

KARADENİZ SULARINDA FRANSIZ PAQUET VAPUR KUMpanyASI (1878-1914)

*Süleyman UYGUN**

ÖZ

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması ve Kırım Savaşı'yla Ruslara karşı elde edilen üstünlük başta Fransa ve İngiltere olmak üzere birçok Avrupalı devletin ilgisini Karadeniz liman kentleri üzerine yoğunlaştırdı. Özellikle Fransa'nın Kuzey Batı Afrika limanlarına yayılma süreciyle birlikte ortaya çıkan irili-ufaklı birçok özel vapur nakliyat şirketi zamanla uluslararası büyük vapur kumpanyalarına dönüşerek Fransa'nın deniz aşım ülkelerdeki kolları ve temsilcileri haline geldiler. Bunlardan biri olan Paquet Vapur Kumpanyası, Fransa ile Karadeniz liman kentleri arasında doğrudan bağlantı kurarak Fransız sermayesinin bölgeye yayılmasında ve gelişmesinde önemli rol oynadı. Bu bağlamda çalışma Paquet Kumpanyası'nın Karadeniz liman kentlerindeki faaliyetlerini incelemeyi amaçlamıştır.

Anahtar Sözcükler: Paquet Kumpanyası, Marsilya, Karadeniz, Deniz Nakliyatı.

FRENCH PAQUET STEAMSHIP COMPANY IN THE BLACK SEA WATERS (1878-1914)

ABSTRACT

The opening of Black Sea to the international trade and the superiority over the Russia after the Crimean war brought Black Sea Ports into the focus of many European states, being in the first place France and England. Especially, the large and small private marine transport companies that emerged with the expansion process of France to the North-West African ports were transformed into big Steamship companies and became the branches and representatives of France in overseas countries. One of these was French Paquet Steamship company that established a connection between the France and Black Sea ports directly and played an important role in the expansion and development of French capital. This study aimed at investigating the activities of French Paquet Steamship company in the Black Sea ports.

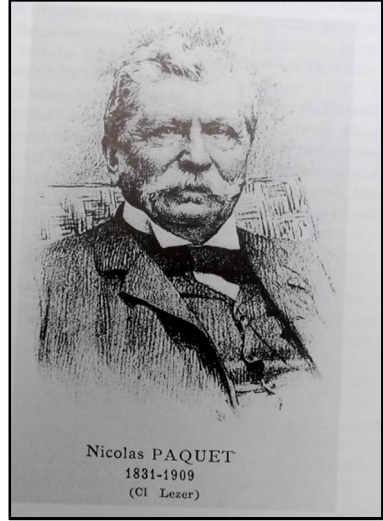
Keywords: Paquet Company, Marseille, Black Sea, Marine Transport.

* *Yrd. Doç. Dr.*, Ordu Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, ORDU. suygun27@hotmail.com

1-Giriş

Karadeniz'den Akdeniz'e, Aşağı Tuna'dan Kızıl Deniz ve Basra Körfezi'ne kadar uzayan geniş bir su havzası ve hinterlandına sahip olan Osmanlı İmparatorluğu böyle bir imkâna rağmen birçok alanda olduğu gibi sivil ve askeri denizcilik sahasında da Avrupalı devletlere göre bir hayli geri durumdaydı. Avrupalı devletler birçok alanda olduğu gibi bu alandaki boşluğu da önemli fırsatlara çevirmeyi bildiler. Buharlı gemi teknolojisinde başı çeken İngiltere ve Tuna havzası ile Adriyatik denizinin avantajlarından sonuna kadar istifade eden Avusturya, kurmuş oldukları buharlı deniz nakliyat kumpanyaları (İngiliz Peninsular & Oriental¹ ve Avusturya Lloyd²) sayesinde XIX. Yüzyılın ilk yarısında Doğu Akdeniz ticaretinde en fazla payı elde eden devletler haline geldiler. XVI. yüzyıldan itibaren elde etmiş olduğu imtiyazlar/kapitülasyonlar sayesinde Doğu Akdeniz ticaretinde üstün durumda olan Fransa, XIX. yüzyılın başında geçirdiği siyasi, sosyal ve ekonomik çalkantılar dolayısıyla buharlı deniz nakliyat şirketleri ve gemi teknolojisinde yeterince ilerleme sağlayamadıkları için üstünlüğü İngiltere ve Avusturya'ya kaptırdı.³

Birbiri ardına kurulan buharlı deniz nakliyat şirketleri Doğu Akdeniz ve dünyadaki geleneksel ticaretin seyrini değiştirdi. Buhar makinasının aynı zamanda sınai kapitalizm, kara ve demir-yollarına uyarlanması, şimdiye kadar görülmemiş bir rekabet ortamı meydana getirdi. Sadece siyasi kazançların fırsata dönüştüğü basit ticaret anlayışı, buhar teknolojisi-devlet-şirket ortaklıkları ve dış bağlantı ayağını oluşturan ekonomik anlaşmalar/imtiyazlar gibi çok yönlü karmaşık ilişkiler ağından beslenen pazar oluşturmaya yönelik reka-betçi bir ticaret anlayışına büründü. Öyle ki geçmişin geleneklerini/kapitülasyonların fırsatlarını ısrarla sürdürme peşinde olan “İyi şarap için reklama gereksinim yoktur!” atasözünden beslenen Fransız geleneksel ve devletçi ticaret anlayışı, sanayici-armatör-tüccar gibi liberal



¹ Peninsular & Oriental Kumpanyası hakkında bkz. David Howarth - Stephen Howarth, *The Story Of Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, Weidenfeld and Nicolson, London 1889, s. 13; Geraldine Edith Mitton, *The Peninsular and Oriental*, London 1913, s. 15.

² Lloyd Kumpanyası hakkında bkz. M. Emre Kılıçarslan, *Avusturya Lloyd Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun OMU, SBE, Samsun 2013; Guiseppe Stefani-Bruno Astori, *Il Lloyd Triestino Contributo Alla Storia Italiana della Navigazione Marittima*, Off. Graf. A. Mondadori, Verona 1938, s. 64-65 .

³ *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins Memoir et Documents Sur Le Commerce des Pays D'Europe*, Imprimerie Centrale de Napoleone, Paris 1850, s. 68-69.

müteşebbisler tarafından şiddetle tenkit edilmekteydi.⁴

Özellikle Cezayir'in Fransızlar tarafından işgali, Cezayir merkezli Marsilya-Kuzey Afrika liman kentleri arasında faaliyet gösteren irili-ufaklı birçok buharlı deniz nakliyat kumpanyasının ortaya çıkmasını sağlamış, bu da Fransız hükümetine karşı yapılan liberal baskıları daha da artırmıştı. Kısa mesafeli hatlar arasında faaliyet gösteren bu şirketlerin her biri gelecekte daha büyük sermayelere ve ortaklıklara dönüşerek uluslar arası büyük deniz nakliyat kumpanyalarına dönüşmüş ve Fransız ekonomisinin Akdeniz'den Karadeniz'e ve deniz aşırı ülkelere uzanan kolları haline dönüşmüşlerdir. Çalışmamıza konu olan Paquet Kumpanyası da Marsilya-Fas limanları arasında faaliyet göstermek amacıyla küçük komandit bir aile şirketi olarak kurulan daha sonra anonim hale dönüşerek faaliyet ağını Karadeniz limanlarına kadar genişleten önemli ve büyük uluslararası Fransız bir şirkettir.

2-Cezayir'den Fas'a Paquet Kumpanyası'nın Kuruluşu ve Gelişimi

Osmanlı-Rus harbinin (1828-1829) Osmanlı yenilgisi ile son bulduğu bir dönemde, Fransızların, ticari yönden son derece önemli haiz olan Cezayir'i (12 Haziran 1830) işgal etmesi⁵ ve bu bölgeyle düzenli bağlantı kurulmasına yönelik sorunların ortaya çıkması buharlı nakliyatına olan ihtiyacı hat safhaya ulaştırdı.⁶ Bu sorun devlet-şirket ortaklığından ya da hür teşebbüslü girişimlerden doğan vapur kumpanyaları sayesinde önemli oranda aşıldı. Öncelikle *La Compagnie Bazin*, (1842-1851) akabinde Mesajeri Maritim Kumpanyası'na (1853-1871) ait buharlılar Marsilya-Cezayir hattında düzenli bir şekilde seyrüsefer yaptılar. Cezayir'in ele geçirilmesi ve düzenli bağlantının sağlanması, Fransa'ya Fas'tan Tunus'a kadar uzanan Kuzey Batı Afrika ülkelerinin kapılarını açtı. Bunun Doğu Akdeniz ayağı ise Beyrut merkezli oldu. Birçok tüccar ve müteşebbis, düzenli oluşturulan bağlantı sayesinde Cezayir'e yerleşerek deneyim kazandılar ve Kuzey Afrika ülkelerinin ticari potansiyeline dair önemli bilgiler edindiler. Kuzey Afrika liman kentleri ile Fransız limanları arasında düzenli hat oluşturan önemli buharlı deniz nakliyat şirketlerinden *Nicolas Paquet & Cie* adlı kumpanyanın kurucusu Nicolas Paquet de bunlardan biriydi.

Ancervil bölgesinde ikâmet eden mütevazî bir şarap üreticisinin en büyük oğlu olan Nicolas Paquet, (8 Mart 1831-12 Kasım 1909) henüz 17

⁴ Paul Fesch, *Abdulhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, Çev. Erol Üyepazarcı, İstanbul 1999, s. 499-500.

⁵ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, V., Ankara 1983, s. 125.

⁶ Pierre Guiral, *Marseille et Algerie 1830-1841*, Editions Ophrys, Gap 1957, s. 123-124; Jean-Jacques Antier, *Les Premiers Paquebots a Vapeur, Bertrand de Quenetaïn*, Saint Malo 1995, s. 127-128.

yaşındayken taşı-macılık sektörüne girdi.⁷ Denizcilik alanında en büyük deneyimini *Caussate & Vautier* adlı şirket sayesinde elde etti. 1852'de adı geçen şirket tarafından Cezayir'e gönderildi ve 1855 yılına kadar yurt dışı deneyimini kazandı.⁸ Vautier'in şirketinde kazandığı tecrübeden sonra kendi şirketini kurmaya karar verdi. Şirket; armatör, gemi donatıcısı ve tüccar gibi birçok mesleği olan Nicolas Paquet'nin öncülüğünde 1 Ocak 1860'ta "*Compagnie de Navigation Nicolas Paquet Ainé & Cie*" adıyla Marsilya merkezli olarak kuruldu. Bu komandit şirket deniz nakliyat şirketinden ziyade deniz ve demiryolu şirketleri aracılığıyla getirilen ürünlerin alım satımı ve gemi kiralanması gibi işlerle iştigal eden çok yönlü bir yapıya sahipti. Şirketin sermayesi 75.000 franktı. Aynı zamanda Antoine Vautier ve Charles Paille adlı iki ortağı bulunmaktaydı.⁹

1860 yılında Fas Şerifi ve İspanya arasında savaş çanları çalmaya başladığında İspanyol hükümeti Faslılara karşı hızlı, etkili bir darbe vurarak basit bir savaş kazanmak için donanmasına buharlı gemiler kiralamak düşüncesindeydi. Nicolas Paquet İspanyollarla başarılı bir sözleşme imzalarak bu durumu fırsata dönüştürdü ve Marsilya'daki birkaç buharlı gemiyi İspanyol hükümetine kiraladı. Aynı zamanda General Maritim Kumpanyası'ndan *La Languedoc* adlı vapuru aylık 35.000 frank bedelle İspanyol hükümetine kiraladı. Bu işten elde ettiği gelirle 12 Aralık 1862'de 75.000 Frank bedelle *La Languedoc*'u satın aldı. Budan sonra Nicolas ilgisini Fas'a çevirdi ve direk bir hat açılmasına yönelik çalışmalar yaptı. Bu esnada Cezayir'in ele geçirilmesi üzerinden 30 yıl geçmiş olmasına rağmen yan komşusu Fas halen içe kapanık bir ekonomiye sahipti ve Fransız sermayedarlar tarafından pek fazla bilinmiyordu.¹⁰ Buradaki ticaret erbabıyla ilişkiye giren yeni armatörler Fas'ın Fransız ekonomisi için ilgi çekici bir alan haline gelebileceği düşüncesindeydiler.¹¹ Faslı ticaret erbabı ekseriyetle

⁷ Dunkerque'e giderek dönemin önde gelen kara posta taşımacılık şirketi Mesajeri Nasyonal Kumpanyası'nda çalışma fırsatı buldu. 1851 yılının sonunda henüz 20 yaşındayken Marsilya'ya geçerek sonradan *Compagnie Generale Transatlantique* adıyla önemli bir deniz nakliyat şirketine dönüşecek olan kumpanyanın çekirdeğini oluşturan *Caussate & Vautier* adlı Belçikalı şirkette staj yaptı . Pierre Guiral-Felix Reynaud, *Les Marseillais dans l'Histoire*, Privat 1988, s. 190. Nicolas Paquet aynı zamanda ilerleyen zamanlarda Marsilya Ticaret Odası üyeliği ve başkanlığı, aynı zamanda Fransız Bankası yöneticiliği de yaptı. Notes et Souvenir l'Ancienne Principauté de Dombes et la Famille Cachet de Montézan, Société Anonyme de l'Imprimerie, Marseille 1895, S. 14.

⁸ 1855'te Marsilya'ya döndükten bir süre sonra 1857'de *Caussate & Vautier* şirketinde üst düzey sorumlu oldu, 1859'da ise şirketin tüm sorumluluğu ona verildi. Bernard Bernadac-Pierre Gallocher, *Histoire de la Compagnie de Navigation Paquet*, Marseille 1985, s. 13-15.

⁹ Bernadac-Gallocher, *Navigation Paquet*, s. 14-15.

¹⁰ Gabrielle Castellari, *La Belle Histoire de Marseille*, Ecole Technique Don Bosco 1968, s. 333.

¹¹ Paul Bois, *Histoire du Commerce et de l'Industrie de Marseille XIX-XXe.Siecle, Armements Marseilles Compagnies de Navigation et Navires a Vapeur (1831-1988)*, Achevé d'Imprimer Marseille 1988, s. 115.

Yahudi ya da Müslümanlardan oluşmaktaydı. *La Compagnie Bazin et Leon* 1854'ten beri zaman zaman Fas'a uğramaktaydı. Bu şirketin Fas'a uğramasında Mekke'ye giden Müslüman hacıların taşınması önemli bir rol oynamaktaydı. Fas limanları ile bağlantı kuran diğer bir Fransız nakliyat şirketi de *La Compagnie Phocéenne d'Armement Maritim* idi.¹²

Nicolas, Fas'a dair yeteri kadar araştırma yaptıktan sonra 1863 başında *La Languedoc*¹³'u kaptan Abeille komutasında ilk seferini yapmak üzere Fas'a gönderdi. Ancak Fas sahillerine düzenli olarak sefer yapmak pratikte kolay olmadı. Hareket saatleri ve seferlerin düzenli olabilmesi için tek vapur yetersiz kaldığından yeni bir vapura ihtiyaç vardı. Languedoc'un sefere başlamasından üç ay sonra 6 Mayıs 1863'te, V.F. Gustiniani adında İstanbullu bir Türk armatör hesabına üretilen vapurun tesliminde sorun yaşandığı için Marsilya'ya getirilmiş ve burada satılığa çıkarılmıştı. Bu gemi Fas hattı için ideal boyutta ve özellikteydi.¹⁴ *Astrologer* adlı İngiliz vapuru Nicolas tarafından satın alınarak, *Maroc* adıyla Fas hattına sefere konuldu.

