

Keyifli Okumalar Dileriz

Binlerce kategoride milyonlarca PDF e-kitap, ders kitapları, dergiler ve romanlara platformumuz üzerinden ücretsiz ulaşabilirsiniz.

RESMİ WEB SİTEMİZ

<https://rantey.org>

Yedek ve Duyuru Kanallarımız

Sitemize erişim engeli gelmesi veya adres değişikliği durumunda aşağıdaki kanallardan güncel giriş adresine erişebilirsiniz:

- Telegram: <https://t.me/birkitapbir>
- WhatsApp Kanalımız : <https://whatsapp.com/channel/0029VbDHv8uE50Us4lvMoc0Y>

Süleyman Uygun

Osmanlı Sularında Rekabet

Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)



KitapYAYINEVİ

EN MÉDITERRANÉE

PAR LES

MESSAGERIES
MARITIMES

KİTAP YAYINEVİ – 316

**OSMANLI SULARINDA REKABET; MESAJERİ MARİTİM VAPUR KUMPANYASI (1851-1914)
/ SÜLEYMAN UYGUN**

© 2015, SÜLEYMAN UYGUN

© 2015, KİTAP YAYINEVİ LTD.

TANITIM İÇİN YAPILACAK KISA ALINTILAR DIŞINDA HİÇBİR YÖNTEMLE ÇOĞALTILAMAZ

**KİTAP TASARIMI
YETKİN BAŞARIR, BEK**

**TASARIM DANIŞMANLIĞI
BEK**

**KAPAK TASARIMI
DİLEK ÇETİNKAYA**

**GRAFİK UYGULAMA VE BASKI
MAS MATBAACILIK A.Ş.
KÂÇİTHANE BİNASI
HAMİDİYE MAHALLESİ, SOĞUKSU CADDESİ NO. 3
34408 KÂÇİTHANE-İSTANBUL
SERTİFİKA NO: 12055
T: (0212) 294 10 00 F: (0212) 294 90 80
E: INFO@MASMAT.COM.TR**

**1. BASIM
ARALIK 2015, İSTANBUL**

ISBN 978-605-105-152-9

**YAYIN YÖNETMENİ
ÇAĞATAY ANADOL**

**KİTAP YAYINEVİ LTD.
KÂÇİT HANE BİNASI
HAMİDİYE MAHALLESİ, SOĞUKSU CADDESİ NO. 3/1-A
34408 KÂÇİTHANE İSTANBUL
SERTİFİKA NO: 12348
T: (0212) 294 65 55 F: (0212) 294 65 56
E: kitap@kitapyayinevi.com
W: www.kitapyayinevi.com**

Osmanlı Sularında Rekabet

*Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası
(1851-1914)*

SÜLEYMAN UYGUN



KitapyAYINEVi

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR 7

TABLolar 8

Önsöz 11

Giriş 15

I. MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASININ KURULUŞU VE YAPILANMASI 27

FRANSIZLARIN AKDENİZ'DE DÜZENLİ POSTA TAŞIMACILIĞI GİRİŞİMLERİ 27

FRANSIZ DENİZ POSTA SERVİSİ VE OSMANLI LİMANLARIYLA

İLK DÜZENLİ POSTA İLİŞKİSİNİN KURULMASI 31

ROSTANDIAR VE LEVANT BUHARLI NAKLİYAT KUMPANYASI 36

MESAJERİ NASYONAL KUMPANYASI (LA COMPAGNIE DES MESSAGERIES NATIONALES) 39

MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASININ DOĞUŞU 40

28 ŞUBAT 1851 ANLAŞMASI VE MESAJERİ MARİTİM NASYONAL KUMPANYASININ KURULUŞU 47

FRANSA'DA II. İMPARATORLUĞUN İLAN EDİLMESİ VE MESAJERİ İMPERYAL KUMPANYASI 52

KIRIM SAVAŞI (1853-1856) VE MESAJERİ İMPERYAL KUMPANYASI 56

MESAJERİ İMPERYAL KUMPANYASI'NIN FAALİYET AĞINI GENİŞLETMESİ 62

III. CUMHURİYET VE MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASI 65

SÜVEYŞ KANALI'NIN AÇILIŞI VE MESAJERİ İMPERYAL KUMPANYASI 67

III. CUMHURİYET VE MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASININ FAALİYET AĞININ YENİDEN TANZİMİ 75

2. DOĞU AKDENİZ'DE FRANSIZ TAŞIMACILIĞI VE MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASININ ROLÜ 90

MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASI'NIN OSMANLI AKDENİZ LİMANLARINDAKİ FAALİYETLERİ 90

İSKENDERİYE 92

BEYRUT 109

MERSİN 127

İZMİR 142

SELANİK 160

İSTANBUL 172

3. KARADENİZ VE AŞAĞI TUNA'DA FRANSIZ TAŞIMACILIĞI VE

MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASININ ROLÜ 194

MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASININ OSMANLI KARADENİZ LİMANLARINDAKİ FAALİYETLERİ 194

AŞAĞI TUNA'DAKİ FAALİYETLERİ 195

SAMSUN VE ÇEVRESİNDEKİ FAALİYETLERİ 211

TRABZON VE ÇEVRESİNDEKİ FAALİYETLERİ 235

4. MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASININ OSMANLI TOPRAKLARINDAKİ

SİYASİ, SOSYAL VE KÜLTÜREL FAALİYETLERİ 261

OSMANLI POSTA TAŞIMACILIĞINDA MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASI 261

KAÇAKÇILIK FAALİYETLERİ 271

MESAJERİ MARİTİM KUMpanyası'nın Osmanlı Devleti'ndeki

İNŞAAT VE BİNA YAPIMI FAALİYETLERİ 292

HUKUKİ SORUNLAR VE ANLAŞMAZLIKLAR 320

REKLAM VE PAZARLAMA 331

MİSYONERLER VE MESAJERİ MARİTİM KUMpanyası 339

SONUÇ 345

EKLER 355

KAYNAKÇA 369

DİZİN 388

KISALTMALAR

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

TABLÖLAR

Tablo 1. İskenderiye'nin Dört Ülkeye Göre Ticareti (1851)	95
Tablo 2. MM Kumpanyasının Kırım Savaşı Sırasında İskenderiye Yolcu ve Emtia Trafiği	96
Tablo 3. MM ve P&O Kumpanyalarının İskenderiye ithalat ve İhracatı (1863-1872)	99
Tablo 4. MM Kumpanyasının İskenderiye Yolcu ve Emtia Nakliyatı (1879-1890)	100
Tablo 5. İskenderiye Hattında En Fazla Yolcu Taşıyan Nakliye Şirketleri (1886-1887)	102
Tablo 6. MM Kumpanyasının İskenderiye ihracatı (1908-1913)	106
Tablo 7. MM Kumpanyasının İskenderiye yolcu gelirleri (1899-1912)	108
Tablo 8. Kırım Savaşında MM Kumpanyasının Suriye Hattı Yolcu ve Emtia Nakliyatı	112
Tablo 9. Beyrut Limanı'na sefer yapan buharlı ve yelkenli gemilerin miktarı ve tonajı (1868-1870)	113
Tablo 10. MM Kumpanyasının Beyrut'tan çevre iskelelere ithalat ve ihracatı (1880- 1882)	115
Tablo 11. MM Kumpanyasının Beyrut'tan çevre iskelelere yolcu nakliyatı (1880-1882)	116
Tablo 12. MM Kumpanyasının Beyrut yolcu ve emtia geliri (1879-1891)	117
Tablo 13. MM Kumpanyası Yafa, Lazkiye, İskenderun acenteleri emtia geliri (1880- 1890)	120
Tablo 14. MM Kumpanyasının Beyrut yolcu ve emtia gelirleri (1908-1913)	125
Tablo 15. MM Kumpanyasının Mersin ithalat ve ihracatı (1886)	136
Tablo 16. Mersin Limanı'na uğrayan buharlı nakliye şirketleri sayı ve tonajları (1901- 1910)	138
Tablo 17. MM Kumpanyası Mersin acentesinin gelir ve giderleri (1902-1912)	139
Tablo 18. MM Kumpanyası Mersin ithalat ve ihracatı (1908-1913)	141
Tablo 19. MM Kumpanyasının İzmir acentesi yolcu ve emtia gelirleri (1879-1891)	151

Tablo 20. MM Kumpanyasının hatlarına göre İzmir acentesinin yolcu ve emtia gelirleri (1880, 1883, 1886)	152
Tablo 21. MM Kumpanyası İzmir acentesinin yolcu ve emtia gelirleri (1908-1913)	158
Tablo 22. MM Kumpanyası Selanik acentesinin yolcu ve emtia gelirleri (1879-1891)	166
Tablo 23. MM Kumpanyasının Kırım Savaşında İstanbul ve Karadeniz hattındaki yolcu sayıları ve emtia gelirleri (1854-1856)	179
Tablo 24. MM Kumpanyası İstanbul acentesinin yolcu ve emtia gelirleri (1881-1883)	183
Tablo 25. İstanbul ticaretinin milletlere göre dağılımı (1900-1910)	187
Tablo 26. MM Kumpanyası İstanbul acentesinin emtia ve yolcu gelirleri (1901-1913)	188
Tablo 27. MM Kumpanyasının 1859-1863 arası Kalas ve İbrail'e ithalat ve ihracatı	203
Tablo 28. MM Kumpanyasının 1863 yılı Kalas ithalat ve ihracatı	204
Tablo 29. Beş büyük kumpanyanın 1863 yılı Aşağı Tuna ithalat ve ihracatı	205
Tablo 30. MM Kumpanyasının 1878-1889 arası İbrail ve Kalas ithalatı ve ihracatı	209
Tablo 31. MM Kumpanyası Samsun Acentesi'nin 1885-1891 arası yolcu ve emtia gelirleri	218
Tablo 32. MM Kumpanyası Samsun acentesinin 1900-1913 arası yolcu ve emtia gelirleri	228
Tablo 33. MM Kumpanyasının 1912-1913 yıllarındaki Samsun ihracatı	232
Tablo 34. 1901-1905 ve 1908-1913 arası MM Kumpanyasının Samsun acentesi ve bağlı olan acentelerin yolcu ve emtia gelirleri	233
Tablo 35. 1862'de Trabzon limanına giriş-çıkış yapan muhtelif milletlere ait gemiler ve tonajları	240
Tablo 36. 1880-1891 arası Mesajeri Trabzon acentesinin yolcu ve emtia gelirleri	246
Tablo 37. MM Kumpanyasının Trabzon'dan değişik istasyonlara taşıdığı ihraç ürünleri (1883)	247

Merkantilist kapitalizminin 19. yüzyıla kadar önemli bir aracı olan yelkenliler, sanayi devrimiyle buharlı gemilere dönüşerek kapitalizmin vazgeçilmez uluslararası taşımacılık aracı haline geldiler. Endüstriyel üretim arttıkça buharlı deniz nakliye şirketlerinin varlıkları hayati bir ihtiyaç haline gelmeye başladı. Hatta şirketler 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 şirketleri oluşturdular. İlk olarak Büyük Britanya ve Avusturya öncülüğünde devlet-özel sektör ortaklığında oluşturulan buharlı deniz taşımacılığı rekabetine Fransızlar, Mesajeri Maritim Kumpanyasıyla (1851-1977) katıldılar. Kumpanyanın kuruluşundaki temel amaç ilk dönemler Akdeniz ve Karadeniz'deki liman kentleriyle Marsilya arasında düzenli posta ve ticaret bağlantıları oluşturmak, daha sonra da bu bölgelerdeki başarıya bağlı olarak faaliyetlerini denizaşırı sömürgelere yaymaktı. Kumpanya, 19. yüzyılın sonuna gelindiğinde bu hedeflerini gerçekleştirerek, Fransız sömürgecilik tarihinde önemli bir rol oynadı.

19. ve 20. yüzyıllarda Osmanlı coğrafyası ve dünyada yaşanan, büyük siyasi olaylara ve değişimlere sebebiyet veren, hatta devletlerin hükümran ya da tabi, sömüren ya da sömürülen olmalarında bir araç olarak hayati bir öneme sahip olan buharlı deniz nakliye şirketlerinin yapıları, faaliyetleri ve amaçlarının irdelenmesi, Avrupa egemenliğinin doğası ve yayılması üzerine doğru bir fikir verecektir. Bu tür nakliye şirketlerine dair çalışmalara bugüne kadar Türk tarihçiliğinde gereği kadar yer verilmemesi önemli bir eksiklik. Bu bağlamda Osmanlı sularındaki yabancı rekabetin ve Fransız sömürgeciliğinin kolları ve öncülü mahiyetinde olan Mesajeri Maritim Kumpanyası çalışmamıza konu olmuştur. Osmanlı resmi belgelerinde Mesajeri Maritim Kumpanyası olarak adlandırılan bu şirketin zamanla isim değişikliklerine gittiği ve Mesajeri Nasyonal, Mesajeri İmperyal gibi isimler kullandığı da görülmektedir. Ancak belgelerde daha çok Mesajeri Maritim Kumpanyası geçtiğinden bu ismi kullanmayı uygun gördük.

Çalışma dört bölümden oluşmaktadır. “Mesajeri Maritim Kumpanyasının Kuruluşu ve Yapılanması” başlığını taşıyan ilk bölümde şirketin kuruluş ve gelişim sürecinde iç organizasyonunda ve faaliyet alanında geçmiş olduğu değişimler ve bu değişimlerin şirketin faaliyetlerine etkisi üzerinde durulmuştur. “Doğu Akdeniz’de Fransız Taşımacılığı ve Mesajeri Maritim Kumpanyasının Rolü” adlı İkinci Bölümde kumpanyanın 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 Taşımacılığı ve Mesajeri Maritim Kumpanyasının Rolü” adlı Üçüncü Bölümde de kumpanyanın Aşağı Tuna (İbrail, Kalas), Samsun ve Trabzon gibi belli başlı Tuna ve Karadeniz liman kentlerindeki faaliyetleri ele alınmıştır. “Mesajeri Maritim Kumpanyasının Osmanlı Topraklarındaki Siyasi ve Sosyal ve Kültürel Faaliyetleri” adlı Dördüncü Bölümde ise ilk alt başlıkta posta taşımacılığı bağlamında “Zararlı Neşriyat”ın Osmanlı Devleti’ne girişinde bir araç olarak MM Kumpanyasının 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 Kumpanyasının Osmanlı Devleti’ndeki İnşa Faaliyetleri” adlı başlıkta ise şirketin Osmanlı Devleti’ndeki varlığını 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 Devleti’ndeki hukuksal gelişim süreci içinde Mesajeri lehinde çözümlenmesi, şirket misyoner ilişkisi ve şirketin reklam ve pazarlama politikası ele alınmaya çalışılmıştır.

Değerli zamanını ayırarak doktora tezime dayanan bu çalışmanın daha gerçekçi bir zemine oturmasına yardımcı olan çok değerli hocam Prof. Dr. Azmi Özcan’a sonsuz minnettarlığımı sunarım. Ayrıca konunun belirlenmesinden başlayarak çalışmanın her aşamasında, denizcilik alanındaki bilgi birikimi ve engin fikirleriyle yolumu aydınlatan Doç. Dr. İlhan Ekinci’ye ve benimle benzer bir konu çalışan, sürekli istişare halinde olduğum oda arkadaşım Arş. Gör. M. Emre Kılıçarslan’a teşekkürlerimi sunarım.

Bunun yanında araştırmanın 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), French Lines Arşivi (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 ve kızım İsra Uygun'a sonsuz muhabbet ve sevgilerimi sunuyorum.

SÜLEYMAN UYGUN

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..."¹ Mesajeri Maritim Kumpanyası (Compagnie des Services Maritimes des Messageries Nationales'in, bundan böyle MM Kumpanyası) kurulmasının hemen akabinde yapılan yıllık genel toplantıda Osmanlı borç tahvillerinin bir kısmının şirket tarafından alınmasının kazandıracığı avantajlar hakkında özetle ifade edilen bu söylem, aslında kumpanyanın Osmanlı sularındaki temel amacını da ortaya koymaktaydı. Böylelikle MM Kumpanyası bandırasının Osmanlı sularında dalgalanması hem politik hem de ekonomik yönden Fransa'ya güç kazandıracak, bunun neticesinde Osmanlı topraklarındaki nüfuz mücadelesinde Fransa üstünlük sağlamış olacaktı. 20. yüzyılın arifesine gelindiğinde Fransız hükümeti ve burjuvazisinin MM Kumpanyası üzerinden tasarladıkları planların çoğu gerçekleşti ve Fransa, Osmanlı ticaretinde ilk sıralara yükseldi.

19. yüzyıl Osmanlı-Fransız siyasi ve ekonomik münasebetlerinin gerçek anlamda anlaşılması için bu iki ülkenin ilişkilerinin başladığı ilk dönemlere gidilmesi ve uzun bir gelişim sürecinin kısaca 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 15. ve 16. yüzyıl Akdeniz'deki Türk varlığı ve hâkimiyetinin uzun süre tersine döndürülemez bir olgu halini aldığı dönemdi.² Dolayısıyla bu ve bundan sonraki yüzyıllarda Batı ve Doğu arasında ticaret yapabilmenin yegâne şartı Osmanlı sultanının "eman" vermesinden geçmekteydi. 15. yüzyılın ikinci yarısına kadar Venedikliler Fatih'in 1479'da verdiği imtiyaz sayesinde, Osmanlı İmparatorluğu'nda ticaret hacmi en geniş devlet haline gelince karşıısına rakip olarak Fransa, İngiltere ve Hollanda çıktı. Fransızlar, Mısır'ın

1 AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mayıs 1853*, s. 36-37.

2 Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, II., Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, İmge Kitabevi, Ankara 1994, s. 14.

3 Halil İnalcık, "İmtiyazât," *İslam Ansiklopedisi*, XXII, TDV., İstanbul 2000, s. 245-252.

Osmanlılar tarafından fethedilmesi üzerine daha önce Memluk sultanlarından elde ettikleri imtiyazları Osmanlı İmparatorluğu'ndan da talep ettiler. 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.⁴

Fransa ile olan imtiyazın yenilenmesi 16. yüzyıldan itibaren Osmanlı-Fransız ilişkilerine bağlı olarak gelişti.⁵ 1580'de İngilizler III. Murad'dan daha kapsamlı bir imtiyaz alarak Akdeniz'deki ticari rekabete dahil oldular. İngilizlerin elde ettiği bu imtiyazı Fransızlar, ancak Ekonomi Bakanı J. B. Colbert'in yoğun çabaları sonrasında 1673'te elde etmeyi başardılar.⁶ Bu imtiyazla Fransızlar, İngilizler gibi bundan sonra yüzde 5 yerine yüzde 3 gümrük vergisi ödemeye başladılar.⁷

I. Mahmud dönemine gelindiğinde ise Fransa'nın İstanbul Elçisi Marquis de Villeneuve'nin Osmanlı-Rus-Avusturya Savaşının sona erdirilmesi müzakerelerinde göstermiş olduğu yoğun çaba sayesinde Fransızlar, 1740'ta imtiyazların sürekli hale gelmesini sağlayarak o zamana kadar elde ettikleri ayrıcalığın en önemlisini almaya muvaffak oldular. Böylelikle Osmanlı İmparatorluğu her padişahın cülusu ile elinde bulundurduğu pazarlık gücünü kaybetmiş oldu. Bu imtiyaz, 18. 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.⁸

18. yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nun uluslararası ticaretinde Batının üstünlüğünün kesinleşmeye başladığı bir dönem oldu. Bu üstünlük hükümetler tarafından desteklenen merkantilist kapitalizmin gelişmesine bağlı olarak ortaklıkların kumpanyalara dönüşmesi ve yayılmasıyla kendini

4 Necdet Kurdakul, *Osmanlı Devleti'nde Ticaret Anlaşmaları ve Kapitülasyonlar*, Döler Neşriyat, İstanbul 1981, s. 24-25, 420.

5 Ali İhsan Bağış, *Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler, Kapitülasyonlar-Beratlı Tüccarlar Avrupa ve Hayriye Tüccarları (1750-1839)*, Turhan Kitabevi, Ankara 1983, s. 6-7.

6 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.

7 Kurdakul, *Kapitülasyonlar*, s. 77.

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

gösterdi. Osmanlının gücü azaldıkça, büyükelçiler ve konsolosların desteğinden yararlanan kumpanyaların etkileri 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 İhtilali ve onu takip eden Napoléon 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 artırdı. Fransız harbinin bütün Avrupa'yı tehdit altına almasıyla iktisadi kriz de yayılmakta gecikmedi. Ancak 1815 Viyana Konferansı'ndan sonra Avrupa devletleri kendilerini toparlamaya başladılar.

19. yüzyılın ilk çeyreğinde Fransız tehlikesini bertaraf ederek Akdeniz'de üstünlüğü ele geçiren Büyük Britanya'da bu üstünlüğü pekiştirecek büyük oluşumlar yaşanmaya başladı. Buhar makinesinin sanayi ve ulaşım 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 dönüşerek, Avrupa'nın Akdeniz ve Okyanus ötesine ulaşan endüstri öncesi deniz kapitalizminin bir aracı haline geldiler.⁹ Ancak bu tür gemiler ağır sanayi hamlesiyle beraber Britanya endüstrisinin hammadde ve pazar ihtiyacını karşılayamaz duruma geldiler. Sanayi inkılabının 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 uyarlanması ve bu teknolojinin her geçen gün gelişmesi sayesinde doğaya olan bağılılık asgari düzeye indirildi ve böylelikle bu sorun büyük oranda aşılmış oldu. Buharlı gemilerin nakliyata uyarlanması demiryolu taşımacılığına oranla daha kolay ve hızlı bir şekilde oldu. Zira

9 İlhan Ekinci, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticareti'nde Değişim ve Tepkiler," Tarih İncelemeleri Dergisi, XXI, S. 2, Aralık 2006, s. 37.

buhar makinesinin gemiye uyarlanmasından sonra tüm denizler ve okyanuslar geçiş yolu haline gelmekteydi, tek sorun geminin yaşayabileceği 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 "yardımcı-tamamlayıcı" bir rol oynadı.¹⁰

Buharlı gemiler hız, güven ve uzak mesafelere gidiş bakımından sahip oldukları üstünlükleriyle önce yerel ticari ağları ve usullerini değiştirdi, ardından çevre ve uzak bölgelerin Batı ekonomisine açılmasını sağladı.

19. yüzyılın ilk dönemlerine kadar Fransa ile Osmanlı Devleti arasındaki posta ulaşımı ve ticari münasebetler, filosunda sınırlı sayıda küçük-büyük yelkenli gemiler bulunduran devlet destekli ve özel nakliye şirketleri aracılığıyla sağlanmaktaydı. Buharlı gemiler, yapım ve işletme maliyeti yüksek sermaye gerektirdiğinden ve tonajları sınırlı olduğundan önce askeri hizmetlerde, posta taşımacılığında, kısmen de yolcu ve değerli malların taşınmasında kullanıldı. Bu nedenle buharlı gemiler, posta gemileri (*packet-boat*, *paquet-boat*) olarak da anılır oldular. Daha sonra gemi tonajlarının artmaya başlamasıyla her türlü mal taşınmaya başlandı. Hatta yüzyılın sonuna gelindiğinde ülkelerin deniz gücü sahip oldukları buharlıların tonaj ve hızlarıyla ölçülmekteydi.¹¹

İlk dönemler, Fransız hükümeti tarafından askeri hizmetlerde ve posta hizmetlerinde kullanılan buharlılar, Marsilyalı özel nakliye şirketleri tarafından da birer ikişer satın alınarak ticari taşımacılıkta kullanıldılar. 19. yüzyılın ilk yarısında Fransa'da yaşanan siyasi değişimler, gerek liberal

10 John Gallagher-Ronald Robinson, "The Imperialism of Free Trade," *The Economic History Review*, New Series, C. 6, No. 1, (1953), 1-15; Buharlılar ve demiryollarının emperyalizmin yayılmasında yardımcı-tamamlayıcı rolü hakkında resmedilmiş tablo için Ek 13'e bakınız.

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

gerekse de devlet merkezli buharlı deniz nakliye şirketlerinin oluşumunu geciktirdi. Bu değişimler Fransız-Osmanlı siyasi ve ticari münasebetlerini de sekteye uğrattı.

Dahili ve harici meselelerden dolayı sanayi inkılabında geri durumda kalan Fransızlar, Akdeniz ve deniz aşırı ülkelerde birçok yönden üstün hale gelen İngilizlere karşı yerli sanayilerini geliştirebilmek için birtakım 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.¹² Bunu Almanlar takip etti. Almanlar sadece İngiliz değil bütün ithal mamullere yasak getirme yoluna gittiler. İthal ürünlere karşı gümrükler yükselmeye başladı. Avusturya ve art bölgesi de bu şekilde korundu. Daha sonra Rusya da bu ülkeler arasına girdi.¹³ Bu durumda Batılı devletlere bilhassa İngilizlere karşı Avrupa pazarları büyük oranda kapanmış oldu. Avrupa devletlerinin yerli sanayilerini korumak amacıyla gümrükleri azami seviyeye yükselttiği bir dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda yabancı devletlere verilen ahitnamelerdeki yüzde 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 nakliye şirketi olan Peninsular & Oriental Kumpanyasına ihale etti. Aynı dönemde Avusturya, öncelikle 1834'te Tuna Buharlı Nakliyat Şirketiyle (Erste K. K. Privilegierte Donaudampffahrtsgesellschaft) Tuna Nehri'nde daha sonra 1836'da Lloyd Kumpanyasıyla (Lloyd Autrichien) Akdeniz'de düzenli posta bağlantısı oluşturdu.

İngilizlerin sanayi inkılabıyla endüstri, demiryolları ve deniz nakliyatında büyük atılımlar yaşadığı bir dönemde Fransa, bir yandan Napoléon

¹² Colin, *La Navigation Commerciale*, s. 273-274.

¹³ Mübahat Kütükoğlu, *Osmanlı İngiliz İktisadi Münasebetleri*, I., Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1976, s. 74-75.

sonrası siyasi ve içtimai hayatı yeniden inşa etmekle, diğer yandan geleneksel devletçi anlayıştan liberal ekonomiye geçişte, hayli zaman kaybettiğinden Akdeniz'deki pazar yarışında üstünlüğü İngiltere ve Avusturya'ya kapırdı. Fransız burjuvazisinin Temmuz monarşisiyle (1830-1848) giderek artan politik gücü, kapitalizmi geliştiren yatırımları da hızlandırdı.¹⁴ Fransızlar, Temmuz monarşisinin ilan edilmesinden kısa bir süre sonra, 1828-1829 Osmanlı-Rus Harbinin Osmanlı yenilgisi ile son bulduğu bir dönemde ticari yönden son derece önemli olan Cezayir'i işgal etti (12 Haziran 1830).¹⁵ İşgalden sonra birçok Fransız müteşebbisin Cezayir'e yerleşmesiyle artan ticari ilişkiler, Marsilya-Cezayir arasındaki posta ve ticari ilişkilerin daha verimli ve düzenli karşılanması ihtiyacını doğurdu. Cezayir'in ele geçirilmesi diğer Kuzey Afrika ülkelerinin de birbiri ardına Fransız ticaretine açılmasını sağladı. Marsilya-Cezayir arasındaki posta taşımacılığına birçok Marsilyalı özel buharlı nakliye şirketi talip olduğu halde, Fransız hükümeti bu işi bizzat kendisi yapmaya çalıştı.¹⁶ Cezayir posta taşımacılığına dair sorunlar daha geniş anlamda tüm Doğu Akdeniz için de tartışılmaktaydı.

İngilizler ve Avusturyalılar, devlet desteğiyle oluşturdıkları liberal büyük posta buharlı nakliye şirketleri aracılığıyla Levant'ın birçok liman kentinde düzenli posta ve ticari bağlantılar oluşturdular ve kısa sürede bölge ticaretinde ilk sıraya yükseldiler. Bu sırada gerek Fransız parlamentosunda ve kamuoyunda, gerekse sanayici ve tüccarlar arasında, büyük bir posta buharlı nakliye şirketinin 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, kalanın çoğu-

14 Michelle Raccagni, "The French Economic Interests in the Ottoman Empire," *International Journal of Middle East Studies*, C. 11, No. 3 (Mayıs 1980), s. 339.

15 Azmi Özcan, "Empire Ottoman," *Encyclopedia of Western Colonialism Since 1450*, Ed. Thomas Benjamin, Cilt I, Printed in the United States of America, s. 413.

16 Jean-Jacques Antier, *Les Premiers Paquebots à Vapeur, Bertrand de Quenetaïn*, Saint Malo 1995, s. 127-128.

nu da Avusturya almaktadır. Fransa'nın bölgedeki ticareti ancak Avusturya'nın yarısı oranındadır. İngiltere'nin sanayi inkılabı 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 endüstrilemiştir. 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 nakliye şirketine sahipti. Avusturya'yı bu kadar üst dereceye getiren unsur işte bu şirket ruhudur. Bizde ise sermayedarlar bir araya gelerek büyük bir şirket kurmaktan acizdir.¹⁷

1830'larara gelindiğinde Fransız parlamentosunda büyük bir posta buharlı nakliye şirketinin kurulması için yapılan tartışmalarda parlamenter Reynard, Fransa'nın diğer devletlerden daha önce ve hızlı bir şekilde Osmanlı İmparatorluğu ve Mısır üzerinden Akdeniz'in tamamında faaliyet gösterecek bir buharlı nakliye şirketinin kurulması gerektiğini bildirdi.¹⁸ Ancak bu sırada Fransız armatörler, tüccarlar ve sanayiciler böyle büyük bir şirket kurabilecek 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 19. 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 Company'nin (Levant Kumpanyası) yerini 1825'ten sonra özel girişimcilere ait deniz nakliye şirketlerine bırakmasıydı.¹⁹

Fransa 1837'den 1851'e kadar İstanbul ve Doğu Akdeniz'le olan posta ve kısmen de ticari bağlantılarını Fransız Deniz Posta Servisi

17 Colin, *La Navigation Commerciale*, s. 273-274.

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

19 M. Epstein, *The Early History Of The Levant Company*, Londra 1908, s. 38-39.

aracılığıyla sağlamaya çalıştı. Ancak bu şirket Fransız posta idaresinde, adeta Fransız deniz kuvvetlerinin bir alt birimi gibi işletildiğinden ticari ihtiyaçları karşılamaktan uzaktı. Bu süre içinde Fransa ile Doğu Akdeniz arasındaki ticaretin önemli bir kısmı Rostand Kumpanyası (Rostand et Compagnie, 1845-1852) gibi filosunda iki, üç buharlı ve yelkenli gemi bulunan küçük aile şirketleri tarafından sağlandı.²⁰ Fransa'nın önde gelen tüccar, armatör ve sanayicileri, İngiliz Levant Kumpanyası örneğinde olduğu gibi Fransa ile İstanbul ve Doğu Akdeniz arasındaki posta ve ticaret ilişkilerinin devlete ait bir nakliye şirketi tarafından yapılmasına şiddetle karşı çıktılar. Onlara göre Fransız hükümeti "bırakınız yapsınlar" (*laissez faire*) ilkesine göre hareket etmeliydi.²¹ Ancak bu şekilde Fransız müteşebbisler Doğu Akdeniz'deki ve dünyadaki sömürge yarışından galip çıkabilirdi. Zira sanayi inkılabından sonra Avrupa devletlerinin dünya hâkimiyet anlayışı denizlerde hâkimiyet anlayışından hareketle rekabet politikaları üzerine kuruluydu. İngiliz aristokrat Walter Raleigh bu konuda: "Denizlere hâkim olan ticarete hâkim olur, dünya ticaretine hâkim olan, dünyanın zenginliklerine dolayısıyla da dünyanın kendisine hâkim olur" demektedir.²² Yani denizlere hâkim olmak, Fransız yöneticileri ve burjuvazisine göre de Fransa'nın her zamankinden daha çok hayati menfaatleri gereği idi. Bunun yolu da gelişmekte olan Fransız endüstrisine ucuz hammadde taşınmasını sağlayacak ve pazar oluşturabilmesine yardımcı olabilecek özel girişimlere dayanan büyük bir buharlı nakliye şirketi oluşturmaktan geçirdi. Fransız hükümetinden beklenen ise uluslararası siyasi gücünü kullanarak, özel şirketlere kolaylık sağlamak ve güvenliğini temin etmek olmalıydı.

20 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)*, Cilt II, Marsilya Tic. ve San. Odası Marsilya 1988, s. 63; Hubert Giraud, *Les Origines et L'evolution e la Navigation a Vapeur a Marseille (1829-1900)*, Societé Anonyme du Semaphore de Marseille 1929, s. 37.

21 Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, "Le Rôle del'Agent des Messageries Maritimes a Alexandrie de 1882 a 1914: de 1882 a 1914: Coordination, Information, Innovation," *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.

22 Bu durum bir nevi Karadeniz'e kadar uzanan Yunan, Venedik ve Cenova kolonilerinin eski Talasokrası kavramının yeniden canlandırılmasıydı. Jourdin, *Avrupa ve Deniz*, s. 143, 146.

Fransa'da II. Cumhuriyetin (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 nakliye şirketinin kurulması kararlaştırıldı. Bu bağlamda Akdeniz posta taşımacılığı ihalesi, 28 Şubat 1851'de MM Kumpanyası'na verildi.²³ Kumpanyanın kuruluşunda daha çok İngiliz Peninsular & Oriental ve kısmen Avusturya Lloyd kumpanyaları model alındı. Daha önceki Fransız Deniz Posta Servisi filosunda bulunan buharlılar da MM Kumpanyası filosuna dahil edildi. 1852'de ise Rostand Kumpanyasının da katılmasıyla bu kuruluş anonim bir şirket haline geldi. III. Napoléon'un imparatorluğunu (1852-1870) ilan etmesiyle kumpanyanın adı dönemin politik rengine bürünerek Mejajeri İmperyal Kumpanyasına (Messageries Imperiales, bundan böyle MI Kumpanyası) dönüştü. 1871'de ise yeni-den Mesajeri Maritim Kumpanyasına (MN Kumpanyası) haline geldi. Kumpanya bu adla 1974'e kadar faaliyetlerine devam etti.

MM Kumpanyası, Fransa'nın 19. yüzyılda kurduğu en büyük özel buharlı nakliye şirketi idi. Ancak bu şirket, yapısı itibarıyla 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.²⁴ 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 Adaları'na kadar genişletti.

Yüzyılın sonuna gelindiğinde Fransız hükümeti ve burjuvazisinin MM Kumpanyası üzerinden tasarladıkları planların çoğu gerçekleşti ve

23 Giraud, *Les Origines et L'évolution e la Navigation*, s. 46.

24 AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*.

Fransa Büyük Britanya'dan sonra dünyada en fazla sömürgesi olan ikinci ülke haline gelerek sömürge yarışında İngilizlerin en önemli rakibi oldu. MM Kumpanyası, 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.²⁵

MM Kumpanyası sayesinde, Büyük Britanya ve Avusturya'nın öncülüğünde gelişen özel buharlı nakliyesine geç de olsa Fransa da katıldı. 19. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde MM Kumpanyası gibi filosunda onlarca yüksek tonajlı buharlı bulunan büyük nakliye 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 nakliyesindeki gelişimde de yetersiz kaldı. 1828 gibi erken bir tarihte İstanbul limanına uğrayan *Sûrat* (Swift) adlı İngiliz buharlısının II. Mahmud tarafından satın alınarak Osmanlı donanmasının hizmetine verilmesiyle Osmanlı'nın buharlı serüveni başlamış oldu.²⁶ Osmanlı Devleti'nin ticari amaçla buharlı nakliyatına dahil olması ise 1830'ların sonlarına doğru oldu. MM Kumpanyası'nın sonradan satın alacağı atölyede (La Ciotat) üretilen *Peyk-i Şevket*, (la Phocéén) adındaki ilk buharlı ticaret gemisi İstanbul ile İzmir arasında yolcu ve emtia taşımak için 1839'da seferlerine başladı.²⁷ Aynı tarihte Ermeni bir sarrafa ait buharlı geminin de Karadeniz'de ticari taşımacılığa dahil olmasının ardından buharlı gemi taşımacılığı giderek daha da kurumsallaşmaya başladı.²⁸ 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

25 Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 28-29.

26 Nurcan Bal, "İlk Buharlı Gemimiz Buğ Gemisi," *Yediküta*, Aylık Tarih ve Kültür Dergisi, S. 31, Mart 2011, s. 19-24.

27 Peyk-i Şevket, (La Phocéén) 26 Şubat 1838'de Osmanlı Bahriyesine katılmak üzere satın alındı, 1839'da Tersane-i Amire'nin hizmetine verildi. Eser Tutel, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul 2000, s. 24.

28 Mübahat Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi," Çağrı Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri, İstanbul 1915, s. 166-167.

ve nihayet Seyr-i Sefain İdaresi'yle daha nizami ve kurumsal bir hüviyet kazandı.²⁹ Bu şirketlerin kuruluş ve yapılanmalarında genellikle Fransız buharlı deniz nakliye şirketleri özellikle de MM Kumpanyası model alındı.³⁰ Ancak Osmanlı liman kentlerinin büyük bir kısmının yabancı buharlı deniz nakliye şirketleri aracılığıyla Avrupa metropol kentlerine bağlandığı bir dönemde, Osmanlıda birbiri ardına kurulan buharlı nakliye şirketleri az sayıda ve yetersiz teknik özelliklerdeki buharlıları ve deniz mürettebatıyla Osmanlı limanlarındaki posta, yolcu ve emtia değişim trafiğini karşılamakta uzak kaldı.³¹ Osmanlı'nın deniz ticaretinde yelkenliden buharlıya geçişte yetersiz kalması, buradaki boşluğun MM Kumpanyası ve diğer yabancı buharlı nakliye şirketleri tarafından doldurulmasına neden oldu.

MM Kumpanyasının Osmanlı sularındaki faaliyetlerini artırmasında Kırım Savaşı önemli bir rol oynadı. Kırım Savaşı sırasında Osmanlı safında yer alan Fransız ordularına lojistik destek sağlayan MM Kumpanyası, savaştan sonra pek çok kazanımlar elde etti. Bu kazanımlar MM Kumpanyasının Osmanlı sularına yerleşmesinde ve faaliyet alanını genişletmesinde kolaylaştırıcı bir durum sergiledi.

MM Kumpanyası buharlılarının düzenli olarak Osmanlı iskelelerine uğramaya başlamasıyla Osmanlı-Fransız ticari ilişkileri hızlı bir yükselme evresine girdi. Aynı şekilde diğer nakliye şirketlerinin Osmanlı sularında rekabet halinde olması Osmanlı ekonomisini Avrupa pazarları ile hızlı bir bütünleşme dönemine soktu. 15. yüzyıldan beri verile gelen kapitülasyonlar, sanayi inkılabı ve bunun deniz ulaşımına yansımalarıyla, yani buharlıların Osmanlı sularında görülmesiyle, daha da işlerlik kazandı ve kapsamı tamamen Batılı ekonomilerin gereksinimleri doğrultusunda genişletildi. Balta Limanı, Paris ve ardından yapılan bazı ticaret anlaşmaları-

29 Mehmet İzzet, "Vapur Tarihçesi," *Talebe Mecmuası*, Altıncı Yıl Numara 51, 1936, s. 6-7; Eser Tutel, *Şirket-i Hayriye*, İletişim Yayınları, İstanbul 2008, s. 37-40.

30 Bu karşılaştırma için Osmanlı buharlı nakliye şirketlerinin yapısı hakkında bakınız. Ali Akyıldız, *Haliçte Seyrüsefer Haliç Vapurları Şirketi*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2007, s. 21-27; Tutel, *Şirket-i Hayriye*, s. 11-26.

31 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.

rı, Batılı devletlerin adeta umumi kapitülasyonlar sonrası her alanda hususi ayrıcalıklar elde ettiği bir dönemin yaşanmasına yol açtı.³² Bundan dolayı Batının mamul malları Osmanlıya akmaya devam ettiği gibi tekel usulünün kaldırılmasından sonra yabancı tüccar, en fazla müsaadeyi haiz yerli tüccar durumuna geldiğinden Osmanlı toprakları artık yabancı tüccarın rahatça ve hiçbir şarta bağlı olmaksızın ticari münasebetlerde bulunduğu bir pazar haline gelmeye başladı.

Osmanlı limanlarına uğrayan buharlı nakliye şirketlerinin her geçen gün artması ve dış ticaretin gelişmesi sadece iktisadi yönden değil aynı zamanda siyasi, sosyal ve kültürel yönden birçok alanda köklü değişimlerin yaşanmasına neden oldu. 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 MM Kumpanyası buharlılarının sefer listesine dahil olmalarıyla hızlı bir gelişme içine girdi. MM Kumpanyası, birçok Osmanlı liman kentinde bilhassa Doğu Akdeniz sahil kuşağı boyunca stratejik noktalarda mülk edinme yoluna gitti. Bu sahil kentlerinde Fransız yaşam biçimi Osmanlı siyasi kurumlarına, toplumuna giderek daha fazla dayatıldı.³³ Kentlerdeki değişimle beraber Fransız mamul mallarına olan ihtiyaç her geçen gün arttı. Böylelikle Fransız sömürgeciliği ve çıkarlarının tüm Osmanlı, daha ziyade MM Kumpanyasının faaliyetlerini yoğunlaştırdığı Doğu Akdeniz liman kentleri ve art bölgesinde yayılması önlemez bir olgu halini almaya başladı.

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

33 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*, Imprimerie Centrale de Napoleone, Paris 1850, s. 6.

MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASININ KURULUŞU VE YAPILANMASI

FRANSIZLARIN AKDENİZ'DE DÜZENLİ POSTA TAŞIMACILIĞI GİRİŞİMLERİ

Fransızların Akdeniz posta taşımacılığı ve ticareti 19. yüzyılın ilk dönemlerine kadar küçük armatör tüccarların sahip oldukları yelkenli gemiler aracılığıyla yapıldı. Mektuplar ve paketler; kolonilerle ve deniz aşırı bölgelerle ticaret yapan gemi kaptanlarına emanet edilir;¹ kaptan, döndüğünde postaların seyahat sırasında uğradığı limanlarda mektup ve paketlerin verilir verilmeyeceği konusunda rapor verirdi.² Kamusal olarak yapılan posta deniz taşımacılığı tamamen devletin kontrolünde işletilirdi. 1788'den sonra Fransız hükümeti, taşımacılık işinde özel sektöre inisiyatif 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 makinelerinin 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.³ Daha sonra İngilizler, 1812'de *Comet* adındaki ilk buharlı gemilerini Clyde Nehri'nde 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 gelindiğinde *Rop Roy* adındaki İngiliz buharlısı ilk defa denize açılarak Calais ile Douvres arasında seferler yaptı. Fransızların Akdeniz'e açılan ilk buharlısı ise Marsilyalı Armatör Pierre Andriel adına 1818'de Napoli'de

1 Colin, *La Navigation Commerciale*, s. 282.

2 Couvenhes, *Les Messageries*, s. 38.

3 "Buhar," *Meydan Larousse Büyük Lügat ve Ansiklopedi*, III., Sabah Yayınları, İstanbul 1992, s. 441.

inşa edilen *Ferdinando Primo* adlı buharlı gemiydi. Bu gemi Marsilya Limanı'na yaptığı ilk seferini 3 Kasım 1818'de gerçekleştirdi.⁴ 1819'a geldiğinde ilk defa bir yandan çarklı buharlı gemi (*Savannah*) Atlas Okyanusu'nu geçti. Ancak bu gemi yolun büyük bir kısmını yelkenleriyle tamamlamıştı. Fransız hükümeti, denizlerde posta taşımacılığı amacıyla buharlı gemi teknolojilerinden 1819'dan sonra istifade etmeye başladı. 1828'e geldiğinde Fransız atölyelerinde, Toulon ile Cezayir arasında asker taşımak amacıyla buharlı gemi inşasına başlandı. Fransızlar, ticari yönden son derece önemli 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 çıkarak, Cezayir'i işgal ettiler.⁵ 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 şirketler aracılığıyla sağlandı.⁶

Buharlı gemilerin yapım ve bakım maliyetlerinin yüksekliği, yakıt ikmal etmeden uzun süre suda kalamamaları ve tonajlarının düşük olması gibi nedenlerle yelkenlilerin deniz ticaretindeki üstünlüğü ilk dönemlerde devam etti.⁷ Ayrıca bu dönem buharlılarının iç hacimlerinin yarısını motor ve aksamı, kazanlar ile yakıt depoları teşkil etmekteydi. Kalan bölümün dörtte biri de gemi tayfasının kullanımına ancak yetiyordu. Tüm bunlardan arta kalan alan ise yolcu, yük ve postaya ayrılabilirdi. Limanlardaki yük indirme-bindirme altyapısı yelkenlilere göre düzenlenmişti. Dönemin şartlarına bakıldığında şirketler ve gemi sahibi armatörler, aynı zamanda devlet yöneticileri, buharlıların fiziksel yetersizlikleri dolayısıyla yük ve

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

5 Azmi Özcan, "Türk Fransız İlişkileri" *İslam Ansiklopedisi*, XIII, TDV., İstanbul 1996, s. 180-183; Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, V., 4. Baskı, TTK., Ankara 1983, s. 125.

6 Jean-Jacques Antier, *Les Premiers Paquebots a Vapeur, Bertrand de Quenetain*, Saint Malo 1995, s. 127-128.

7 Siegfried & Jerome Jean Tharaud, *Le Centenaire des Services des Messageries Maritimes (1851-1951)*, Paris 1952, s. 5.

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 “*packet-boat (paquet-boat)*” adıyla 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.⁸

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 nakliye şirketleriyle başladı.⁹ 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 başlangıç yıllarıydı.¹⁰

Cezayir’in ele geçirilmesinden sonra artan ticaret ve posta ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla Fransız Posta İdaresi, 1832’de Marsilya-Cezayir arasındaki posta taşımacılık imtiyazını özel bir buharlı nakliye şirketine 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 fırkateynle bizzat yaptı. Bakanlık, 1833’te Toulon ile Cezayir arasında haftalık seferler başlattı. Buharlı fırkateynlere 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.

8 Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 22.

9 Colin, *La Navigation Commerciale*, s. 288.

10 Taillamite Etienne, “Les Origines de la Navigation à Vapeur,” *Bibliothèque de l’Ecole des Chartes*, Année 1970, Cilt 128, N. 2, s. 474-478; Finidori, *La Compagnie Valery Freres et Fils*, s. 26; Aimé Bouis, *Le Livre D’Or de Marseille*, Marsilya 1907, s. 43.

1835'e gelindiğinde devlete ait buharlılar asker ve kamu görevlilerinden boşalan yerlere sivil yolcular da almaya başladı.¹¹

Marsilya ile Cezayir arasında muazzam bir ticaret hacmi vardı. Devlete ait buharlılar, her ne kadar bu hattaki posta ihtiyacını sağlasa da ticari ihtiyaçları karşılamaktan uzaktı. Marsilyalı tüccar ve armatörler arasında sübvansiyonla desteklenmiş bir buharlı nakliye şirketinin bu işi daha iyi yapabileceği tezi ağır bastı. Hatta bu sırada tüccar ve armatörler posta idaresine baskı yapıyorlardı. Bu gelişmeler üzerine Bazin Kumpanyasının öncülüğünü yapmış olduğu birçok nakliye şirketi Cezayir'e düzenli seferler yapmaya başladı. Ancak Bazin Kumpanyası dışındaki şirketlerin teşebbüsleri başarısızlıkla neticelenmişti.¹² Aynard Kumpanyasının (La Compagnie Aynard) 1832'de Marsilya ile Cezayir arasında yaptığı ilk seferi başarısızlıkla sonuçlandı. Marsilya-Cezayir arasındaki posta hizmetlerinin ve ticari emtia nakliyesinin daha düzenli ve verimli yapılmasını isteyen Fransız hükümeti 1842'de Bazin Kumpanyası (La Compagnie Bazin) ile bir posta taşımacılık anlaşması imzaladı ancak bu anlaşma 1851'de feshedildi.¹³

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.¹⁴ Nitekim İngiliz posta buharlıları 1833'te başarılı bir denemeden sonra Malta ve İskenderiye'ye düzenli seferler yapmaya başladılar. Marsilya Limanı'ndan İskenderiye ve oradan Hindistan'a posta bağlantısı İngiliz buharlıları tarafından sağlandı.¹⁵ Diğer

11 Antier, *Les Premiers Paquebots a Vapeur*, s. 127-128.

12 Antier, *Les Premiers Paquebots a Vapeur*, s. 128-129; Pierre Guiral, *Marseille et Algerie 1830-1841*, Editions Ophrys, Gap 1957, s. 123-124.

13 Paul Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes, Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille, XIX^e-XX^e Siecles* Cilt VII., Marsilya Tic. ve San. Odası, Marsilya 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.

14 Roland Caty and Eliane Richard, *Armateurs Marseillais au XIXe Siecle*, Cilt I, Marsilya Tic. ve San. Odası, Marsilya 1986, s. 59-60.

15 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, Kasım 1849, s. 9; Jean-Luis Miegé, "La Navigation Européenne a Alexandrie (1815-1865)," *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, N° 46, 1987, s. 123-124.

yandan Avusturya'nın 1829'da kurmuş olduğu Tuna Buharlı Nakliyat Şirketi (Erste K. K. Privilegierte Donaudampfahrts-Gesellschaft) 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.¹⁶ Bu gelişmeler üzerine Fransız hükümeti, Doğu Akdeniz'de, Fransa ile Levant limanları arasında etkili ve sürdürülebilir bir posta hattı kurma fikrini benimsedi.¹⁷ Ancak Fransız hükümeti deniz posta taşımacılığının özel teşebbüse emanet edilmesi konusunda kararsız ve isteksiz davranıyordu. Posta taşımacılığı ile ilgili Fransız hükümetinin önünde üç seçenek vardı. 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 yapmaktır. Devletin genel çıkarları için birinci seçenek kademeli olarak terk edilmeliydi. Devlet diğeri iki alternatif modelden 19. yüzyılın ortalarına kadar istifade etti.

FRANSIZ DENİZ POSTA SERVİSİ VE OSMANLI LİMANLARIYLA İLK DÜZENLİ POSTA İLİŞKİSİNİN KURULMASI

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 oluşturmıştı.¹⁸ Yine Avusturya Trieste ve Levant arasında posta ve ticari ilişkilerini buharlı gemiler aracılığıyla yapıyordu.¹⁹

1835'e gelindiğinde Fransa hükümeti, tamamen buharlılardan oluşan bir posta nakliye şirketi oluşturarak Fransa ile Levant limanlarının bağlantısını güçlendirmek arzusundaydı.²⁰ Fransız Parlamenter Reynard,

16 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.

17 AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*, s. 1-2.

18 Amédée Gréhan, *France Maritimes*, Cilt I., Sous le Patronage du Ministre de la Marine, Dutertre Libraire-Editeur, Paris 1853, s. 226.

19 *Moniteur Universel*, 16 Mayıs 1835, s. 1190.

20 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;

Fransa'nın diğer devletlerden daha önce ve hızlı bir şekilde İtalya'nın güneyindeki Arşipel Adaları, Yunanistan, Osmanlı İmparatorluğu ve Mısır üzerinden Akdeniz'in tamamında faaliyet gösterecek bir buharlı nakliye şirketinin kurulmasına yönelik projesini parlamentoya sundu. Proje, komisyon tarafından kabul gördü. Fransız ekonomi bakanı da kurulacak hızlı ve düzenli posta seferlerinin Fransa ile Doğu Akdeniz'i birbirine bağlayacağını söyleyerek projeyi onayladı.²¹

Fransız hükümeti, Osmanlı limanlarıyla bağlantı kurmak 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, dönüşleri de aynı güzergâhtan olacaktı. Kömür ikmali için uğranacak limanlar Malta ve Siros olarak seçildi. Bu seferde buharlılar, gidiş-dönüş için toplamda 6.567 Km. yol almış oluyordu. Şimdiye kadar hiçbir Fransız posta hattı bu kadar uzun mesafeli olmamıştı.²²

Oluşturulan diğer hat ise Akdeniz limanlarının Fransa'ya bağlanmasını sağladı. Bu hat İskenderiye'yi Siros üzerinden Pire Adası'na bağladı. Birinci ve ikinci hattın kesişim noktaları Yunan mühimmat deposu mahiyetinde olan Siros'tu. Doğu-Batı hattının ana noktaları Marsilya ve İstanbul'du. Daha sonra Atina'dan İskenderiye'ye ek bir hat oluşturuldu. Ana ve eklenmiş hatlardan oluşan bu tasarının pratiğe dönüşmesi için gerekli ekipmanlar 1835'te oluşturuldu.²³

Ancak dönemin mevcut şartlarında posta idaresi, düzenli yapılacak bu seferler için ancak bir ya da iki buharlı tedarik edebildi. Diğer yandan bu sırada hiçbir Fransız özel nakliye şirketi bu seferleri karşılayabilecek sayıda buharlı gemiye sahip değildi. Belirlenen bu hatlarda düzenli seferlerin yapılabilmesi için tahmini en az on buharlıya ihtiyaç vardı. Bunların

Rene Thery, *Les Services Contractuels des Messageries Maritimes Devant la Crise Mondial*, Paris 1936, s. 9. Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 9.

21 *Moniteur Universel*, 24 Mart 1835, s. 599; Henry Grout, *Les Services Maritimes Postaux en France*, V. Giard & E. Briere, Paris 1908, s. 19-20.

22 *Moniteur Universel*, 24 Mart 1835, s. 599; Ali İhsan Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, Türkiye Denizciler Sendikası Yayını, İstanbul 1986, s. 25; *Quelques Reflexions sur le Projet*, s. 6-7;

23 Paul Calligas, *Voyage a Syros, Smyrne et Constantinople en 1844*, L'Harmattan, 1997, s. 45; *Moniteur Universel*, 24 Mart 1835, s. 599.

yedisi Marsilya-İstanbul hattı üzerinde, ikisi ise bağlantı noktası olan Siros-İskenderiye hattı üzerinde işleyecekti. Onuncu gemi ise herhangi bir kaza durumunda kullanılacaktı.²⁴

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 gücüne yeni unsurlar ekleyecekti. Fransız bayrağının Akdeniz sularında düzenli olarak dalgalanması bölge halklarının giderek Fransa'nın gücünü anlamasını sağlayacaktı.²⁵

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

Marsilya'dan İstanbul'a yelkenlilerle 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.²⁶

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.²⁷ Toplantıda tanınmış tüccarlar ve işadamları bu şirketin ihalesini almak için istenilen tüm şartları karşılamayı taahhüt etmekteydiler. Ancak verilen tekliflerin hiç biri Fransız hükümeti tarafından kabul edilmedi. Fransız hükümeti, kararını devlete ait posta nakliye şirketinden yana verdi ve 3 Temmuz 1835'te Doğu Akdeniz'de faaliyette bulunmak üze-

24 *Quelques Reflexions sur le Projet*, s. 4; *Moniteur Universel*, 16 Mayıs 1835, s. 1191.

25 *Moniteur Universel*, 15 Mayıs 1835, s. 1191.

26 *Moniteur Universel*, 24 Mart 1835, s. 599.

27 *Quelques Reflexions sur le Projet*, s. 5-6.

re tamamı buharlılardan oluşan Fransız Deniz Posta Servisinin (Le Service Maritime Postal de l'Etat) kuruluşunu onayladı.²⁸

Posta servisinin genel merkezi Marsilya oldu. Ancak şirketin yönetimi için devlet rejiisi 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.²⁹

Fransız Deniz Posta Servisine ait *Scamandre* adlı buharlı 1 Mayıs 1837'de İstanbul'a gitmek üzere bir deniz yüzbaşısı kaptanlığında Levant hattındaki ilk seferi için denize açıldı. Akdeniz'deki deniz korsanlarına karşı bu gemilerin her birine iki top yerleştirildi.³⁰

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.³¹

Deniz Posta Servisi, 1837'den 1851'e kadar düzenli bir şekilde seferlerini yerine getirdi. Ancak bu süre zarfında ekonomik yönden tam bir fiyasko yaşandı. 1837-1851 yılları arasında resmi rakamlara göre toplam zarar 37.237.894 frank idi, gerçekte ise 50 milyon franktı. Halbuki Trieste-İstanbul hattında yalnızca ticari gaye güden Avusturya Lloyd Kumpanyasının yıllık ortalama kârı 300.000 frank civarındaydı.³²

Posta servisinin bu derece zarar etmesinin nedenlerinden biri ticari posta gemilerinin aynı zamanda savaş gemileri statüsüne sahip olmasıydı. Savaş gemilerinin mürettebat, ekipman ve teknik açıdan ticari

28 Grout, *Les Services Maritimes Postaux en France*, s. 20; AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*, s. 2-3; *Moniteur Universel*, 15 Mayıs 1835, s. 1191.

29 Couvenhes, *Les Messageries*, s. 49.

30 Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 22; Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 163.

31 Couvenhes, *Les Messageries*, s. 50.

32 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; Antier, *Les Premiers Paquebots a Vapeur*, s. 131-132.

faaliyetlere uyarlanması bir çok olumsuz yönleri oldu. Askeri kökenden gelen kaptan ve mürettebat uluslararası ticari yasalara uyum sağlayamadı. Şirket kaptanlarından bir teğmene göre, deniz yolculuğu memnuniyet verici olmalıydı, ne bir posta kolisi ne de bir yolcunun memnuniyeti onları ilgilendirmiyordu.³³ Buharlı gemiler, teknik açıdan askeri ihtiyaçlara göre inşa edildiğinden emtia koyulabilecek yerler çok sınırlıydı. 1835'te şirket kurulduğunda devlet yolcu taşımacılığını onaylarken, ticari mal taşınmasına onay vermedi. 1845'e gelindiğinde devlet sadece bazı değerli malların taşınmasına izin verdi.³⁴ Tüccarların kâr güdüsü devletin posta servisi için pek de önemli değildi.

İşletmenin giderine dair yapılan hesaplamalara; işletme büroları, mağazalar, limanlardaki personel, karantinalar ve sigorta giderleri dahil edilmedi. Tüm planlamalar teoride basit olasılıklara göre yapıldı. 1840'lara gelindiğinde gemilerin bakım ve onarımlarının yapılması ihtiyacı hasıl olduğunda Posta İdaresi bu işlere yetişemedi.³⁵

Hatlar neredeyse tamamen devletin politik kaygılarına göre belirlendi, ne tüccarların, ne de yolcuların ihtiyaçları göz önünde bulunduruldu.³⁶ 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.³⁷

Kumpanyaya getirilen bu sınırlamalar Fransız hükümetine yıllık 3 ila 4 milyon frank zarara neden oldu. Liberal düşünceye sahip parlamenterler, armatörler ve tüccarlara göre devlet; taşımacılık işlerinde tüm haklarını özel sektöre bırakmalıydı. Posta buharlılarının deniz kuvvetleri için yük taşıması onaylanamaz bir durumdu. Ekonomik sonuçlar özel sektör ile kamusal çıkarların birbirinden ayrılması gerektiğini ortaya koydu.³⁸

Fransa ile Levant arasında buharlı posta hizmetinin sağlanması için yapılan ilk teşebbüs devlet ile özel sektör arasındaki ilişkilerin karmaşıklığı-

33 Grout, *Les Services Maritimes Postaux en France*, s. 27.

34 *Moniteur Universel*, 5 Mart 1851, Seance des 12.

35 Couvenhes, *Les Messageries*, s. 80.

36 Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 15.

37 M. A. Ubicini, *Osmanlı Modernleşme Sancıları*, (Çev. Celal Aydın), Timaş Yayınları, İstanbul 1998, s. 294.

38 Grout, *Les Services Maritimes Postaux en France*, s. 26; *Moniteur Universel*, 17 Juin 1851, p. 11.

ğını ortaya koydu. 1835'te siyasi kaygılar nedeniyle işletmenin direk 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.³⁹

ROSTANDLAR VE LEVANT BUHARLI NAKLİYAT KUMPANYASI

Marsilya'nın 18. yüzyıldaki geleneksel ekonomik yapısı 19. yüzyılın ilk dönemlerine kadar yerini muhafaza etti. Bu geleneksel yapıya göre Marsilyalı bir tüccar; aynı anda armatör, sanayici, bankacı ve sigortacı da olabiliyordu. Gemi inşa ve donatım işini yapan aynı zamanda da ticaretle ilgilenen kesime tüccar-armatör deniliyordu. Bu nedenle özel buharlı deniz nakliye şirketlerinin gelişiminde tüccar-armatör aileler önemli rol oynadı.⁴⁰ 19. yüzyılda Marsilya'daki en önemli tüccar-armatörler, Rostandlar, Fraissinetler, Bergasseler, Patreler, Bazinler, Valery Kardeşler ve Fabreler gibi ailelerden ibaretti.⁴¹

Gemi donatıcılığı sayesinde birçok tüccar-armatör büyük servete sahip oldu. Tüccar armatörlerin çoğu, bir ila üç arasında gemiye sahiplerdi. Bunlar, mallarını satmak üzere gemi kaptanlarına teslim ediyor, dönüşte ise yine kaptanların kendi hesaplarına aldıkları malları Fransız pazarına sürüyorlardı.⁴² 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. 1840'ların sonlarına kadar küçük nakliye şirketleri oluşturarak ticari faaliyetlerini yelkenliler ve

39 Couvenhes, *Les Messageries*, s. 49.

40 Michael Stephen Smith, *The Emergence of Modern Business Enterprise in France 1800-1930*, Harvard University Press, Harvard 2006, s. 88-89.

41 *Historique de la Compagnie Fraissinet, Reconstituée d'Après Documents d'Archives et Souvenir Personnels*, L'Imprimerie Generale de Provence, Marsilya 1976, s. 18-19; Caty-Richard, *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille*, s. 31-33.

42 Caty-Richard, *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille*, s. 18.19; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 54.

alabildikleri birkaç buharlıyla sürdürdüler.⁴³ Bu türden nakliye şirketlerinden en önemlilerinden biri Rostand Kumpanyasıydı.

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.⁴⁴ 1821'de Marsilya'ya döndü ve burada Levant ile ticaret yapmak amacıyla kendi ticaret evini kurdu.⁴⁵

Bruno Rostand, oğlu Albert'i şirketine ortak etti. Daha sonra onu, 1836-1838 yılları arasında ticari münasebetlerde bulunması için Yunanistan, Osmanlı liman kentleri, Mısır ve Kıbrıs'a gönderdi. Albert'in Doğu Akdeniz'deki girişimleri şirketin kârını önemli oranda artırdı.⁴⁶

Albert Rostand, Marsilya'ya döndüğünde babasını yeni bir buharlı nakliye şirketi kurmaya teşvik etti. Bruno Rostand, birkaç yıl sonra yani 1845'te Marsilya-İstanbul hattında ticari faaliyette bulunacak olan Rostand Kumpanyasını (Rostand et Compagnie) kurdu.⁴⁷ Rostandlar Marsilya-İzmir ve İstanbul arasında buharlı işletmek için Babiâli'den gerekli izni de aldılar.⁴⁸ 11 Temmuz 1846'da Rostandların *Hellespont* adındaki buharlı gemisi Livorno, İzmir, İstanbul arasındaki ilk seferini yapmak üzere denize açıldı. Bu yeni kumpanya genellikle Levant Buharlı Posta Kumpanyası (Compagnie des Paquebots a Vapeur du Levant) adıyla tanındı.⁴⁹

Mütevazı bir buharlı nakliye şirketi olan kurumun başlangıçta toplam sermayesi 1.500.000 franktı ve *Hellespont*, *Bosphore* ve *Oronte* isimlerindeki üç gemisi 1846'da L. Benet de la Ciotat atölyesinde inşa edil-

43 Smith, *The Emergence of Modern Business Enterprise in France*, s. 92-93; Girard, "Les Grandes Compagnies Maritimes sous le Second Empire," s. 107.

44 Xavier Daumalin-Marcel Courduiré, *Vapeur et Revolution Industrielle a Marseille (1831-1853)*, Marsilya Tic. ve San. Odası 1997, s. 112-113.

45 Caty-Richard, *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille*, s. 26.

46 Couvenhes, *Les Messageries*, s. 57.

47 Bois, *Armements Marseillais*, s. 63.

48 DMA. (Deniz Müzesi Arşivi), Şura-i Bahriye, 4/78A, 21 Şubat 1847.

49 Giraud, *Les Origines et L'evolution e la Navigation*, s. 37; Bois, *Armements Marseillais*, s. 63; Caty-Richard, *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille*, s. 57.

di.⁵⁰ 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. 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 içinde Rostandların payı 1845-1846-1847 yıllarında yüzde 36, yüzde 62, yüzde 86 oranlarında yükselmisti. Aynı yıllarda Fransızların Levant'a yaptığı ilaç ve kumaş boyası ithalatının yüzde 81'i, yüzde 96'sı ve yüzde 100'ü Rostand buharlıları tarafından yapıldı.⁵¹

Ancak Rostand Kumpanyasının Fransız Posta Servisiyle benzer hat üzerinde işlemesi iki şirket arasında rekabete sebebiyet verdi. Rostand Kumpanyası, bu nedenle İstanbul hattında iki haftada bir yaptığı seferleri gözden geçirerek 1846'da ayda bire düşürmek zorunda kaldı. Bu durumdan tüccarlar ve yolcular da memnun değillerdi. Reji idaresinde olan Fransız Posta Servisinin açığı her geçen gün daha fazla artıyordu. Diğer yandan Rostand Kumpanyasının finansal durumu Fransız Posta Servisine 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 ne yeterli bir filoya ne de sermayeye sahipti. 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.⁵² 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 Kumpanyasının kuruluşundan önce görüldüğü üzere Marsilya'da birçok irili ufaklı yelkenli gemi şirketi vardı, daha sonra bu şirketler buharlıları filolarına dahil ederek büyük buharlı nakliye şirketleri haline dönüşmeye başladılar. Bunlar, MM Kumpanyası kuruluncaya kadar geçen

50 Bois, *Armements Marseillais*, s. 63; George-Toudouze, *Histoire de la Marine*, s. 430; Ubcini, *Osmanlı Modernleşme Süreci*, s. 294.

51 Giraud, *Les Origines et l'évolution de la Navigation*, s. 37; Couvenhes, *Les Messageries*, Paris 2007, s. 58.

52 Bois, *Le Grand Siècle Des Messageries Maritimes*, s. 13, 60.

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 Kumpanyasıydı. Bu şirket ve kurucusu olan Rostand ailesi, MM Kumpanyasının kuruluşunda son derece önemli rol oynadı.

MESAJERİ NASYONAL KUMpanyASI

Mesajeri Nasyonal Şirketinin 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 ilanına kadar sürdürdü, şirketin adı II. Cumhuriyetle beraber Mesajeri Nasyonal olarak anıldı.⁵³ Mesajeri Nasyonal, hem karada hem de nehirlerde posta taşımacılığı yapan milli bir işletmeydi. Fransa'daki nehirler arasında çok fazla bağlantı bulunması sayesinde bu şirket mavnalar aracılığıyla posta taşımacılığı yapıyordu.⁵⁴ MN (Mesajeri Nasyonal) Kumpanyası, 1806'da imparatorluğun 142 vilayetinde karada ve nehirlerde düzenli posta ağı kurarak her önemli vilayette acenteler açtı.

1830'a gelindiğinde Mesajeri Nasyonalin karşısına nehir taşımacılığı yapan birçok buharlı nakliye şirketi çıktı. Bunun üzerine MN Kumpanyası buharlı gemileri filosuna dahil etmeye başladı.⁵⁵

MN Kumpanyası için önemli bir tehdit de 1830'lu yılların sonlarına doğru demiryolu ağlarının gelişmesi ve her geçen gün posta taşımacılığında daha fazla kullanılmasıydı. Bu nedenle MN Kumpanyası birçok bölgenin posta taşımacılık imtiyazını kaybetti.⁵⁶

1849'da MN Kumpanyasının başarısızlığı saklanamaz duruma geldi.⁵⁷ Şirket yönetiminin 1850'de yaptığı toplantıda hissedarlara sunulan raporda şunlar ifade ediliyordu:

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

54 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.

55 Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 11; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 64.

56 Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 25; Szortak, *The Role of Transportation in the Industrial Revolution*, s. 85; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 67-68.

57 Rene Thery, *Les Services Contractuels des Messageries Maritimes Devant la Crise Mondiale*, Paris 1936, s. 9.

Demiryolları birkaç yıl içinde her tarafa yayılarak bütün ana yolları ışgal etti. Deniz taşımacılığı, sınırsız yollarıyla her milletin her geçen gün daha hızlı, daha ekonomik ve daha güvenli taşımacılık yaptığı bir sektör haline geldi. Akdeniz'e gelince biz onu Fransız gölü olarak adlandırıyoruz, Fransa ile Akdeniz'i bağlamak bizim çıkarlarımızdır.⁵⁸

MN Kumpanyası, devletle imzaladığı anlaşmanın bazı maddelerinde değişikliğe giderek faaliyet ağını açık denizlere taşımanın yasal zeminini oluşturdu. Mesajeri yöneticileri bu sırada Fransız hükümetinin Akdeniz posta taşımacılığını özel girişimciliğe ait bir işletmeye ihale etme niyetinde olduğunun farkındaydı. Bu bağlamda şirket yönetimi 1851'de Akdeniz'de buharlı posta taşımacılığı imtiyazı için parlamento komisyonuna teklif verdi.⁵⁹

MESAJERİ MARİTİM KUMpanyASININ 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 Cumhuriyetin (24 Şubat 1848-2 Kasım 1852) ilanıyla her kesimin isteklerini dile getirebildikleri liberal bir ortamda, büyük bir deniz posta taşımacılık şirketinin kurulmasını destekleyen gruplar, Ticaret Odasının görüşleri doğrultusunda bu işin özel bir şirkete havale edilmesinin daha yararlı olacağının farkına vardılar.

Gerek Fransız hükümeti gerekse tüccar-armatörler ve sanayiciler Fransa'nın gerçek anlamda ihtiyacını karşılayabilecek büyük bir buharlı nakliye şirketi kurulması için hemfikir oldiler.⁶⁰ Ancak kurulacak bu şirketin

58 Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 11.

59 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.

60 AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*, s. 1-2.

statüsü, yapısı ve yönetiminin ne şekilde olacağı yönünde görüş ayrılıkları vardı.⁶¹ 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 devletin deniz nakliyatı girişimini zararlı ve gereksiz gördüler. Albert Rostand, Bazin, Fraissinet ve Mesajeri Nasyonal gibi özel taşımacılık şirketleri yabancı nakliye şirketleriyle rekabet edebilmek için varlıklarını çağın gerekliliğine göre güçlendirmenin yollarını aradılar. 1848'den itibaren Louis Napoléon ve imtiyaz taraftarları, özel sektörü destekleyici rol oynadılar.⁶²

1850 bütçesi görüşüldüğünde, liberal ekonominin benimsenmesi sayesinde ekonomik durumun iyiye gittiği belirtildi. Bunda özel sektörün yolunun açılması önemli bir etkeni. 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 Kumpanyasına (La Compagnie Valery) ihale etti. Ayrıca Valery Kumpanyasına yıllık 150.000 frank sübvansiyon verilmesi kararlaştırıldı. Bu, şimdiye kadar görülmemiş yüksek bir meblağdı.⁶³ Valery Kumpanyası ile imzalanan anlaşma içeriği yönünden çağdaşı diğer yabancı kumpanyalar özellikle İngiliz kumpanyalarının imtiyaz şartlarına benzediğinden Fransa'da bir ilk olma özelliğini taşıdı.⁶⁴ Bu imtiyaz deniz posta taşımacılığında öncü bir rol oynadı.

Ancak Akdeniz'de posta taşımacılığı yapması düşünülen kumpanyanın yapı ve işleyişinin ne şekilde olacağına yönelik sorunlar hâlâ tam

61 E. Jouham, *Les Operations Maritimes Commerciales et Industrielles a Marseille: Comparaison Statistiques. Resultats Economiques*, Amyot Libraire, Paris 1878, Berard Libraire, Marsilya 1878, s. 122-123; Levasseur, *Histoire du Commerce de la France*, s. 712.

62 Girard, *La Politique des Travaux Publics du Second Empire*, s. 37; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 91.

63 Pierre Guiral, *Marseille et Algerie 1830-1841*, Editions Ophrys, Gap 1957, s. 123-124; Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 23; Finidori, *La Compagnie Valery Freres et Fils*, s. 41.

64 Mollat, *Les Origines de la Navigation a Vapeur*, s. 107-108; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 93-94.

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 konusunda Marsilyalı tüccar-armatörlerin başını çekiyor ve hükümete baskı yapıyordu.⁶⁵

Fransız Posta Servisi buharlılarının işlediği Akdeniz hattında özel buharlı nakliye şirketlerinin faaliyetini uzun süre sürdürebilmesi söz konusu değildi⁶⁶. Rostand Kumpanyasının Fransız Posta Servisiyle aynı hat üzerinde aynı amaçla (Nitekim iki Kumpanya da Fransa'nın Levant ile olan posta ve ticari ilişkilerini artırmak amacıyla kurulmuştu, ancak devlete ait kumpanyanın politik kaygıları, Rostand Kumpanyasının ticari kaygısı daha fazlaydı) kurulmasına rağmen birbirleriyle rekabet içinde bulunmaları uzun vadede tarafların aleyhine bir durum ortaya çıkardı. Önlerinde, taraflardan birinin diğerine üstünlüğü ya da tarafların çıkarına olabilecek bir işbirliği gibi iki seçenek vardı. Zaten Albert Rostand, bu sıralarda bir limitet şirket kurabilmek için deneyimli ve etkin bir ortak aramaktaydı. 1850 şartlarında bu ölçütlerde bir şirket için en uygunu MN Kumpanyasıydı. Rostand, uzun süreden beri demiryollarıyla rekabet içinde olan MN Kumpanyasının yöneticisi M. Ernest Simon'a şirketleri birleştirerek birlikte büyük bir nakliye şirketi kurmayı teklif etti. Zaten bu sırada Ernest Simon, Akdeniz posta taşımacılığı için devlete projesini sunmuştu.⁶⁷

İmtiyazlı ve özel posta taşımacılığının hem devlet için hem de liberal deniz nakliye şirketleri için daha avantajlı olması devletin, kademeli olarak özel sektör lehinde kararlar almasını sağladı. 12 Haziran 1851'de parlamento komisyon sekreteri Collas, MN Kumpanyasının projesini

65 Couvenhes, *Les Messageries*, Paris 2007, s. 89.

66 A. Leymarie, "Compagnies Privilegiées," *Dictionnaire Universel du Commerce et de la Navigation*, Birinci Cilt, Librairie de Guillaumin, Paris 1859, s. 768.

67 Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, "La Concession des Services Maritimes Postaux au XIXe Siècle: La Cas Exemplaire des Messageries Maritimes" *Revue Economique*, C. 58, No. 1, Jan. 2007, s. 266; Bois, *Le Grand Siècle Des Messageries Maritimes*, s. 13.

uygun buldu ve Akdeniz posta taşımacılık imtiyazının bu şirkete verilmesini istedi.⁶⁸ Komisyona göre Avusturya Lloyd ve Büyük Britanya'nın P&O kumpanyaları örneklerinde olduğu gibi Fransız hükümeti de Fransız emperyalizminin çıkarları doğrultusunda hareket etmeli ve özel şirketlerin yolunu açmalıydı.⁶⁹

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 nakliye şirketi kurması için önünde İngiliz P&O Kumpanyası ve Avusturya Lloyd Kumpanyası gibi iki model vardı. 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.⁷⁰

Avusturya Lloyd Modeli

Lloyd Kumpanyası'nın⁷¹ temelleri 1832'de Trieste'de birkaç sigorta şirketinin desteğiyle atıldı. Bu kuruluşun temel amacı şirketler ve Triesteli tüccarlarca kullanılmak üzere hızlı rotalar ve gemicilik konusunda çeşitli bilgiler toplamaktı. Bu girişim 24 Ağustos 1833'te hayata geçirildi.⁷² Ancak

68 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 Mart 1851, Seance des 12, s. V.

69 *Moniteur Universel*, 5 Mart 1851, Seance des 12, s. V.

70 Couvenhes, "French Mail Contracts with Private Steamship Companies," s. 6-7; Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, "French Mail Contracts with Private Steamship Companies, 1835-1914," *Business and Economic History*, C. 2, 2004, s. 6-7.

71 Avusturya Lloyd Kumpanyası hakkında yapılan doktora tezinde ayrıntılı bilgi verilmektedir. Bunun için bakınız. M. Emre Kılıçarslan, "Avusturya Lloyd Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri," OMu., SBE, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun 2013; *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, Londra Mart 1887, s. 2-3.

72 Lloyd 1833'te denizcilerin bilgi alışverişinde bulundukları bir kafeden doğan İngiliz Lloyd'u gibi sadece bir sigorta şirketi olarak kuruldu. Lloyd Kafe için ayrıntılı olarak bakınız. George Blake, *Lloyd's*

2 Ağustos 1836'da kurulan Lloyd Kumpanyasının temel hedefi Avusturya ile Yunanistan ve adaları, Osmanlı Devleti'ne ait Ege Adaları, İstanbul İzmir ve Suriye arasında buharlı posta taşımacılığı yapmaktı.⁷³ Lloyd Kumpanyası, Avusturya devletinin güvencesi altında bir 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'e gelindiğinde Lloyd Kumpanyası, 49 limanda faaliyet göstermekteydi. Lloyd Kumpanyasının filosu 1837'de altı adet buharlıdan oluşurken, 1850'de bu sayı 30'a yükseldi. Lloyd'un 1849'da Trieste'den başlayan 15 düzenli hattı vardı. Avusturya'nın Doğu Akdeniz'deki ticari yükselişinde en önemli etken şüphesiz Lloyd Kumpanyasıydı. Trieste Avusturya'nın Levant'a, Tuna Nehri ise İstanbul ve Karadeniz'e açılan kapısıydı.⁷⁴

Lloyd Kumpanyasının kısa sürede ortaya çıkan bu başarısında, 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.⁷⁵ Aynı şekilde Karadeniz ve Levant'a tecrübeli elemanlarını göndererek bölgenin ihtiyaçlarına göre pazar oluşturdu. Böylelikle oluşturduğu pazara göre Orta Avrupa'nın sanayileşmiş ülkelerinden aldığı ürünleri Levant ve Karadeniz pazarına sundu. Lloyd Kumpanyasına Avusturya hükümeti tarafından ilk dönemler hiçbir sübvansiyon yapılmamasına rağmen, kumpanya Avusturya hükümetinin Lloyd'a sağlamış olduğu birçok avantajdan yararlandı. Avusturya, Lloyd Kumpanyasının 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 Avus-

Register of Shipping 1760-1960, Londra 1960, s. 1-4; George Blake, *Lloyd's Register of Shipping 1760-1960*, Londra 1960, s. 1-4.

⁷³ *Reports on Subjects of General and Commercial Interest Austria-Hungary*, Londra Mart 1887, s. 2-3.

⁷⁴ *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins*, s. 68; Guissippe-Astori, *Il Lloyd Triestino Contributo Alla Storia Italiana della Navigazione Marittima*, s. 537; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 75-76.

⁷⁵ *Reports on Subjects of General and Commercial Interest Austria-Hungary*, Londra Mart 1887, s. 2-3.

turya hükümetinden uygun faizlerle kredi aldı.⁷⁶ 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 dahil olmadı.⁷⁷

İngiliz Peninsular ve Oriental Kumpanyası Modeli

P&O Kumpanyasının kurucuları olan üç gemi acentesi,⁷⁸ 1835'te Peninsular Steam Navigation Company adında bir nakliye şirketi kurdular.⁷⁹ Kumpanya yöneticileri 1835'te Londra ile İber Yarımadası'nın 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.⁸⁰

22 Ağustos 1837'de Britanya hükümeti ile Peninsular yöneticileri arasında anlaşma sağlandı. Bu anlaşmaya göre şirket Falmouth ile Cebelitarık arasında Viga, Porto, Lizbon ve Cadiz'e uğrayarak düzenli posta seferleri yapacak ve bunun karşılığında yıllık 29.600 sterlin sübvansiyon alacaktı. Britanya hükümetinin posta nakliyatını imtiyazlı bir özel şirkete ihale etmesi, hem posta taşımacılığının düzenli, hızlı ve zamanında yapılmasını sağla-

76 *Reports on Subjects of General and Commercial Interest Austria-Hungary*, Londra Mart 1887, s. 2-3; *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins*, s. 68; 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.

77 Grout, *Les Services Maritimes Postaux en France*, s. 21-23. Couvenhes, *Les Messageries*, s. 86.

78 Brodie McGhine Willcox, Arthur Anderson ve Richard Bourne. David Howarth & Stephen Howarth, *The Story Of Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, Weidenfeld and Nicolson, Londra 1889, s. 13-14.

79 Geraldine Edith Mitton, *The Peninsular and Oriental*, Londra 1913, s. 13-15.

80 Howarth, *The Story Of Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, s. 9-10.

dı hem de devletin avantajına oldu. Britanya hükümetinin bundan sonraki politikası da imtiyazlı posta taşımacılığının geliştirilmesi yönünde oldu.⁸¹

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 Servisinin 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 ihale P&O Kumpanyasına verildi.⁸² 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 beş yılda şirkete verilen sübvansiyon toplamda 171.000 sterlindi. P&O Kumpanyasına verilen sübvansiyon her yıl düzenli olarak azaldı. Bu model MM Kumpanyasına verilen sübvansiyonlar için de örnek teşkil etti. Bunun yanında şirketin Akdeniz'de işleyecek buharlılarının özellikleri de belirlendi.⁸³

1850'lerde Büyük Britanya'da sübvansiyonlu kumpanya modeli 15 buharlı deniz nakliye şirketini içine alacak şekilde genişledi.⁸⁴ İngiltere, posta taşımacılığı ve ticareti geliştirmek için şirketlere farklı türlerde destekler sağlama teklifinde bulundu. Buna göre İngiliz hükümeti belirli hatlarda yapılan servislere, buharlıların hızlarına ve güçlerine göre sübvansiyon desteği verdi. Böylelikle bir yandan nakliye şirketlerinin rekabetinin önü açılırken diğer yandan İngiliz denizciliğinin teknik yönden gelişimi sağlanmış oldu. 1851'de İngiliz hükümetinin sübvansiyonlara yaptığı ödeme 727.425 sterline (18 milyon frank) yükseliyordu. Bu bir önceki yıla göre yüzde 16,6 artış demektir.⁸⁵

81 Body Cable, *A Hundred year History of the P&O, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, I. Nicholson and Watson Limited, Londra 1937, s. 65; *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, Kasım 1849, s. 8-9; Mitton, *The Peninsular and Oriental*, s. 15; Hovarth, *The Story Of Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, s. 9-10;

82 David Divine, *Thes Splendid Ships: The Story of the Peninsular and Oriental Line*, F. Muller, Londra 1960, s. 76. *House of Commons, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, Kasım 1849, s. 11.

83 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 buharlılardan biri en az 250 beygir günde diğeri ise 140 beygir gücünde olacaktı. *House of Commons, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, s. 11.

84 Verneaux, *L'Industrie des Transports Maritimes en France*, s. 22.

85 Verneaux, *L'Industrie des Transports Maritimes en France*, s. 22; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 87-88.

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

28 ŞUBAT 1851 ANLAŞMASI VE MESAJERİ MARİTİM NASYONAL KUMpanyASININ KURULUŞU

Sübvanse edilmiş yabancı nakliye şirketlerinin başarısı ve devlete ait posta kumpanyalarının işletilmesinin zorlukları karşısında Fransız hükümeti Akdeniz posta taşımacılığı ihalesini 28 Şubat 1851'de Mesajeri Maritim Nasyonal Kumpanyasına verdi.⁸⁶ 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 içinde "MN" (Mesajeri Nasyonal) 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 temizliğin simgesi olan Licorn adı verilen tek boynuzlu at oldu. At aynı zamanda motor gücünün de sembolüydü.⁸⁷

Devlet ile MMN (Mesajeri Maritim Nasyonal) Kumpanyası arasında 28 Şubat 1851'de imzalanan anlaşma, daha önce Korsika posta taşımacılığı için, Valery Kumpanyasıyla imzalanan anlaşmanın bir benzeriydi.

86 Lanfant, *Historique de la Flotte des Messageries Maritimes-1851-1975*, s. 11; Giraud, *Les Origines et L'évolution e la Navigation*, s. 46; AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*, s. 1-2.

87 Bu sembol için ekler kısmına bakınız. Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 233-234.

28 Şubat 1851'de imzalanan anlaşma, 8 Temmuz 1851 Yasasıyla teyit edildi.⁸⁸

Anlaşmadaki en önemli unsur şüphesiz şartname hükümlerinin yerine getirilmesiydi. Genel kamusal çıkarlar için yapılmış olan bu hükümler yalnızca devlet ile kumpanya arasındaki yasal ilişkiden ibaret değildi. Aynı zamanda işletmenin çalışma koşullarını, yani deniz ekipmanlarının bakımını, imtiyaza aykırı hareketlerde verilecek cezaları vs. kapsamaktaydı. Şirket özel koşullarla belirlenmiş hükümlere göre kamu hizmetini organize edecek ve yöneticiler, askerler ve devlet görevlileri bundan yararlanabilecekti. Fransız hükümeti ve şirketin 28 Şubat 1851'de karşılıklı olarak hazırladıkları şartnamede bu konuyla ilgili hükümlere ayrıntılı bir şekilde değinildi.⁸⁹

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.⁹⁰

28 Şubat 1851 Anlaşması Hükümleri

Mesajeri Maritim Nasyonal Kumpanyası, ekonomik ve politik bir isteğin neticesinde doğdu. MMN Kumpanyasının kurulmasının hemen akabinde şirket yöneticileri 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 belirtilmişti. 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.⁹¹ Dolayısıyla Fransız hükümetinin MMN Kumpanyası ile imzaladığı anlaşmanın maddeleri de bu yönde belirlendi.

88 Lanfant, *Historique de la Flotte des Messageries Maritimes-1851-1975*, s. 11; AFL. 1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1851*; ANF. C. 999, 19 Şubat 1850.

89 AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 1-5.

90 Couvenhes, *Les Messageries*, s. 98.

91 AFL. 1997 002 5199, *Assemblee Generale du 28 Mai 1853*, s. 36-37.

Anlaşma 17 maddeden ibaretken anlaşma maddelerinin yanında şirketin sorumluluklarını belirleyen şartname hükümleri 55 bentten oluşuyordu. Bu hükümlerin detayları devlet ve şirket tarafından hazırlandı. 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. 1. maddede imtiyazın süresi belirlenmekteydi.⁹² Kumpanyaya verilen imtiyaz süresi 20 yıl olup, 15. maddede belirtildiği gibi zımnen bu süre yıldan yıla uzatılabiliyordu. Şirket 8 Temmuz 1871'de imtiyaz süresini yenilemek zorundaydı. Madde 2'de uğranacak sabit iskeleler ve seyahat süresi belirlendi.⁹³ 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 Kumpanyasından miras kalmıştı. Şartname hükümlerinin 1 ve 2. bendinde bu hatlar belirlenmişti.

Şirket buharlılarının İstanbul, Mısır ve Suriye hattında yıllık alacakları yol 584,585 kilometre olarak saptandı. Buharlılar, 10 günde bir Marsilya'dan hareketle Malta üzerinden İstanbul'a (Marsilya-Malta-Siros-İzmir-Midilli-Çanakkale-Gelibolu-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.⁹⁴

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. Yollardaki korsanlara rağmen posta vapurları belirlenen hatlar üzerinde hizmetlerini kesintisiz vermek zorundaydı. Buharlıların hatlarda belirlenen limanlar dışında limanlara uğraması ve mola vermesi

92 AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 14.

93 *Moniteur Universel*, 17 Juin 1851, Seances des 12, 14, 16, s. IX; AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Maritimes des Messageries, Paris 1852*, s. 5-11, 39; AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 14.

94 *Moniteur Universel*, 17 Juin 1851, Seances des 12, 14, 16, s. VIII-IX.

durumunda şirket, yüksek meblağda ceza-i müeyyideye tabi oluyordu. Buna karşılık buharlılar, isterse hiçbir ticari faaliyette bulunamasın, belirlenen güzergâhtaki tüm noktalara uğramak zorundaydı.⁹⁵

Şartname hükmünün 30-33. Bentleri, postalar ve yolcularla, 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 yüzde 30 indirim yapılacaktı. Bunun yanında Lazaristler, Misyonerler ve Charité Kardeşler gibi Katolik mezhebi gruplarına mensup din adamlarının bedava taşınmasına ve bunların yolculuk sırasında yiyecek ve içeceklerinin de şirket tarafından karşılanmasına karar verildi. Şirket, askeri mühimmatı yarı fiyatına, ayrıca devlete ait altın ve gümüş gibi değerli madenleri bedava taşıyacaktı. Bunun yanında altın ve gümüş gibi değerli madenlerin taşınmasına öncelik verildi. Şirket buharlılarının taşıdığı posta ve emtia garanti altına alındı. Bunun karşılığında şirket, 10 yıl boyunca yıllık 3 milyon frank sübvansiyon alacak, devam eden yıllarda sübvansiyon her yıl 100 bin frank düşecek ve yirminci yılda 2 milyon franka gerileyecekti. Yani şirket, 20 yıl boyunca toplamda 54,5 milyon frank almış olacaktı. Sübvansiyonların ödeme şekli şartname defterinde belirlendi.⁹⁶

Hükümlerde üzerinde durulan bir başka konu da şirketin devlet tarafından sıkı bir takibe alınmasıydı. Ekonomi Bakanlığı adına Marsilya'ya atanan bir komiser şirketin faaliyetlerini titizlikle kontrol edecek ve gerekli gördüğü ihlalleri hükümete rapor edecekti. Bir takip komisyonu bu komiserre yardımcı olacaktı. Bunun yanında hükümet tarafından her buharlıya bir askeri görevli tayin edildi. Bunlar bir hafife gizliliğinde postaların kabulü, korunması, ulaştırılması, yolcuların kabulü ve sair işleri kontrol edecek ve kural ihlallerini bağlı bulundukları mercilere rapor edecekti.⁹⁷

95 AFL 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National*, Convention du 28 Fevrier 1851, s. 31; *Moniteur Universel*, 17 Juin 1851, Seances des 12, 14, 16, s. IX.

96 *Moniteur Universel*, 17 Juin 1851, Seances des 12, 14, 16, s. X; Leymarie, "Compagnies Privilegiees," s. 769; AFL 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National*, Convention du 28 Fevrier 1851, s. 28; AFL 1997 002 5235, *Service Maritimes des Messageries Imperiales, Reglement General du Service Exterieur*, Birinci Cilt (2. Kısım), Marsilya 1864, s. 16; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 118.

97 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.

Hükümlerde göze çarpan en önemli konulardan biri de kumpanyanın mürettebat ve ekipmanını kendisinin belirleyememesiydi. Şirket yönetimi, buharlılarda devletin öngördüğü personeli istihdam etmeyi ve ekipmanı sağlamayı taahhüt ediyordu. Şirkete ait buharlıların donanımı, motor ve deniz ekipmanları Ekonomi Bakanlığının tayin edeceği bilirkişi tarafından aralıklarla denetlenecekti. Bunun yanında posta gemilerinin uğradığı her limanda bir posta acentesi bulundurulacak, iniş ve biniş yeri tasarlanacaktı.⁹⁸

Şartname hükümlerinin 10-21. bentleri, kumpanyanın filosuna dahil edeceği buharlılar ve özelliklerinden bahsetmekteydi. Kumpanya, filosunda daima 16 buharlı bulundurmak zorundaydı. Bu buharlıların 13'ü Fransız Posta Servisinden, 3'ü ise Rostand Kumpanyasından satın alındı. Ayrıca kumpanya ilk beş yıl içinde 300 beygir gücünde beş buharlı daha inşa ettireceğini taahhüt ediyordu. Şirket devletten aldığı gemiler için toplamda 3.350.000 frank ödeyecekti. Olası bir savaş durumunda devlet kumpanyaya ait buharlıları askeri hizmette kullanabilirdi.⁹⁹

Akdeniz posta servisine yönelik verilen imtiyazın şartname hükümleri birçok çelişkiye sebebiyet verdi. Yolculara tahsis edilen kamaralar ilk etapta sadece birinci sınıflar 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.¹⁰⁰

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.¹⁰¹

98 AFL 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 24.

99 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.

100 *Reports on the Paris Universal Exhibition, Part I*, Printed by George E. Eyre and William Spottiswoode, Londra 1856, s. 340-341; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 121-122

101 *Moniteur Universel*, 17 Juin 1851, Seances des 12, 14, 16, s. IX-X.

Şartname defterindeki en önemli hükümlerden biri de şüphesiz Katolik mezhebine mensup misyonerlerin bedava taşınmasıydı. Bu hüküm kumpanyanın sadece politik ve ekonomik kaygılar değil dini kaygılar da taşıdığını göstermekteydi. Kumpanyanın ilk dönemdeki servis ağları neredeyse tamamen Osmanlı sularını kapsıyordu. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren misyonerlerin MMN buharlılarıyla Osmanlı topraklarına taşınması Osmanlı millet nizamı ve huzurunun bozulmasında önemli bir unsur oldu.¹⁰²

Hükümlerde geçen önemli konulardan biri de biri de Fransız Posta Servisinde olduğu gibi mürettebatın çoğunluğunun askeri personelden oluşmasıydı. Askeri personelde ticari kaygı geri plandaydı. Ancak buharlı gemi teknolojisi henüz gelişme aşamasında olduğundan kalifiye elemenda 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 alınmaya başlandı.¹⁰³

8 Temmuz 1851 yasasından itibaren resmi olarak Akdeniz posta servisinin imtiyazını alan MMN Kumpanyasının *L'Hellespont* adındaki ilk buharlı gemisi Kaptan Caboufique kumandasında 9 Eylül 1851'de İtalya'ya gitmek üzere ilk başarılı seferini gerçekleştirdi.¹⁰⁴

FRANSA'DA II. İMPARATORLUĞUN İLAN EDİLMESİ VE MESAJERİ İMPERYAL KUMpanyASI

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

19 Ocak 1852'de Paris, MN Kumpanyasını daha büyük ve genel bir şirket haline getirme tartışmalarına sahne oluyordu. Bu amaçla şirketin hissedarlarının artırılmasına dair kararname çıkarıldı. MMN Kumpanyası,

¹⁰² Mesajeri buharlılarının taşıdığı misyonerlerin Osmanlı millet nizamı ve ahengini tehdit etmelerine dair dördüncü bölümdeki Misyonerler ve Mesajeri Maritim Kumpanyası alt başlığına bakınız.

¹⁰³ AFL. 1997 002 4857, *Convention du 28 Février 1851*, s. 3-6.

¹⁰⁴ Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 18-19.

Fransa'nın o zamana kadar kurulmuş en büyük anonim deniz nakliye şirketinin temelini oluşturdu.¹⁰⁵ 22 Ocak 1852'de alınan kararname ile MMN Kumpanyası, anonim şirket haline geldi.¹⁰⁶

MMN Kumpanyası kurulduğunda şirket için belirlenen sermaye 24 milyon franktı ve bu 2.400 hissedara paylaştırıldı. Şirketin hissedarları arasında Mesajeri Nasyonal 1.500 hisseyle yani 1.500.000 frankla ilk sırada yer alıyordu. Albert Rostand ise 180.000 franklık sermayesiyle 180 hisseye sahipti. Ancak şirketin anonim hale gelmesiyle hissedarlarının sayısı 4.800'e yükseldi. Anonim şirket, Mesajeri Nasyonal Şirketinin vesayeti altında kuruldu.¹⁰⁷

22 Ocak 1852 kararnamesinin kabul edilmesiyle anonim şirket haline gelen MMN Kumpanyası, yabancı kumpanyalarla rekabet edebilecek duruma geldi. Tüzüğün son hali kumpanyaya Akdeniz dışında da genişleme imkânı sağladı. Zira hükümet gerekli gördüğü durumlarda şirketin mevcut hatlarında değişiklik yapabilecek ve yeni hatlar ekleyebilecekti.¹⁰⁸

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.¹⁰⁹ 1853'te ise MMN Kumpanyası yeni bir bölgenin posta taşımacılık imtiyazını elde etti. Fransız hükümeti, çeşitli nedenleri gerekçe göstererek daha önce Bazin Kumpanyasına verilmiş olan Ceza-yir, Tunus ve Oran'ın posta taşımacılık imtiyazını MMN Kumpanyasına

105 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; Philippar-Ballena, *Compagnie des Messageries Maritimes 1852-1927, 75eme Anniversaire*, s. 9.

106 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, Londra 1892, s. 4.

107 AFL 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes Compagnie des Services Maritimes Imperiales, Societe Anonyme, Decret du 22 Janvier 1852*, s. 1-3; AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 114-115.

108 AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes Imperiales, Services Regulier de Correspondance par Bateaux a Vapeur entre Marseille et Alger, Oran, Tunus; Couvenhes, Les Messageries*, s. 113; AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Statuts de la Societe*, s. 42-43.

109 Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 236.

verdi.¹¹⁰ Şirket bu hatlarda düzenli seferler gerçekleştirebilmek için sekiz buharlı gemi satın aldı.¹¹¹ Bu hattın imtiyaz süresi 12 yıldır. Daha sonra 24 Kasım 1854'te yapılan genel bir anlaşmayla 1871'e kadar uzatıldı.¹¹²

Mesajeri'nin Yunan hükümeti ile yaptığı anlaşmadan bir yıl sonra III. Napoléon, 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. Hissedarların onayıyla şirketin adı 5 Aralık 1853'te, Mesajeri Maritim İmperyal Kumpanyası (La Compagnie des Services Maritimes des Messageries Imperiales) olarak değiştirildi. Şirket bu isim altında faaliyetlerini 1871 yılına kadar devam ettirdi.¹¹³ 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.¹¹⁴

Mesajeri yöneticilerini bu sırada en fazla meşgul eden bir diğer husus da şirkete ait büyük bir şantiyenin yokluğu. Şartname hükümlerine göre şirket ilk beş yılda 300 beygir gücünde beş adet buharlı gemi inşa etmeyi taahhüt etti. Bu nedenle yöneticileri şirket filosunun düzenli işleyebilmesi için tüm ihtiyaçları karşılayabilecek bir atölye satın alma giri-

110 Buna göre Mesajeri İmperyal Kumpanyası, Marsilya 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, Marsilya 1878, s. 125-126.

