardaki genişleme sayesinde Mesajeri için İstanbul'un önemi büyük oranda artarken, Kireç Kapı'da inşa edilen iskele ise şirket buharlınının düzenli seferler yaptığı ana durak haline geliyordu<sup>839</sup>.

Kırım Savaşı'nın ardından bilhassa 1860'lı yıllarda İstanbul ticareti belli bir süre durgunluk yaşadı. Bunda kaime değerinin sürekli büyük dalgalanmalar göstermesi ve yüksek ihracat vergileri dolayısıyla yabancı kumpanyalara mal tedarik eden yerel tüccarın zarar görmesinin rolü büyüktü<sup>840</sup>. Ancak gümrük vergileri 1861'de yeniden düzeltilti<sup>841</sup>.

1863 yılında İstanbul limanına giriş-çıkış yapan gemilerin toplam tonajları 3.675.486 idi. Bunun 570.854'ü buharlılara aitti<sup>842</sup>. Buharlıların bir kısmı münferid tüccar buharlılarından oluşurken bir kısmı da İstanbul'a düzenli olarak uğrayan Mesajeri, Avusturya Lloyd, Rus Kumpanyası, Anvers Kumpanyası gibi nakliyat şirketlerinden oluşmaktaydı. İstanbul'a uğrayan kumpanyaların toplam tonajının % 33,77'si Mesajeri Maritim, 32,30'u Avusturya Lloyd, 27,32'si de Rus Buharlı Nakliyat Kumpanyası'na aitti. Münferid tüccar buharlılarının toplam tonajının ise % 70,92'si İngiliz, %9,62'si Rum, % 5,82'si Belçika, % 5,77 Fransız geri kalanı da İtalyan ve diğer milletlerden

<sup>838</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Convention pour l'Organisation des Services Postaux dans la Mer Noir (Ligne du Danube et de Trebizonde) Modificative de la Convention du 28 Nov. 1854*, s. 1; Lanfant, *Historique de la Flotte des Messageries maritimes-1851-1975*, s. 20.

<sup>839</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Générale du 31 Mai 1857*, s. 11; Adolphe Joanne-Emile Isambert, *Itineraire De L'Orient*, Librairie de L. Hachette, Paris 1861, s. 353.

<sup>840</sup> *Annales Commerce du Exterieur Publiées, Annales du Commerce Extrieur, No. 17. Turquie*, Publiées par le Departement de l'Agriculture et du Commerce 1860-1868, Paris 1869, s. 5-6.

<sup>841</sup> 16 Ağustos 1838 Balta Limanı Anlaşması'yla ihracat vergisi % 12, ithalata vergisi ise % 5 olarak belirlenmişti. 1861'de ise ihracattan alınan vergi % 1'e inerken, ithalat vergisi % 5'ten % 8'e yükseliyordu. Daha sonraki yıllarda ihracat vergisi sabit kalırken ithalat vergisi 1905'te % 11, 1908'de % 15'e çıkarıldı. Şevket Pamuk, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2007, s. 31.

<sup>842</sup> Collas, *La Turquie en 1864*, s. 249.

oluşmaktaydı<sup>843</sup>. 1860'lı yıllarda İstanbul'a düzenli uğrayan buharlı nakliyat kumpanyaları içerisinde tonaj olarak MM Kumpanyası ilk sıraya yükselmişti.

1870'lere gelindiğinde İstanbul limanına düzenli ve düzensiz olarak uğrayan buharlı nakliyat gemilerinin sayısında ve tonajında büyük oranda artış yaşanırken, yelkenli gemilerin sayılarında ve tonajlarında büyük miktarda azalma oldu. 1872'de İstanbul limanında üç yerli 15 yabancı buharlı nakliyat kumpanyası düzenli, düzensiz seferlerde bulunuyordu. Mesajeri, Lloyd, Peninsular ve Rus Kumpanyası haricinde Fransız Fraissinet, (1870'te İstanbul'a uğramaya başladı<sup>844</sup>) İngiliz Cunard Line, Papayannni Brothers (Liverpool), John Biby & Sons, London Steam Navigation, İtalyan Trinacria (Pallermo), Royal Néerlandaise des Vapeurs du Levant Kumpanyaları İstanbul'a düzenli ve düzensiz olarak uğruyordu<sup>845</sup>.

1870'li yıllarda İstanbul limanında daima çeşitli büyüklükte 400-500 civarında gemi uğruyordu. Buharlıların rahat bir şekilde rıhtımlara yanaşabilmesi için bu sıralarda çeşitli çevrelerce liman projesi önerileri yapılmaktaydı. Limana ilişkin ilk proje 1872-1874 arasında Fransız mühendisi E. H. Gavand'a aitti. Gavant limanın güneyinde yani Mesajeri rıhtımlarının yanında büyük bir rıhtım yapma planı kuruyordu. Ancak limanın kumla dolma riski, projenin bırakılmasına yol açtı. Daha sonra 1879'da Mişel Paşa'nın ön ayak olmasıyla<sup>846</sup>, Sirkeci, Unkapanı, Azapkapı ve Tophane arasında boydan boya rıhtım yapılmasına ilişkin imtiyaz Marsilyalı Dussaud Freres şirketine verildi. Bu imtiyazın verilmesi çeşitli çevrelerce rahatsızlık uyandırdı. Bu nedenle inşaata bir türlü başlanılamadı. Nihayet, İstanbul Rıhtım, Dok ve Antrepo Şirketi (Societe Anonyme Ottomane des Quais, Docks et Entrepots de Constantinople), Nisan 1892'de Galata yakasında inşaata başladı, 1895'te rıhtımın ilk bölümü tamamlandı. Rıhtım işletmesinin Fransız şirketine verilmesi Mesajeri ve diğer Fransız buharlı nakliyat şirketlerini daha da avantajlı kıldı. Hatta Mesajeri yöneticileri, rıhtımda demirlemiş olan Aynalıkavak isimindeki Osmanlı karakol vapurunun, şirket buharlılarının hareket alanını sınırladığı

---

<sup>843</sup> *Annales Commerce du Exterieur Publiées, Annales du Commerce Extrieur, No. 20. Turquie*, Publiées par le Departement de l'Agriculture et du Commerce 1860-1868, Paris 1869, s. 43.

<sup>844</sup> Fraissinet Kumpanyası 1870'de Marsilya-İstanbul arasında haftada bir düzenli seferlerde bulunuyordu. *Historique de la Compagnie Fraissinet, Reconstitue d'Apres Documents d'Archives et Souvenir Personnels*, L'Imprimerie Generale de Provence, Marseille 1976, s. 42, Bois, *Armements Marseillais*, s. 17.

<sup>845</sup> Weierer, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 128-130; *Reports Relative to British Consular Establishments 1858 & 1871, Part III.*, Printed By Harrison and Sons, London 1872, s. 33.

<sup>846</sup> BOA. ŞD. 567/6, 25 Mayıs 1885.

gerekçesiyle, başka bir bölgede demirlemesini istemişlerdi<sup>847</sup>. Eylül 1895'te rıhtıma ilk olarak MM Kumpanyası'na ait Memphis buharlı gemisi yanaştı<sup>848</sup>. Galata Rıhtımı'ndan sonra 1903'te Haydarpaşa Rıhtımı, 1909'da Eminönü Rıhtımı tamamlandı<sup>849</sup>. Rıhtım çalışmaları 1914 yılına kadar aralıklarla devam etti. Sandalcı ve mavnacı esnafı Mesajeri buharlılarının rıhtıma yanaşmasına çoğuz zaman engel olmaya çalıştılar<sup>850</sup>. Rıhtımların inşası, mavnacılar ve gemi şirketleri arasında uzun süreli bir çatışmaya sebebiyet verdi<sup>851</sup>.

1870'li yıllarda İstanbul limanındaki gemi trafiği artmasına rağmen, gemilerin tonajında pek fazla artış olmadı. İstanbul limanındaki yükleme-boşaltma tonajı 1871'de 5.483.518, 1875'te 4.969.301, 1880'de ise 6.040.692 idi. Bunda hiç şüphesiz 1876'da ortaya çıkan Balkan İsyancıları, 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı, akabinde Osmanlı'nın tahıl ambarı olan Romanya'nın kaybedilmesiyle İstanbul'un hinterlandının daralmasının etkisi büyüktü. Bunun yanında İstanbul ticaretini uzun süreli etkileyecek olan diğer bir etken ise kent limanından tedarik edilen malların büyük bir kısmının, doğrudan doğruya daha elverişli diğer liman kentlerinden karşılanabilmesiydi. İstanbul limanındaki yükleme-boşaltma tonajlarının azalmasından Mesajeri İstanbul acentesi de nasibini aldı. Bilhassa Karadeniz ve Balkanlar'da aralıklarla yaşanan tahıl krizi Mesejari'nin gelirlerini azalttı<sup>852</sup>.

Bunun yanında şirketin Fransız hükümeti ile yaptığı 15 Temmuz 1875 anlaşmasıyla, Karadeniz hatları için aldığı sübvansiyonlar kaldırılarak, buradaki hatlar tamamen serbest ticaret hatlarına dönüştü<sup>853</sup>. Şirketin daha sonra imzaladığı 30 Haziran 1886 anlaşmasıyla ise İstanbul hattı da şirketin inisiyatifinde serbest ticaret hattı haline geldi<sup>854</sup>.

<sup>847</sup> BOA. Y. MTV. 137/84, 27 Şubat 1896.

<sup>848</sup> Weierer, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 137-140.

<sup>849</sup> Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, s. 110.

<sup>850</sup> BOA. İ. ZB. 1/1312 Ra. 13, 14 Ekim 1894; İ. HUS. 26/1312 M 074, 21 Temmuz 1894; Mavnacıların mağduriyetinin çözülmesi için meclis-i vükelaca kararlar alınsa da bu sorun daha sonraki dönemlerde de devam etti. Y.A. HUS. 336/48, 3 Ekim 1895; BEO. 443/33156, 26 Temmuz 1894.

<sup>851</sup> Mavnacılar ve Rıhtım şirketleri arasında zuhur eden anlaşmazlıklar ve çatışmalar için ayrıca bakınız. Quatert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş*, s. 86-89.

<sup>852</sup> *Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires 27 Mai 1876*, Imprimeries Centrale des Chemin de Fer, Paris 1876, s. 17.

<sup>853</sup> *Journal Officiel*, 8 Aout 1875, Seance du 23 Juillet 1875, s. 6521; *Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires 27 Mai 1876*, Imprimeries Centrale des Chemin de Fer, Paris 1876, s. 23.

<sup>854</sup> Thery, *Les Services Contractuels des Messageries Maritimes Devant la Crise Mondial*, s. 12; Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 62.

1880'li yıllara gelindiğinde ise şirketin İstanbul acentesinin gelirleri daha önceki yıllara oranla yükselme gösterdi.

İstanbul acentesi M. Bentraud<sup>855</sup>, un 1881-1883 arası şirketin gelirleri ile ilgili verdiği rakamlar şöyleydi.

**Tablo 28: MM. Kumpanyası İstanbul acentesinin 1881-1883 arası yolcu ve emtia gelirleri**

	<b>Yolcu geliri (Frank)</b>	<b>Emtia geliri (Frank)</b>	<b>Toplam gelir (Frank)</b>
1881	491.392,09	436.804,08	928.196,17
1882	421.873,43	467.046,70	888.920,13
1883	442.214,35	558.143,25	1.000.357,60

Kaynak: AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1881, 1882, 1883, Chapitre 4 et 6, Trafic et Comptabilite.*

İstanbul baş acentesi tüm yönlerin ana uğrak noktasında yer aldığı için, acentenin yolcu ve emtia geliri İstanbul-Marsilya ve İstanbul'a bağlı hatlara yönelik ticaretten oluşmaktaydı. Bunun yanında İstanbul acentesinin az da olsa Avrupa'nın değişik kentleri ve Hindini ile de ticari ilişkileri mevcuttu.

Acentenin Akdeniz ve Karadeniz'deki ticari münasebetleri; Teselya hattı (İstanbul-Çanakkale-Dedeoğlu-Port Lagos-Kavala-Selanik-Mont Athos), Suriye hattı (İstanbul-Çanakkale-İzmir-Siros-Suriye), Pire (Çanakkale, Napoli, Pire), Anadolu hattı (İnebolu, Samsun, Sinop, Fatsa, Ordu, Giresun, Trabzon), Tuna hattı (Sünne, Tulca, Kalas, İbrail) ve Odesa hattı'ndan ibaretti. İstanbul acentesinin duraklara göre 1882, 1883 yılı gelirleri tablo 31'de verilmiştir.

<sup>855</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1881-1883, Chapitre 1, Personnel.*



**Tablo 29: MM. Kumpanyası İstanbul acentesinin 1882, 1883 yıllarına ait duraklara göre yolcu ve emtia gelirleri**

Duraklar	Yolcu Geliri (Frank)		Emtia Geliri (Frank)		Toplam (Frank)	
	1882	1883	1882	1883	1882	1883
Çanakkale	3.556	2.992	1.211	899	4.767	3.891
İzmir	14.672	20.218	4.962	5.969	19.634	26.187
Suriye	49.247	64.235	31.825	28.068	81.072	92.303
Siros	14.985	10.468	1.924	4.256	16.909	14.724
Pire	33.411	35.173	3.248	4.367	36.559	39.540
Napoli	17.307	19.192	15	35	17.222	19.226
Marsilya	154.491	138.132	265.187	355.184	419.678	493.316
Odesa	11.193	6.025	5.546	1.710	16.729	7.735
İnebolu	4.877	6.315	4.399	5.578	9.276	11.893
Samsun	14.644	16.651	18.004	27.096	32.648	43.747
Giresun	6.108	10.232	6.969	6.387	13.077	16.619
Trabzon	20.845	28.974	29.568	48.360	50.413	77.334
Ordu	666	1.913	505	984	1.171	2.897
Sinop	380	626	823	1.286	1.203	1.912
Köstence	8.749	7.842	10.002	6.566	18.751	14.408
Sünne	910	920	2.352	1.881	3.262	2.791
Tulca	1.533	964	2.627	2.102	4.160	3.066
Kalas	8.923	8.556	35.775	20.662	44.698	29.218
İbrail	2.523	1.389	18.156	10.495	20.679	11.884
Dedeğaç	1.576	1.789	1.592	1.878	3.168	3.667
Port Lagos	7.571	8.232	6.393	8.367	13.964	16.599
Kavala	8.803	5.716	3.791	4.314	12.594	10.030
Selanik	20.181	30.874	10.078	10.496	30.259	41.370
Mont Athos	16.711	14.798	971	1.101	17.682	15.900
Hindicini	---	---	1.114	491	1.114	491

Kaynak: AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, Chapitre 4, Trafic.*

İstanbul acentesinin diğer nakliyat kumpanyaları ile olan rekabeti hatlara göre değişiklik göstermekteydi. Nitekim acente, Pire hattında Avusturya Lloyd ve İtalyan kumpanyalarıyla, Odesa hattında Rus nakliyat kumpanyası, Suriye hattında Rus ve Hıdıviye kumpanyalarıyla rekabet halindeydi<sup>856</sup>. Avusturya Lloyd ve İtalyan kumpanyalarına ait buharlıların Teselya ve Pire hatlarına haftalık düzenli seferlerinin olmasına karşın MM Kumpanyası'nın aynı hatlara seferleri 15 günde bir yapılmaktaydı<sup>857</sup>. İstanbul acentesi, bu hatlardaki gelirlerini artırabilmek için, Pire hattına ihtiyaca binaen ek seferler koydururken, 1883'te Teselya hattında işleyen tüm buharlı nakliyat kumpanyalarıyla güverte yolcuları için sabit fiyat uygulamasına yönelik bir anlaşma imzaladı.

<sup>856</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1882, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>857</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1881, 1882, Chapitre 4, Trafic.*

Mesajeri acentesi, Trabzon hattında rekabet ettiği Avusturya Lloyd, Fransız Paquet, İdare-i Mahsusa ve Rus nakliyat kumpanyalarıyla güverte yolcularına yönelik 1881’de sabit fiyat anlaşması yaptı, bu sayede acentenin Trabzon hattındaki gelirleri önemli miktarda artış gösterdi.

Odesa hattında ise şirketin en büyük rakibi Rus nakliyat kumpanyasıydı. İstanbul acentesinin tahıl ihracatı özellikle Odesa’dan tedarik edilen tahıldan oluşuyordu. Rus kumpanyası ile yaşanan rekabet acentenin bu hattaki emtia gelirlerini önemli miktarda azalttı. Mesajeri, Rus kumpanyası ile girdiği rekabetten dolayı Odesa hattında yıllık seferlerini 1883’te 49’dan 23’e düşürdü<sup>858</sup>.

İstanbul acentesi, aynı zamanda Rus kumpanyası ile Suriye hattında da rekabet halindeydi. Mesajeri buharlıları Suriye yolcularını İzmir üzerinden aktarmalı olarak taşıdığından yolculara cazip gelmiyordu. Ancak Rus Kumpanyası’nın İstanbul’dan Suriye hattına iki haftada bir doğrudan seferleri olduğundan yolcular, bilhassa güverte yolcuları, Rus buharlılarını tercih etmekteydi. MM Kumpanyası’nın 1877-78 Osmanlı Rus Savaşı’ndan sonra Tuna hattındaki düzenli seferleri, düzensiz hale gelerek seyrekleşti. Aynı zamanda Dobruca ve Romanya’nın kaybedilmesiyle İstanbul acentesinin Tuna hattındaki yolcu gelirleri her geçen gün azaldı<sup>859</sup>. Diğer yandan İstanbul acentesinin Tuna hattındaki gelirlerinin düşmesinde bir diğer etken de Fraissinet Kumpanyası’nın, Odesa hattında Rus kumpanyası ile rekabetinden dolayı, 1879’da bu hattındaki haftalık seferlerini Tuna hattına kaydırması<sup>860</sup> ve aynı şekilde birçok nakliyat kumpanyasına ait buharlıların, bilhassa İngiliz buharlılarının Tuna’da faaliyet göstermeye başlamasıydı<sup>861</sup>.

Şirketin İstanbul-Marsilya hattındaki en önemli rakibi Paquet Kumpanyası idi. İstanbul Acentesi M. Bentraud’a göre Paquet Kumpanyası, Mesajeri’nin Marsilya hattında her geçen gün iddialı bir rakibi haline gelmekteydi<sup>862</sup>. Paquet Kumpanyası, İstanbul-

---

<sup>858</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>859</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>860</sup> *Historique de la Compagnie Fraissinet, Reconstitue d’Apres Documents d’Archives et Souvenir Personnels, L’Imprimerie Generale de Provence, Marseille 1976, s. 44.*

<sup>861</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>862</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1882, Chapitre 4, Trafic.*

Marsilya arasında, her hafta Salı ve Cumartesi günleri, yüksek tonajlı ve güçlü buharlılarıyla, direk ve hızlı seferler yapmaktaydı. Tarifeleri de Mesajeri'ninkinden daha uygundu, bu nedenle İstanbul acentesi indirimde gitmek zorunda kaldı.

Mesajeri'nin Marsilya hattında rekabet halinde olduğu diğer nakliyat şirketleri ise Fraissinet ve İtalyan kumpanyalarıydı. İstanbul acentesi bu rekabetin önüne geçebilmek için 19 Ağustos 1882'de Paquet, Fraissinet ve İtalyan kumpanyalarıyla sabit fiyat uygulanmasına yönelik bir anlaşma imzaladı. Bu anlaşma sayesinde acentenin navlun gelirinde artış oldu. Bununla acentenin İstanbul ihracatında önemli yer tutan yünün tonu daha önce 5 Franka, ipeğin tonu ise 8 Franga taşınırken, anlaşmadan sonra yünün tonu 7, ipeğin tonu ise 16 Franka yükseldi<sup>863</sup>.

19. yüzyılın sonuna doğru İstanbul limanında gemi trafiğinin her geçen gün artmasına karşın, İstanbul'un hinterlandı daraldı. İhracatının önemli bir kısmı Balkan tahılından oluşan Mesajeri İstanbul acentesi, Romanya'nın kaybedilmesi ve Balkanlar'da aralıklarla ortaya çıkan isyanlar neticesinde bu bölgelerle bağlantılı gelirlerinin bir kısmını kaybetmiş oldu. Diğer yandan bu esnada İstanbul ve Anadolu'da ortaya çıkan Ermeni isyanları, İstanbul'un ekonomik yapısını olumsuz etkiledi. İstanbul acentesinin Anadolu dâhilindeki ürün tedarikçilerinin büyük bir kısmı Ermenilerden oluşmaktaydı. Örneğin İstanbul acentesine emtia tedarik eden; Kassapian Kardeşler, Gülbenkiyan kardeşler, Essefian, Uncıyan, Karagözyan, Mazlumiyan, Arslanian, Telfeyan, Basmacıyan gibi tüccarlar Ermenilerden oluşmaktaydı<sup>864</sup>.

Dolayısıyla Ermeni olayları esnasında İstanbul acentesinin iç bölgelerle ticari ilişkileri sekteye uğradı. Bunun yanında Paquet, Fraissinet gibi diğer Fransız şirketlerinin de İstanbul ve Karadeniz ticaretine dahil olmaları Mesajeri'nin İstanbul-Marsilya hattındaki ticari tekeli kırdı. Ayrıca 1886 anlaşmasıyla İstanbul ve ard ülkelerindeki hatlar için şirkete verilen sübvansiyon desteği de kaldırılmasının da şirketin gelirlerinin düşmesinde etkisi büyüktü. Ancak kaldırılan İstanbul hattındaki sübvansiyon desteği 14

---

<sup>863</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>864</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1911, Chapitre 4, Trafic.*

Temmuz 1895 anlaşmasıyla yeniden verilmekle birlikte Karadeniz hattının serbest ticari hat olarak (yani sübvansiyonsuz) kalmasına devam edildi<sup>865</sup>.

1900'lü yıllara gelindiğinde İstanbul acentesinin yolcu ve emtia gelirlerinde pek fazla değişiklik olmadı. Ancak 1908'den sonra şirketin gelirleri artış gösterdi. Bunun yanında İstanbul liman trafiğinde gemi tonajları aşağı yukarı aynı kalırken, İstanbul limanına uğrayan buharlı nakliyat kumpanyalarının sayısında büyük artış yaşandı.

1901-1912 arasında İstanbul ticaretinde İngilizler ilk sırada, ardından Rumlar ikinci sırada, Avusturyalılar, İtalyanlar ve Ruslar dönem dönem üçüncü sırada yer alırlarken; Mesajeri, Paquet ve Fraissinet kumpanyalarının temsil ettiği Fransızlar ise 7. sıra için Almanlarla rekabet halindeydi<sup>866</sup>.

İstanbul acentesinin Osmanlı gümrük idaresinden aldığı verilere göre 1901-1912 arası İstanbul ticaretinin milletlere göre dağılımı ise şöyleydi:

**Tablo 30: 1900-1911 arası İstanbul ticaretinin milletlere göre dağılım oranı**

Ülkeler	1900 %	1901 %	1902 %	1903 %	1904 %	1905 %	1906 %	1907 %	1908 %	1910 %	1911 %
İngiliz	44,10	46,00	46,80	45,70	43,80	45,70	41,30	40,90	41,70	43,50	42,30
Yunan	13,70	13,90	14,60	16,20	17,30	16,40	15,50	16,80	17,70	15,30	16,40
İtalyan	8,20	8,50	8,10	7,00	7,00	5,50	4,90	4,50	5,80	6,20	5,00
Avusturya-M.	7,20	7,80	8,00	7,80	9,00	7,60	8,30	8,30	9,20	9,70	11,00
Rus	8,00	6,00	5,40	5,50	5,10	6,30	7,00	7,80	7,00	6,40	6,50
Osmanlı	6,80	6,10	5,10	5,50	5,10	4,70	5,30	5,90	4,70	4,10	5,00
Fransız	3,10	3,00	3,00	3,20	4,00	3,80	4,00	4,30	3,50	3,30	3,30
Alman	2,10	2,90	2,80	3,30	3,10	3,80	3,80	5,00	4,00	3,70	3,80
İsveç, Norveç	1,30	1,20	1,30	0,70	---	---	---	---	---	---	---
Hollanda	---	0,90	1,20	1,50	1,30	1,00	5,30	0,90	---	1,60	1,10
Belçika	1,30	1,10	1,10	1,20	0,90	1,10	1,20	1,90	1,30	1,00	1,60
Romen	1,00	0,90	0,90	1,00	1,50	1,50	1,40	1,70	1,50	1,60	1,90

Kaynak: AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, Chapitre 2, Secretariat.*

Buharlı nakliyat kumpanyalarının sayılarındaki artışla birlikte rekabet daha da derinleşti. Mesajeri'nin rekabet halinde olduğu Avusturya Lloyd Kumpanyası, bu dönemde filosuna yeni buharlılar dâhil etti. Bunun yanında Romen Kumpanyası, hızlı ve yüksek tonajlı buharlılarıyla, İstanbul-Romanya hattında yolcu ve emtia trafiğinde önemli gelirler elde etti. Diğer yandan Alman Deutsche Levant Linie, Norddeutscher

<sup>865</sup> *Bulletin des Lois de la Republique Française*, II. Serie, 1895, s. 189; *Chambre de Commerce et D'Industrie*, 1 re Année, N° 54, Paris 1894, s. 3-4.

<sup>866</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, Chapitre 2, Secretariat.*

Lloyd, Bremer, Dampferlinie kumpanyaları da İstanbul ticaretine dâhil oldu. Bu sayede Almanlar, İstanbul ticaretinde Fransızların yerini aldılar.

İstanbul ile Kuzey Avrupa liman kentleri arasında işleyen adı geçen Alman buharlı nakliyat kumpanyaları ve İngiliz Atlas, Belçika A. Deppe, Danimarka Ste Unie des Bateaux a Vapeur a Copenhague gibi nakliyat kumpanyalarının İstanbul ticaretine dahil olmasıyla, Mesajeri'nin İstanbul-Fransa ticareti, Kuzey Avrupa Liman kentleri lehine değişime uğradı. Şirketin İstanbul acentesi için bu olumsuz durum Mesajeri'nin İstanbul pazarında emtia bulmasını zorlaştırırken, navlun fiyatlarını önemli oranda geriye çekiyordu<sup>867</sup>. Bu nedenle şirketin İstanbul acentesi gelirlerinde uzun süre pek fazla bir değişim yaşanmadı. Nitekim İstanbul acentesinin 1901-1913 arası yolcu ve emtia gelirleri şöyleydi<sup>868</sup>:

**Tablo 31: MM. Kumpanyası İstanbul acentesinin 1901-1913 yılları arasındaki emtia ve yolcu gelirleri**

Yıllar	Posta hattı gidiş-dönüş				Ticari hat gidiş-dönüş				Toplam
	Yolcu		Emtia		Yolcu		Emtia		Genel
	Sayı	Gelir (Frank)	Koli	Gelir (Frank)	Sayı	Gelir (Frank)	Koli	Gelir (Frank)	Gelir (Frank)
1901	7580	294.568	53.976	102.793	1974	54.450	28.398	96.330	548.141
1902	7034	292.040	56.493	90.020	2809	89.467	48.008	136.954	608.481
1903	5978	265.309	29.693	70.429	2937	92.590	49.075	234.451	662.779
1904	4892	205.870	19.569	65.659	2194	69.123	57.922	308.968	649.620
1905	7370	355.110	25.947	100.711	2793	87.600	67.320	320.839	864.260
1906	7286	322.044	37.767	115.649	3455	114.682	89.976	290.527	842.902
1907	7557	342.736	37.038	116.239	3727	108.681	112.916	316.786	884.442
1908	8568	356.788	30.259	98.350	3393	91.458	83.508	240.070	786.666
1909	9648	440.835	37.136	138.632	3349	100.216	87.206	355.458	1.035.141
1910	13213	600.016	42.559	193.949	4385	118.610	62.520	317.695	1.230.270
1911	11485	606.267	74.399	190.751	2911	98.897	81.055	262.040	1.157.955
1912	9375	411.973	21.399	115.105	4309	146.470	108.573	262.040	935.588
1913	11538	471.073	2.634	162.143	7825	228.992	6.363	373.873	1.236.081

Kaynak: AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, 1921 Chapitre 4, Trafic.*

Tablodan anlaşılacağı üzere İstanbul acentesi gelirlerinin büyük bir kısmı yolculardan oluşmaktaydı. Şirket buharlılarının diğer bölgelerde taşıdığı yolcuların muhteviyatı daha ziyade güverte yolcularından oluşurken İstanbul'dan taşıdığı yolcuların üçte ikisi, sınıf yolcularından oluşturmaktaydı. Acentenin 1908'den sonra yolcu gelirlerinde önemli artışın olmasında 1908'de Avusturya'nın Bosna ve Hersek'i ilhak etmesiyle tüm

<sup>867</sup> AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1906, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>868</sup> AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, Chapitre 4, Trafic.*

Osmanlı limanlarında özellikle İstanbul limanında Lloyd buharlılarına karşı boykot uygulanması, aynı şekilde 1910'da Yunan bandıralı buharlı gemilere boykot uygulanmasının payı büyüktü. Tanin gazetesinin Lloyd buharlılarına karşı yapılan boykot haberinde şöyle denilmekteydi: “*Limanımızda bulunan Avusturya buharlıları hiç müşteri bulamadıklarından ve bulamayacaklarını anladıklarından evvelki akşam boş boş İstanbul'dan kalkıp gitmişlerdir. Allah selamet versin*<sup>869</sup>.” Aynı şekilde 1910'da yapılan Yunan boykotunda, İstanbul ve diğer Osmanlı liman kentlerinde Yunan ticareti büyük zarar gördü. Boykottan etkilenen Detouni Yannoulato ve birçok Yunan nakliyat kumpanyası, ticari faaliyetlerini Rus ve Osmanlı bandırası altında yürütmek zorunda kaldılar. Mesajeri'nin İstanbul acentesi Pican Fernand, bir kısım Yunan nakliyat kumpanyasının komisyonculara daha fazla ücret ödeyerek boykot prangasından kurtulmak istediklerini belirtiyordu<sup>870</sup>.

Mesajeri İstanbul acentesi yolcu gelirlerinin önemli bir kısmı da Osmanlı askerleri ve memurlarının taşınmasından oluşmaktaydı. İç isyanlar ve savaşların ardı arkası kesilmediği bir dönemde imparatorluğun başkentinden uzak vilayetlere asker ve askeri mühimmatın taşınmasında devlet ve yerli nakliyat şirketlerine ait buharlılar yetersiz kalmaktaydı. Mesajeri yönetimi her ne kadar bu yolcuların taşınmasına müspet bakmasa da Bâbüali, MM Kumpanyası'nın İstanbul'dan her tüm Osmanlı sahil vilayetlerine düzenli seferleri olduğundan bu türden taşımacılıklarda genellikle Mesajeri'yi tercih etmekteydi<sup>871</sup>. Bunun haricinde üst düzey devlet görevlileri, öğrenciler ve sürgüne gönderilenlerin de bir kısmı Mesajeri buharlıları tarafından nakledilirdi<sup>872</sup>.

<sup>869</sup> Tanin, “Avusturya Vapurları”, No 74, 17 Ramazan 1326, 30 Eylül 1324, (13 Ekim 1908), s. 8.

<sup>870</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 2, Secretariat*; AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 1, Personnel*.

<sup>871</sup> Osmanlı resmi kayıtlarında bu türden bir çok örnek mevcuttur. Bunun için bakınız. BOA. TFR. I. SL. 198/19712, 16 Ekim 1909; BEO. 2570/192715, 7 Haziran 1905; Y. PRK. ASK. 57/21, 11 Ağustos 1889. Bunların yanında Fransa'dan ithal edilen mühimmat-ı harbiyenin Mesajeri Maritim Kumpanyası tarafından nakledildiği görülmektedir. 1897'de Marsilya'dan ithal edilen 160 Humbara, 1800 gülle, hartuç, 1100 kurşun, 360 rovelver Mesajeri buharlısıyla İstanbul'a nakledilmişti. BOA. Y. A. RES. 86/57, 14 Nisan 1897; Y. MTV. 155/75, 26 Nisan 1897.

<sup>872</sup> Osmanlı donanması kumandanı Amiral Gambel, Mesajeri buharlısıyla Londra'dan gelmişti. BOA. DH. EUM. THR. 94/8, 9 Ocak 1910; Bunun yanında 1896'da İstanbul'dan Mesajeri buharlıları aracılığıyla değişik vilayetlere gönderilen öğrencilerin de toplu kaydı ecnebi vapurların navlun defterinde ayrıntılı olarak belirtilmişti. Bunun için ayrıca bakınız. DMA. *Yerli ve Ecnebi Vapurların Navlun Defteri* R 1314; Keza BEO. 1261/94534, 26 Ocak 1899; BEO. 1168/87594, 1 Eylül 1898; Aydın eşkiyasından yakanan bir eşhas Trablus'a sürgüne gönderilmek üzere Mesajeri buharlısına bindirilmiş, ancak buharlı İzmir'e uğradığı esnada firar etmişti. A. MKT. MHM. 74/28, 21 Ağustos 1855; Fransa'ya iltica etmek üzere Mesajeri buharlısına binen Mirliva Hüsnü Paşa'nın oğlu ve Miralay İsmail Beyin hanımının kaçışları bütün çabalara rağmen engellenememişti. Y. PRK. ASK. 155/49, 1 Ekim 1899.

Mesajeri İstanbul acentesinin 1901-1903 arası emtia gelirleri pek fazla değişkenlik göstermezken 1903-1913 arasında önemli oranda artış göstermiştir. Bunda İstanbul acentesinin 1903'ten sonra iç organizasyonunda ve hatlarda değişikliğe gitmesinin ve daha önce belirtildiği üzere Avusturya Lloyd ve Yunan bandıralı tüccar gemilerinin boykot edilmesinin önemli etkisi vardı. Diğer yandan Rum boykotunun hemen akabinde Trablus ve Balkan savaşlarının ortaya çıkması neticesinde, İstanbul ticaretinde önemli paya sahip olan Yunan, Romen, İtalyan ve Bulgar bandıraları kumpanyaların İstanbul seferlerini azaltmaları MM Kumpanyası'nın gelirlerini önemli oranda arttırdı<sup>873</sup>.

İstanbul acentesi Charles Dechaud, ihracat gelirlerini arttırmak için aldığı bir takım önlemlerin de önemli etkisi oldu. İlk olarak yükleme işinde maliyetin düşürülmesi için buharlıların olabildiğince doklara yanaşması sağlandı, daha sonra buharlıların hareket saatlerindeki düzensizlikler giderildi. Bunun yanında buharlıların performansından en iyi şekilde istifade edildi<sup>874</sup>.

MM Kumpanyası'nın İstanbul ihracatı, ipek, krizalit (ipek kozası türevi), defolu ipek, yün, şarap, zeytinyağı, tütün yaprağı, çabut bezi, ahşap, balmumu, tuzlular, anason, kara kurbağası, boynuz, tiftik, deri, tavuk, afyon, yumurta, fındık, fasulye ve sair ürünlerden oluşurken; ithalatı ise un, pamuklu kumaş, kıyafet, şapkalar, ipekli ürünler, yağ, ayakkabı, hırdavat, parfümeri, nalburiye, alkollü içecekler, şeker, çay, kahve, inşaat malzemeleri, çivi, cıvata, çatal-bıçak takımları, fayans, çini gibi işlenmiş ürünlerden oluşmaktaydı<sup>875</sup>. Şirketin ihracat ürünlerinin büyük bir kısmı İstanbul'un ard bölgeleri olan Marmara ve Mudanya'dan tedarik edilmekteydi. Ancak 1902'den itibaren Alman Deutsche Levant Linie ve öncelikle Mudanya ve Hamburg arasında, daha sonra da Le Havre ve Kuzey Avrupa liman kentleri arasında direkt ve düzensiz ticari seferlerde bulunmaya başlaması<sup>876</sup> daha önce Fransız Mesajeri, Paquet kumpanyaları tarafından İstanbul üzerinden Marsilya'ya ihraç edilen Bursa ve Mudanya ipeğinin Hamburg ve Doğu Avrupa liman kentlerine taşınmasına yol açtı. Bunun üzerine, 1904 yılında

---

<sup>873</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, 1913, Chapitre 2, Secretariat*

<sup>874</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1904, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>875</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1911, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 5, Contentieux*.

<sup>876</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1904, Chapitre 2, Secretariat*; Fesch, *Abdulhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, s. 543-544.

Fraissinet Kumpanyası, Mudanya-Marsilya arasına 15 günde bir düzenli seferler koydu. Hemen akabinde aynı yılda Paquet ve Mesajeri kumpanyaları da Mudanya'ya düzensiz seferler yapmaya başladılar<sup>877</sup>. İstanbul acentesi C. Dechaud'a göre Mesajeri buharlılarının Mudanya ve Marmara'ya esnek seferler yapması, acentenin sadece ipek ihracatı değil aynı zamanda şarap ihracatı gelirlerini de önemli oranda arttırmıştı<sup>878</sup>.

**Tablo 32: MM. ve Paquet kumpanyalarının İstanbul ipek ihracatı**

Yıl	Balya	Paquet Kump. % Oran	MM Kump. % Oran
1901	3054	67,55	28,52
1902	4141	84,52	13,06
1903	4216	59,44	29,38
1904	4193	47,53	34,24
1905	4219	45,50	37,59
1906	5968	48,39	41,32
1907	6059	54,38	39,92
1908	6416	36,58	49,92
1909	6971	46,70	53,01
1910	6238	43,36	54,80
1911	5644	49,25	49,66
1912	5580	50,60	45,41

Kaynak: AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1911, Chapitre 4, Trafic.*

İmparatorluğun en kalabalık nüfusunu barındıran İstanbul'un ticareti daha ziyade ithalata yönelikti. İstanbul her ne kadar gıda ihtiyacını, Rumeli ve Anadolu demiryolları inşasının bir kısmının tamamlanmasıyla, bu hatlardan sağlamaya çalıştıysa da, değişik dönemlerde yapılan düzenlemelerle iç ve dış gümrük tarifelerinin eşitlenmesiyle, bu ihtiyacını deniz yoluyla daha kolay ve ucuz karşılayabiliyordu<sup>879</sup>. Bu bağlamda Mesajeri acentesi, İstanbul'un gıda ihtiyacını, tahıl rekoltesinin durumuna göre kimi zaman Rus ve Tuna limanlarından, kimi zaman, Mersin, İskenderun üzerinden, (Konya tahılı) kimi zaman da Marsilya'dan sağladı<sup>880</sup>. Bu nedenle acentenin ithalat olarak

<sup>877</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1904, Chapitre 2, Secretariat*; Fesch, *Abdulhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, s. 543-544.

<sup>878</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1012, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>879</sup> Şevket Pamuk, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2007, s. 37.

<sup>880</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1907, Chapitre 2, Secretariat*; AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1887, Chapitre 2, Secretariat*; AFL. 1997 002 4389, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence d'Alexadrette, Rapport General de Service Exercice 1882, 1991, 1910, Chapitre 4, Trafic.*



gösterdiği ürünler, yalnız Osmanlı sınırları dışından değil aynı zamanda Osmanlı sınırları dâhilinde her hangi bir vilayetten alınarak İstanbul'a taşınan ürünleri de içeriyordu. Mesajeri acentesinin İstanbul ithalatında en önemli paya sahip olan ürün un ve sığırdı. Mesajeri buharlılarının İstanbul'a taşıdığı sığır 1909'da 3.979 baş, 1910'da 5.569 baş, 1911'de 2.634 baş, 1912'de ise 4.535 baş idi. İstanbul acentesinin İstanbul un ithalatı ise bilhassa 1908'den sonra önemli miktarda arttı. İmparatorluk başkentinde un ihtiyacı o kadar arttı ki neredeyse bütün nakliyat kumpanyalı İstanbul'a un taşımaya başladılar. İstanbul acentesi raporunda, şirketin dağınık halde bulunan depo ve mağazalarında, aynı zamanda rıhtımda demirleyen buharlılarında, çoğu zaman un çuvallarının çalındığını, her türlü güvenlik tedbirlerine rağmen, hırsızlığın önüne geçemediğini, çalınan unun bedelinin acente tarafından karşılandığından yakınmaktaydı. İstanbul'un un ihtiyacının karşılanmasında önemli yere sahip dört büyük kumpanyanın 1909-1912 arası un ithalatı şöyleydi<sup>881</sup>.

	1909	1910	1911	1912
Mesajeri Maritim Kumpanyası	250.833 çuval	130.090 çuval	87.818 çuval	37.750 çuval
Paquet Kumpanyası	102.104 “	122.704 “	41.745 “	28.247 “
Fraissinet Kumpanyası	47.664 “	27.890 “	5.128 “	500 “
Alman Kumpanyası	42.139 “	5.461 “	3.975 “	---

1909-1910 arası İstanbul un ithalatında Mesajeri Kumpanyası ilk sırada yer alıyordu<sup>882</sup>. Ancak 1910'dan sonra Marsilya'daki işçi grevleri, Türk-İtalyan savaşı, Balkan Savaşları ve Levant bölgesinde zuhur eden salgın hastalıklar ve sair olaylardan dolayı acentenin un ithalatında düşüş yaşandı<sup>883</sup>. Fransız nakliyat şirketlerinin İstanbul un ithalatındaki boşluğunu; 1911, 1912 yılında Rus ve Romen kumpanyaları doldurdu. Fransız nakliyat kumpanyalarının 1911'de İstanbul un ithalatı 134.961 çuval iken, 1912'de 66.497 çuvala geriledi. Rus ve Romen kumpanyalarının İstanbul'a un ithalatı ise 1911'de 138.666 çuval iken 1912'de 286.145 çuval yükseldi<sup>884</sup>. Şirketin İstanbul acentesi C.

<sup>881</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>882</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>883</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1912, Chapitre 4, Trafic; AFL. 1997 002 4404, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, 1913, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>884</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1911, 1912, Chapitre 4, Trafic.*

Dechaud'a göre bir zamanlar Avrupa'nın tahıl ambarı olan Osmanlı toprakları, bugün un, sığır ve bazen de saman ithal eder bir duruma düşmüştü<sup>885</sup>. Bunda ardı arkası kesilmeyen isyanlar, savaşlar ve akabinde gelen toprak kayıplarının ve ülke dâhilinde ihtiyaca yönelik yapılan geleneksel tarımın Batı endüstrisinin ihtiyacına göre değişime uğramasının önemli yeri vardı. Bunun yanında İmparatorluk başkentinin tahıl değil de un ihraç etmesinin önemli bir nedeni de uzak bölgelerden makul fiyatlarla İstanbul'a taşınan tahılın, depolanması ve değirmene nakledilmesinin fahiş fiyatlarda olmasıydı. Örneğin bir kilo buğday Köstence'den İstanbul'a 8 paraya nakledilirken, buharlıdan değirmene kadar 12 paraya naklediliyordu. Bu nedenle un ithalatı daha cazip hale geliyordu<sup>886</sup>. Yolcu ve emtia gelirlerinin haricinde İstanbul acentesinin değişik kalemlerden de gelirleri mevcuttu. İmparatorluğun başkentindeki posta yoğunluğu şirket acentesine önemli miktarda gelir sağlıyordu. Örneğin acentenin posta gelirleri 1908'de 309.000 Frank, 1909'da 368.000 Frank, 1910'da 477.000 Frank, 1911'de 601.650 Frank, 1912'de ise 814.000 Frank idi<sup>887</sup>. Bunun yanında acentenin yolcu ve emtia indirme, döviz kuru farkı gibi birçok kalemden geliri vardı. Aynı şekilde acentenin, kömür, trafik, hastane, tamir atölyesi, palamar atma bedeli, aydınlatma masrafı, işçi ve mavnacı maaşları ve sair birçok kalemden gideri vardı. Diğer yandan acentenin yolcu ve emtia için simsar ve komisyonculara yaptığı ödeme de azımsanmayacak oranda yüksekti. Örneğin acentenin 1907-1911 arası elde ettiği toplam gelirin 5.160.757,87 Frankın % 2.751'i simsar ve komisyonculara gitmişti<sup>888</sup>.

**Tablo 33: MM. Kumpanyası İstanbul acentesinin 1908-1912 arası tüm kalemlerden toplam gelir ve giderleri**

	Gelir (Frank)	Gider (Frank)	Net kâr (Frank)
1908	1.738.348,26	1.519.083,06	219.265,20
1909	2.500.708,96	1.991.650,08	509.058,88
1910	2.790.396,62	1.908.234,29	882.162,33
1911	2.458.338,32	2.412.936,50	45.401,82
1912	2.380.134,89	2.368.181,49	11.953,40

Kaynak: AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1911, 1912, Chapitre 6, Comptabilite.*

<sup>885</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1902, 1903, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>886</sup> *Liman Mecmuası*, S. 1, 15 Mayıs 1927, s. 2-3.

<sup>887</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, 1910, 1911, 1912, Chapitre 6, Comptabilite.*

<sup>888</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1911, 1912, Chapitre 6, Comptabilite.*

1911 ve 1912 yıllarında İstanbul acentesinin giderlerindeki artışın en önemli nedeni, acentenin eski binalarından yeni binalarına taşınmasıydı. Nitekim İstanbul acentesi Lecouflet Maurice, şirket merkezine gönderdiği raporunda taşınma işinin çok masraflı olmasından yakınmaktaydı<sup>889</sup>. Bunun yanında MM Kumpanyası'nın İstanbul hattı için devletten aldığı sübvansiyon ve teşvik primi bu gelirlere dâhil değildi. Dolayısıyla bunu da göz önünde bulundurmakta fayda faydır. MM Kumpanyası'nın İstanbul limanında faaliyette bulunduğu 1852 yılından 1913'e kadar ki süreçte, şirketin İstanbul emtia ve yolcu gelirleri büyük değişiklikler arz etti. İstanbul acentesi, imparatorluğun yönetim merkezinde olduğundan, şirketin tüm Levant ve Karadeniz hatlarının baş sorumlusu ve belirleyicisi konumundaydı. Bu nedenle şirketin faaliyette bulunduğu her hangi bir hatta olumsuz bir gelişme yaşandığında, bundan İstanbul acentesi, aynı şekilde İstanbul acentesinde bir sorun yaşandığında ise diğer acenteler etkilenmekteydi. İstanbul ticaretinde pek fazla rekabetin yaşanmadığı ilk dönemlerde şirketin gelirleri önemli oranda artış gösterdi. Ancak 19. yüzyılın sonları ve 20. yüzyılın başlarında İstanbul limanında rekabetin artması, Rusların Karadeniz ve Balkanlar'da nüfuz ve toprak kazanmasına karşın, Osmanlı Devleti'nin Balkanlar'da bulunan verimli tarım topraklarını kaybetmesi, ülke içinde zuhur eden politik değişimler, Anadolu'da çıkan Ermeni olayları ve neredeyse tüm Osmanlı sahil kentlerinin uluslararası ticarete açılması gibi birçok nedenden dolayı Mesajeri'nin İstanbul gelirleri olumsuz etkilendi. Bu noktada İstanbul acentesi inisiyatif kullanarak, kimi zaman rakip nakliyat kumpanyalarıyla ticari anlaşmalar yaparken, kimi zaman ihtiyaca binaen hatlarda esnek bir şekilde değişime gitti, bazen de fiyat indirimine giderek şirketin gelirlerini arttırma yoluna gitti. Bu sayede, Fransız şirketler ve MM Kumpanyası, İstanbul ticaretinde nüfuz mücadelesi verdiler.

---

<sup>889</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1911, Chapitre 1, Secretariat*; AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1911, 1912 Chapitre 6, Comptabilite*.

### III. BÖLÜM: KARADENİZ VE AŞAĞI TUNA'DA FRANSIZ NAKLİYATI VE MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASI'NIN ROLÜ

#### 3. 1. Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Osmanlı Karadeniz Limanlarındaki Faaliyetleri

18. yüzyılın son çeyreğine kadar uluslararası ticarete kapalı olan Karadeniz, bir yandan tarihi İpek Yolu'nun ve Anadolu'nun açık denizlere açılmasını sağlayan Trabzon, Samsun ve Batum gibi önemli liman kentlerini ve bakir ard ülkesini, diğer yandan hinterlandında Dünyanın tahıl deposu olarak addedilen zengin tarım arazilerini barındıran Kırım, Odesa ve Tuna Nehri vilayetlerini içine alan, muazzam ticari değere sahip bir iç deniz durumundaydı. Yüzyılın sonunda Avrupa uluslarına ait ticari gemilerin bu iç denizde seyrüsefer serbestisi kazanması<sup>890</sup>, daha sonra Balta Limanı ve onu takip eden anlaşmaların ticareti kolaylaştırıcı hükümleri, Karadeniz'i daha da cazip hale getirdi. Bu derece öneme sahip bir denizin, sahildevletlere bırakılması İngiltere ve Fransa'nın çıkarlarına ters düşen bir durumdu. Zira Hindistan ve Uzakdoğu sömürgelerinin kapısı durumunda olan Doğu Akdeniz'de güven içinde ticaret yapabilmeyen ön şartı, Karadeniz ve boğazların kontrol altında tutulmasından geçirdi. Karadeniz'de siyasi ve ekonomik dengelerin Rusya lehine değiştiği bir evrede Fransız ve İngilizlerin bölgeye müdahalesi kaçınılmazdı. Bu minvalde bölgeye gerçek anlamda ekonomik müdahale, henüz 1830'larda Düvel-i Muazzama ait buharlı gemilerin Karadeniz'e girişiyle başlamış durumdaydı. Siyasi müdahale ise Kırım Savaşı (1853-1856) ile gerçekleşmiş oldu. Böylelikle geçici süreliğine de olsa Karadeniz, uluslararası devletlerin garantisinde tarafsız ve serbest bir iç deniz haline geldi. Fransızların, Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de buharlı nakliyatına dâhil olmak için, devletçi-liberal teşebbüslere dair tartışmalar içinde bulunduğu bir süreçte, İngiliz, Avusturya, Rusya ve Osmanlı'ya ait buharlı nakliyat kumpanyaları, uzun zamandan bu yana Karadeniz'de faaliyet göstermekteydiler. Fransızlar, Karadeniz sularında geç kalınmış emperyalist rekabete ancak Kırım Savaşı'ndan sonra 1857'de MM Kumpanyası'yla dâhil oldular. Avusturya ve Rus kumpanyalarına karşı az sayıda buharlısıyla rekabet edemeyeceği anlayışında olan Osmanlı yöneticileri, siyasi yönden olduğu gibi ekonomik yönden de izlediği denge politikası gereği Fransız şirketler ve MM Kumpanyası'nın Karadeniz'de faaliyetlere başlamasını olumlu karşıladı.

<sup>890</sup> Karadeniz'in uluslararası ticaret açılmasına dair bakınız. İdris Bostan, "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliye Tüccarları", *Türklük Araştırmaları Dergisi*, S. 6, İstanbul 1991, s. 20-35.

### 3.2. Aşağı Tuna'daki Faaliyetleri

Tarih boyunca kıyısında birçok millete ve devlete ev sahipliği yapan Tuna Nehri, kimi zaman karmaşık siyasi, sosyo-ekonomik ilişkilerin, kimi zamansa ayrışmaların/sınırların vasıtası olmuştur. Doğu Avrupa'da Kara Ormanları Nehri, Breg Nehri ve son olarak *Donaueschingen Nehri*'nden beslenen<sup>891</sup> bu nehir, ortalama olarak kat ettiği 2.850 kilometrelik<sup>892</sup> yol boyunca Almanlar, Slavlar, Macarlar, Sırp, Bulgarlar, Romenler ve Türkler gibi birçok millete ait devletler ve devletçiklerin topraklarından geçerek açık denize/Karadeniz'e ulaşır. Bu derece muazzam bir coğrafyanın arasından geçen Tuna'nın önemi yılın her döneminde, buzlanma evresi istisna, taşımacılığa elverişli doğal bir nehir olmasından kaynaklanmaktadır.

Tuna Nehri, iki boğazla ayrılmış, üç büyük havzanın topladığı sularla beslenir. Yukarı Tuna, Macaristan'a kadar olan kısmı içerir ve Viyana'nın aşağısında kalan bir boğazla ayrılır, buradan şu anki Romanya sınırı içinde bulunan Demirkapılar'a<sup>893</sup> kadar olan kısım Orta Tuna, Demirkapılar'dan sonraki kısım ise Aşağı Tuna olarak adlandırılmaktadır. Nehir, Demirkapılar'dan Boğazköy'e kadar doğu-batı doğrultusunda aktıktan sonra kuzeye yönelir. Kalas'tan sonra yön değiştirerek tekrar doğuya doğru akar ve Tulca'dan sonra geniş bir delta oluşturur. Daha sonra kuzeyden güneye doğru dört kola ayrılarak Portitza, Kili (Kilya), Sünne (Soulina) ve Hızır İlyas (St. Georges) üzerinden Karadeniz'e dökülür<sup>894</sup>. Nehrin dört koldan Karadeniz'e dökülmesi boğazlardaki suyun derinliğini azalttığı gibi getirdiği alüvyonları deltaya bırakmakta, bu da kumdan adacıkların oluşmasına ve suyun yayılarak derinliğin azalmasına sebep olmaktadır. Bu nedenle ulaşımın en zor sağlandığı bölümlerden birini bu boğazlar oluşturmaktadır<sup>895</sup>.

<sup>891</sup> Brig ve Kara Ormanları nehrinin bulunduğu Brigach, Donaueschingen kadar öneme sahip değildir. G. Demorgny, *La Question du Danube*, Revueil Sirey, Paris 1911, s. 2-3.

<sup>892</sup> Andre Allix, "Le Danube Jusqu'en 1939", *Les Etudes Rhodaniennes*, Vol 17, N° 3-4, 1942, s. 93-94; "Tuna", *Ana Britannica*, İstanbul 1992, C. XXI, s. 221.

<sup>893</sup> Demirkapılar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. M. Emre Kılıçaslan, "XVIII. Yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar İdaresi", *Karadeniz Araştırmaları*, Bahar 2010, S. 25, s. 59-76.

<sup>894</sup> G. Gain, *Compagnie des Services Maritimes des Messageries Imperiales, Notes sur la Navigation, Entre Constantinople et Ibraila*, d'une Carte Partielle du Danube, Entre Sulina et Ibraila, Typographie et Lithographie Veuve Marius Olive, Marseille 1861, s. 8-9.

<sup>895</sup> İkinci, *Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret*, s. 3; AFL. 1997 002 4476 *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Sulina, Rapport General de Service Exercice 1880, 1882, Chapitre 2, Secretariat*.

Aşağı Tuna'ya karışan nehirlerin ağızlarında kuzeyde İbrail, Kalas, Tulca, Sünne, Yergöğü, İsmail, Kili ve sair, güneyde Vidin, Lom, Niğbolu, Zıştovi, Rusçuk, Silistre ve Bozazköy gibi irili ufaklı birçok iskele kenti kurulmuştur<sup>896</sup>. Tuna kıyısındaki bu şehirler, ard ülkelerinde Balkanların büyük bir kısmını içine alan çok verimli tarım arazilerine sahip olduğundan, zirai ürünlerin ihraç noktaları olduğu gibi, sınai ürünlerin iç bölgelere girişini sağlayan ticari kapı görevi üstlenmekteydiler.

Aşağı ve Orta Tuna'nın XV. yüzyılda tam olarak Osmanlı hâkimiyetine girmesinden sonra<sup>897</sup>, Tuna Nehri, 18. yüzyılın sonuna kadar, Avusturya istisna\*, Osmanlı tüccar gemilerinin seyrüsefer yaptıkları, bir iç ticaret arteri haline geldi<sup>898</sup>. Osmanlı Devleti, daha ziyade Aşağı Tuna'yı İmparatorluğun başkentinin tahıl ihtiyacını karşılamak, Orta Tuna'yı ise askeri amaçlara hizmet etmek amacıyla kullanmayı çıkarına uygun gördü<sup>899</sup>.

1774'e kadar Tuna Nehri'nde sadece Avusturya ticaret yapabilme imtiyazına sahipken, bu tarihten sonra Rusya da bu hakka sahip oldu<sup>900</sup>. Rusların, Tuna'da ticaret yapabilme hakkına sahip olmasının akabinde Avusturya, Pasarofça anlaşmasında elde ettiği Tuna'da ticaret yapma hakkını, 1784'te Babıali'den aldığı bir senetle yeniden teyit ettirdi<sup>901</sup>. Avusturya ve Rusya'nın elde ettiği bu imtiyazı diğer devletler, bilhassa İngiltere ve Fransa, ancak 1838'den sonra elde edebildiler<sup>902</sup>.

1830'dan sonra Balkanların, dolayısıyla Tuna'nın dış dünya ile olan ticaret hacminde hızlı gelişmeler görülmeye başlandı. Buharlıların deniz ulaşımında kullanılmaya

---

<sup>896</sup> Ekinci, *Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret*, s. 2.

<sup>897</sup> Kanuni Sultan Süleyman'ın Mohaç Zaferi ile (29 Ağustos 1526) Orta Tuna'nın büyük bir kısmı Osmanlı hâkimiyetine geçti. İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, II., TTK Yayınları, Ankara 1988, s. 322-344.

\* Nitekim 1718 Pasarofça Anlaşması ile Avusturya Orta Tuna'da ve Tuna'ya dökülen Titza nehrinde taşımacılık yapma hakkı elde ediyordu. Jean Duvernoy, *Le Regime International Du Danube*, Université de Grenoble, Faculté de Droit, These Pour Le Doctorat en Droit, Grenoble 1941, s. 39. Daha sonra ise 1718 Pasarofça Anlaşması ile tüm Tuna nehrinde iki devletin tüccar sefinelerine ticaret yapabilme serbestiyeti getiriliyordu. *Avusturya Devleti Tebaasının Memâlik-i Osmaniye'de Ticaretlerine Dair Mevadd-ı Ahdiye Mecmuasıdır*, Darü't-Tıbaatü'd-devlet-i İmparatoriye, Viyana-1846, s. 5; Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri (Osmanlı İmparatorluğu Andlaşmaları)*, C:1, Ankara Üniv. Hukuk Fak. Yay., TTK Basımevi, Ankara-1953, s. 63.

<sup>898</sup> Duvernoy, *Le Regime International Du Danube*, s. 39; G. Demorgny, *La Question du Danube*, Revueil Sirey, Paris 1911, s. 54-55.

<sup>899</sup> Suraiya Faroqhi, "Krizler ve Değişim 1590-1699", *Osmanlı İmparatorluğu Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, Ed. Halil İnalçık, Donald Quataert, II, Eren Yayıncılık, İstanbul 2004, s. 611.

<sup>900</sup> Erim, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*, s. 115-137.

<sup>901</sup> Duvernoy, *Le Regime International Du Danube*, s. 39; Demorgny, *La Question du Danube*, s. 43. Cevdet Paşa bu konuda şöyle demiştir: *Şartlara bakılınca Nemçe tüccarı Osmanlı memleketlerinde karada ve denizde ticaret etmeleri yazılı ise de Karadeniz'e ticaret (Tuna) yolu ile geçtikleri görülmemiştir. 1884 senesinde Pasarofça'da olduğu gibi Nemçe reaya ve tüccarlarına nehirde kendi bayrağı ile hiçbir engelle karşılaşmadan ticaret yapabilme hakkı tanıyan bir ticaret senedi imzalandı. Cevdet, Tarih-i Cevdet*, I, s. 534.

<sup>902</sup> Demorgny, *La Question du Danube*, s. 71-72.

başlanması ve Karadeniz'in tarafsızlaştırılması, Tuna boylarındaki şehirlerin ekonomik hayatını canlandırdı<sup>903</sup>. Tuna üzerinde ilk buharlı nakliyatı, Avusturya'nın 1829'da kurmuş olduğu Tuna Buharlı Nakliyat Şirketi (*Erste K. K. Privilegierte Donaudampfahrtsesellschaft*) ile başladı. Şirkete ait ilk buharlı, 1830'da Viyana ile Peşte arasında ilk denemesini yaptı. Daha sonra şirket buharlıları, 1834'te Demirkapıları aşarak Aşağı Tuna'da, bundan iki yıl sonra yani 1836'da İstanbul-Kalas arasında düzenli seferler yapmaya başladı<sup>904</sup>.

Tuna Buharlı Nakliyat Kumpanyası'ndan kısa süre sonra Avusturya Lloyd Kumpanyası, 1844'te İstanbul ile Tuna ağzlarındaki limanlara düzenli seferler yapmaya başladı, daha sonra bu seferlerini İbrail ve Kalas'a kadar uzattı<sup>905</sup>. Avusturya'nın 1834'ten sonra buharlı işletmeye başladığı Aşağı Tuna üzerinde 1850'ye gelindiğinde hâlâ Osmanlı bandıralı buharlı gemiler bulunmuyordu. Bu nedenle Bosna'ya kadar gidip gelen Osmanlı tebaası tüccar ve memurlar, Avusturya buharlılarına binmek zorunda kalıyordu. Buharlılarda buldukları süre boyunca gümrük işlemleri, yemek ve diğer hizmetlerde fahiş fiyatlarla karşılaşılıyorlar ve zorluk çekiyorlardı<sup>906</sup>. Buharlı nakliyat kumpanyaları sayesinde Avusturya'nın Tuna ticaretinin artması, Osmanlı yolcu ve tüccar teknelerinin gelirlerini olumsuz etkiledi. Babıali, Tuna Nakliyat Şirketi'ne karşı halkı önce gizli bir şekilde, daha sonra alenen, Avusturya buharlılarına binmemeleri, sadece Osmanlı bandıralı gemilerle yolculuk yapmaları ve mallarını taşımamaları yönünde emirler gönderdi<sup>907</sup>. Diğer yandan da Tuna Nehri'nde işletilmek üzere İngiltere'den buharlı gemi satın almak için girişimde bulundu<sup>908</sup>. Osmanlı Devleti bu hayaline ancak 1867'de kurulan Tuna Nehirler İdaresi'yle kavuştu<sup>909</sup>. 1839'da İngilizler, Kalas ile İngiliz limanları arasında direk bir hat oluşturarak Aşağı Tuna buharlı nakliyatına dâhil oldular. Ancak İngilizler yolcudan ziyade emtia taşıdıkları ve İngiliz limanları ile Tuna kentleri arasında direk olarak sefer yaptıkları için Avusturya buharlılarının Tuna'daki üstünlükleri halen devam etmekteydi<sup>910</sup>.

<sup>903</sup> Ekinci, *Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret*, s. 39.

<sup>904</sup> Claridge, *A Guide Along the Danube, from Vienna to Constantinople*, s. 5.

<sup>905</sup> *Annales du Commerce Exterieur, Autriche, Faits Commerciaux N° 3*, Publiées Par Le Ministere de L'Agriculture du Commerce et des Travaux Publics, Fevrier 1843 a Fevrier 1857, Paris 1857, s. 31-32.S. 70.

<sup>906</sup> BOA. İD. 230/13830, 22 Nisan 1851.

<sup>907</sup> BOA. İ. MM. 30/841, 19 Kasım 1842; İlhan Ekinci, *Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret*, s. 42.

<sup>908</sup> BOA. İD, 230/13830, 22 Nisan 1851 tarihli irade.

<sup>909</sup> Ekinci, *Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret*, s. 78.

<sup>910</sup> *Ministre de la Marine et des Colonies, Revue Maritime et Coloniale*, Tome 11., Librairie de Challamel Ainé, Paris 1864, s. 236-237.

Tuna Nehri'nin uluslararası ticarete açılmasıyla, nehre kıyısı olan iskele şehirlerinde kısa sürede önemli değişimler yaşandı. Aşağı Tuna'nın en önemli iskele şehri İbrail ve Kalas'tı<sup>911</sup>. Kalas'ın nüfusu 1829'dan önce 3.000-4.000 bin, İbrail'in ise 500-600 kişiden ibaretti. 1839'a gelindiğinde Kalas sakinlerinin nüfusu 30.000, 1850'lerin sonlarına doğru ise 80.000, İbrail'in ise 1850'lerin sonuna gelindiğinde 28.000'e yükseldi. Kalas ve İbrail, Aşağı Tuna ticaretinin büyük bir kısmını karşılarken, Oltenitza, Giurgievo, Silistre, Reni, İsmail, Tulca ve Kili gibi diğer iskele şehirleri ticaretin kalan kısmını tamamlamaktaydılar<sup>912</sup>.

1840'lı yıllarda İbrail ve Kalas ihracatının büyük bir kısmı İstanbul ve Marsilya'ya yapılmaktaydı. İbrail'in 1845 yılında gerçekleştirdiği 15 milyon Franklık ihracatın 8 milyonu İstanbul'a, 2.107.000'i Marsilya'ya 1.853.000'i Trieste ve Venedik'e, 1.084.000'i ise Livorno'ya yapıldı. Aynı yılda Kalas'ın ihracatı ise 9.290.000 Frank idi. Bu ihracatın 3.059.000'i İstanbul'a, 2.330.000'i Trieste ve Venedik'e, 1.551.000'i Marsilya'ya, 1.100.000'i Cenova'ya yapılmaktaydı<sup>913</sup>. Aşağı Tuna'nın ihracatı, buğday, mısır, çavdar, arpa, keten tohumu, iç yağı gibi belli başlı ürünlerden oluşmaktaydı. Aşağı Tuna ithalatı ise ihracattan düşük olmasına rağmen dikkat çekici bir orandaydı. İngiltere ve Fransa bu pazarın en büyük ürün satıcılarıydı. İngilizler, Aşağı Tuna'ya, makine, demir, yağ, şeker, pamuklu kumaşlar, hırdavat vesaire ürünler; Fransızlar; şeker, tabaklanmış deri, mum, sabun, kurutulmuş meyveler, şarap ve alkollü içecekler, konserve, yağ ve saire ürünler, Avusturya ise daha çok ayakkabı, kürk, porselen, cam, hırdavat, kırtasiye ürünleri, kibrit, sigara kâğıdı ve sair ürünler satarlardı. İngiliz malları daha düşük fiyata satıldığından bilhassa kırsalda alıcı bulurdu<sup>914</sup>.

Tuna Nehri ile Fransa arasındaki ilişkiler bu derece canlı olduğu halde hiçbir Fransız buharlı nakliyat kumpanyasının buraya seferleri yoktu. Sadece bazı dönemlerde birkaç tüccar buharlısının Tuna'ya girdiği görülürdü. Tuna ile Marsilya arasındaki ticaret, Rum, İngiliz, İtalyan ve Avusturya bandıralı buharlı gemiler tarafından yapılırdı. Prensliklerin ithalat ve ihracatının büyük bir kısmını Rum tüccarlar yapmakla beraber bazı İtalyan, Alman, İngiliz tüccarlar da bölgede faaliyet göstermekteydi. Bu tüccarlar Londra, Marsilya, Livorno, Trieste ve İstanbul'daki ticaret evleriyle iş birliği içinde,

<sup>911</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée General du 28 Mai 1857*, s. 12.

<sup>912</sup> *Ministre de la Marine et des Colonies*, s. 234-239.

<sup>913</sup> *Annales du Commerce Exterieur Turquie, (Fait Commerciaux No 1 a 14) Turquie 1844-1859*, *Faits Commerciaux No: 2*, Publie par le Departement de L'Agriculture, du Commerce et Des Travaux Publics, Paris 1860, s. 23.

<sup>914</sup> *Ministre de la Marine et des Colonies*, s. 239-240.



yaklaşık % 30 kâr sağlayarak ticaret yapmaktaydı. Tüccarlar aynı zamanda büyük bir kurnazlık içinde köylüye hasat öncesi avans vererek tahılı yerinde alır ve depolara yerleştirirlerdi. Eflak ve Boğdan prensliklerinde/voyvodahıklarında dış ticaret genellikle Rumların tekelindeyken, bölge ticaretinde önemli paya sahip diğer bir millet olan Yahudiler ise daha ziyade perakende ticaret yapmaktaydılar<sup>915</sup>.

Aşağı Tuna, buharlı nakliyatına 1850’de Ruslar da dâhil oldular. *Expedition de la Nouvelle-Russie* adlı nakliyat şirketi 1850’de Rus limanları ile İstanbul, Kalas, İbrail, Sünne ve Reni arasında buharlı seferleri başlattı. Bunun yanında 1856’da kurulan *Societe Russe de Commerce et de Navigation*, adlı en büyük Rus Nakliyat Kumpanyası, Odesa’dan tüm Karadeniz, Aşağı Tuna, Yunan adaları, Adriyatik denizi, Marsilya, İtalya ve tüm Levant limanlarını içine alan büyük bir ağda faaliyet göstermeye başladı. Şirket, Odesa’dan Kalas’a haftalık düzenli seferler koymuştu<sup>916</sup>.

Marsilya ile Aşağı Tuna arasındaki ticaretin yabancı bandıralı buharlılar tarafından taşınması Fransız hükümetini rahatsız ediyordu. Kırım Savaşı, 1854-1856 arasında Tuna ticaretini her ne kadar olumsuz etkilese de Fransız tüccarların Aşağı Tuna’nın zengiliklerini keşfetmeleri için önemli bir fırsat oldu. Henüz Kırım Savaşı esnasında 28 Kasım 1854’te MM Kumpanyası, İstanbul’dan Kalas’a kadar yılda 36 sefer yapmak için Fransız hükümeti ile anlaşmıştı, ancak anlaşmanın resmen onaylanması 29 Mayıs 1857’de oldu<sup>917</sup>. Kırım Savaşı esnasında şirket buharlılarının büyük bir kısmı cephe gerisinde askeri mühimmat, asker, hasta ve yaralı taşımak için Fransız deniz kuvvetlerinin hizmetine girdiğinden, anlaşma eyleme dönüşemedi<sup>918</sup>. Ancak şirket yönetimi Tuna nehrinde işletilmek üzere henüz 1854’te Fransız Bazin ve Perier Kumpanyası’nın 120 beygir gücündeki *Pharamond* adlı buharlısını satın aldı<sup>919</sup>. Bunun yanında 1852’de şirketin kendi atölyesinde inşa ettirdiği 120 beygir gücündeki *Le Pericles* adlı buharlı gemisi de Tuna hattına tahsis edildi<sup>920</sup>. Bu iki küçük buharlı

---

<sup>915</sup> *Ministre de la Marine et des Colonies*, s. 240, 253-254.

<sup>916</sup> *Annales du Commerce Exterieur Russie, (Faits Commerciaux No 1 a 12) 1843 a 1856, Faits Commerciaux N. 7*, Publiées Le Departement de L’Agriculture, du Commerce et Des Travaux Publics, Paris 1857, s. 14, 25.

<sup>917</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Convention pour l’Organisation des Services Postaux dans la Mer Noir (Ligne du Danube et de Trebizonde) Modificative de la Convention du 28 Nov. 1854*, s. 4.

<sup>918</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Convention Pour le Transport des Malades et Blesses de l’Armée*, s. 1-3.

<sup>919</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 31 Mai 1858*, s. 32.

<sup>920</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 168; Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 38.

geminin balbı (tirant d'eau) düşük ve dibi düz olduğundan, ikisi de Tuna Nehri'ne uyum sağlayacak yapıdaydı<sup>921</sup>.

Kırım Savaşı'nın (4 Ekim 1853-30 Mart 1856) bitmesinden birkaç ay sonra 12 Temmuz 1856'da Mesajeri'nin İstanbul acentesi Jules Girettes, Hariciye Nazırı Fuat Paşa'ya MM Kumpanyası'nın *Le Pericles* adlı buharlısının W. Deligrad kaptanlığında İstanbul'dan Kalas ve İbrail'e ilk posta deneme seferini yapacağını bildirerek, bu konuda gerekli onayın verilmesini talep etti. Babıali bu talebi olumlu karşıladı<sup>922</sup>. Mesajeri buharlısının ilk başarılı denemesini yapmasından birkaç ay sonra A de Fontenay kaptanlığındaki bir başka şirket buharlısı (muhtemelen *Pharamond*), Lyonlu iş adamları ve tüccarlarını Tuna'yı keşfetmeleri için taşıdı. Bu sırada gemi kaptanı Fontenay, Tuna'ya sefer yapan harita kullanımından yoksun Fransız kaptanların bölge hakkında yeterince bilgi sahibi olmadıklarından yakınmaktaydı. Fransız kaptan bölgeye ait en iyi haritaların İngilizler tarafından, özellikle İngiliz kaptan Spatt tarafından çizilmiş olduğunu belirtiyordu<sup>923</sup>.

İstanbul-Tuna hattında gidiş-dönüş normal şartlarda 120 saat olarak kararlaştırıldı. Mesajeri buharlıları 14 Temmuz'dan Aralık 1856'ya kadar Tuna hattında 36 sefer gerçekleştirdi, toplamda 5.221 lieues marine (29.000 Km.) deniz yolu aldı. Şirket buharlıları Tuna hattında ilk yılda toplamda 4.077 yolcu taşıdı. Aynı yıl şirketin Tuna hattındaki emtia geliri 262 Frankı askeri materyalden olmak üzere toplamda 1.012.860 Frank idi<sup>924</sup>.

MM Kumpanyası'nın ilk yılda Aşağı Tuna'da elde ettiği başarısı hakkında şirketin yıllık genel toplantısında şöyle denilmekteydi:

*“1856 yılında İstanbul'dan Kalas ve İbrail'e toplam 36 sefer gerçekleştirdik. Kalas ve İbrail, Aşağı Tuna'nın en önemli iki liman kentidir. İstanbul ve Trabzon'a eş değerdir. Aşağı Tuna'da son zamanlarda zuhur eden politik olaylardan dolayı Fransızlara karşı büyük bir sempati vardır. Yöre halkı Fransız bandıralı buharlıları görmeye pek alışkın değildir. Fransa ile Moldova prenslikleri arasındaki ticaret hacmi dikkate değer bir orandadır. Bu yıl yaptığımız deneme seferlerinin ardından*

<sup>921</sup> Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 38.

<sup>922</sup> BOA. HR. TO. 319/9, 12 Temmuz 1856 tarihli Mesajeri Acentesi Jules Girette'den Hariciye Nazırı Fuat Paşa'ya yazılan mektup.

<sup>923</sup> Raccagni, "The French Economic Interests in the Ottoman Empire", s. 360.

<sup>924</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée General du 28 Mai 1857*, s. 29, 56.

*gerçekleştirdiğimiz tüm seferlerimizden memnuniyet verici sonuçlar aldık. Aynı zamanda gerek yerel yönetimden ve halktan, gerekse bölgedeki Fransız konsoloslarından önemli destek bulduk. Aşağı Tuna'daki seferlerimiz için sübvansiyon desteği almaya yönelik bir kaygımız yok, zira Aşağı Tuna hattında kat edilen mesafe kısa, geliri ise ziyadesiyle fazla<sup>925</sup>.”*

Bölgedeki Fransız konsolosları da aynı şekilde MM Kumpanyası'nın Tuna'ya düzenli seferler başlatmasının yöre halkı nezdinde heyecan ve memnuniyetle karşılandığını belirtiyordu<sup>926</sup>. Fransız hükümeti, Tuna ticaretinde İngiliz ve Avusturya'nın üstünlüğünü kırmak istiyordu. Bilhassa Fransız mallarının yabancı kumpanyalar tarafından Tuna'ya taşınmasından rahatsızlık duyuyordu<sup>927</sup>. Tuna'da Avusturya'nın tekeli kırılmak için tüm Tuna nehri boyunca incelemeler yapılması, prensliklerin ihtiyaç ve alışkanlıklarını karşılayabilmek için bölgeyi iyi tanıyan acentelerin gönderilmesi, depo ve mağazalar, köprü ve iskeleler inşa edilmesi, kısacası buharlı taşımacılığında 27 yıl deneyime sahip olan Tuna Buharlı Nakliyat Kumpanyası karşısında rekabet edebilecek uygun şartların yerine getirilmesi gerekiyordu<sup>928</sup>.

Sadece Aşağı Tuna'da faaliyet gösteren MM Kumpanyası ile Avusturya'nın Tuna'daki tekeli kırılmak imkânsızdı. Yukarı Tuna ticaretini 1830'dan beri tekeline bulduran Tuna Buharlı Nakliyat Kumpanyası'nın düzensiz servisleri ve yüksek taşıma ücretleri tüccarların öfkeli tepkilerine neden oluyordu. Fransızlar, Avusturya'nın Yukarı Tuna'daki tekeli kırılmak için 1856'da Belgrad ile Kalas arasında düzenli seferler yapacak olan Tuna Fransız Kumpanyası'nı (Compagnie Franco Danubienne) kurdu<sup>929</sup>. Kumpanya buharlıları Aşağı Tuna'da bir yandan MM Kumpanyası ile Mesajeri buharlıları olmadığı durumda Rus Nakliyat Kumpanyası (La Compagnie Russe de Commerce et de Navigation) ile aktarmalı olarak bağlantı kuruyordu. Bunun yanında Yukarı Tuna'da sefer yapacak olan bir başka Fransız nakliyat kumpanyası da 1859'da Paris'te kuruldu. Fransız-Sırp Kumpanyası (Compagnie Franco-Serbe) adıyla kurulan şirket, 6 adet buharlı gemisiyle çok düşük taşımacılık fiyatlarıyla Belgrad'dan hareketle,

<sup>925</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée General du 28 Mai 1857*, s. 12.

<sup>926</sup> *Ministre de la Marine et des Colonies*, Paris 1864, s. 260.

<sup>927</sup> Raccagni, "The French Economic Interests in the Ottoman Empire", s. 360.

<sup>928</sup> *Ministre de la Marine et des Colonies*, Paris 1864, s. 260.

<sup>929</sup> Georges Arnaud, "La Navigation Sur Le Danube", *Annales de Geographie*, 1925, N° 191, s. 469; *Ministre de la Marine et des Colonies*, Paris 1864, s. 260-261.

Bosna ve Sava üzerinden Kalas'a seferler yapmaya başladı<sup>930</sup>. Böylelikle Fransızların, buharlı nakliyat kumpanyaları sayesinde tüm Tuna vilayetleriyle bağlantısı sağlanmış oluyordu.

MM Kumpanyası'nın Tuna'da düzenli seferlere başladığı esnada Paris'te Tuna'nın geleceğine dair çok önemli kararlar alınıyordu. 1829'dan itibaren Aşağı Tuna'nın idaresini elinde bulunduran Rusya; İngiltere, Fransa ve Avusturya'nın bölgede serbest ticaret yapabilmesi için olası bir tehdit oluşturmaktaydı. Kırım Savaşı'nın ardından Paris görüşmelerinde İngiltere, Fransa ve Avusturya; Rusya'yı Tuna boğazlarından uzak tutmak, hatta Tuna ile doğrudan sınır ilişkisini kesmek için Tuna'nın idaresini uluslararası bir komisyona bıraktı. 18 Mart 1856'da kurulan Tuna Komisyonu, Osmanlı, İngiltere, Fransa, Prusya, Piyomente ve Rusya devletleri tarafından tayin olunan memurlardan müteşekkil bir komisyonun idaresinde olacaktı<sup>931</sup>.

Bu komisyonun görevi İsakçı'dan itibaren Tuna boğazları ile boğazlar civarında denizi tıkamakta olan kum ve sair engelleri kaldıracak çalışmaları yapmak, fenerler inşa etmek ve işletmek, sağlık hizmetleri vermek (karantinalar), kılavuzluk hizmetlerini yerine getirmek, vergileri belirlemek ve tüm milletlere ait gemilerin rahat ve kolay bir şekilde seyrüseferlerini sağlamaktı<sup>932</sup>. Komisyon, Tuna'da seyrüsefer yapan gemilerin tümüne eşitlikle muamele edecekti<sup>933</sup>. Komisyon ayrıca 14 hafif harp gemisinden müteşekkil bir güvenlik örgütüne de sahipti<sup>934</sup>. Tuna Nehri, her ne kadar uluslararası bir komisyonun yönetiminde olsa da nehirdeki düzenlemeler ve denetimler İngiliz, Fransızların denetimine giriyordu<sup>935</sup>. Kırım Savaşı'ndan sonra Tuna Nehri'ndeki yeni yapılanma, Yukarı Tuna'da faaliyet göstermeye başlayan Fransız buharlı nakliyat kumpanyalarının da etkisiyle MM Kumpanyası'nın Aşağı Tuna'da, bilhassa İbrail ve Kalas'ta ki ticareti kısa sürede önemli oranda arttı. 1859-1863 arası MM Kumpanyası'nın Kalas ve İbrail ithalat ve ihracat aşağıdaki gibidir.

---

<sup>930</sup> *Ministre de la Marine et des Colonies*, Paris 1864, s. 260-261.

<sup>931</sup> Carlo Rosssetti, *Il Danubio Fiume Internazionale*, Milan 1937, s. 21.

<sup>932</sup> *Le Danube devant La Conference de Londres*, par un Jeune Diplomate, Imprimerie de la Cour Royale Prop, Bucarest 1883, s. 11; Ayrıca Tuna Komisyonu hakkında ayrıntılı olarak bkz. İlhan Ekinci, *Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi SBE., Tarih Anabilimdalı Samsun 1998, s. 121-123

<sup>933</sup> Ekinci, *Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret*, s. 121-123; Duvernoy, *Le Regime International Du Danube*, s. 62-65.

<sup>934</sup> Duvernoy, *Le Regime International Du Danube*, s. 67.

<sup>935</sup> Allix, "Le Danube Jusqu'en 1939", s. 112.

**Tablo 34: MM. Kumpanyası'nın 1859-1863 arası Kalas ve İbrail'e ithalat ve ihracatı**

	İthalat			İhracat		
	Kalas (Kilogram)	İbrail (Kilogram)	Toplam (Kilogram)	Kalas (Kilogram)	İbrail (Kilogram)	Toplam (Kilogram)
1859	619.600	466.676	1.086.276	387.900	830.769	1.218.669
1860	1.159.800	487.232	1.647.032	1.233.470	690.606	1.924.076
1861	685.000	539.156	1.224.156	787.739	480.443	1.268.182
1862	1.148.000	743.132	1.891.132	1.356.166	498.020	1.854.186
1863	950.049	934.823	1.884.872	1.398.008	976.824	2.374.832

Kaynak: *Ministre de la Marine et des Colonies*, Paris 1864, s. 262.

Mesajeri'nin Aşağı Tuna'daki faaliyetleri daha çok Kalas ve İbrail üzerinde yoğunlaşmaktaydı. Bunun yanında şirketin Tulca'da da bir acentesi mevcuttu<sup>936</sup>. Şirketin 1860'lı yıllarda Aşağı Tuna ithalatı daha çok işlenmiş ve yarı işlenmiş ürünlerden, ihracatı neredeyse tamamen ham ürünlerden oluşuyordu. Tablo 38'de verilen 1863 yılı Kalas ithalat ve ihracatı bu ürünler hakkında genel bir fikir sunmaktadır. Aşağıda verilen ürünler aynı zamanda İbrail ve Tulca için de geçerlidir.

**Tablo 35: MM. Kumpanyası'nın 1863 yılı Kalas ithalat ve ihracatı**

İthalat	İhracat
Manifatura	656 koli
Merserize, şapka, ayakkabı gibi Paris ürünleri	389 koli
Hırdavat, parfümeri, ilaç, kitap, kırtasiye, silah	293 koli
Mobilya, kristaller, piyano, porselen, bilardo	117 koli
Mum, sabun	3.315 koli
Makine ve demir	1.884 koli
Deri ve tabaklanmış deri	1.462 koli
Yağ, peynir, havyar, yiyecek	1.571 koli
Koloni ürünleri	770 koli
Meyve	1.270 koli
Şarap ve likör	344 koli
Değerli eşyalar (575.297 Frank)	85
Diğer ürünler	1.853 koli
	Konserve et ve fûme et
	İç yağı, tereyağı, hayvansal yağ, peynir
	Deri ve ham deri
	Mum ve sabun
	Yün
	Şarap, varil şarap, bira ve içki
	Un, bisküvi, fasulye, tahıl
	Değerli eşyalar (469.342 fr.)
	Diğer ürünler
	420.433 kg.
	20.472 kg.
	10.744 kg.
	61.351 kg.
	78.244 kg.
	3.293 kg.
	123.780 kg.
	---
	54.736 kg.