Tecrübeli bir Fas taciri, Nicolas Paquet'e düzenli olarak navlun bulabilmesi için Faslı tacirleri şirketine ortak etmesini tavsiye etti. Fas tüccarı yavaşlık hususunda Paquet Kumpanyası'ndan pek memnun değildi, ancak böyle bir teşebbüs, tüccarın bu şirkete güven duymasını sağlayacağından vapur kısa sürede navlun bulabilirdi. Bu amaçla şirket hissedarlığına Faslı tacirler de dahil edildi. Şirketin sermayesi 365.000 Franka yükseltildi. Aynı zamanda ilgi çekici olması için şirketin adı 3 Haziran 1863'te "*Compagnie de Navigation Marocaine Nicolas Paquet & Cie*"ye dönüştürüldü.¹⁵

Nicolas'ın aldığı bu tedbir kısa sürede başarısını gösterdi. Fas tüccarın hissedarlığı sayesinde Paquet Kumpanyası; Lavison, Larache, Rabat ve Safi gibi yükleme indirme işlemlerinin çok zor yapıldığı Fas limanlarında rakip kumpanyaların 2 haftada bulduğu navlunu 3 gün içerisinde temin edebiliyordu. Bu, *Le Maroc* ve *Le Languedoc*'un daha hızlı ve düzenli seferler yapması anlamına geliyordu. Kumpanya vapurları her ayın 7'si ve 22'sinde Marsilya'dan hareketle Larache-Rabat-Casablanca-Mazagan-Safi ve Mogadora limanlarına düzenli olarak işlemekteydi.¹⁶ Paquet Kumpanyası'nın bu derece hızlı navlun bulması sayesinde şirket filosuna yeni buharlılar dahil edildi. 1857'de Glasgow'da üretilmiş olan *Cadiz* adındaki vapur Paquet tarafından satın alınarak şirket filosuna dahil edildi. 1864'e gelindiğinde şirketin

¹² Bernadac-Gallocher, *Navigation Paquet*, s. 15.

¹³ 7, 67 metre eninde, 52,20 metre uzunluğunda, 444 tonluk bu vapur 320 beygir gücünde yandan çarklı bir vapur iken uskurluya dönüştürülmüş ve hızı artırılmıştı. Bernadac-Gallocher, *Navigation Paquet*, s. 19.

¹⁴ 7,62 metre eninde, 54,90 metre uzunluğunda 552 tonluk sonradan uskurlu hale getirilmiş olan bu vapurun hızı 11 Knots idi. Bernadac-Gallocher, *Navigation Paquet*, s. 20.

¹⁵ Bernadac-Gallocher, *Navigation Paquet*, s. 19-20.

¹⁶ Bois, *Armements Marseilles Compagnies de Navigation et Navires a Vapeur*, s. 115; *Atlas P.L.M. Le Maroc via Marseille*, Published By J. Barreau, Paris 1920, s. 2.

sermayesi 400.000 franga yükseldi.¹⁷

Kumpanyanın her biri servet değerinde olan vapurlarının her hangi bir kazaya ya da kayba uğraması demek, birçok tüccar hissedarı olan şirketin navlun kaybı ve iflası demektir. Bu nedenle şirket gemilerinin tamamı sigortalandı. Paquet'in bu öngörülü yaklaşımı şirket vapurlarının düzenli işlemesi ve şirketin geleceğini güvence altına alması onun haklılığını ortaya çıkardı. 1864 Aralık ayında Cadiz yoğun bir fırtınadan dolayı delindi ve kuma oturdu. Tahlisiye hizmetleri, kurtarma çalışmaları dönemin şartlarında çok meşakkatli ve uzun zaman alıyordu. Kumpanya seferlerin aksamaması için *Generale Transatlantique* kumpanyasından 692 ton kapasiteli *Danube* ve 610 ton kapasiteli *Marie-Stuart* adlı vapurları kiraladı. Nicolas Paquet, bundan iki yıl sonra 1866'da, Mısır Hıdivi Said'in güvenini kazanarak Kızıldeniz'de *Mecidiye Kumpanyası* gibi önemli bir şirketin başına geçen Marsilyalı armatör Eduard Dervieu'dan iki vapur satın almak için teşebbüste bulundu. Aslında bu iki vapur 1857'de Mısır Hıdivi adına üretilmişti. 1864'te E. Dervieu tarafından Süveyş'te işletilmek üzere alındı.¹⁸ Paquet tarafından satın alınan iki vapur da uskurlu olup demirdendi ve Said 641 ton, Timsah ise 630 ton taşıma kapasiteliydi. *Said* =Montfallout'ya dönüştü, diğeri ise *Timsah* adıyla kaldı.

Paquet Kumpanyası'nın düzenli olarak işlemesi sayesinde Marsilyalı ve Faslı tüccarlar arasındaki ilişkiler daha da gelişti. Fransız ekonomisinin Fas'a nüfuz etmesinde Paquet Kumpanyası hayati bir rol oynadı.¹⁹ Marsilya'dan Fas limanlarına şeker, sabun, tabak, mum gibi işlenmiş ürünler ithal edilirken, Fas limanlarından yün, deri, yağ, arpa, buğday gibi ürünler ihraç ediliyordu. Özellikle yün ticaretinin arttığı üç aylık dönemde çok fazla vapur Fas sahillerine uğramaktaydı. Paquet Kumpanyası 1868'e gelindiğinde daha fazla navlun bulabilmek amacıyla mevcut hatlarını Cebelitarık ve Kanarya adalarına kadar uzattı.²⁰ Şirketin faaliyet ağının sürekli genişlemesi yeni vapurlara olan ihtiyacı artırmaktaydı. Bu amaçla 1867 ve 1868 sonunda biri İngiliz şantiyesi Scot & Cie de Greenock'a diğeri Glasgow'daki Chantiers John Elder & Cie

¹⁷ Roland Caty-Ellane Richard, *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille XIX-XXe. Siecle, Armateurs Marseillais au XIXe. Siecle*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, Marseille 1986, s. 32-47.

¹⁸ David S. Landes, *Bankers and Pasha, International Finance and Economic Imperialism in Egypte*, Cambridge, Harvard University Press 1958, s. 227; Edouard Dervieu aynı zamanda, bir dönem Fransız Mesajeri Maritim Kumpanyası acenteliği de yaptı. *AFL. 1997 002 4389, Rapport Général de Service de Alexandrie, Exercice 1880-1883, Chapitre 1, Personnel; Süleyman Uygun, Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Kumpanyası (1851-1914)*, İstanbul 2015.

¹⁹ Pierre Guillen, "Les Milieux d'Affaires Français et le Maroc a l'Aube du XXe. Siecle, La Fondation de la Compagnie Marocaine", *Revue Historique*, T. 229, Fasc. 2 (1963), s. 414. (s. 397-422).

²⁰ Roland Caty-Ellane Richard, *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille XIX-XXe. Siecle, Armateurs Marseillais au XIXe. Siecle*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, Marseille 1986, s. 29.

adlı şirkete sipariş edildi. *Souerah* adındaki ilk vapur *compund* adında yeni nesil motora ve modern teknik ekipmanlara sahipti. Kömürü çok ekonomik kullanıyordu, yakıt hacmi daha az yer kapladığından daha fazla emtia taşınmasına olanak sağlıyordu. Böyle bir motor Marsilya'da bir ilkti. Marsilya'da bu tarihe kadar böyle yüksek tonajlı bir gemi görülmemiştir. Geleneksel Paquet Kumpanyası, Marsilya'da gemi teknolojisinde ilerlemenin öncüsü oldu.²¹

Verité adındaki diğer vapur ise benzer motora ve tekneye sahip olup tonajı ve hacmi daha büyüktü. Vapurların ilki 1868 sonunda diğeri ise Fransa-Prusya (1870-1871) savaşıdan dolayı ancak 1871'de teslim edilebildi. Hızla büyüyen şirketin sermayesi 600.000 Franga yükseldi.

Bu alımlarla Paquet filosu istenilen seviyeye ulaşmışken 1871'de yaşlı *Maroc* vapuru Fas sahilinde suya gömüldü. Yerine hızlı bir şekilde *Meuse* adındaki *compund* motorlu vapur, Seyne'de bulunan Forges şantiyesine sipariş edildi. 1872'de Fas hattına servise konuldu. Bir yıl sonra modern motor ve teknik ekipmana sahip *Meurthe*²² adındaki büyük kargo vapuru Glasgow'daki John Elder şantiyesine sipariş edildi. 1875'e gelindiğinde Paquet Kumpanyası filosu 5.900 ton taşıma kapasitesinde, 6 ünite büyük vapura sahipti. Bu sayede 1876'da Paquet Kumpanyası'na ait vapurlar haftada üç defa Fas limanlarına sefer düzenlemekteydiler.²³

Paquet Kumpanyası'nın faaliyet ağı genellikle kısa mesafeli hatlar üzerine inşa edilmişti. En uzun hattı Kanarya Adasından ibaretti. Halbuki filosundaki gemiler uzun hatlara da sefer yapabilecek kapasiteye sahipti. Bu gemilerden maksimum düzeyde kâr sağlamak ve faaliyet ağını daha da uzak çevrelere taşıyabilmek için Nicolas Paquet, arayışlara girişti. İlk olarak Marsilya-Catania-Messina-Palermo ve dönüş olarak Napoli ve Cenova'ya uğranılan bir hatta sefer yapmakta olan *l'Armement Marseillais Fabre* Kumpanyasıyla varılan anlaşmaya göre boşta kalan vapurlar adı geçen hatta sefere konulacaktı. *Le Verité*'nin 25 Ağustosta, *Le Meurthe*'nin 22 Eylül'de bu hatta sefer yapması kararlaştırıldı. Bunun haricinde *Les Vosges* adlı vapur Dakar'a bir deneme seferi yapması için gönderildi ve Oran, Mogador ve Tenerife'den bol miktarda navlunla döndü. Daha sonra *L'Armement* adlı vapur Senegal'e deneme seferine gönderildi ancak bölgenin ticari potansiyelinin pek yüksek olmadığı anlaşıldığından bu hat pek ciddiye alınmadı.

Uzun zamandan beri Paquet vapurları yılda bir defa Faslı hacıları Port-Said ve Cidde üzerinden Kızıldeniz üzerinden Mekke Limanına taşıyordu.²⁴

²¹ Bernadac-Gallocher, *Navigation Paquet*, s. 22.

²² 1873'te Glasgow'daki Chantier John Elder'e sipariş edildi. Demirden büyük bir kargo gemisiydi. 1152 brüt ton, 73,35 metre uzunluk, 8,77 metre genişlik ve 6,86 metre derinlik kabini 28 yolcu alabiliyordu. Ancak hızı 8,5 knots idi.

²³ Bernadac-Gallocher, *Navigation Paquet*, s. 27.

²⁴ Dominique Barjot, *Les Patrons du Second Empire: Marseille*, Picard, Paris 1999, s. 216.

Bu seferlerinden dönerken deneyimli kaptanlar Levant limanlarının hareketliliğine dair raporlar tutuyorlardı. Ancak Levant limanları diğer deniz nakliyat kumpanyaları tarafından çoktan keşfedilmişti. Özellikle Fransız Mesajeri Maritim, Avusturya Lloyd, İngiliz ve Rus Kumpanyaları'na ait buharlılar çok sık ve düzenli olarak bu limanlara uğramakta olduğundan pek fazla keşfedilmemiş yeni limanlara ihtiyaç vardı.

3-Paquet Kumpanyası'nın Karadeniz'e Açılması

Levant limanlarındaki yoğun gemi trafiğine karşın Karadeniz limanları o kadar ticari hareketliliğe sahip değildi. Üstelik konsololar raporlarında Fransız vapur kumpanyalarının Karadeniz'e hatlarını uzatmaları için birçok araştırma yapmış ve onları teşvik etmiştir. Trabzon Konsolosu Clairambault, henüz 1846'da İstanbul Fransız elçisine gönderdiği raporunda, bölgede tütün, buğday, mısır, arpa ve sair ürünlerin çok miktarda yetiştiğini, üretimin ihracat yapılacak kadar önemli miktarda olduğunu, pek çok kez Rostand Vapur Şirketi'nin buharlı gemilerinin Karadeniz seferleri için teşebbüste bulunduğunu belirtmekteydi.²⁵ Yine Mesajeri Maritim Kumpanyası yönetiminin bölgeye dair 1857'de tanzim ettiği raporda, "*İstanbul-Trabzon hattının kendine özgü, dikkate değer bir oranda emtia trafiği olduğu, ayrıca bu hat üzerinde bolca gıda ürünlerinin bulunduğu, aynı zamanda bölge halkının seyahatlerini neredeyse tamamen deniz yoluyla gerçekleştirdiğinden çok fazla yolcu trafiğinin bulunduğu...*"²⁶ bildirilmektedir.

Batum ve Poti limanlarına kadar uzayan bir hatta hiçbir Fransız bandıralı şirket seyrüseferde bulunmuyordu. Dolayısıyla Paquet Kumpanyası'nın yönünü Karadeniz'e çevrilerek burada yeni bir hat açması hem şirket çıkarları hem de Fransız tüccarı açısından kaçırılmayacak bir fırsat olarak görüldü. Üstelik Karadeniz liman kentlerinin çoğunda birçok işletmenin imtiyazı Fransız müteşebbislere verilmişti. *Memalik-i Mahrusa Fenerler İdaresi* (Generale de Phares de l'Empire Ottoman),²⁷ Bakü petroleri imtiyazı²⁸ bir Fransız şirkete verilmiş ve bu şirket tarafından işletilmektedir. Fenerler idaresi Mesajeri Maritim Kumpanyası eski kaptanlarından Mauris Michel tarafından işletildiğinden İdare, bilhassa Fransız şirketlere ait buharlılara olabildiğince avantaj sunmakta ve kolaylık göstermekteydi.²⁹ Paquet Kumpanyası hakkında

²⁵ Özgür Yılmaz, "Samsun'da Fransız Konsolosluğu'nun Kurulması ve Fransız Arşiv Belgelerine Göre Şehrin Durumu", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, Yıl: 8, S: 16, Bahar 2014, s. 69-70.

²⁶ AFL. (*Archives de l'Association French Lines*), 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1857*, s. 12.

²⁷ 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.

²⁸ Fesch, *Abdulhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, s. 580-583.

²⁹ İngiliz vapur nakliyat şirketleri haricinde Fransız şirketler ve Avusturya Lloyd ve Rus Kumpanyası da bu indirimli tarifeden istifade etmekteydi. Fenerler idaresinin bu ayrıcalıklı uygulaması İngilizlerin tepkisini çekmiş ve diplomatik soruna dahi sebebiyet vermiştir.

monografik bir çalışma yapan Bernard Bernadac eserinde “*Karadeniz sahilleri de dahil tüm Osmanlı Deniz Fenerleri İdaresi (des Phares et Balises de l’Empire Ottoman) imtiyazı Mişel Paşa denilen Jean Baptiste Michel’e verildi. İdarenin yaptırdığı deniz fenerleri sayesinde gemiler uyarılara göre kolaylıkla seyrediyordu. Bu şans Fas sahilleri için geçerli değildi.*” demektedir.³⁰ Bunun yanında Bakü petroleri işletme imtiyazının Fransız şirkette bulunması ve Batum-Bakü arası demiryolunun tamamlanması, çok miktarda petrol navlunu demektir. Yalnızca Batum’a kadar bir hattın açılması bile şirketin giderlerini rahatlıkla karşılayabilirdi.

Nicolas Paquet, 1874’te Karadeniz limanlarına dair uzun bir hattın açılmasına yönelik planlar yapmaktaydı. Karadeniz’e ilk deneme seferini gerçekleştirmek üzere 1874’te *Meuse* adlı vapur gönderildi ve başarıyla seferini yaparak geri döndü.³¹ Kaptanın heyecanı 1863’te Fas limanlarından dönen *Languedoc* kaptanının heyecanını aratmıyordu. Nicolas Paquet, *Meuse* gibi 3 adet yüksek tonajlı vapur inşa ettirilirse yüksek gelirli ve önemli bir hat açabileceklerini belirtti. Paquet Kumpanyası Mesajeri Maritim Kumpanyası gibi Fransız hükümetinin denetiminde bir şirket olmadığından Anadolu sahillerinden Poti ve Batum’a kadar istediği yerde zaman sınırlaması olmadan tamamen ticari ihtiyaçlara göre bekleme olanağına sahipti. Bekleme tercihi de gemi kaptanlarının inisiyatifine bırakılmıştı. Ancak bir an önce kaptanların istediği şekilde Karadeniz sularına uygun bir filo oluşturulmalıydı. Mevcut vapurlar bu görev için yeterli yapıda değildi. Bu amaçla La Seyne’deki Forges tersanesine, Karadeniz’in zor şartlarına elverişli bir dizi vapur siparişinde bulunuldu. Bu vapurlar hem kargo hem de posta gemisi modelinde tasarlanacak ve çok miktarda emtia ve güverte yolcusu taşıma kapasitesine sahip olacaktı. Ortalama tonajları ise 2.500 ton olarak belirlendi. Şirket merkezinde Karadeniz hattına yönelik kararlar alındığı sırada daha önce Fas örneğinde olduğu gibi isim değişikliğine gidilmesine yönelik karar alındı. Faslı hissedarların dahil edilmesiyle şirketin adına *Maroc* ibaresi eklendiği gibi, şimdide Ermenilerin adı eklendi. Arttırılan şirket sermayesinde hissedarlar

Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues, Commercial No 1 (1897) Printed For Her Majesty’s Stationery Office, London 1897, s. 4.