111 Mesajeri İmperyal Kumpanyası Cezayir posta taşımacılığını düzenli yapabilmek için Bazin-Perier Kumpanyasından *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.

112 Couvenhes, *Les Messageries*, Paris 2007, s. 128.

113 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. 2-3; AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Fevrier 1853*, s. 5.

114 Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 19.

şimlerinde bulundular. Ancak 1850'lere kadar Marsilya ve civarında Mesajeri gibi büyük bir şirkete yeni gemiler inşa edecek ve bakımını yapacak bir atölye mevcut değildi.¹¹⁵

Mevcut atölyeler ise İngiliz mühendis John Barne'nin önderliğinde çalışıyor ve bu atölyelerde daha çok yelkenli gemilerin bakım ve inşası yapıyordu. Kumpanya yöneticileri aradıkları şantiyeyi (Chantiers Navals de La Ciotat) Marsilya'nın güneyinde küçük bir balıkçı kasabası olan La Ciotat'ta buldular ve 1851 Eylül'ünde 630.000 franka satın aldılar. Mesajeri, aynı zamanda başka şantiyeler için de girişimde bulundu. 1851'de şirkete ait şantiyelerde istihdam edilen personel sayısı 626 idi, bu sayı iki yıl içinde 900'e ulaştı.¹¹⁶

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 sırada Fransa'da gemi teknisyenlerinin dâhisi olarak bilinen meşhur Fransız Mühendis Stanislas Dupuy de Lome ile anlaştı.¹¹⁷

22 Mayıs 1852'de La Ciotat Nakliyat Şantiyesinde Mesajeri hesabına yapılan *le Pericles* adlı ilk buharlı gemi suya indirildi. Bundan kısa bir süre sonra 18 Temmuz 1853 yılında aynı şantiyede Mesajeri adına yapılan *le Tabor* adındaki gemi de suya indirildi.¹¹⁸

Şirketin giderleri La Ciotat'taki şantiye sayesinde yüzde 12 azaldı. Şirketin ilk yıllardaki faaliyetleri ve geliri iyi görünüyordu. Fransız hükümeti için de durum memnuniyet vericiydi. Zira devletin her *lieues marin* (5,5560 Km.) için Mİ¹¹⁹ Kumpanyasına vermiş olduğu ücret ortalama 26

115 Colin, *La Navigation Commerciale*, s. 275-276; 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.

116 *Reports on the Paris Universal Exhibition*, Part I, Printed by George E. Eyre and William Spottiswoode, Londra 1856, s. 340-341; Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 20; Colin, *La Navigation Commerciale*, s. 168-169; AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1853*, s. 13.

117 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.

118 *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.

119 Mesajeri İmperyal Kumpanyası geçtiği yerlerde bundan sonra Mİ Kumpanyası şeklinde verilecektir.

franktı, daha önce ise aynı hizmeti alabilmek için devlet 50 frank ödemek zorunda kalıyordu.¹²⁰ Ancak hükümetin vermiş olduğu bu rakam zamanla değişime uğradı.

KIRIM SAVAŞI (1853-1856) VE MESAJERİ İMPERYAL KUMPANYASI

1850'li yıllarda ortaya çıkan en önemli olaylardan biri şüphesiz Kırım Savaşıydı. 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 vurmak gerektiğini biliyordu. İngiltere bu sırada 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. Aynı şekilde Fransa da 19. yüzyılın başından beri Akdeniz ve Karadeniz'de ticari faaliyetlerini artırmanın yollarını arıyordu. Bu nedenle gerek devlet merkezli, gerekse de özel nakliye şirketleri aracılığıyla Akdeniz limanları ve Kuzey Afrika sahillerine posta taşımacılığına başlandı ve ticari bağlantılar kuruldu. İngiltere ve Fransa'nın Doğu Akdeniz ve Karadeniz'deki emellerinin farkında olan Rusya, kutsal yerler sorunu bahanesiyle 11 Haziran 1853'te Eflak ve Boğdan'ı işgal ederek Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etti.¹²¹

Fransız ve İngiliz filoları 4 Ocak 1854'te Karadeniz'e girdiler. Bu filoların içinde 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 bulunurdu, devlet için bu kadar büyük bir filonun kısa

120 F. Rances, *De La Navigation a Vapeur*, Librairie de L. Hachette Et., Paris 1867, s. 32; Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 22.

121 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*, Cilt 7/3, Summer 2012, s. 33.

sürede oluşturabilmesi neredeyse imkânsızdı. Denizcilik bakanı bu noktada gözünü, henüz kurulmuş olan Mİ Kumpanyasına çevirdi.

Ancak Mesajeri'nin filosunda bulunan 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 birtakım yeni anlaşmaların imzalanması gerekmektedir. Kumpanyanın 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 birbiri ardına anlaşmalar imzaladı. Mesajeri, bu anlaşmalarla istediği imtiyazların çoğunu elde etti. Bu nedenle Kırım Savaşı, Mİ Kumpanyasının Karadeniz'deki faaliyetleri için bir dönüm noktası oldu.¹²²

Kırım Savaşı sırasında Mesajeri'nin faaliyet ağı Karadeniz ve Tuna'ya kadar uzayarak olağanüstü bir şekilde genişletildi. Bu anlaşmalara göre Mesajeri buharlıları, Marsilya'dan Mesina, Pire ve Gelibolu üzerinden İstanbul'a asker ve askeri mühimmat taşımak için geçici olarak ayda üç ek sefer, yani toplamda sekiz sefer düzenleyeceklerdi. Yolculuk süresi yedi buçuk gün şeklinde sabitlendi. İstanbul hattındaki bu zorunlu artış İskenderiye seferlerinin azalmasına yol açtı.¹²³

Mİ Kumpanyasının 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 vapurları¹²⁴ inşa ettirmekle kalmadı,

122 Mollat, *Les Origines de la Navigation a Vapeur*, s. 113; 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.

123 Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 23; 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 Medeterranee*, Imprimerie et Lithographie Marius Olive, Marsilya Ocak 1856, s. 11.

124 Bu vapurlar Kuzey Afrika sahillerinde hizmet verecekti. Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 236.

aynı zamanda yasadın vazgeçme yoluyla¹²⁵ Büyük Britanya'dan *Euphrate, Gange ve Indus* adında üç adet yeni buharlı gemi satın aldı. Bunun yanında Büyük Britanya'dan 13 buharlı gemi kiraladı. 1856'ya gelindiğinde Mesajeri'nin toplam 9.040 beygir gücünde 43 buharlı gemisi bulunmaktaydı.¹²⁶ Diğer yandan Tunus ve Cezayir ile bağlantı kurmak amacıyla beş gemi daha kiralandı.

Mİ Kumpanyası, Kırım Savaşı sırasında görevini başarıyla gerçekleştirdi. 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 sırada askeri bir kampa dönüşmüştü."¹²⁷

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 gelirlerde hızlı bir artış görüldü. 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 yükseldi. Bunun yanında askerler gemilere dikkatsiz bir şekilde kabul edildiklerinden, yaz boyunca başta kolera olmak üzere salgın hastalıklar tehlikeli boyutlara ulaştı.¹²⁸ Savaş, Akdeniz, Kara-

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

126 Bunun yanında toplamda 1.860 beygir gücünde altı 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 Impariales dans la Medeterranée*, Imprimerie et Lithographie Marius Olive, Marsilya Ocak 1856, s. 7.

127 Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 37; Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 25-26.

128 Cesar Lecat Bazancourt, *L'Expedition de Crimée La Marine Française dans la Mer Noire et la Baltique, Chronique Maritimes de la Guerre D'Orient*, Birinci Cilt, Librairie D'Amyot, Paris 1857, s. 386; AFL. 1997

deniz ve Tuna ticaretini olumsuz etkiledi.¹²⁹ Yakıt giderleri ise katlanarak yükseldi. 1851-1852'de 29 frank olan kömürün tonu, 1854'te 48,80 franka, 1855'te de 56,44 franka yükseldi. Yani 1854'te buharlıların her *lieue marin* (3 deniz mili, ya da 5,556 km.) için tükettikleri kömür 10,23 frank iken 1855'te 23,14 franka yükseldi. 1856'da savaşın sona ermesiyle kömürün tonu 47,75 franka geriledi.¹³⁰

Savaş sırasında harcamalarda önemli artış yaşandı. Ancak Mİ Kumpanyasının savaş sırasında 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 yüzde 14 artarak hissedar başına 700 frank düştü.¹³¹ Kumpanyanın 1851'de 24 milyon frank olan sermayesi, 1855'te 60 milyon franka yükseldi.¹³² Buna karşın Mİ Kumpanyasının Akdeniz ve Karadeniz'deki en büyük rakiplelerinden biri olan Avusturya Lloyd Kumpanyası 12 yıllık faaliyeti boyunca ilk defa 1854'te zarar etti.¹³³

Mesajeri'nin Kırım Savaşı'ndan elde ettiği kazanımlar Osmanlı yöneticilerinin kolaylaştırıcı yaklaşımı dolayısıyla savaş sonrasında da devam etti. Eylül 1855'te Mİ Kumpanyası, Fransız hükümeti ile anlaşarak faaliyet ağını Sivastopol'a kadar genişletti. 12 Temmuz 1856'da Aşağı Tuna'yı faaliyet ağına dahil etti.¹³⁴ 29 Mayıs 1857'de ise İstanbul-Samsun-Trabzon güzergâhına haftalık seferler yapacağı bir hat daha ekledi. Diğer bir hat ise haftalık

002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1856*, s. 36-37; AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1857*, s. 37.

129 *Ministre de la Marine et des Colonies, Revue Maritime et Coloniale*, Cilt 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.

130 AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 31 Mai 1856*, s. 42; AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1857*, s. 22. Fransızlar bu sırada kömürü daha tasarruflu kullanmanın yollarını aradılar. Bu bağlamda Fransız tebaasından Mösyö Bike kömürün daha az sarfını sağlayan ispiro otunu keşfetmiş ve Babıâli'den Trablusgarp civarında bulunan bu otun işletim imtiyazını on yıllığına elde etmeyi başarmıştı. BOA. A. MKT. NZD. 191/79, 31 Ağustos 1856.

131 Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 27-28.

132 Couvenhes, "La Concession des Services Maritimes Postaux au XIXe Siecle: La Cas Exemplaire des Messageries Maritimes," s. 268.

133 *Reports on Subjects of General and Commercial Interest Austria-Hungary, Report on the History of the Austrian-Hungarian Lloyd Steam Navigation Company*, Londra Mart 1887, s. 3-4.

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

olarak İstanbul-Varna-İbrail arasında açıldı. İstanbul, tüm bu yeni hatlarla bir yandan Trabzon ve Batum limanlarına, diğer yandan ise Odesa ve Tuna Nehri limanlarına bağlanmış oldu.¹³⁵

Mesajeri buharlıları İstanbul-Trabzon arasında Sinop, İnebolu, Samsun, Ünye, Fatsa, Ordu ve Giresun'a uğrayacaktı. Bunlardan Ordu, Fatsa ve Ünye iskelelerine emtia ve yolcunun durumuna göre uğranılacaktı. Osmanlı hükümeti, Mİ Kumpanyasının Karadeniz'de posta taşımacılığı yapmasından duyduğu memnuniyeti, bölge kaymakamlarına göndermiş olduğu emirnamelerle gösterdi.¹³⁶ 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.¹³⁷

Savaşın sonunda Mesajeri'nin tüm hatları için yıllık alacağı sübvansiyon 4.776.118 franka yükseldi. İmzalanan tüm bu anlaşmalar neticesinde şirket buharlılarının kat ettikleri yolda da büyük bir artış oldu. Mİ Kumpanyasının Marsilya ile Osmanlı limanları arasında bir yılda aldığı toplam yol 878.735 km.ye ulaştı.¹³⁸

İstanbul, Akdeniz ve Karadeniz'deki tüm hatların ana noktası haline geldi. İstanbul'dan Mersin, İskenderun, Suriye ve Mısır'a, Varna ve Kırım'a, Osmanlının tüm Karadeniz sahillerinden Trabzon'a, daha sonra Gürcistan'a, Tuna üzerinden İbrail ve Kalas'a, Cezayir ve Tunus'a, Yunan Adaları'na, İtalya ve İspanya'ya kadar bağlantı sağlandı. Diğer yandan Mesajeri'nin posta seferleri Babiâli'nin Akdeniz, Karadeniz ve Tuna ile bağlantısını güçlendirdi ve İstanbul'un stratejik önemini daha da artırdı. Bu durum Fransız tüccarlarının Osmanlı topraklarındaki ulaşamayan zenginliklere ulaşması ve bu

135 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*; Philippa-Ballena, *Compagnie des Messageries Maritimes 1852-1927. 75.eme Anniversaire*, s. 12.

136 BOA. HR. MKT. 198/8, 18 Temmuz 1857. Babiâli 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.

137 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.

138 AFL 1992 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Nov. 1854*, s. 4-5.

zenginliklerin İstanbul üzerinden Fransa'ya akması anlamına geliyordu. Böylelikle şirket yönetimi ilk dönemlerdeki amacına ulaşmış oldu.¹³⁹

Fransızların Kırım Savaşında Osmanlı Devleti safında yer alması Mİ Kumpanyasına hatlarını genişletmesinin haricinde birçok avantaj sağladı. Mesajeri İstanbul acentesi Jules Girette, Galata'da Kireçkapı İskeleyi'nde rıhtım, dok ve antrepo inşası için imtiyaz elde etti. Bu iskele Mesajeri'ye ait altı buharlının düzenli seferler yaptığı ana durak haline geldi.¹⁴⁰

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.¹⁴¹ 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.¹⁴² Fenerler İdaresi bu imtiyazla Doğu Akdeniz, Boğazlar, Karadeniz, Kızıldeniz ve Fars körfezlerinin tamamını aydınlatma hakkına sahip oldu. Bu sayede Mİ Kumpanyası, Osmanlı sahillerindeki tüm fenerlerden yüzde 5 indirimli faydalanma imkânı elde etti.¹⁴³

Mİ Kumpanyasının Akdeniz, Karadeniz ve Tuna'daki faaliyetleri, Fransızların Osmanlı topraklarındaki ticaret hacmini genişletirken, Babiâli'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

139 *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.

140 BOA. I. DH. 376/24867, 17 Nisan 1857; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 206.

141 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.

142 M. Boissiere, *La Syrie, Importance Actuelle des Interets Français en Syrie, Leur Devoeppement 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, Londra 1897, s. 4.

143 Raccagni, "The French Economic Interests in the Ottoman Empire" s. 360; *Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues, Commercial No 1 (1897)* Printed For Her Majesty's Stationery Office, Londra 1897, s. 4.

hazırladı. Karadeniz ve Aşağı Tuna bundan böyle Avrupalı devletlerin ekonomik çıkar ve kavgalarını sürdürdüğü önemli bir coğrafya haline geldi.¹⁴⁴

MESAJERİ İMPERYAL KUMpanyASININ FAALİYET AĞINI GENİŞLETMESİ

Kırım Savaşından Fransız İmparatorluğu'nun son dönemlerine kadar geçen süreçte Napoléon, emperyal politikası gereği Mesajeri için olağanüstü bir yayılma alanı açtı. Mİ Kumpanyasının Fransız hükümetiyle imzaladığı anlaşmalar bir yandan kumpanyaya faaliyet ağlarını genişletme imkânı sağlarken, diğer yandan Fransa'ya dünyanın büyük bir bölümünü açtı.

Mİ Kumpanyasının III. Napoléon tarafından desteklenmesi, politik, askeri, ticari ve ekonomik alanlarda yükselme endişesinden kaynaklandı. İmparatorluk için posta taşımacılığının arkasındaki neden sömürgelerin elde tutulmasına yönelik politikaydı. Bu nedenle Mİ Kumpanyasına faaliyet ağlarını genişletmesi için birbiri ardına imtiyazlar verildi. Diğer yandan Napoléon'a göre Mİ Kumpanyası, Fransa'nın denizlerdeki politikasında Büyük Britanya yanında onurlu bir duruş sergiliyordu.¹⁴⁵

Mesajeri'nin faaliyet ağını genişletmek istemesi ticari isteklerden kaynaklanmaktaydı. Bu istek şirketin devletle imzaladığı şartname hükümlerine aykırı bir durum sergiliyordu. Ancak Kırım Savaşı sırasında posta hizmetlerindeki esneklik ilkesi bizzat devletin kendisi tarafından benimsendi.¹⁴⁶ İmparatorluğun bu esnek tutumu, MM Kumpanyasının 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. Atlantik ötesindeki bölgelerle posta taşımacılığı bu dönemde daha çok Amerika ve Büyük Britanya'ya ait kumpanyaların tekelindeydi. Mİ Kumpanyası, 1851'den beri Fransa ile Amerika arasında posta taşımacılığı yapmak için devlet nezdinde girişimlerde bulunmaktaydı. Bu amacına ancak 1857'de muvaffak olabildi. 16 Eylül

¹⁴⁴ İkinci, *Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret*, s. 224.

¹⁴⁵ Couvenhes, "La Concession des Services Maritimes Postaux," s. 268; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 157.

¹⁴⁶ *The Postal and Commercial, Communication of a Country, Free-Trade Political Economy*, Ed. John Roach, Londra 1867, Gibson Brothers Printers, 1870, s. 17-18.

1857'de imzalanan anlaşmaya göre Brezilya'dan Plata'ya kadar olan bölgelerin posta taşımacılığı Mesajeri'ye verildi. Daha sonra 1861 Şubat'ında ise Mesajeri, hizmet ağını Rio de Janeiro'ya kadar genişletti.¹⁴⁷

1860'lara gelindiğinde Mİ Kumpanyası, Atlantik posta taşımacılığında Genel Transatlantik Kumpanyası (La Compagnie Generale Transatlantique) ile rekabet halinde olduğundan bu hat cazip olmaktan çıktı. Bunun yanında Avrupalı, özellikle birçok İngiliz nakliye şirketi Atlantik posta taşımacılığında rekabet halindeydiler.¹⁴⁸ Ancak İngiliz kumpanyalarının bu sırada Hindistan ve Uzakdoğu'da önemli bir rakibi yoktu. Peninsular & Oriental Kumpanyası sayesinde 1850'den beri Hint Denizi, İngiliz gölü haline gelmişti.¹⁴⁹ Bunun yanında 1859'da Süveyş kıstağı delinmeye başlamıştı. Şirket yöneticilerine göre Mesajeri'nin gerçek anlamda uluslararası bir deniz nakliye şirketi olabilmesi için Hindistan ve Uzakdoğu'ya kadar erişmesi kaçınılmazdı. Bu arada 1860'ta serbest ticaret anlaşmasının kabul edilmesiyle tüm milletlere ait bandıraların eşit bir şekilde dünyanın birçok noktasında ticaret yapabilme yolu açıldı. 28 Nisan 1861'de Mİ Kumpanyasının Hindiçini posta taşımacılığına dair başvurusu hükümet tarafından onaylandı.¹⁵⁰ 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 Saygon'a ulaştırılacaktı.¹⁵¹ 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılışına kadar Uzakdoğu nakliyatı bu şekilde sağlandı.

2 Temmuz 1864'te imzalanan anlaşmayla Hindiçini hattına dört hat daha eklendi. Buna göre Mİ Kumpanyasının Uzakdoğu ağı, Singapur'dan

147 AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales, Ligne Transatlantiques du Bresil et de la Plata, Convention* 16 Sep. 1857; AFL. 1997 002 5199, *Assemblee Generale du 5 Novembre 1857*, s. 10-11; Royal Meeker, *History of Shipping Subsidies*, 3. Series, *Publications of the American Economic Association*, New York Ağustos 1905, s. 72; Smith, *The Emergence of Modern Business Enterprise in France*, s. 90-91.

148 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*, C. 184, No. 607, (Jan 18 1907, s. 168-169; Mollat, *Les Origines de la Navigation a Vapeur*, s. 113; Ginsburg, "Shipping Subsidies," s. 472-474.

149 Couvenhes, "French Mail Contracts with Private Steamship Companies," s. 6-7.

150 AFL. 1997 002 5199, *Assemblee Generale du 3 Juin 1861*, s. 29-30; Meeker, *History of Shipping Subsidies*, s. 74.

151 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.

Endonezya'nın Batavia'sına, Saygon'dan Şangay'a, buradan da Yokohama'ya kadar genişledi. Tüm bu anlaşmalarda İngiliz gölü olarak kabul edilen Hint Denizi'nin durumu değişti. Mİ Kumpanyası, Uzakdoğu hattında İngilizlerle rekabet etmek için filosundaki en iyi buharlıları Uzakdoğu hattında işletti.¹⁵²

Uzakdoğu hatlarına 1868'de yeni hatlar eklenerek kumpanyanın ağı Hong Kong'a kadar uzadı. 1869'a gelindiğinde ise Hindistan, Çin ve Japonya servisi için şirketin aldığı sübvansiyon 10.503.383 franka yükseldi.¹⁵³

1867'de Mİ Kumpanyasının Uzakdoğu'daki üstünlüğü İngilizler tarafından kesin bir şekilde tanındı.¹⁵⁴ Hatta 1867'de İngilizler, Uzakdoğu posta taşımacılığının Mİ Kumpanyaları tarafından belirli bir nizama göre yapılması için Fransız hükümeti ile anlaşma yaptılar ama bu anlaşma uzun sürmedi.¹⁵⁵

Mİ Kumpanyasının bu atağı 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. Napoléon, imparatorluğu boyunca Mİ Kumpanyasının sıkı bir destekçisi oldu.¹⁵⁶

III. Napoléon dönemine kadar hiçbir Fransız şirketi, Mİ Kumpanyası kadar Fransız sömürge tarihinde önemli bir rol oynamadı.¹⁵⁷ Mİ Kumpanyası,

152 Gsuiral, "Commerce et Navigation," s. 163; Ginsburg, "Shipping Subsidies," s. 472-474.

153 Meeker, *History of Shipping Subsidies*, s. 74; Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 49.

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

155 Mesajeri İmperyal Kumpanyası'nın Uzakdoğu'da İngilizlerden daha başarılı olmasındaki en önemli etkenlerden biri de devletten aldığı sübvansiyonlardı. Mİ Kumpanyası, aldığı sübvansiyonlar sayesinde Uzakdoğu'da takdire değer iyi organize edilmiş bir hizmet sundu. Mesajeri İmperyal'in navlun bedelleri da İngiliz Peninsular & Oriental Kumpanyasının 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, Londra 1867, Gibson Brothers Printers, 1870, s. 17; House of Commons Papers, Reports from Committees Eleven Volumes, East India Communications, C. IX, Oturum 10 Ağustos 1866, s. 566.

156 *The Postal and Commercial, Communication of a Country*, s. 17-18.

157 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.

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. Napoléon'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 yüzde 760, Anadolu sahilleri ve Aşağı Tuna'da yüzde 240, Cezayir'de yüzde 52, Güney Amerika'da yüzde 93 artış gösterdi.¹⁵⁸ 6 milyon franklık bütçe ve 4,7 milyon değerinde deniz ekipmanıyla yola çıkan Mesajeri'nin imparatorluğun sonunda 160 milyon Frangın üzerinde bütçesi ve 100 milyon frangın üzerinde deniz ekipmanları vardı. Mesajeri, İngiliz deniz nakliye şirketlerinin Akdeniz ve denizasırlı ülkelerdeki en önemli rakiplerinden biri haline geldi.¹⁵⁹ Mİ Kumpanyası devletin denizlerdeki politikasını tanımlayan bir kimlik kazandı ve dünyanın her noktasında faaliyette bulunan uluslararası büyük bir nakliye şirketine dönüştü.¹⁶⁰

III. CUMHURİYET VE MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASI

III. Napoléon imparatorluğunun sonunu hazırlayan gelişme Fransa-Prusya Savaşı (1870-1871) ile ortaya çıktı.¹⁶¹ 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. Bu bağlamda devletin hizmetine verilen şirket buharlıları 1870 Tem-

158 Mesajeri'nin kuruluşundan Fransız İmparatorluğu'nun son dönemlerine kadar, nakliye fiyatı yüzde 78 azaldığı halde, tonajı 15 yılda on kat, gücü 8 kat, ortalama hız yüzde 20, parkur 5 kat, taşınan yolcu sayısı 6 kat ve navlun 18 kat artmıştı. Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 49.

159 Benedict William Ginsburg, "Shipping Subsidies" *Journal of Royal Statistical Society*, C. 64, No. 3, (Sep. 1901), s. 472-474; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 304.

160 *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, Londra 1892, s. 4; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 159-160.

161 Emile Bourgeois, *Manuel Historique de Politique Etrangere*, Cilt III., Librairie Classique et Gene Belin, Paris 1931, s. 745-746.

muz'unda Cezayir'den 60.000, Civita Vechia'dan (İtalyan liman kenti) 6.000 askeri Marsilya'ya taşındılar. Askeri birlikler daha sonra aynı şekilde Marsilya'dan Bordeaux ve Le Havre'a taşındılar. Bunun yanında şirketin La Ciotat'taki atölyesi de top ve silah yapımı için geçici olarak devletin hizmetine verildi. Savaş nedeniyle Marsilya-İstanbul hattı dışındaki diğer hatlar ihmale uğradı. Akdeniz ile Uzakdoğu arasındaki sefer bakanlık kararıyla 27 Mayıs-13 Haziran 1871 arasında geçici olarak durduruldu. Fransa Prusya Savaşının kumpanyaya maliyeti ağır oldu. 1870 yılında kumpanya atölyelerinde çalışan işçilerin 4.300'ü işten çıkarıldı.¹⁶²

Fransız-Alman Savaşında Fransızların mağlup olması neticesinde 4 Eylül'de Fransa'da yönetim de değişti ve imparatorluk yerini III. Cumhuriyete bıraktı.¹⁶³ Mİ Kumpanyası, imparatorluk prestijinin politik bir aracı olarak gelişmişti. Cumhuriyetin yeniden ilan edilmesiyle Mesajeri, imparatorluk referansını kaybetti, kumpanya yöneticileri isim değişikliğine gittiler. Şirketin yeni adı Mesajeri Maritim Kumpanyası (La Compagnie des Messageries Maritimes) oldu (1 Ağustos 1871).¹⁶⁴ III. Cumhuriyetin ilan edilmesiyle şirket aleyhine eleştiriler de yükselmeye başladı. Fransa'daki diğer büyük nakliye şirketleri, Mesajeri'nin tüm hatlar üzerinde tekel kurmasına karşı çıktıklarını yüksek sesle dile getirmeye başladılar. Hükümet de MM Kumpanyasını daha önceki rejimin bir devamı olarak gördü. Bu nedenle Mesajeri'nin imtiyaz süresinin uzatılmasına pek de sıcak bakmıyordu. MM Kumpanyasının faaliyetlerinin sonlandırılması demek aynı kapasitede ve büyüklükte yeni bir şirketin kurulmasını gerektirirdi ki bunun Fransız hükümetine maliyeti 60 milyon frank civarında olurdu.¹⁶⁵

Bunun yanında Fransa, savaş sırasında kaybettiği yerleri geri alabilmek için Almanlara 5 milyar frank vermek zorunda kaldığından hazinesi büyük zarara uğramıştı. 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

162 AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale du 1 Août 1871*, s. 20-24; AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale du 28 Mai 1873*, s. 17-22.

163 Bourgeois, *Manuel Historique de Politique Etrangere*, s. 745-746.

164 Lanfant, *Historique de la Flotte des Messageries maritimes-1851-1975*, s. 11; Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 111.

165 Couvenhes, *Les Messageries*, s. 346-347.

Kumpanyasına verdi. Bunun yanında Mesajeri'nin birkaç buharlısını da kendi hizmetine aldı.¹⁶⁶

1870'li yıllar Mesajeri'nin devletle arasının açıldığı, bazı hatlarının iptal edildiği ve sübvansiyonlarının azaldığı zorlu bir dönemdi. Bu dönemde MM Kumpanyasının pasifleştirilmesine karşı Fransız kamuoyunda ve basınında tartışmalar yaşanmaktaydı.¹⁶⁷

Fransız hükümeti, MM Kumpanyasının devlete ve Fransız ekonomisine sağladığı yararları göz önünde bulundurarak varlığının devam etmesinden yana tavır sergiledi.¹⁶⁸ Ancak, hükümet Mesajeri'nin bazı hatlarını iptal ederken bazı hatlarına sınırlamalar getirdi. Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Uzakdoğu seferlerinin maliyeti düştüğü halde MM Kumpanyası 1861 Anlaşmasına göre sübvansiyon almaktaydı. Buna karşın İngiliz hükümeti Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Uzakdoğu hattı için P&O Kumpanyasına verdiği sübvansiyonları azaltmıştı.¹⁶⁹ Bu nedenle Mesajeri yöneticilerinin 1870'lerden sonraki politikası kâr getiren, serbest ticari hatların tesis edilmesi yönünde oldu.¹⁷⁰

SÜVEYŞ KANALI'NIN AÇILIŞI VE MESAJERİ İMPERYAL KUMPANYASI

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. Kısa süre sonra Mısır Hıdivi Muhammet Sait'in güvenini kazandı. Bu, ona Süveyş ile ilgili düşüncesini hıdive anlatma imkânı sağladı. Mısır hıdivi Lesseps'in düşüncesini olumlu buldu ve Süveyş Kanalı'nın açılmasına dair fermanını 30 Kasım 1854'te verdi.¹⁷¹ Lesseps'in istediği imtiyaz¹⁷² 5 Ocak 1856'da Babiâli

166 AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale du 28 Mai 1873*, s. 17-18; Bourgeois, *Manuel Historique de Politique Etrangere*, s. 746.

167 *Journal Officiel*, 8 Aout 1875, Seance du 23 Juillet 1875, s. 6519-6521.

168 *Journal Officiel*, 8 Aout 1875, Seance du 23 Juillet 1875, s. 6520.

169 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.

170 Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 159.

171 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.

172 *Actes de Constituf de la Compagnie Universelle du Canal du Suez*, Editeur Henri Plon, Paris 1866, s. 6-10.

tarafından onaylandı.¹⁷³ Kanalin açılmasına dair proje, 15 Kasım 1858'de uluslararası Süveyş Kanal Kumpanyasının (La Compagnie Universelle du Canal de Suez) kurulmasıyla hayata geçti. Böyle bir kanalın maliyeti, tahmini 200 milyon frank olarak hesaplandı. Bu meblağ için 400.000 hissedardan 500'er frank toplandı. Kanal Kumpanyasında Fransızlar 207.000 hisseye sahiptiler.¹⁷⁴ Kumpanyanın ilk dönemlerinde Mısır hıdivi 64.000 hisse satın aldı. Daha sonra Mısır hıdivinin aldığı hisse 176.602'ye ulaştı. İngilizler Süveyş Kanalı'nın açılması teşebbüslerini başlangıçta endişe ile karşıladılar. Zira 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 hâkimdi. Süveyş Kanalı'nın açılmasında birçok devlet ve uluslararası şirketin rolü vardı. Bu kumpanyalardan biri de MM Kumpanyasıydı.¹⁷⁵ Mesajeri, Süveyş kanalının inşaatı için yıllık 40.000 frank ayırdı. İngiliz P&O Kumpanyasının orta düzey kâtipleri yıllık 192 sterlin, üst düzey kâtipleri de 500 ila 600 sterlin vermeyi taahhüt etmişlerdi. Bunun yanında iki kumpanya da Süveyş üzerinde bina, dok ve antrepolar yapma taahhüdünde bulundu.¹⁷⁶

Süveyş kıstağını delme çalışmaları 1859'da başladı ve on yıllık bir çalışmanın ardından sona erdi.¹⁷⁷ 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 toplan-

173 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.

174 Alphonse-Emile, Ferdinand de Lesseps: *Sa Vie, Son Oeuvre*, s. 196; *Actes de Constituts de la Compagnie Universelle du Canal du Suez*, Editeur Henri Plon, Paris 1866, s. 6-10.

175 Colin, *La Navigation Commerciale*, s. 168-169; Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 102-103; Danyal Bediz, "Süveyş Kanalı'nın Önemi," IX, S. 3, *DTCFD*, 1951, s. 333.

176 Süveyş Kanalı'nın hissedarları için bakınız. *Reports Relative to British Consular Establishments 1858 & 1871*, Part III., Printed By Harrison and Sons, Londra 1872, s. 209. İngiliz konsolosluk raporlarında Mesajeri Kumpanyasının 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*.

177 Bediz, "Süveyş Kanalı'nın Önemi," s. 333.

mış bulunuyorlardı. Hollanda prensesi ve beraberinde Süveyş Kanalı'nın açılması için olağanüstü çabalar gösteren Şerif ve Nubar paşa, Avusturya İmparatoru François Joseph, Babiâli 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 konvoyda Mesajeri'nin *Le Peluse* adlı buharlı gemisi en öndeydi, arkasında ise *Thabor*, *Alphée*, *Erymanthe* ve *Godavery* buharlıları seyrediyordu. Süveyş Kanalı, açılışından bir yıl sonra hizmet vermeye başladı.¹⁷⁸ Fransız-Prusya savaşı ve akabinde Fransa'daki rejim değişikliğinden dolayı Fransız hükümeti Süveyş Kanalı'nın açılışına üst düzey temsilcilerle katılamadı. Kanalın açılmasıyla Akdeniz, Kızıldeniz'e bağlanırken Avrupa da direk olarak Uzakdoğu'ya bağlandı.¹⁷⁹ 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 Kanalı'nın açılmasıyla Avrupa ile Hint ve Uzakdoğu bağlantıları daha merkezî bir zemine oturdu ve bu bölgeler arasındaki ticari değişim arttı. Marsilya'dan Uzakdoğu'ya yapılan silah ticaretinde önemli artış oldu. Marsilya adeta silah taşıma limanı haline geldi.¹⁸⁰ Uzakdoğu'ya sefer yapan değişik milletlere ait şirketlerin 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'te 64 buharlı, 106.654 ton; 1874'te 93 buharlı, 146.783 ton ve nihayet 1875'te 118 buharlı, 180.835 tona ulaştı. Buna bağlı olarak da navlun fiyatlarında önemli oranda düşüşler oldu.¹⁸¹ Kanalın açılmasında Fransızlar önemli rol oynadığından Mısır hıdivi

178 Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 102-103; Philippar-Ballena, *Compagnie des Messageries Maritimes 1852-1927, 75eme Anniversaire*, s. 14; Alphonse, *Ferdinand de Lesseps: Sa Vie, Son Oeuvre*, s. 318-320.

179 "The P&O Co. And The Suez Canal," *The Levant Herald*, Wednesday, 2 Şubat 1870.

180 *Le Journal des Chambres de Commerce*, 14. Année, N° 11, 10 Juin 1895, s. 15; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 384-385.

181 Kanalın açılmasından sonra Mesajeri Kumpanyasının Marsilya'dan Çin ve Japonya'ya taşımış olduğu 1.000 kilogram ya da metre küp hamule için aldığı navlun bedeli 1872'de 335 frank. 1876'da 203

Fransız yatırımcılara önemli ayrıcalıklar tanıdı. MM Kumpanyasına, teknik bakım atölyelerinin yanı sıra, şirket yöneticileri ve elemanları için binalar, lojmanlar ve şubeler inşa etmesi için 1,3 hektarlık arazi tahsis etti. Bunun yanında Süveyş Kanal Kumpanyası, Fransızların yönetiminde olduğu için Fransız deniz nakliye şirketlerine özellikle Mesajeri'ye ait buharlı gemilere kanaldan geçişte gayri-nizami öncelik tanınması diğer nakliye şirketlerinin tepkilerine neden oldu.¹⁸²

Süveyş Kanal Kumpanyası ve Mesajeri Maritim Kumpanyası Arasındaki Dava

Gemilerin kanaldan geçişi sırasındaki tonaj hesaplaması konusunda tüm devletlerin kabul edeceği standart bir ölçü sistemi yoktu. Uluslararası tüm kullanıcıların kanaldan geçişine yönelik yasa 1856 ve daha sonra da 1868'de belirlenmişti. 1856'da Osmanlı Sultanı Abdülmecid ve Mısır Hıdivi Sait Paşa'nın onaylamasının ardından Lesseps'e verilen imtiyaznamenin 17. maddesine göre taşınan ticari emtia için ton başına maksimum 10 frank, yolcu başına da 10 frank istenebilirdi.¹⁸³ Burada belirlenen tondan kasıt *Tonneau de Capacite* (geminin miktar-ı istiaabı) kavramıydı. Ancak bu kavram yoruma açık olduğundan uygulama sırasında değişiklikler oldu. 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 ediyordu.¹⁸⁴ 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

frank, 1881'de 107 frank, 1884'te 107 frank iken bu oran 1885'da 86 franka kadar geriledi. Jouham, *Les Operations Maritimes Commerciales et Industrielles a Marseille*, s. 80; Colin, *La Navigation Commerciale*, s. 168-169.

182 AFL. 1997-002-5199, *Assemblée générale des actionnaire 4 Juin 1864; Correspondence Respecting the Suez Canal Egypt 1884*, No. 3 Printed By Harrison and Sons, Londra 1884, s. 25.

183 *La Question du Canal Suez*, s. 29.

184 İlhan Ekinci, "Osmanlı Deniz Ticaretinde Ölçü Birimlerinin Bahlişmasına Bir Örnek: Kile'den Tonilato'ya, Moorsom Usulü'nün Uygulanması," *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, V, S. 17, Bahar 2011, s. 316.

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'te İngiliz hukuna girerek yasalastı. Bundan kısa süre sonra birçok devlet bu sistemi kabul etmeye başladı. Bu arada Kırım Savaşının ardından imzalanan Paris Anlaşması ile kuruluşu kabul edilen Uluslararası Tuna Komisyonu da Moorsom Usulünü benimsedi.¹⁸⁵

Moorsom Usulüne göre, geminin tüm hacmi, "feet küp" cinsinden ölçüldükten sonra yük koymaya 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 de uyarladılar.¹⁸⁶

Kanal Kumpanyasının 1870'teki mali durumu hissedarlarına ödeme yapabilecek kadar iyi değildi. 1856 imtiyazının 17. maddesinin 3. bendinde belirlendiği üzere Kanal Kumpanyası, ton ve yolcu başına 10 franktan fazla ücret talep edemezdi.¹⁸⁷ Kanal açılmadan önce 1868 Ekim'inde bir komisyon oluşturuldu ve bu komisyonda ölçüm 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 Şubat'ında vergilerin net tonaj üzerinden alınacağı ilan edildi. Bunun üzerine nakliye şirketlerinden şikâyetler 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 şikâyetçiydiler.¹⁸⁸ Aynı şekilde Osmanlı gemileri de Osmanlı ölçüm sistemine göre yüzde 5 daha fazla geçiş ücreti ödemek zorunda kalıyorlardı.¹⁸⁹ Dolayısıyla bu ölçüm sisteminden tek kârlı çıkan Fransızlar oldu.

185 E. Dauprat, *La Question du Tonnage, Le Canal des Deux-Mers et Les Actionnaires de Suez*, E. Lachaud, Libraire-Editeur, Paris 1872, s. 11.

186 Ekinci, "Kile'den Tonilatoya, Moorsom Usulü'nün Uygulanması," s. 318.

187 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.

188 Ekinci, "Kile'den Tonilatoya, Moorsom Usulü'nün Uygulanması," s. 318.

189 Cevdet Paşa, *Tezâkir*, (Yayınlayan Cavit Baysun) 40, TTK. Ankara 1991, s. 104; Ekinci, "Kile'den Tonilatoya, Moorsom Usulü'nün Uygulanması," s. 318.

Lesseps Fransız-Prusya Savaşı sırasında bu sorunu çözmek için bir komisyon topladı. Komisyon İngiliz Moorsom Usulünü kabul etti. Ancak komisyon Moorsom Usulünde çeşitli değişiklikler yaparak kendilerine göre belirledikleri bir yöntemi uygulamak istiyordu. Komisyon, Moorsom Usulüne göre geminin motoru, kömür vs. bölümleri için düşülen yüzde 30'u çok bularak, bu oranı yüzde 25'e düşürmüştü. Böylelikle gemi tonajları yüzde 5 artmış oluyordu. Kanal Kumpanyası, bunu belirlerken Moorsom Usulünün ülkelerin ölçü birimlerine göre değişiklik arz etmesini gerekçe gösterdi. Örneğin İngilizler Gros Tondan yüzde 30 çıkarırken, Fransızlar yüzde 40, Avusturya ise yüzde 50 çıkarıyordu. 4 Mart 1872'de Kanal Kumpanyası tonaj konusunu belli bir standardizasyona bağladı.¹⁹⁰ Geçiş ücretleri, MM Kumpanyasının uygulanmasını istediği net tonaj yerine, brüt tonajdan yüzde 25 çıkarılarak 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 Kumpanyasının 1 Temmuz 1872'de aldığı karara göre kanaldan geçecek bütün gemiler brüt ton uygulamasına tabi oldular.¹⁹¹

Kanal Kumpanyasının daha fazla geçiş resmi almak için gemi istia-bı ölçümünde değişikliğe gitmesi, armatörler ve nakliye şirketlerinin özellikle MM Kumpanyasının tepkisine neden oldu. Zira eski ölçüm sistemine göre en fazla avantajlı nakliye şirketinden biri Mesajeri'ydi. Kanal Kumpanyasının 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, nakliye maliyetini olabildiğince düşürme arzusundaydı. Kanal Kumpanyası ise şirketin kârını artırarak hissedarlarına tatmin edici bir ödeme yapma amacındaydı. Şirketin gelecekteki başarısı kanaldan geçişleri tarifelendirmesine bağlıydı.

Nakliyat kumpanyaları, tüccarlar ve armatörlerin Kanal Kumpanyası'nın yeni uygulamasına göstermiş oldukları tepkiler, devletleri tarafından desteklenmedi. İngiliz, İtalyan ve Avusturyalı armatörler tepkilerini diplomatik

190 Ekinci, "Kile'den Tonilatoya, Moorsom Usulü'nün Uygulanması," s. 318-319; Dauprat, *La Question du Tonnage*, s. 12, 14.

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

yollarla Babiâli'ye iletiler.¹⁹² Mısır yönetimi, Osmanlı sultanının aldığı her kararı teyit etmekle mükellef olduğu halde, bu önemli konuda Osmanlı sultanının hiçbir fermanı yoktu. Fransa'da yeni ilan edilen Cumhuriyet hükümeti ise daha önce belirtildiği üzere MM Kumpanyasını daha önceki rejimin bir devamı olarak gördüğünden, Kanal Kumpanyasının lehine tavır sergiledi ve dışişleri bakanına Kanal Kumpanyası lehinde çalışması emrini verdi.¹⁹³

Mesajeri yöneticileri bu konudaki iddialarını Fransız parlamentosunda savundular.¹⁹⁴ Aynı şekilde Kanal Kumpanyası da haklılığını ortaya koymak için geniş kapsamlı bir araştırma yaptırdı. Kanal Kumpanyasının hesaplamasında en fazla büyük tonajlı buharlılar etkilendi. Bu durum aynı zamanda Uzakdoğu'ya sefer yapan buharlı gemilerin gelişimine de engel teşkil etti. Kanal Kumpanyasının tonaj hesaplamasıyla ilgili Fransız basınında da eleştirel makaleler yayınlandı. Bazı gazeteler bu uygulamayı vatana ihanet olarak görmekteydi.¹⁹⁵

Mesajeri ile P&O kumpanyaları, Kanal Kumpanyasının ölçüm sisteminde dair aldığı kararı engellemek amacıyla konuyu 13-14 Haziranda İngiliz Avam Kamarasına taşıdılar. İngiliz hükümeti model olarak kendi belirlediği brüt tonu uygulamadan yanaydı. Mesajeri yöneticileri, bu sorunun çözümünü desteklemeleri için İngiliz armatörlere de bir genelge gönderdi. P&O Kumpanyası, bir protesto dilekçesi kaleme aldı.¹⁹⁶ Ancak sorun bir türlü çözülemedi. Sorunun çözümü için tüm gözler Osmanlı Devleti'ne çevrildi.

Gemilerin İstiahi Miktarı (Tonneau de Capasite) Meselesinde Osmanlı Devleti'nin Devreye Girmesi

Mesajeri, Kanal Kumpanyasına karşı yürütmüş olduğu çalışmalarını iki yolla sürdürdü. Birincisi Fransız ve Avrupa mahkemelerinde hakkını

192 Cevdet, *Tezâkir*, 40, s. 108-109.

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

194 Jude Delafosse, *Un Mot aux Actionnaires du Canal de Suez, Par ex-Chef de Section aux Messageries Impériales*, Paris 1869, s. 1-13.

195 Farnie, *East and West of Suez: Canal in History 1854-1936*, s. 216; Dauprat, *La Question du Tonnage*, s. 8-20.

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

aramak, diğeri ise Mesajeri'nin İstanbul acentesi Jules Girette aracılığıyla Babiâli nezdinde girişimlerde bulunmaktı. Mesajeri, sorunu öncelikle Seine Ticaret Mahkemesi'ne taşıdı.¹⁹⁷ Bu mahkemeden 1872'de Mesajeri'nin lehine karar çıktı. Paris Temyiz Mahkemesi, Seine Ticaret Mahkemesi'nin verdiği bu kararı yetersiz bularak durdurdu.¹⁹⁸ Hukuksal alanda mücadele bu şekilde devam ederek sürüncemede kaldı. Sorunun çözümü için tüm adresler Osmanlı Devleti'ni göstermekteydi.

Lesseps, sorunun Fransız mahkemelerine sirayet ettiğini Babiâli'ye bildirdi. Babiâli, bu duruma: "Kanal Kumpanyasının mahkeme kararına göre hareket etmesine müsaade etmeyeceğiz, Osmanlı hükümeti, Kanal Kumpanyasını Fransız mahkemelerinde sonuç aramak yerine Mısır Hıdivliği'nin yasalarına uymaya ve güvenmeye davet eder"¹⁹⁹ şeklinde cevap vererek tepki gösterdi.

Mesajeri yönetimi de bu sırada İstanbul acentesi Jules Girette'e Osmanlı nezdinde girişimlerde bulunması için talimat verdi. Girette'nin 12 Mart 1873'te konu hakkında Babiâli'ye sunduğu mektubunda; Kanal Kumpanyası ile MM Kumpanyası arasındaki sorunun Fransız mahkemelerinde devam ettiğini, ancak nihai kararın Osmanlı sultanı tarafından verileceğini belirtti.²⁰⁰ Bunun yanında Kanal Kumpanyasının aldığı karardan deniz ticaretinin olumsuz etkilendiğini ve bu uygulamadan tüm uluslara ait kumpanyaların rahatsız olduğunu bildirdi ve çözümü uluslararası bir komisyonun toplanmasında gördü. Girette'nin bu mektubunu uygun bulan Babiâli ilgili devletlere bir mektup gönderdi.²⁰¹ 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 ban-

197 BOA. I. DÜİT. 142/1, 26 Aralık 1872.

198 BOA. HR. TO. 456/66, 13. 03. 1873; "La Question du Canal de Suez," *Levant Times and Shipping Gazette*, 4 Nisan 1873; *Ministère des affaires étrangères, Documents Diplomatiques, Affaire du Canal de Suez*, Imprimerie Nationale, Décembre 1875, s. 19-21.

199 *Ministère des Affaires Etrangères, Documents Diplomatiques*, s. 19-21.

200 HR. TO. 456/66, 13. 03. 1873.

201 Cevdet, *Tezâkir*, 40, s. 109; Jule Girette'nin Babiâli'ye bu konuda yazdığı layiha için bakınız. HR. TO. 456/66, 13. 03. 1873;

dıra 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.²⁰²

Osmanlı Devleti'nin bu isteği ilgili devletler nezdinde kabul gördü ve komisyonun İstanbul'da toplanmasına karar verildi. 1873'te İstanbul'da toplanan komisyonda tartışmalar uzun süre devam etti. Komisyon tam 21 toplantı yaptı.²⁰³ Komisyon üyeleri 12 ülkenin temsilcilerinin sunumuyla 18 Aralık'ta Moorsom Sistemini kabul etti.²⁰⁴

Kanal Kumpanyasının bu hesaplama ile geleceği tehlike altına girdi.²⁰⁵ Komisyon bunun farkında olduğundan ton başına 10 frank olarak belirlenen vergiye ek ödeme yapılmasını kabul etti. Buna göre evrakı Moorsom Usulüne göre düzenlenmiş gemilerden ton başına ek olarak üç frank diğerlerinden de dört frank alınacaktı. Böylelikle Jules Girette'nin başvurusuyla başlayan ve Osmanlı bürokratlarının yoğun çabaları 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.²⁰⁶

III. CUMHURİYET VE MESAJERİ MARİTİM KUMpanyASININ FAALİYET AĞININ YENİDEN DÜZENLENMESİ

Marsilya merkezli özel buharlı nakliye şirketlerinin çoğaldığı ve Mesajeri'nin dünyanın birçok noktasında devlet desteğiyle posta taşımacılık tekeli kurmasına karşı eleştirilerin hat safhaya ulaştığı bir dönemde

202 Halil Paşa'nın mektubu için bakınız. *Ministère des affaires étrangères, Documents Diplomatiques*, s. 23. 203 Cevdet, *Tezakir*, 40, s. 108-109; "The Suez Canal," *The Levant Herald*, Wednesday, 20 Ocak 1875.

204 Ekinci, "Kile'den Tonilatoya, Moorsom Usulü'nün Uygulanması," s. 318-319; "Les Messageries Maritimes Congrès de la Co. Canal du Suez", *The Levant Times and Shipping Gazette*, 18 Ekim 1872; BOA. HR. HMŞ. İŞO. 161/57, 29 Temmuz 1878.

205 Couvenhes, *Les Messageries*, s. 391-392.

206 BOA. HR. TO. 456/66, 13 Mart 1873.

Fransa'da rejim değişikliğinin olması, birçok alanda olduğu gibi ekonomik alanda da ciddi değişikliklerin yolunu açtı.²⁰⁷ 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 yüzde 75 oranında azaltma yoluna gitti. Fransızlar ise bunun tam aksine sübvansiyonları artırma yoluna gitti.²⁰⁸ Mesajeri'ye verilen sübvansiyon aynı dönemde Avrupalı devletlerin vermiş olduğu sübvansiyonlardan çok yüksek idi.²⁰⁹ 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'da bir dizi anlaşma imzalandı. Bu anlaşmalarla şirketin hatları ve yapısı önemli değişime uğradı.

22 Temmuz 1876 Anlaşması

MM Kumpanyası Cezayir posta taşımalılığı için devletle anlaşamayıncı bölgedeki faaliyetlerini sona erdirdi. Buna karşın 1871'den sonra Hindicini, Uzakdoğu ve Güney Amerika'daki servislerini, 1873'te ise Marsilya-İstanbul hattındaki seferlerini ikiye katladı. Mesajeri buharlıları 1871'de 2.353.600 km. yol alırken, bu rakam 1872'de 2.862.400 km., 1873'te ise 3.353.800 km. yükseldi ve 1876'ya kadar benzer şekilde devam etti.²¹⁰

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 seferleri şöyleydi. Marsilya-İstanbul hattı 14 günde bir Pire üzerinden, 14 günde bir de İzmir üzerinden; Marsilya ve İskenderiye hattı 14 günde bir, Suriye dolaşımli hattı ise 14 günde bir İskenderiye üzerinden (Marsilya-İskenderiye arasında sefer yapan buharlıyla tesadüf

207 Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 55-56.

208 1870'lerin başında Fransız hükümeti MM Kumpanyasına *lieues marin* (5,5560 km.) başına 30.86 frank sübvansiyon verirken, İngilizler 27. 83 frank veriyorlardı. *Journal Officiel*, 18 Mayıs 1875, Seance du 11 Mai 1875, s. 3493.

209 *Journal Officiel*, 8 Aout 1875, Seance du 23 Juillet 1875, s. 6518-6522.

210 AFL 19970025200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 30 Mai 1874*, s. 15-16; AFL. 19970025200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 37 Mai 1876*, s. 17-18; The Academy and Literature, 31 Oct. 1874, s. 483.

edecek şekilde). 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 bakanına, zamanın şartlarına göre mevcut hatları yeniden tanzim edebilme ve yeni hatlar açabilme yetkisi verildi. 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 uzatacaktı.²¹¹

Bu anlaşma ile MM Kumpanyasının faaliyet ağı genişlerken aldığı sübvansiyonlarda da önemli oranda azalma oldu. 22 Temmuz 1876 anlaşmasından Fransız hükümeti kârlı çıktı. Hükümet daha az sübvansiyon vererek, posta ağlarını genişletti. MM Kumpanyası, Akdeniz ve Kızıldeniz'de posta taşımacılık tekelini devam ettirdi. Bilhassa Karadeniz, Tuna ve Teselya gibi posta hatlarını isteğe bağlı ticari hatlara dönüştürdü. Aynı şekilde Güney Amerika, Mısır ve İskenderiye'ye yapmış olduğu düzenli seferlerini de devam ettireceğini bildirdi. Mesajeri, bu anlaşmayla Süveyş Kanalı posta taşımacılığının sahibi oldu. Bu, aynı zamanda Uzakdoğu 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 sübvansiyonsuz serbest ticari hatta dönüştü.²¹² Bu nedenle 1876 Anlaşmasının MM Kumpanyasına getirdiği en büyük değişiklik şüphesiz isteğe bağlı serbest ticaret hatlarının yolunun açılmasıydı. Bu nedenle Mesajeri yöneticileri bundan sonra olabildiğince serbest ticaret hatları oluşturma yönünde bir politika benimsedi.²¹³ Ancak kumpanya kararsız bir durumdaydı ve başarısız

²¹¹ *Journal Officiel*, 8 Aout 1875, Seance du 23 Juillet 1875, s. 6522.

²¹² 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; *Journal Officiel*, 8 Aout 1875, Seance du 23 Juillet 1875, s. 6522; *Cezayir-i Bahri-i Sefid Salnamesi*, 1293, s. 157-158.

²¹³ 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.

olunacağına dair çekinceleri vardı.²¹⁴ Oysa ticari amaçla açılan hatların başariya ulaşması için birkaç yıl beklenmesi gerekirdi. Örneğin 1871'de açılan Marsilya-Londra ticaret hattının başarısı kısa sürede kanıtlanmış ve Mesajeri acentesi Britanya'nın başkentine yerleşmişti. Aynı şekilde Karadeniz serbest ticaret hattında başarı sağlandıktan sonra Marsilya-İstanbul-Odesa-Batum arasında direk olarak yeni bir serbest ticaret hattı oluşturuldu.²¹⁵

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 yetkilerini daha fazla artırdı. 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 taşınması gibi yasadışı taşımacılık faaliyetlerinin yapılmasına yol açtı. Kâr amacı güdülmesi aynı zamanda 3. sınıf, güverte ve ambar yolcularının (göçmenlerin) sayılarının artmasına ve bu yolcuların sağlıksız şartlarda taşınmasına da yol açtı.²¹⁶

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. Bir yandan sübvansiyonların azalması, diğer yandan Karadeniz ve Tuna'da savaştan dolayı ticaretin durma noktasına gelmesi, şirketin gelirlerini olumsuz etkiledi. Kumpanyanın geliri 1873'te 55 milyon frank civarındayken, 1875'te 51 milyon frank, 1878'de 47,5 milyon frank, 1879'da 45 milyon franka geriledi. Fransız hükümeti, sübvansiyon desteğinin yanı sıra nakliye şirketlerini gerek yeni gemi inşasında gerekse de taşımacılıkta desteklemek için 29 Ocak 1881'de prim yasası çıkardı.²¹⁷ Böylelikle şirket, zararını az da olsa telafi edebildi.

214 Couvenhes, "La Concession des Services Maritimes Postaux au XIXe Siecle, s. 270-271; Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 144-145.

215 Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 145; Bouis, *Le Livre D'Or de Marseille*, s. 53.

216 Mesajeri Maritim Kumpanyasının serbest ticaret hatlarında taşımış olduğu yolcu portföyüne bakınız. Couvenhes, *Les Messageries*, s. 435-436.

217 *Journal Officiel*, 30 Ocak 1881, s. 529-530; René Verneaux, *L'Industrie des Transports Maritimes*, Cilt I, A. Pedone, Paris 1903, s. 67-72; M. Bravard-Veyrieres, *Traité de Droit Commercial*, 4. Cilt, Publié Annoté et Complète, Paris 1886, s. 347-349.

Mesajeri'nin gelirleri 1870'lerin sonlarına doğru önemli oranda azalsa da, şirket yönetimi faaliyet ağlarını genişletmeye devam etti. Mesajeri'nin İngiliz nakliye şirketleriyle rekabet halinde olmadığı tek bölge Avustralya ve Yeni Kaledonya idi. Bunun üzerine Mesajeri yöneticileri, Fransız hükümetinin de desteğiyle 15 Ocak 1881'de Uzakdoğu'daki faaliyet ağını, Seyşeller, Yeni Kaledonya ve Avustralya'ya kadar genişletti.²¹⁸ Avustralya hattının da oluşturulmasıyla kumpanya nihai hedefine ulaştı. 1883'te kumpanya buharlılarının bir yılda aldığı yol 3.868.960 kilometreye ulaştı.²¹⁹

MM Kumpanyasının 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. Merkezîyetçi bir idare anlayışıyla geniş bölgelerin idaresine hâkim olmak zordu. Acenteler de merkeze gönderdiği raporlarında daha fazla inisiyatif almak istediklerini belirtiyordu. Bunun gibi daha birçok nedenle kumpanyanın yönetim yapısında adem-i merkezîyetçiliğe doğru bir kayma başladı. Şirket yönetimi katı merkezîyetçi yönetim anlayışının kumpanyanın faaliyetlerini hantallaştırdığı kanaatinde olduğundan 1882'den 1914'e kadarki süreçte acentelerin özerkliğine dair kararlar aldı.²²⁰ 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 nakliye şirketleri daha erken bir dönemde istihdam etmeye başladıklarından Babiâli, bu tür sorunları engelleyebilmek için daha 1864'te

218 *Journal Officiel*, 25 juin 1881, s. 3473; *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, Kasım 1849, s. 9.

219 Bois, *Le Grand Siècle Des Messageries Maritimes*, s. 59.

220 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.

bir yönetmelik yayınlamıştı.²²¹ Ancak bu yönetmelik Osmanlı tebaasının yabancı deniz nakliye şirketlerinde çalışma haklarını her ne kadar hukuki bir zemine oturtsa da uygulamada bu tür sorunlar devam etti.

Kumpanya yöneticileri, sadece acentelerin özerkliğini tanımakla kalmadı, aynı zamanda maaşlarını da şirketin o bölgedeki yıllık kazan- cına göre belirleme kararı aldı. Yöneticilerin idare anlayışı bundan böyle “bırakınız yapınlar” (*Laissez faire*) ilkesine dayanıyordu. Yeni sistemle İskenderiye ve İstanbul baş acenteliğe yükseldi.²²² Baş acenteler kendi- lerine verilen bölgelerden sorumluydular. Odesa ve Trabzon gibi ikinci 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 kendi hatlarındaki ticari faaliyetlerden doğrudan sorumluydular. Önceki sistemde acentelerin maaşları sabitken, sonrasında acentenin gelirine göre belirlendi. Böyle-likle şirket, yeni sistemle bir yandan gelirlerini artırırken diğer yandan acentelerden en üst düzeyde istifade etmiş oldu. Ancak şirketin yönetim merkezi halen Paris ve Marsilya'ydı. Acenteler, böylece her konuda özgür- lüğe sahip olurlarken, sadece kendileri adına ticaret yapabilme hakkından mahrum bırakıldılar.²²³

Mesajeri'nin idari yapısındaki değişiklik kısa sürede olumlu sonuç- lar vermeye başladı. Kâr oranı önemli oranda artmaya başladı. Kumpanya- nın geliri 1880'de 47,5 milyon franktan, 1883'te 50 milyon, 1886'da 52,5 milyon ve 1889'da 60 milyon franka yükseldi.²²⁴

30 Haziran 1886 Anlaşması

1880'li yıllarda Avrupa'da ortaya çıkan ekonomik buhran, Fransa'yı da önemli oranda etkilemişti. Bundan dolayı Fransız hükümeti bazı ekono-

221. Yabancı buharlı deniz nakliye şirketlerinde istihdam edilen yerli personel hakkında nizamnamenin çı- karılma gerekçesi bazı gerekçeleriyle devletin kayıtlarında belirtilmekteydi. BOA. MVL. 626/38, 7 Mart 1864.

222. Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 159-160.

223. AFL. 1997 002 5235, *Service Maritimes des Messageries Impariales, Reglement General du Service Exte- rieur*, Birinci Cilt (2. Kısım), Marsilya 1864; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 482-497; Couvenhes, “Le Rôle de l'Agent des Messageries Maritimes a Alexandrie,” s. 269.

224. 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.

mik tedbirler alma yoluna gitti. MM Kumpanyası da bu tedbirlerden nasibini aldı. Kumpanyaya verilen imtiyazın süresi 22 Temmuz 1888'de sona eriyordu. Ancak kumpanya hatlarının yeniden tanzim edilmesine yönelik 1884'te başlayan çalışmalar iki yıl sürdü ve 30 Haziran 1886 Anlaşmasıyla sonuçlandı.²²⁵

Anlaşmayla 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 yine 14 günde bir olmak üzere Selanik'ten Port Said'e yapılacaktı. Kumpanyanın Uzakdoğu ve Güney Amerika hatlarında fazla değişiklik yapılmadı. Anlaşmada Mesajeri buharlılarının hatlara göre hızları da belirlenmişti.²²⁶ Ayrıca Marsilya'dan hareketle Pire ve İzmir üzerinden İstanbul'a devam eden iki posta hattı kaldırıldı. Marsilya'dan Pire, Selanik ve İzmir'e ulaşacak yeni hatta işleyen buharlıların hızı Marsilya-İstanbul hattında işleyen buharlılarla eşit hale getirildi.²²⁷

Posta hatları için en düşük sübvansiyon Akdeniz'deki bu üç hata verildi. 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 sırada Fransız kömürünü kullanmak zorunda olmasıydı. Diğer yandan kumpanya filosuna katılacak yeni buharlılar da sadece Fransız

225 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; *Journal Officiel*, 8 Juillet 1887, *Assemblée Nationale*, seance du 1 Juillet 1886, Annexe 996; *Bulletin des Lois de la République Française*, XII. Serie, Deuxieme Semestre de 1887, Imprimerie Nationale, Paris 1888, s. 158.

226 Akdeniz hatında işleyecek buharlılar, İskenderiye-Beyrut hattı için 13 Knot, Selanik hattı için 13 Knot, Pire ve İzmir hattı için 12 Knotluk hızda motorlara sahip olacaktı. Yapılan bu değişiklikle Marsilya'dan hareket eden Mesajeri buharlısı dört günde İskenderiye'ye (anlaşma öncesi bu süre altı gün idi), Altı günde Yafa'ya (daha önce dokuz gündü), yedi günde ise Beyrut'a (daha önce on 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 on gün), dört günde ise Beyrut'a (daha önce dokuz 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.

227 *Bulletin des Lois de la République Française*, XII. Serie, 1887, s. 160.

atölyelerinde üretilecekti.²²⁸ Kumpanyaya verilen imtiyaz süresi 22 Temmuz 1903 olarak belirlendi. İmtiyazın devam edebilmesi için kumpanya yöneticileri, üç yıl önceden imtiyazı uzatma isteğini hükümete bildirmek zorundaydı.

Bu anlaşmayla Fransız hükümeti Mesajeri'nin faaliyetlerini Akdeniz, Uzakdoğu, Pasifik, Hint Okyanusu ve Güney Amerika olmak üzere beş grup altında topladı. Bunun yanında İskenderiye üzerinden Suriye'ye yapılan dolaşımli hat kaldırıldı. 14 günde bir 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. 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. 1889 yılında kumpanya Londra-Karadeniz hattını oluşturdu, bu hat daha sonra Londra-Le Havre-Marsilya ve Marsilya-Levant ticari hatlarıyla birleştirildi.²²⁹ 1892'de Mesajeri, Marsilya-İstanbul-Odesa ve alternatif olarak İstanbul-Batum arasında serbest ticaret hattı oluşturarak haftada bir düzenli seferler yapmaya başladı.²³⁰

22 Temmuz 1886 Anlaşmasında Fransız hükümeti, önceliği sömürgelelere verdi. Fransa'nın, Büyük Britanya ile sömürge yarışının doruğa ulaştığı bir dönemde, Fransız hükümeti, MM Kumpanyasına sömürgelelerin önemine göre yüksek miktarda sübvansiyon verdi. Bu yaklaşım MM Kumpanyasının 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

228 *Journal de Transport*, 10. eme année, 5 Nisan 1887, s. 141; AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Ordinaire & Extraordinaire du 31 Mai 1887*, s. 26-27.

229 *Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII. Serie, s. 160; *Le Yildiz*, 2. Yıl, No: 12, Salı 31 Ocak 1893, s. 2; AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale du 31 Mai 1890*, s. 22.

230 AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 31 Mai 1892*, s. 8; *Journal Officiel*, 8 juillet 1887, *Assemblée Nationale*, séance du 1 juillet 1886, Annexe 996.

ise imtiyaz süresi boyunca şartlara göre ek anlaşmalarla yeni sübvansiyonlu hatlar açmak oldu.²³¹

5 Kasım 1894 Anlaşması ve Mesajeri Maritim Kumpanyasının Akdeniz ve Karadeniz'de Faaliyetlerinin Artması

Fransız hükümetinin 1876'da Tuna ve Karadeniz hattı için sübvansiyondan vazgeçmesinin ardından 1886 Anlaşmasıyla İstanbul gibi önemli bir hattın sübvansiyon desteğini kaldırması ve nihayetinde doğu Akdeniz'deki seferleri sınırlandırması hükümete yönelik ciddi protestolara neden oldu. *Revue du Commerce Extérieur*' dergisinin 1 Nisan 1893 tarihli sayısında bu büyük ticaret hatlarındaki faaliyetlerde, devletin ticari çıkarları kadar politik çıkarlarının da olduğu belirtilmekteydi. Yine *Economiste Européen*'in 2 Ocak 1892 tarihli sayısında MM Kumpanyasının Fransız ticaretini uluslararası alanda elverişli hale getirmesi için sübvansiyonların elzem olduğuna değiniliyordu.²³²

Fransız tüccarı ve kamuoyu, Fransız çıkarları gereği Akdeniz ve Karadeniz hatlarında devletin desteğini zorunlu görmekteydi. Mesajeri yöneticilerinin Akdeniz hatlarını yeniden düzenlemek istemeleri ve Fransız hükümetinin tepkilere kayıtsız kalamaması sonunda 5 Kasım 1894'te ek bir anlaşma yapıldı.²³³ Anlaşmanın göze çarpan en önemli maddeleri Akdeniz ve Karadeniz hatları üzerineydi. Anlaşmanın birinci maddesine göre Akdeniz'de tesis edilecek üç hat üzerinde toplamda 576.575 km. yol alınmış olacaktı.

Dolaşım A hattında Mesajeri buharlıları Marsilya'dan hareketle Pire ve İzmir üzerinden İstanbul'a uğrayacak, daha sonra İstanbul'dan hareketle İzmir üzerinden Rodos ya da alternatif olarak Samos Adası'nda Vati'ye uğrayarak Beyrut ve son durak İskenderiye'ye 14 günde bir düzenli posta seferleri yapacak,²³⁴ İskenderiye'den de direk Marsilya'ya döneceklerdi.

231 Couvenhes, *Les Messageries*, s. 378.

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

233 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.

234 *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.

Dolaşımlı B hattında ise Mesajeri buharlıları Marsilya'dan hareketle İskenderiye-Beyrut-Rodos ya da alternatif olarak Vati (Samos) üzerinden İzmir ve İstanbul'a uğrayacak; dönüşte 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 olacaktı. Zikredilen bu üç hatta seferler 22 Temmuz 1895'ten itibaren başladı. Kumpanya, A ve B dolaşımlı hatlarına tesadüf edecek şekilde Larnaka (Kıbrıs), Mersin, İskenderun, Lazkiye ve Trablus serbest ticaret hattıyla Beyrut'a bağlandı. Kumpanya, Marsilya, İstanbul ve Karadeniz limanları arasındaki serbest hattın yanı sıra 14 günde bir Selanik limanına da sefer düzenlemeyi ve özellikle Rusya'nın Karadeniz kıyı şeridindeki faaliyetlerini geliştirerek devam ettirmeyi taahhüt etti. Marsilya-İstanbul ve Karadeniz limanları arasındaki serbest ticaret hatlarında ticari gelirin düşük olduğu durumlarda, kumpanya altı ay önceden posta idaresine bildirerek, bu hatlar için de sübvansiyon desteği alabilecekti. Anlaşmayla ayrıca Avustralya, Yeni Kaledonya, Hindicini ve Atlas Okyanusu'ndaki hatların bir kısmı da yeniden düzenlendi.²³⁵

MM Kumpanyasının 5 Kasım 1894 Anlaşması ile en fazla avantaj elde ettiği bölgeler Akdeniz ve Karadeniz'deydi. 1886 Anlaşmasında 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.'ye, aldığı sübvansiyon ise 1.351.665 franka yükseldi. Ancak Fransız hükümeti *lieues marin* başına en düşük sübvansiyonu yine Akdeniz hatlarına verdi.²³⁶

1894 Anlaşması'na göre şirketin dünyadaki 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 hat-

235 *Bulletin des Lois de la Republique Française*, II. Serie, 1895, s. 190-193.

236 *Bulletin des Lois de la Republique Française*, II. Serie, 1895, s. 193.

ları 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 hatta ise haftada bir İstanbul'dan hareketle direk Batum'a gidilecek ve oradan Novorossisk üzerinden yeniden İstanbul'a dönülecek şekilde planlandı. Üçüncü hat ise haftada bir defa İstanbul'dan hareketle Burgaz ve Köstence üzerinden Odesa'ya oradan da direk olarak İstanbul'a idi.²³⁷ Karadeniz hatlarındaki bu değişimle, Mesajeri'nin Rus Nakliyat Kumpanyası ve Lloyd Kumpanyaları karşısındaki rekabet edebilme gücü artmış oldu.

1894 Anlaşmasının kumpanyaya sağladığı 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 geçti.²³⁸

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 yapıyordu.²³⁹ 1900'lerin başında Mesajeri'nin haricinde sübvansiyonlu posta taşımacılığı yapan birçok Fransız nakliye şirketi ortaya çıktı. 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.²⁴⁰ 1902 Yasasının çıkarılmasındaki amaç şirketleri modern ve yerli gemiler inşa etme konusunda teşvik etmektir. Bu yasaya göre Fransa'da üretilmeyen gemilere nakliyat prim desteği verilmeyecekti. Ancak prim desteği gemilerin yaşına göre değişkenlik göstermekteydi. Yani geminin yaşı artık-

237 AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 28 Mai 1897*, s. 9-11.

238 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.

239 Couvenhes, "La Concession des Services Maritimes Postaux," s. 271-272.

240 AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 29 Mai 1903*, s. 26-27.

ça verilen prim azaldı. Yaşı 12'yi geçen gemiler nakliyat priminden hiçbir şekilde istifade edemeyecekti.²⁴¹

Fransız hükümetinin kabul ettiği 7 Nisan 1902 Deniz Ticaret Yasasından en fazla etkilenen kumpanyaların başında MM Kumpanyası vardı. Mesajeri'nin filosundaki buharlıların yaş ortalaması 17 idi. 1907'ye gelindiğinde ise buharlıların yaş ortalaması 21,5'e yükseldi. 1902 yasasına göre bu hatta işleyen 12 yaşından büyük buharlılar prim desteğinden yararlanamadığından, kumpanya yöneticileri Güney Amerika posta servisini gözden geçirdi. Fransız hükümeti, Güney Amerika servisinin kaldırılması taraftarı değildi şirketle 1907'de geçici bir anlaşma imzaladı ve buradaki posta servisi uzatıldı. 1907 Anlaşmasının 4. maddesine göre devlet, bu hat-ta şirketin kârına yüzde 5 oranında ortak oluyordu. Dolayısıyla bu anlaşma devlet-kumpanya ortaklığı ile neticelenmişti.²⁴²

Bunun yanında Fransız hükümetinin yeni gemi üretimini teşvik için kumpanyalara verdiği kredilerde azalma, kredilerin faiz oranının da ise artış oldu. Kumpanya, 20. yüzyılın başında filosuna kattığı buharlıların maliyetini düşürmek için yeni gemi inşa etmek yerine, diğer şirketlerden gemi satın alma yoluna gitti.²⁴³

Mesajeri 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.²⁴⁴

20. yüzyılın başında yaşanan bu olumsuzluklar sonunda MM Kumpanyasının sermayesi 60 milyon franktan 30 milyon franka geriledi. Sermayesindeki bu ani düşüşten sonra şirket sermayesi 15.000 yeni hisse-darın katılımıyla 45 milyon franka yükseltildi ve problem bir nebze de olsa

241 *Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII Serie, 1902, s. 514. (3. Madde'nin B Bendi); *Revue D'Economie Politique*, Librairie De La Societé du Recueil J.-B. Sirey et du Journal du Palais, Paris 1909, s. 445-446; *Revue D'Economie Politique*, 1909, s. 446-447; AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 29 Mai 1903*, s. 26-27.

242 *Revue D'Economie Politique*, Librairie De La Societé du Recueil J.-B. Sirey et du Journal du Palais, Paris 1909, s. 446-447; *Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII. Serie, 1907, s. 1179; Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 159.

243 Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 68; *Revue D'Economie Politique*, 1909, s. 452.

244 Mesajeri'nin Akdeniz ve Karadeniz'deki acentelerinin bu isteklerine 2. ve 3. Bölümlerde ayrıntılı bir şekilde değinilmiştir.

aşıldı. Ancak yine de şirketin ekonomik durumu pek de iyi değildi. MM Kumpanyasına yönelik tartışmalar parlamentoda uzun süre devam etti. Kumpanyanın geleceğine yönelik belirsizlikler yüzünden uzun bir süredir şirketin şantiyelerinde yeni buharlı gemiler üretilemez olmuştu. 1900'den sonra 10 yıllık bir süreçte sadece bir buharlı posta gemisi ve üç buharlı kargo gemisi üretildi.²⁴⁵

11 Temmuz 1911 Anlaşması ve Mesajeri Maritim Kumpanyası Devlet Ortaklığı

MM Kumpanyasının statüsündeki belirsizliklerin aşılması için Fransız parlamentosunda 1907'den 1911'e kadar birçok oturum yapıldı. Oturumlardaki tartışmalarda üç konu üzerinde yoğunlaşıldı. Bunlar, devletin finansal kontrolünün yeniden gözden geçirilmesi, devletin kâra katılımı ve sübvansiyonların belirlenmesiydi.²⁴⁶ Bu oturumlar devlet ile Mesajeri arasında yeni bir ittifak süreci doğurdu. MM Kumpanyası ile Fransız hükümeti arasında 11 Temmuz 1911'de anlaşma sağlandı.²⁴⁷ Bu anlaşmayla kumpanya hakkında uzun süredir devam eden belirsizlikler ve tartışmalar sona erdi. Anlaşma 13 ana başlıktan oluşurken anlaşmanın şartname defterindeki hükümleri toplamda 119 madde idi. 1911 Anlaşmasının süresi 30 Kasım 1937'ye kadardı. Bu yönüyle anlaşma, şimdiye kadar imzalananlar içinde süresi en uzun olan anlaşma oldu. 11 Temmuz 1911 Anlaşmasına göre MM Kumpanyasının Akdeniz posta hatları daha önce olduğu gibi üç hatta ayrıldı. Kumpanyanın deniz aşırı hatları ise çok az değişime uğradı.²⁴⁸

Birinci Dünya Savaşı arifesinde emperyalist yarışın kızıştığı bir dönemde Fransız politikası mevcut sömürgelerdeki varlığını pekiştirmek ve bunlara yeni sömürgeler ekleyebilmek için sübvansiyonları artırma

245 AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 29 Mai 1903*, s. 12; Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 157; Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 68-69. 246 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; *Journal Officiel*, 28 Juin 1912, s. 1793-1795.

247 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.

248 AFL. 1997 002 4857, *Convention du 11 Juillet 1911*, s. 22; ANF. F/12. 7464; *Journal Officiel*, 31 Decembre 1911, s. 10712.

yoluna giderek MM Kumpanyasının faaliyetlerini daha çok 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. Şirket buharlılarının sübvansiyon alabilmeleri için Fransa'da üretilmesi ve yerli buharlı gemi olması şartı devam etti. Belirlenmiş olan hatlarda işleyen yeni gemilere; boyut, tonaj, motor gücü ve hız yönünden aynı hatta işleyen yabancı kumpanya gemilerinden üstün olması şartı getirildi.²⁴⁹ Kumpanya daha önce olduğu gibi yerli kömür kullanmak zorundaydı. Hükümet, yeni inşa edilen buharlı gemileri denetleme, aynı zamanda üst düzey mürettebatın seçilmesinde söz hakkına sahip oldu.²⁵⁰ Bunun yanında kumpanyanın üst düzey yönetim kademesinde Fransız personelden başkası istihdam edilmeyecek ve yabancı ülkedeki acenteler olabildiğince Fransız personelden oluşacaktı.²⁵¹

Cezai müeyyideler daha önce belirlenen şartname defterindekinin benzeriydi.²⁵² Bu dönemde Batılı devletlerin en büyük korkusu sömürgelelerini kaybetmektir, bu nedenle Fransız hükümeti anlaşmada aldığı bir kararla kolonilerle yapılan ticari ilişkilerde navlun fiyatlarında yüzde 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 bir savaş durumunda devletin, şirket filosundaki gemilere asker ve mühimmat yerleştirerek kendi hizmetinde kullanma hakkına sahip olmasıydı. 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 yüzde 5 alma hakkına

249 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; Couvenhes, "La Concession des Services Maritimes Postaux," s. 275.

250 *Journal Officiel*, 31 Decembre 1911, s. 10716; AFL. 1997 002 4857, *Convention du 11 Juillet 1911*, s. 40; ANF. F/12. 7464.

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

252 *Journal Officiel*, 31 Decembre 1911, s. 10719.

sahip oldu. Bu hüküm 1907 Anlaşmasının bir devamı niteliğindeydi.²⁵³ Bu hükümle kâr paylaşımı üzerine devlet ile kumpanya arasında bir ittifak oluştu. 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.²⁵⁴

1911 Anlaşması ihtiva ettiği hükümlerle MM Kumpanyasının devletle olan ilişkisine yeni bir boyut kazandırdı. Zira bu anlaşmayla kumpanya, geleceğini Fransız hükümetinin eline bırakarak, kumpanyanın yönetilmesinde devlete daha fazla inisiyatif tanımış oldu. 1911 Anlaşması Avrupa'da silahlanma yarışının, olası savaş gerginliğinin hâkim olduğu bir dönemde imzalandı. 1907 ve akabinde imzalanan 1911 anlaşmalarıyla, MM Kumpanyasının 1851'den bu yana daha fazla liberal olma yönünde izlediği 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, yeniden çıkış noktasına dönmüş oldu. Fransız hükümeti ve şirket, kuruluşundan bu yana sürdürdüğü yönetim anlayışı konusunda bazı dersler çıkardı. Fransa ile Mesajeri arasındaki tüm bu ilişkilerden dolayı ne devlet, ne de kumpanya birbirinden tamamen ayrışamadı. Ancak inkâr edilemez bir gerçek vardı. O da Fransa'nın asırlardan beri İngilizlerin sömürgelerdeki yükselişini engellemeye yönelik politikasının, önemli oranda amacına ulaştığıydı.²⁵⁵ Bunda en önemli rol şüphesiz MM Kumpanyasına aitti. MM Kumpanyası sayesinde Fransa, ilk defa Büyük Britanya'nın yumuşak karnı olan tüm sömürgelerine ulaşarak, İngilizlerin en büyük rakibi haline geldi.

253 *Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII. Serie, 1908, s. 323-325.

254 AFL. 1997 002 4857. *Convention du 11 Juillet 1911*, s. 10-11, 18-19; Couvenhes, "La Concession des Services Maritimes Postaux," s. 274; Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 125.

255 Nikolai Bukharin, *Imperialism and World Economy*, Hardpress, Londra 2012, s. 68.

DOĞU AKDENİZ'DE FRANSIZ TAŞIMACILIĞI VE MESAJERİ MARİTİM KUMPAYASI'NIN ROLÜ

MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASININ OSMANLI AKDENİZ LİMANLARINDAKİ FAALİYETLERİ

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 art bölgesiyle bağlantısının geniş olması, bunun yanında Süveyş Kanalı'nın açılmasının ardından Hint Okyanusu ile Avrupa'yı yani Uzakdoğu-Batı bağlantısını sağlaması bölgenin stratejik, ekonomik ve siyasi yönden değerini daha da artırdı.

Osmanlı Devleti'nin Batılı büyük güçler karşısında gerilemeye başlaması, Akdeniz'deki dengeleri de Batılı devletlerin lehine çevirdi. Fransızlar, 18. yüzyılın sonlarından itibaren Akdeniz'i bir Fransız gölü olarak görmeye başladılar.¹ Bu nedenle Fransa'nın Akdeniz politikası da hep bu yönde oldu.

Fransızlar, bu politikalarını 19. yüzyılın başında Napoléon Bonaparte'ın Mısır'ı işgali ile eyleme dönüştürdülerse de başarıya ulaşamadılar.² 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.³ Doğu Akdeniz'deki ticari rekabete daha sonra Avusturyalılar da 1836'da Trieste merkezli kurmuş oldukları Avusturya Lloyd Buharlı Deniz Nakliyat Kumpanyasıyla katıl-

1 *Quelques Reflexions sur le Projet*, s. 15.

2 Şenay Özdemir Gümüş, "Napolyon'un Mısır'ı İşgali Sırasında Osmanlı Topraklarındaki Fransızlar," *Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S. 9, Yıl 2013, s. 252-255.

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

dılar.⁴ İngiltere ve Avusturya, buharlı deniz nakliye şirketleri aracılığıyla Doğu Akdeniz kentleri ile kurmuş oldukları düzenli ilişkiler sayesinde bölge ticaretinde ilk sıraya yükseldi. Bilhassa İngilizlerin Akdeniz'de nüfuz kazanmalarını Fransızlar, bir tehdit olarak gördüler.⁵

Fransa, bir yandan Napoléon 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 Kumpanyasının kurulmasında önemli rol oynadı. Bu yeni kumpanya, Fransa ile Levant arasındaki ilişkilere güçlü bir süreç kazandırdı.⁶ MM Kumpanyası ilk başarılı seferlerini İstanbul ve Levant'a düzenledi. Kumpanyanın kuruluşundan kısa bir süre sonra Fransa'da, III. Napoléon'un yönetimin başına geçmesi ve imparatorluğunu ilan etmesiyle Fransızların, Doğu Akdeniz politikası yeni bir ivme kazandı. Zira bu sırada Suriye ve Lübnan'da, Müslümanlar ve Hristiyanlar arasında çıkan olaylar bahanesiyle bölgeye askeri birlik göndermek isteyen III. Napoléon, Osmanlı Devleti'ne bu yönde baskı yaparak, 6 bin kişilik Fransız askeri birliğini Beyrut'a yerleştirdi. Kendisi de o dönemde bir güç gösterisi olarak lanse edilen Mesajeri'ye ait buharlı gemi üzerinden gövde gösterisi yaparak bölgedeki Hristiyan reayanın yanında olduğunu bildirdi. Bu olaylardan sonra MM Kumpanyasının Levant'a seferleri daha da sıklaştı.⁷ 1852'de Levant kentlerine düzenli olarak uğramaya başlayan MM Kumpanyası sayesinde kısa süre sonra bölge ticareti Fransızların lehine dönmeye başladı. MM Kumpanyasının Levant'a düzenlediği düzenli posta seferleri, aynı zamanda bölgenin siyasi, sosyal, kültürel ve dini yapısının Fransızların lehine olacak şekilde değişmesinde önemli rol oynadı.

4 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*, Londra Mart 1887, s. 3.

5 *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins*, s. 6; *Quelques Reflexions sur le Projet*, s. 17; Hasan Şahin, "Doğu Sorunu Çerçevesinde Osmanlı Fransız İlişkileri (Başlangıcından Paris Barış'ına 1856)," *AÜ. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S. 40, Erzurum 2009, s. 292-293.

6 *Quelques Reflexions sur le Projet*, s. 15.

7 Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 42-43.

İskenderiye

İskenderiye, 19. yüzyılın başında 8 bin nüfuslu, küçük bir liman kasasıydı. Asker ve vasıfsız işçilerin yaşadığı bir "kışla kent" görünümünde olan İskenderiye, Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın yönetimi sırasında değişmeye başladı.⁸ Mehmet Ali Paşa, Mısır'ın ekonomisini geliştirmek amacıyla Fransız mühendis ve teknisyenleri ülkesine davet etti. 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.⁹ Bunun neticesinde İskenderiye'nin Mısır ile bağlantısı kolaylaştı ve art bölgesi genişledi.¹⁰

İskenderiye Limanı'na 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 vardı. Bunun yanında sürekli yer değiştiren kum yığınları büyük tehlike oluşturunuyordu. Limana giriş için havanın aydınlanması ve bir kılavuzun gelmesi beklenirdi. Buna karşın limanın içi korunaklı ve güvenilirdi.¹¹

Mehmet Ali Paşa'nın 1817'de kendi adına 17 büyük yelkenli gemisi vardı. Avrupa'dan kiralananmış olan bu gemiler Mısır'daki pamuk hasadının 3'te 2'sini Mehmet Ali Paşa adına ihraç ediyorlardı. Mehmet Ali Paşa, Babıâli'den bağımsız olarak ticaret yapmak istediğinden, gemileri Toskana bandırası altında seyrüseferde bulunuyordu.¹² 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.¹³

8 Robert Ilbert, "İskenderiye Kozmopolit Bir Kent Miydi ?," *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Ed. Paul Dumont, François Georgeon, Tarih Varkı Yurt Yay., İstanbul-1999, s. 155.

9 *Paquebots-Poste Français, Guide des Services Maritimes de Messageries Imperiales dans la Méditerranée*, Imprimerie et Lithographie V. Marius Olive, Marsilya 1856, s. 73.

10 Miegé, "La Navigation Européenne a Alexandrie," s. 122.

11 Joanne-Isambert, *Itinéraire De L'Orient*, s. 957; *Les Paquebots du Levant Guide des Voyageurs des Paquebots-Poste de la Méditerranée*, Paris 1853, s. 65-66.

12 Miegé, "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.

13 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

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 çoğunluğunu Müslümanların oluşturduğu İskenderiye'de 1850'lerden itibaren Fransız ve İngiliz hamiliğindeki Hristiyan ve Yahudi nüfus hızlı bir artış gösterdi. Öyle ki kentin 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.¹⁴ Bu dönüşümde İngiliz, Fransız ve Avusturyalı buharlı posta nakliye şirketleri etkin rol oynadı.

1833'e gelindiğinde İskenderiye ticaretinde yeni bir dönem açıldı. Nitekim bu tarihte İskenderiye'ye İngiliz hükûmetine ait ilk buharlı posta gemileri düzenli seferler yapmaya başladı.¹⁵ Ardından ise özel bir şirket olan İngiliz P&O Kumpanyası bunu takip etti.¹⁶ İngilizlerin ardından Avusturya da Lloyd Buharlı Nakliyat Kumpanyası ile İskenderiye ve Trieste limanı arasında düzenli seferler yapmaya başladı.¹⁷ Bu şirketler ilk dönemlerde sadece düzenli posta seferleri gerçekleştirse de zamanla büyük ticari nakliye şirketlerine dönüştüler. Fransızların İskenderiye ile ilk düzenli posta bağlantıları 1837'de devlete ait posta nakliye şirketinin kurulmasıyla sağlandı. Ancak kamu şirketinin öncelikli amacı posta taşımacılığı olduğundan, ticari kaygıları geri plandaydı. Bu nedenle şirket, faaliyet gösterdiği 1836'dan

University, Doctor of Philosophy, Budapest, Hungary 2011, s. 44; Ilbert, "İskenderiye Kozmopolit Bir Kent Miydi?," s. 160.

14 Ilbert, "İskenderiye Kozmopolit Bir Kent Miydi?," s. 160.

15 House of Commons, *To Inquire into the Contract Packet Service, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, s. 9.

16 David Divine, *The Splendid Ships: The Story of the Peninsular and Oriental Line*, F. Muller, Londra 1960, s. 76; House of Commons, *To Inquire into the Contract Packet Service, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, s. 11.

17 Musnier, *Les Messageries Nationales*, s. 98.

1851'e kadarki süreçte düzenli posta ilişkileri kurmakta başarı gösterse de mali açıdan başarısız oldu.¹⁸ 1850'ye kadar İskenderiye-Fransa arasındaki ticari ilişkiler büyük oranda yelkenliler ve birkaç özel buharlı gemi aracılığıyla yapıldı. Nitekim 1845'te İskenderiye Limanı'na giren Fransız bandıralı 79 geminin sadece 18'i, 1846'da ise 35'i buharlı gemilerden oluşuyordu.¹⁹ Fransız hükümeti, İngiliz ve Avusturya buharlı nakliye şirketleriyle rekabet edebilmek için büyük bir nakliye şirketine ihtiyacı olduğunu fark etmişti.²⁰ Fransız hükümetinin bu amaçla MM Kumpanyası ile imzaladığı 28 Şubat 1851 Anlaşmasına göre, Mesajeri buharlılarının Marsilya'dan hareketle Malta üzerinden İskenderiye'ye ayda iki defa düzenli seferler yapması kararlaştırıldı. Bunun yanında Mesajeri buharlıları, İstanbul'dan hareketle İzmir, Rodos, Mersin, İskenderun, Lazkiye, Trablus, Beyrut ve Yafa üzerinden İskenderiye'ye 20 günde bir olmak üzere düzenli seferler yapacaklardı.²¹ Akdeniz'in kalbi durumunda olan İskenderiye, bu hatlar sayesinde bir taraftan Marsilya'ya, diğer yandan İstanbul'a bağlanmış oldu.

MM Kumpanyası, İskenderiye hattında işleyecek olan buharlı gemilerine; *Egyptus*, *Nil*, *Alexandre* ve *Caire* gibi Levant şehirlerine ait isimler verdi.²² Adını saydığımız bu gemiler hepsi aynı tezgâhtan çıkmıştı, ortalama 220 beygir gücündeydiler ve 500 net tonluk hacme sahiptiler.²³ Mesajeri'yle birlikte İskenderiye-Fransa arasındaki ticari ilişkilerde yelkenliler, yerini giderek buharlılara bırakmaya başladı. MM Kumpanyasına ait buharlıların İskenderiye'ye uğramaya başlaması, Mısır pazarında zaten var olan pazar rekabetine yeni bir boyut kazandırdı. MM Kumpanyası buharlıları İskenderiye Limanı'na uğramaya başlamadan önce Fransızlar, İskenderiye ticaretinde Büyük Britanya ve Avusturya'nın gerisindeydi. 1851'de İskenderiye'nin ihracat ve ithalatı dört ülkeye göre şu şekildeydi.

18 AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*, s. 1-2; Levasseur, *Histoire du Commerce de la France*, s. 712.

19 *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins*, s. 19.

20 Musnier, *Les Messageries Nationales*, s. 101.

21 AFL. 1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1851*.

22 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*.

23 Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 164; Lanfant, *Historique de la Flotte des Messageries Maritimes*, s. 32-33.

Tablo 1. İskenderiye'nin Dört Ülkeye Göre Ticareti (1851)

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 Extérieur Afrique, Egypte, Mer Rouge, Abyssinie 1843-1866*, Cilt 1, Librairie Administrative de Paul Dupont, Paris 1867; *Annales du Commerce Extérieur Egypte, Faits Commerciaux*, N° 7.

Tablo 1'de Büyük Britanya'nın İskenderiye'deki ithalat ve ihracat değerlerine Malta ve Yunan Adaları'ndan gelen ve İngiliz bandırası ile İskenderiye'de ticaret yapan tüccar gemileri de eklenmiştir.²⁴

MM Kumpanyası, İskenderiye'ye ilk seferini Eylül 1851'de gerçekleştirdi.²⁵ Mesajeri buharlılarının İskenderiye seferleri bir hafta Malta üzerinden direk olarak, onu takip eden diğer hafta ise Akdeniz üzerinden dolaşımli hattan yapılmaktaydı. 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 Kumpanyasına ihale ederek rekabette daha güçlü hale geldiler.²⁶ MM Kumpanyası, İskenderiye navlun taşımacılığında daha güçlü hale gelebilmek için 1852'den 1860'a kadar teknik özellikler bakımından üstün yeni buharlıları filosuna kazandırdı.²⁷ Şirket, İskenderiye seferlerine başladıktan kısa bir süre sonra Kırım Savaşı başladı. Savaş nedeniyle Mesajeri filosundaki buharlıların önemli bir kısmı Fransız ordusunun hizmetine girmişti. Savaşın en yoğun olduğu 1854 senesinde Fransız

24 Mieg, "La Navigation Européenne a Alexandrie," s. 123.

25 Bois, *Le Grand Siècle Des Messageries Maritimes*, s. 162-163; AFL 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1852*, s. 19.

26 AFL 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1853*, s. 8.

27 AFL 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1855*, s. 6-8.

askerlerin ve askeri mühimmatın cepheye daha seri bir şekilde taşınması için, Marsilya-İskenderiye seferleri değişime uğradı. MM Kumpanyasının 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'ya uzanıyordu.²⁸ Bunun yanında daha önce yılda 24 defa olan sefer sayısı 18'e düşürüldü.²⁹ Kırım Savaşı sırasında MM Kumpanyası, İskenderiye'deki seferlerini azaltsa da, kumpanyanın İskenderiye hattındaki gelirleri önemli oranda artış gösterdi. Kumpanyanın 1853-1856 arasında taşıdığı yolcu ve ticari emtia aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 2. MM Kumpanyasının Kırım Savaşı Sırasında İskenderiye Yolcu ve Emtia Trafiki

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 sırasında hatlar, savaşın gidişatına göre sürekli değişti. Savaşın ardından, ticari çıkarlara göre hatların yeniden doğru bir şekilde belirlenmesi ihtiyacı doğdu. 16 Eylül 1857 Anlaşması 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.³⁰ Diğer yandan MM Kumpanyasının 1854 Anlaşması ile geçici süreliğine kaldırılan İstanbul-İskenderiye hattındaki seferleri, bu sırada Avusturya Lloyd Kumpanyasının aynı hat üzerindeki seferlerini

28 AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale* du 28 Mai 1857, s. 9.

29 ALF. 1997 002 4857, *Convention* du 16 Fevrier 1854.

30 AFL. 1997 002 4857, *Convention* du 16 Septembre 1857.

iptal etmesiyle, 27 Ağustos 1859'da 15 günde bir defa olmak üzere yine aktif hale geldi.³¹

MM Kumpanyasının İskenderiye'ye uğramasıyla Fransızların İskenderiye'deki ticaret hacmi 1852'den 1914'e 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 franka yükseliyordu. 1851 yılında Fransızların İskenderiye'ye ithalatı 2.716.000 frank, ihracatı 6.269.000 frank iken, 1852'de ithalat 9.019.000, ihracat ise 14.238.000 franka yükseldi.³² Bu artışta en önemli rol hiç şüphesiz Mesajeri buharlılarının İskenderiye'ye yaptıkları düzenli posta seferleriydi.³³ 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 iletişim kurarak önemli kazançlar elde ettiler.³⁴ Fransız burjuvazisi bir yandan İskenderiye'nin, dolayısıyla Mısır'ın zenginliklerini Fransa'ya aktarırken, diğer yandan Fransız sanayisi için önemli bir pazar oluşturdu. İskenderiye'de Fransız burjuvazisinin ticari aktiviteleri, sadece Mesajeri buharlıları için değil aynı zamanda Fransız yelkenli gemileri için de daha fazla navlun anlamına geliyordu.

1852-1914 arasında Mesajeri'nin İskenderiye acenteliğini Edouard Dervieu,³⁵ Jules Ricard (1856-1896) Henry Bontoux (1896-1913) gibi kumpanya yönetiminde ve İskenderiye ticaretinde önemli rol oynayan deneyimli şahıslar yaptı.³⁶ Edouard Dervieu, Said Paşa'nın arkadaşlığını kazandı ve kısa süre sonra Mısır'ın önde gelen burjuvası konumuna yükseldi. 1856'de Said Paşa'nın teklifi üzerine Mesajeri acenteliğinden ayrılarak, Kızıldeniz

31 AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1860*, s. 21.

32 "Annales du Commerce Extérieur Egypte," *Faits Commerciaux*, N° 7, *Annales du Commerce Extérieur Afrique, Egypte, Mer Rouge, Abyssinie* 1843-1866, Cilt I, Librairie Administrative de Paul Dupont, Paris 1867, s. 7-8.

33 *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.

34 David S. Landes, *Bankers and Pasha, International Finance and Economic Imperialism in Egypte*, Cambridge, Harvard University Press 1958, s. 227.

35 *Guide des Services Maritimes des Messageries Imperiales dans la Mediterranée*, 1856, s. 5.

36 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.

ve Doğu Akdeniz'de servis yapan Mecidiye Kumpanyasının başına geçti. Dervieu, 1860'ta Mecidiye Kumpanyasından ayrılarak kendi 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 franka yükseltti.³⁷

1860'lı yıllarda İskenderiye pamuk ihracatı doruğa ulaştı. Bu sırada başlayan Amerikan iç savaşları pamuğa olan ihtiyacı daha fazla artırdı. Bu savaşlar sırasında 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 diplomatları 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 finansörü haline geldi.³⁸ 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, Le Havre ve Liverpool şehirlerinde 250 franka satabiliyorlardı.³⁹ 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 etkin bu büyük iki kumpanyanın 1863'ten 1872'ye kadar ithalat ve ihracat bazında taşıdıkları navlun aşağıdaki gibidir.

37 Landes, *Bankers and Pasha*, s. 103-104, 110, 227.

38 "Egyptian Agriculture," *The Levant Herald*, Wednesday, 3 Temmuz 1867; Landes, *Bankers and Pasha*, s. 151.