Kaynak: *Ministre de la Marine et des Colonies*, Paris 1864, s. 262.

1860'lı yıllarda MM Kumpanyası, Aşağı Tuna'da Avusturya Tuna Buharlı Kumpanyası, Avusturya Lloyd, Rus Nakliyat Kumpanyası (La Compagnie Russe de Navigation et de Commerce) ve İngiliz Greco-Oriental Kumpanyası ile rekabet halindeydi. Lloyd Kumpanyası'nın biri İstanbul'dan İbrail ve Kalas'a, diğer Odesa'dan İbrail ve Kalas'a olmak üzere haftada iki defa; Rus Kumpanyası'nın ise haftada bir defa

<sup>936</sup> Joanne-Isambert, *Itineraire De L'Orient*, Paris 1861, s. 36.

Odesa'dan Kalas'a düzenli seferleri vardı. İngiliz Greco-Oriental Kumpanyası'nın haftada iki defa düzensiz seferleri vardı<sup>937</sup>.

Bunun yanında Mesajeri'nin ise haftada bir defa İstanbul'dan Varna-Sünne-Tulca-Kalas ve İbrail'e düzenli seferleri vardı<sup>938</sup>. 1863 yılında bu beş kumpanyanın Aşağı Tuna'da taşıdıkları ithalat ve ihracat rakamları şöyleydi.

**Tablo 36: Beş büyük kumpanyanın 1863 yılı Aşağı Tuna ithalat ve ihracatı**

	İng. Greco-Oriental Kump.	MM. Kump.	Lloyd Kump.	Avust. Tuna Nakliyat Kump.	Rus Kump.
İthalat	2.257.210 kg.	1.884.872 kg.	1.888.210 kg.	726.370 kg.	139.540 kg.
İhracat	4.830.330 kg.	2.374.832 kg.	979.935 kg.	1.211.085 kg.	979.935 kg.
Toplam	7.087.540 kg.	4.259.704 kg.	2.868.145 kg.	1.937.455 kg.	1.119.475 kg.

Kaynak: *Ministre de la Marine et des Colonies*, Paris 1864, s. 263.

Aşağı Tuna'da faaliyet gösteren tüm buharlı nakliyat kumpanyalarının bölgeden ihraç ettiği belli başlı ürünler; buğday, un, mısır, arpa, çavdar, keten tohumu, iç yağı, deri, peynir, kurutulmuş et, kereste ve saireden oluşmaktaydı<sup>939</sup>. Buna karşın Fransız ve İngiliz nakliyat kumpanyaları haricinde bölgede faaliyet gösteren diğer nakliyat kumpanyalarının Aşağı Tuna'ya sattığı ürünler farklılık göstermekteydi. Örneğin Rus nakliyat kumpanyası, at koşum takımları, kışlık kıyafetler, çizme, çay ve deri ve sair ürünler; Yunan nakliyat kumpanyaları tabaklanmış deri, şarap, portakal ve kurutulmuş meyveler ithal ederdi<sup>940</sup>.

Aşağı Tuna'da faaliyet gösteren yabancı buharlı nakliyat kumpanyasının sayılarının artmasıyla birlikte, bölgedeki ticari rekabet daha da arttı. Artan ticaretle birlikte bölgede uluslararası ticari fuarlar yapılmaya başlandı. Bu fuarlardan en önemlisi, yılda iki defa yapılan Mecidiye Fuarı'ydı. Mecidiye Fuarı, Tulca'nın güney batısında Köstence ile Çernova'nın arasında kurulur, biri Nisan ayı sonunda (Paskalya yortusundan 15 gün sonra) diğeri ise Ekim ayında yapılır ve bir ay sürerdi. Örneğin 1862 Ekim fuarı 50.000 metrelik bir alan üzerinde yapılmıştı ve yaklaşık 40.000 kişi katılmıştı. Fuarda ithal ürünler çok yüksek fiyata alıcı bulurdu, bilhassa endüstri ürünlerinden %20 ila %25 arasında kâr sağlanırdı<sup>941</sup>.

<sup>937</sup> *Ministre de la Marine et des Colonies*, Paris 1864, s. 262.

<sup>938</sup> Joanne-Isambert, *Itineraire De L'Orient*, s. 36.

<sup>939</sup> Gain, *Notes sur la Navigation, Entre Constantinople et Ibraila*, s. 27-28.

<sup>940</sup> *Ministre de la Marine et des Colonies, Revue Maritime et Coloniale*, Tome 11, Librairie de Challamel Ainé, Paris 1864, s. 252-253.

<sup>941</sup> *Ministre de la Marine et des Colonies, Revue Maritime et Coloniale*, s. 242.

Bölgenin uluslararası ticarete açılmasıyla sadece döviz kuru değişiminden muazzam kâr elde eden sınıf oluşmuştu. Bu sınıfın neredeyse tamamını Yahudiler oluşturmaktaydı. Bu sorunun çözülmesi için bölgenin önde gelen ticaret evleri ve kuruluşları ortak bir para kullanılması konusunda görüş birliğine vardılar ve bölgedeki ticari değişim aracı olarak Fransız Frank'ı kabul edildi<sup>942</sup>.

Aşağı Tuna'da ticaret yapmanın birçok zorluğu vardı. Örneğin Tuna nehri yılın belli dönemlerinde buz tuttuğundan ticari hayat bu esnada durma noktasına gelirdi. Buharlılar son seferlerini Aralık ayında gerçekleştirerek uygun bir limanda, buzlar çözülmeye kadar demirlerlerdi. Mesajeri buharlıları daha çok Tulca'da demirlerdi. Şirketin Tulca'da bir iskelesi, bir de 80 kadem boyunda dubası vardı<sup>943</sup>. Mesajeri, Kalas acentesinin verdiği bilgiye göre, Tuna nehrinde buzlanma genel olarak Ocak'ın ortalarından başlar ve Martın ilk haftasına kadar devam eder. Ancak bazı dönemler bu buzlanma 3 aya kadar uzayabilirdi. Örneğin Tuna Nehri, 1840'tan beri görülmemiş bir şekilde, 10 Aralık 1879'dan 21 Mart 1880'e kadar buzlu kalmış bu esnada nehirdeki trafik tamamen durmuştu<sup>944</sup>. Bunun yanında Tuna nehrindeki derinlikte dönem dönem değişiklik göstermekteydi. Nehrin, aylara göre ortalama derinliği şöyleydi<sup>945</sup>.

Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz
Derinlik(kadem*)17 ila 18	15 ila 18	17 ila 18	17 ila 19	18 ila 16
Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
Derinlik (kadem) 15 ila 16	12 ila 15	14 ila 15	14 ila 15	15 ila 16

Ticaret yapmak için gelen yabancı posta ve nakliyat kumpanyalarına ait birçok buharlı gemi Tuna Nehri'nde batmıştı. Nehir boyunca biriken kum yığınları ve batık gemiler, nehirde seyrüsefer yapan gemiler için büyük tehlike oluşturmaktaydı<sup>946</sup>. İngilizler her yıl gemi hasarlarına ve batıklarına yüklü miktarda harcama yapmak zorunda kalırlardı. Ancak İngilizlerin bölge ticaretinden elde ettikleri muazzam gelirleri, onları kazalara

<sup>942</sup> *Ministre de la Marine et des Colonies, Revue Maritime et Coloniale*, s. 252-253.

<sup>943</sup> BOA. A. MKT. MHM. 398/62, 27 Ramazan 1284. (22 Ocak 1268); AFL. 1997 002 4485, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Toulcha, Rapport General de Service Exercice 1880,1883, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>944</sup> AFL. 1997 002 4414, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1880, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>945</sup> AFL. 1997 002 4414, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1880, 1883, Chapitre 2, Secretariat*.

\* Kadem: Metrenin üçte biri kadar olan uzunluk, İngilizce'de Feet. 1 Feet=30,48 cm.; Fransızca'da a Pied. 1 a Pied=30,48 cm.

<sup>946</sup> Gain, *Notes sur la Navigation, Entre Constantinople et Ibraila*, s. 16.

karşı cesaretli kıldardı. Örneğin Lloyd Kumpanyası'nın 1860'da Tuna hattına gönderdiği 6 buharlının sadece 2 tanesi varacağı noktaya ulaşabilmişti, ancak bu buharlılardan biri kuma oturmuştu<sup>947</sup>. Aynı şekilde MM Kumpanyası da Tuna hattında birçok gemisini kaybetmişti. Tuna hattını açmasından bir yıl sonra 8 Aralık 1857'de Mesajeri'nin *Pharamond* adlı buharlısı Malgalia civarında Tuna deltasındaki çamura saplanmıştı. Şirketin genel müdürlüğünü yapmış Roger Carour, şirket hakkında yazdığı eserinde bu kazaya neden olarak Babıali'nin Tuna ağzlarında sefer zorluklarını gösteren bir çalışmasının olmamasını göstermekteydi<sup>948</sup>. Halbuki şirketin yıllık genel toplantısında, *Pharamond*'un kaptanının sefer esnasında her zamanki güzergâhı kullanmadığı, dolayısıyla kazanın kaptanın hatasından kaynaklandığı belirtilmişti<sup>949</sup>. Şirketin bundan başka 1880'de *Delta* vapuru kuma saplandı, daha sonra bir römorkörle çekilerek kurtarıldı. Yine aynı yılda *Aunis* vapuru da küçük bir kaza geçirdi<sup>950</sup>. Tuna Komisyonu ve komisyona bağlı olarak işleyen fenerler idaresi bir takım önlemler olsa da bu kazaların önüne tam olarak geçilemiyordu. Fenerler idaresi gemicileri uyarmak için, duruma göre uyarı bayrakları ve flamaları çekerdi. Örneğin Mavi bayrak çekildiğinde; limana giriş yapılamaz, kılavuz gönderilemez. Kırmızı bayrak çekildiğinde bir gemi tehlikededir, o gemiyi kurtarmaya gidilir. Kırmızı flama; savaş gemilerinin yaklaştığının habercisidir. Kırmızı-Beyaz Flama; bir gemi limana yaklaşmak üzere kılavuzunu göndermiştir<sup>951</sup>.

Tuna Nehri'ndeki buharlı trafiği coğrafi olumsuzluklara rağmen, bölgenin her geçen gün gelişen ticari hacmi sayesinde artarak devam etti. 1870'lerin sonuna gelindiğinde birçok yabancı nakliyat kumpanyası Tuna Nehri'ne düzenli olarak uğramaya başladı. Aynı şekilde, Fransızların, dolayısıyla MM Kumpanyası'nın bölgedeki faaliyetleri uzun süre artarak devam etti. MM Kumpanyası, Aşağı Tuna'daki yolcu ve emtia gelirlerinde 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbine (93 Harbi) kadar ilk sıralardaki yerini korudu<sup>952</sup>. Mesajeri yönetimi, Aşağı Tuna'da artan ticari ihtiyacı karşılamak amacıyla Tuna

---

<sup>947</sup> *Ministre de la Marine et des Colonies*, Paris 1864, s.261, 264.

<sup>948</sup> Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 22. Roger Carour, 1966-1972 arasında Mesajeri'nin Genel Müdürlüğü'nü yapmıştır.

<sup>949</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 31 Mai 1858*, s. 32.

<sup>950</sup> AFL. 1997 002 4414, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1880, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>951</sup> Gain, *Notes sur la Navigation, Entre Constantinople et Ibraila*, s. 8-12.

<sup>952</sup> AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic*.



nehirinin yapısına uygun tonajı yüksek birçok yeni buharlı gemi inşa ettirdi<sup>953</sup>. Bu gemilerden *Arethuse* 685, *Delta* 802, *Kopernic*'in ise 1.149 ton taşıma kapasitesi vardı<sup>954</sup>. Daha sonra bunlara *Aunis*, *Malapan* ve *Danube* isimli yüksek tonajlı buharlılar da katıldı<sup>955</sup>. 1878'e kadar Marsilya ile Tuna arasındaki ticari ilişkilerin neredeyse tamamını MM Kumpanyası sağlarken, 1878'den sonra Fraissinet Kumpanyası (Société A. Et L. Fraissinet et Compagnie) da *Galatz*, *İbrail*, *Stamboul* ve *Bucarest* adlarında dört büyük yüksek tonajlı ve hızlı buharlılarıyla Tuna buharlı nakliyat trafiğine dâhil oldu<sup>956</sup>. Fraissinet Kumpanyası'nın Marsilya-İzmir-İstanbul ve Tuna arasında haftalık seferleri vardı<sup>957</sup>.

1877-1878 Osmanlı Rus Savaşı'nın ardından Romanya'nın bağımsızlığını ilan ederek Osmanlı topraklarından kopması, ardından Rusya'nın Tuna'da her geçen gün nüfuz sahibi olması, Mesajeri'nin Tuna'daki faaliyetlerini olumsuz etkiledi. Diğer yandan Aşağı Tuna buharlı nakliyatına her geçen yeni şirketler dâhil oluyordu. Bir Yunan kumpanyası 1876'ten itibaren İbrail ve Kalas'a uğramaya başladı. Yunan buharlıları bilhassa bahar ayında Yunan adaları ile Tuna arasındaki yolcuları taşımak için düzenli seferler yapıyordu. Bu yolcular genellikle bahar aylarında iş yoğunluğundan Sünne, Kalas ve İbrail limanlarına gelen sonra da işlerin azalmasıyla tekrardan memleketlerine dönen liman işçilerinden oluşuyordu. Yunan kumpanyasından önce tüm bu yolcular Yunan adalarından Tuna'ya direk sefer yapan Lloyd buharlıları ve Pire üzerinden sefer yapan Mesajeri buharlılarıyla taşınıyordu. Bunun yanında Fraissinet Kumpanyası'nın Marsilya ile Tuna arasında yüksek tonajlı buharlılarıyla haftalık düzenli ve hızlı seferlerde bulunması şirketin Aşağı Tuna'daki yolcu ve emtia gelirlerinin önemli oranda düşmesine neden oldu<sup>958</sup>.

---

<sup>953</sup> *Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires 4 Juin 1864*, Imprimeries Centrale des Chemins de Fer, Paris 1864, s. 8-9.

<sup>954</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 196-197.

<sup>955</sup> AFL. 1997 002 4414, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1883, 1886, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>956</sup> *Historique de la Compagnie Fraissinet*, s. 44-45; Bois, *Armements Marseillais*, s. 17.

<sup>957</sup> Bois, *Armements Marseillais*, s. 17.

<sup>958</sup> AFL. 1997 002 4414, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1882, 1887, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4414, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1889, 1889, Chapitre 6, Comptabilite*; AFL. 1997 002 4414, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Toulcha, Rapport General de Service Exercice, 1882, Chapitre 6, Comptabilite*; AFL. 1997 002 4414, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Toulcha, Rapport General de Service Exercice, 1882, Chapitre 2, Trafic*.

**Tablo 37: MM. Kumpanyası'nın 1878-1889 arası İbrail ve Kalas ithalatı ve ihracatı**

Yıl	Yıllık Sefer Sayısı	İthalat			İhracat		
		Yolcu (Fr.)	Emtia (Fr.)	Toplam (Fr.)	Yolcu (Fr.)	Emtia (Fr.)	Toplam (Fr.)
1878	37 sefer	36.442	218.337	258.035	4.763	584.692	654.197
1879	40 sefer	27.622	132.496	162.299	3.839	558.101	632.043
1880	38 sefer	19.230	136.855	160.211	2.770	564.927	629.500
1881	40 sefer	15.253	136.601	155.541	2.852	528.911	601.775
1882	40 sefer	15.026	122.644	140.426	955	652.284	719.373
1883	38 sefer	13.069	96.501	114.435	5.761	427.741	482.493
1884	18 sefer	3.233	31.837	39.132	3.135	96.535	110.320
1885	13 sefer	1.960	15.598	18.143	2.536	105.870	119.410
1886	11 sefer	1.087	27.244	28.061	420	67.312	74.294
1887	21 sefer	3.575	33.084	36.931	1.477	173.799	190.867
1888	---	1.714	36.581	38295	3.272	174.910	178.182
1889	---	3.871	53.426	57297	2.155	187.844	189.999

Kaynak: AFL. 1997 002 4414, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1882, 1887, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4414, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1889, 1889, Chapitre 6, Comptabilite*.

İbrail ve Kalas acentesinin 1880'li yıllardaki ithalatı daha önce de belirtildiği üzere, merserize ve ayakkabı, manifatura, hırdavat, ilaç, parfümeri, kösele, şeker, kâğıt, tütün, pamuklu kumaş, ispiroto, koloni ürünleri; ihracatı ise buğday, mısır, yulaf, arpa, koza, un, fasulye, peynir, deri, yün, sığır gibi ürünlerden oluşmaktaydı<sup>959</sup>. Mesajeri buharlılarının İbrail ve Kalas'tan taşıdığı yolcuların muhteviyatı ise daha ziyade güverte yolcularından oluşmaktaydı<sup>960</sup>.

Mesajeri'nin Aşağı Tuna'daki gelirlerinin düşmesine bağlı olarak, yıllık sefer sayıları da azalma gösterdi. Buna bağlı olarak Mesajeri Tuna'daki faaliyetlerini 93 Harbinden sonra giderek azaltmaya başladı. Şirketin 1886'da Tulca'daki acentesi kapatıldı. Acentenin Tulca'daki taşınmazları 10.000 Franka, deniz materyalleri de 2.500 Franka Rus Nakliyat Kumpanyası'na satıldı. Diğer yandan şirket, İbrail ve Kalas'taki taşınmazları hakkında Romanya hükümeti ile anlaşmazlık yaşıyordu<sup>961</sup>.

<sup>959</sup> İbrail ve Kalas acentesinin ithalat ve ihracat ürünleri hakkında ayrıntılı olarak bkz. AFL. 1997 002 4414, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1880, 1887, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>960</sup> AFL. 1997 002 4414, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1887, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>961</sup> AFL. 1997 002 4414, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1886, 1887, Chapitre 2, Secretariat*.

Şirketin İbrail ve Kalas acentesi Matavasi\*, genel merkeze gönderdiği raporunda, ticaret mahkemelerinin sorunları Rusya, Romanya ve Avusturya'nın çekincelerini dikkate alarak sonuçlandırmasından şikâyetçiydi. MM Kumpanyası, Osmanlı Devleti'nden aldığı imtiyaz gereği 1857'den beri, sabit bir kira karşılığında, İbrail ve Kalas'taki taşınmazlarının kullanım hakkına sahipti. Romanya hükümeti şirketin imtiyaz süresini uzatmamakla kalmayıp, kiralara da fahiş oranda zam yaptı<sup>962</sup>. Hali hazırda acentenin her geçen gün azalan gelirlerine karşın ödediği kira bedelinin artması, Mesajeri'nin 1890'da Aşağı Tuna hattını kaldırmasıyla sonuçlandı<sup>963</sup>. Şirketin yıllık genel toplantısında, Tuna hattının şirketin çıkarlarına bir hat olmaktan çıktığı belirtiliyordu. Şirket yönetimine göre, Aşağı Tuna hattı ancak özel bir ekiple işletildiği zaman, buradaki seferlerde başarı elde edilebilirdi<sup>964</sup>. Mesajeri'nin Aşağı Tuna'daki gelirlerinin azalmasına karşın Fraissinet, Lloyd, Rus, Romen ve İtalyan Rubattino Kumpanyaları'nın gelirleri ise büyük oranda artış gösterdi<sup>965</sup>. Fraissinet Kumpanyası salgın hastalıklara rağmen seferlerini aksatmadan devam ettirdi. İtalyan Rubattino haftalık iki üç düzensiz sefer yapmaya başladı. Rus Kumpanyası, Tuna ile tüm Karadeniz sahilleri haftalık düzenli seferler gerçekleştiriyordu<sup>966</sup>.

MM Kumpanyası'nın Aşağı Tuna'da faaliyetleri, şirketin adeta altın çağını yaşadığı Kırım Savaşı'ndan, 1877-1878 Osmanlı-Rus harbine kadarki dönem ve 1877-1878 Osmanlı-Rus harbinden sonra gerilemeye başladığı ve nihayetinde 1890'da seferlerini tamamen kaldırdığı dönem olarak iki mühim evreden oluşmaktaydı. Fransız şirketler ve MM Kumpanyası, Kırım Savaşı'nın siyasi ve ekonomik kazançlarından, Osmanlı Devleti'nin diğer bölgelerinde olduğu gibi Aşağı Tuna'da da sonuna kadar istifade ettiler. Fransızlar, Mesajeri'yle Aşağı Tuna buharlı nakliyatına her ne kadar geç girseler

---

\* Malavasi uzun süre Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Kalas acenteliği görevinde bulunmuştur. Şirket raporları 1880-1890 arasında Malavasi'nin İbrail ve Kalas acentesi olduğunu belirtir. 1880 yılı personel raporunda Malavasi'nin 1880'den önce de uzun süre şirketin Kalas acenteliğini yapığını belirtiyordu. AFL. 1997 002 4414 *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1880, 1886, 1888, 1889, Chapitre 1, Personel.*

<sup>962</sup> AFL. 1997 002 4414, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1886, 1887, 1889, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>963</sup> *Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires du 30 Mai 1891*, Imprimeries Centrale des Chemins de Fer, Paris 1891, s. 23.

<sup>964</sup> *Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires du 30 Mai 1891*, s. 23.

<sup>965</sup> AFL. 1997 002 4414, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1883, 1887, Chapitre 4, Trafic.* AFL. 1997 002 4414, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1889, Chapitre 6, Comptabilite.*

<sup>966</sup> AFL. 1997 002 4414, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1886, 1887, Chapitre 2, Secretariat.*

de, Osmanlı merkezi idaresinin zayıfladığı ve bölge ahalisinin alternatif bir nakliyat şirketine ihtiyacı olduğu bir dönemde, Mesajeri'nin gelirleri katlanarak arttı. Bunda şüphesiz Tuna nehrinde nakliyat trafiğinin Uluslararası, bilhassa İngiliz ve Fransızların idaresinde bir komisyon tarafından yabancı nakliyat kumpanyalarının gereksinimlerine göre değişim ve dönüşüme uğraması ve yönetilmesinin de çok önemli yeri vardı. Diğer yandan Osmanlı idaresinin siyaseten olduğu gibi ekonomik minvalde de Mesajeri'yi Avusturya ve Rusya'ya karşı denge unsuru addederek, her türlü müsamahayı göstermesinin önemli etkisi vardı. Ancak 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşının ardından, ekonomik gelişmelerin, siyasi gelişmelerin gölgesinde olduğu Aşağı Tuna ticaretinde rüzgârın yönü Rusya ve Avusturya nakliyat kumpanyalarının lehine değişti. İkinci evrede şirketin bölgedeki gelirlerinin önemli oranda düşüş göstermesiyle, şirket yönetimi Aşağı Tuna'daki yerini halefi olan Fraissinet Kumpanyası'na bırakmak zorunda kaldı.

### 3.3. Samsun ve Çevresindeki Faaliyetleri

Samsun, 19. yüzyıla kadar Orta Karadeniz ve Anadolu ürünlerinin İstanbul'a nakledildiği, doğuya yapılan seferlerde asker ve mühimmat sevkinin gerçekleştirildiği, bir iskele kenti konumundaydı<sup>967</sup>. Samsun limanı, Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması sonrası Anadolu'nun çıkış kapısı halini aldı. Bilhassa Amasya, Tokat, Kayseri, Elazığ, Sivas ve Diyarbakır'a kadar uzanan bölgelerin ihraç limanı konumundaydı. Kentin bu doğal konumu, ona Orta Karadeniz sahil kuşağında bulunan İnebolu, Sinop, Ünye, Fatsa ve Ordu gibi iskele kentlerinden daha özel bir yer kazandırdı<sup>968</sup>.

Karadeniz, her ne kadar hukuken 18. yüzyılın sonlarına doğru uluslararası ticarete açılrsa da, Karadeniz'in gerçek anlamda uluslararası bir hüviyet ve işlerlik kazanmaya başlaması ancak 1830'lu yıllarda buharlı gemilerin bu iç denizde seyrüsefer yapmalarıyla oldu. 1831'de İngiliz girişimciler, bir-iki buharlı gemiyle, İran'dan gelen malların nakledilmesi için İstanbul'dan Trabzon'a kadar uzanan bir hatta sefer yapmaya başladılar<sup>969</sup>. Daha önemli bir başka olay ise 1836 baharında *Essex* adlı İngiliz

<sup>967</sup> Nedim İpek, "Samsun Demiryolu", *Geçmişten Geleceğe Samsun, Samsun Büyükşehir Belediyesi*, Samsun 2006, s. 283.

<sup>968</sup> Mesajeri Maritim Kumpanyası acentesi ve aynı zamanda Fransız konsolosu Henri Cortanze'nin raporu, AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1895, Chapitre 1, Personnel, annexe. Copie du Rapport Consulaire de l'Agence Consulaire de France a Samsoun.*

<sup>969</sup> Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 84-95.

buharlısıyla Trabzon'a gelen bir grup İngiliz iş adamının İstanbul ile Trabzon arasında buharlı işletmek üzere sözleşme imzalamasıydı. Bu tarihten sonra *Essex* buharlısı 15 günde bir İstanbul-Samsun ve Trabzon arasında düzenli seferler yapmaya başladı, aynı yılın eylül ayında *Crescent* adlı diğer bir İngiliz buharlısı da bu seferlere dâhil oldu<sup>970</sup>. 1833'te ise Avusturya Tuna Buharlı Nakliyat Şirketi'nin *Argo* isimli buharlısı Aşağı Tuna'dan İstanbul'a gitmek üzere ilk defa Karadeniz'e açıldı. Aynı şirket, 1836'da Tuna'dan hareketle, Karadeniz üzerinden Trabzon ve İstanbul'a giden bir hatta düzenli seferler başlattı<sup>971</sup>.

Karadeniz buharlı nakliyatına 1839'dan sonra Osmanlı Devleti de dâhil oldu. İstanbullu Ermeni bir sarrafa ait buharlı gemi, 1839'da Karadeniz'e açıldıysa da seferini başarıyla gerçekleştiremeden Samsun açıklarında battı. Bundan kısa bir süre sonra 140 beygir gücünde bir başka Osmanlı bandıralı buharlı gemi, İstanbul ile Karadeniz sahilleri arasında tek başına düzenli seferler başlattı, 1842'de ikinci bir buharlının da bu seferlere dâhil olmasıyla, Avusturya buharlıları, karşılarında ciddi bir rakip buldular. 1842 yılında Avusturya buharlılarının Trabzon hattında taşıdıkları yolcu sayısı 4.280 iken, Osmanlı buharlıları asker hariç 6.500 yolcu taşıdılar<sup>972</sup>. 1845'te İstanbul-Samsun-Trabzon hattında işleyen iki Osmanlı gemisinin çarpışmasıyla Trabzon seferleri geçici süreliğine kaldırıldı. Seferlerin kaldırılması halk ve tüccarlar arasında üzüntüye sebep oldu<sup>973</sup>. Zira bu esnada limanlarda biriken malların İstanbul'a taşınması aksamış, tüccar da mağduriyetini Babıali'ye iletmişti. Bunun üzerine Babıali, tersane buharlılarından birini (Eser-i Cedid) buraya tahsis etti. Daha sonra 1843'te kurulan Fevaid-i Osmaniye'ye ait buharlıların 1845'te Trabzon hattında muntazam seferlere başlamasıyla bu sorun büyük oranda giderildi<sup>974</sup>.

1840'lara gelindiğinde üç büyük buharlı nakliyat kumpanyasına ait 6 buharlı İstanbul-Samsun-Trabzon arasında düzenli seferler yapıyordu. Bunlardan biri 1845'te Karadeniz'de Tuna Buharlı Nakliyat Şirketi'nin yerine geçen Avusturya Lloyd Kumpanyası ki bu kumpanyanın her 15 günde bir Trieste'den hareketle İzmir-İstanbul-

<sup>970</sup> Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Routes", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 1, No. 1, (Jan 1970), s. 19-20. ss. 18-27.

<sup>971</sup> Claridge, *A Guide Along the Danube, from Vienna to Constantinople*, s. 5.

<sup>972</sup> Mübahat Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", *Çağım Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1915, s. 166.

<sup>973</sup> Özgür Yılmaz, "XIX Yüzyıl Trabzon'unda Buharlı Gemi Taşımacılığı ve Deniz Ticareti", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV.*, Trabzon 2012, s. 291.

<sup>974</sup> Tütel, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, s. 33-35.

Sinop-Samsun-Trabzon'a düzenli seferleri vardı<sup>975</sup>. Diğeri yine aynı tarihte *Achille, Duke, Carnivall* ve *Jaque* adlarında dört büyük buharlısıyla Liverpool-İstanbul-Samsun-Trabzon arasında direk seferler yapmaya başlayan Peninsular & Oriental Kumpanyası'ydı<sup>976</sup>.

Üçüncüsü ise Osmanlı bandıralı bir Ermeni Kumpanyası'ydı<sup>977</sup>. Bunların haricinde Rus Nakliyat Kumpanyası buharlıları da 1840'da Karadeniz'de seyrüsefer yapmaya başlamıştı. Ancak bu nakliyat kumpayası sadece Odesa ile İstanbul arasında ve Karadeniz'in kuzeyinde bulunan Rus liman kentleri arasında işliyordu<sup>978</sup>.

Genelde Karadeniz, özelde ise Samsun'un ticaret hacminin her geçen gün artmasıyla, birçok devlet Samsun'da konsolosluk tesis etmeye başladı. Bu konsoloslar genelde tüccar ve nakliyat şirketlerinin acentelerinden oluşmaktaydı. 1850'lere kadar Fransızların hem siyasi hem de ekonomik yönden Samsun ile siyasi bir bağlantıları mevcut değildi. İngiliz konsolosları aracılığıyla faaliyetlerini yürütmektedirler. Fransa'nın resmi buharlı posta şirketi 1837'den beri Marsilya ile İstanbul arasında düzenli seferlerine devam etmekteydi. Ancak bu şirket finansal yönden büyük zarar içinde olduğundan hatlarını Karadeniz'e taşıyamadı. Trabzon Konsolosu Clairambault, 21 Ekim 1846'da İstanbul Fransız elçisine gönderdiği raporunda, Samsun'un ticari ve özel konumu üzerinde durarak, bir an önce buraya bir Fransız konsoloslğunun açılmasının elzem olduğunu belirtiyordu. Clairambault, ayrıca şunları da belirtmekteydi:

*"Samsun geniş ve yoğun bir bölgenin limanıdır. Burada tütün, buğday, mısır, arpa ve sair ürünlerden çok miktarda yetişmektedir. Buralardaki üretim ihracat yapılacak kadar önemli miktardadır. Pek çok kez Rostand Şirketi'nin buharlı gemilerinin Karadeniz'de seferlere başlaması gündeme*

---

<sup>975</sup> *Annales du Commerce Exterieur, Autriche, Faits Commerciaux N° 5*, Publiées Par Le Ministere de L'Agriculture du Commerce et des Travaux Publics, Fevrier 1843 a Fevrier 1857, Paris 1857, s. 65.

<sup>976</sup> *House of Commons, To Inaquire into the Contract Packet Service, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, Printed for the Information of the Proprietors of the Company, November 1849, s. 23-24; *Annales du Commerce Exterieur, Autriche, Faits Commerciaux N° 5*, Paris 1857, s. 143; David Howarth & Stephen Hovarth, *The Story Of Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, Weidenfeld and Nicolson, London 1889, s. 9-10.

<sup>977</sup> *Annales du Commerce Exterieur, Autriche, Faits Commerciaux N° 5*, Paris 1857, s. 96.

<sup>978</sup> Weierer, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 98; *Annales du Commerce Exterieur, Autriche, Faits Commerciaux N° 5*, Paris 1857, s. 96.

*geldi, bundan dolayı Samsun'da bir viskonsüllük kurulmasının gerekliliği ortadadır<sup>979</sup>.*”

Daha önce bahsedildiği üzere bu sırada Rostand Kumpanyası filosunda sadece üç buharlısı bulunan küçük bir aile şirketi idi ve ekonomik durumu da Fransız buharlı posta servisi ile girdiği rekabetten dolayı pek parlak değildi. Dolayısıyla *Rostand Kumpanyası*'nın Karadeniz'e açılma girişimi de başarıya ulaşamamıştı<sup>980</sup>.

Fransızların Karadeniz'de buharlı nakliyatına dâhil olma hayali ancak 1850'lerde MM Kumpanyası ile gerçekleşti. Mesajeri'nin ilk hattı Marsilya ile İstanbul ve Levant limanları arasında açılmıştı. Mesajeri'nin amacı kısa sürede tüm Akdeniz ve Karadeniz'i kapsayan geniş bir ağda düzenli posta seferleri yapmaktı. Şirketin faaliyete başlamasından kısa bir süre sonra Kırım Savaşı'nın patlak vermesi, Mesajeri'nin Karadeniz'e açılma hayallerini gerçekleştirmek için önemli bir fırsat oldu. Savaş esnasında şirketin filosundaki buharlıların büyük bir kısmı Fransız deniz kuvvetlerinin hizmetine verildiğinden, şirket buharlılarının cepheye asker ve askeri mühimmat taşıma ihtiyacı hâsıl oldu. Bunun üzerine şirketin faaliyet ağları Karadeniz'e kadar genişledi. MM Kumpanyası'nın Karadeniz'de servis ağlarının genişlemesine yönelik Fransız hükümeti ile yaptığı ilk anlaşma 25 Şubat 1854'te imzalandı<sup>981</sup>. Daha sonra İstanbul'dan tüm Kırım sahillerine asker taşınmasına yönelik 31 Mart 1855'te ek bir anlaşma imzalandı<sup>982</sup>.

Henüz Kırım Savaşı devam ederken MM Kumpanyası, 28 Kasım 1854'te faaliyet ağını Trabzon'a kadar genişleten bir başka anlaşmayı Fransız hükümetine kabul ettirmişti. Mesajeri'nin İstanbul-Samsun-Trabzon hattına yönelik yaptığı bu anlaşmaya göre şirket buharlıları bu hatta yılda 36 sefer yapacaktı. Seyahat süresi ise gidiş geliş 90 saat sürecekti. Tabii ki bu süre buharlılardaki teknolojik değişimle 1900'lü yılların başında

---

<sup>979</sup> Yılmaz, “Arşiv Belgelerinde Samsun: Şehirde Fransız Konsoloslugu'nun Kurulması ve Şehrin Durumu” *Samsun Sempozyumu 2011*, Samsun 2011, s. 7.

<sup>980</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 166-168; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 58.

<sup>981</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales, Convention Pour l'Extension des Services Postaux, Le 25 Fevrier 1854*, s. 3.

<sup>982</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales, Convention Pour un Service Regulier de Correspondance par Bateaux a Vapeur entre Constantinople, Varna, Kamiesh, Balaklava*, s. 2-3.

24 saate kadar düşecekti<sup>983</sup>. Ancak anlaşmanın resmen onaylanması 29 Mayıs 1857’de oldu. Mesajeri yöneticileri bu anlaşmalarla istediği imtiyazların çoğunu elde etmişti<sup>984</sup>.

Kırım Savaşı nedeniyle şirketin İstanbul-Trabzon seferleri ancak 1 Temmuz 1857’de başlayabildi<sup>985</sup>. Şirket buharlıları; İstanbul’dan hareketle, Sinop, İnebolu, Samsun, Ünye, Fatsa, Ordu, Giresun ve Trabzon arasında haftada bir düzenli seferler yapacaktı. Şirketin Samsun’a atamış olduğu ilk elçisi Sheffer Kühn, (1857-1861) aynı zamanda Fransız, İsveç, Norveç viskonsolosu ve İngiliz konsolos yardımcısıydı<sup>986</sup>. Şirketin daha sonraki Samsun acentelerinin çoğu da aynı zamanda Fransız konsolosu olarak hizmet verdiler. Bunlar M. Doulcet (1861-1888), Spadora (1888-1905), Henri Constanze, (1895-1905) ve daha sonra Oliver Delzans idi<sup>987</sup>.

Mesajeri yönetiminin yıllık genel toplantısında Karadeniz hattı için şöyle denilmekteydi:

*“İstanbul Trabzon hattının kendine özgü, dikkate değer bir oranda emtia trafiği vardır. Ayrıca bu hat üzerinde bolca gıda ürünleri bulunur. Aynı zamanda bölge halkı seyahatlerini neredeyse tamamen deniz yoluyla gerçekleştirdiğinden çok fazla yolcu trafiği vardır<sup>988</sup>.”*

MM Kumpanyası’nın Trabzon hattında düzenli seferlere başlatmasını ve başta Samsun, Trabzon olmak üzere bir çok acenteler açmasını Babıali, memnuniyetle karşıladı. Bu maksatla İnebolu, Sinop, Samsun, Ordu ve Giresun kaymakamlıklarına emirnameler göndererek, Mesajeri acentelerine gerekli yardımın ve hürmetin gösterilmesini istedi<sup>989</sup>.

Kırım Savaşı’ndan sonra Samsun limanına uğrayan buharlıların sayısındaki artışa paralel olarak limanındaki ticari hareketlilik de önemli oranda arttı. Bunda Avrupa’da

<sup>983</sup> Cervati, *Guide Horaire General International Pour le Voyageur en Orient, Constantinople*, Paris 1909, s. 245-255.

<sup>984</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales, Convention Pour l’Extension des Services Postaux, Le 25 Fevrier 1854*, s. 3-4; *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Convention pour l’Organisation des Services Postaux dans la Mer Noir (Ligne du Danube et de Trebizonde) Modificative de la Convention du 28 Nov. 1854*, s. 4.

<sup>985</sup> AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires, du 5 Novembre 1857*, s.7-9; *Annales du Commerce Exterieur Turquie*, Faits Commerciaux, N° 12, 1844-1859, Librairie Administrative de l’Aul Dupont, Paris 1860, s. 12-13.

<sup>986</sup> Yılmaz, “Arşiv Belgelerinde Samsun”, s. 7.

<sup>987</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1882, 1886, 1888, 1890, 1895, 1905, 1910, Chapitre I, Personnel*.

<sup>988</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1857*, s. 12.

<sup>989</sup> BOA. HR. MKT. 198/8, 26 Za 1273 (18 Temmuz 1857); Babıali bunun yanında değişik dönemler birçok Mesajeri kaptanı, acentesi ve çalışanlarına da nişanlar vererek bu memnuniyetini belirtmişti. BOA. İ. TAL. 125/131 B. 075, 7 Aralık 1897; İ. TAL. 136/1315 Z. 060, 26 Nisan 1898; İ. TAL. 201/1317 L. 047, 18 Şubat 1900.



tahıl ihtiyacının artmasının önemli payı vardı. Zira Samsun'un ard vilayetleri, çok geniş ve bereketli tarım arazilerine sahipti. Ancak diğer bölgelerde olduğu gibi Samsun'un da ard vilayetleriyle bağlantısı çok zor şartlarda sağlanıyordu. 1880'lere kadar Samsun'u Amasya ve Sivas'a bağlayan doğru dürüst bir şose bile mevcut değildi. Diğer yandan 1860 ve 1870'li yıllarda Samsun limanında gemi trafiğinin çok fazla artmasıyla modern bir liman ihtiyacı hâsıl oldu<sup>990</sup>.

Samsun limanına uğrayan buharlılar genellikle açıkta demirler, kayıkçı ve mavnacılar aracılığıyla limandaki yolcu ve emtia gemiye taşınırdı. Limandaki trafiğin artmasına paralel olarak kayıkçı ve mavnacıların sayısında da muazzam artış olmuştu. Ancak denizin hırçın olduğu dönemlerde limanda işler tamamen dururdu. Bu nedenle Mavnacı ve sandalcılar açıkta duran buharlıya yolcu ve emtia taşıyabilmek için uygun zamanı kollarlardı. Buharlılar çoğu zaman kötü hava şartlarından dolayı yüklerini alamadan boş olarak dönerlerdi. Örneğin 1888 yılında kötü giden hava şartlarından dolayı Mesajeri buharlıları limanda yükleme yapamadığından sefer sayısını 27'den 24'e indirdi, buna bağlı olarak acentenin gelirleri önemli oranda düşüş gösterdi<sup>991</sup>. Samsun limanında dalgaları engelleyecek bir dalga kıranı olmadığından, limanın bazı bölgeleri çoğu zaman kumlarla dolar ve kullanılamaz hale gelirdi<sup>992</sup>.

Limandaki bu yetersizliğe karşın 1870'lerin sonlarına gelindiğinde limandaki yabancı gemi trafiği daha da artmıştı. Lloyd buharlıları haftada bir gün Samsun limanına uğramaya başlamıştı. Keza Rus Nakliyat Kumpanyası da düzensiz olmakla beraber çok sık Samsun limanına uğruyordu. İngiliz tüccar buharlılarının Londra ve Liverpool'dan Samsun'a direk seferleri vardı. Bunun yanında ikinci bir Fransız buharlı nakliyat şirketi olan Paquet Kumpanyası, hızlı ve yüksek tonajlı buharlılarıyla 1878'den itibaren Marsilya'dan hareketle İstanbul-Samsun-Trabzon-Batum ve Poti arasında 15 günde bir

---

<sup>990</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1882, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>991</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1888, Chapitre 6, Comptabilite.*

<sup>992</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1895, Chapitre 1, Personnel, annexe. Copie du Rapport Consulaire de l'Agence Consulaire de France a Samsoun;* AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1882, 1899, Chapitre 4, Trafic.*

düzenli ve hızlı seferler başlattı<sup>993</sup>. Mesajeri ise Trabzon hattını 1886'da Batum ve Poti'ye kadar uzattı<sup>994</sup>.

Her geçen gün daha fazla yabancı buharlı nakliyat kumpanyalarının Samsun limanına uğramasıyla birlikte limandaki rekabet daha da arttı. Samsun'da bulunan kumpanya acenteleri bu rekabetten zarar görmemek için 1880'lerin başında sabit fiyat uygulanmasına yönelik bir anlaşmaya vardılar<sup>995</sup>.

Paquet Kumpanyası'nın Samsun'a uğramaya başlamasıyla Mesajeri'nin Marsilya-Karadeniz arasında kurmuş olduğu nakliyat tekeli kalkmış oldu. Samsun-Marsilya arasındaki emtia trafiğinin büyük bir kısmını Paquet Kumpanyası yapmaya başladı<sup>996</sup>. Bunun yanında Rus Kumpanyası da Samsun ile Marsilya arasında düzenli seferler başlatmıştı. Bunun üzerine MM Kumpanyası, ticari faaliyetlerini daha ziyade Osmanlı limanlarına kaydırarak Samsun ile Anadolu, Suriye, Mısır ve Yunan limanları arasında emtia taşımacılığı yapmaya başladı. Ancak, kabotaj trafiğinde İstanbul, İzmir ve İskenderiye gibi limanlarda Avusturya Lloyd ve Rus Nakliyat Kumpanyası, Mesajeri'den daha avantajlı durumdaydı. Zira bu kumpanyaların seferleri daha fazla ve hızlıydı.

Samsun limanına uğrayan Fransız nakliyat kumpanyalarının artmasıyla beraber Fransızların Samsun ticaretindeki payları da önemli oranda arttı. 1882 yılında Samsun limanından yapılan toplam ticaret 16 milyon Franktı, bunun 5,5 milyonu Frankı ithalat, 11,5 milyon Frankı ise ihracattı. Bu ticaretin yaklaşık 3 milyon Frankı Marsilya ile yapıldı<sup>997</sup>. 1883'te ise Samsun'un ithalatı, 15 milyon Frank, ihracatı ise 15.238 bin Franka yükseldi. 1883 yılı Samsun ticaretinin 1/4'ü Marsilya ile yapıldı. Ancak, Samsun ve Marsilya arasında faaliyet gösteren nakliyat kumpanyalarının sayısının artması Mesajeri'nin Samsun gelirlerini önemli oranda etkiledi. Mesajeri'nin Samsun acentesinin yolcu ve emtia gelirleri, bu 1880'li yıllarda dalgalı bir seyir izledi. Samsun

---

<sup>993</sup> Bernard Bernadac-Pierre Gallocher, *Histoire de la Compagnie de Navigation Paquet*, Marseille 1989, s. 31-32; Bois, *Armements Marseillais*, s. 115-116.

<sup>994</sup> *Journal Officiel*, 8 Juillet 1887, Assemblée Nationale, seance du 1 Juillet 1886, Annexe 996; *Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII. Serie, Deuxieme Semestre de 1887, Imprimerie Nationale, Paris 1888, s. 158.

<sup>995</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1882, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>996</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1882, 1886, 1887, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>997</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, Chapitre 2, Secretariat*.

acentesinin 1882’de yolcu ve emtia geliri 212.302 Frank iken daha sonraki yıllarda önemli düşüşler gösterdi<sup>998</sup>.

**Tablo 38: MM. Kumpanyası Samsun Acentesi’nin 1885-1891 arası yolcu ve emtia gelirleri**

1885	127.561 fr.
1886	130.651 fr.
1887	114.150 fr.
1888	77.179 fr.
1889	142.507 fr.
1890	169.192 fr.
1891	162.651 fr.

Kaynak: AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsoun, Rapport General de Service, Exercice, 1882, 1886, 1887, 1888, 1891, Chapitre 6 Comptabilite.*

Şirketin Samsun gelirleri daha ziyade ihracata yönelikti. Acentenin belli başlı ihraç ürünleri tütün, mısır, buğday, arpa, yulaf, un, kuru fasulye, afyon, keçi ve koyun derisi, konserve et, yün ve saireden ibaretti. Bu ürünlerin büyük bir kısmı ise Samsun’un ard vilayetlerinden gelirdi. 1882’de Samsun’da da kurulan Tütün Rejisi’yle (Socite de la Regi) bölgede üretilen tütün bu şirketin inhisarına alındı. Tütün üreticileri ise kaçakçılık yoluna giderek bu şirketin inhisarını delmeye çalıştılar. Bu nedenle reji ile tütün kaçakçıları arasında bitmek tükenmek bilmeyen uzun süreli bir mücadele ortaya çıktı<sup>999</sup>. Reji idaresinin kurulmasıyla Samsun ve civarında tütün üretimi önemli miktarda arttı. 1887 yılında bölgedeki tütün üretimi 4-5 milyon kilograma ulaşmıştı<sup>1000</sup>. 1890’larda sadece tütün ihraç etmek için Hollanda ve Mısır’dan nakliyat kumpanyaları Samsun limanına uğruyorlardı. 1895’te Samsun’dan Mısır’a 1.058.350 Frank tütün ihraç edildi, aynı şekilde Hollanda’nın ise Samsun limanından yaptığı ihracatın büyük bir kısmı tütün olmakla, 213.000 Franktı<sup>1001</sup>. MM Kumpanyası’nın Samsun’daki yegâne emtia tedarikçilerinden biri de tütün rejisiydi<sup>1002</sup>.

<sup>998</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsoun, Rapport General de Service Exercice 1882, Chapitre 6, Comptabilite.*

<sup>999</sup> Quaterd, *Osmanlı Devleti’nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş*, s. 27-30.

<sup>1000</sup> Necdet Çamaş-Dursun Kurt-Ahmet Kınay, “Canik Sancağı’nda Tütün ve Rejisi” *Samsun Sempozyumu 2011*, Samsun 2011, s. 5.

<sup>1001</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsoun, Rapport General de Service Exercice 1895, Chapitre 1, Personnel, annexe. Copie du Rapport Consulaire de l’Agence Consulaire de France a Samsoun.*

<sup>1002</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsoun, Rapport General de Service Exercice, 1912, Chapitre 4, Trafic*; Samsun tütün rejisi ve bu ticaretin gelişmesinde Mesajeri ve diğer Fransız nakliyat şirketlerinin rolü hakkında ayrıca bakınız. Melda Yaman Öztürk-Nuray Ertürk Keskin, “Tütün Sektöründe Yabancı Yatırım: Reji Deneyimi Işığında Bugünü Anlamak”, *Çalışma ve Toplum*, 2013/2, s. 91- 118.

Mesajeri buharlılarının Samsun'a taşınmış olduğu ithal emtia ise genelde işlenmiş ve yarı işlenmiş ürünlerden oluşurdu. Bu ürünler, işlenmiş bakır, demir çubuk, işlenmiş deri, pamuklu ve yünlü kumaş, ipek, hırdavat, merserize, çivi, kalay, koloni ürünleri, kahve, şeker, biber ve saireden oluşmaktaydı<sup>1003</sup>.

Samsun ithalatında genellikle ilk sırada her zaman İngilizler gelmekteydi. İngilizleri ise Avusturya takip etmekteydi. Marsilya'dan Samsun'a yapılan ithalatın büyük bir kısmını Paquet Kumpanyası taşımaktaydı. 1886 yılında Samsun'un ithalatı 11.000 ton idi. Bunun sadece 900 tonu Marsilya'dan yapıldı. Marsilya'dan yapılan ithalatın % 80'i Paquet Kumpanyası, % 20'si Mesajeri buharlıları tarafından taşındı. 1887'de ise Samsun'un 10.606 ton (9.887.000 fr.) ithalatının 547 tonu Marsilya'dan yapıldı. Bunun 371 tonu Paquet, 176 tonu ise Mesajeri buharlıları tarafından taşındı. Aynı yılda İngilizlerin Samsun ithalatı 2.275 ton; tamamı Lloyd buharlıları tarafından yapılan Trieste merkezli Avusturya ithalatı ise 2.000 tondur. 1891'e gelindiğinde Samsun'un genel ithalatı 14.000 tona yükselirken bunun 1.158 tonu Marsilya'dan Paquet (953 ton) ve Mesajeri (205 ton) buharlıları tarafından taşındı. 1890'larda Samsun ithalatında Almanya ve Belçika da söz sahibi olmaya başladı. 1890'larda Samsun ithalatında İngilizler ilk sıradayken, daha sonra Belçika, Almanya ve Avusturya geliyordu. Samsun ihracatında ise Fransız şirketleri hep ilk sırada yer almaktaydı. 1883'te Samsun'un genel ihracatı 24.655 ton (15.238.000 Frank) iken, Samsun'dan Marsilya'ya yapılan ihracat 11.000 ton, bunun 7.500 tonu Mesajeri, 1.500 tonu ise Paquet ve Rus Kumpanyası tarafından taşındı<sup>1004</sup>.

1887'de 25.000 ton olan Samsun'un ihracatının, 11.000 tonu Marsilya'ya yapıldı. 11.000 ton ihracatın 6.222 tonu Mesajeri (3.678 ton) ve Paquet buharlıları (2.544 ton) tarafından taşındı<sup>1005</sup>. 1891'de Samsun'un genel ihracatı, 75.000 tona yükselirken,

---

<sup>1003</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1895, Chapitre 1, Personnel, annexe. Copie du Rapport Consulaire de l'Agence Consulaire de France a Samsoun*; AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1886, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>1004</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1883, 1886, 1887, 1891, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>1005</sup> Bunun 9.053 tonu Paquet Kumpanyası, 6.472 tonu Mesajeri, 2.075 tonu ise İngiliz buharlıları tarafından Marsilya'ya taşındı. AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1887, Chapitre 4, Trafic*.

17.500 tonu Marsilya'ya yapıldı. 1891 yılında dört kumpanyaya ait acentelerin yolcu ve emtia gelirleri şöyleydi<sup>1006</sup>.

	<b>Yıl içi sefer sayısı</b>	<b>Toplam gelir</b>
Lloyd Kumpanyası	52	178.420 Frank
Mesajeri Maritim Kumpanyası	30	162.651 Frank
Paquet Kumpanyası	33	156.658 Frank
Rus Nakliyat Kumpanyası	52	151.608 Frank

Mesajeri Samsun acentesi yolcu gelirleri diğer kumpanyalarla yapılan sabit fiyat anlaşmasından dolayı benzerdi. Ancak sabit fiyat uygulaması sadece güverte yolcuları için geçerliydi. Mesajeri acentesine göre zaten Samsun ahalisinin zengini de fakiri de güverte de seyahat etmeyi tercih ediyordu. Samsun yolcularının muhteviyatı daha ziyade, Samsun'un ard vilayetlerinden İstanbul'a gitmek üzere gelen mevsimlik işçilerden oluşmaktaydı. Bunlar bahar ve yaz sezonunda İstanbul'a giderek hamallık, sandal ve mavnacılık yaparlar, yeterince birikim yaptıktan sonra sonbaharda memleketlerine dönerlerdi<sup>1007</sup>. Diğer yolcular ise değişik inançlara sahip hacılar, askerler ve kamu görevlilerinden oluşurdu<sup>1008</sup>. Güverte yolcularının taşınmasında Lloyd ve Rus kumpanyası daha avantajlıydı. Zira Lloyd'un Samsun-İstanbul arasında haftalık ve hızlı seferleri vardı. Rus Kumpanyası da yolcu ve emtianın durumuna göre ek seferler koyabiliyordu. Sabit fiyat anlaşması olduğundan yolcular kumpanya fark etmeksizin rast gelen buharlıya binerlerdi. Samsun limanına daha erken gelen buharlı, kendisinden sonra gelen buharlıya yolcu ve emtia bırakmaya biliyordu. Bu nedenle iki kumpanyaya ait buharlının aynı gün ve yakın saatlerde limana uğraması durumunda muhakkak birinin sefer saati ve gününü değiştirmesi icap ederdi. Bu nedenle acenteler çoğu zaman sefer saatlerini ve günlerini değiştirmek zorunda kalıyordu. Bazen bir hafta içerisinde onlarca buharlı Samsun limanına uğrarken, takip eden haftada yalnızca birkaç kumpanya uğrardı. 1886'ya kadar bu hataya Mesajeri ve Paquet kumpanyaları da düşmüştü. Zira Pazar günleri Mesajeri buharlılarının limana yanaşmalarından kısa bir

---

<sup>1006</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1891, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>1007</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1882, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>1008</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1886, Chapitre 4, Trafic.*

süre sonra Paquet buharlıları limana uğruyordu<sup>1009</sup>. Daha sonra iki kumpanya arasında anlaşarak birer hafta arayla Samsun limanına uğradı<sup>1010</sup>. 1880'lerin sonuna doğru İstanbul'un iş yönünden cazibesini giderek yitirmeye başlamasıyla Samsun'dan İstanbul'a giden mevsimlik işçilerin sayısı önemli miktarda azaldı. Buna karşın, Samsun, Ünye, Fatsa, Ordu gibi civar limanlardaki ticari hareketliliğin artmasıyla, mevsimlik işçi göçleri bu limanlara akmaya başladı. İstanbul'a yapılan mevsimlik işçi göçünün azalmasına karşın, bu esnada Anadolu dahilinde zuhur eden Ermeni olaylarından dolayı, Samsun'dan Marsilya ve Paris'e çok miktarda göçmen taşınmaya başlanmıştı. 1891'de Samsun limanından taşınan toplam yolcu sayısı 2.000'i asker olmak üzere 9.558 idi. Marsilya'ya 1890'da hiçbir güverte yolcusu taşınmazken 1891'de 4.410 güverte yolcusu/göçmen taşındı<sup>1011</sup>. Bu yolcular daha sonraki yıllarda artarak devam etti<sup>1012</sup>. 1891 yılı Samsun yolcularının yabancı nakliyat kumpanyalarına göre dağılımı şöyleydi<sup>1013</sup>.

Kumpanyalar	Güverte yolcusu	Sınıf yolcusu	yıl içi sefer sayısı
Mesajeri Maritim	762 yolcu	161'i sınıf yolcusu	29 sefer
Lloyd	1359 yolcu	308 sınıf yolcusu	52 sefer
Rus Kumpanyası	1718 yolcu	226 sınıf yolcusu	52 sefer
Paquet	704 yolcu	120 sınıf yolcusu	33 sefer
Mahsuse	3200 "(2000 asker) 72 sınıf yolcusu		52 sefer
Panhellenique	689 yolcu	94 sınıf yolcusu	27 sefer
Kourdji (Gürcü)	1126 yolcu	42 sınıf yolcusu	51 sefer
<b>Toplamda</b>	<b>9.558 yolcu (2000'i asker)</b>		

Yukarıdaki kumpanyalardan Yunan Panhellenique ve Gürcü (Courtji) Kumpanyası 1887'de Samsun limanına uğramaya başladı ve kısa sürede önemli miktarda yolcu ve

<sup>1009</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1887, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>1010</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1887, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>1011</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1883, 1886, 1891, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>1012</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1895, Chapitre 1, Personnel, annexe. Copie du Rapport Consulaire de l'Agence Consulaire de France a Samsoun.*

<sup>1013</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1891, Chapitre 4, Trafic.*

emtia taşıdı<sup>1014</sup>. İdare-i Mahsusa'ya ait buharlılar ise daha çok asker, kamu görevlisi ve göçmenleri taşırdı. Bu kumpanya devletle anlaşma imzaladığından taşıdığı yolcuların ücretlerini Maliye Nezareti'nden tahsil ederdi. Osmanlı buharlılarının yetersiz olduğu durumda diğer yabancı nakliyat kumpanyaları da asker ve kamu görevlisi taşıyabiliyordu<sup>1015</sup>. Ancak Mesajeri Kumpanyası, bu yolcuların ücretinin tahsil edilmesinde zorluk yaşandığından olabildiğince bu türden yolcuları taşımaktan imtina ederdi. Keza diğer nakliyat kumpanyaları da aynı şekildeydi<sup>1016</sup>. Babıali, Osmanlı buharlılarının yetersiz kaldığı durumlarda devlete ait asker ve personelin taşınması hususunda Mesajeri, Fraissinet, Lloyd, Paquet kumpanyalarıyla münasip surette teşebbüste bulunulmasına dair bölge valiliklerine emirnameler gönderdi. Ancak bu şirketlerin hiç birinden olumlu yanıt gelmedi<sup>1017</sup>. Mesajeri'nin yolcu ve navlun bulmada sıkıntı yaşadığı dönemlerde ise şirket acenteleri devlete yolcu ve navlunun taşımaktaydılar<sup>1018</sup>.

Mesajeri Samsun acentesi M. Doulcet, rekabetten dolayı şirketin yolcu ve emtia gelirlerini arttırmak için bir takım önlemler alma yoluna gitti. Doulcet'e göre Samsun ile İzmir, Suriye ve İskenderiye arasında önemli miktarda emtia trafiği vardı. Dolayısıyla Mesajeri'nin bu trafikten pay alabilmesi için Suriye hattından gelen buharlılarla; Samsun hattından gelen buharlıların İstanbul veya İzmir'de karşılaşması ve emtianın bekletilmeden direk olarak alıcıya ulaşması gerekirdi. Bu nedenle buharlı seferlerinin saatleri buna göre belirlenmeliydi. Diğer yandan Mesajeri buharlılarının İstanbul'a dönüş seferleri çoğu zaman Pazar gününe denk gelmekteydi. Samsun'daki tüccar ve işçilerin çoğunluğu Hıristiyan olduğundan, bunlar Pazar günleri genellikle tatil yaparlardı. Gümrük idaresi de Pazar günleri kapalı olduğundan ticari işlemlerde aksamalar oluyordu. Bu nedenle, Mesajeri buharlılarının Samsun limanına uğramaları bu hususlara göre yeniden gözden geçirilmeliydi<sup>1019</sup>.

---

<sup>1014</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1887, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>1015</sup> DMA. 4942, *Yerli ve Ecnebi Vapurların Navlun Defteri*, Rebiyyülevvel 1314, s. 101.

<sup>1016</sup> BOA. BEO. 4111/308291, 9 Kasım 1912, (29 Za. 1330); AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1883, 1886, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>1017</sup> BEO. 4111/308291, 9 Kasım 1912.

<sup>1018</sup> BOA. Y. PRK. ASK. 41/46, 19 Ağustos 1887; Y. PRK. ASK. 158/51, 13 Şubat 1900; Y. PRK. ASK. 57/21, 11 Ağustos 1889.

<sup>1019</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1886, Chapitre 2, Secretariat.*

1890'lara gelindiğinde Samsun limanındaki hareketlilik daha da arttı. Fransız konsolosu ve aynı zamanda Mesajari acentesi olan M. Spadora'ya göre Samsun limanı, daha önceki yıllara oranla 1890'larda en verimli dönemini yaşadı. Aynı şekilde Fransızlar da gelirlerini bu dönemde önemli oranda arttırarak ithalatta Avusturya'nın önüne geçti, ihracatta ise gelirlerini arttırarak ilk sıradaki yerini muhafaza etti. 1895'te İngilizler 928.000 Frankla Samsun ithalatında ilk sıradaki yerini korurken, Fransızların Samsun ithalatı 484.000 Frank, Avusturya'nın ise 125.700 Franktı. Aynı şekilde Fransızların Aynı yıl Samsun ihracatı 1.379.500 Franka yükselirken, Mısır'ın 1.058.350 Frank (bunun neredeyse tamamı tütündü), İngilizlerin 354.240 Frank, Hollanda'nın 213.000 Frank (çoğunluğu tütün), Rusya'nın 104.500 Frank ve nihayet Avusturya'nın ise 70.300 Frank idi<sup>1020</sup>.

1890'lı yıllarda 10 nakliyat kumpanyasına ait buharlılar, Samsun limanına haftada bir, iki haftada bir ve ayda bir düzenli olarak uğruyorlardı. Şirketin Samsun acentesi Henri Cortanze<sup>1021</sup>, (1895-1905) 1898 yılı raporunda bu kumpanyalardan ayrıntılı bir şekilde bahsediyordu.

Samsun limanına 1898 yılında 586 buharlı uğradı ve toplamda 754.735 ton emtia taşıdı. Avusturya Lloyd, buharlıları her pazartesi İstanbul'dan gelir, dönüşü de yine pazartesi olurdu. 1898 yılında Avusturya bandıralı olarak sadece Lloyd buharlıları 104 defa Samsun'a uğradı ve 205.280 ton emtia taşıdı. Rus Kumpanyası, her cumartesi İstanbul'dan Samsun'a gelir, dönüşü ise Cuma günleridir. Aynı yıl 75 Rus buharlısı Samsun'a uğradı ve 90.159 ton emtia taşıdı. Bu kumpanyanın Samsun seferleri bazen iki haftada bire de düşmekteydi<sup>1022</sup>.

---

<sup>1020</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1895, Chapitre 1, Personnel, annexe. Copie du Rapport Consulaire de l'Agence Consulaire de France a Samsoun.*

<sup>1021</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1896, 1905, Chapitre 1, Personnel*

<sup>1022</sup> Yunan Panhellenique Kumpanyası'nın her çarşamba İstanbul'dan geliş, her salı dönüş seferleri vardı. Gürcü Kumpanyası'nın her cumartesi İstanbul'dan, Samsun'a geliş, her Perşembe dönüş seferleri vardır. Gürcü Kumpanyası'nın Samsun seferlerinin bazen haftada iki defaya yükseldiği olurdu. 1898'de 106 Gürcü buharlısı Samsun'a uğradı ve 45.577 ton emtia taşıdı. İdare-i Mahsusa Kumpanyası'nın her pazar İstanbul'dan geliş, Cuma günleri dönüş seferleri vardır. 1898 yılında 83 İdare-i Mahsusa buharlısı Samsun'a uğradı ve 44.578 ton emtia taşıdı. AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1898, Chapitre 4, Trafic.*



Mesajeri, Paquet ve Florio Rubattino kumpanyalarının ise 15 günde bir düzenli seferleri vardı. Mesajeri'nin çarşamba günleri İstanbul'dan geliş, salı günleri dönüş seferleri vardır, 54 Mesajeri buharlısı bu yıl Samsun'a uğradı ve 97.230 ton emtia taşıdı<sup>1023</sup>.

Son olarak 1891'den bu yana Samsun limanına uğramaya başlayan Alman Levant (Orient) Line Kumpanyası'nın ise her ayın 10'unda İstanbul'dan geliş, 25'inde ise dönüş seferleri vardır. Levant Line buharlıları bu yıl 7.905 ton emtia taşıdı<sup>1024</sup>. Ancak rekabetin ve navlunun durumuna göre yukarıdaki belirtilen günlerde sık sık değişiklikler olmaktadır. Örneğin bazı dönemler, bir haftada onlarca buharlı limana uğrarken, onu takip eden haftada sadece birkaç buharlının limana uğradığı olurdu<sup>1025</sup>.

Samsun limanına uğrayan İngiliz buharlıları ise Londra ve Liverpool'dan doğrudan sefer yapan münferid tüccar gemilerinden ibaretti. Her yıl az sayıda Samsun limanına uğrayan İngiliz tüccar buharlıları çok iyi gelir elde ederlerdi. Örneğin 1898'de Samsun limanına uğrayan 5 İngiliz buharlısının taşıdığı emtia 6.242 ton iken, 1899'da ise 7 İngiliz buharlısının taşıdığı emtia 9.930 ton idi.

Samsun ve Batum arasında işleyen tüm bu buharlılar ortalama olarak yazın 12 saat, kışın ise 8 saatte gidiş-dönüş yaparlar. Gelen buharlılar her zaman şafak vakti, giden buharlılar ise akşamüzeri dönüş yaparlar. Samsun limanına gelen buharlıların limanda bekleme süreleri işin yoğunluğuna göre 7 ila 12 saat arasında değişirdi<sup>1026</sup>. *Barque*\* (Barko) adlı küçük kabotaj tekneleri, (bu tekneler en az 3 en fazla 6 ton taşırlar) buharlıların uğramadığı Samsun'un çevresinde bulunan iskele şehirlerinden Samsun'a emtia taşırdı. Bunların sayıları 1899'da 1.798'e yükseldi ve bunlar, çevre şehirlerden 10.427 ton emtia nakletti. Tüm kumpanyaların halk nezdinde intibası olumluymdu. MM Kumpanyası, Samsun kamuoyu nezdinde en fazla şöhrete sahip şirketlerden biriydi. Bunun yanında Avusturya Lloyd Kumpanyası da önemli bir yere sahipti. Zira Lloyd

<sup>1023</sup> Paquet Kumpanyası'nın cuma günleri geliş yine aynı gün dönüş seferleri vardır, bu yıl 68 Paquet buharlısı Samsun'a uğradı ve 71.951 ton emtia taşıdı. Rubattino Kumpanyası'nın ise perşembe günleri gidiş ve dönüş seferleri vardır. Bu yıl 16 Rubattino buharlısı limana uğradı ve 15.546 ton emtia taşıdı. AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1898, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>1024</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1891, 1898, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>1025</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1888, 1897, 1898, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>1026</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1898, 1899, Chapitre 4, Trafic.*

\* Barko: İtalyanca (Barco)'dan, pruva ve grandi direkleri, kabasorto mizana direği sünye donanımı olan üç direkli yelken gemileri. Süleyman Nutki, *Kamûs-i Bahri*, (Deniz Sözlüğü), Haz. Mustafa Pultar, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2011, s. 25; İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, Küre Yayınları, İstanbul 2007, s. 141.

Kumpanyası müşterilerini memnun etmek için Samsun seferlerini çok sık ve hızlı yapmaktaydı. Bilhassa mallarını Trieste'ye gönderen tüccarları olabildiğince memnun etmeye çalışırdı. 1. ve 2. Sınıf yolcular genellikle Mesajeri ve Lloyd buharlılarında seyahat etmeyi tercih ederlerdi.

Samsun'a düzenli olarak uğrayan buharlı nakliyat kumpanyalarının çoğu, rekabetin önüne geçebilmek için güverte yolcuları ve emtia taşıma fiyatlarında ortak tarife uygulanması yönünde anlaştılar. Bu nedenle güverte yolcuları ve tüccarlar, herhangi bir kumpanya ayırt etmeksizin navlun fiyatları eşit olmak şartıyla limana yanaşan ilk buharlıyı tercih ederlerdi. Kötü hava şartlarında ise navlun taşıma fiyatlarında biraz fark da olsa ilk gelen buharlıya mallar yüklenirdi. Zira Samsun'daki yolcuların çoğunluğunu ard vilayetlerden gelen güverte yolcularından oluşmaktaydı. Bu yolcuların limanda bekledikleri her saat masrafları artmaktaydı. Aynı şekilde Samsun'a iç bölgelerden gelen emtianın büyük bir kısmı da ard vilayetlerden zor şartlarda getirilmekteydi. Limanda ise bu ürünleri muhafaza edecek depo ve mağazaların sayısı sınırlıydı<sup>1027</sup>.

İdare-i Mahsusa Kumpanyası, tüm bu nakliyat kumpanyalarının dışındaydı. Bu şirket daha ziyade asker ve kamu personeli taşımaktaydı. Aynı zamanda, tüccarlara mallarını yüklemeleri için çok fazla ısrarcı davranırlardı. Mesajeri acentesine göre tüccarlar tarafından reddedilmelerinin asıl sebebi buydu<sup>1028</sup>.

Yabancı kumpanya acenteleri aynı zamanda mavnacı ve sandalcı esnafıyla da sabit fiyat uygulanmasına yönelik anlaşma yaptılar. İhraç ürünlerinin yüklenmesinde mavnacılar her 100 kilogram için 0,50 kuruş, ithal ürünlerin indirilmesinde ise her 100 kilogram için 1.50 kuruş alırlardı. Tüm kumpanyalar emtianın metreküpünü Marsilya'ya 10 Frank, Rouen, Dunkerque, Havre ve Kuzey limanlarına 16 Frank, Trieste'ye 9 Frank, Cenova'ya 12 Frank, İstanbul'a 5 Frank, Suriye limanları ve İskenderiye'ye 10 ila 12 Franka taşırlardı. Tahıl taşınmasında düşük fiyat uygulanmasına gidilmekteydi. Bu fiyatlar navlun bolluğuna göre yıl içinde değişmekteydi. Örneğin Marsilya için buğday taşıma fiyatı Ocak, Şubat ve Mart aylarında 10 Frank, Nisan, Mayıs ve Haziran aylarında 17,50 Frank, Temmuz, Ağustos, Eylül ve Ekim aylarında 10 Frank, Kasım ve Aralık aylarında ise 12 Franktı.

---

<sup>1027</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1898, 1899, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>1028</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1898, Chapitre 4, Trafic.*

Alman Levant Line Kumpanyası'nın Samsun limanına uğrama başladığı günden beri MM Kumpanyası'nın Havre, Dunkerque, Hamburg ve Bremen gibi Kuzey Avrupa limanlarına taşıdığı navlun önemli miktarda azaldı<sup>1029</sup>.

1890'larda Samsun'un Avrupa ve diğer bölgelerle olan ticaretinin muazzam bir şekilde artmasıyla, Samsun limanı Osmanlı Karadeniz'inin en gözde limanlarından bir haline geldi. Ancak, Samsun limanı halen modern bir yapıya kavuşturulamamıştı. Bu durum acente, tüccar ve konsolosların tepkilerine neden oldu. Fransız Samsun konsolosu aynı zamanda Mesajeri acentesi Henri Cortanze, yarım ay şeklindeki Samsun limanının çok açık ve kuzey-batı rüzgârlarına karşı korunaksız olduğundan rüzgâr estiğinde yükleme boşaltma işlemlerinin felce uğradığını, bu nedenle buharlıların Sinop veya Vona (Perşembe) limanına sığınmak zorunda kaldıklarını belirtmekteydi<sup>1030</sup>. Diğer yandan vilayeti iç kesimlere bağlayan yeterince karayolu yoktu, olanlar ise kullanışsızdı. Bu nedenle Cortanze, “Samsun'dan başlayarak Amasya, Tokat, Sivas ve Malatya'dan geçen bir demiryolu ile ne büyük neticeler alınır” diyerek Samsun ile ard vilayetlerini bağlayacak bir demiryolunun mutlaka yapılması gerektiğini belirtmişti<sup>1031</sup>. Aslında demiryolu yapma fikri henüz 1858'de Samsun'daki İngiliz konsolosu tarafından dile getirilmişti<sup>1032</sup>. 1891'de Samsun-Sivas demiryolu inşası için M. Cotard ve Baron Makar adlı iki müteşebbis Babiali'ye başvursalar da bir sonuç alamadılar<sup>1033</sup>. Samsun-Sivas Demiryolu imtiyazı ancak 1911 yılında *Entreprise G. Des Rout*, adlı şirkete verildi. Bu yolun 20 kilometresinin yapımını Osmanlı hükümeti aldı. Samsun-Sivas demiryolu bu şekilde sürüncemede kaldı<sup>1034</sup>.

Cortanze'ye göre, Samsun ve hinterlandının çok zengin yerüstü ve yer altı kaynakları vardı. Kurşun, bakır, mangenez, petrol ve sair kaynaklar bol miktarda bulunurdu. Ancak hükümetin politikaları neticesinde bu madenler yeterince çıkarılmıyor ve işlenmiyordu.

---

<sup>1029</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1891, 1898, 1899, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>1030</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1898, Chapitre 4, Trafic*; H. De. Cortanze, “Samsun Raporu (1898)”, (Çev. Bayram Kodaman-Muzaffer Durmuş), *OMU Eğitim Fakültesi Dergisi*, S. 3, Aralık 1998, s. 186. 185-205; İlhan Ekinci, “19. Yüzyıl'ın İkinci Yarısında Samsun'da Deniz Ulaşımı”, *Geçmişten Geleceğe Samsun*, İkinci kitap, Samsun 2007, s. 121. 113-142.

<sup>1031</sup> Fesch, *Abdulhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, s. 586; AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1891, 1898, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>1032</sup> Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, s. 88.

<sup>1033</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1891, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>1034</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1911, Chapitre 2, Secretariat.*

Diğer yandan Samsun'un ard vilayetleri alabildiğince geniş arazilere sahipti, ancak ilkel tarım yöntemi uygulandığından, binlerce hektar tarım arazisi atıl durumdaydı. Son yıllarda bazı ekonomistler Samsun'un ard vilayetlerinde bulunan verimli ve atıl kalmış arazilerden daha fazla ürün alabilmek için çeşitli araştırmalarda bulunmuşlardı. Bu amaçla Amerikan şirketleri çok düşük fiyatlarla çiftçilere tarım makineleri sattılar. Bu sayede binlerce hektar alan modern tarıma kazandırıldı<sup>1035</sup>.

Devletin ve halkın tahıla olan ihtiyacının hat safhaya ulaştığı bir dönemde modern tarım yönteminin uygulanması hiç şüphesiz olumlu bir durumdu. Ancak bu tahılın ülke sınırları dışına çıkması ise Osmanlı ekonomik anlayışına göre bir o kadar kabul edilemez bir durumdu. Osmanlı ekonomik anlayışı liberal anlayıştan korumacı bir anlayışa doğru geçiş arz ediyordu. Batı emperyalizminin ülkeye girişi her ne kadar devletin bu politikasını dönüşüme uğratmak zorunda bıraksa da devlet yöneticileri, ülkenin tam olarak batı kapitalizmine açık hale gelmesini/daha doğrusu sömürülmesini engellemek için dönem dönem çıkarmış olduğu yasalarla bu duruma engel olmak istemiştir. Bu bağlamda Babıali'nin Samsun ve ard vilayetleri için böyle bir uygulamaya gittiğini görmekteyiz. Babıali, Samsun'un ard ülkelerindeki tahılın, ülke dışına çıkışını askeri düzeye indirmek amacıyla, buğday, mısır, arpa, sebze, meyve ve sair gıda ürünlerinin ihracatına kota getirme ve iç gümrük uygulama yoluna gitti. Kimi zamansa tamamen tahıl ihracatını yasakladı<sup>1036</sup>. Böylelikle halkın ana besin maddesi olan tahılın ülke dışına çıkışı bir nebze olsun azalmış oldu<sup>1037</sup>. Fransız konsolosu ve Mesajeri acentesi Cortanza, Babıali'nin bu politikasından özetle şu sözlerle yakınmaktaydı. *"Hükümetin güncel politikası sonucunda ekonomi kötü durumda, Babıali merkezi otoriteyi tesis edebilmek gayesiyle medeniyetin girişini engelliyor! Kamu yararına olan işleri kendi çıkarı doğrultusunda geciktiriyor"*<sup>1038</sup>. Şeklinde ifade etmekteydi. Costanza, şirket merkezine gönderdiği raporlarında iç gümrük yasasının Mesajeri'nin tahıl ihracatını her geçen gün daha da fazla etkilediğinden yakınmakta ve

---

<sup>1035</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1889, Chapitre 2, Secretariat*; AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1900, 1901, 1911, 1912, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>1036</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1907, 1912, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>1037</sup> Şevket Pamuk, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2007, s. 31; AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1907, 1912, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>1038</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1901, Chapitre 2, Secretariat*.

bu durumun bir an önce düzeltilmesi için temennide bulunmaktaydı<sup>1039</sup>. 1900'lü yıllara gelindiğinde Mesajeri'nin Samsun gelirleri 90'lı yıllara göre ilk dönemler düşüş gösterse de daha sonraki dönemlerde artış gösterdi. Mesajeri Samsun acentesinin 1900-1913 arası yolcu ve emtia gelirleri aşağıdaki gibidir.

**Tablo 39: MM. Kumpanyası Samsun acentesinin 1900-1913 arası yolcu ve emtia gelirleri**

	Yolcu Geliri (Frank)	Emtia Geliri (Frank)	Toplam gelir (Frank)
1900	11.197	146.985	158.182
1901	8.392	151.093	159.486
1902	11.424	164.707	176.131
1903	15.615	112.387	128.013
1904	14.564	129.061	143.626
1905	14.973	202.362	217.235
1906	---	---	261.215
1907	---	---	336.245
1908	32.906	252.214	285.121
1909	42.184	213.512	255.697
1910	60.580	253.531	314.112
1911	51.620	288.039	339.658
1912	55.319	339.001	394.320
1913	102.344	419.022	521.367

Kaynak: AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsoun, Rapport General de Service, Exercice, 1901, 1903, 1905, 1906, 1907, 1908, 1910, 1912, 1913, Chapitre 2, 4, 6 Secretariat, Trafic, Comptabilité.*

Mesajeri buharlılarının Samsun'dan taşıdığı yolcuların muhteviyatı daha önce de belirtildiği üzere genelde güverte yolcularından oluşmaktaydı<sup>1040</sup>. Bu yolcuların içerisinde, çoğunluğu Ermeni, Rum, Türk ve sair milletlerden olmak üzere çok miktarda göçmen bulunuyordu. 1900-1905 arası şirketin yolcu gelirleri aşağı yukarı benzer kalırken, 1906'dan sonra önemli oranda artış gösterdi. Tablodan görüleceği üzere acentenin 1901'de yolcu gelirlerinin büyük miktarda azalmasının nedeni yıl boyunca devam eden kötü hava şartlarından dolayı, seferlerin azalması ve buharlıların limana girememesiydi<sup>1041</sup>. Bunun yanında Babıali'nin limanda aldığı güvenlik tedbirleri de yolcu trafiğini etkilemişti. 1900'lü yılların başında Rusya'da yaşanan anarşist olaylar Osmanlı Ermenilerine de sirayet etmişti. Rusya'dan buharlılarla gelen Ermeni

<sup>1039</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1899, 1900, 1906, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>1040</sup> Örneğin 1905 yılında şirket buharlılarının taşıdığı 628 yolcunun, 558'i güverte, 70'i sınıf yolcusuydu. AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1905, Chapitre 2, Secretariat*; Bu durum diğer yıllarda da benzerdi. AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1910, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>1041</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1901, Chapitre 2, Secretariat.*

komitacılar, tütün ve liman işçileri, yerel ahali arasında anarşist broşürler dağıtarak, ayaklanma çıkarma maksadındaydılar. Halk daha önceki Ermeni olaylarının yeniden yaşanmasından tedirgindi. Bundan dolayı Babıali, 1900 yılında bir karar çıkararak gün batımından, şafak vaktine kadar Samsun limanındaki her türlü faaliyetleri yasakladı. Bu nedenle buharlıların gün batımından sonra limana girmesi yasaklandı. Mesajeri acenteleri, aynı zamanda Fransız konsolosu sıfatını kullanarak, yerel yönetimin uygulamış olduğu limanda gece faaliyet yapma yasağını çoğu zaman ihmal ediyorlardı. Mesajeri acentesi H. Cortanze, bu yasağın hakkında özetle şöyle demektedir:

*“Merkezden gelen emirler doğrultusunda limandaki güvenlik önlemleri çok sıkı bir şekilde arttı. Zaptiyeler havanın kararmasından, günün doğmasına kadarki dönemde kara ile deniz arasındaki tüm ilişkileri engelliyor. Ancak bizim acentemizin ayrı bir yeri var. Bu titiz önlemlere rağmen çoğu zaman izin alabiliyorum. Zaptiyelerden gece iş yapabilmek için ne zaman müsaade istesem kırmadılar. Yerel yönetim de keza öyle. Ancak biz gece faaliyetlerimizi daha ziyade serbest olan Ünye ve Fatsa limanlarından sağladık<sup>1042</sup>.”*

Samsun acentesinin 1900-1913 arası, bazı dönemler istisna olmak üzere emtia gelirleri düzenli bir şekilde artış gösterdi. Acentenin emtia tedarikini belli başlı komisyoncular ve kuruluşlar yapmaktaydı. Örneğin şirkete 1912 yılında emtia tedarik eden kişi, kurum ve kuruluşlar şunlardı<sup>1043</sup>.

<b>Emtia Tedarikçileri</b>	<b>(Ton)</b>
Gerard Mareopoli	54.800
Recanatti	14.800
Danulcian	27.500
J. Cohere	14.250
Saranga Guillian	12.300
Victor Sidi	12.200
Salaon J. Sarfati	10.600
H. Guenvecheman	8.900
Regi des tabaks	6.800
C. G. Constantinides	6.100
Aidis	3.000
Sarrafoğlu	2.700
M. N. Klerian	2.500
Papadopoulas	2.100

<sup>1042</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1900, 1901, 1904, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>1043</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1912, Chapitre 4, Trafic.*

Samsun Fransız eski konsolosu ve Mesajeri'nin daha önceki acentesi olan Spadora, Samsun hakkında hazırladığı genel raporunda bu komisyoncular hakkında şöyle demektedir:

*“Samsun ve iç bölgelerdeki tüccarlar, Avrupa ile direk olarak iletişim kurmak yerine bu komisyoncular aracılığıyla ticaret yaparlar. Eğer Avrupalı büyük ticaret evleri, Samsun'a gelerek bölgedeki tüccarlar ile direk olarak iletişime geçerlerse iki tarafında kandırılması engellenmiş olur. Zira bu komisyoncular tüccarlardan çok düşük fiyata aldıkları ürünü Avrupa'daki alıcılarına fahiş fiyatlarla satarlardı<sup>1044</sup>.”*

Dolayısıyla Spadora; Avrupalı, daha ziyade Fransız ticaret evlerinin bölge ile direk ticari ilişkilerde bulunmasını istiyordu. H. Cortanze ise Fransız şirketlerin Samsun ve ard vilayetlerine daha fazla nüfuz edecek araştırmalar yapmamasından yakınmaktaydı<sup>1045</sup>.

Mesajeri'nin Samsun ihracatının çoğunluğu iç bölgelerden gelen tahıldan oluşmaktaydı. Bir yandan devam eden yüksek orandaki iç gümrük yasası diğer yandan 1910 yılından sonra zuhur eden, Arnavutluk, Yemen isyanları, Tranlusgarb ve akabinde Balkan Savaşları'ndan dolayı şirketin tahıl ihracatı büyük miktarda azalmıştı. 1912 yılının sonlarına doğru Babiali, Samsun ve ard vilayetlerindeki tahıl ihracatını tamamen yasakladı<sup>1046</sup>. Ancak tahılın yerini alternatif ürünler aldı. Acentenin ihracatında önemli yere sahip olan tütün her zamanki yerini koruyordu.