³⁰ Bernadac-Gallocher, *Navigation Paquet*, s. 52.

³¹ Bu konu hakkında bilgi veren kaynakların çoğu 1874 yılını Karadeniz hattının açıldığı yıl olarak vermektedir. Bois, *Armements Marseilles Compagnies de Navigation et Navires a Vapeur*, s. 116; Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003, s. 130. Şirket hakkında Monografik tarzda bir çalışma olan Bernadac-Gallocher yazdığı eserde bu tarih 1878 olarak verilmektedir. Bernadac-Gallocher, *Navigation Paquet*, s. 30-31. Aslında Karadeniz hattı her ne kadar 1874’te açılrsa da bu hatta düzenli işleyecek bir filonun oluşabilmesi ancak 1878’e denk düşmektedir. Bunun yanında 93 Harbi de Karadeniz’in güvenliğini tehdit ettiği için 1878-79’da düzenli seferlerin başlaması daha gerçekçi görülmektedir. Aynı zamanda Mesajeri Trabzon acentesi ve salnameler de aynı tarihi referans vermektedir. AFL. 1997 002 4487, *Raport General de Service de Trebizonde*, Exercice 1880 Chapitre 4, Trafic.

arasında Ermeni tüccarların olup olmadığını bilemiyoruz. Ancak Fas örneğinde olduğu gibi Şirketin daha sağlam bir zeminde faaliyet göstermek için hissedarlarına Osmanlı ticaretinde önemli bir zümreyi teşkil eden Ermeni tüccarı da dahil etmesi yüksek ihtimaldir. Karadeniz hattına ilk başarılı sefer yapıldığında şirket sermayesi bir anda 3.000.000 franga yükseldi. 1874'te şirketin adı N. Paquet Ermeni ve Fas Nakliyat Kumpanyası'na (*Compagnie de Navigation Marocaine et Arménienne N. Paquet & Cie*) dönüştü.³²

Paquet yönetiminin dahilde Karadeniz hattının açılmasına yönelik teşebbüslerde bulunduğu bir sırada hariçte Karadeniz ticaretini etkileyen 93 Harbi (1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi) gibi istenilmeyen bir hadise meydana geldi. Bu durum şirketin 1874'te resmen açtığı Karadeniz hattının ancak 1878 sonrasında eyleme dönüşmesine fırsat verdi. Zaten Karadeniz hattında seyretmek üzere sipariş edilen 6 geminin yapımına da 1878'de başlandı. Fas/Maroc adı verilen vapurda olduğu gibi inşa edilen ilk vapura da sembolik olarak Ermenistan/*Armenie* adı verildi. Eni 10,80 metre, uzunluğu 90,32 metre, bürüt taşıma kapasitesi 2.129 ton olan *Armenie* 12,50 knots hıza ulaşıyor ve 56 kabin yolcusu taşıyabiliyordu. *Armenie* Marsilya limanındaki en büyük vapur olarak ilk Karadeniz seferine 21 Haziran 1879'da başladı. Diğer vapurlar da *Armenie* ile benzer özelliklerdedi. Serinin diğer halkaları olan *Le Georgie I*, *Anatolie*, *Mingrellie*, *Le Georgie II*, *Circassie* adlı yüksek tonajlı kargo-posta gemileri 1890 yılına kadar inşa edildiler.³³

Şirketin Karadeniz hattı her 14 günde bir Marsilya'dan hareketle Çanakkale-İstanbul-Samsun-Giresun-Trabzon ve Batum olarak belirlendi. 1880'de bu hat Novorossiysk'e kadar uzatıldı. Navlun durumuna göre İzmir, Selanik, Sinop, İnebolu, Ünye, Fatsa, Ordu limanlarına da uğranılabilecekti. Bazen tahıl yüklemek için Azak Denizi'ndeki muhtelif limanlara da uğrayabilmelerine dair kaptanlara yetki verildi. Paquet Kumpanyası'nın Karadeniz'de düzenli seferlere başlaması Babıali yönetimi tarafından memnuniyetle karşılandı. Babıali tarafından 2 Ağustos 1888'de bizzat şirketin kurucusuna "*hidamet-i vakıalarından bahşla mösyö Paquet'e dördüncü rütbeden Osmanlı mecidi nişanı...*"³⁴ takdim edildi.

Karadeniz limanlarına gönderilen navlun genellikle Marsilya rafinerilerinde bolca üretilen şeker ve çimentodan ibaretti. Marsilya'dan yüklenen bu emtia çoğu zaman İran'a kadar uzanan noktalardan gelen kervanların bekledikleri Poti limanında indirilirdi. Bu yol Süveyş Kanalı'ndan geçilerek İran Körfezi'ne kadar giden yoldan daha kısa mesafedeydi. Şirket vapurları

³² Şirketin adı 1909 yılında ise *Compagnie de Navigation Paquet* olarak tekrar sadeleştirildi. 1960'ta *Compagnie Française de Navigation*, 1864'te *Nouvelle Compagnie de Paquebots*, 1970'te ise *Compagnie des Croisieres Paquet*'ye dönüştü. Bois, *Armements Marseilles Compagnies de Navigation et Navires a Vapeur*, s. 115.

³³ Bois, *Armements Marseilles Compagnies de Navigation et Navires a Vapeur*, s. 118-122.

³⁴ BOA. İHR. 312/19900, 2 Ağustos 1888.

dönüşte birçok iskeleden aldığı hububat, Poti ve daha çok Batum'dan alınan petrolden ibaretti. Petrol, Giresun ve havalisinde imal edilen 250 litrelik ahşap varillere yüklenerek Marsilya'daki ilk petrol rafineri istasyonuna nakledilirdi. Nicola'nın kardeşi Paul Reggio şirket buharlılarının taşıdığı bu petrol varilleri hakkında; "*Tehlikeli şartlarda dönemin tankeri rolü üstlenmiş olan Paquet vapurları neyse ki sonuçları felaketle son bulan hiçbir olumsuz vakıyla karşılaşmadılar*"³⁵ demektedir.

Fransız hükümetinin Mesajeri Maritim Kumpanası'nın Karadeniz hattından sübvansiyonu kaldırması ve bu hattaki seferini 15 günde bire çekmesi³⁶ dolayısıyla Paquet kumpanyası özellikle 80'li yıllarda daha fazla rekabet etmeye başladı ve bunun meyvesini fazlasıyla gördü. Kumpanya bu başarısını bitmek bilmeyen karantinalar, Türk-Yunan savaşı, Fransız-Romen gümrük anlaşmazlığına rağmen devam ettirdi.

a-Paquet Kumpanyası'nın Petrol Durağı Batum Limanı

Paquet Kumpanyası'nın Batum limanına uğramaya başladığı tarihlerde limanın kaderi tartışılmaktaydı. Trabzon ve Samsun gibi liman kentlerinin doğal uzantısı ve birçok yönüyle benzer bir yapıda olan bu liman 1878'den itibaren Osmanlı Devleti'nin elinden çıkarak Rus egemenliği altında uluslararası serbest bir liman olarak ilan edildi. 1886'dan itibaren ise tamamen Rusların yönetim ve denetimi altına girdi. Fransızlar bu limanın Osmanlı Devleti'nde kalmasından yana bir politika izleseler de Fransız şirketlerin çıkarları doğrultusunda reel politik ve ekonomik şartlar gereği Rusların bu teşebbüsüne sessiz kaldılar.³⁷

Hedefi daha ziyade petrol nakliyatı olan Paquet Kumpanyası için oldukça ehemmiyete sahip Batum limanı şirket buharlılarının ana uğrak noktasıydı. Ayrıca yukarıda belirtildiği üzere Bakü petroleri işletmeciliği de bir Fransız şirkete ihale edilmişti. Bölgenin başlıca ihraç ürünü olan petrol üzerine kumpanyalar arasında sıkı rekabet vardı. Yelkenli gemilerle taşınan petrol daha çok küçük kasalar/sandıklar içerisinde genellikle Anadolu, Mısır ve Avusturya gibi yakın bölgelere aydınlatma gibi daha çok sanayi dışı ihtiyacı karşılamak amacıyla ihraç edilirdi. Bu nedenle yelkenliler rekabette pek etkili olmuyordu. Buharlılar ise petrolü varil ve petrol tanklarıyla endüstriyel işletmelerin ihtiyacını karşılamak amacıyla ihraç etmekte olduklarından daha avantajlıydılar. Bir gemi tankı 1.954.000 kilogram petrol taşıma kapasitesine sahipti. Yunan Papayanni Kumpanyası sadece petrol taşıyabilmek için

³⁵ Bernadac-Gallocher, *Navigation Paquet*, s. 32.

³⁶ 1876'dan itibaren Fransız hükümeti tarafından Mesajeri Maritim Kumpanyası'na verilen sübvansiyon kaldırıldı. *Journal Officiel*, 8 Aout 1875, Seance du 23 Juillet 1875, s. 6522; *Journal Officiel*, 8 Juillet 1887, Assemblée Nationale, seance du 1 Juillet 1886.

³⁷ İlhan Ekinci, "Karadeniz'de Bir Serbest Liman Denemesi Batum (1878-1886)", *Karadeniz Araştırmaları*, S: 14, Yaz 2007, s. 68-73.

büyük bir petrol tankı olan yüksek tonajlı vapur satın almıştı. George Russel Kumpanyası da İngiliz limanlarına petrol taşımada önemli bir rakipti.³⁸ Rus Kumpanyası'nın seferleri Poti, Sohum-Kale, Anapa, Novorossiysk, Kerç, Azak Denizi, Sivastopol ve Odesa limanlarından ibaret olduğu için Paquet Kumpanyası'nın faaliyet gösterdiği hatta önemli bir rakip değildi.³⁹ Paquet buharlıları yeterince navlun yükleyebilmek için 24 saatten fazla bir süre Batum limanında kalmaktaydı. Tüccarlar, daha sakin ve uzun süre yükleme faaliyetlerine imkân sağladığından, Paquet Kumpanyası'ndan olabildiğince memnun kalıyorlardı. Kaptanlar, fiyat belirlemede serbest olduğundan, tarife dışı indirim yoluna çok fazla başvurabiliyorlardı. Ayrıca Paquet Kumpanyası sabit müşterilerine de %50 indirim tarifesi uygulamaktaydı. Bu ise diğer nakliyat şirketlerine oranla Paquet Kumpanyası'nı daha avantajlı kılmaktaydı. Billhassa Avusturya Lloyd ve Yunan Panhellenique kumpanyalarının Batum acenteleri bu uygulamadan yakınmaktaydılar. Tüm bu rakiplere rağmen petrol taşımacılığında Paquet Kumpanyası, çoğu zaman lider konumundaydı. Paquet buharlıları Batum'da başta petrol olmak üzere yeterince emtia alındıktan sonra tahıl yükleme merkezi olan Poti'ye uğrarlar ve daha sonra Anadolu sahillerine yönelirlerdi. Petrolün haricinde Batum limanından doğrudan Marsilya'ya ihraç edilen diğer ürünler ise; gres yağı, manganez, tahıl, ipek ve türevleri, yün, ceviz, şimşir ağacı vs. den ibaretti. Paquet buharlıları Marsilya'daki doklar için yüklenen tahılın her 100 kilogramını 25 cent daha ucuza nakletmekteydi.⁴⁰

1887'de Batum'dan başta petrol olmak üzere en fazla emtiayı Paquet Kumpanyası ihraç etmiştir. İngiliz, Alman, Belçika, Fransız, Rus vs. kumpanyaları toplamda 48.843.142 kg. ihracat ürünü taşırlarken Paquet Kumpanyası 21.047.169 kg. ihracat ürünü taşıdı. İthalatta da durum benzerdi. Petrol alımı için bidon, teneke, inşaat malzemeleri, kolonyal ürünler vs. başlıca ithalat ürünleriydi. 1887 yılında Batum'a yapılan toplam 35.737.724 kg. ithalatın 7.122.186 kilogramı Paquet, 1. 704.437 kg.si Mesajeri, 26. 911.101 kg.si İngiliz, Alman, Belçika vs. ülkelere ait kumpanyalar tarafından nakledildi.⁴¹ 1891'de Paquet Kumpanyası Batum limanına toplamda 30 sefer gerçekleştirdi. Batum limanından yaptığı ithalat ve ihracat aşağıdaki tablodaki gibidir.⁴²

Batum limanının ithalat ve ihracatı Karadeniz'deki hiçbir Anadolu limanıyla karşılaştırılmayacak kadar yüksekti. Yün, ipek, halı gibi ürünler İran üzerinden nakledilirdi. Ayrıca Rusların Kafkasları adeta demiryolu ağlarıyla örmesi, Batum, Poti limanlarının hinterlandını Türkistan'a kadar

³⁸ AFL. 1997 002 4395, *Raport General de Service de Batoum*, Exercice 1886 Chapitre 2, Secretariat.

³⁹ AFL. 1997 002 4395, *Raport General de Service de Batoum*, Exercice 1887 Chapitre 4, Trafic.

⁴⁰ AFL. 1997 002 4395, *Raport General de Service de Batoum*, Exercice 1886 Chapitre 4, Trafic.

⁴¹ AFL. 1997 002 4395, *Raport General de Service de Batoum*, Exercice 1887 Chapitre 4, Trafic.

⁴² AFL. 1997 002 4395, *Raport General de Service de Batoum*, Exercice 1891 Chapitre 4, Trafic.

uzatmaları hem daha fazla navlun hem de yolcu taşınmasına olanak sağladı. Paquet Kumpanyası bu limandan çoğu zaman aslan payını alan şirket oldu.

Tablo 1: Paquet Kumpanyası'nın Batum ithalat ve ihracatı (1891)

İthalat	Kg.	İhracat	Kg.
Kireç	281.200	Yün transit	730.000
İşlenmiş demir ve makine	236.124	Yün Kafkas	1.788.000
Tuğla ve yağ	803.000	İpek koza	157.000
Manifatura	21.617	Halı	42.000
Şarap ve içki	21.042	Varil petrol	4.440.000
Katran	20.000	Deri	220.000
Asfalt ve çimento	889.164	Çuval pirinç	15.000
Hırdavat	125.000	Meyan kökü	56.600
Gıda konserve	38.905	Kök boya	124.000
Kolonyal	56.127	Tönbeki	70.000
Diğer	450.613	Mısır	2.950.000
		Şimşir ağacı	635.000
		Kurt derisi	181.000
		Diğer	650.000
Toplam	2.942.792		12.058.600
Boş varil	25.050 ad.		

Batum limanının ithalat ve ihracatı Karadeniz'deki hiçbir Anadolu Mesajeri Batum acentesi Paquet Kumpanyası'nın Batum limanındaki başarısı hakkında özetle şunları söylemekteydi.

“Bizim sadece bir tane yükleyici komisyonumuz varken Paquet Kumpanyası'nın 5 komisyoncusu bulunmaktadır. Paquet Kumpanyası müşterileri iyi çekiyor, müşteriler diğer kumpanyalardan kaçıyor, bunda birçok neden vardır. Birincisi müşteriler güvenli bir şekilde mallarını yüklüyor. Paquet vapuru Batum limanına geldiğinde Tiflis'ten gelen malları da gün boyunca bekliyor. Bizim gemilerimizde yeteri kadar mal alacak yer bulunmazken, Paquet gemileri olabildiğince mal yüklüyorlar. Zaman problemi yaşamıyorlar. Paquet acentesininin 12 adet ahşaptan shalan adı verilen küçük yükleme tekneleri mevcut ve bunlar sayesinde yükleme ve indirme işini hızlı yapmakta. Bir seferde şirket vapurları 15-20 bin kasa navlun alabiliyorlar. Bunun haricinde Batum hattını Poti ve Novorossiysk'e kadar uzatan Paquet Kumpanyası bu limanlardan çok miktarda tahıl alabilmektedir. Acentenin sahilden Poti, Sohum, Redutkale ve Anapa ile bağlantısı vardır. Tüm bunlara karşın Paquet acentesi toplam gelirin % 25'ini, Mesajeri ise % 23'ünü masrafa harcamaktadır.”⁴³

⁴³ AFL. 1997 002 4395, *Raport General de Service de Batum*, Exercice 1886 Chapitre 2, Secretariat; AFL. 1997 002 4395, *Raport General de Service de Batum*, Exercice 1886 Chapitre 4, Trafic.