39 "Annales du Commerce Extérieur Egypte," *Faits Commerceiaux*, N°16, *Annales du Commerce Extérieur Afrique, Egypte, Mer Rouge, Abyssinie 1843-1866*, Cilt I, *Librairie Administrative de Paul Dupont*, Paris 1867, s. 14-15.

Tablo 3. MM ve P&O Kumpanyalarının İskenderiye ithalat ve İhracatı (1863-1872)

Yıllar	İthalat (frank)			İhracat (frank)		
	MM Kum.	MM Kum.	Top.	P&O Kum.	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

Kaynak: *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 arasında 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.⁴⁰ 1870'te MM Kumpanyasının taşıdığı ithal emtiadaki büyük düşüşün nedeni ise bu sırada Fransa-Prusya arasında vuku bulan savaş neticesinde Fransa'daki üretimin olumsuz etkilenmesi idi. Aynı yıl ihracattaki artışın nedenini ise yine Fransa-Prusya savaşı sırasında artan tahıl ihtiyacının Mesajeri buharlıları tarafından taşınmasına bağlayabiliriz.⁴¹ Bunun yanında Mesajeri buharlılarının birçok hattındaki seferler iptal edilerek, kumpanya filosundaki buharlıların çoğu savaş hizmetine verildi.⁴²

Fransa-Prusya Savaşı başladığında Mısır'ın kaderini değiştirecek olan Süveyş Kanalı'nın açılması, İskenderiye ticaretini adeta taçlandırdı.

40 *Royaume de Belgique*, Recueil Consulaire, Cilt XV, Bruxelles Année 1868-1869, s. 163-164.

41 Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 55.

42 *Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires du 29 Mai 1873*, Imprimerie Centrale Des Chemin des Fer, Paris 1873, s. 17.

Yabancı buharlı deniz nakliye şirketleri 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. Mesajeri buharlılarının şimdiye kadar aktarmalı olarak kullanmış oldukları İskenderiye-Süveyş arasındaki demir-yolu işlevini kaybetti.⁴³ İskenderiye'nin ticari durak olması, İskenderiye'ye yeni bir statü kazandırdı. İskenderiye bundan sonra Avrupa-Mısır ticaretinde ana liman olmakla kalmadı Avrupa ile Hindistan ve Uzakdoğu arasındaki transit ticaretin ve yoğun yolcu trafiğinin de üssü haline geldi. MM Kumpanyasının İskenderiye acentesi tarafından 1879'dan sonra tutulmuş olan raporlar, Şirketin İskenderiye'deki yolcu ve emtia trafiği hakkında ayrıntılı bilgi vermektedir.

Tablo 4. MM Kumpanyasının İskenderiye Yolcu ve Emtia Nakliyatı (1879-1890)

	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 1880-1892*.

MM Kumpanyasının taşıdığı yolcuların çoğunluğunu İskenderiye'den Avrupa'ya gidenler oluşturmaktaydı. Yolcu taşımacılığında Mesajeri,

43 Couvenhes, *Les Messageries*, s. 384-385; Couvenhes, "Le Rôle de l'Agent des Messageries Maritimes a Alexandrie," s. 270.

Fraissinet, Peninsular & Oriental, Avusturya Lloyd, Alman Lloyd, İtalyan Rubattino kumpanyaları rekabet halindeydi.⁴⁴ 1882'de Mesajeri'nin İskenderiye hattında taşıdığı yolculardaki artışın nedeni İngilizlerin Mısır'ı işgali öncesinde İskenderiye ve Mısır'da ikamet eden pek çok Avrupalı ve başka ülkelerden birçok insanın İskenderiye'den kaçmasıydı. İngilizlerin, Mısır'ı işgali sırasında Mesajeri buharlıları Temmuzla Aralık arasında seferlerini durdurmak zorunda kaldı.⁴⁵ 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 bir de Suriye sahillerinde bulunan karantinaların eklenmesi, durumu yolcular için adeta bir işkenceye dönüştürüyordu.⁴⁶ Özellikle 1885 yılında Uzakdoğu'da başlayan, daha sonra İskenderiye'de görülen, oradan Toulon'a sıçrayan kolera salgını, kısa sürede, İtalya, İspanya, Cezayir, Doğu Akdeniz ve Karadeniz'e yayıldı. Mesajeri buharlıları bu salgın sırasında seferlerini altı ay durdurmak zorunda kaldı.⁴⁷ Babîlî bu salgından dolayı Marsilya'dan gelecek olan Mesajeri ve diğer buharlı nakliye şirketlerine ait gemilerin Trablusgarb, Beyrut ve İzmir tahaffuzhanelerinde/karantinahanelerinde onar gün bekletilmesine dair karar almıştı.⁴⁸ Sahildar devletlerin teyakkuzda olmaları ve aldıkları sıkı tedbirler sayesinde salgınlar kısa sürede kontrol altına alınabilmişti.

MM Kumpanyasının İstanbul hattındaki yolcu taşımacılığında en büyük rakibi Hıdiviye Kumpanyasıydı. Bu kumpanyanın İstanbul ile İskenderiye arasındaki seferleri direk ve hızlı, 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 Kumpanyası üstün

44 ANF. F/12 7199, *Fransız İskenderi'ye Viskonsolosu M. Merciner'den Dışişleri Bakanı M. Delcasse'ye* 28 Sept. 1901.

45 AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1883 Chapitre 4, Trafic.*

46 BOA. A. MKT. MHM. 583/10, 2 Temmuz 1902; Y. A. HUS. 182/66, 7 Ağustos 1885.

47 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.

48 BOA. Y. A. HUS. 182/66, 7 Ağustos 1885.

durumdaydı.⁴⁹ MM Kumpanyasının rekabet halinde bulunduğu kumpanyaların hatlara göre taşıdığı yolcular şu şekildedir.

Tablo 5. İskenderiye Hattında En Fazla Yolcu Taşıyan Nakliye Şirketleri (1886-1887)

Şehir	Kumpanya adı	1886	1887
Marsilya	MM Kump.	3438	2377
Suriye	MM Kump.	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 Kumpanyasının Doğu Akdeniz'deki baş acentesi konumunda olan İskenderiye acentesinin gelirleri giderek düşmeye başladı. Mısır pamuğu ve tahılının önemli bir kısmı İngiltere'ye taşınırken, İngiliz pamuklu kumaşları Mısır ithalatında ilk sırada yer alıyordu. İskenderiye ve Mısır ticaretinde aslan payı İngiliz nakliye şirketlerine düşerken, geri kalanı Mesajeri, Avusturya Lloyd, Alman, İtalyan Rubattino ve Rus nakliye şirketleri 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.⁵⁰

49 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 1911, 50-51.

50 AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1885 Chapitre 4, Trafic.*

Mesajeri buharlıları, İskenderiye'den aldıkları pamuğu Marsilya, Le Havre, Dunkerque ve Barselona pazarlarına taşıyorlardı. 1880-1890 arası Mesajeri'nin İskenderiye'den taşıdığı pamuk, ortalama 25-30 bin balya artış gösterdi. Bunda Mısır'daki pamuk rekoltesinin artması, pamuk fiyatlarının düşmesi ve Mesajeri buharlılarının teknik özelliklerinin ve taşıma kapasitesinin, rekabet edebilecek şekilde gelişmesi ve genişlemesi, hızının artmasının önemli rolü vardı.⁵¹ Şirket buharlılarındaki bu gelişme aynı zamanda buharlıların taşıdığı emtianın nitelik ve niceliğini de değişime uğrattı. Şirketin taşıdığı navlun 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.⁵²

MM Kumpanyasının daha önceki senelerde İskenderiye'ye en fazla taşıdığı ürün olan pamuklu kumaş, yerini İngiliz pamuklu kumaşına bıraktı. Mesajeri buharlılarının Tablo 4'te görüldüğü üzere taşıdığı belli başlı navlun 1900'lere kadar aşağı yukarı aynı şekilde kaldı. İngilizlerse hem ticarete hem de Mısır yönetiminde giderek daha fazla nüfuz kazandı. 1900'lere gelindiğinde yönetim tamamen Avrupalılardan oluşan komisyon elindeydi. İngilizler, Mısır'ın gümrük vergilerini, tarım ve ekonomi politikalarını kendi istedikleri şekilde düzenlediler.⁵³

İngilizlerin İskenderiye'de nüfuzlarını her geçen gün artırmaları, 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 kaydırıldı. Şirketin Fransız hükümeti ile imzaladığı 1886 Anlaşmasına göre Marsilya-İskenderiye hattı Beyrut'a uzadı ve haftalık seferler 15 günde bir olmak üzere yeniden düzenlendi. Marsilya-İskenderiye arasındaki seferleri Marsilya-Uzakdoğu hattında işleyen Mesajeri buharlıları sağlayacaktı. Fransız hükümeti, 1875 anlaşma-

51 AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1886 Chapitre 4, Trafic*.

52 L'Orient et L'Agence Ottoman, 13. Année, N° 44, Samedi 9 Nov. 1901, s. 12.

53 AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1894, 1895, Chapitre 2, Secretariat*; AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1896, Chapitre 4, Secretariat*; AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1891, Chapitre 4, Trafic*.

sına göre MM Kumpanyasına Akdeniz'deki seferleri için 2.609.595 frank sübvansiyon verirken, 1886 Anlaşmasıyla bu sübvansiyon 1.050.929 franka düştü.⁵⁴ 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.⁵⁵ Jules Ricard 1894'e kadarki raporlarında İngiliz nüfuzunun bölgede her geçen gün yükseldiğini, bu tarihten sonra Mısır'da ve dolayısıyla İskenderiye'de İngilizlere karşı hoşnutsuzluğun ve kışkırdanmaların başladığını belirtiyordu. Ricard, 1895'te mücadelesini kazandı ve haftalık İskenderiye direk hattı yeniden kuruldu. Ancak kumpanyanın İskenderiye'deki faaliyetlerinin yeniden eski günlerine dönmesi zaman aldı. Jules Ricard, MM Kumpanyası yönetim merkezinde nüfuz sahibiydi. Ricard, MM Kumpanyasını İskenderiye'de yeniden etkin kılmak için, ademi merkezîyetçi bir yönetim anlayışı benimsedi ve bu isteğini yönetim merkezine kabul ettirdi. Kahire, Süveyş acentelerini de organize ediyordu. Ricard aynı zamanda 1894'te Süveyş karantina teşkilatı komisyonu üyesi de oldu.⁵⁶ 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 bekletilir oldular.⁵⁷ Ricard aynı zamanda Mısır'ın Karma Mahkeme yargıcı ve Fransa Ticaret Odasının İskenderiye üyesiydi.

1882'den 1890'ların başına kadar Mesajeri'nin İskenderiye yolcu sayısında yüzde 12 azalma oldu. Ticari gelirler ise yüzde 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

54 *Journal Officiel*, 8 Juillet 1887, Annexe 996; *Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII. Serie, 1887, s. 158.

55 AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1894, Chapitre 2, Secretariat.*

56 AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1896, 1897, 1894, 1895, Chapitre 2, Secretariat.*

57 Couvenhes, "Le Rôle de l'Agent des Messageries Maritimes," s. 272.

Paris ürünlerinin ithalatını azalttı.⁵⁸ İskenderiye acentesi bu gidişat karşısında Fransız ticaretini İskenderiye’de geliştirmek için birtakım önlemler aldı. Ricard, acente gelirlerini artırmak için, öncelikle acente iç organizasyonunda değişikliğe gitti. Avrupalı personel sayısını azaltarak, yerli personel sayısını artırdı. 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 reklamlar yerleştirdi. 1895’te acentenin reklama ayırdığı bütçe 2.500 frankı geçiyordu. Mesajeri tarifeleri, saatleri ve hatlarla ilgili yapılmış düzenlemeleri gösteren afişler otellere ve yolcu salonlarına yerleştirildi.⁵⁹

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 ihtiyaçlarını Port-Said’e yapılan yeni kömür deposundan karşılıyordu. Ricard, raporlarında bu isteğini çoğu defa dile getirdi ancak bu isteğine muvafak olamadı. Ricard’ın bu arzusu, 1913’te halefi Hery Bontoux tarafından gerçekleştirildi.⁶⁰ İskenderiye acentesi daha çok buharlıların buz, tatlı su, dondurulmuş et ve gıda ürünleri gibi ihtiyaçlarını karşılamaktan sorumluydu.⁶¹

1896’da Ricard’ın yerine geçen Henry Bontoux da Ricard gibi deneyimli bir acenteydi. Bontoux hararetli bir Fransız çıkarları savunucusuydu. O da aynı zamanda İskenderiye Karma Mahkeme yargıcı 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.⁶² Bontoux, İskenderiye’ye diğer şirketlerle rekabet edebilecek yeterlilikte buharlıların gönderilmesini istedi. Bunun üzerine İskenderiye hattında işleyen buharlılar modernize edildi ve mevcut buharlılara yeni buharlılar eklendi.

58 Couvenhes, “Le Rôle de l’Agent des Messageries Maritimes,” s. 278.

59 Couvenhes, “Le Rôle de l’Agent des Messageries Maritimes a Alexandrie,” s. 281-182.

60 AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1894 Chapitre 2, Secretariat*; Couvenhes, “Le Rôle de l’Agent des Messageries Maritimes a Alexandrie,” s. 275.

61 AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1886 Chapitre 3, Materiel & Approvisionnement*.

62 ANF, F/12 7464.

1903'ten 1910'a kadar Mesajeri'nin İskenderiye hattında çalışan buharlıların ortalama tonajları 1800'den 2000'e yükseldi. Bu değişikliklerle İskenderiye acentesi İngiliz ve Alman nakliye şirketleriyle rekabet edebilecek seviyeye geldi. Bontoux aynı zamanda diğer Alman Lloyd ve İngiliz P&O Kumpanyasının fiyatlarını ve yemek listelerini de karşılaştırdı ve Mesajeri'nin ne kadar geri durumda olduğunu ortaya koydu. Bunun üzerine Kumpanyanın yolcu ve navlun fiyatlarında önemli oranda indirim uygulandı.⁶³

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 Kumpanyasının navlun gelirleri artmaya başladı. Şirketin İskenderiye ithalatı, 1905'ten 1913'e kadar önemli miktarda yükseldi. 1905'te 94.169 ton, 1907'de 129.362 ton, 1909'da 134.000 ton 1911'de 114.689 ton ve 1913'te 109.431 ton oldu.⁶⁴ İskenderiye ihracatında da benzer şekilde önemli artışlar yaşandı.

Tablo 6. MM Kumpanyasının İskenderiye ihracatı (1908-1913)

	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 ihracatının en önemli ürünlerinin Avrupa'ya nakledilmesinde İngilizlerin üstünlüğü Birinci Dünya Savaşına kadar devam etti.⁶⁵ Keza İskenderiye ithalatında önemli yer tutan pamuklu ve yünlü kumaş ve sair diğer mamul ürünlerde de İngilizlerin üstünlüğü devam etti.

63 ANF. F/12 7464.

64 AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie*, 1913, *Chapitre 4, Trafic*.

65 ANF. F/12 7199, *Le Commerce Extérieur de l'Égypte* en 1902.

20. yüzyılın başında Mısır'ın alım gücü önemli oranda düştüğünden lüks tüketim mallarından çok patates, muz, yağ, şeker, demir çubuk, kâğıt, manifatura gibi ihtiyaç maddeleri ithal edildi. MM Kumpanyasının İskenderiye'den ihraç ettiği ürünler mısır, domates, fasulye, pirinç, yumurta ve evcil hayvan gibi daha çok gıda maddeleri oldu.⁶⁶ Bu durum ise İskenderiye, dolayısıyla Mısır'da zaten var olan ekonomik krizi gıda krizine de dönüştürdü.

MM Kumpanyasının 1900-1913 arası yolcu sayısında da önemli artışlar oldu. Bu artışta her ne kadar acentelerin yapmış olduğu yenilikler etkili olsa da bu dönemde Suriye ve Lübnan'da Müslüman ve Hristiyan tebaa arasında yaşanan olumsuz olaylar neticesinde Hristiyan 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.⁶⁷ Mesajeri, İskenderiye acentesi daha fazla güverte yolcusu taşıyabilmek için fiyatlarda önemli bir indirim gitti.⁶⁸ Şirketin 1899-1913 arası İskenderiye yolcu gelirleri tabloda gösterilmiştir.

İskenderiye acentesinin gelirleri sadece yolcu, emtia ve postadan değil, başka değişik kalemlerden de sağlanıyordu. Bunlar, acenteye ait kayak ve sandallarla diğer kumpanyalara ait buharlılardan yapılan indirim bindirme işlemlerinden, döviz kuru farkından, emanet komisyonundan, rıhtım ve depo kirasından, banka fonlarından, transit ticaret gibi kalemlerden gelen gelirlerdi. Acentenin elinde Chaloupe, Mohone, Ibis türlerinde motorlu, teknesi demirden tekneler ve sandallar mevcuttu.⁶⁹ Acentenin en önemli gelirlerinden biri de döviz kurundan elde ettiği gelirlerdi. Örneğin

66 AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie*, 1913, Chapitre 4, Trafic.

67 AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie*, 1913, Chapitre 4, Trafic.

68 Guides Nilsson, *Guide Pratique Alexandrie, Le Caire, Ports-Saïd, et Environs*, Paris 1907, s. 11.

69 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*.

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 kirasından elde ettiği gelir 1.291.13 frank iken, döviz kurundan elde ettiği gelir 5.183.87 frank idi.⁷⁰

Tablo 7. MM Kumpanyasının İskenderiye yolcu gelirleri (1899-1912)

Yıllar	Marsilya Doğrudan Hattı (frank)	Suriye Dolaşım 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.

MM Kumpanyasının 1852'den 1914'e kadarki süreçte İskenderiye Limanı'na uğraması, Fransızları İskenderiye ticaretinde ikinci sıraya yükseltti. MM Kumpanyasının İskenderiye'deki faaliyetleri aynı zamanda İskenderiye'de, dolayısıyla Mısır'daki Fransız nüfuzunun artmasında önemli bir etken oldu. Fransızları, İngilizlere alternatif olarak görme eğiliminde olan Mısır yönetimi, MM Kumpanyasının İskenderiye'ye uğramasını olumlu karşıladı. İskenderiye acentesi raporlarında, İngilizlerin Mısır'ı işgaline kadar yerel yönetimle ilişkilerin mükemmel olduğunu yazıyordu. Batı emperyalizminin İskenderiye'deki gelişme evresinde pamuk üreti-

70 AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie*, 1910-1911, Chapitre 6, Comptabilité.

miyle muazzam gelir elde eden Mısır yönetiminin çöküş süreci de 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, ülkeyi Batı burjuvazisiyle kurdukları dostluk ve iyi niyet ilişkileriyle ülkeyi kalkındırmak istemeleriydi. Mısır pastasından pay kapma yarışında, önemli bir adım olarak tanımlayabileceğimiz, MM Kumpanyasının İskenderiye'deki faaliyetleri, İngilizlerin Mısır'ı işgaliyle yeterince başarılı olamadı. Bu nedenle MM Kumpanyası İskenderiye'deki faaliyetlerini sınırlayarak, Beyrut'taki faaliyetlerini artırma yoluna gitti.

Beyrut

Suriye'nin Akdeniz'e açılan kapıları Beyrut, İskenderun, Lazkiye ve Trablus liman kentleriydi.⁷¹ Bu liman kentlerinden Beyrut'un Şam'a yakın olması sebebiyle özel bir yeri vardı. Beyrut, 19. yüzyılın başlarında Doğu Akdeniz'in 8.000 nüfuslu,⁷² 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.⁷³ 1830'lardan sonra Beyrut Limanı'nda ticari yoğunluğun artmaya başlaması, limanın yeniden inşa edilmesini zorunlu kıldı.⁷⁴ 1853'te Mesajeri buharlısıyla Beyrut Limanı'na uğrayan bir seyyah, limanın gayet şık ve güzel görüldüğünü ancak rıhtımın çok dar olması nedeniyle ticari hareketliliği ve yolcu trafiğini kaldıramadığını, emtianın her tarafa yığılmış olduğunu belirtmektedir.⁷⁵ Sayda Mutasarrıfı Ahmet Kayserli, kendilerine ait bir botun Beyrut sığılığında karaya oturmasından sonra 1853'te MM Kumpanyasına liman inşası için bir proje yapması teklifinde bulundu. Limanın yapımı için 1853'te bir keşif yapıldı. Limanın yeniden inşası çok masraflı olacağından, bu ihale Osmanlı Tebaasından Beyrutlu Yusuf

71 *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins*, s. 22; Mehmed Behçet-Refik Temimi, *Beyrut Vilayeti*, Vilayet Matbaası, Beyrut Hicri 1333, s. 248-149.

72 Çelik, *Osmanlı Hakimiyeti'nde Beyrut*, s. 170.

73 Babanzade İsmail Hakkı, *Irak Mektupları*, Birinci Baskı, Kanaat Matbaası, İstanbul 1319, s. 13-14.

74 Fruma Zachs, *Making of Syrien Identity, Intellectuals and Merchants in Nineteenth Century Beirut*, Brill Academic Publishers, Leiden 2005, s. 50.

75 *Les Paquebots du Levant, Guides des Voyageurs*, 1853, s. 88.

Matran Efendiye verildi.⁷⁶ 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.⁷⁷

Beyrut'un fiziki yapısı her ne kadar, art bölgelerle bağlantısını sınırlandırırsa da, Beyrut'u siyasi açıdan Şam yönetiminden soyutlayarak, onu özerk bir yapıya kavuşturuyor ve Batıyla ilişkilerini artırıyor. Bu durum, Osmanlı yönetiminin bölgeye mali müdahalesini azaltarak Beyrutlu tüccarlara, ekonomik faaliyetlerinde özerk bir konum sağladı. 1850'li yıllarda Beyrutlu tüccarlar genellikle Ermeni, Rum, Maruni ve Türklerden oluşmaktaydı.⁷⁸ 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.⁷⁹ Kentin Hristiyan nüfusu daha çok günlük kesimlerde ikame yaşıyordu. 1830'lardan itibaren, Fransa, B. Britanya, Toskana, Yunanistan ve Mısır bandıralı gemiler Beyrut Limanı'na uğramaktaydılar. 1853'ten sonra Avusturya, Rusya, Hollanda, Amerikan ve Sardunya bandıralı gemiler de uğramaya başladı.⁸⁰

Beyrut'un ticari etkinliğinin artması, onu küçük bir liman kentin-den 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 de 70.000'e yükseldi. Bu artış yüzyıl boyunca devam etti.⁸¹

19. yüzyılın ilk yarısına kadar Beyrut ticaretinde İngilizler ilk sırada yer almaktaydı.⁸² Fransa'nın Lübnan politikası, bölge nüfusunun önemli bir oranını oluşturan Maruni Hristiyanları üzerinde nüfuz kazanarak, böl-

76 Çelik, *Osmanlı Hakimiyeti'nde Beyrut*, s. 235; Raccagni "The French Economic Interests in the Ottoman Empire," s. 361-362.

77 Geyikdağı, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914*, s. 164.

78 *Les Paquebots du Levant, Guides des Voyageurs*, 1853, s. 89.

79 Özveren, "Beyrut," s. 78-79.

80 *Statistical Tables Relating to Foreign Countries*, Part V, Printed by George Edward Eyre and William Spottiswoode, Londra 1857, s. 172.

81 Çelik, *Osmanlı Hakimiyeti'nde Beyrut (1839-1918)*, s. 170.

82 *Moniteur Universel*, 5 Mart 1851, s. VI.

ge ticaretinde etkinlik kazanmak ve İngiliz nüfuzunu kırmaktı. Ancak, bu politika, Cebel-i Lübnan'ın iç kesimlerinde işe yarasa da, Lübnan ipeğinin Uzakdoğu suni ipeği karşısında önem kaybettiği ve Suriye'nin iç bölgele-
rindeki 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 gittiler.⁸³

Fransızlar, 1830'lardan itibaren Suriye topraklarında deniz, kara ve demiryolu ağları inşa ederek, bölge ticaretinde ve siyasetinde etkinlik kazanma yoluna gittiler. Fransa'nın Beyrut ile düzenli posta bağlantısı Kasım 1845 yılında devlete ait posta nakliye şirketinin bölgeye düzenli seferler yapmasıyla başladı. Fransız subayları yönetimindeki posta buharlıları Marsilya'dan hareketle Malta ve İskenderiye üzerinden Beyrut'a 14 günde bir düzenli seferler yapmaktaydı. Sadece posta ve yolcu taşımak için kurulmuş olan bu kumpanya, kendilerine müsaade edilen miktarda altın, gümüş, kıymetli ziynet eşyaları, esans ve benzeri emtia da taşıyabiliyordu. Bu nedenle kumpanya, bölge ticaretinde pek fazla etkili olamadı.⁸⁴

MM Kumpanyasının kurulması ve Doğu Akdeniz'de Beyrut'u da içine alan geniş bir alanda faaliyete başlaması, Fransızların Suriye ve en büyük liman kenti olan Beyrut ticaretlerine büyük bir ivme kazandırdı. Şirketin Fransız hükümeti ile imzaladığı 1851 Anlaşmasına göre kumpanya buharlılarının yirmi günde bir olmak üzere 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.⁸⁵

Kırım Savaşının çıkmasıyla şirketin Beyrut hattındaki seferleri de İskenderiye hattında olduğu gibi geçici olarak değişime uğradı. Şirket yöneticilerine göre Levant hattındaki seferlerin azalması zorunlu olup, bölgedeki ticareti aksatmayacak şekilde ayarlanmıştı. Şirketin Fransız hükümeti

83 Özveren, "Beyrut," s. 90-92.

84 *Moniteur Universel*, 5 Mart 1851, s. VI; Thobie, *Interets et Imperialisme Français dans l'Empire Ottoman*, s. 36; AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*.

85 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.

ile imzalandığı 28 Kasım 1854 Anlaşmasına göre Mesajeri buharlılarının 15 günde bir olmak üzere yılda 26 sefer yapacağı Suriye hattı, İskenderiye'den hareketle Yafa-Beyrut-Trablus-Lazkiye-İskenderun-Mersin-Rodos ve son durak İzmir olacak şekilde değişime uğradı.⁸⁶ 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.⁸⁷

Kırım Savaşı sırasında Mesajeri'nin Suriye hattı değişime uğrasa da, şirketin bu hattan elde ettiği navlun geliri önemli miktarda arttı.

Tablo 8. Kırım Savaşında MM Kumpanyasının 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 Limanı'na Mesajeri buharlılarının dışında yılda üç ila dört Fransız bandıralı ticari buharlı gemi uğramaktaydı. Mesajeri buharlılarının Suriye limanlarına, dolayısıyla Beyrut Limanı'na düzenli olarak uğramaya başlamasından kısa bir süre sonra Fransızlar, İngilizleri de geçerek bölge ticaretinde ilk sıraya yükseldi. 1859'da Avusturya Lloyd Kumpanyasının Suriye'deki olayların da etkisiyle, İstanbul-İskenderiye seferlerini durdurması üzerine, İstanbul-İskenderiye dolaşımli hattı yeniden açıldı.⁸⁸ Bu hat ilk dönemler Marsilya-Beyrut ticari ilişkilerinden çok Doğu Akdeniz kıyı ticaretinde etkin olmak üzere kuruldu. Ancak daha

86 AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale* du 10 Juin 1854, s. 23-24.

87 AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National*, *Convention* du 28 Novembre 1854, s. 2-3.

88 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.

sonra Beyrut'un ticaret hacminin artması üzerine Mesajeri'nin Doğu Akdeniz hatlarında Marsilya-Beyrut ticari ilişkilerini artıracak değişimler oldu. 1860'larda, daha önce belirtildiği üzere, Suriye'de Müslüman ve Hıristiyanlar arasında yaşanan sürtüşmeler üzerine Fransızlar, Babilî'ye baskı yaparak 6 bin Fransız askerini Beyrut'a çıkardılar.⁸⁹ III. Napoléon öncülüğünde MM Kumpanyasının taşıdığı Fransız askerlerin Beyrut'a girmesi, bölgede ticari yönden üstün olan Fransızlara siyasi yönden de çok büyük nüfuz kazandı. Fransızların Suriye'de siyasi yönden etkinliğini artırması neticesinde birçok kara ve demiryolu ve liman yapımı imtiyazı Fransızlara verildi. Bu tarihten sonra Fransızlar her geçen gün bölgedeki nüfuzlarını artırdılar. 1860'tan 1870'lerin ortalarına kadarki süreçte şirketin, Beyrut'taki yolcu ve emtia navlun gelirleri önemli oranda arttı.⁹⁰ Ancak 1870'te Fransa-Prusya savaşı sırasında şirketin buharlılarından bir kısmı devletin hizmetine verildi. Bu sırada Mesajeri'nin Beyrut ticaretinde de diğer bölgelerdekine benzer önemli düşüşler yaşandı.

Tablo 9. Beyrut Limanı'na sefer yapan buharlı ve yelkenli gemilerin miktarı ve tonajı (1868-1870)

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, Londra 1872, s. 156.

Tabloda görüldüğü gibi 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 Kumpanyasına aitti. Avusturya bandıralı buharlılar ise Lloyd Kumpanyasına ait olup bunlar İstanbul'dan hareketle Beyrut üzerinden

89 *The Levant Herald*, Wednesday, 9 Şubat 1859; *The Levant Herald*, Wednesday, 23 Nov. 1859.

90 *Compagnie des Services Maritimes des Messageries Impériales*, Assemblée Generale du 10 juin 1861-1879, Imprimerie Centrale Des Chemin des Fer, Paris 1879.

İskenderiye'ye sefer yapıyorlardı. İngiliz bandıralı buharlılar ise Liverpool Companies ve The Foreign Mail Companies'e ait olup bu kumpanyalar Büyük Britanya'dan hareketle İskenderiye üzerinden direk Beyrut seferleri yaparlardı.⁹¹ MM Kumpanyasının Doğu Akdeniz'deki acenteleri yabancı deniz nakliye 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.⁹² 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 (B Hattı) İzmir-Rodos-Mersin-İskenderun-Lazkiye-Beyrut-Trablus-Beyrut'a kadar uzadı. Bunun yanında şirketin dolaşımli B Hattına Kıbrıs da eklendi. 1886'dan sonra Mesajeri buharlıları, Trablus üzerinden düzenli olarak Kıbrıs'ın Larnaka ve Limasol kentlerine uğramaya başladı.⁹³ Suriye dolaşımli hat, (B Hattı) genellikle kıyı ticaretine yönelikken, Beyrut-Marsilya hattı ise Fransa ile Beyrut arasında direk bağlantı sağlıyordu.⁹⁴ İstanbul-Beyrut hattı daha çok Osmanlı sahil kentleri arasındaki yolcu ve emtia trafiğini sağlamak için oluşturulan bir hattı. MM Kumpanyasının 1880 ve 1882'de İstanbul-Beyrut hattındaki, duraklara göre ithalat ve ihracat trafiği tablo 10'da görülmektedir.

91 *Reports Relative to British Consular Establishments 1858-1871, Part III, (Ottoman Dominions)*, Printed by Harrison and Sons, Londra 1872, s. 156.

92 *Journal Officiel*, 8 Juillet 1887, Annexe 996; *Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII. Serie, 1887, s. 158.

93 AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1886, 1887, 1888, Chapitre 2, Secretariat*; AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1886, Chapitre 4, Trafic*.

94 *Journal Officiel*, 8 Juillet 1887, Annexe 996; *Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII. Serie, 1887, s. 158.

Tablo 10. MM Kumpanyasının Beyrut'tan çevre iskelelere ithalat ve ihracatı (1880- 1882)

İthalat			İhracat		
Vilayet	1880 kilogram	1882 kilogram	Vilayet	1880 kilogram	1882 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
Dedeoğlu	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			
Saygon	-	3.800			
Hongkong	-	1.500			
Toplam	5.096.781	4.657.577	Toplam	3.390.833	3.293.062

Kaynak: AFL 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1880, 1882, Chapitre 4, Trafic.*

Tablo 11. MM Kumpanyasının Beyrut'tan çevre iskelelere yolcu nakliyatı (1880-1882)

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	—
Toplam	4.466	5.271	Toplam	5.271	6.895

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 uzadığından 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 taşıymaktaydı. 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.⁹⁵ Beyrut’un belli başlı ihraç ürünlerini ipek, koza, tahıl, deri, yün, ilaç, hırdavat, meyve, sebze, kuru üzüm 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 gibi ürünlerden oluşmaktaydı.⁹⁶ Kumpanyanın Beyrut Limanı’ndaki önemli gelirlerinden biri yolcu taşımacılığıydı. Doğu Akdeniz liman kentleri arasında muazzam bir yolcu trafiği söz konusu idi.

1880-1882 arasında Beyrut’a gelen yolcuların çoğunluğu 3. ve 4. sınıf yolcularıydı. Gelen yolcuların 9322’si 4. 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 benzer durumdaydı. Bunların 6973’ü güverte ve depo, 402’si 3. sınıf, 1438’i 2. sınıf, 924’ü ise 1. sınıf yolcularıydı.⁹⁷ MM Kumpanyasının Beyrut’ta rekabet halinde olduğu diğer nakliye şirketleri ise Avusturya Lloyd ve Rus Nakliyat Kumpanyaları idi. Ancak MM Kumpanyası, Beyrut yolcu ve emtia trafiğinde adı geçen kumpanyalardan üstün durumdaydı. Mesajeri’nin Beyrut acentesi Longueville (1883-1994) bu üstünlüğünü koruyabilmek için emtia taşıma fiyatlarında yüzde 30 indirim yapma yoluna gitti.⁹⁸ Beyrut acentesinin indiriminden bir yıl sonra 1883’te Avusturya Lloyd Kumpanyası da indirimine gitti.⁹⁹ 1880’li yılların ortalarına doğru Beyrut Limanı’na uğrayan deniz nakliye şirketlerinin sayılarında da önemli artış oldu. Beyrut Limanı’na Hıdiviye Kumpanyası, Asya Minor

95 AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie, 1886 Chapitre 3, Matériel & Approvisionnement*.

96 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*.

97 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*.

98 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*.

99 AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic*.

Kumpanyası gibi şirketlerin yanında başka bir Fransız nakliye şirketi olan Cyprien 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 rekabetteki durumunu güçlendirmek için 1886'da ikinci bir indirim yapmak zorunda kaldı.¹⁰⁰ 1880'li yıllar, şirketin Beyrut yolcu trafiğinin önemli oranda arttığı, emtia trafiğinin ise değişkenlik gösterdiği dönem oldu. Şirketin Beyrut acentesinin 1879-1891 arası yolcu ve emtia gelirleri aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 12. MM Kumpanyasının Beyrut yolcu ve emtia geliri (1879-1891)

	Yolcu gel. Frank	Emtia gel. Frank
1879	137.486,95	200.441,15
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	149.635,50*	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*.

* 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.

100 AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1886, Chapitre 4, Trafic*.

Şirketin 1879-1891 arasında Beyrut Limanı'ndan taşıdığı yolcu sayısında büyük artış olmasının en önemli nedeni şüphesiz, Suriye ve dolayısıyla Beyrut'tan Batıya olan göçmen (özellikle Maruni) sayısındaki artışı. 1885-1886 yıllarında Mesajeri'nin taşıdığı yolcu sayısındaki azalmanın nedeni, bu dönemde ortaya çıkan kolera salgını ve Lübnan'ın dağlık kesimlerinden gelen Maruni göçmenlerin sayısındaki azalmaydı.¹⁰¹ Şirketin Beyrut acentesi Longueville'e göre göçmenlerin sayısındaki bu artış memnuniyet vericiydi. Ancak ülkenin sosyal yapısının bozulması kaygı vericiydi. Göçmen yolcuların yanında Beyrut'tan özellikle İzmir, İstanbul ve Marsilya'ya seyahat eden yolcu sayısında da önemli artışlar oldu.¹⁰²

Mesajeri'nin Beyrut'tan ihraç ettiği belli başlı ürünler daha önce belirtildiği üzere, ipek, tahıl, meyve ve sebze, kuru üzüm gibi ürünlerden oluşmaktaydı. Şirketin Suriye, dolayısıyla Beyrut ihracatında ipek önemli yer tutmaktaydı.

MM Kumpanyasının Suriye'den taşıdığı ipek (1877-1894)

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 ¹⁰³

Mesajeri'nin Beyrut ithalatında ise pamuklu kumaş, çimento, kiremit, inşaat malzemeleri, şarap, likör, hırdavat gibi 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 nakliye şirketlerinin sayısındaki artışı. Mesajeri, Beyrut-İstanbul hattında

¹⁰¹ AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1886, Chapitre 4, Trafic.*

¹⁰² AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1887, Chapitre 4, Trafic.*

¹⁰³ AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1895, Chapitre 6, Comptabilite.*

Lloyd ve Rus Kumpanyası ile İskenderiye hattında ise Hıdıviye Kumpanyası ile rekabet halindeydi. İstanbul-Beyrut arasında Mesajeri ile aynı hat üzerinde düzenli seferler yapan Lloyd Kumpanyası seferlerini altı ila yedi saat önce tamamlıyordu.¹⁰⁴ Diğer yandan Mesajeri'nin Beyrut gelirleri daha çok yolcu taşımacılığından oluşmaktaydı. Beyrut'un art bölgesi pek dardı. Beyrut-Şam arasındaki ticari bağlantı, bir Fransız şirketi tarafından 1857 yılında yapılan karayolu 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 13. MM Kumpanyası Yafa, Lazkiye, İskenderun acenteleri emtia geliri (1880- 1890)

	Yafa		Lazkiye		İskenderun	
	Yolcu geliri (Fr.)	Emtia geliri (Fr.)	Yolcu geliri (Fr.)	Emtia geliri (Fr.)	Yolcu geliri (Fr.)	Emtia geliri (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, 1880-1890, Chapitre 6, Comptabilite*; AFL. 1997 002 4428, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Lattaquié, 1880-1890, Chapitre 4, Trafic, Chapitre 6, Comptabilite*; AFL 1997 002 4389, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Alexandrette 1880, 1882, 1883, 1887, 1891, Chapitre 4, Trafic, Chapitre 6, Comptabilite*.

¹⁰⁴ AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1886, Chapitre 4, Trafic*.

Fiziki şartların iç bölgelerle iletişimini sınırladığı Beyrut'un bu statüsü 1890'lı yıllarda büyük değişikliklere uğradı. Suriye'deki Fransız sermayesinin önemli bir kısmı Beyrut Limanı ve Beyrut-Şam demiryolu yapımına harcandı. Bir Fransız kumpanyasına (La Compagnie des Chemins de fer Ottomans Economiques) verilen Beyrut-Şam demiryolu yapımı 1895'te tamamlandı.¹⁰⁵ Bu sayede Beyrut Limanı ile Şam, Havran ve Birecik'e kadar olan vilayetler, demiryolu ağlarıyla bağlanmış oldu.¹⁰⁶ Daha sonra bu demiryolu hattı başka bir Fransız şirketi (La Soci  t   Ottomane des Chemins de Fer de Damascus-Hamah) tarafından Hama'ya kadar uzatıldı.¹⁰⁷ Diğ  r yandan Yafa-Kudüs ve İskenderun-Halep demiryolları da Fransız el  çisinin teşvikiyle tamamlandı.¹⁰⁸ 1904'te ise yine bir Fransız şirketin yapmış olduğı Hama-Humus-Rakka demiryolu hattı açıldı. 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 bağılı olarak MM Kumpanyasının Suriye, dolayısıyla Beyrut ticareti büyük oranda arttı.¹⁰⁹ 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 yeni bir döneme girmiş olacaktı. Ancak, bu demiryolu 1906'dan önce tamamlanamadı.¹¹⁰

105 Raccagni, "The French Economic Interests in the Ottoman Empire," s. 361-362.

106 AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1895, Chapitre 2, Secretariat.*

107 M. Boissiere, *La Syrie, Importance Actuelle des Interets Français en Syrie, Leur Devooppement dans l'Avenir*, Paris 1919, s. 7-8.

108 Raccagni, "The French Economic Interests in the Ottoman Empire," s. 361-362.

109 AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1895, 1904, Chapitre 2, Secretariat.*

110 AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1898, 1907, Chapitre 2, Secretariat*; Murat   zy  ksel, *Hicaz Demiryolu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları*, İstanbul 2000, s. 34-35; Recep K  rekli, "Hicaz Demiryolu'nun Akdeniz'e A  ılması ile Yaşanan Sosyo-Ekonomik Dönüşüm: Hayfa Kazası   rneğı," *History Studies*, Ortadoğı   zel Sayısı 2010, s. 248. 245-268.

Beyrut'un iç bölgelerle bağlantısını engelleyen fiziki engeller demir-yolu ağları aracılığıyla aşıldı. Bu durum 1895'ten 1914'e kadar Beyrut Limanı'ndaki ticari hareketliliğe büyük bir ivme kazandı. Limana uğrayan nakliye şirketlerinde büyük artış oldu. 1900-1914 arası Beyrut Limanı'na yılda ortalama 1.000 civarında buharlı gemi giriş-çıkış yapıyordu.¹¹¹

1900'lü yıllarda Beyrut Limanı'na 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 ve Westcott & Laurance, Alman Deutsche Levant Linie ve diğer ülkelere ait Rechi & Balchegni, Pantaleon, Italo Spagnula, Atlas & Compagnie, Royal Nederlandaise kumpanyaları düzenli olarak uğruyorlardı. Bunlardan başka Romanya Kumpanyası, Hacı David, La Flotte Volontaire Russe, Yunan, Belçika ve sair milletlere ait buharlılar da düzensiz olarak uğramaktaydı. Diğer yandan daha önce Beyrut Limanı'na düzenli uğrayan Fransız kumpanyası Cyprien Fabre 1907'den sonra daha az uğramaya başladı.¹¹² Bu kumpanyanın seferlerini azaltması Mesajeri'nin bölgedeki tekeli daha da güçlendirdi.

Beyrut Limanı'na uğrayan buharlıların sayısındaki muazzam artış, büyük bir rekabet yarattı. MM Kumpanyası, Fransız mallarını direk olarak Beyrut'a buradan da Suriye pazarına ulaştırmak için Marsilya-Napoli-İskenderiye-Beyrut hattını, Suriye yolcu ve ihracat trafiği için de Yafa-Beyrut-Trablus-Lazkiye-İskenderun-Mersin ve İzmir hattını kurarak tüm Suriye liman kentlerinde daha önceden bir tekel oluşturmuştu. Beyrut acentesi G. Rigo'ya göre Mesajeri'nin Suriye sahil kentlerine yönelik hatları, tam olarak bölgenin ihtiyaçlarına göre belirlenmişti.¹¹³ Bunun yanında G. Rigo, (1895-1910)¹¹⁴ müşterilerine dokuz ayrı fiyat seçeneği sundu.

111 Trade with Syria Board of Trade-Commercial Intelligence Committee Report Upon Conditions and Prospects of British Trade in Syria, Printed by Darlign and Son, Londra 1911, s. 114.

112 AFL. 1997 002 4395, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 2, Secretariat.

113 AFL. 1997 002 4395, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1903, 1907, Chapitre 2, Secretariat; Salname-i Vilayet-i Beyrut, 1311-1312, Vilayet Matbaası, Beyrut 1312, s. 382.

114 AFL. 1997 002 4395, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1895, 1910, Chapitre 1, Personnel.

Özellikle, düzenli ve büyük miktarda malın alınması durumunda ton başına yüzde 20 ila yüzde 30 arasında fiyat indirimine gitti.¹¹⁵

1908'de Beyrut Limanı'na uğrayan 1.101 buharlı geminin taşıdığı emtia 1.437.918 ton idi. Aynı yılda çoğunluğu Mesajeri buharlılarından oluşan Fransız bandıralı buharlıların taşıdığı emtia 351.951 tondur.¹¹⁶ 1909'da Beyrut Limanı'na giriş çıkış yapan buharlıların sayısı 1.173 iken, taşıdıkları emtia ise 1.632.698 tondur. Mesajeri'nin taşıdığı emtia ise 387.052 tondur. 1910'a gelindiğinde ise Beyrut Limanı'na uğrayan buharlıların sayısı 1.143, taşıdıkları emtia 1.671.622 ton iken Mesajeri buharlılarının taşıdıkları emtia 406.871 ton idi.¹¹⁷

Şirketin Suriye'den en fazla ihraç ettiği ürün ipek olduğundan, Mesajeri'nin Beyrut acentesi Rigo,¹¹⁸ 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. 1910'da Mesajeri buharlılarının taşıdıkları ipek 100.000 kg. iken, 1911'de 261.845 kg., 1912'de 213.799 kg., 1913'te ise 255.657 kilograma yükseldi.¹¹⁹ Ancak bu yükselişe rağmen şirketin taşıdığı ipek navlunu 1890'lardakine oranla çok düşüktü. Bu düşüşte, bölgede ipek üretimini tekelinde bulunduran Maruni nüfusun çoğunluğunun Avrupa ve Amerika'ya göç etmesi önemli etkeni. Bir diğer etken de Uzakdoğu suni ipeği karşısında, tutunamayan ipek üreticilerinin, daha fazla gelir getiren, narenciye tarımına yönelmeleri ve dut ağaçlarının yerine narenciye ağacı dikmeleri idi.¹²⁰ Bu

115 Trade with Syria Board, s. 114.

116 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*.

117 AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1909, 1910, Chapitre 2, Secretariat*.

118 AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 1, Personelle*.

119 AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 2, Secretariat*; AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1910, 1913, Chapitre 4, Trafic*.

120 Debin Ma, "The Modern Silk Road: The Global Raw-Silk Market, 1850-1930" *The Journal of Economic History*, C. 56, No. 2, Jun. 1996, s. 332-333; AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 2, Secretariat*.

durum Batı emperyalizminin bölgedeki üretim biçimini nasıl ve ne şekilde değişime uğrattığının önemli bir kanıtıydı. Böylelikle Beyrut'un Batı ekonomisine uyum sürecinde, yalnızca üretim ve tüketim alışkanlığı değil aynı zamanda ekolojik yapısı da dönüşüme uğramak zorunda kalıyordu.

Mesajeri buharlılarının tahlil 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, tuhafiyeler ve sair ürünlerden oluşmaktaydı.¹²¹

Beyrut'un yolcu trafiği 1900'lü yıllarda önemli oranda arttı. Göçmen trafiğindeki (özellikle Maruni göçmenlerin) muazzam artıştan dolayı, sadece göçmen taşımak için, tüm filosu üç, dört buharlılardan oluşan birçok küçük buharlı nakliye şirketi 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 seferler yapmaktaydı. Bu şirketin amacı ise kendi bölgesi ile Levant arasında yolcu ve az da olsa emtia trafiğini sağlamaktı.¹²² 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 tekeline bulunduran simsarlarla anlaşarak göçmen yolcu trafiğini Mesajeri'nin tekeline almaya çalıştı. Sadece 1910'da göçmen simsarlarına

121 AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1910, 1913 Chapitre 4, Trafic.*

122 AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1909, Chapitre 2, Secretariat.*

96.029 frank ödendi.¹²³ Bunun yanında şirketin yolcu gelirlerinin önemli bir kısmını da Müslüman hacılar oluşturmaktaydı. Anadolu, Suriye ve art bölgesinden gelen hacıların Hicaz üzerinden Kâbe'ye ulaşmaları Arap kabilelerinden dolayı deniz yoluna oranla güvensizdi. Bu nedenle hacı adayları, Süveyş Kanalı üzerinden buharlı nakliye şirketleri aracılığıyla gitmeyi tercih etmeye başladılar. Hacıların taşınmasında en etkin şirketler MM Kumpanyası ve Rus Nakliyat Kumpanyasıydı. Mesajeri buharlıları hac mevsiminde ek seferler düzenleyerek artan hacı trafiğinden istifade etme yoluna gitti.¹²⁴ G. Rigo'nun aldığı bu tedbirler şirketin Beyrut'taki yolcu gelirlerini büyük oranda artırdı. Şirketin yolcu gelirleri, emtia gelirini katladı.

Tablo 14. MM Kumpanyasının Beyrut yolcu ve emtia gelirleri (1908-1913)

Yıllar	Yolcu		Emtia		
	Sayı	Gelir	Tonaj	Gelir	Toplam 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 yolcuların çoğunluğu göçmenlerden (Maruni ve Ermeni) oluşmaktaydı. Şirketin aynı tarihlerde sadece taşıdığı göçmenlerin sayısı ve bunlardan elde edilen gelir şöyledir.¹²⁵

123 AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 6, Comptabilité.* Suriyeli muhacirlerin göç etmesine aracılık yapan bu sim-sarlar hem yolculardan hem de görüldüğü üzere nakliye şirketlerinden yüksek miktarda para almaktaydılar. BOA. DH. MKT. 85/35, 13 Ağustos 1893; HR. TO. 68/42, 15 Ocak 1889.

124 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.

125 AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1913 Chapitre 4, Trafic.*

Yıl	Sayı	Gelir frank
1908	5.191	311.136
1909	6.142	351.372
1910	10.262	576.335
1911	10.559	594.057
1912	10.076	672.761
1913	11.661	873.992

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.¹²⁶ 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 nakliye şirketlerinin kaçak göçmen taşıyabilmek için rekabet halinde bulunmaları ve bizzat göç işini organize eden simsarlarla anlaşmalarıydı.¹²⁷

Beyrut acentesi G. Rigo, Babîlî'nin aldığı karar gereği, 1896'dan bu yana limanlarda kontrolleri sıkılaştırmasından yakınmaktaydı. G. Rigo'ya göre Babîlî'nin aldığı bu tedbirler göçmen trafiğini pek fazla etkilememişti. Rigo'nun halefi F. Simon, bu kontroller için: "Zaptiye kuvvetleri göçmenlerin gemiye binmeleri sırasında bazen zorluk çıkarsalar da ben hemen Fransız Konsolosu ile iletişime geçerek durumu düzeltiyordum" diyordu.¹²⁸ Diğer yandan, göçmenlere tezkire ve pasaport şartı getirildiğinden Mesajeri'nin de dahil olduğu İngiliz Prince Line ve Hıdiviye Kumpanyası gibi birçok nakliye şirketi kaçak göçmen alabilmek için Beyrut Limanı'ndan gece ayrılıyorlardı.¹²⁹ Bunun yanında bazı kumpanya buharlıları mavnalar ve sallarla taşınan göçmenleri alabilmek için çoğu zaman limandan uzakta açıkta demirlerlerdi.¹³⁰

Beyrut acentesinin gelirleri sadece yolcu ve emtia ticaretinden ibaret değildi. Acente konşimento satışı, koli satışı, emtia indirme ve yükleme,

126 Uygun, "Deniz aşırı Dilencilik Bir Örnek: Marûni Dilenciler," s. 190.

127 Uygun, "Deniz aşırı Dilencilik Bir Örnek: Marûni Dilenciler," s. 195.

128 AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1913, Chapitre 2, Secretariat*.

129 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*.

130 BOA. HR. SYS. 2776/2, 12. 07. 1899; DH. TMİK. M. 73/90, 6 Eylül 1899.

acenteye ait depo, rıhtım, dok ve antrepoların kirası, posta geliri, döviz kuru farkı, Beyrut Limanı hissedarlığı, tren biletleri, geçici yolcu biletleri gibi kalemlerden de gelir sağlardı. Acentenin giderleri de birçok kalemden oluşmaktaydı. Bunlar, personel, aydınlatma, indirim, büro alımı, telgraf, lojman kirası, kurs harcamaları, kılavuz giderileri, göçmenlerin pul vergileri, göçmen simsarlarına yapılan harcamalar, bozulan ve çalınan kolilere ödenen sigorta ücretleri, acente ile Mesajeri buharlıları arasında mal taşıyan sandal ve mavnalara yapılan harcamalar, Lazkiye, Mersin, İskenderun acenteleri hesabına yapılan harcamalar gibi değişik harcama kalemleriydi.¹³¹

MM Kumpanyasının Beyrut Limanı'na 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 alanlarda nüfuz kazandı.

Mersin

19. yüzyılın ikinci çeyreğinde kurulmaya başlayan Mersin, iskelesi olmayan küçük bir sahil kasabası görünümündeydi.¹³² Buna karşın, Çukurova gibi verimli ovaların da dahil olduğu Karaman Vilayeti'ni içine alan geniş bir art bölgesi vardı.¹³³ Vilayet dahilinde bulunan kazaların Avrupa ile tek bağlantısı Mersin Limanı aracılığıyla sağlanmaktaydı. Ancak

131 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*; AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1913 Chapitre 5, Contentieux*.

132 Mehmet Murat Baskıcı, 1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim, Turhan Kitabevi, Ankara 2005, s. 97-98.

133 AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 2. Secretariat*.

Mersin'in Karaman vilayeti dahilinde bulunan kazalarla bağlantısının çok zor şartlarda sağlanması, kentin ticaretini olumsuz etkilemekteydi.¹³⁴ Kentin kıyısındaki ilk binalar Tarsus'ta bulunan Fransız konsolos ve konsolos vekillerinin, Sicilya konsolosunun yazlık evlerinden ibaretti.¹³⁵ Kırım Savaşından önce nüfusu 100 civarında olan kent nüfusu, savaştan sonra giderek artmıştır.¹³⁶ Kentteki diğer emlak ve arazi sahiplerini ise Tarsus'taki konsolosların tercümanlık ve kâtiplik işlerini yapan, onların himayesinde bulunan ve Kırım Savaşından sonra beratlı tüccar sıfatıyla kente gelip yerleşenler oluşturmaktaydı.¹³⁷

19. yüzyılın ilk yarısına kadar Avrupa ile Mersin Limanı arasındaki ticaretin büyük bir kısmı Marsilya üzerinden yelkenli gemiler aracılığıyla yapıyordu.¹³⁸ Bunda en önemli etken şüphesiz Mersin Limanı'na buharlıların yanaşabilmesinin zorluğu ve art bölgesiyle bağlantı yollarının yetersizliği dolayısıyla ticaret hacminin düşük olmasıydı. Zaten Mersin Limanı'na, daha çok Suriye limanları üzerinden, yeterince hamule yükleyemeyen gemiler düzensiz olarak uğramaktaydı. Bu nedenle Mersin, Akdeniz kıyısında yer alan İzmir, İskenderun, Lazkiye, Trablus, Beyrut, Hayfa ve İskenderiye gibi pek çok liman kentinin içinde yer aldığı ağır bir parçası durumundaydı.¹³⁹

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.¹⁴⁰ Diğer yandan,

134 *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.

135 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.

136 Meltem Toksöz, "The Ottoman Empire and its Heritage," Cilt 45: *Nomads, Migrants and Cotton in the Eastern Mediterranean: The Making of the Adana-Mersin Region, 1850-1908*, Brill Pub, Boston-2010, s. 88.

137 İbrahim Oğuz, "Mersin Kentinin Kuruluş Öyküsü," Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi SBE., Tarih Anabilim Dalı, Mersin 2006, s. 50.

138 *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins*, s. 28.

139 Tülin Selvi Ünlü, "Bir İskeleyden 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.

140 Toksöz, "The Ottoman Empire and its Heritage," s. 89.

rüzgârlara karşı korumasız bir liman olduğundan gemilerin barınmasına müsait değildi.¹⁴¹

Limanda gerçek anlamda hareketlenme ve değişim buharlıların düzenli olarak uğramaya başlamasıyla oldu. Bu bağlamda ilk defa MM Kumpanyasına ait buharlılar, Mersin Limanı'na 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.¹⁴² Ancak kısa bir süre sonra Kırım Savaşının başlamasıyla şirketin Suriye hattındaki seferleri 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 yapılan seferler de 15 günde bir düşürüldü.¹⁴³ 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.¹⁴⁴

Mesajeri buharlılarının Mersin'e uğramasından kısa bir süre sonra 1855'te Avusturya Lloyd Kumpanyasına ait buharlılar da Kıbrıs üzerinden aktarmalı olarak Mersin Limanı'na uğramaya başladı.¹⁴⁵

Kırım Savaşının sona ermesiyle şirketin geçici olarak değiştirilen Suriye hattı 1859'da yeniden İstanbul'a kadar uzayacak şekilde değiştirildi. Böylelikle Mersin'den alınan emtia ve yolcular aktarmasız bir şekilde İstanbul'a direk olarak gönderilebiliyordu.¹⁴⁶ Bu değişimle İstanbul'dan gelen şirket buharlıları 15 günde bir cumartesi günleri, Beyrut'tan gelen buharlılar da salı günü Mersin'e uğrayacaktı. Kıbrıs'tan, Beyrut'a gitmek üzere gelen

141 *Sâlname-i Vilayet-i Adana* 1312, s. 43.

142 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.

143 AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 10 Juin 1854*, s. 23-24.

144 *Guide des Services Maritimes des Messageries Imperiales Dans La Méditerranée*, Marsilya, Ocak 1856, s. 15.

145 *Annales du Commerce Extérieur, Autriche, Faits Commerciaux* N° 13, Publiées Par Le Ministère de L'Agriculture du Commerce et des Travaux Publics, Fevrier 1843 a Fevrier 1857, Paris 1857, s. 31-32.

146 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.

Lloyd buharlıları cuma günleri, Kıbrıs'a gitmek üzere Beyrut'tan gelen buharlılar ise cumartesi günleri Mersin'den hareket edecekti.¹⁴⁷

Mesajeri ve Lloyd Kumpanyasına ait buharlıların Mersin Limanı'na uğramaya başlamalarından itibaren Mersin Limanı yeni bir kimlik kazandı. Bu nedenle Mersin'in kuruluş ve gelişiminde bu iki kumpanyanın rolü önemliydi.¹⁴⁸ MM Kumpanyasının ilk dönemlerde 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 Babiâli nezdinde teşebbüste bulunduydu da başarılı olamadı. Babiâli, Tarsus-Mersin karayolu inşasını, yerel bir şirkete ihale etti. Bu şirketin en büyük hissesini devlet bizzat kendisi alırken, geri kalan hissesini de yörenin ileri gelen Müslüman ve gayrimüslim tebaasına verdi.¹⁴⁹ Mesajeri, Mersin acentesi bundan başka, acenteye ait mavnaların iskeleye rahat yanaşabilmesi için, mevcut taş iskeleye ahşap bir iskele eklemek için girişimde bulundu. Babiâli, tüzel kişiliğinin kendisinde olması şartıyla, acentenin bu isteğini kabul etti.¹⁵⁰ 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, acente ve yolcular için binalar inşa etti.¹⁵¹

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 Hristiyan nüfusta Marsilyalı Levantenler, Ermeni, Maruni, Katolik ve Ortodoks Rumlar belirleyici rol oynadılar.¹⁵² Mesajeri'nin Mersin acentesi bünyesinde istihdam edilen personelin çoğu da Osmanlı tebaası Ermeni, Maruni ve Katolik Rumlardan oluşmaktaydı. Örneğin uzun dönem acente bünyesinde istihdam edilen Saba Victor, Saba Aime, Dellaliyen Garabet, Saradar Joseph, Constantin Soiso Osmanlı tebaa-

147 Joanne-Isambert, *Itineraire De L'Orient*, s. 613; *Le Memorial*, 4. Yıl, Sayı 1, Pazar 7 Haziran 1866, s. 32.

148 Toksöz, "The Ottoman Empire and its Heritage," s. 89.

149 Oğuz, *Mersin Kentinin Kuruluş Öyküsü*, s. 98.

150 BOA. İ. MVL. 401/14423, 10 Ekim 1857; İ. DH. 412/27330, 3 Ocak 1858.

151 AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, 1886, 1887, Chapitre 2, Secretariat*.

152 Ünü, "Bir İskeleyden Liman Kentine," s. 8.

sı gayrimüslimlerinden oluşmaktaydı. Bunun yanında acente bünyesindeki üst düzey personel daha çok Fransız olmakla birlikte, Avusturya ve Yunan tebaası personel de istihdam edilmekteydi.¹⁵³

Mersin'in gelişen ticaret hacmine paralel olarak 1870'lerin ortalarına doğru Navigation Rus Kumpanyası, İngiliz Bell's Asia Minor gibi birçok buharlı deniz nakliye şirketi Mersin'e uğramaya başladı. 1880'li yıllarda ise bu rekabete Fransız Cyprien Fabre, Mısır Hıdiviye, İtalyan Rubattino ve Yunan kumpanyaları da dahil oldu.¹⁵⁴ Bu nedenle Mersin Limanı'nda ticari rekabet 1880'lerden sonra daha da arttı.

MM Kumpanyasının Mersin ticaretindeki en önemli rakibi Navigasyon Rus Kumpanyası idi. Mesajeri ve Navigasyon Rus Kumpanyası buharlıları İzmir-Mersin ve Suriye güzergâhında aynı limanlara uğramaktaydılar, hatta bunların limanda kalma süreleri de benzerdi. Mesajeri ve Rus posta buharlıları Beyrut ve Mersin duraklarında karşılaşmaktaydılar. Rus kumpanyasının yolcu tarifeleri Mesajeri'ye göre yüzde 19 daha indirimliydi. Şirketin Mersin acentesi David Rossi, (1882-1884) Rus kumpanyası Mersin acentesine, Rus buharlılarının Odesa'dan hareket saatini değiştirmesi yönünde talepte bulunduysa da sonuç alamadı.¹⁵⁵

Mesajeri'nin Mersin'de rekabet halinde olduğu bir diğer bir şirket ise İngiliz, Bell Asia Minor Kumpanyasıydı. İngiliz Kumpanyasının İzmir'den Mersin'e 15 günde bir düzenli seferleri vardı. Ancak kumpanya buharlılarının Mersin'e uğradığı saatler düzensizlik arz etmekteydi.¹⁵⁶

Mersin'in art bölgelerinde, özellikle Adana'da, her geçen gün gelişen tarım ve ticarete paralel bir şekilde bölgeye civar sahil kentlerinden gelen tarım işçilerinde de büyük artış yaşandı. Bu durum Mersin Limanı'ndaki yolcu trafiğini de önemli oranda artırdı. Mesajeri'nin Mersin acentesine göre

153 AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1881, 1883, 1886, 1888, 1890, Chapitre 1, Personele.*

154 AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 2, Secretariat.*

155 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.*

156 AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 2, Secretariat.*

her yıl Suriye'den binlerce kişi iş bulma umuduyla bölgeye gelir, çoğu da iş bulamadan geri dönerdi. Bu göç trafiğinden Mesajeri ve diğer nakliye şirketleri önemli gelirler elde ettiler.¹⁵⁷

1883'te Mersin Limanı'na giriş yapan yolcuların sayısı 10.100, çıkış yapanların sayısı ise 7.900 olmak üzere toplamda ise 18.000 idi. Bu yolcuların Mesajeri, Rus ve İngiliz kumpanyalarına göre dağılımı şöyleydi.¹⁵⁸

	Giren yolcu	Çıkan yolcu
Mesajeri Maritim Kumpanyası	2.520	2.198
Rus Kumpanyası	3.550	3.540
İngiliz Kumpanyası	4.030	2.162

Kabotaj yolcularının artmasındaki bir etken de bu sırada Mısır'da görülen kolera salgınından dolayı Mesajeri ve diğer kumpanyalara ait buharlılarının Yafa'dan geri dönmesi kısa mesafeli yolcu trafiğine öncelik vermeleriydi. Mersin Limanı'nın yolcu trafiğini artıran bir diğer neden ise Müslüman hacı adaylarıydı. Mersin acentesi David Rossi'ye göre Mersin'in art bölgelerinde 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.¹⁵⁹ Mersin'in yolcu trafiğindeki artışa rağmen kent limanına uğrayan buharlıların sayısındaki artış ve buna bağlı olarak yaşanan rekabet, salgın hastalıklar, hac mevsimi ve sair nedenle, Mesajeri'nin yolcu trafiği yıllara göre kararsızlık gösterdi. Mersin acentesinin yolcu geliri, 1880'de 69.350 frank iken, 1881'de 46.265, 1883'te 37.026 , 1886'da 41.748, 1889'da ise 41.597 frank idi. Mesajeri'nin taşıdığı Mersin yolcularını, genellikle 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 yol-

157 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, Comptabilité*.

158 AFL 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic*.

159 AFL 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 2, Secretariat*.

cusu, 155'i birinci ve ikinci sınıf yolcu, 1887'de ise 1.639'u güverte yolcusu, 163'ü birinci ve ikinci sınıf yolculardan oluşmaktaydı.¹⁶⁰ Mersin Limanı'na uğrayan buharlı nakliye şirketlerinin artmasına bağlı olarak bölgenin tarım ve ticaret hacminde de artış oldu. Fransız, Avusturya, İngiliz, İtalyan ve Ruslara ait ticari kuruluşlar bölgeye yerleşti. Şirketin Mersin acentesi David Rossi, bölge ticaretini Fransızların tekeline alarak, rekabette şirketin elini güçlendirmek için birtakım 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. Osmanlının korumacı ekonomi anlayışı, halkın ihtiyaç duyduğu ürünlerin tarımının yapılması yönündeydi. Bu nedenle devlet yöneticilerinin geleneksel tarımı teşvik ettiği, tarımının ticarileşmesine yönelik taleplere ise olumsuz yaklaştığı anlaşılmaktadır. Rossi, bu yaklaşıma rağmen pamuk ekimini teşvik için, bölge çiftçilerine uygun fiyatlarla çırcır makineleri sattı.¹⁶¹ 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 gelirleri 1880'de 313.025, 1881'de 365.055, 1882'de 260.460,05 frank iken 1883'te 435.205,05 franka yükseldi.¹⁶² Şirketin Mersin'deki en önemli rakibi Rus kumpanyasının emtia geliri ise 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, 1883'te ise 121.102 frank idi.¹⁶³

160 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*.

161 AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 2, Secretariat*.

162 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*.

163 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'dan sağlanmaktaydı. Ancak bu ürünler Mersin'e çok zor şartlarda karayoluyla 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 Limanı'na akmaya başlamasıyla, Mersin ticareti önemli oranda arttı. Demiryolunun açıldığı 1 Ocaktan, 31 Aralık'a kadar Adana'dan Mersin'e 9.591 ton emtia taşındı.¹⁶⁴ 1885'te Mersin'in genel ihracatı toplamda 171.163 koli iken 1886'da 366.608 koliye yükseldi. Buna bağlı olarak Mersin Limanı'na uğrayan buharlı nakliye şirketlerinin sayısında önemli artış oldu. 1886'da Mersin Limanı'na gelen nakliye şirketlerinin sayısı ve tonajları şöyleydi.¹⁶⁵

	Gelen vapur	Ton
Fransız MM Kump.	53	85.419
Fransız Maison Fabre de Marseille	19	16.176
Fransız Maison Mesnier du Havre	1	1.977
Rus Kumpanyası	58	78.143
İngiliz	89	50.458
Mısır Hıdiviye	46	43.792
Osmanlı	36	3.625
Yunan	18	665
İtalyan	1	863
Avusturya	1	350

Şirketin Mersin acentesi Geofray Emile'e (1884-1888) göre İngiliz Asia Minor Kumpanyasının 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.

¹⁶⁴ *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, Londra 1888, s. 5.

¹⁶⁵ AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1886, Chapitre 4, Trafic*.

Mesajeri'nin kalkış ve varış saatleri Fransız hükümeti ile yapılan anlaşmaya göre belirlendiğinden değişmesi çok zordu, buna karşın Rus kumpanyasının kalkış ve varış saatleri daha kolay değişebilirdi. Mersin Limanı'na uğrayan diğer iki önemli nakliye şirketinden biri Mısır Hıdıviye, diğeri ise İdare-i Mahsusa idi. Mısır kumpanyasının İskenderiye'den Mersin'e yaptığı haftalık seferleri istikrarsızdı. Bu şirket daha çok Suriye sahil kentlerindeki yolcuları taşıırken, İdare-i Mahsusa ise genellikle asker ve resmi görevli taşımaktaydı.

Mersin Limanı emtia trafiğinin artmasıyla, bu limana uğrayan Fransız bandıralı nakliye şirketi 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 yakınınıyordu. 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 yapılamadığından yerinde kalmasından yakınmaktaydı. Bunun dışında iç bölgelerdeki sarı tohum, bal, balmumu, zamk, halı, kuru üzüm gibi birçok ürüne de nakliye problemi yüzünden ulaşamamaktaydı. Demiryolu hattı dışında kalan iç bölgelerdeki bu ürünler, Suriye ve Karadeniz'in iç kesimlerinden getirilen develer aracılığıyla taşınmaktaydı.¹⁶⁶ İç bölgelerden deve ve katırlarla limana getirilen bu ürünlerin nakliye masrafı 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 Limanı'ndan 77 ton un ihraç etmişti.¹⁶⁷ Bu durum deniz ve demiryolu ulaşım ağlarının, Batıyla

166 AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1887, Chapitre 2, Secretariat.*

167 AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1887, Chapitre 4, Trafic.*

ticari ilişkileri ne derece basite indirgediğinin ve ulaşımın zor sağlandığı yakın bölgelerle yapılan iç ticarete alternatif oluşturduğunun bir kanıtıydı. Mersin-Adana demiryolunun açılmasıyla, Mesajeri'nin Mersin ithalat ve ihracat ürünü çeşitliliğinde önemli artışlar oldu. Mesajeri'nin 1886 yılı Mersin ithalat ve ihracat ürünleri aşağıdaki tabloda görülmektedir.

Tablo 15. MM Kumpanyasının Mersin ithalat ve ihracatı (1886)

İthalat			İhracat		
Emtia	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
			Tuzlanmış bağırsak	15	1.500
			Afyon	21	1.750
			Erzak	364	36.400
			Diğer	1147	118.000
			Hayvanat	170	599.400 fr.
Toplam	42.139	1.762.520		111.482	9.900.610

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 Limanı'na uğrayan nakliye şirketlerinin sayısındaki 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 artırdı. Diğer yandan ikinci bir Rus nakliye şirketi olan Papeui Denizcilik Kumpanyası (Compagnie de Navigation a Papeui) ayda dört kez uğramaya başladı. Bunun yanında İngiliz Prince Line Kumpanyası da yıl içinde Mersin'e yaptığı sefer sayısını 32'ye yükseltti. Başka birçok ülkeye ait nakliye şirketi de Mersin'e uğramaya başladı. Bilhassa Prince Line Kumpanyası, emtia nakliye fiyatlarını büyük oranda aşağıya çekti. Mersin Limanı'na M. M. Duchon Doris de Marseille ve Cyprien Fabre Kumpanyaları da uğramaktaydı.¹⁶⁸

Şirketin Mersin acentesi Paul Marichal (1889-1902),¹⁶⁹ şirket merkezine gönderdiği raporunda, 1890-1895 arası bölgede ve Anadolu'da ortaya çıkan Ermeni olaylarından dolayı şirketin emtia gelirlerinde düşüşler yaşandığını belirtiyordu. Mesajeri'nin Mersin, Adana ve Konya civarındaki emtia ticaretinin neredeyse tamamı Ermeni tüccarlar aracılığıyla yapılmaktaydı. Malların Adana-Mersin demiryolunda taşınmasında güvenlik kaygısı bulunmazken, bilhassa tren yolu hattının dışında iç bölgelerden deve ve katırlar aracılığıyla nakledilmesinde güvenlik sorunu yaşanmaktaydı. Mersin'in art bölgesiyle ticari trafiğinin bu şekilde kesintiye uğraması şirketin ihracat gelirlerini olumsuz etkiledi.¹⁷⁰ Özellikle 1893 ve 1894 yıllarında pamuk ve susam hasadında yaşanan önemli düşüşler ve bu yıllarda ortaya çıkan salgın hastalıklardan dolayı buharlıların karantina altında tutulması da bir başka olumsuz etken oldu. 1895-1900 arasında Ermeni olaylarının

168 AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1895, Chapitre 2, Secretariat.*

169 AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1889, 1892, 1893, Chapitre 1, Personnele.*

170 AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1895, Chapitre 2, Secretariat.*

kısmen yatışması ve pamuk, susam ve buğday rekoltesinin yükselmesiyle emtia trafiğinde de artışlar ortaya çıktı.¹⁷¹

Tablo 16. Mersin Limanı'na uğrayan buharlı nakliye şirketleri sayı ve tonajları (1901- 1910)

Kumpanya İsimleri	Bandıra	Limana giriş-çıkış		Tonajları	
		1901	1910	1901	1910
MM Kump.	Fransa	26	24	52.379	48.527
Cyprien Fabre	"	2	-	4.626*	-
Diğer	"	2	-	-	-
Prince Line	İngiliz	13	24	16.250	35.362
Hdiviye	"	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
Deutsche 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.	Osmanlı	49	-	38.236	-
Mahsusa	Osmanlı	-	14	-	7.840
Diğer	İtalyan	2	-	-	-
Cyprien Fabre	"	14	33	32.430**	72.329
Florio Rubattino	"	-	2	-	1.644
Balhi Calcaqua	"	8	1	-	774
Diğer	Avusturya	77	50	125.179	13.861
Avusturya Lloyd	"	2	-	4.000	-
Diğer	Hollanda	-	15	-	13.861
Royal Neederlandaise	Romanya	-	1	-	774
Roman Kumpanyası	Amerika	-	85	-	59.542
Amerikan Kumpanyası	Belçika	-	7	-	10.002
Adolf Belge	Savyona	-	-	-	60
Diğer					
Toplam		340	575	403.169	742.457

Kaynak: AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina*, 1901, *Chapitre 2, Secretariat*; AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina*, 1910, *Chapitre 4, Trafic*.

* Bu rakam Cyprien Fabre ve Mersin'e giriş-çıkış yapan iki Fransız bandıralı buharlıların toplam tonajıdır.

** Bu rakam İtalyan Rubattino, Cyprien Fabre ve diğer İtalyan bandıralı buharlıların toplam tonajıdır.

171 AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, Chapitre 2, Secretariat*.

1900-1914 arasında ise Mersin Limanı yolcu ve emtia trafiğinde önemli artışlar oldu. Batılı devletlerin pazar yarışının kızıştığı bu dönemde Mersin ve art bölgelerinde artan emtia trafiği, Mersin Limanı'ndaki hareketliliği daha da büyüttü. Bu artışın en önemli etkenlerinden biri, imtiyazı Almanlara verilen Konya-Ereğli demiryolu hattının 1903'te tamamlanmasıydı. Ancak bu hattın Adana'ya kadar olan 120 kilometrelik kısmı, Birinci Dünya Savaşının sonuna kadar tamamlanamadı. Buna rağmen Anadolu dahilindeki birçok vilayetin demiryolu hatlarıyla Ereğli'ye bağlanması Mersin ticaretini önemli miktarda artırdı. Tablo 16 Mersin Limanı'na 1901-1910 yılında uğrayan buharlı nakliye şirketleri limandaki hareketliliği göstermektedir.

1901'de Mesajeri haricinde Mersin Limanı'na Cyprien Fabre ve münferid olarak birkaç Fransız buharlı tüccar gemisi uğrasa da daha sonraki dönemlerde Fransızların Mersin Limanı'ndaki yegâne temsilcisi MM Kumpanyası oldu. Ancak 1900-1914 arasında Mersin Limanı'na uğrayan İngiliz ve Ruslara ait buharlı nakliye şirketlerinin sayılarında önemli artış yaşanırken, Mesajeri'nin bölgedeki etkinliği bu kumpanyaların lehine değişime uğradı. Bunda Adana, Tarsus ve Mersin'de devam eden Ermeni isyanlarının

Tablo 17. MM Kumpanyası Mersin acentesinin gelir ve giderleri (1902-1913)

	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.
Toplam	145.402,42	84.184,38	229.587,17	929.505,21 fr.

Kaynak: AFL. 1997 002 4443. *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina*, 1910, 1912, Chapitre 4, Trafic.

da rolü büyüktü. Çünkü şirket tüm ticari faaliyetlerini bölgedeki Ermeni tüccarlar aracılığıyla yürütmekteydi.¹⁷² Bunun gibi daha birçok nedene bağlı olarak Mesajeri, dolayısıyla Fransızlar, Mersin ticari rekabetinde üstünlüğü İngiliz ve Ruslara kaptırdı. 1880'lerde Mesajeri'nin Mersin Limanı'ndaki yıllık yolcu ve emtia gelirleri ortalama 250.000 frank civarındayken 1902'den 1911'e ortalama yıllık gelir 90.000 franka kadar geriledi. MM Kumpanyasının 1902-1912 arası Mersin acentesinin gelir ve giderleri Tablo 17'de verilmektedir.

Mesajeri buharlılarının 1902-1913 arasında Mersin'den taşıdığı yolcular genellikle güverte yolcularından oluşmaktaydı. Bunlar daha çok İskenderun, Lazkiye, Beyrut, Yafa gibi Suriye sahil kentlerine yönelik kabotaj yolcularıydı. Mesajeri buharlıları aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin resmi görevlileri, asker ve öğrencilerini de taşımaktaydı.¹⁷³ Kabotaj yolcusunda Mesajeri, daha çok Hıdiviye ve Rus kumpanyaları ile rekabet halindeydi. Şirketin 1902-1913 arası Mersin Limanı'ndan taşıdığı yolculardan elde ettiği yıllık ortalama gelir 18.000 frank civarındaydı.¹⁷⁴ 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.¹⁷⁵ Bu ürünler, şirket buharlıları tarafından Marsilya, Le Havre, Dunkerque, Londra, Barselona, Boston gibi şehirlere ihraç edilmekteydi. Şirketin Mersin 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 Hıdiviye kumpanyalarıyla rekabet halindeydi.¹⁷⁶ Şirketin Mersin acentesi Jaureguiberry Edmond¹⁷⁷ (1902-1913), raporunda Mersin-Marsilya arasında pamuk ticaretinin Rus ve Hıdiviye kumpanyalarının tekeline geçmesini

172 AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 2, Secretariat.*

173 DMA. 4942 Yerli ve Ecnabi Vapurların Navlun Defteri, s. 63,74, 79, 101.

174 AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, 1913 Chapitre 4, Trafic.*

175 AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1910, 1911, 1912, Chapitre 6, Comptabilite.*

176 AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, 1913 Chapitre 4, Trafic.*

177 AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1902-1913, Chapitre 2, Secretariat.*

den yakınıyordu. Tablo 17’de görülen şirketin acente masrafları ise arazi giderleri, aydınlatma, vergi, personel, posta ve telgraf giderleri, araba, şirket için arazi alımı ve diğer kalemlerden oluşurken, trafik giderleri mavnalarla emtia indirme, bindirme gideri, simsar ve komisyonculara yapılan ödeme gideri ve diğer giderlerden oluşmaktaydı.¹⁷⁸ Mersin acentesinin 1908-1913 Mersin ithalat ve ihracatı aşağıdaki tabloda görülmektedir.

Tablo 18. MM Kumpanyası Mersin ithalat ve ihracatı (1908-1913)

	İthalat		İhracat	
	Koli	Ton	Ton	Gelir (fr.)
1908	19.045	1.685	2.280	60.723
1909	16.527	1.545	2.237	54.839
1910	24.478	2.103	2.192	44.278
1911	21.467	2.033	2.668	70.785
1912	16.041	1.533	2.686	88.756
1913	20.527	1.857	1.710	96.752

Kaynak: AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina*, 1910, 1912, 1913 *Chapitre 4, Trafic*.

Şirketin Mersin ithalatını oluşturan belli başlı ürünler, pamuklu kumaş, konserve, manifatura, kâğıt, yer fıstığı, şeker, çay, hurdavat, ispirto, kireç ve çimento, kiremit ve tuğla, tütün ve tömbeki, bakır, kalay, yağ ve diğer kalemler oluşmaktaydı. Şirketin Mersin ve art bölgelerindeki 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, Deutsche Baumvall gibi şahıs ve kurumlardı.¹⁷⁹ Bu sayede Mesajeri buharlılarının Mersin Limanı’na 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 oldu-

¹⁷⁸ AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1912, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1912, Chapitre 6, Comptabilité*.

¹⁷⁹ AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, 1913, Chapitre 4, Trafic*.

ğu Hristiyan zümre aracılığıyla bölge ticaretinde güçlü bir tekel oluşturdu ve bunun nimetlerinden 1900'e kadar istifa etti. Ancak 1886'da Mersin-Tarsus-Adana ardından 1900'lerin başında Ankara-Konya-Ereğli demiryolu hattının tamamlanmasıyla Mersin Limanı'ndaki ticari hareketliliğin artmasına bağlı olarak limana uğrayan buharlı nakliye şirketlerinin sayısında da büyük artış yaşandı. Yabancı nakliye şirketlerinin büyük bir kısmı bölge ticaretini elinde bulunduran gayrimüslim 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 çokuluslu şirketlerin nüfuz mücadelesine göre parselledi. Bunun neticesinde, Mesajeri'nin bölgedeki tekeli sekteye uğradı. Nitekim şirketin acenteleri 1886'dan sonra Mersin ve art bölgelerinin çok geniş bir yüzölçümüne sahip olduğunu, bölgeye her geçen gün yerleşen Batılı şirketlerin sayılarındaki olağanüstü artıştan dolayı tekel oluşturamamaktan yakınmaktaydı.¹⁸⁰

19. yüzyılda Mersin Limanı'nın kuruluşu ve gelişiminde MM Kumpanyası önemli rol oynadı. Bölgenin Mesajeri buharlılarıyla tanışması aynı zamanda ilerleyen dönemlerde Karaman Vilayeti'nin ticari tekeli elinde bulunduran Mersin'in Batı ekonomisiyle daha sıkı münasebetler içine girmesi anlamına geliyordu. 1886'da Mersin-Tarsus-Adana demiryolu hattının tamamlanmasıyla Çukurova bölgesi de pazar ekonomisine dahil oldu. 1900'lü yıllara gelindiğinde Mersin, gelişimini büyük oranda tamamlayarak yılda ortalama 25 buharlı nakliye şirketine ait 500 buharlının uğradığı, pazar ekonomisinin uzantısı olan geniş bir liman kenti haline geldi. Böylelikle Konya ve Adana vilayetlerinin kendine özgü, geleneksel ve ekonomik yapısının Batı kapitalizmine entegre sürecinin Mersin ayağı dönüşüme uğramış oldu.

İzmir

Levant'ın en büyük liman ve ticaret merkezlerinden biri olan İzmir, tarihi süreç içinde verimli art bölgesi ve uzun mesafeli kervan yollarını denizle bütünleştiren coğrafi konumu nedeniyle canlı bir ticaret yaşantı-

180 AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1887, 1895, 1902, 1910, Chapitre 2, Secretariat.*

sına sahipti. Akdeniz ve Avrupa'nın değişik limanlarından deniz yoluyla İzmir'e getirilen emtia, kervanlar aracılığıyla buradan İzmir'in art bölge-lerine gönderilirken, Anadolu içlerinden İzmir Limanı'na 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, Batının işlenmiş ürünleriyle takas edilmesinden oluşuyordu. İzmir'in bu ticari hareketliliği özellikle yüzyılın ikinci yarısında büyük bir ivme kazandı. Ticari hareketliliğin artışına paralel olarak şehrin sosyo-ekonomik yapısı da önemli değişime uğradı.¹⁸¹

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 Limanı'nın Levant kıyıları, İstanbul, Mısır, Marsilya ile düzenli bağlantıları vardı. Fransızların İzmir ile ilk düzenli posta bağlantısı Fransız deniz posta servisi buharlıları 1837'de İzmir Limanı'na uğrayınca başladı.¹⁸² Kumpanya buharlıları gidiş ve dönüş güzergâhı Marsilya-İstanbul arasında Livorno, Civita-Vechia, Napoli, Mesina, Malta, Siros ve İzmir duraklarından oluşuyordu.¹⁸³ Ancak bu şirket ticari olmaktan ziyade Fransız hükümetinin belli başlı Levant kentleri ve İstanbul ile düzenli posta bağlantısı kurmak amacıyla kurulmuştu.¹⁸⁴ Bu nedenle kumpanya Fransa ile genelde Levant özelde ise İzmir arasındaki yolcu ve emtia trafiği gereksinimini yeterince karşılayabilecek bir yapıda değildi. Bu amaçla 1845'te İzmir ile Fransa arasındaki yolcu ve emtia trafiğini sağlayacak Rostand ve Kumpanyası (Rostand et Compagnie) kuruldu. Bu yeni kumpanya genellikle Levant Buharlı Posta Kumpanyası (Compagnie des Paquebots a Vapeur du Levant) adıyla tanınmaktaydı.¹⁸⁵ Kumpanyanın üç buharlı gemisi vardı. 11 Temmuz

181 A. Mesud Küçükkalay, *Osmanlı İthalatı İzmir Gümrüğü 1818-1839*, Kitapyayınevi, İstanbul 2007, s. 45-47.

182 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.

183 *Quelques Reflexions sur le Projet*, s. 6-7; Giraud, *Les Origines et L'evolution e la Navigation*, s. 22-23.

184 AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*, s. 1-2; Levasseur, *Histoire du Commerce de la France*, s. 712.

185 Couvenhes, *Les Messageries*, s. 57; Bois, *Armements Marseillais*, s. 63.

1846'da Rostandların *Hellespont* adındaki buharlı gemisi, Livorno ve İzmir arasındaki ilk seferini yapmak üzere denize açıldı.¹⁸⁶ Bu kumpanya ayda bir defa Marsilya-Suriye ve İstanbul arasında düzenli seferler yapacaktı.¹⁸⁷ Ancak bu iki kumpanyanın da seferleri aynı hat üzerinde olduğundan, birbirleriyle rekabet içindeydiler ve finansal yönden pek başarılı olamadılar. Buna karşın, 1837'den sonra ticari amaçlarla İzmir Limanı'na düzenli olarak uğramaya başlayan, Avusturya Lloyd Kumpanyası, buradaki gelirini önemli oranda artırdı.¹⁸⁸ 1840'larda Lloyd buharlıları ayda dört defa İzmir'e uğramaya başladı. Lloyd Kumpanyasının İzmir'e düzenli seferler yapmaya başlamasından kısa bir süre sonra Avusturyalı birçok ticari işletme İzmir'e yerleşti.¹⁸⁹ Avusturya, Büyük Britanya'dan sonra İzmir ticaretinde ikinci sıraya yükseldi. 1846'da İzmir'in ithalat ve ihracatında Büyük Britanya 21.838.000 frank ile ilk sırada yer alırken Avusturya 16.659.060 frankla ikinci, Fransa ise 8.422.000 frankla üçüncü sırada yer almaktaydı.¹⁹⁰

Büyük Britanya'nın İzmir ticaretinde ilk sırada yerini muhafaza etmesinin en önemli nedenlerinden biri, şüphesiz 1825'e kadar bölge ticaretini tekelinde bulunduran İngiliz Levant Kumpanyasının¹⁹¹ yerini bu tarihten sonra İzmir'e yerleşmeye başlayan birçok İngiliz Levanten şirketin almasıydı. İzmir'in Büyük Britanya ile ticari ilişkileri İngiliz Levanten ailelerin kurdukları ticaret evleri aracılığıyla yürütüldü.¹⁹²

MM Kumpanyasının Eylül 1851'den sonra İzmir Limanı'na 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 sefer yapacaktı.

186 Giraud, *Les Origines et L'évolution e la Navigation*, s. 37.

187 Bois, *Armements Marseillais, Compagnies de Navigation et Navire a Vapeur*, s. 63.

188 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.

189 *Annales du Commerce Extérieur, Autriche, Faits Commerciaux* N° 3, s. 44; *Annales du Commerce Extérieur, Autriche, Faits Commerciaux* N° 7, s. 6-7.

190 *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins Memoir et Documents Sur Le Commerce des Pays D'Europe*, Imprimerie Centrale de Napoleone, Paris 1850, s. 29.

191 M. Epstein, *The Early History Of The Levant Company*, Londra 1908, s. 38-39.

192 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.

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 hattın sağlanacaktı.¹⁹³ 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 Limanı'na uğramaya başlamasından kısa bir süre sonra Kırım Savaşının başlaması limandaki trafiği, özellikle de yolcu trafiğini önemli oranda artırdı. 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. Anlaşma ile Marsilya-İstanbul arasındaki seferler haftada bire yükseltiliyordu.¹⁹⁴ Bunun yanında Suriye dolaşımli hattının başı daha önce İstanbul iken İzmir'de son buluyor, Mısır seferleri ise 24'ten 18'e indiriliyordu. 31 Mart 1855'te yapılan ek bir anlaşmayla İstanbul hattı Varna, Balaklava, Sivastopol'a, yani tüm Kırım sahillerine uğrayacak şekilde değiştirildi.¹⁹⁵

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.¹⁹⁶ Bununla birlikte İstanbul Limanı'ndaki yoğunluk İzmir Limanı'na da kaymış oldu. Şirket buharlıları, Kırım Savaşı sırasında Marsilya ve İzmir üzerinden cepheye, cepheden de yine İzmir üzerinden Marsilya'ya çok sayıda yolcu ve asker taşıdı.¹⁹⁷ Aynı zamanda cephedeki hasta ve yaralıların bir kısmının tedavi ve bakımı İzmir'de yapıldı.¹⁹⁸

193 AFL. 1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1851*.

194 AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Maritimes Messageries Imperiales, Convention du 25 Fevrier 1854*.

195 AFL. 1997 002 4857, *Convention du 16 Fevrier 1854*; AFL. 1997 002 4857, *Convention du 31 Mart 1855*.

196 AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Maritimes Messageries Imperiales, Convention du 25 Kasım 1854*.

197 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.

198 Pelin Böke, "İzmir Karantina Teşkilatı'nın Kuruluşu ve Faaliyetleri (1840-1900)," ÇTTAD, VIII/18-19, Bahar-Güz 2009, s. 144.

Savaş sırasında 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 Kumpanyasının haricinde düzenli ve düzensiz birçok buharlı nakliye şirketi 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 ise düzensiz olarak İzmir Limanı'na 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. 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 boşaltır, dönüşte ise İzmir'e uğratarak İngiltere'ye götürmek üzere emtia alırlardı.¹⁹⁹ 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.²⁰⁰

İzmir yolcularının tercih ettiği kumpanyalar arasında MM Kumpanyası ilk sırada yer almaktaydı. Bunun yanında İzmir Limanı'ndan çok sayıda yolcu Mesajeri'nin rekabet halinde olduğu Lloyd buharlıları tarafından taşınırdı. 1859'da ortaya çıkan Suriye olayları nedeniyle Lloyd Kumpanyası, Suriye'den İstanbul'a olan seferlerini geçici olarak kaldırmıştı.²⁰¹ Mesajeri'nin yolcu taşımacılığında rekabet halinde olduğu, Rus Nakliyat Kumpanyasının ise seferleri hızlı ve buharlıları da iyi donatılmış durumdaydı, ancak bu kumpanya sübvansé edilmediğinden seferleri düzenden yoksundu.²⁰²

İzmir Limanı'na uğrayan buharlı nakliye şirketlerinde olduğu gibi, İzmir'e gelip yerleşen tüccar Levanten ailelerin sayısında da büyük artış

199 *Report on Smyrna*, Printed By George B. Byre and William Spottiswoode, Londra 1857, s. 85-86.

200 *Annales du Commerce Extérieur Turquie*, Faits Commerciaux, N° 22, 1862-1863, Librairie Administrative de l'Aul Dupont, Paris 1869, s. 12-13.

201 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 Extérieur Turquie*, Faits Commerciaux, N° 17, 1860, s. 31.

202 *Annales du Commerce Extérieur Turquie*, Faits Commerciaux, N° 22, 1862-1863, s. 12-13.

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 Limanı'ndaki ticaret daha çok ihracata yönelikti.²⁰³ İzmir ihracatını ise kentin art bölgeleri 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.²⁰⁴ Bu ürünlerin çoğu ise İzmir'in art bölgelerinden at, katır, develerle limana getirilmekteydi. İzmir ihracatı, 1860'ta 1.846 ton iken 1865'te 4.046 ton, 1869'da 4.540 tona yükseldi.²⁰⁵

İzmir Limanı'ndaki hareketlilikle birlikte emtia talebinde de büyük artış oldu. Bu talebin karşılanması İzmir'in art bölgelerinden gelen emtianın artışına bağlıydı. Kentin art bölgelerindeki tarımsal zenginliklerin limana akışının önündeki en önemli engel, iç bölgelerle bağlantı oluşturmamak demiryoluydu. 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.²⁰⁶ Demiryolu hatlarının tamamlanmasıyla, İzmir'in art bölgelerinde üretilen tahıl, pamuk gibi ürünlerin limana akışı da kolaylaşmış oldu. Önceleri İzmir-Aydın, İzmir-Kasaba arası yolculuk süresi iki hafta sürerken, demiryolu sayesinde bu süre iki güne düştü. İzmir'deki tüm ticari faaliyetlerin yaklaşık üçte biri, İzmir'in yakın kırsal kesimlerinden gelen ürünlerden oluşmaktaydı.²⁰⁷

İzmir'e uğrayan buharlı nakliye şirketlerinin sayısındaki artışın mevcut limanın fiziksel kapasitesi üzerindeki baskısı, 1860'lı yıllarda daha da arttı. Zira İzmir Limanı'na art bölgelerden gelen emtianın her geçen gün artmasıyla, limanın fiziki kapasitesi ticari hareketliliği kaldıramaz hale

203 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.

204 *Annales du Commerce Extérieur Turquie*, 1863, s. 20-22; *Annales du Commerce Extérieur Turquie*, 1862-1863, s. 3-5.

205 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.

206 Geyikdağı, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914*, s. 106; Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, s. 60-62.

207 Kasaba, "İzmir," s. 13.

gelmişti. Bu nedenle limanın ıslahı ve genişletilmesi sorunu ortaya çıktı. İzmir Limanı'na üç kilometrelik rıhtım inşası imtiyazı 1 Nisan 1868'de İngiliz tüccarlara verildiği halde 1869'da Marsilyalı Dussaud Kardeşlere ihale edildi²⁰⁸ ve rıhtımın yapımı 1875'te tamamlandı.²⁰⁹ 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, Hidiviye, Aziziye, Avusturya Lloyd, Navigation Rus Kumpanyalarıyla imzaladığı anlaşmaya göre, yüzde 50'ye varan indirim uygulama yoluna giderken İngiliz bandıralı buharlılara tam tarife uyguladı.²¹⁰ Aynı şekilde Fransızlara ait olan İzmir Deniz Fenerleri İdaresi de tüm nakliye şirketlerine indirimli tarife uygularken İngilizlere tam tarife uygulama yoluna gitti.²¹¹ 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 şikâyetini Babiâli'ye taşıdı. Babiâli, İngiltere'nin baskısı üzerine 1880'de rıhtım ücretlerinin her millete aynı miktarda uygulanması yönünde bir kararname çıkardı.²¹² II. Abdulhamid'in İzmir Limanı'nı Hazine-i Hassa'ya dahil etme çabası başarısız olunca 1891'de şirketin imtiyazı yeniden uzatıldı.²¹³ Fransızlar, bir yandan MM Kumpanyası, İzmir Rıhtım Şirketi, Fenerler İdaresi aracılığıyla, İzmir Limanı'nda tekel oluşturma, daha doğrusu İngilizleri etkisizleştirme yoluna giderlerken, diğer yandan da İzmir ile art bölgelerin bağlantısını sağlayan demiryollarının işletme imtiyazını İngilizlerden devralarak, bölgede bulunan tüm vilayetlerde nüfuz kazanma yoluna gitti.

Kentin alt yapısının ticari ihtiyaçlara göre geliştirilmesi ve art bölgelerle bağlantısının büyük oranda sağlanmasıyla İzmir Limanı 19. yüzyılın son çey-

208 Raccagni, "The French Economic Interests in the Ottoman Empire," s. 361-362.

209 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.

210 *Correspondence Respecting the Smyrna Quay Dues 1872-82*, Printed by Harrison and Son, Londra 1882, s. 160.

211 *Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues*, Printed For Her Majesty's Stationery Office, Londra 1897, s. 5.

212 *Correspondence Respecting the Smyrna Quay Dues 1872-82*, s. 160-161, 170.