Buharlıların teknolojik olarak her geçen gün değişime uğraması, hacim, hız ve özellikler yönünden gelişmesi, taze meyve ve yumurta gibi kısa sürede bozulacak ürünlerin taşınmasına imkân sağladı. Mesajeri buharlılarının Samsun'dan 1912-1913 yılları arasında taşıdığı ürünler aşağıdaki gibidir.

---

<sup>1044</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1895, Chapitre 1, Personnel, annexe. Copie du Rapport Consulaire de l'Agence Consulaire de France a Samsoun.*

<sup>1045</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1899, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>1046</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1912, Chapitre 2, Secretariat.*

**Tablo 40: MM. Kumpanyası'nın 1912-1913 yıllarındaki Samsun ihracatı**

<b>Emtia</b>	<b>1912 Kilogram</b>	<b>Emtia</b>	<b>1913 Kilogram</b>
Ahşap	59.000	Koza	21.600
Koza	2.700	Boyuz ve kemik	113.000
Koza türevi	74.000	Badem	5.600
Tahıl	3.534.000	Hayvan gübresi	15.000
Un	42.000	Tahıl	500.600
Yağlı tohumlar	1.040.000	Sarı tohum	72.00
Tiftik yünü	40.000	Yağlı tohum	500.600
Kuru ve yaş meyveler	332.000	Kuru ve yaş meyve	86.000
Manifatura	16.200	Yayla ürünleri	3.500
Fındık, ceviz	91.300	Un	61.000
Kayısı çekirdeği	2.700	Tiftik yünü	31.700
Afyon	6.600	Manifatura	16.000
Deri	183.000	Mahlep	55.300
Tütün	392.700	Mısır	169.600
Yumurta	1.425.200	Afyon	3.000
Diğer	160.650	Deri	318.000
		Tütün	1.010.000
		Yumurta	1.521.100
		Diğer	95.208

Kaynak: AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1912, 1913, Chapitre 4, Trafic.*

Tahıl ihracatının yasaklanmasıyla, tahılın yerini kısmen yumurta aldı<sup>1047</sup>. Mesajeri buharlıları 1909'da 18.526 kasa, 1910'da 22.214 kasa yumurta taşıdı. Aynı şekilde Paquet Kumpanyası da 1909'da 30.364 kasa, 1910'da ise 30.757 kasa yumurta taşıdı. Mesajeri ve Paquet Kumpanyaları Samsun'dan ihraç ettikleri yumurtanın neredeyse tamamını Marsilya, Cenova ve İstanbul'a taşımışlardı. Paquet Kumpanyası, Samsun'dan ihraç ettiği yumurtanın 29.444 kasasını Marsilya, 928 kasasını Cenova, 385 kasasını da İstanbul için taşımıştı. MM Kumpanyası ise Marsilya'ya 21.082 kasa, Cenova'ya 136 kasa, İstanbul'a ise 996 kasa yumurta taşıdı<sup>1048</sup>.

İhracatta olduğu gibi Mesajeri'nin Samsun ithalatı da değişime uğradı. Örneğin yükte ağır pahada hafif olan ürünler 1900'lü yıllara kadar genellikle yelkenli gemiler tarafından taşınırdı. Buharlıların hacim ve kapasite yönünden değişmesiyle, fayans, kiremit, çimento, demir, karo, kireç gibi Samsun ithalatında önemli bir yere sahip olan inşaat malzemeleri de Mesajeri buharlıları tarafından taşınmaya başlandı.

Mesajeri'nin Samsun'a ithal ettiği belli başlı diğer ürünler ise, daha önce belirtildiği üzere, hırdavat, mum, kahve, pamuklu ve yünlü kumaşlar, gıda, ilaç, kimyevi maddeler,

<sup>1047</sup> *La Correspondance d'Orient, Revue Economique, Politique et Litteraire*, 5e. Année, N. 82, 15 Fevrier 1912, s. 188.

<sup>1048</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 4, Trafic.*



yağ, işlenmiş demir, bakır, kalay, kurşun, kâğıt, içki, fotoğraf malzemeleri ve saireden oluşuyordu<sup>1049</sup>.

Mesajeri Samsun acentesinin bünyesinde İnebolu, Sinop, Ünye ve Fatsa olmak üzere 4 acente daha bulunmaktaydı ve bunlar Samsun acentesine bağlıydılar. Tahıl ihracatının yasak olduğu veya rekoltesinin düşük olduğu, buharlıların limana girişlerinin imkânsız olduğu dönemlerde Samsun acentesinin gelirleri önemli oranda azalmaktaydı. Bu gibi durumlarda Samsun acentesine bağlı diğer limanların gelirleri acenteyi finansal yönden dengelerdi.

Samsun ve Samsun'a bağlı bulunan acentelerin 1901-1905 ve 1908-1913 arasındaki gelirleri aşağıdaki gibidir. Acentenin gelir raporları düzenli olarak tutulmadığı için bazı yıllar hakkında malumat verememekteyiz.

**Tablo 41: 1901-1905 ve 1908-1913 arası MM. Kumpanyası'nın Samsun acentesi ve bağlı olan acentelerin yolcu ve emtia gelirleri**

Acenteler		1901	1902	1903	1904	1905	1908	1909	1910	1911	1912	1913
Yolcu geliri (Frank)	Samsun	8.392	11.116	14.433	12.944	13.264	27.829	33.606	44.981	41.860	48.882	83.165
	Ünye	---	107	201	443	537	1.639	2.762	2.263	1.928	1.710	4.505
	Fatsa	---	199	73	615	444	784	1.647	2.699	1.944	2.443	4.312
	Sinop	---	---	---	10	210	117	---	59	249	---	---
	İnebolu	---	---	907	551	516	2.535	4.168	3.315	8.257	2.027	9.982
	<b>Toplam</b>	<b>8.392</b>	<b>11.942</b>	<b>15.615</b>	<b>14.564</b>	<b>14.973</b>	<b>32.906</b>	<b>42.184</b>	<b>54.319</b>	<b>51.620</b>	<b>55.319</b>	<b>101.964</b>
	Emtia geliri (Frank)	Samsun	106.912	114.596	77.003	78.162	139.071			137.463	128.772	187.530
Ünye		6.397	21.367	14.441	17.474	22.486			23.670	38.856	34.469	54.183
Fatsa		24.636	14.521	14.964	23.020	23.826			26.683	44.993	55.686	59.629
Sinop		---	--	--	1.770	4.131			---	1.772	---	---
İnebolu		1.909	2.233	5.977	8.634	12.845			21.582	31.553	27.359	43.696
<b>Toplam:</b>		<b>151.093</b>	<b>164.707</b>	<b>112.397</b>	<b>129.061</b>	<b>202.362</b>	<b>252.214</b>	<b>213.512</b>	<b>253.344</b>	<b>288.038</b>	<b>339.001</b>	<b>384.495</b>
<b>Genel Toplam</b>		<b>159.496</b>	<b>176.131</b>	<b>128.013</b>	<b>143.626</b>	<b>217.335</b>	<b>285.121</b>	<b>255.697</b>	<b>314.112</b>	<b>361.269</b>	<b>394.320</b>	<b>512.367</b>

Kaynak: AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsoun, Rapport General de Service, Exercice, 1910, 1912, 1913, Chapitre 4 Trafic, Comptabilite*; AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsoun, Rapport General de Service, Exercice, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, Chapitre 2, Secretariat*.

1909'dan sonra Mesajeri, Samsun acentesinin gelirlerinin önemli miktarda artmasının birçok nedeni vardı. Acente gelirlerindeki artışta Türk-İtalyan Savaşıyla Rubattino Kumpanyası'nın Karadeniz seferlerine son vermesi, Avusturya'nın 1908'de Bosna-Hersek'i ilhakıyla Lloyd Kumpanyası'na karşı kısa süreli de olsa boykot uygulanması, aynı şekilde 1910'da Yunan bandıralı gemilere karşı boykot uygulanması ve akabinde zuhur eden Balkan Savaşları'yla Panhellenique kumpanyasının Samsun seferlerini

<sup>1049</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsoun, Rapport General de Service Exercice 1912, 1913, Chapitre 4, Trafic*.

tamamen iptal etmesinin önemli etkisi vardı. Mesajeri acentesinin deyimiyle “*Samsun limanında navlun az, ancak taşıma fiyatları yüksekti*<sup>1050</sup>.”

Mesajeri Samsun acentesinin birçok kalemden gelirleri olduğu gibi, aynı şekilde giderleri de vardı. Bunlar aydınlatma, sandalacı ve mavnacı giderleri, araba giderleri, tellal giderleri, menü harcamaları, trafik giderleri ve saireden ibaretti. Örneğin sadece Samsun acentesinin giderleri 1910’da 26.892 Frank, 1911’de 30.920 Frank, 1912’de 26.522 Frank, 1913’te ise 33.665 Frank idi. Bunun yanında acentenin emtia ve yolcu tedariki için komisyon ve simsar giderleri de vardı. 1910 yılında yolcu simsarlarına 2.608 Frank, emtia komisyoncularına 4.521 Frank ödenirken, 1912’de simsarlara 3.250 Frank, komisyonculara 252 Frank ödendi. 1913’e gelindiğindeyse bu rakam yolcu simsarları için 5.538 Frank, emtia komisyoncuları için ise 91 Franktı. Acentenin 1910-1913 arası emtia gelirleri artarken, ödediği komisyon azalma göstermesinde, acentenin emtia tedarikini daha ziyade kurum ve kuruluşlardan sağlamasının önemli rolü vardı. Yolcu simsarlarına ödenen meblağın artmasındaki neden ise denizaşırı ülkelere giden göçmen sayısının artmasıydı<sup>1051</sup>. Mesajeri acenteleri bu giderlerini azaltabilmek için çoğu zaman iç organizasyon değişikliğine gitme yoluna başvurlardı. Bu sayede, Samsun’da bulunan yabancı nakliyat acenteleri içerisinde gideri en az olan çoğu zaman Mesajeri acentesiydi<sup>1052</sup>.

Mesajeri buharlılarının Samsun limanına uğradığı 1857’den 1913 yılına kadar olan dönemde Fransızlar, Samsun ticaretinde ilk sıralara yerleştiler. Fransızların, genelde Karadeniz, özelde ise Samsun ticaretinde kısa sürede ilk sıralara yükselmeleri ve 1913’e kadar yerlerini muhafaza etmelerinde en büyük pay şüphesiz MM Kumpanyası’na aitti. Nitekim 1857’den önce Fransızların Samsun ile gerek ticari gerek siyasi hiçbir bağlantıları yoktu. Siyasi ilişkiler bile İngiliz konsolosları aracılığıyla yürütülmekteydi. Mesajeri’nin bölgeye atanan ilk acentesi bu nedenle hem ticari hem de siyasi bir misyon yüklendi. Kendisinin halefi acenteler de keza aynı yolu takip etti. MM Kumpanyası, hiç şüphesiz yalnızca Samsun ve Fransa arasındaki ticari değişimin değil, aynı zamanda bölgenin sosyo-ekonomik yapısının ve gelenekçi tarım anlayışının da değişim ve

---

<sup>1050</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1912, Chapitre 4, Secretariat.*

<sup>1051</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, 1913, Chapitre 6, Comptabilite.*

<sup>1052</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1901, Chapitre 2, Secretariat.*

dönüşüme uğramasının önemli bir aracı oldu. Osmanlı yönetimi, bu minvalde diğer liman kentleri ve ard ülkelerinde olduğu gibi burada da dönem dönem aldığı etkili kararlarla gerek Mesajeri'nin gerekse diğer nakliyat kumpanyaları ve onların uzantılarının iktisadi yayılımı ve hareket alanlarını sınırlama yoluna giderek direniş göstermeye çalıştı. Ancak, sermaye yetersizliği ve yerli teşebbüslerin yabancı sermayeye ihtiyaç duyması sebebiyle Samsun ve ard vilayetleri de dışa bağımlı olmaktan kurtulamayarak Batı kapitalizmine entegrasyon sürecine dâhil olmak durumunda kaldı.

### 3.4. Trabzon ve Çevresindeki Faaliyetleri

Tarihin en erken dönemlerinden beri ulaşım faaliyetlerinin deniz ve kara yoluyla gerçekleştiği Trabzon şehri, konumu itibariyle Orta Asya ile Avrupa arasındaki ticaret yolları üzerinde stratejik öneme sahip bir noktada bulunduğundan dolayı önemli bir ticaret merkezi olarak var olagelmiştir. 19. Yüzyıla gelindiğinde Avrupa uluslarına ait ticari gemilerin Karadeniz'de seyrüsefer serbestisi kazanması ve daha sonra 1838 Balta Limanı Anlaşması'nın getirdiği ticareti kolaylaştırıcı hükümlerle birlikte, Trabzon limanının ehemmiyeti daha da arttı. Bu yüzyılda Trabzon, ard ülkesinde Kars, Erzurum, Diyarbakır, Malatya ve Tokat gibi verimli tarım arazilerine sahip birçok vilayetin, aynı zamanda Tebriz, Tahran ve Tiflis'e kadar olan bölgelerin Dünya pazarına açılan kapısı durumundaydı. Trabzon limanı, Samsun, Rize, Giresun limanlarıyla benzer yapıya sahip olduğundan tabii ve bariz bir üstünlüğü söz konusu değildi. Trabzon limanını diğer limanlardan üstün kılan özelliği tarihi İpek Yolu'nun önemli bir yan kolu olan Tebriz-Erzurum ve Trabzon güzergâhı üzerinde bulunmasıydı. Dolayısıyla İran ile olan değişim Trabzon ticaretinin asıl ayağını oluşturmaktaydı<sup>1053</sup>.

19. yüzyılda Trabzon ticaretini etkileyen en önemli etken hiç şüphesiz Balta Limanı anlaşmasından hemen önce buharlı gemilerin Karadeniz'de görülmeye başlamasıydı. Samsun başlığında ayrıntılı olarak anlatıldığı üzere 1831'de Trabzon hattında İngilizlerle başlayan buharlı nakliyatına daha sonra Avusturya ve Osmanlı bandıralı buharlılar da dâhil oldu<sup>1054</sup>. Bu sayede 1840'lara gelindiğinde Trabzon limanındaki

<sup>1053</sup> *Royaume de Belgique, Recueil Consulaires*, Tome III., Publié En Execution de L'Arreté Royal, Bruxelles 1857, s. 377-378; "Notes sur Trebizond", *The Levant Times and Shipping*, 14 July 1870.

<sup>1054</sup> Weiner, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 84-95; Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade", s. 19-20; Claridge, *A Guide Along the Danube, from Vienna to Constantinople*, s. 5; *Annales du Commerce Exterieur*,

gemi trafiği önemli oranda artış gösterdi. 1831’de 131 gemi 22.000 ton emtia ile Trabzon limanına giriş yaparken 1841’de 189 gemi 34.000 ton emtia taşıdı<sup>1055</sup>. 1846’ya gelindiğinde ise Trabzon limanına giriş-çıkış yapan gemi sayısı 266’ya, tonajları da 71.393 tona yükseliyordu<sup>1056</sup>.

Fransızların ise 1850’li yıllara kadar Trabzon ile ticari bağlantıları neredeyse hiç yoktu. Fransız konsolosu Fontenier’e göre Trabzon pazarında Fransız mallarına talep söz konusuydu, fakat Trabzon’da Fransız mallarının tanıtımı ve ticaretini yapacak hiçbir ticarethane mevcut değildi. Halbuki Fransız şekeri ve şarabı, pamuklu ve yünlü kumaşları, Lyon kadifeleri, kolonyal ürünleri, Trabzon ve Ard ülkesinde bulunan İran’da kolayca alıcı bulabilirdi. Fransız konsolosunun teşvik edici çalışmaları 1840’lı yılların sonlarına doğru karşılık bulmaya başlamıştı. Querin ve Arnaud adlı Fransız tüccarlar bu dönemde Trabzon’a gelerek, hırdavat, eldiven, parfümeri, şarap, likör ve ipeklilerden oluşan mallarını piyasaya sürdüler. Fransız tüccarların asıl amacı Gürcü ve İran tüccarları nezdinde pazar elde etmektir. Zaten bu esnada Fransız mallarını daha ziyade Gürcü tüccarlar almaktaydı<sup>1057</sup>.

Avrupalı birçok ulusa ait buharlıların uzun zamandan bu yana Trabzon’a düzenli seferde bulunmasına rağmen halen hiçbir Fransız buharlısı Karadeniz sularında arz-ı endam eylememişti. Bu durum bölgedeki Fransız konsolosları ve tüccarlarını bir hayli rahatsız etmekteydi. Fransız konsoloslar raporlarında İngiliz buharlıları gibi güçlü ve tonajı yüksek Fransız buharlılarının Karadeniz’de düzenli olarak işlemleri halinde bölgedeki Fransız ticaretinin önemli oranda gelişeceğini belirtmişlerdi<sup>1058</sup>. Daha önce belirtildiği üzere Fransız nakliyat şirketlerinin (Rostand Kumpanyası ve Fransız Deniz Posta Servisi) Karadeniz’e açılmasına dair pek çok iddia gündeme gelmiş ancak hiç biri gerçekleşmemişti<sup>1059</sup>.

Fransızların bu düşüncesi, ancak Kırım Savaşı esnasında MM Kumpanyası’yla gerçekleşti. Mesajeri buharlıları 1852’de İstanbul ve tüm Levant limanlarına düzenli

---

Autriche, Faits Commerciaux N° 5, Publiées Par Le Ministère de L’Agriculture du Commerce et des Travaux Publics, Février 1843 a Février 1857, Paris 1857, s. 65; Kütükoğlu, “Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri”, s. 166.

<sup>1055</sup> Issawi, “The Tabriz-Trabzon Trade”, s. 21.

<sup>1056</sup> *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins*, s. 38-39.

<sup>1057</sup> Özgür Yılmaz, *Tanzimat Döneminde Trabzon (1839-1876)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, KATÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilimdalı, Trabzon 2012, s. 204-205.

<sup>1058</sup> Yılmaz, *Tanzimat Döneminde Trabzon*, s. 204-205.

<sup>1059</sup> Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 166-168; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 58.

seferler yaptığı halde faaliyetlerini bir türlü Karadeniz'e taşıyamamıştı. Şirket buharlılarının 1857'ye kadar Trabzon hattında seferlerde bulunmadığı süre zarfında, Mesajeri'nin Karadeniz'le ticari ilişkileri Lloyd buharlıları aracılığıyla sağlanıyordu. Mesajeri yöneticileri, 1854'te şirketin yıllık genel toplantısında Lloyd buharlılarıyla aktarmalı olarak yapılan bu ticaretin Karadeniz'in gereksinimlerini karşılayamadığını dile getirmişlerdi<sup>1060</sup>.

Şirket yöneticileri, henüz Kırım Savaşı esnasında faaliyet ağını Karadeniz'e genişletmek amacıyla Fransız hükümeti ile pazarlık yapıyordu<sup>1061</sup>. Ancak 1854'te yapılan anlaşmanın resmen yürürlüğe girmesi Kırım Savaşı'ndan sonra 29 Mayıs 1857'de oldu<sup>1062</sup>.

Mesajeri yönetimi Trabzon hattının açılmasından önce Trabzon ve çevresi hakkında ön çalışma yaptırmışlardı. Şirketin yıllık genel toplantısında Trabzon hattının önemiyetinden özetle şöyle bahsedilmekteydi:

*“Trabzon limanı Asya ile Avrupa arasında ve İran kervan ticaretinin denize ulaştığı zengin bir transit ticaret noktasında yer alır. Deniz yolu bu ticari hareketliliğin tek unsurudur. Bunun yanında Trabzon ve İstanbul arasında, Karadeniz sahili boyunca muazzam bir yolcu trafiği vardır. Kıyı kentleri arası karayolu ulaşımının coğrafi engeller ve güvenlik kaygısı nedeniyle çok zor sağlandığı bu coğrafyada insanlar, daha ziyade deniz yolculuğunu tercih ederler. Trabzon hattında bu esnada sadece Avusturya Lloyd ve Osmanlı buharlıları işlemektedir. Mesajeri açısından bu trafiğe dâhil olmak pek de zor olmayacaktır. Ayrıca bu esnada Rus Nakliyat Kumanyası'yla Karadeniz'de bağlantılı aktarma seferleri yapmaya yönelik bir anlaşma sağlamış bulunmaktayız<sup>1063</sup>.”*

Mesajeri yöneticilerinin Fransız hükümetiyle yaptığı anlaşmaya göre şirket buharlıları; Marsilya'dan hareketle İzmir ve İstanbul üzerinden İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Fatsa, Giresun ve Trabzon arasında haftada bir düzenli gidiş-dönüş seferleri

<sup>1060</sup> AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires, du 10 Juin 1854*, s. 22.

<sup>1061</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Convention pour l'Organisation des Services Postaux dans la Mer Noir (Ligne du Danube et de Trebizonde) Modificative de la Convention du 28 Nov. 1854*, s. 8; Lanfant, *Historique de la Flotte des Messageries Maritimes*, s. 20.

<sup>1062</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Convention pour l'Organisation des Services Postaux dans la Mer Noir (Ligne du Danube et de Trebizonde) Modificative de la Convention du 28 Nov. 1854*, s. 4; AFL. 1997-002-5200, *Assemblée Générale des Actionnaires, du 30 Mai 1855*, s. 4.

<sup>1063</sup> AFL. 1997-002-5200, *Assemblée Générale des Actionnaires, du 28 Mai 1857*, s. 12-13.

yapacaktı<sup>1064</sup>. Mesajeri buharlıları Trabzon hattındaki ilk seferine 1 Temmuz 1857’de başladı ve 1857 yılı boyunca 22 sefer gerçekleştirdi<sup>1065</sup>. Mesajeri’nin oluşturduğu bu yeni hat ile Trabzon’un bir yandan Rumeli, Suriye ve Mısır liman kentleriyle, diğer yandan Yunan, İtalyan ve Fransız liman kentleriyle bağlantısı sağlanıyordu. Kırım Savaşı’ndan sonra yolcu ve emtia trafiğinde yaşanan durgunlaşma süreciyle Mesajeri’nin Trabzon hattındaki gelirleri ilk dönemler pek de istenildiği gibi olmadı. Kimi Fransız çevrelere göre Kırım Savaşı’nın politik getirileri Mesajeri’ye pek de kârlı olmayan Karadeniz hattını miras bırakmıştı<sup>1066</sup>.

Mesajeri yönetimi bu eleştirilere karşı şirketin yıllık genel toplantısında özetle şöyle cevap vermişti:

*“1857 Temmuz ayında yeni hatlar oluşturduk. Bunlardan biri de Trabzon hattıydı. Özellikle bu yeni ticaret hattını büyük umutlarla oluşturmadık. Bandıramızın ilk defa görüldüğü bu uzak bölgelerde, düzenli bir organizasyon kurmanın zorluğundan dolayı ilk dönemler başarısız olacağımızın farkındaydık. Nitekim posta idaresinin bizim trafiğimizle bağlantılı olarak neredeyse tamamen Avrupa ögesi olan bu kuruluşu yerel topluluklar arasında kurması söz konusuydu. Kuşkusuz, bir şeyler feda etmeden başlangıçta bu zorlukların üstesinden gelinemezdi. Diğer yandan bölgedeki konjonktür bizi bu sulara mücadele etmeye itiyordu. Savaşın sonrasında beklenmedik bir durgunluk yaşandı. Tüm bu genel sorunlarla bağlantılı olarak gelirlerimizde düşüşler yaşandı. Çok yakında normalleşme süreciyle yolcu ve emtia trafiğinin yeniden başlamasıyla gelirlerimiz de artacaktır<sup>1067</sup>.”*

Kırım Savaşı’ndan sonra gerçekten de tüm bölgelerde olduğu gibi Trabzon ticaretinde de durgunlaşma süreci söz konusuydu. 1856’da Trabzon limanından yapılan toplam

<sup>1064</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Convention pour l’Organisation des Services Postaux dans la Mer Noir (Ligne du Danube et de Trebizonde) Modificative de la Convention du 28 Nov. 1854*, s. 4; Şirketin Trabzon seferleri daha sonraki dönemlerde de aynı güzergâhtan devam etti. Sadece 1886’da Trabzon hattı Batum’a kadar uzatıldı. Osmanlı vilayet salnamelerinde de Mesajeri’nin güzergâhı aynı şekilde belirtilmektedir. *Trabzon Vilayeti Salnamesi*, 1873, s. 151; *Trabzon Vilayeti Salnamesi*, 1319, s. 105; *Trabzon Vilayet Salnamesi*, Trabzon, 1322, s. 449.

<sup>1065</sup> BOA. HR. MKT. 198/8, 26 Za 1273 (18 Temmuz 1857); AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires, du 5 Novembre 1857*, s.7-9; *Annales du Commerce Extérieur Turquie*, Faits Commerciaux, N° 12, 1844-1859, Librairie Administrative de l’Aul Dupont, Paris 1860, s. 12-13.

<sup>1066</sup> Couvenhes, *Les Messageries*, s. 127.

<sup>1067</sup> AFL. 1997-002-5200, *Assemblée Générale des Actionnaires, du 5 Novembre 1857*, s.7-9.

ithalat ve ihracat 144.278.787 Frank iken 1857'de 125.163.962 Franka gerilemişti. Bu azalmanın 10 milyon Frankı ithalat, 9 milyon Frankı da ihracattan ibaretti<sup>1068</sup>. Ancak Trabzon ticareti daha sonraki yıllarda hızlı bir yükseliş evresine girdi. 1858'de 189.699.000 Frank olan Trabzon ticareti, 1859'da 190.685.500 Frank (93.234.000 Frankı ithalat), 1860'ta ise 196.419.900 Franka ( 97.309.500 Frankı ithalat) yükseldi<sup>1069</sup>.

Mesajeri buharlılarının Trabzon hattında faaliyet göstermeye başlamasından kısa bir süre sonra Ruslar da 1858'de Rus Buharlı Nakliyat Kumpanyası ile Trabzon ticaretine dâhil oldular. Bu nakliyat kumpanyasının Odesa ve İstanbul'u Trabzon'a bağlanmasıyla, Rusların Trabzon'daki pozisyonunu güçlenmiş oluyordu. 1860'lara gelindiğinde Trabzon hattındaki rekabet daha da arttı. Mesajeri, Lloyd ve Rus kumpanyaları, Trabzon hattında tutunabilmek için hükümetlerinden yeterince sübvansiyon desteği almaktaydı. Mesajeri buharlıları Karadeniz'de işledikleri her lieues marin (5,5560 Km.) için Fransız hükümetinden 31,53 Frank sübvansiyon alıyordu<sup>1070</sup>.

1845'ten beri Trabzon limanında faaliyette bulunan Peninsular & Oriental Kumpanyası, İngiliz hükümetinden Trabzon hattı için sübvansiyon desteği alamayınca, Mesajeri ve Lloyd kumpanyaları karşısında rekabet edemedi ve 1858'de Karadeniz'deki seferlerine son vermek zorunda kaldı<sup>1071</sup>. Ancak bundan kısa bir süre sonra diğer bir İngiliz şirketi 1859'da Liverpool'dan Trabzon'a direk bir hat açarak aylık seferlere başladı<sup>1072</sup>.

1860'lara gelindiğinde beş buharlı nakliyat kumpanyasına ait buharlılar, düzenli ve düzensiz olarak Trabzon limanına uğramaktaydı. Bunlar Trabzon limanına haftada bir düzenli olarak uğrayan Mesajeri ve Rus buharlıları, 15 günde bir uğrayan Fevaid-i Osmaniye, İtalyan ve Avusturya Lloyd buharlılarıydı. Bunun yanında Yunan ve

---

<sup>1068</sup> *Annales du Commerce Exterieur Turquie*, Faits Commerciaux, N° 12, 1844-1859, Librairie Administrative de l'Aul Dupont, Paris 1860, s. 12-13.

<sup>1069</sup> *Annales Commerce du Exterieur Turquie*, No. 17, Publiées par le Departement de l'Agriculture et du Commerce 1860-1868, Paris 1869, s. 32.

<sup>1070</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Convention pour l'Organisation des Services Posteaux dans la Mer Noir (Ligne du Danube et de Trebizonde) Modificative de la Convention du 28 Nov. 1854*, s. 4.

<sup>1071</sup> Murat Baskıcı, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, LXVII, S. 3, 2012, s. 38. 33-35; Peninsular & Oriental Kumpanyası faaliyetlerini daha çok kâr getiren Hindistan ve Uzakdoğu hatlarına kaydırmıştı. Hovarth, *The Story Of Peninsular and Oriental*, s. 92-94.

<sup>1072</sup> *Annales Commerce du Exterieur Turquie*, No. 15, Publiées par le Departement de l'Agriculture et du Commerce 1860-1868, Paris 1869, s. 10.

Amerikan bandıralı buharlılar da emtianın durumuna göre yıl içinde düzensiz olarak Trabzon limanına uğramaktaydı<sup>1073</sup>.

1862 yılında Trabzon limanına giriş-çıkış yapan muhtelif uluslara ait gemiler ve tonajları şöyledir:

**Tablo 42: 1862’de Trabzon limanına giriş-çıkış yapan muhtelif milletlere ait gemiler ve tonajları**

Ülkeler	1859		1860		1862	
	Gemi Sayısı	Tonaj	Gemi Sayısı	Tonaj	Gemi Sayısı	Tonaj
Osmanlı	176	22.086	178	65.838	131	46.367
Fransız	100	29.086	105	43.816	102	47.354
Avusturya	116	66.660	112	69.820	78	40.774
Rus	102	78.386	104	45.482	106	33.504
İngiliz	18	12.264	2	480	38	9.368
İtalyan	--	--	--	--	6	1.908
Yunan	--	--	24	6.445	22	4.580
Amerika	--	--	--	--	2	494

Kaynak: *Annales Commerce du Exterieur Turquie*, No. 15. Publiées par le Departement de l’Agriculture et du Commerce 1860-1868, Paris 1869, s. 13; *Annales Commerce du Exterieur Turquie*, No. 17, s. 34; *Annales Commerce du Exterieur Turquie*, No. 24, s. 48.

Fransız bandıralı gemilerin neredeyse tamamı MM Kumpanyası’na aitti. Sadece belli dönemlerde Marsilya ile Trabzon arasında 4 ila 5 yelkenli gemi sefer yapmaktaydı. Avusturya hükümetinin Trabzon hattı için Lloyd Kumpanyası’na vermiş olduğu sübvansiyonu kaldırması üzerine Lloyd, bu hattaki düzenli sefer sayılarını 15 günde bire düşürdü. Buna bağlı olarak Avusturya’nın Trabzon ticaretindeki payı Fransa ve Rusya’ya oranla azaldı<sup>1074</sup>. Buna karşın Rus kumpanyası, daha önce 15 günde bir olan sefer sayılarını haftada bire yükseltti. Diğer yandan Batum merkez olmak üzere tüm Kafkasya sahillerini direk olarak Odesa’ya bağlayan yeni bir hat açtı. Lloyd ve Mesajeri Kumpanyaları, Kafkas ve Rus sahilleriyle olan ticari münasebetlerini Rus Nakliyat Kumpanyası aracılığıyla aktarmalı olarak yapıyorlardı. Trabzonlu tüccarlar ve yerel yöneticiler, Trabzon ile Batum arasında Mesajeri, Lloyd ve Rus nakliyat şirketlerinin aralarında anlaşarak menfaatlerine göre taşımacılık yapmalarından rahatsızlık duymaktaydılar. Bu nedenle Babıali’ye bir şikâyet mektubu gönderdiler. Bu mektupta; MM Kumpanyası’nın daha ziyade İran transit ticaretine ağırlık verdiği için dolayı yerel tüccarın malının limanda kaldığı, bu nedenle Trabzon’a uğrayan Fevaid-i Osmaniye buharlılarının seferlerini Batum’a kadar uzatmaları istenilmişti. Babıali ise cevaben şu

<sup>1073</sup> *Annales Commerce du Exterieur Turquie*, No. 17, s. 34; *Annales Commerce du Exterieur Turquie*, No. 24, s. 48.

<sup>1074</sup> *Annales Commerce du Exterieur Turquie*, No. 24, s. 48.



esnada Fevaid-i Osmani'ye buharlılarının Girit hattında işlemekte olduğundan bu talebin mümkün olan en kısa sürede yerine getirileceğini bildirmişti<sup>1075</sup>. İngiliz bandıralı gemilerin tonajlarının azalması ise İngilizlerin Trabzon ticaretine kayıtsız kaldığı anlamına gelmemektedir. Nitekim Trabzon ve ard ülkesinde rağbet gören İngiliz ithal ürünleri genellikle İstanbul'da depolanmakta ve buradan Lloyd, Rus, Mesajeri ve diğer nakliyat kumpanyaları tarafından Trabzon'a nakledilmekteydi<sup>1076</sup>.

Trabzon ve ard ülkesinin ithal ettiği belli başlı ürünler; pamuklu ve yünlü kumaşlar, çuha, şeker, kolonyal ürünler, kahve, şarap, likör, şampanya, çay, demir, hırdavat, demir, işlenmiş deri ve saireden ibaretti<sup>1077</sup>. 1862 yılında Trabzon ticareti toplamda 183.274.000 Frank idi. Bunun 52 milyon Frankı İran transit ticareti (30 milyon ithalat, 22 milyon ihracat), 20 milyon Frankı Transkafkasya (bunun 15 milyonu ithalat, 5 milyonu ihracat), 39 milyon Frankı ise Trabzon ve civarından yapılan ticarettten ibaretti. Buna ayrıca küçük kabotaj ticareti dâhil değildi. Trabzon ithalatında en önemli yere sahip ürün hiç şüphesiz İngiliz pamuklu tekstil ürünleriydi. Bunun yanında İsveç, Belçika, Fransız ve İstanbul tekstil ürünleri de her geçen gün Trabzon pazarında önemli yer bulmaya başlamıştı. Trabzon'da İngiliz tekstil alıcıları M.P.E. Schilizzi, Ralli ticaret evleri ve M. Ovanes Missir adlı Katolik bir Ermeni tüccardı. Missir aynı zamanda Trabzon Fransız konsolosunun tercümanı ve Fransız mahmiliğinde bulunuyordu. Gerek Fransız konsolosları gerekse Mesajeri acentesi Missir'i Fransız mallarına teşvik etmiş olacak ki, Missir, 1860'tan sonra tekstil ürünü alımlarını direk olarak Marsilya'dan yapmaya başladı. Fransız tekstil sanayicileri, ürünlerini tanıtmak için çok miktarda eşantyon ürünü Missir'e gönderdi. Fransız tekstili bu sayede Trabzon ve ard ülkesinin pazarına girmiş oldu. Fransız pamuklu tekstili kısa süre sonra bilhassa Gürcistan'da aranan ürün haline geldi<sup>1078</sup>.

Trabzon ve ard ülkesinde en çok rağbet gören bir diğer ürün ise şekerdi. Bu ürünün ithalatı 1859'a kadar büyük oranda B. Britanya, Belçika ve Hollanda tarafından yapılmaktaydı. Bu tarihten sonra Mesajeri buharlıları tarafından taşınan Fransız şeker, Trabzon pazarında her geçen gün daha fazla yer bulmaya başladı. Fransız şekerinin Trabzon ve ard ülkesinde talep görmesinde Mesajeri ve Fransız konsoloslarının önemli yeri vardı. İran ve Gürcistan'da muazzam miktarda çay tüketilmekteyken, Trabzon'un

<sup>1075</sup> BOA. MVL. 736/84, 1 Eylül 1867.

<sup>1076</sup> *Annales Commerce du Exterieur Turquie*, No. 24. s. 48; *Annales Commerce du Exterieur Turquie*, No. 17., s. 34.

<sup>1077</sup> Collas, *La Turquie en 1864*, s. 277-278.

<sup>1078</sup> *Annales Commerce du Exterieur Turquie*, No. 24. s. 13, 15.

ard vilayetlerinde çay neredeyse hiç bilinmiyordu, kahve ise daha çok sade tüketilmekteydi. Bu bölgelerde şeker kullanımının İngiliz modeline göre tanıtılması durumunda, Fransız şekerini bölge pazarına girebilirdi. Bu bağlamda MM. Grandval ve Massot gibi Marsilyalı büyük şeker rafinericileri Trabzon ve Erzurum'daki Fransız konsoloslarına bol miktarda eşantiyon şeker gönderdi. Konsoloslar değişik formlardaki şekerini bölgede tanıttı ve kısa süre sonra Fransız şekerini rağbet görmeye başladı. Marsilya'dan kilogramı 1 Franka alınan şeker, Trabzon'da 1,50 Franka alıcı buluyordu. Fransız konsolosu ve çevresindekilerin çabaları kısa sürede başarıya ulaştı. 1858-1862 arasında Mesajeri buharlıları tarafından Trabzon limanına taşınan şekerin miktarı, Fransız şekerinin Trabzon ve ard ülkesinin pazarına ne derece hızlı girdiğini göstermektedir<sup>1079</sup>.

1858	10.069 Kg.
1859	44.729 Kg.
1860	83.465 Kg.
1861	136.459 Kg.
1862	1.487.693 Kg.

Trabzon'un ihracatı ise daha ziyade İran, Kafkasya, Doğu Anadolu vilayetleri üzerinden getirilen ve Trabzon ile yakın çevresinden sağlanan ürünlerden oluşmaktaydı. Yerel ihracat; deri, sebze, meyve, balmumu, fasulye, fındık, ceviz gibi bölgeye has tarım ürünlerinden oluşmaktaydı. İpek, halı, yün, şal, tütün, deri gibi ürünler ise İran ve Kafkasya üzerinden gelmekteydi. Bu ürünler içerisinde ipek, koza, tuzlanmış ürünler, yün, deri, balmumu gibi ürünler Mesajeri buharlıları tarafından direk olarak Marsilya'ya taşınmaktaydı<sup>1080</sup>. Trabzon ve ard ülkesindeki ticaretin her geçen gün yükselmesiyle birlikte limandaki gemi trafiği de muazzam oranda artış gösterdi. Ancak Trabzon limanı bu gemi trafiğini kaldırabilecek yapıda değildi. Liman gemilerin yükleme ve boşaltma yapması için güvenilir bir sığınak değildi. Kuzey batı rüzgârlarına açık konumdaydı. Liman ile kara arasında ilişkinin kesilmesi için hafif bir kabarmanın olması yetiyordu. Limana yanaşan buharlılar daha ziyade açıkta demirliyor boşaltma ve yükleme işlemleri mavna ve sandalcılar aracılığıyla yapıyordu. Sert dalgaların olduğu anda buharlıların

<sup>1079</sup> *Annales Commerce du Exterieur Turquie, No. 24. s. 15.*

<sup>1080</sup> Collas, *La Turquie en 1864*, s. 277-278.

açıkta demirlemesi bile bir işe yaramazdı. 1861 kışında *Le Sully* adındaki Mesajeri buharlısı Trabzon limanında demirlemek zorunda kalmıştı. Yolcu ve emtia nakli esnasında şiddetli dalgalardan dolayı zincir boşaldı ve buharlı kısa süre sonra kayalara çarparak battı. Neyseki gemi batmadan önce tüm mürettebat ve yolcular tahliye edilmişti<sup>1081</sup>. Trabzon ticaretini etkileyen diğer bir olumsuz durum ise kentin ard vilayetleriyle bağlantısının çok zor şartlarda sağlanmasıydı. Trabzon ile İran arasındaki ticari ilişkiler Trabzon-Erzurum güzergâhından sağlanıyordu. Trabzon-Erzurum arasındaki şose genellikle kış aylarında kullanılamaz hale geliyordu. Kışın başlamasından Mayıs ayına kadar bu yolda ticaret durma noktasına geliyordu<sup>1082</sup>.

Taşıma işlemi at ve deve kervanları aracılığıyla yapıyordu. Dolayısıyla kolilerin ağırlığı hayvanların taşıyabileceği azami hadde göre belirleniyordu. Bir hayvanın taşıyabileceği azami yük 160 kilogram (2 Koli) olduğundan, her koli en fazla 80 kilogramdı. Trabzon'dan Erzurum'a taşınan iki koli navlunun bedeli 30 ila 40 Frank civarındayken, dönüşte bu bedel 10 ila 20 Franka düşüyordu. Bunun nedeni yükte hafif pahada ağır olan ithal ürünlerin daha değerli olmasıydı. Taşıma bedeli navlunun cinsine göre değişmekteydi. İpek, tekstil, karton, draje vesaire ürünler yüksek fiyata, iç yağı, kuru sebze, deri, kök boya ve sair ürünler daha düşük fiyata taşınırdı<sup>1083</sup>. Bölgedeki tüccar ve konsolosların bu yolun yapılmasına dair talepleri nihayet 1860'ta karşılık buldu. Ancak inşa aşamasında birçok zorluklarla karşılaşıldığından yolun tamamlanması ancak 1874 yılını buldu<sup>1084</sup>. Bölgedeki tüccar, konsolos ve acenteler; Rusların İran transit ticaretini tekellerine alma çabasını uzun süreden beri tedirginlikle izlediklerinden bir an önce Trabzon-Erzurum arasında bir demiryolu inşasına başlanması yönünde isteklerini Osmanlı yönetimine bildirdiler<sup>1085</sup>.

Diğer yandan Ruslar, henüz 1870'de buharlıların kötü hava şartlarında rahatça sığınabilmeleri için Poti limanının inşasına başladılar ve kısa sürede liman buharlılarının

---

<sup>1081</sup> Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 46-47.

<sup>1082</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1880, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>1083</sup> *Royaume de Belgique, Recueil Consulaires*, Tome III., Publié En Execution de L'Arreté Royal, Bruxelles 1857, s. 379-380; *Annales Commerce du Exterieur Turquie*, No. 24. s. 15.

<sup>1084</sup> Hüseyin Kaleli, "19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", *Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 9, Aralık 2003, s. 14; Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Routes", s. 20-22.

<sup>1085</sup> *Royaume de Belgique, Recueil Consulaires*, Tome III., Publié En Execution de L'Arreté Royal, Bruxelles 1857, s. 381; AFL 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1893, Chapitre 2, Secretariat*.

rahat giriş-çıkış yapabileceği bir hale geldi. Bunun yanında Ruslar, İran, Kafkasya ve Orta Asya ticaretini tekellerine almak için bir dizi demiryolu inşa projesini hayata geçirdiler. 1872’de Batum-Tiflis demiryolu inşası tamamlandı. 1890’a kadar Poti-Tiflis, Buhara, Mihailoviç, Kars ve Bakü’ye kadar olan bölgeleri Karadeniz’e bağladılar. Poti-Tiflis demiryolu İran ticaretinin Rus tekeline geçmesi için 3 yılda 90 kilometre yapılarak tamamlanmıştı. Batum-Bakü hattı ise Bakü petrollerinin kolay bir şekilde limana aktarılabilmesi için yapılmıştı<sup>1086</sup>. Petrol işletme imtiyazı ise Fransız firmasına verildi<sup>1087</sup>. Bu nedenle MM Kumpanyası, 1886’da Trabzon hattını Batum’a kadar uzatmış ve 1892’de ise Marsilya’dan Batum’a doğrudan seferler başlatmıştı<sup>1088</sup>. Fransız yazar Paul Fesh’e göre:

*“Fransa’nın bu vilayetlerde etkin olmasının nedeni büyük ekonomik çıkarları gereğidir. Çünkü Trabzon vilayetine komşu, Kafkasya petrol yataklarının işletilmesi Fransız sermayesi sayesinde olmaktadır. Karadeniz’de Fransız deniz ulaştırmacılığının gösterdiği bu gelişmeyi yalnızca bu nedene bağlamak mümkündür<sup>1089</sup>.”*

Mesajeri Acentesi M. Mayor, şirket merkezine gönderdiği raporunda, Rus tarafında yaşanan gelişmelere karşın, Osmanlı tarafında hiçbir değişimin olmamasından yakınmaktaydı<sup>1090</sup>. Osmanlı yöneticileri, İran ile Trabzon arasındaki ticareti canlı tutmak için sadece dönem dönem gümrük vergilerinde indirimde gidiyordu. Kimi zaman ise tüccarın biriken vergi borcunu silme yoluna başvuruyordu<sup>1091</sup>.

Rusların liman ve demiryolu projelerini hayata geçirmeleriyle İran transit ticareti büyük oranda Kafkasya güzergâhına kaydı. Diğer yandan Süveyş Kanalı’nın açılması da İngiliz ticaretini Basra-Bağdat-Tahran yoluna yani Basra Körfezi lehine değişikliğe uğrattı. Böylelikle temelde İran transit ticaretine yönelik bir liman kenti olan Trabzon, Avrupa-İran ticaretinin güzergâh değiştirmesiyle eski önemini kaybetmeye başladı.

<sup>1086</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Batoum, Rapport General de Service, Exercice, 1880, 1888, 1892, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>1087</sup> Fesch, *Abdulhamid’in Son Günlerinde İstanbul*, s. 580-583.

<sup>1088</sup> Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 145; *Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII. Serie, Deuxieme Semestre de 1887, Imprimerie Nationale, Paris 1888, s. 158.

<sup>1089</sup> Fesch, *Abdulhamid’in Son Günlerinde İstanbul*, s. 582-583.

<sup>1090</sup> AFL 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1880, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>1091</sup> Yakup Karataş-Sacit Oğuz, “Osmanlı Devleti’nin Son Dönem İç Gümrük Rejimi ve Bunun Taşradaki Yansımaları: Erzurum Örneği, *History Studies International Journal of History*, IV., S. 2, Temmuz 2012, s. 219-220. Ss. 213-225.

Trabzon ve hinterlandında yaşanan tüm bu değişimden dolayı, Trabzon ticareti önemli oranda düşüş gösterdi. Buna karşın 1880'lere doğru birçok buharlı nakliyat kumpanyası Trabzon limanına uğramaya başladı. 1878'e kadar Trabzon-Marsilya arasındaki Fransız ticaretini tekelinde bulunduran MM Kumpanyası'na aynı hatta yeni bir Fransız rakip çıktı. Nitekim Fraissinet Kumpanyası, 1878'den itibaren hızlı ve yüksek tonajlı buharlılarıyla Marsilya-Trabzon arasında 15 günde bir düzenli seferler yapmaya başladı ve kısa sürede Mesajeri'nin önemli bir rakibi haline geldi. Diğer yandan Mesajeri'nin Trabzon hattı için aldığı sübvansiyonlar da 1876'da kaldırılmıştı. Şirketin Trabzon'daki yolcu ve emtia gelirlerinin her geçen gün azalmasından dolayı, Şirket yöneticileri, Trabzon seferlerini 1886'da 15 günde bir düşürmek zorunda kaldı. Trabzon limanına uğrayan nakliyat kumpanyasının sayısı her geçen gün artarken limandaki navlunda pek fazla bir değişim yoktu. Az miktarda bulunan navlunu eşit bir miktarda taşıyabilmek ve rekabeti önlemek için yabancı nakliyat kumpanyaları 1 Kasım 1881'de navlun fiyatlarında sabit fiyat uygulanması yönünde anlaşmaya yaptılar. Ancak sabit fiyat anlaşması sınıf yolcularını kapsamıyordu<sup>1092</sup>. Bundan dolayı Mesajeri Trabzon acentesinin yolcu ve emtia gelirleri 1880 ve 1890'lı yıllarda inişli çıkışlı bir seyir izledi<sup>1093</sup>.

**Tablo 43:1880-1891 arası Mesajeri Trabzon acentesinin yolcu ve emtia gelirleri**

Yıllar	Sefer sayısı	Yolcu (Frank)	Emtia (Frank)	Toplam (Frank)
1880	39	29.529	104.241	133.770
1881	---	---	---	---
1882	38	33.031	94.102	127.133
1883	50	41.669	106.906	148.575
1884	---	---	---	---
1885	43	32.572	58.656	91.229
1886	26	12.192	40.574	52.766
1887	26	10.265	30.817	41.084
1888	26	23.251	72.274	95.525
1889	26	17.727	68.654	86.383
1890	25	14.834	101.120	115.955
1891	25	16.243	80.463	96.707

Kaynak: AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1882, 1883, 1886, 1887, 1888, 1891, Chapitre 6 Comptabilite.*

<sup>1092</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1880, 1882, 1886, Chapitre 2, Trafic.*

<sup>1093</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1882, 1883, 1886, 1887, 1888, 1891, Chapitre 6 Comptabilite.*

Toblo 44'ten anlaşılacağı üzere 1883 yılından sonra Trabzon acentesinin emtia gelirlerinde önemli düşüşler yaşandı. Bunda en önemli etken şüphesiz yukarıda da anlatıldığı gibi Poti-Tiflis demiryolunun 1883'te tamamlanmasıyla İran transit ticaretinin Poti-Tiflis demiryolundan sağlanmaya başlamasıydı. Ancak bu esnada Rus hükümetinin aldığı bir kararla Avrupa'nın İran ithalatı tekrardan Trabzon-Erzurum güzergâhı lehine değişime uğradı. Zeigler gibi Rus sanayicilerin baskısıyla Temmuz 1883'te Rus hükümeti, Avrupa ürünlerinin Kafkas demiryolları aracılığıyla İran pazarına açılmasını engellemek amacıyla yüksek oranda gümrük vergisi uygulama yoluna gitti. Böylelikle bir yandan Avrupa ithal ürünlerinin Rus yoluyla İran'a intikalinin önüne geçilirken, diğer yandan Rus sanayicilerin İran pazarında rekabet edebilmelerinin önü açılmış oluyordu. Fakat Avrupalıların aynı yoldan ihracat yapmaları serbestti. Bu uygulama ile Trabzon limanı daha ziyade bir ithalat limanı haline geldi<sup>1094</sup>. Trabzon'un ihracatı ise bu dönemde daha çok Trabzon ve ard vilayetlerinde yetişen ürünlerden oluşmaktaydı. Mesajeri buharlılarının 1886'da taşıdığı ihraç ürünleri bu konuda genel anlamda bir fikir vermektedir.

**Tablo 44: 1883 yılı MM. Kumpanyası'nın Trabzon'dan değişik istasyonlara taşıdığı ihraç ürünleri**

Duraklar	Tahıl (Kg.)	Fasulye (Kg.)	Deri (Kg.)	Kurt derisi (Kg.)	Tütün ve Tönbekü (Kg.)	Fındık, Ceviz (Kg.)	Halı, şal (Kg.)	Diğer (Kg.)	Toplam (Kg.)
Marsilya	289.350	165.760	18.310	29.390	119.787	235.525	17.492	93.444	1.039.061
Londra	--	--	--	--	44.902	411.790	180	19.985	476.857
İstanbul	180	70.492	250	--	253.575	63.735	67.710	139.167	595.109
Odesa	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Tuna,Suriye	--	--	--	--	200	18.755	600	26.641	46.196
Diğer	--	500	2.330	2.500	72.517	12.235	17.212	56.407	163.701
<b>Toplam kg.</b>	<b>289.530</b>	<b>236.752</b>	<b>90.890</b>	<b>31.890</b>	<b>490.981</b>	<b>742.042</b>	<b>103.194</b>	<b>335.647</b>	<b>2.320.924</b>

Kaynak: AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1883, Chapitre 4, Trafic.*

Trabzon ihracatında MM Kumpanyası, bilhassa İstanbul hattında Avusturya Lloyd ve Rus nakliyat kumpanyası ile rekabet halindeydi. Trabzon'un ard vilayetleriyle bağlantısı Kasım'dan Mayıs'a kadar kesilmekteydi<sup>1095</sup>. Ard vilayetlerden emtianın ulaşabildiği dönem ise oldukça sınırlı olduğundan, bu dönemde yabancı nakliyat kumpanyaları

<sup>1094</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1883, Chapitre 2, Secretariat.* İran transit ticaretinin değişimi için ayrıntılı olarak bkz. Hüseyin Kaleli, "19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", *Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 9, Aralık 2003, s. 14; Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Routes", s. 20-22.

<sup>1095</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1888, Chapitre 2, Secretariat.*

arasında önemli rekabet yaşanırdı. Bölgenin en önemli ihracat ürünü fındıktı. Bölgenin fındık rekoltesi (Ordu hariç) 1880’de 7. 840.000 Kg. iken, 1886’da 11.000.000 kg., 1892’de 10.000.000 Kg., 1904’te 18.240.000 Kg., 1907’de ise 18.810.000 kilograma yükseldi<sup>1096</sup>. Bu nedenle yabancı nakliyat kumpanyaları daha fazla fındık alabilmek için birbirleriyle sıkı rekabet içerisindeydiler. Rus nakliyat kumpanyası bir yandan Trabzon’daki fındık tüccarlarıyla, diğer yandan ise Suriye ve Odesa’daki fındık alıcılarıyla uzun süreli anlaşma sağladığından fındık ticaretinde Trabzon ile Suriye ve Odesa arasında tekel oluşturmuş durumdaydı. Hatta Mesajeri’nin Suriye limanlarındaki fındık alıcılarıyla bile anlaşma yapmış durumdaydı<sup>1097</sup>. Bu minvalde Mesajeri Trabzon acentesi, şirket yönetiminden Lloyd ve diğer nakliyat kumpanyaları ile rekabet edebilmek için emtianın bol olduğu dönemde ek seferlerin yapılmasını istedi. Bunun yanında Mesajeri acentesine göre Lloyd buharlıları, emtia alabilmek için uzun süre limanda beklerken, Mesajeri buharlıları kısa süre içinde limandan ayrılırdı. Bu gibi avantajlardan dolayı Lloyd buharlılarının Trabzon ihracatı çoğu dönem Mesajeri’den yüksekti. Mesajeri ve Lloyd buharlılarının 1880-1883 yılı Trabzon ihracatı aşağıdaki gibidir.

	Mesajeri	Lloyd
1880	3.030.449 kg.	4.150.492 kg.
1881	2.005.759 kg.	5.989.197 kg.
1882	2.320.924 kg.	4.390.157 kg.

Lloyd’un Trabzon ihracatındaki bu üstünlüğü Trabzon ile Trieste arasında kurmuş olduğu tekelden kaynaklanmaktaydı. Ancak 1886’da Panhellenique Kumpanyası ve Gürcü Kumpanyası’nın Batum’dan hareketle Trabzon üzerinden Trieste’ye düzenli seferler başlatması Lloyd’un tekelini kırdı. Bunun yanında İngiliz Daniel Zapata Kumpanyası ve bir Danimarka kumpanyası, Trabzon limanına uğramaya başlamıştı<sup>1098</sup>.

Limana uğrayan buharlıların artmasıyla kumpanyalara düşen navlun oranı da önemli miktarda azaldı. Osmanlı yönetiminin bazı dönemler tahıl ihracatını yasaklama yoluna

<sup>1096</sup> AFL. 1997 002 4422, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Kerassunde, Rapport General de Service, Exercice, 1880, 1886, 1892, 1904, 1907, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>1097</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1891, Chapitre 6, Comptabilite.*

<sup>1098</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1887, Chapitre 4, Trafic.*

gitmesi Trabzon limanındaki navlunu daha da azaltmaktaydı. 1885'e kadar Trabzon'un ard vilayetlerinden daha çok kara yoluyla sürüler halinde İstanbul'a götürülen sığır, koyun gibi havyalar, 1885'ten sonra navlun azlığı dolayısıyla Trabzon limanı üzerinden İstanbul'a taşınmaya başlanmıştı. MM Kumpanyası Trabzon acentesinin isteğine rağmen Mesajeri kaptanları ilk dönemler hayvan taşımayı reddettiler. Bunun üzerine Trabzon acentesi bu durumu İstanbul baş acentesine bildirdi. İstanbul baş acentesi bu isteği kabul ederek, Mesajeri kaptanlarına gerekli talimatları vermesi şirket buharlıları Trabzon limanından canlı havyan taşımaya başladı<sup>1099</sup>.

Mesajeri posta buharlılarında sınırlı oranda yer olması ve bu yerinde göçmenlere tahsis edilmesi nedeniyle az sayıda koyun taşınabilmekteydi. Bu nedenle Mesajeri'nin deneyimli acentesi Boyacidi (1889-1908)<sup>1100</sup>, şirket merkezine gönderdiği raporunda, Trabzon limanına *Guadalquivir* adlı buharlının gönderilmesini istedi. Bu esnada Mesajeri'ye ait Trabzon limanına uğrayan *Ebre*, *Erymanthe* ve *Erivan* adlarındaki posta buharlıları asgari 400 koyun alabilmekteydi, ancak *Guadalquivir* adlı kargo buharlısı bir defada 800 koyunu rahatlıkla alabilmekteydi. Ancak Mesajeri'nin Trabzon'a sefer sayısı Gürcü, Lloyd, Rus ve Paquet kumpanyasına göre daha azdı. Diğer yandan bu nakliyat kumpanyalarına ait buharlıların tonajları da yüksekti. Bu nedenle Mesajeri diğer nakliyat kumpanyalarına göre daha az koyun taşımaktaydı. 1887'de Trabzon limanından taşınan koyun sayısı 30.000 iken, 1891'de bu sayı 84.530'a yükseldi. Trabzon limanından taşınan 84.530 koyunun kumpanyalara dağılımı aşağıdaki gibidir<sup>1101</sup>.

Mesajeri	27 sefer yaptı 8 seferinde	3.238 koyun taşıdı
Paquet	32 sefer yaptı 14 seferinde	13.227 “
Rus Kum.	51 sefer yaptı, 19 seferinde	10.692 “
Lloyd	52 sefer 29 seferde	21.808 “

<sup>1099</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1891, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>1100</sup> Boyacidi 1858 yılında Mesajeri'nin Trabzon acentesi bünyesinde çalışmaya başladı. 1889'da Şirketin Trabzon acenteliğine yükseldi. Fransızca, İtalyanca, Yunanca ve Türkçe olmak üzere dört lisana sahipti. Acentenin şirket merkezine gönderdiği raporlarda 1908'e kadar Trabzon acentesi olarak Boyacidi'nin adı zikredilmekteydi. Daha sonraki raporlara şirket arşivinden ulaşamadığımız için bu tarihten sonra acenteliğe devam ettiğine dair bir bulgu mevcut değildir. AFL 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1880, 1881, 1882, 1883, 1886, 1888, 1889, Chapitre 1, Personnel*; AFL 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1906, 1908, Chapitre 2, Secretariat; Trabzon Vilayeti Salnamesi, Trabzon 1321, s. 350.*

<sup>1101</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1887, 1891, Chapitre 4, Trafic.*



Panhellenique	25 sefer 9 seferinde	8.700 “
Mahsuse	52 sefer 9 seferinde	3.729 “
Gürcü	50 sefer 23 seferinde	15.936 “
İngiliz ve diğer	20 sefer 6 seferinde	7.200 “
Toplam		84.530 koyun İstanbul’a taşındı.

Trabzon limanında ihracata yönelik yaşanan sıkı rekabet ve emtia sıkıntısı nedeniyle Mesajeri yönetimi, Doğu Karadeniz bölgesindeki faaliyetlerini daha ziyade Batum’a kaydırıldı. Nitekim daha önce de belirtildiği üzere Mesajeri buharlıları 1886’da Batum’a uğramaya başlamış, 1892’de ise İstanbul’dan Batum’a direk olarak ayrı bir hat açmıştı. Mesajeri’nin Trabzon ihracatındaki gelirleri her geçen gün azalırken, Batum acentesinin gelirleri muazzam oranda artış göstermişti. Batum acentesinin 1887’de emtia geliri (bunun büyük çoğunluğunu ihracat oluşturmaktaydı), 168.409 Frank iken 1888’de 271.761 Frank, 1889’da ise 279.112 Franka yükseliyordu. Böylelikle Trabzon durağındaki olumsuz durum Batum acentesinin gelirleriyle telafi edilmiş oluyordu.

Mesajeri Trabzon acentesinin ithalat gelirleri ise ihracata oranla daha düşüktü. 1883’ten sonra Trabzon limanı daha ziyade ithalata yönelik bir liman haline gelmişti. 1882’de Marsilya’dan İran’a ithal edilmek üzere Trabzon limanına 21.000 koli emtia taşınırken, 1883’te bu rakam bir anda 39.000 koliye yükselmişti. Ancak, Marsilya-Trabzon arasındaki ithalatın büyük bir kısmı Paquet Kumpanyası tarafından yapılmaktaydı. Bunun yanında Rus buharlıları da Trabzon ile Marsilya arasında seferler yapmaya başlamıştı. Şirketin Trabzon acentesi Boyacidi’ye göre Paquet Kumpanyası, ithalatta Marsilya-Trabzon ve Batum arasında tekel kurmuş durumdaydı<sup>1102</sup>. Mesajeri’nin Trabzon ithalatı ise daha çok İstanbul ve Osmanlı’nın değişik limanlarından aldığı ürünlerden oluşuyordu. Örneğin Mesajeri’nin 1886’da Trabzon’a taşımış olduğu emtia toplamda 43.000 koliyken, bunun sadece 550 kolisi Marsilya’dan gelmişti. Diğer yandan aynı yıl Paquet Kumpanyası’nın Trabzon’a yaptığı ithalatın neredeyse tamamı Marsilya’dan alınan ürünlerden oluşmaktaydı. Paquet Kumpanyası’nın 1886’da Trabzon’a yapmış olduğu ithalat toplamda 4.265 koli (26.570 ton) idi, bunun 2.885 tonu şeker, 500 tonu inşaat malzemesi, 880 tonu ise manifatura ve hırdavattan oluşmaktaydı. 1890’da Mesajeri buharlıları Trabzon’a 1.384 ton emtia, 1891’de 1.404 ton emtia

<sup>1102</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Batoum, Rapport General de Service, Exercice, 1887, 1888, 1889, Chapitre 4, Trafic.*

taşıırken, Paquet buharlıları 1890'da 3.453 ton emtia ve buna ek olarak 124.000 parça inşaat malzemesi, 1891'de ise 3.476 ton emtia ve 26.800 parça inşaat malzemesini Trabzon'a ithal etmişti<sup>1103</sup>. Paquet Kumpanya'sının taşıdığı ürünlerin nerdeyse tamamı Marsilya'dan getirilmişti. Mesajeri Acentesi Boyacidi, şirket merkezine gönderdiği raporlarında Trabzon'daki alıcılarının büyük bir kısmının Marsilya'dan direk olarak sefer yapan Paquet Kumpanyası'nı tercih etmeye başladıklarından yakınmaktaydı<sup>1104</sup>. Mesajeri'nin Trabzon ithalatı, tekstil ürünleri yani pamuklu ve yünlü kumaşlar, rafineri edilmiş şeker, çuha, hırdavat, nalburiye, kolonyal ürünler, şarap, tabaklanmış deri, inşaat malzemeleri, demir çubuk ve sair işlenmiş ürünlerden oluşmaktaydı. Bu ürünlerin içerisinde en fazla yere sahip olanlar şüphesiz tekstil ve şekerdi. Trabzon ithalatında Liverpool ve diğer İngiliz vilayetlerinden gelen tekstil ürünlerinin payı büyüktü. Bunun yanında Fransız, Alman, Belçika ve İsviçre'ye ait manifatura ürünleri de Mesajeri, Lloyd, Rus, Panhellenique kumpanyaları tarafından Trabzon limanına taşınmaktaydı. İngiliz tekstil ürünlerinin bir kısmı İngiliz buharlı nakliyat kumpanyaları ve münferid tüccar buharlıları tarafından Trabzon limanına taşınırken, bir kısmı Trabzon'a gönderilmek üzere İstanbul'daki depolarda muhafaza edilmekteydi. İstanbul'daki depolarda bulunan İngiliz manifatura ürünleri ise buradan Mesajeri, Lloyd, Rus, Panhellenique, Osmanlı kumpanyaları tarafından Trabzon limanına taşınırdı. Örneğin 1891'de Liverpool'dan İstanbul'daki depolara getirilen ve buradan muhtelif kumpanyalar tarafından Trabzon'a aktarılan İngiliz manifatura ürünleri toplam da 25.965 koliydi ve bunun kumpanyalara dağılımı şöyleydi.

Rus Kumpanyası	14.760 koli
Lloyd Kumpanyası	8.835 koli
Panhellenique	2.835 koli
Toplam	25.965 koli

Trabzon'a en fazla ithal edilen ikinci ürün ise şekerdi. 1887 yılında Trabzon limanına 8.000 ton manifatura ve şeker ithal edildi. 1890'a gelindiğinde İran'a aktarılmak üzere Trabzon limanından yapılan ithalat 45.000 koli iken 1891'de 75.458 koliye yükseldi.

<sup>1103</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1887, 1891, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>1104</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1886, 1887, Chapitre 4, Trafic; AFL 1997 002 4487, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1886, 1887, Chapitre 2, Secretariat.*

Bunun 22.219 kolisi manifatura ürünlerinden, 22.666 kolisi ise rafineri edilmiş şekerden oluşmaktaydı. Diğer ürünlerin ise 24.667 kolisi yünlü kumaş, 4.177 kolisi çay, 1.729 kolisi kibritten oluşmaktaydı. 1891’de Marsilya’dan Trabzon’a 2.648 ton şeker ithalatı yapıldı. Bu şekerin 248 tonu Trabzon ve çevresinde tüketilirken, 2.400 tonu İran’a nakledildi. Marsilya’dan Trabzon’a ithal edilen şekerin 3.263 tonu Paquet buharlıları tarafından, 523 tonu ise Mesajeri buharlıları tarafından taşındı. Marsilya şekerini, İran pazarında her geçen gün daha fazla talep görüyordu. Ancak İran’a demiryolu aracılığıyla daha kolay ve ucuz olarak nakledilen Rus şekerini, Marsilya şekerini ile ciddi anlamda rekabet etmeye başlamıştı. Bunun yanında önemli miktarda Alman manifatura ürünleri ve şekerini Lloyd ve Panhellenique buharlıları tarafından Trabzon limanına taşınıyordu. Bilhassa Trieste’den Trabzon’a düzenli ve direk olarak seferlerde bulunan Panhellenique kumpanyası, Lloyd’un Trieste limanındaki tekeli kırılmıştı. 1891’de Trieste’den Trabzon’a yapılan ithalatın 5’te 3’ü Panhellenique, 5’te 2’si ise Lloyd buharlıları tarafından taşınmıştı. Trabzon limanının transit geçiş güzergâhında önemli bir noktada bulunması sadece emtia yönünden değil, aynı zamanda önemli oranda yolcu trafiği yönünden de önemli avantaj sağlıyordu. Rusların Kafkaslar’da ilerlemeye başlaması, buradaki demografik yapıyı etkilemiş ve Kafkasya’dan Trabzon’a ve buradan da Anadolu’nun değişik vilayetlerine mülteci akınına sebebiyet vermişti. Diğer yandan bu esnada Anadolu dâhilinde zuhur eden Ermeni olayları tam tersi yönünde bir göçmen trafiği oluşturmuştu. 1881’de Trabzon limanından muhtelif nakliyat kumpanyaları tarafından 11.240 yolcu taşındı. 1882’de bu sayı 19.000, 1886’da 21.000’e 1887’de 26.000’e yükselmişti. Buharlı nakliyat kumpanyaları bu yolcu hareketliliğinden pay kapmak için büyük bir rekabet içerisindeydiler. Lloyd Kumpanyası yolcu taşımacılığında her zaman üstün durumdaydı. 1880, 1882 ve 1883 yıllarında Mesajeri ve Lloyd buharlılarının Trabzon limanından taşıdığı yolcular aşağıdaki gibidir<sup>1105</sup>.

	Mesajeri	Lloyd
1880	1.646 yolcu	3.436 yolcu
1882	1.437 yolcu	5.298 yolcu
1883	1.843 yolcu	3.399 yolcu

<sup>1105</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1880, 1882, 1883, 1887, Chapitre 4, Trafic*

Bazı dönemler Rus Kumpanyası'nın daha fazla yolcu taşıdığı olurdu. Mesajeri'nin yolcu taşımacılığında rekabet halinde olduğu bir diğer nakliyat şirketi ise Paquet Kumpanyası'ydı. Bunun yanında İdare-i Mahsusa Kumpanyası da önemli miktarda yolcu taşımaktaydı. Yolcularının muhteviyatı, göçmen, asker ve kamu görevlilerinden oluşan İdare-i Mahsusa Kumpanyası, taşıdığı yolcuların bedelini Maliye Nezareti'nden tahsis etmekteydi. Bu nedenle Mahsuse Kumpanyası, çok sayıda yolcu taşısa da özel nakliyat kumpanyaları için önemli bir rakip durumunda değildi. Zira yabancı nakliyat kumpanyaları bedelinin devletten alınacağı türden yolcuları taşımayı pek fazla tercih etmiyorlardı. Trabzon limanına giriş-çıkış yapan yolcuların çoğunluğu göçmenlerden ve taşradan İstanbul'a giden reaya ve işçilerden ibaret olduğu için, bunlar genellikle güvertede seyahat etmekteydi. Trabzon limanına düzenli olarak uğrayan beş nakliyat kumpanyası, rekabetin önüne geçebilmek için güverte yolcularının sabit fiyatla taşınmasına yönelik aralarında 1 Kasım 1881'de anlaşma imzaladılar<sup>1106</sup>. Bu anlaşma 1900'lerin başına kadar geçerliliğini korudu. 1883 ve 1886 yıllarında beş nakliyat kumpanyasının Trabzon limanından taşıdığı yolculardan (sadece çıkış yolcuları) elde ettiği gelir aşağıdaki gibidir<sup>1107</sup>.

**Tablo 45: 1883, 1886'da Trabzon limanından taşınan yolcuların kumpanyalara göre dağılımı**

	Lloyd (Frank)	Mesajeri (Frank)	Rus Kump. (Frank)	Mahsusa (Frank)	Paquet (Frank)
1883	37.668	33.223	34.877	29.479	22.102
1886	14.911	7.127	16.957	15.238	10.826

Kaynak: AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1883, 1886, Chapitre 4, Trafic.*

Trabzon limanındaki yolcu hareketliliği mülteci ve göçmen yolcularına ve salgın hastalıklara göre değişiklik göstermekteydi. Bunun yanında kumpanyalar arasında sabit fiyat anlaşması olduğundan limana daha fazla uğrayan, seferleri ve hareket saatleri esnek olan kumpanyalar daha fazla yolcu taşıyabilmekteydi. Diğer yandan kısa zaman aralıklarla peyderpey limana uğrayan buharlılar, arasında da sıkı rekabet yaşanabilmekteydi. Limana daha önce yanaşan buharlı belirli sayıdaki güverte

<sup>1106</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1882, Chapitre 4, Trafic*; AFL 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1882, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>1107</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1883, 1886, Chapitre 4, Trafic.*

yolcusunun tamamını alabildiğinden kendisinden kısa süre sonra limana yanaşan diğer buharlıya yolcu bırakmayabiliyordu. Limanda toplanan güverte yolcuları için bekledikleri her saat daha fazla masrafa sebebiyet verdiğinden, taşıma fiyatlarının da eşit olmasından dolayı güverte yolcuları limana yanaşan ilk buharlıya binmeyi tercih ediyorlardı. Mesajeri'nin hareket saatleri pek esnek olmadığından ve limana 15 günde bir uğradığından dolayı yolcu gelirleri her geçen gün azalma göstermişti. 1891'de Trabzon limanına 8.200 yolcu giriş yaparken, 7.500 yolcu limandan çıkış yapmıştı. Limana haftada bir ve hareket saati esnek olarak uğrayan kumpanyalar daha fazla yolcu taşımaktaydı. Trabzon'a giren 8.200 yolcunun kumpanyalara göre dağılımı şöyleydi<sup>1108</sup>:

Mesajeri	15 günde bir	850 yolcu
Paquet	“	670 “
Panhellenique	“	750 “
Rus	Hafatalık	1.850 “
Lloyd	Haftalık	1.700 “
Mahsuse	Haftalık	1.600 “
Gürcü Kumpanyası	“	780 “
Toplam		8. 200 yolcu

Trabzon limanındaki bu yolcu hareketliliği her ne kadar yabancı nakliyat kumpanyaları için önemli bir gelir kaynağı idiyse de kentin yerleşik düzeni, demografik ve sosyo-ekonomik yapısı için önemli bir tehdit oluşturmaktaydı. Yüzlerce mültecinin ve göçmenin buharlılarda gayr-i sıhhi ortamda taşınması salgın hastalıkların hızlı bir şekilde yayılmasına sebebiyet veriyor ve limanlarda gerekli tedbir alınmadığı durumda salgın, buharlının uğradığı liman kentlerine kolaylıkla sirayet edebiliyordu. 1888, 1892, 1894, 1906 yıllarında zuhur eden salgın hastalıklar, Trabzon ahalisinden birçok kişinin ölümüne sebebiyet vermişti. Örneğin 1892'de Trabzon'da salgından dolayı 300 civarında, bir sonraki yıl ise 30 civarında ölüm vakası olmuştu<sup>1109</sup>. Bu salgınlar aynı zamanda buharlı mürettebatına da bulaşabiliyordu. Salgından dolayı, değişik dönemlerde MM Kumpanyası, birçok mürettebatını kaybetmişti<sup>1110</sup>.

<sup>1108</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1892, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>1109</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1888, 1892, 1893, 1894, 1906, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>1110</sup> Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 51.

Trabzon valiliği sıkı tedbirler alarak salgın hastalığını önlemeye çalışıyordu. Bu amaçla Trabzon'un batısında Polathane (Bu günkü Akçaabat) limanında tahaffuzhane (Karantina=Lazaret) oluşturulmuştu<sup>1111</sup>. Salgının zuhur ettiği dönemlerde yolcular Polathane'deki karantinada 10 gün müşahede altında tutulurlardı. Aynı şekilde İstanbul'a kadar Sinop'ta 5 gün, Kavak'ta 24 saat karantinada tutulurlardı<sup>1112</sup>. Salgının yaşandığı dönemlerde gemilerin limana girişleri de engellenirdi. Trabzon'un karadan ve denizden tüm bağlantıları geçici olarak kesilirdi.

Trabzon limanında gerek emtia gerekse yolcu yönünden yaşanan rekabetten dolayı Mesajeri'nin Trabzon'daki gelirleri her geçen gün azalmaktaydı. Bu nedenle Trabzon acentesi giderlerini azaltmak için 1895'e kadar yıllık 900 Frank ödediği, büro, depo ve mağazalarından, 1896'da kirası 600 Frank olan başka bir binaya taşındı<sup>1113</sup>. Trabzon Acentesi Boyacidi, şirket merkezine gönderdiği raporlarında Mesajeri'nin yolcu ve emtia gelirlerinin her geçen gün azalmasının nedenlerine mütemadiyen değinmekte ve çözümlerini de sunmaktaydı. Boyacidi'nin genel anlamda alınmasını istediği tedbirler şunlardı:

- Mesajeri buharlılarının limana uğradığı gün ve saatleri, bilhassa Lloyd ve Paquet buharlılarının uğradığı gün ve saatlerinden olabildiğince uzak bir şekilde düzenlenmeliydi. Diğer yandan buharlıların limana uğrama saatleri; gümrük idaresinin kapalı olduğu akşamdan sabah dokuza kadar ve Pazar günlerine denk gelmeyecek şekilde ayarlanmalıydı. Yerel hükümet Ermeni olaylarından sonra 1894'te bir karar alarak, gün içinde güneşin batımından, şafak vaktine kadar olan dönemde limandaki tüm faaliyetleri durdurma kararı almıştı. Zira bu saatlerde limanda işler duruyordu. Bunun yanında Mesajeri buharlılarının limanda bekleme süreleri emtianın durumuna göre esnek bir şekilde olmalıydı. Limana yanaşan buharlılar, yükleme işlemlerini genellikle 12 ila 24 saat arasında yaparlardı. Hatta Lloyd buharlıları limandaki işlerin yoğunluğuna göre bazen 48 saat limanda kalabiliyordu<sup>1114</sup>. Mesajeri kaptanları ise limana

<sup>1111</sup> Ebru Eser, *Salnamelere Göre 19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Trabzon Vilayeti*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi SBE., Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı, Ankara 2003, s. 34.

<sup>1112</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1892, 1893, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>1113</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1895, 1894, 1896, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>1114</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1887, Chapitre 4, Trafic.*

uğradıktan kısa süre sonra ayrılıyorlardı. Dolayısıyla buharlının limanda kalış süresinin işlerin yoğunluğuna göre esnek olmasında fayda vardı<sup>1115</sup>.

- Mesajeri'nin 15 günde bir olan seferleri, emtia ve yolcunun bol olduğu dönemlerde haftada bir defaya yükseltilmesi ve hatta ihtiyaca göre ek seferler konulması acentenin gelirlerini önemli oranda arttırdı.
- Trabzon-Marsilya hattındaki ticaret Paquet Kumpanyası'nın tekeline geçtiği için Mesajeri, daha ziyade Trabzon'un Osmanlı vilayetleriyle olan ticari değişiminden istifade etme yoluna gitti. Trabzon'un Mısır ve Suriye sahilleri ticari ilişkileri ziyadesiyle fazlaydı. Bu minvalde Suriye ve Mısır hattında işleyen Mesajeri buharlılarının hareket saatleri Trabzon'dan gelen buharlıyla İstanbul'da denk düşecek şekilde düzenlenmeliydi<sup>1116</sup>.

Boyacidi'nin sunmuş olduğu çözümler ancak kısmen yerine getirilmişti. Zira 1870'den sonra ticari değeri her geçen gün azalan Trabzon limanı, Batum ve Samsun limanının gölgesinde kalmıştı. Bu nedenle şirket yönetimi, emtia ve yolcu geliri daha fazla olan Batum ve Samsun acentelerinin isteklerine öncelik veriyordu. Dolayısıyla şirket yönetimi, Boyacidi'nin bu taleplerini Batum ve Samsun acentelerinin gelirlerini etkilemeyecek şekilde yerine getirdi. Bundan dolayı Mesajeri Trabzon acentesinin gelirleri 1908'e kadar inişli çıkışlı bir seyir izledi.

Şirketin Trabzon gelirlerinin dönem dönem azalmasında yukarıda bahsedilen nedenlerin haricinde Anadolu dâhilinde aralıklarla devam eden Ermeni olayları, Osmanlı hükümetinin tezkiresi olmayan yolcuların yurtiçi ve yurtdışı seyahat edebilmelerinin yasaklanması gibi nedenler de etkiliydi<sup>1117</sup>. Trabzon acentesi Boyacidi, aralıklarla devam eden Ermeni olaylarının şirketin gelirlerine etkisinden özetle şöyle bahsetmekteydi.

*“Anadolu’da zuhur eden Ermeni olayları Trabzon’a da sirayet etti ve birçok tüccar ermeni öldü. İç bölgelerde tarım durma noktasına geldi. Bu olaylardan dolayı birçok Ermeni Rusya’ya göç etmeye başladı. Trabzon’un 50.000 olan nüfusunun 3’te biri gayrimüslimlerden, bilhassa Ermenilerden*

<sup>1115</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1880, 1886, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>1116</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1891, 1892, 1893, 1894, 1908, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>1117</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1904, 1905, Chapitre 2, Secretariat.*

*müteşekkildi. Bu grup uzun zamandan bu yana aktif olarak ticaretle uğraştığından epeyce zenginleşmişlerdi. Bu nedenle Müslüman kitle bunlara karşı tepki duymaktaydı. Bölgede Müslümanlar arasında bir uyanış söz konusu, onlar da ticaret yaparak ticari pastadan pay alma peşindeler. Bu amaçla küçük şirketler kurmaya başladılar. Bu küçük şirketler sadece Trabzon-İstanbul arasında taşımacılık yapmaktaydı. Bunların başarılı olması Trabzonlu müteşebbisleri cesaretlendirdi. Eğer bu türden şirketler gelişirse yabancı nakliyat kumpanyalarının çıkarları kabotaj ticareti lehine değişmiş olur. Tarif ettiğimiz bu girişimler yeni bir sermayedar grubu oluşturabilir, ancak iç bölgelerle olan bağlantının değişimine katkı sağlamaz. Yerli armatörlerin kurmuş oldukları şirketler her geçen gün gelişmekte ve bu nedenle hali hazırda az bulunan navlunun yabancı nakliyat kumpanyalarına düşen paylarını da azaltmaktadır. Bilindiği üzere kabotaj ticareti daha ziyade güverte yolcusu ve koyun taşımacılığından oluşur. Trabzon ile diğer bölgeler arasında yıllık ortalama 300.000 frank mukabilinde 160.000 koyun taşınmaktaydı. Yeni şirketlerin bu işi sadece arzuları uğruna yapmaları üzüntü verici, nitekim zaten yabancı buharlı nakliyat kumpanyaları güverte yolcusu ve koyun taşımak için sıkı bir rekabet içerisindeydi. Mesajeri'nin mevcut komisyoncuları ve simsarları bile bu yeni şirketlerle çalışmayı tercih etmeye başladılar. Yabancı nakliyat kumpanyaları bilhassa güverte yolcusu ve koyunların bol olduğu dönemde kabotaj buharlılarına karşı önlem alma yoluna gidiyorlardı”<sup>1118</sup>.*

Boyacidi'nin ifadeleri Mesajeri ve diğer buharlı nakliyat şirketlerinin Trabzon ve hinterlandında nasıl pazar oluşturdukları ve yerli şirketlere yaşama ve rekabet edebilme imkânı tanımadıklarının göstergesidir. Ayrıca Fransız buharlı nakliyat şirketlerinin gelişimine benzer bir yapıda gelişen Osmanlı özel buharlı nakliyat şirketlerinin kabotaj ticaretiyle başlayarak uluslar arası şirketlere dönüşebileceği endişesi ve bunun şirket için tehdit unsuru olarak algılanması, Mesajeri'nin tekel oluşturma yoluyla bölgeleri Fransız emperyalizmine ne şekilde dâhil ettiğine manidar bir örnektir.

---

<sup>1118</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1906, Chapitre 2, Secretariat*; AFL 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1895, Chapitre 2, Secretariat*.



Şirket gelirlerinin azalmasında diğer bir neden ise birçok yeni buharlı nakliyat kumpanyasının Trabzon limanına uğramaya başlamasıydı. 1904'te Hacı Davut (Osmanlı bandıralı yabancı nakliyat kumpanyası), 1906'da Ellermann and Moss (İngiliz), 1908'de Norddeutscher Lloyd, İngiliz Westcott and Laurence, şirketlerine ait buharlılar düzenli, düzensiz olarak Trabzon limana uğruyorlardı<sup>1119</sup>.

Birçok buharlı nakliyat kumpanyasının Trabzon limanına uğramasına rağmen, limanın yeniden inşasına dair hiçbir faaliyet söz konusu değildi. Bunun yanında gümrük idaresinin depoları sınırlı miktardaydı. Emtianın bol olduğu dönemlerde, mallar kumsala çıkarılırdı. Yılın pek çok döneminde yağışlı olan Trabzon'da açık havada istiflenen malların muhafazası çok zor şartlarda sağlanmaktaydı. Alıcısına teslim edilmek üzere kumsalda bekletilen malların muhafazası için zaptiyelere ekstradan ücret verilirdi. Bunun yanında Trabzon acentesi şirket merkezine gönderdiği raporunda, limanda her zaman sistematik olarak rüşvet vermek zorunda kaldıklarından yakınmaktaydı<sup>1120</sup>.

1908'den sonra acentenin yolcu ve emtia gelirleri önemli oranda artış gösterdi. Mesajeri Trabzon acentesinin 1909-1912 arası yolcu ve emtia gelirleri şöyleydi<sup>1121</sup>.

1909 75.717 Frank

1910 54.925 “

1911 89.673 “

1912 112.103 “

Trabzon acentesinin yolcu ve emtia gelirlerinin artmasında, yukarıda bahsedilen değişikliklerin kısmen sağlanmasının önemli etkisi vardı. Bunun yanında Abdülhamid rejiminin sona ermesinden sonra Osmanlı tebaası gayrimüslimlerinin seyahatlerine

---

<sup>1119</sup> Murat Baskıcı, “XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerilemiş”, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, C. 67, No. 3, 2012, s. 41.