Paquet Kumpanyası'nın limanda bekleme süresi, fiyat hususundaki esnekliği ve benzeri konularda bağımsız hareket etmesi başarısındaki en önemli etkendi. Zira Batum limanında uğrayan Lloyd, Mesajeri Maritim, Rus Odesa kumpanyaları devlet destekli olup birçoğu sübvansiyonlu posta nakliyat şirketleriydi. Liman ve iskelelerdeki varış-bekleme-kalkış saatleri ve seyahat süreleri tüccarın isteğine göre değil de şirket merkezinin aldığı karara göre belirlenmekte ve kaptanlar da bu yönetmeliğe uymak zorundaydı.⁴⁴

1900'lü yıllara gelindiğinde *Norddeutscher Lloyd* ve *Deutsche Levant Line* gibi iki önemli Alman deniz nakliyat kumpanyası Batum limanında faaliyet gösteren önemli rakipler haline geldi.⁴⁵ Bu şirketler kısa sürede kumpanyalar içerisinde dikkate değer bir yere sahip oldular. Rekabet bölgede yeni ürünlerin üretilmesini ve ihracatını teşvik etti. Örneğin fındık, ceviz, tütün ve 1910'dan sonra üretimine başlanılan yumurta Batum'un önemli ihraç ürünleri arasına yerleşti. 1910' yılında 481 kasa yumurta ihraç edilirken, 1911'de 393 kasa, 1912'de yılında 2.915 kasa yumurta ihraç edildi.⁴⁶ Batum limanında yaşanan tüm bu rekabete rağmen Paquet Kumpanyası bu şirketler karşısında da ciddi bir rakip olmaya devam etti. Hatta buradaki faaliyetlerini kalıcı hale getirmek için büyük bir depo inşa etme kararı aldı.⁴⁷ Dolayısıyla 1900'lü yılların başında da Batum-Marsilya hattında Paquet her zaman önder ve ayrıcalıklı bir yere sahip oldu.

b-Trabzon ve Samsun Limanı'ndaki Faaliyetleri

Paquet buharlıları 1878'den itibaren İstanbul-Samsun-Trabzon hattında 15 günde bir düzenli olarak seferlere başladı⁴⁸. Trabzon vilayet salnamelerinde de şirket buharlılarının Trabzon limanına aynı tarihte uğramaya başladıkları belirtilmektedir.⁴⁹ Mesajeri Kumpanyası'nın Trabzon acentesi de 1880 yılında

⁴⁴ Çalışma Paquet Kumpanyası merkezli olduğu için Karadeniz'de faaliyet gösteren diğer yabancı buharlı nakliyat şirketlere Paquet Kumpanyası ile rekabet çerçevesinde yeri geldikçe değinilecektir. Bu şirketlerin Osmanlı sularındaki faaliyetleri hakkında bkz. Kılıçarslan, *Avusturya Lloyd Kumpanyası*, Samsun 2013; M. Emre Kılıçarslan, "Osmanlı Tunası'nda Avusturya Buharlıları", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, I, Kayseri 2015, s. 686-687. *Annales du Commerce Exterieur Russie, (Faits Commerciaux No 1 a 12) 1843 a 1856, Faits Commerciaux N. 7*, Publiées Le Departement de L'Agriculture, du Commerce et Des Travaux Publics, Paris 1857, s. 14, 25; Özgür Yılmaz, "Buharlı Gemi Çağrıda Karadeniz'de Avrupa Denizciliği", *Karadeniz Sosyal Bilimler Dergisi*, S: 6, C: XXV, Bahar 2014, s. 46-66.

⁴⁵ *AFL. 1997 002 4395, Raport General de Service de Batoum*, Exercice 1910 Chapitre 4, Trafic.

⁴⁶ *AFL. 1997 002 4395, Raport General de Service de Batoum*, Exercice 1912 Chapitre 4, Trafic.

⁴⁷ *AFL. 1997 002 4395, Raport General de Service de Batoum*, Exercice 1906 Chapitre 4, Trafic.

⁴⁸ *AFL. 1997 002 4487, Raport General de Service de Trebizonde*, Exercice 1880 Chapitre 4, Trafic.

⁴⁹ 1874 ve 1875 yılı Trabzon vilayet salnamelerine tek bir Fransız Kumpanyası'nın geliş ve gidiş saatlerinden bahsetmektedir. Bu kumpanya ise 1857'den beri düzenli olarak Trabzon limanına uğrayan Mesajeri Maritim Kumpanyası'dır. Zaten Trabzon'da tek Fransız acentesi olarak belirtilen Mösyö Mayör Mesajeri acentesidir. *Trabzon Vilayet Salnamesi*, 1874, s. 72; *AFL. 1997 002 4487, Raport General de Service de Trebizonde*, Exercice 1880 Chapitre 1, Personnel;

yazmış olduğu raporunda Paquet buharlılarının iki yıldan bu yana Trabzon limanına düzenli olarak uğramaya başladığını belirtmekteydi.⁵⁰ Şirketin vapur kaptanları aynı zamanda İnebolu, Sinop, Ünye, Fatsa, Ordu gibi küçük iskele kentlerine de navlun durumuna göre uğramaktaydılar. Giresun limanına ise petrol varili yapımında kullanılan kereste ve fındık navlununa göre uğranıldığından buraya yapılan seferler çoğu zaman düzensiz olmaktadır.⁵¹ Şirket buharlıları aynı zamanda İzmir limanına da navlunun bol olduğu Kasım, Aralık ayında uğramaktaydı. Örneğin 1894'te birkaç defa İzmir limanına uğrayan Paquet buharlıları, 1895'te iki defa 1896'da üç defa uğradı. Şirketin İzmir'deki faaliyetleri daha sonraki yıllarda da benzer şekilde devam etti.⁵²

Paquet Kumpanyası Karadeniz liman kentlerine ayrı bir önem vermektedir. Hatta İnebolu gibi küçük iskele kentlerine bile acentelik açtı. Şirket vapurlarının limana uğrayacağı gün Paquet bandırası acentehane önüne çekilir, vapur limandan ayrıldığında ise indirilirdi.⁵³ Diğer şirket acenteleri için de böyle bir gelenek vardı.

Kumpanyanın Karadeniz hattında faaliyetlerini yoğunlaştırdığı ana uğrak noktaları Samsun ve Trabzon idi. Diğer limanlar daha çok ara liman özelliğindedi. Trabzon hattında sefer yapan diğer yabancı nakliyat kumpanyaları Paquet Kumpanyası'nın Batum'da olduğu gibi serbest fiyat uygulamasının önüne geçilmesi için konsolosların da aracılığıyla 1 Kasım 1881'de sabit fiyat anlaşması yaptılar. Bu anlaşma Avusturya Lloyd, Mesajeri Maritim, Paquet, İdare-i Mahsusa ve Odesa Kumpanyası olmak üzere 5 nakliyat kumpanyası arasında yapıldı. 1890'lara kadar da devam etti. Ancak fiyatlar her ne kadar sabit olarak belirlense de Paquet Kumpanyası, müşteri durumuna göre indirimde gitmeye devam etti. Anlaşma özellikle bölgede taşınan yolcu portföyü içerisinde en fazla yere sahip olan güverte yolcularının taşınmasına yönelikti. Sınıf/kamara yolcularını kapsamıyordu.⁵⁴ Bu nedenle Paquet Kumpanyası, Trabzon limanında navlun taşımacılığında en fazla paya sahip olan Avusturya Lloyd ve Odesa kumpanyalarından sonra üçüncü ve kimi zamanda dördüncü sırada yer almaktaydı. Marsilya ticaretinde ise Mesajeri karşısında

Trabzon Vilayet Salnamesi, 1875, s. 88. İlerleyen dönemlere doğru Paquet Kumpanyası'nın da seferleri Trabzon Vilayet Salnamesi'nde belirtilmiştir. *Trabzon Vilayet Salnamesi*, 1888, s. 142.

⁵⁰ AFL. 1997 002 4487, *Raport General de Service de Trebizonde*, Exercice 1880 Chapitre 4, Trafic.

⁵¹ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde*, Exercice 1904, 1906, 1907, Chapitre 2, Secretariat.

⁵² AFL. 1997 002 4473, *Raport General de Service de Smyrne*, Exercice 1894-1897, Chapitre 4, Trafic.

⁵³ Paquet Kumpanyası'nın çektiği bandıra devletlere münhasır olarak görüldüğünden ilk başta İnebolu ve Kastamonu yerel yönetimleri tarafından uygun karşılanmadı. Bu anlaşmazlık ancak Babıali ve İstanbul Fransız elçisinin araya girmesiyle çözüldü. Bandıra anlaşmazlığı hakkında bkz. *BEO*. 3332/249838, 11 Temmuz 1908; *BEO*. 3348/251055, 3 Haziran 1908; *BEO*. 3365/252310, 30 Temmuz 1908.

⁵⁴ AFL. 1997 002 4487, *Raport General de Service de Trebizonde*, Exercice 1882-1886 Chapitre 4, Trafic.

üstünlüğünü çoğu zaman korumayı bildi. Marsilya'dan gelen ürünler Trabzon ithalatında önemli bir yer tutmaktaydı. Bu ürünler daha çok, şeker, manifatura, hırdavat ve çimento, kiremit, briket, demir ve sair inşaat malzemelerinden ibaretti. Beş büyük nakliyat şirketinin 1880'de Trabzon'a yaptığı ithalat toplamda 179.110 frank değerinde idi. Bunun 52.281 fransı Lloyd, 55.289 fransı Paquet, 35.289 Fransı Rus Odesa, 27.052 fransı Mesajeri buharlıları tarafından taşındı.⁵⁵

Paquet buharlıları Marsilya rafinerilerinden aldıkları şeker ve türevlerini İran pazarına sunulmak üzere Trabzon limanına nakletmekteydi. 1883'te Marsilya'dan Trabzon'a ithal edilen 1.500 ton şekerin sadece 100 tonu Mesajeri buharlıları, geri kalanı ise tamamen Paquet buharlıları tarafından taşındı. 1886'da ise Paquet buharlılarının taşıdığı şekerin miktarı 2.885 tona yükseldi. Trabzon'un ihracatı ise yöresel ve ard ülkesinde bulunan İran-Erzurum-Trabzon ticaret yolundan gelen ürünlerden oluşmaktaydı.

Batum-Tiflis ve Bakü demiryollarının yapılması Trabzon'un hinterlandından gelen ürünlerin Batum güzergâhına kaymasına sebebiyet verdi. İhracata konu olan yöresel ürünlerin başında fındık ve fasulye gelmekteydi. Örneğin Paquet Kumpanyası'nın 1891 yılında Trabzon limanından yaptığı ihracat ve ithalat aşağıda verilmiştir.⁵⁶

Trabzon ihracatının önemli bir kısmı İstanbul'a yapılmaktaydı. İstanbul'a yapılan ihracattan Paquet Kumpanyası önemli gelir sağlamaktaydı. Mesajeri Trabzon acentesi 1882 yılı raporunda bu konuda şu değerlendirmeyi yapmaktadır:⁵⁷

“İstanbul'un Trabzon'a ihracatı her geçen gün artmaktadır. Bu yıl ihraç edilen 30.000 kolonun 15.000'i Marsilya ve İstanbul'a yapıldı. Bizim sıradan müşterilerimiz ise giderek mallarını Paquet Kumpanyası'na vermeyi tercih etmeye başladılar. Mesajeri'yle çalışan tüccarlar, Paquet Kumpanyası'nı daha avantajlı buluyorlar zira Paquet Kumpanyası düşük fiyatlarla hızlı, direk seferler yapmaktadır.⁵⁸” şeklinde belirtmesi Paquet Kumpanyası'nın Mesajeri için ne derece önemli bir rakip olduğunun kanıtıdır. *Armenie* buharlısıyla Batum'a seyahat eden Gulbenkian Paquet Kumpanyası'nın başarısında şöyle bahsetmekteydi: “Marsilya'dan Batum'a iki haftada bir düzenli ve hızlı seferleri olan Paquet Kumpanyası Mesajeri karşısında mutlak bir zaferle rekabet edebilmektedir.”

⁵⁵ AFL. 1997 002 4487, *Raport General de Service de Trebizonde*, Exercice 1880 Chapitre 4, Trafic.

⁵⁶ AFL. 1997 002 4487, *Raport General de Service de Trebizonde*, Exercice 1891 Chapitre 4, Trafic, Annexe.

⁵⁷ Calouste S. Gulbenkian, *La Transcaucasie et la Peninsule d'Apceron Souvenirs de Voyage*, Librairie Hachette, Paris 1891, s. 320-321.

⁵⁸ AFL. 1997 002 4487, *Raport General de Service de Trebizonde*, Exercice 1880 Chapitre 4, Trafic.

Tablo 2: Paquet Kumpanyası'nın Trabzon ithalat ve ihracatı (1891)

İthal emtia	Kilogram	İhraç emtia	Kilogram
Şeker	2.125.200	Yün	17.600
Sıvı ürünler	98.000	Fındık	178.450
Çimento, Kireç	231.000	Deri	176.500
Yün, ipek, pamuk kumaş	203.000	Fasulye	662.180
Perdelik kumaş	343.000	Yumurta (450 koli)	27.930
Kutu Kahve	179.400	Türün	58.400
Torba Kireç	300.000	Hayvan kemiği	56.300
Briket 26.800 tane		Değişik tohumluklar	510.120
		Mineraller	42.000
		Muhtelif koliler	128.200
		Şimşir ağacı	6.000
		Koyun 13.227 adet	
Toplam	3.479.600	Toplam	1.863.680

Trabzon ihracatının önemli bir kısmını İstanbul'a gönderilmek üzere Doğu Anadolu bölgesinden getirilen koyunlar oluşturmaktaydı. Yüksek tonajlı buharlı gemiler sayesinde Koyun ve sığırların deniz yoluyla taşınması kara yoluna göre daha kolay ve elverişli, aynı zamanda daha ucuz olması hayvanların geleneksel göç yolunu da değişime uğratmıştı. Kumpanyanın navlun gelirlerinden önemli bir kısmını Trabzon'un ard ülkesinden gelen koyunların limandan başta İstanbul olmak üzere muhtelif Anadolu limanlarına nakledilen koyun oluşturmaktaydı. Yüksek tonajlı Paquet buharlıları koyun nakliyatından önemli miktarda gelir elde etmekteydi. 1891 yılında muhtelif kumpanyalar tarafından Trabzon limanından İstanbul'a nakledilen koyun miktarı aşağıda verilmiştir.

Tablo 3: Sekiz büyük vapur nakliyat kumpanyasının Trabzon koyun ihracatı (1891)

Lloyd	21.808	Panhellenique	8.700
Gürcü	15.936	İngiliz ve diğer	7.200
Paquet	13.227	Mahsuse	3.729
Rus Kum	10.692	Mesajeri	3.238
Toplam	84.530	Koyun İstanbul'a taşındı	

Hava şartlarının olumsuz olduğu durumlarda koyunların nakledilmesinde büyük sorunlar çıkmaktaydı. Paquet Kumpanyası'nın kargo buharlıları ambarlarına bir defada 750 baş koyun alabilmekteydi. 28 Nisan 1894 tarihli bir belgede Paquet Kumpanyasına ait Armenié namındaki kargo gemisi İstanbul'a nakletmek üzere Trabzon ve Samsun'dan yüklediği 750 kadar koyunun bulunduğu anbarın kapaklarını hava şartlarının kötü olmasından

dolayı sıkı sıkıya kapattığı ve bundan dolayı havasız kalan koyunlardan 743'ünün havasızlıktan telef olduğu belirtilmekteydi.⁵⁹ Her ne kadar bu türden istenmeyen kazalar zuhur etse de Trabzon ve Samsun'dan ihraç edilen koyunların önemli bir kısmı Paquet buharlıları tarafından nakledilmeye devam etti.

1882, 1883 ve 1886'da Trabzon limanına uğrayan 5 büyük deniz nakliyat şirketinin emtiadan elde ettiği Frank cinsinden gelir tabloda gösterilmektedir.⁶⁰

Tablo 4: Dört büyük vapur nakliyat şirketinin Trabzon limanından elde ettikleri gelir (1882-1883, 1886)

	Lloyd	Mesajeri	Rus Odesa	Mahsusa	Paquet
1882	39.155	6.263	18.849	10.733	6.090
1883	36.535	16.825	18.504	11.480	4.721
1886	16.179	1.977	10.436	12.277	8.486

Az sayıda yüksek tonajlı buharlılarıyla sadece Trabzon limanı ile Samsun ve İstanbul güzergâhına yönelik faaliyet gösteren Paquet Kumpanyası'nın navlun gelirleri Mesajeri'nin navlun gelirlerine yakın durumdaydı. Trabzon-Marsilya hattı ise diğer Karadeniz limanlarında olduğu gibi çoğunlukla Paquet Kumpanyası'nın tekelinde bulunmaya devam etti.