213 Geyikdağı, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914*, s. 106.

reğinde tartışmasız olarak Osmanlı Devleti'nin en büyük ihracat limanı haline dönüşüyordu. Buna bağlı olarak İzmir Limanı'ndaki ticari hareketlilikte büyük artış yaşandı. 19. yüzyılın son çeyreğinde Mesajeri haricinde, Fransız Fraissinet C. ve Paquet C., Ligne Franco Belge, Cyprien 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 nakliye şirketi İzmir Limanı'na uğramaya başladı.²¹⁴

MM Kumpanyası, Rus, Avusturya Lloyd ve Hıdıviye kumpanyaları haricindeki diğer nakliye şirketleri genellikle hamule almak üzere düzen-siz olarak İzmir Limanı'na uğramaktaydılar. MM Kumpanyasının Suriye hattındaki en önemli rakibi Rus Nakliyat Kumpanyasıydı. 1852'den bu yana şirketin İzmir sorumluluğunda bulunan deneyimli acentesi Charles Salzani, (1852-1905)²¹⁵ 1882'de Rus Nakliyat Kumpanyası ile rekabeti sona erdirmek amacıyla iki kumpanya arasında sabit fiyat uygulanmasına yöne-lik bir anlaşma yaptı. Sabit fiyat uygulaması sayesinde şirket, Suriye hat-tında önemli gelir elde etti. Mesajeri'nin Suriye, İstanbul ve Yunan Adaları arasında rekabet halinde bulunduğu diğer iki kumpanya ise Avusturya Lloyd ve Hıdıviye kumpanyasıydı.²¹⁶ Hızlı ve muazzam büyüklükte olan Hıdıviye buharlıları, İzmir hattında işleyen Batılı posta nakliye şirketleri buharlılarına göre birçok yönden daha iyiydi. Hıdıviye Kumpanyasının her hafta İstanbul ve İskenderiye'ye düzenli seferleri vardı.²¹⁷ Özellikle İstanbul, Beyrut, Port Said ve İskenderiye yolcuları Lloyd ve Hıdıviye kumpanyaları-nı tercih etmekteydiler.²¹⁸ Salzani, İzmir'in önde gelen yolcu simsarlarıyla

214 Gelina Harlafdis, *A History of Greek-Owned Shipping*, Published Routledge, Londra 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.*

215 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1880, 1906, Chapitre 1, Personnel.*

216 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1892, 1893, 1894, Chapitre 2, Secretariat*; AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1883, 1884, Chapitre 4, Trafic.*

217 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1894, Chapitre 2, Secretariat.*

218 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1887, Chapitre 4, Trafic.*

anlaşma sağladığı için İzmir yolcu nakliyesinde 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 Fraissinet, Paquet, Cyprien Fabre, Baillal Pierre kumpanyalarıydı. 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 göstermemekteydi. Bunda şüphesiz İngiliz kumpanyalarının sadece emtianın bol olduğu belli dönemlerde İzmir Limanı'na uğramalarının etkisi vardı. Zira emtianın bol olduğu dönemlerde zaten çoğu nakliye şirketi yeterince yük alabilmekteydi. Diğer yandan İngiliz nakliye şirketleri yılın belli dönemlerinde İzmir Limanı'na uğradıklarından seferleri düzensizdi, yolcular tarafından da pek tercih edilmezlerdi.²¹⁹ Ancak acente Salzani, bazı dönemlerde İzmir'den Mersin'e giden kaçak yolcuların bir kısmının İngiliz Bell's Asia Minor Kumpanyası tarafından taşındığını belirtmekteydi. Halbuki Mesajeri'nin İzmir gelirlerinin üçte biri yolculardan elde edilmekteydi. Bu nedenle İngiliz şirketleri yolcu taşımacılığı yönünden Mesajeri'nin önemli bir rakibi olarak görülüyordu. MM Kumpanyası, İzmir-Fransa emtia ticaretinde de tekel kurmuş durumdaydı. Şirketin İzmir-Marsilya arasında emtia ticaretinde en önemli rakipleri yukarıda isimleri zikredilmiş olan Fransız nakliye şirketleriydi.²²⁰ Mesajeri'nin seferlerinin daha fazla ve düzenli olması, aynı zamanda Fransız hükümeti tarafından sübvansé edilmesi, İzmir-Fransa ticaretinde Mesajeri'nin tekel kurmasını sağlarken, diğer Fransız nakliye şirketlerinin ise seferlerini giderek azaltmalarına yol açtı. Paquet ve Fabre gibi Fransız kumpanyaları, aynen İngiliz kumpanyaları gibi sadece hamulenin bol olduğu yılın belli dönemlerinde İzmir Limanı'na uğramaya başladılar.²²¹ MM Kumpanyası, İzmir yolcu ve emtia trafiğinde kurmuş olduğu tekel

219 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1883, 1898, 1904, Chapitre 2, Secretariat.*

220 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, 1884, Chapitre 4, Trafic.*

221 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1894, Chapitre 2, Secretariat.*

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 aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 19. MM Kumpanyasının İzmir acentesi yolcu ve emtia gelirleri (1879-1891)

	Yolcu (Fr.)	Emtia (Fr.)	İndirme (Fr.)	Toplam (Fr.)
1879	106.527	384.534	43.646	534.708
1880	96.135	372.793	43.442	512.370
1881	126.200	384.699	48.588	559.487
1882	148.071	300.161	42.331	490.564
1883	118.627	243.429	25.559	387.615
1884	—	—	—	—
1885	80.648	330.146	19.353	430.148
1886	99.507	262.113	17.908	379.530
1887	86.637	210.188	17.177	314.004
1888	69.745	230.888	18.313	318.947
1889	95.633	281.342	18.782	395.759
1890	89.361	203.717	14.821	307.900
1891	76.549	273.667	13.874	364.090

Kaynak: AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, 1881-1883, 1886-1889, 1891, Chapitre 6, Comptabilité.*

Mesajeri İzmir acentesi, yolcu ve emtia gelirleri 1883'ten sonra önemli oranda düşüş göstermiştir. Bunun en önemli nedenlerinden biri şüphesiz İzmir Limanı'na her yıl uğrayan buharlı nakliye şirketlerinin sayılarındaki artışı. Özellikle Levant sularında faaliyet gösteren nakliye şirketlerinin sayılarındaki muazzam artış ürün bulma krizine yol açmıştı. İtalyan Florio Rubattino Kumpanyasının da İzmir-İtalya hattında faaliyet göstermeye başlamasıyla Mesajeri'nin Sicilya ve İtalya sahilleri için emtia bulması neredeyse imkânsız hale geldi.²²²

222 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 belirttiği üzere İzmir Limanı, Osmanlı Devleti'nin en büyük ihraç limanıydı, ihraç ürünleri ise tarıma dayalıydı. 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 yolcunun 4.067'si güverte yolcusu, 1883'te 5.276 yolcunun 4.332'si güverte yolcusuydu.²²³

Tablo 20. MM Kumpanyasının hatlarına göre İzmir acentesinin yolcu ve emtia gelirleri (1880, 1883, 1886)

Hatlar	1880	1883	1886			
	Yolcu	Emtia	Yolcu	Emtia	Yolcu	Emtia
İstanbul gidiş hattı	16.142	130.428	17.626	6.002	15.339	3.421
İstanbul dönüş hattı	28.980	4.651	33.863	108.569	33.275	89.165
Sirküler A Hattı*	19.184	38.951	35.696	20.941	21.008	26.009
Sirküler B Hattı**	31.828	195.991	31.340	106.957	29.884	138.054
Hindiçini Hattı	—	2.769	—	958	—	5.463
Toplam Gelir (frank)	96.135	372.793	118.627	243.429	99.507	262.113

Kaynak: AFL.1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1880, 1883, 1886, Chapitre 4, Trafic.*

* Sirküler A Hattı: Gidiş Marsilya-Pire-Izmir-İstanbul. Dönüş: İstanbul-Izmir-Rodos (Alternatif Vati/Samos)-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-Izmir-Çanakkale-İstanbul-Çanakkale-Izmir-Pire-Napoli Marsilya. AFL. 1997 002 4837, *Compagnie des Messageries Maritimes, Direction de L'Exploitation.*

Bu yolcu portföyü daha sonraki dönemlerde de benzer şekilde oldu. Şirketin birinci ve ikinci sınıf yolcularında yıldan yıla önemli değişme

223 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1880, 1882, 1883, 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.*

olmazken, güverte yolcuları; salgın hastalıklara, yolcu tarifelerine göre değişiklik göstermekteydi.²²⁴ 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.²²⁵

Klazomen tahaffuzhanesine bırakılan yolcuların, daha sonra gelen başka Mesajeri buharlılarına ulaştırılması genellikle İzmir Limanı ile Urla arasında işleyen, sefer başına ortalama 60 franka kiralanan, buharlı kabotaj gemileri aracılığıyla yapıldı.²²⁶ Şirketin yolcu ve emtia gelirleri yıldan yıla hatlara göre farklılık göstermekteydi. Mesajeri İzmir acentesi yolcu ve emtia gelirlerinin hatlara göre dağılımı şöyledi.

Şirket en fazla yolcuyu İstanbul dönüş hattında taşıyordu. Bu hatta yolcular İzmir üzerinden Marsilya'ya taşınmaktaydı. Mesajeri İzmir acentesinin emtia geliri ise 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 Hindiçini hattı da eklenmişti. İzmir'den tedarik edilen emtia Port Said üzerinden Uzakdoğu'ya giden Mesajeri buharlılarına aktararak Hindiçini'ne ulaştırılmaktaydı.²²⁷ 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, palamut, 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 çuval palamut ve 13 koli muhtelif kalemlerden oluşan emtia ihraç etmiştir. Yukarıda verilen ürünlerin dışında tahıl rekoltesinin bol olduğu bazı

224 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*.

225 Böke, "İzmir Karantina Teşkilatı" s. 139.

226 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1893, Chapitre 2, Secretariat*.

227 *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.

dönemlerde İzmir acentesi önemli miktarda tahıl ve hububat ihraç etmekteydi. Örneğin İzmir acentesi; 1882'de Marsilya için 2.060 çuval buğday, 6.976 çuval arpa, 690 çuval kuru fasulye ve 429 çuval nohut, 1883'te 4.492 çuval arpa, 2.333 çuval mısır, 583 çuval fasulye, 938 çuval nohut ihraç etmiştir.²²⁸ Bunun dışında Mesajeri'nin İzmir'den ihraç ettiği ürünler arasında zeytinyağı, bal, balmumu, sünger, ipek, haşhaş, üzüm özellikle Sultaniye Üzüümü, zambak gibi ürünler de yer almaktaydı.

Mesajeri'nin İzmir ithalatı genelde pamuklu, yünlu 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.²²⁹

İzmir gümrüğünde ihracat ürünlerinin depolanmasından sonra hızlı ve güvenilir olarak gönderilen Avrupa limanlarına arasında Marsilya'nın öncelikli bir yeri vardı. Londra'ya gönderilmek üzere bekletilen emtia ise oldukça kötü şartlarda muhafaza edilmekteydi.²³⁰ Bunda şüphesiz daha önce belirtildiği üzere İzmir rıhtım şirketinin Fransız sermayedar grup tarafından işletilmesinin önemli etkisi vardı.

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. Salzani'ye 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'da Müslüman ve Ermeniler arasında yaşanan olaylardan dolayı göçmenlerin sayısının arttığı bir dönemde Mesajeri buharlılarının yolcu yerlerinin sınırlı olmasından dolayı İstanbul-İzmir-Marsilya hat-

228 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, 1886, Chapitre 4, Trafic.*

229 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1880, 1883, 1886, 1887, 1891, Chapitre 4, Trafic.*

230 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic.*

tında yolcular yer bulamadıkları için diğer kumpanyaları tercih etmek durumunda kalıyorlardı.²³¹

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.²³²

Mesajeri yönetimi, şirketin deneyimli acentesi Salzani'nin isteğini kabul etti. Salzani'nin istediği yönde seferler Eylül 1895'ten itibaren başladı.²³³ Ancak bu hattın istenilen başarıya ulaşması dönemin politik ve ekonomik koşullarına bağlıydı. Nitekim bu sırada Anadolu'daki Ermeni olayları da 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 azalırdı.²³⁴

Osmanlı Devleti'nin geçici süreliğine de olsa Anadolu'da sükûneti sağlaması, Salzani'nin aldığı tedbirler ve İzmir hattında yapmış olduğu değişikliklerle birlikte 1900'lü yıllarda, şirketin İzmir acentesi gelirlerinde önemli artış gözlemlendi. Mesajeri'nin İzmir gelirlerinin artmasında bir başka etken de 1912'ye kadar İzmir ve art bölgelerindeki birçok demiryolu inşaatının tamamlanmış olmasıydı. 1879-1912 arasında Aydın-Dinar-Eğirdir, 1883-1911 arasında Tire-Ödemiş-Çivril, 1885-1886'da Kasaba-Alaşehir,

231 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*.

232 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1893, 1894, Chapitre 2, Secretariat*.

233 *Bulletin des Lois de la Republique Française*, II. Serie, Dexieme Semestre de 1895, Imprimerie Nationale 1894, s. 190

234 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1894, 1895, Chapitre 2, Secretariat*.

1888-90'da Manisa-Soma, 1894-1896 arasında Alaşehir-Afyon, 1888-90 arasında Soma-Bandırma hatları yapıldı. Demiryolları inşaatı İzmir'in art bölgesini genişletirken İzmir Limanı'nın da trafiğini yoğunlaştırdı.²³⁵ Mesajeri İzmir Acentesi, bu demiryolu hatları sayesinde Anadolu'nun bereketli topraklarındaki ürünlerin İzmir Limanı'na kolay ve ucuz bir şekilde aktığını vurgulamaktaydı. Alfred Spadara'ya (1905-1912)²³⁶ 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 şubesini açmıştı. Ancak İzmir ve art bölgelerinde yetiştirilen birçok ürünü Fransızlar, Afrika'daki kolonilerinden daha uygun fiyata tedarik etmekteydi. Bu nedenle Fransızların İzmir ve art bölgelerinde yetiştirilen ürünleri alımı sınırlı miktardaydı.²³⁷ Zira pazar arayışının doruğa ulaştığı 1900'lü yılların başında İzmir Limanı'na birçok yeni buharlı nakliye şirketi uğramaya başladığından emtia ürünlerine olan talep çok fazlaydı. Bu nedenle ürün fiyatlarında önemli oranda artış yaşanmıştı.

İzmir ve art bölgelerindeki bu pazar yarışına Bilhassa Almanlar, 1900'lü yıllarda Deutsche Levant Line, Deutsche Mittelmeer ve Norddeutscher Lloyd adlı kumpanyalarıyla katıldılar ve kısa sürede Mesajeri'nin en önemli rakipleri haline geldiler. 1908'de Deutsche Levant Line ve Norddeutscher Lloyd Kumpanyaları birleşerek rekabette daha güçlü hale geldi.²³⁸

Mesajeri'nin rekabet halinde olduğu diğer nakliye şirketleri ise Avusturya Lloyd, Hıdıviye, Navigasyon Rus, İtalyan Florio Rubattino, Yunan Panhellenique kumpanyalarıydı ki bunlar İzmir'den Levant kentlerine düzenli olarak seferlerde bulunuyorlardı. Bunların haricinde Romanya Kumpanyası (La Soci  t   Maritime Roumaine) da 1905 Nisanında Köstence, İstanbul ve İzmir arasında haftalık hızlı seferler başlattı.²³⁹ Mesajeri İstanbul

235 Baskıcı, 1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim, s. 62.

236 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1906, 1912, Chapitre 1, Personnel.*

237 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1909, 1910, Chapitre 2, Secretariat.*

238 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1904, 1908, Chapitre 2, Secretariat.*

239 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1904, 1906, 1907, Chapitre 2, Secretariat.*

yolcularının bir kısmını Romanya Kumpanyasına 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 dönemlerde²⁴⁰ İzmir Limanı'na uğramaktaydı. Fransız Fraissinet Kumpanyası da İzmir-Marsilya hattında Mesajeri ile rekabet halindeydi. Tüm bu nakliye şirketlerinin dışında İzmir Limanı'na Hacı David Fakruh, Yunan Pantelon, Kourdji, Phocéenne, Belçika bandıralı Mr. Guiffroy ve Hamidiye gibi birçok buharlı kabotaj gemisi kısa mesafeli İzmir emtia ve yolcu trafiğinden istifade etmekteydi.²⁴¹

İzmir Limanı'na uğrayan yabancı buharlı şirketlerinin sayısındaki dikkate değer artışa rağmen MM Kumpanyası, gelirlerini, özellikle Abdülhamid'in tahttan indirilmesinden sonra muazzam şekilde artırarak İzmir ticaretinde ilk sıraya yükseldi. Zira İzmir Acentesi Alfred Spadar'a göre, Abdülhamid rejiminin sona ermesiyle Osmanlı tebaası gayrimüslimleri ülke içinde ve dışında daha rahat dolaşabilme hakkı elde ettiler. Bu serbestlik özellikle Mesajeri'nin taşıdığı güverte yolcu sayısında önemli artış sağladı.²⁴² Mesajeri'nin 1908-1913 arasındaki yolcu ve emtia gelirleri Tablo 21'de gösterilmiştir.

1909'dan sonra Osmanlı tebaası gayrimüslimlerinin seyahatlerin serbestleşmesiyle özellikle İzmir-Marsilya ve Paris güverte yolcularında önemli artış oldu. Yurtdışına göç eden gayrimüslim güverte yolcularının sayısındaki bu olağanüstü artışın bir başka nedeni de askerlik hizmetine girmek isteyenlerin ülkeden kaçmasıydı. İzmir-Paris hattında yer bulamayan Mesajeri yolcularının birçoğu, bu sırada 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.²⁴³

240 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*.

241 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1904, 1906, 1907, Chapitre 2, Secretariat*.

242 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 4, Trafic*.

243 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, Chapitre 4, Trafic*.

Tablo 21. MM Kumpanyası İzmir acentesinin yolcu ve emtia gelirleri (1908-1913)

Yıl	Yolcu		Emtia		Toplam gelir (Fr.)
	Sayı	Gelir (Fr.)	Ton	Gelir (Fr.)	
1908	7.435	201.811	11.391	331.665	533.477
1909	7.931	215.505	9.895	298.487	513.993
1910	8.563	263.309	11.126	345.809	609.119
1911	5.575	235.206	14.776	448.010	683.217
1912	7.994	281.713	15.369	504.201	785.915
1913	7.321	287.980	19.326	652.277	940.258

Kaynak: AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, 1913, Chapitre 4, Trafic.*

Mesajeri'nin İzmir'deki yolcu gelirleri önemli oranda artırmanın ilk nedenlerinden biri de şirket acentesinin (Courtet Louis 1912-1913) bölgenin önde gelen yolcu simsarlarıyla anlaşarak yolcu trafiğinde tekel kurmasıydı. 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 nakliye şirketleri simsarlarına yolcu başına yüzde 5'e kadar komisyon ücreti öderlerken, İzmir acentesi Haik Horasancıyan'a yolcu başına yüzde 1 komisyon ücreti ödemekteydi. Haik Bey aynı zamanda şirkete her üç sınıftan da yolcu sağlardı. İzmir acentesi, 1912'de Haik Horasancıyan'a 1.077,85 frank ödeme yaptı. Diğer yandan Mr. Shahoum İzmir'in Uluslararası Göçmen Komisyonunun müdürüydü, göçmenlerin Mesajeri buharlılarını tercih etmesinde aracılık ediyor ve kişi başına beş frank alıyordu. Shahoum Bey sadece 1912'de Mesajeri'ye 716 göçmen yolcu sağladı bunun karşılığında da 3.580 frank aldı. Shahoum aynı zamanda sınıf yolcularından da yüzde 2 komisyon almaktaydı.²⁴⁴ Acentenin simsarlarla ilişkileri sayesinde İzmir yolcu gelirlerinde aslan payını MM Kumpanyası alıyordu.

²⁴⁴ AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, 1913, Chapitre 4, Trafic.*

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 ürünlerinin pazarlandığı deniz aşırı 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 Le 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 Kumpanyasının İzmir emtia trafiğinde gelirini artırması ve ilk sıraya yükselmesinde şirkete ürün tedarik eden ticaret evlerinin ve komisyoncuların önemli yeri vardı. Şirketin uzun süre İzmir acenteliğini yapan Charles Salzani, görevinden ayrıldıktan sonra kendine ait bir ticaret evi kurmuştu.²⁴⁵ 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'den övgüyle bahsetmişti. İzmir'de faaliyet gösteren komisyoncular ortalama yüzde 5 komisyon alırken, Roboly Mesajeri komisyonculuğundan aldığı komisyon yüzde 1,25'ti. İzmir acentesi, Roboly'e 1909'da 3.588,20 frank, 1910'da 4.186,10 frank, 1912'de 5. 855, 60 frank ve 1913'te 8.031,86 frank ödeme yaptı.²⁴⁶ Şirketin İzmir acentelerinin, bir yandan bölgede etkin olan yerel tüccarlar ve komisyoncularla, diğer

245 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1912, 1913, Chapitre 4, Trafic.*

246 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 6, Comptabilité*; AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1912, 1913, Chapitre 4, Trafic.*

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.²⁴⁷

Mesajeri buharlılarının İzmir Limanı'nda faaliyet gösterdiği 1852'den 1914'e kadarki süreçte hiç şüphesiz, MM Kumpanyası ve Fransızlar, Osmanlı Devleti'nin en büyük ihrac limanı olan İzmir'de önemli kazanımlar elde ettiler. Şirketin deneyimli acentesi Charles Salzaniye göre Mesajeri'nin İzmir Limanı'na uğramaya başladığı andan Birinci Dünya Savaşına kadar olan süreç aynı zamanda İzmir'in her yönden Batı kapitalizmiyle özdeşleştiği süreçti. Osmanlı bürokrasisindeki yaygın kanı ise bu geçiş döneminde sadece Batılıların ve çevrelerinin güçlendiği, Müslüman halkın ise sefalet içine düştüğü yönündeydi. Salzani, Osmanlı yöneticilerindeki yaygın kanaati yaygara olarak addetmekteydi. Halbuki 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.²⁴⁸ Zaten şirkete yolcu ve emtia tedarik eden simsar ve komisyoncular Osmanlı tebaası gayrimüslimlerindendi.

MM Kumpanyasının Osmanlı Devleti'nin en büyük ihracat kenti olan İzmir'deki rekabeti kazanmasının önemi büyüktü. Zira İzmir, bir yandan İstanbul'dan sonra Osmanlı Devleti'nin 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 Kumpanyasının İzmir ticaretinde ilk sıraya yükselmesiyle Mesajeri ve Fransızlar, Doğu Akdeniz'de nüfuz oluşturma mücadelelerine büyük oranda ulaşmış oldular.

Selanik

Selanik, 19. yüzyılda bir yandan Adriyatik'ten Karadeniz'e, Tuna'dan Ege'ye giden ana yolların kavşak noktasında kurulmuş transit bir ticaret

²⁴⁷ *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1913, Chapitre 4, Trafic.*

²⁴⁸ AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, 1913, Chapitre 4, Trafic.*

merkezi haline gelirken,²⁴⁹ 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 art bölgelerinin, bilhassa Makedonya'nın Akdeniz'e açılan kapısıydı. Bununla birlikte az da olsa Kavala üzerinden de deniz ticareti yapılmaktaydı.²⁵⁰

Art bölgesinden 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 Nehri'ne yakın bölgelerden tedarik edilen emtia sallar aracılığıyla denize, oradan kabotaj gemileri aracılığıyla Selanik Limanı'na ya da 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.²⁵¹ 1838 Osmanlı-İngiliz ticaret anlaşması ve akabinde buharlıların Selanik Limanı'na uğramaya başlaması yeni bir süreci beraberinde getirdi. 1837'de Avusturya Tuna Buharlı Nakliyat Şirketi Selanik ile İstanbul arasında seferler yapmaya başladı. Bundan kısa bir süre sonra 1844'te Avusturya Lloyd Kumpanyası bu hattı devralarak İstanbul-Selanik arasında düzenli seferlere başladı,²⁵² 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. 1844'te Osmanlı Hazine-i Hassa Vapurları, Selanik Limanı'na uğramaya başladı.²⁵³ 1840'larda birçok İngiliz buharlı nakliye gemisi de Selanik Limanı'na düzensiz olarak uğruyordu. İngilizler Selanik'e daha çok ithal ürünler satmaktaydı, ihracat ise ithalata göre çok geri durumdaydı. İngilizlerin 1846'da

249 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.

250 M.B.C. Collas, *La Turquie en 1864*, E. Dentu Editeur, Paris 1864, s. 260-261; *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins*, s. 39.

251 Collas, *La Turquie en 1864*, s. 260-261; Gounaris, "Selanik," s. 107.

252 Coons, *Austrian Policy Towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd*, s. 108, 124.

253 *Annales du Commerce Extérieur, Autriche, Faits Commerciaux* N° 7, s. 7; Gounaris, "Selanik," s. 106.

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, ihracatı 502.000 frank idi. Selanik ticaretinde İngiltere ilk sırada yer alırken, ardından Fransa ve Avusturya gelmekteydi.²⁵⁴ 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 Kumpanyasının 15 Nisan 1852'de Yunan hükümeti ile yaptığı anlaşmayla tüm Yunan sahilleri ile Fransa arasında düzenli bir bağlantı kuruldu. 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.²⁵⁵ MM Kumpanyası, Michel kumandasında *Eurotas* adlı buharlısıyla Selanik'e ilk seferini düzenledi.²⁵⁶ Selanik 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 Savaşının başlaması Selanik tahıl ticaretini canlandırdı. Selanik'teki ticari şirketler savaş sırasında büyük kazançlar sağladı. Ancak Kırım Savaşı sırasında Mesajeri buharlılarının çoğunluğu askeri hizmette bulunduğundan 1854'ten 1856'ya Selanik hattındaki seferler geçici olarak kaldırıldı²⁵⁷. 1856'da savaşın sona ermesiyle Mesajeri buharlıları, Selanik hattında yeniden seferlere başladı. Mesajeri buharlılarının 1856'da Selanik hattında taşıdığı yolcu sayısı 3.751, emtia geliri ise 308.874 frank idi.²⁵⁸ Kırım Savaşı sırasında ve akabinde tahıl ihtiyacının artmasından dolayı birçok buharlı nakliye şirketi ve tüccar gemisinin Selanik Limanı'na gelmesi limandaki hareketliliği artırdı. Mesajeri yöneticileri 1857'de Selanik hattına ek olarak; İstanbul'dan hareketle Gelibolu, Selanik, Çatal Adası (Volo) ve Pire'ye kadar uzanan tamamen

²⁵⁴ *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins*, s. 40.

²⁵⁵ Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 236; *Paquebots-Poste Français, Guide des Services Maritimes des Messageries Imperiales dans la Medeterranée*, Imprimerie et Lithographie Marius Olive, Marsilya Ocak 1856, s. 17.

²⁵⁶ Lanfant, *Historique de la Flotte des Messageries Maritimes*, s. 19.

²⁵⁷ ALF 1997 002 4857, *Convention du 16 Fevrier 1854*.

²⁵⁸ AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Générale du 31 Mai 1857*, s. 33, 36.

ticari amaçlı bir hat açmak niyetindeydiler.²⁵⁹ Şirket yöneticilerinin bu isteği Fransız hükümeti tarafından da olumlu karşılandı ve böylelikle Teselya hattı da sübvansiyonlu posta ağına dahil edildi.²⁶⁰ 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 da artırdı.²⁶¹ Batılı devletler diğer bölgelerde olduğu gibi Selanik'in art bölgelerinde de pamuk tarımını teşvik etti. Selanik'in tarımsal yönden en verimli art bölgesi olan Makedonya'da 1860'lara kadar neredeyse pamuk üretimi yok denecek kadar azken, 1862'de 70.000, 1863'te de 110.000 balayı 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 karşılıyorlardı.²⁶² 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 savaşlar nedeniyle tahıl ihtiyacı had safhaya ulaştı. Bu nedenle verimli tarım arazilerinin bulunduğu Serez, Pravista, Drama ve Zihna gibi şehirlerde Amerikan tahılı tarımına başlanıldı ve iyi sonuçlar alındı.²⁶³ Sömürgecilik, diğer bölgelerde görüldüğü üzere, Selanik ve art bölgesinde de sadece bitkilerde yerel çeşitliliği sona erdirmekle kalmadı, aynı zamanda yeni bitki türleri getirerek üretim tarzlarını ve tabii yapıyı da değişime zorladı. Bu da Batı ülkelerine olan bağımlılığın daha da artmasına yol açtı.

Marsilya için ihraç edilen pamuğun büyük bir kısmı Mesajeri ve Şubat 1863'ten itibaren Selanik Limanı'na uğramaya başlayan diğer bir Fransız nakliye şirketi olan Fraissinet Kumpanyası buharlıları tarafından

259 AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Générale du 31 Mai 1857*, s. 11; Joanne-Isambert, *Itinéraire De L'Orient*, s. 353.

260 *Good Words For 1866*, Edited Norman Macleod, Strahan & Co., Magazine Publishers, Londra ve New York 1866; s. 267. AFL. 1997 002 5199 *Assemblée Générale du 31 Novembre 1857*, s. 7; Bois, *Le Grand Siècle Des Messageries Maritimes*, s. 30.

261 Landes, *Bankers and Pasha*, s. 151.

262 *Royaume de Belgique Recueil Consulaire*, Cilt X, Editeur N. Tarlier, Bruxelles 1864, s. 101.

263 Collas, *La Turquie en 1864*, s. 260-261.

taşınyordu. Fraissinet Kumpanyasının 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.²⁶⁴ Fraissinet Kumpanyasıyla birlikte haftada en az dört Fransız buharlısı Selanik Limanı'na düzenli olarak uğramaya başlamıştı. Mesajeri ve Fraissinet aynı zamanda ihtiyaca binaen buharlı kargo gemileriyle Selanik'e ek seferler de düzenlemekteydiler.²⁶⁵ Fransızlar, bu iki kumpanya sayesinde 1860'lı yıllarda Selanik ticaretinde ilk sıraya yükseldiler.²⁶⁶ Selanik Limanı'ndaki hareketliliğin artmasıyla İtalyan Trinacria, Mısır Kumpanyası, Navigation Rus Kumpanyasının yanında İngiliz ve Yunanlılara ait birçok buharlı nakliye şirketi Selanik Limanı'na uğramaya başladı.²⁶⁷

Selanik Limanı'ndaki 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 zorluğu-ydu. 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.²⁶⁸ Bundan sonra 1891-1894 arasında Selanik-Manastır; 1893-1896 arasında ise Selanik-Dedeağaç ve İstanbul demiryolu bağlantıları tamamlandı. Selanik ile art bölgelerini bağlayan demiryolu hatlarının tamamlanmasıyla Balkanlar'ın güneyindeki tüm ticaret Selanik Limanı'na kanaliz edilmiş oldu.²⁶⁹

MM Kumpanyası, 1870'lerin ilk dönemlerine kadar Selanik ticaretinde ilk sıralardaki yerini korudu. 1873'te şirketin Marsilya, Selanik

264 *Historique de la Compagnie Fraissinet, Deux Siecles d'Activités Maritimes et Aériennes*, L'Imprimerie Générale de Provence, Marsilya 1976, s. 36; *Annales du Commerce Extérieur Turquie, Faits Commerciaux*, N° 21, s. 6-7.

265 *Royaume de Belgique Recueil Consulaire*, Cilt XV, Editeur N. Tarlier, Bruxelles 1868-1869, s. 386-387.

266 *Annales du Commerce Extérieur Turquie*, 1862-1863, s. 3-5.

267 Vasilis K. Gounares-Basil C. Gounaris, *Steam Over Macedonia, 1870-1912: Socio-Economic Change and the Railway Factor*, East European Monographs Boulder 1993, s. 27.

268 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, Londra 1888, s. 2.

269 Gounares, *Steam Over Macedonia*, s. 64-95; Gounaris, "Selanik," *Doğu Akdeniz Liman Kentleri*, s. 107; Paul Fesch, *Abdülhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, (çev. Erol Üyepazarcı), Kurtiş Ofset, İstanbul 1999, s. 513-515.

İstanbul arasındaki posta hattına ticari bir hat daha eklendi.²⁷⁰ 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.²⁷¹ Dolayısıyla tahıl ihracatının azalmasından en fazla etkilenen MM Kumpanyası oldu. Bunun yanında MM Kumpanyasının 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 hat- ta vermiş olduğu sübvansiyon desteğini de kaldırıyordu. Bunun üzerine Mesajeri yönetimi, Selanik ile İstanbul arasında sadece ticari hattaki seferlerine devam etme kararı aldı.²⁷² Mesajeri'nin Selanik hatlarının değişime uğradığı bir süreçte 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşının (93 Harbi) çıkması şirketin Selanik ticaretini olumsuz etkiledi. Nitekim Osmanlı ordusunun Balkan cephesindeki lojistik desteğinin bir kısmı, özellikle tahıl ihtiyacı, Selanik Limanı'ndan karşılanıyordu. Bu nedenle savaş sırasında üretilen tahılın büyük bir kısmı imparatorluk içinde tüketildi.²⁷³

1880'lerden sonra ise Mesajeri'nin Selanik yolcu ve emtia gelirleri önemli oranda azalırken, Selanik ticaretinde üstünlük Avusturya Lloyd, İtalyan Florio Rubattino kumpanyalarına ve İngiliz buharlılarına geçti.²⁷⁴ Şirketin 1880'li yıllardaki Selanik yolcu ve emtia gelirleri değişen politik ve ekonomik şartlara göre önemli değişim göstermişti (Tablo 22).²⁷⁵

270 *Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires* 29 Mai 1873, Imprimeries Centrales des Chemins de Fer, Paris 1873, s. 22; The Academy and Literature, 31 Oct. 1874, s. 483.

271 Meropi Anastassiadou, *Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri Selanik (1830-1912)*, (Çev. Işık Ergüden) Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1998, s. 99.

272 *Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires* 27 Mai 1876, Imprimeries Centrales des Chemins de Fer, Paris 1876, s. 11-13; *Journal Officiel*, 8 Aout 1875, Seance du 23 juillet 1875, s. 6522.

273 Yüksel Bayıl, "1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Osmanlı Ordusunun İkmal ve İlaresi," *History Studies International Journal of History*, V, S. 1, Ocak 2013, s. 27.

274 AFL. 1997 002 4466 *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1882,1886, 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, Londra 1888, s. 12.

275 AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1880, Chapitre 4, Trafic*.

Tablo 22. MM Kumpanyası Selanik acentesinin yolcu ve emtia gelirleri (1879-1891)

	Yolcu (Fr.)	Emtia (Fr.)	Toplam (Fr.)
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*, 1880, 1881, 1882, 1883, 1886, *Chapitre 6, Comptabilité*; AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique*, 1886, *Chapitre 4, Trafic*.

Mesajeri'nin yolcu gelirleri 1889 yılı istisna tutulursa pek fazla değişiklik göstermemekteydi. Bunda en önemli etken Selanik'e uğrayan tüm nakliye şirketlerinin güverte yolcuları için sabit fiyat uygulamalarıydı. Güverte yolcuları için Selanik'ten Kavala'ya 50 kuruş, Dedeoğlu'na 70 kuruş, Çanakkale'ye 70 kuruş ve İstanbul'a 90 kuruş şeklinde sabit ücret alıyorlardı.²⁷⁶ Belli ki son derece uğrak bir liman kenti olan Selanik'te Avrupalı buharlı nakliye şirketleri rekabet yerine, kâr elde etmeye devam etmek, daha doğrusu sömürmek adına zımmi 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 etkilemişti. Nitekim şirketin Selanik acentesi İstanbul'a gitmek isteyen güverte ve sınıf yolcularının çoğunluğu, İstanbul'a direk hattı olan Florio Rubattino ve

²⁷⁶ AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1880, 1882, Chapitre 4, Trafic*.

Dedeagaç üzerinden İstanbul'a sefer yapan Fraissinet Kumpanyasını tercih etmekteydiler. Ancak sınıf yolcuları için her kumpanya istediği fiyat tarifesini uygulayabilme hakkına sahipti.²⁷⁷ Mesajeri yönetimi Fransız hükümeti ile imzaladığı 1886 Anlaşmasından sonra Selanik-İstanbul arasındaki ticari sefer sayısını azalttı, 1888'de ise tamamen kaldırdı.²⁷⁸ Bu değişimle beraber İstanbul yolcuları İzmir üzerinden taşınacaktı.²⁷⁹ Bu değişim zaten 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 gibi ürünlerden 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.²⁸⁰

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 yüzde 90'ı Lloyd ve Rubattino Kumpanyaları tarafından Venedik üzerinden İsviçreli ve İtalyan alıcılarına ulaştırıldı. 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

277 AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1880, 1882, 1883, Chapitre 4, Trafic.*

278 *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 Cilt, 2. Semestre 1890, Imprimerie Nationale, Paris 1890, s. 323.*

279 *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.*

280 AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1880, 1882, Chapitre 4, Trafic.*

tarafından ihraç edilen yünün neredeyse tamamı Marsilya'ya Mesajeri buharlıları tarafından 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.²⁸¹

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.²⁸² 1882'de aynı dönemde sadece bir 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.²⁸³

1883'te Selanik'in art bölgelerinde 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 kaybetmiş oldu. Şirketin, aynı zamanda afyon ihracatı da çok azalmıştı. Hatta Selanik acentesi 1886'da bir balya bile afyon ihraç edemedi. 1888'de MM Kumpanyasının Selanik-İstanbul arasındaki ticari seferlerini kaldırmasında şirketin Selanik gelirlerinin düşmesinin önemli payı vardı.²⁸⁴

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

281 AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, Chapitre 4, Trafic.*

282 AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 6, Comptabilite.*

283 AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, Chapitre 4, Trafic.*

284 AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1883, 1886, Chapitre 4, Trafic.*

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. Diğer yandan Anvers, Rotterdam, 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 Kumpanyasını dahi davet ettiler.²⁸⁵

Selanik acentesi Rene'nin şikâyetçi olduğu bir diğer husus ise şirket buharlılarının Selanik'e varış saatiydi. Bilhassa Marsilya'dan gelen şirket buharlıları Selanik Limanı'na ancak cuma 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.²⁸⁶

285 AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1896, 1897, Chapitre 2, Secreteriat.*

286 AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1897, Chapitre 2, Secreteriat.*

Selanik acentesi Rene'ye göre İstanbul acentesi tüm bu olumsuzluklardan dolayı Selanik'le ilişkilerini tamamen keserek acenteyi kendi haline bıraktı. Rene, şirket merkezine gönderdiği raporunda İstanbul acentesi düşük gelir beklediği halde, gelirlerinin önemli oranda arttığını vurguluyordu. Tüm olumsuzluklara rağmen Selanik acentesinin geliri 1895'te 139.094,05 frank, 1896'da 150.773, 15 frank, 1897'de ise 158.332,82 franka yükselmışti.²⁸⁷

Selanik acentesi Rene'nin şirketin gelirlerini artırmak için yaptığı çalışmaların olumlu sonuçlar vermesi üzerine Mesajeri yönetimi Selanik-İstanbul ticari hattını yeniden açtı. Mesajeri'nin Fransız hükümeti ile imzaladığı 1894 anlaşması ancak 1895'ten sonra yürürlüğe girebildi. Yapılan anlaşmayla Marsilya-Selanik-Dedeağaç-Çanakkale-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.²⁸⁸

Selanik hattında yapılan bu değişiklikler sayesinde 1900'lü yılların ilk dönemlerinde şirketin Selanik gelirleri önemli oranda arttı.²⁸⁹ Mesajeri ve Fraissinet kumpanyalarının dışında bir diğer Fransız nakliye şirketi olan Paquet Kumpanyası da Selanik Limanı'na uğramaya başladı. Bunun yanında diğer milletlere ait birçok nakliye şirketi de Selanik Limanı'na uğramaya başlamıştı. 1903'te Selanik Limanı'na uğrayan buharlıların yüzde 26,8'i Yunan, yüzde 20'si Osmanlı, yüzde 13,5 Avusturya, yüzde 7'si Fransız, yüzde 7,3'ü Rus, yüzde 7'si İngiliz bandıralı idi. 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.²⁹⁰

1900'lü yıllara gelindiğinde Selanik Limanı'nın mevcut kapasitesi limana yanaşan gemi trafiğini kaldıramayacak durumdaydı. Limandaki yoğunluk, limanın mevcut yapısında değişikliği zorunlu kılıyordu.

287 AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1896, 1897, Chapitre 2, Secreteriat.*

288 *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.

289 AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1902, 1904, Chapitre 2, Secreteriat.*

290 Yıldız, "Selanik Limanında Deniz Ticareti," s. 31.

dı. 1897'de Fransız Edmond Bartissol'a imtiyazı (Société Ottomane de Construction et d'Exploitation du Port de Se Salonique) verilen Selanik Limanı'nın inşası 1902'de tamamlandı. Selanik Limanı'nın modern bir yapıya kavuşmasıyla buharlılar rıhtıma yanaşma imkânı bulabildi.²⁹¹

Mesajeri'nin Selanik gelirleri 1904 yılına kadar artış gösterdi. Ancak 1904-1905 yıllarında tahıl rekoltesinin düşük olması ve hasat edilen tahılın çoğunluğunun yine yerinde tüketilmesi, şirketin ihracat gelirini önemli oranda azalttı. 1904'te Selanik Limanı'ndan, 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.²⁹²

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 nakliye şirketleriyle anlaşırken, bir kısmı da taze sebze ve yumurta ihracatını Marsilya'ya yapmak yerine, demiryolu ile Viyana'ya göndermeyi tercih ediyorlardı.²⁹³ Mesajeri'nin Selanik seferlerini azaltmasında, Fransız hükümetinin 7 Nisan 1902'de kabul ettiği Deniz Ticaret Yasasının 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.²⁹⁴

1908'den sonra şirketin gelirlerinde önemli bir artış yaşandı. Selanik acentesi Moisses & Fils'e²⁹⁵ göre Abdülhamid rejiminin sona ermesiyle Makedonya huzurlu günlerine kavuşmuştu. Yeni yönetim tahıl üretiminde

291 Geyikdağı, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914*, s. 164.

292 AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1904, Chapitre 2, Secreteriat*; Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş*, s. 60.

293 Fesch, *Abdulhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, s. 635-640.

294 *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.

295 AFL. 1997 002 4466, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Salonique, Rapport General de Service Exercice 1907, 1908, Chapitre 1, Personnel*.

eski ihtişamlı günlere dönmek için modern yöntemlerle tarım yapılmasını teşvik etti. Bölgeye Fransa ve İngiltere'den birçok uzman ve tarım makinesi getirtti. Yapılan değışiklikler kısa sürede sonuç verdi 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 ulaşabilsek de İstanbul baş acentesinin verdiği bilgilere göre Mesajeri'nin Selanik gelirleri 1909'da 82.871,35 frank iken, 1910'da 124.936,57, 1911'de 109.674,80, 1912'de ise 178.961,25 franka yükselmmişti.²⁹⁶

Mesajeri buharlılarının Selanik'e uğramaya başladığı 1852'den 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 ağıının değışime uğraması, bölgede başlayan 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 nakliye şirketlerini, bu farklı yapıya uymaya zorladı. Yabancı buharlı nakliye şirketlerinin pazar bulma yarışı her ne kadar Selanik'in art bölgelerinin, geleneksel tarım anlayışını, pamuk örneğinde görüldüğü gibi, Batı kapitalizminin ihtiyaçları doğrultusunda değışime uğratsa da Selanik, Balkan Savaşlarına kadar hiçbir Batılı devletin tam anlamıyla nüfuz kuramadığı ve kendine özgü dini ve geleneksel yapısını derinleştirerek muhafaza etti.

İstanbul

İstanbul, Asya'dan Avrupa'ya giden karayolu ve Karadeniz'den Akdeniz'e giden su yollarının kesiştiği bir noktada bulunduğundan, tarih boyunca önemli bir liman ve yük aktarma durağı oldu. Bu rol, kentin geliş-

²⁹⁶Mesajeri Maritim Kumpanyasının şirket arşivinde Selanik acentesinin 1908'e kadarki raporları mevcut olduğundan şirketin Selanik gelirleri hakkında bu tarihten sonraki bilgileri İstanbul acentesi raporlarından alabilmekteyiz. AFL. 1997 002 4404. *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, Chapitre 4, Trafic.*

mini 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.²⁹⁷

Kentin, önceleri "Altın Boynuz"²⁹⁸ 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. 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.²⁹⁹

18. yüzyıla kadar İstanbul Limanı üzerinden yürütülen deniz ticaretinin önemli ortaklarından biri de İngilizlerdi. Ancak İngilizlerin Levant bağlantıları bu yüzyılın sonlarına doğru azaldı. Bunda en büyük etken Levant ticaretini tekelinde bulunduran Levant Company idi. İngiliz tüccarların uzun zamandır verimsizliğinden şikâyetçi oldukları bu şirketin 1825'te dağılmasıyla İngilizlerin Levant ve İstanbul'daki faaliyetleri yeni bir sürece girdi.³⁰⁰

19. yüzyılın ilk çeyreğine kadar İstanbul ticaretinde ikinci sırada Fransızlar yer alıyordu. Marsilya üzerinde yoğunlaşan İstanbul ticareti her ne kadar Fransız İhtilali ve Napoléon savaşlarıyla kesintiye uğrasa da 1815'ten sonra yeniden hareketlenmeye başladı. Ayrıca Avusturya'nın da 1820'lere doğru İstanbul Limanı'ndaki etkinliği hızlı bir artış gösterdi. Öyle ki 1823-1824 arasında İstanbul Limanı'na uğrayan Avusturya bandıralı gemilerin (yelkenli) sayısı toplamda Fransız ve İngiliz bandıralı gemileri geçti. Bunun

297 *Liman Mecmuası*, S. 1, 15 Mayıs 1927, s. 2.

298 Alman Arkeolog P.A. Dethier, Boğaziçi'ne dair yazdığı eserinde Altın Boynuz hakkında şöyle demektedir. Boğaz'ın kıyılarında arka arkaya oluşturduğu koylar ya da körfezler arasında sonuncusu ve en çok bilineni Avrupa yakasında Suriçi ile Galata arasında karaların içine kadar sokulandır. Burası gerek boynuz biçimi ve gerekse kıyılarının zenginliği ve bir zamanlar barındırdığı, şimdi artık buharlı gemilerin kaçırıldığı balıkların bolluğu nedeniyle *Altın Boynuz* (*Chrysokeras*) denilen doğal limandır. P. A. Dethier, *Boğaziçi ve İstanbul* (19. Yüzyıl Sonu), (Çev Ümit Öztürk), Eren Yayıncılık, İstanbul 1993, s. 23.

299 Wolfgang Müller-Weinert, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, 2. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003, s. 1, 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.

300 M. Epstein, *The Early History Of The Levant Company*, Londra 1908, s. 38-39.

haricinde az sayıda da olsa Rusya, Hollanda, İsveç, Sardunya ve Napoli'ye ait tüccar gemileri de İstanbul Limanı'nda faaliyette bulunuyordu.³⁰¹

1830'lara kadar İstanbul'a uğrayan yabancı bandıralı tüccar gemilerinin tamamı irili ufaklı yelkenlilerden oluşuyordu. 1828'de Swift adlı ilk İngiliz buharlısının İstanbul Limanı'na gelişi, ticarete yeni bir dönemin başlangıcının habercisiydi. Nitekim bundan 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.³⁰² Bunun dışında Avusturyalılar da 1829'da kurulan Tuna Buharlı Nakliyat Şirketinin, *Argo* isimli ilk buharlısıyla, Tuna'dan hareketle İstanbul'a ilk deneme seferini 1834'te başarıyla gerçekleştirdi.³⁰³ İngilizlerin İstanbul-Trabzon arasında buharlı işletme girişimleri, Tuna Buharlı Nakliyat Şirketinin 1836'da Tuna'dan başlayarak Karadeniz üzerinden Trabzon ve İstanbul'a giden hatta düzenli seferlere başlatmasıyla son buldu.³⁰⁴

Fransızlar ise bu yarışa 1835 yılında kurmuş oldukları Deniz Posta Servisiyle (Le Service Maritime Postal de l'Etat) katıldılar. Posta şirketi, ayda üç defa olmak üzere, Marsilya ile İstanbul hattındaki ilk seferini, *Scamandre* adlı buharlısıyla 1837'de gerçekleştirdi.³⁰⁵ Aynı dönemde Fransız nakliyeciliğinin Akdeniz'deki önemli rakibi Avusturya Lloyd Kumpanyasının Trieste-İstanbul arasındaki ilk seferi ise (*Arciduca Ludovica* adlı buharlısıyla) 16 Mayıs 1837'ye rastlar.³⁰⁶ 1840'a gelindiğinde ise İstanbul'daki buharlı gemi rekabetine Ruslar da dahil oldu. Bir Rus şirketi; *Odesa*, *Crimée* ve *Chersonese* adlı üç buharlısıyla 1840'ta Odesa-İstanbul seferlerine başladı. 1845'te İngilizlerin

301 Weiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 93-94.

302 Weiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 95.

303 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.

304 Weiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 95.

305 *Moniteur Universel*, 24 Mart 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.

306 Giuseppe-Astori, *Il Lloyd Triestino*, s. 63; Keith Tranmer, *Austrian Post Offices Abroad*, Budd&Gillanti Pub., Sussex-1976, VIII. S. 14.

en büyük buharlı nakliye şirketi olan Peninsular & Oriental Kumpanyası, Liverpool-İstanbul ve Karadeniz limanları arasında yeni bir hat açtı.³⁰⁷

1840'lı yılların ortasına gelindiğinde birçok millete ait buharlı nakliye şirketi, İstanbul Limanı'nda ticari faaliyette bulunmaktaydı. Bunda şüphesiz 16 Ağustos 1838 Balta Limanı Anlaşmasıyla, Osmanlı sularında ticaret yapan tüm milletlerin eşit gümrük hakkına sahip olmasının etkisi büyüktü. Böylelikle bu anlaşmayla Osmanlı ekonomisinin dış ticarete açılması daha da kolaylaşmış oluyordu.³⁰⁸ 1846'da *Peninsular* buharlısıyla İstanbul'u ziyaret eden bir seyyah, İstanbul Limanı'nda Avusturya, Rus, İngiliz, Yunan, Amerikan vb. birçok ülke buharlısının demirlediğinden söz etmekteydi.³⁰⁹

İstanbul Limanı'nda buharlı gemi trafiğinin yoğunluğu artınca gündelik liman faaliyetlerinin belirli bir düzene oturtulması zorunluluğu ortaya çıktı. Avrupa'daki pek çok limandan edinilen tecrübeler doğrultusunda ilk liman tüzüğü 13 Nisan 1847'de ilan edildi.³¹⁰ Bu tüzüğe göre liman idaresi, limana girişte sıgılıkları, kayalıkları ve başkaca engelleri işaretlemek, deniz fenerlerini işletmek, sahra boşaltma ve yükleme yerleri belirlemekle mükellefi. Bunun yanında gemiler klavuzlar (klagozlar) nezaretinde taşıdığı yüke göre tespit edilmiş olan yerlerde demirleyeceklerdi. Tüzük ayrıca yangınlar ve fırtına sırasında alınacak önlemler, çöp indirme ve su alma yerlerinin tahsis edilmesi gibi birçok ayrıntı ihtiva ediyordu.³¹¹ Bu tüzük yıllar içinde artan gemi trafiği ve çağın gereklerine göre tekrar tekrar ek hükümlerle ıslah edildi.³¹² Nitekim 1847 tüzüğünden kısa bir süre sonra Fransa, İtalya ve Yunan liman tüzükleri incelenerek, 23 Mayıs 1852'de daha kapsamlı bir tüzük hazırlandı.³¹³

307 Weiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 98; *House of Commons, To Inquire into the Contract Packet Service, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, s. 23-24.

308 Pamuk, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, s. 29-31.

309 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.

310 Weiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 104-105; DMA, *Liman Nizamnamesi*, 3 Şaban 1268.

311 Baskıcı, 1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim, s. 102-103; DMA, *Liman Nizamnamesi*, 3 Şaban 1268.

312 DMA, Mektubi I, 335/31, 18 Mart 1880; DMA, 329/25, 18 Temmuz 1880; Tülay Duran, "Deniz Ticaretimiz," *BTİD*, S. 89, Haziran 2004, s. 86; *Düstur*, Matbaai Amire, İstanbul 1289, s. 502-503; *Risalat-ı Hukuk-ı Bahriye*, IV. Numara 9, Temmuz Hicri 1334, s. 389-390.

313 DMA, *Liman Nizamnamesi*, 3 Şaban 1268.

İstanbul Limanı'nda uluslararası gemi trafiğinin artmasıyla, uzak bölgelerde, bilhassa Hindistan ve Mısır'da ortaya çıkan, 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'ta Küçük Çekmece, 1866'da Beykoz'da kurulan karantina istasyonları takip etti. Ancak zamanla Beyrut, İzmir, Trabzon, Odesa gibi duraklarda karantina istasyonlarının kurulması ve gemilerin kontrolden geçerek pratika hakkına sahip olması İstanbul'daki karantina istasyonlarına olan ihtiyacı azalttı.³¹⁴

İstanbul Limanı'na uğrayan yabancı nakliye şirketlerinin, Fransız Posta Kumpanyası hariç, büyük bir kısmı, hem posta taşımacılığı hem de ticari faaliyette bulunmaktaydı. Fransız Deniz Posta Servisinin 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. Şirketin *Hellespont* adındaki buharlı gemisi Marsilya-İstanbul arasındaki ilk seferini 11 Temmuz 1846'da gerçekleştirdi.³¹⁵ 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 bire düşürdü.³¹⁶

Fransız Posta Servisi ve Rostand Kumpanyası, Fransa'nın Levant ile posta ve ticari ilişkisini karşılamaktan uzaktı.³¹⁷ Buna karşın Avusturya

314 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; Weiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 90.

315 Bois, *Armements Marseillais*, s. 63; Caty-Richard, *Armateurs Marseillais au XIe Siecle*, Cilt I, Marsilya Tic. ve San. Odası, Marsilya 1986, s. 27-28.

316 Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 13.

317 Couvenhes, *Les Messageries*, s. 58; Bois, *Armements Marseillais*, s. 63; Giraud, *Les Origines et L'evolution e la Navigation*, s. 37.

Lloyd ve İngiliz P&O Kumpanyası, İstanbul seferlerini 1840'ların sonuna doğru artırarak İstanbul bağlantılarını daha da pekiştirmişlerdi. İngiliz P&O Kumpanyasına ait buharlılar, Londra-İstanbul-Trabzon hattında ayda iki defa düzenli seferler yapıyorlardı. Adriyatik ve Tuna'dan gelen Lloyd buharlıları ise ayda dört defa İstanbul'a düzenli olarak uğruyorlardı. Bu sayede Büyük Britanya ve Avusturya, İstanbul ticaretinde, Fransızların bir hayli önüne geçtiler. 1846'da İstanbul Limanı'na giriş-çıkış yapan İngiliz bandıralı gemilerin tonajı, 504.805 ton, Avusturya bandıralıların 283.512 ton iken; Fransız bandıralı gemilerin tonajı ise 69.564 tondur.³¹⁸ Bu durum buharlı nakliye şirketlerinin ülke ticaretlerini etkilemede ne derece öneme sahip olduklarını göstermektedir.

Marsilya-İstanbul hattında işleyen Fransız buharlı posta servisi ve Rostand Kumpanyasının yetersiz yapılarıyla İngiliz P&O, Avusturya Lloyd gibi büyük nakliye şirketleri karşısında tutunmaları imkânsızdı. Nitekim 1850'ye gelindiğinde Fransız Deniz Posta Servisinin zararı 37 milyon frankın üzerindeyken,³¹⁹ Rostand Kumpanyasının durumu da parlak görünmüyordu.³²⁰

1851'de MM Kumpanyasının kurulmasıyla İstanbul hattında işleyen Rostand Kumpanyası ve Fransız Buharlı Posta Servisine ait buharlılar Mesajeri bandırası altında faaliyetlerine devam ettiler. Rostand Kumpanyasının İstanbul acentesi C. Beuf, aynı görevine MM Kumpanyası bünyesinde devam etti.³²¹ MM Kumpanyası, Levant'taki faaliyetlerinin yönetim merkez olarak İstanbul'u seçti. Bu nedenle şirketin Doğu Akdeniz hatları İstanbul merkezli olarak belirlendi.³²² 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 buluncaklardı. İki hattın dönüşü de yine aynı güzergâhtan olacaktı. Mesajeri'nin

318 *Annales du Commerce Extérieur, Autriche, Faits Commerciaux* N° 7, s. 7-8; Giuseppe-Astori, *Il Lloyd Triestino*, s. 63; *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins*, s. 34.

319 Girard, "Les Grandes Compagnies Maritimes sous le Second Empire," s. 107.

320 Bois, *Armements Marseillais*, s. 63.

321 Weiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 97.

322 AFL. 1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 1-2.

Rostandlardan aldığı *Hellespont* adındaki buharlı geminin, Eylül 1851'de ilk İtalya seferini gerçekleştirmesinden iki gün sonra³²³ 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.³²⁴ MM Kumpanyası sayesinde Fransızlar, İstanbul hattında diğer büyük nakliye şirketleriyle rekabet edebilecek yapıda bir şirkete kavuşmuş oldular. Böylelikle Fransızlar, İstanbul ticaretinde daha etkin bir hale gelmeye başladılar. Şirketin Marsilya-İstanbul ve İstanbul-Suriye arasında faaliyet gösterdiği ilk yılda yolcu ve emtia geliri 4.437.384 frank, giderler çıkarıldığında 1852 yılı boyunca elde edilen net kârı ise 1.665.444 frank idi. Bu rakam şirketin ve Fransız ticaretinin geleceği için umut vericiydi.³²⁵ Nitekim daha önce Marsilya-İstanbul arasında işleyen Fransız buharlı posta servisi daha ilk yılında 3 milyon frank zarar etmişti.³²⁶

Şirket buharlılarının Marsilya-İstanbul ve Levant hattında işlemeye başlamasından kısa bir süre sonra Kırım Savaşının başlaması ve bu savaşa Fransa'nın da katılması MM Kumpanyasının kaderini değiştirdi. Savaş sırasında MM Kumpanyası; asker, askeri mühimmat ve hasta taşınmasına yönelik Fransız Savaş Bakanlığı ile bir dizi anlaşma imzaladı. Bunun yanında Marsilya-İstanbul arasındaki seferler de artırıldı. Diğer yandan şirketin faaliyet ağına Karadeniz de eklendi. Mesajeri'nin 31 Mart 1855'te 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. Bu arada İstanbul'dan İskenderiye'ye olan seferler İzmir'den İskenderiye'ye olacak şekilde geçici olarak değişime uğradı.³²⁷

323 AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 5; AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Générale du 28 Mai 1853*, s. 3, Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 18-19.

324 Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s.162-163.

325 AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1853*, s. 5-6.

326 Couvenhes, *Les Messageries*, s. 51-52.

327 AFL. 1997 002 5242, *Convention du 31 Mars 1855*, s. 2-6; AFL. 1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1854*; AFL. 1997 002 5242, *Convention du 13 Juin 1854*.

Kırım Savaşı sırasında aynı şekilde İngiliz P&O Kumpanyasının hatları da değiştirildi.³²⁸ Dersaadet Fransız konsolosu, 17 Nisan 1854'te her ayın 10, 20 ve 30'unda İstanbul'dan Marsilya'ya düzenli seferler yapabilmek için Babıâli'den Mesajeri buharlılarının geceleyin boğazlardan rahat bir şekilde geçebilmesi için bir güzergâh belirlenmesi veya harp gemilerine özgü işaretlemlerden farklı olarak Tersane-i Amire'den belirlenecek bir geçiş alametinin verilmesine yönelik istekte bulundu. Babıâli, Fransız sefaretinin bu isteğini olumlu karşıladı.³²⁹ Mesajeri ve P&O kumpanyaları Kırım Savaşının lojistiğinde önemli rol oynadılar. Kırım Savaşı sırasında Mesajeri buharlıları İstanbul hattında, sivil ve askeri olmak üzere, önemli miktarda yolcu ve emtia taşıdı.

Tablo 23. MM Kumpanyasının Kırım Savaşında İstanbul ve Karadeniz hattındaki yolcu sayıları ve emtia gelirleri (1854-1856)

Marsilya-İstanbul ve Cephe arasında taşınan yolcu ve emtia				
Yıl	Yolcu		Emtia	
	Askeri	Sivil	Askeri	Sivil
1854	28.800	15.747	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 sırasında 2.000 subay, 60.000 asker ve personel, 15.000 at ve önemli miktarda askeri mühimmat taşıdı.³³⁰ Kırım Savaşının arifesinde İstanbul Limanı'na giren buharlı sayısı 1840'lardakine oranla üç kat artarken, bunların toplam tonajları dört kat artış göstermişti. Savaş sırasında ise askeri hareketlilikle birlikte bu trafik doruğa ulaştı ve buharlıların bir kısmı Karaköy mıntıkasında Tophane açıklarında, bir kısmı da Boğaz'ın yukarısında demirlemek zorunda kaldı.³³¹

328 Hovarth, *The Story Of Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, s. 90-91.

329 DMA. Şura-i Bahriye 16/162A, 17 Nisan 1854.

330 Hovarth, *The Story Of Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, s. 90-91.

331 Weiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 107-110.

Fransızların Kırım Savaşında Osmanlı safında yer alması, Fransız şirketlerine ve MM Kumpanyasına birçok kazanım sağladı. 1856'da Mesajeri İstanbul acentesi Jules Girette, şirket buharlılarının düzenli olarak yanaşacağı rıhtımın yoksunluğundan duymuş olduğu rahatsızlığı Babıâli'ye taşıdı.³³² Girette'nin rıhtım inşası isteği Babıâli nezdinde kabul gördü ve Babıâli, Mart 1857'de Galata'da Kireçkapı mevkiinde dok, antrepo, rıhtım ve iskele inşa etmesi için MM Kumpanyasına imtiyaz verdi. Ancak diğer nakliye şirketlerinin de böyle isteklerde bulunabileceği endişesiyle Mesajeri'nin inşa ettiği dok, antrepo, rıhtım ve iskeleyi, 25 yıllığına şirkete kiralamak şartıyla geri aldı. 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.³³³

Mesajeri, bir yandan İstanbul Limanı'ndaki alt yapı faaliyetlerini tamamlarken diğer yandan, savaş sırasında 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. MM Kumpanyası, bu hatların haricinde aynı yıl 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, Kireçkapı'da inşa edilen iskele şirket buharlılarının düzenli seferler yaptığı ana durak haline geliyordu.³³⁴

Kırım Savaşının 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 kum-

332 BOA. HR. MKT. 136/17, 17 Ocak 1856.

333 BOA. HR. MKT. 136/17, 17 Ocak 1856; İ. DH. 376/24867, 17 Nisan 1857; ŞD. 567/6, 25 Mayıs 1885; *Journal de Constantinople Echo de L'Orient*, 12 eme. Année, N. 975, 9 Nisan 1857; AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale*, du 28 Mai 1857, s. 24-27.

334 AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Générale du 31 Mai 1857*, s. II; AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Convention pour l'Organisation des Services Postaux dans la Mer Noire (Ligne du Danube et de Trebizonde) Modificative de la Convention du 28 Nov. 1854*, s. I; Adolphe Joanne-Emile Isambert, *Itineraire De L'Orient*, Librairie de L. Hachette, Paris 1861, s. 353.

panyalara mal tedarik eden yerel tüccarın zarar görmesinin rolü büyüktü.³³⁵ Ancak gümrük vergileri 1861'de yeniden düzeltilti.³³⁶

1863'te İstanbul Limanı'na giriş-çıkış yapan gemilerin toplam tonajları 3.675.486 idi. Bunun 570.854'ü buharlılara aitti.³³⁷ Buharlıların bir kısmı münferid tüccar buharlılarından oluşurken bir kısmı da İstanbul'a düzenli olarak uğrayan Mesajeri, Avusturya Lloyd, Rus Kumpanyası, Anvers Kumpanyası gibi nakliye şirketlerinden oluşmaktaydı. İstanbul'a uğrayan kumpanyaların toplam tonajının yüzde 33,77'si Mesajeri Maritim, 32,30'u Avusturya Lloyd, 27,32'si de Rus Buharlı Nakliyat Kumpanyasına aitti. Münferid tüccar buharlılarının toplam tonajının yüzde 70,92'si İngiliz, yüzde 9,62'si Rum, yüzde 5,82'si Belçika, yüzde 5,77'si Fransız geri kalanı da İtalyan ve diğer milletlerden oluşmaktaydı.³³⁸ 1860'lı yıllarda İstanbul'a düzenli uğrayan buharlı nakliye şirketleri içinde tonaj olarak MM Kumpanyası ilk sıraya yükselmışti.

1870'lere geldiğinde İstanbul Limanı'na düzenli ve düzensiz uğrayan buharlı nakliye gemilerinin sayısında ve tonajında büyük oranda artış yaşanırken, yelkenli gemilerin sayılarında ve tonajlarında büyük azalma oldu. 1872'de İstanbul Limanı'nda üç yerli 15 yabancı buharlı nakliye şirketi düzenli veya düzensiz seferlerde bulunuyordu. Mesajeri, Lloyd, Peninsular ve Rus kumpanyaları dışında Fransız Fraissinet³³⁹ (1870'te İstanbul'a uğramaya başladı), İngiliz Cunard Line, Papayanni Brothers (Liverpool), John Biby & Sons, London Steam Navigation, İtalyan Trinacria (Palermo), Royal Néerlandaise des Vapeurs du Levant kumpanyaları da İstanbul'a düzenli veya düzensiz olarak uğruyordu.³⁴⁰

1870'li yıllarda İstanbul Limanı'nda her yıl çeşitli büyüklükte 400-500 civarında gemi uğruyordu. Buharlıların rahat bir şekilde rıhtımlara

335 *Annales Commerce du Extérieur Publiées, Annales du Commerce Extérieur, No. 17. Turquie, Publiées par le Département de l'Agriculture et du Commerce 1860-1868, Paris 1869, s. 5-6.*

336 Şevket Pamuk, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2007, s. 31.

337 Collas, *La Turquie en 1864*, s. 249.

338 *Annales Commerce du Extérieur Publiées, Annales du Commerce Extérieur, No. 20. Turquie, Publiées par le Département de l'Agriculture et du Commerce 1860-1868, Paris 1869, s. 43.*

339 *Historique de la Compagnie Fraissinet, Reconstituée d'Après Documents d'Archives et Souvenir Personnels*, L'Imprimerie Générale de Provence, Marsilya 1976, s. 42.

340 Weiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 128-130; *Reports Relative to British Consular Establishments 1858 & 1871, Part III.*, Printed By Harrison and Sons, Londra 1872, s. 33.

yanaşabilmesi için bu sıralarda çeşitli çevrelerce liman projesi önerileri yapılmaktaydı. Limana ilişkin ilk proje 1872-1874 arasında Fransız mühendisi E. H. Gavand'a aitti. Gavand limanın güneyinde yani Mesajeri rıhtımlarının yanında büyük bir rıhtım yapmayı planlıyordu. Ancak limanın kumla dolma riski, projenin iptaline yol açtı. Daha sonra 1879'da Mişel Paşa'nın önyak olmasıyla,³⁴¹ 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 nakliye şirketlerini daha da avantajlı kıldı. Hatta Mesajeri yöneticileri, rıhtımda demirlemiş olan Aynalıkavak ismindeki Osmanlı karakol vapurunun, şirket buharlılarının hareket alanını sınırladığı gerekçesiyle, başka bir bölgede demirlemesini istemişlerdi. Eylül 1895'te rıhtıma ilk olarak MM Kumpanyasına ait Memphis buharlı gemisi yanaştı. Galata Rıhtımı'ndan sonra 1903'te Haydarpaşa Rıhtımı, 1909'da da Eminönü Rıhtımı tamamlandı.³⁴² Rıhtım çalışmaları 1914'e kadar aralıklarla devam etti. Sandalcı ve mavnacı esnafı Mesajeri buharlılarının rıhtıma yanaşmasına çoğu zaman engel olmaya çalıştılar.³⁴³ Rıhtımların inşası, mavnacılar ve gemi şirketleri arasında uzun süreli bir çatışmaya yol açtı.³⁴⁴

1870'li yıllarda İstanbul Limanı'ndaki gemi trafiği artmasına rağmen, gemilerin tonajında pek fazla artış olmadı. Limandaki yükleme-boşaltma tonajı 1871'de 5.483.518, 1875'te 4.969.301, 1880'de ise 6.040.692 ton idi. Bunda hiç şüphesiz 1876'da ortaya çıkan Balkan isyanları, 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı, akabinde Osmanlı Devleti'nin tahıl ambarı olan Romanya'nın kaybedilmesiyle İstanbul'un art bölgesinin daralmasının etkisi büyüktü. Bunun

341 BOA. ŞD. 567/6, 25 Mayıs 1885.

342 BOA. Y. MTV. 137/84, 27 Şubat 1896; Baskıcı, 1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim, s. 110; Weiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 137-140.

343 BOA. İ. ZB. 1/1312 Ra. 13, 14 Ekim 1894; İ. HUS. 26/1312 M 074, 21 Temmuz 1894; Mavnacıların mağduriyetinin giderilmesi 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.

344 Quatert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş*, s. 86-89.

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 Limanı'ndaki yükleme-boşaltma tonajlarının azalmasından Mesajeri İstanbul acentesi de nasibini aldı. Bilhassa Karadeniz ve Balkanlar'da aralıklarla yaşanan tahıl krizi Mesajeri'nin gelirlerini azalttı.³⁴⁵

Bunun yanında şirketin Fransız hükümeti ile yaptığı 15 Temmuz 1875 Anlaşmasıyla, Karadeniz hatları için aldığı sübvansiyonlar kaldırılarak, buradaki hatlar tamamen serbest ticaret hatlarına dönüştü. Şirketin daha sonra imzaladığı 30 Haziran 1886 Anlaşmasıyla ise İstanbul hattı da şirketin inisiyatifinde serbest ticaret hattı haline geldi.³⁴⁶

1880'li yıllara gelindiğinde şirketin İstanbul acentesinin gelirleri daha önceki yıllara oranla yükselme gösterdi. İstanbul acentesi M. Bentraud'un³⁴⁷ şirketin 1881-1883 arasındaki gelirleri ile ilgili verdiği rakamlar şöyleydi.

Tablo 24. MM Kumpanyası İstanbul acentesinin yolcu ve emtia gelirleri (1881-1883)

	Yolcu geliri (Fr.)	Emtia geliri (Fr.)	Toplam gelir (Fr.)
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 Hindicini ile de ticari ilişkileri mevcuttu.

345 *Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires 27 Mai 1876*, s. 17.

346 Thery, *Les Services Contractuels des Messageries Maritimes Devant la Crise Mondiale*, s. 12; Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 62; *Journal Officiel*, 8 Aout 1875, Seance du 23 juillet 1875, s. 6521; *Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires 27 Mai 1876*, s. 23.

347 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1881-1883, Chapitre 1, Personnel.*

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 hattından ibaretti.

İstanbul acentesinin diğer nakliye şirketleri ile rekabeti hatlara göre değişiklik göstermekteydi. Mesajeri acentesi Pire hattında Avusturya Lloyd ve İtalyan kumpanyalarıyla, Odesa hattında Rus nakliye şirketiyle, Suriye hattında Rus ve Hıdıviye şirketleriyle rekabet halindeydi. Avusturya Lloyd ve İtalyan şirketlerine ait buharlıların Teselya ve Pire hatlarına haftalık düzenli seferleri olmasına karşın MM Kumpanyasının aynı hatlara seferleri 15 günde bir yapılmaktaydı.³⁴⁸ İstanbul acentesi, bu hatlardaki gelirlerini artırabilmek için, Pire hattına ihtiyaca binaen ek seferler koydururken, 1883'te Teselya hattında işleyen tüm buharlı nakliye şirketleriyle güverte yolcuları için sabit fiyat uygulamasına yönelik bir anlaşma imzaladı.

Mesajeri acentesi, Trabzon hattında rekabet ettiği Avusturya Lloyd, Fransız Paquet, İdare-i Mahsusa ve Rus nakliye şirketleriyle 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 nakliye şirketi idi. 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 şirketi ile girdiği rekabetten dolayı Odesa hattında yıllık seferlerini 1883'te 49'dan 23'e düşürdü.³⁴⁹

İstanbul acentesi, aynı zamanda Rus şirketi ile Suriye hattında da rekabet halindeydi. Mesajeri buharlıları Suriye yolcularını İzmir üzerinden aktarmalı olarak taşıdığından yolculara cazip gelmiyordu. Ancak Rus Kumpanyasının İstanbul'dan Suriye hattına iki haftada bir doğrudan seferleri olduğundan yolcular, bilhassa güverte yolcuları, Rus buharlılarını tercih

348 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1881, 1882, Chapitre 4, Trafic.*

349 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic.*

etmekteydi. MM Kumpanyasının 1877-78 Osmanlı Rus Savaşından 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.³⁵⁰ Diğer yandan İstanbul acentesinin Tuna hattındaki gelirlerinin düşmesinde bir diğer etken de Fraissinet Kumpanyasının, Odesa hattında Rus şirketi ile rekabetinden dolayı, 1879'da bu hattındaki haftalık seferlerini Tuna hattına kaydırması³⁵¹ ve aynı şekilde başta İngiliz buharlılarının olmak üzere birçok nakliye şirketine ait buharlıların, Tuna'da faaliyet göstermeye başlamasıydı.³⁵²

Şirketin İstanbul-Marsilya hattındaki en önemli rakibi Paquet Kumpanyası idi. İstanbul Acentesi M. Benraud'a göre Paquet Kumpanyası, Mesajeri'nin Marsilya hattında her geçen gün iddialı bir rakibi haline gelmekteydi. Paquet Kumpanyası, İstanbul-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 indirimine gitmek zorunda kaldı. Mesajeri'nin Marsilya hattında rekabet halinde olduğu diğer nakliye şirketleri ise Fraissinet ve İtalyan şirketleriydi. İstanbul acentesi bu rekabetin önüne geçebilmek için 19 Ağustos 1882'de Paquet, Fraissinet ve İtalyan şirketleriyle 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 8 franka taşınırken, anlaşmadan sonra yünün tonu 7, ipeğin tonu ise 16 franka yükseldi.³⁵³

19. yüzyılın sonuna doğru İstanbul Limanı'nda gemi trafiğinin her geçen gün artmasına karşın, İstanbul'un art bölgesi daraldı. İhracatının önemli bir kısmı Balkan tahılından oluşan Mesajeri İstanbul acentesi, Romanya'nın

350 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, Chapitre 4, Trafic.*

351 *Historique de la Compagnie Fraissinet, Reconstitue d'Apres Documents d'Archives et Souvenir Personnels, L'Imprimerie Generale de Provence, Marsilya 1976, s. 44.*

352 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic.*

353 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, Chapitre 4, Trafic.*

kaybedilmesi ve Balkanlar'da aralıklarla ortaya çıkan isyanlar neticesinde bu bölgelerle bağlantılı gelirlerinin bir kısmını kaybetmiş oldu. Diğer yandan bu sırada İstanbul ve Anadolu'da ortaya çıkan Ermeni isyanları, İstanbul'un ekonomik yapısını olumsuz etkiledi. İstanbul acentesinin Anadolu dahilindeki ürün tedarikçilerinin büyük bir kısmı Ermenilerden oluşmaktaydı. Örneğin İstanbul acentesine emtia tedarik eden; Kassapian Kardeşler, Gülbenkian Kardeşler, Essefian, Uncıyan, Karagözyan, Mazlumıyan, Arslanian, Telfelyan, Basmacıyan gibi tüccarların hepsi Ermeni idi.³⁵⁴

Dolayısıyla Ermeni olayları sırasında 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 art bölgelerindeki hatlar için şirkete verilen sübvansiyonun kaldırılmasının da şirketin gelirlerinin düşmesinde etkisi büyüktü. Ancak İstanbul hattında kaldırılan sübvansiyon 14 Temmuz 1895 Anlaşmasıyla yeniden verilirken Karadeniz hattının serbest ticari hat olarak (yani sübvansiyonsuz) kalmasına devam edildi.³⁵⁵

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 Limanı'na uğrayan buharlı nakliye şirketlerinin sayısında büyük artış yaşandı. 1901-1912 arasında İstanbul ticaretinde İngilizler ilk sırada, Rumlar ikinci, 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.³⁵⁶ İstanbul acentesinin Osmanlı gümrük idaresinden aldığı verilere göre 1901-1912 arası İstanbul ticaretinin milletlere göre dağılımı ise şöyleydi:

354 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1911, Chapitre 4, Trafic.*

355 *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.

356 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.*

Tablo 25. İstanbul ticaretinin milletlere göre dağılımı (1900-1910)

Ülkeler	1900 %	1901 %	1902 %	1903 %	1904 %	1905 %	1906 %	1907 %	1908 %	1910 %
İngiliz	44,10	46,00	46,80	45,70	43,80	45,70	41,30	40,90	41,70	43,50
Yunan	13,70	13,90	14,60	16,20	17,30	16,40	15,50	16,80	17,70	15,30
İtalyan	8,20	8,50	8,10	7,00	7,00	5,50	4,90	4,50	5,80	6,20
Avusturya	7,20	7,80	8,00	7,80	9,00	7,60	8,30	8,30	9,20	9,70
Rus	8,00	6,00	5,40	5,50	5,10	6,30	7,00	7,80	7,00	6,40
Osmanlı	6,80	6,10	5,10	5,50	5,10	4,70	5,30	5,90	4,70	4,10
Fransız	3,10	3,00	3,00	3,20	4,00	3,80	4,00	4,30	3,50	3,30
Alman	2,10	2,90	2,80	3,30	3,10	3,80	3,80	5,00	4,00	3,70
İsveç, Norv.	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
Belçika	1,30	1,10	1,10	1,20	0,90	1,10	1,20	1,90	1,30	1,00
Romen	1,00	0,90	0,90	1,00	1,50	1,50	1,40	1,70	1,50	1,60

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 nakliye şirketlerinin sayılarındaki artışla birlikte rekabet daha da derinleşti. Mesajeri'nin rekabet halinde olduğu Avusturya Lloyd Kumpanyası, bu dönemde filosuna yeni buharlılar ekledi. 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 Lloyd, Bremer, Dampferlinie şirketleri de İstanbul ticaretine katıldılar. Bu sayede Almanlar, İstanbul ticaretinde Fransızların yerini aldılar. İstanbul ile Kuzey Avrupa liman kentleri arasında işleyen adı geçen Alman buharlı nakliye şirketleri ve İngiliz Atlas, Belçika A. Deppe, Danimarka Ste Unie des Bateaux a Vapeur a Copenhague gibi nakliye şirketlerinin İstanbul ticaretine katılmasıyla, 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.³⁵⁷ Bu nedenle şirketin İstanbul acentesi gelirlerinde uzun süre pek fazla bir değişim

³⁵⁷ AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1906, Chapitre 2, Secretariat.*

yaşanmadı. Nitekim İstanbul acentesinin 1901-1913 arası yolcu ve emtia gelirleri şöyleydi:³⁵⁸

Tablo 26. MM Kumpanyası İstanbul acentesinin emtia ve yolcu gelirleri (1901-1913)

Yıllar	Posta hattı gidiş-dönüş				Ticari hat gidiş-dönüş				Toplam
	Yolcu		Emtia		Yolcu		Emtia		Genel
	Sayı	Gelir (Fr.)	Koli	Gelir (Fr.)	Sayı	Gelir (Fr.)	Koli	Gelir (Fr.)	Gelir (Fr.)
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 yolcular daha ziyade güverte yolcularından oluşurken İstanbul'dan taşıdığı yolcuların üçte ikisi sınıf yolcularıydı. Acentenin 1908'den sonraki yolcu gelirlerinde önemli artışın olmasında 1908'de Avusturya'nın Bosna ve Hersek'i ilhak etmesiyle tüm Osmanlı limanlarında özellikle İstanbul Limanı'nda 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 denilmektedir: "Limanımızda bulunan Avusturya buharlıları hiç müşteri bulamadıkların-

³⁵⁸ AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, Chapitre 4, Trafic.*

dan ve bulamayacaklarını anladıklarından evvelki akşam boş boş İstanbul'dan kalkıp gitmişlerdir. Allah selamet versin.”³⁵⁹ Aynı şekilde 1910'da yapılan Yunan boykotunda, İstanbul ve diğer Osmanlı liman kentlerinde Yunan ticareti büyük zarar gördü. Boykottan etkilenen Destouni Yannoulato ve birçok Yunan nakliye şirketi, ticari faaliyetlerini Rus ve Osmanlı bandırası altında yürütmek zorunda kaldılar. Mesajeri'nin İstanbul acentesi Pican Fernand, bazı Yunan nakliye şirketlerinin komisyonculara daha fazla ücret ödeyerek boykot prangasından kurtulmak istediklerini belirtiyordu.³⁶⁰

Mesajeri İstanbul acentesi yolcu gelirlerinin önemli bir kısmı Osmanlı asker ve memurlarının taşınmasından gelmekteydi. İç isyanlar ve savaşların ardının arkasının kesilmediği bir dönemde imparatorluğun başkentinden uzak vilayetlere asker ve askeri mühimmatın taşınmasında devlet ve yerli nakliye şirketlerine ait buharlılar yetersiz kalmaktaydı. Mesajeri yönetimi her ne kadar bu yolcuların taşınmasına müspet bakmasa da Babıâli, MM Kumpanyasının İstanbul'dan tüm Osmanlı sahil vilayetlerine düzenli seferleri olduğundan bu türden taşımacılıklarda genellikle Mesajeri'yi tercih etmekteydi.³⁶¹ Bunun haricinde üst düzey devlet görevlileri, öğrenciler ve sürgüne gönderilenlerin bir kısmı da Mesajeri buharlıları tarafından nakledilirdi.³⁶²

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

359 Tanin, “Avusturya Vapurları,” No 74, 17 Ramazan 1326, 30 Eylül 1324, (13 Ekim 1908), s. 8.

360 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*.

361 Osmanlı resmi kayıtlarında bu tür birçok 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.

362 BOA. DH. EUM. THR. 94/8, 9 Ocak 1910; BEO. 1261/94534, 26 Ocak 1899; BEO. 1168/87594, 1 Eylül 1898; DMA. Yerli ve Enebi Vapurların Navlun Defteri R 1314; Aydın eşkiyasından yakalanan 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.

Lloyd ve Yunan bandıralı tüccar gemilerinin boykot edilmesinin önemli etkisi vardı. Diğer yandan Rum boykotunun hemen akabinde Trablus ve Balkan savaşlarının çıkması, İstanbul ticaretinde önemli payı olan Yunan, Romen, İtalyan ve Bulgar şirketlerinin İstanbul seferlerini azaltmalarına neden oldu. Bu durum MM Kumpanyasının gelirlerini önemli oranda artırdı. İstanbul acentesi Charles Dechaud'un ihracat gelirlerini artırmak için aldığı bazı önlemlerin de bunda payı 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.³⁶³

MM Kumpanyasının 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 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.³⁶⁴ 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 başlaması³⁶⁵ 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 Fraissinet Kumpanyası, Mudanya-Marsilya arasına 15 günde bir düzenli seferler koydu. Hemen akabinde aynı yıl Paquet ve Mesajeri kumpanyaları da Mudanya'ya düzensiz seferler yapmaya başladılar. İstanbul acentesi C. Dechaud'a göre

363 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1904, 1910, 1912, 1913, Chapitre 2, Secretariat.*

364 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.*

365 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1904, Chapitre 2, Secretariat.*

Mesajeri buharlılarının Mudanya ve Marmara'ya esnek seferler yapması, acentenin sadece ipek ihracatı değil aynı zamanda şarap ihracatı gelirlerini de önemli oranda artırmıştı.³⁶⁶ Marsilya ile ipek ticaretinin neredeyse tamamı Mesajeri ve Paquet kumpanyaları tarafından yapılmaktaydı. Paquet Kumpanyası ipek ihracatında çoğu zaman Mesajeri'den önde gelmekteydi.³⁶⁷

İmparatorluğun en kalabalık nüfusunu barındıran İstanbul'un ticareti daha çok 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.³⁶⁸ 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.³⁶⁹ Bu nedenle acentenin ithalat olarak gösterdiği ürünler, yalnız Osmanlı sınırları dışından değil aynı zamanda Osmanlı sınırları dahilinde herhangi bir vilayetten alınarak İstanbul'a taşınan ürünleri de içeriyordu. Mesajeri acentesinin İstanbul ithalatındaki en önemli pay un ve sığırdan geliyordu. 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 nakliye şirketleri İstanbul'a un taşımaya başladılar. İstanbul acentesi raporunda, şirketin dağınık halde bulunan depo ve mağazalarından, aynı zamanda rıhtımda demirleyen buharlılarından, çoğu zaman un çuvallarının çalındığını, her türlü güvenlik tedbirlerine rağmen, hırsızlığın önüne geçemediğini, çalınan unun bedelinin acente tarafından karşılandığından yakınmaktaydı. İstanbul'un un

366 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1012, Chapitre 4, Trafic*; Fesch, Abdulhamid'in Son Günlerinde İstanbul, s. 543-544.

367 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1911, Chapitre 4, Trafic*

368 Şevket Pamuk, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2007, s. 37.

369 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1907, Chapitre 2, Secretariat*.

ihtiyacının karşılanmasında önemli yere sahip dört büyük kumpanyanın 1909-1912 arası un ithalatı şöyleydi.³⁷⁰

	1909	1910	1911	1912
MM Kumpanyası	250.833 çuval	130.090 çuval	87.818 çuval	37.750 çuval
Paquet Kumpanyası	102.104 çuval	122.704 çuval	41.745 çuval	28.247 çuval
Fraissinet Kumpanyası	47.664 çuval	7.890 çuval	5.128 çuval	500 çuval
Alman Kumpanyası	42.139 çuval	5.461 çuval	3.975 çuval	–

1909-1910 arası İstanbul'un ithalatında Mesajeri Kumpanyası ilk sırada yer alıyordu. Ancak 1910'dan sonra Marsilya'daki işçi grevleri, Türk-İtalyan Savaşı, Balkan Savaşları ve Levant bölgesinde görülen salgın hastalıklar ve sair olaylardan dolayı acentenin un ithalatında düşüş yaşandı. Fransız nakliye şirketlerinin İstanbul'un ithalatındaki boşluğunu; 1911, 1912 yılında Rus ve Romen şirketleri doldurdu. Fransız nakliye şirketlerinin 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 çuvala yükseldi. Şirketin İstanbul acentesi C. Dechaud'a göre bir zamanlar Avrupa'nın tahıl ambarı olan Osmanlı İmparatorluğu artık un, sığır ve bazen de saman ithal eder bir duruma düşmüştü.³⁷¹ Bunda ardı arkası kesilmeyen isyanlar, savaşlar ve akabinde gelen toprak kayıplarının ve ülke içinde ihtiyaca yönelik olarak yapılan geleneksel tarımın Batı endüstrisinin ihtiyacına göre değişime uğramasının önemli payı vardı. Bunun yanında imparatorluk 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.³⁷² Yolcu ve emtia gelirleri dışında İstanbul acentesinin başka gelirleri de vardı. İmparatorluğun başkentindeki posta yoğunluğu şirket acentesine

370 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, Chapitre 4, Trafic*.

371 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 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1902, 1903, Chapitre 2, Secretariat*.

372 Liman Mecmuası, S. 1, 15 Mayıs 1927, s. 2-3.

önemli miktarda gelir sağlıyordu. Örneğin acentenin posta gelirleri 1908'de 309.000, 1909'da 368.000, 1910'da 477.000, 1911'de 601.650, 1912'de ise 814.000 frank idi. Bunun yanında acentenin yolcu ve emtia indirme, döviz kuru farkı gibi başka gelirleri de vardı. Aynı şekilde acentenin, kömür, trafik, hastane, tamir atölyesi, palamar atma bedeli, aydınlatma masrafı, işçi ve mavnacı maaşları ve sair birçok gideri de bulunuyordu. Diğer yandan acentenin yolcu ve emtia için simsar ve komisyonculara yaptığı ödeme de azımsanmayacak kadar yüksekti. Örneğin acentenin 1907-1911 arası elde ettiği 5.160.757,87 frankın yüzde 2.75'i simsar ve komisyonculara gitmişti.³⁷³ MM Kumpanyasının İstanbul Limanı'nda faaliyette bulunduğu 1852 yılından 1913'e kadarki 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 herhangi bir hatta olumsuz bir gelişme yaşandığında, bundan İstanbul acentesi, aynı şekilde İstanbul acentesinde bir sorun yaşandığında ise diğer acenteler etkilenecekti. İstanbul ticaretinde pek fazla rekabetin yaşanmadığı ilk dönemlerde şirketin gelirleri önemli oranda artış gösterdi. Ancak 19. yüzyılın sonları ve 20. yüzyılın başlarında İstanbul Limanı'nda rekabetin artması, Rusların Karadeniz ve Balkanlar'da nüfuz ve toprak kazanmasına karşın, Osmanlı Devleti'nin Balkanlar'da bulunan verimli tarım topraklarını kaybetmesi, ülke içinde meydana gelen 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 ralıp nakliye şirketleriyle ticari anlaşmalar yaparken, kimi zaman ihtiyaca binaen hatlarda esnek bir şekilde değişime gitti, bazen de fiyat indirimine giderek şirketin gelirlerini artırmaya çalıştı. Bu sayede, Fransız şirketler ve MM Kumpanyası, İstanbul ticaretinde nüfuz mücadelesi verdiler.

373 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, 1910, 1911, 1912, Chapitre 6, Comptabilite.*

KARADENİZ VE AŞAĞI TUNA'DA FRANSIZ TAŞIMACILIĞI VE MESAJERİ MARİTİM KUMpanyASININ ROLÜ

MESAJERİ MARİTİM KUMpanyASININ OSMANLI KARADENİZ
LİMANLARINDAKİ FAALİYETLERİ

Karadeniz 18. yüzyılın son çeyreğine kadar uluslararası ticarete kapalıydı. Oysa muazzam ticari değere sahip bu iç deniz bir yandan tarihi İpek Yolu'nun ve Anadolu'nun açık denizlere açılmasını sağlayan Trabzon, Samsun ve Batum gibi önemli liman kentlerini ve bakir art bölgesini, diğer yandan iç bölgelerinde dünyanın tahıl deposu addedilen zengin tarım arazilerini barındıran Kırım, Odesa ve Tuna Nehri vilayetlerini içine alıyordu. Yüzyılın sonunda Avrupa uluslarına ait ticari gemilerin bu iç denizde seyrüsefer serbestisi kazanması,¹ 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, sahilدار devletlere bırakılması İngiltere ve Fransa'nın çıkarlarına ters düşen bir durumdu. Zira Hindistan ve Uzakdoğu sömürgelerinin kapısı durumunda olan Doğu Akdeniz'de güven içinde ticaret yapabilmenin ön şartı, Karadeniz ve boğazların kontrolünden 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 dahil olmak için, devletçi-liberal teşebbüslere dair tartışmalar içinde bulunduğu bir süreçte, İngiliz, Avusturya, Rus ve Osmanlılara ait buharlı

1 Idris Bostan, "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliye Tüccarları," *Türklik Araştırmaları Dergisi*, S. 6, İstanbul 1991, s. 20-35.

nakliye şirketleri, uzun zamandır Karadeniz'de faaliyet göstermekteydiler. Fransızlar, Karadeniz sularında geç kalınmış sömürgeci rekabete ancak Kırım Savaşından sonra 1857'de MM Kumpanyasıyla katıldılar. Avusturya ve Rus şirketlerine karşı az sayıdaki buharlısıyla rekabet edemeyeceğini düşünen Osmanlı yöneticileri, siyasi yönden olduğu gibi ekonomik yönden de izlediği denge politikası gereği Fransız şirketler ve MM Kumpanyasının Karadeniz'de faaliyetlere başlamasını olumlu karşıladı.

AŞAĞI TUNA

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 beslenen² bu nehir, ortalama olarak kat ettiği 2.850 kilometrelik³ yol boyunca Almanlar, Slavlar, Macarlar, Sırlar, Bulgarlar, Romenler ve Türkler gibi birçok millete ait devletler ve devletçiklerin topraklarından geçerek Karadeniz'e ulaşır. Bu derece bir coğrafyanın arasından geçen Tuna'nın önemi buzlandığı dönem hariç tutulursa yılın her döneminde taşımacılığa elverişli doğal bir su yolu 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 sınırları içinde bulunan Demirkapılar'a⁴ 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 liman şehrinde 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 dökü-

2 G. Demorgny, *La Question du Danube*, Revue il Sirey, Paris 1911, s. 2-3.

3 Andre Allix, "Le Danube Jusqu'en 1939," *Les Etudes Rhodaniennes*, C. 17, N° 3-4, 1942, s. 93-94; "Tuna," *Ana Britannica*, İstanbul 1992, C. XXI, s. 221.

4 M. Emre Kılıçşan, "XVIII. Yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar İdaresi," *Karadeniz Araştırmaları*, S. 25, Bahar 2010, s. 59-76.

lür.⁵ Nehrin dört koldan Karadeniz'e dökülmesi boğazlardaki suyun derinliğini azalttığı gibi getirdiği alüvyonları deltaya bırakarak kum adacıklarının oluşmasına ve suyun yayılarak derinliğin azalmasına sebep olmaktadır. Bu nedenle ulaşımın en zor sağlandığı bölümlerden birini bu boğazlar oluşturmaktadır.⁶

Aşağı Tuna'ya karışan nehirlerin ağızlarında kuzeyde Ibrail, Kalas, Tulca, Sünne, Yergöğü, İsmail, Kili vs., güneyde Vidin, Lom, Niğbolu, Zıştovi, Rusçuk, Silistre ve Bozazköy gibi irili ufaklı birçok iskele kenti kurulmuştur.⁷ Tuna kıyısındaki bu şehirler, art bölgelerinde Balkanlar'ın 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 de üstlenmekteydiler.

Aşağı ve Orta Tuna'nın 15. yüzyılda tam olarak Osmanlı hâkimiyetine girmesinden sonra,⁸ Tuna Nehri, 18. yüzyılın sonuna kadar, Avusturya istisna, Osmanlı tüccar gemilerinin sefer yaptıkları, bir iç ticaret arteri haline geldi.⁹ Osmanlı Devleti, Aşağı Tuna'yı imparatorluk başkentinin tahıl ihtiyacını karşılamak, Orta Tuna'yı ise askeri amaçlara hizmet etmek amacıyla kullanmayı uygun gördü.¹⁰

1774'e kadar Tuna Nehri'nde sadece Avusturya ticaret yapabilme imtiyazına sahipken, bu tarihten sonra Rusya da bu hakka sahip oldu. Bunun üzerine Avusturya, Pasarofça Anlaşmasında elde ettiği Tuna'da ticaret yapma hakkını, 1784'te Babiâli'den aldığı bir senetle tekrar teyit ettir-

5 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, Marsilya 1861, s. 8-9.

6 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*.

7 İkinci, Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret, s. 2.

8 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.

9 Jean Duvernoy, *Le Regime International Du Danube*, Université de Grenoble, Faculté de Droit, These Pour Le Doctorat en Droit, Grenoble 1941, s. 39; *Avusturya Devleti Tebaasının Memâlik-i Osmaniye'de Ticaretlerine Dair Mevadd-ı Ahdiye Mecmuasıdır*, Darü'l-Tibaatü'd-devlet-i İmparatoriye, Viyana-1846, s. 5; Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri (Osmanlı İmparatorluğu Andlaşmaları)*, C.I., Ankara Üniv. Hukuk Fak. Yay., TTK Basımevi, Ankara-1953, s. 63; G. Demorgny, *La Question du Danube*, Revue il Sirey, Paris 1911, s. 54-55.

10 Suraiya Faroqi, "Krizler ve Değişim 1590-1699," *Osmanlı İmparatorluğu Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, Ed. Halil İnalcık, Donald Quataert, II, Eren Yayıncılık, İstanbul 2004, s. 611.

di. Avusturya ve Rusya'nın elde ettiği bu imtiyazı diğer devletler, bilhassa İngiltere ve Fransa, ancak 1838'den sonra elde edebildiler.¹¹

1830'dan sonra Balkanlar'ın, dolayısıyla Tuna'nın dış dünya ile olan ticaret hacminde hızlı gelişmeler görülmeye başlandı. Buharlıların deniz ulaşımında kullanılmaya başlanması ve Karadeniz'in tarafsızlaştırılması, Tuna boylarındaki şehirlerin ekonomik hayatını canlandırdı.¹² Tuna üzerinde ilk buharlı nakliyatı, Avusturya'nın 1829'da kurmuş olduğu Tuna Buharlı Nakliye 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 da İstanbul-Kalas arasında düzenli seferler yapmaya başladı.¹³

Tuna Buharlı Nakliye Şirketinden kısa süre sonra Avusturya Lloyd Kumpanyası, 1844'te İstanbul ile Tuna ağızlarındaki limanlara düzenli seferler yapmaya başladı, daha sonra bu seferlerini İbrail ve Kalas'a kadar uzattı.¹⁴ 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 kalıyorlardı. Buharlılarda bulundukları süre boyunca gümrük işlemleri, yemek ve diğer hizmetlerde fahiş fiyatlarla karşılaşılıyor ve zorluk çekiyorlardı. Buharlı nakliye şirketleri sayesinde Avusturya'nın Tuna ticaretinin artması, Osmanlı yolcu ve tüccar teknelerinin gelirlerini olumsuz etkiledi. Babıâli, Tuna Nakliye Şirketine karşı, önce gizli bir şekilde, daha sonra alenen, halkın Avusturya buharlılarına binmemesi, sadece Osmanlı bandıralı gemilerle yolculuk yapılması ve malların taşınması yönünde emirler gönderdi.¹⁵ Diğer yandan

11 Duvernoy, *Le Regime International Du Danube*, s. 39; Demorgny, *La Question du Danube*, s. 43, 71-72; 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 nehirden kendi bayrağı ile hiçbir engelle karşılaşmadan ticaret yapabile hakkı tanıyan bir ticaret senedi imzalandı. Cevdet, Tarih-i Cevdet*, I, s. 534.

12 Ekinci, *Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret*, s. 39.

13 Claridge, *A Guide Along the Danube, from Vienna to Constantinople*, s. 5.

14 *Annales du Commerce Extérieur, Autriche, Faits Commerciaux N° 3*, Publiées Par Le Ministère de L'Agriculture du Commerce et des Travaux Publics, Février 1843 a Février 1857, Paris 1857, s. 31-32. S. 70.

15 BOA. I. MM. 30/841, 19 Kasım 1842; İlhan Ekinci, *Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret*, s. 42.

da Tuna Nehri'nde işletilmek üzere İngiltere'den buharlı gemi satın almak için girişimde bulundu. Osmanlı Devleti bu hayaline ancak 1867'de kurulan Tuna Nehirler İdaresi'yle kavuştu.¹⁶ 1839'da İngilizler, Kalas ile İngiliz limanları arasında direk bir hat oluşturarak Aşağı Tuna buharlı nakliyatına katıldılar. Ancak İngilizler yolcudan ziyade emtia taşıdıkları ve İngiliz limanları ile Tuna kentleri arasında direk sefer yaptıkları için Avusturya buharlılarının Tuna'daki üstünlükleri devam etmekteydi.¹⁷

Tuna Nehri'nin uluslararası ticarete açılmasıyla, nehre kıyısı olan iskele şehirlerinde kısa sürede önemli değişimler yaşandı. Aşağı Tuna'nın en önemli iskele şehirleri İbrail ve Kalas'tı.¹⁸ Kalas'ın nüfusu 1829'dan önce 3.000-4.000, 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.¹⁹

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 yıl Kalas'ın ihracatı 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.²⁰ Aşağı Tuna'nın ihracatı, buğday, mısır, çavdar, arpa, keten tohumu, içyağı gibi ürünlerden oluşmaktaydı. Aşağı Tuna ithalatı ise ihracattan düşük olmasına rağmen dikkat çekici bir düzeydeydi. İngiltere ve Fransa bu pazarın en büyük ürün satıcılarıydı. İngilizler, Aşağı Tuna'ya, makine,

16 BOA. İD, 230/13830, 22 Nisan 1851 tarihli irade; İ. MM. 30/841, 19 Kasım 1842; İkinci, *Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret*, s. 42, 78.

17 *Ministre de la Marine et des Colonies, Revue Maritime et Coloniale*, Cilt 11, Librairie de Challamel Ainé, Paris 1864, s. 236-237.