<sup>1120</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1895, 1900, 1901, 1902, 1906, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>1121</sup> Mesajeri'nin Trabzon Acentesine ait yıllık raporlara şirket arşivinden ancak 1908'e kadar olan kısımlarına ulaşabilmekteyiz, 1908'den sonraki bilgileri ise İstanbul baş acentesinden öğrenmekteyiz. AFL. 1997 002 4404 *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, Chapitre 4, Trafic.*

serbestiyet getirilmesi yolcu ve göçmenlerin sayısını arttırdı<sup>1122</sup>. Diğer yandan Trablusgarp savaşıyla Rubattino Kumpanyası'nın Trabzon seferlerini kaldırması, Trabzon ile İtalya hattında Mesajeri'ye önemli miktarda navlun sağladı. Bundan başka 1910'da Yunan kumpanyalarına tüm Osmanlı sahillerinde olduğu gibi Trabzon limanında da kısmen de olsa boykot uygulanması ve akabinde zuhur eden Balkan Savaşları'yla Yunan buharlılarının Trabzon hattındaki seferlerine ara vermeleri, Mesajeri Trabzon acentesinin yolcu ve emtia gelirlerini artmasında bir başka etkendi. Bu nedenle limanda navlun az ancak taşıma fiyatları yüksekti<sup>1123</sup>. Mesajeri Trabzon acentesinin gelirlerinin yanında diğer acentelerde olduğu gibi birçok kalemden giderleri vardı. Bunlar; yolcu simsarlarına ve emtia komisyoncuları, büro, mağaza ve depolar, trafik, aydınlatma, telgraf, indirme-yükleme gibi kalemlere ait giderlerdi. Bunun yanında yolcu kontrolü (sağlık) ve Polathane'de karantina müşahedesinde bekletilen yolcuların limana getirilmesine de için önemli miktarda harcama yapılırdı. Acentenin tüm bu kalemlere yaptığı yıllık masraf ortalama 18 ila 21 bin Frank arasındaydı<sup>1124</sup>. Mesajeri buharlılarının Trabzon limanına uğramaya başladığı 1857'den itibaren 1914'ye kadar geçen dönemde Fransız ticareti Trabzon ve ard bölgelerinde önemli miktarda artış gösterdi. Trabzon ticaretinin değeri İran transit ticaretine bağlıydı. Bu nedenle İran ticaretinin aktif olduğu 1870'lere kadar Mesajeri'nin de gelirleri önemli oranda artış gösterdi. Bu süre zarfında birçok Fransız ürünü Van'dan Erzurum'a, Gürcistan'dan İran'a kadar olan geniş bir coğrafyada yeni pazarlar buldu. İran ticaretinin 1880'lerde Kafkasya güzergâhına kaymasıyla birlikte şirketin Trabzon gelirleri de düşüş trendine girdi. 1883'te Rusların Avrupa ürünlerinin Kafkasya'dan geçişine vergi engeli koymasıyla Avrupa ürünlerinin İran'a geçişi yeniden Trabzon limanına kaydı. Ancak ikinci bir Fransız şirketinin Marsilya-Trabzon arasında direk seferler başlatması ve bu hattaki ithalatı tekeline alması Mesajeri'nin Trabzon gelirlerine önemli bir darbe vurdu. Dolayısıyla Trabzon limanı şirket açısından pek de kâr getirmeyen bir durak oldu. Mesajeri yönetiminin Trabzon hattını Batum'a kadar uzatmasıyla Trabzon acentesi yerini ve önemini Batum limanının lehine kaybetti.

---

<sup>1122</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, Chapitre 4, Trafic*; Kemal H. Karpaz, *Osmanlı'dan Günümüze Etnik Yapılanma ve Göçler*, Timaş Yayınları, İstanbul 2010, s. 379.

<sup>1123</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, 1913, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>1124</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1883, 1886, 1887, 1888, 1889, 1891, Chapitre 6, Comptabilite*.

## IV. BÖLÜM: MESAJERİ MARİTİM KUMpanyASI'NIN OSMANLI TOPRAKLARINDAKİ SİYASİ, SOSYAL VE KÜLTÜREL FAALİYETLERİ

### 4.1. Osmanlı Posta Taşımacılığı'nda Mesajeri Maritim Kumpanyası

Osmanlı iletişim sisteminde yabancı aktörler henüz XVIII. yüzyılın sonlarına doğru posta ofisleri açarak etkin olmaya başladılar. XIX. Yüzyıla gelindiğinde Avusturya, Fransız, İngiliz, İtalyan, Yunanistan ve Almanya gibi birçok devlete ait posta ofisleri Osmanlı sahil kentlerinde büyük bir posta ağı oluşturdu. Fransızlar, henüz Mısır seferi esnasında Napolyon'un emriyle 1798'de iki posta bürosu açtılar. Ancak Napolyon'un Mısır'dan çekilmesiyle bu posta ofisleri kapandı. Daha sonra 1812'de İstanbul'da bir posta ofisi açsalar da 1813'te bu da kapandı<sup>1125</sup>. Fransızların İstanbul'da kalıcı bir zeminde posta ofisi açma teşebbüsleri ancak 1837'de Fransız Deniz Posta Servisi'nin (Le Service Maritime Postal de L'Etat) İstanbul'a düzenli seferler yapmasıyla gerçekleşmiş oldu. Fransız posta idaresine ait bu şirketin amacı Fransa ile Levant arasında düzenli posta bağlantısı sağlamaktı<sup>1126</sup>.

Osmanlı Devleti ile Fransa arasındaki siyasi ve kültürel ilişkilerin yoğunluğuna rağmen gerçek anlamda Fransız posta şubesi 1837 gibi geç bir tarihte kurulabildi. Buna karşın Osmanlı Devleti'nde yabancı posta şubesi açan ilk devlet Avusturya'ydı<sup>1127</sup>. Osmanlı sularında posta taşımacılığında Osmanlı'nın en büyük rakibi Avusturya Lloyd Kumpanyası'ydı. Lloyd Kumpanyası, 1830'lu yıllarda Osmanlı postalarının henüz örgütlenmediği bir dönemde, birçok Osmanlı liman kentinde açtığı acenteleri sayesinde posta taşımacılık tekeli kurmuştu. Osmanlı posta taşımacılığının Avusturya'dan sonra en önemli rakibi ise Fransa'ydı.

Fransız Deniz Posta Servisi, yalnızca posta nakliyatı yapmak amacıyla kurulduğundan kısa süre sonra finansal yönden büyük zarara uğradı<sup>1128</sup>. Oysaki Avusturya Lloyd ve İngiliz P&O kumpanyaları posta taşımacılığının yanında asıl olarak ticari faaliyetlerde bulduklarından çok büyük miktarda kazanç sağladılar. Sadece posta taşımacılığı

<sup>1125</sup> *Correspondance de Napoleon I.*, Publiée par Ordre de l'Empereur Napoleon III, Tome V, Paris 1860, s. 74-75.

<sup>1126</sup> *Quelques Reflexions sur le Projet*, s. 5-18.

<sup>1127</sup> İbnüzzıya Ahmet Reşid, "Memleketimiz'de Ecnebi Postahâneleri", *İstişare Dergisi*, Sayı 16-17, 7 Kanun-ı Sani 1324.

<sup>1128</sup> AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*, s. 1-2; Levasseur, *Histoire du Commerce de la France*, s. 712.

yapmak amacıyla kurulan Fransız Deniz Posta Servisi, çok büyük oranda zarar ettiği için 1851'de yerini MM Kumpanyası'na bıraktı. Böylelikle Fransa ile Osmanlı arasında posta bağlantısı sübvansiyonlu özel bir nakliyat şirketine emanet edildi. Fransa'nın uluslararası posta taşımacılığının yabancı bir nakliyat kumpanyasına emanet edilmesi şöyle dursun Mesajeri Maritim gibi özel bir Fransız şirkete verilmesi dahi Fransız parlamentosunda ve kamuoyunda çok büyük tepkilere neden olmuştu. Bu nedenle özel bir şirket olan Mesajeri'nin posta taşımacılık işi şartname hükümleriyle sıkı bir denetime tabi oldu<sup>1129</sup>.

Mesajeri buharlıları ilk dönemler İstanbul, Suriye ve İskenderiye hatlarında faaliyet gösterirken kısa sürede Akdeniz, Karadeniz ve Aşağı Tuna Nehri üzerinde bulunan birçok Osmanlı iskele kentinde düzenli posta seferleri yapmaya başladılar. İlk dönemler sadece belli başlı liman kentleri ile Fransa arasında posta evrakları taşıyan şirket buharlıları, daha sonra Lloyd buharlıları gibi uğradığı tüm Osmanlı limanları arasında posta taşımacılığı yapmaya başladı. Mesela, İstanbul'daki bir gönderici yerli posta bürosuyla temasa geçmeden Fransız posta ofisleri ve Mesajeri acenteleri aracılığıyla postasını rahatlıkla Trabzon, İbrail, İzmir, Beyrut ve İskenderiye gibi bütün Osmanlı sahil kentlerine gönderebilmekteydi. Dışarıdan gelen postalar da keza aynı şekilde tüm sahil kentlerine direk olarak ulaşabilmekteydi. Sadece iç bölgelere gönderilmek istenen postalar Osmanlı Posta İdaresi'ne teslim edilmekteydi. MM Kumpanyası yalnızca sivil postaları değil aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin resmi postalarını da taşıdı. Babıali'nin isteği üzerine MM Kumpanyası, sadece gümrüklere ait postaların ücretsiz taşınmasına yönelik 1864'te bir anlaşma imzaladı<sup>1130</sup>. Babıali'nin yabancı posta şirketlerinden istifade etmesinin en önemli sebebi yerli şirketler ve devlete ait buharlıların yetersizliği idi. Bu nedenle posta taşımacılığının yetersiz olduğu durumlarda Babıali, Mesajeri ve Lloyd gibi posta şirketlerinden istifade etme yoluna gitti<sup>1131</sup>. Resmi evrakların yabancı nakliyat şirketleri tarafından taşınması güvenlik kaygısı nedeniyle çoğu zaman sorunlara sebebiyet verdiği için taraflar bu türden postaların taşınmasına olumsuz bakmaktaydılar<sup>1132</sup>. Fakat Osmanlı posta teşkilatının

<sup>1129</sup> Çalışmanı birinci bölümünde şirketin yapısından ve şartname hükümlerine ayrıntılı olarak değinilmektedir.

<sup>1130</sup> BOA. HR. TO. 490/19, 07 Eylül 1864. Gümrük muhaberatının Mesajeri İmperyal Kumpanyası tarafından ücretsiz olarak taşınmasına dair. A. MKT. MHM. 291/56, 2 Şubat 1864. Fransız posta vapurlarının sahildeki rüsumat idareleri yazışma evrakını diğer ecnebi şirketler gibi ücretsiz taşımalarına dair.

<sup>1131</sup> BOA. DH. İD. 121/7, 5 Nisan 1911.

<sup>1132</sup> BOA. HR. MKT. 366/86, 11 Şubat 1861; HR. TO. 489/26, 5 Ocak 1864.

yetersizliği ve yabancı nakliyat şirketlerinin bu vesileyle Osmanlı sularında daha ayrıcalıklı hale gelmeleri bir nevi zorunlu bir işbirliğine yol açmaktaydı.

Uluslararası posta ofisleri, yabancı posta buharlı nakliyat kumpanyalarının düzenli bir şekilde seferler yapmalarıyla daha da işlerlik kazanmaya başladı. Yabancı posta ofisleri ve nakliyat kumpanyaları, her ne kadar görünürde Osmanlı Devleti'nin posta ihtiyacını karşılaması yönünden olumlu bir imaj sergileseler de gerçekte birçok soruna sebebiyet vermekteydiler. Henüz 1840'lı yıllarda Marsilya'dan İstanbul'a gelen Fransız Deniz Posta Servisi buharlılarında bir takım “*muzır neşriyat*” addedilen zararlı yayınların ele geçirildiğine dair Babıali'ye şikâyetler gelmeye başladı<sup>1133</sup>. Yine 1858'de Mesajeri buharlılarıyla hariçten getirilen kitapların Galata'da gümrükte muayene olunmaksızın şirket acentesine götürüldüğü şikâyetleri Babıali'ye gelmekteydi<sup>1134</sup>. Yabancı posta ofisleri ve nakliyat kumpanyalarının sayılarının her geçen gün artması, Babıali nezdinde ve kamuoyunda önemli tepkilere sebebiyet verdi<sup>1135</sup>.

Babıali, yabancı posta ofislerini kaldırmak için henüz erken bir tarihte 4 Şubat 1864'te Düvel-i Muazzamaya umumi bir nota yazdı. Bu notada Osmanlı memleketlerinin bazı mahallerinde işletim hakkının devlet hazinesine ait olması lazım gelen bir zanaatın yabancılar tarafından hiçbir meşru hakka dayanmayarak icra edilmesi şiddetle tenkit edilmiş ve Osmanlı Posta ve Telgraf İdaresi'nce yabancı posta ofislerinin kapatılması talep olunmuştu<sup>1136</sup>. Ancak yabancı posta ofislerinin böyle birden bire kaldırılması mümkün olmadığından Babıali'nin bu ilk teşebbüsü semeresiz kaldı. Bunun yanında ilgili devletlerin elçileri böyle bir teklifin ancak Osmanlı postahânelerinin intizam ve mükemmeliyetlerini ecnebilerin tasdik etmesi neticesinde olumlu karşılanabileceğini bildirmekten de geri kalmadılar<sup>1137</sup>. Yabancı posta şubelerinin kapatılmasına en çok karşı çıkan Avusturya ve Fransa konsoloslarıydı<sup>1138</sup>. Zira Osmanlı posta taşımacılığının büyük bir kısmı Avusturya Lloyd ve Mesajeri kumpanyalarının inhisarındaydı. Bilhassa İstanbul ve İzmir gibi büyük şehirlerin posta taşımacılığında MM Kumpanyası, Lloyd'u

<sup>1133</sup> BOA. HR. SFR. 3, 8/105, 17 Temmuz 1844; HR. SFR. 3, 8/135, 15 Ağustos 1844.

<sup>1134</sup> BOA. HR. MKT. 245/96, 11 Temmuz 1858.

<sup>1135</sup> BOA. BEO. 867/64987, 17 Ekim 1896; Salih Zeki, “Ecnebi Postahâneleri”, *Tanin*, No: 16, 18 Eylül 1324.

<sup>1136</sup> Zeki, “Ecnebi Postahâneleri”, *Tanin*, No: 16, 18 Eylül 1324.

<sup>1137</sup> Mübahat Kütükoğlu, “Osmanlı İktisadi Yapısı”, *Osmanlı Devleti Tarihi*, II., (ed. E. İhsanoğlu), İrcica, İstanbul 1999, s. 604; Zeki, “Ecnebi Postahâneleri”, *Tanin*, No: 16, 18 Eylül 1324.

<sup>1138</sup> Zeki, “Ecnebi Postahâneleri”, *Tanin*, No: 16, 18 Eylül 1324.

geride bırakmıştı<sup>1139</sup>. Aşağı'daki tablo, İstanbul'dan 1906-1912 yılları arasında Mesajeri, Lloyd, Osmanlı ve Alman posta nakliyat şirketlerinin taşıdıkları posta kolileri genel anlamda bir fikir vermektedir.

**Tablo 46: 1906-1912 arasında posta nakliyat şirketlerinin İstanbul'dan taşıdıkları postalar**

	Mesajeri Kum. (Koli)	Lloyd Kum. (Koli)	Osmanlı (Koli)	Alman (Koli)
1906	1918	?	?	1445
1907	1863	505	309	1216
1908	1520	843	957	1975
1909	1074	708	1022	1174
1910	2106	1076	1190	951
1911	1723	628	781	1557
1912	1744	1217	676	?

Kaynak: AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1911, 1912, Chapitre 4, Trafic.*

Sayıları her geçen gün artan yabancı postaların kaldırılması hususunda Babiali, birçok defa teşebbüste bulundu. Bu amaçla 1874 Bern Posta Kongresi'ne Osmanlı'yı temsilen Yanko Makridi Efendi, gönderildi. Böylelikle Osmanlı Devleti uluslararası posta birliğine üye oldu. Daha sonra 1878 Paris Posta Kongresi'ne Bedros Kuyumcıyan, 1880 Paris Posta Kongresine yine Yango Makridi Efendi, 1891 Viyana posta Kongresi'ne Galata Posta Müdürü Petaci Efendi ve Osmanlı telgraf müdürü Fahri Efendi, 1897 Washington Posta Kongresi'ne Osmanlı tam yetkili temsilcisi Mustafa Bey, posta müdürü Ahmet Fahri Bey, Washington şebkenderi M. Şerefeddin Bey gönderildi<sup>1140</sup>. Daha sonraki posta kongrelerine de birçok Osmanlı temsilcisi iştirak etti<sup>1141</sup>. Ancak bu posta konferanslarında daha ziyade posta taşımacılık ücretlerinin ve vergilerinin uluslararası bir standardizasyona kavuşturulması üzerinde durulmaktaydı. Dolayısıyla her hangi bir ülkenin yabancı postalara karşı tutumu dâhili mesele olarak addedilmiş ve ülkelerin tasarrufuna bırakılmıştı<sup>1142</sup>. Bunun yanında Osmanlı Devleti Uluslararası Posta

<sup>1139</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1911, 1912, Chapitre 6, Comptabilite*; AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1913, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>1140</sup> *L'Union Postale Universelle, sa Fondation et son Developpement, 50. Anniversaire de l'Union 1874-1924*, Publié Le Bureau International, Einsiedeln (Suisse) 1924, s. 92, 96, 110.

<sup>1141</sup> 1900 Berne Posta Kongresi'ne Osmanlı temsilcisi Karetodori Efendi, 1906 Roma Kongresi'ne Osmanlı posta müdürü Ahmet Fahri Bey ve Roma şebkenderi Ali Fuad Hikmet Bey, 1909 Paris Posta Kongresi'ne Paris şebkender yardımcısı Celaleddin Bey katıldı. *L'Union Postale Universelle, sa Fondation et son Developpement*, s. 113, 119, 123.

<sup>1142</sup> Paul Jaccottey, *Traité de Legislation et D'Exploitation Postales*, Librairie Administratives et Des Chemins de Fer, Paris 1891, s. 399-402.

Birliği'ne dâhil olduğundan “*evrâk-ı muzırra*” olarak addettiği zararlı postaların kontrolü daha da zorlaştı. Yani Babiali'nin ecnebi postalarından kurtulmak için üye olduğu posta idaresi, Osmanlı posta taşımacılığının mevcut haklarını daha da sınırlandırdı.

Rasathane-i Amire müdürlerinden olan Salih Zeki Bey, ecnebi postaları hakkında *Tanin* gazetesinde yayınlanan makalesinde evrâk-ı muzırra hakkında şöyle demektedir.

*“Bâbiali her fırsattan bil-istifade ecnebi postahanelerinin seddi için düvel-i muazzamaya müracaat ettikçe ecnebi postahaneleri tevsi-i muamele etmekten hâli kalmıyor idi. Evvel emirde şehir dahilinde evrak-ı varide-i tevzie hak ve salâhiyetleri yok iken yavaş yavaş müvezziler istihdâmına ve her ticaret noktasında bir şube küşadına başlamışlar idi. Bu hali gören ve alelhusus “evrâk-ı muzırra” namını verdiği evrak-ı matbuanın duhulünü şiddetle men etmek isteyen Hükümet-i Seniyye bu babda olanca kuvveti sarf etmekten hiçbir zaman geri durmamıştır<sup>1143</sup>.”*

Osmanlı devleti genelde yabancı posta nakliyat kumpanyaları özelde ise MM Kumpanyası'nın posta taşımacılığını engellemeye muvaffak olamamasında harici nedenlerden ziyade dâhili nedenler de önemli rol oynamaktaydı. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bilhassa Ermeniler ve Rumlar olmak üzere gayrimüslim tebaanın gelişen sahil kentlerine göçü neticesinde, bu kentlerin demografik yapısı yabancı kumpanyaları lehine değiştirdi. Bu durum Avrupalı devletlerin desteklediği, uluslararası serbest ticarettten yararlanan, gayri Müslim tüccar sınıfın ortaya çıkmasına neden oldu. Posta nakliyatı, ticari nakliyatın bir uzantısı durumundandı. Kabotaj ve devletlerarası postaların büyük bir kısmını Mesajeri ve diğer nakliyat şirketlerinin anlaşmalı oldukları tüccar, sanayici, simsar ve komisyoncuların göndermiş oldukları postalar oluşturmaktaydı. Liman kentlerinin demiryollarıyla iç bölgelere bağlanması bu grupların iç bölgelere de nüfuz etmelerini sağladı. Bu bağlamda 1886'da Selanik'te verilen posta imtiyazı daha sonra tüm bölgeler için örnek teşkil etti. Selanik-Viyana demiryolu hattının tamamlanmasıyla yabancı posta acenteleri posta çantalarını kapalı ve mühürlü olarak demiryoluyla taşımak istediler. Yani Mesajeri buharlıları tarafından limana getirilen posta çantaları hiçbir şekilde açılmadan Viyana'ya kadar ulaşabilecekti.

<sup>1143</sup> Zeki, “Ecnebi Postahâneleri”, *Tanin*, No: 16, 18 Eylül 1324.

Bu durum daha sonra tüm bölgelerde uygulanmaya başladı. İmparatorluğun dağılma sürecinde, Balkanlarda ve Anadolu dâhilinde ayrılıkçı ve ihtilal fikirlerinin doruk noktaya ulaştığı, misyonerlerin Osmanlı millet ahengini dönüşüme uğrattığı bir dönemde, Mesajeri ve diğer posta nakliyat şirketlerinin inhisarında posta çantalarının kapalı ve mühürlü bir şekilde Osmanlı topraklarındaki en ücre noktaya kadar ulaşması devletin ve halkın güvenliği için önemli bir tehdit olarak algılandı. II. Abdülhamid döneminde yabancı postaların daha önceye oranla sıkı bir denetime tabi tutulmalarının altındaki önemli nedenlerden biri de buydu. Abdülhamid rejimi, kendi posta örgütünü dizginlemesinin yanı sıra yabancı postalar yoluyla yurda sokulan “evrâk-ı muzırrayı” olabildiğince engellemeye çalıştı<sup>1144</sup>. Hatta bu amaçla yabancı basının ülkeye girişini kontrol altına alabilmek için 1882’den itibaren Matbuat-ı Ecnebiye Kalemî adıyla yeni bir birim oluşturuldu<sup>1145</sup>. Yabancı posta ofisleri ve nakliyat şirketlerinden, ilk dönemler hükümet merkezi rahatsızlık duyarken, zararlı evrakların sahil kentleriyle kalmayıp Anadolu dâhiline ulaşması halkın yabancı postalara karşı tepki göstermesine yol açtı. 19. Yüzyılın sonuna doğru Osmanlı devletinde bulunan posta ofislerinin 33’ü Avusturya’ya 28’i Fransa’ya, 20’si Rusya’ya 7’si İngiliz, 6’sı Alman, 3’ü İtalyan olmak üzere toplamda 97’ye ulaşmaktaydı<sup>1146</sup>. Bunun yanı sıra MM Kumpanyası ve diğer posta nakliyat şirketlerinin sahil kentlerinde bulunan tüm acentelikleri postane görevi de görmekteydi.

İstanbul’a ulaşan ve muzır neşriyat olarak addedilen yabancı basının önemli bir kısmı Mesajeri buharlıları aracılığıyla Galata Postahanesi üzerinden okuyucularına ulaşmaktaydı<sup>1147</sup>. Muzır neşriyatın ülkeye girişi, yasak olmayan gazete paketleri ve roman kapları içerisine sokularak yapılmaktaydı. Postahanelerde ve gümrüklerde yapılan sıkı kontrollere rağmen yasaklı neşriyatın, değişik yöntemlerle ülkeye girişi engellenemedi<sup>1148</sup>. Zararlı neşriyat ve postaların büyük bir kısmı, sadece II. Abdülhamit

<sup>1144</sup> Zeki, “Ecnebi Postahâneleri”, *Tanin*, No: 16, 18 Eylül 1324.

<sup>1145</sup> Bu birim bünyesinde Fransızca, Rumca, Ermenie, Arapça, Bulgarca, Rusça gazeteler müfettiş, mümeyyiz ve mütercimliği oluşturulmuştur. Sezai Balcı, “Sultan II. Abdulhamid Döneminde Yabancı Basın”, *Devr-i Hamid Sultan II. Abdülhamid*, V. Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri 2011, s. 45-61.

<sup>1146</sup> Ayşegül Okan, *The Ottoman Postal and Telegraph Services In The Last Quarter of the Nineteenth Century*, The Atatürk Institute for Modern Turkish History, Master of Arts, Boğaziçi 2003, s. 80-81.

<sup>1147</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1911, 1912, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>1148</sup> Fatmagül Demirel, *II. Abdülhamid Döneminde Sansür*, Bağlam Yayıncılık, Mart 2007, s. 118-119.



idaresini değiştirmek isteyen grupların (Genç Türklerin Avrupa’da basılan yayınları<sup>1149</sup>) değil aynı zamanda başta Ermeni ve Rum olmak üzere diğer gayrimüslim azınlık isyanlarının fikri alt yapısının oluşmasında da önemli bir rol oynadı.

MM Kumpanyası’nın, Fransız hükümeti ile imzaladığı anlaşmanın hükümlerine göre Katolik misyonerler bedava taşınacak ve seyahat süresince buharlı mürettebatı, dini görevlilere her türlü kolaylığı gösterecekti<sup>1150</sup>. Osmanlı vilayetlerine, bilhassa Beyrut, Lazkiye, Trablus ve Mersin gibi Fransa’nın nüfuz mücadelesi verdiği Doğu Akdeniz liman kentlerinde faaliyetlerde bulunan misyonerler, beraberinde *evrâk-ı muzırra* olarak addedilen birçok propaganda evrakı, kitap, broşur, gazete ve sair *eşya-yı memnua* da taşıdılar. Devletin resmi kayıtlarında bu türden birçok malumat mevcuttu<sup>1151</sup>. Örneğin Beyrut polis müdüriyetinin Babıali’ye gönderdiği 30 Ağustos 1911 tarihli mektupta Cizvitlerin ve bunlara mensup olanların yanlarında Fransız, İngiliz, Amerikan ve sair milletlere ait bir çok evrak, gazete ve mecmua bulundurmasından şikâyet edilmekteydi<sup>1152</sup>.

Haydaypaşa-Anadolu demiryolu hattının tamamlanmasıyla Mesajeri posta çantaları iç bölgelere Haydarpaşa üzerinden taşınmaya başladı. Örneğin 1903’te Mesajeri unvanıyla Haydarpaşa’ya getirilen posta çantaları içerisinde bir takım zararlı evrak ve yasaklı eşya bulunduğu halde *her nasılsa polis ve gümrük memurları tarafından kontrol edildi, sakıncası yoktur* ibaresi yazılmıştı. Bu posta çantalarında taşınan zararlı evraklar ancak Konya vilayeti görevlileri tarafından yapılan tahkikat sonucu anlaşıldı. Tahkikat neticesinde muzır evrakların, bu gibi kitap ve gazetelerin uzun zamandan beri taşındığı anlaşılmıştı<sup>1153</sup>. Yine 23 Ağustos 1905’te Mesajeri’nin *Equateur* adlı buharlısı Galata rıhtımına yanaştığı esnada zaptiyeler posta çantasını gümrük posta dairesine götürerek muayene ettiğinde, bu çantaların içerisinde şirketin Marsilya müdürü adına gönderilen bir takım yasaklı gazete ve mecmua bulunmuştu<sup>1154</sup>. Bunun yanında 2 Ağustos 1911’de Marsilya’dan Galata rıhtımına yanaşan Mesajeri buharlısından bir takım zararlı evrak almak üzere binen Müslim Rezzak isminde bir şahıs zaptiyeleri görünce bu evrakları

<sup>1149</sup> Avrupa’daki Jöntürk basını hakkında ayrıntılı olarak bakınız. Muammer Göçmen, *İsviçre’de Jöntürk Basını ve Türk Siyasal Hayatına Etkileri*, Kitabevi, İstanbul 1995, s. 78-91.

<sup>1150</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 29.

<sup>1151</sup> BOA. DH. TMIK. M. 48/62, 11 şubat 1898.

<sup>1152</sup> BOA. DH. EUM. EMN. 1/12, 14 Ağustos 1911.

<sup>1153</sup> BOA. şD. 2733/3, 17 Ocak 1904; şD. 1148/35, 18 Mayıs 1903.

<sup>1154</sup> BOA. DH. MKT. 1010/52, 23 Kasım 1905.

denize atmıştı. Zaptiyeler Müslim Rezzak'ı sorguya çekmek üzere buharlıdan indirmek teşebbüsünde bulduklarında ise Rezzak, ancak düvel-i ecnebiye konsoloslarından birinin kefaleti eşliğinde inebileceğini söylemişti<sup>1155</sup>. Devletin resmi kayıtlarda bunun gibi birçok örnek mevcuttu<sup>1156</sup>.

Zaptiyelerin ve gümrük görevlilerinin şüphelendikleri postaları kontrol ettirmek amacıyla gümrük posta dairesine götürmeleri karşısında Mesajeri acenteleri ve Fransız konsolosları kimi zaman illegal tepkiler vermekteydiler. 14 Kasım 1898 tarihli mektupta özetle; MM Kumpanyası'nın Kale-i Sultaniye acentesi Roger Gibri'nin uzun zamandan beri Hükümet-i Seniyye memurlarını darp ve tahkir etmekte olduğu, bu cesareti Fransız konsolosundan aldığı, en son hükümetin isteğiyle "*evrâk-ı muzır*" aramak üzere Mesajeri buharlısına binmek isteyen polis Şevki Efendi'yi darp ve tahkir ederek kovduğu bildirilmekteydi. Daha sonra bu tartışma mahkemeye sirayet etti. Roger Gibri'nin celb edilmesine dair mektup Kale-i Sulataniye Fransız konsolosuna tebliğ edildiğinde, konsolos davayı Dersaadet'teki Fransız konsolosuna havale etti<sup>1157</sup>.

Dersaadet Fransız konsolosuna ise Hariciye Nezareti'ne gönderdiği 22 Kasım 1898 tarihli mektubunda; Hadiseyle ilgili Babıali'ye noksan bilgi verildiği kanaatindeydi. Ona göre bu hadise Mesajeri buharlısı içerisinde cereyan ettiğinden Roger Gibri müdahale etmek zorunda kalmıştı. Zira polis memuru Şevki Efendi'nin buharlı içerisinde, Osmanlı toprağında bulunuyormuş gibi hareket etmesi üzerine bu hadise meydana gelmişti. Bundan dolayı Dersaadet Fransız Konsolosuna, celpname tebligatını kesinlikle kabul etmemelerine dair Kale-i Sulataniye Konsolosuna ve Roger Gibri'ye emir verdi<sup>1158</sup>. Babıali, bu davanın uluslararası bir soruna dönüşmemesi için hadiseyi sürüncemede bırakarak kapatma yoluna gitti.

Buna benzer bir hadise yine Galata rıhtımında cereyan etti. Bir Osmanlı yüzbaşısı, bir gardiyan ve üç gümrük memuru zararlı evrak aramak için limana yanaşan bir başka Fransız kumpanyasına ait buharlıya izin almaksızın girmişlerdi. Bunun üzerine Fransız

<sup>1155</sup> DMA. MKT. I., 1619/19, 2 Ağustos 1911.

<sup>1156</sup> 1887'de Mesajeri buharlısıyla Pire'den İstanbul'a gelen Dimetokalı bir yolcunun üzerinde Atina'da basılan *Nevies Aristofanis?* adlı bir gazete bulunmuş ve bu gazete hemen tercüme edilmişti. Tercüme işlemi tamamlandığından gazetenin neredeyse tamamının muzır olduğu anlaşılmıştı. BOA. DH. MKT. 1474/39, 4 Aralık 1887; Bunun yanında İzmir ve Beyrut'a gitmek üzere tezkiresiz olarak İskenderun'dan Mesajeri buharlısına binen altı Ermeninin yanlarında bir takım muzır neşriyat bulunmaktaydı. BOA. TMIK. M. 37/13, 2 Eylül 1897.

<sup>1157</sup> BOA. DH. MKT. 2138/15, 22 Kasım 1898.

<sup>1158</sup> BOA. HR. HMŞ. İŞO. 186/69, 18 Şubat 1899.

konsolosu, Fransız bayrağı taşıyan bir gemiye izin alınmaksızın girilmesinin uluslararası hukuka aykırı olduğunu bildirdi ve hadiseyi protesto ederek Babıali'den gereğini yapmasını talep etti. Babıali'nin olayı tetkik ettirmesinin ardından hadisenin yaşandığı esnada sadece Kolağası Mahmut Efendi'nin yanında bulunan memurlarla birlikte gemiye girdikleri ve bir şey bulamadan rıhtıma indikleri söylenmişti. Yüzbaşının ise gemiye binmediği görevliler rıhtımdayken geldiği bildirilmişti. Serasker Rafet Bey tarafından sadareten tebliğ edilen mektupta, rıhtım görevlilerinin sefaretten ya da hiç olmazsa gemi kaptanından izin almaksızın gemiye girmemeleri gerektiği ifade edilmişti<sup>1159</sup>.

Osmanlı posta idaresi ve MM Kumpanyası arasında benzeri olaylar ziyadesiyle fazlaydı. Mesajeri buharlılarının Osmanlı sularında düzenli bir şekilde işlemesi sayesinde, Fransız posta örgütü neredeyse tüm Osmanlı sahil kentlerine yayılmıştı. Mesajeri buharlıları, bir limana uğramadan önce o limanda acente ve posta bürosu açılmaktaydı. Ancak Mesajeri, en nihayetinde kâr amaçlı kurulan liberal ve emperyal bir şirketti. Bu nedenle şirketin önemli bir ticaret hacmine sahip olduğu Osmanlı sularında gelirlerinin yalnızca küçük bir kısmını oluşturan posta ve yahut evrak-ı muzırta taşımalarının pek de büyük bir öneme sahip olmadığı ihtimal dâhilindeydi. Diğer yandan şirket posta taşımacılığı hususunda Fransız hükümeti ile de çoğu zaman ters düşmüştü. Ancak Fransa'nın Osmanlı'ya yönelik politikasında şirket buharlıları çoğu zaman bir enstrüman olarak da kullanılıyordu. Bunun yanında Osmanlı bürokrasisinin merkeziyetçi erki elde edebilmek için posta ulaşım araçlarının, yabancıların egemenliğine de olsa, Osmanlı liman kentlerine yayılmalarına müsaade etmek zorunda kalması da göz ardı edilemezdi. Bu bağlamda zararlı evrakın Osmanlı'ya girmesi hususunda MM Kumpanyası, Fransız hükümetinin Doğu politikasının bir aracı olması yönüyle önemli bir role sahipti. Ancak emperyalist amaçlı liberal bir şirket olması dolayısıyla Mesajeri yöneticileri nezdinde posta taşımacılığı üçüncül öneme sahipti.

Osmanlı Devleti, 1874'ten itibaren Uluslararası Posta Birliği'nin bir üyesi olduğundan “*evrâk-ı muzırta*” addettiği mektup ve posta çantalarını açmak yüzünden maddeten ve mânen birçok defa tazminat ödemeye maruz kaldı<sup>1160</sup>. Uluslararası posta birliğinin

<sup>1159</sup> BOA. BEO. 1430/107206, 15 Ocak 1900.

<sup>1160</sup> Zeki, “Ecnebi Postahâneleri”, *Tanin*, No: 16, 18 Eylül 1324; Tanju Demir, “Salih Zeki ve Ecnebi Postahaneleri'nin Kaldırılması Konusundaki Görüşleri” *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, VII/1 2005, s. 175. Ss. 169-185.

kurulmasındaki en önemli sebep postaların muhafazasını temin etmek ve posta taşımacılık fiyatlarını standardize etmektir<sup>1161</sup>. Fransa, Büyük Britanya, Avusturya gibi birçok Avrupalı devlet kendi posta örgütünü oluşturmaya muvaffak olduklarından dolayı uluslararası posta birliği Avrupa merkezli ihtiyaçları karşılamak için kurulmuş bir oluşumdan ibaretti. Dolayısıyla kıta Avrupası'nın kendi ihtiyaçları için oluşturmuş olduğu uluslar arası kurumlar, kıta dışına çıkıldığında ise yerel ülke ve milletlerin istek ve ihtiyaçlarına hitap etmiyor dahası Avrupa'nın çıkarlarını temsil eden çifte standart uygulayan birer kurum haline geliyor veya öyle algılanıyorlardı. Yabancı posta ofislerinin tamamen ortadan kalkması ancak Lozan anlaşması ile gerçekleşirken Fransız Levant Postahaneleri daha erken bir tarihte 1 Ekim 1914'te kaldırılmıştır. Fransız postahanelerinin kapatılmasıyla Galata ve Beyoğlu'ndaki Fransız postahaneleri ve posta kutuları kaldırılarak bütün postalar Osmanlı Posta İdaresi'ne devredildi<sup>1162</sup>.

#### 4.2. Kaçakçılık Faaliyetleri

Osmanlı sularında MM Kumpanyası üzerinden yapılan kaçakçılığa her ne kadar şirkete ait raporlarda değinilmese de Osmanlı resmi kayıtlarında şirket üzerinden bu türden taşımacılığın yapıldığına dair birçok örnek vardır. Osmanlı resmi kayıtlarında, MM Kumpanyası üzerinden yapılan kaçakçılık faaliyetleri hakkında genelde yolcu emtia ve ateşli silahlar olmak üzere üç ana başlık üzerinde durulmaktadır.

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren başta Ermeni ve Rumlar olmak üzere Osmanlı tebaası gayri Müslimleri arasında düvel-i muazzamanın da desteğiyle ardı arkası kesilmeyen bir takım isyanlar ortaya çıkmıştı. Asilerin lojistiklerini sağlamak amacıyla Mesajeri buharlılarından istifade etme yoluna gittikleri anlaşılmaktadır. Özellikle bu isyanlar esnasında Mesajeri ve diğer yabancı buharlı nakliyat şirketleri, üzerinden kaçak yolcu taşımacılığı had safhaya ulaştı. Mesajeri buharlıları Osmanlı Ermenileri ve Fransa'ya yerleşmiş olan Ermeni komitacıları arasında önemli bir iletişim ve haberleşme unsuru durumundaydı. Avrupa'ya giden Ermenilerin varış noktalarının en önemlisi kuşkusuz Marsilya olarak görünmektedir. Söz konusu Marsilya olunca bu bağlantıda MM Kumpanyası'nın yer almaması düşünülemezdi. Nitekim isyanlar esnasında, birçok Ermeni komitacı Marsilya üzerinden Mesajeri buharlısıyla kaçak yollardan Anadolu'ya gelirken, Anadolu'da suça karışmış birçok Ermeni de yine

<sup>1161</sup> *L'Union Postale Universelle, sa Fondation et son Developpement*, s. 113-114.

<sup>1162</sup> Taner Aslan, *Osmanlı'da Levant Postaları*, Berikan Yayınevi, Ankara 2012, s. 238.

Mesajeri buharlısıyla ülke dışına firar etmişti. Bunun yanında birçok silah ve askeri mühimmat yine Mesajeri buharlıları aracılığıyla kaçak yollardan ülkeye sokulmaya çalışılmıştı.

#### 4.2.1. Silah ve Tütün Kaçakçılığı

Baltalimanı Anlaşması'nın (16 Ağustos 1838) müzakereleri uzun seneler sürmesine rağmen bazı önemli noktalar yeterince açıklığa kavuşturulmadan anlaşma bir düdüğü getirilmişti. Anlaşmanın uygulanma aşamasına geçildiğinde birçok sorun ortaya çıktı. Bu anlaşmadaki en önemli eksiklik ithalat ve ihracatı yasak olan ürünlerin tam olarak nelerden ibaret olduğunun belirtilmemiş olmasıydı. Zira Osmanlı ticari geleneğinde tuz, şap, tütün, barut, saçma, kurşun ve silah gibi ürünlerin ithalat ve ihracatı devletin inhisarında bulunmaktaydı<sup>1163</sup>.

Babıali'nin bu nevi ürünlerin alım ve satımındaki inhisarı korumak istemesi, İngilizler tarafından tekel sisteminin diriltilmek istenmesi şeklinde yorumlandı ve bu uygulamaya şiddetle karşı çıkıldı. Bu nedenle Babıali, daha sonra ilgili devletlerle ayrı ayrı yaptığı birçok ek ticaret anlaşmasıyla, Balta Limanı Anlaşması'nın noksan olan kısımlarını giderme yoluna gitti. Bu bağlamda Kırım Savaşı'ndan sonra 29 Nisan 1861'de Osmanlı Devleti ile Fransa arasında kapsamlı bir ticaret anlaşması imzalandı<sup>1164</sup>.

1861 Anlaşmasınının 7. maddesinde; Fransa ve ona tabi memleketlerden gelen tüccar gemileri yüklerini ister doğrudan olarak başka gemiler, isterse geçici olarak rıhtımdaki transit ambarlar (antrepo), ya da Osmanlı gümrükleri kontrolü altında bulunan transit olmayan ambarları üzerinden aktarmak suretiyle yapılan transit ticaretten hiçbir vergi almayacaktı. Aynı şekilde Osmanlı limanları haricinde Karadeniz'in değişik limanlarından Fransa'ya yapılan transit ticaretten de vergi talep olunmayacaktı<sup>1165</sup>.

Anlaşmanının 10. maddesine göre, memalik-i Devlet-i Aliye'den tuz ve tütün ihracatı yapan Fransız tüccarları, Osmanlı tuz ve tütün tüccarlarınının tabi oldukları nizamı tabi olacaklardı. Buna göre Fransız tüccarlar, ihraç edecekleri tuz ve tütünün miktarını önceden gümrük idaresine bildirmek kaydıyla, her türlü gümrük resminden muaf tutulacaklardı.

<sup>1163</sup> Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri* II., s. 46-47.

<sup>1164</sup> *Muahedat Mecmuası*, I., TTK, Ankara 2008, s. 44-45; M. Paul Boiteau, *Les Traités de Commerce Texte de Tous les Traités en Vigueur*, Librairie de Guillaumin et C., Paris 1863, s. 140.

<sup>1165</sup> *Muahedat Mecmuası*, I., s. 45-46; Boiteau, *Les Traités de Commerce*, s. 142.

Anlaşmanın 11. Maddesine göre: *bundan böyle hiçbir Fransız tebaası bir tüccar memalik-i Devleti Aliye'ye ne top, barut, esliha ve ne de mühimmat-ı harbiye ithal edemeyecekti. Bu türden eşyaların ticareti doğrudan doğruya Devlet-i Aliye nezaretinde yapılacaktı.*

14. Maddede ise *gümrükten kaçırılarak ithal olunan eşya, canib-i miriden olarak müsadere edilecek ve müsadere olunan eşya sahibinin mensup olduğu konsoloshaneye tebliğ kılınacaktır*<sup>1166</sup>.

Babıali'nin Fransız hükümeti ile yaptığı ticaret anlaşmasının süresi 28 yıl olarak kabul edildi<sup>1167</sup>. Bu anlaşmayla Osmanlı-Fransız ticari münasebetlerinde Balta Limanı anlaşmasından kaynaklanan sıkıntıların büyük bir kısmı giderildi. Bilhassa anlaşmanın yukarıda belirtilen hükümleriyle, kaçakçılık ve güvenliği tehdit eden silah ve askeri mühimmat gibi “*eşya-yı nariye*”nin (patlayıcı ve yanıcı maddeler) memalik-i şahaneye girişinin engellenmesi hukuki bir zemine oturmuş oldu. Babıali bu sayede yanıcı ve patlayıcı maddelerin nakliyatı ve kaçakçılığı yapan Fransız gemilerine müdahale etme imkânına kavuşmuş oldu.

1861 anlaşmasının yürürlüğe girmesinden kısa bir süre sonra Ekim 1864'te Kalas ve Varna'ya gitmek üzere İstanbul limanına uğrayan MM Kumpanyası'nın Godavery adlı posta buharlısı gümrük memurları tarafından kontrol edildi. Yapılan tahkikat sonucunda gemide Kalas ve Varna'ya sevk olunmak üzere 4 sandık silah ve fişek bulundu. Tüccar gemilerinde bu türden yanıcı ve patlayıcı maddelerin taşınması güvenlik gerekçesiyle sakıncalı bulunduğundan emaneten önce gümrük sonra ise Tophane-i Amire ambarına konuldu. Daha sonra konu Meclis-i Vala'da müzakere edildiğinde bu uygulama tasvip edildi ve bundan sonra bu türlü gelecek *eşya-yı nariye* için de aynı uygulama yoluna gidilmesine karar verildi<sup>1168</sup>.

1861 anlaşmasının yanıcı ve patlayıcı maddelere dair hükmü, 21 Şubat 1872 tarihinde ilan edilen Barut Nizamnamesi'yle daha genel anlamda devletin inhisarı altına alındı. Bu nizamnameye bir yıl sonra bir ek yapılmak suretiyle müsadere edilen yanıcı ve

<sup>1166</sup> *Muahadat Mecmuası*, I., s. 46-47; Boiteau, *Les Traités de Commerce*, s. 143-144

<sup>1167</sup> Boiteau, *Les Traités de Commerce*, s. 143-144.

<sup>1168</sup> BOA. MVL. 67/1001, 17 Ekim 1864.

patlayıcı maddelerden alınacak para cezası belirlendi<sup>1169</sup>. Ancak para cezasına tabi olan silahlar daha ziyade av tüfeklerini kapsamaktaydı. Harp silahları ise doğrudan müsadere edilecekti. Barut Nizamnamesi'nin 15. hükmünde, ister doğrudan/transit isterse gizliden olarak Osmanlı memleketlerine ithal olunan yanıcı ve patlayıcı maddelere bedelsiz el konulacak ve müsadere edilecek bedelinin iki misli para cezası alınacaktı<sup>1170</sup>. Ancak denizlerin serbest sular ilan edildiği bir dönemde transit suretle nakledilen yanıcı ve patlayıcı maddeler uygulamada Babıali ile düvel-i muazzama arasında birçok soruna sebebiyet verdi. Daha sonra nizamname hükümlerinde yapılan tadilat ve ek maddelerle bu sorun giderilmeye çalışıldı<sup>1171</sup>.

Bundan başka Babıali, devletin başkentini muhafaza edebilmek amacıyla da bir takım tedbirler almıştı. Deniz korsanlarına karşı içerisinde bir veya iki adet top bulunan Mesajeri ve diğer nakliyat şirketlerine ait buharlıların geceleri boğazlardan geçişleri yasaklanmıştı<sup>1172</sup>. Sadece Kırım Savaşı ve sonrasında müttefik orduların lojistik desteğini sağlayan Mesajeri ve P&O kumpanyalarının boğazdan gece geçişi için özel işaretler tahsis edilmişti<sup>1173</sup>. Ancak savaş sonrası geceleri boğazdan geçilmesi tekrar yasaklandı. Mesajeri yönetimi 1863'te bazı fevkalade durumlarda haftada bir defa da olsa boğazdan geçilmesine ruhsat verilmesi talebinde bulundu<sup>1174</sup>. Babıali, 1872 tarihine kadar Mesajeri ve diğer buharlı nakliyat şirketlerine ait gemilerin geceleri boğazdan geçişine zaman zaman ruhsat verdi. Ancak gemiler yüklü oldukları top güllerini boğazda bırakmak şartıyla geçiş ruhsatı elde edebiliyorlardı<sup>1175</sup>.

Barut Nizamnamesinin kabul edildiği aynı yılda yani 1872'de boğazlardan geçişe yönelik 14 maddelik bir nizamname kabul edildi. Nizamnamenin üçüncü maddesine göre barış döneminde boğazlardan geçişler serbest olacaktı, ancak Akdeniz'den gelen gemiler top güllerini Lapseki, Karadeniz tarafından gelen gemiler ise Büyükdere iskelesine bırakacak, dönüşte alabilecekti(Madde 10)<sup>1176</sup>. Nizamnameye rağmen top güllesiyle boğazdan geçen gemiler, tespit edilmesi durumunda, her barut güllesi için 60

<sup>1169</sup> TBMM. Zabıt Ceridesi, Devre X, İçtima 1, Cilt VII, 2 Mayıs 1955, S. Sayısı 256. Barut ve patlayıcı maddelerle silah ve teferruatı ve av malzemesinin inhisardan çıkarılması hakkında kanun lâyihası.

<sup>1170</sup> BOA. BEO. 2669/200152, 19 Eylül 1905.

<sup>1171</sup> TBMM. Zabıt Ceridesi, Devre X, İçtima 1, Cilt VII, 2 Mayıs 1955, S. Sayısı 256.

<sup>1172</sup> *The Levant Times and Shipping Gazette*, 3 Feb. 1872, s. 3.

<sup>1173</sup> DMA. MKT. III. 24/176, 19 Nisan 1854; DMA. Şura-i Bahriye 16/162A, 17. Nisan 1854; BOA. HR. MKT. 189/72, 16 Mayıs 1857.

<sup>1174</sup> BOA. HR. TO. 200/17, 11 Haziran 1863; HR. TO. 200/73, 16 Ağustos 1864.

<sup>1175</sup> *The Levant Herald*, Wednesday, 6 Decembre 1871, s. 330.

<sup>1176</sup> *The Levant Times and Shipping Gazette*, 3 Feb. 1872, s. 3.

kuruş, top güllesi için ise 90 kuruş ceza ödeyeceklerdi (madde 6)<sup>1177</sup>. Mesajeri ve diğer nakliyat şirketleri bu şekilde geceleri boğazdan geçebilme hakkına kavuştular. Ancak 1877-1878 Osmanlı-Rus harbi sırasında boğazlardan geçiş geçici süreliğine tehir edildi, savaş sonrasında ise geçişlere belirli günlerde ruhsat verildi. Örneğin Mesajeri'nin Kale-i Sultaniye boğazından gece geçişine sadece Cuma günleri ruhsat verilmekteydi<sup>1178</sup>. Ancak Ermeni isyanlarının ortaya çıktığı ve 1897 Türk-Yunan Savaşı'nın yaşandığı dönemlerde 1896-1900 arasında yabancı nakliyat şirketlerinin geceleri boğazlardan geçişine müsaade edilmedi<sup>1179</sup>. Daha sonraki yıllarda ise Babıali, asayişin durumuna göre kısmen geçiş ruhsatı vermeye devam etti<sup>1180</sup>. Böylelikle Babıali bu nizamnamelerin kabul edilmesiyle imparatorluğun başkenti ve ülke topraklarına legal ya da illegal yoldan silah girişini denetlemek ve kontrolü altında tutabilmek için hukuki zemini oluşturmaya çalışmıştı.

### ***Silah Kaçakçılığı***

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı Devleti'nin birçok bölgesinde ortaya çıkan milliyetçi ve ayrılıkçı hareketler, Osmanlı sularında yabancı buharlı nakliyat kumpanyaları üzerinden yapılan kaçak silah taşımacılığını da önemli oranda arttırmıştı. Gayrimüslim tebaanın Osmanlı'ya karşı isyanlarını muhtelif yöntemlerle destekleyen Fransa, şark sorunu bağlamında izlemiş olduğu siyaset gereği, yabancı nakliyat kumpanyalarından ziyadesiyle istifade etme yoluna gitti<sup>1181</sup>.

Mesajeri buharlıları aracılığıyla Osmanlı memleketlerine kaçak yoldan sokulmaya çalışılan *eşya-yı nariye* hakkında Osmanlı resmi kayıtlarında birçok örnek mevcuttu. Mesajeri buharlıları üzerinden bu türden yapılan illegal taşımacılık faaliyetleri genellikle İzmir, Beyrut, Selanik ve İstanbul gibi limanlara sehven ve gizlice çıkarılması esnasında yapılan tahkikat neticesinden anlaşılmaktaydı<sup>1182</sup>. Yabancı memleketlerden getirilen *eşya-yı nariye*, genellikle küçük ve تنها iskele kentleri sahilinde açıkta duran

<sup>1177</sup> *The Levant Times and Shipping Gazette*, 3 Feb. 1872, s. 3.

<sup>1178</sup> Mesajeri yetkilileri bu duruma itiraz ederek Salı ve Çarşamba günleri de geçiş izni istediler. Lakin buna muvaffak olamadılar. BOA. BEO. 689/51642, 6 Eylül 1895.

<sup>1179</sup> BOA. MV. 94/13, 23 Aralık 1897; İ. MTZ (01). 24/1171, 24 Nisan 1897; MV. 96/3, 8 Ağustos 1898; BEO. 1467/109994, 6 Mart 1900.

<sup>1180</sup> BOA. İ. HR. 387/1321 Z 06, 17 Mart 1904; İ. HR. 396/1323 Ra 23, 3 Temmuz 1905.

<sup>1181</sup> Jonathan A. Grant, *Rulers, Guns and Money: The Global Arms Trade in the Age of Imperialism*, Printed in the United States of America, Harvard College 2007, s. 62-63.

<sup>1182</sup> BOA. BEO. 475/35616, 3 Ekim 1895.



Mesajeri buharlısından; mavna ve kayıklar aracılığıyla sahile taşınmaktaydı<sup>1183</sup>. Bunun yanında Babıali'nin yabancı ülkelerde bulunan sefaretlerinin yapmış oldukları istihbari çalışmaları neticesinde Dahiliye Nezareti'ne gönderdikleri telgraflardan da öğrenilmekteydi<sup>1184</sup>.

Türk-Yunan gerginliğinin artmaya başlamasıyla Marsilya'dan Yunanistan'a önemli miktarda silah sevkiyatı yapılmaya başlandı. Bu durum aynı zamanda MM Kumpanyası üzerinden uluslar arası silah ticaretinin yapıldığının da bir göstergesiydi. Ancak bazı durumlarda silahların sevkiyatının yapıldığı yerler değişebildiğinden uluslar arası silah ticareti, kaçakçılığa dönüşebilmekteydi. Bu bağlamda Kasım 1889'da Pire'ye gönderilmek üzere Fransa'nın Anvers şehrinde MM Kumpanyası'nın *Moeris* adındaki buharlısına yüklenen üç sandık silah, her nasılsa sehven Selanik'e çıkarılmıştı. Gümrük memurlarının kontrolü neticesinde ortaya çıkarılan üç sandık içerisindeki 210 adet silah Tophane-i Amire'nin Maçka ambarına gönderildi ve gerekli yazışmalar yapıldı. Fransız sefreti el konulan bu silahların iadesi için girişimde bulduysa da amacına muvaffak olamadı. Zira bu silahların 14'ü çifte ve av tüfeği, diğerleri ise Osmanlı'ya girişi yasak olan süngülü ve kasaturalı rovelverden oluşmaktaydı. Dahiliye Nezareti, 14 adet av tüfeğinin manifestosu olmadığından bunların iadesi için iki kat vergi alınması, harp tüfeklerinin ise ithalatı yasak olmasından dolayı devlet hazinesine alınmasına dair karar verdi<sup>1185</sup>. Buradan Türk-Yunan savaşına doğru giderken Rumların Mesajeri üzerinden Selanik'e silah yığınağı yapmak istediği anlaşılmaktadır. Gerginliğin arttığı dönemlerde sınır güvenliği ve Yunan gemilerine yönelik kontroller daha da sıkılaştığından silah tüccarları yada kaçakçıları Mesajeri gibi daha güvenli nakliyat şirketleri aracılığıyla silah sevkiyatı yapmayı tercih ettikleri ihtimal dahilindedir. Mühimmat Osmanlı güvenlik birimleri tarafından ele geçirildiğinde ise taraflar diplomatik bir dil geliştirerek *her nasılsa sehven ve hafien* mazeretine sığınarak durumu idare etme yoluna gitmişlerdir.

Bunun yanında Ağustos 1892'de Pire üzerinden Selanik'e gelen Mesajeri buharlısıyla yolculuk yapan emekli Rus askeri Vilademir'in ecza sandığında yanıcı ve patlayıcı

<sup>1183</sup> BOA. BEO. 1648/123574, 19 Nisan 1901.

<sup>1184</sup> BOA. HR. TO. 350/23, 16 Ekim 1893; BEO. 1648/123574, 19 Nisan 1901.

<sup>1185</sup> BOA. MV. 49/80, 22 Kasım 1889.

maddeler bulunmuştu. Bunun üzerine Viladimir Dersaadet'e gönderilmiş ve İstanbul ile Petersburg Rus sefaretleri tarafından bir haber gelinceye kadar el konulmuştu<sup>1186</sup>.

Yine Eylül 1905'te Pire'ye gönderilmek üzere MM Kumpanyası'nın Kırım (Crimee) adlı buharlı gemisine yüklenen bir sandık fişek yanlışlıkla İzmir limanına çıkarılmıştı. Sandığın muayenesi üzerine içerisinde 6 bin adet rovelver fişeği bulundu ve bu fişekler derhal İzmir Topçu Kumandanlığına teslim edildi. Fransız sefreti adı geçen sandığın transit suretle ithal edilmek istendiğini ancak yanlışlıkla İzmir limanına çıkarıldığını ileri sürerek iadesini istedi<sup>1187</sup>. Diğer yandan Mesajeri, İzmir acentesi de fişeklerin iade edilmesi için bizzat Babıali nezdinde girişimde bulundu. Babıali, Fransız sefaretinin ve Mesajeri acentesinin taleplerini hukuki sakıncalarını belirterek reddetti<sup>1188</sup>.

Yabancı memleketlerden getirilen yanıcı ve patlayıcı maddeler, gerek gizli, gerekse doğrudan olarak memalik-i şahaneye ithal olunur ise bedelsiz olarak el konulacak ve müsadere edilerek bedelinin iki misli para cezası alınacağı barut nizamnamesinin 15. Hükümünde belirtilmişti. Bunun üzerine Dahiliye Nezareti, müsadere edilen bu sandığın teslim edilmesi için 4.490,60 kuruş ceza-i nakdin ödenmesi hususunda gerekli tebligatı konsolos aracılığıyla Mesajeri İzmir acentesine bildirdi<sup>1189</sup>.

Bunun yanında Zaptiye Nezareti'nden İstanbul kaymakamlıklarına gönderilen 24 Haziran 1906 tarihli mektupta ise; İskenderun'a uğrayan ve oradan Mersin, Beyrut, İzmir üzerinden Dersaadet'e gelecek olan Mesajeri'nin *Ekvator* adlı buharlısında çok miktarda rovelver ve fişek bulunduğu, bunların Osmanlı memleketlerine çıkarılmasına meydan verilmemesi, bu konuda Adana, Beyrut ve Aydın vilayetlerine gerekli tebligatın yapılması bildiriyor ve adı geçen silah ve fişeklerin Osmanlı memleketlerinin her hangi bir yerine çıkarılması durumunda, gereğinin yapılmasını istiyordu<sup>1190</sup>.

Bundan başka Marsilya ve Paris şehbenderlerinin istihbari faaliyetleri neticesinde Marsilya'dan Osmanlı memleketlerine illegal yoldan çıkarılmak üzere Mesajeri

<sup>1186</sup> BOA. BEO. 55/4084, 25 Ağustos 1892.

<sup>1187</sup> BOA. BEO. 2669/200152, 19 Eylül 1905.

<sup>1188</sup> “eğer ki nizam-ı mezkurede transit tarikiyle nakl olunacak barut ve alet-i ceri'ye hakkında sarahat yoksa da devlet-i aliye barut ve top ve esliha ve mühimmat-ı sairenin memalik-i mahruse-i şahaneye idhalinin umumen meni hak ve selahiyetini hod be hod haiz olup bunların transit tarikiyle nakline müsaade gösterilmesi ise bir takım suistimalatı istilzam edeceği cihetle caiz olamayacağından idhali uhden memnu olan barut ve alat ve edavat-ı harbiyenin transit tarikiyle geçirilmesine müsaade olunamayacağı şura-yı devlet kararıyla hariciye nezaret-i celilesinden düvel-i mütehabe süferasına tebliğ kılındı... BOA. BEO. 3060/229430, 13 Nisan 1907.

<sup>1189</sup> BOA. BEO. 2669/200152, 19 Eylül 1905.

<sup>1190</sup> BOA. ZB. 590/122, 24 Haziran 1906.

buharlılarına yanıcı ve patlayıcı maddeler yüklendiğine dair telgraflar gelmekteydi. 16 Ekim 1893 tarihinde Marsilya baş şebenderliği tarafından Hariciye Nezareti'ne gönderilen telgrafta; Mirzayan namında Ermeni bir şahıs tarafından 12 Eylül 1893'te Osmanlı limanları üzerinden Konya'nın Obruk nahiyesine sevk olunmak için 333 kilogram silah ve 50 kilogramlık bir sandık barut MM Kumpanyası posta buharlısına verilmek üzere Liege rıhtımında bekletildiği bildirilmekteydi<sup>1191</sup>.

Nisan 1901'de ise Marsilya ve Paris baş şebenderinden Hariciye Nezareti'ne gönderilmiş olan telgrafnamelerde; Pire'de Maltesinos biraderlere irsal edilmek üzere 18 Nisan'da Marsilya'da MM Kumpanyası'nın Senegal adlı buharlı gemisine 40 sandık tüfek yüklendiği ve bu tüfeklerin Yunanistan'a ulaştığında küçük gemiler veya kayıklar aracılığıyla aktarma edilmek suretiyle Osmanlı memleketlerine ithal olunacağı bildirilmiş, daha sonra da bu silahların girişinin engellenmesi için gerekli önlemlerin alınması istenilmişti<sup>1192</sup>.

Bunların haricinde Mesajeri buharlıları üzerinden Osmanlı sahil memleketlerine illegal olarak taşınan yanıcı ve patlayıcı maddeler hakkında ziyadesiyle örnek bulunmaktaydı<sup>1193</sup>. Genelde yabancı nakliyat kumpanyaları özelde ise Mesajeri buharlıları üzerinden kaçak yoldan taşınan yanıcı ve patlayıcı maddeler Osmanlı memleketlerine girişi, Babıali'nin hukuki zeminde ve uygulamada vermiş olduğu her türlü çabasına rağmen, ancak kısmen engellenebildi.

### ***Tütün Kaçakçılığı***

MM Kumpanyası üzerinden yapılan kaçakçılık faaliyetlerinde sınırlı da olsa yer alan bir diğer emtia ise 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Avrupa'da çok fazla talep gören ve Osmanlı'nın önemli ihraç ürünlerinden biri olan tütündü.

Babıali'nin Fransa ile imzaladığı 1861 anlaşmasınının 10. Maddesinde belirtildiği üzere Fransız tüccarlar, Osmanlı memleketlerinden tütün ihraç etmek istediklerinde, Osmanlı tüccarlarının tabi oldukları nizamı tabi olacaklardı. Bundan dolayı Fransız tüccarlar,

<sup>1191</sup> BOA. HR. TO. 350/23, 16 Ekim 1893.

<sup>1192</sup> BOA. BEO. 1648/123574, 19 Nisan 1901.

<sup>1193</sup> Bu örnekler için bakınız. BOA. DH. MKT. 862/9, 19 Mayıs 1904; BEO. 247/18505, 30 Temmuz 1893; BEO. 2872/215344, 14 Ağustos 1906; BEO. 475/3568, 13 Eylül 1897; DH. MKT. 2744/42, 20 Şubat 1909.

ihraç edecekleri tütünün miktarını önceden gümrük idaresine bildirmek kaydıyla, her türlü gümrük resminden muaf tutulacaklardı<sup>1194</sup>.

Ancak 14 Mayıs 1883'te çoğunluğu Fransız sermayedarlar tarafından kurulan Tütün Rejisi'nin (*Societe de la Regie Cointeresse des Tabacs de L'Empire Ottoman*) Osmanlı Devleti'ndeki yerli tütün üretim ve tüketimini inhisarına alması tütün ticaretinde yeni bir dönemi başlattı. Babıali, mali sıkıntıdan dolayı Tütün Rejisi'ne bu imtiyazı vermek durumunda kaldığından, tütün tekeline karşı olumsuz bir düşünceye sahipti. Diğer yandan Osmanlı tarımı ve ticaretinde önemli bir yere sahip olan böyle bir ürünün rejinin inhisarına bırakılması, geçimini tütünden sağlayan muazzam bir kesimin tepkisine neden oldu. Tütün rejisine karşı olan bu kesimler muhalefetini tütün kaçakçılığına katılarak, Babıali ise tütün kaçakçılığına göz yumarak gösterdi<sup>1195</sup>.

Bu durum Tütün Reji'sini rahatsız etmekteydi<sup>1196</sup>. Osmanlı tarımında önemli bir yer teşkil eden tütün ekimi ve ticaretinde Reji İdaresi'nin, inhisar oluşturma yoluna gitmesi, geçimini tütünden sağlayan çiftçi ve tüccarların tepkisine neden oldu ve bu gruplar ürünlerini rejiye vermek yerine kaçakçılık yoluyla satmayı tercih ettiler.

Daha önce tütün ticareti yapan tüccarlar rejinin inhisarından sonra bir anda kaçakçı oldular. Kaçak alıcılar tütün üreticilerine rejinin verdiği fiyattan daha yüksek fiyatlarla ürünlerini satma imkânı sağladılar. Osmanlı ihracatında önemli bir yer tutan tütün, navlun olarak yabancı buharlı nakliyat şirketlerine önemli miktarda gelir sağlamaktaydı. Bu durum ise birçok buharlı nakliyat kumpanyası üzerinden yapılan muazzam bir tütün kaçakçılığının ortaya çıkmasına sebebiyet verdi. Kaçakçılığın artması üzerine Reji İdaresi zarar etmeye başladı. Reji, tütün kaçakçılığının artmasını hükümetin lakayt tutumuna bağlamaktaydı. Bunun üzerine Babıali, 1895'te Reji'ye gümrüklerde görevli memur bulundurmasına izin veren bir karar aldı. Bu kararlar rejiye ait memurlara, kaçakçılığı önlemek maksadıyla jandarma refakatinde arama yapabilme hakkı verildi<sup>1197</sup>.

<sup>1194</sup> *Muahedat Mecmuası*, I., s. 46-47; Boiteau, *Les Traités de Commerce*, s. 143.

<sup>1195</sup> Dıgıroğlu, *Trabzon Reji İdaresi*, s. 33-35; Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş*, s. 23-26; Oktay Gökdemir, "XIX. Yüzyıl Sonunda İzmir ve Çevresinde Tütün Kaçakçılığı", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Özel Sayı I, S. 3, 1993, s. 324. 324-333.

<sup>1196</sup> Dıgıroğlu, *Trabzon Reji İdaresi*, s. 32-34; Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş*, s. 23-26.

<sup>1197</sup> Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş*, s. 34-35.

Bunun yanında rejinin en önemli sorunlarından biri de İran transit ticaretiyle nakledilen tütün ve kaçak tütün taşıyan nakliyat şirketlerinin transit ticaret yaptıklarını ileri sürerek tütünün müsadere edilmesini engellemeleriydi. İran'da da bulunan tütün rejisinin imtiyazı lağvedilince her kesimin tütün ticareti yapabilme hakkı doğmuştu. Bu bağlamda Osmanlı Reji İdaresi, İran'dan transit olarak getirilen tütüne de rejinin mührünü basarak kaçakçılığı önleme yoluna gitmek istedi. Ancak bu durum uluslar arası transit ticaret kaidesine aykırı olduğundan böyle bir isteğin kabulü imkânsızdı<sup>1198</sup>. Osmanlı'nın da dâhil olduğu 1863 tarihli uluslar arası anlaşma gereğince ticari emtianın boğazlardan geçişi serbest olup, Rusya'dan Yunanistan'a gönderilen emtianın bir gemiden, gemi sahibi aynı olsun olmasın, diğer bir gemiye aktarılması icap olur ise bu muamele tabi olunan anlaşma gereğince Gümrük Emaneti ambarlarında ve rüsumat memurlarının gözetimi altında yapılır ve bunlardan hiçbir vergi tahsil edilemezdi<sup>1199</sup>.

Buna karşın reji idaresi kimi zaman kendinde bu yetkiyi görerek İran'dan transit gelen tütünleri mühürsüz olduğu gerekçesiyle müsadere ettirmişti. Rejinin bu türden uygulamaları, gerek Babıali gerekse de ilgili devletlerin konsolosları tarafından kabul edilmediğinden İran transit yoluyla nakledilen tütün müsadere edilse bile daha sonra iade ediliyordu.

Tütün ihracatının rejinin inhisarına alınması en fazla Fransız buharlı nakliyat kumpanyalarına, bilhassa MM Kumpanyası'na yaradı. Zira rejinin tütün nakliyatında en çok istifade ettiği şirketlerden biri de MM Kumpanyası'ydı<sup>1200</sup>. Mesajeri'nin İzmir, İstanbul, Samsun ve Trabzon acentelerinin şirket merkezine gönderdikleri raporlarında, Tütün Reji'si şirkete emtia sağlayan en önemli kuruluşlardan biri olarak gösterilmekteydi<sup>1201</sup>. Buna rağmen MM Kumpanyası üzerinden de az miktarda da olsa tütün kaçakçılığı yapıldığı anlaşılmaktadır.

MM Kumpanyası'nın *Guadalquivir* adlı buharlısıyla İran'dan Siros'a aktarılmak üzere 1896 Martında İstanbul'a getirilen 100 balya tönbeke, gümrüğün tatil bulunduğu esnada

<sup>1198</sup> BOA. ŞD. 2683/42, 26 Ekim 1896.

<sup>1199</sup> BOA. ŞD. 2682/3, 26 Ekim 1316.

<sup>1200</sup> Hatta Tütün kaçakçılığının önüne geçebilme için Mesajeri buharlısında 1903 tarihinde Reji müfettişleri, Rus genel konsolosu ve İtalyan amiraliyle bir toplantı yapılmıştı. BOA. Y. EE. KP. 18/1743, 4 Mart 1903.

<sup>1201</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1911, 1912, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1912, Chapitre 4, Trafic*.

memur bulunmayan bir mahalden mühürsüz bir şekilde rıhtım şirketine ait antrepoya yerleştirilmişti. Bunun üzerine 100 balya tönbe kü Galata Gümrüğü tarafından müsadere edildi<sup>1202</sup>. Tönbe külere el konulmasına dair tebligat İstanbul Fransız konsolosuna da bildirildi. Fransız konsolosu, tönbe külerin müsadere edilmesinin transit ticaret kaidesine aykırı olduğu iddia ederek, iadesini talep etti<sup>1203</sup>. Babıali de mühürsüz olarak rıhtım şirketinin antreposuna konulan tönbe külerin kaçak addedilmesine dair delillerin yetersiz olduğunu kanaatine vararak iade edilmesine dair karar verdi<sup>1204</sup>.

Bunun haricinde Mesajeri buharlısında seyahat eden yolcular da beraberinde kaçak tütün bulundurabiliyorlardı. Zaptiye Nezareti'nin Dersaadet Reji İdaresi'ne hitaben yazdığı 28 Nisan 1908 tarihli mektubunda; 21 Mart Çarşamba günü Suriye hattından İstanbul'a gelen Mesajeri'nin *Sydney* adlı buharlısında bulunan Fransız tebaasından Tomas adlı şahsın beraberinde getirdiği bir çuval kaçak tütüne gümrük görevlileri tarafından el konulduğu bildirilmekteydi<sup>1205</sup>.

Sınırlı sayıdaki bu örneklerden anlaşılacağı üzere, tütün kaçakçılığı hususu reji idaresi, Babıali ve ilgili devletlere göre değişiklik yorumlamalara sebebiyet verebilmekteydi. Zira Tütün Rejisi, transit ticaret yoluyla da olsa, neredeyse kendi inhisarı dışında yapılan tüm tütün ticaretini illegal olarak görme eğilimindeydi. Babıali'nin ise reji inhisarına yaklaşımı başından beri olumsuz bir çizgide devam etti. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'ndeki tütün kaçakçılığı reji merkezli bir tanımlamadan ibaret olduğu için, klasik anlamda hukuki mevzuatta bilinen kaçakçılıktan farklılık arz etmekteydi. Bu bağlamda Osmanlı sularında reji inhisarı haricinde Mesajeri buharlıları üzerinden yapılan tütün nakliyatı, Babıali'nin Fransa ile imzaladığı 1861 anlaşmasının 10. hükmüne göre kaçakçılık olarak addedilemezdi. Zira anlaşmanın geçerlilik süresi 28 yıldır ve bu süre zarfında iki devlet arasında yeni bir anlaşma imzalanmadan bu hükmün geçersiz olma ihtimali imkân dâhilinde değildi.

#### **4.2.2. Kaçak Yolcu Taşımacılığı**

Nüfusu her zaman zenginlik kaynağı olarak gören Osmanlı klasik devlet anlayışı 19. yüzyılda önemli değişikliğe uğramak durumunda kaldı. 19. yüzyılda dâhilde Osmanlı

<sup>1202</sup> BOA. ŞD. 2683/42, 26 Ekim 1896; BEO. 1096/82141, 29 Mart 1898; BEO. 1025/76844, 25 Kasım 1897.

<sup>1203</sup> Fransa sefaretinden Hariciye Nezaretine varid olan 11 Mart 1899 tarihli mektup. BOA. BEO. 1337/100202, 9 Temmuz 1899.

<sup>1204</sup> BOA. BEO. 2893/216962, 20 Temmuz 1906; ŞD. 2683/42, 26 Ekim 1896.

<sup>1205</sup> BOA. ZB. 482/130, 28 Nisan 1908.

liman kentlerinde yaşanan büyük değişim ve gelişim, hariçte ise sanayileşen Avrupa ekonomisinin baskısı, Batılı misyonerlerin Osmanlı toplum yapısı üzerindeki etkisi, iç ve dış göçü tetikleyen en önemli etkenlerdendi. Osmanlı yöneticileri, çok sıkı kurallarla sınırları belirlenen din ve tarıma dayalı Osmanlı geleneksel toplum yapısını, uzun süre muhafaza etme yoluna gitti. 1864 Pasaport Nizamnamesi, ilan edilinceye kadar Osmanlı dahilinde seyahat eden tüm yolcular merkezde İstanbul mahkemelerine, eyaletlerde ise naiplere başvurarak bir mürur tezkeresi almak zorundaydılar.

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, yabancı buharlı deniz nakliyat şirketlerinin Osmanlı iskele ve liman kentlerinin neredeyse tamamına uğramaya başlaması, liman kentlerinin değişim ve gelişimini tetikledi. Bu durum bir yandan iç bölgelerle liman kentleri arasındaki iç göçü, diğer yandan ise uluslararası, bilhassa Osmanlı ile Avrupa ve Amerika arasındaki dış göç hareketliliğinin artmasında önemli bir rol oynadı. Bunun haricinde Osmanlı'da misyonerlik faaliyetlerinde bulunan Batılı dini grupların her geçen gün artması, mezhepsel yönden Osmanlı gayri-Müslimlerinin geleneksek dini yapısını tahrip ederek dönüşüme uğrattı. Büyük güçler, Osmanlı gayri-Müslimleri üzerinden nüfuz mücadelesi verme yoluna gittiler. Bu bağlamda Fransa Devleti de Katolik misyonerlerini Osmanlı Devleti'nde faaliyet göstermeleri için teşvik etti.

Fransız hükümeti bu politikası gereği, 28 Şubat 1851 anlaşmasında MM Kumpanyası'na verdiği posta taşımacılık imtiyazında misyonerlerin bedelsiz olarak taşınması ve gemideki seyahatleri boyunca beslenmelerinin şirket tarafından karşılanmasına dair bir hüküm koydurdu<sup>1206</sup>. Mesajeri'nin Fransız hükümeti ile imzaladığı anlaşmalar zamanla değişime uğrasa da, şirketin devlete karşı sorumluluklarını belirleyen şartname defterindeki hükümler daha sonraki anlaşmalarda yineleni<sup>1207</sup>.

Böylelikle genelde buharlı nakliyat şirketlerinin, özelde ise MM Kumpanyası'nın Osmanlı sularında faaliyet göstermesi, Osmanlı'nın geleneksel sosyo-kültürel ve ekonomik yapısını değişime zorlayan önemli unsurlardan biri oldu. Bu değişim

<sup>1206</sup> Daha önce de belirtildiği üzere şirketin devlete karşı sorumluluklarını belirleyen şartname defterinin 31. Maddesine göre: "Lazaristler (*Les Lazaristes*), misyonerler, Şarite Kardeşler (*Soeur de Charité*) ve diğer tüm dini gruplar (buradan kasıt Katolik Mezhebi'ndekiler), şirket buharlısında bedava seyahat edecek ve gemide buldukları sürece beslenmeleri için her hangi bir ücret ödemeyeceklerdi. AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 29.

<sup>1207</sup> AFL. 1997 002 4857, *Convention du 11 Juillet 1911*, s. 59-60.

neticesinde iç ve dış göçlerin artması üzerine Babıali bir takım önlemler alma yoluna gitti. Bu bağlamda yapılan önemli değişikliklerden biri de 1867 Pasaport Nizamnamesi'nin ilan edilmesiydi. Bu nizamnamenin ilk maddesi: “*Memaliki mahrus-e-i şahaneye dâhil olmak ve yahut harice çıkmak veyahut dâhili memlekette geşt-ü gûzar etmek arzusunda bulunan her kim olur ise olsun memur-ı hakikisi tarafından usul ve kaideye muvafık bir kıta pasaport ahzına mecbur ola*<sup>1208</sup>.” Şeklinde düzenlendiğinden Osmanlı topraklarına giriş-çıkış ve hatta seyahat etme hakkı pasaport alma koşuluna bağlandı. Daha sonra bu nizamnamedeki eksiklikler 1884, 1894, 1911’de kabul edilen pasaport nizamnameleriyle giderilmeye çalışıldı. Pasaport’u olmayan yolcular için ilk dönem para cezası getirilirken daha sonra, hapis ve ülkeden ihraç edilmek şeklinde sertleştirildi<sup>1209</sup>.

Bilhassa dış göç trafiğinin asgari düzeye indirilmesi için uygulanan ceza-i müeyyideler sertleştikçe, kaçak yoldan yapılan göçler cazip hale geldi. Bu durum ise nakliyat şirketi acentelerinden simsarlara ve pasaport dairesinde görevli bulunan memur ve amirlere kadar yurtdışı bağlantılı yasadışı organize göç şebekelerini ortaya çıkardı<sup>1210</sup>.

Mesajeri acenteleri kaçak yolcu alabilmek için diğer nakliyat kumpanyalarıyla sıkı bir rekabet içerisindeydiler. Hatta sadece kaçak göçmen taşıyabilmek için filosunda üç dört buharlı gemi bulunduran Yunan *Societe Gozieas* ve *Russa Danoise* gibi küçük nakliyat kumpanyaları kuruldu<sup>1211</sup>. Mesajeri acenteleri ise daha fazla göçmen taşıyabilmek için Lotus, Karnak, Gudalquivir gibi buharlıları daha fazla güverte yolcusu taşıyabilecek şekilde modifiye ettirme yoluna gitti<sup>1212</sup>. Şirket acenteleri bunun yanında kaçak göçmen trafiğini tekelinde bulunduran bilhassa Ermeni ve Marûni simsarla iş birliği yaparak bu türden yolculardan önemli miktarda gelir sağladılar.

---

<sup>1208</sup> Belkıs Konan, *Osmanlı Devleti’nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, SBE., Kamu Hukuku Anabilim Dalı, Ankara 2006, s. 32.

<sup>1209</sup> Adı geçen nizamnameler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Konan, *Osmanlı Devleti’nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu*, s. 34.

<sup>1210</sup> BOA. DH. MKT. 1578/14, 24 Kasım 1888; İ. MTZ. CL. 1/37 11 Eylül 1889; HR. SYS. 1523/12; Uygun, “Uluslararası Dilencilğe Bir Örnek: Maruni Dilenciler”, s. 197.

<sup>1211</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1909, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>1212</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 6, Comptabilite*; AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1891, Chapitre 4, Trafic*. Suriyeli muhacirlerin göç etmesine aracılık yapan bu simsarlar hem yolculardan hem de görüldüğü üzere nakliyat şirketlerinden yüksek miktarda para almaktaydılar. BOA. DH. MKT. 85/35; HR. TO. 68/48.



Örneğin Mesajeri'nin Jourdain buharlısının emanetçisi olan Haçator oğlu Agop'un Amerika ve benzeri denizaşırı memleketlerden Mesajeri buharlılarıyla getirdiği bir takım Ermeniye gizlice Osmanlı memleketlerine sokmak istediği Haçator'un İzmir'de yakalanması ve sorguya çekilmesi neticesinde anlaşılmıştı. Haçator'un aynı şekilde Harput ve civarından bir takım Ermenileri de İskenderiye'ye gönderip oradan tezkire almak suretiyle Amerika ve sair ecnebi memleketlerine götürdüğü anlaşılmaktaydı<sup>1213</sup>.

Babialı'nın kaçak yolculara yönelik getirdiği sıkı kontrollerden dolayı Mesajeri buharlıları, sallar ve küçük teknelerle taşınan kaçak göçmenleri alabilmek için çoğu zaman limandan ve fenerden uzakta تنها yerlerde açıkta demirlerlerdi<sup>1214</sup>. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin aldığı sıkı tedbirlere rağmen kaçak göçmenlerin ülkeden çıkışı ve ülkeye girişinin önüne geçilemedi. Zira daha önce de belirtildiği üzere Mesajeri'nin Beyrut Acentesi G. Rigo, bu kontroller için; *“Zaptiye kuvvetleri, göçmenlerin gemiye binmeleri esnasında bazen zorluk çıkarsalar da ben hemen Fransız Konsolosu ile iletişime geçerek durumu düzeltiyordum”* diyordu<sup>1215</sup>. Mesajeri acenteleri Samsun gibi bazı liman kentlerinde Fransız konsolosu olma sıfatını kullanarak bu türden yasakları çoğu zaman ihlal edebiliyorlardı. Babialı, 1894 yılındaki Ermeni olaylarından dolayı limanlarda gece faaliyet yapılmasını yasaklamıştı. Mesajeri Samsun acentesi, aynı zamanda Fransız konsolosu olan H. Contanze, bu yasak hakkında *“Merkezden gelen emirler doğrultusunda limandaki güvenlik önlemlerinin çok sıkı bir şekilde artmasına rağmen, zaptiyelerden ve yerel yönetimden ne zaman müsaade istesem kırmazlardı”*<sup>1216</sup>.” Demekteydi.

Osmanlı resmi kayıtlarında da MM Kumpanyası'nın kaçak yolcu taşıdığına dair acenteleri destekleyen birçok örnek mevcuttu. İskenderun iskele komisyonundan Dahiliye Nezareti'ne gelen mektupta İskenderun iskelesinden hiçbir ferden firar edemediği, ancak bir takım Ermeninin kaçak yollarla fenerden uzak bölgelerde açıkta bekleyen Mesajeri buharlılarına bindiğini belirtmekteydi<sup>1217</sup>.

---

<sup>1213</sup> BOA. DH. MKT. 318/28, 14 Kasım 1894; DH. MKT. 305/37, 29 Kasım 1894.

<sup>1214</sup> BOA. DH. MKT. 1578/14, BOA. DH. TMIK. M. 72/12.

<sup>1215</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1913, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>1216</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1900, 1901, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>1217</sup> DH. TMIK. M. 72/12, 22 Haziran 1899.