Paquet Kumpanyası'nın Samsun'daki faaliyetleri ise Trabzon'dan daha etkin bir şekilde yürütülmekteydi. Bunda Samsun sancağında ve hinterlandında bol miktarda ürünün yetişmesinin önemli etkisi vardı. Bölgede yetişen ürünler tütün, yulaf, mısır, fasulye; ard vilayetlerinden gelenler ise buğday, un, afyon, haşhaş tohumu, keten tohumu, keçi ve koyun derisi, tiftik derisi, sarı tohum, konserve et ve sair den oluşmaktaydı. Samsun'un dışarıdan ithal ettiği ürünler de Trabzon'dakiyle benzer mahiyetteydi. Bunlar, muhtelif kumaşlar, kolonyal ürünler, hırdavat, manifatura, demir, çimento, kireç, briket gibi inşaat malzemelerinden ibaretti. 1886 yılında Samsun limanına yapılan ithalat toplamda 11.000 tondur. Bunun 900 tonu Marsilya'dan geldi. Bu ürünlerin % 80'i Paquet, % 20'si Mesajeri buharlıları tarafından nakledildi. Aynı yıl Samsun'dan muhtelif limanlara yapılan ihracat ise 45.000 tondur. Bunun 11.000 tonu Marsilya'ya yapıldı.⁶¹ 1887'de yapılan toplam 10.606 ton ithalatın 547 tonu Marsilya'dan yapıldı. Bunun 371 tonu Paquet, 176 tonu ise Mesajeri buharlıları tarafından nakledildi. Aynı yıl Samsun'dan yapılan toplam 25.000 ton ihracatın 11.000 tonu Marsilya'ya yapıldı. Bunun 3.678 tonu Paquet, 2.544 tonu Mesajeri kalan kısmı ise büyük bir kısmı Paquet

⁵⁹ BOA. BEO. 393/29469, 28 Nisan 1894; DH. MKT. 230/52, 28 Nisan 1894.

⁶⁰ AFL. 1997 002 4487, *Raport General de Service de Trebizonde*, Exercice 1882-1883, 1886, Chapitre 4, Trafic, Annexe.

⁶¹ AFL. 1997 002 4467, *Raport General de Service de Samsoun*, Exercice 1886, Chapitre 4, Trafic.

buharlıları aracılığıyla nakledildi. Rus, Fraissinet kumpanyaları ve az sayıda yelkenliler tarafından taşındı.⁶²

Samsun ithalatında Fransız şirketlerden ziyade İngiltere, Belçika, Almanya ve Avusturya ilk sıralarda yer almaktadır. Özellikle pamuklu kumaş ithalatında İngilizler rakipsizdi. İngilizlerin Londra'dan Samsun'a doğrudan buharlı seferleri vardı. Marsilya'dan nakledilen ürünlerde ise 1890'lı yıllarda da Paquet Kumpanyası'nın üstünlüğü vardı. 1891 yılında Samsun limanına toplamda 14.000 ton ithal ürün taşındı. Bunun 1.158 tonu Marsilya'dan ithal edildi. 953 tonu Paquet, 205 tonu ise Mesajeri buharlıları tarafından nakledildi. Aynı yıl Samsun'dan yapılan 75.000 ton ihracatın 17.500 tonu Marsilya'ya yapıldı. Bunun 9.053 tonu Paquet, 6.472 tonu Mesajeri, 2.075 tonu bir İngiliz buharlısı tarafından taşındı.⁶³ 1891'de Samsun Lloyd acentesinin geliri 178.000 frank, Odesa Kumpanyası'nın geliri 151.000 frank Paquet Kumpanyasının geliri ise 156.658 frank idi.⁶⁴

1899'e gelindiğinde Samsun limanındaki gemi hareketliliği daha arttı. Lloyd, Mesajeri, Paquet, Odesa kumpanyaları haricinde Florio Rubattino, Panhellenique, Gürcü, Alman Levant Line'e ait buharlılar düzenli olarak Samsun limanı uğramaktaydılar.⁶⁵ Bu rekabet karşısında Mesajeri ve Paquet kumpanyaları limana birer gün arayla uğradıklarından ikisi de yeterince navlun bulamamaktaydılar. Bunu önlemek amacıyla saatlerde değişikliğe giderek birer hafta arayla limana uğramaya başladılar. Bu durum şirket merkezli kıyasıya rekabetin yaşandığı bir anlayıştan milli sermaye anlayışına geçişin tipik bir örneğiydi. Mesajeri Samsun acentesinin "*Maalesef son yıllarda Paquet Kumpanyası bazı limanlara uğramayı bıraktı. Bu durum Rus Kumpanyasına yarasa da biz Paquet kumpanasının uğramadığı limanlarda faaliyetlerimiz arttırarak bu boşluğu doldurduk...*"⁶⁶ demesi bu örneği destekleyen ifadelerdi. Aslında birbirine rakip gibi görünen iki şirket gerçekte milli rekabet söz konusu olduğunda birbirlerini tamamlayıcı bir hale dönüşerek, Fransız sermayesinin uzantısı ve temsilcisi hüviyetine bürünmekteydiler.

c-İstanbul Limanı'ndaki Faaliyetleri

Paquet Kumpanyası, 1878'den itibaren İstanbul limanına düzenli olarak uğramaya başladı. Levant ve Karadeniz limanlarının ana uğrak noktası olan İstanbul birçok buharlı nakliyat şirketlerinin olduğu gibi Paquet Kumpanyası baş acenteliğine de ev sahipliği yapmaktaydı. İstanbul acentesi aynı zamanda

⁶² AFL. 1997 002 4467, *Raport General de Service de Samsoun*, Exercice 1887, Chapitre 4, Trafic.

⁶³ AFL. 1997 002 4467, *Raport General de Service de Samsoun*, Exercice 1891, Chapitre 4, Trafic.

⁶⁴ AFL. 1997 002 4467, *Raport General de Service de Samsoun*, Exercice 1891, Chapitre 2, Secretariat.

⁶⁵ AFL. 1997 002 4467, *Raport General de Service de Samsoun*, Exercice 1899, Chapitre 4, Trafic.

⁶⁶ AFL. 1997 002 4467, *Raport General de Service de Samsoun*, Exercice 1902, Chapitre 2, Secretariat.

Fransız elçisi ve Babıali ile siyasi ve ekonomik meseleleri halledebilecek deneyimde bir kişi olmalıydı. Bu nedenle Paquet Kumpanyası, Galata'da Mumhane Sokağı'nda bulunan acenteliğine deneyimli yöneticilerinden Laurent Reboul'u atadı, daha sonra ise yerine oğlu Timothée Reboul'u tayin etti⁶⁷. Karadeniz limanlarındaki şirket acentelerinin alacakları önemli kararlar bağlı buldukları İstanbul baş acenteliğinin iznine tabiydi. Örneğin Trabzon'da bulunan dört tabur Osmanlı askerinin Paquet buharlısı kiralananarak acilen İstanbul'a nakli gündeme geldiğinde. Trabzon acentesi: "İstanbul'daki idarelerinden emir almadıkça böyle bir şeye teşebbüs etmeyeceklerini..."⁶⁸ bildirmişti.

Kumpanya, 1880'lerde toplamda 14.500 ton kapasiteli 9 adet modern ekipmanlı ve yüksek tonajlı buharlılarıyla İstanbul limanına düzenli olarak uğramaya başladı. Müteakiben 1890'larda bu tonajı *Armenie, Ciscassie, Anatolie, Mingrelie, La Gaule, Meuse, Meurthe, Les Vosges* ve *La Moselle* adlarındaki buharlılarıyla toplamda 18.700 tona yükselterek faaliyetlerine güçlenerek devam etti ve kısa sürede önemli bir rakip haline geldi.⁶⁹ Bu haliyle diğer buharlı nakliyat şirketleri kaygılandırdı. Mesajeri İstanbul acentesi Benraud, Paquet Kumpanyası hakkında endişelerini özetle dile getirmekteydi:⁷⁰

"İstanbul-Marsilya hattında hızlı ve doğrudan seferleri olan Paquet Kumpanyası, yolcu taşımacılığına yönelik aldığı önlemler ve bizimkine oranla fiyatlarda daha fazla indirim gitmesi dolayısıyla her geçen gün daha önemli ve iddialı rakibimiz haline gelmektedir. Özellikle 1. ve 2. sınıf Marsilya yolcuları Paquet buharlılarını tercih etmektedir. Bizim de fiyatlarda indirim gitmemiz gerektiğine inanıyorum..."

İstanbul limanı, daha çok ithalata yönelik bir limandı. İmparatorluğun en kalabalık nüfusunu barındıran İstanbul'un ithal ettiği ürünler ahalinin gıda gereksinimini sağlamaya yönelik olan başta un, büyük ve küçükbaş hayvanlar olmak üzere şeker, kahve, çay, kolonyal ürünler, manifatura, hırdavat, nalburiye, parfümeri, inşaat malzemeleri gibi ürünlerden oluşmaktaydı. İhraç ürünleri ise başkentin hinterlandında bulunan Marmara, Mudanya, Bursa gibi bölgelerde bolca üretilen ipek ve türevleri, zeytinyağı olmak üzere yün, deri, fındık, yumurta, fasulye ve sair ürünlerden oluşmaktaydı.

İstanbul'un un ve hayvan ihtiyacı özellikle savaşların yoğunlaştığı 1900'lü yıllarda artış gösterdi. Hayvan ihtiyacının önemli bir kısmı, Anadolu dahilinden Trabzon ve Samsun limanlarına getirilmekte, buradan da Paquet ve

⁶⁷ C. Cervati, *Annuaire Oriental du Commerce*, 10 me Année İstanbul 1891 (1308-1309), s. 140; Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 130.

⁶⁸ BOA. BEO. 4110/308220, 6 Kasım 1912.

⁶⁹ Cervati, *Annuaire Oriental du Commerce*, s. 140.

⁷⁰ AFL. 1997 002 4404, *Raport General de Service de Constantinople*, Exercice 1882-1883, Chapitre 4, Trafic.

Mesajeri buharlıları tarafından İstanbul'a nakledilmekteydi.⁷¹ Özellikle hayvan taşımacılığına uygun yüksek tonajlı Paquet buharlıları daha avantajlı durumdaydı. İmparatorluk başkentinde artan un ihtiyacını karşılamak için tüm nakliyat şirketleri İstanbul'a un taşımaya başladılar. İstanbul'un un ihtiyacının karşılanmasında Fransız kumpanyaları önemli yere sahipti. Dört büyük kumpanyanın 1909-1912 arası un ithalatı aşağıda verilmiştir.⁷²

	1909	1910	1911	1912
Mesajeri M.	250.833 çuval	130.090 çuval	87.818 çuval	37.750 çuval
Paquet	102.104 “	122.704 “	41.745 “	28.247 “
Fraissinet	47.664 “	27.890 “	5.128 “	500 “
Alman Kump.	42.139 “	5.461 “	3.975 “	---

Paquet Kumpanyası'nın olduğu gibi diğer nakliyat şirketlerinin de de İstanbul'a yapmış oldukları un ithalatında 1910'dan sonra kayda değer bir düşüş yaşanmasında Rus (Les Compagnies Russes de Navigation) ve Romen Kumpanyası'nın (Service Maritime Roumain) önemli payı vardı. Bu iki kumpanya özellikle 1910'dan sonra haftada ortalama 25.000 çuval un taşıdılar. Rus ve Romen kumpanyalarının İstanbul'a taşıdıkları un, 1910'da 286.145 çuval 1911'de 138.666 çuval iken 1912'de 286.145 çantaya yükseldi. Fransızları temsil eden Paquet ve Mesajeri ve Fraissinet kumpanyalarının tamamı 1912'de 66.497 çanta un taşıyabildi.⁷³

İstanbul'un ihracat ürünlerinin büyük bir kısmı Marmara ve havzası, Mudanya, Bursa gibi ard bölgesinden temin edilmekteydi. Özellikle bu ürünler içerisinde bolca üretilen İpek her zaman dış ticarete rağbet görmekteydi. İstanbul limanından Avrupa pazarına ihraç edilen ipeğin taşınmasında Fransız nakliyat şirketleri önemli bir yere sahipti. Fransız ticaretini temsilen İstanbul'a düzenli olarak uğrayan Paquet, Mesajeri ve Fraissinet kumpanyalarının 1909-1912 arası ipek ihracatı aşağıda verilmiştir.

Tablo 5: Üç Fransız vapur nakliyat kumpanyasının İstanbul ipek ihracatı (1909-1912)

	1909	1910	1911	1912
Mesajeri	6.971 Balya	3.440 Balya	2.803 Balya	2.534 Balya
Paquet	3.526 Balya	2.727 Balya	2.780 Balya	2.824 Balya
Fraissinet	164 Balya	71 Balya	61 Balya	222 Balya

⁷¹ Örneğin sadece 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. AFL. 1997 002 4404, *Raport General de Service de Constantinople*, Exercice 1910-1912, Chapitre 4, Trafic.

⁷² AFL. 1997 002 4404, *Raport General de Service de Constantinople*, Exercice 1910, 1911, 1912, Chapitre 4, Trafic.

⁷³ AFL. 1997 002 4404, *Raport General de Service de Constantinople*, Exercice 1882, Chapitre 4, Trafic.

Bu şirketler bozulmuş, sağlıklı, delinmiş, krizalit ve benzeri olmak üzere ipeğin her türlüünü Marsilya üzerinden Avrupa pazarına nakletmekteydiler. Paquet ve Mesajeri kumpanyaları doğrudan İstanbul limanına getirilen ipeğin ihraç edilmesinde rakipsizlerdi. Hatta birbirleriyle rekabet halindeydiler. Bu iki Fransız şirketin ipek ticaretine dair 1901-1912 yılları arası rekabeti tabloda verildiği şekilde raporlara yansımaktaydı.⁷⁴

Tablo 6: Paquet ve Mesajeri kumpanyalarının İstanbul ipek ihracatı (1901-1912)

Yıl	Balya	Paquet Kumpanyası % Oran	Mesajeri Maritim % Oran
1901	3.054	67,55	28,52
1902	4.141	84,52	13,06
1903	4.216	59,44	29,38
1904	4.193	47,53	34,24
1905	4.219	45,50	37,59
1906	5.968	48,39	41,32
1907	6.059	54,38	39,92
1908	6.416	36,58	49,92
1909	6.971	46,70	53,01
1910	6.238	43,36	54,80
1911	5.644	49,25	49,66
1912	5.580	50,60	45,41

1902 yılından itibaren ipek ticaretine yönelik rekabete Alman deniz nakliyat şirketleri de hızlı bir şekilde dahil olmaya başladılar. Alman Levant Linie, öncelikle Mudanya ve Hamburg arasında, daha sonra da Le Havre ve Kuzey Avrupa liman kentleri arasında direkt ve düzensiz seferler başlattı. Fransız şirketleri bu vakte kadar direk olarak İstanbul'a getirilen ipeği kolay bir şekilde limandan yüklemektedirler. Alman kumpanyasının Fransızların bu ticaretteki tekeli kırma amacıyla doğrudan ipeğin merkezine seferler başlatması Fransız şirketleri kaygılandırdı. 1904'ten itibaren öncelikle Fraissinet 15 günde bir, hemen akabinde Paquet ve Mesajeri kumpanyaları ipek hasat mevsimine göre Mudanya ve Marsilya arasında sık ve düzensiz seferler yapmaya başladılar.⁷⁵ İstanbul Fransız elçiliği mensuplarından M. Baps 2 Ekim 1902 tarihli raporunda: "bizim şirketlerimiz olan Paquet, Fraissinet ve Mesajeri'nin Osmanlı limanlarındaki seferleri seyrek ve düzensiz

⁷⁴ AFL. 1997 002 4404, *Raport General de Service de Constantinople*, Exercice 1910, 1911, 1912, Chapitre 4, Trafic.

⁷⁵ AFL. 1997 002 4404, *Rapport General de Service de Constantinople*, Exercice 1904, Chapitre 2, Secretariat; Fesch, *Abdulhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, s. 543-544.