18 AFL. 1997 002 5199, *Assemblée General du 28 Mai 1857*, s. 12.

19 *Ministre de la Marine et des Colonies*, s. 234-239.

20 *Annales du Commerce Extérieur 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.

demir, yağ, şeker, pamuklu kumaşlar, hırdavat gibi ürünler; Fransızlar; şeker, tabaklanmış deri, mum, sabun, kurutulmuş meyveler, şarap ve alkollü içecekler, konserve, yağ ve sair ürünler, Avusturya ise daha çok ayakkabı, kürk, porselen, cam, hırdavat, kırtasiye ürünleri, kibrit, sigara kâğıdı gibi ürünler satarlardı. İngiliz malları daha düşük fiyata satıldığından bilhassa kırsalda alıcı bulurdu.²¹

Tuna Nehri ile Fransa arasındaki ilişkiler bu derece canlı olduğu halde hiçbir Fransız buharlı nakliye şirketinin buraya seferleri yoktu. Sadece bazı dönemlerde birkaç tüccar buharlısının Tuna'ya girdiği görüldü. Tuna ile Marsilya arasındaki ticaret, Rum, İngiliz, İtalyan ve Avusturya bandıralı buharlı gemiler tarafından yapıldı. 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 işbirliği içinde, yaklaşık yüzde 30 kâr sağlayarak ticaret yapmaktaydı. Tüccarlar aynı zamanda büyük bir kurnazlık içinde köylüye hasat öncesi avans vererek tahıl yerinde alır ve depolara yerleştirirlerdi. Eflak ve Boğdan prensliklerinde/voyvodalıklarında dış ticaret genellikle Rumların tekelindeyken, bölge ticaretinde önemli paya sahip diğer bir millet olan Yahudiler ise daha çok perakende ticaret yapmaktaydılar.²²

Aşağı Tuna, buharlı nakliyatına 1850'de Ruslarda katıldılar. Expedition de la Nouvelle-Russie adlı nakliye şirketi 1850'de Rus limanları ile İstanbul, Kalas, İbrail, Sünne ve Reni arasında buharlı seferleri başlattı. Bunun yanında 1856'da kurulan büyük Rus Nakliye Kumpanyası (La Compagnie Russe de Commerce et de Navigation), Odesa'dan tüm Karadeniz, Aşağı Tuna, Yunan Adaları, Adriyatik Denizi, Marsilya, İtalya ve tüm Levant limanlarını içine alan geniş bir alanda faaliyet göstermeye başladı. Şirket, Odesa'dan Kalas'a haftalık düzenli seferler koymuştu.²³

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

21 *Ministre de la Marine et des Colonies*, s. 239-240.

22 *Ministre de la Marine et des Colonies*, s. 240, 253-254.

23 *Annales du Commerce Extérieur 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.

tüccarların Aşağı Tuna'nın zenginliklerini keşfetmeleri için önemli bir fırsat oldu. Henüz Kırım Savaşı sırasında 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.²⁴ Kırım Savaşı sırasında şirket buharlılarının büyük bir kısmı cephe gerisinde askeri mühimmat, asker, hasta ve yaralı taşımak için Fransız deniz kuvvetlerinin hizmetine girdiğinden, anlaşma eyleme dönüşemedi. Ancak şirket yönetimi Tuna Nehri'nde işletilmek üzere henüz 1854'te Fransız Bazin ve Perier Kumpanyasının 120 beygir gücündeki *Pharamond* adlı buharlısını satın aldı.²⁵ Bunun yanında 1852'de şirketin kendi atölyesinde inşa ettirdiği 120 beygir gücündeki *Le Pericles* adlı buharlı gemisi de Tuna hattına tahsis edildi. Bu iki küçük buharlı geminin balı (tirant d'eau) düşük ve dibi düz olduğundan, ikisi de Tuna Nehri'ne uyum sağlayacak yapıdaydı.²⁶ Kırım Savaşının (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 Kumpanyasının *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. Babiâli bu talebi olumlu karşıladı.²⁷ Mesajeri buharlısının ilk başarılı denemesini yapmasından birkaç ay sonra A de Fontenay kaptanlığındaki bir başka şirket buharlısı (muhtemelen *Pharamond*), Lyonlu işadamları 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.²⁸

24 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.

25 AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Convention Pour le Transport des Malades et Blesses de l'Armée*, s. 1-3; AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 31 Mai 1858*, s. 32.

26 Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 168; Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 38.

27 BOA. HR. TO. 319/9. 12 Temmuz 1856 tarihli Mesajeri Acentesi Jules Girette'den Hariciye Nazırı Fuat Paşa'ya yazılan mektup.

28 Raccagni, "The French Economic Interests in the Ottoman Empire," s. 360.

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 yıl toplam 4.077 yolcu taşıdı. Aynı yıl şirketin Tuna hattındaki emtia geliri 262 frankı askeri materyalden olmak üzere toplam 1.012.860 frank idi.²⁹ MM Kumpanyasının ilk yıl Aşağı Tuna'da elde ettiği başarı hakkında şirketin yıllık genel toplantısında şöyle denilmektedir:

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 düzeydedir. Bu yıl yaptığımız deneme seferlerinin ardından 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.³⁰

Bölgedeki Fransız konsolosları da aynı şekilde MM Kumpanyasının Tuna'ya düzenli seferler başlatmasının yöre halkı nezdinde heyecan ve memnuniyetle karşılandığını belirtiyordu.³¹ Fransız hükümeti, Tuna ticaretinde İngiliz ve Avusturya'nın üstünlüğünü kırmak istiyordu. Bilhassa Fransız mallarının yabancı kumpanyalar tarafından Tuna'ya taşınmasından rahatsızlık duyuyordu.³² Tuna'da Avusturya'nın tekeline kırmak için tüm Tuna Nehri boyunca incelemeler yapılması, prensliklerin ihtiyaç ve alışkanlıklarını karşılayabilmek için bölgeyi iyi tanıyan acentelerin gönderilmesi, depo ve

29 AFL. 1997 002 5199, *Assemblée General du 28 Mai 1857*, s. 29, 56.

30 AFL. 1997 002 5199, *Assemblée General du 28 Mai 1857*, s. 12.

31 *Ministre de la Marine et des Colonies*, Paris 1864, s. 260.

32 Raccagni, "The French Economic Interests in the Ottoman Empire," s. 360.

mağazalar, köprü ve iskeleler inşa edilmesi, kısacası buharlı taşımacılığında 27 yıl deneyime sahip olan Tuna Buharlı Nakliye Şirketi karşısında rekabet edebilecek uygun şartların yerine getirilmesi gerekliydi.³³

Sadece Aşağı Tuna'da faaliyet gösteren MM Kumpanyası ile Avusturya'nın Tuna'daki tekeli kırılabilmeyi imkânsızdı. Yukarı Tuna ticaretini 1830'dan beri tekelinde bulunduran Tuna Buharlı Nakliye Şirketinin düzensiz servisleri ve yüksek taşıma ücretleri tüccarların öfkeli tepkilerine neden oluyordu. Fransızlar, Avusturya'nın Yukarı Tuna'daki tekeli kırılabilmeyi için 1856'da Belgrad ile Kalas arasında düzenli seferler yapacak olan Tuna Fransız Kumpanyasını (Compagnie Franco Danubienne) kurdu.³⁴ Kumpanya buharlıları Aşağı Tuna'da bir yandan MM Kumpanyası ile, Mesajeri buharlılarının olmadığı durumda Rus Nakliye Kumpanyası ile aktarmalı olarak bağlantı kuruyordu. Bunun yanında Yukarı Tuna'da sefer yapacak olan bir başka Fransız nakliye şirketi de 1859'da Paris'te kuruldu. Fransız-Sırp Kumpanyası (Compagnie Franco-Serbe) adıyla kurulan şirket, altı buharlı gemisiyle çok düşük taşımacılık fiyatlarıyla Belgrad'dan hareketle, Bosna ve Sava üzerinden Kalas'a seferler yapmaya başladı.³⁵ Böylelikle Fransızların, buharlı nakliye şirketleri sayesinde tüm Tuna vilayetleriyle bağlantısı sağlanmış oluyordu.

MM Kumpanyasının Tuna'da düzenli seferlere başladığı sırada 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 Savaşının 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 müteşkil bir komisyonun idaresinde olacaktı.³⁶

33 *Ministre de la Marine et des Colonies*, Paris 1864, s. 260.

34 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.

35 *Ministre de la Marine et des Colonies*, Paris 1864, s. 260-261.

36 Carlo Rossetti, *Il Danubio Fiume Internazionale*, Milan 1937, s. 21.

Komisyunun 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 seferlerini sağlamaktır.³⁷ Komisyon, Tuna'da sefer yapan gemilerin tümüne eşit muamele edecekti. Komisyon ayrıca 14 hafif harp gemisinden müteşekkil bir güvenlik örgütüne de sahipti. Tuna Nehri, her ne kadar uluslararası bir komisyonun yönetiminde olsa da nehirdeki düzenleme ve denetimler İngiliz ve Fransızların kontrolündeydi.³⁸ Kırım Savaşından sonra Tuna Nehri'ndeki yeni yapılanma, Yukarı Tuna'da faaliyet göstermeye başlayan Fransız buharlı nakliye şirketlerinin de etkisiyle MM Kumpanyasının Aşağı Tuna'da, bilhassa İbrail ve Kalas'taki ticareti kısa sürede önemli oranda arttı. 1859-1863 arası MM Kumpanyasının Kalas ve İbrail ithalat ve ihracat şöyleydi:

Tablo 27. MM Kumpanyasının 1859-1863 arası Kalas ve İbrail'e ithalat ve ihracatı

	İthalat			İhracat		
	Kalas (Kg.)	İbrail (Kg.)	Toplam (Kg.)	Kalas (Kg.)	İbrail (Kg.)	Toplam (Kg.)
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.³⁹ Şirketin 1860'lı yıllarda Aşağı Tuna ithalatı daha çok

37 *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

38 Duvernoy, *Le Regime International Du Danube*, s. 62, 65-67; Allix, "Le Danube Jusqu'en 1939," s. 112.

39 Joanne-Isambert, *Itineraire De L'Orient*, Paris 1861, s. 36.

işlenmiş ve yarı işlenmiş ürünlerden, ihracatı neredeyse tamamen ham ürünlerden oluşuyordu. Aşağıdaki tabloda verilen 1863 yılı Kalas ithalat ve ihracatı bu ürünler hakkında genel bir fikir sunmaktadır. Buradaki ürünler aynı zamanda İbrail ve Tulca için de geçerlidir.

Tablo 28. MM Kumpanyasının 1863 yılı Kalas ithalat ve ihracatı

İthalat	Koli	İhracat	kilogram
Manifatura	656	Konserve et ve füme et	420.433
Merserize, şapka, ayakkabı vb.	389	İç yağı, tereyağı,	
		hayvansal yağ, peynir	20.472
Hırdavat, parfüm, ilaç, kırtasiye, silah	293	Deri ve ham deri	10.744
Mobilya, kristaller, piyano, bilardo	117	Mum ve sabun	61.351
Mum, sabun	3.315	Yün	78.244
Makine ve demir	1.884	Şarap, varil şarap, bira ve içki	3.293
Deri ve tabaklanmış deri	1.462	Un, bisküvi, fasulye, tahıl	123.780
Yağ, peynir, havyar, yiyecek	1.571	Değerli eşyalar (469.342 fr.)	–
Koloni ürünleri	770	Diğer ürünler	54.736
Meyve	1.270		
Şarap ve likör	344		
Değerli eşyalar (575.297 frank)	–		
Diğer ürünler	1.853		

Kaynak: *Ministre de la Marine et des Colonies*, Paris 1864, s. 262.

1860'lı yıllarda MM Kumpanyası, Aşağı Tuna'da Avusturya Tuna Buharlı Nakliyat Kumpanyası, Avusturya Lloyd, Rus Nakliye Kumpanyası ve İngiliz Greco-Oriental Kumpanyası ile rekabet halindeydi. Lloyd Kumpanyasının biri İstanbul'dan İbrail ve Kalas'a, diğer Odesa'dan İbrail ve Kalas'a olmak üzere haftada iki defa; Rus Kumpanyasının ise haftada bir defa Odesa'dan Kalas'a düzenli seferleri vardı. İngiliz Greco-Oriental Kumpanyasının haftada iki defa düzensiz seferleri vardı.⁴⁰ Bunun yanında Mesajeri'nin ise haftada bir defa İstanbul'dan Varna-Sünne-Tulca-Kalas ve İbrail'e düzenli seferleri bulunuyordu.⁴¹ 1863'te bu beş kumpanyanın Aşağı Tuna'da taşıdıkları ithalat ve ihracat miktarları şöyledir:

⁴⁰ *Ministre de la Marine et des Colonies*, Paris 1864, s. 262.

⁴¹ Joanne-Isambert, *Itineraire De L'Orient*, s. 36.

Tablo 29. Beş büyük kumpanyanın 1863 yılı Aşağı Tuna ithalat ve ihracatı

	İng. Greco-Orient. Kump.	MM Kump.	Lloyd Kump.	Avust. Tuna Nak. 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 nakliye şirketlerinin bölgeden ihraç ettiği belli başlı ürünler; buğday, un, mısır, arpa, çavdar, keten tohumu, içyağı, deri, peynir, kurutulmuş et, kereste ve benzerlerinden oluşmaktaydı.⁴² Buna karşın Fransız ve İngiliz nakliye şirketleri haricinde bölgede faaliyet gösteren diğer nakliye şirketlerinin Aşağı Tuna'ya sattığı ürünler farklılık göstermekteydi. Örneğin Rus Nakliye Kumpanyası, at koşum takımları, kışlık kıyafetler, çizme, çay, deri ve sair ürünler; Yunan nakliye şirketleri tabaklanmış deri, şarap, portakal ve kurutulmuş meyveler ithal ederdi.⁴³

Aşağı Tuna'da faaliyet gösteren yabancı buharlı nakliye şirketlerinin 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 Fuarıydı. Mecidiye Fuarı, Tulca şehrinin 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 m²'lik bir alan üzerinde yapılmış ve yaklaşık 40.000 kişi katılmıştı. Fuarda ithal ürünler çok yüksek fiyata alıcı bulurdu, bilhassa endüstri ürünlerinden yüzde 20 ila yüzde 25 arasında kâr sağlanırdı. Bölgenin uluslararası ticarete açılmasıyla sadece döviz kuru değişiminden önemli kâr elde eden bir kesim oluşmuştu. Bunların neredeyse tamamı Yahudiler idi. 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 frankı kabul edildi.⁴⁴

42 Gain, *Notes sur la Navigation, Entre Constantinople et Ibraila*, s. 27-28.

43 *Ministre de la Marine et des Colonies, Revue Maritime et Coloniale*, Cilt 11, Librairie de Challamel Ainé, Paris 1864, s. 252-253.

44 *Ministre de la Marine et des Colonies, Revue Maritime et Coloniale*, s. 242, 252-253.

Aşağı Tuna'da ticaret yapmanın birçok zorluğu vardı. Örneğin Tuna Nehri yılın belli dönemlerinde buz tuttuğundan ticari hayat bu sırada durma noktasına gelirdi. Buharlılar son seferlerini Aralık ayında gerçekleştirerek uygun bir limanda, buzlar çözülünceye kadar demirlerlerdi. Mesajeri buharlıları daha çok Tulca'da demirlerdi. Şirketin Tulca'da bir iskelesi, bir de 80 kadem boyunda dubası vardı.⁴⁵ Mesajeri, Kalas acentesinin verdiği bilgiye göre, Tuna Nehri'nde buzlanma genel olarak ocak ayı ortalarından başlar ve martın ilk haftasına kadar devam eder, ancak bazı dönemler üç aya kadar uzayabilirdi. Örneğin Tuna Nehri, 1840'tan beri görülmemiş bir şekilde, 10 Aralık 1879'dan 21 Mart 1880'e kadar buzlu kalmış bu sırada nehirdeki trafik tamamen durmuştu. Bunun yanında Tuna nehrindeki derinlik de dönem dönem değişiklik göstermekteydi. Nehrin, aylara göre ortalama derinliği şöyleydi:⁴⁶

	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

* Kadem: Metrenin üçte biri kadar olan uzunluk, İngilizcede Feet. 1 Feet=30,48 cm.; Fransızcada a Pied. 1 a Pied=30,48 cm.

Ticaret yapmak için gelen yabancı posta ve nakliye şirketlerine ait birçok buharlı gemi Tuna Nehri'nde batmıştı. Nehir boyunca biriken kum yığınları ve batık gemiler, nehirde sefer yapan gemiler için büyük tehlike oluşturmaktaydı.⁴⁷ İngilizler her yıl gemi hasarlarına ve batıklarına yüklü miktarda harcama yapmak zorunda kalırlardı. Ancak İngilizlerin bölge ticaretinden elde ettikleri muazzam gelirleri, onları kazalar karşısında cesaretlendiriyordu. Örneğin Lloyd Kumpanyasının 1860'ta Tuna hattına gönderdiği altı buharlının sadece ikisi hedefine ulaşabilmişti,

45 BOA. A. MKT. MHM. 398/62, 22 Ocak 1268.

46 AFL. 1997 002 4414, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1880, 1883, Chapitre 2, Secretariat.*

47 Gain, *Notes sur la Navigation, Entre Constantinople et Ibraila*, s. 16.

bunlardan biri de kuma oturmuştu.⁴⁸ 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 Babıâli'nin Tuna ağzlarında sefer zorluklarını gösteren bir çalışmasının olmamasını göstermekteydi. Halbuki şirketin yıllık genel toplantısında, *Pharamond*'un kaptanının sefer sırasında her zamanki güzergâhı kullanmadığı, dolayısıyla kazanın kaptanın hatasından kaynaklandığı belirtilmişti.⁴⁹ 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.⁵⁰ Tuna Komisyonu ve komisyona bağlı olarak işleyen fenerler idaresi birtakım önlemler alsa da bu kazaların önüne tam olarak geçilemiyordu. Fenerler idaresi gemicileri uyarmak için, duruma göre uyarı bayrakları ve flamaları çekerti. 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 geminin limana yaklaşmak üzere olup kılavuzunu gönderdiği anlamına geliyordu.⁵¹

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 nakliye şirketi Tuna Nehri'ne düzenli olarak uğramaya başladı. Aynı şekilde, Fransızların, dolayısıyla MM Kumpanyasının 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. Mesajeri yönetimi, Aşağı Tuna'da artan ticari ihtiyacı karşılamak amacıyla

48 *Ministre de la Marine et des Colonies*, Paris 1864, s. 261, 264.

49 AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 31 Mai 1858*, s. 32; Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 22.

50 AFL. 1997 002 4414, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1880, Chapitre 2, Secretariat*.

51 Gain, *Notes sur la Navigation, Entre Constantinople et Ibraila*, s. 8-12.

Tuna Nehri'nin yapısına uygun tonajı yüksek birçok yeni buharlı gemi inşa ettirdi.⁵² Bu gemilerden *Arethuse* 685, *Delta* 802, *Kopernic* ise 1.149 ton taşıma kapasiteli idi. Daha sonra bunlara *Aunis*, *Malapan* ve *Danube* isimli yüksek tonajlı buharlılar katıldı.⁵³ 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 buharlısıyla Tuna buharlı nakliye trafiğine katıldı. Fraissinet Kumpanyasının da Marsilya-İzmir-İstanbul ve Tuna arasında haftalık seferleri vardı.⁵⁴

1877-1878 Osmanlı Rus Savaşının 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 yıl yeni şirketler katılıyordu. 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 tekrar memleketlerine dönen liman işçilerinden oluşuyordu. Yunan kumpanyasından önce tüm bu yolcular Yunan Adaları'ndan Tuna'ya direk sefer yapan Lloyd buharlıları ve Pire üzerinden sefer yapan Mesajeri buharlılarıyla taşıyordu. Bunun yanında Fraissinet Kumpanyasının 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 (Tablo 30).⁵⁵

52 AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic*; *Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires 4 Juin 1864*, s. 8-9.

53 AFL. 1997 002 4414, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1883, 1886, Chapitre 2, Secretariat*.

54 *Historique de la Compagnie Fraissinet*, s. 44-45; Bois, *Armements Marseillais*, s. 17.

55 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 Toulcha, Rapport General de Service Exercice, 1882, Chapitre 2, Trafic*.

Tablo 30. MM Kumpanyasının 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*, 1882, 1887, *Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4414, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila*, 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, ispirto, koloni ürünleri; ihracatı ise buğday, mısır, yulaf, arpa, koza, un, fasulye, peynir, deri, yün, sığır gibi ürünlerden oluşmaktaydı.⁵⁶ Mesajeri buharlılarının İbrail ve Kalas'tan taşıdığı yolcular ise daha çok güverte yolcularıydı.⁵⁷

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 taşın-

56 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*.

57 AFL. 1997 002 4414, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila*, *Rapport General de Service Exercice 1887, Chapitre 4, Trafic*.

mazları 10.000 franka, denizcilik malzemeleri de 2.500 franka Rus Nakliye Kumpanyasına satıldı. Diğer yandan şirket, İbrail ve Kalas'taki taşınmazları hakkında Romanya hükümeti ile anlaşmazlık yaşıyordu.⁵⁸

Şirketin İbrail ve Kalas acentesi Malavasi, 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.⁵⁹ Acentenin her geçen gün azalan gelirlerine karşın ödediği kira bedelinin artması, Mesajeri'nin 1890'da Aşağı Tuna hattını kaldırmasıyla sonuçlandı. Şirketin yıllık genel toplantısında, Tuna hattının artık şirketin çıkarlarına uygun olmadığı belirtiliyordu. Şirket yönetimine göre, Aşağı Tuna hattı ancak özel bir ekiple işletildiği zaman, buradaki seferlerde başarı elde edilebilirdi. Mesajeri'nin Aşağı Tuna'daki gelirlerinin azalmasına karşın Fraissinet, Lloyd, Rus, Romen ve İtalyan Rubattino kumpanyalarının gelirleri büyük artış gösterdi.⁶⁰ 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 arasında haftalık düzenli seferler gerçekleştiriyordu.⁶¹

MM Kumpanyasının Aşağı Tuna'da faaliyetleri, şirketin adeta altın çağını yaşadığı Kırım Savaşından, 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbine kadarki dönem ve 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbinden sonra gerilemeye başladığı ve 1890'da seferlerini tamamen kaldırdığı dönem olarak iki mühim evreden

58 AFL. 1997 002 4414, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1886, 1887, Chapitre 2, Secretariat.*

59 AFL. 1997 002 4414, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1886, 1887, 1889, Chapitre 2, Secretariat*; AFL. 1997 002 4414 *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1880, 1886, 1888, 1889, Chapitre 1, Personel.*

60 *Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires du 30 Mai 1891*, s. 23; 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, Comptabilité.*

61 AFL. 1997 002 4414, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1886, 1887, Chapitre 2, Secretariat.*

oluşmaktaydı. Fransız şirketler ve MM Kumpanyası, Kırım Savaşının siyasi ve ekonomik kazançlarından, Osmanlı Devleti'nin diğer bölgelerinde olduğu gibi Aşağı Tuna'da da sonuna kadar istifade ettiler. Fransızlar her ne kadar Aşağı Tuna buharlı taşımacılığına Mesajeri ile geç girseler de, Osmanlı merkezi idaresinin zayıfladığı ve bölge ahalisinin alternatif bir nakliye şirketine ihtiyacı olduğu bir dönemde, Mesajeri'nin gelirleri katlanarak arttı. Bunda şüphesiz Tuna Nehri'ndeki trafiğin, bilhassa İngiliz ve Fransızların idaresinde yabancı nakliye şirketlerinin gereksinimlerine göre uluslararası bir komisyonca değişim ve dönüşüme uğraması ve yönetilmesinin de çok önemli yeri vardı. Diğer yandan Osmanlı idaresinin siyaseten olduğu gibi ekonomik bakımdan da 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 nakliye şirketlerinin lehine değişti. İkinci evrede şirketin bölgedeki gelirlerinin önemli oranda düşüş göstermesiyle, şirket yönetimi Aşağı Tuna'daki yerini halefi Fraissinet Kumpanyasına bırakmak zorunda kaldı.

SAMSUN VE ÇEVRESİ

Samsun, 19. yüzyıla kadar Orta Karadeniz ve Anadolu ürünlerinin İstanbul'a nakledildiği, doğuya yapılan seferlerde asker ve mühimmat sevkinin gerçekleştirildiği, bir iskele kenti konumundaydı.⁶² Samsun Limanı, Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması sonrası Anadolu'nun çıkış kapısı haline geldi. Bilhassa Amasya, Tokat, Kayseri, Elazığ, Sivas ve Diyarbakır'a kadar uzanan bölgelerin ihrac 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.⁶³

Karadeniz, her ne kadar hukuken 18. yüzyılın sonlarına doğru uluslararası ticarete açılma da, Karadeniz'in gerçek anlamda uluslararası bir hüviyet

62 Nedim İpek, "Samsun Demiryolu," *Geçmişten Geleceğe Samsun, Samsun Büyükşehir Belediyesi*, Samsun 2006, s. 283.

63 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.*

ve işlerlik kazanmaya başlaması ancak 1830'lu yıllarda buharlı gemilerin bu iç denizde sefer 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.⁶⁴ Daha önemli bir başka olay ise 1836 baharında *Essex* adlı İngiliz buharlısıyla Trabzon'a gelen bir grup İngiliz işadaminin İstanbul ile Trabzon arasında buharlı işletmek üzere sözleşme imzalamasıydı. Bu tarihten sonra *Essex* buharlısı her 15 günde bir İstanbul-Samsun ve Trabzon arasında düzenli seferler yapıyordu, aynı yılın eylül ayında *Crescent* adlı diğer bir İngiliz buharlısı daha seferlere başladı.⁶⁵ 1833'te ise Avusturya Tuna Buharlı Nakliye Şirketinin *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.⁶⁶

Karadeniz buharlı taşımacılığına 1839'dan sonra Osmanlı Devleti de katıldı. 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 katılmasıyla, 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.⁶⁷ 1845'te İstanbul-Samsun-Trabzon hattında işleyen iki Osmanlı gemisinin çarpışmasıyla Trabzon seferleri geçici olarak kaldırıldı. Seferlerin kaldırılması halk ve tüccarlar arasında üzüntüye sebep oldu.⁶⁸ Zira bu sırada limanlarda biriken malların İstanbul'a taşınması aksamış, tüccar da mağduriyetini

64 Weiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 84-95.

65 Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Routes," *International Journal of Middle East Studies*, C. 1, No. 1, (Jan 1970), s. 19-20. ss. 18-27.

66 Claridge, *A Guide Along the Danube, from Vienna to Constantinople*, s. 5.

67 Mübahat Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi," *Çağın Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1915, s. 166.

68 Özgür Yılmaz, "XIX. Yüzyıl Trabzon'unda Buharlı Gemi Taşımacılığı ve Deniz Ticareti," *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV.*, Trabzon 2012, s. 291.

Babiâli'ye iletmişti. Bunun üzerine Babiâli, 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.⁶⁹

1840'lara gelindiğinde üç büyük buharlı nakliye şirketine ait altı buharlı İstanbul-Samsun-Trabzon arasında düzenli seferler yapıyordu. Bunlardan biri 1845'te Karadeniz'de Tuna Buharlı Nakliye Şirketinin yerine geçen Avusturya Lloyd Kumpanyasının her 15 günde bir Trieste'den hareketle İzmir, İstanbul, Sinop, Samsun ve Trabzon'a giden düzenli seferleri vardı. Diğerleri yine aynı tarihte *Achille*, *Duke*, *Carnivall* ve *Jaque* adlarında dört büyük buharlısıyla Liverpool-İstanbul-Samsun-Trabzon arasında direk seferler yapmaya başlayan Peninsular & Oriental Kumpanyasıydı.⁷⁰

Üçüncüsü ise Osmanlı bandıralı bir Ermeni Kumpanyasıydı. Bunların haricinde Rus Nakliye Kumpanyası buharlıları da 1840'ta Karadeniz'de sefer yapmaya başlamıştı. Ancak bu nakliye şirketi sadece Odesa ile İstanbul arasında ve Karadeniz'in kuzeyinde bulunan Rus liman kentleri arasında işliyordu.⁷¹

Genelde Karadeniz, özelde ise Samsun'un ticaret hacminin her geçen gün artmasıyla, birçok devlet Samsun'da konsolosluk açmaya başladı. Bu konsoloslar genelde tüccar ve nakliye şirketlerinin acentelerinden oluşmaktaydı. 1850'lere kadar Fransızların hem siyasi hem de ekonomik yönden Samsun ile siyasi bağlantıları yoktu. İngiliz konsolosları aracılığıyla faaliyetlerini yürütmekteydiler. Fransa'nın resmi buharlı posta şirketi 1837'den beri Marsilya ile İstanbul arasında düzenli seferlerine devam etmekteydi. Ancak bu şirket finansal bakımdan 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 konsolosluğunun açılmasının gerektiğini belirtiyordu. Clairambault, ayrıca şunları da belirtmekteydi:

69 Tütel, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, s. 33-35.

70 House of Commons, *To Inquire into the Contract Packet Service, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, s. 23-24; *Annales du Commerce Extérieur, Autriche, Faits Commerciaux* N° 5, s. 143; Hovarth, *The Story Of Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, s. 9-10.

71 Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 98; *Annales du Commerce Extérieur, Autriche, Faits Commerciaux* N° 5, Paris 1857, s. 96.

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 Şirketinin buharlı gemilerinin Karadeniz’de seferlere başlaması gündeme geldi, bundan dolayı Samsun’da bir viskonsülük kurulmasının gerekliliği ortadadır.⁷²

Daha önce bahsedildiği üzere bu sırada Rostand Kumpanyası filusunda 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 Kumpanyasının Karadeniz’e açılma girişimi de başarıya ulaşamamıştı.⁷³

Fransızların Karadeniz’de buharlı taşımacılığına katılma hayali ancak 1850’lerde MM Kumpanyası ile gerçekleşti. Mesajeri’nin ilk hatları 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 yapmaktır. Şirketin faaliyete başlamasından kısa bir süre sonra Kırım Savaşının patlak vermesi, Mesajeri’nin Karadeniz’e açılma hayallerini gerçekleştirmek için önemli bir fırsat oldu. Savaş sırasında şirketin filosundaki buharlıların büyük bir kısmı Fransız deniz kuvvetlerinin hizmetine verildiğinden, şirket buharlılarının cepheye asker ve askeri mühimmat taşıma ihtiyacı hasıl oldu. Bunun üzerine şirketin faaliyet ağı Karadeniz’e kadar genişledi. MM Kumpanyasının Karadeniz’de servis ağlarının genişlemesine yönelik Fransız hükümeti ile yaptığı ilk anlaşma 25 Şubat 1854’te imzalandı. Daha sonra İstanbul’dan tüm Kırım sahillerine asker taşınmasına yönelik 31 Mart 1855’te ek bir anlaşma imzalandı.⁷⁴

MM Kumpanyası, henüz Kırım Savaşı devam ederken 28 Kasım 1854’te faaliyet alanını Trabzon’a kadar genişleten bir başka anlaşmayı

72 Yılmaz, “Arşiv Belgelerinde Samsun: Şehirde Fransız Konsolosluğunun Kurulması ve Şehrin Durumu” *Samsun Sempozyumu 2011*, Samsun 2011, s. 7.

73 Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 166-168; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 58.

74 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; AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales, Convention Pour l’Extension des Services Postaux*, Le 25 Fevrier 1854, s. 3.

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 daha da kısaldı. Ancak anlaşmanın resmen onaylanması 29 Mayıs 1857'de oldu. Mesajeri yöneticileri bu anlaşmalarla istediği imtiyazların çoğunu elde etmişti.⁷⁵

Kırım Savaşı nedeniyle şirketin İstanbul-Trabzon seferleri ancak 1 Temmuz 1857'de başlayabildi.⁷⁶ 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.⁷⁷ Şirketin daha sonraki Samsun acentelerinin çoğu da aynı zamanda Fransız konsoloslu olarak hizmet verdiler. Bunlar M. Doulet (1861-1888), Spadora (1888-1905), Henri Constanze (1895-1905) ve daha sonra Oliver Delzans idi.⁷⁸

Mesajeri yönetiminin yıllık genel toplantısında Karadeniz hattı için şöyle denilmektedir:

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 büyük bir yolcu trafiği vardır.⁷⁹

MM Kumpanyasının Trabzon hattında düzenli seferlere başlamasını ve başta Samsun, Trabzon olmak üzere birçok acenteler açmasını Babiâli, memnuniyetle karşıladı. Bu maksatla İnebolu, Sinop, Samsun,

75 AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales, Convention Pour l'Extension des Services Postaux, Le 25 Fevrier 1854*, s. 3-4; Cervati, *Guide Horaire General International Pour le Voyageur en Orient, Constantinople*, Paris 1909, s. 245-255.

76 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.

77 Yılmaz, "Arşiv Belgelerinde Samsun," s. 7.

78 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1882, 1886, 1888, 1890, 1895, 1905, 1910, Chapitre 1, Personnel*.

79 AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1857*, s. 12.

Ordu ve Giresun kaymakamlıklarına emirnameler göndererek, Mesajeri acentelerine gerekli yardımın ve hürmetin gösterilmesini istedi.⁸⁰

Kırım Savaşından sonra Samsun Limanı'na uğrayan buharlıların sayısındaki artışa paralel olarak limandaki ticari hareketlilik de önemli oranda arttı. Bunda Avrupa'da tahıl ihtiyacının artmasının önemli payı vardı. Zira Samsun'un art bölgeleri, çok geniş ve bereketli tarım arazilerine sahipti. Ancak diğer bölgelerde olduğu gibi Samsun'un da art bölgeleriyle bağlantısı çok zor şartlarda sağlanıyordu. 1880'lere kadar Samsun'u Amasya ve Sivas'a bağlayan doğru dürüst bir şose bile yoktu. Diğer yandan 1860 ve 1870'li yıllarda Samsun Limanı'nda gemi trafiğinin çok fazla artmasıyla modern bir liman ihtiyacı ortaya çıktı.⁸¹

Samsun Limanı'na uğrayan buharlılar genellikle açıkta demirler, kayıkçı ve mavnacılar aracılığıyla limandaki yolcu ve emtia gemiye taşıırdı. Limandaki trafiğin artmasına paralel olarak kayıkçı ve mavnacıların sayısında da çok fazla 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 gösterdi⁸². Samsun Limanı'nda dalgaları engelleyecek bir dalgakıranı olmadığından, limanın bazı bölgeleri çoğu zaman kumlarla dolar ve kullanılmaz hale gelirdi.⁸³

80 BOA. HR. MKT. 198/8, 26 Za 1273 (18 Temmuz 1857); Babıâli 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.

81 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1882, Chapitre 4, Trafic.*

82 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1888, Chapitre 6, Comptabilité.*

83 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.*

Bu yetersizliğe karşın 1870'lerin sonlarına gelindiğinde limandaki yabancı gemi trafiği daha da artmıştı. Lloyd buharlıları haftada bir gün Samsun Limanı'na uğramaya başlamıştı. Keza Rus Nakliye Kumpanyası da düzensiz olmakla beraber çok sık uğruyordu. İngiliz tüccar buharlılarının Londra ve Liverpool'dan Samsun'a direk seferleri vardı. Bunun yanında ikinci bir Fransız buharlı nakliye 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 düzenli ve hızlı seferler başlattı. Mesajeri ise Trabzon hattını 1886'da Batum ve Poti'ye kadar uzattı.⁸⁴

Her geçen gün daha fazla yabancı buharlı nakliye şirketlerinin Samsun Limanı'na uğraması limandaki rekabeti daha da artırdı. Samsun'da bulunan kumpanya acenteleri bu rekabetten zarar görmemek için 1880'lerin başında sabit fiyat uygulanmasına yönelik bir anlaşmaya vardılar.⁸⁵

Paquet Kumpanyasının Samsun'a uğramaya başlamasıyla Mesajeri'nin Marsilya-Karadeniz arasında kurmuş olduğu nakliye tekeli kalkmış oldu. Samsun-Marsilya arasındaki emtia trafiğinin büyük bir kısmını Paquet Kumpanyası yapmaya başladı.⁸⁶ Rus Kumpanyası da Samsun ile Marsilya arasında düzenli seferler başlatmıştı. Bunun üzerine MM Kumpanyası, ticari faaliyetlerini daha çok 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 Nakliye Kumpanyası, Mesajeri'den daha avantajlı durumdaydı. Zira bu kumpanyaların seferleri daha fazla ve hızlıydı.

Samsun Limanı'na uğrayan Fransız nakliye şirketlerinin artmasıyla beraber Fransızların Samsun ticaretindeki payları da önemli oranda arttı. 1882 yılında Samsun Limanı'ndan yapılan toplam ticaret 16 milyon franktı,

84 *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; Bernard Bernadac-Pierre Gallocher, *Histoire de la Compagnie de Navigation Paquet*, Marsilya 1989, s. 31-32.

85 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1882, Chapitre 2, Secretariat*.

86 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1882, 1886, 1887, Chapitre 4, Trafic*.

bunun 5,5 milyonu ithalat, 11,5 milyonu ise ihracattı. Bu ticaretin yaklaşık 3 milyon frankı Marsilya ile yapıldı.⁸⁷ 1883'te ise Samsun'un ithalatı 15 milyon franka, ihracatı ise 15.238 franka yükseldi. 1883 yılı Samsun ticaretinin 1/4'ü Marsilya ile yapıldı. Ancak, Samsun ve Marsilya arasında faaliyet gösteren nakliye şirketlerinin sayısının artması Mesajeri'nin Samsun gelirlerini önemli oranda etkiledi. Mesajeri'nin Samsun acentesinin yolcu ve emtia gelirleri, 1880'li yıllarda dalgalı bir seyir izledi. Samsun acentesi'nin 1882'de yolcu ve emtia geliri 212.302 frank iken daha sonraki yıllarda önemli düşüşler gösterdi.⁸⁸

Tablo 31. 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 çok ihracattan sağlanıyordu. 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 Samsun'un art bölgelerinden gelirdi. 1882'de Samsun'da da kurulan Tütün Rejisiyle (Socite de la Regi) bölgede üretilen tütün bu şirketin tekeline alındı. Tütün üreticileri ise kaçakçılık yoluna giderek bu şirketin tekeliini delmeye çalıştılar. Bu nedenle rejî ile tütün kaçakçıları arasında bitmek tükenmek bilmeyen uzun süreli bir mücadele başladı.⁸⁹ Rejî idaresinin kurulmasıyla Samsun ve civarında

87 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, Chapitre 2, Secretariat.*

88 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1882, Chapitre 6, Comptabilite.*

89 Quaterd, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş*, s. 27-30.

tütün üretimi önemli miktarda arttı. 1887 yılında bölgedeki tütün üretimi 4-5 milyon kilograma ulaşmıştı.⁹⁰ 1890'larda sadece tütün ihraç etmek için Hollanda ve Mısır nakliye şirketleri Samsun Limanı'na uğruyorlardı. 1895'te Samsun'dan Mısır'a 1.058.350 frank değerinde tütün ihraç edildi, aynı şekilde Hollanda'nın Samsun Limanı'ndan yaptığı ve büyük bir kısmı tütün olan ihracatın bedeli 213.000 franktı.⁹¹ MM Kumpanyasının Samsun'daki yegâne emtia tedarikçilerinden biri de tütün rejisiydi.⁹²

Mesajeri buharlılarının Samsun'a taşımış olduğu ithal emtia ise genelde işlenmiş ve yarı işlenmiş ürünlerden oluşurdu. Bu ürünler, işlenmiş bakır, demir çubuk, işlenmiş deri, pamuklu ve yünlu kumaş, ipek, hırdavat, merserize, çivi, kalay, kolonyal ürünler, kahve, şeker, biber ve sair ürünlerden oluşmaktaydı.⁹³

Samsun ithalatında genellikle ilk sırada İngilizler bulunuyordu. 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 yüzde 80'i Paquet Kumpanyası, yüzde 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 yıl 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

90 Necdet Çamaş-Dursun Kurt-Ahmet Kinay, "Canik Sancağı'nda Tütün ve Rejisi" *Samsun Sempozyumu* 2011, Samsun 2011, s. 5.

91 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.*

92 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1912, Chapitre 4, Trafic*; Melda Yaman Öztürk-Nuray Ertürk Keskin, "Tütün Sektöründe Yabancı Yabancı: Reji Deneyimi Işığında Bugünü Anlamak," *Çalışma ve Toplum*, S.2, 2013, s. 91-118.

93 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.*

(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. 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. 1891'de Samsun'un genel ihracatı, 75.000 tona yükselirken, 17.500 tonu Marsilya'ya yapıldı. 1891 yılında dört kumpanyaya ait acentelerin yolcu ve emtia gelirleri şöyleydi.⁹⁴

	Yıl içi sefer sayısı	Toplam gelir
Lloyd Kumpanyası	52	178.420 (Fr.)
Mesajeri Maritim Kumpanyası	30	162.651 (Fr.)
Paquet Kumpanyası	33	156.658 (Fr.)
Rus Nakliye Kumpanyası	52	151.608 (Fr.)

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 çok, Samsun'un art bölgelerinden İstanbul'a gitmek üzere gelen mevsimlik işçilerden oluşmaktaydı. Bunlar bahar ve yaz sezonunda İstanbul'a giderek hamallık, sandalcılık ve mavnacılık yaparlar, yeterince birikim yaptıktan sonra sonbaharda memleketlerine dönerlerdi. Diğer yolcular ise değişik inançlara sahip hacılar, askerler ve kamu görevlilerinden oluşurdu.⁹⁵ Güverte

94 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1883, 1886, 1887, 1891, Chapitre 4, Trafic.*

95 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1882, 1886, Chapitre 4, Trafic.*

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 Limanı'na 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 içinde onlarca buharlı Samsun Limanı'na uğrarken, takip eden haftada yalnızca birkaç şirket uğradı. 1886'ya kadar bu hataya Mesajeri ve Paquet kumpanyaları da düşmüştü. Zira pazar günleri Mesajeri buharlılarının limana yanaşmalarından kısa bir süre sonra Paquet buharlıları limana uğruyordu. Daha sonra iki kumpanya aralarında anlaşarak birer hafta arayla Samsun Limanı'na uğradılar.⁹⁶ 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 sırada Anadolu'da başlayan Ermeni olaylarından dolayı, Samsun'dan Marsilya ve Paris'e çok miktarda göçmen taşınmaya başlanmıştı. 1891'de Samsun Limanı'ndan 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. Bu yolcular daha sonraki yıllarda artarak devam etti. 1891 yılı Samsun yolcularının yabancı nakliye şirketlerine göre dağılımı şöyleydi.⁹⁷

96 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1887, Chapitre 2, Secretariat*; AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1887, Chapitre 4, Trafic*.

97 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1883, 1886, 1891, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1895, Chapitre 1, Personnel*.

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
Toplamda	9.558 yolcu (2000'i asker)		

Yukarıdaki kumpanyalardan Yunan Panhellenique ve Gürcü (Courtji) Kumpanyası 1887'de Samsun Limanı'na uğramaya başladı ve kısa sürede önemli miktarda yolcu ve emtia taşıdı.⁹⁸ 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 nakliye şirketleri de asker ve kamu görevlisi taşıyabiliyordu.⁹⁹ Ancak Mesajeri Kumpanyası, bu yolcuların ücretinin tahsil edilmesinde zorluk yaşandığından mümkün olduğunca bu yolcuları taşımaktan kaçınırdı. Keza diğer nakliye şirketleri de aynı tavır içindeydi.¹⁰⁰ Babiâli, 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. Mesajeri'nin yolcu ve navlun bulmada sıkıntı yaşadığı dönemlerde ise şirket acenteleri devlete yolcu ve emtia taşımaktaydılar.¹⁰¹

Mesajeri Samsun acentesi M. Doulcet, rekabetten dolayı şirketin yolcu ve emtia gelirlerini artırmak için birtakım 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

98 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1887, Chapitre 4, Trafic.*

99 DMA. 4942, *Yerli ve Ecnebi Vapurların Navlun Defteri, Rebiyülevvel 1314*, s. 101.

100 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.*

101 BOA. Y. PRK. ASK. 41/46, 19 Ağustos 1887; Y. PRK. ASK. 15/51, 13 Şubat 1900; Y. PRK. ASK. 57/21, 11 Ağustos 1889.

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 Hristiyan olduğundan, bunlar pazar günleri genellikle tatil yaparlardı. Gümrük idaresi de pazar günleri kapalı olduğundan ticari işlemlerde aksamalar oluyordu. Bu nedenle, Mesajeri buharlılarının Samsun Limanı'na uğramaları bu hususlara göre yeniden gözden geçirilmeliydi.¹⁰²

1890'lara gelindiğinde limandaki hareketlilik daha da arttı. Fransız konsolosu ve aynı zamanda Mesajeri 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 artırarak ithalatı Avusturya'nın önüne geçti, ihracatta da gelirlerini artırdı ve ilk sıradaki yerini korudu. 1895'te İngilizler 928.000 frankla Samsun ithalatında ilk sıradaki yerlerini korurken, Fransızların Samsun ithalatı 484.000 frank, Avusturya'nın ise 125.700 franktı. Benzer şekilde Fransızların aynı yıldaki 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.¹⁰³

1890'lı yıllarda on nakliye şirketine ait buharlılar, Samsun Limanı'na haftada bir, iki haftada bir ve ayda bir düzenli olarak uğruyorlardı. Şirketin 1895-1905 yılları arasındaki Samsun acentesi Henri Cortanze,¹⁰⁴ 1898 yılı raporunda bu kumpanyalardan ayrıntılı bir şekilde bahsediyordu.

Samsun Limanı'na 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

102 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1886, Chapitre 2, Secretariat.*

103 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.*

104 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1896, 1905, Chapitre 1, Personnel*

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, cuma günleri dönerdi. Aynı yıl 75 Rus buharlısı Samsun'a uğradı ve 90.159 ton emtia taşıdı. Bu kumpanyanın Samsun seferleri bazen iki haftada bire düşmekteydi. Mesajeri, Paquet ve Florio Rubattino kumpanyalarının ise 15 günde bir düzenli seferleri vardı. Mesajeri'nin çarşamba günleri İstanbul'dan geliş, salı günleri dönüş seferleri vardı, 1898'de Samsun'a 54 Mesajeri buharlısı uğradı ve 97.230 ton emtia taşıdı.¹⁰⁵

Son olarak 1891'den bu yana Samsun Limanı'na uğramaya başlayan Alman Levant (Orient) Line Kumpanyasının ise her ayın 10'unda İstanbul'dan geliş, 25'inde ise dönüş seferleri vardı. Levant Line buharlıları o yıl 7.905 ton emtia taşıdı. Ancak rekabetin ve navlunun durumuna göre yukarıda belirtilen günlerde sık sık değişiklikler olmaktaydı. Örneğin bazı dönemler, bir haftada onlarca buharlı limana uğrarken, onu takip eden haftada sadece birkaç buharlı limana uğradı.¹⁰⁶

Samsun Limanı'na uğrayan İngiliz buharlıları ise Londra ve Liverpool'dan doğrudan sefer yapan tüccar gemilerinden ibaretti. Her yıl az sayıda Samsun Limanı'na uğrayan İngiliz tüccar buharlıları çok iyi gelir elde ederlerdi. Örneğin 1898'de limana uğrayan beş İngiliz buharlısının taşıdığı emtia 6.242 ton iken, 1899'da yedi 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 yaparlardı. Gelen buharlılar her zaman şafak vakti, giden buharlılar ise akşamüzeri dönüş yaparlardı. Samsun Limanı'na gelen buharlıların limanda bekleme süreleri işin yoğunluğuna göre 7 ila 12 saat arasında değişirdi.¹⁰⁷ *Barque* (Barko)¹⁰⁸ adlı küçük

105 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1898, Chapitre 4, Trafic.*

106 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1888, 1897, 1898, Chapitre 2, Secretariat*; AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1891, 1898, Chapitre 4, Trafic.*

107 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1898, 1899, Chapitre 4, Trafic.*

108 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.

kabotaj tekneleri, (bu tekneler en az üç, en fazla altı 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 itibası olumluydu. MM Kumpanyası, Samsun kamuoyunda en şöhretli şirketlerden biriydi. Bunun yanında Avusturya Lloyd Kumpanyası da önemli bir yere sahipti. Zira Lloyd 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 nakliye şirketlerinin 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 çoğunluğu art bölgelerden gelen güverte yolcularından oluşmaktaydı. Bu yolcuların limanda bekledikleri her saat masrafları artmaktaydı. Aynı şekilde Samsun'a iç bölgelerden gelen emtianın büyük bir kısmı da art bölgelerden zor şartlarda getirilmekteydi. Limanda ise bu ürünleri muhafaza edecek depo ve mağazaların sayısı sınırlıydı. İdare-i Mahsusa Kumpanyası, tüm bu nakliye şirketlerinin dışındaydı. Bu şirket daha çok asker ve kamu personeli taşımaktaydı. Aynı zamanda, tüccarlara mallarını yüklemeleri için çok fazla ısrarcı davranırlardı. Mesajeri acentesine göre tüccarlar tarafından reddedilmelerinin asıl sebebi buydu.¹⁰⁹

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,

109 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice. 1898, 1899, Chapitre 4. Trafic.*

Dunkerque, Le 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 taşırıldılar. 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.

Alman Levant Line Kumpanyasının Samsun Limanı'na uğrama-ya başladığı günden beri MM Kumpanyasının Le Havre, Dunkerque, Hamburg ve Bremen gibi Kuzey Avrupa limanlarına taşıdığı navlun önemli miktarda azaldı.¹¹⁰

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 liman henüz 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 Limanı'nın çok açık ve kuzey-batı rüzgârlarına karşı korunaksız olduğundan rüzgâr estiğinde yükleme boşaltma işlemlerinin felce uğradığını, bu nedenle buharlıların Sinop veya Vona (Perşembe) Limanı'na sığınmak zorunda kaldıklarını belirtmekteydi.¹¹¹ 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 art bölgelerini bağlayacak bir demiryolunun mutlaka yapılması gerektiğini belirtmişti. Aslında demiryolu yapma fikri daha 1858'de Samsun'daki İngiliz konsolosu tarafından dile getirilmişti.¹¹²

110 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1891, 1898, 1899, Chapitre 4, Trafic.*

111 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 Yansında Samsun'da Deniz Ulaşımı," *Geçmişten Geleceğe Samsun*, İkinci kitap, Samsun 2007, s. 121. 113-142.

112 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*; Baskıcı, 1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim, s. 88.

1891'de Samsun-Sivas demiryolu inşası için M. Cotard ve Baron Makar adlı iki müteşebbis Babiâli'ye başvursalar da bir sonuç alamadılar. Samsun-Sivas demiryolu imtiyazı ancak 1911'de Entreprise G. Des Rout adlı şirkete verildi. Bu yolun 20 kilometresinin yapımını Osmanlı hükümeti aldı. Samsun-Sivas demiryolu bu şekilde sürüncemede kaldı.¹¹³

Cortanze'ye göre, Samsun ve hinterlandının çok zengin yerüstü ve yeraltı kaynakları vardı. Kurşun, bakır, mangenez, petrol ve sair kaynaklar bol miktarda bulunurdu. Ancak hükümetin politikaları neticesinde bu madenler yeterince çıkarılmıyor ve işlenmiyordu. Diğer yandan Samsun'un art bölgeleri alabildiğince geniş arazilere sahipti, ancak ilkel tarım yöntemi uygulandığından, binlerce hektar tarım arazisi atıl durumdaydı. Son yıllarda bazı ekonomistler Samsun'un art bölgelerinde 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.¹¹⁴

Devletin ve halkın tahıla olan ihtiyacının had safhaya ulaştığı bir dönemde modern tarım yönteminin uygulanması hiç şüphesiz olumlu bir durumdu. Ancak bu tahılın ülke sınırları dışına çıkması ise Osmanlı ekonomisi için bir o kadar kabul edilemez bir durumdu. Osmanlı ekonomik anlayışı liberal anlayıştan korumacı bir anlayışa doğru değişmeye başlamıştı. Batı emperyalizminin ülkeye girişi her ne kadar devletin bu politikasını duraklatsa da devlet yöneticileri, ülkenin tam olarak batı kapitalizmine açık hale gelmesini engellemek için dönem dönem yasalar çıkartarak buna engel olmak istemiştir. Bu bağlamda Babiâli'nin Samsun ve art bölgesi için böyle bir uygulamaya gittiğini görmekteyiz. Babiâli, Samsun'un art bölgesindeki tahılın, ülke dışına çıkışını asgari düzeye indirmek amacıyla, buğday, mısır, arpa, sebze, meyve ve sair gıda ürünlerinin ihracatına kota getirme ve iç gümrük uygulama yoluna gitti. Kimi zaman da tahıl ihracatını tamamen yasakla-

113 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice*, 1911, Chapitre 2, Secretariat; AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice*, 1891, Chapitre 4, Trafic.

114 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.

dı.¹¹⁵ Böylelikle halkın ana besin maddesi olan tahılın ülke dışına çıkışı biraz azalmış oldu.¹¹⁶ Fransız konsolosu ve Mesajeri acentesi Cortanza, Babıâli'nin bu politikasından şu sözlerle yakınmaktaydı:

Hükümetin güncel politikası sonucunda ekonomi kötü durumda, Babıâli merkezi otoriteyi tesis edebilmek gayesiyle medeniyetin girişini engelliyor! Kamu yararına olan işleri kendi çıkarı doğrultusunda geciktiriyor.¹¹⁷

Tablo 32. MM Kumpanyası Samsun acentesinin 1900-1913 arası yolcu ve emtia gelirleri

	Yolcu Geliri (Fr.)	Emtia Geliri (Fr.)	Toplam gelir (Fr.)
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.*

¹¹⁵ AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1907, 1912, Chapitre 2, Secretariat.*

¹¹⁶ 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.*

¹¹⁷ AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1901, Chapitre 2, Secretariat.*

Costanza, şirket merkezine gönderdiği raporlarında iç gümrük yasa-sının Mesajeri'nin tahıl ihracatını her geçen gün daha da fazla etkilediğinden şikâyet etmekte ve bu durumun bir an önce düzeltilmesi için temennide bulunmaktaydı.¹¹⁸ 1900'lü yıllara gelindiğinde Mesajeri'nin Samsun gelirleri 90'lı yıllara göre düşüş gösterse de daha sonraki dönemlerde arttı. Mesajeri Samsun acentesinin 1900-1913 arası yolcu ve emtia gelirleri Tablo 32'de gösterilmiştir.

Mesajeri buharlılarının Samsun'dan taşıdığı yolcular, daha önce de belirtildiği üzere genelde güverte yolcularından oluşmaktaydı.¹¹⁹ Bu yolculu-rın içinde, çoğunluğu Ermeni, Rum, Türk vs. milletlerden olmak üzere çok miktarda göçmen bulunuyordu. 1900-1905 arası şirketin yolcu gelirleri aşağı yukarı benzer kalırken, 1906'dan sonra önemli miktarda arttı. 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.¹²⁰ Bunun yanın-da Babıâli'nin limanda aldığı güvenlik tedbirleri de yolcu trafiğini etkile-miştir. 1900'lü yılların başında Rusya'da yaşanan siyasal olaylar Osmanlı Ermenilerine de sirayet etmişti. Rusya'dan buharlılarla gelen Ermeni komi-tacılar, tütün ve liman işçileri, yerel ahali arasında broşürler dağıtarak bir ayaklanma çıkarma maksadındaydılar. Halk daha önceki Ermeni olayları-nın yeniden yaşanmasından tedirgindi. Bundan dolayı Babıâli, 1900'de bir karar çıkararak gün batımından, şafak vaktine kadar Samsun Limanı'ndaki her türlü faaliyeti yasakladı. Bu nedenle buharlıların gün batımından sonra limana girmesi yasaklandı. Mesajeri acenteleri, aynı zamanda Fransız kon-solosu sıfatını kullanarak, yerel yönetimin uygulamış olduğu limanda gece faaliyette bulunma yasağını çoğu zaman ihlal ediyorlardı. Mesajeri acentesi H. Cortanze, bu yasa hakkında özetle şöyle demektedir:

118 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice*, 1899, 1900, 1906, *Chapitre 2, Secretariat*.

119 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, Traffic*.
120 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice*, 1901, *Chapitre 2, Secretariat*.

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 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 çok serbest olan Ünye ve Fatsa limanlarından sağladık.¹²¹

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:¹²²

Emtia Tedarikçileri	(Ton)
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. Guenvecherman	8.900
Regi des tabaks	6.800
C. G. Constantinides	6.100
Aidis	3.000
Sarrafoğlu	2.700
M. N. Klerian	2.500
Papadopoulos	2.100

Samsun Fransız eski konsolosu ve Mesajeri'nin daha önceki acentesi olan Spadora, Samsun hakkında hazırladığı genel raporunda bu komisyoncular hakkında şöyle demektedir:

121 AFL. 1997 002 4467. *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1900, 1901, 1904, Chapitre 2, Secretariat.*

122 AFL. 1997 002 4467. *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1912, Chapitre 4, Trafic.*

Samsun ve iç bölgelerdeki tüccarlar, Avrupa ile doğrudan iletişim kurmak yerine bu komisyoncular aracılığıyla ticaret yaparlar. Eğer Avrupalı büyük ticaret evleri, Samsun'a gelerek bölgedeki tüccarlarla doğrudan iletişime geçerlerse iki tarafın da kandırılması engellenmiş olur. Zira bu komisyoncular tüccarlardan çok düşük fiyata aldıkları ürünü Avrupa'daki alıcılarına fahiş fiyatlarla satıyorlar.¹²³

Spadora ticari kuruluşların bölgeyle doğrudan ticari ilişkiler kurmasını isterken, H. Cortanze da Fransız şirketlerinin Samsun ve art bölgelelerine daha fazla nüfuz edecek araştırmalar yapmamasından yakınıyordu.¹²⁴

Mesajeri'nin Samsun ihracatının çoğunluğu iç bölgelerden gelen tahıldan oluşmaktaydı. Bir yandan devam eden yüksek orandaki iç gümrük yasası diğer yandan 1910 yılından sonra başlayan Arnavutluk, Yemen isyanları, Trablusgarp Savaşı ve ardından Balkan Savaşları'ndan dolayı şirketin tahıl ihracatı büyük miktarda azalmıştı. 1912 yılının sonlarına doğru Babîlî, Samsun ve art bölgelerindeki tahıl ihracatını tamamen yasakladı.¹²⁵ 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 arasında taşıdığı ürünler Tablo 33'te gösterilmektedir.

Tahıl ihracatının yasaklanmasıyla, tahılın yerini kısmen yumurta aldı.¹²⁶ Mesajeri buharlıları 1909'da 18.526 kasa, 1910'da 22.214 kasa yumurta taşıdı. Aynı şekilde Paquet Kumpanyası da 1909'da 30.364, 1910'da ise 30.757 kasa yumurta taşıdı. Mesajeri ve Paquet Kumpanyaları Samsun'dan ihraç ettikleri yumurtanın neredeyse tamamını Marsilya,

123 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.*

124 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1899, Chapitre 4, Trafic.*

125 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1912, Chapitre 2, Secretariat.*

126 *La Correspondance d'Orient, Revue Economique, Politique et Litteraire*, 5e. Année, N. 82, 15 Fevrier 1912. s. 188.

Cenova ve İstanbul'a taşımışlardı. Paquet Kumpanyası, Samsun'dan ihraç ettiği yumurtanın 29.444 kasasını Marsilya, 928 kasasını Cenova, 385 kasasını da İstanbul için taşıdı. MM Kumpanyası ise Marsilya'ya 21.082, Cenova'ya 136, İstanbul'a ise 996 kasa yumurta taşıdı.¹²⁷

Tablo 33. MM Kumpanyasının 1912-1913 yıllarındaki Samsun ihracatı

Emtia	1912 Kilogram	Emtia	1913 Kilogram
Ahşap	59.000	Koza	21.600
Koza	2.700	Boynuz 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.*

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.

127 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 4, Trafic.*

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, yağ, işlenmiş demir, bakır, kalay, kurşun, kâğıt, içki, fotoğraf malzemeleri ve saireden oluşuyordu.¹²⁸

Mesajeri Samsun acentesinin bünyesinde İnebolu, Sinop, Ünye ve Fatsa olmak üzere dört 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 bağlı bulunan acentelerin 1901-1905 ve 1908-1913 arasındaki gelirleri aşağıdaki gibidir. Acentenin gelir raporları düzenli olarak tutulmadığı için bazı yıllar hakkında bilgi bulunmamaktadır.

Tablo 34. 1901-1905 ve 1908-1913 arası MM Kumpanyasının Samsun acentesi ve bağlı olan acentelerin yolu ve emtia gelirleri

Acenteler	1901	1902	1903	1904	1905	1908	1909	1910	1911	1912	1913
Yolu Gel. (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
Toplam	8.392	11.942	15.615	14.564	14.973	32.906	42.184	54.319	51.620	55.319	101.964
Emtia Gel. (frank)											
Samsun	106.912	114.596	77.003	78.162	139.071			137.463	128.772	187.530	226.987
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	252.214	213.512	21.582	31.553	27.359	43.696
Toplam	151.093	164.707	112.397	129.061	202.362			253.344	288.038	339.001	384.495
Genel Toplam	159.496	176.131	128.013	143.626	217.335	285.121	255.697	314.112	361.269	394.320	512.367

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*.

128 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1912, 1913, Chapitre 4, Trafic*.

1909'dan sonra Mesajeri, Samsun acentesinin gelirlerinin önemli miktarda artmasının birçok nedeni vardı. Acente gelirlerindeki artışta Türk-İtalyan Savaşıyla Rubattino Kumpanyasının Karadeniz seferlerine son vermesi, Avusturya'nın 1908'de Bosna-Hersek'i ilhakıyla Lloyd Kumpanyasına karşı kısa süreli de olsa boykot uygulanması, aynı şekilde 1910'da Yunan bandıralı gemilere karşı boykot uygulanması ve ardından başlayan Balkan Savaşlarıyla Panhellenique Kumpanyasının Samsun seferlerini tamamen iptal etmesinin önemli etkisi vardı. Mesajeri acentesinin deyimiyle "Samsun Limanı'nda navlun az, ancak taşıma fiyatları yüksekti."¹²⁹

Mesajeri Samsun acentesinin birçok kalemden gelirleri olduğu gibi giderleri de vardı. Bunlar aydınlatma, sandal ve mavnalı giderleri, araba giderleri, tellal giderleri, menü harcamaları, trafik giderleri ve saireden ibaretti. Örneğin sadece Samsun acentesinin giderleri 1910'da 26.892, 1911'de 30.920, 1912'de 26.522, 1913'te ise 33.665 frank idi. Bunun yanında acentenin emtia ve yolcu tedariki için komisyon ve simsar giderleri de vardı. 1910'da yolcu simsarlarına 2.608 frank, emtia komisyoncularına 4.521 frank ödenirken, 1912'de simsarlara 3.250, komisyonculara 252 frank ödendi. 1913'e gelindiğinde bu rakam yolcu simsarları için 5.538, emtia komisyoncuları için 91 franktı. Acentenin 1910-1913 arası emtia gelirleri artarken, ödediği komisyon azalması, acentenin emtia tedarikini daha çok kurum ve kuruluşlardan sağlamanın önemli rolü vardı. Yolcu simsarlarına ödenen komisyonun artmasındaki neden ise deniz aşırı ülkelere giden göçmen sayısının artmasıydı.¹³⁰ Mesajeri acenteleri bu giderlerini azaltabilmek için çoğu zaman iç organizasyon değişikliğine gitme yoluna başvurlardı. Bu sayede, Samsun'da bulunan yabancı nakliye acenteleri içinde gideri en az olan çoğu zaman Mesajeri acentesiydi.¹³¹

Mesajeri buharlılarının Samsun Limanı'na 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 etmele-

129 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1912, Chapitre 4, Secretariat.*

130 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, 1913, Chapitre 6, Comptabilite.*

131 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1901, Chapitre 2, Secretariat.*

rinde en büyük pay şüphesiz MM Kumpanyasına aitti. Nitekim 1857'den önce Fransızların Samsun ile ticari ve 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 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 dönüşüme uğramasının önemli bir aracı oldu. Osmanlı yönetimi, bu minvalde diğer liman kentleri ve art bölgelerinde olduğu gibi burada da dönem dönem aldığı etkili kararlarla gerek Mesajeri'nin gerekse diğer nakliye şirketleri 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 art bölgeleri de dışa bağımlı olmaktan kurtulamayarak Batı kapitalizmiyle bütünleşme yoluna girmek durumunda kaldı.

TRABZON VE ÇEVRESİ

Tarihin en erken dönemlerinden beri ulaşımın deniz ve karayoluyla gerçekleştiği Trabzon, konumu itibarıyla Orta Asya ile Avrupa arasındaki ticaret yolları üzerinde stratejik öneme sahip bir noktada bulunduğundan önemli bir ticaret merkezi olarak var olagelmıştır. 19. yüzyıla gelindiğinde Avrupa uluslarına ait ticari gemilerin Karadeniz'de seyrüsefer serbestisi kazanması ve daha sonra 1838 Balta Limanı Anlaşmasının getirdiği ticareti kolaylaştırıcı hükümlerle birlikte, Trabzon Limanı'nın önemi daha da arttı. Bu yüzyılda Trabzon, art bölgesinde 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 Limanı'nı 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.¹³²

132 *Royaume de Belgique, Recueil Consulaires*, Cilt III., Publié En Execution de L'Arrêté Royal, Bruxelles 1857, s. 377-378; "Notes sur Trebizond," *The Levant Times and Shipping*, 14 Temmuz 1870.

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 taşımacılığına daha sonra Avusturya ve Osmanlı bandıralı buharlılar da katıldı.¹³³ Bu sayede 1840'lara gelindiğinde Trabzon Limanı'ndaki gemi trafiği önemli artış gösterdi. 1831'de 131 gemi 22.000 ton emtia ile Trabzon Limanı'na giriş yaparken 1841'de 189 gemi 34.000 ton emtia taşıdı¹³⁴. 1846'ya gelindiğinde ise Trabzon Limanı'na giriş-çıkış yapan gemi sayısı 266'ya, tonajları da 71.393 tona yükseliyordu.¹³⁵

Fransızların ise 1850'li yıllara kadar Trabzon ile ticari bağlantıları neredeyse hiç yoktu. Fransız konsolosu Fontenier'e göre Trabzon pazarında Fransız mallarına talep vardı ama Fransız mallarının tanıtımı ve ticaretini yapacak hiçbir ticarethane mevcut değildi. Halbuki Fransız şeker ve şarabı, pamuklu ve yünlü kumaşları, Lyon kadifeleri, kolonyal ürünleri, Trabzon ve art bölgesinde 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 tüccarlarla bağlantı kurmaktı. Zaten bu sırada Fransız mallarını daha çok Gürcü tüccarlar almaktaydı.¹³⁶

Avrupalı birçok ulusa ait buharlıların uzun süredir Trabzon'a düzenli seferde bulunmalarına rağmen halen hiçbir Fransız buharlısı Karadeniz sularında arz-ı endam eylememişti. Bu durum bölgedeki Fransız konsolosları ve tüccarlarını bir hayli rahatsız etmekteydi. Fransız konso-

133 Weiener, *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 Extérieur, 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.

134 Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade," s. 21.

135 *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins*, s. 38-39.

136 Özgür Yılmaz, "Tanzimat Döneminde Trabzon (1839-1876)," Yayınlanmamış Doktora Tezi, KATÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilimdalı, Trabzon 2012, s. 204-205.

loslar raporlarında İngiliz buharlıları gibi güçlü ve tonajı yüksek Fransız buharlılarının Karadeniz'de düzenli olarak işlemleri halinde bölgedeki Fransız ticaretinin önemli oranda gelişeceğini belirtmişlerdi.¹³⁷ Daha önce belirtildiği üzere Fransız nakliye şirketlerinin (Rostand Kumpanyası ve Fransız Deniz Posta Servisi) Karadeniz'e açılmasına dair pek çok iddia gündeme gelmiş ancak hiçbir gerçekleşmemiştir.¹³⁸

Fransızların bu düşüncesi, ancak Kırım Savaşı sırasında MM Kumpanyasıyla gerçekleşti. Mesajeri buharlıları 1852'de İstanbul ve tüm Levant limanlarına düzenli 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.¹³⁹

Şirket yöneticileri, Kırım Savaşı sırasında Karadeniz'i faaliyet alanına katmak amacıyla Fransız hükümeti ile pazarlık yapıyordu. Ancak 1854'te yapılan anlaşmanın resmen yürürlüğe girmesi Kırım Savaşından sonra 29 Mayıs 1857'de oldu.¹⁴⁰

Mesajeri yönetimi Trabzon hattının açılmasından önce Trabzon ve çevresi hakkında ön çalışma yaptırmışlardı. Şirketin yıllık genel toplantısında Trabzon hattının ehemmiyetinden özetle şöyle bahsedilmekteydi:

Trabzon Limanı Asya ile Avrupa arasında ve İran kervan ticaretinin denize ulaştığı zengin bir transit ticaret noktasında yer alır. Denizyolu 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,

137 Yılmaz, "Tanzimat Döneminde Trabzon," s. 204-205.

138 Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 166-168; Couvenhes, *Les Messageries*, s. 58.

139 AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires, du 10 Juin 1854*, s. 22.

140 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.

daha çok deniz yolculuğunu tercih ederler. Trabzon hattında bu sırada sadece Avusturya Lloyd ve Osmanlı buharlıları işlemektedir. Mesajeri açısından bu trafiğe katılmak pek de zor olmayacaktır. Ayrıca bu sırada Rus Nakliye Kumpanyasıyla Karadeniz'de bağlantılı aktarma seferleri yapmaya yönelik bir anlaşma sağlamış bulunmaktayız.¹⁴¹

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 yapacaktı.¹⁴² Mesajeri buharlıları Trabzon hattındaki ilk seferine 1 Temmuz 1857'de başladı ve 1857 yılı boyunca 22 sefer gerçekleştirdi.¹⁴³ 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 Savaşından 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 Savaşının politik getirileri Mesajeri'ye pek de kârlı olmayan Karadeniz hattını miras bırakmıştı.¹⁴⁴

Mesajeri yönetimi bu eleştirilere 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-

141 AFL. 1997-002-5200, *Assemblée Générale des Actionnaires, du 28 Mai 1857*, s. 12-13.

142 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; *Trabzon Vilayeti Salnamesi*, 1873, s. 151; *Trabzon Vilayeti Salnamesi*, 1319, s. 105; *Trabzon Vilayet Salnamesi*, Trabzon, 1322, s. 449.

143 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.

144 Couvenhes, *Les Messageries*, s. 127.

le bağlantılı olarak neredeyse tamamen Avrupa ögesi olan bu kuruluşu yerel topluluklar arasında kurması söz konusuydu. Kuşkusuz, başlangıçta bir şeyler feda etmeden bu zorlukların üstesinden gelilemezdi. 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.¹⁴⁵

Kırım Savaşından sonra gerçekten de tüm bölgelerde olduğu gibi Trabzon ticaretinde de durgunlaşma süreci söz konusuydu. 1856'da Trabzon Limanı'ndan yapılan toplam 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 ihracattaydı. 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 franka (93.234.000 frankı ithalat), 1860'ta ise 196.419.900 franka (97.309.500 frankı ithalat) yükseldi.¹⁴⁶

Mesajeri buharlılarının Trabzon hattında faaliyet göstermeye başlamasından kısa bir süre sonra Ruslar da 1858'de Rus Buharlı Nakliyat Kumpanyası ile Trabzon ticaretine katıldılar. Bu nakliye şirketinin Odesa ve İstanbul'un Trabzon'a bağlanmasıyla, Rusların Trabzon'daki pozisyonu güçlenmiş oldu. 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* (5,560 km.) için Fransız hükümetinden 31,53 frank sübvansiyon alıyordu.¹⁴⁷

1845'ten beri Trabzon Limanı'nda faaliyette bulunan Peninsular & Oriental Kumpanyası, İngiliz hükümetinden Trabzon hattı için sübvansiyon desteği alamayınca, Mesajeri ve Lloyd kumpanyaları karşısında

145 AFL. 1997-002-5200, *Assemblée Générale des Actionnaires, du 5 Novembre 1857*, s.7-9.

146 *Annales Commerce du Extérieur Turquie*, No. 17, 1860-1868, s. 32; *Annales du Commerce Extérieur Turquie, Faits Commerciaux*, N° 12, 1844-1859, s. 12-13.

147 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.

rekabet edemedi ve 1858'de Karadeniz'deki seferlerine son vermek zorunda kaldı.¹⁴⁸ Ancak bundan kısa bir süre sonra diğer bir İngiliz şirketi 1859'da Liverpool'dan Trabzon'a direk bir hat açarak aylık seferlere başladı.¹⁴⁹

1860'lara gelindiğinde beş buharlı nakliye şirketine ait buharlılar, düzenli ya da düzensiz olarak Trabzon Limanı'na uğramaktaydı. Bunlar 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 Amerikan bandıralı buharlılar da emtianın durumuna göre yıl içinde düzensiz olarak Trabzon Limanı'na uğramaktaydı.¹⁵⁰

1862 yılında Trabzon Limanı'na giriş-çıkış yapan muhtelif uluslara ait gemiler ve tonajları şöyleydi:

Tablo 35. 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 Extérieur Turquie*, No. 15. Publiées par le Departement de l'Agriculture et du Commerce 1860-1868, Paris 1869, s. 13; *Annales Commerce du Extérieur Turquie*, No. 17, s. 34; *Annales Commerce du Extérieur Turquie*, No. 24, s. 48.

Fransız bandıralı gemilerin neredeyse tamamı MM Kumpanyasına aitti. Sadece belli dönemlerde Marsilya ile Trabzon arasında dört-beş yelkenli sefer

148 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.

149 *Annales Commerce du Extérieur Turquie*, No. 15, 1860-1868, s. 10.

150 *Annales Commerce du Extérieur Turquie*, No. 17, s. 34; *Annales Commerce du Extérieur Turquie*, No. 24, s. 48.

yapmaktaydı. Avusturya hükümetinin Trabzon hattı için Lloyd Kumpanyasına verdiği 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.¹⁵¹ Buna karşın Rus Kumpanyası, daha önce 15 günde bir olan seferlerini 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 Nakliye Kumpanyası aracılığıyla aktarmalı yapıyorlardı. Trabzonlu tüccarlar ve yerel yöneticiler, Trabzon ile Batum arasında Mesajeri, Lloyd ve Rus nakliye şirketlerinin aralarında anlaşarak menfaatlerine göre taşımacılık yapmalarından rahatsızlık duymaktaydılar. Bu nedenle Babiâli'ye bir şikâyet mektubu gönderdiler. Bu mektupta MM Kumpanyasının daha çok İran transit ticaretine ağırlık vermesinden dolayı yerel tüccarın malının limanda kaldığı, bu nedenle Trabzon'a uğrayan Fevaid-i Osmaniye buharlılarının seferlerini Batum'a kadar uzatmaları istenilmişti. Babiâli ise cevaben şu sırada Fevaid-i Osmani'ye buharlılarının Girit hattında işlemekte olduğundan bu talebin mümkün olan en kısa sürede yerine getirileceğini bildirmişti.¹⁵² İngiliz bandıralı gemilerin tonajlarının azalması ise İngilizlerin Trabzon ticaretine kayıtsız kaldığı anlamına gelmemekteydi. Nitekim Trabzon ve art bölgesinde rağbet gören İngiliz ithal ürünleri genellikle İstanbul'da depolanmakta ve buradan Lloyd, Rus, Mesajeri ve diğer nakliye şirketleri tarafından Trabzon'a nakledilmekteydi.¹⁵³

Trabzon ve art bölgesinin ithal ettiği belli başlı ürünler; pamuklu ve yünlü kumaşlar, çuha, şeker, kolonyal ürünler, kahve, şarap, likör, şampanya, çay, demir, hırdavat, demir, işlenmiş deri ve sair ürünlerden ibaretti.¹⁵⁴ 1862'de 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 ticaretten ibaretti. Buna ayrıca

151 *Annales Commerce du Exterior Turquie*, No. 24. s. 48.

152 BOA. MVL. 736/84, 1 Eylül 1867.

153 *Annales Commerce du Exterior Turquie*, No. 24. s. 48; *Annales Commerce du Exterior Turquie*, No. 17., s. 34.

154 Collas. *La Turquie en 1864*, s. 277-278.

küçük kabotaj ticareti dahil 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'daki 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 tercümanıydı ve Fransızların himayesinde bulunuyordu. Gerek Fransız konsolosları gerekse Mesajeri acentesi Missir'i Fransız mallarını almaya teşvik etmiş olacak ki, Missir, 1860'tan sonra tekstil ürünü alımlarını doğrudan Marsilya'dan yapmaya başladı. Fransız tekstil sanayicileri, ürünlerini tanıtmak için çok miktarda eşantiyon ürününü Missir'e gönderdi. Fransız tekstili bu sayede Trabzon ve art bölgesinin pazarına girmiş oldu. Fransız pamuklu tekstili kısa süre sonra bilhassa Gürcistan'da aranan bir ürün haline geldi.¹⁵⁵

Trabzon ve art bölgesinde 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 art bölgesinde talep görmesinde Mesajeri ve Fransız konsoloslarının önemli yeri vardı. İran ve Gürcistan'da çok miktarda çay tüketilmekteyken, Trabzon'un art bölgelerinde çay neredeyse hiç bilinmiyordu, kahve ise daha çok sade tüketilmekteydi. Bu bölgelerde şeker kullanımının İngiliz modeline göre tanıtılması durumunda, Fransız şeker, bölge pazarına girebilirdi. Bu bağlamda MM Grandval ve Massot gibi Marsilyalı büyük şeker üreticileri Trabzon ve Erzurum'daki Fransız konsoloslarına bol miktarda eşantiyon şeker gönderdi. Konsoloslar değişik formlardaki şeker, bölgede tanıttı ve kısa süre sonra Fransız şeker, 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 art bölgesinin pazarına ne derece hızlı girdiğini göstermektedir.¹⁵⁶

155 *Annales Commerce du Exterieur Turquie*, No. 24. s. 13, 15.

156 *Annales Commerce du Exterieur Turquie*, No. 24. s. 15.

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 çok 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 içinde ipek, koza, tuzlanmış ürünler, yün, deri, balmumu gibi ürünler Mesajeri buharlıları tarafından direk olarak Marsilya'ya taşınmaktaydı.¹⁵⁷ Trabzon ve art bölgesindeki ticaretin her geçen gün yükselmesiyle birlikte limandaki gemi trafiği de muazzam oranda artış gösterdi. Ancak Trabzon Limanı bu gemi trafiğini kaldıracabilecek 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 dalgaların hafifçe kabarması yetiyordu. Limana yanaşan buharlılar daha çok açıkta demirliyor boşaltma ve yükleme işlemleri mavna ve sandalcılar aracılığıyla yapılyordu. Sert dalgaların oluştuğu anda buharlıların açıkta demirlemesi bile bir işe yaramazdı. 1861 kışında *Le Sully* adındaki Mesajeri buharlısı Trabzon Limanı'nda demirlemek zorunda kalmıştı. Yolcu ve emtia nakli sırasında şiddetli dalgalardan dolayı zincir boşaldı ve buharlı kısa süre sonra kayalara çarparak battı. Neyseki gemi batmadan önce tüm mürettebat ve yolcular tahliye edilmişti.¹⁵⁸ Trabzon ticaretini etkileyen diğer bir olumsuz durum ise kentin art bölgeleriyle bağlantısının çok zor şartlarda sağlanmasıydı. Trabzon ile İran arasındaki ticari ilişkiler Trabzon-Erzurum güzergâhından sağlanıyordu. Trabzon-Erzurum arasındaki şose genellikle kış aylarında kullanılamaz

¹⁵⁷ Collas, *La Turquie en 1864*, s. 277-278.

¹⁵⁸ Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 46-47.

hale geliyordu. Kışın başlamasından Mayıs ayına kadar bu yolda ticaret durma noktasına geliyordu.¹⁵⁹

Taşıma işlemi at, katır ve deve kervanları aracılığıyla yapılıyordu. 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 gibi ürünler yüksek fiyata, iç yağ, kuru sebze, deri, kök boya ve sair ürünler daha düşük fiyata taşınmaktaydı.¹⁶⁰ Bölgedeki tüccar ve konsolosların bu yolun yapılmasıyla ilgili talepleri 1860'ta karşılık buldu. Ancak inşa aşamasında birçok zorluklarla karşılaşıldığından yolun tamamlanması 1874 yılını buldu.¹⁶¹ 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 başlanılması yönünde isteklerini Osmanlı yönetimine bildirdiler.¹⁶²

Diğer yandan Ruslar, henüz 1870'te buharlıların kötü hava şartlarında rahatça sığınabilmeleri için Poti Limanı'nın inşasına başladılar ve kısa sürede liman buharlıların 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

159 AFL 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1880, Chapitre 2, Secretariat.*

160 *Royaume de Belgique, Recueil Consulaires*, Cilt III., Publié en Execution de L'Arreté Royal, Bruxelles 1857, s. 379-380; *Annales Commerce du Extérieur Turquie*, No. 24. s. 15.

161 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.

162 *Royaume de Belgique, Recueil Consulaires*, Cilt 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.*

şekilde limana aktarılabilmesi için yapılmıştı.¹⁶³ Petrol işletme imtiyazı ise Fransız firmasına verildi.¹⁶⁴ Bu nedenle MM Kumpanyası, 1886'da Trabzon hattını Batum'a kadar uzatmış ve 1892'de ise Marsilya'dan Batum'a doğru-
dan seferler başlatmıştı.¹⁶⁵ 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.¹⁶⁶

Mesajeri Acentesi M. Mayor, şirket merkezine gönderdiği raporda, Rus tarafında yaşanan gelişmelere karşın, Osmanlı tarafında hiçbir değişimin olmamasından yakınmaktaydı.¹⁶⁷ Osmanlı yöneticileri, İran ile Trabzon arasındaki ticareti canlı tutmak için sadece dönem dönem gümrük vergilerinde indirimine gidiyordu. Kimi zaman ise tüccarın biriken vergi borcunu silme yoluna başvuruyordu.¹⁶⁸

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-Tahrân 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. Trabzon ve hinterlandında yaşanan tüm bu değişimden dolayı, Trabzon ticareti önemli oranda düşüş gösterdi. Buna karşın 1880'lere doğru birçok buharlı nakliye şirketi Trabzon Limanı'na uğramaya başladı. 1878'e kadar Trabzon-Marsilya

163 AFL 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Batoum, Rapport General de Service, Exercice, 1880, 1888, 1892, Chapitre 2, Secretariat.*

164 Fesch, *Abdulhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, s. 580-583.

165 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, s. 158.

166 Fesch, *Abdulhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, s. 582-583.

167 AFL 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1880, Chapitre 2, Secretariat.*

168 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.

arasındaki Fransız ticaretini tekelinde bulunduran MM Kumpanyasına aynı hatta yeni bir Fransız rakip çıktı. Nitekim Paquet 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 bire düşürmek zorunda kaldı. Trabzon Limanı'na uğrayan nakliye şirketlerinin sayısı her geçen gün artarken liman-daki navlunda pek fazla bir değişiklik yoktu. Az miktarda bulunan navlunu eşit bir miktarda taşıyabilmek ve rekabeti önlemek için yabancı nakliye şirketleri 1 Kasım 1881'de navlun fiyatlarında sabit fiyat uygulanması yönünde anlaşmaya yaptılar. Ancak sabit fiyat anlaşması sınıf yolcularını kapsamıyor-du.¹⁶⁹ Bundan dolayı Mesajeri Trabzon acentesinin yolcu ve emtia gelirleri 1880 ve 1890'lı yıllarda inişli çıkışlı bir seyir izledi.¹⁷⁰

Tablo 36. 1880-1891 arası Mesajeri Trabzon acentesinin yolcu ve emtia gelirleri

Yıllar	Sefer sayısı	Yolcu (Fr.)	Emtia (Fr.)	Toplam (Fr.)
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.*

169 AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1880, 1882, 1886, Chapitre 2, Trafic.*

170 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.*

Yukarıdaki tablodan 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 sırada Rus hükümetinin aldığı bir kararla Avrupa'nın İran ithalatı yeniden 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 çok bir ithalat limanı haline geldi.¹⁷¹ Trabzon'un ihracatı ise bu dönemde daha çok Trabzon ve art bölgelerinde yetişen ürünlerden oluşmaktaydı. Mesajeri buharlılarının 1886'da taşıdığı ihraç ürünleri bu konuda genel anlamda bir fikir vermektedir.

Tablo 37. 1883 yılı MM Kumpanyasının 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
Toplam kg.	289.530	236.752	90.890	31.890	490.981	742.042	103.194	335.647	2.320.924

Kaynak: AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1883, Chapitre 4, Trafic.*

¹⁷¹ AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1883, Chapitre 2, Secretariat*; Kaleli, "19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu," s. 14; Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade," s. 20-22.

Trabzon ihracatında MM Kumpanyası, bilhassa İstanbul hattında Avusturya Lloyd ve Rus Nakliye Kumpanyası ile rekabet halindeydi. Trabzon'un art bölgeleriyle bağlantısı Kasım'dan Mayıs'a kadar kesilmekteydi. Art bölgelerden emtianın ulaşabildiği dönem ise oldukça sınırlı olduğundan, bu dönemde yabancı nakliye şirketleri arasında önemli rekabet yaşanırdı. Bölgenin en önemli ihraç 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.¹⁷² Bu nedenle yabancı nakliye şirketleri daha fazla fındık alabilmek için birbirleriyle sıkı rekabet içindeydiler. Rus Nakliye 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.¹⁷³ Bu minvalde Mesajeri Trabzon acentesi, şirket yönetiminden Lloyd ve diğer nakliye şirketleri 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 kurduğu tekelden kaynaklanmaktaydı. Ancak 1886'da Panhellenique

172 AFL 1997 002 4422, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Kerassunde, Rapport General de Service, Exercice, 1880, 1886, 1888, 1892, 1904, 1907, Chapitre 2, Secretariat.*

173 AFL 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1891, Chapitre 6, Comptabilite.*

Kumpanyası ve Gürcü Kumpanyasının Batum'dan hareketle Trabzon üzerinden Trieste'ye düzenli seferler başlatması Lloyd'un tekeline kırdı. Bunun yanında İngiliz Daniel Zapata Kumpanyası ve bir Danimarka kumpanyası, Trabzon Limanı'na uğramaya başlamıştı.¹⁷⁴

Limana uğrayan buharlıların artmasıyla kumpanyalara düşen navlun oranı da önemli miktarda azaldı. Osmanlı yönetiminin bazı dönemler tahıl ihracatını yasaklama yoluna gitmesi Trabzon Limanı'ndaki navlunu daha da azaltmaktaydı. 1885'e kadar Trabzon'un art bölgelerinden daha çok karayoluyla sürüler halinde İstanbul'a götürülen sığır, koyun gibi hayvanlar 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 verince şirket buharlıları Trabzon Limanı'ndan canlı hayvan taşımaya başladı.¹⁷⁵

Mesajeri posta buharlılarında sınırlı oranda yer olması ve bu yerin de göçmenlere tahsis edilmesi nedeniyle az sayıda koyun taşınabilmekteydi. Bu nedenle Mesajeri'nin 1889-1908 yılları arasındaki deneyimli acentesi Boyacidi,¹⁷⁶ şirket merkezine gönderdiği raporunda, Trabzon Limanı'na *Guadalquivir* adlı buharlının gönderilmesini istedi. Bu sırada Mesajeri'ye ait Trabzon Limanı'na uğrayan *Ebre*, *Erymanthe* ve *Erivan* adlarındaki posta buharlıları asgari 400 koyun alabilmekteydi, ancak *Guadalquivir* adlı kargo buharlısı bir defada 800 koyunu rahatlıkla taşıyabilmekteydi. Ancak Mesajeri'nin Trabzon'a sefer sayısı Gürcü, Lloyd, Rus ve Paquet kumpanyalarına göre daha azdı. Diğer yandan bu nakliye şirketlerine ait buharlıların tonajları da yüksekti. Bu nedenle Mesajeri diğer nakliye şirketlerine göre

174 AFL 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1887, Chapitre 4, Trafic.*

175 AFL 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1891, Chapitre 4, Trafic.*

176 AFL 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1880-1883, 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.

daha az koyun taşımaktaydı. 1887'de Trabzon Limanı'ndan taşınan koyun sayısı 30.000 iken, 1891'de bu sayı 84.530'a yükseldi. Trabzon Limanı'ndan taşınan 84.530 koyunun kumpanyalara dağılımı aşağıdaki gibidir:¹⁷⁷

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 "
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 Limanı'nda ihracata yönelik yaşanan sıkı rekabet ve emtia sıkıntısı nedeniyle Mesajeri yönetimi, Doğu Karadeniz bölgesindeki faaliyetlerini daha çok Batum'a kaydırды. 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, 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 çok ithalata yönelik bir liman haline gelmişti. 1882'de Marsilya'dan İran'a ithal edilmek üzere Trabzon Limanı'na 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,

177 AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1887, 1891, Chapitre 4, Trafic.*

ithalatta Marsilya-Trabzon ve Batum arasında tekel kurmuş durumdaydı.¹⁷⁸ Mesajeri'nin Trabzon ithalatı ise daha çok İstanbul ve değişik Osmanlı 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 Kumpanyasının Trabzon'a yaptığı ithalatın neredeyse tamamı Marsilya'dan alınan ürünlerden oluşmaktaydı. Paquet Kumpanyası'nın 1886'da Trabzon'a yaptığı 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 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.¹⁷⁹ Paquet Kumpanyasının taşıdığı ürünlerin nerdeyse tamamı Marsilya'dan getirilmişti. Mesajeri acentesi Boyacidi, şirket merkezine gönderdiği raporlarında Trabzon'daki alıcılarının büyük bir kısmının Marsilya'dan direk seferler yapan Paquet Kumpanyasını tercih etmeye başladıklarından yakınmaktaydı.¹⁸⁰ Mesajeri'nin Trabzon ithalatı, tekstil ürünleri yani pamuklu ve yünlü kumaşlar, rafine edilmiş şeker, çuha, hırdavat, nalburiye, kolonyal ürünler, şarap, tabaklanmış deri, inşaat malzemeleri, demir çubuk ve sair işlenmiş ürünlerden oluşmaktaydı. Bu ürünler arasında en büyük ticaret hacmini şüphesiz tekstil ve şeker oluştuyordu. 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 Limanı'na taşınmaktaydı. İngiliz tekstil ürünlerinin bir kısmı İngiliz buharlı nakliye şirketleri ve münferit tüccarlara ait buharlıları tarafından Trabzon Limanı'na taşınırken, bir kısmı Trabzon'a gönderilmek üzere İstanbul'daki depolarda muhafaza edilmektey-

178 AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Batoum, Rapport General de Service, Exercice, 1887, 1888, 1889, Chapitre 4, Trafic.*

179 AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1887, 1891, Chapitre 4, Trafic.*

180 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.*

di. İstanbul'daki depolarda bulunan İngiliz manifatura ürünleri ise buradan Mesajeri, Lloyd, Rus, Panhellenique ve Osmanlı kumpanyaları tarafından Trabzon Limanı'na taşınırdı. Örneğin 1891'de Liverpool'dan İstanbul'daki depolara getirilen ve buradan muhtelif kumpanyalar tarafından Trabzon'a aktarılan İngiliz manifatura ürünleri toplam 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 şekerdi. 1887'de Trabzon Limanı'na 8.000 ton manifatura ve şeker ithal edildi. 1890'a geldiğinde İran'a aktarılmak üzere Trabzon Limanı'ndan yapılan ithalat 45.000 koli iken 1891'de 75.458 koliye yükseldi. Bunun 22.219 kolisi manifatura ürünlerinden, 22.666 kolisi ise rafine edilmiş şekerden oluşmaktaydı. Diğer ürünlerin 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 şeker, İran pazarında her geçen gün daha fazla talep görüyordu. Ancak İran'a demiryolu aracılığıyla daha kolay ve ucuz olarak nakledilen Rus şeker, Marsilya şeker ile ciddi anlamda rekabet etmeye başlamıştı. Bunun yanında önemli miktarda Alman manifatura ürünleri ve şeker Lloyd ve Panhellenique buharlıları tarafından Trabzon Limanı'na taşınıyordu. Bilhassa Trieste'den Trabzon'a düzenli ve direk seferler yapan Panhellenique Kumpanyası, Lloyd'un Trieste Limanı'ndaki 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 Limanı'nın 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 akınlarına yol açmıştı. Diğer yandan bu sırada Anadolu'daki Ermeni olayları tam tersi yönde bir göçmen trafiği oluşturmuştu. 1881'de Trabzon Limanı'ndan muhtelif nakliye şirketleri tarafından 11.240 yolcu taşındı. 1882'de bu sayı 19.000, 1886'da 21.000'e 1887'de 26.000'e yükselmişti. Buharlı nakliye şirketleri bu yolcu hareketliliğinden pay kapmak için büyük bir rekabet içindeydiler. Lloyd Kumpanyası yolcu taşımacılığında her zaman üstün durumdaydı. 1880, 1882 ve 1883 yıllarında Mesajeri ve Lloyd buharlılarının Trabzon Limanı'ndan taşıdığı yolcular şöyleydi:¹⁸¹

	Mesajeri	Lloyd
1880	1.646 yolcu	3.436 yolcu
1882	1.437 yolcu	5.298 yolcu
1883	1.843 yolcu	3.399 yolcu

Bazı dönemler Rus Kumpanyasının daha fazla yolcu taşıdığı olurdu. Mesajeri'nin yolcu taşımacılığında rekabet halinde olduğu bir diğer nakliye şirketi ise Paquet Kumpanyasıydı. 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 İdare-i Mahsusa Kumpanyası, çok sayıda yolcu taşısa da özel nakliye şirketleri için önemli bir rakip durumunda değildi. Zira yabancı nakliye şirketleri bedelinin devletten alınacağı türden yolcuları taşımayı pek fazla tercih etmiyorlardı. Trabzon Limanı'na giriş-çıkış yapan yolcuların çoğunluğu göçmenlerden ve taşradan İstanbul'a giden reaya ve işçilerden ibaret olduğu için, bunlar genellikle güvertede seyahat etmekteydi. Trabzon Limanı'na düzenli olarak uğrayan beş nakliye şirketi,

181 AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1880, 1882, 1883, 1887, Chapitre 4, Trafic*

rekabetin önüne geçebilmek için güverte yolcularının sabit fiyatla taşınmasına yönelik aralarında 1 Kasım 1881'de anlaşma imzaladılar.¹⁸² Bu anlaşma 1900'lerin başına kadar geçerliliğini korudu. 1883 ve 1886 yıllarında beş nakliye şirketinin Trabzon Limanı'ndan taşıdığı yolculardan (sadece çıkış yolcuları) elde ettiği gelir aşağıdaki gibiydi:¹⁸³

	Lloyd (Fr.)	Mesajeri (Fr.)	Rus Kump. (Fr.)	Mahsusa (Fr.)	Paquet (Fr.)
1883	37.668	33.223	34.877	29.479	22.102
1886	14.911	7.127	16.957	15.238	10.826

Trabzon Limanı'ndaki yolcu hareketliliği mülteci ve göçmen yolcularına ve salgın hastalıklara göre değişiklik göstermekteydi. Bunun yanında şirketler arasında sabit fiyat anlaşması olduğundan limana daha fazla uğrayan, seferleri ve hareket saatleri esnek olan kumpanyalar daha fazla yolcu taşıyabilmekteydi. Diğer yandan kısa aralıklarla limana uğrayan buharlılar arasında sıkı bir rekabet yaşanmaktaydı. Limana daha önce yanaşan buharlı belirli sayıdaki güverte 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 Limanı'na 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:¹⁸⁴

182 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*.

183 AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1883, 1886, Chapitre 4, Trafic*.

184 AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1892, Chapitre 4, Trafic*.

Mesajeri	15 günde bir	850 yolcu
Paquet	"	670 "
Panhellenique	"	750 "
Rus	Haftalık	1.850 "
Lloyd	Haftalık	1.700 "
Mahsuse	Haftalık	1.600 "
Gürcü Kumpanyası	"	780 "
Toplam		8. 200 yolcu

Trabzon Limanı'ndaki bu yolcu hareketliliği her ne kadar yabancı nakliye şirketleri 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 gayri sıhhi ortamda taşınması salgın hastalıkların hızlı bir şekilde yayılmasına neden oluyor ve limanlarda gerekli tedbirlerin alınmadığı durumlarda da, buharlının uğradığı liman kentlerine kolaylıkla yayılabiliyordu. 1888, 1892, 1894, 1906 yıllarında ortaya çıkan salgın hastalıklar Trabzon ahalisinden birçok kişinin ölümüne sebep olmuştu. Örneğin 1892'de Trabzon'da salgından dolayı 300 civarında, bir sonraki yıl ise 30 civarında ölüm vakası olmuştu.¹⁸⁵ Bu salgınlar aynı zamanda buharlı mürettebatına da bulaşabiliyordu. Salgından dolayı, değişik dönemlerde MM Kumpanyası, birçok mürettebatını kaybetmişti.¹⁸⁶

Trabzon valiliği sıkı tedbirler alarak salgın hastalıkları önlemeye çalışıyordu. Bu amaçla Trabzon'un batısında Polathane (bugünkü Akçaabat) Limanı'nda tahaffuzhane (Karantina, Lazaret) oluşturulmuştu.¹⁸⁷ Salgının ortaya çıktığı dönemlerde yolcular Polathane'deki karantinada 10 gün müşahade altında tutulurlardı. Aynı şekilde İstanbul'a kadar Sinop'ta beş gün, Kavak'ta 24 saat karantinada tutulurlardı. Salgının yaşandığı dönemlerde gemilerin limana girişleri de engellenirdi. Trabzon'un karadan ve denizden tüm bağlantıları geçici olarak kesilirdi. Trabzon Limanı'nda gerek emtia gerekse yolcu yönünden yaşanan rekabetten dolayı Mesajeri'nin Trabzon'daki gelirleri her geçen gün azalmaktaydı. Bu nedenle Trabzon

¹⁸⁵ AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1888, 1892, 1893, 1894, 1906, Chapitre 2, Secretariat.*

¹⁸⁶ Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 51.