Keza Eylül 1894'te Beyrut limanına gelen Senegal adındaki Mesajeri buharlısı zaptiyelerin her türlü engelleme çabalarına rağmen Trablus, Cebel-i Lübnan ve Beyrut iskelelerinden tezkiresiz ve gizli suretle bir hayli kaçak lübnanlı almıştı. Bundan dolayı firarileri kaçıran buharlı kaptanları ve kayıkçıların haklarında pasaport nizamnamesine aykırı hareket ettiklerinden ceza-i nakdi uygulanmış ve mahkemeye havale edilmişlerdi<sup>1218</sup>. Bunun yanında Fransız sefaretine hitaben yazılan 28 Haziran 1899 tarihli mektupta; 9 Haziran akşamı İskenderun'dan hareket eden *Congo* adlı Mesajeri buharlısı altı mil kadar açıkta demirlemişti. Bu esnada Kıbrıs'a gitmek üzere sandalla yanaşan 30 kadar Ermeninin gemi kaptanı tarafından kabul edilmesi üzerine şirketin ve kaptanın uyarılması yönünde Fransız konsolundan talepte bulunulmuştu<sup>1219</sup>.

Kaçak yolcuların Osmanlı memleketlerine çıkarılmaması için alınan tedbirler gereği kimi zaman buharlıların limana girişine izin verilmediği de oluyordu. Bu gibi durumlarda nakliyat şirketi zarar ettiğini ileri sürerek Babıali'den tazminat talebinde bulunabiliyordu. Örneğin Mesajeri'nin Batum'dan gelen *Douro* adlı buharlısı, Batum dönüşü 24 Aralık 1905'te Trabzon limanına uğradı. Ancak şirket acentesinin ve Fransız konsolosunun belirttiğine göre Trabzon liman idaresi, Mesajeri'nin Batum'dan aldığı 150 yolcunun, vize ve pasaportları olmaması ve ekserisinin yasaklı kişilerden oluşması dolayısıyla, limana çıkışını engellemişti. Bu esnada yaşanan gecikme dolayısıyla şirket yönetimi, adı geçen buharlının Fatsa, Ünye, Samsun ve İzmir limanlarına zamanında uğrayamadığından bin lira zarar ettiğini ileri sürerek bu zararın Babıali'den tanzim edilmesine yönelik talepte bulundu<sup>1220</sup>.

Bunun üzerine Babıali, yerel yönetimlerden bu olayın soruşturulmasını istedi. Trabzon liman riyaseti ve valiliğinin yaptığı araştırma neticesinde, *Doura* adlı Mesajeri buharlısının, 24 Aralık 1905'te Trabzon limanına uğradığı esnada limanda Lloyd ve Yunan kumpanyasına ait buharlıların bulunmasının yanında hava muhalefeti sebebiyle yükünün ancak bir kısmını limana indirebildiği anlaşılmıştı. Havanın daha da şiddetlenmesi üzerine Polathane limanına sığınmış ve 5 gün bu limandan çıkamamıştı. 28 Aralıkta ise buharlı yoluna devam etmiş ve yalnızca Samsun limanına uğramıştı. Fatsa ve Ünye iskelelerine ise Mesajeri buharlıları muntazaman değil de sadece ihtiyaca binaen uğramaktaydılar. Bunun yanında mevzu bahis olan 150 yolcunun Kavak'tan

<sup>1218</sup> BOA. BEO. 551/41285, 14 Ocak 1895; ŞD. 2283/11, 5 Eylül 1894; BEO. 2955/221599, 5 Aralık 1906.

<sup>1219</sup> HR. SYS. 2776/2, 12. 07. 1899; DH. TMİK. M. 73/90, 6 Eylül 1899.

<sup>1220</sup> BOA. BEO. 2882/216117, 22 Haziran 1906.

İdare-i Mahsusa buharlılarına aktarma yapılmasından dolayı Mesajeri'nin bu yolcular için ne Trabzon ne de Dersaadet'te gecikmeye maruz kaldığı ifade edilmişti. Yapılan tahkikat neticesinde Mesajeri buharlısının diğer şirketlere ait buharlılar gibi belirtilen tarihler arasında gecikmesi hava muhalefetinden kaynaklandığı için bu durumda şirketin Babıali'den tazminat istemesinin haklı bir gerekçesinin olmadığına karar verildi<sup>1221</sup>.

Genelde buharlı nakliyat şirketleri özelde ise MM Kumpanyası'nın kaçak yolcu taşımalarının en önemli nedeni şüphesiz muazzam oranda gelir sağlayan göçmen trafiği pastasından daha fazla pay elde edebilmektir. Barcelona şehbenderi Yusuf Bey'in deyiimiyle *“devletin şanına nakıs getiren bu illegal ve kontrolsüz göçler”*<sup>1222</sup> sadece Osmanlı Devleti'nin uluslararası alanda saygınlığının zedelenmesine değil, aynı zamanda ülke güvenliği için de büyük tehdit oluşturmaktaydı. Gayrimüslim isyanlarının, bilhassa Ermeni isyanlarının arttığı bir dönemde suça karışmış olan komitacılar ve isyancı elebaşlarının kaçak göçmenler arasına girerek güvenli bir sığınak olarak gördükleri yabancı nakliyat şirketlerine bilhassa Mesajeri'ye ait buharlılara sığınmaları devletin ve kamuoyunun güvenliği için önemli bir tehdit algısı oluşturmuştu.

Zira yabancı nakliyat şirketlerine ait buharlı gemiler ülkenin toprak bütünlüğünün yüzen bir devamı kabul edildiği için bu gemilerin boğaza girişi, sadece sağlık görevlileri tarafından engellenebilirdi. Eğer buharlı hareket etmeden önce suç işlendiğinden şüphelenilen bir Osmanlı vatandaşı buharlıya girmiş ise konsolosluk görevlilerinin Osmanlı yetkililerine yardımcı olacağı, hatta arama izni bulunması halinde Osmanlı yetkililerine teslim edileceği, ancak gemi kıyıda değil ise gemide bir Osmanlı vatandaşı olsa bile bu aramanın Osmanlı zabitanı tarafından değil, kendi yetkilileri aracılığıyla yapılabileceği ayrıca arama izninde şüphelilerin isimlerinin yer alması gerekmektedir<sup>1223</sup>. Ancak Osmanlı yetkilileri ne zaman konsolosluk görevlilerinin refakatinde yetki talebinde bulunsa, büyük elçilikler önceki yazışmaları referans göstererek kişinin suçunun sabit olması ve arama izninde adının yer alması şartıyla izin verebileceklerini bildirmişlerdi. Hatta Ermeni isyanları esnasında suçları sabit olan

<sup>1221</sup> BOA. BEO. 2882/216117, 22 Haziran 1906; BEO. 2759/206915, 13 Şubat 1906; BEO. 2799/209918, 8 Nisan 1906.

<sup>1222</sup> BOA. HR. TO. 68/42, 29 Ocak 1889.

<sup>1223</sup> BOA. HR. HMŞ. İŞO. 186/69, 18 Şubat 1899; Konan, *Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu*, s. 47-48.

isyancı elebaşları bile çoğu zaman konsolosların araya girmesiyle Mesajeri buharlıları tarafından yurt dışına çıkarılmışlardı. Kimi zaman ise Mesajeri acentelerinin, arama yapmak amacıyla buharlıya giren zaptiye ve zaptiye şeflerini darp ve tahkir ettikleri de görülmekteydi<sup>1224</sup>.

Fransa'nın Osmanlı tebaası Ermenileri misyonerleri aracılığıyla önce Katolikleştirilmesi, sonra da kendi safına çekerek bunlar üzerinden pazar oluşturma ve nüfuz kurma yoluna gitmesine yönelik politikasının MM Kumpanyası üzerinde yansımaları olacağı kaçınılmazdı.

Ermeni olayları sırasında önemli isyanlara karışan birçok komitacı ve isyancı elebaşı bizzat Mesajeri buharlıları aracılığıyla nakledilmişti.

İlk Ermeni isyanlarından biri olan Zeytun İsyanı'na katılan isyancı elebaşı Agasi ve yanındaki Oghassi, Ratchia, Eyak ve Melci adlarındaki dört zanlı Fransız İstanbul Elçisi P. Cambon'un da aracılığıyla Marsilya'ya gönderilmek üzere Mersin'de demirlemiş olan *Sindh* adlı Mesajeri buharlısıyla gönderildiler<sup>1225</sup>. Aghassi kendi yazdığı hatıralarında bu durumdan şöyle bahsetmekteydi: “*ben ve arkadaşlarım 14 Mart 1896 günü Mersin limanına geldik. Burada bizi özgür topraklara yani Fransa'ya götürmek üzere Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Sindh adlı buharlısı beklemekteydi*”<sup>1226</sup>.

Yine Ekim 1895'te Trabzon'a da sirayet eden Ermeni olaylarında da Manok, Kiragosyan ve Ağa Melikyan gibi isyancı elebaşları Batum ve İstanbul ile bağlantılarını Mesajeri buharlıları üzerinden sağladılar<sup>1227</sup>. Trabzon olayları sırasında Trabzon Fransız Konsolosu M. Cilliere, İstanbul Fransız Elçisi M. P. Cambon'a 11 Ekim 1895 sabahı bir telgraf göndererek, iki Osmanlı kruvazörünün Trabzon limanına yanaştığını, böyle bir durumda Trabzon limanında demirlemiş bir Mesajeri buharlısının hoş karşılanacağını (muhtemelen Ermeniler nezdinde) bildirerek, acilen bir Mesajeri buharlısının Trabzon'a

<sup>1224</sup> BOA. HR. HMŞ. İŞO. 186/69, 18 Şubat 1899.

<sup>1225</sup> *Osmanlı Belgelerinde Ermeni-Fransız İlişkileri (1879-1918)*, I, Başbakanlık Devlet Arşivleri Yayınları, Ankara 2002, s. 55-56; Esat Uras, *Türk Tarihinde Ermeniler*, 2. Baskı, Belge Yayınları, İstanbul 1987, s. 496; Zeytun olaylarını araştırmakla sorumlu Fransız Konsolosu M. Barthelemy'den, Fransız İstanbul Elçisi M. P. Cambon'a gönderdiği 13 Fevriyer 1896 tarihli mektup. *Ministere des Affaires Etrangeres Documents Diplomatiques Affaires Armeniennes 1895-1896*, Imprimerie Nationale Paris 1897, s. 75.

<sup>1226</sup> Aghassi, *Zeitoun: Depuis les Origines Jusqu'a l'Insurrection de 1895*, Traduction d'Archag Tchobanian, Edition Dv Mercvire de France, Paris 1894, s. 317.

<sup>1227</sup> Trabzon'daki Ermeni olayları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Ahmet Halaçoğlu, “1895 Trabzon Ermeni Olaylarının Başlangıcında Ermeniler Arasındaki Muhabere ve Olaya Karışan Ermenilerin Muhakemeleri” *Ermeni Araştırmaları*, S. 11, Sonbahar 2003, s. 28-46.

gelmesini talep etti<sup>1228</sup>. M.P. Cambon ise cevaben, Mesajeri posta buharlısının pazar günü İstanbul'dan hareket edeceğini, bir Avrupa buharlısının Türk ülkesinde her zaman sakinleştirici bir özelliğe sahip olduğunu ifade etti. Bunun yanında bir Rus savaş gemisinin Trabzon'a doğru yönünü çevirdiğini de belirtmişti<sup>1229</sup>. Bu durum Fransız makamlarında Osmanlı sahillerindeki Mesajeri buharlılarına görünüşte de olsa devletin bir siyasi uzantısı hatta savaş gemisi anlamı ve fonksiyonu yüklenerek kullanılmaya çalışılmasına manidar bir örnektir. Diğer yandan isyan eden Ermeniler nezdinde ise bir destek olarak algılanabileceği gibi, daha büyük himaye bekledikleri Fransa'dan hayal kırıklığına sebep olmuş tamamen sembolik bir destek gibi de algılanması ihtimal dâhilindedir.

Keza Uluslar arası kamuoyu dikkatini Ermeni olaylarına çekmek için 26 Ağustos 1896'da Osmanlı Bankası, baskınına katılan isyancı elebaşlarından 17 kişi Düvel-i Muazzama konsoloslarının devreye girmesiyle affedildi ve bunların ülkeyi Mesajeri buharlısıyla terk etmesine oy birliğiyle karar verildi. Aynı gün Mesajeri'nin *Gironde* buharlısı ile gönderilmesi için gerekli düzenlemeleri yaptılar<sup>1230</sup>. 17 Ermeni Fransız elçi maslahatgüzarı Boulinier'in gözetiminde Marsilya'ya gönderilmek üzere Mesajeri'nin *Gironde* adlı buharlısının kaptanı olan M. Rouet'e teslim edildi<sup>1231</sup>. Komitacıların Marsilya'ya gönderilmesinde özellikle Mesajeri buharlısının seçilmesi Fransa-Mesajeri ve Ermeni desteği konusunda manidar bir örnektir.

Osmanlı Bankası baskınına benzer bir hadise de Bulgar komitacılar tarafından tertiplenmişti. Bu hadise de saldırı doğrudan Mesajeri buharlısına yapıldı. Rum ve Ermeni olaylarına gösterilen ilginin Makedonya'ya karşı gösterilmemesinden yakınan Bulgar komitacılar<sup>1232</sup>, Fransız kamuoyunun dikkatini çekmek amacıyla İstanbul'a gitmek üzere Selanik limanına uğrayan *Guadalquivir* adlı Mesajeri buharlısına saldırı

---

<sup>1228</sup> *Ministere Des Affaires Etrangeres, Documents Diplomatiques Affaires Armeniennes 1895-1896*, Imprimerie Nationale, Paris 1897, s. 6.

<sup>1229</sup> *Documents Diplomatiques Affaires Armeniennes*, s. 6.

<sup>1230</sup> Edhem Eldem, *Osmanlı Bankası Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 233.

<sup>1231</sup> Fransız İstanbul Elçiliği Maslahatgüzarı M. De La Bouliniere'den Fransız Dışişleri Bakanı M. Hanotaux'ya gönderilen 27 Ağustos 1896 tarihli mektup. *Ministre des Affaires Etrangeres Documents Diplomatiques Affaires Armeniennes 1893-1897*, Imprimerie Nationale, Paris 1897, s. 267; *Osmanlı Belgelerinde Ermeni-Fransız İlişkileri (1879-1918)*, I, Başbakanlık Devlet Arşivleri Yayınları, Ankara 2002, s. 55-56; Esat Uras, *Türk Tarihinde Ermeniler*, 2. Baskı, Belge Yayınları, İstanbul 1987, s. 94-95; Kâmuran Gürün, *Ermeni Dosyası*, Remzi Kitapevi, 9. Basım, İstanbul 2008, s. 238-239; Esat Uras, *Türk Tarihinde Ermeniler*, 2. Baskı, Belge Yayınları, İstanbul 1987, s. 515.

<sup>1232</sup> 1900'lerin başında Bulgar komitacıların Makedonya'da karıştığı olaylar, bölgedeki huzur ve barış ortamını bozmuştu. İhsan Burak Birecikli, "İştib Vukûâtı 1911: Bulgar Çetecilerin Çarşı Camii'ne Bombalı Saldırısı", *Uluslar arası Balkan Semozyumu Bildirileri 5-7 Ekim 2012*, Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta 2012, s. 229- 251.

düzenlediler. Bulgar komitacılarından Görgi Mina elinde bir paket dinamit olduğu halde her nasılsa *Guadalquivir*'e binmeyi başarmıştı. Mina'nın bir paket dinamitle gizli bir şekilde geminin makine dairesine sokulmasından kısa bir süre sonra gemi hareket etti<sup>1233</sup>. Bu esnada buharlının makine dairesinde müthiş bir patlama oldu ve buharlı yanmaya başladı. Limanda bulunan polis, jandarma ve itfaiye ekipleri gemiye yetişerek yolcuların salimen karaya çıkarılmasını sağladılar ve daha sonra da gemiyi söndürdüler<sup>1234</sup>.

Osmanlı güvenlik mensuplarının sıkı takibi sonucu Mesajeri buharlısına saldırıyı organize edenlerden Pavlo Poçev, Dimitri Pavli, Köprülü Yorgi, Boğdanov namındaki dört zanlı yakalandı ve bunların Divan-ı Harp'te mahkemeleri yapılarak idam edildiler<sup>1235</sup>. Selanik Fransız konsolosu, *Guadalquivir*'e yolcu sıfatıyla binerek dinamitleyen Bulgar komitacılarının kısa sürede yakalanmasından dolayı Babıali'ye teşekkür mektubu gönderdi<sup>1236</sup>. Saldırının hedefinde kendileri olunca ses çıkarmayan hatta memnuniyetlerini teşekkür mektubuyla sunan Fransızlar, hedef Osmanlı Devleti olunca suçluların affedilmeleri için her türlü diplomatik baskıyı yapmaları ilgi çekicidir.

Bu sıralarda komitacı Ermenilerin kaçak yollarla Mesajeri buharlıları üzerinden Osmanlı memleketlerine girme teşebbüsleri aralıklarla devam etti. Babıali, komitacı Ermenilerin limanlara giriş ve çıkışlarını engelleyebilmek için bilhassa yabancı nakliyat kumpanyalarına ait buharlıları sıkı takip altına alma yoluna gitti.

Aralık 1897'de Mesajeri buharlısıyla Marsilya'dan pasaportsuz olarak gelen 6 Ermeninin Batum yerine Trabzon ve Giresun'a gitmek istedikleri, bu nedenle mezkur buharlının limana yanaştığı esnada sıkı bir şekilde takibe alınması ve Ermenilerin hiçbir şekilde sahile çıkarılmaması deniz zaptiye müfettişliğinden bölge kaymakamlıklarına bildirilmişti<sup>1237</sup>.

---

<sup>1233</sup> Birecikli, "İştib Vukûâtı 1911: Bulgar Çetecilerin Çarşı Camii'ne Bombalı Saldırısı", s. 229- 251.

<sup>1234</sup> Bu konu hakkında yapılan tahkikatte şunlar ifade edilmekteydi. *Mesajeri Maritim kumpanyasının Guadalquivir nam-ı vapuru bugün saat beşde dersaadete müteveccihen Selanik limanından hareket ettiği sırada kazgan patlayub ateş içinde kaldığı görülmesi üzerine sefine-i şahane mürettebatıyla polis ve jandarma ve saireden kuvve-i imdadiye yetiştirilerek saya-i merakıvaye-i hazret-i padişahide yolcuların salimen karaya çıkarıldığı ve vapur sahile takrib edilerek harikin itfasına (söndürmek) çalışılmakda bulunduğu ve selayetin vilayet-i celilesinden alınan telgraf üzerine maruzdur.* BOA. TFR. I. A. 5/497, 30 Nisan 1903.

<sup>1235</sup> BOA. Y. MTV. 245/73, 6 Temmuz 1903.

<sup>1236</sup> BOA. TFR. I. A. 5/497, 30 Nisan 1903.

<sup>1237</sup> BOA. DH. TMIK. M. 44/78, 8 Aralık 1897.

Mayıs 1896'da içerisinde elli kadar Halep ve Urfa Ermenisinin bulunduğu Mesajeri'nin *Congo* adlı buharlısının boğazdan geçişi esnasında muhafaza altında tutulması, Ermenilerden birinin dahi buharlıdan harice çıkarılmamasına dair Babıali'den kesin emir verilmişti<sup>1238</sup>.

Yine Mart 1897'de Halep ve Adana bölgesinde karışıklık çıkardıkları için Marsilya'ya sürülen dört komitacı Ermeni'nin Mesajeri buharlısıyla Kıbrıs'a geldiği ve bunların gemici kıyafetiyle kamufule olarak aynı buharlıyla İskenderun'a çıktıkları, oradan da İngiliz zırhlısına girerek İngiliz gemici tayfası kıyafetine büründükten sonra Payas kazasına gittikleri Mersin mutasarrıflığı tarafından bildirilmişti<sup>1239</sup>.

Bundan başka 30 Ağustos 1900 tarihli Aydın vilayetine yazılan şifreli telgrafta Mesajeri'nin *Gironde* adlı buharlısında bulunan 18 Ermeni firarinin yanlarında silah ve barut bulunduğu belirtilmiş ve bunların vilayet dâhiline çıkmamaları için fevkalade dikkatli olunması gerektiği bildirilmekteydi<sup>1240</sup>.

Bunların haricinde bazı durumlarda firarilerin bizzat konsoloslar aracılığıyla buharlılara illegal yollardan bindirildiği de görülmekteydi. Örneğin Mesajeri'nin Senegal adlı posta buharlısı 27 Ağustos 1904 tarihinde Trablus limanına yaklaştığında, etrafta devriye sandalı olduğu halde Amerikan konsolosu buharlıya yanaşarak, elinde rovelver bulunan 5 firariyi buharlıya bindirmişti. Bu şahısların ikisi hapisane firarisi, diğer üçü ise cinayetten hükümlüydü<sup>1241</sup>.

Fransa'nın Osmanlı'da ortaya çıkan milliyet isyanlarına karşı tutumu şark meselesi noktasından hareketle genelde Osmanlı karşıtı bir politika üzerine kurulmuştu. Bu isyanlar karşısında Mesajeri yöneticileri tutumu tezat teşkil ediyordu. MM Kumpanyası'nın Osmanlı limanlarına uğramaya başladığı 1851'den itibaren 1914'e kadar geçen dönemde şirketin Osmanlı liman kentlerindeki acenteleri bünyesinde istihdam edilen personelin ve aynı şekilde acentelere emtia ve yolcu navlunu sağlayan tüccar, komisyoncu ve simsarların büyük bir kısmı gayrimüslimlerden, bilhassa Ermenilerden oluşmaktaydı. Ermeni olayları esnasında Mesajeri acentelerinin büyük bir kısmının, şirket merkezine gönderdikleri raporlarında emtia navlun gelirlerinin olumsuz

<sup>1238</sup> BOA. İ. HUS. 47/1313 Z. 13, 19 Mayıs 1896.

<sup>1239</sup> *Osmanlı Belgelerinde Ermeni-Fransız İlişkileri (1879-1918)*, I, s. 93.

<sup>1240</sup> BOA. Y. EE. KP. 6/555, 29 Eylül 1896.

<sup>1241</sup> BOA. BEO. 2893/216962, 20 Temmuz 1906.

etkilendiği ifade edilmekteydi. Buna karşın bir taraftan Kafkasya ve Rumeli'den Osmanlı memleketlerine iltica eden Müslüman mülteciler ve haç mevsiminde deniz yolculuğunu tercih eden hacılar, diğer yandan Anadolu, Suriye ve Cebeli Lübnan vilayetlerinden Batı'ya olan çoğunluğu Ermeni ve Marunilerden oluşan büyük göçler, özellikle Doğu Akdeniz'deki Mesajeri acenteleri için muazzam bir gelir kaynağıydı. Ancak şirket açısından bu göçler daha ziyade günü kurtarmaya yönelik olduğundan bu milletler üzerinden oluşturulmuş bir pazarın uzun vadede kaybedilmesi ihtimal dâhilindeydi.

Örneğin Suriye ve Cebel-i Lübnan bölgesinde ipek üretimi yapan Marûnilerin büyük bir kısmının Avrupa ve Amerika'ya göç etmesiyle bölgedeki ipek üretimi önemli oranda azalmıştı. İpek taşımacılığını inhisarında bulunduran Mesajeri acentelerinin bölge ticaretinde önemli bir yere sahip olan böyle bir navlundan elde ettikleri gelir de önemli oranda düşüş göstermişti<sup>1242</sup>.

Keza Mesajeri Trabzon acentesi Boyacidi, şirket yönetimine gönderdiği 1906 yılı raporunda; ticaretle uğraşan Ermenilerin çoğunun göç etmesi neticesinde, bunlardan boşalan yerin Müslümanlar tarafından doldurulduğu, Müslüman tüccarların küçük nakliyat şirketleri kurarak ticari pastadan pay almaya başladıklarını bildirmişti. Boyacidi bu türden şirketlerin gelişmesi durumunda Mesajeri gibi büyük buharlı nakliyat şirketlerinin çıkarlarının kabotaj ticareti aleyhine değişeceği yönünde uyarılarda bulunuyordu<sup>1243</sup>. Bu şirketlerin kabotaj ticaretiyle başlayarak, uluslar arası nakliyat yapan şirketler haline dönüşme ihtimali acente yetkililerini tedirgin etmişti. Dolayısıyla bu isyanlar ve göçler neticesinde MM Kumpanyası, muazzam genişlikte ve zenginlikte bir coğrafyada, Babıali'nin de denge politikası gereği sağlamış olduğu kolaylıklarla, uzun bir süreçte elde etmiş olduğu pazarı kısmen kaybetme durumunda kalmıştı.

### **4.3. Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Osmanlı Devleti'ndeki İnşaat ve Bina Yapımı Faaliyetleri**

MM Kumpanyası, 1851'de Osmanlı sularında düzenli seferlere başladığında, sadece belirli hatlar üzerinde İstanbul, İskenderiye gibi ana duraklarda yetersiz oranda büro,

---

<sup>1242</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>1243</sup> AFL 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1895, Chapitre 2, Secretariat.*



depo, antrepo, kömür deposu vesaire taşınmazlara sahipti. Hatta şirket buharlılarının ana kalkış noktası olan Marsilya’da bile şirketin ihtiyaçlarını yeterince karşılayabilecek büro, mağaza ve atölyeler mevcut değildi. Şirketin Levant’taki taşınmazları ise Devlet Posta Servisi ve Rostand Kumpanyası acentelerinden miras kalmıştı. Mesajeri buharlılarının mevcut ve açılacak yeni hatlarda düzenli ve hızlı bir şekilde işleyebilmesi için uğradığı duraklar üzerinde, yolcu ve tüccarları karşılayan acentehaneler, salonlar, hangarlar, kömür depoları, yolcuların buharlıya rahat bir şekilde çıkabileceği ve girebileceği iskeleler gibi bir takım bir takım imar faaliyetlerinde bulunması kaçınılmazdı. Bunun için önünde iki seçenek mevcuttu. Şirket buharlılarının işlediği hatlar üzerindeki durakların ehemmiyetine göre uygun binalar kiralamak veyahut araziler satın alarak ihtiyaçlara uygun bina ve depolar inşa etmekte. Acentelerin oluşturulması bağlamında, şirket yönetimi öncelikle Levant’ın ana durağı olan İstanbul daha sonra Mısır, İzmir, Suriye sahilleri ve Pire gibi liman kentlerinde taşınmazların kiralanması ve inşa edilmesi yönünde bir politika benimsedi. Şirketin bu türden imar faaliyetleri ve içerisindeki ekipmanlara yaptığı harcama, 1853’te 1.111.709 Frank, 1854’te 1.533.735 Frank<sup>1244</sup>, 1855’te 1.997.570 Frank<sup>1245</sup>, 1856’da 2.494.756 Frank, 1857’de 2.629.879 Frank, 1858’de 2.746.042 Franka yükseldi<sup>1246</sup>.

#### 4.3.1. İstanbul’daki İnşaat Faaliyetleri

Mesajeri buharlıları, 1851’de İstanbul limanına uğramaya başladığında Fransız Deniz Posta Servisi ve Rostand Kumpanyası’nın İstanbul’daki acenteleri büro ve ekipmanlarıyla birlikte Mesajeri bünyesinde faaliyetlerine devam etti. Şirketin faaliyetlerine başlamasından kısa bir süre sonra Kırım Savaşı’nın patlak vermesiyle İstanbul limanındaki gemi trafiğinde muazzam bir artış oldu. Savaş esnasında buharlıların bir kısmı Karaköy mıntıkasında Tophane’ye taraf bir yerde biraz açıkta, bir kısmı ise Boğaz’ın yukarısında demirlemek zorunda kaldı<sup>1247</sup>. Bunun yanında İstanbul gümrük idaresine ait depoların yetersizliği yükleme boşaltma işlemlerinin aksamasına, bu da çok fazla zaman kaybına neden olmaktaydı. Bu olumsuz durumdan Mesajeri buharlıları da önemli oranda etkilenmişti. Bu nedenle İstanbul acentesi Julles Girette; düzenli, hızlı ve etkili bir organizasyon sağlayacak arayışlar içerisindeydi.

<sup>1244</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 30 Mai 1855*, s. 24.

<sup>1245</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 31 Mai 1856*, s. 16.

<sup>1246</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 31 Mai 1859*, s. 13.

<sup>1247</sup> Weener, *Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı*, s. 107-110.

Fransızların Kırım Savaşı'nda Osmanlı safında yer alması Fransız sermayedarların Osmanlı ülkesini keşfetmeleri için büyük bir fırsat oldu. Bu bağlamda Mesajeri yöneticileri, İstanbul gibi önemli bir durakta şirketin ihtiyaçlarını karşılayabilecek yeterlilikte bir takım imar faaliyetlerinde bulunmak üzere Jules Girette aracılığıyla Mayıs 1854'te Babıali nezdinde girişimde bulundu<sup>1248</sup>.

Jules Girette'nin böyle bir girişimde bulunması, şirketin üst kademesinde bir takım rahatsızlıklara sebebiyet vermişti. Girişime karşı olanların en büyük çekinceleri İstanbul gibi geleceği kararsız ve güvensiz bir şehirde yüksek maliyet gerektiren imar faaliyetlerine girişilmesiydi<sup>1249</sup>.

30 Mayıs 1855'te Şirketin Genel Başkanı Ernest Simon'un yönetiminde yapılan toplantıda yükselen muhalif seslere karşı bu yatırımların gerekliliği hakkında şunlar ifade edilmişti:

*“İstanbul limanı, bizim işletmemiz için her geçen gün daha da önemli bir rol oynamaya başladı. Bu liman Marsilya, Suriye, Varna ve Kırım aynı zamanda yakında açılacak olan Trabzon ve Tuna hatlarının merkezi durumundadır. İstanbul limanında barış döneminde emtia hareketliliği ve kömür tüketimi her geçen gün daha da artmaktadır, her zaman 6 buharlıyı limanda demirlemiş olarak görebilirsiniz, diğer yandan sınırlı miktarda olan arazi ve mağazaların (depolar) pahalı olan fiyatı, savaş zamanında yükselen trafikle beraber ölçüsüz bir şekilde artmaktadır. Bu olumsuz duruma rağmen servisimize yetecek kadar bir arazi satın alabildiğimiz için kendimizi kutlamalıyız. Satın aldığımız 44 metrelik rıhtımla bağlantılı 2.500 metrekairelik arazi üzerine Joliette'deki bürolar, mağazalar, kömür deposu, yün presleme yeri ve tamir atölyelerine benzer şekilde taşınmazlar yapmak için hızlı bir şekilde imar faaliyetlerine başladık. Marsilya ve tüm servislerimiz açısından büyük ticari durak olarak addedilen İstanbul limanı gibi bir yerde arazi sahibi olmak bizim için büyük bir başarıdır. Bu yer sadece İstanbul'da değil, aynı zamanda diğer bölgelerden gelecek mallarımızı da kendi depolarımızda muhafaza etmemizi sağlayacaktır. Güvenlik kaygısıyla bu türden faaliyetlere karşı çıkmak faydasızdır. Uzun*

<sup>1248</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 31 Mai 1855*, s. 27-28; BOA. HR. MKT. 136/17, 8 Ocak 1856.

<sup>1249</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 31 Mai 1855*, s. 28-29.

*sürelî servis yapmak üzere yola çıkan bir şirket için tehlikeler ve sakıncalar olabileceği ihtimal dâhilindedir*<sup>1250</sup>. ”

Böylelikle şirketin yıllık genel toplantısında yükselen sesler bir nebze de olsa teskin edilebildi. Ancak şirketin önünde ikinci bir engel daha vardı. Şirket her ne kadar inşa faaliyetlerine başlasa da, o dönemde, yabancıların mülk edinmelerine Osmanlı yasaları müsaade etmiyordu. Zira Babıali, yabancılara mülk edinebilme hakkını ancak 1867’de ilan etmek zorunda kaldığı *İstimlâk-i Emlak Nizamnamesi* ile verdi<sup>1251</sup>. Dolayısıyla devletin başkentinde, İstanbul limanına sınır olan 2.500 metrekarelik alan üzerinde bir yabancı şirketin yasalara aykırı bir şekilde imar faaliyetlerinde bulunması bir takım tepkilere sebebiyet verebilirdi. Bu sorun ise satın alınan arazinin ve üzerine yapılan imar faaliyetlerinin, nam-ı müstear yoluyla\* Osmanlı tebaası olan bir kadının adına yapılmasıyla çözümlenmiş oldu<sup>1252</sup>. Bu kadın meşhur Levanten ailelerinden biri olan Baltacı ailesine mensup Madam Elyon’du<sup>1253</sup>. Şirket yönetimine göre Osmanlı sultanının 18 Şubat 1856’da ilan ettiği hattı hümayun, yasal olmayan bir düzenlemeyi meşru hale getirmişti<sup>1254</sup>.

MM Kumpanyası, Kireçkapısı’nda inşa ettiği kömür deposu, bürolar, dok ve antrepolar, yün presleme yeri ve tamir atölyesine toplamda 323.949 Frank harcadı<sup>1255</sup>. İnşa faaliyetlerinin tamamlanmasıyla 11 Nisan 1856’ya kadar Yeni Borsa, Perşembe Pazarı’nda bulunan şirket acentesi, 13 Nisan 1856’da Kireçkapısı’daki yeni bürosuna taşındı. Perşembe Pazarı’ndaki acente kamu posta bağlantısını kolaylaştırmak için bir komisyoncu aracılığıyla işlemeye devam etti. Bu iki büronun haricinde Doğu’ya gidecek yolcular için Galata Köprüsü’nün tam karşısında Bahçekapısı’nda, Yeni Camii merdivenlerinin hemen yanında bir başka yolcu kabul bürosu açıldı<sup>1256</sup>.

<sup>1250</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemble Generale du 31 Mai 1855*, s. 28-29.

<sup>1251</sup> Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi, Islahat Fermanı Devri*, VII., 2. Baskı, TTK., Ankara 1977, s. 251.

\* Satın alınan gerçek isminin saklanarak mülkiyetin Osmanlı vatandaşı olan bir kişi üzerinde gösterilmesi. Konan, *Osmanlı Devleti’nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu*, s. 32.

<sup>1252</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemble Generale du 28 Mai 1857*, s. 26-27.

<sup>1253</sup> BOA. ŞD. 567/6, 25 Mayıs 1885. Baltacı aileri ve Madam Elyon hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız. Nursel Manav, *Devlet Banker İlişkileri Çerçevesinde Baltazzi Ailesi*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, İstanbul 2009.

<sup>1254</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemble Generale du 28 Mai 1857*, s. 25.

<sup>1255</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemble Generale du 31 Mai 1856*, s. 24; AFL. 1997 002 5199, *Assemble Generale du 31 Mai 1855*, s. 28.

<sup>1256</sup> *Journal de Constantinople Echo de L’Orient 12 eme. Année, N. 975, 9 Avril 1857.*

Mesajeri yöneticilerinin bundan sonraki en büyük arzusu, emtia nakil işlemlerinin hızlanması için Kireçkapısı'ndaki taşınmazların arasına bir gümrük idaresinin kurulmasıydı<sup>1257</sup>. Mesajeri yöneticilerinin bu isteği Dersaadet Emtia Gümrüğü Baş Müdürü Ahmet Bey ile Mesajeri İstanbul Acentesi Julles Girette arasında 17 Mart 1857'de yapılan anlaşmayla gerçekleşmiş oldu<sup>1258</sup>.

MM Kumpanyası ile Osmanlı Devleti arasında anlaşma sağlanmış olmasına rağmen, iki tarafın da halen bir takım çekinceleri vardı. Babıali'ye göre böyle bir imtiyazın verilmesi diğer nakliyat şirketleri için de örnek teşkil edebilirdi<sup>1259</sup>. Bu durumda zaten sınırlı oranda araziye sahip olan İstanbul Limanı'ndaki yerlerin büyük bir kısmı yabancı nakliyat şirketlerinin inhisarına geçebilirdi. Diğer yandan İstanbul kamuoyunda da rahatsızlıklar söz konusuydu<sup>1260</sup>. Yapılan tüm teskin edici açıklamalara rağmen Mesajeri yönetimi arasında da bir takım memnuniyetsizlikler halen devam etmekteydi. Bunun üzerine Babıali, Mesajeri'nin Kireçkapısı'ndaki taşınmazlarını alabilmek için teşebbüste bulundu. Babıali, Şirketin İstanbul acentesine Kireçkapısı'ndaki inşa faaliyetleri için şimdiye kadar yaptığı tüm masrafin bedelini vermeye hazır olduğunu bildirdi. Şirket yöneticileri Babıali'nin bu isteği hakkında 28 Mayıs 1857 yıllık genel toplantısında: *"Babıali taşınmazlarımızı alarak bizi kurtarma peşinde"* diye ifade ediyorlardı<sup>1261</sup>.

Babıali'nin bu isteğine Mesajeri yöneticileri olumlu bakmaktaydı. Ancak şirketin birtakım şartları vardı. Şirket yönetimi, Kireçkapısı'ndaki taşınmazlar için 900.000 Frank istemekteydi. Halbuki şirketin buradaki imar faaliyetlerine yaptığı toplam masraf 323.949 Frank idi. Bunun yanında şirket yönetimi Kireçkapısı'ndaki taşınmazların, yıllık 30.000 Frank kira bedeliyle 25 yıllığına kullanım hakkını talep etmekteydi. Ayrıca şirketin burayı nasıl ve ne şekilde kullanacağına dair hükümler gümrük idaresi ile Mesajeri arasında yapılacak bir anlaşmayla güvence altına alınmalıydı.

Babıali'nin tereddütsüz tüm istekleri kabul etmesi şirket yönetimi nezdinde büyük bir sevinçle karşılandı. Şirket yönetimi yıllık genel toplantısında özetle şöyle demekteydi:

---

<sup>1257</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 31 Mai 1855*, s. 24. Bu aynı zamanda Fransız sefaretinin de isteğiydi. BOA. HR. MKT. 311/68, 3 Ekim 1859.

<sup>1258</sup> BOA. İ. DH. 376/24867, 17 Nisan 1857; ŞD. 567/6, 25 Mayıs 1885; HR. MKT. 322/65, 24 Aralık 1859.

<sup>1259</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1857*, s. 26-27.

<sup>1260</sup> *Journal de Constantinople Echo de L'Orient 12 eme. Année, N. 975, 9 Avril 1857.*

<sup>1261</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1857*, s. 26-27.

*“Bu satış 900.000 Frank bedelinde gerçekleşti. Aynı zamanda Kireçkapısı, yıllık 30.000 Frank kira karşılığında 25 yıllığına bize kiralandı. Emtia mağazalarının sahibi ise Türk gümrük idaresi oldu. Olağanüstü bir rejim sayesinde zorluk çekmeden bu kazanımları elde ettik. Bu öyle bir terkip ki bize sermayemizi düzenlemede salahiyet verdi, Kireçkapısı’ndaki inşaatımızdan her yönden iyi bir gelir sağladık<sup>1262</sup>.”*

900.000 Frank şirket yöneticilerine göre muazzam bir rakamdı. Mesajeri’nin 1855’te yaptığı rıhtım, iskele, dok ve antrepolara yaptığı harcama toplamda 373.907 Franktı. Ayrıca şirket, Osmanlı Devleti’nden elde ettiği bu gelire, daha sonra İzmir, Mersin, İskenderun ve Beyrut gibi birçok Levant kentinde imar faaliyetlerinde bulundu.

Mesajeri İstanbul Acentesi Jules Girette ile Dersaadet Gümrük İdaresi arasında yapılan anlaşma 16 Şubat 1857’de Osmanlı sultanının iradesiyle kabul edildi. Daha sonra ise 17 Mart 1857’de Dersaadet Gümrük İdaresi ile MM Kumpanyası arasında yapılan anlaşmayla şirketin Kireçkapısı’ndaki taşınmazlarını nasıl ve ne şekilde kullanacağı 11 maddeyle hükme bağlandı. Bu anlaşmanın ilk üç maddesi şirketin isteği doğrultusunda belirlendi<sup>1263</sup>. Bu maddelere göre:

*“Birinci Madde: Mezkur kumpanyanın Kireç Kapısı ile miyanesinde Madam Elyon namına mutasarrıf olduğu arazi ve üzerinde inşa olunmuş olan ebniyeyi dokuz yüz bin Frank bahâ iştira eder meblağ-ı mezkurun suret-i tediyesine dair emanet-i müşarunileyh ile kumpanya müdürü beyninde verilecek karar ve teati senede muharrer şerait vechle zikr olunan meblağı tamamen tediye olunduktan sonra mahal-i mezkurenin feragı icra olunacaktır.*

*İkinci Madde: Emanet-i müşarunileyh zikr olunan ebniyelerden kalem ve kârhane ve mağaza ve beytutet mahalleri mezkur kumpanyaya yirmi beş sene müddet için senevi otuz bin frank vermeye taahhüd eylediği misüllü ve kumpanyaya dahi iş bu mukavele mucibince zikr olunan ebniyenin ferag ve intikali gününden itibaren ücret-i mezkureye beher sene peşinen vermeyi taahhüt eder ve mezkur kumpanya iş bu icar mukavelesini hitam-ı*

<sup>1262</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1857*, s. 27-28.

<sup>1263</sup> BOA. ŞD. 567/6, 25 Mayıs 1885.

*müddetinden evvel fesh ve iptal etmek murad eylediği takdirde bir sene evvel haber vererek fesh edebilecektir. Ancak mahal-i mezkurenin icar istimali yalnız kumpanyanın zatına münhasır olmasıyla kumpanya tarafından icra icar olunduğu halde iş bu mukavele fesh olunacaktır.*

*Üçüncü Madde: Ebniye-yi mezkureye şehr-i şubatın on beşinden itibaren mahsusen mezkur kumpanya vapurlarının götürecekleri ve getirecekleri eşya vaz'ı olunmak ve İstanbul gümrüklerine mevkuten tabi ve mülhak olunmak üzere zirde muharrer şerait vechle Dersaadet gümrüğü tarafından memurlar tayiniyle idare olunacaktır<sup>1264</sup>.*”

Anlaşmanın diğer hükümleri ise kumpanya buharlılarıyla getirilecek ve götürülecek emtianın nasıl ve ne şekilde gümrüğe çıkarılacağı ve gümrükten alınacağına dairdi. Bunun yanında şirketin Kireçkapısı'daki mevcut binaların onarılması ve yeni binaların yapılması da tarafların birlikte vereceği karara bırakıldı. Bu bağlamda şirket ihtiyacı için yeni bir bina inşa ettiğinde bu binayı gümrük idaresine teslim edecekti<sup>1265</sup>.

Daha sonra anlaşmaya aynı yıl ek üç madde daha eklendi. Bu maddeler ise şirket buharlılarının İstanbul'un ihtiyaçlarını karşılayan, bilhassa İsviçre'den getirdiği emtianın Kireçkapısı gümrüğüne değil de İstanbul gümrüğüne çıkarılmasına dairdi<sup>1266</sup>.

17 Mart 1857 anlaşmasındaki en önemli eksiklik, Babıali'nin vermeyi taahhüt ettiği 900.000 Frankın ne şekilde ödeneceğine dair herhangi bir hüküm içermemesiydi. Nitekim şirket yönetimi de bu eksikliğin farkındaydı. Bu bağlamda şirket yöneticileri, Mayıs 1857'deki yıllık genel toplantıda; *bizim düşüncemiz hızlı ve kolay bir şekilde tamamlanan böyle bir anlaşma neticesinde, ödemenin de aynı şekilde olacağı yönündeydi. Ancak umutlarımız suya düştü.*” Şeklinde hayal kırıklığına düştüklerini ifade etmekteydiler<sup>1267</sup>.

Aslında Babıali taahhüt edilen bu meblağın bir an önce şirkete verilmesine için hemen gerekli çalışmaları başlatmıştı<sup>1268</sup>. MM Kumpanyası taahhüt edilen bedelin bir an önce

<sup>1264</sup> BOA. ŞD. 567/6, 25 Mayıs 1885; HR. MKT. 323/91, 24 Aralık 1859.

<sup>1265</sup> BOA. ŞD. 567/6, 25 Mayıs 1885.

<sup>1266</sup> BOA. İ. HR. 693/16, 25 Nisan 1876.

<sup>1267</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1857*, s. 27.

<sup>1268</sup> BOA. HR. MKT. 214/56, 6 Aralık 1857.

ödenmesi için İstanbul Fransız sefaretini aracılığıyla Babıali nezdinde girişimde bulundu. Bunun üzerine Babıali, Fransız sefaretine cevaben:

*“Hazine-i celilenin şu aralık bazı mesarif-i fevkaladeden dolayı bu makule mablağı defaten itaya pek de müsaadeyi zamaniyesi olmadığından, taahhüt edilen meblağın ancak Kırım Savaşı esnasında Fransız Devleti adına Tersane-i Amire’den alınan eşyaların toplam bedeli olan 917.348 Frankın tahsil edilmesinden sonra ödeneceğini<sup>1269</sup>”* belirtti.

Hatta Sadrazam Ali Paşa, Fransa’nın bu borcunu tahsil etmek üzere Osmanlı Paris Sefiri Mehmet Cemil Bey aracılığıyla Fransa hükümeti nezdinde girişimde bulundu. Fransız hükümeti ise bu meblağın bazı sebeplerden dolayı tam olarak hesaplanamayacağından şimdilik Tersane-i Amire’de olan hesabını tesviye edemeyeceğini bildirdi<sup>1270</sup>. Bunun üzerine İstanbul Fransız Sefiri Tonel, Sadrazam Ali Paşa’dan MM Kumpanyası’nın sekiz aydan bu yana talep ettiği meblağın şirketin muhasebecisi olan Dopray’a teslim ve iadesini talep etti.

Fransız sefirinin isteği üzerine Ali Paşa’nın Maliye Nezareti’ne yazdığı 23 Ekim 1857 tarihli mektupta:

*“Mesajeri İmperyal Kumpanyası için gümrük ittihaz olunmuş olan mahallin bedeli olan 900.000 Frankın Fransa Devleti’nin esna-i muharebede tersane-i amireden almış olduğu eşya-yı behiyesiyle mahsub-ı mukarrer ise de bunun bazı esbabdan dolayı mahsub olmayacağı muahheren Fransa sefaretini tarafından olunmuş olduğu cihetle meblağ-ı mezkûrun Maliye Hazine-i Celilesi’nden ita olunmak üzere taraf-ı devletine havalesi bil istizan irade-i seniyye-i cenab-ı padişahi müteallik şeref sudur buyruldu.”*

Diye belirterek talep olunan meblağın şirkete verilmesini uygun buldu. Böylelikle MM Kumpanyası, şirket yöneticilerinin 1858 yılı genel toplantısında ifade ettikleri üzere, şirketin bölgedeki ihtiyaçlarına göre yapılan ticari açıdan mükemmel bir yere çok cüzi miktarda kira bedeliyle sahip olmuştu<sup>1271</sup>.

<sup>1269</sup> BOA. İ. HR. 149/7890, 14 Aralık 1857; HR. TO. 197/50, 30 Ekim 1857.

<sup>1270</sup> BOA. İ. HR. 149/7890, 14 Aralık 1857; HR. MKT. 216/76, 23 Ekim 1857.

<sup>1271</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 31 Mai 1858*, s. 22.

MM Kumpanyası'nın Kireçkapısı'nda inşa etmiş olduğu büro, depo, tamir atölyesi ve sair binalar, Marsilya/Jolietta'daki yapıların bir benzeri şeklinde yapılmıştı. Ancak iki ayrı bölgede benzer şekillerde yapılan bu yapılara şirketin sahip olması tezat teşkil etmekteydi. Mesajeri yöneticileri, 1 Haziran 1854'te Marsilya limanına yakın mesafede bulunan pek fazla kullanılmayan Jolietta limanında bir arazi aldı. Şirket, toplamda 289.000 Franka mal olan imar faaliyetlerini 1855'te tamamladı<sup>1272</sup>. 1857'ye gelindiğinde şirketin Jolietta'daki faaliyetleri sayesinde, buradaki yapıların değeri % 20,8 arttı. Jolietta'daki bu arazi Marsilya Dok ve Antrepo Kumpanyası'na (La Compagnie des Docks et Entrepots de Marseille) ait olup atıl kalmış bir durumdaydı. 1858'de Antrepo Kumpanyası Mesajeri'ye geçici süreliğine verdiği bu araziyi Paulin Talabot adında başka bir müteşebbise vermek istediğinde şirket yönetimi, buraya yaptıkları zararlarının karşılanmadan tahliye etmeyecekleri bildirdi. Ancak MM Kumpanyası, inşa ettiği taşınmazlarını 180.000 Frank'a Antrepo Kumpanyası'na satmak zorunda kaldı<sup>1273</sup>.

MM Kumpanyası, Osmanlı yöneticilerinin zaafiyetinden istifade ederek İstanbul'da inşa ettiği taşınmazlarından 576.000 Frank kâr ve 25 yıllığına kullanım hakkı elde etmesine karşın, Jolietta'daki taşınmazlarından 100.000 Frank zarar etmişti. Kireçkapısı'ndaki taşınmazların kullanım hakkı her ne kadar 25 yıllığına şirkete verilmiş olsa da Mesajeri yöneticileri bu süreyi iki yıl önceden haber vermek kaydıyla yeniden uzatabilme hakkına sahiplerdi. Nitekim kira sözleşmesinin bitimine iki yıl kala MM Kumpanyası'nın isteği üzerine Babıali, Eylül 1879'da sözleşmenin beş yıl daha uzatılmasını uygun buldu<sup>1274</sup>. Şirket bu şekilde mevcut taşınmazlarından 1911 yılına kadar istifade etti, 1911'den sonra ise yeni yapılan binalarına taşındı<sup>1275</sup>.

Her şeye rağmen her iki taraf da bu anlaşma ve alışverişten kârlı çıktığı düşüncesindeydi. Şirket yetkililerinin kredi faizlerinin düşük, emlak fiyatlarının ise çok yüksek olduğu bir dönemde, yatırımlara doymuş bir liman kenti olan Marsilya ile İstanbul'u karşılaştırırken, değerlendirmelerinde kendi bakış açılarını kattıkları muhakkaktır. Şirket yöneticilerinin son derece kârlı iş yaptıkları düşüncesine karşın

<sup>1272</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 30 Mai 1855*, s. 25-26.

<sup>1273</sup> Couvenhes, *Les Messageries Maritimes: l'Essor d'Une Grande Compagnie de Navigation Française*, s. 204-206.

<sup>1274</sup> BOA. ŞD. 567/6, 25 Mayıs 1885; BOA. İ. HR. 693/16, 25 Nisan 1876.

<sup>1275</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1911, Chapitre 1, Secretariat*.



Osmanlı yöneticilerinin yabancı sermayenin her türlü teşvike rağmen çok zor şartlarda yatırım yaptığı bir dönemde, yabancılar eliyle alt yapı çalışmalarını finanse ettirmeği bir başarı olarak gördükleri muhtemeldir.

#### 4.3.2. Mersin'deki İnşaat Faaliyetleri

Bir liman kenti olarak 19. Yüzyılın ortalarında şekillenmeye başlayan Mersin, birçok yönüyle Doğu Akdeniz Liman kentlerinden ayrılmaktaydı. Bu farklılıkların temelinde kentin ortaya çıkış süreci etkili olmuştur. Mersin, 1850'lere doğru nehirlerin taşıdığı alüvyonlarla dolan Tarsus limanının ticari mirası üzerine yeni inşa edilmekte olan bir liman kentiydi<sup>1276</sup>. Bundan dolayı bu kent, daha önce var olan bir kentsel doku üzerine bina edilmekten ziyade tamamen dönemin ticari ihtiyaçlarına göre gelişen bir kent olarak ortaya çıktı. Dolayısıyla Mersin ikili bir yapı (eski şehir-yeni şehir) yerine, ticari ve yönetsel olarak birbirini destekleyen işlevlerin bir arada bulunduğu bir kentsel dokuya sahip oldu<sup>1277</sup>.

Mersin, her ne kadar ticari gereksinimlere göre şekillenen bir iskele kenti hüviyetinde olsa da ticarete elverişli ne bir rıhtıma, ne de korunaklı bir limana sahipti. Ayrıca kıyıya paralel bir biçimde kurulduğundan rüzgârlara açık bir konumdaydı. Mersin iskelesinin haricinde Gavrikos, Taşucu, Buğsak, Kalendire gibi batı sahili boyunca uzanan küçük kasabalar üzerinde bulunan kullanışsız limanlar da mevcuttu<sup>1278</sup>. Bunun yanında Mersin'in ard ülkesiyle olan bağlantısının kullanışsız bir durumda olan patika yollar ve şoseler aracılığıyla zor şartlarda sağlanması, ticari yönden bir başka sorun teşkil etmekteydi. Kentin, ard ülkesiyle olan ticari ilişkileri coğrafi şartlardan dolayı ilk dönemler Çukurova'ya uzanan bir hat üzerinden, daha sonra ise elverişli şoseler ve demiryollarının inşa edilmesiyle Karaman vilayetleri üzerinden sağlandı.

Yeni kurulan bu şehrin önemli bir gelişim ivmesi içine girmesi, bilhassa ticaretle ilgilenen kesimin dikkatini bölgeye çevirdi. Bu nedenle kentin ilk sakinleri Tarsus konsoloslarıydı bunlar genellikle deniz kıyısında olan bu evlerini yazlık olarak kullanmaktaydı. Daha sonra kentin gelişmesiyle Osmanlı tebaası gar-i Müslim tüccarlar, bilhassa Rumlar da emlak satın almaya başladılar<sup>1279</sup>. Mersin'e başka bölgelerden gelip

<sup>1276</sup> Oğuz, *Mersin Kentinin Kuruluş Öyküsü*, s. 83; Ulutaş, "XIX. Yüzyıl Başlarında Tarsus İskelesi", s. 164.

<sup>1277</sup> Ünlü, "Bir İskeleden Liman Kentine", s. 5.

<sup>1278</sup> *Sâlname-i Vilayet-i Adana 1312*, s. 43.

<sup>1279</sup> Toksöz, *The Ottoman Empire and its Heritage*, s. 88.

yerleşen gayr-i Müslim tebaanın ise çoğunluğu, Mersin ve Tarsus'taki konsolosların tercümanlık ve kâtiplik gibi işlerini yaparak, onların mahmiliğinde mülk alan şahıslardan oluşmaktaydı. Adana Meclis Azası olan Mehmet Efendi'nin 1852'de yaptığı tahkikata göre Mersin iskelesinde emlak sahibi olanların 28'i Osmanlı vatandaşı, 23'ü Fransız, 13'ü Sardunya, 8'i İngiliz, 2'si de İtalyan'dı. Bu durumdan hoşnutsuzluk duyan bölge halkı, rahatsızlığını yerel yöneticileri bildirdiler. Daha sonra bu olay Babiali tarafından da dikkate alındı. Adana Valisi Ziya Paşa'nın 1852'de yaptırdığı tahkikat neticesinde, Mersin'de sekiz, on yıldan bu yana yetmiş-seksen civarında bina ve dükkânın ortaya çıktığı ve yenilerinin inşa edilmekte bulunduğu, bunların sahiplerinin ise çoğunlukla yabancı mahmiliğindeki Osmanlı tebaası gayr-i Müslimlerinden olduğu anlaşılmıştı. Ayrıca Ziya Paşa, yabancı uyrukluların Osmanlı Devleti sınırları dâhilinde bina ve arazi edinmelerinin yasak olduğu, bundan sonra bina ve arazi inşa edinmek isteyenlerin Osmanlı vatandaşı olup olmadığı anlaşılmadıkça, kesinlikle ruhsat verilmemesi yönünde yerel idarecilere talimat verdi. Mersin'deki yapılanmanın hızlı bir şekilde artması ve bu yapı sahiplerinin ekserisinin gayr-i Müslimlerden oluşması, Osmanlı yöneticilerinin bir takım tedbir almasına sebebiyet verdi. Adana valisi bizzat Mersin'den arazi alarak Müslüman ahalinin buradan arazi almasını teşvik etti<sup>1280</sup>.

Tüm bu değişim ve gelişime rağmen Mersin limanı 1850'lere kadar tam anlamıyla işleyen bir liman hüviyetinde değildi. Limanda gerçek anlamda hareketlenme buharlı nakliyat şirketlerinin düzenli olarak uğramaya başlamasıyla oldu. Bu bağlamda ilk defa Mersin limanına düzenli olarak uğramaya başlayan buharlı nakliyat şirketi MM Kumpanyası oldu. Mesajeri'nin Fransız hükümeti ile imzaladığı 8 Temmuz 1851 anlaşmasıyla şirket buharlıları 20 günde bir İstanbul'dan hareketle İzmir, Rodos, Mersin, İskenderun, Lazkiye, Trablus, Beyrut, Yafa ve İskenderiye'ye düzenli seferler yapmaya başladı<sup>1281</sup>.

Mesajeri buharlılarının düzenli olarak uğramaya başlaması, Mersin limanında yeni bir dönemin başlangıcının habercisiydi. 1850'lere kadar Mersin limanı üzerinden yapılan ticaret daha ziyade yakın mesafeli kabotaj ticaretinden ibaretti. Şirket buharlılarının Mersin limanına uğramaya başlamasıyla, Mersin ve hinterlandındaki ticaret bir taraftan Avrupa, bilhassa Fransa pazarına açık hale gelirken, diğer yandan İstanbul, İzmir,

<sup>1280</sup> Oğuz, *Mersin Kentinin Kuruluş Öyküsü*, s. 42, 45, 52.

<sup>1281</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 3, 14; AFL. 1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 1-2.

Suriye ve Mısır ile olan ticari ilişkilerde yeni bir döneme giriliyordu. Değişen ulaşım ve emtia trafiğiyle birlikte artan ticari etkinlik ve yarattığı iş olanakları Mersin'in bir liman kenti olarak gelişmesini beraberinde getirdi. Bu gelişimin en somut örneği birçok iskelenin inşa edilmesi ve kentsel mekânın değişimiydi.

Mersin limanında denizin sığ olmasından dolayı Mesajeri buharlıları açıkta demirlemek zorunda kalıyordu. Açıkta demirleyen buharlı ile kara bağlantısı sandal ve kayıklar aracılığıyla sağlanıyordu. Limanda bulunan birkaç iskele açıkta duran buharlıdan kayık ve sandallarla nakledilen emtiayı bile kaldıracak yapıda değildi. Diğer yandan Mersin ile Tarsus arasındaki şose de kullanılacak durumda değildi.

Bu nedenle başta MM Kumpanyası olmak üzere Fransız müteşebbisler iskele ve şose yapımı için Tarsus Fransız Konsolosu aracılığıyla Adana Valisi Ziya Paşa nezdinde girişimde bulundular. Fransız müteşebbisler iskele ve yol inşaatına yapılan masrafa karşılık 15 yıl boyunca işletim imtiyazı istemekteydiler. Osmanlı yöneticileri bu türden imar faaliyetlerinin yabancılara bırakılmasının uygun olmayacağı kararına vararak, bu iş için hissedarlardan oluşan yerel bir şirket kurdu<sup>1282</sup>. Bu şirket, biri taş, ikisi ahşaptan olmak üzere limana üç adet iskele inşa etti<sup>1283</sup>.

Mersin limanının sert rüzgârlara açık olmasından dolayı, yapılan bu iskeleler kısa sürede kullanılamaz hale gelmişti. 1857'ye gelindiğinde Adana meclisinde Mersin'de inşa edilen bu iskeleler hakkında:

*“Canib-i miriden inşa olunmuş olan iki adet iskeleden ahşap olan münhedim (harap olmak) olup, taş iskelenin dahi sağ ve sol yanı kumla dolup ol tarafı kezalik yıkılmış ve muahharen ahşap olarak ilave kılınan iskele dahi dayanamayıp münhedim olmuş olduğundan mavnalar yanaşamayarak ticaret ve emvalinin idhal ve ihracında suubet (zorluk) ve mazarrat (zararlar) görülmekte olduğundan...”<sup>1284</sup>”*

Şeklinde ifade edilerek bir an önce yeni iskelelerin inşa edilmesinin gerekliliği üzerinde durulmuştu. Diğer yandan Fransız, Hollanda, Avusturya sefaretleri ve Mesajeri ile Avusturya Lloyd Kumpanyası acenteleri bir an önce yeni iskelelerin yapılmasına dair

<sup>1282</sup> Oğuz, *Mersin Kentinin Kuruluş Öyküsü*, s. 52.

<sup>1283</sup> A. MKT. NZD. 208/17, 3 Şubat 1857.

<sup>1284</sup> BOA. İ. MVL. 401/17423, 10 Ekim 1857.

vilayet yöneticilerine nezdinde girişimlerde bulunmuşlardı. İskelelerin inşası için Adana Valisi Mehmet Ziya Paşa, İstanbul'dan bir mühendisin süratle tayin edilmesini istemişti. Ancak mühendisin geç kalması ve işin aciliyeti nedeniyle bu işle ilgilenmek üzere Kolağası Mehmet Efendi görevlendirildi<sup>1285</sup>.

Mehmet Efendi'nin iskele yapımına dair incelemeleri esnasında MM Kumpanyası vekili Masote, Adana'ya gelerek daha önceden yapılan iskelelerin limanının sert rüzgârlara ve dalgalara açık olması sebebiyle yıkıldığını, iskele yapım işinin kalifiye kurumlara verilmediği takdirde yeniden yıkılacağı uyarısında bulundu ve bu işin kendi şirketlerine verilmesini talep etti. Masote, iskele yapımı hakkında verdiği dilekçesinde iskeler için gerekli malzemelerin Marsilya'dan getirteceği ve 15 bin kuruş masrafla gayet sağlam bir iskele yapacağına dair taahhütte bulundu. Hatta yapılacak iskelenin şirket tarafından kullanılması karşılığında tüzel kişiliğin devlette olmasını da kabul etti<sup>1286</sup>.

MM Kumpanyası'nın yanında Avusturya Lloyd Kumpanyası da adı geçen iskelelerin yapımı için Avusturya konsolosu aracılığıyla Adana valiliği nezdinde girişimde bulunmuştu. Lloyd Kumpanyası vekili Heluce de imtiyazın verilmesi durumunda Mesajeri ile aynı şartlarda bir iskele inşa edebileceklerini bildirmişti<sup>1287</sup>.

Masote'nin tahhüdü Adana Valisi Ziya Paşa tarafından daha olumlu karşılandı. Ziya Paşa'nın Masote ile yaptığı anlaşmaya göre iskelenin inşasını ve onarımı şirketin sorumluluğuna bırakıldı. Anlaşma senedinde şirketin sorumlulukları özetle şöyle belirtilmişti:

*“Mersin’de kâin taş iskeleye otuz arşın tulunda ve iskele-i mezkur arzında ahşap olarak gayet metin olmak inşası taahhüd olunan ilavenin masrafı için takdir kılınan on beş bin guruşun itasıyla ziyade masraf-ı mütalebesinde olmayacağına ve nihayetlenmesiyle beraber taraf-ı Devlet-i Aliyye’ye terk ederek asla müdahale kaydında bulunamayacağına... ilave-i senesi hitamına kadar iskele harap olur veya yıkılırsa yine şirket tarafından tamir*

<sup>1285</sup> BOA. İ. MVL. 401/17423, 10 Ekim 1857.

<sup>1286</sup> Masote iskele yapımı için verdiği dilekçesinde: “Kereste ve sair levazimatını Marsilya’dan celb ile gayet metin ve muhkem olmak ve on beş bin guruş masrafla yaptırıp, ziyade bir akçe talep ve iddia etmemek ve yine Devlet-i Aliye’nin malı olup hiçbir suretle müdahaleye hak ve selahiyetimiz olmamak, ber vechi matlup metin ve müstahkem olarak yaptırdıktan sonra meblağ mezburu Tarsus emvalinden havaleten Adana mal sandığından almak üzere Mersin’de vaki taş iskeleye mülasık otuz arşın tulunda ve taş iskele arzında bir ahşap iskele ilave etmek” istediğini beyan etmişti. BOA. İ. MVL. 401/17423, 10 Ekim 1857.

<sup>1287</sup> BOA. İ. MVL. 401/17423, 10 Ekim 1857.

*ve tesviye olunmak şartının dahi ilavesi Adana meclis-i kebirinde bittezkir tensip olunmuştur*<sup>1288</sup>. ”

MM Kumpanyası'nın 1867 arazi kanununa kadar Mersin'deki imar politikası inşa ettiği yapıların vakitli olarak kira karşılığında kullanım hakkını elde etmek ya da acente bünyesinde istihdam edilen Osmanlı tebaası şahıslar aracılığıyla arazi ve emlak sahibi olmaktı. Arazi kanunundan sonra MM Kumpanyası, bilhassa 1870'ten itibaren Mersin limanında arazi alarak bir takım imar faaliyetlerine girişti<sup>1289</sup>.

Bu bağlamda şirketin Mersin limanından aldığı arazi ve yapıların büyük bir kısmı II Mahmud'un eşi, Abdülmecid'in validesi olan Bezmi Alem Valide Sultan Vakfı'na aitti. Bezmi Alem Valide Sultan Vakfı'nın Mersin'de bulunan 938 metrelik (1.380 arşın) arazi vaktiyle Mesajeri vekili İbrahim Saba'ya akabinde ise yine acente çalışanı Aleksandre Mantovani namında birine geçici süreliğine kiraya verilmişti. Daha sonra bu arazi 1870'te Evkaf-ı Hümayun Hazinesi tarafından Mersin'de ikamet eden Konstantin Mavromati'ye geçici olarak yıllık 7 kuruşa kiralandı. 1874'te ise aynı arazi Evkaf-ı Hümayûn Hazinesi tarafından 9.600 kuruş bedelinde Mavromati'ye satıldı. Daha sonra adı geçen arazi Konstantin Mavromati tarafından 938 metreden ibaret olduğu halde aynı yıl MM Kumpanyası'na 9.600 kuruş karşılığında satıldı. MM Kumpanyası, 24 Ocak 1874'te tasarruf senedinin her nasılsa kaybolduğunu bildirerek mevcut araziye sahil tarafında dalgaların taşıdığı 680 metrekare (1.000 arşın) kumluk araziye dahi ilave etmişti. Böylelikle şirketin sahip olduğu arazi 1.618 metrekareye yükseldi. Bunun üzerine evkaf dairesinin kumpanya aleyhinde açtığı dava neticesinde şirketin zapt ettiği kumluk arazinin bedelini ödemesi veyahut vakıf hazinesi namına on hane inşa etmesi istendi. Evkaf dairesinin bu isteği bir yandan Evkaf Nezaretine diğer yandan Mersin belediye dairesine bildirildi. Belediye dairesi adı geçen arazinin bedelini talep edemeyeceğini, zira bu olayın Babiali'ye sirayet ettiğini oradan gelecek karara göre davanın nihayetleneceğini bildirdi<sup>1290</sup>.

Şura-yı Devlet ise bu konunun Adana valiliğince ayrıntılı bir şekilde tetkik ettirilmesini talep etti. Adana vilayeti tarafından yaptırılan tahkikat neticesinde, MM Kumpanyası'nın Konstantin Mavromati'den aldığı 938 metrekarelik arazi senedini

<sup>1288</sup> BOA. İ. MVL. 401/17423, 10 Ekim 1857.

<sup>1289</sup> AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale du 1 Juin 1863 du 30 Mai 1871*; AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1912, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>1290</sup> BOA. BEO. 1316/98664, 30 Mayıs 1899.

kaybettiği, daha sonra ise dalgaların taşıdığı 680 metrelik (1.000 arşınlık) kumluk araziye de mevcut araziye eklediği ve belediyeden bu şekilde 1.618 metre (2.380 arşınlık) araziye dair senedi aldığı anlaşılmaktadır. Ayrıca şirketin elinde bulunan ruhsatın belediyeye teslim edilmemesinden dolayı rapora eklenemediği belirtilmişti<sup>1291</sup>.

Evkaf Nezareti ile Mesajeri arasındaki davanın sonucu tam olarak bilinmese de bu davada Mesajeri acentesinin bir adım önde olduğu anlaşılmaktadır. Dalgaların getirdiği kumlarla oluşmuş bir arazinin vakfa olduğu da şüphelidir. Zira Mesajeri'nin istimlâk ettiği arazi dalgaların getirdiği kumlarla sonradan oluştuğundan daha önce varlığı söz konusu değildir. Ancak bu konuda Mesajeri acentesi belediyeden aldığı ruhsat gereği daha avantajlı durumdaydı. Nitekim Mersin acentesi M. Rossi 1883'te şirket merkezine gönderdiği raporunda geçici süreliğine edindikleri yere dair elde ettikleri ruhsatın Adana valiliği tarafından Babıali'ye gönderildiği ve bununla şirketin geçici olarak elde ettiği yerin kalıcı hale geldiği ifade edilmişti<sup>1292</sup>.

Mesajeri acentesi 1874'te yeni bina ve depolarına taşındıktan sonra, ticari işlemlerini kolaylaştırmak amacıyla acentenin ve depoların sahil tarafına bir iskele yapmak amacıyla Adana valiliği nezdinde girişimde bulundu. Mesajeri acentesi, Adana vilayetine yazdığı mektubunda:

*“Mesajeri Kumpanyası vapurlarıyla vürud edecek eşya ve emval-i ticariyenin muhafazasına mahsus olarak orada bir mağaza yani antrepo inşa etmiş olduğu cihetle dükkânların ithal ve ihracı için bir iskelenin inşasına lüzum görüldüğü ve bu iskeleye çıkarılacak denkle için mahallince verilecek karara tevfikan kumpanya resmi itasına hazır bulunduğunu<sup>1293</sup>”*

İfade ederek iskelenin yapımına talip olduğunu bildirdi.

Acentenin iskele yapma isteğine karşı Adana valiliğinin çekinceleri vardı. Valiliğin Babıali'ye gönderdiği 18 Ocak 1874 tarihli mektupta şirketin Mersin'de bulunan

<sup>1291</sup> BOA. ŞD. 2117/37, 13 Ocak 1883.

<sup>1292</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 2, Secretariat*; Bunun yanında kumların doldurduğu arazi sadece Mesajeri tarafından değil, aynı zamanda demiryolu kumpanyası tarafından da zapt edilmiş ve sahile kadar demir dönenmiştir. Bu yerler hakkında evkaf dairesi aynı zamanda demiryolu kumpanyası ile de sorun yaşamaktadır. Ancak demiryolu kumpanyası, elinde herhangi bir senet bulunmadığından bedeli karşılığında vakfa kira vermeyi taahhüt etmişti. BOA. BEO. 1676/125637, 17 Haziran 1901.

<sup>1293</sup> BOA. ŞD. 2117/37, 13 Ocak 1883.

deplarının arasına gümrük idaresine ait bir şubenin açılmasını, böylelikle emtianın gümrüğe uğratılmaksızın şirkete ait iskeleden direk olarak şirkete ait ambarlara yerleştirilmesini istediğini bildirmiş bunun ise gümrük nizamına aykırı olduğu gerekçesiyle uygun olmayacağını ifade etmişti.<sup>1294</sup> Ancak yapılacak iskele üzerinden emtianın gümrük deposuna çıkarıldıktan sonra şirket deposuna yerleştirilmesi, inşaat masraflarının kumpanyaya, hâsılatının ise belediyeye ait olması şartıyla şirketin adı geçen iskeleyi inşa etmesinde bir mahsur olmadığı ifade edilmişti. Bunun yanında iskelenin kullanım hakkı da tamamen Mesajeri acentesinin inhisarına bırakılacaktı. Ancak şirketin gümrük isteğinin kabul edilmemesi dolayısıyla, iskele yapımı bizzat şirket yönetimi tarafından ertelendi<sup>1295</sup>. Mesajeri acentesi, elde ettiği bu kazanımlar sayesinde, şirketin Mersin limanındaki yolcu ve emtia trafiğini karşılayabilecek yapılara kavuştu. Hatta acente ihtiyaç fazlası bu yapıları kiraya vermek suretiyle önemli gelir elde etti. Şirket, Osmanlı liman kentlerindeki acente binası ve depolarının büyük bir kısmına muazzam oranda kira bedeli ödemesine karşın Mersin'deki depo ve antrepolarından önemli miktarda gelir sağlamaktaydı. Mersin acentesinin değişik dönemlerde elde ettiği kira gelirleri tabloda gösterilmiştir.

**Tablo 47: MM. Kumpanyası Mersin acentesi'nin Değişik Dönemlerdeki Kira Gelirleri**

Yıllar	Kira Geliri (Frank)
1899	1.700
1890	2.380
1891	2.785
1899	1.725
1900	2.100
1901	2.675
1909	4.042
1910	4.541
1911	4.500
1912	4.896

Kaynak: AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1889, 1892, 1900, 1901, 1902, 1910, 1911, 1912, 1913, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>1294</sup> BOA. ŞD. 2117/37, 13 Ocak 1883.

<sup>1295</sup> BOA. HR. TO. 552/42, 17 Aralık 1875.

Acentenin şirket merkezine gönderdiği 1911 yılı raporunda Mersin'deki taşınmazların değeri şu şekilde tasnif edildi<sup>1296</sup>.

Sahilde bahçesinde bulunan yapılar	21.200 Frank
Sahile bitişik arazide bulunan yapılar	28.100 Frank
Acente'nin arka bahçesinde bulunan yapılar	27.000 Frank
Diğer yapılar	98.000 Frank

MM Kumpanyası'nın Mersin'deki taşınmazlarından elde ettiği gelir, 1900'lü yıllarda Bağdat demiryolu inşasına başlanmasıyla hızlı bir şekilde artış göstermişti. Aynı şekilde taşınmazlarının değeri de önemli oranda yükselmişti. Mersin acentesinin şirket merkezine gönderdiği raporlarda MM Kumpanyası'nın Mersin'de bulunan taşınmazlarının 1903'teki değeri 138.000 Frank iken, 1910'da 160.000 Frank, 1911'de 174.000 Frank, 1912'de ise 186.000 Franka yükseldi<sup>1297</sup>.

19. Yüzyılın ikinci yarısına doğru kurulmaya ve şekillenmeye başlayan Mersin'in kentsel gelişiminde daha ziyade dış saikler etkili oldu. Diğer Osmanlı liman kentlerinde olduğu gibi Mersin'in de kaderini etkileyen en önemli etken deniz ve kara ulaşım ağındaki farklılaşma ve gelişmeydi. Bu bağlamda MM Kumpanyası, Mersin'in kentsel gelişimini etkileyen en önemli dış saiklerden biriydi. Henüz kara ve demiryolu bağlantılarının ve korunaklı bir limanın olmadığı bir dönemde Mesajeri buharlıları, Mersin limanına düzenli olarak uğramaya başladı. Bu nedenle ilk dönemler kentteki imar faaliyetleri Mesajeri ve daha sonra gelen buharlı nakliyat şirketlerinin isteği yönünde acente şubeleri, iskele, depo mağaza ve benzeri yapılardan ibaret oldu. Kent merkezi de Osmanlı klasik kent oluşumundan\* farklı olarak, bu yapılar etrafında gelişme gösterdi. Kentin kaderinde mühim bir rol oynayan bu yapılar, ticaretin ve kentin gelişmesiyle muazzam değer kazandı. MM Kumpanyası, elde ettiği arazi ve yapılara kimi zaman satın alma yoluyla, kimi zamansa muvazaaten sahip oldu. Osmanlı yöneticileri, şirketin muvazaaten elde ettiği bu taşınmazlara karşı her ne kadar müdahale etse de başarılı olamadı. Böylelikle Şirket, yolcu ve emtia trafiğinde ve şehrin

<sup>1296</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1911, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>1297</sup> AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1910, 1911, 1912, 1913, Chapitre 2, Secretariat.*

\* Klasik anlamda Osmanlı'da kent oluşumu, hamam, cami veya medrese, cami etrafında medrese ve külliye, hanlar, esnaf dükkânları ve etrafında bulunan yapılardan ibaretti.



gelişiminde önemli bir yere sahip olan taşınmazlarıyla, Mersin'deki varlığını daha da istikrarlı hale geldi.

### 4.3.3. İskenderun'daki İnşaat Faaliyetleri

İskenderun körfezi, Suriye kıyı şeridinin yegâne korunaklı yerlerinden biridir<sup>1298</sup>. Körfezde gemiler için birçok doğal barınak bulunmasına karşın gemilerin yanaşabileceği bir liman mevcut değildi. Bu nedenle gemiler açıkta demirlemek zorunda kalıyorlardı. Doğu Akdeniz'deki sert rüzgârlar, Suriye kıyılarını her ne kadar etkilese de bu rüzgârların İskenderun körfezine girerken etkisi azaltması, gemilerin rahat bir şekilde demirlemelerine imkân sağlamaktaydı. Ancak İskenderun, iklimi ve liman çevresinde bulunan geniş bataklıklarıyla, birçok hastalıklara sebebiyet verdiği için yaşam koşulları açısından pek cazip değildi<sup>1299</sup>.

İskenderun limanı aynı zamanda geniş bir hinterlanda sahip olduğundan büyük bir ticari hacme sahipti. Halep üzerinden bir yandan Diyarbakır hattı, diğer yandan Basra körfezine kadar uzanan Irak hattının açık denizlere ulaşan mahreci durumundaydı<sup>1300</sup>. Bunun yanında Tarsus, Lazkiye ve Beyrut gibi limandan yoksun olan Karaman ve Suriye bölgelerine yakınlığı yönünden de avantajlı bir yere sahipti.

19. yüzyılın ilk yarısına kadar düzensiz bir şekilde İskenderun limanına uğrayan yelkenli tüccar gemileri için modern bir limanın yoksunluğu pek fazla sorun teşkil etmezken, yüzyılın ikinci yarısından itibaren limana düzenli bir şekilde uğramaya başlayan posta ve tüccar buharlıları için önemli sorun teşkil etmekteydi. Yolcuların ve emtianın nakli buharlıların limana yanaşabildiği ölçüde kolay sağlanır ve nakliyat maliyeti azalır. Tekne ve tonaj yönünden buharlılara oranla daha hafif bir yapıda olan yelkenliler sığ olan bir limana daha fazla yanaşabilirken, buharlıların limana yanaşabilmesi ve demirlemesi ancak kılavuzlar aracılığıyla gerçekleşebilmekteydi.

İskenderun limanına ilk defa düzenli olarak uğramaya başlayan buharlı nakliyat şirketi MM Kumpanyası'ydı. 1851'den itibaren Mesajeri buharlıları 20 günde bir İstanbul'dan hareketle İzmir, Rodos, Mersin, İskenderun, Lazkiye, Trablus, Beyrut, Yafa ve İskenderiye limanlarına uğrayarak düzenli seferler yapmaya başladı. Şirket buharlıları

<sup>1298</sup> M. Fouque, *Histoire Raisonnée du Commerce de Marseille*, Volume I, Libraire Chez Roret, Paris 1843, s. 147.

<sup>1299</sup> D. C. Allard, *Souvenir D'Orient les Echelles du Levant*, Paris 1864, s. 134-135; M. Fouque, *Histoire Raisonnée du Commerce de Marseille*, s. 147.

<sup>1300</sup> *Salname-i Vilayet-i Haleb*, Matbaa-i vilayette tab olunmuştur, Haleb 1326, s. 373-375.

aynı zamanda İstanbul ve İskenderiye üzerinden direk olarak Marsilya'ya haftalık seferler yapmaktaydı<sup>1301</sup>. Böylelikle İskenderun limanının bir yandan çevre liman kentleri, İstanbul ve hatta Karadeniz liman kentleriyle, diğer yandan İtalya ve Marsilya ile düzenli bağlantısı kurulmuş oldu.

Mesajeri ve diğer buharlı nakliyat kumpanyalarına ait buharlıların İskenderun limanına düzenli olarak uğramaya başlamaları, diğer Osmanlı liman kentlerinde olduğu gibi, burada da bir takım imar faaliyetleri ve düzenlemeler gerektirmekteydi. Liman ve çevresindeki düzenlemeler ilk dönemler her ne kadar yerel yönetim veya yerli yapı şirketleri aracılığıyla yapılmak istense de liman trafiğindeki hızlı değişim karşısında yerel yönetim ve şirketlerin teknik ekipman, sermaye yönünden yetersiz kalmasından dolayı, bu türden faaliyetler yabancı şirketlere ihale edildi.

XIX. yüzyılın ortalarından itibaren İskenderun limanına uğrayan gemilerin kıyıya kolaylıkla yanaşabilmeleri ve uygun koşullarda yükleme-boşaltma yapabilmeleri için temizleme çalışmaları yapılmaya başlandı. Eylül 1855'te Fransız sefareti, İskenderun limanının dolması sebebiyle temizlenmesini teklif etti. Sefaret limanın temizlenmesi için gerekli finansmanın limana uğrayan gemilerden ek bir vergi yoluyla tahsil edilmesiyle mümkün olabileceğini bildirmişti. Bunun üzerine Halep Valisi İsmail Paşa, Babıali'den limanın temizlenmesi için Ticaret Nezareti ve Tersane-i Amire'den birer mühendisin gönderilmesini talep etti. Kasım 1859'da İstanbul'daki ilgili birimlerden gelen emirler, mevcut duruma hanel gelmemek şartıyla İskenderun limanının temizlenmesi ve yeni iskele inşasının bir miktar vergi ya da mahallince belirlenecek bir yolla mümkün olabileceği yönündeydi<sup>1302</sup>.

Bunun üzerine Halep valisi İsmail Paşa limanın temizlenmesi ve yeni bir iskelenin inşa edilmesi için çalışmalar başlattı. Bu bağlamda İstanbul'dan gönderilen mühendis Mustafa Efendi limanda bir takım keşifler yaptı<sup>1303</sup>. Ancak bunun için külliyetli bir masraf, teknik ve kalifiye elemana ihtiyacın olmasından ve mahalli sandığın tahsis edecek yeterli sermayesinin olmamasından dolayı bir türlü inşa faaliyetlerine

---

<sup>1301</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 3, 14; AFL. 1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 1-2.

<sup>1302</sup> Mehmet Beşirli, "Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi (1911)", *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 11, Yıl 2004, s. 181. 179-204.

<sup>1303</sup> Beşirli, "Haydarpaşa Liman Şirketi", s. 181.

başlanılamadı<sup>1304</sup>. Bunun yanında İsmail Paşa, iskeleden nakledilecek yolcu ve emtia için makul bir verginin alınmasına dair Mesajeri acentesiyle müzakere yapılmasını ve ek vergi miktarının tespit edilmesini istedi. Ancak gerek acente gerekse Fransa sefaretini, *“böyle bir resmin ihdası emr-i ticarete sekte irad idüb çünkü bir kere ihdas olundukda artık lağıv olunamayıp devam edeceği derkârdır<sup>1305</sup>”* diyerek ek vergi alınmasından vazgeçilmesini istedi. Konu Meclis-i Vala’da görüşüldü ve ek vergi alınmamasına dair karar çıktı. Fransız sefaretinin böyle bir talepten vazgeçmesinin en önemli sebebi şüphesiz bölge ticaretinin büyük bir kısmının Fransızlar tarafından gerçekleştirilmesi ve bu durumdan Fransız ticaretinin etkilenmesiydi.

Mesajeri buharlılarının İskenderun limanına uğramaya başladığı 1851’den sonra gerek Mesajeri acentesi gerekse Fransız sefaretinin iskele yapılması ve limanın temizlenmesine dair talepte bulunmasına rağmen 1850’lerin sonuna gelindiğinde bir takım aksaklıklardan dolayı halen bir iskele yapılamamıştı. Bundan dolayı yolcu ve emtia naklinde zorluklar yaşanmaktaydı. Bunun üzerine Mesajeri İskenderun Acentesi Delpech, şirket buharlılarının ihtiyacını bir an önce karşılamak amacıyla 2 Eylül 1860’da iskelenin inşasına talip olduklarını Fransız sefaretini aracılığıyla Halep valiliğine bildirdi. Bu talep Halep Valisi İsmail Paşa tarafından Babıali’ye bildirildi. Babıali’den gelen mektubta:

*“Şimdiye kadar zikrolunan iskelenin inşasına mahalli sandığın mazayıkından (güç iş) dolayı başlanamamış ve bunun böyle tehiri yolculara ve tüccara suubet (zorluk) vermekte bulunmuş olduğundan ve bu iskelenin akçesi tarafından tediye olunarak eşyasıyla hasıl olacak mesarifatın iki taksitte ita olunmasına dair Mesajeri İmperyal Kumpanyası canibinden vaki olan teklif kabul olunup iskele-i mezkurenin inşası mezkur kumpanyaya havale edilmiştir<sup>1306</sup>.”* denilerek kumpanyanın bu isteği kabul edilmişti.