*olduğu için Fransız ticareti olumsuz etkilenmektedir.*⁷⁶ demektedir. Kendi aralarında rekabet halinde olan Fransız buharlı nakliyat kumpanyaları Almanların ipek pazarına dahil olmalarıyla, aniden dayanışma içerisine girerek diğer liman kentlerinde olduğu gibi Fransız sermayesinin güçlü bir uzantısı olmaları, bölgesel ölçekte yaşanan rekabetin tipik bir örneğini oluşturmaktadır.

d-Yolcu taşımacılığı

Karadeniz liman kentleri arasında deniz yoluyla seyahat etmek, bölgenin coğrafi şartlarının zorluğu ve güvenlik kaygıları dolayısıyla kara taşımacılığına oranla daha çok tercih edilmekteydi. Bölge ahalisi tarafından zorunluluktan kaynaklı bir gelenek haline gelen deniz taşımacılığı durağan olmayan yoğun bir yolcu sirkülasyonunu beraberinde getirmekteydi. Bunun yanında özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısında savaş, iç karışıklıklar, haç seyahati, mevsimlik işçi göçleri gibi harici kaynaklı etkenlere bağlı olarak düzensiz artış gösteren yolcu sayısı yerel yolcu trafiğini katlamaktaydı. Hatta çoğu liman kentlerinde yolcu taşımacılığından elde edilen gelir emtia taşımacılığını ikinci plana atmaktaydı. Seyahat ya da göç etmek zorunda kalan yolcuların gelir seviyelerinin düşük olması güverte yolculuğuna olan talebi misliyle arttırmaktaydı. Bu nedenle bölgede faaliyet gösteren birçok buharlı nakliyat şirketi gibi Paquet Kumpanyası da sipariş ettiği buharlıları kamara yolcularından ziyade çok miktarda güverte yolcusu taşıyacak şekilde tasarladı⁷⁷. Paquet buharlılarının konsepti aynı zamanda sınıf yolcuları için de daha konforlu ve avantajlı imkân sunmaktaydı. Mesajeri İstanbul acentesi Bentraud bu hususta özetle şunları söylemekteydi:⁷⁸

“1881 yılında İstanbul’dan Napoli ve Marsilya’ya taşıdığımız sınıf yolcularından elde ettiğimiz gelir 196.930 frank iken 1882’de 171.798 frank, 1883’te ise 157.324 franga geriledi. Bunda en önemli etken Marsilya hattında her geçen gün daha sıkı rekabet halinde olduğumuz Paquet Kumpanyası’nın direk, hızlı ve uygun fiyatlarla daha çok yolcu çekmesidir.”

Paquet Kumpanyası’nın İstanbul dan Novorossiysk’e kadar küçük-büyük demeden neredeyse bütün Karadeniz limanlarına hızlı ve uygun tarifeyle sefer yapması, Babıali için de alternatif bir imkân sunmaktaydı. İstanbul’a gelmek isteyen talebe, kamu görevlileri ve askerlerin nakledilmesinde devlete ait gemilerde sıkıntı yaşadığı durumda Paquet buharlılarından da istifade edilebilmekteydi. Ancak diğer nakliyat şirketleri gibi Paquet Kumpanyası da sivil yolcu ve emtia taşımayı tercih ettiğinden bu türden

⁷⁶ *Documents Diplomatique Français (1871-1914)*, 2. Serie (1901-1911), C: II, Imprimerie Nationale, Paris 1931, s. 510-511.

⁷⁷ Bernadac-Gallocher, *Histoire de la Compagnie de Navigation Paquet*, s. 31.

⁷⁸ AFL. 1997 002 4404, *Raport General de Service de Constantinople*, Exercice 1882-1883, Chapitre 4, Trafic.

taleplere soğuk bakmaktaydı.⁷⁹

Kafkas limanları özellikle Batum, Paquet Kumpanyası için petrolde olduğu gibi yolcu trafiğinin yoğunluğundan dolayı da ayrı bir öneme sahipti. Kafkas kabileleri ve Ruslar arasında yaşanan uzun süreli savaşlar, başta Çerkez ve Abaza olmak üzere birçok kabilenin göç etmesi nakliyat şirketleri açısından önemli bir gelir kaynağı teşkil etmekteydi. Bunun yanında Transcaspien vilayetleri ve Merv arasında inşa edilen tren yolu bağlantısı sayesinde yolcu trafiği de önemli oranda arttı. Türkistan'dan Bakü'ye uzun bir yolculuk yapan hacılar için yolculuk Merv üzerinden artık 65 gün sürmekteydi. Yolcu taşıma fiyatlarının düşürülmesi trafiğin hızlı seyretmesi yolcu sayısının özellikle Türkistan'dan Mekke'ye giden hac yolcularının artmasını sağladı. Hacıların Batum'dan Cidde'ye kadar ödeyecekleri bedel ise toplamda 350 kuruştı. Batum'daki birçok buharlı nakliyat şirketi Batum'dan aldıkları hacı adaylarını İstanbul'dan Cidde'ye sefer yapmakta olan Mısır Hıdiviye Kumpanyası'na aktarmaktaydı. Böylelikle hacılar direk olarak Cidde'ye deniz yoluyla ulaşmış oluyorlardı. Hacı taşımacılığı hususunda Paquet, Rus, Lloyd, Panhellenique, Papayanni ve Mesajeri kumpanyaları rekabet halindeydi. Yolcu sayısının artışına bağlı olarak Mesajeri Kumpanyası 1886'dan sonra Trabzon hattını Batum'a kadar uzattı.

1887'de Batum iskelesinden 21.748 yolcu çıkış yaptı, bunun 1.256'sı Paquet, 636'sı Mesajeri geri kalan kısmı ise başta Rus ve Lloyd kumpanyaları olmak üzere diğer nakliyat şirketleri tarafından taşındı. Aynı yıl Batum iskelesine inen yolcuların sayısı 19.670 idi. Bunun 12.115'i Rus, 677'si Paquet, 162'si Mesajeri, 7.410'u ise Lloyd ve diğer nakliyat şirketleri tarafından taşındı.⁸⁰ Bu kumpanyalar arasında en düşük ücretle taşıyan Paquet Kumpanyası idi. Paquet, Rus ve Mesajeri kumpanyalarının 1887 yılında İstanbul ve Marsilya yolcu tarifeleri aşağıdaki tabloda verilmiştir.⁸¹

Tablo 7: Mesajeri, Rus ve Paquet kumpanyalarının Batum-İstanbul-Marsilya yolcu tarifeleri (1887)

Mesajeri	Fr.	Rus	Fr.	Paquet	Fr.
İstanbul 4.snf.	34	3.snf.	20	3.snf.	15
“ 2. snf.	76	2. “	60	2. “	60
“ 1. snf.	120	1. “	80	1. “	80
Marsilya4.snf.	80			Marsilya 3.snf	65
“ 2. snf.	280			“ 2. snf.	200
“ 1. snf.	400			“ 1. snf.	300
1. ve 2. sınıf yolculara yemek de dahil					

⁷⁹ BOA. BEO. 4110/308220, 6 Kasım 1912; BEO. 595/44580, 7 Nisan 1895.

⁸⁰ AFL. 1997 002 4395, *Raport General de Service de Batoum*, Exercice 1887 Chapitre 4, Trafic.

⁸¹ AFL. 1997 002 4395, *Raport General de Service de Batoum*, Exercice 1887 Chapitre 4, Trafic.

Batum limanından Poti, Sohum, Anapa, Novorossiysk, Kerç, Azak Denizi, Sivastopol ve Odesa'ya kadar olan kısımda kabotaj taşımacılığı imtiyazı sadece Rus Kumpanyasına verildiğinden bu şirket tarafından yapılmaktadır. Zaten Paquet Kumpanyası da bu limanlara yolcu taşımaktan ziyade tahıl hasadının olduğu dönemlerde navlun durumuna göre uğramaktaydı. Dolayısıyla Karadeniz'in kuzey kentlerinde Ruslar, Paquet Kumpanyası için önemli bir rakip değildi. 1891 yılında Batum ile Anadolu ve İstanbul limanları arasında gidiş-geliş yapan yolcu sayısı toplamda 19.247'dir. Bu sayının kumpanyalara göre dağılımı ise şöyledir.⁸²

Tablo 8: Muhtelif vapur nakliyat kumpanyalarının Batum'dan taşıdığı yolcu sayısı (1891)

Kumpanyalar	Gelen	Giden
Rus Cie (haftalık)	3.809	4.405
Lloyd Cie (haftalık)	2.185	2.049
Paquet (15 Gündebir)	985	1.705
Osmanlı, Grek (düzensiz)	385	360
Muhtelif İngiliz Cie.	1150	954
Mesajeri	601	668
Toplam	9.115	10.132

Batum yolcularının da büyük bir kısmı güverte yolcularından oluşmaktaydı. Sınıf yolcularının payı toplam yolcular içerisinde %14 civarında bir paya sahipti. 1900'lere gelindiğinde Batum'un giderek fiili olarak da Osmanlı limanlarıyla bağlantısının azalmaya başlaması neticesinde yolcu trafiğinde de azalma oldu. Bunun yanında Alman Norddeutscher Lloyd ve Levant Linie kumpanyalarının iddialı bir şekilde rekabete dahil olmaları ve dönem dönem ortaya çıkan salgınlar bilhassa kolera salgını da yolcu sayısının azalmasında önemli bir etkendi.⁸³

Paquet Kumpanyası'nın yolcu gelirlerinin yüksek olduğu bir diğer önemli liman kenti de Trabzon idi. Kumpanyanın Trabzon limanından elde ettiği gelirin önemli bir kısmını yolcu taşımacılığı oluşturmaktaydı. Paquet buharlıları yıl boyunca 15 günde bir düzenli olarak Trabzon limanına uğradı. Şirketin seferlerinin düzenli olması, Mesajeri ve diğer birçok nakliyat şirketi buharlılarına oranla daha konforlu ve geniş olması yolculara cazip gelmekteydi. 1880 yılında Trabzon limandan değişik kumpanyalar tarafından 11.240 yolcu taşındı, bunun 1.687'si Mesajeri tarafından 2.000'i ise Paquet tarafından taşındı. Diğer yolcular ise başta Lloyd olmak üzere Rus Odesa ve diğer

⁸² AFL. 1997 002 4395, *Raport General de Service de Batoum*, Exercice 1891 Chapitre 4, Trafic.

⁸³ AFL. 1997 002 4395, *Raport General de Service de Batoum*, Exercice 1910, 1912 Chapitre 4, Trafic.

nakliyat kumpanyaları tarafından taşındı.⁸⁴

Kafkasya'dan maruz kalınan sürekli göç dalgası ve Türkistan'dan Trabzon'a gelen hacılar, aynı zamanda bölge halkının seyahatlerini genellikle deniz yolu aracılığıyla yapması deniz nakliyat şirketleri için vazgeçilmez bir gelir kaynağıydı. Kimi zaman yolcu gelirleri emtiadan elde edilen geliri ikiye katlamaktaydı. Örneğin 1883 yılında Paquet, Mesajeri, Rus kumpanyalarının sırasıyla yolcu taşımacılığında elde ettikleri gelir 22.102 Frank, 33.223 Frank, 34.877 Frank iken emtiadan elde ettikleri gelir 4.721 Frank, 16.825, 18.504 Frank idi. Sadece Lloyd Kumpanyasının yolcu ve emtia gelirleri arasında pek fazla fark yoktu. Yolcu taşımacılığında Lloyd Kumpanyası diğer nakliyat şirketlerinden her zaman üstün durumdaydı. Lloyd, Paquet, Mesajeri, Rus Odesa ve İdare-i Mahsusa kumpanyaları Trabzon limanında yolcu taşımacılığında rekabet halindeydi. 5 Kumpanyanın 1882-1883 ve 1886 yıllarında Trabzon limanındaki yolculardan elde ettikleri gelir aşağıdaki tabloda verilmiştir.⁸⁵

Tablo 9: Beş büyük vapur nakliyat kumpanyasının Trabzon yolcu gelirleri (1882-1883, 1886)

	Lloyd	Paquet	Rus	Mesajeri	Mahsusa
1882	38.470 Fr.	19.543 Fr.	31.388 Fr.	22.335 Fr.	22.852 Fr.
1883	37.668 Fr.	22.102 Fr.	34.877 Fr.	33.223 fr.	29.479 Fr.
1886	14.911 Fr.	10.826 Fr.	16.957 Fr.	7.127 Fr.	15.238 Fr.

1886 yılı boyunca Trabzon limanından 12.000 yolcu çıkış yaparken 9.000 yolcu giriş yaptı. Bu yolcuların büyük bir kısmı Lloyd ve Paquet buharlıları tarafından taşınırken Mesajeri buharlıları tarafından sadece 1.042 yolcu taşındı. 1891'de ise 8.200 yolcu Trabzon limanına giriş yaparken, 7.500 yolcu Trabzon limanından çıkış yaptı. Çıkış yapan yolcuların 3.500'ü Batum'a, geri kalanı ise İstanbul güzergâhına nakledildi. Karadeniz'in Kuzey limanlarına gitmek isteyen yolcuların çoğu Rus Odesa Kumpanyası tarafından taşındı. Bu nedenle Rus Kumpanyası güzergâhı yönüyle Paquet kumpanyası için önemli bir rakip değildi. 1891 yılında Trabzon limanına inen yolcuların nakliyat şirketlerine göre dağılımı şöyledir.⁸⁶

⁸⁴ AFL. 1997 002 4487, *Raport General de Service de Trebizonde*, Exercice 1880 Chapitre 4, Trafic.

⁸⁵ AFL. 1997 002 4487, *Raport General de Service de Trebizonde*, Exercice 1882-1883, 1886 Chapitre 4, Trafic.

⁸⁶ AFL. 1997 002 4487, *Raport General de Service de Trebizonde*, Exercice 1891 Chapitre 4, Trafic.

Tablo 10: Muhtelif vapur nakliyat kumpanyalarıyla Trabzon'a giriş yapan yolcu sayısı (1891)

Kumpanya	Sefer sıklığı	Yolcu sayısı
Rus	Haftada bir	1.850
Lloyd	“	1.700
Mahsuse	“	1.600
Mesajeri	15 günde bir	850
Gürcü Kump.	“	780
Panhelleniqueu	“	750
Paquet	“	670

Yukarıdaki kumpanyalar içerisinde en az sivil yolcu taşıyan İdare-i Mahsusa idi. Bu kumpanya daha ziyade asker, öğrenci, kamu görevlisi ve mülteci taşımaktaydı.⁸⁷ Her hafta Rize limanına kadar gidiş-dönüş seferleri yapardı. Paquet Kumpanyası Trabzon'a taşınan yolculardan her ne kadar yeteri kadar istifade edemese de Trabzon'dan İstanbul ve Marsilya'ya giden yolcuların taşınmasında Mesajeri ve diğer birçok nakliyat şirketinden üstün durumdaydı.⁸⁸ Rus ve Kafkas limanlarından gelen yolcular, Redut Kale ile Ordu arasında tek karantina merkezi olan Polathane (Bu günkü Akçaabat) limanında muayene için 10 gün bekletilirdi. Daha sonra ise Sinop'ta 5 gün ve Kavak'ta ise 24 saat karantina merkezlerinde alıkonulurlardı. Salgın hastalıkların durumuna göre bu süre artar ya da azalabilirdi.⁸⁹

Samsun da yolcu trafiği yönüyle önemli bir liman kentiydi. Kentin ard ülkesiyle bağlantısı Trabzon'a oranla daha kolay bir şekilde sağlanmaktaydı. Limandaki yolcuların çoğunluğu yerel ahalden ve iç bölgelerden İstanbul'a hamallık, mavna ve sandalcılık gibi vs. mesleklerde çalışmak için gelen amele ve işçilerden oluşmaktaydı. Bu türden yolcular özellikle bahar mevsiminde giderler, sonbaharda ise dönerlerdi. Ancak ilerleyen dönemlerde İstanbul'un istihdam yönünden cazibesini yeni gelişmekte olan Giresun, Ordu, Ünye gibi limanlara kaptırması, Anadolu dahilinden gelen işçi göçlerinin bu bölgelere yönelmesine sebebiyet verdi.⁹⁰ Yerel yolcular ve iç bölgelerden gelen yolcu-

⁸⁷ AFL. 1997 002 4487, *Raport General de Service de Samsoun*, Exercice 1882, 1891 Chapitre 4, Trafic.

⁸⁸ AFL. 1997 002 4467, *Raport General de Service de Samsoun*, Exercice 1891 Chapitre 4, Trafic.

⁸⁹ AFL. 1997 002 4487, *Raport General de Service de Trebizonde*, Exercice 1892 Chapitre 2, Secretariat.