¹⁸⁷ 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.

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.¹⁸⁸ Trabzon acentesi Boyacidi, şirket merkezine gönderdiği raporlarında Mesajeri'nin yolcu ve emtia gelirlerinin her geçen gün azalmasının nedenlerine değinirken çözümlerini de sunmaktaydı. Boyacidi'nin alınmasını istediği genel tedbirler şunlardı:

- Mesajeri buharlılarının limana uğradığı gün ve saatler, bilhassa Lloyd ve Paquet buharlılarının uğradığı gün ve saatlerden olabildiğince uzak olmalıydı. 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 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. Mesajeri kaptanları ise limana uğradıktan kısa süre sonra ayrılıyorlardı. Dolayısıyla buharlının limanda kalış süresinin işlerin yoğunluğuna göre esnek olmasında fayda vardı.¹⁸⁹
- Mesajeri'nin 15 günde bir olan seferlerinin, emtia ve yolcunun bol olduğu dönemlerde haftada bire yükseltilmesi ve hatta ihtiyaca göre ek seferler konulması acentenin gelirlerini önemli oranda artırırdı.
- Trabzon-Marsilya hattındaki ticaret Paquet Kumpanyasının tekeline geçtiği için Mesajeri, daha çok Trabzon'un Osmanlı vilayetleriyle olan ticari değişiminden istifade etme yoluna gitti.

¹⁸⁸ AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1892-1894, 1896, Chapitre 2, Secretariat.*

¹⁸⁹ AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1880, 1886, 1887, Chapitre 4, Trafic.*

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.¹⁹⁰

Boyacidi'nin sunmuş olduğu çözümler ancak kısmen yerine getirilmişti. Zira 1870'ten sonra ticari değeri her geçen gün azalan Trabzon Limanı, Batum ve Samsun limanlarının 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 nedenleri dışında Anadolu'da aralıklarla devam eden Ermeni olayları, Osmanlı hükümetinin tezkiresi olmayan yolcuların yurtiçi ve yurtdışı seyahat edebilmelerini yasaklaması gibi nedenler de etkili oluyordu.¹⁹¹ Trabzon acentesi Boyacidi, aralıklarla devam eden Ermeni olaylarının şirketin gelirlerine etkisinden özetle şöyle bahsetmekteydi:

Anadolu'da yaşanan Ermeni olayları Trabzon'a da sıçradı ve birçok Ermeni tüccar 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 müteşekkildi. Bunlar uzun zamandır aktif olarak ticaretle uğraştığından epeyce zenginleşmişlerdi. Müslüman kitle bunlara bu nedenle tepki duymaktaydı. Bölgede Müslümanlar arasında bir uyanış söz konusu, onlar da ticaret yaparak ticari pas-tadan pay alma peşindeler. Bu amaçla küçük şirketler kurmaya başladılar. Bu küçük şirketler sadece Trabzon-İstanbul arasında

190 AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1891-1894, 1908, Chapitre 2, Secretariat.*

191 AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1904, 1905, Chapitre 2, Secretariat.*

taşımacılık yapmaktaydı. Bunların başarılı olması Trabzonlu müteşebbisleri cesaretlendirdi. Eğer bu tür şirketler gelişirse yabancı nakliye şirketlerinin 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 nakliye şirketlerine düşen paylarını da azaltmaktadır. Bilindiği üzere kabotaj ticareti daha çok güverte yolcusu ve koyun taşımacılığından oluşur. Trabzon ile diğer bölgeler arasında yıllık ortalama 300.000 frank karşılığında 160.000 koyun taşınmaktaydı. Yeni şirketlerin bu işi sadece arzuları uğruna yapmaları üzüntü verici, nitekim zaten yabancı buharlı nakliye şirketleri güverte yolcusu ve koyun taşımak için sıkı bir rekabet içindeydi. Mesajeri'nin mevcut komisyoncuları ve simsarları bile bu yeni şirketlerle çalışmayı tercih etmeye başladılar. Yabancı nakliye şirketleri bilhassa güverte yolcusu ve koyunların bol olduğu dönemde kabotaj buharlılarına karşı önlem alma yoluna gidiyorlardı.¹⁹²

Boyacıdî'nin ifadeleri Mesajeri ve diğer buharlı nakliye şirketlerinin Trabzon ve hinterlandında nasıl pazar oluşturdıkları ve yerli şirketlere yaşama ve rekabet edebilme imkânı tanımadıklarının göstergesidir. Ayrıca Fransız buharlı nakliye şirketlerinin gelişimine benzer bir yapıda gelişen Osmanlı özel buharlı nakliye şirketlerinin kabotaj ticaretiyle başlayarak uluslararası şirketlere dönüşebileceği endişesi ve bunun şirket için tehdit unsuru olarak algılanması, Mesajeri'nin tekel oluşturma yoluyla bölgeleri Fransız emperyalizmine ne şekilde dahil ettiğine manidar bir örnektir.

Şirket gelirlerinin azalmasında diğer bir neden ise birçok yeni buharlı nakliye şirketinin Trabzon Limanı'na uğramaya başlamasıydı. 1904'te Hacı Davut (Osmanlı bandıralı yabancı nakliye şirketi), 1906'da Ellarmann and Moss (İngiliz), 1908'de Norddeutscher Lloyd, İngiliz Westcott and Laurence,

192 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*.

şirketlerine ait buharlılar düzenli ve düzensiz olarak Trabzon Limanı'na uğruyorlardı.¹⁹³

Birçok buharlı nakliye şirketinin Trabzon Limanı'na uğramasına rağmen, limanın yeniden inşasına dair hiçbir faaliyet söz konusu değildi. Bunun yanında gümrük idaresinin depoları sınırlıydı. 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.¹⁹⁴

1908'den sonra acentenin yolcu ve emtia gelirleri önemli oranda artış gösterdi. Mesajeri Trabzon acentesinin yolcu emtia gelirleri 1909'da 75.717, 1910'da 54.925, 1911'de 89.673, 1912'de ise 112.103 frank idi.¹⁹⁵

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 serbestlik getirilmesi yolcu ve göçmenlerin sayısını artırdı.¹⁹⁶ Diğer yandan Trablusgarp Savaşıyla Rubattino Kumpanyasının Trabzon seferlerini kaldırması, Mesajeri'ye Trabzon-İtalya hattında önemli miktarda navlun sağladı. Bundan başka 1910'da Yunan şirketlerine tüm Osmanlı sahillerinde olduğu gibi Trabzon Limanı'nda da kısmi olsa da boykot uygulanması ve ardından başlayan Balkan Savaşlarıyla Yunan buharlılarının Trabzon hattındaki seferlerine ara vermeleri, Mesajeri Trabzon acentesinin yolcu ve emtia gelirlerinin artmasında bir başka etkendi. Bu nedenle limanda navlun az ancak taşıma

193 Murat Baskıcı, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş," *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, C. 67, No. 3, 2012, s. 41.

194 AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice*, 1895, 1900, 1901, 1902, 1906, *Chapitre 2, Secretariat*.

195 AFL. 1997 002 4404 *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice* 1910, 1912, *Chapitre 4, Trafic*.

196 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice* 1910, 1912, *Chapitre 4, Trafic*; Kemal H. Karpat, *Osmanlı'dan Günümüze Etnik Yapılanma ve Göçler*, Timaş Yayınları, İstanbul 2010, s. 379.

fiyatları yüksekti.¹⁹⁷ Mesajeri Trabzon acentesinin gelirlerinin yanında diğer acentelerde olduğu gibi birçok giderleri vardı. Bunlar; yolcu simsarları ve emtia komisyoncularına, büro, mağaza ve depolara, trafik, aydınlatma, telgraf, indirme-yükleme gibi kalemlere ait giderlerdi. Bunun yanında yolcu kontrolü (sağlık) ve Polathane'de karantina müşahedesinde bekletilen yolcuların limana getirilmesine için de önemli miktarda harcama yapıldı. Acentenin tüm bu kalemlere yaptığı yıllık masraf ortalama 18 ila 21 bin frank arasındaydı.¹⁹⁸ Mesajeri buharlılarının Trabzon Limanı'na uğramaya başladığı 1857'den 1914'e kadar geçen dönemde Fransız ticareti Trabzon ve art 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 Limanı'na 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 Limanı'nın lehine kaybetti.

197 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, 1913, Chapitre 2, Secretariat.*

198 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.*

MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASININ OSMANLI TOPRAKLARINDAKİ SİYASİ, SOSYAL VE KÜLTÜREL FAALİYETLERİ

OSMANLI POSTA TAŞIMACILIĞINDA MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASI

Osmanlı iletişim sisteminde yabancı aktörler 18. yüzyılın sonlarına doğru posta ofisleri açarak etkin olmaya başladılar. 19. 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 sırasında Napoléon'un emriyle 1798'de iki posta bürosu açtılar. Ancak Napoléon'un Mısır'dan çekilmesiyle bu posta ofisleri kapandı. Daha sonra 1812'de İstanbul'da bir posta ofisi açsalar da 1813'te bu da kapandı.¹ Fransızların İstanbul'da kalıcı bir zeminde posta ofisi açma teşebbüsleri ancak 1837'de Fransız Deniz Posta Servisinin (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.²

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.³ Osmanlı sularında posta taşımacılığında Osmanlının en büyük rakibi Avusturya Lloyd Kumpanyasıydı. 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.

1 *Correspondance de Napoleon I.*, Publiée par Ordre de l'Empereur Napoléon III, Cilt V, Paris 1860, s. 74-75.

2 *Quelques Reflexions sur le Projet*, s. 5-18.

3 İbnüzzıya Ahmet Reşid, "Memleketimiz'de Ecnebi Postahâneleri," İstışare Dergisi, Sayı 16-17, 7 Kanun-ı Sani 1324.

Fransız Deniz Posta Servisi, yalnızca posta taşımacılığı yapmak amacıyla kurulduğundan kısa süre sonra finansal yönden büyük zarara uğradı.⁴ Oysa Avusturya Lloyd ve İngiliz P&O kumpanyaları posta taşımacılığının yanında asıl olarak ticari faaliyetlerde bulunduklarından çok büyük kazançlar sağladılar. Sadece posta taşımacılığı yapmak amacıyla kurulan Fransız Deniz Posta Servisi, çok zarar ettiğinden 1851'de yerini MM Kumpanyasına bıraktı. Böylelikle Fransa ile Osmanlı arasında posta bağlantısı sübvansiyonlu özel bir nakliye şirketine emanet edildi. Fransa'nın uluslararası posta taşımacılığının yabancı bir nakliye şirketine 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 alındı.

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 İdaresine teslim edilmekteydi. MM Kumpanyası yalnızca sivil postaları değil aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin resmi postalarını da taşıdı. Babiâli'nin isteği üzerine MM Kumpanyası, sadece gümrüklere ait postaların ücretsiz taşınmasına yönelik 1864'te bir anlaşma imzaladı.⁵

4 AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*, s. 1-2; Levasseur, *Histoire du Commerce de la France*, s. 712.

5 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.

Babîâlî'nin yabancı posta şirketlerinden istifade etmesinin en önemli sebebi yerli şirketler ve devlete ait buharlıların yetersizliği idi. Bu nedenle posta taşımacılığının yetersiz olduğu durumlarda Babîâlî, Mesajeri ve Lloyd gibi posta şirketlerinden istifade etme yoluna gitti.⁶ Resmi evrakların yabancı nakliye şirketleri tarafından taşınması güvenlik kaygısı nedeniyle çoğu zaman sorunlara sebebiyet verdiğinden taraflar bu tür postaların taşınmasına olumsuz bakmaktaydılar.⁷ Fakat Osmanlı posta teşkilatının yetersizliği ve yabancı nakliye şirketlerinin bu vesileyle Osmanlı sularında daha ayrıcalıklı hale gelmeleri bir nevi zorunlu bir işbirliğine yol açmaktaydı.

Zararlı Neşriyat

Uluslararası posta ofisleri, yabancı posta buharlı nakliye şirketlerinin düzenli bir şekilde seferler yapmalarıyla daha da işlerlik kazanmaya başladı. Yabancı posta ofisleri ve nakliye şirketleri, her ne kadar görünürde Osmanlı Devleti'nin posta ihtiyacını karşılaması yönünden olumlu bir imaj sergilese de gerçekte birçok soruna sebebiyet vermekteydiler. Henüz 1840'lı yıllarda Marsilya'dan İstanbul'a gelen Fransız Deniz Posta Servisi buharlılarında birtakım "muzır neşriyat" addedilen zararlı yayınların ele geçirildiğine dair Babîâlî'ye şikâyetler gelmeye başladı.⁸ Yine 1858'de Mesajeri buharlılarıyla hariçten getirilen kitapların Galata'da gümrükte muayene olunmaksızın şirket acentesine götürüldüğü şikâyetleri Babîâlî'ye gelmekteydi. Yabancı posta ofisleri ve nakliye şirketlerinin sayılarının her geçen gün artması, Babîâlî nezdinde ve kamuoyunda önemli tepkilere neden oldu.⁹

Babîâlî, 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 İdaresince yabancı posta ofislerinin kapatılması talep

6 BOA. DH. İD. 121/7, 5 Nisan 1911.

7 BOA. HR. MKT. 366/86, 11 Şubat 1861; HR. TO. 489/26, 5 Ocak 1864.

8 BOA. HR. SFR. 3, 8/105, 17 Temmuz 1844; HR. SFR. 3, 8/135, 15 Ağustos 1844.

9 BOA. BEO. 867/64987, 17 Ekim 1896; HR. MKT. 245/96, 11 Temmuz 1858; Salih Zeki, "Ecnebi Postahâneleri," *Tanin*, No: 16, 18 Eylül 1324.

olunmuştu.¹⁰ Ancak yabancı posta ofislerinin böyle birden bire kaldırılması mümkün olmadığından Babıâli'nin bu ilk teşebbüsü sonuçsuz kaldı. Bunun yanında ilgili devletlerin elçileri böyle bir teklifin ancak Osmanlı postanelerinin intizam ve mükemmelliklerini ecnebilerin tasdik etmesi neticesinde olumlu karşılanabileceğini bildirmekten de geri kalmadılar.¹¹ Yabancı posta şubelerinin kapatılmasına en çok karşı çıkan Avusturya ve Fransa konsoloslarıydı.¹² Zira Osmanlı posta taşımacılığının büyük bir kısmı Avusturya Lloyd ve Mesajeri kumpanyalarının tekelindeydi. Bilhassa İstanbul ve İzmir gibi büyük şehirlerin posta taşımacılığında MM Kumpanyası, Lloyd'u geride bırakmıştı. Aşağıdaki tablo, İstanbul'dan 1906-1912 yılları arasında Mesajeri, Lloyd, Osmanlı ve Alman posta nakliye şirketlerinin taşıdıkları posta kolileri hakkında genel anlamda bir fikir vermektedir.¹³

	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	–

Sayıları her geçen gün artan yabancı postaların kaldırılması hususunda Babıâli, birçok defa teşebbüste bulundu. Bu amaçla 1874 Bern Posta Kongresine Osmanlıyı temsilen Yanko Makridi Efendi gönderildi. Böylelikle Osmanlı Devleti uluslararası posta birliğine üye oldu. Daha sonra 1878 Paris Posta Kongresine Bedros Kuyumcıyan, 1880 Paris Posta Kongresine yine Yanko Makridi Efendi, 1891 Viyana Posta Kongresine

¹⁰ Zeki, "Ecnebi Postahâneleri," *Tanin*, No: 16, 18 Eylül 1324.

¹¹ Mübahat Küttükoğlu, "Osmanlı İktisadi Yapısı," *Osmanlı Devleti Tarihi*, II., (ed. E. İhsanoğlu), İrcica, İstanbul 1999, s. 604; Zeki, "Ecnebi Postahâneleri," *Tanin*, No: 16, 18 Eylül 1324.

¹² Zeki, "Ecnebi Postahâneleri," *Tanin*, No: 16, 18 Eylül 1324.

¹³ AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910-1912*, Bölüm 6, *Comptabilite*; AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1910-1913*, Bölüm 4, *Trafic*.

Galata Posta Müdürü Petaci Efendi ve Osmanlı Telgraf Müdürü Fahri Efendi, 1897 Washington Posta Kongresine Osmanlı tam yetkili temsilcisi Mustafa Bey, posta müdürü Ahmet Fahri Bey, Washington Şehbenderi M. Şerefeddin Bey gönderildi.¹⁴ Daha sonraki posta kongrelerine de birçok Osmanlı temsilcisi iştirak etti.¹⁵ Ancak bu posta konferanslarında daha ziyade posta taşımacılık ücretlerinin ve vergilerinin uluslararası bir standardizasyona kavuşturulması üzerinde durulmaktaydı. Dolayısıyla herhangi bir ülkenin yabancı postalara karşı tutumu dahili mesele olarak addedilmiş ve ülkelerin tasarrufuna bırakılmıştı.¹⁶ Bunun yanında Osmanlı Devleti Uluslararası Posta Birliğine dahil olduğundan “evrâk-ı muzırâ” olarak addettiği zararlı postaların kontrolü daha da zorlaştı. Yani Babîâlî’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 muzırâ hakkında şöyle demektedir:

Bâbîali her fırsattan bil-istifade ecnebi postanelerinin seddi için düvel-i muazzamaya müracaat ettikçe ecnebi postaneleri tevsi-i (genişletme) muamele etmekten hâlî (geri) kalmıyor idi. Evvel emirde şehir dahilinde evrak-ı varide-i tevzie (dağıtmaya) 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 muzırâ” namını verdiği evrak-ı matbuanın duhulünü şiddetle men etmek isteyen Hükümet-i Seniyye bu babda olanca kuvveti sarf etmekten hiçbir zaman geri durmamıştır.¹⁷

Osmanlı Devleti’nin genelde yabancı posta nakliye şirketleri özelde ise MM Kumpanyasının posta taşımacılığını engellemeye muvaffak olama-

14 *L’Union Postale Universelle, sa Fondation et son Développement*, 50. Anniversaire de l’Union 1874-1924, Publié Le Bureau International, Einsiedeln (Suisse) 1924, s. 92, 96, 110.

15 *L’Union Postale Universelle, sa Fondation et son Développement*, s. 113, 119, 123.

16 Paul Jaccottey, *Traité de Legislation et D’Exploitation Postales*, Librairie Administratives et Des Chemins de Fer, Paris 1891, s. 399-402.

17 Zeki, “Ecnebi Postahâneleri,” *Tanin*, No: 16, 18 Eylül 1324.

masında dış nedenlerden çok iç nedenler 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 değişti. Bu durum Avrupalı devletlerin desteklediği, uluslararası serbest ticaretten yararlanan, bir gayrimüslim tüccar sınıfın ortaya çıkmasına neden oldu. Posta nakliyesi, ticari nakliyenin bir uzantısı durumundaydı. Kabotaj ve devletlerarası postaların büyük bir kısmını Mesajeri ve diğer nakliye şirketlerinin anlaşmalı oldukları tüccar, sanayici, simsar ve komisyoncuların göndermiş oldukları postalar oluşturmaktaydı. Liman kentlerinin demiryollarıyla iç bölgelere bağlanması bu grupların iç bölgelere nüfuz etmelerini de 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. Bu durum daha sonra tüm bölgelerde uygulanmaya başladı. İmparatorluğun dağılma sürecinde, Balkanlarda ve Anadolu'da ayrılıkçı ve ihtilalci fikirlerin doruğa ulaştığı, misyonerlerin Osmanlı millet ahengini dönüşüme uğrattığı bir dönemde, Mesajeri ve diğer posta nakliye şirketlerinin tekelinde posta çantalarının kapalı ve mühürlü bir şekilde Osmanlı topraklarındaki en ücra 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 muzırırayı" olabildiğince engellemeye çalıştı.¹⁸ Hatta bu amaçla yabancı basının ülkeye girişini kontrol altına alabilmek için 1882'den itibaren Matbuat-ı Ecnebiye Kalemi adıyla yeni bir birim oluşturuldu.¹⁹ Yabancı posta ofisleri ve nakliye şirketlerinden, ilk dönemler hükümet

18 Zeki, "Ecnebi Postahâneleri," *Tanin*, No: 16, 18 Eylül 1324.

19 Bu birim bünyesinde Fransızca, Rumca, Ermenice, Arapça, Bulgarca, Rusça gazeteler müfettiş, mümeyyiz ve mütercimliği oluşturulmuştur. Sezai Balcı, "Sultan II. Abdulhamid Döneminde Yabancı Basın," *Devri-i Hamid Sultan II. Abdülhamid*, V. Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri 2011, s. 45-61.

merkezi rahatsızlık duyarken, zararlı evrakların sahil kentleriyle kalmayıp Anadolu'ya ulaşması halkın yabancı postalara karşı tepki göstermesine yol açtı. 19. yüzyılın sonuna doğru Osmanlı Devleti'nde bulunan posta ofislerinin 33'ü Avusturya, 28'i Fransa, 20'si Rusya, 7'si İngiliz, 6'sı Alman, 3'ü İtalyan olmak üzere toplamda 97'ye ulaşmaktaydı.²⁰ Bunun yanı sıra MM Kumpanyası ve diğer posta nakliye şirketlerinin sahil kentlerinde bulunan tüm acentelikleri postane görevi de görmekteydi.

İstanbul'a gelen ve muzır neşriyat olarak addedilen yabancı basının önemli bir kısmı Mesajeri buharlıları aracılığıyla Galata Postanesi üzerinden okurlarına ulaşmaktaydı.²¹ Muzır neşriyatın ülkeye girişi, yasak olmayan gazete paketleri ve roman kapları içine sokularak yapılmaktaydı. Postanelerde ve gümrüklerde yapılan sıkı kontrollere rağmen yasaklı neşriyatın, değişik yöntemlerle ülkeye girişi engellenemedi.²² Zararlı neşriyat ve postaların büyük bir kısmı, sadece II. Abdülhamid idaresini değiştirmek isteyen grupların (Genç Türklerin Avrupa'da basılan yayınları)²³ değil aynı zamanda başta Ermeni ve Rum olmak üzere diğer gayrimüslim azınlık isyanlarının fikri alt yapısının oluşmasında da önemli bir rol oynadı.

MM Kumpanyasının, Fransız hükümeti ile imzaladığı anlaşmanın hükümlerine göre Katolik misyonerler bedava taşınacak ve seyahat süresince buharlı mürettebatı, dini görevlilere her türlü kolaylığı gösterecekti.²⁴ Osmanlı vilayetlerinde, bilhassa Beyrut, Lazkiye, Trablus ve Mersin gibi Fransa'nın nüfuz mücadelesi verdiği Doğu Akdeniz liman kentlerinde faaliyetlerde bulunan misyonerler, beraberlerinde evrak-ı muzır olarak addedilen birçok propaganda evrakı, kitap, broşür, gazete ve diğer yasak şeyleri de taşıdılar. Devletin resmi kayıtlarında bu tür birçok malumat mevcuttu. Örneğin Beyrut polis müdüriyetinin Babilî'ye gönderdiği 30

20 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.

21 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1911, 1912*, Bölüm 4, Trafic.

22 Fatmagül Demirel, *II. Abdülhamid Döneminde Sansür*, Bağlam Yayıncılık, Mart 2007, s. 118-119.

23 Muammer Göçmen, *İsviçre'de Jöntürk Basını ve Türk Siyasal Hayatına Etkileri*, Kitabevi, İstanbul 1995, s. 78-91.

24 AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 29.

Ağustos 1911 tarihli mektupta Cizvitlerin ve bunlara mensup olanların yanlarında Fransız, İngiliz, Amerikan ve sair milletlere ait birçok evrak, gazete ve mecmua bulundurmasından şikâyet edilmekteydi.²⁵

Haydarpaşa-Anadolu demiryolu hattının tamamlanmasıyla Mesajeri posta çantaları iç bölgelere Haydarpaşa üzerinden taşınmaya başladı. Örneğin 1903'te Mesajeri unvanıyla Haydarpaşa'ya getirilen posta çantaları içinde birtakım zararlı evrak ve yasaklı eşya bulunduğu halde her nasılsa polis ve gümrük memurları tarafından kontrol edilmiş, sakıncası yoktur ibaresi yazılmıştı. Bu durum Konya vilayeti görevlileri tarafından yapılan tahkikat sonucu anlaşıldı. Tahkikat neticesinde muzır evrakların, bu gibi kitap ve gazetelerin uzun zamandan beri taşındığı anlaşılmıştı.²⁶ Yine 23 Ağustos 1905'te Mesajeri'nin *Equateur* adlı buharlısı Galata Rıhtımı'na yanaştığı sırada zaptiyeler posta çantasını gümrük posta dairesine götürerek muayene ettiğinde, bu çantaların içinde şirketin Marsilya müdürü adına gönderilen birtakım yasaklı gazete ve mecmua bulunmuştu.²⁷ Bunun yanında 2 Ağustos 1911'de Marsilya'dan Galata Rıhtımı'na yanan Mesajeri buharlısından birtakım zararlı evrak almak üzere binen Müslim Rezzak isminde bir şahıs zaptiyeleri görünce bu evrakları denize atmıştı. Zaptiyeler Müslim Rezzak'ı sorguya çekmek üzere buharlıdan indirmek teşebbüsünde bulunduklarında Rezzak, ancak düvel-i ecnebiye konsoloslarından birinin kefaleti eşliğinde inebileceğini söylemişti.²⁸ Devletin resmi kayıtlarında buna benzer birçok örnek mevcuttu.²⁹

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 Kumpanyasının Kale-i Sultaniye (Çanakkale) 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

25 BOA. DH. TMIK. M. 48/62, 11 Şubat 1898; DH. EUM. EMN. 1/12, 14 Ağustos 1911.

26 BOA. ŞD. 2733/3, 17 Ocak 1904; ŞD. 1148/35, 18 Mayıs 1903.

27 BOA. DH. MKT. 1010/52, 23 Kasım 1905.

28 DMA. MKT. I., 1619/19, 2 Ağustos 1911.

29 BOA. DH. MKT. 1474/39, 4 Aralık 1887; TMIK. M. 37/13, 2 Eylül 1897.

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 Sultaniye Fransız konsolosuna tebliğ edildiğinde, konsolos davayı Dersaadet'teki Fransız konsolosuna havale etti.³⁰

Dersaadet Fransız konsolosu ise Hariciye Nezaretine gönderdiği 22 Kasım 1898 tarihli mektubunda; hadiseyle ilgili Babiâli'ye noksan bilgi verildiği kanaatindeydi. Ona göre bu hadise Mesajeri buharlısı içinde cereyan ettiğinden Roger Gibri müdahale etmek zorunda kalmıştı. Zira Polis Memuru Şevki Efendi'nin buharlı içinde, Osmanlı toprağında bulunuyormuş gibi hareket etmesi üzerine bu hadise meydana gelmişti. Bundan dolayı Dersaadet Fransız Konsolosu, celpname tebligatını kesinlikle kabul etmemelerine dair Kale-i Sultaniye Konsolosu ve Roger Gibri'ye emir verdi.³¹ Babiâli, bu davanın uluslararası bir soruna dönüşmemesi için hadiseyi sürüncemede bırakarak kapatma yoluna gitti.

Buna benzer bir hadise yine Galata Rıhtımı'nda cereyan etti. Bir Osmanlı yüzbaşısı, bir gardiyan ve üç gümrük memuru zararlı evrak aramak için limana yanaşan bir başka Fransız şirketine ait buharlıya izin almaksızın girmişlerdi. Bunun üzerine Fransız konsolosu, Fransız bayrağı taşıyan bir gemiye izin alınmaksızın girilmesinin uluslararası hukuka aykırı olduğunu bildirdi ve hadiseyi protesto ederek Babiâli'den gereğini yapmasını talep etti. Babiâli'nin olayı tetkik ettirmesinin ardından hadisenin yaşandığı sırada 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.³²

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

30 BOA. DH. MKT. 2138/15, 22 Kasım 1898.

31 BOA. HR. HŞ. İŞO. 186/69, 18 Şubat 1899.

32 BOA. BEO. 1430/107206, 15 Ocak 1900.

sahil kentlerine yayılmıştı. Mesajeri buharlıları, bir limana uğramadan önce o limanda acente ve posta bürosu açılmaktaydı. Ancak Mesajeri, nihayetinde kâr amacıyla kurulmuş emperyal bir şirketti. Bu nedenle şirketin önemli ticaret hacmine sahip olduğu Osmanlı sularında gelirlerinin yalnızca küçük bir kısmını oluşturan posta ya da evrak-ı muzırta taşımasının pek de büyük bir öneme sahip olmadığı ihtimal dahilindeydi. Diğer yandan şirket posta taşımacılığı hususunda Fransız hükümeti ile de çoğu zaman ters düşmüştü. Ancak Fransa'nın Osmanlıya yönelik politikasında şirket buharlıları çoğu zaman bir enstrüman olarak da kullanılıyordu. Bunun yanında Osmanlı bürokrasisinin merkezîyetçi erki elde edebilmek için posta ulaşım araçlarının, yabancıların egemenliğinde de olsa, Osmanlı liman kentlerine yayılmalarına müsaade etmek zorunda kalması da göz ardı edilemezdi. Bu bağlamda zararlı evrakın Osmanlı topraklarına girmesi hususunda MM Kumpanyası, Fransız hükümetinin Doğu politikasının bir aracı olması yönüyle önemli bir role sahipti. Ancak ekonomik kaygısı ön planda olan liberal bir şirket olması dolayısıyla Mesajeri yöneticileri nezdinde posta taşımacılığı üçüncül öneme sahipti.

Osmanlı Devleti, 1874'ten itibaren Uluslararası Posta Birliğinin bir üyesi olduğundan "evrak-ı muzırta" addettiği mektup ve posta çantalarını açmak yüzünden birçok defa maddi ve manevi tazminat ödemeye maruz kaldı.³³ Uluslararası Posta Birliğinin kurulmasındaki en önemli sebep postaların muhafazasını temin etmek ve posta taşımacılık fiyatlarını standardize etmektir.³⁴ 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 Avrupa'sının kendi ihtiyaçları için oluşturmuş olduğu uluslararası 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 Postaneleri daha erken bir tarihte 1 Ekim 1914'te kaldırılmıştır. Fransız postanelerinin kapatılması-

33 Zeki, "Ecnebi Postahâneleri," *Tanin*, No: 16, 18 Eylül 1324; Tanju Demir, "Salih Zeki ve Ecnebi Postahâneleri'nin Kaldırılması Konusundaki Görüşleri" *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, VII/1 2005, s. 175.

34 *L'Union Postale Universelle, sa Fondation et son Developpement*, s. 113-114.

la Galata ve Beyoğlu'ndaki Fransız postaneleri ve posta kutuları kaldırılarak bütün postalar Osmanlı Posta İdaresi'ne devredildi.³⁵

KAÇAKÇILIK FAALİYETLERİ

Osmanlı sularında MM Kumpanyası üzerinden yapılan kaçakçılığa her ne kadar şirkete ait raporlarda değinilmese de Osmanlı resmi kayıtlarında şirket üzerinden böyle bir taşımacılığın yapıldığına dair birçok örnek mevcuttur. 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 gayrimüslimleri arasında Düvel-i Muazzamanın da desteğiyle ardı arkası kesilmeyen birtakım isyanlar ortaya çıktı. Asilerin lojistiklerini sağlamak amacıyla Mesajeri buharlılarından istifade etme yoluna gittikleri anlaşılmaktadır. Özellikle bu isyanlar sırasında Mesajeri ve diğer yabancı buharlı nakliye 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 Kumpanyasının yer almaması düşünülemezdi. Nitekim isyanlar sırasında, birçok Ermeni komitacı, Avrupa'dan Marsilya üzerinden Mesajeri buharlısıyla kaçak yollardan Anadolu'ya gelirken, Anadolu'da suçla karışmış birçok Ermeni de yine Mesajeri buharlısıyla ülke dışına firar etmişti. Bunun yanında birçok silah ve askeri mühimmat yine Mesajeri buharlıları aracılığıyla kaçak yollardan ülkeye sokulmaya çalışılmıştı.

Silah ve Tütün Kaçakçılığı

Balta Limanı Anlaşmasının (16 Ağustos 1838) müzakereleri uzun seneler sürmesine rağmen bazı önemli noktalar yeterince açıklığa kavuşturulmadan anlaşma bir oldu-bittiye getirilmişti. Anlaşmanın uygulanma aşamasına geçildiğinde birçok sorun ortaya çıktı. Bu anlaşmadaki en önemli eksiklik ithalat ve ihracatı yasak olan ürünlerin tam olarak nelerden ibaret

35 Taner Aslan, *Osmanlı'da Levant Postaları*, Berikan Yayınevi, Ankara 2012, s. 238.

olduğunun belirtilmemiş olmasıydı. Zira Osmanlı ticari geleneğinde tuz, şap, tütün, barut, saçma, kurşun ve silah gibi ürünlerin ithalat ve ihracatı devletin tekelinde bulunmaktaydı.³⁶

Babıâli'nin bu nevi ürünlerin alım ve satımındaki tekeli korumak istemesi, İngilizler tarafından tekel sisteminin diriltilmek istenmesi şeklinde yorumlandı ve bu uygulamaya şiddetle karşı çıkıldı. Bu nedenle Babıâli, daha sonra ilgili devletlerle ayrı ayrı yaptığı birçok ek ticaret anlaşmasıyla, Balta Limanı Anlaşmasının noksan olan kısımlarını giderme yoluna gitti. Bu bağlamda Kırım Savaşından sonra 29 Nisan 1861'de Osmanlı Devleti ile Fransa arasında kapsamlı bir ticaret anlaşması imzalandı.³⁷

1861 Anlaşmasının 7. maddesinde; Fransa ve ona tabi memleketlerden gelen tüccar gemileri yüklerini ister 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 edilmeyecekti.³⁸

Anlaşmanın 10. maddesine göre, Memalik-i Devlet-i Aliye'den tuz ve tütün ihracatı yapan Fransız tüccarları, Osmanlı tuz ve tütün tüccarlarının 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.

Anlaşmanın 11. maddesine göre: bundan böyle hiçbir Fransız tebaası tüccar Memalik-i Devlet-i Aliyye'ye ne top, barut, esliha ve ne de mühimmat-ı harbiye ithal edemeyecekti. Bu tür 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.³⁹

36 Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri* II., s. 46-47.

37 *Muahadat 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.

38 *Muahadat Mecmuası*, I., s. 45-46; Boiteau, *Les Traités de Commerce*, s. 142.

39 *Muahadat Mecmuası*, I., s. 46-47; Boiteau, *Les Traités de Commerce*, s. 143-144.

Babıâli'nin Fransız hükümeti ile yaptığı ticaret anlaşmasının süresi 28 yıl olarak kabul edildi.⁴⁰ 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. Babıâli bu sayede yanıcı ve patlayıcı maddelerin nakliye ve kaçakçılığını 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 Limanı'na uğrayan MM Kumpanyasının *Godavery* adlı posta buharlısı gümrük memurları tarafından kontrol edildi. Yapılan tahkikat sonucunda gemide Kalas ve Varna'ya sevk olunmak üzere dört sandık silah ve fişek bulundu. Tüccar gemilerinde bu tür 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.⁴¹

1861 Anlaşmasının yanıcı ve patlayıcı maddelere dair hükmü, 21 Şubat 1872 tarihinde ilan edilen Barut Nizamnamesiyle daha genel anlamda devletin tekeli altına alındı. Bu nizamnameye bir yıl sonra bir ek yapılmak suretiyle müsadere edilen yanıcı ve patlayıcı maddelerden alınacak para cezası belirlendi.⁴² 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 gizlice Osmanlı memleketlerine ithal olunan yanıcı ve patlayıcı maddelere bedelsiz el konulacak ve müsadere edilecek bedelinin iki misli para cezası alınacaktı.⁴³

40 Boiteau, *Les Traités de Commerce*, s. 143-144.

41 BOA. MVL. 67/1001, 17 Ekim 1864.

42 TBMM. *Zabıt Ceridesi*, Devre X, İçtima 1, Cilt VII, 2 Mayıs 1955, S. Sayısı 256. Barut ve patlayıcı maddelerle silah ve teferuatı ve av malzemesinin tekelden çıkarılması hakkında kanun layihası.

43 BOA. BEO. 2669/200152, 19 Eylül 1905.

Ancak denizlerin serbest sular ilan edildiği bir dönemde transit suretle nakledilen yanıcı ve patlayıcı maddeler uygulamada Babiâli ile Düvel-i Muazzama arasında birçok soruna neden oldu. Daha sonra nizamname hükümlerinde yapılan tadilat ve ek maddelerle bu sorun giderilmeye çalışıldı.⁴⁴

Bundan başka Babiâli, devletin başkentini muhafaza edebilmek amacıyla da birtakım tedbirler almıştı. Deniz korsanlarına karşı içinde bir veya iki adet top bulunan Mesajeri ve diğer nakliye şirketlerine ait buharlıların geceleri Boğazlar'dan geçişleri yasaklanmıştı.⁴⁵ Sadece Kırım Savaşı ve sonrasında müttefik orduların lojistik desteğini sağlayan Mesajeri ve P&O kumpanyalarının Boğaz'dan gece geçişi için özel işaretler tahsis edilmişti. Ancak savaş sonrası geceleri Boğaz'dan geçilmesi tekrar yasaklandı. Mesajeri yönetimi 1863'te bazı fevkalade durumlarda haftada bir defa da olsa Boğaz'dan geçilmesine ruhsat verilmesi talebinde bulundu.⁴⁶ Babiâli, 1872 tarihine kadar Mesajeri ve diğer buharlı nakliye şirketlerine ait gemilerin geceleri Boğaz'dan geçişine zaman zaman ruhsat verdi. Ancak gemiler yüklü oldukları top güllerini Boğaz'da bırakmak şartıyla geçiş ruhsatı elde edebiliyorlardı.⁴⁷

Barut Nizamnamesinin kabul edildiği aynı yıl yani 1872'de Boğazlar'dan geçişe yönelik 14 maddelik bir nizamname kabul edildi. Nizamnamenin üçüncü maddesine göre barış döneminde Boğazlar'dan geçişler serbest olacaktı, ancak Akdeniz'den gelen gemiler top güllerini Lapseki, Karadeniz tarafından gelen gemiler ise Büyükdere İskeleyi'ne bırakacak, dönüşte alabilecekti (madde 10). Nizamnameye rağmen top güllesiyle Boğaz'dan geçen gemiler, tespit edilmesi durumunda, her barut güllesi için 60 kuruş, top güllesi için ise 90 kuruş ceza ödeyeceklerdi (madde 6).⁴⁸ Mesajeri ve diğer nakliye şirketleri bu şekilde geceleri Boğaz'dan geçebilme hakkına kavuştular. Ancak 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi sırasında Boğazlar'dan geçiş geçici olarak tehir edildi, savaş sonrasında ise geçişlere belirli günlerde ruhsat verildi. Örneğin Mesajeri'nin Kale-i Sultaniye Boğazı'ndan gece geçişine sadece

44 TBMM. Zabıt Ceridesi, Devre X, İçtima 1, Cilt VII, 2 Mayıs 1955, S. Sayısı 256.

45 *The Levant Times and Shipping Gazette*, 3 Feb. 1872, s. 3.

46 BOA. HR. TO. 200/17, 11 Haziran 1863; HR. TO. 200/73, 16 Ağustos 1864; MKT. III. 24/176, 19 Nisan 1854; DMA. Şura-i Bahriye 16/162A, 17. Nisan 1854; HR. MKT. 189/72, 16 Mayıs 1857.

47 *The Levant Herald*, Çarşamba, 6 Aralık 1871, s. 330.

48 *The Levant Times and Shipping Gazette*, 3 Şubat 1872, s. 3.

cuma günleri ruhsat verilmekteydi.⁴⁹ Ancak Ermeni isyanlarının ortaya çıktığı ve 1897 Türk-Yunan Savaşının yaşandığı dönemlerde 1896-1900 arasında yabancı nakliye şirketlerinin geceleri Boğazlar'dan geçişine müsaade edilmedi.⁵⁰ Daha sonraki yıllarda ise Babiâli, asayişin durumuna göre kısmen geçiş ruhsatı vermeye devam etti.⁵¹ Böylelikle Babiâli 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 nakliye şirketleri üzerinden yapılan kaçak silah taşımacılığını da önemli oranda artırmıştı. Gayrimüslim tebaanın Osmanlıya karşı isyanlarını muhtelif yöntemlerle destekleyen Fransa, şark sorunu bağlamında izlemiş olduğu siyaset gereği, yabancı nakliye şirketlerinden ziyadesiyle istifade etme yoluna gitti.⁵²

Mesajeri buharlıları aracılığıyla Osmanlı memleketlerine kaçak yoldan sokulmaya çalışılan eşya-yı nariye hakkında Osmanlı resmi kayıtlarında birçok örnek mevcuttu. Mesajeri buharlıları üzerinden yapılan bu illegal taşımacılık faaliyetleri genellikle İzmir, Beyrut, Selanik ve İstanbul gibi limanlara sehven ve gizlice mal çıkarılması sırasında yapılan tahkikatlar sonunda anlaşılmaktaydı. Yabancı memleketlerden getirilen eşya-yı nariye, genellikle küçük ve tenha iskele kentleri sahilinde açıkta duran Mesajeri buharlısından; mavna ve kayıklar aracılığıyla sahile taşınmaktaydı.⁵³ Bu durum Babiâli'nin yabancı ülkelerde bulunan sefaretlerinin yaptıkları istihbari çalışmaları Dahiliye Nezareti'ne gönderdikleri telgraflardan da öğrenilmekteydi.⁵⁴

49 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.

50 BOA. MV. 94/13, 23 Aralık 1897; İ. MTZ (OI). 24/1171, 24 Nisan 1897; MV. 96/3, 8 Ağustos 1898; BEO. 1467/109994, 6 Mart 1900.

51 BOA. İ. HR. 387/1321 Z 06, 17 Mart 1904; İ. HR. 396/1323 Ra 23, 3 Temmuz 1905.

52 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.

53 BOA. BEO. 1648/123574, 19 Nisan 1901; BEO. 475/35616, 3 Ekim 1895.

54 BOA. HR. TO. 350/23, 16 Ekim 1893; BEO. 1648/123574, 19 Nisan 1901.

Türk-Yunan gerginliğinin artmaya başlamasıyla Marsilya'dan Yunanistan'a önemli miktarda silah sevkiyatı yapılmaya başlandı. Bu durum aynı zamanda MM Kumpanyası üzerinden uluslararası silah ticaretinin yapıldığının da bir göstergesiydi. Ancak bazı durumlarda silahların sevkiyatının yapıldığı yerler değişebildiğinden uluslararası silah ticareti, kaçakçılığa dönüşebilmekteydi. Bu bağlamda Kasım 1889'da Pire'ye gönderilmek üzere Fransa'nın Anvers şehrinde MM Kumpanyasının *Moeris* adındaki buharlısına yüklenen üç sandık silah, her nasılsa sehven Selanik'e çıkarılmıştı. Gümrük memurlarının kontrolü neticesinde ortaya çıkarılan üç sandık içindeki 210 adet silah Tophane-i Amire'nin Maçka ambarına gönderildi ve gerekli yazışmalar yapıldı. Fransız sefareti el konulan bu silahların iadesi için girişimde bulunduysa da amacına muvaffak olamadı. Zira bu silahların 14'ü çift ve av tüfeği, diğerleri ise Osmanlı topraklarına 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.⁵⁵ 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 sıklaştığından silah tüccarları ya da kaçakçıların Mesajeri gibi daha güvenli nakliye 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 maddeler bulunmuştu. Bunun üzerine Vilademir Dersaadet'e gönderilmiş ve İstanbul ile Petersburg Rus sefaretleri tarafından bir haber gelinceye kadar sandığına el konulmuştu.⁵⁶

Yine Eylül 1905'te Pire'ye gönderilmek üzere MM Kumpanyasının *Crimee* adlı buharlı gemisine yüklenen bir sandık fişek yanlışlıkla İzmir

55 BOA. MV. 49/80, 22 Kasım 1889.

56 BOA. BEO. 55/4084, 25 Ağustos 1892.

Limanı'na çıkarılmıştı. Sandığın muayenesi üzerine içinde 6 bin adet rovelver fişegi bulundu ve bu fişekler derhal İzmir Topçu Kumandanlığına teslim edildi. Fransız sefaretı adı geçen sandığın transit suretle ithal etmek istendiğini ancak yanlışlıkla İzmir Limanı'na çıkarıldığını ileri sürerek iadesini istedi.⁵⁷ Diğer yandan Mesajeri, İzmir acentesi de fişeklerin iade edilmesi için bizzat Babıâli nezdinde girişimde bulundu. Babıâli, Fransız sefaretinin ve Mesajeri acentesinin taleplerini hukuki sakıncalarını belirterek reddetti.⁵⁸

Yabancı memleketlerden getirilen yanıcı ve patlayıcı maddeler, gerek gizli, gerekse doğrudan olarak memalik-i şahaneye ithal olunur ise bedelsiz olarak el konulacağı ve müsadere edilerek bedelinin iki misli para cezası alınacağı barut nizamnamesinin 15. hükmünde 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.⁵⁹

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 bildiriliyor ve adı geçen silah ve fişeklerin Osmanlı memleketlerinin herhangı bir yerine çıkarılması durumunda, gereğinin yapılması isteniyordu.⁶⁰

Bundan başka Marsilya ve Paris şehbenderlerinin istihbarı faaliyetleri neticesinde Marsilya'dan Osmanlı memleketlerine illegal yoldan çıkarılmak üzere Mesajeri buharlılarına yanıcı ve patlayıcı maddeler yük-

57 BOA. BEO. 2669/200152, 19 Eylül 1905.

58 "eğer ki nizam-ı mezkûrede 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 sairinin 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 olunamayacağıнын şura-yı devlet kararıyla hariciye nezaret-i celilesinden düvel-i mütehabbe süferasına tebliğ kılındı... BOA. BEO. 3060/229430, 13 Nisan 1907.

59 BOA. BEO. 2669/200152, 19 Eylül 1905.

60 BOA. ZB. 590/122, 24 Haziran 1906.

lendiğine dair telgraflar gelmekteydi. 16 Ekim 1893 tarihinde Marsilya baş şehbenderliği 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 bildirilmektedir.⁶¹

Nisan 1901'de ise Marsilya ve Paris baş şehbenderinden Hariciye Nezareti'ne gönderilmiş olan telgrafnamelerde; Pire'de Maltesinos Biraderlere irsal edilmek üzere 18 Nisan'da Marsilya'da MM Kumpanyasının 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 istenmiştir.⁶²

Bunların haricinde Mesajeri buharlıları üzerinden Osmanlı sahil memleketlerine illegal olarak taşınan yanıcı ve patlayıcı maddeler hakkında ziyadesiyle örnek bulunmaktaydı.⁶³ Genelde yabancı nakliye şirketleri özelde ise Mesajeri buharlıları üzerinden kaçak yoldan taşınan yanıcı ve patlayıcı maddelerin Osmanlı memleketlerine girişi, Babıâli'nin hukuki zeminde ve uygulamada vermiş olduğu her türlü çabaya 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.

Babıâli'nin Fransa ile imzaladığı 1861 Anlaşmasının 10. maddesinde belirtildiği üzere Fransız tüccarlar, Osmanlı memleketlerinden tütün ihraç etmek istediklerinde, Osmanlı tüccarlarının tabi oldukları nizamata tabi olacaklardı. Bundan dolayı Fransız tüccarlar, ihraç edecekleri tütünün

61 BOA. HR. TO. 350/23, 16 Ekim 1893.

62 BOA. BEO. 1648/123574, 19 Nisan 1901.

63 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.

miktarını önceden gümrük idaresine bildirmek kaydıyla, her türlü gümrük resminden muaf tutulacaklardı.⁶⁴

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 tekeline alması tütün ticaretinde yeni bir dönemi başlattı. Babiâli, mali sıkıntıdan dolayı Tütün Rejisine 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 tekeline bırakılması, geçimini tütünden sağlayan geniş bir kesimin tepkisine neden oldu. Tütün rejisine karşı olan bu kesimler muhalefetini tütün kaçakçılığına katılarak, Babiâli ise tütün kaçakçılığına göz yumarak gösterdi. Bu durum Tütün Rejisini rahatsız etmekteydi.⁶⁵ Osmanlı tarımında önemli bir yer teşkil eden tütün ekimi ve ticaretinde Reji İdaresinin, tekel oluşturma yoluna gitmesi, geçimini tütünden sağlayan çiftçi ve tüccarların tepkisine neden oldu ve bu gruplar ürünlerini rejeye vermek yerine kaçakçılık yoluyla satmayı tercih ettiler.

Daha önce tütün ticareti yapan tüccarlar rejinin tekeline 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 nakliye şirketlerine önemli miktarda gelir sağlamaktaydı. Bu durum ise birçok buharlı nakliye şirketi üzerinden yapılan muazzam bir tütün kaçakçılığının ortaya çıkmasına neden oldu. Kaçakçılığın artması üzerine Reji İdaresi zarar etmeye başladı. Reji, tütün kaçakçılığının artmasını hükümetin lakayt tutumuna bağlamaktaydı. Bunun üzerine Babiâli, 1895'te Rejiye gümrüklerde görevli memur bulundurmasına izin veren bir karar aldı. Bu kararlar rejeye ait memurlara, kaçakçılığı önlemek maksadıyla jandarma refakatinde arama yapabilme hakkı verildi.⁶⁶

64 Muahedat Mecmuası, I., s. 46-47; Boiteau, *Les Traités de Commerce*, s. 143.

65 Dıgıroğlu, *Trabzon Reji İdaresi*, s. 32-34; 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.

66 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 nakliye şirketlerinin transit ticaret yaptıklarını ileri sürerek tütünün müsadere edilmesini engellemeleri idi. 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 uluslararası transit ticaret kaidesine aykırı olduğundan böyle bir isteğin kabulü imkânsızdı.⁶⁷ Osmanlının da dahil olduğu 1863 tarihli uluslararası anlaşma gereğince ticari emtianın Boğazlar'dan 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.⁶⁸

Buna karşın reji idaresi kimi zaman kendinde bu yetkiyi görerek İran'dan transit gelen tütünleri mühürsüz olduğu gerekçesiyle müsadere ettirmişti. Rejinin bu tür uygulamaları, gerek Babıâli gerekse de ilgili devletlerin konsolosları tarafından kabul edilmediğinden İran transit yoluyla nakledilen tütün müsadere edilse bile daha sonra iade ediliyordu.

Tütün ihracatının rejinin tekeline alınması en fazla Fransız buharlı nakliye şirketlerine, bilhassa MM Kumpanyasına yaradı. Zira rejinin tütün nakliyesinde en çok istifade ettiği şirketlerden biri de MM Kumpanyasıydı.⁶⁹ Mesajeri'nin İzmir, İstanbul, Samsun ve Trabzon acentelerinin şirket merkezine gönderdikleri raporlarda, Tütün Rejisi şirkete emtia sağlayan en önemli kuruluşlardan biri olarak gösterilmekteydi.⁷⁰ Buna rağmen MM Kumpanyası üzerinden de az miktarda da olsa tütün kaçakçılığı yapıldığı anlaşılmaktadır.

67 BOA. ŞD. 2683/42, 26 Ekim 1896.

68 BOA. ŞD. 2682/3, 26 Ekim 1316.

69 BOA. Y. EE. KP. 18/1743, 4 Mart 1903.

70 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, Bölüm 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1911, 1912, Bölüm 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1912, Bölüm 4, Trafic*.

MM Kumpanyasının *Guadalquivir* adlı buharlısıyla İran'dan Siros'a aktarılmak üzere 1896 Martında İstanbul'a getirilen 100 balya tömbeki, gümrüğün tatil bulunduğu sırada memur bulunmayan bir mahalden mühürsüz bir şekilde rıhtım şirketine ait antrepoya yerleştirilmişti. Bunun üzerine 100 balya tömbeki Galata Gümrüğü tarafından müsadere edildi.⁷¹ Tömbekilere el konulmasına dair tebligat İstanbul Fransız konsolosuna da bildirildi. Fransız konsolosu, tömbekilerin müsadere edilmesinin transit ticaret kaidesine aykırı olduğunu iddia ederek iadesini talep etti.⁷² Babiâli de mühürsüz olarak rıhtım şirketinin antreposuna konulan tömbekilerin kaçak addedilmesine dair delillerin yetersiz olduğu kanaatine vararak iade edilmesine karar verdi.⁷³

Bunun haricinde Mesajeri buharlısında seyahat eden yolcular da beraberinde kaçak tütün bulundurabiliyorlardı. Zaptiye Nezareti'nin Dersaadet Reji İdaresine 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 bildirilmektedir.⁷⁴

Sınırlı sayıdaki bu örneklerden anlaşılacağı üzere, tütün kaçakçılığı hususu reji idaresi, Babiâli ve ilgili devletlere göre değişik yorumlara sebebiyet verebilmekteydi. Zira Tütün Rejisi, transit ticaret yoluyla da olsa, neredeyse kendi tekeli dışında yapılan tüm tütün ticaretini illegal olarak görme eğilimindeydi. Babiâli'nin ise reji tekeline 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 tekeli dışında Mesajeri buharlıları üzerinden yapılan tütün nakliyesi, Babiâli'nin Fransa ile imzaladığı 1861 Anlaşmasının 10. hükmüne göre kaçakçılık olarak addedilemezdi. Zira anlaşmanın geçer-

71 BOA. ŞD. 2683/42, 26 Ekim 1896; BEO. 1096/82141, 29 Mart 1898; BEO. 1025/76844, 25 Kasım 1897.

72 BOA. BEO. 1337/100202, 9 Temmuz 1899.

73 BOA. BEO. 2893/216962, 20 Temmuz 1906; ŞD. 2683/42, 26 Ekim 1896.

74 BOA. ZB. 482/130, 28 Nisan 1908.

lilik süresi 28 yıldır ve bu süre zarfında iki devlet arasında yeni bir anlaşma imzalanmadan bu hükmün geçersiz olma ihtimali imkân dahilinde değildi.

Kaçak Yolcu Taşımacılığı

Nüfusu her zaman zenginlik kaynağı olarak gören Osmanlı klasik devlet anlayışı 19. yüzyılda önemli değişikliğe uğramak durumunda kaldı. Dahilde Osmanlı liman kentlerinde yaşanan büyük değişim ve gelişim, haricte 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 naipilere başvurarak bir mürur tezkeresi almak zorundaydılar.

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, yabancı buharlı deniz nakliye 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 göç, diğer yandan uluslararası, bilhassa Osmanlı ile Avrupa ve Amerika arasındaki dış göç hareketliliğinin artmasında önemli bir rol oynadı. Bunun haricinde Osmanlıda misyonerlik faaliyetlerinde bulunan Batılı dini grupların her geçen gün artması, mezhepsel yönden Osmanlı gayrimüslimlerinin geleneksel dini yapısını tahrip ederek dönüşüme uğrattı. Büyük güçler, Osmanlı gayrimüslimleri 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 Kumpanyasına verdiği posta taşımacılık imtiyazında misyonerlerin bedelsiz olarak taşınması ve gemideki seyahatleri boyunca beslenmelerinin şirket tarafından karşılanmasına dair bir hüküm koydu.⁷⁵ Mesajeri'nin Fransız hükümeti ile imzaladığı anlaşmalar zamanla değişime uğrasa da,

75 AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 29.

şirketin devlete karşı sorumluluklarını belirleyen şartname defterindeki hükümler daha sonraki anlaşmalarda yinelendi.⁷⁶

Böylelikle genelde buharlı nakliye şirketlerinin, özelde ise MM Kumpanyasının Osmanlı sularında faaliyet göstermesi, Osmanlının geleceksel sosyokültürel ve ekonomik yapısını değişime zorlayan önemli unsurlardan biri oldu. Bu değişim neticesinde iç ve dış göçlerin artması üzerine Babıâli birtakım önlemler alma yoluna gitti. Bu bağlamda yapılan önemli değişikliklerden biri de 1867 Pasaport Nizamnamesinin ilan edilmesi idi. Bu nizamnamenin ilk maddesi: “Memaliki mahruse-i şahaneye dahil olmak ve yahut harice çıkmak veyahut dahili memlekette geşt-ü güzâr etmek arzusunda bulunan her kim olur ise olsun memur-ı hakikisi tarafından usul ve kaideye muvafık bir kıta pasaport ahzına mecbur ola⁷⁷” 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. Pasaportu olmayan yolculara ilk dönem para cezası getirilirken bu ceza daha sonra, hapis ve ülkeden ihraç edilmek şeklinde sertleştirildi.⁷⁸

Bilhassa dış göç trafiğinin asgari düzeye indirilmesi için uygulanan ceza-i müeyyideler sertleştikçe, kaçak yoldan yapılan göçler cazip hale geldi. Bu durum ise nakliye şirketi acentelerinden simsarlara ve pasaport dairelerinde görevli bulunan memur ve amirlere kadar yurtdışı bağlantılı yasadışı organize göç şebekelerini ortaya çıkardı.⁷⁹

Mesajeri acenteleri kaçak yolcu alabilmek için diğer nakliye şirketleriyle sıkı bir rekabet içindeydiler. Hatta sadece kaçak göçmen taşıyabilmek için filosunda üç dört buharlı gemi bulunduran Yunan Societe Gozieas ve Russo Danoise gibi küçük nakliye şirketleri kuruldu. Mesajeri acenteleri ise daha fazla göçmen taşıyabilmek için Lotus, Karnak, Guadalquivir gibi buharlıları daha fazla güverte yolcusu taşıyabilecek şekilde modifiye ettir-

76 AFL. 1997 002 4857, 11 Temmuz 1911 Toplantısı, s. 59-60.

77 Bellas Konan, “Osmanlı Devleti’nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu,” Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, SBE., Kamu Hukuku Anabilim Dalı, Ankara 2006, s. 32.

78 Adı geçen nizamnameler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Konan, *Osmanlı Devleti’nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu*, s. 34.

79 BOA. DH. MKT. 1578/14, 24 Kasım 1888; İ. MTZ. CL. 1/37 11 Eylül 1889; HR. SYS. 1523/12; Uygun, “Uluslararası Dilencilige Bir Örnek: Maruni Dilenciler,” s. 197.

me yoluna gitti.⁸⁰ Şirket acenteleri bunun yanında kaçak göçmen trafiğini tekelinde bulunduran bilhassa Ermeni ve Maruni simsarla işbirliği yaparak böyle yolculardan önemli miktarda gelir sağladılar.

Örneğin Mesajeri'nin *Jourdain* buharlısının emanetçisi olan Haçator oğlu Agop'un Amerika ve benzeri denizaşırı memleketlerden Mesajeri buharlılarıyla getirdiği birtakım Ermeniye gizlice Osmanlı memleketlerine sokmak istediği, onun İzmir'de yakalanması ve sorguya çekilmesi neticesinde anlaşılmıştı. Agop, Harput ve civarından birtakım Ermenileri de İskenderiye'ye gönderip oradan tezkire almak suretiyle Amerika ve sair ecnebi memleketlerine götürüyordu.⁸¹

Babıâli'nin 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 demirlerlerdi.⁸² Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin aldığı sıkı tedbirlere rağmen kaçak göçmenlerin ülkeden çıkış ve girişlerinin önüne geçilemedi. Zira daha önce de belirtildiği üzere Mesajeri'nin Beyrut Acentesi G. Rigo, bu kontroller için; "Zaptiye kuvvetleri, göçmenlerin gemiye binmeleri sırasında bazen zorluk çıkarsalar da ben hemen Fransız Konsolosu ile iletişime geçerek durumu düzeltiyordum" diyordu.⁸³ Mesajeri acenteleri Samsun gibi bazı liman kentlerinde Fransız konsolosu olma sıfatını kullanarak bu tür yasakları çoğu zaman ihlal edebiliyorlardı. Babıâli, 1894 yılındaki Ermeni olaylarından dolayı limanlarda gece faaliyetlerini yasaklamıştı. Mesajeri Samsun acentesi, aynı zamanda Fransız konsolosu olan H. Cortanze, bu yasak hakkında "Merkezden gelen emirler doğrultusunda limandaki güvenlik önlemlerinin çok sıkı bir şekilde artmasına

80 AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1909*, Bölüm 2, *Secretariat*; AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1910*, Bölüm 6, *Comptabilite*; AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1891*, Bölüm 4, *Trafic*. Suriyeli muhacirlerin göç etmesine aracılık yapan bu simsarlar hem yolculardan hem de görüldüğü üzere nakliye şirketlerinden yüksek miktarda para almaktaydılar. BOA. DH. MKT. 85/35; HR. TO. 68/48.

81 BOA. DH. MKT. 318/28, 14 Kasım 1894; DH. MKT. 305/37, 29 Kasım 1894.

82 BOA. DH. MKT. 1578/14, BOA. DH. TMIK. M. 72/12.

83 AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1913*, Bölüm 2, *Secretariat*.

rağmen, zaptiyelerden ve yerel yönetimden ne zaman müsaade istesem kırmazlardı⁸⁴ demekteydi.

Osmanlı resmi kayıtlarında da MM Kumpanyasının kaçak yolcu taşıdığına dair acenteleri destekleyen birçok örnek mevcuttu. İskenderun İskele Komisyonundan Dahiliye Nezareti'ne gelen mektup İskenderun İskelesi'nden hiçbir ferдин firar edemediği, ancak birtakım Ermeninin kaçak yollarla fenerden uzak bölgelerde açıkta bekleyen Mesajeri buharlılarına bindiğini belirtmekteydi.⁸⁵

Keza Eylül 1894'te Beyrut Limanı'na 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 kaçırarak buharlı kaptanları ve kayıkçılar haklarında pasaport nizamnamesine aykırı hareket ettiklerinden ceza-i nakdi uygulanmış ve mahkemeye havale edilmişlerdi.⁸⁶ 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 sırada Kıbrıs'a gitmek üzere sandalla yanaşan 30 kadar Ermeninin gemi kaptanı tarafından kabul edilmesi üzerine şirketin ve kaptanın uyarılması yönünde Fransız konsolosundan talepte bulunulmuştu.⁸⁷

Kaçak yolcuların Osmanlı memleketlerine çıkarılmaması için alınan tedbirler gereği kimi zaman buharlıların limana girişine izin verilmediği de oluyordu. Bu gibi durumlarda nakliye şirketi zarar ettiğini ileri sürerek Babiâli'den tazminat talebinde bulunabiliyordu. Örneğin Mesajeri'nin Batum'dan gelen *Douro* adlı buharlısı, Batum dönüşü 24 Aralık 1905'te Trabzon Limanı'na uğradı. Ancak şirket acentesinin ve Fransız konsolosunun belirttiğine göre Trabzon Liman İdaresi, Mesajeri'nin Batum'dan aldığı 150 yolcunun, vize ve pasaportları olmaması ve ekserisinin yasaklı kişilerden oluşması dolayısıyla, limana çıkışını engellemişti. Bu sırada

84 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1900, 1901*, Bölüm 2, *Secretariat*.

85 DH. TMIK. M. 72/12, 22 Haziran 1899.

86 BOA. BEO. 551/41285, 14 Ocak 1895; ŞD. 2283/11, 5 Eylül 1894; BEO. 2955/221599, 5 Aralık 1906.

87 BOA. HR. SYS. 2776/2, 12. 07. 1899; DH. TMIK. M. 73/90, 6 Eylül 1899.

yaşanan gecikme dolayısıyla şirket yönetimi, adı geçen buharlının Fatsa, Ünye, Samsun ve İzmir limanlarına zamanında uğrayamadığından bin lira zarar ettiğini ileri sürerek bu zararın Babiâli'den tanzim edilmesine yönelik talepte bulundu.⁸⁸

Bunun üzerine Babiâli, yerel yönetimlerden olayın soruşturulmasını istedi. Trabzon liman rıyaseti ve valiliğinin yaptığı araştırma neticesinde, *Doura* adlı Mesajeri buharlısının, 24 Aralık 1905'te Trabzon Limanı'na uğradığı sırada 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 Limanı'na sığınmış ve beş gün bu limandan çıkamamıştı. 28 Aralıkta ise buharlı yoluna devam etmiş ve yalnızca Samsun Limanı'na uğramıştı. Fatsa ve Ünye iskelelerine ise Mesajeri buharlıları düzenli değil, sadece ihtiyaca binaen uğramaktaydılar. Bunun yanında mevzu bahis olan 150 yolcunun Kavak'tan 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 Babiâli'den tazminat istemesinin haklı bir gerekçesinin olmadığına karar verildi.⁸⁹

Genelde buharlı nakliye şirketleri özelde ise MM Kumpanyasının kaçak yolcu taşımalarının en önemli nedeni şüphesiz muazzam oranda gelir sağlayan göçmen trafiği pastasından daha fazla pay elde edebilmektir. Barselona Şehbenderi Yusuf Bey'in deyiimiyle "devletin şanına nakıs getiren bu illegal ve kontrolsüz göçler"⁹⁰ sadece Osmanlı Devleti'nin uluslararası alanda saygınlığının zedelenmesine yol açmıyor, ülke güvenliği için de büyük tehdit oluştuyordu. Gayrimüslim isyanlarının, bilhassa Ermeni isyanlarının arttığı bir dönemde suça karışmış olan komitacılar ve isyancı elebaşlarının kaçak göçmenler arasına girerek güvenli bir sığı-

88 BOA. BEO. 2882/216117, 22 Haziran 1906.

89 BOA. BEO. 2882/216117, 22 Haziran 1906; BEO. 2759/206915, 13 Şubat 1906; BEO. 2799/209918, 8 Nisan 1906.

90 BOA. HR. TO. 68/42, 29 Ocak 1889.

nak olarak gördükleri yabancı nakliye şirketlerine bilhassa Mesajeri'ye ait buharlılara sığınmaları devletin ve kamuoyunun güvenliği için önemli bir tehdit oluşturmaktaydı.

Zira yabancı nakliye şirketlerine ait buharlı gemiler ülkenin toprak bütünlüğünün yüzen bir devamı kabul edildiği için bu gemilerin Boğaz'a 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 gerekmekteydi.⁹¹ 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 sırasında suçları sabit olan isyancı elebaşları bile çoğu zaman konsolosların araya girmesiyle Mesajeri buharlıları tarafından yurtdışına çıkarılmışlardı. Zaman zaman ise Mesajeri acentelerinin, arama yapmak amacıyla buharlıya giren zaptiye ve zaptiye şeflerini darp ve tahkir ettikleri de görülmüyordu.⁹²

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 İsyanına katılan isyancı elebaşı Aghassi 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

91 BOA. HR. HMŞ. İŞO. 186/69, 18 Şubat 1899; Konan, *Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu*, s. 47-48.

92 BOA. HR. HMŞ. İŞO. 186/69, 18 Şubat 1899.

Mesajeri buharlısıyla gönderildiler.⁹³ Aghassi kendi yazdığı hatıralarında bu durumdan şöyle bahsetmekteydi: “Ben ve arkadaşlarım 14 Mart 1896 günü Mersin Limanı’na geldik. Burada bizi özgür topraklara yani Fransa’ya götürmek üzere Mesajeri Maritim Kumpanyasının *Sindh* adlı buharlısı beklemekteydi.⁹⁴”

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.⁹⁵ Trabzon olayları sırasında Trabzon Fransız Konsolosu M. Cilliere, İstanbul Fransız Elçisi M. P. Cambon’a 11 Ekim 1895 sabahı bir telgraf göndererek, iki Osmanlı savaş gemisinin Trabzon Limanı’na yanaştığını, böyle bir durumda Trabzon Limanı’nda demirlemiş bir Mesajeri buharlısının hoş karşılanacağını (muhtemelen Ermeniler nezdinde) bildirerek, acilen bir Mesajeri buharlısının Trabzon’a gelmesini talep etti. 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.⁹⁶ 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 dahilindedir.

93 *Osmanlı Belgelerinde Ermeni-Fransız İlişkieri (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; Zeytin olaylarını araştırmakla sorumlu Fransız Konsolosu M. Barthelemy’den, Fransız İstanbul Elçisi M. P. Cambon’a gönderdiği 13 Şubat 1896 tarihli mektup. *Ministere des Affaires Etrangeres Documents Diplomatiques Affaires Armeniennes 1895-1896*, Imprimerie Nationale Paris 1897, s. 75.

94 Aghassi, *Zeitoun: Depuis les Origines Jusqu’à l’Insurrection de 1895*, Çev. Archag Tchobanian, Edition Dv Mercvre de France, Paris 1894, s. 317.

95 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.

96 *Ministere Des Affaires Etrangeres, Documents Diplomatiques Affaires Armeniennes 1895-1896*, Imprimerie Nationale, Paris 1897, s. 6.

Keza uluslararası kamuoyunun 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 oybirliğiyle karar verildi. Aynı gün Mesajeri'nin *Gironde* buharlısı ile gönderilmeleri için gerekli düzenlemeler yapıldı.⁹⁷ On yedi Ermeni, Fransız elçi maslahatgüzarı Boulinier'in gözetiminde Marsilya'ya gönderilmek üzere Mesajeri'nin *Gironde* adlı buharlısının kaptanı olan M. Rouet'e teslim edildi.⁹⁸ Komitacıların Marsilya'ya gönderilmesinde özellikle Mesajeri buharlısının seçilmesi Fransa'nın Ermenilere verdiği desteği gösteren bir örnektir.

Osmanlı Bankası baskınına benzer bir hadise de Bulgar komitacılar tarafından tertiplenmişti. Bu hadisede saldırı doğrudan Mesajeri buharlısına yapıldı. Rum ve Ermeni olaylarına gösterilen ilginin Makedonya'ya karşı gösterilmemesinden yakınan Bulgar komitacılar,⁹⁹ Fransız kamuoyunun dikkatini çekmek amacıyla İstanbul'a gitmek üzere Selanik Limanı'na uğrayan *Guadalquivir* adlı Mesajeri buharlısına saldırı 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.¹⁰⁰ Bu sırada 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 yangını söndürdüler.¹⁰¹

Osmanlı güvenlik mensuplarının sıkı takibi sonucu Mesajeri buharlısına saldırıyı organize edenlerden Pavlo Poçev, Dimitri Pavli, Köprülü

97 Edhem Eldem, *Osmanlı Bankası Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 233.

98 *Ministre des Affaires Etrangères 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.

99 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.

100 Birecikli, "İştib Vukûâtı 1911: Bulgar Çetecilerin Çarşı Camii'ne Bombalı Saldırısı," s. 229-251.

101 BOA. TFR. I. A. 5/497, 30 Nisan 1903.

Yorgi, Boğdanov namındaki dört zanlı yakalandı ve Divan-ı Harp'te yargılanarak idam edildiler. Selanik Fransız konsolosu, *Guadalquivir*'e yolcu sıfatıyla binerek dinamitleyen Bulgar komitacılarının kısa sürede yakalanmasından dolayı Babiâli'ye teşekkür mektubu gönderdi.¹⁰² Saldırının hedefinde kendileri olunca ses çıkarmayan hatta memnuniyetlerini teşekkür mektubuyla sunan Fransızların, 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. Babiâli, komitacı Ermenilerin limanlara giriş ve çıkışlarını engelleyebilmek için bilhassa yabancı nakliye şirketlerine ait buharlıları sıkı takip altına alma yoluna gitti.

Aralık 1897'de Mesajeri buharlısıyla Marsilya'dan pasaportsuz olarak gelen altı Ermeninin Batum yerine Trabzon ve Giresun'a gitmek istedikleri, bu nedenle mezkur buharlının limana yanaştığı sırada sıkı bir şekilde takibe alınması ve Ermenilerin hiçbir şekilde sahile çıkarılmaması deniz zaptiye müfettişliğinden bölge kaymakamlıklarına bildirilmişti.¹⁰³

Mayıs 1896'da içinde elli kadar Halep ve Urfa Ermenisinin bulunduğu Mesajeri'nin *Congo* adlı buharlısının Boğaz'dan geçişi sırasında muhafaza altında tutulması, Ermenilerden birinin dahi buharlıdan harice çıkarılmamasına dair Babiâli'den kesin emir verilmişti.¹⁰⁴

Yine Mart 1897'de Halep ve Adana bölgelerinde karışıklık çıkardıkları için Marsilya'ya sürülen dört komitacı Ermeninin Mesajeri buharlısıyla Kıbrıs'a geldiği ve bunların gemici kıyafetiyle kamufle olarak aynı buharlıyla İskenderun'a çıktıkları, oradan da İngiliz zırhlısına girerek İngiliz gemici tayfası kıyafetine büründükten sonra Payas Kazası'na gittikleri Mersin mutasarrıflığı tarafından bildirilmişti.¹⁰⁵

Bundan başka 30 Ağustos 1900 tarihli Aydın Vilayeti'ne yazılan şifreli telgrafta Mesajeri'nin *Gironde* adlı buharlısında bulunan 18 Ermeni

102 BOA. TFR. I. A. 5/497, 30 Nisan 1903; Y. MTV. 245/73, 6 Temmuz 1903.

103 BOA. DH. TMIK. M. 44/78, 8 Aralık 1897.

104 BOA. I. HUS. 47/1313 Z. 13, 19 Mayıs 1896.

105 *Osmanlı Belgelerinde Ermeni-Fransız İlişkileri (1879-1918)*, I, s. 93.

fırarinin yanlarında silah ve barut bulunduğu ve bunların vilayet dahiline çıkamamaları için fevkalade dikkatli olunması gerektiği bildirilmişti.¹⁰⁶

Bunların haricinde bazı durumlarda firarilerin bizzat konsoloslar aracılığıyla buharlılara illegal yollardan bindirildiği de görölmekteydi. Örneğin Mesajeri'nin Senegal adlı posta buharlısı 27 Ağustos 1904 tarihinde Trablus Limanı'na yaklaştığında, etrafta devriye sandalı olduğu halde Amerikan konsolosu buharlıya yanaşarak, ellerinde rovelver bulunan beş firariyi buharlıya bindirmişti. Bu şahısların ikisi hapishane firarisiydi, diğer üçü ise cinayetten hükümlüydü.¹⁰⁷

Fransa'nın Osmanlı topraklarında ortaya çıkan milliyetçi isyanlara karşı tutumu řark meselesi noktasından hareketle genelde Osmanlı karşıtı bir politika üzerine kurulmuştu. Bu isyanlar karşısında Mesajeri yöneticileri tutumu tezat teşkil ediyordu. MM Kumpanyası gemilerinin 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 sırasında Mesajeri acentelerinin büyük bir kısmının, şirket merkezine gönderdikleri raporlarında emtia navlun gelirlerinin olumsuz 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 Batıya, çoğunluğu Ermeni ve Marunilerden oluşan büyük göçler, özellikle Dođu Akdeniz'deki Mesajeri acenteleri için muazzam bir gelir kaynağıydı. Ancak şirket ačíısından bu göçler daha ziyade günü kurtarmaya yönelik olduğundan bu milletler üzerinden oluşturulmuş bir pazarın uzun vadede kaybedilmesi ihtimal dahilindeydi.

Örneğin Suriye ve Cebel-i Lübnan bölgesinde ipek üretimi yapan Marunilerin büyük bir kısmının Avrupa ve Amerika'ya göç etmesiyle bölgedeki ipek üretimi önemli ölçüde azalmıştı. İpek taşımacılığını tekelinde bulun-

106 BOA. Y. EE. KP. 6/555, 29 Eylül 1896.

107 BOA. BEO. 2893/216962, 20 Temmuz 1906.

duran Mesajeri acentelerinin bölge ticaretinde önemli bir yere sahip olan böyle bir navlundan elde ettikleri gelir de önemli oranda düşüş göstermişti.¹⁰⁸

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 nakliye şirketleri kurarak ticari pastadan pay almaya başladıklarını bildirmişti. Boyacidi bu tür şirketlerin gelişmesi durumunda Mesajeri gibi büyük buharlı nakliye şirketlerinin çıkarlarının kabotaj ticareti aleyhine değişeceği yönünde uyarılarda bulunuyordu.¹⁰⁹ Bu şirketlerin kabotaj ticaretiyle başlayarak, uluslararası taşımacılık yapan şirketler haline dönüşme ihtimali acente yetkililerini tedirgin etmişti. Dolayısıyla bu isyanlar ve göçler neticesinde MM Kumpanyası, muazzam genişlikte ve zenginlikte bir coğrafyada, Babîlî'nin de denge politikası gereği sağlamış olduğu kolaylıklarla, uzun bir süreçte elde etmiş olduğu pazarı kısmen kaybetme durumunda kalmıştı.

MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASININ OSMANLI DEVLETİ'NDEKİ İNŞAAT VE BİNA YAPIMI FAALİYETLERİ

MM Kumpanyası, 1851'de Osmanlı sularında düzenli seferlere başladığında, sadece belirli hatlar üzerinde İstanbul, İskenderiye gibi ana duraklarda yetersiz oranda büro, depo, antrepo, kömür deposu gibi 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 işleyebilmesi için uğradığı duraklar üzerinde, yolcu ve tüccarları karşılayan acentehaneler, salonlar, hangarlar, kömür depoları, yolcuların buharlıya rahat bir şekilde çıkabileceği ve girebileceği iskeleler gibi birtakım imar faaliyetlerinde bulunması kaçınılmazdı. Bunun için önünde iki seçenek mevcuttu. Ya şir-

108 AFL 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1910*, Bölüm 2, *Secretariat*.

109 AFL 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1895*, Bölüm 2, *Secretariat*.

ket buharlılarının işlediği hatlar üzerindeki durakların ehemmiyetine göre uygun binalar kiralayacak veya araziler satın alarak ihtiyaçlara uygun bina ve depolar inşa edecekti. 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 tür imar faaliyetleri ve içindeki ekipmanlara yaptığı harcama, 1853'te 1.111.709, 1854'te 1.533.735,¹¹⁰ 1855'te 1.997.570,¹¹¹ 1856'da 2.494.756, 1857'de 2.629.879, 1858'de ise 2.746.042 frank oldu.¹¹²

İstanbul'daki İnşaat Faaliyetleri

Mesajeri buharlıları, 1851'de İstanbul Limanı'na uğramaya başladığında Fransız Deniz Posta Servisi ve Rostand Kumpanyasının İstanbul'daki acenteleri büro ve ekipmanlarıyla birlikte Mesajeri bünyesinde faaliyetlerine devam etti. Şirketin faaliyetlerine başlamasından kısa bir süre sonra Kırım Savaşının başlamasıyla İstanbul Limanı'ndaki gemi trafiğinde muazzam bir artış oldu. Savaş sırasında buharlıların bir kısmı Karaköy mıntıkasında Tophane tarafında bir yerde biraz açıkta, bir kısmı ise Boğaz'ın yukarısında demirlemek zorunda kaldı.¹¹³ 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 Jules Girette; düzenli, hızlı ve etkili bir organizasyon sağlayacak arayışlar içindeydi.

Fransızların Kırım Savaşında 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 birtakım imar faaliyetlerinde bulunmak üzere Jules Girette aracılığıyla Mayıs 1854'te Babiâli nezdinde girişimde bulundu.¹¹⁴

110 AFL. 1997 002 5199, Genel Kurul, 30 Mayıs 1855, s. 24.

111 AFL. 1997 002 5199, Genel Kurul, 31 Mayıs 1856, s. 16.

112 AFL. 1997 002 5199, Genel Kurul, 31 Mayıs 1859, s. 13.

113 Weiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 107-110.

114 AFL. 1997 002 5199, Genel Kurul, 31 Mayıs 1855, s. 27-28; BOA. HR. MKT. 136/17, 8 Ocak 1856.

Julles Girette'nin böyle bir girişimde bulunması, şirketin üst kademesinde birtakım rahatsızlıklara sebebiyet vermişti. Girişime karşı olanların en büyük çekinceleri İstanbul gibi geleceği kararsız ve güvensiz bir şehirde yüksek maliyet gerektiren imar faaliyetlerine girilmesi idi.¹¹⁵

30 Mayıs 1855'te şirketin başkanı Ernest Simon'un yönetiminde yapılan toplantıda yükselen muhalif seslere karşın 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 Limanı'nda barış döneminde emtia hareketliliği ve kömür tüketimi her geçen gün daha da artmaktadır, her zaman altı buharlı 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 metreka-relik arazi üzerine Jolietta'daki 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 tür faaliyetlere karşı çıkmak faydasızdır. Uzun süreli servis yapmak üzere yola çıkan bir şirket için tehlikeler ve sakıncalar olabileceği ihtimal dahilindedir.¹¹⁶

Böylelikle şirketin yıllık genel toplantısındaki itirazlar biraz olsun önlendi. Ancak şirketin önünde ikinci bir engel daha vardı. Şirket her ne

115 AFL. 1997 002 5199, Genel Kurul, 31 Mayıs 1855, s. 28-29.

116 AFL. 1997 002 5199, Genel Kurul, 31 Mayıs 1855, s. 28-29.

kadar inşa faaliyetlerine başlasa da, o dönemde, yabancıların mülk edinmelerine Osmanlı yasaları müsaade etmiyordu. Zira Babıâli, yabancılara mülk edinebilme hakkını ancak 1867'de ilan etmek zorunda kaldığı İstimlâk-i Emlak Nizamnamesi ile verdi.¹¹⁷ Dolayısıyla devletin başkentinde, İstanbul Limanı'na sınır olan 2.500 metrekairelik alan üzerinde bir yabancı şirketin yasalara aykırı bir şekilde imar faaliyetlerinde bulunması birtakım tepkilere sebebiyet verebilirdi. Bu sorun satın alınan arazinin ve üzerine yapılan imar faaliyetlerinin, nam-ı müstear yoluyla¹¹⁸ Osmanlı tebaası olan bir kadının adına yapılmasıyla çözümlendi. Bu kadın meşhur Levanten ailelerinden biri olan Baltazzi ailesine mensup Madam Elyon'du.¹¹⁹ Şirket yönetimine göre Osmanlı sultanının 18 Şubat 1856'da ilan ettiği hattı hümayun, yasal olmayan bir düzenlemeyi meşru hale getirmişti.¹²⁰

MM Kumpanyası, Kireçkapısı'nda inşa ettiği kömür deposu, buralar, dok ve antrepolar, yün presleme yeri ve tamir atölyesine toplamda 323.949 frank harcadı. 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 acentenin kamu posta bağlantısını kolaylaştırmak için bir komisyoncu aracılığıyla işletilmesine devam edildi. Bu iki büronun haricinde Doğuya gidecek yolcular için Galata Köprüsü'nün tam karşısında Bahçekapısı'nda, Yeni Camii merdivenlerinin hemen yanında bir başka yolcu kabul bürosu açıldı.¹²¹

Mesajeri yöneticilerinin bundan sonraki en büyük arzusu, emtia nakil işlemlerinin hızlanması için Kireçkapısı'ndaki taşınmazların arasına bir gümrük idaresinin kurulmasıydı.¹²² Mesajeri yöneticilerinin bu isteği Dersaadet Emtia Gümrüğü Baş Müdürü Ahmet Bey ile Mesajeri İstanbul

117 Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi, Islahat Fermanı Devri*, VII., 2. Baskı, TTK., Ankara 1977, s. 251.

118 Satın alınan gerçek isminin saklanarak mülkiyetin Osmanlı vatandaşı olan bir kişi üzerinde gösterilmesi. Konan, *Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu*, s. 32.

119 Nursel Manav, "Devlet Banker İlişkileri Çerçevesinde Baltazzi Ailesi," Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Tarih Araştırmaları Enstitüsü, Tarih Anabilimdalı, İstanbul 2009.

120 AFL. 1997 002 5199, Genel Kurul, 28 Mayıs 1857, s. 25-27; BOA. ŞD. 567/6, 25 Mayıs 1885.

121 *Journal de Constantinople Echo de L'Orient* 12 eme. Année, N. 975, 9 Nisan 1857; AFL. 1997 002 5199, Genel Kurul, 31 Mayıs 1856, s. 24; AFL. 1997 002 5199, Genel Kurul, 31 Mayıs 1855, s. 28.

122 AFL. 1997 002 5199, Genel Kurul, 31 Mayıs 1855, s. 24.

Acentesi Jules Girette arasında 17 Mart 1857'de yapılan anlaşmayla gerçekleşmiş oldu.¹²³

MM Kumpanyası ile Osmanlı Devleti arasında anlaşma sağlanmış olmasına rağmen, iki tarafın da halen birtakım çekinceleri vardı. Babiâli'ye göre böyle bir imtiyazın verilmesi diğer nakliye şirketleri için de örnek teşkil edebilirdi.¹²⁴ Bu durumda zaten sınırlı oranda araziye sahip olan İstanbul Limanı'ndaki yerlerin büyük bir kısmı yabancı nakliye şirketlerinin tekeline geçebilirdi. Diğer yandan İstanbul kamuoyunda da rahatsızlıklar söz konusuydu.¹²⁵ Yapılan tüm teskin edici açıklamalara rağmen Mesajeri yönetimi arasında da birtakım memnuniyetsizlikler halen devam etmekteydi. Bunun üzerine Babiâli, Mesajeri'nin Kireçkapısı'ndaki taşınmazlarını alabilmek için teşebbüste bulundu. Babiâli, şirketin İstanbul acentesine Kireçkapısı'ndaki inşaa faaliyetleri için şimdiye kadar yaptığı tüm masrafların bedelini vermeye hazır olduğunu bildirdi. Şirket yöneticileri Babiâli'nin bu isteği hakkında 28 Mayıs 1857 yıllık genel toplantısında: "Babiâli taşınmazlarımızı alarak bizi kurtarma peşinde" diye ifade ediyorlardı.¹²⁶

Babiâli'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.

Babiâli'nin tereddütsüz tüm istekleri kabul etmesi şirket yönetimi nezdinde büyük bir sevinçle karşılandı. Şirket yönetimi yıllık genel toplantısında özetle şöyle demektedir:

Bu satış 900.000 frank bedelinde gerçekleşti. Aynı zamanda Kireçkapısı, yıllık 30.000 frank kira karşılığında 25 yıllığına bize

123 BOA. İ. DH. 376/24867, 17 Nisan 1857; ŞD. 567/6, 25 Mayıs 1885; HR. MKT. 322/65, 24 Aralık 1859.

124 AFL. 1997 002 5199, Genel Kurul, 28 Mayıs 1857, s. 26-27.

125 *Journal de Constantinople Echo de L'Orient* 12 eme. Année, N. 975, 9 Nisan 1857.

126 AFL. 1997 002 5199, Genel Kurul, 28 Mayıs 1857, s. 26-27.

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 salâhiyet verdi, Kireçkapısı'ndaki inşaatımızdan her yönden iyi bir gelir sağladık.¹²⁷

900.000 frank şirket yöneticilerine göre muazzam bir rakamdı. Mesajeri'nin 1855'te yaptığı rıhtım, iskele, dok ve antrepolara yaptığı harcamada toplamda 373.907 franktı. Ayrıca şirket, Osmanlı Devleti'nden elde ettiği bu gelirle, 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. Bu maddelere göre:

“Birinci Madde: Mezkur kumpanyanın Kireçkapısı 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 meblağ-ı tamamen tediye olunduktan sonra mahal-i mezkurenin ferag-ı 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 taahhüd eder ve mezkur

127 AFL. 1997 002 5199, Genel Kurul, 28 Mayıs 1857, s. 27-28.

kumpanya iş bu icar mukavelesini hitam-ı 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 şehir-i şubatın on beşinden itibaren mahsusen mezkur kumpanya vapurlarının götürecekleri ve getirecekleri eşya vaz'ı olunmak ve İstanbul gümrüklerine mevken tabi ve mülhak olunmak üzere zirde muharrer şerait vechle Dersaadet gümrüğü tarafından memurlar tayiniyle idare olunacaktır.¹²⁸

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. 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.¹²⁹

17 Mart 1857 Anlaşmasındaki en önemli eksiklik, Babıâli'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" diyerek hayal kırıklığına düştüklerini ifade etmekteydiler.¹³⁰

Aslında Babıâli taahhüt edilen bu meblağın bir an önce şirkete verilmesi için hemen gerekli çalışmaları başlatmıştı.¹³¹ MM Kumpanyası

128 BOA. ŞD. 567/6, 25 Mayıs 1885; HR. MKT. 323/91, 24 Aralık 1859.

129 BOA. İ. HR. 693/16, 25 Nisan 1876; ŞD. 567/6, 25 Mayıs 1885.

130 AFL. 1997 002 5199, Genel Kurul, 28 Mayıs 1857, s. 27.

131 BOA. HR. MKT. 214/56, 6 Aralık 1857.

taahhüt edilen bedelin bir an önce ödenmesi için İstanbul Fransız sefareti aracılığıyla Babıâli nezdinde girişimde bulundu. Bunun üzerine Babıâli, Fransız sefaretine cevaben şunları belirtti:

Hazine-i celilenin şu aralık bazı mesarif-i fevkaladeden dolayı bu makule mablağı defaten itaya pek de müsaadeyi zamanıyesi olmadığından, taahhüt edilen meblağın ancak Kırım Savaşı sırasında Fransız Devleti adına Tersane-i Amire'den alınan eşyaların toplam bedeli olan 917.348 frankın tahsil edilmesinden sonra ödeneceği...¹³²

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.¹³³ Bunun üzerine İstanbul Fransız Sefiri Tonel, Sadrazam Ali Paşa'dan MM Kumpanyasının 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 şöyle denilerek talep olunan meblağın şirkete verilmesi uygun bulunuyordu:

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 sefareti 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.

Böylelikle MM Kumpanyası, şirket yöneticilerinin 1858 yılı genel toplantısında ifade ettikleri üzere, şirketin bölgedeki ihtiyaçlarına göre

132 BOA. İ. HR. 149/7890, 14 Aralık 1857; HR. TO. 197/50, 30 Ekim 1857.

133 BOA. HR. MKT. 216/76, 23 Ekim 1857.

yapılan ticari açıdan mükemmel bir yere çok cüzi miktarda kira bedeliyle sahip olmuştu.¹³⁴

MM Kumpanyasının 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 Limanı'na yakın mesafede bulunan pek fazla kullanılmayan Jolietta Limanı'nda bir arazi aldı. Şirket, toplamda 289.000 franka mal olan imar faaliyetlerini 1855'te tamamladı.¹³⁵ 1857'ye gelindiğinde şirketin Jolietta'daki faaliyetleri sayesinde, buradaki yapıların değeri yüzde 20,8 arttı. Jolietta'daki bu arazi Marsilya Dok ve Antrepo Kumpanyasına (La Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille) ait olup atıl bir durumdaydı. 1858'de Antrepo Kumpanyası Mesajeri'ye geçici süreliğine verdiği bu araziye Paulin Talabot adında başka bir müteşebbise vermek istediğinde şirket yönetimi, buraya yaptıkları masrafları karşılanmadan burayı tahliye etmeyeceklerini bildirdi. Ancak MM Kumpanyası, inşa ettiği taşınmazlarını 180.000 franka Antrepo Kumpanyasına satmak zorunda kaldı.¹³⁶

MM Kumpanyası, Osmanlı yöneticilerinin zaafından 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 Kumpanyasının isteği üzerine Babiâli, Eylül 1879'da sözleşmenin beş yıl daha uzatılmasını uygun buldu.¹³⁷ Şirket bu şekilde mevcut taşınmazlarından 1911 yılına kadar istifade etti, 1911'den sonra ise yeni yapılan binalarına taşındı.¹³⁸

134 AFL. 1997 002 5199, Genel Kurul, 31 Mayıs 1858, s. 22.

135 AFL. 1997 002 5199, Genel Kurul, 30 Mayıs 1855, s. 25-26.

136 Couvenhes, *Les Messageries Maritimes: l'Essor d'Une Grande Compagnie de Navigation Française*, s. 204-206.

137 BOA. ŞD. 567/6, 25 Mayıs 1885; BOA. İ. HR. 693/16, 25 Nisan 1876.

138 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1911*, Bölüm 1, *Secretariat*.

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 Osmanlı yöneticilerinin yabancı sermayenin her türlü teşviğe rağmen çok zor şartlarda yatırım yaptığı bir dönemde, yabancılar eliyle alt yapı çalışmalarını finanse ettirmeyi bir başarı olarak gördükleri muhtemeldir.

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 Limanı'nın ticari mirası üzerine yeni inşa edilmekte olan bir liman kenti idi.¹³⁹ 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.¹⁴⁰

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 İskeleyi'nin haricinde Gavrikos, Taşucu, Buğsak, Kalendire gibi batı sahili boyunca uzanan küçük kasabalar üzerinde bulunan kullanışsız limanlar da mevcuttu.¹⁴¹ Bunun yanında Mersin'in art bölgesiyle olan bağlantısının kullanışsız bir durumda olan patika yollar ve şoseler aracılığıyla zor şartlarda sağlanması, ticari yönden bir başka sorun teşkil etmekteydi. Kentin, art bölgesiyle olan ticari ilişkileri coğrafi şartlardan dolayı ilk dönemler Çukurova'ya uzanan bir hat üzerinden, daha

139 Oğuz, *Mersin Kentinin Kuruluş Öyküsü*, s. 83; Ulutaş, "XIX. Yüzyıl Başlarında Tarsus İskeleyi," s. 164.
140 Ünlü, "Bir İskeleyden Liman Kentine," s. 5.

141 *Sâlname-i Vilayet-i Adana* 1312, s. 43.

sonra ise elverişli şoseler ve demiryollarının inşa edilmesiyle Karaman vilayeti 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 evlerini yazlık olarak kullanmaktaydı. Daha sonra kentin gelişmesiyle Osmanlı tebaası gayrimüslim tüccarlar, bilhassa Rumlar da emlak satın almaya başladılar.¹⁴² Mersin'e başka bölgelerden gelip yerleşen gayrimüslim tebaanın ise çoğunluğu, Mersin ve Tarsus'taki konsolosların tercümanlık ve kâtiplik gibi işlerini yaparak, onların hamiliğinde mülk alan şahıslardan oluşmaktaydı. Adana meclis azası olan Mehmet Efendi'nin 1852'de yaptığı tahkikata göre Mersin İskeleyi'nde emlak sahibi olanların 28'i Osmanlı vatan-daşı, 23'ü Fransız, 13'ü Sardunya, 8'i İngiliz, 2'si de İtalyan'dı. Bu durumdan hoşnutsuzluk duyan bölge halkı, rahatsızlığını yerel yöneticilere bildirdiler. Daha sonra bu olay Babiâli 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 yenileri-nin inşa edilmekte olunduğu, bunların sahiplerinin ise çoğunlukla yabancı hamiliği altındaki Osmanlı tebaası gayrimüslimlerinden olduğu anlaşılmıştı. Ayrıca Ziya Paşa, yabancı uyrukluların Osmanlı Devleti sınırları dahilinde bina ve arazi edinmelerinin yasak olduğu, bundan sonra bina ve arazi inşa etmek 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 çoğunun gayrimüslimlerden oluşması, Osmanlı yöneticilerinin birtakım tedbirler almasına neden oldu. Adana valisi bizzat Mersin'den arazi alarak Müslüman ahalinin buradan arazi almasını teşvik etti.¹⁴³

Tüm bu değişim ve gelişime rağmen Mersin Limanı 1850'lere kadar tam anlamıyla işleyen bir liman hüviyetinde değildi. Limanda gerçek anlamda hareketlenme buharlı nakliye şirketlerinin düzenli olarak uğramaya başlamasıyla oldu. Bu bağlamda ilk defa Mersin Limanı'na düzenli olarak uğramaya

142 Toksöz, *The Ottoman Empire and its Heritage*, s. 88.

143 Oğuz, *Mersin Kentinin Kuruluş Öyküsü*, s. 42, 45, 52.

başlayan buharlı nakliye 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.¹⁴⁴

Mesajeri buharlılarının düzenli olarak uğramaya başlaması, Mersin Limanı'nda yeni bir dönemin başlangıcının habercisiydi. 1850'lere kadar Mersin Limanı üzerinden yapılan ticaret daha ziyade yakın mesafeli kabotaj ticaretinden ibaretti. Şirket buharlılarının Mersin Limanı'na uğramaya başlamasıyla, Mersin ve hinterlandındaki ticaret bir taraftan Avrupa, bilhassa Fransa pazarına açık hale gelirken, diğer yandan İstanbul, İzmir, Suriye ve Mısır'la 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 Limanı'nda 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 tür imar faaliyetlerinin yabancılara bırakılmasının uygun olmayacağı kararına vararak, bu iş için hissedarlardan oluşan yerel bir şirket kurdurdu.¹⁴⁵ Bu şirket, biri taş, ikisi ahşaptan olmak üzere limana üç adet iskele inşa etti.¹⁴⁶

Mersin Limanı'nın sert rüzgârlara açık olmasından dolayı, yapılan bu iskeleler kısa sürede kullanılamaz hale gelmişti. 1857'ye gelindiğinde Adana

¹⁴⁴ 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.

¹⁴⁵ Oğuz, *Mersin Kentinin Kuruluş Öyküsü*, s. 52.

¹⁴⁶ A. MKT. NZD. 208/17, 3 Şubat 1857.

medisinde 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...”¹⁴⁷ denilerek 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 vilayet yöneticileri 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. Mehmet Efendi’nin iskele yapımına dair incelemeleri sırasında MM Kumpanyası vekili Masote, Adana’ya gelerek daha önceden yapılan iskelelerin, limanın 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 iskeleler için gerekli malzemeleri 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. MM Kumpanyasının 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.¹⁴⁸

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:

¹⁴⁷ BOA. I. MVL. 401/17423, 10 Ekim 1857.

¹⁴⁸ BOA. I. MVL. 401/17423, 10 Ekim 1857.