Mesajeri’ye ihale edilen iskelenin, eski iskeleye bitişik olarak batı tarafına yüz kırk kadem (53 Metre) uzunluğunda yapılmasına karar verildi<sup>1307</sup>. İnşa edilen iskeleye toplamda 18.977 kuruş harcandı bu meblağın iki taksit halinde mal sandığından tahsil

<sup>1304</sup> BOA. HR. MKT. 347/53, 2 Eylül 1860.

<sup>1305</sup> BOA. HR. TO. 200/27, 9 Temmuz 1863.

<sup>1306</sup> BOA. HR. MKT. 347/53, 2 Eylül 1860.

<sup>1307</sup> BOA. HR. MKT. 351/32, 7 Kasım 1860.

edilmesine karar verildi<sup>1308</sup>. Bu iskelenin kullanım hakkı Mesajeri'ye ait olmakla birlikte mülkiyeti devlete aitti<sup>1309</sup>.

Mesajeri acentesi böylelikle yolcu ve emtia naklinde şirket buharlılarına kolaylık sağlayacak bir iskeleyle kavuşmuş oldu. Acente Delpech, şirketin İskenderun'daki varlığını daha da kalıcı hale getirmenin arayışları içindeydi. Nitekim acentenin ihtiyacı yalnızca iskeleden ibaret değildi. İskenderun limanı büyük bir ticaret limanı olmasına rağmen, nakledilecek emtianın muhafazasını sağlayacak binalar sınırlı miktardaydı. Bunun yanında yolcu bekleme salonları da mevcut değildi. Bu bağlamda acente kumpanya adına, acente şubesi, lojman, depo, antrepo gibi bir takım taşınmazlar almak ya da kiralamak durumundaydı. Mevcut Osmanlı yasaları ise yabancılara mülkiyet satışına müsaade etmemekteydi. Bu durumda Delpech, nam-ı müstear yoluyla\* yani muvazaaten kumpanya adına mülk edinme politikası benimsedi. Yabancılara mülkiyet satışının serbest olduğu 1867'ye kadar acentenin uygulaması bu yönde oldu. 1867'ye kadar ki süreçte Osmanlı resmi kayıtlarında şirketin İskenderun'da sadece yasal olarak inşa ettiği yapılar (iskele örneğinde olduğu gibi) hakkında örnekler mevcutken, şirkete ait resmi kayıtlarda, İskenderun acentesinin muvazaten elde ettiği taşınmazlar hakkında birçok örnek bulunmaktadır.

MM Kumpanyası adına satın alınan mülkiyetlerde resmi senet düzenlenen temsilcinin sahibini dolandırmaması için Fransız konsolosu ve İskenderun acentesi Delpech birlikte hareket etmekteydi. Şirket adına alınan mülklerin satış işlemleri Fransız konsolosu huzurunda yapılarak kayıt altına alınırdı. Yani adına senet düzenlenen şahıs şirketi dolandırmaya yönelik herhangi bir girişimde bulunduğu karşısında Fransız resmi kurumlarını bulacaktı<sup>1310</sup>.

Bu bağlamda MM Kumpanyası'nın fiili olarak İskenderun'da mülk edinmeye başlaması 1856'da Osmanlı tebaası olan Yusuf Kava ve Madam Marcopoli aracılığıyla oldu. Delpech, 13 Ağustos 1855'te acente bünyesinde istihdam edilen Yusuf Kava'dan bir

<sup>1308</sup> BOA. HR. TO. 200/27, 9 Temmuz 1863; HR. MKT. 351/32, 7 Kasım 1860; HR. MKT. 379/18, 25 Mayıs 1861.

<sup>1309</sup> BOA. HR. MKT. 347/53, 2 Eylül 1860; BOA. HR. TO. 200/27, 9 Temmuz 1863.

\* Satın alanın gerçek isminin saklanarak mülkiyetin Osmanlı vatandaşı olan bir kişi üzerinde gösterilmesi. Konan, *Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu*, s. 32.

<sup>1310</sup> AFL. 1997 002 5744, *Compagnie des Messageries Maritimes a Alexandrette, Origine de la Propriété*, s. 1-8.

kömür deposu, bir ev ve müstemilatını kiraladı<sup>1311</sup>. Bu alımda acenteyi Madam Marcopoli temsil ediyordu. Satış sözleşmesi Fransız kaçırlaryası huzurunda 29 Eylül 1856'da gerçekleşti. Anlaşmayı İskenderun konsolosu kaydetti<sup>1312</sup>.

MM Kumpanyası'nın satın aldığı diğler bir taşınmaz ise Marcopoli'ye aitti. Marcopoli'ye ait arazi, şirket adına Lazkiye Fransız konsolosunun karısı ve aynı zamanda bir Levanten olan Madam Geofray tarafından alındı. Anlaşma Fransız kaçırlaryası huzurunda 20 Eylül 1856'da yapıldı, 4 Nisan 1857'de ise Halep Fransız konsolosunun kaydıyla Marcopoli tüm hakkından vazgeçti.

MM Kumpanyası'nın bu alımlarla İskenderun'daki taşınmazları ve toplam değeri şöyleydi<sup>1313</sup>:

	Alan	Fiyat
Yusuf Kava'dan alınan ev ve mağaza	5.845 metrekare	23.738 Frank
Marcopoli'den alınan arazi	8.637 metrekare	1.049 Frank
Toplam	14.482 metrekare	24.787 Frank

İskenderun acentesi, Yusuf Kava'dan aldığı tek katlı evin zemin katını acente şubesi ve depo, ilk katını ise acentenin lojmanı olarak kullanmaktaydı. Ancak İskenderun nemli bir iklime sahip olduğundan acente binası 1900'lere doğru oturulamaz bir hale geldiğinden 1899'da yeni bir acente binası inşa edildi<sup>1314</sup>. Acentenin yeni binası işlek bir yol üzerinde yolcu ve tüccarların kolay ulaşabileceği bir yerdeydi. Ancak sahile sınır olmadığından bazı zorluklar oluşmaktaydı. Mesajeri buharlısı limana yanaştığından acente ile limana yanaşan buharlı arasında geçiş zor sağlanmaktaydı<sup>1315</sup>. Hatta geçiş güzergâhı bizzat arazi sahipleri tarafından kapatılmak istendi. Bunun üzerine Mesajeri acentesi bu güzergâhın kamuya mal olduğu gerekçesiyle engellenemeyeceği bildirerek

<sup>1311</sup> Acente, Yusuf Kava'ya ait toplamda 5.845 metrekareden ibaret taşınmazları, 21.915 Franka (96.206 Kuruş) satın aldı. AFL. 1997 002 5744, *Compagnie des Messageries Maritimes a Alexandrette, Origine de la Propriété*, s. 1-3.

<sup>1312</sup> AFL. 1997 002 5744, *Compagnie des Messageries Maritimes a Alexandrette, Origine de la Propriété*, s. 1-3.

<sup>1313</sup> Bu arazi toplamda 8.637 metrekare olup, 1.049 Franka (4.608 Kuruş) satın alındı. AFL. 1997 002 5744, *Compagnie des Messageries Maritimes a Alexandrette, Origine de la Propriété*, s. 6-8.

<sup>1314</sup> AFL. 1997 002 4389, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Alexandrette, Rapport General de Service Exercice 1898, 1899, Chapitre 2. Secretariat*.

<sup>1315</sup> Şirketin Yusuf Kava ve Marcopoli'den aldığı taşınmazlar birbirlerine yakın yerdeydi. Ancak bu iki mülkiyetin ortasında set şeklinde bulunan Saint Joseph'lere ait arazi hem yolcu hem de emtia akışını engellemekteydi. Diğler yandan acente binasının kuzey tarafı Simon Catoni'nin inşa ettiği bina tarafından kapatılmıştı. Joseph kardeşler kendilere ait arazinin Mesajeri acentesi tarafından kullanılmasından rahatsızlık duyduğu için 1900'lerin başında bu araziye bir tel örgü çekmek suretiyle yolcu ve emtia geçişini engellemek istedi. AFL. 1997 002 4389, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Alexandrette, Rapport General de Service Exercice 1898, 1899, 1902, 1903, Chapitre 2. Secretariat*.

konuyu Halep mahkemesine taşıdı. Mahkeme Mesajeri lehinde sonuca ulaşarak yolculara geçiş hakkı tanıdı<sup>1316</sup>.

1900'lerin başına gelindiğinde MM Kumpanyası'nın İskenderun Yenişehir'de bulunan taşınmazları bir adet acente binası, personel lojmanı, büyük bir depo, bir adet kullanılmayan kömür deposu, gümrük idaresinin batısında eski bir şube, bir ev ve geniş bir bahçeden oluşmaktaydı. 1911'de Almanlara ait liman inşa şirketinin (La Societe de Construction du Port) İskenderun limanı yapım imtiyazını alması<sup>1317</sup>, diğer yandan İskenderun limanının Suriye'den Bağdat'a kadar olan ard ülkesinin demiryollarıyla bağlanması MM Kumpanyası'na ait bu yapıların değerini muazzam oranda arttırdı<sup>1318</sup>.

1851'den itibaren İskenderun limanına uğramaya başlayan MM Kumpanyası, kentin değişim ve dönüşümünde önemli rol oynayan unsurlardan birisi oldu. MM Kumpanyası, İskenderun'daki mahalli idarenin ve şirketlerin, hızla değişen ve gelişen ulaşım ağının imar ve alt yapı gereksinimlerini karşılamakta yetersiz kaldığı bir dönemde, imar faaliyetlerini bizzat kendi eliyle yaptı. Dolayısıyla limandaki imar faaliyetlerinin büyük bir kısmı genelde Fransız özelde ise MM Kumpanyası'nın ticari ihtiyaçları doğrultusunda şekillendi. Ancak ticari gereksinimler ve baskılar, mevcut Osmanlı hukuku, şirketin muvazaaten yani hukuki olmayan yollara başvurmasına sebep oldu. Şirket, yasal olarak inşa ettiği yapıların belirli süreyle kullanım hakkına, tüzel kişiliği devlette olmak kaydıyla, sahip oldu. Diğer yandan acente-konsolos-satıcı bağlamında Fransa'nın Osmanlı topraklarındaki resmi temsilciliklerinin geliştirdikleri diplomatik koruma yoluyla muvazaaten mülk edindi. Bu türden gerçekleşen alım-satım işlemlerinde bir yandan Osmanlı resmi kurumları saf dışı bırakılırken, diğer yandan yarı-resmi bir işlemlerle MM Kumpanyası, İskenderun'da birçok mülkiyete sahip oluyor ve bunları garanti altına alıyordu. Böylelikle şirket buharlılarının diğer nakliyat şirketlerinden önce İskenderun limanına uğramaya başlaması ve mülkler edinmesi MM Kumpanyası'nı birçok yönden daha avantajlı kıldı.

<sup>1316</sup> AFL. 1997 002 5744, *Compagnie des Messageries Maritimes a Alexandrette, Origine de la Proprieté*, s. 9-10.

<sup>1317</sup> AFL. 1997 002 4389, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Alexandrette, Rapport General de Service Exercice 1911, Chapitre 2. Secretariat*.

<sup>1318</sup> Mesajeri Kumpanyası'na ait taşınmazların değeri 1910'da 30.000, 1911'de 40.000, 1913'de ise 50.000 Franka yükseldi. AFL. 1997 002 5744, *Compagnie des Messageries Maritimes a Alexandrette, Origine de la Proprieté*, s. 1; AFL. 1997 002 4389, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Alexandrette, Rapport General de Service Exercice 1911, 1912, 1913, Chapitre 2. Secretariat*; Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolları*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 27-28.

#### 4.3.4. Diğer Osmanlı Liman Kentleri'ndeki İnşaat Faaliyetleri

Fransız hükümetinin Doğu Akdeniz'e yönelik politikası bağlamında MM Kumpanyası'nın Osmanlı sularındaki yatırımları da ekseriyetle İzmir, Mersin, İskenderun, Beyrut, Süveyş, Portsaid, Yemen, İskenderiye gibi Doğu Akdeniz sahili boyunca uzanan liman kentleri ve ard bölgesinde yoğunlaştı<sup>1319</sup>. Acentelerin oluşturulması sürecinde MM Kumpanyası, acente binası, mağaza, dok, depo, entrepo, iskele ve sair ihtiyaçlarını genellikle kiralama yoluyla karşılarken, bilhassa Doğu Akdeniz'deki liman kentlerinde varlığını kalıcı hale getirmek amacıyla mülk edinme yoluna gitti. Bu bağlamda genelde Fransızlar özelde ise MM Kumpanyası, gerek bölge ticaretinde, gerekse iskele, liman, kara ve demiryolu gibi alt yapıların inşa edilmesinde tekel oluşturmaya yönelik bir politika benimsedi.

Mesajeri buharlılarının, 1851'den itibaren Doğu Akdeniz'in en önemli liman kentlerinden biri olan Beyrut'a düzenli uğraması, limanda bir takım inşa faaliyetlerine sebebiyet verdi. 1853'te Mesajeri buharlısıyla Beyrut'a uğrayan bir seyyah limanın gayet şık ve güzel olduğunu, ancak rıhtımın çok dar olmasından dolayı artan ticari hareketliliği ve yolcu trafiğini kaldıramadığını, nakledilmek üzere her tarafa yığılmış emtianın bulunduğunu söylemekteydi<sup>1320</sup>. Babanzade İsmail Hakkı gibi yerli seyyahlar da Beyrut limanından aynı şekilde söz etmekteydi<sup>1321</sup>.

Mesajeri Beyrut acentesi ilk olarak şirket buharlılarının ihtiyacını karşılayacak şekilde kömür deposu ve sair binalar inşa etti. Şirketin 1855'te bu türden inşa faaliyetlerine yaptığı harcama 1.470 Franktı<sup>1322</sup>. Ancak Beyrut acentesinin istifade ettiği bina ve mağaza, depo ve antrepolar Fransız konsolosluğuna ait arazi üzerine inşa edilmiş ve kira karşılığında Mesajeri acentesine tahsis edilmişti. Acente bu yapılardan 1914'e kadar bu şekilde faydalandı<sup>1323</sup>.

Beyrut'taki en önemli eksiklik, ticari yoğunluğun artmasıyla limanın ihtiyacı karşılayamaz hale gelmesiydi. 1850'lerde gerek Mesajeri acentesi, diğer yabancı, nakliyat şirketine ait acenteler ve gerekse konsoloslar Beyrut'a buharlıların ihtiyacını

<sup>1319</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 1 Juin 1863*, s. 13-14; AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 4 Juin 1864*, s. 12-13; BOA. HR. TO. 73/14, Nisan 1863.

<sup>1320</sup> *Les Paquebots du Levant, Guides des Voyageurs des Paquebots*, 1853, s. 88.

<sup>1321</sup> Babanzade İsmail Hakkı, *Irak Mektupları*, Birinci Baskı, Kanaat Matbaası, İstanbul 1319, s. 13-14.

<sup>1322</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 31 Mai 1856*, s. 23.

<sup>1323</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1882, 1890, 1908, 1913, Chapitre 2, Secretariat*.

karşılatabilecek şekilde modern bir iskelenin yapılması için yerel yönetim ve Babıali nezdinde girişimde bulundular. 1853'te Sayda Mutasarrıfı Ahmet Kayserli ve yerel yöneticiler MM Kumpanyası'na limanın inşası için bir proje yapması teklifinde bulundu<sup>1324</sup>. MM Kumpanyası, uzun zamandan beri Beyrut limanının inşası için Babıali nezdinde girişimde bulunmaktaydı. Yerel yönetimden ve Babıali'den gelen talep üzerine MM Kumpanyası liman yapımı için çalışmalara başladı. Mesajeri, mühendislerinin yaptığı çalışmalar neticesinde liman inşası için yapılacak toplam masraf 5 milyon Frank olarak hesaplandı. Anlaşmanın taslak metni layiha olarak 1863'te hazırlandı<sup>1325</sup>. Limanın inşası için gerekli inşaat malzemeleri ve ekipmanın Mesajeri buharlıları tarafından Marsilya'dan getirilmesine karar verildi. Hatta ödemenin nasıl yapılacağı da açık bir şekilde belirlendi<sup>1326</sup>.

Ancak gerek Hazine-i Hassa'nın inşaatı başlanması için ilk etapta vereceği meblağın yüksek olması, gerekse de şirketin çok fazla maliyet gerektiren böyle bir girişime tek başına girmeyi göze alamaması dolayısıyla, liman yapımı uygun koşullar sağlanana kadar bu iş rafa kaldırıldı. Babıali, şirketin kullanacağı malzemenin liman yapımı için uygun olmadığını ve bu işin bizzat devlet tarafından yapılmasının daha uygun olacağını ileri sürerek Mesajeri'nin talebini kabul etmedi<sup>1327</sup>.

Beyrut limanının inşası bu şekilde 1880'lere kadar sürüncemede kaldı. Liman inşası için 1880'lere gelindiğinde Mesajeri'nin de için de bulunduğu birçok şirket başvuruda bulundu. Hatta bu imtiyazın bir an önce verilmesi için baskıda bulunmaya başladılar<sup>1328</sup>. Bu şirketler arasında en avantajlı olanı Fransız Yol Kumpanyası'ydı (La Compagnie de la Route). Yol kumpanyasının müdürü Perthuis, daha ziyade Mesajeri adına bu ihaleyi alabilmek için bir yandan Babıali, diğer yandan da Paris'te bulunan şirketler nezdinde girişimde bulundu<sup>1329</sup>. Birçok Fransız bankası bu kârlı işe talip oldu. Perthuis, yüksek sermaye gerektiren bu iş için Yol Kumpanyası, MM Kumpanyası, Osmanlı Bankası, Du

---

<sup>1324</sup> Raccagni, "The French Economic Interests in the Ottoman Empire", s. 361-362.

<sup>1325</sup> Anlaşma taslak metnine göre bir tarafı 133, diğer tarafı da 151,5 metre olmak üzere toplamda 680 metre uzunluğunda bir rıhtım ve rıhtıma bitişik 230 metre uzunluğunda taş bir iskelenin yapılmasına karar verildi. Diğer yandan limanın 500 metre yukarısında da bir karantina dairesi de yapılacaktı. BOA. HR. TO. 473/19, 30 Aralık 1864.

<sup>1326</sup> BOA. HR. TO. 473/19, 30 Aralık 1864. 20 Haziran 1863'te Beyrut'ta inşa olunacak limana dair Saltanat-ı Seniyye ile Mesajeri İmperyal Kumpanyası arasında akd olunacak mukavelename.

<sup>1327</sup> BOA. A. MKT. MHM. 292/100, 20 Şubat 1864; Ellen Paulin Mcamis, *Building the Means of Trade and Forging a Center of Commerce in Beirut (1834-1936)*, Master of Arts, The University of Texas at Austin, May, 2012, s. 23-24.

<sup>1328</sup> BOA. ŞD. 2431/19, 19 Temmuz 1880.

<sup>1329</sup> Mcamis, *Building the Means of Trade*, s. 23-24.



Comptoir d'Escompte, Paris ve Hollanda Bankası'ndan (Le Banque de Paris et Pays-Bas) müteşekkil Beyrut Liman, Rıhtım ve Antrepo Osmanlı Şirketi'ni (Compagnie Ottomane de Construction du Port de Quais et Entrepo de Beyrut) 1887'de kurdu. Perthuis'in girişimlerinin neticelendiği bir dönemde Babiali, Beyrut limanının imtiyazını 19 Haziran 1887'de Osmanlı tebaası olan Beyrutlu Joseph Moutran ve ortaklarına verdi. Moutran liman yapımı için Mesajeri ve Yol kumpanyaları nezdinde girişimde bulundu. Moutran ve ortakları da bu iş için yeterli sermaye ve ekipmanı bulamayınca ihale 16 Eylül 1887'de Beyrut Liman, Rıhtım ve Antrepo Osmanlı Şirketi'ne devredildi. Rıhtım şirketi, limanın inşasına ancak 1892'de başlayabildi. Toplamda 5 milyon Frank olan şirket sermayesinin 4 milyon Frankını Fransız sermayedarların hissesi oluşturmaktaydı. Mesajeri ve Yol Kumpanyaları şirket sermayesinin %40'ına, Osmanlı Bankası %30'una, Paris Bankası %20'sine ve Suriyeli yerel sermayedarlar %10'una sahipti. Liman inşasının tamamlanması 5 yıl imtiyaz süresi 60 yıl olarak kabul edilmesine rağmen 99 yıl olarak belirlendi<sup>1330</sup>. Limanın inşası Ekim 1894'te tamamlandı<sup>1331</sup>. Böylelikle MM Kumpanyası sayesinde Fransızlar, Suriye'nin en önemli liman kentlerinden biri olan Beyrut'taki emperyalist rekabette daha avantajlı konuma geldiler.

MM Kumpanyası'nın mülk edindiği bir diğer önemli liman kenti ise İzmir'di. Şirket 1853 yılından itibaren İzmir limanında rıhtım üzerinde arazi, bina edinmeye başladı. 1854 senesi boyunca İzmir acentesi şirketin ihtiyaçlarını karşılayacak acente binası, lojman, mağaza, dok, antrepolar inşa ettirdi. Bu yapılara 1854'te 35.580 Frank 1855'te 38.097 Franka harcandı<sup>1332</sup>.

MM Kumpanyası'nın inşa faaliyetlerinde bulunduğu bir diğer bölge ise Uzakdoğu sömürge yolları üzerinde bulunan ve stratejik açıdan önemli bir yere sahip olan İskenderiye ve Süveys'teydi. MM Kumpanyası, 1851'de şirketin İskenderiye'deki ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla acente binası, mağaza, kömür deposu gibi bir takım binalar kiraladı. Mesajeri yöneticilerine göre liberal bir düşünceye sahip olan Mısır Hıdivi Said Paşa, şirket buharlılarının İskenderiye'de düzenli seferlere başlamasını

<sup>1330</sup> Thobie, *Interets et Imperialisme Français dans l'Empire Ottoman*, s. 173-174.

<sup>1331</sup> AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1894, 1895, Chapitre 2, Secretariat*; Thobie, *Interets et Imperialisme Français dans l'Empire Ottoman*, s. 173.

<sup>1332</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 30 Mai 1855*, s. 23-30.

memnuniyetle karşıladı. Said Paşa, Mesajeri'nin İskenderiye'de bina, mağaza ve depo inşası için talep ettiği araziye makul bir fiyata şirkete tahsis etti. Mesajeri yöneticileri, şirketin 1855'teki yıllık genel toplantısında şirketin İskenderiye'deki tüm ihtiyaçlarını karşılayabilecek araziye 50.000 Frank gibi mütevazı bir rakam karşılığında sahip olduklarını ifade etmekteydiler. 1863'e gelindiğinde şirketin İskenderiye'deki taşınmazlarının değeri 128.178 Frank idi<sup>1333</sup>.

MM Kumpanyası'nın bölgede inşa ettiği en önemli yapılar hiç şüphesiz Port Said'teydi. Henüz Süveyş kıstağının delinmeye başlandığı bir dönemde Mesajeri yöneticileri, Doğu Akdeniz ve Uzak Doğu'daki sömürgelerin ihtiyacını karşılayabilecek şekilde bir takım yapıların inşası için kanalın hemen girişinde önemli bir noktada arazi elde edebilmek için Said Paşa nezdinde girişimde bulundu. İngiltere İskenderiye konsolosu, MM Kumpanyası'nın Süveyş'teki inşa faaliyetlerinden son derece rahatsız olmuştu. İskenderiye konsolosu bu amaçla 13 Eylül 1861'de Babıali'ye bir şikâyet mektubu göndermişti. Konsolos mektubunda; Mesajeri'nin Süveyş gibi stratejik bir noktada inşa faaliyetine girişmesinin gelecekte tehlikeli sonuçlar doğuracağı ifade etmiş ve Babıali'den bu durumun önüne geçmesini istemişti<sup>1334</sup>. Ancak İngiliz konsolosu bu isteğine muvaffak olamadı.

Said Paşa, şirketin bu isteğine de olumlu cevap verdi ve 31 Aralık 1862'de Süveyş Kanalı'nın hemen girişinde stratejik bir noktada bulunan 13.260 metrekarelik muazzam büyüklükteki araziye MM Kumpanyası'na bedava tahsis etti. MM Kumpanyası, bu arazi üzerine büyük bir gemi havuzu, tamir atölyesi, acente binası ve lojmanı, burada istihdam edilecek Fransız ve Avrupalı personel için 17 adet lojman, mağaza, dok, antrepo ve depolar gibi şirketin bölgedeki tüm ihtiyaçlarını karşılayabilecek yapılar inşa etti. Tüm bu yapıların inşası 31 Aralık 1863'te bir yıl gibi kısa bir sürede tamamlandı. Yapılara harcanan toplam gider 122.178 Franktı. Gemi havuzunda ve tamir atölyesinde toplamda 500 personel istihdam edildi<sup>1335</sup>.

Mesajeri yöneticileri, şirketin 1863 yılı genel toplantısında bu yapılardan özetle şöyle bahsetmekteydi:

---

<sup>1333</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 30 Mai 1855*, s. 32.

<sup>1334</sup> Londra sefaretinin Fransız Mesajeri Kumpanyası'na mahsus olarak Süveyş'te gemi tezgâhı inşası hakkındaki tahrirati. HR. TO. 54/67, 13 Eylül 1861.

<sup>1335</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 1 Juin 1863*, s. 13-14; AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 4 Juin 1864*, s. 12-13.

“Çok kolay ve beklenmedik bir şekilde Mısır hükümetinin her türlü ihtiyaçlarımızı karşılayabilecek araziyi bedava tahsis etmesi Doğu Akdeniz’deki atölyelerimizi Süveyş’te toplamamızı sağladı. Bu yapılar, Uzak Doğu hatlarında seferlerde bulunan tüm şirket buharlılarının bakım ve onarımının yapılmasını sağlayacak, rekabet gücümüzü arttıracaktır. Aynı zamanda Fransız Deniz Kuvvetleri de bu yapılardan ihtiyaçlarını karşılayabilecek şekilde istifade edebilecektir. Atölyelerdeki istihdam edilecek mühendisler ve ekipmanlar Ciotat’taki ana atölyeden tedarik edilecektir. Bunun yanında buraya çekilecek bir telgraf hattı ve ayda üç defa uğrayacak Mesajeri buharlıları sayesinde şirket merkeziyle doğrudan bağlantı kurulabilecekti<sup>1336</sup>.”

Mesajeri’nin Doğu Akdeniz’de ve Uzak Doğu’ya açılan stratejik bir noktada bu türden yapılara sahip olması bir yandan Fransız sömürgelerinin güvenliğini sağlarken, diğer yandan Fransız Deniz Kuvvetleri’ni yani ordusu ve siyasi varlığını bölgede daha da güçlü hale getirdi. Mısır hıdivinin Fransız sermayesini, bilhassa MM Kumpanyası’nı Mısır coğrafyasında yatırım yapmaya teşvik etmesi, şüphesiz İngilizlere karşı izlediği denge politikasının bir sonucuydu. Diğer yandan yetersiz bir sermayeye sahip Mısır hazinesinin borçlanma yoluyla kalkınma durumunda kalması ve Mısır yöneticilerinin ticari ihtiyaçları karşılayacak yatırımları, yabancı müteşebbisler eliyle karşılama eğiliminde olmalarının da etkisi büyüktü.

Mesajeri’nin Süveyş kanalının tam ağzında stratejik öneme sahip bir yerde inşa ettiği bu yapılar, bir yandan Ciotat’tan sonra en önemli teknik atölye, diğer yandan ise Fransız ordusunun önemli bir lojistik deniz üssü haline geldi. Zira Fransız müteşebbislerin Mısır’ın stratejik noktalarında her geçen gün yatırımlarını arttırmaları ve İngiliz sömürge yollarını tehdit eder bir hale gelmesini kaygıyla karşılayan İngilizler, Süveyş kanalının açılmasının ardından Mısır’ı işgal ederek yeniden üstün hale geldi.

#### **4.4. Hukuki Sorunlar ve Anlaşmazlıklar**

MM Kumpanyası’nın Osmanlı sularında faaliyette bulunduğu 1851’den 1914’e kadarki dönemde birçok şirket buharlısı hukuki anlaşmazlıklara sebebiyet veren kazalara maruz kaldı. 1857 Aralık’ında Mesajeri’nin *Le Paramond* adlı buharlısı Tuna deltasında

<sup>1336</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 1 Juin 1863*, s. 11-12.

çamura saplanmış ve kullanılamaz hale gelmişti<sup>1337</sup>. 1861’de *Le Sully* adındaki bir başka buharlısı Trabzon limanında demirlediği esnada sert dalgalardan dolayı batmış, aynı yıl *Henri IV.* adındaki bir başka buharlısı Samsun açıklarında batmıştı<sup>1338</sup>. Yine 1912’de Mesajeri’nin Senegal adlı buharlısı İzmir limanı açıklarında bir torpile çarparak batmış, gemide bulunan yolcuların büyük bir kısmı boğularak ölmüştü<sup>1339</sup>.

MM Kumpanyası bu tür kazalardan dolayı hatlardaki seferlerin aksaklığa uğramaması için yedekte gemiler bulundurmaktaydı<sup>1340</sup>. Bunun yanında kazalar neticesinde hasara ve kayba uğrayan gemilerin onarımı veya yerine yenisinin tahsisi için şirket gelirleri üzerinden % 5 oranında kesintiye giderek, bir sigorta fonu oluşturmuştu. Bu uygulamada İngiltere ve Amerika’daki büyük buharlı nakliyat şirketleri örnek alınmıştı<sup>1341</sup>.

Mesajeri buharlıları tarafından taşınan emtianın, yaşanan kazalar neticesinde zarara ve kayba uğraması durumunda şirketin anlaşmalı olduğu sigorta şirketi zararı karşılardı<sup>1342</sup>. Kazaların haricinde şirketin depo ve antrepolarından çalınan emtiadan da yine şirket sorumluydu. Mesajeri’nin sigorta şirketiyle yaptığı anlaşma hatlara göre idi. Şirketin 1852’de yaptığı anlaşmaya göre şirket buharlılarının işlediği dört hat üzerinde\* taşınan emtia sigorta kapsamına dâhildi. Bunun yanında 1857’de açılan Trabzon, Tuna ve Teselya hattı da sigortaya dâhil edildi<sup>1343</sup>. Bu anlaşmalar daha sonraki yıllarda da devam etti<sup>1344</sup>. Mesajeri’nin ödeyeceği sigorta primi hatların tehlikesine göre farklılık göstermekteydi. Bu bağlamda şirket, en fazla primi kaza riski en çok görülen Trabzon,

---

<sup>1337</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 31 Mai 1858*, s. 32. Bunun yanında 26 Haziran 1855’te Mesajeri’nin *Simois* adlı posta buharlısı, İstanbul’dan aldığı postalar, 22 sivil, 198 askeri yolcuyla sabah saat 05:00’e doğru Marsilya açıklarında batmıştı. *Abordage des Bateaux a Vapeur Le Simois et L’Utile*, Barlatier et Demonchy, Marseille 1855, s. 3; Keza *Equateur* adlı bir başka buharlısı Gironde’a giderken, geminin kazanında büyük bir patlama meydana gelmiş ve gemi oracıkta batmıştı. Steelcroft, Framley, Explosions, Strand Magazine: An Illustrated Monthly, 13 May 1897, s. 503.

<sup>1338</sup> Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 46-50.

<sup>1339</sup> BOA. BEO. 4176/313154, 27 Nisan 1913.

<sup>1340</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 27.

<sup>1341</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1853*, s. 27.

<sup>1342</sup> Mesajeri Kumpanyası’nın kuruluşunun hemen ardından, şirket yetkilileri 15 Mart 1852’de Maxime Estrangin’e ait sigorta şirketiyle anlaştı. AFL. 1997 002 5235, *Service Maritimes des Messageries Imperiales, Reglement General du Service Exterieur*, Tome Premier (2me. Partie), Marseille 1864, s. 203.

\* Marsilya-İstanbul hattı (Levant Hattı), Marsilya-Beyrut hattı (Mısır ve Suriye Hattı), Marsilya-Syra-Pire hattı (Yunan Hattı), Marsilya-Malta hattı (İtalya Hattı).

<sup>1343</sup> AFL. 1997 002 5235, *Service Maritimes des Messageries Imperiales, Reglement General du Service Exterieur*, Tome Premier (2me. Partie), Marseille 1864, s. 203.

<sup>1344</sup> AFL. 1997 002 5235, *Service Maritimes des Messageries Imperiales, Reglement General du Service Exterieur*, s. 216.

İbrail ve Kalas hatlarında taşıdığı navlun için vermekteydi<sup>1345</sup>. Sigorta primleri kış mevsiminde daha fazla artmaktaydı,<sup>1346</sup> aynı zamanda taşınan mala göre değişiklik arz etmekteydi<sup>1347</sup>.

Kötü hava şartları ya da kaptanların ihmalinden dolayı herhangi bir gemiyle çarpışmaksızın kazaya maruz kalındığında olay mahkemeye sirayet etmez, şirket bünyesindeki bilirkişi ve müfettişler tarafından yapılan tahkikat neticesinde kazada ihmali bulunan mürettebat hakkında ceza-i müeyyide uygulanırdı. Buna karşın kaza esnasında mürettebatın ve yolcuların kurtarılması için çaba sarf eden kaptan ve denizciler, taltif edilirdi. İki geminin çarpışması neticesinde ortaya çıkan kazalar ise genellikle mahkemeye sirayet ederdi<sup>1348</sup>. Az hasarla atlatılan kazalarda bir hakem ve bilirkişiler tayin edilir, yapılan tahkikat neticesinde suçlu bulunan taraf, karşı tarafın hasarını karşılayacak miktarda bir meblağ öder ve anlaşmazlık bu şekilde giderilirdi<sup>1349</sup>. Ancak büyük oranda zarara sebebiyet veren kazalarda gerek gemi ve ekipmanı, gerekse de taşımış olduğu navlunda hasar ve kayıp meydana geldiğinden, olay yerel ve uluslararası mahkemelere sirayet ederdi. Bu türden kazalar Mesajeri buharlılarıyla, diğer yabancı nakliyat şirketleri veya Osmanlı tebaasına ait gemiler arasında yaşanabilmekteydi<sup>1350</sup>.

<sup>1345</sup> İngiliz Subayı Sir Henri F. Woods Karadeniz'in güvensiz durumu için şöyle demektedir: “Karadeniz’de kış aylarında seyrüsefer duruyordu. Gerçekten yılın yarısından, Nisan’ın ortalarından Ekim’in ilk haftalarına kadar olan dönem dışında hiçbir deniz aracı Karadeniz’in karanlık ve fırtınalı sularına giremez, mevsimi gelinceye kadar bütün gemiler emniyetli limanlarda saklanırdı. Boğaziçi ve koyları sıra sıra dizilmiş gemilerle dolu idi. Karadeniz bütün Akdeniz gemicileri, sadece Türkler ve Yunanlılar tarafından değil İtalyanlarca da ani fırtınaları, birdenbire yönleri değişen fırtınalara ve yer değiştiren ters akıntıları ile güvenilmez olarak sayılır.” Sir Henry F. Woods, *Türkiye Anıları, Osmanlı Bahriyesinde Kırk Yılı 1869-1909*, (Çev. Amiral Fahri Çoker), Milliyet Yayınları, İstanbul 1976, s. 28.

<sup>1346</sup> Örneğin 6 aylık yaz sezonunda Marsilya’dan İstanbul, Beyrut ve İskenderiye hatlarına taşıdığı navlun üzerinden % 0,38 Frank sigorta primi verilirken, Siros ve Pire’ye % 0,25 Frank, Trabzon hattına % 0,75 Frank, İbrail ve Kalas hattına % 0,75 Frank sigorta primi verilir. 6 aylık kış sezonu için ise İstanbul, Beyrut ve İskenderiye hatlarına % 0,50 Frank, Syra ve Pire hattı için % 0,33 Frank, Trabzon hattı için % 1,00 Frank, İbrail ve Kalas hattı için %1,25 Frank’a yükselmekteydi. AFL. 1997 002 5235, *Service Maritimes des Messageries Imperiales, Reglement General du Service Exterieur*, s. 204-206.

<sup>1347</sup> Tereyağı, ham yün, pamuk, hırdavat, çuha, sabun ve çay gibi ürünlerin değeri üzerinden % 3,00 Frank, varil un, çuval kahve, boynuz, un varili gibi ürünlerde % 5,00 Frank; badem, ambalajlı kahve, kaşmir, çuval un, kâğıt, kırtasiye, ambalajlı biber, şeker, çuval tütün, tuzlanmış et gibi ürünlerde % 10, 00 Frank; turta, tohum, kuru sebze, kitap, kimyevi maddeler gibi ürünlerde %15,00 Frank sigorta primi ödenirdi. AFL. 1997 002 5235, *Service Maritimes des Messageries Imperiales, Reglement General du Service Exterieur*, s. 250.

<sup>1348</sup> Mesajeri buharlısının Lapseki önlerinde İngiliz buharlısıyla çarpışması. BOA. Y. PRK. UM. 1/46, 19 Aralık 1878; Keza 1904’te Rus Kumpanyası’nın Azof buharlısıyla, çarpışma neticesinde batan Mesajeri’nin Provence isimli buharlısı, BEO. 2458/184309, 4 Aralık 1904; İ. BH. 6/1322 N-2, 28 Kasım 1904.

<sup>1349</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1887, Chapitre 5, Contentieux*.

<sup>1350</sup> BOA. DH. H. 61-1/51, 19 Nisan 1913; BOA. HR. TO. 195/61, 24 Mayıs 1853.

Osmanlı sularında iki yabancı arasında yaşanan davalar eskiden beri konsolosluk mahkemelerinde görülmekteydi. Mahkeme heyeti yabancı devletlerin konsolosluk temsilciliklerince seçilmiş bir komisyon tarafından belirlenirdi<sup>1351</sup>. Konsolosluk mahkemelerinden çıkan karardan taraflar, memnun olmazsa kararı kendi ülke ve uluslararası mahkemelere temyize götürebilirlerdi<sup>1352</sup>.

Osmanlı tebaası ve Fransızlar aynı zamanda diğer yabancı milletler arasında ortaya çıkan ticari davalara, 19. yüzyıla kadar tercüman hazır bulunduğu halde, şer'iyeh mahkemelerinde, bakılırken 1801 yılından itibaren gümrük emininin reisliğinde yerli ve ecnebi tacirlerden müteşekkil komisyonlar tarafından oluşturulan karma mahkemelerde bakılmaya başladı. Yabancı nakliyat şirketleri ve tüccarlar, kazalara ilişkin davalarını şer'ih hukuktan ziyade bizzat seçtikleri yargıç ve vekillerden oluşan komisyonlarda çözme yoluna gittiler<sup>1353</sup>. 1839'da Tanzimat Fermanı'nın ilanı sırasında bu komisyon Ticaret Meclisi adıyla yeni kurulan Ticaret Nezareti'ne bağlandı<sup>1354</sup>. Bu meclis daha sonra az da olsa Osmanlı vatandaşlarının kendi aralarındaki davalarına da bakmaya başlamıştı<sup>1355</sup>.

Osmanlı sularındaki gemi trafiğinin her geçen gün artması; dağınık ve yetkileri kesin olarak belirlenmemiş olan mevcut mahkemelerin düzensiz işlemesi ve yabancı devletlerin Batı hukukunu esas alan mahkemelerin kurulması yönünde baskılarını arttırması, Babıali'yi bu konuda yeni düzenlemeler yapmaya zorladı. Bu bağlamda 1847'de karma ticaret meclislerinin daha kapsamlısı niteliğinde ticaret mahkemeleri kurulmaya başlandı. Deneme amaçlı olarak ilk defa İstanbul'da kurulan bu mahkeme daha sonra birçok Osmanlı liman kentinde kurulan ticaret mahkemeleri için örnek teşkil etti. Fransız yazar Ubcini Ticaret Mahkemeleri hakkında şöyle bahsetmektedir.

*“Ticaret mahkemelerinin kuruluş tarihi 1846 yılına kadar yani Yeni Ticaret Kanunu'nun ilanından hemen sonraki devreye kadar uzanır. Deneme ilk*

<sup>1351</sup> Paul Dislere, *Droit et Devoirs des Français dans les Pays D'Orient et Extreme-Orient*, Paris 1893, s. 76-77.

<sup>1352</sup> Ekrem Buğra Ekinci, “Tanzimat Devri Osmanlı Mahkemeleri”, *Yeni Türkiye*, S. 31, Ocak-Şubat 2000, s. 764-765; AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 5, Contentieux*.

<sup>1353</sup> Örneğin bu türden bir dava Girensun'lu meşhur tüccar Kaptan Yorgi ile Mesajeri Giresun acentesi Velasti arasında yaşanmıştır. Komisyonlar aracılığıyla görüşülen dava çözülemeyince uluslar arası hale dönüşmüştü. Bu dava hakkında ayrıca bakınız. Süleyman Uygun, “Acente-Konsolos-Tüccar, Giresun'da Bir Davaya ve Uluslar arası Boyutu”, *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV.*, KATÜ, Trabzon 2012, s. 125-140; BOA. A. M. 26/33, 18 Aralık 1861; A. M. 26/37, 28 Aralık 1861; MVL. 626/38, 5 Ekim 1861; A. MKT. UM. 505/86, 12 Ekim 1861.

<sup>1354</sup> Ekrem Buğra Ekinci, *Osmanlı Hukuku Adalet ve Mülk*, Arı Sanat Yayınevi, İstanbul 2008, s. 545.

<sup>1355</sup> Konan, *Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu*, s. 179.

önce İstanbul'da tamamen bizim (Fransız) hukuk mahkemelerinde kullanılan usule göre ve bu model göz önüne alınarak, bir ticaret odasının kurulmasıyla yapılmıştır... Böylelikle imparatorluğun belli başlı ticaret yerleri olan İzmir, Edirne, Selanik, Beyrut vs. şehirlerde buna benzer mahkemeler kuruldu. O kadar ki nihayet bu sene çıkarılan bir fermanla aynı şey Mısır için de düşünüldü. Günden güne Osmanlı'nın bütün eyaletleri tamamen bu yolda kuruluşlara doğru itilmiş bulunmaktadır<sup>1356</sup>.

Toplam üye sayısı 14 olan ticaret mahkemelerindeki üyelerin yarısı Osmanlı tebaası, diğer yarısı ise yabancılardan oluşacaktı. 1856 tarihli Islahat Fermanı'yla ecnebi ve yerli tebaa arasındaki ticaret, hukuk ve ceza davalarına bakmak üzere muhtelit mahkemelerin kurulması teyit edilmiş oldu. Bu bağlamda 1860 yılında Fransız ticaret kanununun dördüncü kısmı iktibas edilerek ticaret meclisleri mahkeme adını aldı ve teşkilatı etraflıca düzenlendi<sup>1357</sup>. Ticaret Mahkemeleri başta İstanbul olmak üzere, İzmir, Beyrut, İskenderiye ve Kahire'de kuruldu<sup>1358</sup>. Daha sonra da Girit, Hanya, Kandiye gibi birçok liman kentine yayıldı<sup>1359</sup>. 1860 yılında bu mahkemelerin deniz ticaretine bakan bölümündeki üye sayısı 5'e indirildi. Mahkemenin başında Osmanlı tebaası bir yargıç bulunmaktaydı. Diğer dört üyenin ikisi Osmanlı, ikisi yabancılardan oluşmaktaydı. Yabancı üyeler sorumlu oldukları konsoloslardan her yıl onay almak zorundaydı<sup>1360</sup>. Bu mahkemelerin kuruluşunda Fransız ticaret mahkemeleri örnek alındı<sup>1361</sup>. Ticaret mahkemelerinde çoğunlukla büyük devletlere ait şirketlerin çıkarları doğrultusunda batılı ticari geleneklere göre karar verildiğinden, bu gelenekleri iyi bilen yabancılar avantajlı, fakat bundan bihaber olan yerli tüccarlar dezavantajlı bir duruma düştü<sup>1362</sup>.

Osmanlı tebaası, denizcilikle ilgili yabancılarla yaşadığı sorunları daha ziyade liman reisinin başkanlığında toplanan *Liman Odası* mahkemesine taşıma eğilimindeydi<sup>1363</sup>. Liman Odası mahkemeleri ticaret mahkemeleriyle hemen hemen aynı dönemde kuruldu. Önce başkentte, elçiliklerin iştirakiyle deneme mahiyetinde kurulan ve ulemanın

<sup>1356</sup> M.A. Ubicini, *Tanzimat, Ulema, Basın 1850*, (Çev. Cemal Karaağçlı), Tercüman Yayınları, İstanbul 1977, s. 169.

<sup>1357</sup> Ekinci, *Osmanlı Hukuku Adalet ve Mülk*, s. 545.

<sup>1358</sup> Dislere, *Droit et Devoirs des Français*, s. 86-87.

<sup>1359</sup> Ahmet Lûtfî Efendi, *Vak'a-Nüvis Ahmet Lûtfî Efendi Tarihi*, (Haz. Münir Aktepe), XI, TTK. Yayınları Ankara 1989, s. 152-153.

<sup>1360</sup> Dislere, *Droit et Devoirs des Français*, Paris 1893, s. 86-87.

<sup>1361</sup> Konan, *Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu*, s. 181.

<sup>1362</sup> Ekrem Buğra Ekinci, "Tanzimat Devri Osmanlı Mahkemeleri", *Yeni Türkiye*, S. 31, Ocak-Şubat 2000, s. 764-765.

<sup>1363</sup> BOA. HR. TO. 195/61, 24 Mayıs 1853.

tamamen dışında kalarak genel inzibat vekilliğinin merkez konseyi idaresi altına verilen bu mahkemeler de giderek imparatorluğun büyük şehirlerinin ekserisinde kurulmaya başladı ve zamanla bunların faydası görüldüğünden Kahire ve İskenderiye’de de tesis edilmeye başlandı<sup>1364</sup>. Bu mahkemelerde, Osmanlı tebaası lehinde sonuca ulaşılan bir kararı yabancılar, ticaret mahkemelerine temyiz edebilme hakkına sahipti. Buna karşın ticaret mahkemelerinden çıkan dava sonuçları eğer 5.000 kuruştan düşük ise dava temyiz edilemezdi<sup>1365</sup>. Bu nedenle Osmanlı tebaası tarafından yüksek miktarda tazminat talebiyle açılan davaların bir kısmı, ticaret mahkemelerinde 5.000 kuruşun altında olacak şekilde sonuçlanmaktaydı. Osmanlı tüccarına ait gemiler daha ziyade mavna ve benzeri gemilerden oluştuğundan, Mesajeri buharlılarıyla yaşadıkları kazalarda zararları genellikle düşük meblağdan ibaretti<sup>1366</sup>. Zira bu gemiler daha ziyade kereste ve tuz gibi yükte ağır pahada hafif navlun taşımaktaydı. Bu durum bir yandan Osmanlı yerel mahkemelerinde yabancılar aleyhinde neticelenen bir davayı ticaret mahkemelerinde lehte bir duruma dönüştürürken, diğer yandan Osmanlı vatandaşlarına temyiz yolunu kapatmış oluyordu.

Ticaret mahkemelerinde daha ziyade yabancılar lehinde kararlar alınmasından dolayı Osmanlı tebaası çoğu zaman mağdur duruma düşmekteydi. Bu nedenle Babıali, 1861’de “*Usul-i Muhakeme-i Ticarete Dair Nizamname*”yi yürürlüğe koyarak ticaret mahkemelerinin yargılamada esas alacakları usulleri belirledi. 1863’te ise “*Kanunname-i Hümayun-ı Ticaret-i Bahriye*”yi kabul etmesiyle deniz ticaret davalarına bakan mahkemenin bu kanun doğrultusunda yargılama yapmasını sağladı. 1875’te ise bütün ticaret mahkemeleri Ticaret Nezareti’nin yönetim ve denetiminden alınarak Adliye Nezareti’ne bağlandı. Bu kararlar şer’i işler dışında tüm yargılamalar *Nizamiye Mahkeme*’lerinin yetki alanına girdi<sup>1367</sup>. Bu durum İttihat ve Terakki yönetimine kadar devam etti. İttihat ve Terakki yönetiminde, ticaret mahkemelerinin yapısında bazı değişikliklere gidilse de yabancıların bu mahkemeler üzerindeki etkisi devam etti<sup>1368</sup>.

<sup>1364</sup> Ubcini, *Tanzimat, Ulema, Basın 1850*, s. 169-170.

<sup>1365</sup> Ekinci, “Tanzimat Devri Osmanlı Mahkemeleri”, s. 764-765; Dislere, *Droit et Devoirs des Français*, s. 8; Ahmet Lûtfi Efendi, *Vak’anüvis Ahmet Lûtfi Efendi Tarihi*, 6-7-8, (Haz. Yücel Demirel), Tarih Vakfı Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1999, s. 1051-1052.

<sup>1366</sup> AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsoun, Rapport General de Service Exercice 1912, 1913, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>1367</sup> Konan, *Osmanlı Devleti’nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu*, s. 181-183; Dislere, *Droit et Devoirs des Français*, s. 92.

<sup>1368</sup> AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 5, Contentieux*.



Ticaret mahkemelerinin ıslahıyla ilgili tüm bu çalışmalara rağmen, bu mahkemelerde yabancıların ayrıcalıklı durumları 1914'e kadar devam etti<sup>1369</sup>.

Namık Kemal, “*imtiyâzât-ı ahdiye bâki oldukça mehâkim-i ticareti ecnebi nüfuzundan kurtarmakta teâsür (güçleşme) ve belki istihâle (imkânsız) görürüz. Hususiyle imtiyâzât-ı ecnebiyyenin ilgâsına imkân var iken mehâkim-i ticaretin ıslahıyla uğraşmak çekilecek emeklere değmez*<sup>1370</sup>.” sözleriyle ticaret mahkemelerinde ıslahat yapmak yerine kapitülasyonların kaldırılması gerektiğini vurgulamıştı.

Mesajeri buharlılarının Osmanlı sularında naklettiği posta ve emtia sigorta kapsamında olmasına rağmen malı zarar gören tüccar, zararının karşılanması için talepte bulunduğu, şirket yönetimi ve müşteriler arasında çoğu zaman anlaşmazlık çıkar ve olay mahkemelere sirayet ederdi<sup>1371</sup>.

Örneğin 7 Haziran 1907'de Osmanlı tebaasından Tahmazyan adlı bir tüccar MM Kumpanyası aleyhinde Trabzon Karma Ticaret Mahkemesi'ne dava açmıştı. Buna göre “*Saghaliën*” adlı Mesajeri buharlısı Tahmazien hesabına Trabzon'a getirilmek üzere İskenderun limanından içerisinde ipek ve pamuklu kumaş bulunan dört balya mal almıştı. Tahmazien dört balya emaneti teslim aldığı anda iki balyasının tahrip olmasından dolayı malların bir kısmı zarar gördüğü, bir kısmının ise kaybolduğunu iddia etti. Bunun üzerine Tahmazyan, Trabzon Karma Ticaret Mahkemesi'nden tüm zararının tespit edilmesini ve bunun kumpanya tarafından karşılanmasını talep etti. Bunun üzerine kumpanya avukatı devreye girerek, balyaların gemiye yüklendiği esnada hasara maruz kaldığından dolayı sorumluluğun kumpanyada olmadığı bildirdi. Şirket avukatı aynı zamanda malların ambalajının zaten eski ve dikilmiş olduğu için parçalanmaya müsait olduğunu iddia etti. Bunun üzerine davacı taraf, bu bahaneyle malının çalındığını iddia etse de şirket avukatı malların gemide değil de limanda çalındığını bu nedenle şirketin hiçbir şekilde sorumlu olmadığını bildirdi<sup>1372</sup>.

<sup>1369</sup> Ekinci, “Tanzimat Devri Osmanlı Mahkemeleri”, s. 767-773.

<sup>1370</sup> Namık Kemal, *Osmanlı Modernleşmesi'nin Meseleleri: Bütün Makaleler: Siyaset, Hukuk, Din, İktisat, Matbuat*, Haz. Nergis Yılmaz-İsmail Kara, C. I, Dergah Yayınları İstanbul 2005, s. 263.

<sup>1371</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1889, Chapitre 5, Contentieux.*

<sup>1372</sup> AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 5, Contentieux.*

Tahmazien'in avukatının konunun araştırılmasına dair isteğini yenilemesi üzerine, mahkeme, olayı tahkik için bilirkişiler tayin edilmesine karar verdi. Bilirkişilerin tahkikatı neticesinde mahkeme tüccarın zararının daha fazla olduğuna kanaat getirerek şirketin ödeyeceği bedeli dört balyaya çıkardı. Mahkeme heyetinin çoğunluğunun görüşü de aynı yönde oldu. Bunun üzerine Mesajeri'nin avukatı mahkemenin ulaştığı bu kararı protesto ederek tanımadığını bildirdi. Zira bilirkişiler teftiş esnasında Mesajeri yönetimine hiç başvuruda bulunmamışlardı. Avukata göre bilirkişiler ve mahkeme hakkaniyete uygun bir yargılama yapamamıştı. Mesajeri Kumpanyası, yerel mahkemenin ulaştığı bu sonucun hiçbir değeri olmadığını yok hükmünde olduğunu ilan ederek davayı, daha ayrıntılı araştırılması için, İstanbul Karma Ticaret Odası mahkemesine temyiz etti. Mahkeme, bilirkişilere şirketin ödeyeceği bedelin iki balyaya düşürülmesi yönünde direktifler verdi. Ancak MM Kumpanyası, İstanbul Ticaret Mahkemesi'nin bu yönde bir karara ulaşmasını da kabul edilemez bularak, Fransız İstanbul Genel Konsolosu Alphose Cilliere'den bu davaya müdahale etmesini talep etti. Mesajeri İstanbul acentesi, Cilliere'ye yazdığı dilekçesinde özetle şöyle demektedir:

*“Mesajeri Kumpanyası, ulaşılan sonucu bu şekilde kabul ederse Osmanlı limanlarında faaliyet yapamaz olur. Zira Mesajeri buharlıları bu balyaları yüklemek zorundadır. Eğer her defasında balyaların açık olması bahane edilerek şirket hakkında dava açılırsa şirketin düzenli seferleri aksar ve şirket büyük zarara uğrar. İcraya konulan bu yargılamaya boyun eğmek Fransa'nın Doğu'daki (Osmanlı Limanlarındaki) çıkarları açısından sonuçları ağır olacağından deniz ticaretimiz olumsuz etkilenebilir, bu nedenle bu konuda önlemler almanızı rica ediyoruz<sup>1373</sup>.”*

İstanbul acentesinin sonraki yıllara ait raporlarında, konsolosun davaya müdahale ettiği ve davanın sürüncemede kaldığı anlaşılmaktadır<sup>1374</sup>.

Osmanlı tebaası ile yabancılar arasında yaşanan ticari anlaşmazlıklarda olduğu gibi Mesajeri buharlılarının maruz kaldığı kazalardan dolayı çıkan anlaşmazlıklar da genellikle ticaret mahkemelerinde görülmekteydi. Osmanlı resmi kayıtlarında deniz kazalarına dair bu tür bir davaya ticaret mahkemesinin kurulduğu yıl olan 1847'de

<sup>1373</sup> AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 5, Contentieux.*

<sup>1374</sup> AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1912, Chapitre 5, Contentieux.*

rastlamaktayız. 1847’de Ali Kaptan namındaki Osmanlı tebaası bir gemici Kapıdağ’a götürmek üzere müskirat (alkollü içecek) yüklü gemisiyle İstanbul limanından denize açılmıştı. Bu esnada Fransız Posta Servisi (1837-1851) buharlısıyla çarpışarak battı. Gemisi ve yüklü olduğu hamulesinin sulara gömülmesinden zarar gören Ali Kaptan, bu zararının tazmin edilmesi için Liman Odası’na Fransız kumpanyası aleyhinde dava açtı<sup>1375</sup>. Liman Odası’ndan çıkan sonuca göre Fransız kumpanyası Ali Kaptan’a toplamda 73 bin kuruş tazminat ödeyecekti. Ancak Fransız konsolosu bu karara itiraz ederek, davanın ticaret mahkemesine havale edilmesini talep etti. 1848’de Ticaret Mahkemesi Fransız Kumpanyası’nın toplamda ödeyeceği miktarı 5 bin kuruşa düşürdü. Bunun üzerine Ali Kaptan:

*“ol derece halim perişan üç kalem zi kıymet eşyam telef olduğundan başka kendimi ve iyal ve evlatçıklarımı idare ve canib-i miriye olan kırk bin kuruşa yakın borcu onunla verip eda edecek kayığım battığı ve bu ihtiyarlığımla bir şeye yapışacağım olmadığı ve bunca zulüm ve gaddarlığı iş bu zat-ı efendilerim dahi reva görmeyeceği aşikâr olup bu babda arzuhalim hakipai müşirilerine takdim olundu<sup>1376</sup>”* şeklinde Babialî’ye halini arz etti.

Ancak Ali Kaptan’ın tüm ısrar ve çabalarına rağmen, kendi lehine olan bir davanın sonucu diplomatik bir müdahaleyle, Fransız kumpanyası lehine değişikliğe uğradı.

MM Kumpanyası ile Osmanlı tebaası arasında rastladığımız benzeri ilk dava 1853 tarihlidir. Buna göre tüccar Ahmet Ağa, İskenderiye’den İstanbul’a götürmek üzere gemisine portakal yüklemişti. İzmir limanına yanaştığı esnada Mesajeri buharlısıyla çarpıştığından teknesi ve yükü zarar gördü. Bunun üzerine Ahmet Ağa zararının karşılanması için yerel mahkemeye başvurdu. Yerel mahkemenin bu davaya bakma yetkisinin olmadığını ileri sürmesi üzerine Ahmet Ağa, davayı İstanbul Liman Odası’na götürdü. Bunun üzerine gerek Fransız konsolosu ve gerekse Mesajeri İstanbul acentesi, liman odasının bu davaya bakma salahiyetinin olmadığını ileri sürerek, davanın ticaret mahkemesine havale edilmesini talep etti<sup>1377</sup>.

<sup>1375</sup> BOA. A.DVN. 32/75, 23 Aralık 1847.

<sup>1376</sup> BOA. A.DVN. 36/88, 30 Nisan 1848.

<sup>1377</sup> BOA. HR. TO. 195/61, 24 Mayıs 1853; Ancak bu davanın Ticaret Mahkemesi’ne havalesinden sonra nasıl bir sonuca ulaşıldığını resmi kayıtlardan takip edememekteyiz.

Benzer bir vakıa Mesajeri'ye ait buharlının\* Sünne boğazı açıklarında 1860 sonbaharında Trabzonlu Mehmet kaptanın kereste yüklü gemisine çarpmasıyla ortaya çıkmıştı. Mehmet Kaptan'a göre Rus kumpanyası buharlısıyla rekabete giren Fransız buharlısı bu esnada Mehmet Kaptan'ın gemisine çarpmış ve kaptanın gemisi yüküyle birlikte sulara gömülmüştü. Mehmet Kaptan, Aşağı Tuna sahili üzerinde kurulmuş küçük bir iskele şehri olan Tulca'da Fransız kançılıryası ve kumpanya sorumlusunun olmaması sebebiyle, davanın Liman Odası'nda görülmesini talep etti<sup>1378</sup>. Mehmet kaptanın bu isteği kabul gördü ve dava Liman Odası'nda görüldü. Liman Odası'ndan Mehmet Kaptan'ın lehinde bir karar çıktı. Ancak bu esnada konsolosluk ve şirket acentesi devreye girerek kazanın Tuna'da olmasından ötürü, Tulca'da görülmesini talep etti. Zira Aşağı Tuna Nehri ve boğazlarında meydana gelen kazalar 1856'dan beri İngiliz ve Fransızların nüfuz ettiği Tuna Komisyonu'na ait mahkemelerde görülmekteydi<sup>1379</sup>. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'na kadar Tuna mahkemelerinde görülen davaların çoğu Fransız ve İngilizlerin çekincelerine, savaştan sonraki dönemde ise Rusya, Avusturya ve Romanya'nın çekincelerine göre neticelendi<sup>1380</sup>. Dolayısıyla 1878'e kadar Mesajeri'nin bu bölgede yaşanan kazalara ait davaları Tuna Komisyonu bünyesindeki mahkemelere taşınmasında Fransızların avantajlı bir konuma sahip olmasının etkisi büyüktü.

Mesajeri buharlıları, Osmanlı sularında faaliyette bulunduğu 1914 yılına kadarki süreçte bunun gibi birçok kazaya sebebiyet vermişti. Temmuz 1908'de şirketin *Memphis* adlı buharlısı İstanbul sularında bir mavnaya çarparak batmasına sebebiyet vermişti. Dava Ticaret Mahkemesi'nde görüldü ve karşı tarafın tüm itirazlarına rağmen MM Kumpanyası'nın lehine sonuçlandı<sup>1381</sup>. Yine 1909'da *Sidon* adlı Mesajeri buharlısı İstanbul sularında *Sofya* adlı gemiye çarpmış ve epeyce hasara sebebiyet vermişti. Bunun üzerine Mesajeri yöneticileri, gemi sahibine zararına karşılık 5.000 Frank vermeyi taahhüt etmiş ve sorun dostane bir şekilde kapatılmıştı. Ancak daha sonra gemi sahibi her nasılsa zararının daha fazla olduğunu ileri sürerek ticaret mahkemesine

---

\* Resmi kayıtlar bu kumpanyadan Fransız kumpanyası olarak bahsetmektedir. 1878'e kadar Mesajeri haricinde Fransız buharlı nakliyat şirketinin Aşağı Tuna'da seferleri olmadığından adı geçen kumpanyanın Mesajeri olma ihtimali yüksektir.

<sup>1378</sup> BOA. HR. MKT. 347/88, 5 Eylül 1860.

<sup>1379</sup> Ekinci, *Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret*, s. 136.

<sup>1380</sup> AFL. 1997 002 4414 *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1887, 1889, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>1381</sup> AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 5, Contentieux.*

başvurmuş ve MM Kumpanyası'ndan 15.000 Frank istemişti. Bunun üzerine ticaret mahkemesi olayı araştırmak üzere 3 bilirkişi görevlendi. Bunlardan ikisi Mesajeri lehinde karara vardı. Bunun yanında MM Kumpanyası, yanına çekmek amacıyla karşı tarafın avukatına el altından 1.000 Frank vermeyi taahhüt etmişti. Yapılan tahkikat neticesinde mahkeme MM Kumpanyası'nın avantajına olacak şekilde bir karar verdi<sup>1382</sup>. Bu durum dava henüz mahkeme sürecindeyken Mesajeri'nin her türlü yola başvurmak suretiyle davaya nasıl müdahale ettiğini, sonucu ne şekilde etkilediğini göstermektedir.

Osmanlı bürokrasisi ve kamuoyunun ticaret mahkemelerine karşı müspet bir yaklaşımı olmadığı gibi Mesajeri yöneticilerinin de Osmanlı yerel mahkemelerine bakışı müspet değildi. Mesajeri acentelerinin şirket merkezine gönderdikleri raporlarda; Osmanlı yerel mahkemelerine açılan davalarda genellikle Mesajeri aleyhinde kararlar çıktığından dolayı bu mahkemelere güvenilmeyeceğine dikkati çekmekteydi. Hatta şirket acenteleri Osmanlı yerel mahkemenin daha fazla para veren tarafın lehinde sonuca ulaştıkları iddiasındaydılar<sup>1383</sup>.

Genelde yabancı nakliyat şirketleri özelde ise MM Kumpanyası ile Osmanlı tebaası arasında yaşanan benzeri davaların ticaret mahkemelerine götürülmesi ve burada daha ziyade yabancıların çıkarlarına uygun kararlara ulaşılması, bu mahkemelerin yapısı, özü, kuruluş amacı ve işleyişi hakkında yeterince fikir vermektedir. Nitekim bu mahkemelerde yabancı üyeler de yer aldığından bu durum, çoğu zaman bunların tabiiyetinde buldukları devletlerin mahkeme ve yargılama safhasına müdahalesine yol açmıştır. Vakanüvis Lütfi Efendi'nin ticaret mahkemeleri hakkında ifade etmiş olduğu:

*“Ticaret meclisinde görülen davalar hakkında verilen kararlar kabil-i istinaf olmadığından (temyiz edilemediğinden)ve Osmanlı tebaası olan tüccarın çoğu ticaret kanun ve usullerine vakıf bulunmadıklarından, pek çok zararlara uğramışlardır. Hele İslam tüccarıyla ecnebiler arasında geçen davalarını ekseriye avukatlar ve tercümanların vasıtasıyla ecnebiler*

<sup>1382</sup> AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1911, Chapitre 5, Contentieux.*

<sup>1383</sup> AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1888, 1889, Chapitre 5, Contentieux.* Mesajeri'nin Mersin acentesi ise şirket merkezine gönderdiği 1887 ve 1888 yılı raporlarında yerel mahkemelerin daha fazla para ödeyenlerden yana sonuca ulaştıklarını bu nedenle her davada yüksek meblağda ücret vermek zorunda kaldığından yakınmaktaydı. AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1887, 1888, Chapitre 5, Contentieux.*

*kazanarak ve Müslüman tüccarının müdâfaaya taraflarından vukuflu vekilleri bulunmayarak gelmeleri sebebiyle İslam ticaretine hanel gelmiştir. Bundan başka, Müslüman olmayan tebamızdan birçoğu dahi yabancı devletlerin himayesine girip o vesile ile işlerini becermişlerdir<sup>1384</sup>”*

Sözleri bu mahkemelerde uygulanan kanun ve adaletin genelde yabancıların özelde ise MM Kumpanyası'nın çıkarları doğrultusunda olduğunun önemli bir kanıtıdır.

#### **4.5. Reklam ve Pazarlama**

1838 Balta Limanı ve akabindeki ticari anlaşmalarla Batılı devletler uzun süredir elde edemedikleri imtiyazları sağlayınca, geniş bir nüfus potansiyeline sahip Osmanlı coğrafyasında tüketim toplumu oluşturmak için Avrupa patentli tüm mamul ürünleri Osmanlı pazarına taşımaya başladılar. Lütü Efendi'nin ifade ettiği üzere çalı süpürgesi, ağaç kaşık ve tahta taraklara kadar her şey Batı ülkelerinden gelip pazarımızı doldurmaya başladı<sup>1385</sup>.

XIX. yüzyılın son çeyreğine kadar daha ziyade İngiliz, Avusturya ve Fransızlar arasında kıyasıya bir rekabet yaşanmaktaydı. Ancak bu yüzyılın son çeyreğine kadar Osmanlı Devleti'nde doğrudan reklam yoluyla pazarlama seçeneği, yabancılar tarafından da pek fazla rağbet görmemekteydi. Daha ziyade Batılı devletlerin köprübaşı olarak kullandıkları gayrimüslim unsurlar, karşılıklı çıkar uyumu çerçevesinde Osmanlı topraklarındaki hammadde ve tarım ürünlerinin uluslararası ticarete dâhil olmasında ve Batı'nın mamul mallarının Osmanlı pazarına açılması ve yayılmasında önemli rol oynadılar. Fransızlar, değişik dönemlerde elde ettikleri imtiyazlar sayesinde Osmanlı Devleti'ndeki ticari üstünlüğünü 19. yüzyılın ortalarına kadar bu şekilde muhafaza etme yoluna gitti. Daha sonraki dönemlerde ise bu unsurlara reklam da dâhil olmaya başladı.

Herşeyden önce MM Kumpanyası'nın kendisi başlı başına bir tanıtım ve reklam aracıydı ve Fransız markasının tüm dünyadaki en önemli temsilcilerinden birisiydi. Fransız çıkarları ve emperalizminin Osmanlı Devleti'ne açılması ve yayılmasında önemli rol oynadı. Fransız parlamenter Reynard'ın ifadesiyle: *“Fransız bayrağının Akdeniz sularında düzenli olarak dalgalanması bölge halklarının giderek Fransa'nın*

<sup>1384</sup> Lütü, *Vak'anüvis Ahmet Lütü Efendi Tarihi*, 6-7-8, s. 1051-1052.

<sup>1385</sup> Hamza Çakır, *Osmanlı Basınında Reklam*, Elit Reklamcılık, Ankara 1997, s. 21-22; Hamza Çakır, “Türkçe Basında “Marka” Rekabeti”, *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 16, 2004, s. 27-36.

siyasi ve ekonomik gücünü anlamasını sağlayacaktır<sup>1386</sup>”. Mesajeri buharlıları Osmanlı sularındaki ilk düzenli seferlerinde, Fransız tüccar ve iş adamlarını, bölgeyi keşfetmeleri için taşıdı<sup>1387</sup>. Buharlıların uğradığı her liman Fransız ticaretine açıldı. Bu limanlar, aynı zamanda Fransız yaşam biçiminin nüfuz ettiği değişim ve dönüşümün birer köprüsü haline geldiler. Bu yolla yaşanan her değişim genelde Batı, özelde ise Fransız emperyalizminin Osmanlı topraklarında yayılmasını kolaylaştırdı. Ancak bu değişime dair hazırlanan resmi bir raporda: “Fransız kıyafetleri Osmanlı’ya uyarlandığı halde Fransa’nın Levant’taki ticareti halen istenilen seviyede değildi<sup>1388</sup>.” denilmektedir.

Osmanlı Devleti’ndeki Fransız ticaretinin istenilen seviyeye ulaşamamasında Fransız tüccarların pazarlama zihniyeti sorgulanmaktaydı. Fransız yazar P. Fesch bu konuda şunları ifade etmekteydi:

*“Fransa, bu yörelerde eskiden beri çok şeyler başararak varlığını sürdürme gelmiştir. Ancak ticaret alanında yaşlandı ve geçmişin geleneklerini ısrarla sürdürme peşinde. İyi şarap için reklama gereksinim yoktur! Atasözünden yola çıkarak ticaret alanında tek olduğu günlerdeki gibi müşterilerin her zaman kendine geleceğine inanıyordu...”<sup>1389</sup>.*

Osmanlı liman kentlerine uğrayan buharlı nakliyat kumpanyalarında olduğu gibi, bu kentlere gelip yerleşen Levanten ailelerin, Batılı tüccar ve sanayicilerin sayısının artmasıyla birçok millete ait muazzam miktarda yeni ticarethaneler açıldı. Bunun neticesinde kıyasıya artan emperyalist rekabette nüfuz oluşturabilmek için yabancı şirketler, tanıtım yoluyla pazar elde etmeye rağbet göstermeye başladılar. Bu bağlamda kendilerini hedef kitlelere tanıtan ve Batılı yaşam biçimini sunan bir sistemi oluşturabilmek amacıyla zamanın en etkili tanıtım aracı olan basını etkili bir şekilde kullanmaya başladılar<sup>1390</sup>.

Bu amaçla Osmanlı topraklarında Türkçe basından önce çıkmaya başlayan yabancı dildeki basının, özellikle Fransızca gazetelerin daha fazla rolü oldu. Bu tür gazeteler

<sup>1386</sup> *Quelques Reflexions sur le Projet*, s. 18; *Moniteur Universel*, 15 Mai 1835, s. 1191.

<sup>1387</sup> Raccagni, “The French Economic Interests in the Ottoman Empire”, s. 360.

<sup>1388</sup> *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins*, s. 6.

<sup>1389</sup> Fesch, *Abdulhamid’in Son Günlerinde İstanbul*, s. 499-500.

<sup>1390</sup> Metin Gültekin, “Charles Baudelaire ve Modernizm”, *Sosyal Bilimler Dergisi*, VI, S. 19, s. 82-94; Tuğrul İltar, “Modernizm, Postmodernizm, Postkolonyalizm: Ben-Öteki İlişkileri ve Etnosantrizm”, *Küresel İletişim Dergisi*, S. 1, Bahar-2006, s. 2-14; *The Levant Herald*, Wednesday, 24 January 1877, Reklam sayfası.

Batı'daki daha çok Fransa'daki modern yaşamı anlatmanın yanı sıra büyük bir bölümünü ticari reklamlara ayırarak buna katkıda bulundu. Diğer yandan Osmanlı'daki siyasi, ticari ve içtimai durum hakkında Fransız müteşebbislere bölgeyi tanıtım fırsatı sundu.

MM Kumpanyası, ilk olarak acentelikleri, hatları, bu hatlarda sefer yapan buharlıların konfor ve teknik özellikleri, sefer tarifeleri ve bilet fiyatları, yolcuların uyması gereken kurallar, seyahat süreleri ve sair malumat veren tanıtım broşürleriyle müşterilerini bilgilendirmeye çalıştı<sup>1391</sup>. Aynı şekilde İstanbul'da yayınlanan *Journal Constantinople*, *The Levant Herald*, *The Levant Times and Shipping* gibi yabancı gazetelerin ilan sayfalarında şirketin hatları ve tarifeleri hakkında ayrıntılı bilgi verilmekteydi<sup>1392</sup>. Diğer yandan Fransız seyyah, tüccar ve müteşebbislere şirket buharlılarının uğradığı Osmanlı liman kentlerinin sosyo-ekonomik durumu hakkında ayrıntılı malumat veren tanıtım kitapçıkları da bizzat şirket tarafından basıldı<sup>1393</sup>.

MM Kumpanyası'na ait ilk çalışmalardan birini yapan, aynı zamanda şirket bünyesinde doktor olarak çalışan Paul Bois'a göre tanıtım kitapçıkları rekabet açısından son derece önemliydi. Şirketin birinci ve ikinci sınıf yolcuların seyahatini teşvik için hazırladığı reklam kitapçıklarında; deneyimli deniz subayları tarafından idare edilen şirkete ait tüm buharlıların güvenli ve iç düzenlemelerinin yolcuların arzu ettikleri şekilde olduğu belirtilmekteydi. Aynı zamanda yemek servisinin de müşteri memnuniyetine göre aranılan şartlarda ve yeterince bol olduğu vurgulanmaktaydı<sup>1394</sup>. Tanıtım kitapçığında, Fransız burjuvazisi ve üst kültürünü sembolize eden şahısların, seyahat esnasında gemi restoranında yedikleri akşam yemeğinden görsel bir kesit verilmişti<sup>1395</sup>.

Mesajeri buharlıları her ne kadar askeri mürettebat tarafından idare edilse de müşteri memnuniyeti kazanmak adına şirket yönetimi tarafından bir hizmet tüzüğü oluşturuldu. 11 Temmuz 1853'te buharlı mürettebatının yolculara karşı davranış kurallarını

---

<sup>1391</sup> *Paquebots-Poste Français, Guide des Services Maritimes des Messageries Imperiales*, 1856.

<sup>1392</sup> Bu gazetelerde aynı zamanda Osmanlı sularında faaliyet gösteren diğer yabancı buharlı nakliyat şirketleri ve Osmanlı buharlı nakliyat şirketlerinin hatları ve sefer tarifeleri hakkında ayrıntılı bilgiler mevcuttur. Bunun için ayrıntılı olarak bakınız. *The Levant Herald* (1859-1860, 1865-1878, 1880-1913), *The Levant Times & Shipping Gazette* (1868-1872), *Journal Constantinople* (1846-1863).

<sup>1393</sup> *Les Paquebots du Levant Guide des Voyageurs*, 1853, s. 1-3.

<sup>1394</sup> Musnier, *Les Messageries Nationales*, s. 98; Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 19.

<sup>1395</sup> *Les Paquebots du Levant Guide des Voyageurs*, 1853, s. 1-3.



ayrıntılarıyla belirleyen bir hizmet tüzüğü yayınladı<sup>1396</sup>. Bu tüzük 1861’de daha kapsamlı bir hale getirildi<sup>1397</sup>. Daha sonraki dönemlerde şirketin faaliyet ağının genişlemesiyle tüzüğün yetersiz kalan kısımları değişikliğe uğradı. Tüzüğe göre yolculara kibar davranılmalı, onlarla kesinlikle alay edilmemeliydi. Tüzükte aynı zamanda buharlı mürettebatına öğretilmek üzere İslam dininin gündelik hayata dair uygulamalarına yer verilmiş ve buna saygı duyulması gerektiği belirtilmişti. Ayrıca Müslüman kadınların rahat bir şekilde seyahat edebilmeleri için gemiye haremlik bölümü yapılmış, güvertede Müslüman yolcuların düzenli olarak abdest alabilecekleri ve namaz kılacakları yer tahsis edilmişti. Bunun yanında değişik inançtaki tüm yolcuların memnun edebilmesi için buharlılarda ve acente binalarında rahatlıkla görünebilecek yerlere “*her kesimden insanların inanç, gelenek ve göreneklerine saygımız vardır*” ibaresi asılmıştı<sup>1398</sup>.

Yüzyılın sonlarına doğru gerek Osmanlı Devleti’nde gerekse Dünya’da iyice kızışan emperyalist rekabetle birlikte MM Kumpanyası ve yabancı şirketlerin reklamlara ayırdığı ödenekte de önemli miktarda artış yaşandı. Şirketin bilhassa İstanbul ve İskenderiye baş acenteleri her yıl düzenli olarak reklamlara önemli miktarda ödenek ayırdılar. 1900’lü yıllara kadar tanıtıma nerdeyse hiç ödenek ayırmayan<sup>1399</sup> İskenderiye acentesinin tanıtım ve yayınlara ayırdığı ödenek 1909’da 3.421 Frank, 1910’da 3.128 Frank, 1911’de 3.302 Frank, 1912’de 4.927 Frank, 1913’te ise 14.775 Franka yükseldi<sup>1400</sup>. Acentenin aynı dönemde bina ve depo kiralarına yaptığı yıllık ödenek ise 8.500 Frank civarındaydı. Aynı şekilde İstanbul acentesinin tanıtım ve yayınlara ayırdığı ödenek 1910’da 2.245 Frank, 1911’de 3.586 Frank, 1912’de ise 2.736 Frank iken aynı dönemde yıllık kira gideri 10.000 Frank civarındaydı<sup>1401</sup>.

İskenderiye acentesi Henry Bontoux, öncelikle şirketin tanıtımı için daha fazla reklam yapılması gerektiğine inanıyordu. Bontoux’a göre MM Kumpanyası, rakip nakliyat şirketlerine göre daha ilgi çekici bir durumda olmalıydı, bu da ancak iyi bir tanıtım

<sup>1396</sup> Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 52-53.

<sup>1397</sup> *Service Maritimes des Messageries Imperiales, Reglement General du Service Exterieur*, Tome Premier (2me. Partie), Marseille 1864.

<sup>1398</sup> Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 52-53.

<sup>1399</sup> AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1888, Chapitre 6, Comptabilite*.

<sup>1400</sup> AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1910, 1911, 1912, Chapitre 6, Comptabilite*.

<sup>1401</sup> AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 6, Comptabilite*.

yoluyla sağlanabilirdi<sup>1402</sup>. Mısır basınında yer alan şirkete dair reklamlar bütün oteller, yolcu salonları ve işlek caddelerde daha fazla boy göstermeye başladı<sup>1403</sup>. Benzer şekilde acente binaları, buharlılar ve iç dekorasyonları; şirketin ihtişamına ve Fransız kültürüne yakışır şekilde restore edildi ve buralardan alınan görüntüler reklamlarda kullanıldı<sup>1404</sup>.

Şirkete ait posta buharlılarının iç dekorasyonu sınıf yolcularının memnuniyeti göz önünde bulundurularak tasarlandı. Sınıf yolcuları için özel yemek menüleri oluşturuldu. Birinci ve ikinci sınıf yolculara yemek esnasında Fransız masa şarabı da ücretsiz olarak takdim ediliyordu. Yemek menülerine ait reklamlar, buharlıların sefer yaptığı bölgelerin yöresel kültürlerine göre resimli bir şekilde veriliyordu. Örneğin Uzakdoğu hattında sefer yapan buharlıının yemek menüsüne dair reklamında; geleneksel Uzakdoğu kıyafetleri içerisinde, kahvaltı servisi yapan bayan garson resmedilirken, Hindistan hattında sefer yapan buharlıının yemek menüsünde geleneksel Hint kıyafetleri içerisinde, dans eden çiftlere, üzerinde buharının tüttüğü sıcak Fransız şarabı servisi yapan bayan garson resmedilmekteydi<sup>1405</sup>. Levant hattında sefer yapan buharlıının yemek menüsünde ise yöresel kıyafetler içerisinde elinde tef bulunan anne, baba ve çocuktan oluşan mutlu bir aile tasvir edilmekteydi<sup>1406</sup>.

Yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı ülkesinden Avrupa ve Amerika kıtasına muazzam göçün yaşandığı dönemde ise Mesajeri buharlıları güverte yolcularının taşınabilmesine göre tasarlandı. Osmanlı yöneticileri için büyük bir sosyal sorun oluşturan ve devletin saygınlığını sarsan göçe karşı, Babialı, bir takım yasalar çıkarmıştı. Babialı'nın göçü teşviş edici bildirimleri yasaklamasına rağmen, Şirket acenteleri bilhassa Marûni ve Ermeniler arasında şirkete ait el ilanları dağıttırarak, Avrupa ve dünyanın değişik yerlerine olan göçü teşvik etti<sup>1407</sup>.

Sayıları her geçen gün artan buharlı nakliyat şirketleri, yabancı işletmeler, ticarethaneler, mağaza ve konfeksiyonlar, milli bir ticari anlayışla, karşılıklı çıkar uyumu çerçevesinde, birlikte hareket ederek Osmanlı pazarında nüfuz kazanma yoluna gittiler. Karşılıklı olarak birbirlerinin tanıtımını yaptılar. Fransızca neşriyatın büyük bir

<sup>1402</sup> Couvenhes, "Le Rôle de l'Agent des Messageries Maritimes a Alexandrie", s. 282-283.

<sup>1403</sup> AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1908, 1910, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>1404</sup> AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1910, 1913, Chapitre 3, Materiel & Approv.*

<sup>1405</sup> AFL. 3902.

<sup>1406</sup> Tanıtım menüleri için ek 14, 15'e bakınız.

<sup>1407</sup> BOA. DH. MKT. 2078/43, 3 Ocak 1897.

bölümünü bu türden reklamlar kaplamaya başladı. İzmir, İstanbul gibi önemli Levant kentleri ve tüm Anadolu'yu kapsayan ticaret yıllıkları yayınlanmaya başlandı. Büyük bir kısmı reklamlardan oluşan bu yıllıklarda daha ziyade Osmanlı topraklarında tekel oluşturmak isteyen Fransız sermayedarlar ve bu sermayedarlarla işbirliği içerisinde olan Ermeni ve Maruni gibi Osmanlı tebaası gayrimüslim tüccar ve müteşebbislerin karşılıklı olarak tanıtımları yapılmaktaydı.

MM Kumpanyası, bir yandan Fransa, diğer yandan Osmanlı memleketlerinde bulunan tüccar ve sanayicilerle anlaşmalar yaparak taşımacılık tekeli oluşturma yoluna gitti. Şark yıllıkları, Fransızca gazete ve dergilerde reklamları yapılan Aslanian Freres, (Aslanyan Kardeşler) David Levy, Torossian, K. Missirian, Papazoğlu, Manoukian Freres (Manukyan Kardeşler), Louis Maillards ve Jules Jaluzet & Cie. gibi daha birçok gayrimüslim<sup>1408</sup> Osmanlı tebaası tüccar ve müteşebbis, aynı zamanda MM Kumpanyası'nın en önemli emtia tedarikçileriydiler<sup>1409</sup>. Örneğin İstanbul'da bulunan Jules Jaluzat Kumpanyası'na ait *Grands Magasins du Printemps* adlı mağaza İstanbul'un en önemli toptan, perakende tekstil ve manifatura mağazalarından biriydi. Sadece bu mağazanın ürünlerinin tanıtımı için şark ticaret yıllıklarında onlarca sayfa reklam verilmişti. Mağaza yönetimi bu reklamlarda müşterilerine; emtianın Fransız limanlarından, Osmanlı limanlarına MM Kumpanyası aracılığıyla getirilmesi durumunda indirimli fiyat tarifesine tabi olacakları ve koli başına 50 Frank gibi cüzi bir rakam ödeyeceklerini bildirmekteydi. Diğer yandan Osmanlı limanlarından Fransız limanlarına gönderecekleri emtiada ise bu ücret koli başına 25 Franka düşmekteydi<sup>1410</sup>.