⁹⁰ AFL. 1997 002 4467, *Raport General de Service de Samsoun*, Exercice 1883 Chapitre 4, Trafic; İstanbul'a göç etmek isteyen mevsimlik işçilerin göç ettiği liman kentlerinin değişmesinde ekonomik nedenlerin yanında İstanbul'da yaşanan Ermeni isyanları gibi siyasi hadiseler neticesinde Babıali'nin imparatorluğun başkentinden Ermenileri uzaklaştırmaya yönelik bir politika takip etmesinin de önemli etkisi vardı. Bunun için bkz. Süleyman Uygun, "19. Yüzyılda Anadolu'dan İstanbul'a Olan Mevsimlik Ermeni İşçi Göçleri", *History Studies*, C: 7, S: 4, Aralık 2015, s. 145-148.

ların neredeyse tamamının gelir seviyesi düşük olduğundan bunlar daha çok güvertede yolculuk yapmayı tercih ederlerdi. Samsun limanından seyahat eden sınıf yolcularının sayısı yok denecek kadar az miktardaydı.⁹¹ 1881’de özellikle güverte yolcusu taşınmasına yönelik sabit fiyat anlaşması Paquet Kumpanyasının düşük fiyat politikasını sınırlandırmaktaydı. Bu anlaşmanın uzatılıp uzatılmadığı hakkında kesin bilgiye sahip değiliz. Bu anlaşmanın uzatılmasını Mesajeri, İstanbul baş acentesi desteklemekteydi. Ancak 1890’larda Paquet Kumpanyasının yolcu taşıma ücretlerinde indime gittiğine yönelik Mesajeri acentesinden gelen şikâyet, anlaşmanın uzatılmadığını göstermektedir.⁹² 1880’lerin sonlarına doğru birçok buharlı nakliyat kumpanyasının Samsun limanına uğramaya başlaması zaten böyle bir anlaşmayı doğal olarak imkânsız kılmaktaydı. 1887’den itibaren Gürcü ve Panhellenique kumpanyaları Samsun limanına uğramaya başlamışlardı.⁹³

1890’larda Samsun’dan İstanbul’a gidiş-dönüş yapan yolcu sayısı ortalama 10.000 civarındaydı. Buna askerler de dahildi. Limana uğrayan nakliyat şirketlerinin haftalık ya da 15 günde bir düzenli seferleri vardır. Bunun yanında düzensiz olarak uğrayan birçok İngiliz ve yabancı nakliyat şirketi vardır. 1891 yılında Samsun limanından nakledilen yolculara dair verilen Fransız konsolosu, aynı zamanda Mesajeri acentesi tarafından tutulan raporlar, yolcu portföyü ve kumpanyalara göre dağılımı hakkında ayrıntılı bilgi vermektedir.⁹⁴

Samsun limanından 1891 yılında toplamda 9.558 yolcu muhtelif kumpanyalar tarafından taşınmıştır. Bunun İdare-i Mahsusa Kumpanyası tarafından taşınan 2.000’i askerlerden oluşmaktadır. Paquet ve diğer bir Fransız kumpanyası olan Mesajeri’nin sefer sayıları diğer kumpanyaların yarısı kadar olduğu halde önemli miktarda güverte ve sınıf yolcusu taşımışlardır.

Kumpanyalar arasında yaşanan rekabetin giderek artmasından dolayı 1890’ların sonlarına doğru sefer sayılarında da önemli artış olmuştur. 1898 yılında 14 günde bir Samsun limanına Cuma günleri gelişi, Çarşamba günleri de dönüşte uğrayan Paquet Kumpanyası’nın toplamda 71.951 tonluk, 68 vapuru limana uğradı, Mesajeri’nin ise 14 günde bir Çarşamba günleri İstanbul’dan gelişi- Salı günleri de Trabzon güzergâhından dönüşte uğraya 54 vapuru toplamda 97.230 ton kapasitesindeydi. Haftada bir defa Pazartesi günleri İstanbul’dan geliş ve Trabzon güzergâhından dönüşte uğrayan 104

⁹¹ AFL. 1997 002 4467, *Raport General de Service de Samsoun*, Exercice 1882 Chapitre 4, Trafic.

⁹² Bu anlaşmanın süresi 1884’te sona eriyordu. Ancak Mesajeri Samsun acentesinin 1887’de böyle bir anlaşmanın varlığından bahsetmesi anlaşmanın uzatıldığını göstermektedir. İstanbul acentesi AFL. 1997 002 4404, *Raport General de Service de Constantinople*, Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic; AFL. 1997 002 4467, *Raport General de Service de Samsoun*, Exercice 1887 Chapitre 4, Trafic.

⁹³ AFL. 1997 002 4467, *Raport General de Service de Samsoun*, Exercice 1887 Chapitre 4, Trafic.

⁹⁴ AFL. 1997 002 4467, *Raport General de Service de Samsoun*, Exercice 1891 Chapitre 4, Trafic.

Lloyd vapuru toplamda 205.280 tondu. Bazen haftada bir bazen de 15 günde bir defa her Cumartesi geliş-Cuma günleri dönüşte uğrayan Rus Odesa vapurları toplamda 75 kez Samsun limanına giriş-çıkış yaptı. Bunlar ise toplamda 90.159 ton kapasitesindeydi. 1898 yılında Samsun limanına aralarında limana yeni uğramaya başlayan Alman kumpanyası da dahil olmak üzere toplamda 10 kumpanya düzenli olarak uğramaya devam etti.⁹⁵ Ard ülkesiyle bağlantısının kolay sağlanması dolayısıyla Emtia gelirleri her zaman yolcu gelirlerinden daha fazla olan Samsun limanındaki yolcu hareketliliği daha sonraki yıllarda da benzer şekilde oldu.

Tablo 11: Muhtelif vapur nakliyat kumpanyaları tarafından Samsun limanından taşınan yolcular (1891)

Kumpanyalar	Güverte yolcusu	Sınıf yolcusu	Sefer sayısı
Mahsuse	3200*	72	52
Rus Odesa	1718	226	52
Lloyd	1359	308	52
Gürcü	1126	42	51
Mesajeri	762	161	29
Paquet	704	120	33
Panhellenique	689	94	27

Paquet Kumpanyası'nda istihdam edilen kaptanların olabildiğince geniş salahiyetleri bulunuyordu. Vapur kaptanları emtia ve yolcu durumuna göre limanda bekleme saatlerini belirleyebilmekteydiler. Mesajeri ve Lloyd gibi sübvansiyonlu ve devlet destekli kumpanyaların faaliyetleri sıkı denetim altındayken, Paquet gibi tamamen kâr amaçlı işleyen şirketlerde yolcu ve tüccarlarla ilişkiler daha liberal bir çizgide yürütülmekteydi. Bu durumda yolcular ve yükleyiciler de olabildiğince sıkı pazarlıktan yana bir yol takip ettiklerinden zaman zaman gemi kaptanlarıyla birçok istenmeyen sorunlar da ortaya çıkabilmekteydi. Osmanlı resmi kayıtlarında Paquet kaptanları ile yolcular, hatta askerler ve kamu görevlileri arasında yaşanan tartışmalara dair birçok örnek mevcuttur. Örneğin 18 Nisan 1905 tarihli belgede "*Marsilya tarafından İstanbul'a gelmiş olan Paquet Kumpanyasının Circassie nam vapurundan yolculardan Trabzonlu Mehmed Hulusi ve Ordulu İsmail efendilerin yolculuk esnasında, üçüncü Kaptan Trala ve tayfaları tarafından darp ve cerh edildiği bi'l-istihbar...*" anlaşılmıştır şeklinde belirtilmekteydi. Yapılan tahkikata göre 13 kişilik bir öğrenci grubu içerisinde Süleyman adlı öğrencinin 9 yaşında olmasından dolayı 12 kişilik bilet aldıkları, kaptan Trala'nın da yolculuk esnasında bilet kontrolü sırasında çocuktan da bilet

⁹⁵ AFL. 1997 002 4467, *Raport General de Service de Samsoun*, Exercice 1898 Chapitre 4, Trafic.

* İdare-i Mahsusa Kumpanyası'nın taşıdığı yolcuların 2000'i askerlerden oluşmaktadır.

istememesi üzerine tartışma yaşandığı, kaptan ve tayfalarının iki öğrenciyi fena şekilde döverek yaraladıkları tespit edilmiştir. Olay Babıali'ye sirayet ettiğinde dava uzamış ve kara suları meselesi ortaya çıkmıştı. Olayın Osmanlı karasularında geçip geçmediği tartışma konusu olmuştu. Fransız taraf, haklı çıkabilmek adına hadiseyi uluslararası deniz mahkemeleri kadar taşıma yoluna gitmişti. Davanın ilginç olan yönü kaptanların bu türden hareketleri denizden 3 mil açıldıktan sonra yapmaya kalkışmalarıydı. Zira bu durumda yerel mahkemeler olaya müdahil olamayacağından kaptanlar aklanmış olacaktı.⁹⁶

Circassie adlı vapurun vukuatlı kaptanlarının ilk olayı bu değildir. Aynı yıl içerisinde 3. Kaptan Trala ve tayfalarının karıştığı ikinci bir hadise daha vardır. Üstelik bu hadiseye konsoloslar da dahil olmuştur. 5 Haziran 1895 gününde Karadeniz'den İstanbul'a gelen Nafia mühendisi Nafiz Efendi namında biri vapurun limana varışını müteakip beraberinde getirdiği eşyasını almak için teşebbüs ettiğinde "*Kaptan Trala 3 mecrediye (12 Frank 60 Centimes) istediği halde Nafiz Efendi, Fransızca olarak eşyanın bedeli budur diyerek 2 mecrediye vermişti.*" Bunun üzerine kaptan ona hırsız manasında bir kelime söyleyince aralarında kavga çıkmıştı. O esnada kardeşini almak üzere orada bulunan Tophane-i Amire yüzbaşlarından Şekip Efendi müdahil olarak meseleyi teskine çalıştığında tayfalar ona da saldırmıştır. Yaşanan arbedede epeyce kişi yaralanmıştır. Olay akşam üzeri yaşandığından Şekip Efendi ve kardeşi vapurun içerisine alınarak ayaklarından ve ellerinden zincirle bağlanmışlardı.⁹⁷ Mesele mahkemeye sirayet ettiğinde taraflar birbirlerini suçlamışlardı.⁹⁸ Ancak tahkikat neticesinde Hadisede Nafiz ve Şekip efendiler kusurlu bulunmuş ve "*münazaa ve mudarebe mademki eşya navlun talebinden ileri gelmiştir bu halde Nafiz Efendi'nin 45 gün, sıfat-ı askeriyesini şu suretle ihlal etmiş olması hasebiyle Şekip Efendi'nin iki ay hapsedilmelerine...*" yönelik karar alınmıştır.⁹⁹ *Circassie* vapuru kaptan ve taifelerine ise konsolosları tarafından gerekli ihtaratın yapılmasına dair karar verildi.¹⁰⁰

Osmanlı'daki resmi adı *Ermeni Fas Paquet Kumpanyası* olarak bilinen bu şirket, aynı zamanda ihtilalci ve komitacı Ermenilerin taşınması hususunda da limanlardaki yerel yöneticiler ve zaptiyelerle de bir hayli sorun yaşamaktaydı. Özellikle şirket için hayati öneme sahip Batum aynı zamanda Ermeni komitacılarının da faaliyette bulunduğu önemli bir merkezdi. Komitacıların buradan Trabzon ve Samsun gibi Anadolu limanlarına geçişlerinde Paquet

⁹⁶ Olayın üç mil içeride mi yoksa dışarıda mı olduğu da tartışma konusu olmuştur. *BOA. BEO. 595/44580, 7 Nisan 1905; BEO. 605/45317, 22 Nisan 1895; BEO. 671/50316, 20 Ağustos 1895.*

⁹⁷ *BOA. BEO. 640/47938, 14 Haz. 1895; BEO. 637/47745, 4 Haz. 1895; Y. PRK. BŞK. 41/61, 4 Haz. 1895.*

⁹⁸ *BOA. BEO. 637/47734, 7 Haz 1895; BEO. 640/47926, 13 Haz. 1895; BEO. 637/47734, 7 Haz. 1895.*

⁹⁹ *BOA. BEO. 647/48487, 30 Haz. 1895; BEO. 666/49901, 9 Ağustos 1895.*

¹⁰⁰ *BOA. BEO. 666/49901, 12 Haziran 1895; BEO. 637/47757, 7 Haz. 1895.*

buharlıları önemli bir aracı konumundaydı. Osmanlı resmi kayıtlarında çok sayıda Ermeni komitacının usulsüz bir şekilde Paquet buharlıları tarafından nakledildiği, bu nedenle şirket buharlılarının çoğu zaman limanlarda bekletildiği, takibata uğradığı belirtilmektedir.¹⁰¹

Paquet Kumpanyası diğer yabancı nakliyat şirketleri gibi her ne kadar bu türden hadiselerle karşılaşmışse de Babıali için asker, kamu görevlisi sevk edilmesi, devlete ait postaların ücretsiz taşınması¹⁰² gibi hususlarda önemli hizmetleri bulunmaktaydı.¹⁰³ Bu hizmetleri dolayısıyla daha önce de belirtildiği üzere şirket sahibi Nicolas Paquet'e bir onur nişanı dahi verilmiştir.¹⁰⁴ Örneğin 1905 yılında İzmir'den Yemen'in Hudeyde sancağına asker sevkiyatı yapılması lüzumu doğduğunda vapur sıkıntısı yaşanmıştı. Çare olarak Paquet Kumpanyası'ndan *Bithynie* adlı vapur kiralanarak bu sevkiyat yapılmış ve bedel olarak da 6.400 lira Paquet Kumpanyası'na ödenmiştir.¹⁰⁵ Yine 1912 yılında Trabzon'dan İstanbul'a gelmek üzere beklemekte olan taburların Paquet Kumpanyası'ndan bir gemi kiralanarak getirilmesine karar verilmişti.¹⁰⁶

Paquet Kumpanyası'nın 1878'den 1. Dünya Savaşı'na kadarki süreçte Karadeniz'de faaliyet gösteren birçok buharlısı kaza sonucu hasar gördü ya da kayboldu. Bunlardan ilki 6 Mart 1888'de kaptan Giboin komutasında Batum'dan Kerç'e gitmek üzere ayrılan *Mingrelie* adındaki şirket buharlısının Kertch Boğazı'nın 70 mil kadar güney-batısında şiddetli bir fırtınadan dolayı hasar görmesi ve kaptanın kontrolünü kaybederek Theodosië koyunda karaya oturmasıdır. İşlemez hale gelen vapur Marsilya'daki şantiyeye götürülerek tamir edildikten sonra tekrardan sefere konuldu.¹⁰⁷ Bir diğer kazada *Le Lydie* adlı vapurun başına geldi. Kaptan Tabor kumandasında 4 Mart 1898'de İstanbul'dan ayrılan vapur Yunan sahillerinde fırtınaya yakalanarak 38 yolcusuyla birlikte sulara gömüldü.¹⁰⁸ Yine 23 Eylül 1900 gününde Marmara açıklarında Gelibolu'nun İncirburnu sahilinde seyredirken *Georgie III* adlı şirket vapuru Rus Kumpanyası'na ait Rostov vapuruyla çarpıştıktan kısa süre sonra su almaya başladı. Kaza esnasında orada seyreden İtalyan bandıralı Loyci Joseph komutasındaki *La Miyael* namındaki vapur, batan Paquet

¹⁰¹ Paquet Kumpanyası'nın Ermeni komitacılarla ilişkisi başlı başına ayrı bir çalışma gerektirdiğinden şimdilik bu konuya sadece değinmek durumundayız. Paquet Kumpanyası'nın Ermeni komitacıları taşıdığına dair birçok belge bulunmaktadır. Bunun için bu kayıtlardan sadece bir kaçına bakınız. BOA. Y.A.HUS. 241/35, 24 Ekim 1890; Y. EE. KP. 25/2438, 1 Haz. 1905.

¹⁰² BOA. DH. MKT. 1364/40, 8 Eylül 1886. Paquet Kumpanyası'nın Osmanlı posta çantalarını ücretsiz taşımamasından dolayı, Mesajeri ve Lloyd kumpanyaları bu konuda şikâyet dilekçelerini Babıali'ye sunmuşlardır. BOA. DH. MKT. 1657/76, 31 Mayıs 1899.

¹⁰³ BEO. 3305/247840, 4 Nisan 1908.

¹⁰⁴ BOA. İ. HR. 312/19900, 3 Kasım 1888.

¹⁰⁵ BOA. BEO. 2568/192551, 5 Mayıs 1905.

¹⁰⁶ BOA. BEO. 4110/308220, 6 Kasım 1912.

¹⁰⁷ Bernadac-Gallocher, *Navigation Paquet*, s. 39.