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 gurusun 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 ve tesviye olunmak şartının dahi ilavesi Adana meclis-i kebirinde bittezkir tensip olunmuştur.¹⁴⁹

MM Kumpanyasının 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 Limanı'nda arazi alarak birtakım imar faaliyetlerine girişti.¹⁵⁰

Bu bağlamda şirketin Mersin Limanı'ndan aldığı arazi ve yapıların büyük bir kısmı II. Mahmud'un eşi, Abdülmecid'in validesi olan Bezmi Alem Valide Sultan Vakfına aitti. Bezmi Alem Valide Sultan Vakfının 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 Kumpanyasına 9.600 kuruş karşılığında satıldı. MM Kumpanyası, 24 Ocak 1874'te tasarruf senedinin her nasılsa kaybolduğunu bildirerek mevcut araziye sahil tarafında dalgaların taşıdığı 680 metre kare (1.000 arşın) kumluk araziye dahi ilave etmişti. Böylelikle şirketin sahip olduğu arazi 1.618 metre kareye yükseldi. Bunun üzerine Evkaf Dairesinin kumpanya aleyhinde açtığı dava neticesinde şirketin zapt ettiği

149 BOA. I. MVL. 401/17423, 10 Ekim 1857.

150 AFL. 1997 002 5200, Genel Kurul, 1 Temmuz 1863 - 30 Mayıs 1871; AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1912*, Bölüm 2, *Secretariat*.

kumluk arazinin bedelini ödemesi veya 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 Babıâli'yi ilgilendirdiğini, oradan gelecek karara göre davanın nihayetleneceğini bildirdi.¹⁵¹

Şura-yı Devlet ise bu konunun Adana valiliğince ayrıntılı bir şekilde tetkik ettirilmesini talep etti. Adana vilayeti tarafından yaptırılan tahkikat neticesinde, MM Kumpanyasının Konstantin Mavromati'den aldığı 938 metreka-relık arazi senedini 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 belirtilmişti¹⁵². 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 istimlak 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 Babıâli'ye gönderildiği ve bununla şirketin geçici olarak elde ettiği yerin kalıcı hale geldiği ifade edilmişti.¹⁵³ 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 iskeleyle çıkarılacak denklemler için mahallince verilecek karara tevfikan kum-

151 BOA. BEO. 1316/98664, 30 Mayıs 1899.

152 BOA. ŞD. 2117/37, 13 Ocak 1883.

153 AFL. 1997 002 4443. *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883*, Bölüm 2, *Secretariat*; BOA. BEO. 1676/125637, 17 Haziran 1901.

panya resmi itasına hazır bulunduğunu¹⁵⁴ belirterek iskelenin yapımına talip olduğunu bildirdi. Acentenin iskele yapma isteğine karşı Adana valiliğinin çekinceleri vardı. Valiliğin Babıâli'ye gönderdiği 18 Ocak 1874 tarihli mektupta şirketin Mersin'de bulunan depolarının 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. Ancak yapılacak iskele üzerinden emtianın gümrük deposuna çıkarıldıktan sonra şirket deposuna yerleştirilmesi, inşaat masraflarının kumpanyaya, hasılatının 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 tekeline bırakılacaktı. Ancak şirketin gümrük isteğinin kabul edilmemesi dolayısıyla, iskele yapımı bizzat şirket yönetimi tarafından ertelendi.¹⁵⁵ Mesajeri acentesi, elde ettiği bu kazanımlar sayesinde, şirketin Mersin Limanı'ndaki 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 aşağıda gösterilmiştir.¹⁵⁶

Yıllar	Kira Geliri (Fr.)
1890	2.380
1899	1.725
1900	2.100
1901	2.675
1909	4.042
1910	4.541
1911	4.500
1912	4.896

¹⁵⁴ BOA. ŞD. 2117/37, 13 Ocak 1883.

¹⁵⁵ BOA. HR. TO. 552/42, 17 Aralık 1875; ŞD. 2117/37, 13 Ocak 1883.

¹⁵⁶ AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1889, 1892, 1900-1902, 1910-1913, Bölüm 2, Secretariat.*

Acentenin şirket merkezine gönderdiği 1911 yılı raporunda Mersin'deki taşınmazların değeri şu şekilde tasnif edildi:¹⁵⁷

Sahilde bahçesinde bulunan yapılar	21.200 (Fr.)
Sahile bitişik arazide bulunan yapılar	28.100 (Fr.)
Acentenin arka bahçesinde bulunan yapılar	27.000 (Fr.)
Diğer yapılar	98.000 (Fr.)

MM Kumpanyasının Mersin'deki taşınmazlarından elde ettiği gelir, 1900'lü yıllarda Bağdat demiryolu inşasına başlanılmasıyla hızlı bir şekilde artış göstermişti. Aynı şekilde taşınmazlarının değeri de önemli oranda yükselmisti. Mersin acentesinin şirket merkezine gönderdiği raporlarda MM Kumpanyasının Mersin'de bulunan taşınmazlarının 1903'teki değeri 138.000 frank iken, 1910'da 160.000, 1911'de 174.000, 1912'de ise 186.000 franka yükseldi.¹⁵⁸

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 limanının olmadığı bir dönemde Mesajeri buharlıları, Mersin Limanı'na düzenli olarak uğramaya başladı. Bu nedenle ilk dönemler kentteki imar faaliyetleri Mesajeri ve daha sonra gelen buharlı nakliye şirketlerinin isteği yönünde acente şubeleri, iskele, depo mağaza ve benzeri yapılardan ibaret oldu. Kent merkezi de klasik Osmanlı 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

157 AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1911*, Bölüm 2, *Secretariat*.

158 AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1910, 1911, 1912, 1913*, Bölüm 2, *Secretariat*.

elde ettiği bu taşınmazlara karşı ne kadar müdahale etse de başarılı olamadı. Böylelikle şirket, yolcu ve emtia trafiğinde ve şehrin gelişiminde önemli bir yere sahip olan taşınmazlarıyla, Mersin'de daha da istikrarlı hale geldi.

İskenderun'daki İnşaat Faaliyetleri

İskenderun Körfezi, Suriye kıyı şeridinin yegâne korunaklı yerlerinden biridir.¹⁵⁹ 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 Körfezi'ne girerken etkisini azaltması, gemilerin rahat bir şekilde demirlemelerine imkân sağlamaktaydı. Ancak İskenderun, iklimi ve liman çevresinde bulunan geniş bataklıklarla, birçok hastalığa yol açtığından yaşam koşulları açısından pek cazip değildi.¹⁶⁰

İskenderun Limanı aynı zamanda geniş bir hinterlanda sahip olduğundan büyük bir ticari hacme sahipti. Halep üzerinden bir yandan Diyarbakır hattı, diğer yandan Basra Körfezi'ne kadar uzanan Irak hattının açık denizlere ulaşan mahreci durumundaydı.¹⁶¹ 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 Limanı'na 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 buharlının limana yanaşabildiği ölçüde kolay sağlanır ve nakliye 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.

159 M. Fouque, *Histoire Raisonnée du Commerce de Marseille*, Cilt I, Libraire Chez Roret, Paris 1843, s. 147.

160 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.

161 *Salname-i Vilayet-i Haleb*, Matbaa-i vilayette tab olunmuştur, Haleb 1326, s. 373-375.

İskenderun Limanı'na ilk defa düzenli uğramaya başlayan buharlı nakliye şirketi MM Kumpanyasıydı. 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 aynı zamanda İstanbul ve İskenderiye üzerinden doğrudan Marsilya'ya haftalık seferler yapmaktaydı.¹⁶² Böylelikle İskenderun Limanı'nın 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 nakliye şirketlerine ait buharlıların İskenderun Limanı'na düzenli olarak uğramaya başlamaları, diğer Osmanlı liman kentlerinde olduğu gibi, burada da birtakım 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 kaldığından bu tür faaliyetler yabancı şirketlere ihale edildi.

19. yüzyılın ortalarından itibaren İskenderun Limanı'na uğrayan gemilerin kıyıya kolaylıkla yanaşabilmeleri ve uygun koşullarda yükleme-boşaltma yapabilmeleri için temizleme çalışmaları yapılmaya başlandı. Eylül 1855'te Fransız sefaret, İskenderun Limanı'nın 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, Babıâli'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 hâle gelmemek şartıyla İskenderun Limanı'nın temizlenmesi ve yeni iskele inşasının bir miktar vergi ya da mahallince belirlenecek bir yolla mümkün olabileceği yönündeydi.¹⁶³

162 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.

163 Mehmet Beşirli, "Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi (1911)," *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. II, Yıl 2004, s. 181. 179-204.

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 bazı araştırmalar yaptı.¹⁶⁴ Ancak bunun için külliyetli bir masraf, teknik ve kalifiye eleman gerektirdiğinden ve mahalli sandığın tahsis edecek yeterli sermayesi olmamasından dolayı bir türlü inşa faaliyetlerine başlanılamadı.¹⁶⁵ 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 sefaretî, "böyle bir resmin ihdası emr-i ticarete sekte irad idüb çünkü bir kere ihdas olundukda artık lağvı olunamayıp devam edeceği derkârdır"¹⁶⁶ diyerek ek vergi alınmasından vazgeçilmesini istedi. Konu Meclis-i Vala'da görüşüldü ve ek vergi alınmaması kararı alındı. 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 Limanı'na uğramaya başladığı 1851'den sonra gerek Mesajeri acentesi gerekse Fransız sefaretinin iskele yapılması ve limanın temizlenmesine dair talepte bulunmasına rağmen 1850'lerin sonuna gelindiğinde birtakım aksaklıklardan dolayı halen bir iskele yapılamamıştı. Bundan dolayı yolcu ve emtia naklinde zorluklar yaşanmaktaydı. Bunun üzerine Mesajeri İskenderun Acentesi Delpesch, şirket buharlılarının ihtiyacını bir an önce karşılamak amacıyla 2 Eylül 1860'ta iskelenin inşasına talip olduklarını Fransız sefaretî aracılığıyla Halep valiliğine bildirdi. Bu talep Halep Valisi İsmail Paşa tarafından Babıâli'ye bildirildi. Babıâli'den gelen mektupta şöyle denilerek kumpanyanın bu isteği kabul edilmişti:

Şimdiye kadar zikrolunan iskelenin inşasına mahalli sandığın mazayıkından (güç iş) dolayı başlanamamış ve bunun böyle tehirî yolculara ve tüccara subet (zorluk) vermekte bulunmuş olduğun-

¹⁶⁴ Beşirli, "Haydarpaşa Liman Şirketi," s. 181.

¹⁶⁵ BOA. HR. MKT. 347/53, 2 Eylül 1860.

¹⁶⁶ BOA. HR. TO. 200/27, 9 Temmuz 1863.

dan 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 mezkurunin inşası mezkur kumpanyaya havale edilmiştir.¹⁶⁷

Mesajeri'ye ihale edilen iskelenin, eski iskeleye bitişik olarak batı tarafına yüz kırk kadem (53 Metre) uzunluğunda yapılmasına karar verildi.¹⁶⁸ İnşa edilen iskeleye toplamda 18.977 kuruş harcandı bu meblağın iki taksit halinde mal sandığından tahsil edilmesine karar verildi. Bu iskelenin kullanım hakkı Mesajeri'ye ait olmakla birlikte mülkiyeti devlete aitti.¹⁶⁹

Mesajeri acentesi böylelikle yolcu ve emtia naklinde şirket buharlılarına kolaylık sağlayacak bir iskeleye kavuşmuş oldu. Acente Delpesch, 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 birtakım taşınmazlar almak ya da kiralamak durumundaydı. Mevcut Osmanlı yasaları ise yabancılara mülkiyet satışına müsaade etmemektedir. Bu durumda Delpesch, 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

167 BOA. HR. MKT. 347/53, 2 Eylül 1860.

168 BOA. HR. MKT. 351/32, 7 Kasım 1860.

169 BOA. HR. TO. 200/27, 9 Temmuz 1863; HR. MKT. 351/32, 7 Kasım 1860; HR. MKT. 347/53, 2 Eylül 1860; HR. MKT. 379/18, 25 Mayıs 1861; HR. TO. 200/27, 9 Temmuz 1863.

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 dolandırma-ya yönelik herhangi bir girişimde bulunduğu anda karşısında Fransız resmi kurumlarını bulacaktı.¹⁷⁰

Bu bağlamda MM Kumpanyasının 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 kömür deposu, bir ev ve müstemilatını kiraladı.¹⁷¹ Bu alımda acenteyi Madam Marcopoli temsil ediyordu. Satış sözleşmesi Fransız kançılıyası huzurunda 29 Eylül 1856'da gerçekleşti. Anlaşmayı İskenderun konsolosu kaydetti.¹⁷²

MM Kumpanyasının satın aldığı diğer 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. Bu anlaşma da benzer şekilde Fransız kançılıyası huzurunda 20 Eylül 1856'da yapıldı, 4 Nisan 1857'de ise Halep Fransız konsolosunun kaydıyla Marcopoli tüm haklarından vazgeçti.

MM Kumpanyasının bu alımlarla İskenderun'daki taşınmazları ve toplam değeri şöyleydi:¹⁷³

	Alan	Fiyat
Yusuf Kava'dan alınan ev ve mağaza	5.845 metrekaare	23.738 (Fr.)
Marcopoli'den alınan arazi	8.637 metrekaare	1.049 (Fr.)
Toplam	14.482 metrekaare	24.787 (Fr.)

İskenderun acentesi, Yusuf Kava'dan aldığı tek katlı evin zemin katını acente şubesi ve depo, ilk katını ise acentenin lojmanı olarak kul-

170 AFL. 1997 002 5744, *Compagnie des Messageries Maritimes a Alexandrette, Origine de la Propriété*, s. 1-8.

171 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.

172 AFL. 1997 002 5744, *Compagnie des Messageries Maritimes a Alexandrette, Origine de la Propriété*, s. 1-3.

173 Bu arazi toplamda 8.637 metrekaare 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.

lanmaktaydı. Ancak İskenderun nemli bir iklime sahip olduğundan acente binası 1900'lere doğru oturulamaz bir hale geldiğinden 1899'da yeni bir acente binası inşa edildi. Acentenin yeni binası işlek bir yol üzerinde yolcu ve tüccarların kolay ulaşabileceği bir yerdeydi. Ancak sahile sınır olmadığından bazı zorluklar oluşmaktaydı. Mesajeri buharlısı limana yanaştığında acente ile limana yanan buharlı arasında geçiş zor sağlanmaktaydı.¹⁷⁴ Hatta geçiş güzergâhı bizzat arazi sahipleri tarafından kapatılmak istendi. Bunun üzerine Mesajeri acentesi bu güzergâhın kamuya mal olduğu gerekçesiyle engellenemeyeceğini bildirerek konuyu Halep mahkemesine taşıdı. Mahkeme Mesajeri lehinde sonuca ulaşarak yolculara geçiş hakkı tanıdı.¹⁷⁵

1900'lerin başına gelindiğinde MM Kumpanyasının 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,¹⁷⁶ diğer yandan İskenderun Limanı'nın Suriye'den Bağdat'a kadar olan art bölgesinin demiryollarıyla bağlanması MM Kumpanyasına ait bu yapıların değerini önemli ölçüde artırdı.¹⁷⁷

1851'den itibaren İskenderun Limanı'na uğramaya başlayan MM Kumpanyası, kentin değişim ve dönüşümünde önemli rol oynayan unsurlardan biri 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 Kumpanyasının ticari ihtiyaçları doğrultusunda şekillendi. Ancak ticari gereksinimler ve baskılar, mevcut

174 AFL. 1997 002 4389, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Alexandrette, Rapport General de Service Exercice 1898, 1899, 1902, 1903*, Bölüm 2. *Secretariat*.

175 AFL. 1997 002 5744, *Compagnie des Messageries Maritimes a Alexandrette, Origine de la Proprieté*, s. 9-10.

176 AFL. 1997 002 4389, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Alexandrette, Rapport General de Service Exercice 1911*, Bölüm 2. *Secretariat*.

177 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*, Bölüm 2. *Secretariat*; Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolları*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 27-28.

Osmanlı hukuku, şirketin muvazaaten yani hukuki olmayan yollara başvurusuna 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 tür alım-satım işlemlerinde bir yandan Osmanlı resmi kurumları saf dışı bırakılırken, diğer yandan yarı resmi bir işlemle MM Kumpanyası, İskenderun'da birçok mülkiyete sahip oluyor ve bunları garanti altına alıyordu. Böylelikle şirket buharlılarının diğer nakliye şirketlerinden önce İskenderun Limanı'na uğramaya başlaması ve mülkler edinmesi MM Kumpanyasını birçok yönden avantajlı kıldı.

Diğer Osmanlı Liman Kentleri'ndeki İnşaat Faaliyetleri

Fransız hükümetinin Doğu Akdeniz'e yönelik politikası bağlamında MM Kumpanyasının 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.¹⁷⁸ Acentelerin oluşturulması sürecinde MM Kumpanyası, acente binası, mağaza, dok, depo, antrepo, 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 ve diğer nakliye şirketlerine ait buharlıların, 1851'den itibaren Doğu Akdeniz'in en önemli liman kentlerinden biri olan Beyrut'a düzenli uğraması, limanda birtakım inşa faaliyetlerinin yapılmasını zorunlu kıldı. 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. Babanzade

¹⁷⁸ 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.

İsmail Hakkı gibi yerli seyyahlar da Beyrut Limanı'ndan aynı şekilde söz etmekteydi.¹⁷⁹

Mesajeri Beyrut acentesi ilk olarak şirket buharlılarının ihtiyacını karşılayacak şekilde kömür deposu ve sair binalar inşa etti. Şirketin 1855'te bu tür inşa faaliyetlerine yaptığı harcama 1.470 franktı.¹⁸⁰ 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.¹⁸¹

Beyrut'taki en önemli eksiklik, ticari yoğunluğun artmasıyla limanın ihtiyacı karşılayamaz hale gelmesiydi. 1850'lerde gerek Mesajeri acentesi, gerek diğer nakliye şirketlerine ait acenteler ve gerekse konsoloslar Beyrut'a buharlıların ihtiyacını karşılayabilecek şekilde modern bir iskelenin yapılması için yerel yönetim ve Babıâli nezdinde girişimde bulundular. 1853'te Sayda Mutasarrıfı Ahmet Kayserli ve yerel yöneticiler MM Kumpanyasına limanın inşası için bir proje hazırlaması teklifinde bulundu.¹⁸² MM Kumpanyası, uzun zamandan beri Beyrut Limanı'nın inşası için Babıâli nezdinde girişimde bulunmaktaydı. Yerel yönetimden ve Babıâli'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. Limanın inşası için gerekli inşaat malzemeleri ve ekipmanın Mesajeri buharlıları tarafından Marsilya'dan getirtilmesine karar verildi. Hatta ödemenin nasıl yapılacağı da açık bir şekilde belirlendi.¹⁸³

Ancak gerek Hazine-i Hassa'nın inşaatla 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.

179 *Les Paquebots du Levant, Guides des Voyageurs des Paquebots*, 1853, s. 88; Babanzade İsmail Hakkı, *Irak Mektupları*, Birinci Baskı, Kanaat Matbaası, İstanbul 1319, s. 13-14.

180 AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 31 Mayıs 1856*, s. 23.

181 AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1882, 1890, 1908, 1913*, Bölüm 2, *Secretariat*.

182 Raccagni, "The French Economic Interests in the Ottoman Empire," s. 361-362.

183 BOA. HRI. 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.

Babîlî, 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.¹⁸⁴

Beyrut Limanı'nın inşası bu şekilde 1880'lere kadar sürüncemede kaldı. Liman inşası için 1880'lere gelindiğinde Mesajeri'nin de içinde bulunduğu birçok şirket başvuruda bulundu. Hatta bu imtiyazın bir an önce verilmesi için baskıda bulunmaya başladılar.¹⁸⁵ Bu şirketler arasında en avantajlı olanı Fransız Yol Kumpanyasıydı (La Compagnie de la Route). Yol Kumpanyasının müdürü Perthuis, daha ziyade Mesajeri adına bu ihaleyi alabilmek için bir yandan Babîlî, diğer yandan da Paris'te bulunan şirketler nezdinde girişimde bulundu.¹⁸⁶ Birçok Fransız bankası bu kârlı işe talip oldu. Perthuis, yüksek sermaye gerektiren bu iş için Yol Kumpanyası, MM Kumpanyası, Osmanlı Bankası, Du Comptoir d'Escompte, Paris ve Hollanda Bankası'ndan (Le Banque de Paris et Pays-Bas) müteşekkil Beyrut Liman, Rıhtım ve Antrepo Osmanlı Şirketini (Compagnie Ottomane de Contruction du Port de Quais et Entrepo de Beyrut) 1887'de kurdu. Perthuis'in girişimlerinin neticelendiği bir dönemde Babîlî, Beyrut Limanı'nın 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 Şirketine 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 yüzde 40'ına, Osmanlı Bankası yüzde 30'una, Paris Bankası yüzde 20'sine ve Suriyeli yerel sermayedarlar yüzde 10'una sahipti. Liman inşasının tamamlanması beş yıl imtiyaz süresi 60 yıl olarak kabul edilmesine rağmen 99 yıl olarak belirlendi.¹⁸⁷ Limanın

184. 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.

185. BOA. ŞD. 2431/19, 19 Temmuz 1880.

186. Mcamis, *Building the Means of Trade*, s. 23-24.

187. Thobie, *Interets et Imperialisme Français dans l'Empire Ottoman*, s. 173-174.

inşası Ekim 1894'te tamamlandı.¹⁸⁸ Böylelikle MM Kumpanyası sayesinde Fransızlar, Suriye'nin en önemli liman kentlerinden biri olan Beyrut'taki emperyalist rekabette daha avantajlı konuma geldiler.

MM Kumpanyasının mülk edindiği bir diğer önemli liman kenti ise İzmir'di. Şirket 1853 yılından itibaren İzmir Limanı'nda 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, 1855'te 38.097 frank harlandı.¹⁸⁹

MM Kumpanyasının inşa faaliyetlerinde bulunduğu bir diğer bölge ise Uzakdoğu sömürge yolları üzerinde bulunan ve stratejik açıdan önemli bir yere sahip olan İskenderiye ve Süveyş'teydi. MM Kumpanyası, 1851'de şirketin İskenderiye'deki ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla acente binası, mağaza, kömür deposu gibi birtakım binalar kiraladı. Mesajeri yöneticilerine göre liberal bir düşünceye sahip olan Mısır Hıdivi Said Paşa, şirket buharlılarının İskenderiye'de düzenli seferlere başlamasını 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.¹⁹⁰

MM Kumpanyasının bölgede inşa ettiği en önemli yapılar hiç şüphesiz Port Said'teydi. Henüz Süveyş kıstağının delinmeye başlandığı bir dönemde Mesajeri yöneticileri, Doğu Akdeniz ve Uzakdoğu'daki sömürgelerin ihtiyacını karşılayabilecek şekilde birtakım yapıların inşası için kanalın hemen girişinde önemli bir noktada arazi elde edebilmek için Said Paşa nezdinde girişimde bulundu. İngiltere İskenderiye konsolosu, MM Kumpanyasının Süveyş'teki inşa faaliyetlerinden son derece rahatsız olmuştu. İskenderiye konsolosu bu amaçla 13 Eylül 1861'de Babiâli'ye bir

188 AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1894, 1895*, Bölüm 2, *Secretariat*; Thobie, *Interets et Imperialisme Français dans l'Empire Ottoman*, s. 173.

189 AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 30 Mayıs 1855*, s. 23-30.

190 AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 30 Mayıs 1855*, s. 32.

şikâyet mektubu göndermişti. Konsolos mektubunda; Mesajeri'nin Süveyş gibi stratejik bir noktada inşa faaliyetine girişmesinin gelecekte tehlikeli sonuçlar doğuracağını ifade etmiş ve Babiâli'den bu durumu engellemesini istemişti.¹⁹¹ 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 metrekairelik muazzam büyüklükteki araziye MM Kumpanyasına 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 meblağ 122.178 franktı. Gemi havuzu ve tamir atölyesinde toplam 500 personel istihdam edildi.¹⁹²

Mesajeri yöneticileri, şirketin 1863 yılı genel toplantısında bu yapılardan özetle şöyle bahsetmekteydi:

Çok kolay ve beklenmedik bir şekilde Mısır hükümetinin her türlü ihtiyaçlarımızı karşılayabilecek araziye bedava tahsis etmesi Doğu Akdeniz'deki atölyelerimizi Süveyş'te toplamamızı sağladı. Bu yapılar, Uzakdoğu hatlarında seferlerde bulunan tüm şirket buharlılarının bakım ve onarımının yapılmasını sağlayacak, rekabet gücümüzü artıracaktır. 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.¹⁹³

Mesajeri'nin Doğu Akdeniz'de ve Uzakdoğu'ya açılan stratejik bir noktada bu tür yapılara sahip olması bir yandan Fransız sömürgelerinin

191 HR. TO. 54/67, 13 Eylül 1861.

192 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.

193 AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 1 Juin 1863*, s. 11-12.

güvenliğini sağlarken, diğer yandan Fransız Deniz Kuvvetleri'ni yani ordu-su ve siyasi varlığını bölgede daha da güçlü hale getirdi. Mısır hıdivinin Fransız sermayesini, bilhassa MM Kumpanyasını 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 Kanalı'nın 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 artırmaları ve İngiliz sömürge yollarını tehdit eder bir hale gelmesini kaygıyla karşılayan İngilizler, Süveyş Kanalı'nın açılmasının ardından Mısır'ı işgal ederek yeniden üstün hale geldi.

HUKUKİ SORUNLAR VE ANLAŞMAZLIKLAR

MM Kumpanyasının 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 Deltası'nda çamura saplanmış ve kullanılamaz hale gelmişti.¹⁹⁴ 1861'de *Le Sully* adındaki bir başka buharlısı Trabzon Limanı'nda demirlediği sırada sert dalgalardan dolayı batmış, aynı yıl *Henri IV.* adındaki bir başka buharlısı Samsun açıklarında batmıştı. Yine 1912'de Mesajeri'nin Senegal adlı buharlısı İzmir Limanı açıklarında bir torpille çarparak batmış, gemide bulunan yolcuların büyük bir kısmı boğularak ölmüştü.¹⁹⁵

MM Kumpanyası bu tür kazalardan dolayı hatlardaki seferlerin aksaklığa uğramaması için yedekte gemiler bulundurmaktaydı. Bunun

194 AFL. 1997 002 5199, Genel Kurul, 31 Mayıs 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, Marsilya 1855, s. 3; *Steelcroft, Framley, Explosions, Strand Magazine: An Illustrated Monthly*, 13 Mayıs 1897, s. 503.

195 Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 46-50; BOA. BEO. 4176/313154, 27 Nisan 1913.

yanında kazalar neticesinde hasara ve kayba uğrayan gemilerin onarımı veya yerine yenisinin tahsisi için şirket gelirleri üzerinden yüzde 5 oranında kesintiye giderek, bir sigorta fonu oluşturmuştu. Bu uygulamada İngiltere ve Amerika'daki büyük buharlı nakliye şirketleri örnek alınmıştı.¹⁹⁶

Mesajeri buharlıları tarafından taşınan emtianın, yaşanan kazalar neticesinde zarara ve kayba uğraması durumunda şirketin anlaşmalı olduğu sigorta şirketi zararı karşılardı. 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 hatta¹⁹⁷ taşınan emtia sigorta kapsamına dahildi. Bunun yanında 1857'de açılan Trabzon, Tuna ve Teselya hattı da sigortaya dahil edildi. Bu anlaşmalar daha sonraki yıllarda da devam etti.¹⁹⁸ Mesajeri'nin ödeyeceği sigorta primi hatların tehlikesine göre farklılık göstermekteydi. Bu bağlamda şirket, en fazla primi kaza riski en çok görülen Trabzon, İbrail ve Kalas hatlarında taşıdığı navlun için vermektedir.¹⁹⁹ Sigorta primleri kış mevsiminde daha fazla artmaktaydı, aynı zamanda taşınan mala göre değişiklik arz etmekteydi.²⁰⁰

Kötü hava şartları ya da kaptanların ihmalden dolayı herhangi bir gemiyle çarpışmaksızın kazaya maruz kalındığında olay mahkeme-yeye sirayet etmez, şirket bünyesindeki bilirkişi ve müfettişler tarafından yapılan tahkikat neticesinde kazada ihmali bulunan mürettebat hakkında ceza-i müeyyide uygulanırdı. Buna karşın kaza sırasında mürettebatın ve yolcuların kurtarılması için çaba harcayan kaptan ve denizciler taltif edi-

196 AFL. 1997 002 5199, Genel Kurul, 28 Mayıs 1853, s. 27; AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 27.

197 Marsilya-Istanbul hattı (Levant Hattı), Marsilya-Beyrut hattı (Mısır ve Suriye Hattı), Marsilya-Syra-Pire hattı (Yunan Hattı), Marsilya-Malta hattı (İtalya Hattı).

198 AFL. 1997 002 5235, *Service Maritimes des Messageries Imperiales, Reglement General du Service Exterieur*, s. 216; AFL. 1997 002 5235, *Service Maritimes des Messageries Imperiales, Reglement General du Service Exterieur*, Birinci Cilt (İkinci Kısım), Marsilya 1864, s. 203.

199 Sir Henry F. Woods, *Türkiye Anıları, Osmanlı Bahriyesinde Kırk Yılı 1869-1909*, (Çev. Amiral Fahri Çoker), Milliyet Yayınları, İstanbul 1976, s. 28.

200 Tereyağı, ham yün, pamuk, hırdavat, çuha, sabun ve çay gibi ürünlerin değeri üzerinden yüzde 3, varıl un, çuval kahve, boynuz, un varil gibi ürünlerde yüzde 5, badem, ambalajlı kahve, kaşmir, çuval un, kâğıt, kırtasiye, ambalajlı biber, şeker, çuval tütün, tuzlanmış et gibi ürünlerde yüzde 10, turta, tohum, kuru sebze, kitap, kimyevi maddeler gibi ürünlerde yüzde 15 oranında sigorta primi ödenirdi. AFL. 1997 002 5235, *Service Maritimes des Messageries Imperiales, Reglement General du Service Exterieur*, s. 250.

lirdi. İki geminin çarpışması neticesinde ortaya çıkan kazalarda genellikle mahkemeye başvurulurdu.²⁰¹ 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.²⁰² 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 mahkemelerde çözümlenirdi. Bu tür kazalar Mesajeri buharlılarıyla, diğer yabancı nakliye şirketleri veya Osmanlı tebaasına ait gemiler arasında yaşanabilmekteydi.²⁰³

Osmanlı sularında iki yabancı arasında yaşanan davalar eskiden beri konsolosluk mahkemelerinde görülmekteydi. Mahkeme heyeti yabancı devletlerin konsolosluk temsilciliklerince seçilmiş bir komisyon tarafından belirlenirdi.²⁰⁴ Taraflar konsolosluk mahkemelerinden çıkan karardan memnun olmazsa kararı kendi ülke mahkemeleri veya uluslararası mahkemelere temyize götürebilirlerdi.²⁰⁵

Osmanlı tebaası ve Fransızlar aynı zamanda diğer yabancı milletler arasında ortaya çıkan ticari davalara, 19. yüzyıla kadar tercüman hazır bulunduğu halde, şer'îye mahkemelerinde bakılırken, 1801'den itibaren gümrük emininin reisliğinde yerli ve ecnebi tacirlerden müteşekkil komisyonlar tarafından oluşturulan karma mahkemelerde bakılmaya başlandı. Yabancı nakliye şirketleri ve tüccarlar, kazalara ilişkin davalarını şer'î hukuktan ziyade bizzat seçtikleri yargıç ve vekillerden oluşan komisyonlarda çözme yoluna gittiler.²⁰⁶ 1839'da Tanzimat Fermanının ilanı sıra-

201 BOA. Y. PRK. UM. 1/46, 19 Aralık 1878; BEO. 2458/184309, 4 Aralık 1904; İ. BH. 6/1322 N-2, 28 Kasım 1904.

202 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1887*, Bölüm 5, *Contentieux*.

203 BOA. DH. H. 61-1/51, 19 Nisan 1913; BOA. HR. TO. 195/61, 24 Mayıs 1853.

204 Paul Dislere, *Droit et Devoirs des Français dans les Pays D'Orient et Extreme-Orient*, Paris 1893, s. 76-77.

205 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*, Bölüm 5, *Contentieux*.

206 Örneğin bu tür bir dava Giresunlu meşhur tüccar Kaptan Yorgi ile Mesajeri Giresun acentesi Velasti arasında yaşanmıştır. Komisyonlar aracılığıyla görüşülen dava çözülemeyince uluslararası hale dönüşmüştü. Bu dava hakkında ayrıca bakınız. Süleyman Uygun, "Acente-Konsolos-Tüccar, Giresun'da Bir Dava ve Uluslar arası Boyutu," *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV.*, KATÜ, Trabzon 2012, s.

sında bu komisyon Ticaret Meclisi adıyla yeni kurulan Ticaret Nezareti'ne bağlandı. Bu meclis daha sonra az da olsa Osmanlı vatandaşlarının kendi aralarındaki davalarına da bakmaya başlamıştı.²⁰⁷

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 artırması, Babiâli'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 Ubicini Ticaret Mahkemelerinden şöyle bahsetmektedir:

Ticaret mahkemelerinin kuruluş tarihi 1846 yılına kadar yani Yeni Ticaret Kanunu'nun ilanından hemen sonraki devreye kadar uzanır. Deneme ilkönce 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 Osmanlının bütün eyaletleri tamamen bu yolda kuruluşlara doğru itilmiş bulunmaktadır.²⁰⁸

Toplam üye sayısı 14 olan ticaret mahkemelerindeki üyelerin yarısı Osmanlı tebaası, diğer yarısı ise yabancılardan oluşacaktı. 1856 tarihli Islahat Fermanıyla ecnebi ve yerli tebaa arasındaki ticaret, hukuk ve ceza davalarına bakmak üzere muhtelit mahkemelerin kurulması teyit edilmiş oldu. Bu bağ-

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.

207 Konan, *Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu*, s. 179; Ekrem Buğra Ekinci, *Osmanlı Hukuku Adalet ve Mülk*, Arı Sanat Yayınevi, İstanbul 2008, s. 545.

208 M.A. Ubicini, *Tanzimat, Ulema, Basın* 1850, (Çev. Cemel Karaağaçlı), Tercüman Yayınları, İstanbul 1977, s. 169.

lamda 1860 yılında Fransız ticaret kanununun dördüncü kısmı iktibas edilerek ticaret meclisleri mahkeme adını aldı ve teşkilatı etraflıca düzenlendi. Ticaret Mahkemeleri başta İstanbul olmak üzere, İzmir, Beyrut, İskenderiye ve Kahire’de kuruldu. Daha sonra da Girit, Hanya, Kandiye gibi birçok liman kentine yayıldı.²⁰⁹ 1860 yılında bu mahkemelerin deniz ticaretine bakan bölümündeki üye sayısı beşe indirildi. Mahkemenin başında Osmanlı tebaası bir yargıç bulunmaktaydı. Diğer dört üyenin ikisi Osmanlı, ikisi yabancı-lardan oluşmaktaydı. Yabancı üyeler sorumlu oldukları konsoloslardan her yıl onay almak zorundaydı. Bu mahkemelerin kuruluşunda Fransız ticaret mahkemeleri örnek alındı. 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.²¹⁰

Osmanlı tebaası, denizcilikle ilgili yabancılarla yaşadığı sorunları daha ziyade liman reisinin başkanlığında toplanan Liman Odası Mahkemesine taşıma eğilimindeydi.²¹¹ Liman Odası Mahkemeleri ticaret mahkemeleriyle hemen hemen aynı dönemde kuruldu. Önce başkentte, elçiliklerin iştirakiyle deneme mahiyetinde kurulan ve ulemanın tamamen dışında kalarak genel inzibat vekillığının 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. Bu mahkemelerde, Osmanlı tebaası lehinde sonuca ulaşılan bir karar yabancılar, ticaret mahkemelerine temyiz edebilme hakkına sahipti. Buna karşın ticaret mahkemelerinden çıkan dava sonuçları eğer 5.000 kuruştan düşük ise dava temyiz edilemezdi.²¹² Bu nedenle Osmanlı tebaası tarafından yüksek miktarda tazminat talebiyle açılan davaların bir

209 Ahmet Lütfi Efendi, *Vak'a-Nüvis Ahmet Lütfi Efendi Tarihi*, (Haz. Münir Aktepe), XI, TTK. Yayınları Ankara 1989, s. 152-153.

210 İkinci, *Osmanlı Hukuku Adalet ve Mülk*, s. 545; Ekrem Buğra Ekinci, "Tanzimat Devri Osmanlı Mahkemeleri," *Yeni Türkiye*, S. 31, Ocak-Şubat 2000, s. 764-765; Dislere, *Droit et Devoirs des Français*, s. 86-87; Ahmet Lütfi Efendi, *Vak'a-Nüvis Ahmet Lütfi Efendi Tarihi*, (Haz. Münir Aktepe), XI, TTK. Yayınları Ankara 1989, s. 152-153.

211 BOA. HR. TO. 195/61, 24 Mayıs 1853.

212 Ubicini, *Tanzimat, Ulema*, Basın 1850, s. 169-170; Ahmet Lütfi Efendi, *Vak'anüvis Ahmet Lütfi Efendi Tarihi*, 6-7-8, (Haz. Yücel Demirel), Tarih Vakfı Yayı Kredi Yayınları, İstanbul 1999, s. 1051-1052.

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 meblağlı oluyordu.²¹³ 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 Babîâlî, 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 kararla şer'i işler dışında tüm yargılamalar Nizamiye Mahkemelerinin yetki alanına girdi.²¹⁴ 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. Ticaret mahkemelerinin ıslahıyla ilgili tüm bu çalışmalara rağmen, bu mahkemelerde yabancıların ayrıcalıklı durumları 1914'e kadar devam etti.²¹⁵

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"²¹⁶

213 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsoun, Rapport General de Service Exercice 1912, 1913*, Bölüm 4, *Trafic*.

214 Konan, *Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu*, s. 181-183; Dislere, *Droit et Devoirs des Français*, s. 92.

215 AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910*, Bölüm 5, *Contentieux*; İkinci, "Tanzimat Devri Osmanlı Mahkemeleri," s. 767-773.

216 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.

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 bulunduğunda, şirket yönetimi ve müşteriler arasında çoğu zaman anlaşmazlık çıkar ve mahkemelere baş vurulurdu.²¹⁷

Örneğin 7 Haziran 1907'de Osmanlı tebaasından Tahmazyan adlı bir tüccar MM Kumpanyası aleyhinde Trabzon Karma Ticaret Mahkemesi'ne dava açmıştı. Buna göre "Saghalien" adlı Mesajeri buharlısı Tahmazyan hesabına Trabzon'a getirilmek üzere İskenderun Limanı'ndan içinde ipek ve pamuklu kumaş bulunan dört balya mal almıştı. Tahmazyan dört balya emaneti teslim aldığı anda iki balyasının tahrip olmasından dolayı mallarının bir kısmının zarar gördüğünü, bir kısmının ise kaybolduğunu iddia ederek Trabzon Karma Ticaret Mahkemesinden tüm zararının tespit edilmesini ve bunun kumpanya tarafından karşılanmasını talep etti. Bunun üzerine kumpanya avukatı devreye girerek, balyaların gemiye yüklendiği sırada hasara maruz kaldığından dolayı sorumluluğun kumpanyada olmadığını 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.²¹⁸

Tahmazyan'ın 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 sırasında Mesajeri yönetimine hiç başvuruda bulunmamışlardı. Avukata göre bilirkişiler ve mahkeme

217 AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1889*, Bölüm 5, *Contentieux*.

218 AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910*, Bölüm 5, *Contentieux*.

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 Mahkemesinin 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.²¹⁹

İstanbul acentesinin sonraki yıllara ait raporlarında, konsolosun davaya müdahale ettiği ve davanın sürüncemede kaldığı anlaşılmaktadır.²²⁰

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 rastlamaktayız. 1847'de Ali Kaptan namındaki Osmanlı tebaası bir gemici Kapıdağ'a götürmek üzere müskirat (alkollü içecek) yüklü gemisiyle İstanbul Limanı'ndan denize açılmıştı. Bu sırada Fransız Posta Servisi (1837-1851) buharlısıyla çarpı-

219 AFL. 1997-002-4404. *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910*, Bölüm 5, Contentieux.

220 AFL. 1997-002-4404. *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1912*, Bölüm 5, Contentieux.

şarak battı. Gemisi ve yüklü olduğu hamulesinin sulara gömülmesinden zarar gören Ali Kaptan, bu zararının tazmin edilmesi için Liman Odasına Fransız kumpanyası aleyhinde dava açtı.²²¹ Liman Odasından 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 Kumpanyasının toplamda ödeyeceği miktarı 5 bin kuruşa düşürdü. Bunun üzerine Ali Kaptan Babıâli'ye halini şöyle arz etti:

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 kayıgım battığı ve bu ihtiyarlığım bir şeye yapıyacağım olmadığı ve bunca zulüm ve gaddarlığı iş bu zat-ı efendilerim dahi reva görmeyeceği aşikâr olup bu babda arzuhalim hakipai müşirilerine takdim olundu.²²²

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 tarihliidir. Buna göre tüccar Ahmet Ağa, İskenderiye'den İstanbul'a götürmek üzere gemisine portakal yüklemişti. İzmir Limanı'na yanaştığı sırada 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 Odasına 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.²²³

Benzer bir vakia Mesajeri'ye ait buharlının Sünne Boğazı açıklarında 1860 sonbaharında Trabzonlu Mehmet Kaptan'ın kereste yüklü gemi-

221 BOA. A.DVN. 32/75, 23 Aralık 1847.

222 BOA. A.DVN. 36/88, 30 Nisan 1848.

223 BOA. HR. TO. 195/61, 24 Mayıs 1853; Ancak bu davanın Ticaret Mahkemesine havalesinden sonra nasıl bir sonuca ulaşıldığını resmi kayıtlardan takip edememekteyiz.

sine çarpmasıyla ortaya çıkmıştı. Mehmet Kaptan'a göre Rus kumpanyası buharlısıyla rekabete giren Fransız buharlısı bu sırada 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 kançılıyası ve kumpanya sorumlusunun olmaması sebebiyle, davanın Liman Odasında görülmesini talep etti.²²⁴ Mehmet Kaptan'ın bu isteği kabul gördü ve dava Liman Odasında görüldü. Liman Odasından Mehmet Kaptan lehinde bir karar çıktı. Ancak bu sırada 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 Komisyonuna ait mahkemelerde görülmekteydi.²²⁵ 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşına kadar Tuna mahkemelerinde görülen davaların çoğu Fransız ve İngilizlerin çekincelerine, savaştan sonraki dönemde ise Rusya, Avusturya ve Romanya'nın çekincelerine göre neticelendi.²²⁶ Dolayısıyla 1878'e kadar Mesajeri'nin bu bölgede yaşanan kazalara ait davaları Tuna Komisyonu bünyesindeki mahkemelere taşımasında Fransızların avantajlı bir konuma sahip olmasının etkisi büyüktü.

Mesajeri buharlıları, Osmanlı sularında faaliyette bulunduğu 1914 yılına kadarki süreçte bunun gibi birçok kazaya neden olmuştu. Temmuz 1908'de şirketin *Memphis* adlı buharlısı İstanbul sularında bir mavnaya çarparak batmasına sebebiyet vermişti. Dava Ticaret Mahkemesinde görüldü ve karşı tarafın tüm itirazlarına rağmen MM Kumpanyasının lehine sonuçlandı.²²⁷ 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 başvurmuş ve MM Kumpanyasından 15.000 frank istemişti.

224 BOA. HR. MKT. 347/88, 5 Eylül 1860.

225 Ekinci, *Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret*, s. 136.

226 AFL. 1997-002-4414 *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Galatz-Ibraila, Rapport General de Service Exercice 1887, 1889*, Bölüm 2, *Secretariat*.

227 AFL. 1997-002-4404. *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910*, Bölüm 5, *Contentieux*.

Bunun üzerine ticaret mahkemesi olayı araştırmak üzere üç 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 Kumpanyasının avantajına olacak şekilde bir karar verdi.²²⁸ 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 mahkemelerinin daha fazla para veren tarafın lehinde sonuca ulaştıkları iddiasındaydılar.²²⁹

Genelde yabancı nakliye 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 bulundukları devletlerin mahkeme ve yargılama safhasına müdahalesine yol açmıştır. Vakanüvis Lütfi Efendi'nin ticaret mahkemeleri hakkındaki sözleri bu mahkemelerde uygulanan kanun ve adaletin genelde yabancıların özelde ise MM Kumpanyasının çıkarları doğrultusunda olduğunun önemli bir kanıtıdır:

Ticaret meclisinde görülen davalar hakkında verilen kararlar kabil-istinaf olmadığından (temyiz edilemediğinden)ve Osmanlı tebaası

228 AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1911, Bölüm 5, Contentieux.*

229 AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1888, 1889, Bölüm 5, Contentieux.* AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1887, 1888, Bölüm 5, Contentieux.*

olan tüccarın çoğu ticaret kanun ve usullerine vakıf bulunmadıklarından, pek çok zararlara uğramışlardır. Hele İslam tüccarıyla ecnebler arasında geçen davaları avukatlar ve tercümanları vasıtasıyla çoğunlukla ecnebler kazanarak ve Müslüman tüccarının müdafaa-ya taraflarından vukufu vekilleri bulunmayarak gelmeleri sebebiyle İslam ticaretine halel gelmiştir. Bundan başka, Müslüman olmayan tebaamızdan birçoğu dahi yabancı devletlerin himayesine girip o vesile ile işlerini becermişlerdir.²³⁰

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 ürünlerini 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.²³¹

19. 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 dahil olmasında ve Batının mamul mallarının Osmanlı pazarına açılması ve yayılmasında önemli rol oynadılar. Fransızlar, değişik dönemlerde elde ettikleri imtiyazlar sayesinde Osmanlı Devleti'ndeki ticari üstünlüklerini 19. yüzyılın ortalarına kadar bu şekilde muhafaza etme yoluna gittiler. Daha sonraki dönemlerde ise bu unsurlara reklam da dahil olmaya başladı.

Her şeyden önce MM Kumpanyasının kendisi başlı başına bir tanım ve reklam aracıydı ve Fransız markasının tüm dünyadaki en önemli temsilcilerinden biriydi. Fransız çıkarları ve emperalizminin Osmanlı

230 Lütü, *Vak'anüvis Ahmet Lütü Efendi Tarihi*, 6-7-8, s. 1051-1052.

231 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.

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 siyasi ve ekonomik gücünü anlamasını sağlayacaktı."²³² Mesajeri buharlıları Osmanlı sularındaki ilk düzenli seferlerinde, Fransız tüccar ve işadamlarını, bölgeyi keşfetmeleri için taşıdı.²³³ 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 Osmanlıya uyarlandığı halde Fransa'nın Levant'taki ticareti halen istenilen seviyede değildi"²³⁴ denilmektedir.

Osmanlı Devleti'ndeki Fransız ticaretinin istenilen seviyeye ulaşmamasında 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..."²³⁵

Osmanlı liman kentlerine uğrayan buharlı nakliye şirketlerinde 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 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

²³² *Quelques Reflexions sur le Projet*, s. 18; *Moniteur Universel*, 15 Mayıs 1835, s. 1191.

²³³ Raccagni, "The French Economic Interests in the Ottoman Empire," s. 360.

²³⁴ *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins*, s. 6.

²³⁵ Fesch, *Abdulhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, s. 499-500.

amacıyla zamanın en etkili tanıtım aracı olan basını etkili bir şekilde kullanmaya başladılar.²³⁶

Bu amaçla Osmanlı topraklarında Türkçe basından önce çıkmaya başlayan yabancı dildeki basının, özellikle Fransızca gazetelerin daha fazla rolü oldu. Bu tür gazeteler Batıdaki daha çok Fransa'daki modern yaşamı anlatmanın yanı sıra büyük bir bölümünü ticari reklamlara ayırarak buna katkıda bulundu. Diğer yandan Osmanlı Devleti'ndeki siyasi, ticari ve içtimali 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.²³⁷ 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.²³⁸ Diğer yandan Fransız seyyah, tüccar ve müteşebbislere şirket buharlılarının uğradığı Osmanlı liman kentlerinin sosyoekonomik durumu hakkında ayrıntılı malumat veren tanıtım kitapçıkları da bizzat şirket tarafından basıldı.²³⁹

MM Kumpanyasına 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.²⁴⁰ Tanıtım kitapçığında, Fransız burjuvazisi ve üst kültürünü sembolize eden

236 Metin Gültekin, "Charles Baudelaire ve Modernizm," *Sosyal Bilimler Dergisi*, VI, S. 19, s. 82-94; Tuğrul İler, "Modernizm, Postmodernizm, Postkolonyalizm: Ben-Öteki İlişkileri ve Etnosantrizm," *Küresel İletişim Dergisi*, S. 1, Bahar-2006, s. 2-14; *The Levant Herald*, Wednesday, 24 Şubat 1877, Reklam sayfası.

237 *Paquebots-Poste Français, Guide des Services Maritimes des Messageries Impariales*, 1856.

238 *The Levant Herald* (1859-1860, 1865-1878, 1880-1913), *The Levant Times & Shipping Gazette* (1868-1872), *Journal Constantinople* (1846-1863).

239 *Les Paquebots du Levant Guide des Voyageurs*, 1853, s. 1-3.

240 Musnier, *Les Messageries Nationales*, s. 98; Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes*, s. 19.

şahısların, seyahat sırasında gemi restoranında yedikleri akşam yemeğinden görsel bir kesit verilmişti.²⁴¹

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 ayrıntılarıyla belirleyen bir hizmet tüzüğü yayınladı.²⁴² Bu tüzük 1861'de daha kapsamlı bir hale getirildi.²⁴³ 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 kılabilecekleri yer tahsis edilmişti. Bunun yanında değişik inançtaki tüm yolcuların memnun edilebilmesi için buharlılarda ve acente binalarında rahatlıkla görünebilecek yerlere "her kesimden insanların inanç, gelenek ve göreneklerine saygımız vardır" ibaresi asılmıştı.²⁴⁴

Yüzyılın sonlarına doğru gerek Osmanlı Devleti'nde gerekse dünyada 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 ayırmayan²⁴⁵ İskenderiye acentesinin tanıtım ve yayınlara ayırdığı ödenek 1909'da 3.421, 1910'da 3.128, 1911'de 3.302, 1912'de 4.927, 1913'te ise 14.775 franka yükseldi.²⁴⁶ Acentenin aynı dönemde bina ve depo kiralarna yaptığı yıllık ödenek ise 8.500 frank civarınday-

241 *Les Paquebots du Levant Guide des Voyageurs*, 1853, s. 1-3.

242 Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 52-53.

243 *Service Maritimes des Messageries Imperiales, Reglement General du Service Exterieur*, Birinci Cilt (2. Kısım), Marsilya 1864.

244 Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 52-53.

245 AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie*, 1888, Bölüm 6, *Comptabilite*.

246 AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie*, 1910, 1911, 1912, Bölüm 6, *Comptabilite*.

dı. Aynı şekilde İstanbul acentesinin tanıtım ve yayınlara ayırdığı ödenek 1910'da 2.245, 1911'de 3.586, 1912'de ise 2.736 frank iken aynı dönemde yıllık kira gideri 10.000 frank civarındaydı.²⁴⁷

İskenderiye acentesi Henry Bontoux, öncelikle şirketin tanıtımı için daha fazla reklam yapılması gerektiğine inanıyordu. Bontoux'a göre MM Kumpanyası, rakip nakliye şirketlerine göre daha ilgi çekici bir durumda olmalıydı, bu da ancak iyi bir tanıtım yoluyla sağlanabilirdi.²⁴⁸ Mısır başınında yer alan şirkete dair reklamlar bütün oteller, yolcu salonları ve işlek caddelerde daha fazla boy göstermeye başladı. Benzer şekilde acente binaları, buharlılar ve iç dekorasyonları; şirketin ihtişamına ve Fransız kültürüne yakışır şekilde restore edildi ve buralardan alınan görüntüler reklamlarda kullanıldı.²⁴⁹

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 sırasında 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 buharlının yemek menüsüne dair reklamında; geleneksel Uzakdoğu kıyafetleri içinde, kahvaltı servisi yapan bayan garson resmedilirken, Hindistan hattında sefer yapan buharlının yemek menüsünde geleneksel Hint kıyafetleri içinde dans eden çiftlere, üzerinde buharı tüten sıcak Fransız şarabı servisi yapan bayan garson figürü yer almaktaydı.²⁵⁰ Levant hattında sefer yapan buharlının yemek menüsünde ise yöresel kıyafetler içinde elinde tef bulunan anne, baba ve çocuktan oluşan mutlu bir aile tasvir edilmekteydi.²⁵¹

Yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı ülkesinden Avrupa ve Amerika kıtasına muazzam göçün yaşandığı dönemde ise Mesajeri buharlıları güverte

247 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910*, Bölüm 6, *Comptabilite*.

248 Couvenhes, "Le Rôle de l'Agent des Messageries Maritimes a Alexandrie," s. 282-283.

249 AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie*, 1910, 1913, Bölüm 3, *Materiel et Approv.*

250 AFL. 3902; AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service de Alexandrie*, 1908, 1910, Bölüm 2, *Secretariat*.

251 Tanıtım menüleri için ek 15, 16'ya bakınız.

yolcularının taşınabilmesine göre tasarlandı. Osmanlı yöneticileri için büyük bir sosyal sorun oluşturan ve devletin saygınlığını sarsan göçe karşı, Babiâli, birtakım yasalar çıkarmıştı. Babiâli'nin göçü teşvik edici bildirileri yasaklamasına rağmen, şirket acenteleri bilhassa Maruni ve Ermeniler arasında şirkete ait el ilanları dağıttırarak, Avrupa ve dünyanın değişik yerlerine olan göçü teşvik etti.²⁵²

Sayıları her geçen gün artan buharlı nakliye şirketleri, yabancı işletmeler, ticarethaneler, mağaza ve konfeksiyonlar, millî bir ticarî anlayışla, karşılıklı çıkar uyumu çerçevesinde, birlikte hareket ederek Osmanlı pazarında nüfuz kazanma yoluna gittiler. Karşılıklı olarak birbirlerinin tanıtımını yaptılar. Fransızca neşriyatın büyük bir bölümünü bu tür 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 içinde olan Ermeni ve Maruni gibi Osmanlı tebaası gayrimüslim tüccar ve müteşebbislerin 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 Arslanian Freres, (Aslanyan Kardeşler) David Levy, Torossian, K. Missirian, Papazoglu, Manoukian Freres (Manukyan Kardeşler), Louis Maillards ve Jules Jaluzet & Cie. gibi daha birçok gayrimüslim²⁵³ Osmanlı tebaası tüccar ve müteşebbis, aynı zamanda MM Kumpanyasının en önemli emtia tedarikçileriydiler.²⁵⁴ Örneğin İstanbul'da bulunan Jules Jaluzat Kumpanyasına ait Grands Magasins du Printemps adlı mağaza İstanbul'un en önemli toptan, perakende tekstil ve manifatura

252 BOA. DH. MKT. 2078/43, 3 Ocak 1897.

253 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1912*, Bölüm 4, *Trafic*.

254 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*, Bölüm 4, *Trafic*; AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1880, 1910*, Bölüm 4, *Trafic*.

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.²⁵⁵

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, 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, viyolonsel gibi Batı müziğini ve sanat yaşamını sembolize eden alet ve edevatın reklamı da yapılmaktaydı. Benzer şekilde dikiş iğnesi ve makinesinden, koltuk, kanep, alafranga tuvalete kadar ev ve ofis içi dekorasyonlarda kullanılan döşeme ve aksesuarların reklam ve tanıtımına geniş bir yer ayrılmıştı.²⁵⁶ Reklamı yapılan bu ürünlerin büyük bir kısmı MM Kumpanyası aracılığıyla nakledilmekteydi. Fransız modern hayatını sembolize eden bu tür ürünler aynı zamanda Mesajeri buharlıları, acenteleri, şirkete ait tanıtım kitapçıkları ve reklamlarında da yer almaktaydı. Mesajeri buharlılarında düzenlenen, modern giyimli çiftlerin dans ettiği eğlence ve partiler, şirket reklamlarında vurgulanmaktaydı. Aynı şekilde birinci ve ikinci sınıf yolculara göre tasarlanan Mesajeri buharlılarına dair tanıtımlarda lüks perdelerden, mobilyalara, duvar saatinden, tabloları kadar her şey Fransız üst sınıfının kültür ve yaşamını tasvir ve telkin etmeye yönelikti.

255 C. Cervati, *Annuaire Oriental du Commerce*, 10 me Année İstanbul 1891 (1308-1309), Reklam bölümü.

256 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.

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 Kumpanyasının birer hissedarı haline gelerek şirketin tanıtımında ve reklamında önemli rol oynadılar. Örneğin şirketin 1850'lerde İskenderiye acenteliğini yapan Edouard Dervieu, görevinden ayrıldıktan sonra ticarete atılarak Mısır'ın önde gelen burjuvalarından biri konumuna yükseldi. 1856'da Mısır Hıdivi Said Paşa'nın teklifi üzerine, Kızıldeniz ve Doğu Akdeniz'de servis yapan Mecidiye Kumpanyasının başına geçti. Dervieu, daha sonra 1860'ta Mecidiye Kumpanyasından ayrılarak kendi ev bankasını (Maison de Banque) kurdu ve Mısır ekonomisinde önemli rol oynadı.²⁵⁷

Aynı şekilde 1852'den 1905'e kadar şirketin İzmir sorumluluğunda bulunan deneyimli acentesi Charles Salzani,²⁵⁸ acentelik görevinden ayrıldıktan sonra bir ticarethane kurmuş İzmir'in önde gelen tüccarlarından biri haline gelmişti. Halefi İzmir acentesi şirket merkezine gönderdiği raporunda Salzani'yi Mesajeri'ye önemli oranda emtia sağlayan bir tüccar olarak göstermekteydi.²⁵⁹ Dolayısıyla MM Kumpanyası, Osmanlı limanları ile Fransa limanları arasında taşımacılık 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 olması, şirkete ekonomik, teknolojik ve politik yönden önemli kazançlar sağlamıştır.²⁶⁰ Bu sayede bir yandan Fransız emperyalizmi yayılma ve tekel kurma imkânı elde ederken, diğer yandan MM Kumpanyasının rekabet edebilme gücü artıyordu. Mesajeri ve diğer Fransız şirketlerinin oluşturduğu bu milli tazammun yapı, etkin oldukları

257 Landes, *Bankers and Pasha*, s. 103-104.

258 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1880, 1906*, Bölüm 1, Personnel.

259 AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, 1913*, Bölüm 4, Trafic.

260 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.

bölgeleri Fransız emperyalizminin çıkarları doğrultusunda dönüşüme uğratarak, büyük bir pazar haline getiriyordu. İşbirliği içinde hareket eden bu grupların istifade ettikleri reklamlar ise pazar oluşturma sürecinde en etkili araçlardan biri olarak kullanılmıştır.

MİSYONERLER VE MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASI

Uzun bir tarihi süreç boyunca Anadolu ve Ortadoğu Hristiyanlarıyla yakın temas içinde 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.²⁶¹ 19. yüzyıla gelindiğinde Rusya da dahil birçok Batılı devlet Osmanlı ülkesinde nüfuz oluşturabilmek için bu politikayı benimsedi. Misyonerler her türlü destek ve serbestliklerine rağmen, Müslümanları dinlerinden vazgeçirmenin imkânsızlığının farkında olduklarından yönlerini muhtelif mezheplerdeki Osmanlı tebaası gayrimüslimlerine çevirdiler.²⁶² Bunda Osmanlı Devleti ve toplumunda dini kuralların 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 yeniden eski dinlerine dönmek isteyenler için bile geçerliydi. Aynı şekilde gayrimüslimlerin de mezhep değiştirmeleri toplumsal ahengin bozulacağı endişesiyle devlet nezdinde hoş karşılanmıyordu.²⁶³ Hatta II. Mahmud, 1834 yılında Hristiyan tebaanın mezhep değiştirmelerini yasaklamaya yönelik bir فرمان bile yayınladı. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Batılı devletlerin baskılarıyla bu kurallar kaldırılınca Müslüman ve gayrimüslimlerin din

261 Şerife Yorulmaz, "Osmanlı Fransız İlişkileri Çerçevesinde Osmanlı Topraklarında Açılan Fransız Kültür Kurumları ve Bunların Meşruiyet Kazanması," OTAM, S. 11, 2000, s. 700; Şinasi Gündüz, "Misyonerlik," İslam Ansiklopedisi, XXX, TDV., İstanbul 2005, s. 193-199.

262 Azmi Özcan-Tufan Buzpınar, "Church Missionary Society İstanbul'da, Tanzimat, İslahat ve Misyonerlik 1858-1880, İstanbul Araştırmaları I, İstanbul Araştırmaları Merkezi, İstanbul 1997, s. 65; Ş. Tufan Buzpınar, "Suriye ve Filistin'de Avrupa Nüfuz Mücadelesinde Yeni Bir Unsurlar: İngiliz Misyonerleri (19. Yüzyıl)," İslam Araştırmaları Dergisi, S. 10, 2003, s. 107-120.

263 Gülnihal Bozkurt, *Gayrimüslim Osmanlı Vatandaşları'nın Hukuki Durum (1839-1914)*, TTK. Ankara 1996, s. 130-131. Hatta II. Mahmud 1834 yılında Hristiyan tebaanın mezhep değiştirmelerini yasaklamıştı. Özçelik, "Osmanlı İç Hukukunda Zorunlu Bir Tehir (Mürted Maddesi)," s. 357.

değiştirmelerinin önündeki engel kalkmış oldu.²⁶⁴ Buna karşın Osmanlı yöneticileri ve toplumunun irtidad edenlere karşı dini ve geleneksel olumsuz yaklaşımı devam etti. Osmanlı topraklarında rahatlıkla misyonerlik faaliyetlerinde bulunan Batılı dini grupların her geçen gün artması, mezhepsel yönden Osmanlı gayrimüslimlerinin geleneksel dini yapısını tahrip ederek dönüşüme uğrattı.²⁶⁵

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, 19. yüzyıla kadar daha ziyade Fransız sömürgelerinde faaliyette bulunurlarken, sanayi devrimi sonrası ise endüstriyel üretimin ve buharlı deniz ulaşım ağlarının gelişmesiyle faaliyetlerini Osmanlı Devleti ve tüm dünya üzerinde yoğunlaştırdılar. 19. yüzyıl Fransız misyonerliği, diğer Hıristiyan mezheplerine ait misyonerlikler gibi Katolik mezhebini yaymak için kullanılan bir tabirden çok sömürge alanlarını genişletmek için kullanılan bir araç mahiyetindeydi.²⁶⁶ Değişik meslek gruplarından oluşan bu misyonerler, muhtelif alanlara yönelik meselelerin ıslahında yerel yöneticiler ve toplumlara yardımcı olsalar da gerçekte kendi yaşam tarzlarını Osmanlıya tanıtarak ve yayarak, Fransız mamul mallarına olan talebi artırmaya yönelik faaliyetlerde bulunuyorlardı. Bu nedenle Fransız misyonerlerin faaliyetleri hem Fransız hükümeti hem de Osmanlıyla ticari ve ekonomik ilişkilerde bulunan firmalar tarafından finanse edildi.²⁶⁷

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

264 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.

265 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.

266 Anna Johnston, *Missionary Writing And Empire, 1800-1860*, Cambridge University Press, New York 2003, s. 13-14.

267 AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 29.

misyonerlik, pazar oluşturmada vazgeçilmez bir araç olduğu 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.²⁶⁸

Şirketin devlete karşı sorumluluklarını belirleyen şartname hükümlerinin 31. maddesine göre “Lazaristler, misyonerler, Soeur de Charité (Hayırsever Rahibeler) ve diğer tüm dini gruplar (bundan kasıt Katolik mezhebindekiler), şirket buharlısında bedava seyahat edecek ve gemide bulundukları sürece beslenmeleri için herhangi bir ücret ödemeyeceklerdi.”²⁶⁹

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.²⁷⁰

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 aynı bir anlam ifade ediyordu. Örneğin bir Fransız misyoner, “Mesajeri buharlısının uğradığı her limana kolayca ulaşabilirsiniz” demekteydi.²⁷¹ Dolayısıyla MM Kumpanyası sayesinde Fransız misyonerler, Osmanlı İmparatorluğu'nun ve dünyanın birçok noktasına kolay bir şekilde ulaşabilme imkânı elde ettiklerinden faaliyetlerini şirket buharlılarının uğradığı tüm bölgelere yaydılar. Mesajeri'nin ilk dönemler

268 AFL. 1997 002 5235, *Service Maritimes des Messageries Impariales, Règlement General du Service Extérieur*, Birinci Cilt (İkinci Kısım), Marsilya 1864, s. XVI.

269 AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Février 1851*, s. 29.

270 AFL. 1997 002 4857, *Convention du 11 Juillet 1911*, s. 59-60.

271 Jean-Michel Vasquez, *La Cartographie Missionnaire en Afrique Science, Religion et Conquête (1870-1930)*, Edition Karthala 2011, s. 153.

yönetim kurulu başkanlığını yapmış olan Armand Behic (1809-1891)²⁷² iyi bir mühendis ve siyasetçiydi. Aynı zamanda koyu dindar bir Katolikti. Şirketin yönetim kurulu başkanlığına atandıktan kısa bir süre sonra ilk iş olarak 1862'de Kudüs'ü ziyaret ederek hac görevini yerine getirdi. Kudüs'te üst sınıfa mensup hacılara ev sahipliği yapan Fransisken rahiplerinin tuttuğu yıllık raporda birçok diplomat ve tüccarın arasında Mesajeri müdürü olarak Armand Behic'in de adı geçmekteydi. Şirketin bir kısım üst düzey çalışanı da benzer şekilde hac farızasını yerine getirmiş dindar kişilerden oluşmaktaydı.²⁷³ Üst düzey şirket yöneticileri ve çalışanlarının dini hassasiyetlerinin yüksek olması, misyonerlere yönelik tutum ve davranışlarını da etkilemekteydi. Misyonerlere, seyahatleri boyunca gemi mürettebatı ve kapitanları tarafından hürmet edilir ve büyük saygı gösterilirdi.²⁷⁴ Aynı şekilde şirket acenteleri ve Fransız konsolosları, çoğu zaman misyonerleri indikleri limanlarda karşılar ve yardımda bulunurlardı.²⁷⁵

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:

Sabah uyandığımızda saat 09:00'a kadar kahve, süt ve çikolatanın hangisini tercih edersek alabiliyorduk. 10:30'da ilk yemek menümüz et ve sebze garnitürü, tatlı ve kahve; 13:00'te et suyu, soğuk et ve peynirden oluşmaktaydı. 16:00'da çay ve beraberinde pasta, 19:00'da ise öğle yemeğine benzer bir akşam yemeği, 21:00'de 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

272 Dominique Barjot, *Les Patrons du Second Empire: Marseille*, Picard Edition, Paris 1999, s. 69.

273 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, Ministère de L'Instruction Publique Service des Missions, Mission Scientifiques et Littéraires*, Paris 2005, s. 5, 35, 60-62; *Annales Du Commissariat General Terre Sainte*, Imp. Adrien le Clere, Paris 1863, s. 246-249.

274 *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.

275 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.

vardı. Yolculuk sırasında manevi yardımdan yoksun kalmamak için Kaptan Negre'den ayın yapabileceğimiz bir kabin talep ettik. Kaptan bize boş bir kabin buldu. Pazar günü ise yolcuların isteği üzerine güvertede büyük bir ayın düzenledik.²⁷⁶

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 karşılaşacakları 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 Kumpanyasının en iyi buharlılarından biri olan *l'Amerique*'e bindik. Gemi kaptanı dünyanın en nazik adamıydı bize her türlü hürmet ve hüsnü kabul gösterdi.²⁷⁷

Misyonerler, bu şekilde Mesajeri buharlılarının uğradığı tüm Osmanlı liman kentleri ve deniz aşırı ülkelere kolay bir şekilde ulaşma imkânına sahip oldular. Dolayısıyla 19. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı memleketlerine gelen misyonerlerin sayılarındaki önemli artışta MM Kumpanyasının önemli rolü oldu. Babiâli, bilhassa II. Abdülhamid döneminde misyonerlerin Osmanlı memleketlerine girişini denetim altına alabilmek için birtakım önlemler alma yoluna gitse de bunda yeterince başarılı olamadı.²⁷⁸

276 *L'Encyclopedie des Messageries Maritimes*, Cyrille Gibergues, *Voyage a Bord des Armand Behic et Salazie entre Marseille et Yokohama en Septembre*, <http://www.messageries-maritimes.org/salazie2.htm>, 16. 09. 2013.

277 *Annales de la Congregation de la Mission*, s. 77-78.

278 Buzpınar, "Suriye ve Filistin'de Avrupa Nüfuz Mücadelesi..." s. 107-120; BOA. DH. MKT. 2108/71, 20 Ekim 1898.

Misyonerlik kurumu, emperyalist dönemde önemli bir sömürü aracı olarak kullanıldı. Böylelikle Fransız emperyalizminin Doğuya yönelik hâkimiyet alanını genişletebilmesinde etkili oldu. Fransız misyonerlerin yoğun çabaları neticesinde Katolik mezhebini benimseyen çoğunluğu Ermeni ve Marunilerden 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 Kumpanyasının Osmanlı kentlerindeki acenteleri bünyesinde istihdam edilen personel ve şirket acentelerine emtia ve yolcu sağlayan simsar ve komisyoncuların büyük bir kısmı Katolik Ermeni ve Marunilerden oluşmaktaydı.

Misyonerlerin Fransız dini inancı ve kültürünü ihraç etmek üzere Osmanlı toplumları arasında yaşayarak oluşturdıkları 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.

SONUÇ

Napoléon sonrası siyasi ve içtimai hayatı yeniden inşa etmekle meşgul olan Fransa'da Doğu Akdeniz posta taşımacılığının imtiyazlı bir buharlı nakliye şirketine verilmesine dair tartışmalar 20 yıla yakın bir süre devam etti. Bu süre zarfında Fransa da dahil tüm Batılı devletler, buharlı nakliye şirketleri hususunda rekabet ve işbirliği çerçevesinde ilişki 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 Avrupa'sına 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.”¹ Bu nedenle Mesajeri Maritim gibi buharlı deniz nakliye şirketleri üstlendikleri misyon gereği emperyalizmin hizmetine sunulmuş birer araç oldular.

Ulusların denizlerdeki çıkarları ve yayılmacılığı 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 yayılmacılık 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.²

1 Jourdin, *Avrupa ve Deniz*, s. 148.

2 AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1853*, s. 36-37.

MM Kumpanyasının kurulmasıyla Fransa'nın emperyalist rekabete dahil olduğu söylenebilir. Bilhassa III. Napoléon'un Fransa'da imparatorluğunu ilan etmesiyle (1852-1870), "Mesajeri İmperyal" adını alan şirket, imparatorluğun denizlerdeki yayılmacı politikasının bir uzantısı haline geldi. Bu dönemde Mesajeri İmperyal, İngiliz deniz nakliye şirketlerinin Akdeniz ve denizaşırı ülkelerdeki en önemli rakiplerinden biri haline geldi. Fransa'da III. cumhuriyetin 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'te 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 19. 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 tarihine candan bağlı bir rol oynamadı" demektedir. MM Kumpanyası aynı zamanda Fransa'nın dahil olduğu tüm savaşlarda da önemli rol oynadı. Kırım Savaşı (1853-1856), Suriye Çıkarması (1860), Hindiçini Çıkarması, Fransız-Prusya Savaşı (1870) ve nihayetinde I. Dünya Savaşı gibi Fransızların dahil olduğu her savaşta Mesajeri'nin kırmızı köşeli bandırası dalgalandı. Mesajeri'nin yerli gemi inşa atölyelerinde bir yandan Mesajeri filosuna, diğer yandan 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 Kumpanyasının 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 içindeydiler. Daha sonra 1850'li yıllarda Rus nakliye şirketleri de bu rekabete dahil oldular. Böyle bir panoramada MM Kumpanyasının 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 yayılmacılığı tehlikesi karşısında Fransız politikası gereği MM Kumpanyasının 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 Kumpanyasının Osmanlı sularına yerleşmesinde ve egemenlik alanını genişletmesinde 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 neredeyse tüm Osmanlı iskelelerine düzenli olarak uğruyordu. Mesajeri buharlılarının Osmanlı iskelelerine uğramaya başlamasıyla Osmanlı-Fransız ticari ilişkileri katlanarak arttı. Benzer şekilde diğer nakliye 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 İmparatorluğu'nun 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 nakliye şirketleri 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 herhangi 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. Babiâli, 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 zanaatkarların direnebilmelerini sağlamak amacıyla ithal ürünlere yüzde 5 olarak uygulanan gümrük tarifesini 1861'de yüzde 8'e, 1905'te yüzde 11'e, 1908'de ise yüzde 15'e yükseltildi.

Osmanlı Devleti, kendi sularındaki posta ve navlun taşımacılığının tamamen Mesajeri gibi yabancı buharlı nakliye şirketlerinin tekeline geçmesini önleyebilmek amacıyla birbiri ardına birçok yerel buharlı nakliye şirketinin oluşturulmasına ön ayak oldu. Bu amaçla 1839'da *Peyk-i Şevket*, (la Phocéén) ile başlayan buharlı ticaret nakliyatı, birbiri ardına kurulan yerli buharlı nakliye şirketleriyle daha da nizami ve kurumsal bir hale geldi. Osmanlı buharlı nakliye şirketlerinin kuruluş ve yapılanma sürecinde daha çok Fransız buharlı nakliye şirketleri, bilhassa MM Kumpanyası model

alındı. Bu şirketler, yabancı şirketler karşısına ilk dönemler ciddi bir rakip olarak çıksa da zamanla rekabet edebilme gücünü kaybetti. Osmanlı sularında faaliyet gösteren Mesajeri ve benzeri nakliye 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 nakliye şirketleri, ticaret yönü uluslararası 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 İmparatorluğu'nda ticaretle uğraşan büyük bir kesimin Mesajeri ve benzeri nakliye şirketleriyle işbirliği içinde olan gayrimüslimler aracılığıyla yapılması, Osmanlı buharlı nakliye şirketlerinin ticari sahada rekabet edebilmesini neredeyse imkânsız hale getirdi.

Mesajeri Maritim ve diğer yabancı nakliye şirketlerinin 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 19. yüzyıl Avrupa'sının ihtiyaçlarına göre genişletildi. Din ve geleneklere dayalı Osmanlı klasik hukuku yerini Batı hukukunu esas alan bir anlayışa bıraktı. Tanzimat Fermanıyla aynı dönemde ticaret meclisi adıyla kurulan komisyon, 1847'de ilk olarak yabancılarla ilgili davalara bakma yetkisi elde etti. Daha sonra 1856 Islahat Fermanıyla varlığı kesin bir şekilde teyit edildi. 1860'a gelindiğinde ise ticaret mahkemeleri adıyla birçok önemli Osmanlı liman kentine yayıldı. Osmanlı yöneticileri çok defalar bu mahkemelerin ıslahına dair düzenlemeler yapma yoluna gitseler de buna muvaffak olmadılar, 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 herhangi bir Fransız sömürgesinde Fransız çıkarları doğrultusunda farklılıklar göstermekteydi. Ayrıca Osmanlı mahkemelerinden çıkan bir karar ticaret mahkemelerinde temyiz edilebilirken ticaret mahkemelerinden çıkan bir kararın temyize götürülmesi ancak 5.000 kuruşu aşan davalar için geçerli olduğundan, küçük sermayeli yerli üreticiler, tüccar ve zanaatkârlar, Mesajeri Maritim gibi büyük nakliye 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 İstimlak-i Emlak Nizamnamesi ile limanlar ve çevresindeki inşaat faaliyetleri yabancı yatırımcılar, bilhassa Fransızlar eliyle yapıldı. MM Kumpanyası, Fransa'nın politikası gereği faaliyetlerini ve yatırımlarını daha çok 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 kentlerinde, mülk edinme ve inşaa faaliyetlerine 1867 İstimlak-i Emlak Nizamnamesinin 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 Kumpanyasının düzenli olarak uğramaya başladığı ve kuruluşunda önemli rol oynadığı Mersin ve İskenderun limanları aracılığıyla oldu.

Osmanlı yöneticileri, Mesajeri Maritim ve benzeri yabancı nakliye şirketlerinin liman kentlerinde önemli yatırımlar yapma isteği karşısında olabildiğince direndi ve çoğu zaman da başarıya ulaştı. Babıâli, liman kentlerinde yatırım yapmak isteyen Müslim gayrimüslim yerli müteşeb-

bislere 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 Kumpanyasının başını çektiği Fransız şirketleri, bölge ticaretinde rakiplerine karşı üstünlük elde etme düşüncesiyle, Beyrut Limanı yapım imtiyazını talep etmekteydiler. Babiâli 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 gerekli sermaye ve ekipmana sahip olmadıklarından, imtiyaz 1887'de Mesajeri'nin de hissedarı olduğu Fransız şirketine (Compagnie Ottomane de Contruction du Port de Quais et Entrepo de Beyrut) verildi. Diğer yandan Babiâli, Mesajeri'nin İstanbul Limanı'nda inşa ettiği rıhtım, depo ve antrepolara değerinin çok üzerinde bedel ödeyerek, imparatorluğun başkentinde yabancıların mülk edinebilmelerinin önüne geçmeye çalıştı.

Mesajeri buharlılarının henüz diğer buharlı nakliye şirketlerinin uğramadığı bir dönemde sadece yerel gemilerin kıyı ticaretine sahne olan Mersin, İskenderun, Sinop, İnebolu, Ünye, Fatsa, Ordu gibi küçük iskele kentlerine uğraması, Fransız müteşebbis 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 bulundukları yerler haline geldi.

Osmanlı sularında kısa sürede en etkin buharlı deniz nakliye şirketlerinden biri haline gelen MM Kumpanyasının 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 kentleriye uluslararası ticarete göre dönüşüme uğradı. MM Kumpanyası, Fransız politikası ve duygudaşlığının bölgedeki yansımından hareketle Ermeniler ve Maruniler 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 Maruniler kısmen de Rumlar istihdam edildi. Benzer şekilde acentelerin işbirliği 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 Maruni olmak üzere çok sayıda insanın liman kentlerine doğru iç göç hareketini kolaylaştırdı. Liman kentlerinin demografik yapısı gayrimüslimler lehine değişime uğradı. Batı emperyalizmiyle işbirliği 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 Osmanlı postalarının büyük kısmının Mesajeri buharlıları tarafından taşınmasının, milletler arasındaki ihtilafların derinleşen düşmanlıklara dönüşmesinde büyük etkisi oldu. MM Kumpanyası, Fransız basını, toplumu ve entelijansiyasının Osmanlı toplumuyla bağlantı kurduğu en etkin aracı konumundaydı. Fransız ve Avrupa basınında yer alan devlet nizamını ve millet ahengini bozacak mahiyetteki kışkırtıcı, ayrılıkçı ve ihtilalci yazı-

ların Osmanlı topraklarına girişı büyük oranda Mesajeri posta buharlıları aracılığıyla yapıldı. Aynı zamanda Ermeni olaylarının yaşandığı dönemde komitacıların yolculuk ettikleri, gizli yazışmalarını yaptıkları ve hatta silahlarını naklederken kullandıkları yegâne iletişim araçları, ülkelerin toprak bütünlüğünün devamı olarak kabul edilen ve tahkikat durumunda sadece konsoloslar ve yetkililerin refakatiyle girilebilen Mesajeri ve diğeryabancı nakliye şirketlerine ait buharlılar oldu. Osmanlı Devleti, ülke bütünlüğünün, devlet nizamının ve millet ahenginin bozulmasına etki eden “evrak-ı muzırta” 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 Birliği, yabancı posta ofislerinin kaldırılması bir yana Osmanlı Devleti’ni hali hazırdaki haklarından da mahrum bıraktı. Hatta zararlı evrak olarak görölen postaların açılması yüzünden Osmanlı Devleti yüksek miktarda tazminat cezaları ödemek zorunda bırakıldı.

Mesajeri ve diğeryabancı buharlı nakliye şirketlerinin Osmanlı sularında rekabet halinde olması aynı zamanda uluslararası göçü teşvik eden önemli etkenlerden biri oldu. Sayıları yüz binlere ulaşan Osmanlı vatan-daşları Avrupa ve Yeni Dünya ülkelerine göç ettiler. Mesajeri gibi nakliye 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 diğeryabancı nakliye şirketleri çoğu zaman yasadışı göçü organize eden göç şebekeleriyle işbirliği içinde hareket ettiler. Göç eden nüfus daha çok gayrimüslimlerden bilhassa Ermeni ve Marunilerden oluştuğu için Anadolu ve Suriye’deki Müslüman nüfusun yüzdesinde yükselme 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 ağılarıyla ard ülkesine bağlanması ise emperyalizmin karadaki örgütlenmesini tamamladı. Şirket buharlıları ilk seferlerinde Fransız tüc-

car, sanayici ve işadamlarını tamamen yabancı oldukları Osmanlı topraklarına taşıyarak Fransız sermayesinin bölgeye akışına büyük katkı sağladı. Mesajeri'nin başını çektiği Fransız emperyalizmin çarkları mahiyetinde olan bu yapı, rekabet halinde olduğu benzeri yapılarla bir bütün olarak 19. 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 güçlü bir direnç gösterdi.

EKLER

Ek 1. MM. Kumpanyasının Osmanlı sularında faaliyet gösteren buharlıları ve bunların teknik özellikleri (1851-1914)

	Buharlı Adı	Service Giriş-çıkış tar.	Boy (M.)	Eni (M.)	Teknesi	Brüt	Net	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	?
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/ Gambie	1860-1872	102	93	Demir	1.945	1.168	Çarklı	500	10,5
						2.596	1.91	Pervane	1.200	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

	Buharlı Adı	Servise Giriş-çıkış tar.	Boy (M.)	Eni (M.)	Teknesi	Brüt	Net	Pervane Çark	Beygir Gücü	Hız (knots)
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
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	9,3	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	Saghalien	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	11,2	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

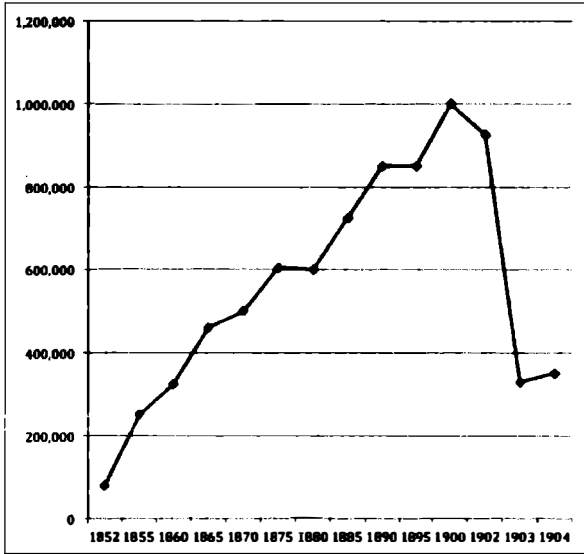
Kaynak: Bois, *Le Grand Siècle Des Messageries Maritimes*, s. 161-248; Couvenhes, *Les Messageries: l'Essor d'Une Grande Compagnie de Navigation Française*, s. 790-799. AFL. 1997 002 5202, *Rapport du Conseil d'Administration Lors de l'Assemblée Générale Extraordinaire des Actionnaires 1891*. AFL. 1997 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.

Ek 2. MM. Kumpanyasının İstanbul ve İzmir'deki bazı emtia tedarikçileri (1910-1912)

	İstanbul	İzmir
A. Andreades	Karadaghli	A. Arnaoutoglou
A. Ekmekdjioğlu	Karagheuzian Freres	A. Reggie & Cie.
A. Oundjian	Kasapian Freres	A. Topuz & Cie.
Abouaff	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. Anasrassides	M. Algranti	C. Whittall & Cie
Calef Freres	M. Amyradakis	Ch. Salzani & Cie.
Campogrande	M. Rigo	Cie Americaine
Chasseaud	Marco Alberti	Comninos
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.	Trombetta
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. Mesajeri buharlılarının aldıkları toplam yol (Lieues Marine) 1852-1904



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 afişleri

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.

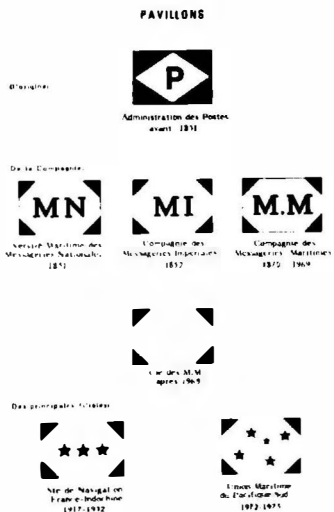


Ek 5. MM. Kumpanyasına ait amblemi taşıyan madalya



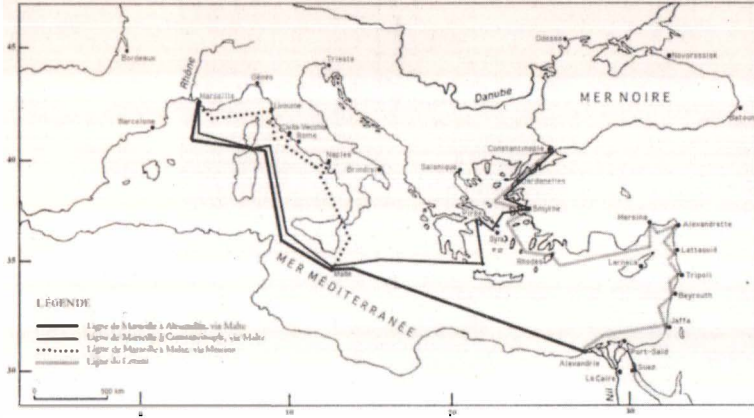
Kaynak: <http://123affaire.canalblog.com/archives/2013/10/05/28153059.html>, 28. 01. 2014

Ek 6. MM. Kumpanyasının değişik dönemlerde kullandığı bandıralar



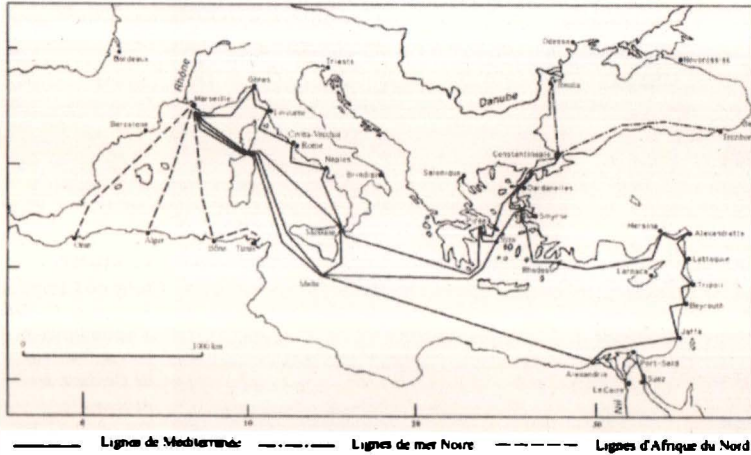
Kaynak: Bois, *Le Grand Siècle Des Messageries Maritimes*, s. 1

Ek 7. Mesajeri Maritim Kumpanyasının 28 Şubat 1851 anlaşmasına göre hatları



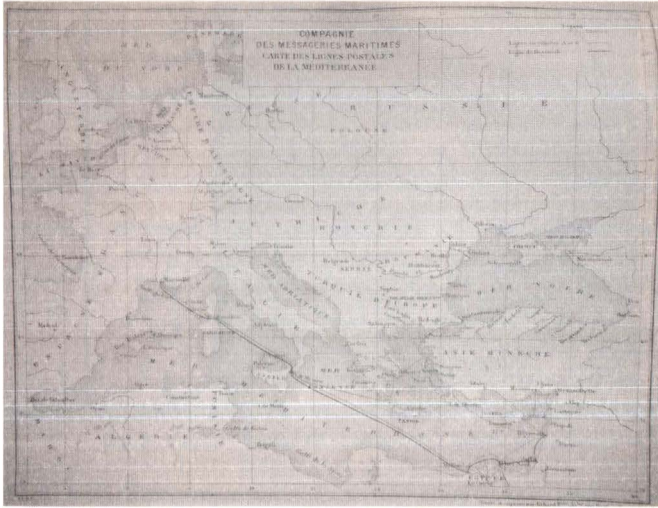
Couvenhes, *Les Messageries: l'Essor d'Une Grande Compagnie de Navigation Française*, s. 100.

Ek 8. Mesajeri Maritim Kumpanyasının 29 Mayıs 1857 anlaşmasına göre hatları



Couvenhes, *Les Messageries: l'Essor d'Une Grande Compagnie de Navigation Française*, s. 128.

Ek 9. MM. Kumpanyasının Akdeniz ve Karadeniz'deki serbest ticaret hatları (1895)



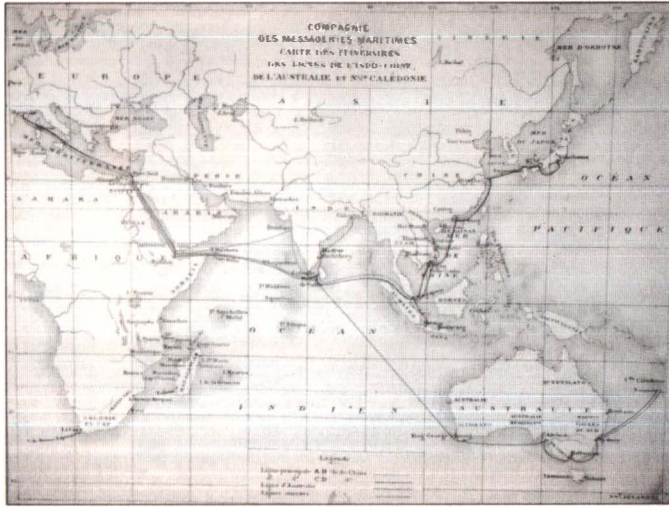
Kaynak: AFL.
1997 002 4717.
*Rapport du Conseil
d'Administration
Lors de l'Assemblée
Générale des
Actionnaires et
Document a l'Appui
du Rapport, 30
Mays 1895.*

Ek 10. MM. Kumpanyasının Akdeniz ve Karadeniz'deki posta hatları (1895)



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
Mays 1895; 28
Mays 1897.*

Ek 11. MM. Kumpanyasının Hindistan, Uzakdoğu ve Avustralya hatları (1895)



Kaynak: AFL.
1997 002 4717,
Rapport du
Conseil d'Admini-
stration Lors
de l'Assemblée
Générale des
Actionnaires et
Document
a l'Appui du
Rapport, 30 Mayıs
1895; 28 Mayıs
1897.

Ek 12. MM. Kumpanyasının Afrika, Güney Amerika hatları (1895)



Kaynak: AFL.
1997 002 4717,
Rapport du
Conseil d'Admini-
stration Lors
de l'Assemblée
Générale des
Actionnaires et
Document a l'Ap-
pui du Rapport,
30 Mayıs 1895;
28 Mayıs 1897.

Ek 13. Bir afište buharlılar, demiryolları ve dünya



Kaynak: AFL.
5142.

Ek 14. MM. Kumpanyasının 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.

GUIDE
DES SERVICES MARITIMES
DES
MESSAGERIES IMPÉRIALES
DANS LA MÉDITERRANÉE.

1 fr. 25 c.

BIBLIOTHÈQUE G. J.
Les Postales
60 - CHANTILLY

PARIS,
AGENTS DES SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES NATIONALES
Rue Notre-Dame-des-Victoires 1
Cesce PAULIN et LEBLANC, Successeurs,
Rue de Richelieu, 60.
A MARSEILLE, Place Royale, n° 4
A L'ÉTRANGER, chez tous les Agents de la Compagnie.

1856

JANVIER 1856.

Ek 15. MM. Kumpanyasının Akdeniz ve Karadeniz hatlarına dair tanıtım kitapçığı



Kaynak: AFL.
3902; 3903.

Ek 16. MM. Kumpanyasının Levant hattında işleyen buharlılara ait yemek menüsü (1905)



Menu d'Orenoque; <http://www.delcampe.net/page/item/id,74123249,var.menu-dore-ier-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



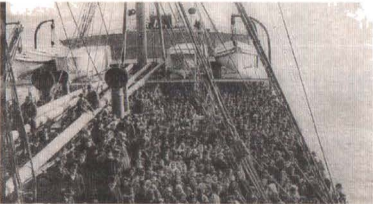
Kaynak: AFL.
1999 001 005;
AFL. 1999 002
0018.

Ek 18. Provence Mesajeri buharlısının 1. sınıf yolculara ait salonu ve Armand Behic adlı Mesajeri buharlısına ait 1. sınıf yolculara ait yemek salonu (altta)



Kaynak: AFL.
1999 004
0057; AFL.
3467.

Ek 19. Mesajeri buharlısında Yeni Kıta'ya seyahat eden güverte yolcularında



Kaynak: <http://mclvl.free.fr/Parutions%203/Introduction%201.pdf>

Mesajeri Maritim Kumpanyası, Montevideo ve Buenos Aires'e daha fazla güverte yolcusu taşıyabilmek 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.

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. HMŞ. 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. DUT.

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

Fransa Milli Arşivleri (Archives Nationales de France)

F/12 7464; F/12. 6767; F/12. 6757; F/12 7199; C. 999.

French Lines Arşivleri (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*, 28 Şubat 1851 Anlaşması.
1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes Imperiales, Societé Anonyme*, 22 Ocak 1852 Karamamesi.
1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Statuts de la Société*,
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*, Posta Servisinin Genişletilmesine Yönelik, 25 Şubat 1854 Anlaşması.
1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Marsilya-İstanbul Anlaşması*.
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*.
1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Convention pour l'Organisation des Services Postaux dans la Mer Noir*, Tuna ve Trabzon hatlarının açılmasına yönelik 28 Kasım 1854 Ek Anlaşması

- 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales, Ligne Transatlantiques du Bresil et de la Plata*, 16 Eylül 1857 Anlaşması.
- 1997 002 5235, *Service Maritimes des Messageries Imperiales, Reglement General du Service Exterieur*, Birinci Cilt (2. Bölüm), Marsilya 1864.
- 1997 002 4857, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National*, 28 Şubat 1851 Anlaşması.
- 1997 002 4857, *Compagnie des Services Maritimes des Messageries Imperiales*, 16 Şubat 1854 Anlaşması.
- 1997 002 4857, *Compagnie des Services Maritimes des Messageries Imperiales*, 16 Eylül 1857 Anlaşması.
- 1997 002 4857, *Compagnie des Messageries Maritimes*, 11 Temmuz 1911 Anlaşması.
- 1997 002 5164, *Compagnie des Services Maritimes des Messageries Imperiales*, Hasta Yaralı ve Asker Taşıma Anlaşması.
- 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 Kumpanyasının Yıllık Genel Toplantılarına Ait Raporlar

- 1997 002 5199, *Rapport du Conseil d'Administration*, 1853-1871 Yılları Olağanüstü Hissedarlar Genel Toplantısı.
- 1997 002 5200, *Rapport du Conseil d'Administration*, 1872-1876 Yılları Olağanüstü Hissedarlar Genel Toplantısı.
- 1997 002 5202, *Rapport du Conseil d'Administration*, 1886-1891 Yılları Olağanüstü Hissedarlar Genel Toplantısı.
- 1997 002 5205, *Rapport du Conseil d'Administration*, 1892-1894 Yılları Raporlarla Destekli Olağanüstü Hissedarlar Genel Toplantısı.
- 1997 002 4717, *Rapport du Conseil d'Administration*, 1895-1905 Yılları Raporlarla Destekli Olağanüstü Hissedarlar Genel Toplantısı.
- 1997 002 5204, *Rapport du Conseil d'Administration*, 1905-1934 Yılları Olağanüstü Hissedarlar Genel Toplantısı.
- Mesajeri Maritim Kumpanyasının 1877-1884 yılları arasındaki yıllık genel toplantılarına dair tutanaklar kayıpdurumdur.

Mesajeri Maritim Kumpanyasının Osmanlı Liman Kentlerindeki Acentelerine Ait Raporlar

- 1997 002 4389 *Rapport Generale de Services de Alexandrette, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnement, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1880-1883; 1886-1913.*
- 1997 002 4391 *Rapport Generale de Services d'Alexandrie, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnement, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1880-1881; 1883; 1886-1914.*
- 1997 002 4395 *Rapport Generale de Services de Batoum, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnement, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1886-1914.*
- 1997 002 4395 *Rapport Generale de Services de Beyrouth, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnement, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1880-1884; 1886-1899; 1904-1910; 1913.*
- 1997 002 4404 *Rapport Generale de Services de Constantinople, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnement, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1881-1883; 1902-1913, 1920-1922.*

- 1997 002 4405 Rapport Generale de Services de Dardanella, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnement, 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 & Approvisionnement, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1880-1883; 1883; 1886-1890.
- 1997 002 4421 Rapport Generale de Services de Jaffa, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnement, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1880-1881; 1883; 1886-1889; 1891-1908; 1911-1913.
- 1997 002 4428 Rapport Generale de Services de Larnaca, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnement, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1886-1889; 1891-1894; 1896; 1900; 1904-1908.
- 1997 002 4428 Rapport Generale de Services de Lattaquia, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnement, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1880-1883; 1886-1902; 1904-1906.
- 1997 002 4422, Rapport Generale de Services de Kerassunde, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnement, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1880-1883; 1886-1896; 1904-1909.
- 1997 002 4443 Rapport Generale de Services de Mersina, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnement, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1881; 1883; 1886-1913.
- 1997 002 4466 Rapport Generale de Services de Salonique, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnement, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1880-1883; 1886-1908.
- 1997 002 4467 Rapport Generale de Services de Samsoun, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnement, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1882-1883; 1886-1888; 1890-1893; 1895-1913.
- 1997 002 4473 Rapport Generale de Services de Smyrne, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnement, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1880-1883; 1886-1901; 1904-1913.
- 1997 002 4476 Rapport Generale de Services de Sulina, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnement, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1880-1883; 1888.
- 1997 002 4487 Rapport Generale de Services de Trebizonde, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnement, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1880-1883; 1886-1889; 1891-1900; 1903-1908.
- 1997 002 4485 Rapport Generale de Services de Toulcha, (Personnel, Secretariat, Materiel & Approvisionnement, Trafic, Contentieux, Comptabilite) 1880; 1882-1883.