Gazete, ticaret yıllıkları ve tanıtım kitapçıklarında yapılan reklamlar; Avrupai, bilhassa Fransız gündelik lüks yaşamının Osmanlı toplumuna sunulduğu büyük bir moda gösterisini anımsatmaktaydı. Paris ise bu modern hayatın kaynağını oluşturmaktaydı. Bisküvi, çikolata, şarap, şampanya, likör gibi yiyecek ve içeceklerden, etek, tuvalet elbise ve gömlek gibi lüks kıyafetler, ayakkabılar, parfüm ve kokular, tül, ipek perde,

<sup>1408</sup> Bunun yanında az sayıda da olsa bu gruplar içerisinde Müslüman tüccarlar da yer alabiliyordu. Örneğin Mesajeri'nin İzmir acentesine emtia sağlayan tüccarlardan sadece birinin adı Arnavutoğlu'ydu. AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1912, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>1409</sup> Joseph L. Nappas, *Annuaire des Commerçants de Smyrne et de L'Anatolie, Imprimerie: Journal de Smyrne*, İzmir 1893, Reklam bölümü. Keza şirketin İzmir ve İstanbul'daki emtia tedarikçileri için de detaylı olarak bakınız. AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1880, 1910, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>1410</sup> C. Cervati, *Annuaire Oriental du Commerce*, 10 me Année İstanbul 1891 (1308-1309), Reklam bölümü.

masa örtüleri, pamuklu, yünlü ve ipek kumaşlar gibi tekstil ürünleri tanıtılmaktaydı. Bu kıyafetlerin tanıtımında, Fransız üst sınıfa mensup modern giyimli kadınlar ve çocukların resimleri kullanılarak verilmişti. Bunun yanında piyano, keman, flüt, violensel gibi Batı müziği ve sanatsal yaşamını sembolize eden alet ve edevatın reklamı da yapılmaktaydı. Benzer şekilde dikiş iğnesi ve makinesinden, koltuk, kanepeler, alafranga tuvalete kadar ev ve ofis içi dekorasyonlarda kullanılan döşeme ve aksesuarların reklam ve tanıtımına geniş bir yer ayrılmıştı<sup>1411</sup>. Reklamı yapılan bu ürünlerin büyük bir kısmı MM Kumpanyası aracılığıyla nakledilmekteydi. Fransız modern hayatını sembolize eden bu türden ürünler aynı zamanda Mesajeri buharlıları, acenteleri, şirkete ait tanıtım kitapçıkları ve reklamlarında da yer almaktaydı. Mesajeri buharlılarında düzenlenen modern giyimli çiftlerin batı müziği eşliğinde dans ettiği eğlence ve partiler, şirket reklamlarında vurgulanmaktaydı. Aynı şekilde birinci ve ikinci sınıf yolculara yönelik tasarlanan Mesajeri buharlılarına dair yapılan tanıtımlarda lüks perdelerden, mobilyalara, duvar saatinden, tabloları kadar her şey Fransız üst sınıfının kültür ve yaşamını tasvir ve telkin etmeye yönelikti<sup>1412</sup>.

Osmanlı liman kentlerinde şirket acenteliğinde görev yapan acentelerin bir kısmı, görev yaptıkları süre boyunca bölge ticaretinde deneyim kazanmaları ve tüccarlarla kurdukları bağlantı sayesinde daha sonraki hayatlarına müstakil tüccar ve müteşebbis olarak devam ettiler. Bu şahısların çoğu aynı zamanda MM Kumpanyası'nın birer hissedarı haline gelerek şirketin tanıtımında ve reklamında önemli rol oynadılar. Örneğin şirketin 1850'lerde İskenderiye acenteliğini yapan Edouard Dervieu, görevinden ayrıldıktan sonra ticari hayata atılarak Mısır'ın önde gelen burjuvazisi konumuna yükseldi. 1856'da Mısır Hıdivi Said Paşa'nın teklifi üzerine, Kızıldeniz ve Doğu Akdeniz'de servis yapan Mecidiye Kumpanyası'nın başına geçti. Dervieu, daha sonra 1860'ta Mecidiye Kumpanyası'ndan ayrılarak kendi ev bankasını (maison de banque) kurdu ve Mısır ekonomisinde önemli rol oynadı<sup>1413</sup>.

Aynı şekilde 1852'den 1905'e kadar şirketin İzmir sorumluluğunda bulunan deneyimli acentesi Charles Salzani,<sup>1414</sup> acentelik görevinden ayrıldıktan sonra bir ticarethane

---

<sup>1411</sup> Nappas, *Annuaire des Commerçants de Smyrne et de L'Anatolie*, Reklam bölümü; C. Cervati, *Annuaire Oriental du Commerce*, 10 me Année İstanbul 1891 (1308-1309), s. Reklam bölümü.

<sup>1412</sup> Bu reklamlar için ekler kısmına bakınız.

<sup>1413</sup> Landes, *Bankers and Pasha*, s. 103-104.

<sup>1414</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1880, 1906, Chapitre I, Personnel*.

kurmuş İzmir'in önde gelen tüccarlarından biri haline geldi. Halefi İzmir acentesi şirket merkezine gönderdiği raporunda Salzani'yi Mesajeri'ye önemli oranda emtia sağlayan bir tüccar olarak göstermekteydi<sup>1415</sup>. Dolayısıyla MM Kumpanyası, Osmanlı limanları ile Fransa limanları arasında nakliyat yapan bir şirketin çok ötesinde; şirketin içinden yetiştirdiği ticari fırsatları değerlendiren elemanlarıyla, Osmanlı limanlarındaki Fransız müteşebbis sınıfının oluşumuna da hizmet etmiştir.

Şirket hissedarlarının çoğunun dünyanın değişik yerlerinde ticaret yapan tüccar ve müteşebbisler olmasının; şirkete ekonomik, teknolojik ve politik yönden önemli kazançlar sağlamıştır<sup>1416</sup>. Bu sayede bir yandan Fransız emperyalizmi yayılma ve tekel kurma imkânı elde ederken, diğer yandan MM Kumpanyası'nın rekabet edebilme gücü artıyordu. Mesajeri ve diğer Fransız şirketlerinin oluşturduğu bu milli tazammun yapı, etkin oldukları bölgeleri Fransız emperyalizminin çıkarları doğrultusunda dönüşüme uğratarak, büyük bir pazar haline getiriyordu. İşbirliği içerisinde hareket eden bu grupların istifade ettikleri reklamlar ise pazar oluşturma sürecinde en etkili araçlardan biri olarak kullanılmıştır.

#### **4.6. Misyonerler ve Mesajeri Maritim Kumpanyası**

Uzun bir tarihi süreç boyunca Anadolu ve Ortadoğu Hıristiyanlarıyla yakın temas içerisinde bulunan Fransızlar, Osmanlı ülkesinde nüfuz oluşturma ve söz söyleme hakkına sahip olabilmek amacıyla 18 yüzyıldan itibaren daha fazla misyonerini Osmanlı topraklarına göndermeye başladı ve bunu bir devlet politikası haline getirdi<sup>1417</sup>. 19. yüzyıla gelindiğinde Rusya da dâhil birçok Batılı devlet Osmanlı ülkesinde nüfuz oluşturabilmek için bu politikayı benimsedi. Misyonerler<sup>1418</sup> her türlü destek ve serbestiyetlerine rağmen, Müslümanları dinlerinden vazgeçirmenin imkânsızlığının farkında olduklarından yönlerini muhtelif mezheplerdeki Osmanlı tebaası gayrimüslimlerine çevirdiler<sup>1419</sup>. Bunda Osmanlı devleti ve toplumunda dini kuralların

---

<sup>1415</sup> AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, 1913, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>1416</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Maritimes des Messageries Nationales, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 44-45; Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 49-50.

<sup>1417</sup> Şerife Yorulmaz, "Osmanlı Fransız İlişkileri Çerçevesinde Osmanlı Topraklarında Açılan Fransız Kültür Kurumları ve Bunların Meşruiyet Kazanması", *OTAM*, S. 11, 2000, s. 700.

<sup>1418</sup> Misyonerlik hakkında ayrıntılı olarak bakınız, Şinasi Gündüz, "Misyonerlik", *İslam Ansiklopedisi*, XXX, TDV., İstanbul 2005, s. 193-199.

<sup>1419</sup> Azmi Özcan-Tufan Buzpınar, "Church Missionary Society İstanbul'da, Tanzimat, Islahat ve Misyonerlik 1858-1880, *İstanbul Araştırmaları I*, İstanbul Araştırmaları Merkezi, İstanbul 1997, s. 65; Ş. Tufan Buzpınar, "Suriye ve

sınırının sıkı bir şekilde çizilmiş olmasının önemli rolü vardı. Osmanlı topraklarında Müslümanların din değiştirmeleri söz konusu değildi, hatta bu kural Müslümanlığı kabul edip bir süre sonra tekrardan eski dinlerine dönmek isteyenler için bile geçerliydi. Aynı şekilde gayrimüslimlerin de mezhep değiştirmeleri toplumsal ahengın bozulacağı endişesiyle devlet nezdinde hoş karşılanmıyordu<sup>1420</sup>. Hatta II. Mahmud 1834 yılında Hıristiyan tebaanın mezhep değiştirmelerini yasaklamaya yönelik bir ferman bile yayımlandı. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Batılı devletlerin baskılarıyla bu kurallar kaldırılınca Müslim ve gayrimüslimlerin din değiştirmelerinin önündeki engel kalkmış oldu<sup>1421</sup>. Buna karşın Osmanlı yöneticileri ve toplumunun irtidad edenlere karşı dini ve geleneksel olumsuz yaklaşımı devam etti. Osmanlı topraklarında büyük bir serbestiyet içerisinde misyonerlik faaliyetlerinde bulunan Batılı dini grupların her geçen gün artması, mezhepsel yönden Osmanlı gayrimüslimlerinin geleneksel dini yapısını tahrip ederek dönüşüme uğrattı<sup>1422</sup>.

Misyonerler, her ne kadar dini gayeler doğrultusunda faaliyette bulunsalar da gerçekte büyük bir kısmı oryantalist, eğitimci, sağıkçı, sosyolog, psikolog, siyaset bilimci, asker, ekonomist, ziraatçı gibi muhtelif meslek kollarında uzmanlaşmış kişilerden oluşmaktaydı. Fransız misyonerler, XIX. yüzyıla kadar daha ziyade Fransız sömürgelerinde faaliyette bulunurlarken, Sanayi İnkılabı sonrası ise endüstriyel üretimin ve buharlı deniz ulaşım ağlarının gelişmesiyle faaliyetlerini Osmanlı ve tüm dünya üzerinde yoğunlaştırdılar. XIX. yüzyıl Fransız misyonerliği, diğer Hıristiyanlık mezheplerine ait misyonerlikler gibi sadece Katolisizmi yaymak için kullanılan bir tabirden ziyade sömürge alanlarını genişletmek için kullanılan bir araç mahiyetindeydi<sup>1423</sup>. Değişik meslek gruplarından oluşan bu misyonerler, muhtelif alanlara yönelik meselelerin ıslahında yerel yöneticiler ve toplumlara yardımcı olsalar da gerçekte kendi yaşam tarzlarını Osmanlı'ya tanıtarak ve yayarak, Fransız mamul

---

Filistin'de Avrupa Nüfuz Mücadelesinde Yeni Bir Unsur: İngiliz Misyonerleri (19. Yüzyıl)", *İslam Araştırmaları Dergisi*, S. 10, 2003, s. 107-120; Selahittin Özçelik, "Osmanlı İç Hukukunda Zorunlu Bir Tehir (Mürted Maddesi)" OTAM, S. 11, Ankara 2000, s. 338-447.

<sup>1420</sup> Bu konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Gülnihal Bozkurt, *Gayrimüslim Osmanlı Vatandaşları'nın Hukuki Durum (1839-1914)*, TTK. Ankara 1996, s. 130-131. Hatta II. Mahmud 1834 yılında Hıristiyan tebaanın mezhep değiştirmelerini yasaklamıştı. Özçelik, "Osmanlı İç Hukukunda Zorunlu Bir Tehir (Mürted Maddesi)", s. 357.

<sup>1421</sup> Azmi Özcan, "Islahat Fermanı ve Din Hürriyeti", *Din ve Vicdan Hürriyeti*, Ed. Azmi Özcan, İslâmi İlimler Araştırma Vakfı, İstanbul 2000, s. 115-116; Selahittin Özçelik, "Osmanlı İç Hukukunda Zorunlu Bir Tehir (Mürted Maddesi)" OTAM, S. 11, Ankara 2000, s. 347-438.

<sup>1422</sup> Cevdet Küçük, "Osmanlı Devleti'nde Rum Millet ve Ekonomik Gelişmişlikleri, Müzakere", *Din ve Vicdan Hürriyeti*, Ed. Azmi Özcan, İslâmi İlimler Araştırma Vakfı, İstanbul 2000, s. 251-252.

<sup>1423</sup> Anna Johnston, *Missionary Writing And Empire, 1800-1860*, Cambridge University Press, New York 2003, s. 13-14.

mallarına olan talebi arttırmaya yönelik faaliyetlerde bulunuyorlardı. Bu nedenle Fransız misyonerlerin faaliyetleri hem Fransız hükümeti hem de Osmanlı'yla ticari ve ekonomik ilişkilerde bulunan firmalar tarafından finanse edildi<sup>1424</sup>.

Fransız hükümeti, sömürgeciliğin keşif kolu mahiyetinde olan misyonerliği, bizzat ve en önemli Fransız kuruluşları üzerinden desteklerken, öncelikli hedefi sömürü ekonomisi üzerine kurulu olan şirketler için de misyonerlik, pazar oluşturmada vazgeçilmez bir araç oluşu için bu şirketler tarafından gönüllü olarak finanse edildiler.

Bu bağlamda Fransız hükümeti ve MM Kumpanyası, misyonerlerin şirket buharlılarının uğradığı limanlara birinci ve ikinci sınıf yolcu statüsünde bedava taşınmasına yönelik anlaşmaya vardılar. Fransız hükümeti ve şirket arasında 28 Şubat 1851'de yapılan anlaşmanın şartname hükümlerine misyonerlerin taşınmasına dair ayrıntılı bir hüküm konuldu<sup>1425</sup>.

Şirketin devlete karşı sorumluluklarını belirleyen şartname hükümlerinin 31. Maddesine göre:

*“Lazaristler (Les Lazaristes), misyonerler, Şarite Kardeşler (Soeur de Charité) ve diğer tüm dini gruplar (buradan kasıt Katolik Mezhebi'ndekiler), şirket buharlısında bedava seyahat edecek ve gemide buldukları sürece beslenmeleri için her hangi bir ücret ödemeyeceklerdi<sup>1426</sup>.”*

Mesajeri'nin Fransız hükümeti ile imzaladığı anlaşmalar zamanla değişime uğrasa da, şirketin devlete karşı sorumluluklarını belirleyen şartname defterindeki hükümler 1911'e kadar geçerliliğini sürdürdü. 1911 Anlaşmasında ise şartname defterinin 57. Maddesinde dini grupların taşınmasına dair hüküm; sömürgelerde devlet için hizmet veren tüm grupların ücretsiz taşınması şeklinde kısmen değişikliğe uğrayarak devam ettirildi<sup>1427</sup>.

---

<sup>1424</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 29.

<sup>1425</sup> AFL. 1997 002 5235, *Service Maritimes des Messageries Imperiales, Reglement General du Service Exterieur, Tome Premier (2me. Partie)*, Marseille 1864, s. XVI.

<sup>1426</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 29.

<sup>1427</sup> AFL. 1997 002 4857, *Convention du 11 Juillet 1911*, s. 59-60.

Şirket buharlıları 1850’lerde Akdeniz, Karadeniz ve Aşağı Tuna’ya düzenli seferlerde bulunurken, 1880’lere gelindiğinde Güney Amerika’dan Hindistan’a, Uzakdoğu’dan Avustralya’ya kadar dünyanın birçok bölgesine haftalık ve aylık düzenli seferler gerçekleştiriyorlardı. Misyonerler açısından Mesajeri buharlıları ayrı bir anlam ifade ediyordu. Örneğin bir Fransız misyoner, “*Mesajeri buharlısının uğradığı her limana kolayca ulaşabilirsiniz*” demektedir<sup>1428</sup>. Dolayısıyla MM Kumpanyası sayesinde Fransız misyonerler, Osmanlı’nın ve dünyanın birçok noktasına kolay bir şekilde ulaşabilme imkânı elde ettiklerinden faaliyetlerini şirket buharlılarının uğradığı tüm bölgelere yaydılar. Mesajeri’nin ilk dönemler yönetim kurulu başkanlığını yapmış olan Armand Behic (1809-1891<sup>1429</sup>), iyi bir mühendis ve siyasetçiydi. Aynı zamanda dindar kişiliğe sahip sıkı bir Katolikti. Şirketin yönetim kurulu başkanlığına atandıktan kısa bir süre ilk iş olarak 1862’de Kudüs’ü ziyaret ederek haç farizasını yerine getirdi. Kudüs’te üst sınıfa mensup hacılara ev sahipliği yapan Fransisken (Franciscain) rahiplerinin tuttuğu yıllık raporda birçok diplomat ve tüccarın arasında Mesajeri Müdürü olarak Armand Behic’in de adı geçmekteydi<sup>1430</sup>. Şirketin bir kısım üst düzey çalışanı da benzer şekilde haç farizasını yerine getirmiş dindar kişilerden oluşmaktaydı<sup>1431</sup>. Üst düzey şirket yöneticileri ve çalışanlarının dini hassasiyetlerinin yüksek olması, misyonerlere yönelik tutum ve davranışlarını da etkilemekteydi. Misyonerlere, seyahatleri boyunca gemi mürettebatı ve kaptanları tarafından hürmet edilir ve büyük saygı gösterilirdi<sup>1432</sup>. Aynı şekilde şirket acenteleri ve Fransız konsolosları, çoğu zaman misyonerleri indikleri limanlarda karşılar ve yardımda bulunurlardı<sup>1433</sup>.

Marsilya’dan Uzakdoğu’ya gitmek üzere Ağustos 1902’de Mesajeri’nin *Salazie* adlı buharlısına binen Cyrille Gibergues adlı genç bir misyonerin seyahati ile ilgili ifadeleri dikkat çekicidir:

---

<sup>1428</sup> Jean-Michel Vasquez, *La Cartographie Missionnaire en Afrique Science, Religion et Conquête (1870-1930)*, Edition Karthala 2011, s. 153.

<sup>1429</sup> Dominique Barjot, *Les Patrons du Second Empire: Marseille*, Picard Edition, Paris 1999, s. 69.

<sup>1430</sup> *Annales Du Commissariat General Terre Sainte*, Imp. Adrien le Clere, Paris 1863, s. 246-249.

<sup>1431</sup> Mesajeri Maritim Kumpanyası bünyesinde doktor ve eczacı olarak görev yapan Hack, Emile Pouissie, Regnault, Paul Roux, Jules Sollet gibi doktorlar, aynı zamanda birer misyonerdi. Armelle Le Goff, *Centre Historique des Archives Nationales, Ministere de L’Insruction Publique Service des Missions, Mission Scientifiques et Litteraires*, Paris 2005, s. 5, 35, 60, 62, 65, 69

<sup>1432</sup> *Annales de la Congregation de la Mission*, Ecrites par les Pretres de Cette Congregation et par Les Filles de la Charité, Imp. Adrien le Clere, Paris 1868, s. 77.

<sup>1433</sup> Camille, *Souvenirs d’Orient, Les Echelles du Levant*, s. 68; Baron du Gabé, *Echelles du Levant*, Librairie Th. J. Plange, Paris 1902, s. 138, 223.



*“Sabah uyandıığımızda saat 09:00’a kadar kahve, süt ve çikolata olmak üzere hangisini tercih edersek alabiliyorduk. 10:30’da ilk yemek menümüz et ve sebze garnitürü, tatlı ve kahve; 13:00’da et suyu, soğuk et ve peynirden oluşmaktaydı. 16:00’da çay ve beraberinde pasta, 19:00’da ise aynen öğle yemeğine benzer bir akşam yemeği, 21:00’da çay ve beraberinde pasta verilmekteydi. Daha sonra geç bir vakitte sekizimiz bir kabine, yedimiz başka bir kabine geçtik. Hava çok sıcak olduğundan, güverteye geçtik. Burada birinci, ikinci ve üçüncü sınıftan yolcular vardı. Yolculuk esnasında manevi yardımdan yoksun kalmamak için Kaptan Negre’den ayin yapabileceğimiz bir kabin talep ettik. Kaptan bize boş bir kabin buldu. Pazar günü olduğunda ise yolcuların isteği üzerine güvertede büyük bir ayin düzenledik<sup>1434</sup>. ”*

Mesajeri buharlıları, misyonerlerin geldikleri ve gidecekleri yerler arasında sahip oldukları yaşam koşullarından çok farklıydı. Yukarıdaki ifadeler bir misyonerin öngörülen mütevazı yaşamı, felsefesi ve gidecekleri yerlerde karşılaştıkları zorlu yaşam koşulları karşısında Mesajeri buharlısında geçirdiği son lüks ve ihtişam dolu günlerindeki halet-i ruhiyesine dair ipuçları sunmaktadır. En basit anlamıyla Şirket buharlıları misyonerler için sahip olamadıkları imkânı sunan her türlü dini aktivitelerini kolaylıkla yerine getirdikleri Fransız topraklarının bir devamı ve uzantısı niteliğindeydi.

Yine Mesajeri buharlısıyla İskenderiye, Kudüs, Antakya ve İzmir üzerinden İstanbul’a seyahat eden M. Jean Auguste Devin adındaki bir başka misyoner, Mesajeri buharlısı ve kaptanı hakkında şöyle demektedir:

*“Ben ve üç arkadaşım (Claverie, Fises ve Campagnale) 28 Ağustos 1867’de Marsilya’dan Mesajeri Kumpanyası’nın en iyi buharlılarından biri olan l’Amerique’e bindik. Gemi kaptanı dünyanın en nazik adamıydı bize her türlü hürmet ve hüsnü kabul gösterdi<sup>1435</sup>. ”*

Misyonerler, bu şekilde Mesajeri buharlılarının uğradığı tüm Osmanlı liman kentleri ve deniz aşırı ülkelere kolay bir şekilde ulaşma imkânına sahip oldular. Dolayısıyla XIX. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı memleketlerine gelen misyonerlerin sayılarındaki

<sup>1434</sup> L’Encyclopedie des Messageries Maritimes, Cyrille Gibergues, Voyage a Bord des Armand Behic et Salazie entre Marseille et Yokohoma en Septembre, <http://www.messageries-maritimes.org/salazie2.htm>, 16. 09. 2013.

<sup>1435</sup> Annales de la Congregation de la Mission, s. 77-78.

önemli artışta MM Kumpanyası'nın önemli rolü oldu. Babıali, bilhassa II. Abdülhamid döneminde misyonerlerin Osmanlı memleketlerine girişini denetim altına alabilmek için bir takım önlemler alma yoluna gitse de bunda yeterince başarılı olamadı<sup>1436</sup>.

Misyonerlik kurumu, emperyalist dönemde önemli bir sömürü aracı olarak kullanıldı. Böylelikle Fransız emperyalizminin Doğu'ya yönelik hâkimiyet alanını genişletilebilmesinde etkili oldu. Fransız misyonerlerin yoğun çabaları neticesinde Katolik mezhebini benimseyen çoğunluğu Ermeni ve Marûnilerden oluşan Osmanlı gayrimüslimleri, MM Kumpanyası ve diğer Fransız şirketlerinin bünyesinde istihdam edilirken, aynı zamanda büyük bir kısmı Fransız şirketleriyle işbirliği içinde ticaret yapan tüccar sınıfı haline geldiler. MM Kumpanyası'nın Osmanlı kentlerindeki acenteleri bünyesinde istihdam edilen personel ve şirket acentelerine emtia ve yolcu sağlayan simsar ve komisyoncuların büyük bir kısmı Katolik Ermeni ve Marûnilerden oluşmaktaydı.

Misyonerlerin Fransız dini inancı ve kültürünü ihraç etmek üzere Osmanlı toplumları arasında yaşayarak oluşturdukları bu sürecin sonunda Fransız ürünlerine talep artmış, bu ürünler Osmanlı toplumu tarafından satın alınmaya başlanmıştır. Bunun neticesinde Fransız sömürü düzeni bir yandan Osmanlı pazarında tekel oluşturmaya başlarken diğer yandan sosyal yapıyı dönüşüme uğratmıştır.

---

<sup>1436</sup> Buzpınar, "Suriye ve Filistin'de Avrupa Nüfuz Mücadelesi..." s. 107-120. ; Örneğin Diyarbakır vilayetinden gönderilen bu şifreli telgrafta; 20 Ekim 1898'de Mesajeri buharlısıyla İskenderun'a gelen bir kısım Fransız rahibin takip edilmeleri istenmişti. Hatta pasaportunda rahip yazan bu misyonerlerin birinin Fransız yüzbaşısı olduğu Halep üzerinden Diyarbakır'a geçeceği ve orada bozgunculukta bulunacağı bildirilmişti. BOA. DH. MKT. 2108/71, 20 Ekim 1898.

## SONUÇ

Napolyon sonrası siyasi ve içtimai hayatı yeniden inşa etmekle meşgul olan Fransa'da Doğu Akdeniz posta taşımacılığının imtiyazlı bir buharlı nakliyat şirketine verilmesine dair tartışmalar 20 yıla yakın bir süre devam etti. Bu süre zarfında Fransa da dahil tüm Batılı devletler, buharlı nakliyat şirketleri hususunda rekabet ve işbirliği çerçevesinde münasebet içinde oldular. Ayrıca devletlerin geleneksel yönetim anlayışları ve toplumsal alışkanlıkları, oluşturmaya çalıştıkları şirketler üzerinde ayrıştırıcı ve belirleyici bir etkiye sahip oldu. Zira bu dönemde Batılı devletler izlemiş oldukları siyasi ve ekonomik politikalarla bu şirketlerin başarıları veya başarısızlıklarında hayati bir role sahip oldular. Bu şirketler, yapısal olarak her ne kadar farklılıklar gösterse de mensubu oldukları devletlerin ortak anlayışı, Kıta Avrupası'na hammadde sağlama ve pazar oluşturma yarışında onları üstün kılacak nitelikte araçlar oluşturmaktı. Amerikalı deniz tarihçisi Alfred Mahan denizi ve deniz araçlarını şu ifadelerle tanımlamıştır: “deniz her şeyden önce bir taşıttır, denizcilik ise emperyalizmin göstergesi ve motorudur”<sup>1437</sup>. Bu nedenle Mesajeri Maritim gibi buharlı deniz nakliyat şirketleri üstlendikleri misyon gereği emperyalizmin hizmetine sunulmuş birer araç oldular.

Ulusların denizlerdeki çıkarları ve yayılcılığı açısından, ticari şirketlerin askeri girişimlerden daha etkili olduğu Fransız yöneticileri tarafından anlaşılmış bulunuyordu. Fransız hükümeti ve kamuoyunda *liberal-devletçi* tartışmalar arasında büyük oranda mutabakatın sağlandığı geç bir dönemde, MM Kumpanyası doğdu. Şirketin kurulmasında deniz aşırı yayılcılık ve artan emperyalist rekabetle karşı karşıya olan Fransa'nın bu yönde bir strateji geliştirme ihtiyacı şüphesiz en önemli etken oldu. Zaten Mesajeri'nin yıllık genel toplantısında, şirketin Osmanlı sularındaki amacı özetle; “*Fransa ile Osmanlı toprakları arasında bağlantı kurarak Osmanlı Devleti'nin bakir bölgelerinde keşfedilmemiş olan muazzam zenginliklerin kapılarını Fransız ticaretine açmak ve Fransız endüstri ürünlerine pazar oluşturmak*” şeklinde belirtilmişti<sup>1438</sup>.

MM Kumpanyası'nın kurulmasıyla Fransa'nın emperyalist rekabete dâhil olduğu söylenebilir. Bilhassa III. Napolyon'un Fransa'da imparatorluğunu ilan etmesiyle (1852-1870), “Mesajeri İmperyal” adını alan şirket, imparatorluğun denizlerdeki

<sup>1437</sup> Jourdin, *Avrupa ve Deniz*, s. 148.

<sup>1438</sup> AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1853*, s. 36-37.

yayılmacı politikasının bir uzantısı haline geldi. Bu dönemde Mesajeri İmperyal, İngiliz deniz nakliyat kumpanyalarının Akdeniz ve denizaşırı ülkelerdeki en önemli rakiplerinden biri haline geldi. Fransa'da III. Cumhuriyet'in ilan edilmesiyle (1870-1940) şirketin adı yeniden Mesajeri Maritim haline geldi. III. Cumhuriyetle beraber şirket, Fransız politikasından ayrılmaya başlayarak daha fazla liberalleşme eğilimine girdi.

Mesajeri buharlılarının uluslararası sulara seyrüseferde bulunduğu 1851'den 1914'de kadarki dönemde Fransız emperyalizmi öncelikle Akdeniz, Karadeniz ve Aşağı Tuna Nehri'nde daha sonra ise Güney Amerika'dan Hindistan, Uzakdoğu ve Avustralya'ya kadar muazzam genişlikteki coğrafyalarda kolay bir şekilde yayılma, yerleşme ve egemenlik alanını artırma imkânı buldu. 1851'de Mesajeri buharlılarının Akdeniz'de kat ettiği yıllık toplam yol 584.585 kilometreyken XIX. yüzyılın sonuna gelindiğinde tüm dünyada kat ettiği yıllık toplam yol 5.556.000 kilometreye yükseldi. Bir dönem MM Kumpanyası Genel Müdürlüğü yapmış olan Roger Carour (1966-1972) şirket hakkında: *“19. Yüzyılın ortasından bu yana hiçbir Fransız şirketi, Mesajeri Maritim Kumpanyası kadar, Fransız sömürge ve askeri tarihiyle candan bağlı bir rol oynamadı.”* demektedir. MM Kumpanyası aynı zamanda Fransa'nın dâhil olduğu tüm savaşlarda da önemli rol oynadı. Kırım Savaşı (1853-1856), Suriye Çıkarması (1860), Hindini çıkarması, Fransız-Prusya Savaşı (1870) ve nihayetinde I. Dünya Savaşı gibi Fransızların dâhil olduğu her savaşta Mesajeri'nin kırmızı köşeli bandırası dalgalandı. Mesajeri'nin yerli gemi inşa atölyelerinde bir yandan Mesajeri filosuna, diğer yandan ise Fransız Deniz Kuvvetleri filosuna katılmak üzere buharlı gemiler inşa edildi. Mesajeri atölyeleri öncülüğünde Fransızlar, buharlı gemi teknolojisinde İngilizleri yakalayabilme fırsatı elde ettiler. Bu sayede muazzam büyüklükte ve güçte sivil ve askeri deniz filoları oluşturarak sömürge yarışında ve deniz harplerinde caydırıcı bir güç elde etme imkânı buldular.

MM Kumpanyası'nın gelişim sürecinin temelleri Osmanlı sularında atıldı. Aynı zamanda şirketin üst düzey yöneticileri de deneyimlerini İstanbul ve Levant ticaretinde kazandı. Bu nedenle şirketin geleceğinin teminatı Osmanlı sularında tutunabilmesine bağlıydı. Şirket buharlılarının ilk olarak Osmanlı sularında düzenli seferlere başladığı yıllarda Doğu Akdeniz nakliyatında İngiliz Peninsular & Oriental ve Avusturya Lloyd kumpanyaları, posta, yolcu ve emtia taşımacılığında 1836'dan beri sıkı bir rekabet

içerisindeydiler. Daha sonra 1850'li yıllarda Rus nakliyat kumpanyaları da bu rekabete dâhil oldular. Böyle bir panoramada MM Kumpanyası'nın Doğu Akdeniz hatlarında düzenli seferlerine devam edebilmesi ve mevcut hatlarını Karadeniz ve Aşağı Tuna'ya kadar genişletebilmesi şirketin başarısına bağlıydı. Bu bağlamda şirketin kuruluş aşamasında Fransız hükümetinden aldığı sübvansiyonlar hayati öneme sahip bir rol oynadı. Bunun yanında Rus yayılmacı tehlikesi karşısında Fransız politikası gereği MM Kumpanyası'nın Osmanlı safında yer alarak savaşın lojistiğine büyük katkı sağlaması şirkete pek çok kazanımlar sağladı. Osmanlı Devleti bir yandan siyasi alanda olduğu gibi ekonomik alanda da izlediği denge politikası gereği, diğer yandan bürokrasisinin merkeziyetçi erki elde edebilmek için ulaşım araçlarının, yabancıların egemenliğine de olsa, Osmanlı limanlarına yayılmalarına müsaade etmek durumunda kalması, MM Kumpanyası'nın Osmanlı sularına yerleşmesinde ve egemenlik alanını arttırmasında kolaylaştırıcı bir rol oynadı.

1857'ye gelindiğinde Mesajeri buharlıları Doğu Akdeniz sahil kuşağından İstanbul'a, Osmanlı Karadeniz'inden Aşağı Tuna Nehri'ne kadar küçük büyük, önemli önemsiz olmak üzere neredeyse tüm Osmanlı iskelelerine düzenli olarak uğruyordu. Mesajeri buharlılarının Osmanlı iskelelerine uğramaya başlamasıyla Osmanlı-Fransız ticari ilişkileri katlanarak arttı. Benzer şekilde diğer nakliyat şirketlerine ait buharlıların da Osmanlı sularında faaliyetlerde bulunması Osmanlı ekonomisini Avrupa pazarları ile hızlı bir bütünleşme dönemine soktu. Bunun yanında Anadolu ve Doğu Akdeniz sahil kuşağında yer alan liman kentlerinin demiryolları aracılığıyla ard ülkesine bağlanması ulaşılmaz addedilen bakir bölgeleri dahi Avrupa pazarına açtı. Bu değişimlere bağlı olarak Osmanlı dış ticareti genişledi ve üretim yapılarında da önemli değişiklikler ortaya çıktı. Osmanlı'nın birçok bölgesinde, bilhassa Doğu Akdeniz sahil kuşağı ve ard ülkesi boyunca yapılan geleneksel tarım, giderek ticarileşti ve tarımsal üretim ihracat pazarlarına yönlendirildi. Osmanlı sularındaki kabotaj taşımacılığının büyük bir kısmı dahi Mesajeri gibi yabancı nakliyat kumpanyaları aracılığıyla yapıldı. Bunun haricinde MM Kumpanyası, sadece Osmanlı ve Fransız limanları arasında değil, aynı zamanda dünya limanları arasındaki değişimin de bir aracı oldu. Osmanlı topraklarında üretilen emtia Mesajeri buharlıları aracılığıyla Brezilya, Avustralya, Çin, Japonya ya da dünyanın her hangi bir bölgesine ihraç edilirken, aynı şekilde bu bölgelerde üretilen

emtia da Osmanlı pazarına ithal edilebiliyordu. Böylelikle küreselleşen dünya ticaretinde Fransızlar, Mesajeri sayesinde avantajlı bir konuma yükseliyorlardı.

Buna karşın Osmanlı ekonomik anlayışı liberal anlayıştan korumacı bir anlayışa doğru geçiş arz ediyordu. Bu anlayış ise tahıl gibi hayati öneme haiz ürünlerin ihracatını sınırlandırdı. Batı sermayesinin ülkeye girişi her ne kadar bu zihniyeti değişime uğratmak zorunda bıraksa da Osmanlı yöneticileri, ülkede gereksinimi fazla olan tarımsal ürünlerin tamamen ihracat pazarlarına yönlendirilmemesi için çoğu zaman bölgesel olarak tahıl ihracatını yasaklama yoluna gittiler. Babiali, aynı zamanda 1861’de iç ve dış gümrükler eşitlendiği halde Mesajeri acenteleri ve Fransız konsoloslarının itirazlarına rağmen Samsun ve Trabzon’un hinterlandında olduğu gibi zaman zaman bölgesel olarak iç gümrük uygulamaya devam etti. Hatta bazı gıda ürünlerinin ihracatını sınırlandırma veya tamamen yasaklama yoluna gitti. Diğer yandan ülkenin tamamen Avrupa pazarı haline gelmesinin önüne geçebilmek ve yerli üreticiler ve zanaatkârların direnebilmelerini sağlamak amacıyla ithal ürünlere %5 olarak uygulanan gümrük tarifesi 1861’de %8’e, 1905’te %11’e, 1908’de ise %15’e yükseltildi.

Osmanlı Devleti, kendi sularındaki posta ve navlun taşımacılığının tamamen Mesajeri gibi yabancı buharlı nakliyat şirketlerinin inhisarına geçmesini önleyebilmek amacıyla birbiri ardına birçok yerel buharlı nakliyat şirketinin oluşturulmasına ön ayak oldu. Bu amaçla 1839’da *Peyk-i Şevket*, (la Phocéén) ile başlayan buharlı ticaret nakliyatı, birbiri ardına kurulan yerli buharlı nakliyat şirketleriyle daha da nizami ve kurumsal bir hale geldi. Osmanlı buharlı nakliyat şirketlerinin kuruluş ve yapılanma sürecinde daha çok Fransız buharlı nakliyat şirketleri, bilhassa MM Kumpanyası model alındı. Bu şirketler, yabancı şirketleri karşısına ilk dönemler ciddi bir rakip olarak ortaya çıksa da zamanla rekabet edebilme gücünü kaybetti. Osmanlı sularında faaliyet gösteren Mesajeri ve benzeri nakliyat şirketleri devletlerinden yüksek miktarda sübvansiyon desteği almaktaydılar, bunun yanında bu şirketlerin faaliyet ağı deniz aşırı ülkeleri de kapsamaktaydı. Aynı zamanda bu şirketlerin her birinin kendilerine ait yerli gemi inşa atölyeleri mevcuttu. Osmanlı Devleti ise tamamen yerli buharlı gemi teknolojisini bir türlü yakalayamadı. Diğer yandan Osmanlı buharlı nakliyat şirketleri, ticaret yönü uluslar arası hale gelen bir coğrafyada sadece dar alanlarda kabotaj taşımacılığı yapmaktaydı. Bu şirketlerin taşıdığı posta, yolcu ve emtianın büyük oranda resmi yazışmalar, kamu çalışanı, asker ve devlete ait emtiadan oluşması, diğer yandan

Osmanlı'da ticaretle iştigal eden büyük bir kesimin Mesajeri ve benzeri nakliyat şirketleriyle işbirliği içinde olan gayrimüslimler aracılığıyla yapılması, Osmanlı buharlı nakliyat şirketlerinin ticari sahada rekabet edebilmesini neredeyse imkânsız hale getirdi.

Mesajeri Maritim ve diğer yabancı nakliyat kumpanyalarının Osmanlı sularında rekabet halinde olmaları ve bu rekabetin her geçen gün kendini daha fazla hissettirmesi sahil kentlerini büyük değişimlere uğrattı. Sahil merkezli başlayan bu değişim kısa sürede tüm Osmanlı kurumlarını, sosyal hayatını derinden etkiledi. Kurumsal değişikliklerin hukuki temeli zaten kapitülasyonlarla atılmış durumda olduğundan, kapsamı XIX. yüzyıl Avrupası'nın ihtiyaçlarına göre genişletildi. Din ve geleneklere dayalı Osmanlı klasik hukuku yerini Batı hukukunu esas alan bir anlayışa bıraktı. Tanzimat Fermanı'yla aynı dönemde *ticaret meclisi* adıyla kurulan komisyon, 1847'de ilk olarak yabancılarla ilgili davalara bakma salahiyeti elde etti. Daha sonra 1856 Islahat Fermanı'yla varlığı kesin bir şekilde teyit edildi. 1860'a gelindiğinde ise ticaret mahkemeleri adıyla Osmanlı'nın birçok önemli liman kentine yayıldı. Osmanlı yöneticileri çok defalar bu mahkemelerin ıslahına dair düzenlemeler yapma yoluna gitseler de buna muvaffak olamadılar, ticaret mahkemeleri varlığını 1914'e kadar devam ettirdi. Osmanlı mahkemelerini yetkili merci olarak kabul etmeyen bu mahkemelerde yargılama her ne kadar Batı hukuku esaslarına göre yapılırsa da uygulamada genellikle Osmanlı tebaası aleyhine işledi. Zira modern anlamda Batı hukukunun işleyişi teoride her ne kadar benzer olsa da uygulamada Osmanlı coğrafyasında ya da her hangi bir Fransız sömürgesinde Fransız çıkarları doğrultusunda farklılıklar göstermekteydi. Ayrıca Osmanlı mahkemelerinden çıkan bir karar ticaret mahkemelerine temyiz edilebilirken ticaret mahkemelerinden çıkan bir kararın temyize götürülmesi ancak 5.000 kuruşu açan davalar için geçerli olduğundan, küçük sermayeli yerli üreticiler, tüccar ve zanaatkârlar, Mesajeri Maritim gibi büyük nakliyat şirketlerine karşı haklarını arayamaz hale geldiler ya da getirildiler.

Hukuki değişikliklerin, toprağın tasarrufu ve mülkiyet hakları üzerinde de önemli etkileri oldu. Osmanlı sularındaki buharlı gemi trafiğinin artmasıyla başta İstanbul olmak üzere, İzmir ve Beyrut gibi uluslararası önemi fazla olan limanlar yetersiz hale geldi. Yabancıların mülk edinebilmelerine dair 1867'de ilan edilen *İstimlâk-i Emlak Nizamnamesi* kabul edilmesiyle limanlar ve çevresindeki inşaat faaliyetleri yabancı yatırımcılar, bilhassa Fransızlar eliyle yapıldı. MM Kumpanyası, Fransa'nın politikası

gereği faaliyetlerini ve yatırımlarını daha ziyade Doğu Akdeniz’de yoğunlaştırdı. Şirket, birçok Osmanlı liman kentinde bilhassa Doğu Akdeniz sahil kuşağı boyunca stratejik noktalarda mülk edinme yoluna giderek bölgedeki varlığını kalıcı hale getirmek için çaba gösterdi.

MM Kumpanyası, Doğu Akdeniz sahil kuşağında yer alan liman ketlerinde, mülk edinme ve inşa faaliyetlerine 1867 *İstimlâk-i Emlak Nizamnamesi*’nin kabulünden önce başladı. Şirket bu taşınmazlara acente bünyesinde istihdam edilen personel veya konsolos yakınları tavassutuyla muvazaaten sahip oldu. Bu yöntemle henüz 1850’lerde İstanbul, Mersin ve İskenderun gibi birçok liman kentinde mülk edinmeye başladı. Nizamnamenin ilanından sonra ise zaten muvazaaten sahip olduğu mülklere resmen sahip olmuş oldu. Çukurova ve Halep bölgelerinin Avrupa pazarına açılışı MM Kumpanyası’nın düzenli olarak uğramaya başladığı ve kuruluşunda önemli rol oynadığı Mersin ve İskenderun limanları aracılığıyla oldu.

Osmanlı yöneticileri, Mesajeri Maritim ve benzeri yabancı nakliyat kumpanyalarının liman kentlerinde önemli yatırımlar yapma isteği karşısında olabildiğince direndi ve çoğu zaman da başarıya ulaştı. Babialı, liman kentlerinde yatırım yapmak isteyen Müslim gayrimüslim yerli müteşebbislere her türlü müsamahayı göstererek onları teşvik etti. Oluşturulan yerli kumpanyalara devletin üst düzey yetkilileri bizzat hissedar olarak katıldı. Ancak her şeye rağmen bu konuda da çözülmeye karşı koyamadı. Örneğin 1853’ten beri MM Kumpanyası’nın başını çektiği Fransız şirketleri, bölge ticaretinde rakiplerine karşı üstünlük elde etme düşüncesiyle, Beyrut limanı yapım imtiyazını talep etmekteydiler. Babialı ise bu işin yerli şirketler tarafından yapılmasının daha uygun olacağını ileri sürerek Fransız şirketlerin taleplerini sürüncemede bırakma yoluna gitti ve en nihayetinde limanın yapım imtiyazını Osmanlı tebaası olan Beyrutlu Joseph Moutran’a verdi. Ancak Moutran ve ortakları bu iş için ne yeterli sermaye ne de ekipmana sahip olduklarından, imtiyaz 1887’de Mesajeri’nin de hissedarı olduğu Fransız şirketine (Compagnie Ottomane de Construction du Port de Quais et Entrepo de Beyrut) verildi. Diğer yandan Babialı, Mesajeri’nin İstanbul limanında inşa ettiği rıhtım, depo ve antrepolara değerinin çok üzerinde bedel ödeyerek, imparatorluğun başkentinde yabancıların mülk edinebilmelerinin önüne geçmeye çalıştı.

Mesajeri buharlılarının henüz diğer buharlı nakliyat şirketlerinin uğramadığı bir dönemde sadece yerel gemilerin kıyı ticaretine sahne olan Mersin, İskenderun, Sinop,



İnebolu, Ünye, Fatsa, Ordu gibi küçük iskele kentlerine uğraması, Fransız müteşebbisler ve siyasi kurumlarının neredeyse bütün Osmanlı sahil kentlerini keşfetmelerini ve buralara yerleşmelerini teşvik etti. 1850'lere kadar Fransızların Karadeniz'le ticari bağlantıları neredeyse yok denecek kadar azdı. Aynı şekilde Fransa ile Aşağı Tuna kentleri arasındaki ticari ilişkilerin de büyük bir kısmı Rum ve İngiliz tüccarlar aracılığıyla yapılmaktaydı. Ordu, Fatsa, Ünye, İskenderun, Mersin gibi küçük iskele kentlerinin yanında Samsun ve Giresun gibi daha büyük liman kentlerinde dahi Fransız konsolosları, konsolosluk görevlileri ve tüccarları bulunmuyordu. Mesajeri acenteleri, Fransız resmi kurumlarından önce bu kentlere yerleştiğinden, acentelerin bir kısmı aynı zamanda konsolos veya konsolos vekili olarak görev yaptılar. 1851'den 1914'e kadarki süreçte Mesajeri buharlılarının uğradığı tüm liman kentleri Fransız siyasi kurumları, tüccar ve müteşebbislerinin keşfettikleri, yerleştikleri ve her türlü faaliyetlerde buldukları yerler haline geldi.

Osmanlı sularında kısa sürede en etkin buharlı deniz nakliyat şirketlerinden biri haline gelen MM Kumpanyası'nın liman kentlerinin sosyo-kültürel yapısının değişmesine de önemli etkisi oldu. İskenderun, Mersin gibi yeni kurulan liman kentlerinin demografik yapısı, MM Kumpanyası sayesinde bölgede en fazla etkin olan Fransa'nın ticari ihtiyaçlarına göre şekillenirken, İzmir, Beyrut, Selanik, Trabzon gibi liman kentleri ise uluslar arası ticarete göre dönüşüme uğradı. MM Kumpanyası, Fransız politikası ve duygudaşlığının bölgedeki yansımından hareketle Ermeniler ve Marûniler gibi Osmanlı tebaası gayrimüslimleriyle etkileşim yapılarını tedricen kullanma yoluna gitti. Aynı zamanda Fransız emperyalizmiyle bu gruplar arasında çıkar uyumu sağlamanın yanında Fransız misyonerlerini himayesi altında bila-bedel Osmanlı topraklarına naklederek mezhep uyumunun da oluşturulmasında önemli rol oynadı. Şirketin Osmanlı sahil kentlerindeki acenteleri bünyesinde çoğunlukla Katolik Ermeni ve Marûniler kısmen de Rumlar istihdam edildi. Benzer şekilde acentelerin iş birliği yaptığı simsar ve komisyoncuların hatta mavnacı ve hamalların bile büyük bir kısmı bunlardan oluşmaktaydı. Bu gruplar MM Kumpanyası ve Fransız şirketlerinin Osmanlı pazarına açılmasında köprü olarak kullanıldılar. Mesajeri acentelerinin bulunduğu liman kentlerinde iş hayatının bu gruplar lehinde dönüşüme uğraması çoğunluğu Ermeni ve Marûnilerden olmak üzere, liman kentlerine doğru iç göç hareketini kolaylaştırdı. Liman kentlerinin demografik yapısı gayrimüslimler lehine değişime uğradı. Batı

emperyalizmiyle iş birliği içinde hareket eden bu grupların refah seviyesinin aşırı yükselmesiyle statülerinin sosyal dengeyi tahrip edecek şekilde değişmesi, Osmanlı millet ahenginin bozulmasına neden oldu. Gruplar arasında yüzyıllardır süregelen etkileşim yerini çatışmaya bıraktı.

Osmanlı-Fransız siyasal ve kültürel hayatını etkileyen Fransız basını ve aynı zamanda Osmanlı postalarının büyük kısmının Mesajeri buharlıları tarafından taşınmasının milletler arasındaki bu ihtilafların, derinleşen düşmanlıklara dönüşmesine büyük etkisi oldu. MM Kumpanyası, Fransız basını, toplumu ve entelijansiyasının Osmanlı toplumuyla bağlantı kurduğu en etkin aracı konumundaydı. Fransız ve Avrupa basınında devlet nizamını ve millet ahengini bozacak mahiyette olan kışkırtıcı, ayrılıkçı ve ihtilalci yazıların Osmanlı topraklarına girişi büyük oranda Mesajeri posta buharlıları aracılığıyla yapıldı. Aynı zamanda Ermeni olaylarının yaşandığı dönemde komitacıların yolculuk ettikleri, gizli yazışmalarını yaptıkları ve hatta silahlarını nakledeken kullandıkları yegâne iletişim araçları, ülkelerin toprak bütünlüğünün devamı olarak kabul edilen ve tahkikat durumunda sadece konsoloslar ve yetkililerin refakatiyle girilebilen Mesajeri ve diğer yabancı nakliyat şirketlerine ait buharlılar oldu. Osmanlı Devleti, ülke bütünlüğünün, devlet nizamının ve millet ahenginin bozulmasına etki eden “*evrak-ı muzır*ra” ve “*eşya-yı memnua*” adını verdiğini zararlı postaların ülkeye girişini engelleyebilmek maksadıyla 1860’lardan itibaren yabancı posta ofislerini kaldırmak teşebbüsünde bulundu. Bu amaçla 1874’ten itibaren üyesi olduğu Uluslararası Posta Örgütü, yabancı posta ofislerinin kaldırılması bir yana Osmanlı’yı hali hazırdaki haklarından da mahrum bıraktı. Hatta zararlı evrak olarak görülen postaların açılması yüzünden Osmanlı Devleti yüksek miktarda tazminat cezaları ödemek zorunda bırakıldı.

Mesajeri ve diğer yabancı buharlı nakliyat şirketlerin Osmanlı sularında rekabet halinde olması aynı zamanda uluslar arası göçü teşvik eden en önemli etkenlerden biri oldu. Sayıları yüz binlere ulaşan Osmanlı vatandaşları Avrupa ve Yeni Dünya ülkelerine göç ettiler. Mesajeri gibi nakliyat şirketleri yüksek miktarda kâr getiren göç pastasından daha fazla pay alabilmek için sıkı rekabete girdiler. Hatta bu göçleri organize eden yasadışı göç şebekeleri ortaya çıktı. Mesajeri ve diğer nakliyat şirketleri çoğu zaman yasadışı göçü organize eden göç şebekeleriyle iş birliği içinde hareket ettiler. Göç eden nüfus daha çok gayrimüslimlerden bilhassa Ermeni ve Marûnilerden oluştuğu için

Anadolu ve Suriye dâhilinde Müslüman nüfusta artış oldu. Aynı zamanda Anadolu, Suriye ve Cebel-i Lübnan bölgesinde göçten boşalan toprakların büyük bir kısmı işlenemez durumda atıl kaldı. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren muazzam miktarda artan iç ve dış göçler ülkenin demografik yapısını temelinden sarstı.

Osmanlı sahil kentlerinin Fransız emperyalizmine açılmasında MM Kumpanyası hiç şüphesiz öncü bir rol oynadı. Sahil kentlerinin demiryolu ağlarıyla ard ülkesine bağlanması ise emperyalizmin karasal yönünü tamamladı. Şirket buharlıları ilk seferlerinde Fransız tüccar, sanayici ve iş adamlarını tamamen yabancı oldukları Osmanlı topraklarına taşıyarak Fransız sermayesinin bölgeye akışına büyük katkı sağladı. Mesajeri'nin başını çektiği Fransız emperyalizmin çarkları mahiyetinde olan bu tazammun yapı, rekabet halinde olduğu benzeri yapılarla bir bütün olarak XIX. yüzyıl Osmanlı ekonomisi, siyasi, sosyal hayatı ve kurumlarını derinden etkileyerek dönüşüme uğratsa da Osmanlı Devleti ve toplumu genelde Batı, özelde Fransız emperyalizmine karşı, geleneksel yapılarını muhafaza ve ıslah etme yoluna giderek, sonuna kadar direnç gösterdi.

## KAYNAKÇA

### **BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ**

#### **A.DVN.**

32/75; 36/88.

#### **A. M.**

26/33; 26/37.

#### **A. MKT. NZD.**

191/79; 208/17.

#### **A. MKT. MHM.**

583/10, 398/62; 292/100; 291/56.

#### **A. MKT. UM.**

505/86.

#### **BEO.**

55/4084; 443/33156; 475/35616; 475/3568; 551/41285; 867/64987; 1025/76844;  
1096/82141; 1168/87594; 1261/94534; 1316/98664; 1337/100202; 1430/107206;  
1467/109994; 689/51642; 1648/123574; 247/18505; 2458/184309; 2570/192715;  
2669/200152; 2669/200152; 2759/206915; 2799/209918; 2882/216117; 2893/216962;  
2872/215344; 2893/216962; 2955/221599; 1676/125637; 3060/229430; 4111/308291;  
4176/313154.

#### **DH. EUM. EMN**

1/12.

#### **DH. EUM. THR.**

94/8.

#### **DH. İD.**

121/7.

#### **DH. H.**

61-1/51.

#### **DH. MKT.**

2138/15; 2744/42; 85/35; 366/86; 1010/52; 862/9; 1578/14; 318/28; 305/37; 1578/14;  
351/32; 2078/43; 2108/71; 1474/39.

#### **DH. TMIK. M.**

73/90; 72/12; 44/78; 37/13; 48/62.

**HR. HMs. İŞO.**

186/69; 161/57.

**HR. TO.**

54/67; 319/9; 456/66; 512/73; 456/66; 319/9; 200/17; 200/73; 350/23;197/50; 200/27;  
552/42; 473/19; 489/26; 490/19; 195/61; 195/61; 195/61; 68/42; 73/14.

**HR. MKT.**

136/17; 198/8; 245/96; 189/72; 85/35;136/17; 311/68; 322/65; 323/91; 214/56; 216/76;  
347/53; 347/88; 379/18.

**HR. SYS.**

2776/2; 1523/12.

**HR. SFR..3**

8/105; 8/135.

**İ. BH.**

6/1322 N-2.

**İ. DH.**

412/27330; 376/24867.

**İ. HR.**

228/13369; 387/1321 Z 06; 396/1323 Ra 23; 693/16; 149/7890; 149/7890; 693/16.

**İ. HUS.**

47/1313 Z. 13; 26/1312 M 074.

**İ. MTZ**

(01). 24/1171.

**İ. MTZ. CL.**

1/37.

**İ. MVL.**

401/14423; 401/17423.

**İ. MM.**

30/841.

**İD.**

230/13830.

**İ. DUIT.**

142/1.

**İ. TAL.**

1/1310 M-064; 79/1312 Za. 10; 125/131 B. 075; 136/1315 Z. 060; 201/1317 L. 047.

**İ. ZB.**

1/1312 Ra. 13.

**MKT. MHM.**

74/28.

**MV.**

94/13; 96/3; 49/80.

**MVL.**

67/1001; 626/38; 736/84.

**ŞD.**

567/6; 2283/11; 2733/3; 1148/35; 2683/42; 2682/3; 567/6; 567/6; 2117/37; 2117/37;  
2431/19.

**TFR. I. A.**

5/497.

**TFR. I. SL.**

198/19712.

**Y. A. HUS.**

182/66; 336/48.

**Y. A. RES.**

86/57.

**Y. EE. KP.**

6/555; 18/1743

**Y. MTV.**

137/84; 245/73; 155/75.

**Y. PRK. ASK.**

102/39-1; 102/39-2; 158/51; 41/46; 57/21; 155/49.

**Y. PRK. UM.**

1/46.

**ZB.**

590/122; 482/130.

## DENİZ MÜZESİ ARŞİVİ

### Mektubi

MKT. I., 1619/19; MKT. I., 335/31; MKT. I. 329/25; MKT. III. 24/176.

### Şura-i Bahriye

16/162A; 4/78A.

*4942 Yerli ve Ecnebi Vapurların Navlun Defteri, Rebiyyülevvel 1314.*

*Liman Nizamnamesi 3 Şaban 1268*

## ARCHIVES NATIONALES DE FRANCE

F/12 7464; F/12. 6767; F/12. 6757; F/12 7199; C. 999.

## ARCHIVES DE L'ASSOCIATION FRENCH LINES

1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes.*

1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851.*

1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes Imperiales, Societe Anonyme, Decret du 22 Janvier 1852.*

1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Statuts de la Societe,*

1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes Imperiales, Services Regulier de Correspondance par Bateaux a Vapeur entre Marseille et Alger, Oran, Tunus.*

1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales, Convention Pour l'Extension des Services Postaux, Le 25 Fevrier 1854.*

1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Convention pour Marseille a Constantinople.*

1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales, Convention Pour un Service Regulier de Correspondance par Bateaux a Vapeur entre Constantinople, Varna, Kamiash, Balaklava.*

- 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Convention pour l'Organisation des Services Postaux dans la Mer Noir (Ligne du Danube et de Trebizonde) Modificative de la Convention du 28 Nov. 1854.*
- 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales, Ligne Transatlantiques du Bresil et de la Plata, Convention 16 Sep. 1857, Paris 1859.*
- 1997 002 5235, *Service Maritimes des Messageries Imperiales, Reglement General du Service Exterieur, Tome Premier (2me. Partie), Marseille 1864.*
- 1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1851.*
- 1997 002 4857, *Convention du 16 Fevrier 1854.*
- 1997 002 4857, *Convention du 16 Septembre 1857.*
- 1997 002 4857, *Convention du 11 Juillet 1911.*
- 1997 002 5164, *Compagnie des Services Maritimes des Messageries Imperiales, Convention, pour le Transport des Malades et Blesses de l'Armé.*
- AFL. 1997 002 4837, *Compagnie des Messageries Maritimes, Direction de L'Exploitation.*
- AFL. 1997 002 5744, *Compagnie des Messageries Maritimes a Alexandrette, Origine de la Proprieté.*

### **Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Yıllık Genel Toplantılarına Ait Raporlar**

- 1997 002 5199, *Rapport du Conseil d'Administration lors de l'Assemblée Générale Extraordinaire des Actionnaires 1853-1871.*
- 1997 002 5200, *Rapport du Conseil d'Administration Lors de l'Assemblée Générale Extraordinaire des Actionnaires 1872-1876.*
- 1997 002 5202, *Rapport du Conseil d'Administration Lors de l'Assemblée Générale Extraordinaire des Actionnaires 1886-1891.*
- 1997 002 5205, *Rapport du Conseil d'Administration Lors de l'Assemblée Générale des Actionnaires et Document a l'Appui du Rapport, 1892-1894.*
- 1997 002 4717, *Rapport du Conseil d'Administration Lors de l'Assemblée Générale des Actionnaires et Document a l'Appui du Rapport, 1895-1905.*
- 1997 002 5204, *Rapport du Conseil d'Administration Lors de l'Assemblée Générale Extraordinaire des Actionnaires 1905-1934.*



Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın 1877-1884 yılları arasındaki yıllık genel toplantılarına dair tutanaklar kayıp durumdadır.

**Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Osmanlı Liman Kentlerindeki Acentelere Ait Raporlar.**

1997 002 4389 Rapport Generale de Services de Alexandrette, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnementements, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1880-1883; 1886-1913.

1997 002 4391 Rapport Generale de Services d'Alexandrie, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnementements, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1880-1881; 1883; 1886-1914.

1997 002 4395 Rapport Generale de Services de Batoum, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnementements, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1886-1914.

1997 002 4395 Rapport Generale de Services de Beyrouth, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnementements, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1880-1884; 1886-1899; 1904-1910; 1913.

1997 002 4404 Rapport Generale de Services de Constantinople, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnementements, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1881-1883; 1902-1913, 1920-1922.

1997 002 4405 Rapport Generale de Services de Dardanelle, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnementements, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1880-1883; 1886-1889; 1891-1895; 1903; 1905-1908.

1997 002 4414 Rapport Generale de Services de Galatz-Ibraila, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnementements, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1880-1883; 1883; 1886-1890.

1997 002 4421 Rapport Generale de Services de Jaffa, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnementements, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1880-1881; 1883; 1886-1889; 1891-1908; 1911-1913.

1997 002 4428 Rapport Generale de Services de Larnaca, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnementements, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1886-1889; 1891-1894; 1896; 1900; 1904-1908.

- 1997 002 4428 Rapport Generale de Services de Lattaquie, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnements, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1880-1883; 1886-1902; 1904-1906.
- 1997 002 4422, Rapport Generale de Services de Kerassunde, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnements, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1880-1883; 1886-1896; 1904-1909.
- 1997 002 4443 Rapport Generale de Services de Mersina, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnements, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1881; 1883; 1886-1913.
- 1997 002 4466 Rapport Generale de Services de Salonique, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnements, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1880-1883; 1886-1908.
- 1997 002 4467 Rapport Generale de Services de Samsoun, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnements, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1882-1883; 1886-1888; 1890-1893; 1895-1913.
- 1997 002 4473 Rapport Generale de Services de Smyrne, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnements, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1880-1883; 1886-1901; 1904-1913.
- 1997 002 4476 Rapport Generale de Services de Sulina, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnements, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1880-1883; 1888.
- 1997 002 4487 Rapport Generale de Services de Trebizonde, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnements, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1880-1883; 1886-1889; 1891-1900; 1903-1908.
- 1997 002 4485 Rapport Generale de Services de Toulcha, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnements, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1880; 1882-1883.

## **ESERLER**

*Abordage des Bateaux a Vapeur Le Simois et L'Utile* (1855), Barlatier et Demonchy, Marseille.

- Annales du Commerce Exterieur Egypte, Faits Commerceiaux, N° 7, Annales du Commerce Exterieur Afrique, Egypte, Mer Rouge, Abyssinie 1843-1866* (1867), Tome I, Librairie Administrative de Paul Dupont, Paris.
- Actes de Constitufs de la Compagnie Universelle du Canal du Suez* (1866), Editeur Henri Plon, Paris.
- AGHASSÍ (1894), *Zeitoun: Depuis les Origines Jusqu'a l'Insurrection de 1895*, Traduction d'Archag Tchobanian, Edition Dv Mercvre de France, Paris.
- AHMET CEVDET Paşa (1993), *Tarih-i Cevdet*, I, İstanbul.
- AHMET CEVDET Paşa (1991), *Tezakir*, (Yayınlayan Cavit Baysun) 40, TTK. Ankara.
- AKALIN Durmuş ve ÇELİK Cemil (2012), "XIX. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de İngiliz Fransız Rekabeti ve Osmanlı Devleti", *Turkish Studies*, Volume 7/3, Summer, s. 21-45.
- AKYILDIZ, Ali (2007), *Haliçte Seyrüsefer Haliç Vapurları Şirketi*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul.
- ALLARD, D. C. (1864) , *Souvenir D'Orient les Echelles du Levant*, Paris.
- ALLIX, Andre (1942), "Le Danube Jusqu'en 1939", *Les Etudes Rhodaniennes*, Vol 17, N° 3-4, s. 93-94.
- ALPHONSE, Bertrand ve EMİLE Ferrier (1887), *Ferdinand de Lesseps: Sa Vie, Son Oeuvre*, Editeurs G. Charpentiers, Paris.
- A Few Lines About Alexandria* (1911), İskenderiye ve Mısır Belediyesi'nin izniyle basılmıştır, İskenderiye.
- ANASTASSİADOU, Meropi (1998), *Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri Selanik (1830-1912)*, (Çev. Işık Ergüden) Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Annales Commerce du Exterieur Publiées, Annales du Commerce Extrieur, No. 17. Turquie* (1869), Publiées par le Departement de l'Agriculture et du Commerce 1860-1868, Paris.
- Annales de la Congregation de la Mission* (1868), Ecrites par les Pretres de Cette Congregation et par Les Filles de la Charité, Imp. Adrien le Clere, Paris.
- Annales du Commerce Exterieur Russie* (1857), Faits Commerciaux No 1 a 12 1843 a 1856, Faits Commerciaux N. 7, Publiées Le Departement de L'Agriculture, du Commerce et Des Travaux Publics, Paris.

- Annales du Commerce Exterieur Turquie* (1860), Fait Commerciaux No 1 a 14, Turquie 1844-1859, Faits Commerciaux No: 2, Publie par le Departement de L'Agriculture, du Commerce et Des Travaux Publics, Paris.
- Annales du Commerce Exterieur Turquie* (1869), Faits Commerciaux, N° 22, 1862-1863, Librairie Administrative de l'Aul Dupont, Paris.
- Annales du Commerce Exterieur, Autriche* (1857), Faits Commerciaux N° 7, 13, Publiées Par Le Ministere de L'Agriculture du Commerce et des Travaux Publics, Fevrier 1843 a Fevrier 1857, Paris.
- Annales Du Commissariat General Terre Sainte* (1863), Imp. Adrien le Clere, Paris.
- ANTIER, Jean-Jacques (1995), *Les Premiers Paquebots a Vapeur, Bertrand de Quenetain*, Saint Malo.
- ARNAUD, Georges (1925), "La Navigation Sur Le Danube", *Annales de Geographie*, N° 191, s. 468-470.
- ASLAN, Taner (2012), *Osmanlı'da Levant Postaları*, Berikan Yayınevi, Ankara.
- Avusturya Devleti Tebaasının Memâlik-i Osmaniye'de Ticaretlerine Dair Mevadd-ı Ahdiye Mecmuasıdır*, (1846), Darü't-Tıbaatü'd-devlet-i İmparatoriye, Viyana.
- BAĞIŞ, Ali İhsan (1983), *Osmanlı Ticaretinde Gayr-i Müslimler, Kapitülasyonlar-Berathlı Tüccarlar Avrupa ve Hayriye Tüccarları (1750-1839)*, Turhan Kitabevi, Ankara.
- BAL, Nurcan (2011), "İlk Buharlı Gemimiz Buğ Gemisi", *Yediköta*, Aylık Tarih ve Kültür Dergisi, S. 31, s. 19-24.
- BALCI, Sezai (2011), "Sultan II. Abdulhamid Döneminde Yabancı Basın", *Devr-i Hamid Sultan II. Abdülhamid*, V. Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri, s. 43-66.
- BARJOT, Dominique (1999), *Les Patrons du Second Empire: Marseille*, Picard Edition, Paris.
- BASKICI, Mehmet Murat (2005), *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitapevi, Ankara.
- BASKICI, Murat (2012), "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, LXVII, S. 3, s. 33-35.
- BAYIL, Yüksel (2013), "1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Osmanlı Ordusunun İkmal ve İaşesi", *History Studies International Journal of History*, V, S. 1, Ocak, s. 17-38.

- BAZANCOURT, Cesar Lecat (1857), *L'Expedition de Crimée La Marine Française dans la Mer Noire et la Baltique, Chronique Maritimes de la Guerre D'Orient*, Tome Premier, Librairie D'Amyot, Paris.
- BEDİZ, Danyal (1951), “Süveyş Kanalı'nın Önemi”, IX, S. 3, *DTCFD*, s. 329-352.
- BEHÇET, Mehmed, TEMİMİ Refik (H. 1333), *Beyrut Vilayeti*, Vilayet Matbaası, Beyrut.
- BERNADAC, Bernard ve GALLOCHER Pierre (1989), *Histoire de la Compagnie de Navigation Paquet*, Marseille.
- BEŞİRLİ, Mehmet (2004), “Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi (1911)”, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 11, s. 179-204.
- BİRECİKLİ, İhsan Burak (2012), “İştib Vukûâtı 1911: Bulgar Çetecilerin Çarşı Camii'ne Bombalı Saldırısı”, *Uluslar arası Balkan Sempozyumu Bildirileri 5-7 Ekim 2012*, Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta, s. 229- 251.
- BLAKE, George (1960), *Lloyd's Register of Shipping 1760-1960*, London.
- BOIS, Paul (1988), *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille, XIX-XX e. Siecles, Armements Marseillais Compagnies de Navigation et Navires a Vapeur (1831-1988)*, Tome II, Chambre de Commerce et d'Indutrie de Marseille, Marseille.
- BOIS, Paul (1991), *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes, Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> Siecles Tome VII.*, Cambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence, Marseille.
- BOISSIERE, M. (1919), *La Syrie, Importance Actuelle des Interets Français en Syrie, Leur Deveoppement dans l'Avenir*, Paris.
- BOITEAU, M. Paul (1863), *Les Traités de Commerce Texte de Tous les Traités en Vigueur*, Librairie de Guillaumin et C., Paris.
- BOSTAN, İdris (1991), “İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliye Tüccarları”, *Türklük Araştırmaları Dergisi*, S. 6, İstanbul, s. 20-35.
- BOSTAN, İdris (2007), *Osmanlılar ve Deniz*, Küre Yayınları, İstanbul.
- BOUIS, Aimé (1907), *Le Livre D'Or de Marseille*, Marseille.
- BOURGEOİS, Emile (1931), *Manuel Historique de Politique Etrangere*, Tome III., Librairie Classique et Gene Belin, Paris.

- BOZKURT, Gülnihal (1996), *Gayrimüslim Osmanlı Vatandaşları'nın Hukuki Durum (1839-1914)*, TTK. Ankara.
- BÖKE, Pelin (2009), "İzmir Karantina Teşkilatı'nın Kuruluşu ve Faaliyetleri (1840-1900)", *ÇTTAD*, VIII, S. 18-19, Bahar-Güz, s.137-159.
- BRAUDEL, Fernand (1994), *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, I., Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, İmge Kitapevi, Ankara.
- "Buhar", *Meydan Larousse Büyük Lügat ve Ansiklopedi* (1992), III., Sabah Yayınları, İstanbul, s. 441.
- BUKHARIN, Nikolai (2012), *Imperialism and World Economy*, Hardpress, London.
- BUZPINAR, Ş. Tufan (2003), "Suriye ve Filistin'de Avrupa Nüfuz Mücadelesinde Yeni Bir Unsur: İngiliz Misyonerleri (19. Yüzyıl)", *İslam Araştırmaları Dergisi*, S. 10, s.107-120.
- CABLE, Body (1937), *A Hundred year History of the P&O, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, I. Nicholson and Watson Limited, London.
- CALLİGAS, Paul (1997), *Voyage a Syros, Smyrne et Constantinople en 1844*, L'Harmattan.
- CAMİLLE, Allard (1902), *Souvenirs d'Orient, Les Echelles du Levant*, Paris 1864, s. 68; Baron du Gabé, *Echelles du Levant*, Librairie Th. J. Plange, Paris.
- CAROUR, Roger (1968), *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, Editions André Bonne, Paris.
- CATY, Roland ve RİCHARD Eliane (1986), *Armateurs Marseillais au XIXe Siecle*, Tome I, Chambre De Commerce et d'Industrie de Marseille, Marseille.
- CERVATİ, C. (1909), *Annuaire Oriental du Commerce*, 10 me Année İstanbul 1891 (1308-1309). CERVATİ, C., *Guide Horaire General International Pour le Voyageur en Orient, Constantinople*, Publie par Cervati et C., Paris.
- Cezayir-i Bahr-i Sefid Salnamesi*, (1293).
- Cezayir-i Bahri Sefid Salnamesi*, (1312).
- CLARIDGE, R. T. (1837), *A Guide Along the Danube, from Vienna to Constantinople, Smyrna, Athens, the Morea, the Ionian Islans, and Venice*, Lonrda.
- COLİN, Ambroise (1901), *La Navigation Commerciale Au XIXe Siecle*, Paris.
- COLLAS, M.B.C. (1864), *La Turquie en 1864*, E. Dentu Editeur, Paris.

- COLOMES, Louis (1929), *Le Role de Marseille dans les Relation Politiques et Economiques de la France avec les Pays D'Orient*, These pour le Doctorat en Droit, Université d'Alger, Toulouse.
- Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires du 29 Mai 1873* (1873), Imprimerie Centrale Des Chemin des Fer, Paris.
- Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires 27 Mai 1876* (1876), Imprimeries Centrale des Chemin de Fer, Paris.
- Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires 31 Mai 1887* (1887), Imprimeries Centrale des Chemin de Fer, Paris.
- Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires 31 Mai 1888* (1888), Imprimeries Centrale des Chemin de Fer, Paris.
- Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires 4 Juin 1864* (1864), Imprimeries Centrale des Chemins de Fer, Paris.
- Compagnie des Services Maritimes des Messageries Imperiales, Assemblee Generale du 10 Juin 1861-1879* (1879), Imprimerie Centrale Des Chemin des Fer, Paris.
- Compagnie des Services Maritimes des Messageries Maritimes des Messageries Imperiales, Assemblée Générale des Actionnaires, Depuis sa Creation le 8 Juillet 1851, Jusqu'au 20 Decembre 1858* (1858), Paris.
- Compagnie Generale Des Comptoir Levantins Memoir et Documents Sur Le Commerce des Pays D'Europe* (1850), Impremerie Centrale de Napoleone, Paris.
- COONS, Ronald E. (1975), *Steamships, Statesmen, And Bureaucrats, Austrian Policy Towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd 1836-1848*, Franz Steiner Verlag GMBH, Wiesbaden.
- Correpondence Respecting the Suez Canal Egypt 1884* (1884), No. 3 Printed By Harrison and Sons, London.
- Correspondance de Napoleon I.* (1860), Publiée par Ordre de l'Empereur Napoleon III, Tome V, Paris.
- Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues, Commercial No 1*, (1897), Printed For Her Majesty's Stationery Office, London.
- Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues* (1897), Printed For Her Majesty's Stationery Office, London.
- Correspondence Respecting the Smyrna Quay Dues 1872-82* (1882), Printed by Harrison and Son, London.

- CORTANZE, H. De. (1998), "Samsun Raporu (1898)", (Çev. Bayram Kodaman-Muzaffer Durmuş), *OMU Eğitim Fakültesi Dergisi*, S. 3, Aralık, s. 185-205.
- COUVENHES, Marie-Françoise Berneron (2004), "French Mail Contracts with Private Steamship Companies, 1835-1914", *Business and Economic History*, Vol 2, s. 6-12.
- COUVENHES, Marie-Françoise Berneron (2007), "La Concession des Services Maritimes Postaux au XIXe Siecle: La Cas Exemplaire des Messageries Maritimes" *Revue Economique*, Vol. 58, No. 1, Jan., s. 259-276.
- COUVENHES, Marie-Françoise Berneron (2000), "Le Rôle de l'Agent des Messageries Maritimes a Alexandrie de 1882 a 1914: de 1882 a 1914: Coordination, Information, Innovation", *Histoire, Economie et Société*, 19e année, No. 2, s. 267-290.
- COUVENHES, Marie-Françoise Berneron (2007), *Les Messageries Maritimes : l'Essor d'Une Grande Compagnie de Navigation Française, 1851-1894*, PUPS, Paris.
- ÇAKIR, Hamza (2004), "Türkçe Basında "Marka" Rekabeti", *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S.16, s. 27-36.
- ÇAKIR, Hamza (1997), *Osmanlı Basınında Reklam*, Elit Reklamcılık, Ankara.
- ÇAMAŞ, Necdet, KURT Dursun ve KINAY Ahmet (2011), "Canik Sancağı'nda Tütün ve Rejisi" *Samsun Sempozyumu 2011*, Samsun, s. 5-9.
- ÇELİK, Kürşat (2010), *Osmanlı Hakimiyeti'nde Beyrut (1839-1918)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Fırat Üniveristesi, SBE., Tarih Anabilim Dalı, Elazığ.
- DAUMALİN, Xavier, COURDUÏRÉ, Marce (1997), *Vapeur et Revolution Industrielle a Marseille (1831-1853)*, Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence.
- DAUPRAT, E. (1872), *La Question du Tonnage, Le Canal des Deux-Mers et Les Actionnaires de Suez*, E. Lachaud, Libraire-Editeur, Paris.
- DELAFOSSÉ, Jude (1869), *Un Mot aux Actionnaires du Canal de Suez, Par ex-Chef de Section aux Messageries Imperiales*, Paris.
- DEBİN, Ma (1996), "The Modern Silk Road: The Global Raw-Silk Market, 1850-1930" *The Journal of Economic History*, Vol. 56, No. 2, Jun., s. 330-355.
- DEMİR, Tanju (2005), "Salih Zeki ve Ecnebi Postahaneleri'nin Kaldırılması Konusundaki Görüşleri" *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, VII/1, s. 169-185.



- DEMİREL, Fatmagül (2007), *II. Abdülhamid Döneminde Sansür*, Bağlam Yayıncılık, Mart.
- DEMORGNY, G. (1911), *La Question du Danube*, Revueil Sirey, Paris.
- DETHIER, Philipp Anton (1993), *Boğaziçi ve İstanbul (19. Yüzyıl Sonu)*, (Çev Ümit Öztürk), Eren Yayıncılık, İstanbul.
- DIGIROĞLU, Filiz (2007), *Memalik-i Osmaniye Duhanları Müşterekü'l-Menfaa Reji Şirketi, Trabzon Reji İdaresi, 1883-1914*, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul.
- DIVINE, David (1960), *The Splendid Ships: The Story of the Peninsular and Oriental Line*, F. Muller, London.
- Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1887 on the Vilayet of Adana* (1888), No. 406, Printed by Harrison and Sons, London.
- Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance* (1892), "France, Marseille, No: 1182, Reference to Previous Report, Annual Series", Printed for Her Majesty's Stationery Office, London.
- DİSLERE, Paul (1893), *Droit et Devoirs des Français dans les Pays D'Orient et Extreme-Orient*, Paris.
- DİVİNE, David (1960), *The Splendid Ships: The Story of the Peninsular and Oriental Line*, F. Muller, London.
- DURAN, Tülay (2004), "Deniz Ticaretimiz", *BTTD.* S. 89, Haziran, s. 81-89.
- DURAN, Tülay (2004), "Deniz ve Denizcilik Tarihimiz", *BTTD.*, S. 87, Nisan, s. 97-105.
- DUVERNOY, Jean (1941), *Le Regime International Du Danube*, Université de Grenoble, Faculté de Droit, These Pour Le Doctorat en Droit, Grenoble.
- Düstur* (1289), Matbaai Amire, İstanbul.
- EFENDİ, Ahmet Lûtfî (1989), *Vak'a-Nüvis Ahmet Lûtfî Efendi Tarihi*, (Haz. Münir Aktepe), XI, TTK. Yayınları Ankara.
- EFENDİ, Ahmet Lûtfî (1999), *Vak'anüvis Ahmet Lûtfî Efendi Tarihi*, 6-7-8, (Haz. Yücel Demirel), Tarih Vakfı Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- EKİNCİ, Ekrem Buğra (2000), "Tanzimat Devri Osmanlı Mahkemeleri", *Yeni Türkiye*, S. 31, Ocak- Şubat, s. 764-765.

- EKİNCİ, Ekrem Buğra (2008), *Osmanlı Hukuku Adalet ve Mülk*, Arı Sanat Yayınevi, İstanbul.
- EKİNCİ, İlhan(2007) , “19. Yüzyıl’ın İkinci Yarısında Samsun’da Deniz Ulaşımı”, *Geçmişten Geleceğe Samsun*, İkinci kitap, Samsun, s.113-142.
- EKİNCİ, İlhan (2011), “Osmanlı Deniz Ticaretinde Ölçü Birimlerinin Batılılaşmasına Bir Örnek: Kile’den Tonilatoya, Moorsom Usulü’nün Uygulanması”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, V, S. 17, Bahar, s. 311-324.
- EKİNCİ, İlhan (2006), “Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri”, *Karadeniz Araştırmaları*, Sayı 10, Yaz, s. 25-54.
- EKİNCİ, İlhan (2006), “XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticareti’nde Değişim ve Tepkiler”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXI, S. 2, Aralık, s. 35-76.
- EKİNCİ, İlhan (1998), *Tuna Komisyonu ve Tuna’da Ticaret (1856-1883)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi SBE., Tarih Anabilimdalı, Samsun.
- ELDEM, Edhem (2000), *Osmanlı Bankası Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- ENGİN, Vahdettin (1993), *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul.
- EPSTEIN, M. (1908), *The Early History Of The Levant Company*, London.
- ERİM, Nihat (1953), *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri (Osmanlı İmparatorluğu Andlaşmaları*, I, Ankara Üniv. Hukuk Fak. Yay., TTK Basımevi, Ankara.
- ESER, Ebru (2003), *Salnamelere Göre 19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Trabzon Vilayeti*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi SBE., Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı, Ankara.
- ETIENNE, Taillamite (1970), “Les Orgines de la Navigation a Vapeur”, *Bibliothèque de l’Ecole des Chartes*, Année, Volume 128, No. 2, s. 474-478.
- FARNIE, Douglas A. (1969), *East and West of Suez: Canal in History 1854-1936*, Clarendon Press, London.
- FAROQHİ, Suraiya (2004), “Krizler ve Değişim 1590-1699”, *Osmanlı İmparatorluğu Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, Ed. Halil İncılık, Donald Quataert, II, Eren Yayıncılık, İstanbul.
- FEENER, R. Michael (2011), “New Networks and New Knowledge: Migrations, Communications and the Refiguration of the Muslim Community in the

- Nineteenth and Early Twentieth Centuries”, *The New Cambridge History of Islam*, Ed. Robert W. Hefner, Volume 6, Cambridge University Press, s. 39- 68.
- FESCH, Paul (1999), *Abdulhamid’in Son Günlerinde İstanbul*, (Çev. Erol Üyepazarcı), Kurtiş Ofset, İstanbul.
- FİNİDORİ, Charles (2008), *La Compagnie Valery Freres et Fils, Armateurs Cap Corsins 1840-1883*, Editions Alain Piazzola, Sainte Lucie.
- Foreign Office 1887, No: 41, Reports on Subjects of General and Commercial Interest Austria-Hungary, Report on the History of the Austrian-Hungarian Lloyd Steam Navigation Company* (1887), No: 41, Presented to both Houses of Parliament by Command of Her Majesty, London March.
- FOUQUE, M. (1843), *Histoire Raisonnée du Commerce de Marseille*, Volume I, Libraire Chez Roret, Paris.
- GAIN, G. (1861), *Compagnie des Services Maritimes des Messageries Imperiales, Notes sur la Navigation, Entre Constantinople et Ibraila*, d’une Carte Partielle du Danube, Entre Sulina et Ibraila, Typographie et Lithographie Veuve Marius Olive, Marseille.
- GALLAGHER, John ve ROBINSON (1953), Ronald, ”The Imperialism of Free Trade”, *The Economic History Review*, New Series, Vol 6, No. 1, s. 1-15
- GENCER, Ali İhsan (1986), *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, Türkiye Denizciler Sendikası Yayını, İstanbul.
- GENÇ, Elif Süreyya (2005), *Osmanlı İmparatorluğu’nda Yenileşme ve Buhar Makinaları*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniv. SBE. Sosyoloji Anabilimdalı, İstanbul.
- GEORGES, M. Philippar ve BALLENA (1928), Saboulin, *Compagnie des Messageries Maritimes 1852-1927, 75eme Anniversaire*, Paris.
- GEYİKDAĞI, V. Necla (2008), *Osmanlı Devleti’nde Yabancı Sermaye (1854-1914)*, Hil Yayınları, İstanbul.
- GINSBURG, Benedict William (1901), “Shipping Subsidies” *Journal of Royal Statistical Society*, Vol. 64, No. 3, Sep., s. 461-484.
- GIRARD, Louis (1952), *La Politique des Travaux Publics du Second Empire*, Armand Colin, Paris.