¹⁰⁸ Bernadac-Gallocher, *Navigation Paquet*, s. 48.

vapurunun 49 yolcusunu kurtardı. Joseph kaptana bu başarısından dolayı Babıali tarafından münasip bir nişan verildi.¹⁰⁹ Kumpanyanın Karadeniz hattında işleyen *Caramenie I* adlı vapuru da 1910' yılında Marsilya'da battı.¹¹⁰

Tüm bu gelişmelere rağmen 1913 yılının sonuna gelindiğinde Paquet Kumpanyası'nın 20 üniteden oluşan yüksek tonajlı ve modern ekipmanlı filosu toplamda 47.245 ton emtia taşıma kapasitesine sahipti.¹¹¹ Fransız sermayesini temsil eden bu vapurlar Fas sahilleri ve Kanarya adalarından, Trabzon, Batum, Poti, Novorossiysk'e kadar birçok Karadeniz liman kentlerine düzenli seferler yapmaktaydılar. 1. Dünya Savaşı sırasında 4 buharlısını kaybeden Paquet Kumpanyası, savaş sonrasında Cumhuriyet Türkiye'sinde faaliyetlerine devam etti.¹¹²

Sonuç

Paquet Kumpanyası'nın ortaya çıkması ve gelişmesinde, diğer birçok Fransız buharlı nakliyat şirketinde olduğu gibi, Cezayir'in Osmanlılar tarafından kaybedilmesi hayati bir rol oynadı. Fransızların Kuzey Batı Afrika sahillerine yayılmacılığında Cezayir sıçrama tahtası görevi gördü. Kuzey Afrika sahilleri ile ticari münasebetlerden doğan ve palazlanan Paquet Kumpanyası gibi deniz nakliyat şirketleri kabuklarını kırarak yönlerini yeni bölgelerde arayışlara çevirdiler. Fransızların Karadeniz yayılmacılığı Paquet ve Mesajeri kumpanyaları aracılığıyla gerçekleşti.

Uluslararası dolaşıma açık ve zengin ticari potansiyeli ile Karadeniz liman kentleri, zaman içerisinde birçok muhtelif milleti cezbetmeye başladı. Bu coğrafya Fransızlar açısından da keşfedilmeyi bekleyen olabildiğince geniş ve bakir bir zenginlik kaynaklarını ihtiva etmekteydi. 1857'den beri bölgede faaliyet gösteren Mesajeri Maritim Kumpanyası Fransız yatırımcının kısmen ihtiyacını karşılayabilen öncü bir şirketti. Ancak bilhassa Osmanlı Karadenizindeki ticari rekabetin bir tek Fransız şirketinin altından kalkabileceği kadar küçük boyutlu bir yapıda olmadığı muhakkaktı. Bilhassa Kırım Savaşı'ndan sonra Karadeniz liman kentlerinde sayıları hızla artan Fransız müteşebbisler için de yeni bir bağlantı hattına/kumpanyaya olan ihtiyaç her geçen gün arttı. Tamamen liberal bir şirket olan Paquet Kumpanyası, bu boşluğu büyük oranda doldurdu. Paquet Kumpanyası'nın yüksek tonajlı, modern ekipmanlı ve hızlı buharlılarının Marsilya'dan, İstanbul-Samsun-Trabzon-Batum ve Poti'ye kadar yapmış olduğu düzenli seferler, Fransız-

¹⁰⁹ BOA. DH. MKT. 2422/96, 31 Ekim 1900; DH. MKT. 505/40, 12 Mayıs 1902; DH. MKT. 2429/34, 17 Kasım 1900; Bois, *Armements Marseilles Compagnies de Navigation et Navires a Vapeur*, s. 124.

¹¹⁰ Bois, *Armements Marseilles Compagnies de Navigation et Navires a Vapeur*, s. 124.

¹¹¹ Bernadac-Gallocher, *Navigation Paquet*, s. 64.

¹¹² AFL. 1997 002 4404, *Raport General de Service de Constantinople*, Exercice 1925-1926, Chapitre 2, Secretariat

Karadeniz münasebetlerindeki ticari nakliyat boşluğunu ciddi anlamda doldurdu. Paquet Kumpanyası'nın birincil önceliği Bakü petrolerini Batum üzerinden Marsilya rafinerilerine taşımak, oradan da bol miktarda üretilen şekerli Anadolu, Kafkas ve İran pazarına sunmak oldu. Önemi yeni yeni kavranılmakta olan petrol, Paquet Kumpanyası'nın direk ve hızlı seferleri sayesinde Fransız rafinerilerine akarak, Fransız endüstrisine hayat verdi. Petrol ve şekerden arta kalan yerlerde ise navlun ve yolcu taşındı. Kumpanyanın faaliyetleri tamamen tüccar, yolcu ve şirket yönetiminin karşılıklı çıkar ilişkilerine göre şekillendi. Paquet Kumpanyası, filosunu ihtiva eden az sayıda yüksek tonajlı buharlılarıyla devlet desteği olmadan ilk defa Marsilya ve Karadeniz limanları gibi uzun mesafeli bir hatta etkili seferler düzenleyerek Fransız nakliyat şirketleri ve sermayedarına ilham kaynağı oldu. Fransa ile Karadeniz limanları arasında kurmuş olduğu düzenli bağlantı sayesinde Fransız müteşebbislerin bölgedeki varlıklarını pekiştirmelerinde önemli rol oynadı. Osmanlı yönetimi Karadeniz'deki Rus yayılmacılığına karşı denge unsuru olarak gördüğü Paquet gibi Fransız şirketlerin bölgedeki faaliyetlerini desteklemek durumunda kaldı. Bu yaklaşım Fransız şirketlerin daha rahat ve kolay bir zeminde faaliyette bulunmalarına imkân sağladı. Paquet Kumpanyası, Karadeniz limanlarında elde ettiği kazanımlarını Cumhuriyet Türkiye'si'nin ilk yıllarına kadar taşıdı.

KAYNAKLAR

Başbakanlık Osmanlı Arşivi

Babıali Evrak Odası (BEO)

3332/249838; 3348/251055; 3365/252310; 393/29469; 4110/308220; 4110/308220; 595/44580; 595/44580; 605/45317; 671/50316; 640/47938; 637/47745; 637/47734; 640/47926; 637/47734; 647/48487; 666/49901; 666/49901; 637/47757; 3305/247840; 2568/192551; 4110/308220.

Yıldız Sadaret Hususi Maruzat (Y.A.HUS.)

241/35.

Yıldız Esas Evrakı Kamil Paşa (Y. EE. KP.)

25/2438.

Yıldız Perakende Baş Kitabet

Y. PRK. BŞK. 41/61.

Dahiliye Mektubi (DH. MKT.)

230/52; 1364/40; 1657/76; 2422/96; 505/40; 2429/34.

İrade Hariciye

312/19900.

Archives de L'Association French Lines

AFL. 1997 002 4389, *Rapport Général de Service de Alexandrie*, Exercice 1880-1913, Chapitre 1 Personnel.

AFL. 1997 002 4395, *Rapport General de Service de Batoum*, Exercice 1886-1887, 1891, 1906, 1910, 1912, Chapitre 4, Trafic.

AFL. 1997 002 4395, *Rapport General de Service de Batoum*, Exercice 1886 Chapitre 2, Secretariat.

AFL. 1997 002 4404, *Rapport General de Service de Constantinople*, Exercice 1882-1883, 1910-1912, Chapitre 4, Trafic.

AFL. 1997 002 4404, *Rapport General de Service de Constantinople*, Exercice 1904, 1925-1926, Chapitre 2, Secretariat.

AFL. 1997 002 4467, *Rapport General de Service de Samsoun*, Exercice 1882-1183, 1886-1887, 1891, 1898, 1899, Chapitre 4, Trafic.

AFL. 1997 002 4467, *Rapport General de Service de Samsoun*, Exercice 1902, Chapitre 2, Secretariat.

AFL. 1997 002 4473, *Rapport General de Service de Smyrne*, Exercice 1894-1897, Chapitre 4, Trafic.

AFL. 1997 002 4487, *Rapport General de Service de Trebizonde*, Exercice 1880-1883, 1886, 1891, Chapitre 4, Trafic.

AFL. 1997 002 4487, *Rapport General de Service de Trebizonde*, Exercice 1880-1883, 1886, 1891, Chapitre 1, Personnel.

AFL. 1997 002 4487, *Rapport General de Service de Trebizonde*, Exercice 1892 Chapitre 2, Secretariat.

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

Eserler

Annales du Commerce Exterieur Russie, (Faits Commerciaux No 1 a 12) 1843 a 1856, Faits Commerciaux N. 7, Publiées Le Departement de L'Agriculture, du Commerce et Des Travaux Publics, Paris 1857.

ANTIÉR, Jean-Jacques, *Les Premiers Paquebots a Vapeur, Bertrand de Quenetain*, Saint Malo 1995.

Atlas P.L.M. Le Maroc via Marseille, Published By J. Barreau, Paris 1920.

BARJOT, Dominique, *Les Patrons du Second Empire: Marseille*, Picard, Paris 1999.

BERNADAC, Bernard -Pierre Gallocher, *Histoire de la Compagnie de Navigation Paquet*, Marseille 1985.

BOIS, Paul, *Histoire du Commerce et de l'Industrie de Marseille XIX-XXe.Siecle, Armements Marseilles Compagnies de Navigation et Navires a Vapeur (1831-1988)*, Achevé d'Imprimer Marseille 1988.

CASTELLARI, Gabrielle, *La Belle Histoire de Marseille*, Ecole Technique Don Bosco 1968.

CATY, Roland -Ellane Richard, *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille XIX-XXe. Siecle, Armateurs Marseillais au XIXe. Siecle*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, Marseille 1986.

CERVATÌ, C., *Annuaire Oriental du Commerce*, 10 me Année İstanbul 1891 (1308-1309).

Compagnie Generale Des Comptoir Levantins Memoir et Documents Sur Le Commerce des Pays D'Europe, Imprimerie Centrale de Napoleon, Paris 1850.

Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues, Commercial No 1 (1897) Printed For Her Majesty's Stationery Office, London 1897.

Documents Diplomatique Français (1871-1914), 2. Serie (1901-1911), C: II, Imprimerie Nationale, Paris 1931.

EKİNCİ, İlhan, "Karadeniz'de Bir Serbest Liman Denemesi Batum (1878-1886)", *Karadeniz Araştırmaları*, Sayı 14, Yaz 2007, s. 63-77.

FESCH, Paul, *Abdulhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, (çev. Erol Üyepazarıcı), Kurtiş Ofset, İstanbul 1999.

GUILLEN, Pierre, "Les Milieux d'Affaires Français et le Maroc a l'Aube du XXe. Siecle, La Fondation de la Compagnie Marocaine", *Revue Historique*, T. 229, Fasc. 2 (1963), s. 397-422.

GUIRAL, Pierre -Felix Reynaud, *Les Marseillais dans l'Histoire*, Privat 1988.

GUIRAL, Pierre, *Marseille et Algerie 1830-1841*, Editions Ophrys, Gap 1957.

GULBENKIAN, Calouste S., *La Transcaucasie et la Peninsule d'Apcheron Souvenirs de Voyage*, Librairie Hachette, Paris 1891.

HOVARTH, David & Stephen, *The Story Of Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, Weidenfeld and Nicolson, London 1889.

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

Journal Officiel, 8 Juillet 1887, Assemblée Nationale, seance du 1 Juillet 1886.

KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi, V.*, 4. Baskı, TTK. Yayınları, Ankara 1983.

KILIÇARSLAN, M. Emre, *Avusturya Lloyd Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun OMU, SBE, Samsun 2013.

KILIÇARSLAN, M. Emre, "Osmanlı Tunası'nda Avusturya Buharlıları", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, I, Kayseri 2015, s. 673-698.

LANDES, David S., *Bankers and Pasha, International Finance and Economic Imperialism in Egypte*, Cambridge, Harvard University Press 1958.

MITTON, Geraldine Edith, *The Peninsular and Oriental*, London 1913.

MÜLLER, Wolfgang -Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003.

Notes et Souvenir l'Ancienne Principauté de Dombes et la Famille Cachet de Montézan, Société Anonyme de l'Imprimerie, Marseille 1895.

STEFANI, Guiseppe -Bruno Astori, *Il Lloyd Triestino Contributo Alla Storia Italiana della Navigazione Marittima*, Off. Graf. A. Mondadori, Verona 1938.

Trabzon Vilayet Salnamesi, 1874.

Trabzon Vilayet Salnamesi, 1875.

Trabzon Vilayet Salnamesi, 1888.

THOBIE, Jacques, *L'Administration Generale des Phares de l'Empire Ottoman et la Société Collas et Michel (1860-1960)*, L'Harmattan Paris 2004.

UYGUN, Süleyman, *Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Kumpanyası 1851-1914*, Kitapyayinevi, İstanbul 2015.

UYGUN, Süleyman, "19. Yüzyılda Anadolu'dan İstanbul'a Olan Mevsimlik Ermeni İşçi Göçleri", *History Studies*, C: 7, S. 4, Aralık 2015, s. 137-155.

YILMAZ, Özgür, "Samsun'da Fransız Konsolosluğu'nun Kurulması ve Fransız Arşiv Belgelerine Göre Şehrin Durumu", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, Yıl 8, S. 16, Bahar 2014, s. 57-86.

YILMAZ, Özgür, "Buharlı Gemi Çağı'nda Karadeniz'de Avrupa Denizciliği", *Karadeniz*, S. 6, C: XXV, Bahar 2014, s. 46-66.

440 COMPAGNIES DE NAVIGATION A VAPEUR
COMPAGNIE DE NAVIGATION A VAPEUR MAROCAINE ET ARMÉNIENNE
N. PAQUET & CIE
 4, Place Centrale, MARSEILLE.

Service régulier de Bateaux à Vapeur Français
 ENTRE
MARSEILLE, CONSTANTINOPLE, SAMSOON, TRÉBIZONDE, BATHUM et NOVOROSSISK
 ET ENTRE
MARSEILLE, LE MAROC EN LES ILES CANARIES
 OBSERVANT: GIBRALTAR, TANGER, CASABLANCA, MAZAGAN,
 MOGADOR, LANZAROTE, LAS PALMAS et SUECROIN DE TENERIFFE.
DÉPART DE MARSEILLE POUR CONSTANTINOPLE
 Les mercredis, chaque 14 jours.
Départ de Cons/pie pour Marseille chaque 2 semaines, le mardi.

ALGER		RETOUR	
Arrivées	Départs	Arrivées	Départs
Marseille.....	Mercredi mat.	Batoum.....	Jendi soir
Constantinople.....	Jeudi mat.	Trébizonde.....	Vendredi mat.
Congorick.....	Mardi soir	Batoum.....	Samedi mat.
Samsoun.....	Jeudi mat.	Constantinople.....	Samedi soir
Novorossisk.....	Jendi mat.	Marseille.....	Mardi soir
Batoum.....	Jendi mat.		
Trébizonde.....	Samedi mat.		

PRIX DES PLACES

De Constantinople à	I		II		Pont classe plastr.
	classe	classe	classe	classe	
Poids.....	Fr. 250	175	100	75	100
Marseille.....	200	150	50	50	100
Batoum.....	150	100	50	50	100
Samsoon.....	125	75	50	50	20
Trébizonde.....	100	50	50	50	
Novorossisk.....	75	50	50	50	

Les services réguliers de quinzaine sont faits par les bateaux de 1^{re} rang.

BAATEUX DE 1^{re} CLASSE.
 CIRCASSIE 5200 tonneaux.
 ARMÉNIENNE 5200
 ARMÉNIENNE 5200
 MINGRELIENNE 5000
 LA GAULE 5400

Service Spécial pour Passagers.
 Expéditions pour toute la France et l'étranger.
 Assurances pour compte des assureurs Français.
AGENTS DE LA COMPAGNIE AU LEVANT
 * TRÉBIZONDE, TIMOTHÉE REBOUL, Cité Française, 65, Galata.
 * BATHUM, MEGIRDITCH MESSIR.
 * SAMSOON, HENRI GARAGNON.
 * TRÉBIZONDE, J. CAPSULO.
 * BATHUM, ARACHTINGI FRÈRES.
 * SMYRNE, J. HERMIAN.
 * SAMSOUN, EDOUARD GUMA.
 * CONGORICK, HAYNAUD.
 * NOVOROSSISK, VICTOR D'ARNAULT.

SURT LE GRAND TABLEAU, Les Départs et Arrivées DES COURRIERS.

Kaynak: C. Cervati, *Annuaire Oriental du Commerce*, 10 me Année İstanbul 1891 (1308-1309), s. 140.