ESERLER

- Abordage des Bateaux a Vapeur Le Simois et L'Utile*, Barlatier et Demonchy, Marsilya 1855.
- Annales du Commerce Exterieur Egypte, Faits Commerciaux*, N° 7, Afrika, Mısır, Kızıldeniz Dış Ticaret Yıllıkları 1843-1866, Cilt I, Librairie Administrative de Paul Dupont, Paris 1867.
- Actes de Constitutifs de la Compagnie Universelle du Canal du Suez*, Henri Plon (editör), Paris 1866.
- AGHASSI, Zeitoun: *Depuis les Origines Jusqu'a l'Insurrection de 1895*, (Çev. d'Archag Tchobanian), Mercure de France, Paris 1894.
- AHMET CEVDET Paşa, *Tarih-i Cevdet*, I, İstanbul 1993.
- AHMET CEVDET Paşa, *Tezakhir*, (Yayınlayan-Cavîr Baysun) 40, TTK, Ankara 1991.
- AKALIN Durmuş-Cemil ÇELİK, "XIX. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de İngiliz Fransız Rekabeti ve Osmanlı Devleti," *Turkish Studies*, Cilt 7/3, Yaz, 2012, s. 21-45.
- AKYILDIZ, Ali, *Haliçte Seyrüsefer, Haliç Vapurları Şirketi*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2007.
- ALLARD, D. C., *Souvenir D'Orient les Echelles du Levant*, Paris 1864.

- ALLIX, Andre, "Le Danube Jusqu'en 1939," *Les Etudes Rhodaniennes*, Cilt 17, N° 3-4, 1942, s. 93-94.
- ALPHONSE, Bertrand- EMILE Ferrier, *Ferdinand de Lesseps: Sa Vie, Son Oeuvre*, G. Charpentiers (editör), Paris 1887.
- A Few Lines About Alexandria*, İskenderiye ve Mısır Belediyesi'nin izniyle basılmıştır, İskenderiye 1911.
- ANASTASSIADOU, Meropi, *Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri Selanik (1830-1912)*, (Çev. Işık Ergüden), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1998.
- Annales Commerce du Exterieur Publiées*, No. 17. *Turquie*, Ziraat ve Ticaret Departmanlığı 1860-1868, Paris 1869.
- 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.
- Annales du Commerce Exterieur Russie, Faits Commerciaux* No. 1 a 12, 1843 a 1856, *Faits Commerciaux* N. 7, Ziraat, Ticaret ve Çalışma Departmanlığı Yayınları, Paris 1857.
- Annales du Commerce Exterieur Turquie, Fait Commerciaux* No. 1 a 14, *Turquie* 1844-1859, *Faits Commerciaux* No. 2, Ziraat, Ticaret ve Çalışma Departmanlığı, Paris 1860.
- Annales du Commerce Exterieur Turquie, Faits Commerciaux*, No. 22, 1862-1863, Librairie Administrative de l'Aul Dupont, Paris 1869.
- Annales du Commerce Exterieur, Autriche, Faits Commerciaux* No. 7, 13, Ziraat, Ticaret ve Çalışma Departmanlığı Yayınları, Fevrier 1843 a Fevrier 1857, Paris 1857.
- Annales Du Commissariat General Terre Sainte*, Imp. Adrien le Clere, Paris 1863.
- ANTIER, Jean-Jacques, *Les Premiers Paquebots a Vapeur, Bertrand de Quenetaïn*, Saint Malo 1995.
- ARNAUD, Georges, "La Navigation Sur Le Danube," *Annales de Geographie*, No. 191, 1925, s. 468-470.
- ASLAN, Taner, *Osmanlı'da Levant Postaları*, Berikan Yayınevi, Ankara 2012.
- Avusturya Devleti Tebaasının Memlûk-i Osmaniye'de Ticaretlerine Dair Mevadd-ı Ahdiye Mecmuasıdır*, Dar-ı Tıbaatü'd-devlet-i İmparatoriye, Viyana 1846.
- BAĞIŞ, Ali İhsan, *Osmanlı Ticaretinde Gayr-i Müslimler, Kapitülasyonlar-Berath Tüccarlar Avrupa ve Hayriye Tüccarları (1750-1839)*, Turhan Kitabevi, Ankara 1983.
- BAL, Nurcan, "İlk Buharlı Gemimiz Buğ Gemisi," *Yedikitâ, Aylık Tarih ve Kültür Dergisi*, S. 31, 2011, s. 19-24.
- BALCI, Sezai, "Sultan II. Abdulhamid Döneminde Yabancı Basın," *Devr-i Hamid Sultan II. Abdülhamid*, V. Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri, 2011, s. 43-66.
- BARJOT, Dominique, *Les Patrons du Second Empire: Marseille*, Picard Edition, Paris 1999.
- BARON du Gabé, *Echelles du Levant*, Librairie Th. J. Plange, Paris 1902.
- BASKICI, Mehmet Murat, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitapevi, Ankara 2005.
- , "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş," *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, LXVII, S. 3, 2012, s. 33-35.
- BAYIL, Yüksel, "1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Osmanlı Ordusunun İkmal ve İlaresi," *History Studies International Journal of History*, V, S. 1, Ocak 2013, s. 17-38.
- BAZANCOURT, Cesar Lecat, *L'Expedition de Crimée La Marine Française dans la Mer Noire et la Baltique, Chronique Maritimes de la Guerre D'Orient*, Birinci Cilt, Librairie D'Amyot, Paris 1857.
- BEDİZ, Danyal, "Süveyş Kanalı'nın Önemi," IX, S. 3, *DTCFD*, 1951, s. 329-352.

- BEHÇET, Mehmed-Refik TEMİLMİ, *Beyrut Vilayeti, Vilayet Matbaası, Beyrut H. 1333*.
- BERNADAC, Bernard- Pierre GALLOCHER, *Histoire de la Compagnie de Navigation Paquet*, Marsilya 1989.
- BEŞİRLİ, Mehmet, "Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen Iskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi (1911)," *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 11, 2004, s. 179-204.
- BİRECİKLI, İhsan Burak, "İstib Vukûâtı 1911: Bulgar Çetecilerin Çarşı Camii'ne Bombalı Saldırısı," *Uluslararası Balkan Sempozyumu Bildirileri 5-7 Ekim 2012*, Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta 2012, s. 229- 251.
- BLAKE, George, *Lloyd's Register of Shipping 1760-1960*, Londra 1960.
- BOIS, Paul, *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille, XIX-XX e. Siecles, Armements Marseillais Compagnies de Navigation et Navires a Vapeur (1831-1988)*, Cilt II, Marsilya Ticaret ve Sanayi Odası, Marsilya 1988.
- , *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes, Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille, XIXe-XXe Siecles*, Cilt VII., Marsilya Ticaret ve Sanayi Odası, Marsilya 1991.
- BOISSIERE, M., *La Syrie, Importance Actuelle des Interets Français en Syrie, Leur Devooppement dans l'Avenir*, Paris 1919.
- BOITEAU, M. Paul, *Les Traités de Commerce Texte de Tous les Traités en Vigueur*, Librairie de Guillaumin et C., Paris 1863.
- BOSTAN, İdris, "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.
- , *Osmanlılar ve Deniz*, Küre Yayınları, İstanbul 2007.
- BOUIS, Aimé, *Le Livre D'Or de Marseille*, Marsilya 1907.
- BOURGEOIS, Emile, *Manuel Historique de Politique Etrangere*, Cilt III., Librairie Classique et Gene Belin, Paris 1931.
- BOZKURT, Gülnihal, *Gayrimüslim Osmanlı Vatandaşları'nın Hukuki Durumu (1839-1914)*, TTK. Ankara 1996.
- BÖKE, Pelin, "İzmir Karantina Teşkilatı'nın Kuruluşu ve Faaliyetleri (1840-1900)," *ÇTTAD*, VIII, S. 18-19, Bahar-Güz 2009, s.137-159.
- BRAUDEL, Fernand, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, I., (Çev. Mehmet Ali Kılıçbay), İmge Kitapevi, Ankara 1994.
- "Buhar," *Meydan Larousse Büyük Lügat ve Ansiklopedi*, III., Sabah Yayınları, İstanbul 1992, s. 441.
- BUKHARIN, Nikolai, *Imperialism and World Economy*, Harpess, Londra 2012.
- BUZPINAR, Ş. Tufan, "Suriye ve Filistin'de Avrupa Nüfuz Mücadelesinde Yeni Bir Unsur: İngiliz Misyonerleri (19. Yüzyıl)," *İslam Araştırmaları Dergisi*, S. 10, 2003, s.107-120.
- CABLE, Body, *A Hundred year History of the P&O, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, I. Nicholson and Watson Limited, Londra 1937.
- CALLIGAS, Paul, *Voyage a Syros, Smyrne et Constantinople en 1844*, L'Harmattan 1997.
- CAMILLE, Allard, *Souvenirs d'Orient, Les Echelles du Levant*, Paris 1864.
- CAROUR, Roger, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, Editions André Bonne, Paris 1968.
- CATY, Roland-Eliane RICHARD, *Armateurs Marseillais au XIXe Siecle*, Cilt I, Marsilya Ticaret ve Sanayi Odası, Marsilya 1986.
- CERVATI, C., *Annuaire Oriental du Commerce*, 10. Yıl, İstanbul 1891 (1308-1309).

- CERVATI, C., *Guide Horaire General International Pour le Voyageur en Orient*, Constantinople, Publie par Cervati et C., Paris 1909.
- Cezayir-i Bahr-i Sefid Salnamesi, 1293.
- Cezayir-i Bahri Sefid Salnamesi, 1312.
- CLARIDGE, R. T. . *A Guide Along the Danube, from Vienna to Constantinople, Smyrna, Athens, the Morea, the Ionian Islans, and Venice*, Londra 1837.
- COLIN, Ambroise, *La Navigation Commerciale Au XIXe Siecle*, Paris 1901.
- COLLAS, M.B.C., *La Turquie en 1864*, E. Dentu (editör), Paris 1864.
- COLOMES, Louis, "Le Role de Marseille dans les Relation Politiques et Economiques de la France avec les Pays D'Orient", Cezayir Üniversitesi, Hukuk Doktora Tezi, Toulouse 1929.
- Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires du 29 Mai 1873*, Imprimerie Centrale Des Chemin des Fer, Paris 1873.
- Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires 27 Mai 1876*, Imprimeries Centrale des Chemin de Fer, Paris 1876.
- Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires 31 Mai 1887*, Imprimeries Centrale des Chemin de Fer, Paris 1887.
- Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires 31 Mai 1888*, Imprimeries Centrale des Chemin de Fer, Paris 1888.
- Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires 4 Juin 1864*, Imprimeries Centrale des Chemins de Fer, Paris 1864.
- Compagnie des Services Maritimes des Messageries Imperiales, Assemblée Generale du 10 Juin 1861-1879*, Imprimerie Centrale Des Chemin des Fer, Paris 1879.
- 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.
- Compagnie Generale Des Comptoir Levantins Memoir et Documents Sur Le Commerce des Pays D'Europe*, Imprimerie Centrale de Napoleone, Paris 1850.
- COONS, Ronald E., *Steamships, Statesmen, And Bureaucrats, Austrian Policy Towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd 1836-1848*, Franz Steiner Verlag GMBH, Wiesbaden 1975.
- Correspondence Respecting the Suez Canal Egypt 1884*, No. 3 Printed By Harrison and Sons, Londra 1884.
- Correspondance de Napoleon I.*, Publiée par Ordre de l'Empereur Napoleon III, Cilt V, Paris 1860.
- Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues, Commercial No 1*, Printed For Her Majesty's Stationery Office, Londra 1897.
- Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues*, Printed For Her Majesty's Stationery Office, Londra 1897.
- Correspondence Respecting the Smyrna Quay Dues 1872-82*, Printed by Harrison and Son, Londra 1882.
- CORTANZE, H. De., "Samsun Raporu (1898)," (Çev. Bayram Kodaman-Muzaffer Durmuş), *OMU Eği-tim Fakültesi Dergisi*, S. 3, Aralık 1998, s. 185-205.
- COUVENHES, Marie-Françoise Berneron, "French Mail Contracts with Private Steamship Companies, 1835-1914," *Business and Economic History*, C. 2, 2004, s. 6-12.
- , "La Concession des Services Maritimes Postaux au XIXe Siecle: La Cas Exemplaire des Messageries Maritimes" *Revue Economique*, C. 58, No. 1, Jan. 2007, s. 259-276.

- , "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, 2000, s. 267-290.
- , *Les Messageries Maritimes: l'Essor d'Une Grande Compagnie de Navigation Française, 1851-1894*, PUPS, Paris 2007.
- ÇAKIR, Hamza, "Türkçe Basında "Marka" Rekabeti," *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S.16, 2004, s. 27-36.
- , *Osmanlı Basınında Reklam*, Elit Reklamcılık, Ankara 1997.
- ÇAMAŞ, Necdet-Dursun KURT-Ahmet KINAY, "Canik Sancağ'ında Tütün ve Rejisi" *Samsun Sempozyumu 2011*, Samsun 2011, s. 5-9.
- ÇELİK, Kürşat, "Osmanlı Hakimiyeti'nde Beyrut (1839-1918)," Yayınlanmamış Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi, SBE., Tarih Anabilim Dalı, Elazığ 2010.
- DAUMALIN, Xavier-Marce COURDUIRE, *Vapeur et Revolution Industrielle a Marseille (1831-1853)*, Marseilya Ticaret ve Sanayi Odası, 1997.
- DAUPRAT, E., *La Question du Tonnage, Le Canal des Deux-Mers et Les Actionnaires de Suez*, E. Lachaud, Libraire-Editeur, Paris 1872.
- DELAFOSSÉ, Jude, *Un Mot aux Actionnaires du Canal de Suez, Par ex-Chef de Section aux Messageries Impériales*, Paris 1869.
- DEBİN, Ma, "The Modern Silk Road: The Global Raw-Silk Market, 1850-1930" *The Journal of Economic History*, C. 56, No. 2, Jun. 1996, s. 330-355.
- DEMİR, Tanju, "Salih Zeki ve Ecnebi Postahaneleri'nin Kaldırılması Konusundaki Görüşleri" *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, VII/1, 2005, s. 169-185.
- DEMİREL, Fatmagül, *II. Abdülhamid Döneminde Sansür*, Bağlam Yayıncılık, Mart 2007.
- DEMORGNY, G., *La Question du Danube*, Revueil Sirey, Paris 1911.
- DETHIER, Philipp Anton, *Boğaziçi ve İstanbul (19. Yüzyıl Sonu)*, (Çev., Ümit Öztürk), Eren Yayıncılık, İstanbul 1993.
- DİGİROĞLU, Filiz, *Memalik-i Osmaniye Duhanları Müsterekü'l-Menfaa Reji Şirketi, Trabzon Reji İdaresi, 1883-1914*, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul 2007.
- DIVINE, David, *The Splendid Ships: The Story of the Peninsular and Oriental Line*, F. Muller, Londra 1960.
- Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1887 on the Vilayet of Adana*, No. 406, Harrison and Sons, Londra 1888.
- Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance*, "France, Marseille, No: 1182, Reference to Previous Report, Annuel Series," Her Majesty's Stationery Office, Londra 1892.
- DISLÈRE, Paul, *Droit et Devoirs des Français dans les Pays D'Orient et Extreme-Orient*, Paris 1893.
- DIVINE, David, *The Splendid Ships: The Story of the Peninsular and Oriental Line*, F. Muller, Londra 1960.
- DURAN, Tülay, "Deniz Ticaretimiz," *BTDD*, S. 89, Haziran 2004, s. 81-89.
- , "Deniz ve Denizcilik Tarihimiz," *BTDD*, S. 87, Nisan 2004, s. 97-105.
- DUVERNOY, Jean, "Le Regime International Du Danube," Grenoble Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Grenoble 1941.
- Düstur, Mathaaî Amire, İstanbul 1289.

- EFENDİ, Ahmet Lûtfi, *Vak'a-Nüvis Ahmet Lûtfi Efendi Tarihi*, (Haz. Münir Aktepe), XI, TTK Yayınları Ankara 1989.
- EFENDİ, Ahmet Lûtfi, *Vak'anüvis Ahmet Lûtfi Efendi Tarihi*, 6-7-8, (Haz. Yücel Demirel), Tarih Vakfı-Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1999.
- EKİNCİ, Ekrem Buğra, "Tanzimat Devri Osmanlı Mahkemeleri," *Yeni Türkiye*, S. 31, Ocak-Şubat 2000, s. 764-765.
- , *Osmanlı Hukuku Adalet ve Mülk*, Arı Sanat Yayınevi, İstanbul 2008.
- EKİNCİ, İlhan, "19. Yüzyıl'ın İkinci Yarısında Samsun'da Deniz Ulaşımı," *Geçmişten Geleceğe Samsun*, İkinci kitap, Samsun 2007, s.113-142.
- , "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. 311-324.
- , "Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri," *Karadeniz Araştırmaları*, Sayı 10, Yaz 2006, s. 25-54.
- , "XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticareti'nde Değişim ve Tepkiler," *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXI, S. 2, Aralık 2006, s. 35-76.
- , "Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)," Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi SBE., Tarih Anabilimdalı, Samsun 1998.
- ELDEM, Edhem, *Osmanlı Bankası Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.
- ENGİN, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1993.
- EPSTEIN, M., *The Early History Of The Levant Company*, Londra 1908.
- ERİM, Nihat, *Devleterarası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinleri (Osmanlı İmparatorluğu Andlaşmaları*, I, Ankara Üniv. Hukuk Fak. Yay., TTK Basımevi, Ankara 1953.
- ESER, Ebru, "Salnamelere Göre 19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Trabzon Vilayeti," Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi SBE., Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı, Ankara 2003.
- ETIENNE, Taillamite, "Les Origines de la Navigation a Vapeur," *Bibliothèque de l'Ecole des Chartes*, Année, Cilt 128, No. 2, 1970, s. 474-478.
- FARNIE, Douglas A., *East and West of Suez: Canal in History 1854-1936*, Clarendon Press, Londra 1969.
- FAROQHI, Suraiya, "Krizler ve Değişim 1590-1699," *Osmanlı İmparatorluğu Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, Ed. Halil İnalcık, Donald Quataert, II, Eren Yayıncılık, İstanbul 2004.
- FEENER, R. Michael, "New Networks and New Knowledge: Migrations, Communications and the Re-figuration of the Muslim Community in the Nineteenth and Early Twentieth Centuries," *The New Cambridge History of Islam*, Ed. Robert W. Hefner, Cilt 6, Cambridge University Press 2011, s. 39- 68.
- FESCH, Paul, *Abdulhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, (Çev. Erol Üyepazarcı), Kurtiş Ofset, İstanbul 1999.
- FINIDORI, Charles, *La Compagnie Valery Freres et Fils, Armateurs Cap Corsins 1840-1883*, Editions Alain Piazzola, Sainte Lucie 2008.
- 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*, No: 41, Majestelerinin emriyle parlamentonun her iki kanadına sunulmuştur, Londra, Mart 1887.
- FOUQUE, M., *Histoire Raisonnée du Commerce de Marseille*, Cilt I, Libraire Chez Roret, Paris 1843.

- GAIN, G., *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, Marsilya 1861.
- GALLAGHER, John-ROBINSON, Ronald, "The Imperialism of Free Trade," *The Economic History Review*, New Series, C. 6, No. 1, 1953, s. 1-15
- GENCER, Ali İhsan, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, Türkiye Denizciler Sendikası, İstanbul 1986.
- GENÇ, Elif Süreyya, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme ve Buhar Makinaları," Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniv. SBE. Sosyoloji Anabilimdalı, İstanbul 2005.
- GEORGES, M. Philippar-Saboulin BALLENA, *Compagnie des Messageries Maritimes 1852-1927. 75eme Anniversaire*, Paris 1928.
- GEYİKDAĞI, V. Necla, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye (1854-1914)*, Hil Yayınları, İstanbul 2008.
- GINSBURG, Benedict William, "Shipping Subsidies" *Journal of Royal Statistical Society*, C. 64, No. 3, Sep. 1901, s. 461-484.
- GIRARD, Louis, *La Politique des Travaux Publics du Second Empire*, Armand Colin, Paris 1952.
- GIRARD, M. Louis, "Les Grandes Compagnies Maritimes sous le Second Empire" Michel Mollat, *Les Origines de la Navigation a Vapeur*, Puf, Paris 1970, s. 107-118.
- GIRAUD, Hubert, *Les Origines et L'évolution e la Navigation a Vapeur a Marseille (1829-1900)*, Société Anonyme du Semaphore de Marseille 1929.
- GIUSEPPE, Stefani ve ASTORI Bruno, *Il Lloyd Triestino: Contributo Alla Storia Italiana della Navigazione Marittima*, Verona 1938.
- Gli Statuti del Lloyd Dopo la Istituzione della II. Sezione (Navigation)*, 2 Agosto 1846.
- GOFF, Armelle Le, *Centre Historique des Archives Nationales, Ministère de L'Insruction Publique Service des Missions, Mission Scientifiques et Littéraires*, Paris 2005.
- Good Words For 1866*, Edited Norman Macleod, Strahan & Co., Magazine Publishers, Londra ve New York 1866.
- GOUNARIS, Vasiles K.-Basil C. GOUNARIS, *Steam Over Macedonia, 1870-1912: Socio-Economic Change and the Railway Factor*, East European Monographs, Boulder 1993.
- GOUNARIS, Basil C., "Selanik," *Doğu Akdeniz Liman Kentleri (1800-1914)*, Ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quatert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları İstanbul 1993, s. 103-120.
- GÖÇMEN, Muammer, *İsviçre'de Jöntürk Basını ve Türk Siyasal Hayatına Etkileri*, Kitabevi, İstanbul 1995.
- GÖKDEMİR, Oktay, "XIX. Yüzyıl Sonunda İzmir ve Çevresinde Tütün Kaçakçılığı," *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Özel Sayı I, S. 3, 1993, s. 324-333.
- GRANT, Jonathan A., *Rulers, Guns and Money: The Global Arms Trade in the Age of Imperialism*, Harvard College 2007.
- GROUT, Henry, *Les Services Maritimes Postaux en France*, Libraires V. Giard & E. Briere, Paris 1908.
- GRÉHAN, Amédée, *France Maritimes*, Cilt I., Sous le Patronage du Ministre de la Marine, Dutertre Libraire-Editeur, Paris 1853.
- GROUT, Henry, *Les Services Maritimes Postaux en France*, V. Giard & E. Briere, Paris 1908.
- GUIRAL, Pierre, "Commerce et Navigation de Marseille avec l'Extreme-Orient sous le Second Empire," Michel Mollat, *Les Origines de la Navigation a Vapeur*, Puf, Paris 1970, s. 161-176.

- GUIRAL, Pierre, *Marseille et Algerie 1830-1841*, Editions Ophrys, Gap 1957.
- GÜLTEKİN, Metin, "Charles Baudelaire ve Modernizm," *Sosyal Bilimler Dergisi*, VI, S. 19, 2007, s. 82-94.
- GÜMÜŞ, Şenay Özdemir, "Napolyon'un Mısır'ı İşgali Strasında Osmanlı Topraklarındaki Fransızlar," *Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S. 9, 2013, s. 249-278.
- GÜNDÜZ, Şinasi, "Misyonerlik," *İslam Ansiklopedisi*, XXX, TDV, İstanbul 2005, s. 193-199.
- GÜRÜN, Kâmuran, *Ermeni Dosyası*, Remzi Kitabevi, 9. Basım, İstanbul 2008.
- HAKKI, Babanzade İsmail, *Irak Mektupları*, Birinci Baskı, Kanaat Matbaası, İstanbul H.1319.
- HALAÇOĞLU, Ahmet, "1895 Trabzon Ermeni Olaylarının Başlangıcında Ermeniler Arasındaki Muhabere ve Olaya Karşın Ermenilerin Muhakemeleri" *Ermeni Araştırmaları*, S. 11, Sonbahar 2003, s. 28-46.
- HARİAFDİS, Gelina, *A History of Greek-Owned Shipping*, Published Routledge, Londra 1996.
- Historique de la Compagnie Fraissinet, Deux Siecles d'Activités Maritimes et Aériennes*, L'Imprimerie Générale de Provence, Marsilya 1976.
- Historique de la Compagnie Fraissinet, Reconstitue d'Après Documents d'Archives et Souvenir Personnels*, L'Imprimerie Generale de Provence, Marsilya 1976.
- House of Commons Papers, Reports from Committees Eleven Volumes*, East India Communications, C. IX, Oturum 10 Ağustos 1866.
- House of Commons, To Inquire into the Contract Packet Service, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, Şirket ortaklarını bilgilendirmek için basıldı, Kasım 1849.
- HOWARTH, David ve HOWARTH, Stephen, *The Story Of Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, Weidenfeld and Nicolson, Londra 1889.
- ILBERT, Robert, "İskenderiye Kozmopolit Bir Kent Miydi ?" *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Ed. Paul Dumont, François Georgeon, Tarih Varkı Yurt Yay., İstanbul 1899, s. 153-168.
- ISSAWI, Charles, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Routes," *International Journal of Middle East Studies*, C. 1, No. 1, Ocak 1970, s. 18-27.
- İLTER, Tuğrul, "Modernizm, Postmodernizm, Postkolonyalizm: Ben-Öteki İlişkileri ve Etnosantrizm," *Küresel İletişim Dergisi*, S. 1, Bahar 2006, s. 2-14.
- İNALCIK, Halil, "İmtiyazât," *İslam Ansiklopedisi*, XXII, TDV., İstanbul 2000, s. 245-252.
- İPEK, Nedim, "Samsun Demiryolu," *Geçmişten Geleceğe Samsun*, Samsun Büyükşehir Belediyesi, Samsun 2006, s. 283-366.
- İZZET, Mehmet, "Vapur Tarihçesi," *Talebe Mecmuası*, Ahncı Yıl Numara 51, 1936, s. 6-7.
- JACCOTTEY, Paul, *Traité de Legislation et D'Exploitation Postales*, Librairie Administratives et Des Chemins de Fer, Paris 1891.
- JOANNE, Adolphe-Emile ISAMBERT, *Itineraire De L'Orient*, Librairie de L. Hachette, Paris 1861.
- JOHNSTON, Anna, *Missionary Writing And Empire 1800-1860*, Cambridge University Press, New York 2003.
- JONES, Grosvenor M., *Government Aid to Merchant Shipping*, Government Printing Office, Washington 1916.
- JOURDIN, Michel Mollat, *Avrupa ve Deniz*, Çev. A. Muhiittin Kargın, Afa Yayınları, İstanbul 1993.
- JOUHAM, E., *Les Operations Maritimes Commerciales et Industrielles a Marseille: Comparaison Statistiques, Resultats Economiques*, Amyot Libraire, Paris 1878, Berard Libraire, Marsilya 1878.
- KALELİ, Hüseyin, "19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti," *Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 9, Aralık 2003, s. 2-18.
- KARAL, Erver Ziya, *Osmanlı Tarihi*, VII., 2. Baskı, TTK., Ankara 1977.

- KARAL, Osmanlı Tarihi, V., 4. Baskı, TTK. Yayınları, Ankara 1983.
- KARATAŞ, Yakup-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. 213-225.
- KARPAT, Kemal H., *Osmanlı'dan Günümüze Etnik Yapılanma ve Göçler*, Timaş Yayınları, İstanbul 2010.
- KASABA, Reşat, "İzmir," *Doğu Akdeniz'de Liman kentleri (1800-1914)*, Editörler, Çağlar Keyder-Y. Eyüp Özeveren-Donald Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994, s. 1-22.
- KELEŞ, Erdoğan, "Osmanlı, İngiltere ve Fransa İlişkileri Bağlamında Kırım Savaşı," Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, SBE., Tarih Anabilimdalı, Ankara 2009.
- KILIÇARSLAN, M. Emre, "Avusturya Lloyd Kumpanyasının Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri," Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun OMU, SBE, Samsun 2013.
- , "İskenderiye'de Vapur Düdüklüğü: Mısır Meselesinin Bir Vechesi" *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu-III, Mersin ve Doğu Akdeniz*, Mersin 2011, s. 193-198.
- , "XVIII. Yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar İdaresi." *Karadeniz Araştırmaları*, S. 25, Bahar 2010, s. 59-76.
- KOÇU, Reşat Ekrem, *Osmanlı Muahedeleri ve Kapitülasyonlar 1300-1920 ve Lozan Muahedesi 24 Temmuz 1923*, Muallim Ahmet Halit Kitaphanesi, İstanbul 1934.
- KONAN, Belkis, "Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu," Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, SBE., Kamu Hukuku Anabilim Dalı, Ankara 2006.
- KÜÇÜK, Cevdet, "Osmanlı Devleti'nde Rum Millet ve Ekonomik Gelişmişlikleri, Müzakere," *Din ve Vicdan Hürriyeti*, Ed. Azmi Özcan, İslami İlimler Araştırma Vakfı, İstanbul 2000, s. 249-254.
- KÜÇÜKKALAY, A. Mesud, *Osmanlı İthalatı İzmir Gümrüğü 1818-1839*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2007.
- KÜREKLİ, Recep, "Hicaz Demiryolu'nun Akdeniz'e Açılması ile Yaşanan Sosyo-Ekonomik Dönüşüm: Hayfa Kazası Örneği," *History Studies*, Ortadoğu Özel Sayısı, 2010, s. 245-268.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat, *Osmanlı İngiliz İktisadi Münasbetleri*, I ve II. Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1976.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi," *Çağın Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1915, s. 165-207.
- L'Encyclopédie des Messageries Maritimes*, Cyrille Giberques, *Voyage a Bord des Armand Behic et Salazie entre Marseille et Yokohama en Septembre*, <http://www.messageries-maritimes.org/salazie2.htm>, 16. 09. 2013.
- L'Union Postale Universelle, sa Fondation et son Développement*, 50. Anniversaire de l'Union 1874-1924, Publié Le Bureau International, Einsiedeln (İsviçre), 1924.
- 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.
- LANDES, David S., *Bankers and Pasha, International Finance and Economic Imperialism in Egypte*, Harvard University Press, Cambridge 1958.
- LANFANT, Commandant, *Historique de la Flotte des Messageries Maritimes-1851-1975*, Association des Anciens des Etats-Majors des Messageries Maritimes, yeniden basım 2001.
- Le Danube devant La Conference de Londres*, par un Jeune Diplomate, Imprimerie de la Cour Royale Prop, Bükreş 1883.

- Les Paquebots du Levant Guide des Voyageurs des Paquebots-Poste de la Mediterranée*, Paris 1853.
- LEVASSEUR, E., *Histoire du Commerce de la France, Deuxieme Partie, de 1789 a Nos Jours*, Librairie Nouvelle de Droit et de Jurisprudence, Paris 1912.
- LEYMARIE, A., "Compagnies Privilegiees," *Dictionnaire Universel du Commerce et de la Navigation*, Birinci Cilt, Librairie de Guillaumin, Paris 1859, s. 763-768.
- Liman Mecmuası*, S. 1, 15 Mayıs 1927.
- MANAV, Nursel, "Devlet Banker İlişkileri Çerçevesinde Baltazzi Ailesi," Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, İstanbul 2009.
- MCAMIS, Ellen Paulin, *Building the Means of Trade and Forging a Center of Commerce in Beirut (1834-1936)*, Master of Arts, The University of Texas, Austin 2012.
- MEEKER, Royal, *History of Shipping Subsidies, 3. Series, Publications of the American Economic Association*, New York, Ağustos 1905.
- MESTYAN, Adam, "A Garden With Mellow Fruits of Refinement" *Music Theatres and Cultural Politics in Cairo and Istanbul 1867-1892*, Orta Avrupa Üniversitesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Budapeşte 2011.
- MIEGE, Jean-Luis, "La Navigation Européenne a Alexandrie (1815-1865)," *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, N° 46, 1987, s. 121-136.
- MITTON, Geraldine Edith, *The Peninsular and Oriental*, Londra 1913.
- Ministere des Affaires Etrangeres Documents Diplomatiques Affaires Armeniennes 1895-1896*, Imprimerie Nationale, Paris 1897.
- Ministère des affaires étrangères, Documents Diplomatiques, Affaire du Canal de Suez*, Imprimerie Nationale, Aralık 1875.
- 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 Cilt, 2. Semestre 1890, Imprimerie Nationale, Paris 1890.
- Ministre de la Marine et des Colonies, Revue Maritime et Coloniale*, Cilt II., Librairie de Challamel Ainé, Paris 1864.
- Muahadat Mecmuası*, I., TTK, Ankara 2008.
- MUSNIER, Rene, *Les Messageries Nationales*, Paris 1947.
- NAMIK Kemal, *Osmanlı Modernleşmesi'nin Meseleleri: Bütün Makaleler: Siyaset, Hukuk, Din, İktisat, Matbuat*, Haz. Nergis Yılmaz-İsmail Kara, C. I, Dergâh Yayınları, İstanbul 2005.
- NAPPAS, Joseph L., *Annuaire des Commerçants de Smyrne et de L'Anatolie*, Imprimerie: Journal de Smyrne, İzmir 1893.
- NAPPAS, Joseph L., *Annuaire des Commerçants de Smyrne et de L'Anatolie*, Imprimerie: Journal de Smyrne, İzmir 1894.
- NECDET, Kurdakul, *Osmanlı Devleti'nde Ticaret Anlaşmaları ve Kapitülasyonlar*, Döler Neşriyat, İstanbul 1981.
- NILSSON, Guides, *Guide Pratique Alexandrie, Le Caire, Ports-Said, et Environs*, Paris 1907.
- NUTKİ, Süleyman (2011), *Kamâs-i Bahri*, (Deniz Sözlüğü), Haz. Mustafa Pultar, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2011.
- OĞUZ, İbrahim, "Mersin Kentinin Kuruluş Öyküsü," Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Mersin 2006.

- OKAN, Ayşegül, *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 2003.
- Osmanlı Belgelerinde Ermeni-Fransız İlişkileri (1879-1918), I, Başbakanlık Devlet Arşivleri Yayınları, Ankara 2002.
- ÖZCAN, Azmi, "Empire Ottoman," *Encyclopedia of Western Colonialism Since 1450*, Ed. Thomas Benjamin, Cilt I, Printed in the United States of America 2007, s. 407-417.
- , "Türk Fransız İlişkileri" İslam Ansiklopedisi, XIII, TDV, İstanbul 1996, s. 180-183.
- , "İslahat Fermanı ve Din Hürriyeti," *Din ve Vicdan Hürriyeti, İslâmi İlimler Araştırma Vakfı*, İstanbul 2000, s. 107-118.
- ÖZCAN, Azmi-Tufan BUZPINAR, "Church Missionary Society İstanbul'da, Tanzimat, İslahat ve Misyonerlik 1858-1880, İstanbul Araştırmaları I, İstanbul Araştırmaları Merkezi, İstanbul 1997, s. 63-80.
- ÖZÇELİK, Selâhattin, "Osmanlı İç Hukukunda Zorunlu Bir Tehir (Mürted Maddesi)" OTAM, S. 11, Ankara 2000, s. 347-438.
- ÖZGÜN, Cihan, "19. Yüzyılın İkinci Yansında İzmir'in Aydın Sancağı ile Ticari İlişkileri," 2. *Ulusal İktisat Kongresi*, 20-22 Şubat 2008, DEÜ İİBF İktisat Bölümü, s. 2-20.
- ÖZTÜRK, Melda-Yaman KESKİN-Nuray ERTÜRK, "Tütün Sektöründe Yabancı Yatırım: Reji Deneyimi Işığında Bugünü Anlamak," *Çalışma ve Toplum*, S. 2, 2013, s. 91-118.
- ÖZVEREN, Y. Eyüp, "Beirut," *Doğu Akdeniz Liman Kentleri (1800-1914)*, Ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quatert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları İstanbul 1993, s. 75-102.
- ÖZYÜKSEL, Murat, *Hicaz Demiryolu*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.
- PADFIELD, Peter, *Beneath the House Flag of the P&O*, Hutchinson, Londra 1981.
- PAMUK, Şevket, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2007.
- Paquebots-Poste Français, Guide des Services Maritimes de Messageries Imperiales dans la Mediterranée*, Imprimerie et Lithographie V. Marius Olive, Marsilya 1856.
- PATARIN, Pierre, *Messageries Maritimes, Voyageurs et Paquebots du Passe*, Edition Ouest-France, Rennes 1997.
- QUATAERT, Donald, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, (Çev. Sabri Tekay), Yurt Yayınları Ankara 1987.
- Quelques Reflexions sur le Projet de Loi Relatif a L'Etablissement de Paquebots a Vapeur Entre Marseille et Constantinople*, Marsilya 1835.
- RACCAGNI, Michelle, "The French Economic Interests in the Ottoman Empire," *International Journal of Middle East Studies*, C. 11, No. 3 Mayıs 1980, s. 339-376.
- RAFEQEQ, Abdul-Karim, "The Economic Organization of Cities in Ottoman Syria," *The Urban Social History of the Middle East*, 1750-1950, Ed. Peter Sluglett, Syracuse University Press, New York 2008.
- RANCES, F., *De La Navigation a Vapeur*, Librairie de L. Hachette Et., Paris 1867.
- 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.
- Report on Smyrna*, Printed By George B. Byre and William Spottiswoode, Londra 1857.
- Reports on Subjects of General and Commercial Interest Austria-Hungary. Report on the History of the Austrian-Hungarian Lloyd Steam Navigation Company*, No: 41, Majestelerinin Emriyle, Parlamentonun Her İki Kanadına Sunuldu, Londra 1887.

- Reports on the Paris Universal Exhibition, Part I*, George E. Eyre ve William Spottiswoode tarafından basıldı, Londra 1856.
- Reports Relative to British Consular Establishments 1858 & 1871*, Part III., Harrison and Sons, Londra 1872.
- REŞİD, İbnüzzıya Ahmet, "Memleketimiz'de Ecnebi Postahâneleri," *İstışare Dergisi*, Sayı 16-17, 7 Kanun-ı Sani H. 1324.
- Revue D'Economie Politique, Librairie De La Société du Recueil J.-B. Sirey et du Journal du Palais*, Paris 1909.
- ROSSSETTI, Carlo, *Il Danubio Fiume Internazionale*, Milano 1937.
- Royaume de Belgique Recueil Consulaire*, Cilt X, N. Tarlier (editör), Br  ksel 1864.
- Royaume de Belgique Recueil Consulaire*, Cilt XV, N. Tarlier (editör), Br  ksel 1869.
- Royaume de Belgique, Recueil Consulaires*, Cilt III., Publié En Execution de L'Arreté Royal, Br  ksel 1857.
- Risalat-ı Hukuk-ı Bahriye*, IV. Numara 9, Temmuz Hicri H. 1334.
- Sâlname-i Vilayet-i Adana*, Vilayet Matbaası, Adana H. 1312.
- Sâlname-i Vilayet-i Beyrut*, 1311-1312, Vilayet Matbaası, Beyrut H. 1312.
- Sâlname-i Vilayet-i Haleb*, Matbaa-i vilayette tab olunmuştur, Halep H. 1326.
- SIEGFRIED, André-Jerome Jean THARAUD, *Le Centenaire des Services des Messageries Maritimes (1851-1951)*, Paris 1952.
- SMITH, Michael Stephen, *The Emergence of Modern Business Enterprise in France 1800-1930*, Harvard University Press, Harvard 2006.
- Statistical Tables Relating to Foreign Countries*, Part V, Printed by George Edward Eyre and William Spottiswoode, Londra 1857.
- SZORTAK, Rick, *The Role of Transportation in the Industrial Revolution, a Comparison of England and France*, McGill-Queen's University Press, Montreal 1991.
-   AH  N, Hasan, "Doğu Sorunu   er  evesinde Osmanlı Fransız İlişkileri (Başlangıcından Paris Barış'ına 1856), A  . Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, S. 40, Erzurum 2009, s. 277-315.
- TATAR, Turgut, "Osmanlı İmparatorluğunun Sömürgeleşme Sürecinde Levanten bir Kent: İzmir," Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi SBE., Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, Ankara 2012.
- TBMM. *Zabı Ceridesi*, Devre X, İçtima 1, Cilt VII, 2 Mayıs 1955.
- TEOMAN, Tamer, "19. Yy Seyyahlarına Göre İstanbul'da İktisadi ve Sosyal Hayat," Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara   niversitesi, SBE. İktisat Anabilimdalı, İstanbul 2006.
- The Postal and Commercial, Communication of a Country, Free-Trade Political Economy*, Ed. John Roach, Gibson Brothers Printers, Londra 1867.
- THERY, Rene, *Les Services Contractuels des Messageries Maritimes Devant la Crise Mondiale*, Paris 1936.
- THOBIE, Jacques, *L'Administration Generale des Phares de l'Empire Ottoman et la Société Collas et Michel (1860-1960)*, L'Harmattan, Paris 2004.
- , *Interets et Imperialisme Français dans l'Empire Ottoman (1893-1914)*, Sorbonne Imprimerie Nationale, Paris 1977.
- TITMARSH, Michael Angelo, *Notes of a Journey From Cornhill To Cairo by way of Lisbon, Athens, Constantinople and Jerusalem*, New-York 1846.
- TOKSÖZ, Meltem, *The Ottoman Empire and its Heritage*, Cilt 45: Nomads, Migrants and Cotton in the Eastern Mediterranean: The Making of the Adana-Mersin Region, 1850-1908, Brill Pub, Boston 2010.

- TOUDOUZE, George ve RONCIERE Ch., *Histoire de la Marine*, Editée Par L'illustration, Paris 1839.
- Trabzon Vilayeti Salnamesi, Trabzon H. 1290.
- Trabzon Vilayeti Salnamesi, Trabzon H. 1319.
- Trabzon Vilayeti Salnamesi, Trabzon H. 1321.
- Trade with Syria Board of Trade-Commercial Intelligence Committee Report Upon Conditions and Prospects of British Trade in Syria*, Printed by Darling and Son, Londra 1911.
- TRANMER, Keith, *Austrian Post Offices Abroad*, VIII., Budd&Gillanti Pub., Sussex.
- "Tuna," *Ana Britannica* (1992), C. XXI, İstanbul 1976, s. 221.
- TUTEL, Eser, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul 2000.
- , *Şirket-i Hayriye*, İletişim Yayınları, İstanbul 2008.
- UBICINI, M.A. *Tanzimat, Ulema, Basın 1850*, (Çev. Cemal Karaağaçlı), Tercüman Yayınları, İstanbul 1977.
- , *Osmanlı Modernleşme Sancısı*, (Çev. Celal Aydın), Timaş Yayınları, İstanbul 1998.
- ULUTAŞ, Songül, "19. Yüzyılın İlk Yarısında Kapitalist Ticari İlişkilerdeki Dönüşümün Tarsus'taki Yansımaları, (1839-1856)," *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXVII, S. 2, Aralık 2012, s. 499-525.
- URAS, Esat (1987), *Türk Tarihinde Ermeniler*, 2. Baskı, Belge Yayınları, İstanbul.
- UYGUN, Süleyman, "Deniz aşırı Dilencilik Bir Örnek: Marûni Dilenciler," *OTAM*, Sayı 30, 2011, s. 189-212.
- , "Acente-Konsolos-Tüccar, Giresun'da Bir Dava ve Uluslar arası Boyutu," *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV.*, KATÜ, Trabzon, 2012, s. 125-140.
- UZUNÇARŞILI, İ. Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, II., TTK Yayınları, Ankara 1988.
- ÜNLÜ, Tülin Selvi, "Bir İskeleyden Liman Kentine Doğu Akdeniz'in Önemli bir Limanı Olarak On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Mersin'de Mekânsal Gelişim," *TMMOB Şehir Planları Yayını*, 2009/3-4 Şubat 2010, s. 8.
- VASQUEZ, Jean-Michel, *La Cartographie Missionnaire en Afrique Science, Religion et Conquête (1870-1930)*, Edition Karthala, 2011.
- VERNEAUX, Rene, *L'Industrie des Transports Maritimes en France au XIX. Siecle et au Commencement du XIX. e. Siecle*, A. Pedone, Paris 1903.
- VEYIERES, M. Bravard, *Traité de Droit Commercial*, 4. Cilt, Publié Annoté et Complète, Paris 1886.
- VIALATE, Archille, "How France Protects Her Merchant Marine," *North American Review*, C. 184, No. 607, Ocak 1907, s. 157-169.
- WEIENER, Wolfgang Müller, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, 2. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003.
- WOODS, Sir Henry F., *Türkiye Anıları, Osmanlı Bahriyesinde Kırk Yıl 1869-1909*, (Çev. Amiral Fahri Çoker), Milliyet Yayınları, İstanbul 1976.
- YILDIZ, Özlem, "20. Yüzyıl Başlarında Selanik Limanında Deniz Ticareti," *ÇTTAD*, XII/24, Bahar 2012, s. 27-46.
- YILMAZ, Özgür, "Arşiv Belgelerinde Samsun: Şehirde Fransız Konsolosluğu'nun Kurulması ve Şehrin Durumu" *Samsun Sempozyumu 2011*, Samsun 2011, 2-14.
- , "XIX Yüzyıl Trabzon'unda Buharlı Gemi Taşımacılığı ve Deniz Ticareti," *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV.*, Trabzon 2012, s. 285-306.

- , "Tanzimat Döneminde Trabzon (1839-1876)," Yayınlanmamış Doktora Tezi, KATÜ, SBE., Tarih Anabilimdalı, Trabzon 2012.
- YORULMAZ, Şerife, "Osmanlı Fransız İlişkileri Çerçevesinde Osmanlı Topraklarında Açılan Fransız Kültür Kurumları ve Bunların Meşruiyet Kazanması," OTAM, S. II, 2000, s. 697-768.
- ZACHS, Fruma, *Making of Syrian Identity, Intellectuals and Merchants in Nineteenth Century Beirut*, Brill Academic Publishers, Leiden 2005.
- ZEKİ, Salih, "Ecnebi Postahâneleri," *Tanin*, No: 16, 18 Eylül 1324.

GAZETE VE DERGİLER

- Bulletin de la Chambre de Commerce*, Ocak-Mayıs 1912.
- Bulletin de la Chambre de Commerce*, N° 44, 2 Kasım 1907.
- Bulletin des Lois de la Republique Française*, II. Seri, 1895 İkinci Sömeestre.
- Imprimerie Nationale 1894, s. 189; *Chambre de Commerce et D'Industrie*, 1. Yıl, N° 54, Paris 1894.
- Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII. Seri, 1887, İkinci Sömeestre, Imprimerie Nationale, Paris 1888.
- Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII. Seri, Imprimerie Nationale, Paris 1908.
- Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII. Seri, Loi sur la Marine Marchande du 7 Avril 1902, Imprimerie Nationale, Paris 1902.
- Chambre de Commerce et D'Industrie*, 1. Yıl, N° 54, Paris 1894.
- L'Emprunt Egyptien*, Amyot Editeur, Paris 1873.
- Journal de Constantinople Echo de L'Orient*, 12. Yıl, N. 975, 9 Nisan 1857.
- Journal de Transport*, 10. Yıl, 5 Nisan 1887.
- Journal Officiel*, 18 Mayıs 1875, 11 Mayıs 1875 Toplantısı.
- Journal Officiel*, 8 Aout 1875, 23 Temmuz 1875 Toplantısı.
- Journal Officiel*, 25 Haziran 1881.
- Journal Officiel*, 31 Aralık 1911.
- Journal Officiel*, 28 Haziran 1912.
- Journal Officiel*, 8 Temmuz 1887, Assemblée Nationale, 1 Temmuz 1886 Toplantısı.
- Journal Officiel*, Krala sunulan proje, 6 Kasım 1894.
- Journal Officiel*, 10 Şubat 1914.
- L'Orient et L'Agence Ottoman*, 13. Yıl, N° 44, 9 Kasım Cumartesi, 1901.
- Le Journal des Chambres de Commerce*, 14. Yıl, N° 11, 10 Temmuz 1895.
- Le Yıldız*, 2. Yıl, No: 12, Salı 31 Ocak 1893.
- Liman Mecmuası*, S. 1, 15 Mayıs 1927.
- Moniteur Universel*, 15 Mayıs 1835.
- Moniteur Universel*, 16 Mayıs 1835.
- Moniteur Universel*, 17 Temmuz 1851.
- Moniteur Universel*, 24 Mart 1835.
- Moniteur Universel*, 5 Mart 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: Resimli Aylık Dergi, 13 Mayıs 1897.
Tanin, "Avusturya Vapurları," No 74, 17 Ramazan 1826, 30 Eylül 1324, (13 Ekim 1908).
The Academy and Literature, 31 Ekim 1874.
The Levant Herald, Çarşamba, 9 Şubat 1859.
The Levant Herald, Çarşamba, 23 Kasım 1859.
The Levant Herald, Çarşamba, 3 Temmuz 1867.
The Levant Herald, Çarşamba, 2 Şubat 1870.
The Levant Herald, Çarşamba, 6 Aralık 1871.
The Levant Herald, Çarşamba, 20 Ocak 1875.
The Levant Herald, Çarşamba, 24 Ocak 1877.
The Levant Times and Shipping, 14 Temmuz 1870.
The Levant Times and Shipping Gazette, 3 Şubat 1872.
The Levant Times and Shipping Gazette, 18 Ekim 1872.
The Levant Times and Shipping Gazette, 4 Nisan 1873.

- Abdülhamid II 148, 157; dönemi, rejimi 171, 259, 266-267, 343
 Abdülmecid (Sultan) 70, 305
 Adana 131, 134-137, 139, 142, 142, 277, 290, 304, 306, 307; meclisi 302-303, 305
 Aden 63, 115
 Adliye Nezareti 325
 Adolf Belge Kumpanyası 138
 Adriyatik 160, 177, 199
 Afrika 156, 365; Güney 68, 159; Kuzey 20, 56-57
 Afyon 136, 156, 232
 Aghassi, Zeitoun 287-288
 Agop (Haçator oğlu) 284
 Ağa Melikyan 288
 Ahmet Ağa (tüccar) 328
 Ahmet Bey (müdür) 295
 Ahmet Fahri Bey 265
 Ahmet Kayserli (Sayda Mutasarrıfı) 109, 316
 Aime, Saba 130
 Akçaabat (Polathane): karantinası 255, 260; limanı 286
 Akdeniz 11, 15-17, 19-20, 23-24, 26, 37-38, 40, 44, 46, 53, 58-62, 65-66, 69, 82-84, 86, 93; Doğu Akdeniz 12, 21-22, 56, 61, 90-91; posta taşımacılığı 23, 27-34, 41-43, 47, 51-52, 77, 81, 86-87
 Alâşehir 155-156
 Alâşehir-Afyon 156
 Ali Kaptan 327-328
 Ali Paşa (Sadrazam) 299
 Alman Bankası 141
 Alman(lar) 19, 66, 139, 156, 186-187, 195, 199, 251-252, 314; bandırası 138; nakliye şirketleri/kumpanyası 102, 106, 192; posta ofisleri 261, 264, 267
 Alman Lloyd Şirketi 101, 105-106
 Almanya 171, 187, 220, 261
 Alın Boynuz 173
 Amasya 211, 216, 226

- Amerika 77, 123, 175, 268, 282, 284, 291, 335; bandırası 110, 138, 240; Güney - 23, 65, 81, 82, 159, 341, 346, 365; posta servisleri, taşımacılığı 62, 76, 86; şirketleri 227, 321
 Amerikan iç savaşları 98, 163
 Amerikan Kumpanyası 138
 Anadolu 65, 125, 137, 139, 143, 154-156, 186, 193-194, 211, 217, 221, 243, 253, 257, 266-267, 271, 291, 336, 339, 347, 353; demiryolları, hattı 184, 191, 268
 Andriel, Pierre 27
 Antakya 343
 Antrepo Kumpanyası 300
 Anvers 169, 276
 Anvers Kumpanyası 181
 Arnaud (tüccar) 236
 Arnavutluk 161, 231
 Arnavutoğlu (ihracatçı) 160
 Arslanian, D. 186, 359
 Arslanian Freres 336
 Arşipel Adaları 32
 Artus, Henri 141
 Asya Minor Kumpanyası 117
 Atina 32, 161
 Atina Bankası 141
 Atlas & Compagnie 122, 187
 Atlas Okyanusu 28; hatları 84
 Avrupa/Avrupalı(lar) 11, 17-19, 21-22, 25, 44, 56, 62-63, 69, 76, 80, 89-90, 93, 98, 100-101, 103-106, 123, 127-128, 143, 153-154, 159, 169, 171-172, 175, 183, 187, 190, 192, 194-195, 216, 226, 23, 235-237, 239, 247, 260, 266-267, 270-271, 278, 282, 288, 291, 303, 317, 331, 335-336, 345, 347-350, 352-353; kumpanyaları, şirketleri 92, 166; mahkemeleri 72
 Avustralya 23, 69, 79, 84, 153, 159, 341, 346, 348, 365
 Avusturya Lloyd 23, 34, 38, 43, 59, 90, 95-96, 101-102, 112, 117, 122, 129, 137-138, 144, 146, 148-149, 156, 161, 165, 167, 174, 176-177, 181, 184, 187, 197, 204, 213, 217, 223, 225, 238, 240, 248, 261-262, 264, 304, 347; modeli 43-45

Avusturya/Avusturyalı(lar) 11, 16, 19-21, 24, 31, 35, 43-45, 61, 72, 90-91, 101-102, 110, 112-113, 117, 122, 129, 131, 133-134, 137-138, 144, 146, 148-149, 161-162, 164-165, 170, 177, 186-189, 194-199, 201-202, 204, 210, 211-212, 219-220, 223, 234, 236, 240-241, 261-262, 264, 267, 270, 173-175, 304, 329, 331

Aydın 147, 155, 189, 277, 290; Kuşadası 148

Aynard Kumpanyası 30

Azapkapı 182

Aziziye 148

Ba

Babiâli 37, 59-61, 67, 69, 73-74, 79, 92, 101, 113, 126, 130, 148, 179-180, 189, 196-197, 200, 207, 213, 215-216, 222, 227-229, 231, 241, 262-265, 267, 269, 272-275, 277-281, 283-286, 290, 292-293, 295-296, 298-300, 302, 306-307, 310-311, 316-319, 323, 325, 328, 336, 343, 348, 350-351

Bağdat 115, 245; demiryolu 308, 314

Bahçekapısı 295

Baillal Pierre 150

Bakü 244

Balıklava 145, 178

Balkan isyanları 182

Balkan Savaşları 172, 189-190, 192-193, 231, 234, 259

Balkanlar 164-165, 183, 185-186, 196-197, 266

Balta Limanı Anlaşması (1838) 25, 143, 161, 175, 194, 235-236, 271-273, 331

Baltazzi ailesi 295

Bandırma 156

Barnes, John 55

Barselona 103, 140, 159, 168, 286

Bartissol Edmond 171

Barut Nizamnamesi 273-274

Basmacıyan (tüccar) 186

Basra 115; körfezi 24, 245, 309

Batavia 64

Batum 60, 78, 82, 85, 159, 170, 194, 217, 224, 241, 244-245, 249-251, 257, 260, 285, 288, 290

Bazin Kumpanyası 30, 41, 53

Bazinler 36

Bazin-Perier Kumpanyası 54, 200

Behic, Armand 342

Belçika 122, 138, 146, 149, 157, 163, 164, 171, 181, 187, 220, 242, 251

Bell's Asia Minor 131, 137-138, 149-150

Bentraud, M. 183, 185

Bergasseler 36

Bern Posta Kongresi (1874) 264

Beuf, C. 177

Beykoz karantinası 176

Beyoğlu 271

Beyrut 12, 49, 81-84, 91, 94, 103, 109-127; acen-te(leri) 80; karantinahanesi 101; Şam demir-yolu 120-121

Beyrut Liman, Rıhtım ve Antrepo Osmanlı Şirketi 317, 351

Bezmi Alem Valide Sultan Vakfı 305

1861 Anlaşması (Babiâli-Fransa) 67, 272-273, 278, 281

Birecik 121

Boğazköy 195

Boğaz(lar)/Boğaziçi 61, 173, 179, 274-275, 280, 287, 290, 293

Boğdanov 290

Bois, Paul 65, 333

Bombay 159

Bontoux, Henry 97, 105-106, 335

Bordeux 66, 159

Bosna 188, 197, 202

Bosna-Hersek 234

Boston 140, 159

Boyacidi (acente)

Bozazköy 196

Breg Nehri 195

Bremen 169, 226

Bremer [Kumpanyası] 187

Brezilya 63, 348

Britanya/Büyük Britanya 11, 17, 19, 23-24, 43, 45-46, 58, 62, 78, 82, 89, 94-95, 110, 113-114, 144, 177, 242, 270, ayrıca bkz. İngiltere

Buhara 244
Bulgar(lar) 195; komitacılar 289-290; şirketleri 190
Bulgaristan 161
Burgaz 85
Büyükdere 274

Çatal Adası (Volo) 162, 164, 180
Çernova 205
Çin 23, 64-65, 69, 159, 348
Çivril 155
Çukurova 127, 142, 350

Ca Caboufique (Kaptan) 52, 69
Cadiz 31, 45
Cambon, M. P. 287-288
Campagnale 343
Carboneri (Konsolos) 163
Carour, Roger 207, 346
Cebel-i Lübnan 111, 285, 291, 353
Cebelitank 45
Cenova 102, 164, 167, 198, 226, 232; kolonileri 22
Cezayir 20, 28-30, 53-54, 58, 60, 65-66, 101, 115,
153; posta taşımacılık 66, 76
Chachaty Freres (tedarikçiler) 141
La Ciotat Nakliyat Şantiyesi/Chantiers Navals de
La Ciotat 24, 55, 57, 66, 319-320
Charité Kardeşler 50
Cidde 115, 132
Cilliere, Alphose 327
Cilliere, M. 288
Civita Vecchia 32, 66, 143
Cizvit(ler) 268
Clairambault (Konsolos) 213
Claverie 343
Clyde Nehri 27
Cohere, J. 230
Colbert, J. B. 16
Collas (sözcü) 42-43
Conseil d'Administration a Paris 79
Constantinides, C. G. 230
Cortanze, Henri 223, 226-227, 229, 231, 284
Cotard, M. 227
Cunard Line 149, 157, 181
Cyprien Fabre Kumpanyaları 118, 122, 131, 137-
139, 148-150
Çanakkale 49, 112, 115-116, 144, 152, 166, 170,
184, 268

Da Dahiliye Nezareti 275-277, 285
Dalmaçya limanları 44
Dampferlinie 187
Daniel Zapata Kumpanyası 249
Danimarka 149, 157, 187, 249
Dechaud, Charles 190, 192
Dedeâğaç 115, 164, 166-167, 170, 184
Deligrad, W. 200
Delpech (acente) 311-313
Delzans, Oliver 215
Demirkapılar 195, 197
Deniz Posta Servisi 21, 34, 174, 261
Deppe A. 187
Dersaadet, bkz. İstanbul
Dersaadet Ermtia Gümrüğü 295
Dersaadet Gümrük İdaresi 297-298
Dervieu, Edouard 97-98, 109, 338
Destouni Yannoulato 189
Deutsche Baumvall 141
Deutsche Levant Line 122, 138, 156, 187, 190,
224, 226
Deutsche Mittelmeer 156
Devin, M. Jean Auguste 343
Diyarbakır 211, 235, 309
Donaueschingen Nehri
Dopray (muhasibeci) 299
Doulcet, M. 215, 222
Douvres 27
Drama 161, 163
Du Comptoir d'Escompte 110, 317
Ducos, Theodore 56
Dunkerque 103, 140, 226
Dussaud Freres 148, 182
Dünya Savaşı (I) 87, 106, 139, 160, 346
Düvel-i Muazzama 194, 263, 271, 274, 289

Edirne 323
Edmound, Jaureguiberry 140
Ege 156, 160; Adaları 44
Ellarmann and Moss (İngiliz) 258
Elyon (Madam) 295, 297
Emile, Geofray 134-135
Eminönü 182
Entreprise G. Des Rout 227
Ereğli 139
Ermeni(ler) 24, 110, 125, 130, 140, 147, 212, 229, 242, 266, 271, 278, 285, 336, 344, 352; isyanları, olayları 137, 139, 142, 154-155, 186, 193, 221, 253, 256-257, 267, 275, 284, 286-292, 353
Ermeni Kumpanyası 213
Erzurum 235, 242-244, 247, 260
Essayau (Kumpanyası) 137
Essefian (tüccar) 186, 359
Evkaf Nezareti 305-306
Evkaf-ı Hümayun Hazinesi 305
Expedition de la Nouvelle-Russie 199

Fa

Fabreler 36
Fahri Efendi (Telgraf Müdürü) 265
Falmouth 31, 45
Fatsa 26, 60, 85, 115, 159, 184, 211, 215, 221, 230, 233, 238, 286, 351
Fesch, Paul 171, 332
Fevaid-i Osmaniye 24, 213, 240-241
Filibe 161
Fises 343
Florio Rubattino 101-102, 122, 131, 138, 148-149, 151, 156, 165-167, 210, 224, 234, 259
Fontenier (Konsolos) 236
Fould 41-42
Foulton, Robert 27
Fraissinet Kumpanyası 41, 101, 148-150, 157, 163-164, 167, 170, 181, 185-186, 190, 192, 208, 210-211, 222
Fraissinetler 36
François I 16, 20

François Joseph (Avusturya İmparatoru) 69
Fransa 15-24, 29-33, 35, 38-43, 47-48, 52-53, 55-56, 61-62, 64-66, 69, 73, 76, 80, 82, 85, 88-91, 94-95, 97, 99, 103, 110-111, 113-114, 116, 121, 127, 138, 143-144, 150, 155, 157, 162, 165, 172, 175-176, 178, 187, 189, 194, 197-199, 201-202, 213, 235, 241, 245, 261-262, 264, 267, 270-272, 275-276, 278, 281-282, 287-289, 291, 299, 303, 311, 315, 327, 332-333, 336, 338, 345-346, 350-352; Prusya Savaşı 65-66, 69, 72, 99, 113, 346; Ticaret Odası 104
Fransa'da II. İmparatorluk 52-56
Fransa'da III. Cumhuriyet 65-67, 75-76
Fransız Deniz Posta Servisi 21, 23, 31-36, 46, 51, 143, 174, 176, 237, 261-263, 293
Fransız Deniz Ticaret Yasası (1902) 85-87, 171
Fransız Ekonomi Bakanlığı 32-33
Fransız İhtilali 17, 173
Fransız Levant Postaneleri 270
Fransız Posta İdaresi 29
Fransız Savaş Bakanlığı 29, 57, 59, 178
Fransız Yol Kumpanyası 317
Fransız-Alman Savaşı 66
Fransız-Sırp Kumpanyası 202
Fransiskan(ler) 342
Fuat Paşa (Hariciye Nazırı) 200
Galata Gümrüğü 281
Galata Postanesi 267, 271
Galata Rıhtımı 268-269
Galata köprüsü 61, 173, 180, 182, 263, 265, 295
Galler prensi 69
Garabet, Dellaliyen 130
Gavand, E. H. 182
Gavrikos 301
Gelibolu 49, 57, 112, 144, 162
Genç Türkler 267
Genel Transatlantik Kumpanyası 63
Geofray (Madam) 313
Gibergues, Cyrille 342
Gibri, Roger 268-269

Ga

Giresun 26, 60, 85, 115, 184, 215-216, 235, 238, 290, 322, 351
 Girette, Jules 61, 74-75, 180, 200, 293-294, 296-297
 Girit 241, 324
 Giurgievo 198
 Grands Magasins du Printemps 336
 Grandval (şeker üreticisi) 242
 Greco-Oriental Kumpanyası 204-205
 Guenvechewan, H. 230
 Guillemont, A. Ch. Comte de 174
 Guillian, Saranga 230
 Güldenbayan Kardeşler/Gulbenkian Freres 186, 359
 Gümrük Emaneti 280
 Gürcistan 60, 242, 260

Ha

Hacı David Fakruh (kumpanyası) 122, 137-138, 157, 258
 Hack, Emile Pouissie 342
 Halep 37, 92, 121, 290, 309-311, 313, 350; mahkemesi 314
 Haliç 173
 Hama 121
 Hamburg 169, 190, 226
 Hanya 324
 Harput 284
 Havran 121
 Haydarpaşa 278; rıhtımı 182
 Hayfa 121, 128, 159
 Hayırsever Rahibeler (Sœur de Charité) 341
 Hazine-i Hassa 148, 316; Vapurlar İdaresi 24, 161
 Hersek 188, 234
 Hıdiviye Kumpanyası 101-102, 117, 120, 122, 126, 137-138, 140, 148-149, 155-156, 184
 Hıdiviye Meclis üyeliği 98
 Hristiyan(lar) 91, 93, 107, 110, 113, 130, 142, 223, 339-340
 Hızır İlyas (St. Georges) 195
 Hindicini 63, 65, 76, 81, 84, 183; Çıkartması 346; hattı 152-153

Hindistan/Hint 23, 30, 56, 63-64, 68-69, 100, 159, 176, 194, 240, 335, 341, 346, 365; postaları 46
 Hindistanlı(lar)/Hintli(ler) 69, 335
 Hint Denizi/Hint Okyanusu 63-64, 82, 90
 Hirsch, Maurice de 164
 Hollanda 15, 110, 138, 174, 187, 219, 223, 242, 304, 317; prensesi 69
 Hong Kong 64, 115
 Horasancıyan, Haik 158
 Hudaydah 115
 Hudson Nehri 27
 Humus 121
 Hüsnü Paşa (Mirliva) 189

İllirya 44
 İslahat Fermanı (1856) 323, 349
 Istrie 44
 İtalo Spagnula 122
 İber Yanmadası 45
 İbrahim Saba 305
 İbrail 12, 60, 180, 184, 196, 197-201, 203-204, 208-210, 321
 İdare-i Aziziye 24
 İdare-i Mahsusa 24, 135, 138, 184, 222, 225, 253-254, 286
 İnebolu 26, 60, 85, 184, 211, 215, 233, 351
 İngiliz(ler) 16, 19-20, 22, 24, 27, 30, 35, 38, 41, 43, 45-47, 55-56, 63, 65, 67-68, 71, 76, 79, 89-91, 93-95, 98, 101-106, 108-112, 114, 121-122, 126, 131-134, 137-140, 144, 146-148, 150, 157, 161, 164-165, 168, 170, 173-175, 177, 179, 181, 185-186, 194, 198-201, 203, 205-206, 211-213, 215, 217, 219-220, 223-224, 226, 235-237, 239-242, 245, 249-252, 258, 261-262, 267-268, 272, 290, 302, 319-320, 329, 331, 346-347, 351; Avam Kamarası 73
 İngiliz Lloyd 43
 İngiliz Prince Line 122, 126, 137
 İngiltere 15, 20-21, 27, 31, 46, 56, 91, 102, 146, 148, 162-163, 171-172, 194, 197-198, 202, 318, 321

İpek Yolu 194, 235
 İran 174, 212, 235-236, 241-245, 247, 250, 252, 260, 280-281; kervan ticareti 237
 İskenderiye 12, 19, 30, 32-34, 46, 49, 57, 63, 76-77, 80-84, 90, 92-109, 111-112, 114-117, 120, 122, 124, 128-129, 135, 145-146, 149, 152, 155, 177-178, 217, 222, 226, 262, 284, 292, 303, 310, 315, 318, 324, 328, 334-335, 338, 343; hatları 81, 84, 94, 100-101, 116, 122, 146, 152, 155
 İskenderun 26, 49, 60, 80, 84, 94, 109, 111-112, 114-116, 120-122, 127-129, 140, 145, 152, 177, 191, 277, 285, 290, 297, 303, 309-315, 326, 350-352; İskele Komisyonu 285
 İsmail [İskelesi] 196, 198
 İsmail Bey (Miralay) 189
 İsmail Hakkı (Babanzade) 316
 İsmail Paşa (Halep Valisi) 310-311
 İsmail Paşa (Mısır Hıdvi) 98, 109
 İspanya 60, 110
 İstanbul/Dersaadet 12, 16, 21-22, 24, 31-34, 37-38, 42, 44, 49, 57, 60-61, 66, 74-76, 78, 80-85, 91, 94, 96, 101-102, 111-116, 119-120, 124, 129, 143-146, 149, 152-156, 160-170, 172-193, 197-201, 204, 208, 212-215, 217, 220-221, 223-224, 226, 232, 237-239, 241-242, 247-253, 255, 257, 261-264, 267, 269, 273, 275-277, 280-282, 286-289, 292-293-301, 303-304, 310-311, 320-321, 323-324, 327-329, 333-336, 343, 347, 350-351, 359; Altın Boynuz 173; Azapkapı 182; Babıâli 37, 59-61, 67, 69, 73-74, 79, 92, 101, 113, 126, 130, 148, 179-180, 189, 196-197, 200, 207, 213, 215-216, 222, 227-229, 231, 241, 262-265, 267, 269, 272-275, 277-281, 283-286, 290, 292-293, 295-296, 298-300, 302, 306-307, 310-311, 316-319, 323, 325, 328, 336, 343, 348, 350-351; Bahçekapısı 295; Beykoz karantinası 176; Beyoğlu 27; Boğaz 173, 179, 274, 287, 290, 293; Boğaziçi 173; Büyükdere 274; deniz hatları; 31, 49, 59-60, 78, 82, 84, 114, 10, 96, 112, 152, 154, 161, 174, 178, 180, 184-187, 197, 201, 212-213, 215, 217; Haliç

173; Eminönü 182; Galata, köprüsü 61, 173, 180, 182, 263, 265, 295; Galata Postanesi 267, 271; Galata Rıhtımı 268-269; Haliç 173; Haydarpaşa 278; Haydarpaşa Rıhtımı 182; Karaköy 179, 293; Kireçkapı, iskelesi 61, 180, 295-298, 300; Kuleli Kışlası karantinası (Çengel Köy) 176; Küçük Çekmece karantinası 176; Perşembe Pazarı 295; Rasathane-i Amire 265; Sirkeci 182; Surici 173; Tersane-i Amire 24, 179, 299, 310; Tophane 179, 182, 293; Unkapanı 182; Yeni Camii 295

İstanbul Karma Ticaret Odası 327

İstanbul Liman Odası 328

İstanbul Rıhtım, Dok ve Antrepo Şirketi 182

İstimlak-i Emlak Nizamnamesi 295, 350

İsveç 16, 157, 174, 187, 215, 242

İsviçre 157, 167, 251, 298

İşkodra 161

İtalya 32, 34, 52, 60, 66, 72, 101-102, 151, 163, 167, 171, 175, 178, 199, 259, 310, 321; savaşı 65

İtalyan(lar) 66, 72, 101-102, 122, 131, 133-134, 137-138, 149, 151, 156-157, 164-165, 167-168, 170, 181, 184-187, 190, 199, 210, 238, 240, 261, 267, 302

İzmir 12, 24, 32, 37, 44, 49, 76, 80-81, 83-84, 94, 96, 111-112, 114-116, 119, 122, 124, 128-129, 131, 134, 142-160, 163-164, 167-168, 176-178, 184, 189, 208, 213, 217, 222-223, 238, 262, 264, 275-277, 280, 284, 286, 293, 297, 303, 310, 315, 318, 320, 323-324, 328, 336, 338, 343, 350, 352, 359; Deniz Fenerleri İdaresi 148; deniz hatları 49, 111-112, 114, 129, 131, 150-152, 154, 157 karantinaları 101; Rıhtım Şirketi 148, 154; Topçu Kumandanlığı 277

Japonya 23, 64, 69, 348

John Biby & Sons 181

Jolietta 294, 300

Joly Victoria 149

Joseph, Saradar 130

Jules Jaluzet & Cie. 336

Ja

Kâbe 125
 Kafkasya 241, 243-245, 253, 260, 291
 Kahire 67, 92, 104, 324
 Kalamata 53, 162
 Kalas 12, 31, 60, 180, 184, 195-204, 206, 208-210, 273, 321
 Kale-i Sultaniye 268-269, ayrıca bkz. Çanakkale
 Kale-i Sultaniye Boğazı 274
 Kalendire 301
 Kalküta 115, 159
 Kandiye 324
 Kanunname-i Hümayun-ı Ticaret-i Bahriye 325
 Kapıdağ 327
 Kara Ormanları Nehri 195
 Karadeniz 11-12, 22-24, 44, 56-57, 59-62, 77-78, 82-86, 101, 135, 143, 146, 160, 163, 165, 169, 172, 174-175, 178-179, 183-184, 186, 193-197, 199, 210-215, 217, 226, 234-240, 244-245, 250, 262, 272, 274, 310, 341, 346-347, 351, 364, 366-367
 Karagözyan (tüccar) 186
 Karaköy 179, 293
 Karaman Vilayeti 127-128, 142, 302, 309
 Karma Mahkeme(ler) 104-105
 Karnak 124, 283
 Kars 235, 244
 Kasaba 147, 155
 Kassapian Kardeşler 186
 Katolik(ler) 130, 242, 287, 342, 352; mezhebi 50, 52, 340-341, 344; misyonerler 267, 282
 Kava, Yusuf 313
 Kavak 255, 286
 Kavalı 161, 166, 170, 184
 Kechichion (tedarikçi) 141
 Kıbrıs 37, 84, 114, 129-130, 152, 285, 290
 Kırım 294
 Kırım Savaşı (1853-1856) 25, 56-62, 65, 71, 95-96, 111-112, 128-129, 145, 162, 178-180, 194-195, 199-200, 202-203, 210-211, 214-216, 237-239, 272, 274, 293, 299, 346
 Kızıldeniz 24, 61, 69, 77, 97, 338

Kili (Kilya) 195-196, 198
 Kiragosyan 288
 Kireçkapı 180, 295-298, 300; iskelesi 61
 Klerian, M. N. 230
 Konya 135, 137, 139, 142, 191, 268, 278
 Korfu 31, 46
 Köstence 85, 156, 192, 205
 Kudüs 121, 342-343
 Kuleli Kışlası karantinası (Çengel Köy) 176
 Kuşadası 148
 Kuyumcıyan, Bedros 264
 Küçük Çekmece karantinası 176
 Kühn, Sheffer 215

L. Benet de la Ciotat atölyesi 37
 La Banque de Paris et Pays-Bas 110, 317
 La Compagnie des Chemins de fer Ottomans Economiques 121
 La Direction de l'Exploitation a Marseille 79
 La Flotte Volontaire Russe 122
 La Societe de Construction du Port 314
 La Société Ottomane des Chemins de Fer de Damascus-Hamah 121
 Lapierre 130
 Lapseki 274
 Larnaka (Kıbrıs) 84, 114
 Lazarist(ler) 50, 341
 Lazkiye 49, 84, 94, 109, 111-112, 114-116, 120, 122, 127-128, 140, 145, 152, 177, 267, 303, 309-310, 313
 Le Comptoir d'Escompte de Paris 110, 317
 Le Havre 66, 82, 98, 103, 140, 159, 190, 226
 Lesseps, Ferdinand de 67, 69-70, 72, 74
 Levant 20, 26, 31, 33-35, 42-44, 82, 91, 94, 96, 107, 111, 114, 124, 142-143, 145, 151, 154, 156, 160, 173, 176-178, 192-193, 199, 214, 237, 261, 292-293, 297, 332, 336, 347; hattı 321, 335, 367
 Levant Buharlı Nakliyat Kumpanyası 36-39
 Levant Buharlı Posta Kumpanyası 37, 143
 Levant Kumpanyası (İngiliz) 21-22, 144, 173

Levant Line Kumpanyası (Alman) 224, 226
 Levanten(ler) 92-93, 130, 144, 146, 295, 313, 332
 Levy, David 336
 Leyland & Moss Steamship 157
 Ligne Franco Belge 149
 Liman Odası 328-329; mahkemesi 324
 Limasol 114
 Liverpool 98, 146, 175, 181, 213, 217, 240, 251-252
 Liverpool Companies 114, 168
 Livorno 32, 37, 143-144, 198-199
 Lizbon 45
 Lome, Stanislas Dupuy de 55
 London Steam Navigation 181
 Londra 19, 45, 75, 78, 82, 95, 140, 154, 159, 177, 199, 217, 224, 247
 Louis Napoléon 41
 Louis, Courtes 158-160
 Lozan Anlaşması 270
 Lübnan 91, 107, 110, 119
 Lütfti Efendi 330-331

Ma

M. M. Duchon Doris de Marseille 137
 M. Şerefeddin Bey 265
 Macar(lar) 195, ayrıca bkz. Nemçeli(ler)
 Macaristan 44, 195
 Maçka ambarı 276
 Madagaskar 65
 Mahan, Alfred 345
 Mahmud I 16
 Mahmud II 24, 305, 339
 Mahmudiye 105; Kanalı 92
 Mahsuse 222, 250, 255
 Maillards, Louis 336
 Maison Fabre de Marseille 134
 Makar, Baron 227
 Makedonya 161, 163, 168, 171, 289
 Malatya 226, 235
 Malavasi 210
 Malta 30-32, 34, 46, 49, 90, 94-96, 111-112, 114, 143-144, 177, 321
 Maltesinos Biraderler 278

Manavelion (tedarikçi) 141
 Manisa 156
 Manok 288
 Manoukian Freres 336, 359
 Mantovani, Aleksandre 305
 Maratosino 53, 162
 Marcopoli (Madam) 313
 Mareopoli, Gerard 230
 Marichal, Paul 137
 Mario Harmonia 137
 Marmara Denizi 156, 173, 190-191
 Marsilya 11, 18, 28, 32-34, 36-38, 41-42, 47, 49-50, 54-55, 57-58, 60-61, 66, 69, 75-76, 78-84, 92, 94, 96, 101-103, 108, 111-119, 122-124, 128, 135, 140, 143-146, 148, 150, 152-154, 157, 159, 162-165, 167-171, 173-174, 176-179, 181, 183, 185-186, 189-192, 198-199, 208, 213-214, 217-221, 225-226, 231-232, 238, 240, 242-243, 245-247, 250-252, 256, 260, 263, 268, 271, 276-278, 287, 289-290, 292, 294, 300-301, 304, 310, 316, 320-321, 342-343; deniz hatları 20, 29-30, 32-34, 37-38, 42, 49, 66, 76, 78, 81-82, 84, 96, 101, 103, 114, 143, 145, 152, 164, 170, 176-179, 208, 217, 246, 250-251, 260, 321; Dok ve Antrepo Kumpanyası 300; Phocéenne Kumpanyası 146; Ticaret Evi 37; Ticaret Odası 34
 Marsilyalı(lar) 18, 20, 27, 30, 36, 42, 130, 148, 182, 242
 Maruni(ler) 110, 119, 123-125, 130, 284, 291, 336, 344, 352-353
 Masote (kumpanya vekili) 304
 Massot (şeker üreticisi) 242
 Matbuat-ı Ecnebiye Kalemi 266
 Mavromati, Christian 141
 Mavromati, Konstantin 305-306
 Mayor, M. 245
 Mazlumiyan 186
 Mazoilhier 130
 Mecidiye Fuarı 205
 Mecidiye Kumpanyası 98, 338

Meclis-i Vala 273, 311
 Meclis-i Vükela 182
 Mehmed II (Fatih) 15
 Mehmet Ali Paşa 92-93
 Mehmet Cemil Pey (Sefir) 299
 Mehmet Efendi (Aza) 302
 Mehmet Efendi (Kolağası) 304
 Mehmet Kaptan (Trabzonlu) 328-329
 Mehmet Ziya Paşa (Adana valisi) 304
 Memalik-i Mahrusa Fenerler İdaresi 61, 207
 Memluk sultanları 16
 Mersin 12, 26 49, 60, 80, 84, 94, 111-112, 114-116, 122, 124, 127-142, 145, 150, 152, 159, 177, 191, 267, 277, 287-288, 290, 297, 301-305, 307, 309, 315, 350-352; Belediye Dairesi 306
 Mesajeri İmperyal Kumpanyası (MI) 11, 23, 52-70, 262, 299, 312, 316, 346
 Mesajeri Maritim Kumpanyası anlaşmaları (MM): (1851) 47-48, 65, 94, 111, 129, 177, 282, 303; (1854) 96, 112, 129; (1857) 62, 96, 180, 298, 363; (1864) 63; (1875) 76, 103, 183; (1876) 76-80; (1886) 80-83, 101, 103-104, 114, 116, 183, 186; (1894) 83-85; (1907) 89; (1911) 87, 89
 Mesajeri Maritim Nasyonal Kumpanyası (MMN) 47-48, 52-53; (1851) anlaşması 48-52
 Mesajeri Nasyonal Kumpanyası (MN) 11, 23, 39-43, 52-53
 Mesina 32, 57, 143
 Metternich (Prens) 44
 Mezopotamya 90
 Mısır 15, 21, 32, 34, 37, 49, 60, 65, 67-70, 73, 77, 81, 90, 92-94, 96-99, 101-104, 107-110, 124, 131-132, 135, 143, 145-146, 176, 217, 219, 238, 257, 261, 303, 318-321, 323, 335, 338; hıdivliği 74
 Mısır Hıdiviye Kumpanyası 131, 134-135, 164
 Michel (Kaptan) 162
 Michel, Mauris 61
 Midilli 49, 112, 144
 Mihailoviç 224
 Mina, Gorgi 289
 Missir & Cie. 359

Missir, M. Ovanes 242
 Missirian, K. 336
 misyoner(ler)/misyonerlik 12, 52, 110, 142, 266, 267, 282, 287, 339-344, 352
 Mişel Paşa 182
 Mohaç Zaferi (1526) 196
 Moisses & Fils 171
 Mont Athos 184
 Moorsom usulü 71-72, 75
 Moorsom, George 71
 Moutran, Joseph 317, 351
 Mudanya 190-191
 Murad III 16
 Mustafa Bey 265
 Müslim Rezzak 268
 Müslüman(lar) 91, 93, 107, 110, 113, 125, 130, 132, 154, 160, 257, 291-292, 302, 331, 334, 339, 353
 N. Missir & Cie 359
 Napoléon Bonaparte 19, 90, 261, 345
 Napoléon harpleri, savaşları 17, 173
 Napoléon III 23, 52, 54, 62, 64-65, 91, 113, 346
 Napoli 27, 32, 53, 115-116, 122, 143, 152, 159, 162, 174, 184
 Navigasyon Rus Kumpanyası 131, 138, 146, 148, 156, 164
 Nemçe[liler] 197
 New York 168
 Nigbolu 196
 Nil Nehri 92
 Nizamiye Mahkemeleri 325
 Norddeutscher Llyod 156, 187, 258
 Norveç 138, 157, 215
 Novorossisk 85
 Nubar Paşa 69
 Obruk nahiyesi (Konya) 278
 Odesa 60, 78, 80, 82, 85, 124, 131, 137, 170, 174, 176, 184-185, 194, 199, 204, 213, 239, 241, 247-248; deniz hatları 124, 174
 Oghassi 287

Na

Ob

Oltenitza 198
 Oran 53-54
 Ordu 26, 60, 85, 159, 184, 211, 215-216, 221, 248, 351
 Ortodoks(lar) 130
 Osmanlı Bankası 110, 141, 317; baskını 289
 Osmanlı Posta ve Telgraf İdaresi 262-263, 271
 Osmanlı-Rus Harbi (1828-1829) 16, 20, 28
 Osmanlı Rus Harbi/93 Harbi (1877-1878) 78, 165, 182, 185, 207-208, 210-211, 274, 329
Pa P. Wilson & Sons Limited 157
 Palas, Pierre 37
 Palermo 115-116, 181
 Panhellenique Kumpanyası 156, 222, 234, 248, 250-252, 255
 Pantaleau Kumpanyası 137
 Pantaleon 122, 138, 359
 Papadopoulos 230
 Papayanni Company 149
 Papayanni Brothers (Liverpool) 181
 Papazoğlu 336
 Papeui Denizcilik Kumpanyası 137
 Paquet C. 149-150, 169-170, 184-186, 190-192, 217, 219-222, 224, 231-232, 246, 249-256
 Paris 80, 103-105, 157, 202, 221, 227-278, 299, 317, 337; [Antlaşması] 25
 Paris Posta Kongresi (1878 ve 1880) 264
 Paris Temyiz Mahkemesi 74
 Paris-İskenderiye 104
 Pasaport Nizamnamesi (1864, 1867) 282-283, 285
 Pasaroçça Anlaşması 196-197
 Patreler (armatör ailesi) 36
 Pavli, Dimitri 289
 Peninsular & Oriental (P&O) 19, 23, 38, 43, 45-46, 56, 63-64, 67-68, 73, 93, 95, 98-99, 101-102, 105-106, 175, 177, 179, 181, 213, 239, 262, 274, 347; modeli 45-47
 Perşembe Pazarı 295
 Perthuis (müdür) 317
 Peşte 31, 197
 Petaci Efendi (Galata Posta Müdürü) 265

Peyk-i Şevket (la Phocéén) 24, 348
 Pire 53, 57, 76, 80-81, 83-84, 115, 152, 162, 164, 180, 184, 208, 276, 278, 293, 321; adası 32
 Pirince Line 122, 126, 137
 Piyomente 202
 Plata 63
 Poçev, Pavlo 289
 Port Lagos 184
 Port Said 56, 80-81, 84, 100, 105, 115-116, 152, 318
 Portitza 195
 Porto 45
 Poti 217, 244; Tiflis hattı 44, 247
 Pravat 161
 Pravista 163
 Prusya 16, 202; prensi 69
 Rakka 121
 Raleigh, Walter 22
 Ralli ticaret evleri 242
 Rasathane-i Amire 265
 Ratchia 287
 Recanatti 230
 Rechi & Balchegni 122
 Regi des tabaks 230
 Regnault 342
 Rene, Caille 168-170
 Reni 198-199
 Reyer, F. A. 44
 Rıhtım şirketi/Société de Quais de Smyrne 148, 154, 281, 317
 Ricard, Jules 97, 104
 Rigo, G. 121-126, 284
 Rigo, M. 359
 Rio de Janeiro 63
 Rize 235
 Roboly, Mr. 159
 Rodos 49, 83-84, 94, 111, 112, 114-116, 129, 145, 152, 177, 303, 310
 Romanya 138, 182, 185, 187, 195, 208, 210, 329
 Romen(ler) 187, 190, 192, 195, 210; Kumpanyası 122, 138, 156-157, 187

Ra

Rossi, David 131-133
 Rossi, M. 306
 Rostand Kumpanyası 22-23, 38-39, 42, 46, 49, 51, 143, 176-177, 214, 237, 292-293
 Rostand, Albert 37-38, 41-42, 53
 Rostand, Alexis 34, 37
 Rostand, Bruno 37
 Rostandlar 36-39, 42, 144, 178
 Rotterdam 169
 Rouen 225
 Roux, Paul 342
 Royal Néerlandaise des Vapeurs du Levant 122, 181
 Rubattino Kumpanyası 101-102, 131, 138, 167, 210, 234, 259
 Rum(lar) 92, 110, 130, 147, 172, 181, 186, 190, 199, 229, 266-267, 271, 276, 289, 302, 351-352
 Rumeli 238, 291
 Rumeli ve Anadolu demiryolları 191
 Rus Buharlı Nakliyat Kumpanyası 85, 101, 117, 120, 122, 124-125, 131-132, 134, 146, 149, 181, 184, 199, 202, 204-205, 210, 213, 217, 220-222, 224, 238-239, 241, 248, 250, 252-254
 Rus(lar) 56, 102, 133, 139-140, 174, 186, 193, 199, 239, 244-245, 253, 260
 Rusçuk 196
 Russe C. 102
 Russo Danoise [Kumpanyası] 124, 283
 Rusya 16, 19, 56, 61, 84-85, 102, 110, 174, 194, 196-197, 202, 208, 210-211, 223, 229, 241, 257, 267, 280, 329, 339

Sa

Sait Paşa (Mısır Hidivi Muhammet Sait) 67, 70
 Salih Zeki Bey 265
 Salzani, Charles 149-150, 154-155, 159-160, 338, 359
 Samos Adası 83-84, 152
 Samsun 12, 59-60, 85, 115, 159, 184, 194, 211-236, 238, 257, 280, 284, 286, 320, 348, 351; deniz hatları 217, 221
 Sardunya 110, 174, 302
 Sarfati, Salaon J. 230
 Sarrafoglu 230

Savyona 138
 Saygon 63-64, 115
 Schilizzi, M.P.E. 242
 Seine Nehri 27
 Seine Ticaret Mahkemesi 74
 Selanik 12, 53, 77, 81, 84, 115, 137, 155, 160-172, 180, 184, 266, 275-276, 289-290, 323, 352; güzergâhları 53, 164-168, 179, 266
 Selim II 16
 Serez 161, 163
 Seyr-i Sefain İdaresi 24
 Seyşeller 79
 Shahoum, Mr. 158
 Sırp(lar) 195
 Sicilya 128, 151
 Sidi, Victor 230
 Silistre 196, 198
 Silkias, Homey 141
 Simon, F. 126
 Simon, M. Ernest 42, 294
 Singapur 63, 115
 Sinop 26, 60, 85, 184, 211, 213, 215, 226, 233, 238, 255, 351
 Siolericaulis (tedarikçi) 141
 Sirkeci 182
 Siros 32-34, 49, 112, 115-116, 143-144, 161, 164, 177, 184, 281; İskenderiye hattı 33-34
 Sivas 211, 216, 226-227
 Sivastopol 59, 145, 178
 Slav(lar) 195
 Societe Gozieas [Kumpanyası] 124, 283
 Société Ottomane de Construction et d'Exploitation du Port de Se Salonique 171
 Soiso, Constantin 130
 Sollet, Jules 342
 Soma 156
 Spadar, Alfred 156-157
 Spadora, M. 215, 223, 230-231
 Srilanka 63
 Ste Unie des Bateaux a Vapeur a Copenhague 187
 Struma Nehri 161

Suriçi 173
Suriye 44, 49, 60, 76, 81-82, 91, 96, 101-102, 107-109, 111-114, 119-125, 127-129, 131-132, 135, 140, 144-146, 149, 155, 172, 178, 184, 217, 222-223, 226, 238, 247-248, 257, 262, 281, 291, 293-294, 303, 309, 314, 318, 321, 353; Çıkartması (1860) 65, 346
Suriyeli(ler) 125-126, 284, 317
Süleyman I (Kanuni) 16, 196
Sünne (Soulina) 115, 184, 195-196, 199, 204, 208; Boğazı 328
Süveyş Kanal Kumpanyası 68, 70-73
Süveyş Kanalı 63, 67-69, 74, 76-77, 90, 99-100, 105, 114, 125, 245, 319-320
Süveyş karantina teşkilatı komisyonu 104
Şam 92, 109-111, 120-121
Şangay 64
Şerif Paşa 69
Şevki Efendi (polis) 269
Şura-yı Devlet 306

Ta

Tahmazyan 326
Tahran 235, 245
Talasokrasi 22
Talbot Steamship 157
Tanzimat Fermanı 322, 349
Tarsus 128, 130, 134, 139, 142, 301-303, 309
Taşucu 301
Tebriş 235
Telfelyan (tüccar) 186
Ternmüz monarşisi (1830-1848) 20
Tersane-i Amire 24, 179, 299, 310
Teselya 77, 161, 163, 184, 321
The Foreign Mail Companies 114
Ticaret Mahkemeleri 210, 323-327, 330, 349-350
Ticaret Meclisi 323
Ticaret Nezareti 310, 323, 325
Tiflis 235, 244, 247
Tire 155
Tokat 211, 226, 235
Tomas 281

Tophane 179, 182, 293
Torossian 336
Toskana 92, 110
Toulon 28-29 101
Trablus 49, 84, 94, 109, 111-112, 114-116, 120, 122, 128, 145, 152, 177, 189, 267, 285, 291, 303, 310; savaşı 189
Trablusgarb 59; karantinahanesi 101; Savaşı 231, 259
Trabzon 12, 59-60, 77, 80, 85, 115, 169, 174, 176-177, 180, 184, 194, 201, 212-215, 217, 235-260, 262, 280, 285-286, 288, 290, 292, 294, 320-321, 326, 328, 348, 352; güzergâhları 243-245, 247, 256-257, 259; Karma Ticaret Mahkemesi 326; Liman İdaresi 285
Trieste 31, 43-44, 90, 93, 95, 102, 137, 157, 161, 174, 198-199, 213, 219, 225-226, 248-249, 252; deniz hatları 34, 161, 174
Trinacria 164, 181
Trotter, Henry 148
Tulca 184, 195-196, 198, 203-206, 209, 329
Tuna 12, 19, 31, 44, 57, 60-61, 77-78, 83, 160, 174, 177, 180, 185, 191, 194, 247, 294, 321; aşığı-12, 23, 59, 62, 65, 195-212, 262, 329, 341, 346-347, 351; deltası 320
Tuna Buharlı Nakliyat Şirketi 19, 31, 161, 174, 197, 202, 204, 212-213
Tuna Fransız Kumpanyası (Compagnie Franco Danubienne) 202
Tuna Nehirler İdaresi 198
Tunus 53-54, 58, 60, 115
Türk-İtalyan Savaşı 192, 234
Türk-Yunan Savaşı (1897) 169, 275, 276
Tütün Rejisi 218, 279-281
Ubicini 323
Uluslararası Göçmen Komisyonu (İzmir) 158
Uluslararası Posta Birliği 265, 270, 353
Uluslararası Tuna Komisyonu 71, 202, 207, 329
Uncıyan 186
Unkapanı 182

Urfalı(lar) 290
Urla (Klazomen) Adası 153
Usul-i Muhakeme-i Ticarete Dair Nizamname 325
Uzakdoğu 63-64, 66-67, 69, 73, 76-77, 79, 81, 82,
90, 100-101, 103, 111, 116, 123, 153, 194, 240,
318-319, 335, 341-342, 346, 365
Ünye 26, 60, 85, 115, 211, 215, 221, 230, 233, 238,
286, 351

Va

Valery Kardeşler 36
Valery Kumpanyası 41, 47
Van 260
Varna 60, 145, 178, 237, 204, 294
Vati (Samos Adası) 83-84, 152 ayrıca bkz. Samos
adası
Vlasti (acente) 322
Venedik/ Venedikli(ler) 15, 22, 44, 167, 198
Victor, Saba 130
Vidin 196
Viga 45
Vilademir (asker) 276
Villeneuve, Marquis de 16
Viyana 31, 171, 195, 197, 266; Konferansı (1815) 17;
Posta Kongresi (1891) 264
Vona (Perşembe) 226

Wa

Washington Posta Kongresi (1897) 265
Wescot & Laurence 112, 149, 157

Ya

Yafa 49, 80-81, 84, 94, 111-112, 115-116, 120-122,
129, 132, 140, 145, 159, 177, 303, 310; vapur
hatları 112, 121-122
Yahudi(ler) 93, 147, 168, 172, 199, 205
Yakup (tedarikçi) 141
Yanko Makridi Efendi 264
Yatıkoglu (tedarikçi) 141
Yemen 231, 315
Yeni borsaz95
Yeni Camii 295
Yeni Kaledonya 23, 69, 79, 84
Yergöğü 196

Yokohama 64, 116
Yorgi (Kaptan) 322
Yorgi (Köprülü) 290
Yunan(lar) 32, 53-54, 122, 131, 134, 138, 146, 162,
164, 169-170, 175, 187-190, 205, 217, 234,
238, 240, 283; Adaları 60, 95, 146, 199, 208;
kolonisi 22; Kumpanyası 124, 131, 146, 156,
208, 222, 259, 286
Yunanistan 32, 37, 44, 110, 261, 278, 280
Yusuf Bey (Barselona Şehbenderi) 286
Yusuf Kava 313
Yusuf Matran Efendi (Beyrutlu) 109

Zelveian (tedarikçi) 141
Zeytun İsyanı 287, 288
Zihna 161, 163
Ziştovi 196

Ze

19. yüzyıla kadar deniz taşımacılığının temel aracı olan yelkenli gemiler, sanayi devrimiyle buharlı gemilere dönüşerek kapitalizmin vazgeçilmez uluslararası taşımacılık aracı haline geldiler. İlk olarak İngiltere ve Avusturya öncülüğünde devlet-özel sektör ortaklığında oluşturulan buharlı deniz taşımacılığı rekabetine Fransızlar, Fransız sömürgecilik tarihinde önemli bir rol oynayan Mesajeri Maritim Kumpanyasıyla katıldılar. 19. ve 20. yüzyıllarda Osmanlı coğrafyası ve dünyada yaşanan, büyük siyasi olaylara ve değişimlere sebebiyet veren, hatta devletlerin hükümlerine ya da tabi, sömüren ya da sömürülen olmalarında bir araç olarak hayati bir öneme sahip olan buharlı deniz nakliye şirketlerinin yapıları, faaliyetleri ve amaçlarının irdelenmesi, Avrupa egemenliğinin doğası ve yayılması üzerine doğru bir fikir verir. Bu bağlamda bu kitabın konusu Osmanlı sularındaki yabancı rekabetin ve Fransız sömürgeciliğinin kolları ve öncülü mahiyetinde olan Mesajeri Maritim Kumpanyasıdır. Çalışmanın ilk bölümünde şirketin kuruluş ve gelişim sürecinde iç organizasyonunda ve faaliyet alanında geçirmiş olduğu değişimler üzerinde durulmuştur. İkinci bölümde kumpanyanın İskenderiye, Beyrut, Mersin, İzmir, Selanik ve İstanbul gibi Doğu Akdeniz'in belli başlı önemli liman kentlerindeki faaliyetleri incelenmektedir. Üçüncü bölümde de kumpanyanın Aşağı Tuna (İbrail, Kalas), Samsun ve Trabzon gibi belli başlı Tuna ve Karadeniz liman kentlerindeki faaliyetleri ele alınmıştır. Kitabın son bölümünde ise "Zararlı

Neşriyat"ın Osmanlı Devleti'ne girişinde bir araç olarak MM Kumpanyasının rolü, Osmanlı sularında taşınan kaçak yolcu ve emtia gibi illegal taşımacılık faaliyetleri; şirketin stratejik noktalarda yaptığı inşaa faaliyetleri ve son olarak şirket buharlılarının maruz kaldığı kazalardan doğan anlaşmazlıkların Osmanlı Devleti'ndeki hukuksal gelişim süreci içinde çözümlenmesi, şirket misyoner ilişkisi, şirketin reklam ve pazarlama politikası ele alınmaya çalışılmıştır. **Süleyman Uygun Ordu Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü öğretim üyesi.**

AKADEMİK DÜNYA Dizisi



Kitapyayinevi

ISBN 978-605-105-152-9



₺ 32,-