- GIRARD, M. Louis (1970), "Les Grandes Compagnies Maritimes sous le Second Empire" Michel Mollat, *Les Origines de la Navigation a Vapeur*, Puf, Paris, s. 107-118.
- GIRAUD, Hubert (1929), *Les Origines et L'evolution e la Navigation a Vapeur a Marseille (1829-1900)*, Societé Anonyme du Semophore de Marseille.
- GIUSEPPE, Stefani ve ASTORÌ Bruno (1938), *Il Lloyd Triestino: Contributo Alla Storia Italiana della Navigazione Marittima*, Verona.
- Gli Statuti del Lloyd Dopo la Istituzione della II. Sezione (Navigation)*, 2 Agosto 1846.
- GOFF, Armelle Le (2005), *Centre Historique des Archives Nationales, Ministère de L'Insruction Publique Service des Missions, Mission Scientifiques et Litteraires*, Paris.
- Good Words For 1866* (1866), Edited Norman Macleod, Strahan & Co., Magazine Publishers, London and New York.
- GOUNARES, Vasiles K. ve GOUNARÌS Basil C. (1993), *Steam Over Macedonia, 1870-1912: Socio-Economic Change and the Railway Factor*, East European Monographs Boulder.
- GOUNARÌS, Basil C. (1993), "Selanik", *Doğu Akdeniz Liman Kentleri (1800-1914)*, Ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quatert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları İstanbul, s. 103-120.
- GÖÇMEN, Muammer (1995), *İsviçre'de Jöntürk Basını ve Türk Siyasal Hayatına Etkileri*, Kitabevi, İstanbul.
- GÖKDEMİR, Oktay (1993), "XIX. Yüzyıl Sonunda İzmir ve Çevresinde Tütün Kaçakçılığı", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Özel Sayı I, S. 3, s. 324-333.
- GRANT, Jonathan A. (2007), *Rulers, Guns and Money: The Global Arms Trade in the Age of Imperialism*, Printed in the United States of America, Harvard College.
- GROUT, Henry (1908), *Les Services Maritimes Postaux en France*, Libraires V. Giard & E. Briere, Paris.
- GRÉHAN, Amédée (1853), *France Maritimes*, Tome I., Sous le Patronage du Ministre de la Marine, Dutertre Libraire-Editeur, Paris.
- GROUT, Henry (1908), *Les Services Maritimes Postaux en France*, V. Giard & E. Briere, Paris.

- GUIRAL, Pierre (1970), "Commerce et Navigation de Marseille avec l'Extreme-Orient sous le Second Empire", Michel Mollat, *Les Origines de la Navigation a Vapeur*, Puf, Paris, s. 161-176.
- GUIRAL, Pierre (1957), *Marseille et Algerie 1830-1841*, Editions Ophrys, Gap.
- GÜLTEKİN, Metin (2007), "Charles Baudelaire ve Modernizm", *Sosyal Bilimler Dergisi*, VI, S. 19, s. 82-94.
- GÜMÜŞ, Şenay Özdemir (2013), "Napolyon'un Mısır'ı İşgali Sırasında Osmanlı Topraklarındaki Fransızlar", *Uluslar arası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S. 9, s. 249-278.
- GÜNDÜZ, Şinasi (2005), "Misyonerlik", *İslam Ansiklopedisi*, XXX, TDV., İstanbul, s. 193-199.
- GÜRÜN, Kâmuran (2008), *Ermeni Dosyası*, Remzi Kitapevi, 9. Basım, İstanbul.
- HAKKI, Babanzade İsmail (H.1319), *Irak Mektupları*, Birinci Baskı, Kanaat Matbaası, İstanbul.
- HALAÇOĞLU, Ahmet (2003), "1895 Trabzon Ermeni Olaylarının Başlangıcında Ermeniler Arasındaki Muhabere ve Olaya Karışan Ermenilerin Muhakemeleri" *Ermeni Araştırmaları*, S. 11, Sonbahar, s. 28-46.
- HARLAFDİS, Gelina (1996), *A History of Greek-Owned Shpping*, Published Routledge, London.
- Historique de la Compagnie Fraissinet, Deux Siecles d'Activités Maritimes et Aériennes* (1976), L'Imprimerie Générale de Provence, Marseille.
- Historique de la Compagnie Fraissinet, Reconstitue d'Après Documents d'Archives et Souvenir Personnels* (1976), L'Imprimerie Generale de Provence, Marseille.
- House of Commons Papers, Reports from Commitees Eleven Volumes* (1866), East India Comminications, Vol IX, Session 10 August 1866.
- House of Commons, To Inaquire into the Contract Packet Service, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* (1849), Printed for the Information of the Proprietors of the Company, November.
- HOWARTH, David ve HOWARTH, Stephen (1889), *The Story Of Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, Weidenfeld and Nicolson, London.
- ILBERT, Robert (1899), "İskenderiye Kozmopolit Bir Kent Miydi ?", *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Ed. Paul Dumont, François Georgeon, Tarih Varkfi Yurt Yay., İstanbul. s. 153-168.

- ISSAWI, Charles (1970), "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Routes", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 1, No. 1, Jan, s. 18-27.
- İLTER, Tuğrul (2006), "Modernizm, Postmodernizm, Postkolonyalizm: Ben-Öteki İlişkileri ve Etnosantrizm", *Küresel İletişim Dergisi*, S. 1, Bahar, s. 2-14.
- İNALCIK, Halil (2000), "İmtiyazât", *İslam Ansiklopedisi*, XXII, TDV., İstanbul, s. 245-252.
- İPEK, Nedim (2006), "Samsun Demiryolu", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, Samsun Büyükşehir Belediyesi, Samsun, s. 283-366.
- İZZET, Mehmet (1936), "Vapur Tarihçesi", *Talebe Mecmuası*, Altıncı Yıl Numara 51, s. 6-7.
- JACCOTTEY, Paul (1891), *Traité de Legislation et D'Exploitation Postales*, Librairie Administratives et Des Chemins de Fer, Paris.
- JOANNE, Adolphe ve ISAMBERT, Emile (1861), *Itineraire De L'Orient*, Librairie de L. Hachette, Paris.
- JOHNSTON, Anna (2003), *Missionary Writing And Empire 1800-1860*, Cambridge University Press, New York.
- JONES, Grosvenor M. (1916), *Government Aid to Merchant Shipping*, Government Prining Office, Washington.
- JOURDİN, Michel Mollat (1993), *Avrupa ve Deniz*, Çev. A. Muhittin Kargın, Afa Yayınları, İstanbul.
- JOUHAM, E. (1878), *Les Operations Maritimes Commerciales et Industrielles a Marseille: Comparaison Statistiques, Resultats Economiques*, Amyot Libraire, Paris 1878, Berard Libraire, Marseille.
- KALELİ, Hüseyin (2003), "19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", *Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 9, Aralık, s. 2-18.
- KARAL, Enver Ziya (1977), *Osmanlı Tarihi*, VII., 2. Baskı, TTK., Ankara.
- KARAL, Enver Ziya (1983), *Osmanlı Tarihi*, V., 4. Baskı, TTK. Yayınları, Ankara.
- KARATAŞ, Yakup ve OĞUZ, Sacit (2012), "Osmanlı Devleti'nin Son Dönem İç Gümrük Rejimi ve Bunun Taşradaki Yansımaları: Erzurum Örneği", *History Studies Internentional Jounal of History*, IV., S. 2, Temmuz, s. 213-225.

- KARPAT, Kemal H. (2010), *Osmanlı'dan Günümüze Etnik Yapılanma ve Göçler*, Timaş Yayınları, İstanbul.
- KASABA, Reşat (1994), "İzmir", *Doğu Akdeniz'de Liman kentleri (1800-1914)*, Editörler, Çağlar Keyder-Y. Eyüp Özeveren-Donald Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, s. 1-22.
- KELEŞ, Erdoğan (2009), *Osmanlı, İngiltere ve Fransa İlişkileri Bağlamında Kırım Savaşı*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, SBE., Tarih Anabilimdalı, Ankara.
- KILIÇARSLAN, M. Emre (2013), *Avusturya Lloyd Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun OMU, SBE, Samsun.
- KILIÇARSLAN, M. Emre (2011), "İskenderiye'de Vapur Düdükleri: Mısır Meselesinin Bir Vechesi" *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu-III, Mersin ve Doğu Akdeniz*, Mersin, s. 193-198.
- KILIÇASLAN, M. Emre (2010), "XVIII. Yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar İdaresi", *Karadeniz Araştırmaları*, S. 25, Bahar, s. 59-76.
- KOÇU, Reşat Ekrem (1934), *Osmanlı Muahedeleri ve Kapitülasyonlar 1300-1920 ve Lozan Muahedesi 24 Temmuz 1923*, Muallim Ahmet Halit Kitaphanesi, İstanbul.
- KONAN, Belkıs (2006), *Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, SBE., Kamu Hukuku Anabilim Dalı, Ankara.
- KÜÇÜK, Cevdet (2000), "Osmanlı Devleti'nde Rum Millet ve Ekonomik Gelişmişlikleri, Müzakere", *Din ve Vicdan Hürriyeti*, Ed. Azmi Özcan İslâmi İlimler Araştırma Vakfı, İstanbul, s. 249-254.
- KÜÇÜKKALAY, A. Mesud (2007), *Osmanlı İthalatı İzmir Gümrüğü 1818-1839*, Kitapyayınevi, İstanbul.
- KÜREKLİ, Recep (2010), "Hicaz Demiryolu'nun Akdeniz'e Açılması ile Yaşanan Sosyo-Ekonomik Dönüşüm: Hayfa Kazası Örneği", *History Studies*, Ortadoğu Özel Sayısı, s. 245-268.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat (1976), *Osmanlı İngiliz İktisadi Münasbetleri*, I ve II. Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul.

- KÜTÜKOĞLU, Mübahat (1915), “Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi”, *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti’nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul, s. 165-207.
- L’Encyclopedie des Messageries Maritimes*, Cyrille Gibergues, *Voyage a Bord des Armand Behic et Salazie entre Marseille et Yokohoma en Septembre*, <http://www.messageries-maritimes.org/salazie2.htm>, 16. 09. 2013.
- L’Union Postale Universelle, sa Fondation et son Developpement, 50. Anniversaire de l’Union 1874-1924* (1924), Publié Le Bureau International, Einsiedeln (Suisse).
- La Question Du Canal de Suez Exposé Retrospectif et Etude Pour Sa Double Solution* (1883), Par un Ancien Collaborateur et Actionnaire des Premiers Jours, Paris.
- LANDES, David S. (1958), *Bankers and Pasha, International Finance and Economic Imperialism in Egypte*, Harvard University Press, Cambridge.
- LANFANT, Commandant (2001), *Historique de la Flotte des Messageries Maritimes-1851-1975*, Association des Anciens des Etats-Majors des Messageries Maritimes, Réédition.
- Le Danube devant La Conference de Londres* (1883), par un Jeune Diplomate, Imprimerie de la Cour Royale Prop, Bucarest.
- Les Paquebots du Levant Guide des Voyageurs des Paquebots-Poste de la Mediterranée* (1853), Paris.
- LEVASSEUR, E. (1912), *Histoire du Commerce de la France, Deuxieme Partie, de 1789 a Nos Jours*, Librairie Nouvelle de Droit et de Jurisprudence, Paris.
- LEYMARIE, A. (1859), “Compagnies Privilegiees”, *Dictionnaire Universel du Commerce et de la Navigation*, Tome Premier, Librairie de Guillaumin, Paris, s. 763-768.
- Liman Mecmuası*, S. 1, 15 Mayıs 1927.
- MANAV, Nursel (2009), *Devlet Banker İlişkileri Çerçevesinde Baltazzi Ailesi*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Tarih Anabilimdalı, İstanbul.
- MCAMIS, Ellen Paulin (2012), *Building the Means of Trade and Forging a Center of Commerce in Beirut (1834-1936)*, Master of Arts, The University of Texas at Austin.
- MEEKER, Royal (1905), *History of Shipping Subsidies, 3. Series, Publications of the American Economic Association*, New York August.



- MESTYAN, Adam (2011), “*A Garden With Mellow Fruits of Refinement*” *Music Theatres and Cultural Politics in Cairo and Istanbul 1867-1892*, A Dissertation in History, Presented to the Faculties of the Central European University, Doctor of Philosophy, Hungary, Budapest.
- MIEGE, Jean-Luis (1987), “La Navigation Européenne a Alexandrie (1815-1865)”, *Revue de l’Occident Musulman et de la Méditerranée*, N° 46, s. 121-136.
- MITTON, Geraldine Edith (1913), *The Peninsular and Oriental*, London.
- Ministere des Affaires Etrangères Documents Diplomatiques Affaires Armeniennes 1895-1896* (1897), Imprimerie Nationale Paris.
- Ministère des affaires étrangères, Documents Diplomatiques, Affaire du Canal de Suez* (1875), Imprimerie Nationale, Décembre.
- Ministere du Commerce, de L’Industrie et des Colonies, Bulletin Consulaire Français Recueil des Rapports Commerciaux* (1890), Par Agents Diplomatique et Consulaires de France a L’Etranger, XX Volume, 2. Semestre 1890, Imprimerie Nationale, Paris.
- Ministre de la Marine et des Colonies, Revue Maritime et Coloniale* (1864), Tome 11., Librairie de Challamel Ainé, Paris.
- Muahedat Mecmuası* (2008), I., TTK, Ankara, s. 44-45.
- MUSNIER, Rene (1947), *Les Messageries Nationales*, Paris.
- NAMIK Kemal (2005), *Osmanlı Modernleşmesi’nin Meseleleri: Bütün Makaleler: Siyaset, Hukuk, Din, İktisat, Matbuat*, Haz. Nergis Yılmaz-İsmail Kara, C. I, Dergâh Yayınları, İstanbul.
- NAPPAS, Joseph L. (1893), *Annuaire des Commerçants de Smyrne et de L’Anatolie*, Imprimerie: *Journal de Smyrne*, İzmir.
- NAPPAS, Joseph L (1894)., *Annuaire des Commerçants de Smyrne et de L’Anatolie*, Imprimerie: *Journal de Smyrne*, İzmir.
- NECDET, Kurdakul (1981), *Osmanlı Devleti’nde Ticaret Anlaşmaları ve Kapitülasyonlar*, Döler Neşriyat, İstanbul.
- NILSSON, Guides (1907), *Guide Pratique Alexandrie, Le Caire, Ports-Said, et Environs*, Paris.
- NUTKİ, Süleyman (2011), *Kamûs-i Bahri*, (Deniz Sözlüğü), Haz. Mustafa Pultar, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul.

- OĞUZ, İbrahim (2006), *Mersin Kentinin Kuruluş Öyküsü*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Mersin.
- OKAN, Ayşegül (2003), *The Ottoman Postal and Telegraph Services In The Last Quarter of the Nineteenth Century*, The Atatürk Institute for Modern Turkish History, Master of Arts, Boğaziçi Üniv, İstanbul.
- Osmanlı Belgelerinde Ermeni-Fransız İlişkileri (1879-1918)* (2002), I, Başbakanlık Devlet Arşivleri Yayınları, Ankara.
- ÖZCAN, Azmi (2007), “Empire Ottoman”, *Encyclopedia of Western Colonialism Since 1450*, Ed. Thomas Benjamin, Volume I, Printed in the United States of America, s. 407-417.
- ÖZCAN, Azmi (1996), “Türk Fransız İlişkileri” *İslam Ansiklopedisi*, XIII, TDV, İstanbul, s. 180-183.
- ÖZCAN, Azmi (2000), “Islahat Fermanı ve Din Hürriyeti”, *Din ve Vicdan Hürriyeti, İslâmi İlimler Araştırma Vakfı*, İstanbul, s. 107-118.
- ÖZCAN, Azmi ve BUZPINAR Tufan (1997), “Church Missionary Society İstanbul’da, Tanzimat, Islahat ve Misyonerlik 1858-1880, *İstanbul Araştırmaları I*, İstanbul Araştırmaları Merkezi, İstanbul 1997, s. 63-80.
- ÖZÇELİK, Selahittin (2000), “Osmanlı İç Hukukunda Zorunlu Bir Tehir (Mürted Maddesi)” OTAM, S. 11, Ankara, s. 347-438.
- ÖZGÜN, Cihan (2008), “19. Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir’in Aydın Sancağı ile Ticari İlişkileri”, 2. *Ulusal İktisat Kongresi, 20-22 Şubat, DEÜ İİBF İktisat Bölümü*, s. 2-20.
- ÖZTÜRK, Melda, KESKİN Yaman ve ERTÜRK Nuray (2013), “Tütün Sektöründe Yabancı Yatırım: Reji Deneyimi Işığında Bugünü Anlamak”, *Çalışma ve Toplum*, S. 2, s. 91- 118.
- ÖZVEREN, Y. Eyüp (1993), “Beyrut”, *Doğu Akdeniz Liman Kentleri (1800-1914)*, Ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quatert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları İstanbul, s. 75-102.
- ÖZYÜKSEL, Murat (2000), *Hicaz Demiryolu*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- PADFIELD, Peter (1981), *Beneath the House Flag of the P&O*, Hutchinson London.
- PAMUK, Şevket (2007), *Osmanlı’dan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul.

- Paquebots-Poste Français, Guide des Services Maritimes de Messageries Imperiales dans la Mediterranée* (1856), Imprimerie et Lithographie V. Marius Olive, Marseille.
- PATARIN, Pierre (1997), *Messageries Maritimes, Voyageurs et Paquebots du Passe*, Edition Ouest-France, Rennes.
- QUATAERT, Donald (1987), *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, (Çev Sabri Tekay), Yurt Yayınları Ankara.
- Quelques Reflexions sur le Projet de Loi Relatif a L'Etablissement de Paquebots a Vapeur Entre Marseille et Constantinople* (1835), Marseille.
- RACCAGNI, Michelle (1980), "The French Economic Interests in the Ottoman Empire", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 11, No. 3 May, s. 339-376.
- RAFEQEQ, Abdul-Karim (2008), "The Economic Organization of Cities in Ottoman Syria", *The Urban Social History of the Middle East, 1750-1950*, Ed. Peter Suluglett, Syracuse University Press, New York.
- RANCES, F. (1867), *De La Navigation a Vapeur*, Librairie de L. Hachette Et., Paris.
- Rapport de M. Chautard, Sur le Projet de Convention entre l'Etat et la Compagnie des Messageries Maritimes pour l'Execution de Services Maritimes Postaux* (1908), Imp. Motteroz et Martinet, Paris.
- Report on Smyrna* (1857), Printed By George B. Byre and William Spottiswoode, London.
- Reports on Subjects of General and Commercial Interest Austria-Hungary, Report on the History of the Austrian-Hungarian Lloyd Steam Navigation Company* (1887), No: 41, Presented to both Houses of Parliament by Command of Her Majesty, London.
- Reports on the Paris Universal Exhibition* (1856), Part I, Printed by George E. Eyre and William Spottiswoode, London.
- Reports Relative to British Consular Establishments 1858 & 1871* (1872), Part III., Printed By Harrison and Sons, London.
- REŞİD, İbnüzziya Ahmet (H. 1324), "Memleketimiz'de Ecnebi Postahâneleri", *İstişare Dergisi*, Sayı 16-17, 7 Kanun-ı Sani.
- Revue D'Economie Politique* (1909), Librairie De La Societé du Recueil J.-B. Sirey et du Journal du Palais, Paris.

- ROSSSETTİ, Carlo (1937), *Il Danubio Fiume Internazionale*, Milan.
- Royaume de Belgique Recueil Consulaire* (1864), Tome X, Editeur N. Tarlier, Bruxelles.
- Royaume de Belgique Recueil Consulaire* (1869), Tome XV, Editeur N. Tarlier, Bruxelles.
- Royaume de Belgique, Recueil Consulaires* (1857), Tome III., Publié En Execution de L'Arreté Royal, Bruxelles.
- Risalat-ı Hukuk-ı Bahriye* (H. 1334), IV. Numara 9, Temmuz Hicri.
- Sâlname-i Vilayet-i Adana* (H. 1312), Vilayet Matbaası, Adana.
- Salname-i Vilayet-i Beyrut* (H. 1312), 1311-1312, Vilayet Matbaası, Beyrut.
- Salname-i Vilayet-i Haleb* (H. 1326), Matbaa-i vilayette tab olunmuştur, Halep.
- SIEGFRIED, André ve THARAUD Jerome Jean (1952), *Le Centenaire des Services des Messageries Maritimes (1851-1951)*, Paris.
- SMITH, Michael Stephen (2006), *The Emergence of Modern Business Enterprise in France 1800-1930*, Harvard University Press, Harvard.
- Statistical Tables Relating to Foreign Countries* (1857), Part V, Printed by George Edward Eyre and William Spottiswoode, London.
- SZORTAK, Rick (1991), *The Role of Transportation in the Industrial Revolution, a Comparison of England and France*, Mcgill-Queen's University Press, Montreal.
- ŞAHİN, Hasan (2009), "Doğu Sorunu Çerçevesinde Osmanlı Fransız İlişkileri (Başlangıcından Paris Barışı'na 1856)", *AÜ. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S. 40, Erzurum, s. 277-315.
- TATAR, Turgut (2012), *Osmanlı İmparatorluğunun Sömürgeleşme Sürecinde Levanten bir Kent: İzmir*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi SBE., Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Ana Bilim Dalı, Ankara.
- TBMM. Zabıt Ceridesi*, Devre X, İçtima 1, Cilt VII, 2 Mayıs 1955.
- TEOMAN, Tamer (2006), *19. Yy Seyyahlarına Göre İstanbul'da İktisadi ve Sosyal Hayat*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, SBE. İktisat Anabilimdalı, İstanbul.
- The Postal and Commercial, Communication of a Country, Free-Trade Political Economy* (1867), Ed. John Roach, , Gibson Brothers Printers London.
- THERY, Rene (1936), *Les Services Contractuels des Messageries Maritimes Devant la Crise Mondial*, Paris.

- THOBIE, Jacques (2004), *L'Administration Generale des Phares de l'Empire Ottoman et la Société Collas et Michel (1860-1960)*, L'Harmattan Paris.
- THOBIE, Jacques (1977), *Interets et Imperialisme Français dans l'Empire Ottoman (1895-1914)*, Publications de la Sorbonne Imprimerie Nationale, Paris.
- TITMARSH, Michael Angelo (1846), *Notes of a Journey From Cornhill To Cairo by way of Lisbon, Athens, Constantinople and Jerusalem*, New-York.
- TOKSÖZ, Meltem (2010), *The Ottoman Empire and its Heritage*, Volume 45: Nomads, Migrants and Cotton in the Eastern Mediterranean: The Making of the Adana-Mersin Region, 1850-1908, Brill Pub, Boston.
- TOUDOUZE, George ve RONCIERE Ch. (1839), *Histoire de la Marine*, Editée Par L'Illustration, Paris.
- Trabzon Vilayeti Salnamesi* (H. 1290), Trabzon.
- Trabzon Vilayeti Salnamesi* (H. 1319), Trabzon.
- Trabzon Vilayeti Salnamesi* (H. 1321), Trabzon.
- Trabzon Vilayeti Salnamesi* (H. 1319), Trabzon.
- Trade with Syria Board of Trade-Commercial Intelligence Committee Report Upon Conditions and Prospects of British Trade in Syria* (1911), Printed by Darlign and Son, London.
- TRANMER, Keith (1976), *Austrian Post Offices Abroad*, VIII., Budd&Gillanti Pub., Sussex.
- "Tuna", *Ana Britannica* (1992), İstanbul, C. XXI, s. 221.
- TÜTEL, Eser (2000), *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul.
- TÜTEL, Eser (2008), *Şirket-i Hayriye*, İletişim Yayınları, İstanbul.
- UBICINI, M.A (1977). *Tanzimat, Ulema, Basın 1850*, (Çev. Cemal Karaağçlı), Tercüman Yayınları, İstanbul.
- UBICINI, M. A. (1998), *Osmanlı Modernleşme Sancısı*, (Çev. Celal Aydın), Timaş Yayınları, İstanbul.
- ULUTAŞ, Songül (2012), "19. Yüzyılın İlk Yarısında Kapitalist Ticari İlişkilerdeki Dönüşümün Tarsus'taki Yansımaları, (1839-1856)", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXVII, S. 2, Aralık, s. 499-525.
- URAS, Esat (1987), *Türk Tarihinde Ermeniler*, 2. Baskı, Belge Yayınları, İstanbul.
- UYGUN, Süleyman (2011), "Denizaşırı Dilencilığe Bir Örnek: Marûni Dilenciler", *OTAM*, Sayı 30, s. 189-212.

- UYGUN, Süleyman (2012), “Acente-Konsolos-Tüccar, Giresun’da Bir Dava ve Uluslar arası Boyutu”, *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV.*, KATÜ, Trabzon, s. 125-140.
- UZUNÇARŞILI, İ. Hakkı (1988), *Osmanlı Tarihi*, II., TTK Yayınları, Ankara.
- ÜNLÜ, Tülin Selvi (2010), “Bir İskeleden Liman Kentine Doğu Akdeniz’in Önemli bir Limanı Olarak On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Mersin’de Mekânsal Gelişim”, *TMMOB Şehir Plancıları Yayını*, 2009/3-4 Şubat, s. 8.
- VASQUEZ, Jean-Michel (2011), *La Cartographie Missionnaire en Afrique Science, Religion et Conquête (1870-1930)*, Edition Karthala.
- VERNEAUX, Rene (1903), *L’Industrie des Transports Maritimes en France au XIX. Siecle et au Commencement du XIX. e. Siecle*, A. Pedone, Paris.
- VEYIERES, M. Bravard (1886), *Traité de Droit Commercial*, 4. Tome, Publié Annoté et Compléte, Paris.
- VIALATE, Archille (1907), “How France Protects Her Merchant Marine”, *North American Review*, Vol 184, No. 607, Jan, s. 157-169.
- WEİENER, Wolfgang Müller (2003), *Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı*, 2. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- WOODS, Sir Henry F. (1976), *Türkiye Anıları, Osmanlı Bahriyesinde Kırk Yılı 1869-1909*, (Çev. Amiral Fahri Çoker), Milliyet Yayınları, İstanbul.
- YILDIZ, Özlem (2012), “20. Yüzyıl Başlarında Selanik Limanında Deniz Ticareti”, *ÇTTAD*, XII/24, Bahar, s. 27-46.
- YILMAZ, Özgür (2011), “Arşiv Belgelerinde Samsun: Şehirde Fransız Konsolosluğu’nun Kurulması ve Şehrin Durumu” *Samsun Sempozyumu 2011*, Samsun, 2.-14.
- YILMAZ, Özgür (2012), “XIX Yüzyıl Trabzon’unda Buharlı Gemi Taşımacılığı ve Deniz Ticareti”, *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV.*, Trabzon, s. 285-306.
- YILMAZ, Özgür (2012), *Tanzimat Döneminde Trabzon (1839-1876)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, KATÜ, SBE., Tarih Anabilimdalı, Trabzon.
- YORULMAZ, Şerife (2000), “Osmanlı Fransız İlişkileri Çerçevesinde Osmanlı Topraklarında Açılan Fransız Kültür Kurumları ve Bunların Meşruiyet Kazanması”, *OTAM*, S. 11, s. 697-768.

ZACHS, Fruma (2005), *Making of Syrian Identity, Intellectuals and Merchants in Nineteenth Century Beirut*, Brill Academic Publishers, Leiden.

## **GAZETE VE DERGİLER**

*Bulletin de la Chambre de Commerce*, Janvier a Mai 1912.

*Bulletin de la Chambre de Commerce*, N°44, 2 Novembre 1907

*Bulletin des Lois de la Republique Française*, II. Serie, Dexieme Semestre de 1895, Imprimerie Nationale 1894, s. 189; *Chambre de Commerce et D'Industrie*, 1 re Année, N° 54, Paris 1894.

*Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII. Serie, Deuxieme Semestre de 1887, Imprimerie Nationale, Paris 1888.

*Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII. Serie, Imprimerie Nationale, Paris 1908.

*Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII. Serie, Loi sur la Marine Marchande du 7 Avril 1902, Imprimerie Nationale, Paris 1902.

*Chambre de Commerce et D'Industrie*, 1 re Année, N° 54, Paris 1894.

*L'Emprunt Egyptien*, Amyot Editeur, Paris 1873.

*Journal de Constantinople Echo de L'Orient*, 12 eme. Année, N. 975, 9 Avril 1857.

*Journal de Transport*, 10. eme année, 5 Avril 1887.

*Journal Officiel*, 18 Mai 1875, Seance du 11 Mai 1875.

*Journal Officiel*, 8 Aout 1875, Seance du 23 Juillet 1875.

*Journal Officiel*, 25 Juin 1881.

*Journal Officiel*, 31 Decembre 1911.

*Journal Officiel*, 28 Juin 1912.

*Journal Officiel*, 8 Juillet 1887, Assemblée Nationale, seance du 1 Juillet 1886.

*Journal Officiel*, Projet de loi presente 6 Novembre 1894.

*Journal Officiel*, 10 Fevrier 1914.

*L'Orient et L'Agence Ottoman*, 13. Année, N° 44, Samedi 9 Nov. 1901.

*Le Journal des Chambres de Commerce*, 14. Année, N° 11, 10 Juin 1895.

*Le Yildiz*, 2. Yıl, No: 12, Salı 31 Ocak 1893.

*Liman Mecmuası*, S. 1, 15 Mayıs 1927.

*Moniteur Universel*, 15 Mai 1835.

*Moniteur Universel*, 16 Mai 1835.  
*Moniteur Universel*, 17 Juin 1851.  
*Moniteur Universel*, 24 Mars 1835.  
*Moniteur Universel*, 5 Mars 1851.  
*Revue D'Economie Politique*, Librairie De La Societé du Recueil J.-B. Sirey et du  
Journal du Palais, Paris 1909.  
*Steelcroft, Framley, Explosions, Strand Magazine: An Illustrated Monthly*, 13 May  
1897.  
*Tanin*, "Avusturya Vapurları", No 74, 17 Ramazan 1826, 30 Eylül 1324, (13 Ekim  
1908).  
*The Academy and Literature*, 31 Oct. 1874.  
*The Levant Herald*, Wednesday, 9 February 1859.  
*The Levant Herald*, Wednesday, 23 Nov. 1859.  
*The Levant Heralt*, Wednesday, 3 July 1867.  
*The Levant Herald*, Wednesday, 2 February 1870.  
*The Levant Herald*, Wednesday, 6 Decembre 1871.  
*The Levant Herald*, Wednesday, 20 January 1875.  
*The Levant Herald*, Wednesday, 24 January 1877.  
*The Levant Times and Shipping*, 14 July 1870.  
*The Levant Times and Shipping Gazette*, 3 Feb. 1872.  
*The Levant Times and Shipping Gazette*, 18 October 1872.  
*The Levant Times and Shipping Gazette*, 4 April 1873.  
ZEKİ, Salih, "Ecnebi Postahâneleri", *Tanin*, No: 16, 18 Eylül 1324.



## EKLER

### EK 1: 1851-1914 Arası MM. Kumpanyası'nın Osmanlı Sularında Faaliyet Gösteren Buharlıları ve Teknik Özellikleri

	Buharlı Adı	Servise Giriş-çıkış tar.	Boy (M.)	Eni (M.)	Teknesi	Brütton	Netton	Pervane Çark	Beygir Gücü	Hız (knots)
1	Eurotas	1851-1854	57	10	Ahşap	623	423	Çarklı	160	8,5
2	Leonidas	1851-1858	57	9	Ahşap	633	374	Çarklı	160	8,5
3	Lycurgue	1851-1857	57	10	Ahşap	688	413	Çarklı	160	8,5
4	Mentor	1851-1857	57	9,9	Ahşap	622	397	Çarklı	160	8,5
5	Sesostris	1851-1852	57	9,9	Ahşap	685	423	Çarklı	160	9
6	Scamandre I.	1851-1858	57	9,9	Ahşap	698	413	Çarklı	160	9
7	Tancrede	1851-1865	57	9,7	Ahşap	681	410	Çarklı	160	9
8	Telemaque	1851-1865	56	9,4	Ahşap	467	363	Çarklı	220	9
9	Alexandre	1851-1861	64	10	Ahşap	803	493	Çarklı	220	9
10	Caire	1851-1866	64	10	Ahşap	806	483	Çarklı	220	9
11	Egyptus	1851-1858	64	10	Ahşap	803	493	Çarklı	220	9
12	Louqsor I.	1851-1864	64	10,2	Ahşap	812	487	Çarklı	220	9
13	Nil I.	1851-1861	64	10	Ahşap	837	502	Çarklı	220	9
14	Osiris	1851-1866	64	10	Ahşap	846	507	Çarklı	220	9
15	Hellespont	1851-1869	51	6,9	Demir	587	394	Çarklı	180	?
16	Bosphore I.	1851-1866	50	8,9	Demir	391	234	Çarklı	180	10
17	Oronte	1851-1866	52	7,9	Demir	387	276	Çarklı	180	9,5
18	Pericles	1852-1871	53	6,5	Demir	340	281	Çarklı	120	9
19	Thabor I.	1853-1870	68	8,8	Demir	930	489	Çarklı	480	12
20	Sinai I.	1854-1875	68	8,7	Demir	883	491	Çarklı	480	12
21	Carmel	1855-1876	68	9,6	Demir	932	485	Çarklı	480	12
22	Merovée	1854-1866	55	7,2	Demir	457	268	Çarklı	180	10
23	P. Auguste	1854-1862	55	50	Demir	414	248	Çarklı	180	9,5
24	Pharamond	1854-1857	54	6,8	Ahşap	407	189	Çarklı	140	8,5
25	Tage I.	1854-1860	55	7,2	Ahşap	400	233	Çarklı	175	7
26	Vatican	1854-1873	59	7,6	Demir	466	?	Çarklı	200	9
27	Euphrate I.	1854-1884	78	11	Demir	1.600	?	Pervane	350	12
28	Gange I.	1854-1887	81	11	Demir	1.440	839	Pervane	300	10
29	Indus I.	1854-1888	78	11	Demir	1.609	1.074	Pervane	350	12
30	Sphinx I.	1854-1861	47	7,5	Ahşap	580	358	Çarklı	160	7
31	Amsterdam	1854-1860	47	7,5	Ahşap	580	358	Çarklı	160	7
32	Tamise I.	1854-1879	72	8,9	Demir	900	717	Pervane	540	9
33	Clyde	1855-1880	72	8,9	Demir	803	506	Pervane	500	9
34	Mersey	1855-1880	72	8,9	Demir	958	546	Pervane	540	9
35	Simois	1854-1875	75	11	Demir	1.530	804	Pervane	700	9
36	Hydaspe	1854-1864	73	9,1	Demir	967	580	Pervane	700	9,5
37	Cheliff	1855-1875	67	9,2	Demir	790	473	Pervane	450	9
38	Mitidjah	1855-1870	70	8,1	Demir	675	405	Pervane	425	9
39	Jourdain	1855-1863	79	9,3	Demir	814	754	Pervane	675	10
40	V. Bordeaux	1855.	59	6,1	Ahşap	500	192	Çarklı	120	?
41	Danube I.	1856-1878	76	9,9	Demir	1.039	623	Pervane	1200	13
42	Cydnus	1856-1875	76	9,9	Demir	1196	627	Pervane	1.000	13
43	Phase	1858-1879	74	9,9	Demir	1053	617	Çarklı	370	?

Kaynak: Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 161-248; Couvenhes, *Les Messageries: l'Essor d'Une Grande Compagnie de Navigation Française*, s. 790-799. AFL. 1997 002 5202, *Rapport du Conseil d'Administration Lors de l'Assemblée Générale Extraordinaire des Actionnaires 1891*. AFL. 1997 002 5205, *Rapport du Conseil d'Administration Lors de l'Assemblée Générale des Actionnaires et Document a l'Appui du Rapport, 1892*; AFL. 1997 002 4717, *Rapport du Conseil d'Administration Lors de l'Assemblée Générale des Actionnaires et Document a l'Appui du Rapport, 1896*.

	Buharlı Adı	Servise Giriş-çıkış tar.	Boy (M.)	Eni (M.)	Teknesi	Brütton	Netton	Pervane Çark	Beygir Gücü	Hız (knots)
44	Neva	1859-1875	79	10	Demir	1085	617	Pervane	370	13
45	Borysthene	1855-1865	73	9,1	Demir	967	580	Pervane	700	9,5
46	Meandre	1856-1883	76	10	Demir	1.004	677	Pervane	750	10
47	Henri IV.	1856-1861	58	8,2	Demir	683	359	Pervane	540	9
48	Sully	1856-1861	59	8,7	Demir	680	363	Pervane	200	10
49	Hermus	1857-1880	71	9,2	Demir	778	471	Pervane	650	11
50	Cephise	1857-1863	71	9,4	Demir	810	?	Pervane	380	?
51	Balkan	1858-1874	60	6,9	Demir	630	258	Çarklı	300	9
52	Taurus I.	1858-1874	65	7,6	Demir	419	298	Çarklı	300	9
53	Amerique	1858-1875	76	11	Demir	1.902	1.058	Pervane	420	12
54	Guienne sonra Gambie	1860-1872	102	93	Demir	1.945 2.596	1.168 1.91	Çarklı Pervane	500 1.200	10,5 13
55	Bearn	1860-1865	102	12	Demir	2.470	1.173	Çarklı	1.300	11
56	Saintonge	1860-1880	79	9,7	Demir	826	598	Çarklı	675	8,5
57	Aunis	1861-1882	79	9,7	Demir	826	598	Çarklı	675	8,5
58	Imperatrice	1861-1870	100	12	Demir	2.188	1.553	Çarklı	1.550	12
59	Cambodge I	1861-1902	101	12	Demir	2.205	1.682	Çarklı	500	12
60	Duplex I.	1862-1888	93	9,4	Demir	1.484	871	Pervane	1.600	12
61	Erymanthe	1862-1895	95	9	Demir	1.793	908	Pervane	1.075	12
62	Alphée	1862-1899	95	8,2	Demir	1.551	1.233	Pervane	1.075	12
63	Donnai I	1862-1888	102	12	Demir	2.410	1.684	Çarklı	1.600	12
64	Tigre I	1863-1904	107	12	Demir	2.746	1.869	Çarklı	500	12
65	Meinam I.	1863-1893	89	9,6	Demir	1.582	939	Pervane	1.600	12
66	Bourdonnais I.	1863-1896	88	9,6	Demir	1.582	951	Pervane	1.600	12
67	Rion	1863-1867	?	?	?	420	?	Çarklı	?	?
68	Godavery I	1863-1898	93	9,7	Demir	1.428	907	Pervane	1.200	13
69	Peluse	1863-1891	94	9,7	Demir	1.501	1.180	Pervane	1.600	12
70	Moeris	1863-1890	94	9,7	Demir	1.501	1.167	Pervane	1.600	12
71	Said	1864-1890	94	9,7	Demir	1.680	1.163	Pervane	1.600	12
72	Emirne	1864-1884	89	8,5	Demir	1.154	778	Pervane	1.200	11
73	Arethus	1864-1898	84	10	Demir	1.184	685	Pervane	250	11
74	Nil II.	1864-1874	98	9,5	Demir	1.734	1.040	Pervane	1.200	12
75	Copernic	1865-1889	82	9,8	Demir	1.372	1.149	Pervane	1.000	11
76	Illus	1865-1888	94	8,7	Demir	1.235	775	Pervane	1.200	11
77	Delta	1865-1891	68	9,8	Demir	1.218	802	Pervane	600	9
78	Menzaleh	1865-1887	105	9,8	Demir	1.912	840	Pervane	1.200	12
79	Volga	1865-1894	98,4	9,8	Demir	1.529	885	Pervane	1.200	12
80	Niemen	1866-1893	100	9,8	Demir	1.692	1.176	Pervane	1.120	12
81	Tibre	1866-1902	102	9,8	Demir	1.711	1.151	Pervane	1.400	12
82	Hoogly	1867-1878	116	8,5	Demir	2.898	1.864	Pervane	2.400	13
83	Tage II.	1868-1890	101	9,6	Demir	1.691	1.165	Pervane	1.200	12
84	Tanais	1868-1901	102	9,8	Demir	1.824	1.156	Pervane	1.400	12
85	Scamandre II.	1869-1885	101	9,6	Demir	1.757	1.386	Pervane	1.600	14
86	Ebre	1869-1893	102	9,6	Demir	1.602	1.198	Pervane	1.200	12

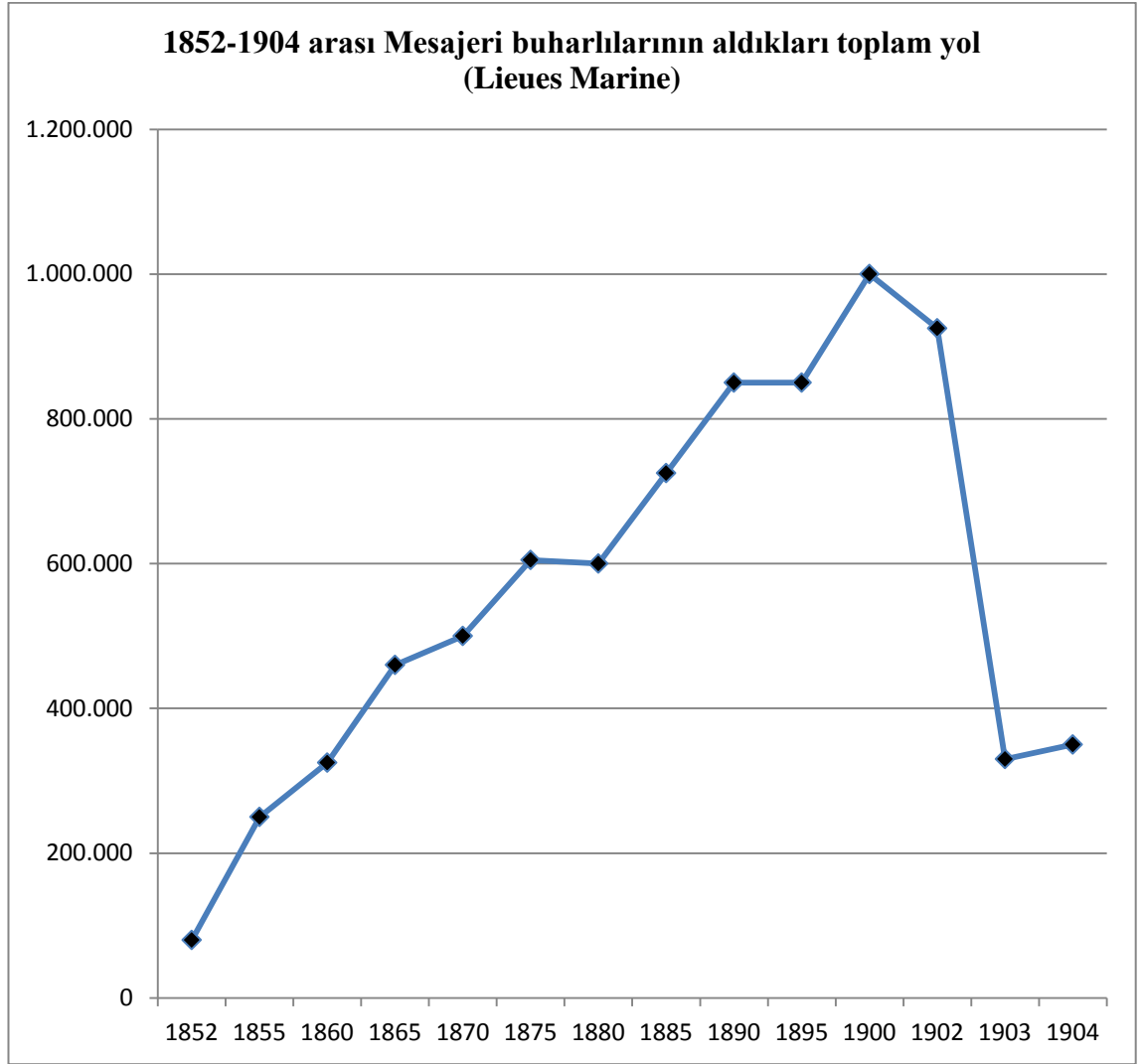
	Buharlı Adı	Servise Giriş-çıkış tar.	Boy (M.)	Eni (M.)	Teknesi	Brütton	Netton	Pervane Çark	Beygir Gücü	Hız (knots)
87	Gironde	1869-1908	121	12	Demir	3.218	2.064	Pervane	1.900	14
88	Amazon I	1869-1898	117	13	Demir	3.396	2.107	Pervane	2.300	14
89	Provence	1870-1881	100	12	Demir	2.188	1.553	Çarklı	1.550	12
90	Sindh I.	1870-1901	117	12	Demir	3.379	2.104	Pervane	2.300	14
91	Pei-Ho I.	1870-1902	117	12	Demir	3.892	2.145	Pervane	2.400	14
92	Ava	1870-1900	117	12	Demir	3.307	2.103	Pervane	2.400	14
93	Meikong I.	1871-1877	117	12	Demir	3.279	2.100	Pervane	2.400	14
94	Mendoza	1872-1891	100	11,7	Demir	2.577	1.279	Pervane	1.500	12,5
95	Rio-Grande	1872-1891	102	93	Demir	2.735	1.435	Pervane	1.300	13
96	Niger	1872-1913	125	10	Demir	3.726	2.357	Pervane	2.400	13,5
97	Iraouaddy I.	1873-1906	125	12	Demir	3.783	1.960	Pervane	2.900	14
98	Orenoque	1874-1925	125	12	Demir	3.816	2.484	Pervane	2.900	15
99	Equateur	1875-1922	125	12	Demir	3.724	2.350	Pervane	2.400	15
100	Djemnah	1875-1918	124	12	Demir	3.721	2.254	Pervane	2.900	14
101	Yang-Tse I.	1877-1911	125	12	Demir	3.798	1.882	Pervane	2.900	14
102	Oxus	1879-1918	125	12	Demir	3.791	1.880	Pervane	2.900	13
103	Saghalién	1881-1915	131	12	Demir	4.000	2.554	Pervane	2.900	13
104	Melbourne	1882-1921	131	12	Demir	4.099	2.423	Pervane	3.400	15
105	Caledonien I.	1882-1917	131	13	Demir	4.248	2.093	Pervane	3.400	15
106	Sydney	1883-1922	131	13	Demir	4.127	2.501	Pervane	3.400	15
107	Salazie	1883-1912	131	13	Demir	4.193	2.089	Pervane	3.400	15
108	Oceanien I.	1885-1922	131	13	Demir	4.162	2.081	Pervane	3.400	16
109	Ortegal	1885-1906	103	14	Çelik	3.694	2.108	Pervane	1.900	13
110	Tamise II.	1887-1904	100	11	Demir	2.393	1.251	Pervane	1.450	13
111	Manche	1887-1923	100	11	Demir	2.393	1.251	Pervane	1.400	13
112	Portugal	1887-1916	140	14	Çelik	5.357	3.372	Pervane	4.800	17
113	Nerthe	1888-1897	114	12	Demir	3.719	2.133	Pervane	2.900	13
114	Guadalquivir	1888-1903	112	12	Çelik	2.598	1.534	Pervane	1.400	13
115	Guadiana	1888-1922	112	12	Çelik	2.573	1.608	Pervane	1.450	13
116	Armand Behic	1892-1925	154	15	Çelik	6.467	2.808	Pervane	7.500	18
117	V. Ciotat	1892-1915	154	15	Çelik	6.389	3.563	Pervane	7.500	18
118	Bagdad	1895-1935	104	12	Çelik	2.382	1.503	Pervane	1.400	11
119	Memphis	1895-1916	100	12	Çelik	2.492	1.472	Pervane	1.400	11
120	Sidon	1895-1922	104	112	Çelik	2.575	1.472	Pervane	1.400	12
121	Cordillere	1896-1925	148	15	Çelik	6.379	2.451	Pervane	5.800	18
122	Persepolis	1896-1922	86	11	Çelik	1.807	949	Pervane	1.400	12
123	Tourane	1904-1913	142	16	Çelik	7.184	3.514	Çift Pervane	7.200	15
124	Bosphore II.	1903-1922	111	13	Çelik	3.503	2.205	Pervane	2.200	12
125	Danube II.	1904-1923	111	13	Çelik	3.508	2.207	Pervane	2.500	12
126	Crimée	1904-1923	111	13	Çelik	3.819	2.048	Pervane	2.200	12
127	Cachar	1904-1914	109	13	Çelik	3.645	3.231	Pervane	2.000	13
128	Normand	1910-1923	114	13	Çelik	3.624	2.269	Pervane	2.200	11
129	Caucase	1910-1923	114	14	Çelik	4.132	2.636	Pervane	1.800	9,5
130	Ispahan	1911-1923	113	14	Çelik	4.126	2.667	Pervane	1.800	9,5
131	Moussoul	1913-1917	108	13	Çelik	3.135	1.953	Pervane	1.650	12

**Ek 2: MM. Kumpanyası'nın İstanbul ve İzmir'deki Bazı Emtia Tedarikçileri (1910-1912)**

İstanbul		İzmir
A. Andreades	Karadagli	A. Arnaoutoglou
A. Ekmekdjioğlu	Karagheuzian Freres	A. Reggie & Cie.
A. Oundjian	Kasapian Freres	A. Topuz & Cie.
Abouaff	Kassapian Freres	Alalouf & Vaena
Anastassiades	Khanjian	Ant. Solari & Cie.
B. Zarfjian	L. Panissian	Apack Ainé & Cie.
Banque Imp. Ottomane	L. Zarifi	B. Elizer
Bay Freres	l'Union	C. Petrides & Cie.
C. Anasrassiades	M. Algranti	C. Whittall & Cie
Calef Freres	M. Amyradakis	Ch. Salzani & Cie.
Campogrande	M. Rigo	Cie Americaine
Chasseaud	Marco Alberti	Comminos
Cie Anglo-Russe	Mazlumian Freres	D. Elmassian
Cie Commerciale	Meg. Basmadjian	Fratelli Aliotti
Cie Ionienne	Megherian	Ioakimides
Cie Pantaleon	Moreno Algranti	Kessisoglou
Courtesse	N. Castelli	M. Taranto
Coutessi	Narr	Mac. Andrews & Forbes
D. Arslanian	O. Oundjian	Missir & Cie.
D. Manoukian & Freres	O. Storck	N. Missir & Cie.
Dhorme	Ohanessian	N. Vouvalis & Cie.
Djismadahos	Oswald Storck	Oriental Carpet Manuf.
E. A. Topouzoglu	P. De Andria	P. Pangalo
Essefian	Papoutzanis	Pantaleon
Fleischman & C.	Psalty	Paul Maggiar
G. Calliphron	R. Kaul	Robert Cramer
G. Calliphron	Regie de Tabacs	Ruegg & Mattheys
G. Cazan	S. Panossian	S. Primikiris
Gulbenkian Freres	Schenker & Cie.	Trombettas
Gulbenkian Freres	Ste. Anon. Otto. De Minoterie	W.F. Wan Der Zee
Gunther	T. Reboul	
Hadjeas & Freres	Telfeyan	
İbrahim İslamzade	The Economic Co. Sty	
J. Belart Lanz	The Oriental Skin	
J. G. Papazoglou & Fils	Widmann	
J. Tchilingurian		
J. U. Zehnder		
J. W. Whittall		

Kaynak: AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1911, 1912, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 4, Trafic*.

**Ek 3:**



Kaynak: AFL. 1997 002 4717, *Rapport du Conseil d'Administration Lors de l'Assemblée Générale des Actionnaires et Document a l'Appui du Rapport, 1903-1904.*

**Ek 4: Mesajeri Maritim Kumpanyası Tanıtım Afışı**



Kaynak: Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries: l'Essor d'Une Grande Compagnie de Navigation Française, 1851-1894*, Pups, Paris 2007, s. 160-161; AFL. 4425.



**Ek 5: MM. Kumpanyası'na ait amblemle birlikte madalyası**



Kaynak: <http://123affaire.canalblog.com/archives/2013/10/05/28153059.html>, 28. 01. 2014

## Ek 6: MM. Kumpanyası'nın değişik dönemlerde kullandığı bandıralar

### PAVILLONS

D'origine:



Administration des Postes  
avant 1851

De la Compagnie:



Service Maritime des  
Messageries Nationales  
1851



Compagnie des  
Messageries Impériales  
1852



Compagnie des  
Messageries Maritimes  
1870 - 1969



Cie des M.M.  
après 1969

Des principales filiales:



Sté de Navigation  
France-Indochine  
1917-1932

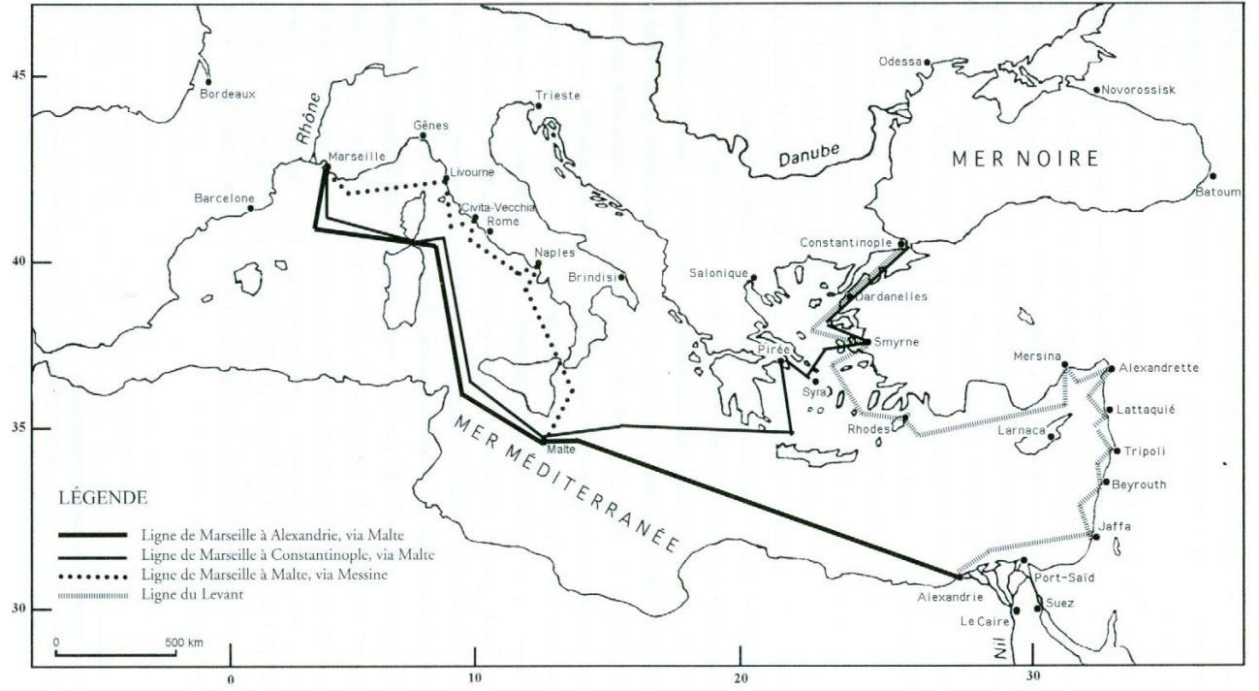


Union Maritime  
du Pacifique Sud  
1972-1975

Kaynak: Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. I

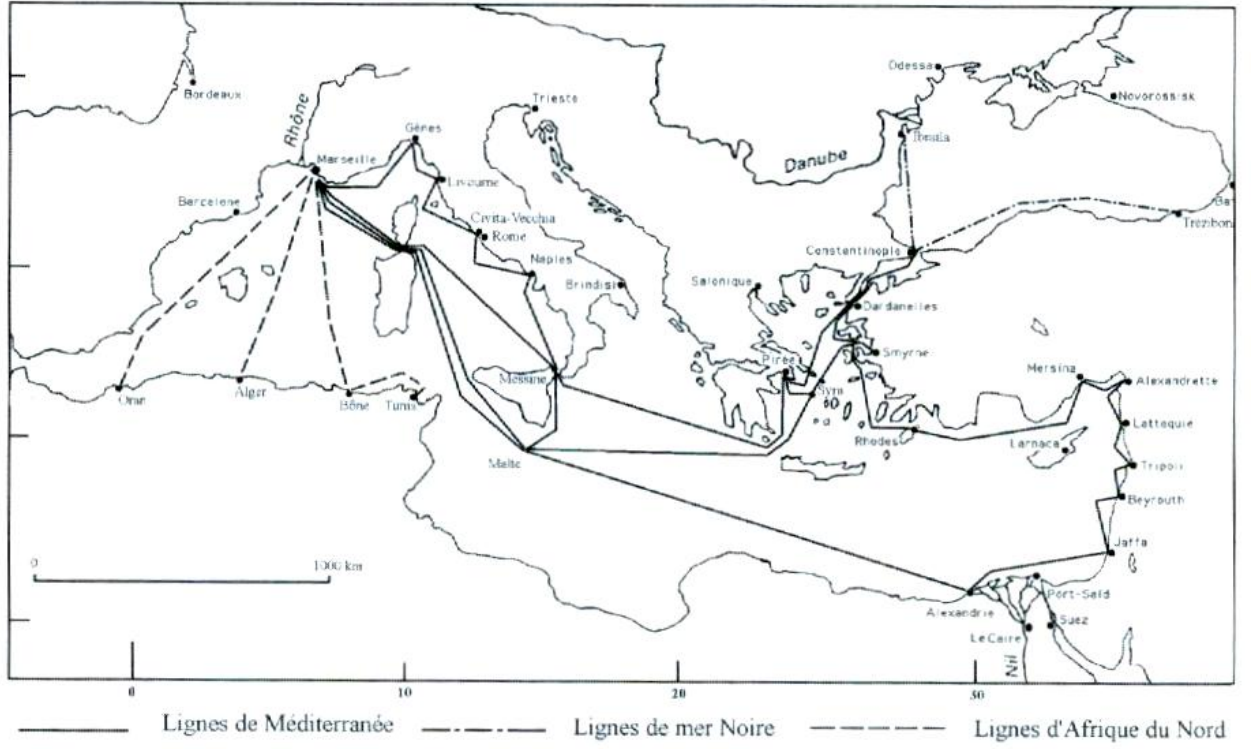


## Ek 7: Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın 28 Şubat 1851 anlaşmasına göre hatları



Couvenhes, *Les Messageries: l'Essor d'Une Grande Compagnie de Navigation Française*, s. 100.

**Ek 8: Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın 29 Mai 1857 anlaşmasına göre hatları**



Couvenhes, *Les Messageries: l'Essor d'Une Grande Compagnie de Navigation Française*, s. 128.

## Ek 9: MM. Kumpanyası'nın 1895 Yılı Akdeniz ve Karadeniz'deki Serbest Ticaret Hatları



Kaynak: AFL. 1997 002 4717, *Rapport du Conseil d'Administration Lors de l'Assemblée Générale des Actionnaires et Document a l'Appui du Rapport*, 30 Mai 1895.

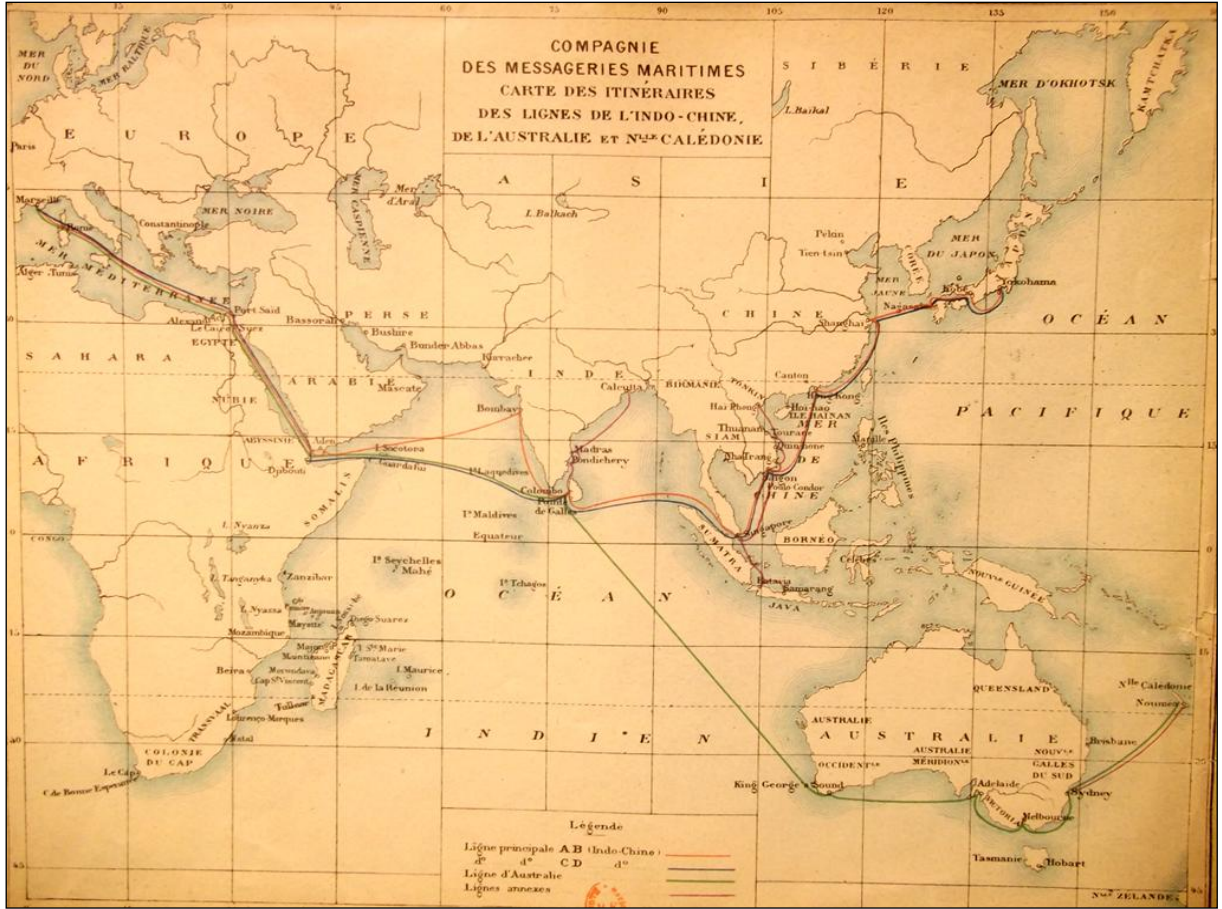
## Ek 10: MM. Kumpanyası'nın 1895 Yılı Akdeniz ve Karadeniz'deki Posta Hatları



Kaynak: AFL. 1997 002 4717, *Rapport du Conseil d'Administration Lors de l'Assemblée Générale des Actionnaires et Document a l'Appui du Rapport*, 30 Mai 1895; 28 Mai 1897.

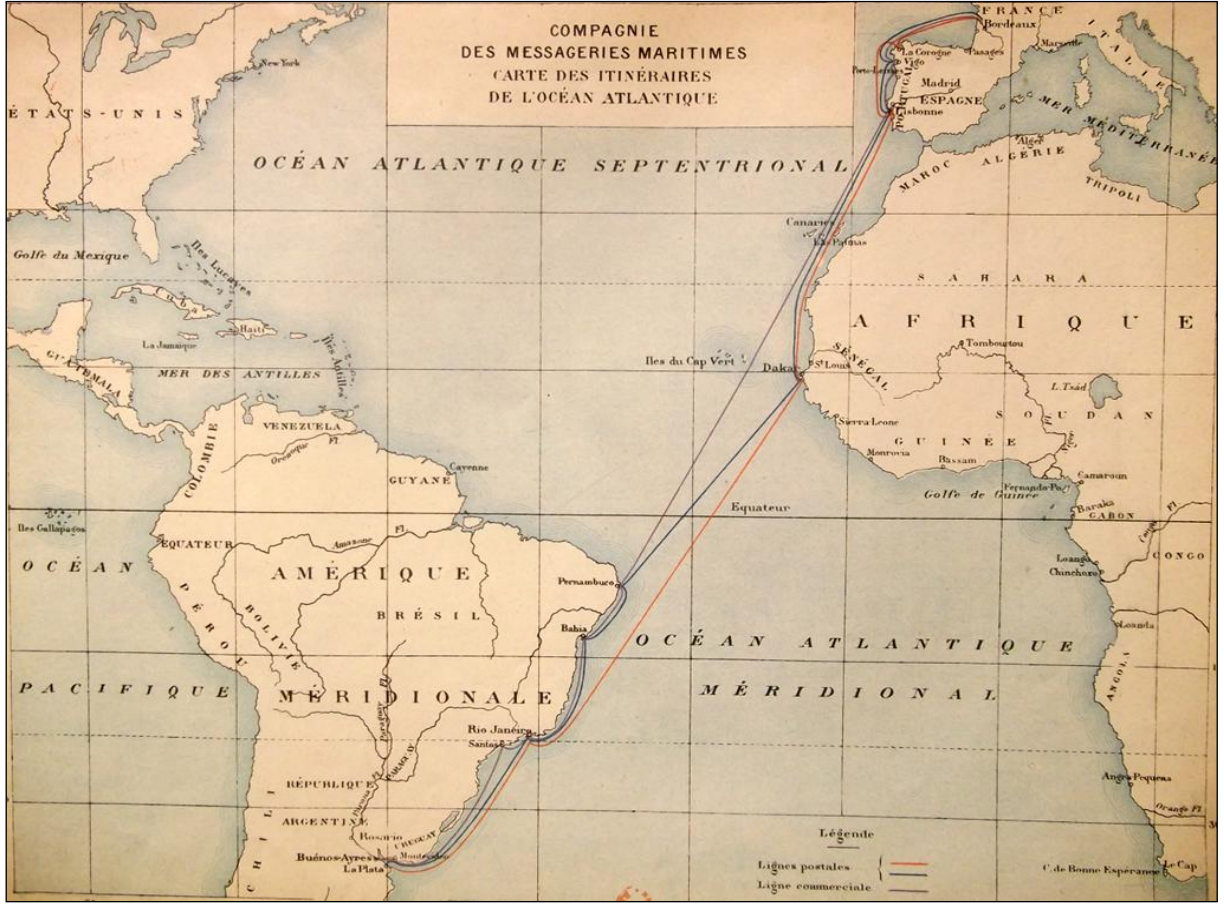


## Ek 11: MM. Kumpanyası'nın 1895 Yılı Hindistan, Uzakdoğu ve Avustralya Hatları



Kaynak: AFL. 1997 002 4717, *Rapport du Conseil d'Administration Lors de l'Assemblée Générale des Actionnaires et Document à l'Appui du Rapport*, 30 Mai 1895; 28 Mai 1897.

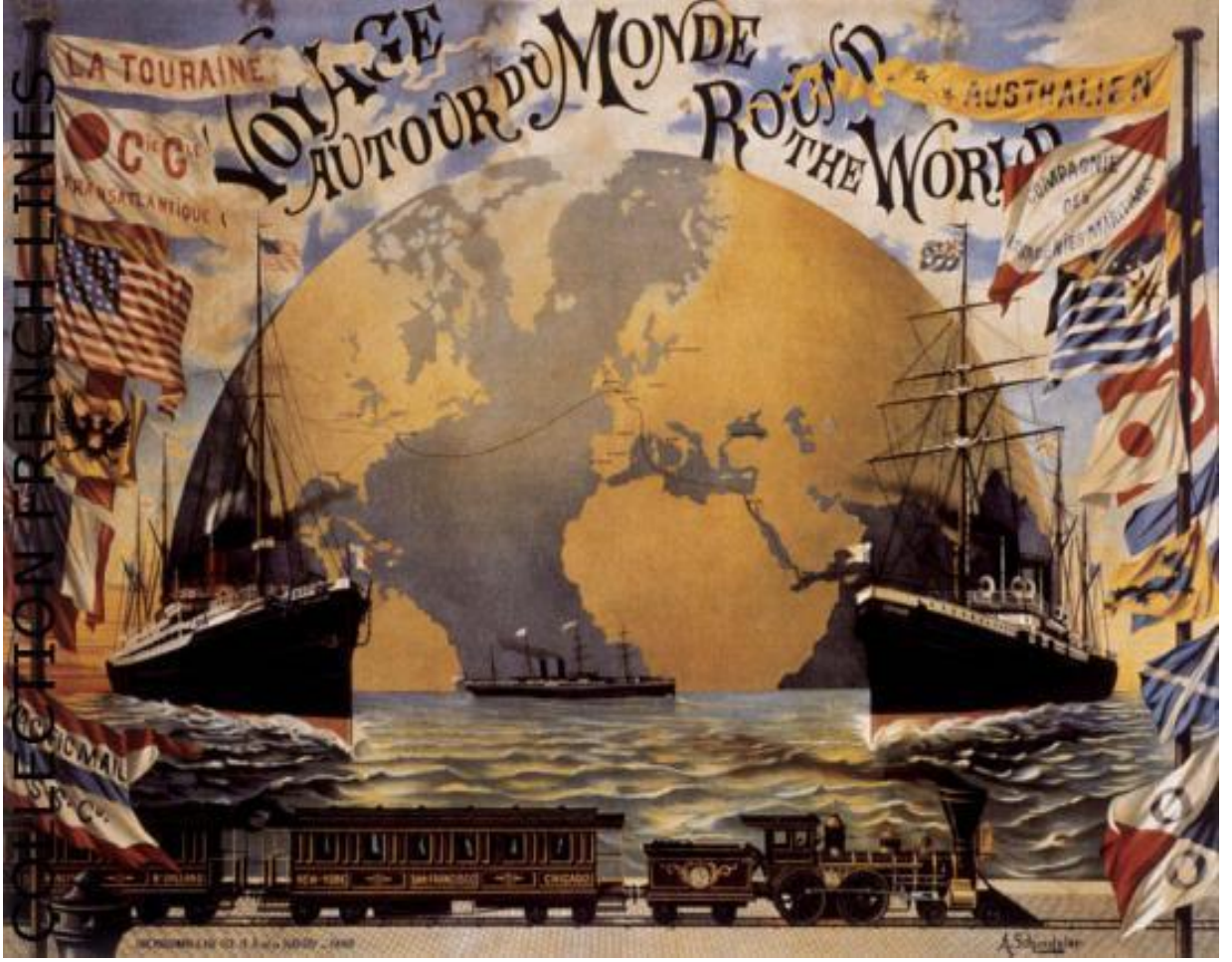
## Ek 12: MM. Kumpanyası'nın 1895 Yılı Hindistan, Uzakdoğu ve Avustralya Hatları



Kaynak: AFL. 1997 002 4717, *Rapport du Conseil d'Administration Lors de l'Assemblée Générale des Actionnaires et Document a l'Appui du Rapport*, 30 Mai 1895; 28 Mai 1897.



**Ek 13: Buharlular, Demiryolları ve Emperyalizm**



Kaynak: AFL. 5142.

Ek 14: MM. Kumpanyası'nın Akdeniz ve Karadeniz hatlarına dair tanıtım kitapçığı

LES  
**PAQUEBOTS DU LEVANT,**  
GUIDE DES VOYAGEURS  
DES  
**PAQUEBOTS-POSTE DE LA MÉDITERRANÉE.**

Services maritimes des Messageries nationales.

1 fr. 25 c.

**PARIS,**

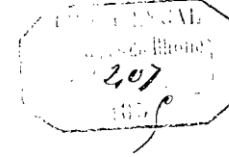
AUX BUREAUX DES SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES NATIONALES.  
Rue Notre-Dame-des-Victoires;  
Chez **PAULIN ET LECHEVALIER, Éditeurs,**  
Rue de Richelieu, 60.  
A **MARSEILLE,** Place Royale, n° 4.  
A L'EXTÉRIEUR, chez tous les Agents de la Compagnie.

1853

BIBLIOTHÈQUE S. J.  
Les Fontaines  
60 - CHANTILLY



**GUIDE**



DES SERVICES MARITIMES

DES

**MESSAGERIES IMPÉRIALES**

DANS LA MÉDITERRANÉE.



**JANVIER 1856.**



Ek 15: MM. Kumpanyası'nın 1899-1900'de Uzakdoğu ve Hindistan hattında işleyen buharlılara ait yemek menüsü



Kaynak: AFL. 3902; 3903.



Ek 16: MM. Kumpanyası'nın Levant hattında işleyen buharlılara ait yemek menüsü (1905)



Menu d'Orenoque; <http://www.delcampe.net/page/item/id.74123249,var.menu-dore-1er-classe-paquebot-orenoque-1-octobre-1905-compagnie-des-messageries-maritimes-ORIGINAL,language.F.html>, 01. 10. 2013.

**Ek 17: Anre Lebon adlı Mesajeri Buharlısı 1. Sınıf yolcu yemek salonları**



Kaynak: AFL. 1999 001 005; AFL. 1999 002 0018.



**Ek 18: Provence adlı Mesajeri buharlısı 1. Sınıf yolculara ait lobi salonu ve Armand Behic adlı Mesajeri buharlısına ait 1. Sınıf yolculara ait yemek salonu**



Kaynak: AFL. 1999 004 0057; AFL. 3467.

**Ek 19: Mesajeri buharlısında Yeni Kıta'ya seyahat eden güverte yolcularından bir kesit\***



Kaynak: <http://mclvl.free.fr/Parutions%203/Introduction%201.pdf>

\* Mesajeri Maritim Kumpanyası, Montevideo ve Buenos Aires'e daha fazla güverte yolcusu taşıbilmek için l'Orenque, l'Equateur ve Le Congo adlı buharlılarının iç tasarımını değiştirmiş ve bu hatta tahsis etmişti. <http://mclvl.free.fr/Parutions%203/Introduction%201.pdf>, 01. 10. 2013, s. 22-23.

## **Ek 20: Liman Nizamnamesi Layihası 3 Şaban 1268 (23 Mayıs 1852)**

Hâriciye Nazırı Devletlü Ali Paşa Hazretlerinin emr ve irâdeleri üzere Şire (Sıra) ceziyesinde mukîm Devlet-i Aliye şebenderi Mösyö Robert bendeleri tarafından kalame alınarak nazır-ı müşarunileyh ve canib-i müşarunileyhden dahi taraf-ı hazret-i kapudani-i deryaya gönderilmiş olan fransevi ibare bir kıta liman nizamnâmesinin tercümesidir.

Birinci madde

Nizamât-ı umûmiye

Birinci bend

Sevâhil-i memâlik-i Devlet-i Osmaniye'de kâin kâffe-i limanların sûret-i idâresi iş bu cedid nizamnâmede muharrer olan şerâit mucibince ales-seviye ve filan tarihinden itibaren her mahalde icra olunacağı.

İkinci bend

Tarih-i mezburdan sonra sonra iş bu nizamnamenin meal ve mefhumuna mugayir usûl ve adâbın nizamât-ı sabıkânın kâffesi battal hükmünde olarak icrasından imtina olacağı.

Üçüncü bend

Sevâhil-i mezbûrede kâin kâffe-i limanlar on merkezde taksim olunup bunlara merbut sair doksan üç adet orta ve küçük liman riyaseti mevkileri olarak kâfesinin idaresi mevcut zabitân-ı bahriyeden veyahud tekâüdlerinden mütekaddir olanlara ihale kılınmış.

Dördüncü bend

Zabitân-ı merkumen maiyetlerinde bir sandık memuru ve kâtib ve filikacılar bulunmak lazım gelüp beher liman için bunların mikdar ve adedi ve mahiyelerinde hitam-ı layihada birinci modellüde yegân yegân gösterilmiş olmağla mahal-i mezbure müracaat buyrulmak lazım geleceği.

İkinci madde

Beşinci bend

Merkez ad olunan büyük liman riyâseti mahallerine lazım gelen memurinin mikdarı bervech-i ati beyan olunur.

Kapan süvarisi payelülerinden bir nefer liman reisi bir nefer sandık memuru yahud veznedar.

Biri lisan-ı Türkçe ve biri dahi lisan rumice aşına iki nefer liman kâtibi bir nefer hoca  
Bir filika reisi ve altı nefer filikaci.

Altıncı bend

Orta ad olunan liman riyâseti mahallerine lazım gelen memurinin miktarı bervechi ati beyan olunur. Fırkateyn süvarileri payelilerden bir nefer liman reisi biri lisan-ı Türkçe ve biri lisan-ı rumice aşına iki nefer liman kâtibi ve bunlardan birinin sandık memuriyetine dahi devam etmesi lazım geleceği.

Yedinci bend

Küçük ad olunan liman riyaseti mahallerine lazım gelen memurinin mikdarı bervech-i ati beyan olunur.

Korvet süvarisi payelilerinden bir liman reisi tahrirât ve sandık idaresine memur bir kâtip iki nefer filikacı.

Sekizinci bend

Asitane limanının cesametine nazaran korvet süvarisi payelilerinden iki muavin ve beherinde iki filikaci ilavesi dahi lazım geleceği.

Dokuzuncu bend

Mezkur liman rütbelерinin bahriyeden mahrec ve yahud bahriye tekâüdlerinden bil intihab cânib-i hazreti kapudân-ı deryadan takrir olunarak irade-i seniyye mucibince nasb buyurmaları lazım geleceği.

Üçüncü bend

Kâffe-i memurin Devlet-i Aliyeye farz olan yemini bunlar dahi hin-i naslarında bahriye veyahud mülkiye büyük zabıtları huzurunda icra edecek oldukları.

On birinci bend

Kâtipler ve liman hocaları ve sandık memurlarının dahi Tersane-i Amire kaleminden ve bahriye hocalarından intihâb olunmaları caiz olup bunlar yalnız kapudân paşa hazretlerinin emr-ü iradeleri üzere azl ve nisb olunurlar ise de liman reisleri dahi hin-i hâcette ve ba'de taraf-ı hazret-i kapudânîden istizan etmek üzere merkumân ve mevkuten hizmet ve memuriyetlerinden men edebilir oldukları.

On ikinci bend

Liman riyasetlerinin filika reisleri ve taifeleri asâkîr-i bahriye-i şahânedan mahrec olanlardan liman reisleri marifetiyle intihâb olacaklar ise de memuriyet-i mezburede istihkakları olmak üzere hiç olmazsa iki sene müddet sefin-i donanma-i hümayûnlara hizmetleri sebkât (geçmek) etmiş olmaları lazım geleceği.

On üçüncü bend

Liman reisi ve kâtibi ve hoca ve sandık memuru ve filika reisi ve taifeleri gerek memuriyetleri iktizâsından ve gerek silk askeriyede bulunarak tahsil etmiş oldukları rütbelerin koruma elbisesini hin-i memuriyetlerinde iksa edecek oldukları.

On dördüncü bend

Liman riyasetleri hizmetlerinde müstahdem olan küçük zabitan ve neferata aynı sellel-i askeriyede bulunması gibi itibar olunacağından mahal-i mezburede vaki olan müddet-i hizmetleri askerlik müddetleri hesabına sayılmak lazım geleceği

On beşinci (bend)

Liman Nezâreti filikalarında Devlet-i Aliye sancağı flandrası ve liman reisi bulunan bahriye zabitanının rütbesine mahsus olan gidon (quidone)dahi keşide kılınacağı.

Bazı talimat-ı umumiye

On altıncı bend

Riyâset-i mezbûrenin umûr-u dâhiliye ve hâriciyesine dair kâffe-i husûsâta lazım gelen dikkat ve nezareti ve idare-i liman reisi bulunan zâtın iktizâ-i memuriyetinden bulunduğundan ol vechle liman reisi bulunan kimesne gerek tüccar sefineleri derunlarında bulunan mellâhın ve gerek zâbitası bil vücûh riyâset-i mezbûreye muhavvel olan eşhâs-ı sâirenin umûr-ı zabtiye ve da'viyelerine dikkat edeceği ve iktizâ



ettiği halde erbâb-ı töhmeti bahriye kanunnamesi cezaları mucibince takdir ve tedibe dahi ruhsatı olup hin-i hacette zabtiye memurlarından dahi muavenet talep ettiği halde memurin-i merkuman taraflarından serian muvafakat lazım geleceği.

On yedinci bend

Liman kâtibi ve yahud liman hocası defter veya tahrirâta memur ise de liman reisi bulunan zatın maiyet ve mesuliyeti tahtında oldukları.

On sekizinci bend

Büyük liman reisi bulunan zat bil icab bir mahale gider ise taraf-ı hazret-i kapudanı deryadan irade zuhuruna değin mevkuten İslam kâtip ve vükelat etmesi bittabi iktiza-i maslahattan olup kezalik orta limanlarda liman reisi müfarakat eylediği halde yine kâtip bulunan zatın ve gerçek limanlarla büyük liman reisinin emr-i zuhur edinceye dek bahriye hocalarının vekâleti caiz olacağı

On dokuzuncu bend

Büyük limanların sandık memurları ve orta limanların sandık kâtipleri ve küçük limanların sandık hocaları hasıl kâffe-i tahsil memurları gerek hasılat ve gerek mesarüfat ve gerek ber vech-i ati melul sandığına itası lazım gelen meblağdan liman reisleri tarafından imzalı bir havale tezkiresi bulundukça borcu olup vermemeleri ve badel muhasebe sandıkta fazla kalan mebalığı liman reislerinin emri üzere lazım gelen memurine teslim eylemeleri.

Yirminci bend

Hâsılat defterinde bir sehv ya bir noksan bulunduğu ve sandıktan akçe zayı olduğu halde mecmuen ve müştemilan gerek sandık memuru ve vekillerinden ve gerek liman reisi bulunanlardan sual olunacağı

...<sup>1439</sup>

---

<sup>1439</sup> Bu nizamname toplamda 137 bendden oluştuğundan ve çok fazla yer kapladığından 20 maddesini vermeyi uygun bulduk. Diğer maddeler için bakınız. DMA. *Liman Nizamnamesi 3 Şaban 1268 heyet.*

## ÖZGEÇMİŞ

Süleyman UYGUN, Gaziantep'in İslahiye İlçesi'nde dünyaya geldi. İlk, orta ve lise tahsilini İslahiye'de tamamladı. 2001 yılında girdiği Samsun Ondokuz Mayıs Üniversitesi Ordu Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nü 2004 yılında bitirdi. 2006 yılında Sakarya Üniversitesi'nde Tarih Anabilim Dalı'nda, Yakınçağ Tarihi bölümünde yüksek lisans eğitimine başladı. 2007 yılında Erasmus Programı ile Fransa'ya gitti. 2007-2009 Arasında Fransa'nın Nancy şehrinde Fransızca eğitimi aldı. 2009 yılında Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yakınçağ Anabilim Dalı'nda Yüksek Lisans eğitimini tamamladı. Aynı yıl Tarih Anabilim Dalı'nda doktora eğitimine başladı. Ocak 2010'da Ordu Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nde Araştırma Görevlisi olarak kamu hizmetine başladı ve bu görevini halen sürdürmektedir.