

Fransız Kaptan Magnan'ın Tuna Nehri'nde Vapur İşletme Teşebbüsleri

Naval Officer Captain Magnan's Attempt at Steamship Navigation Management on The Danube River

Süleyman UYGUN¹

Araştırma Makalesi / *Research Article*

Geliş Tarihi / *Received*: 20.08.2022

Kabul Tarihi / *Accepted*: 29.09.2022

Doi: 10.48146/odusobiad.1164673

Atıf / Citation: : Uygun, S., (2022). “Fransız Kaptan Magnan'ın Tuna Nehri'nde Vapur İşletme Teşebbüsleri” ODÜSOBİAD 12 (3), 2681-2704 Doi: 10.48146/odusobiad.1164673

Öz

Endüstriyel Devrim'in yeni pazarlar bulma girişimi ve rekabeti Tuna Nehri ve hinterlandını da dünya kapitalist sisteminin yörüngesine dahil etti. XVIII ve XIX. yüzyıllarda Osmanlı-Avusturya ve Rusya'nın güçler dengesinde yön bulmaya çalışan Sırbistan, Eflak ve Boğdan gibi Tuna idareleri, Kırım Savaşı'ndan itibaren Fransa ve İngiltere'nin de ekonomik, siyasi ve askeri rekabetine yoğun olarak konu olan bir bölge haline geldi. Kırım Savaşı sonrasında Tuna Nehri ve şubelerinde ticari nakliyatın tüm milletlere serbest hale gelmesi, bu suları Batılı vapur nakliyat kumpanyaları için cazip hale getirdi. Bölgede Avusturya-Rusya-Fransa ve İngiltere gibi büyük güçler arasında yaşanan kıyasıya rekabet ve risklerin bu girişimler üzerindeki etkisi kaçınılmaz oldu. Araştırma kurgusu, bölgeye giren yeni bir teknoloji ve bu teknoloji üzerinden ilk defa yayılan Fransız sermayesi ve rekabeti üzerinedir. Bu bağlamda çalışma Fransız tüccar ve yatırımcının Tuna Nehri ve hinterlandında yayılma girişimleri ve rekabetleri ekseninde; III. Napolyon'un muhteris ve maceraperest denizci subayı Kaptan Michel André François Bonerin Magnan'ın (Doğum: Aubagne 1819-Ölüm Paris 1866) buharlı gemi işletme teşebbüslerini ele almaktadır.

Anahtar Kelimeler: Fransız Kaptan Magnan, Tuna Nehri, Uluslararası Ticaret, Buharlı Gemi Nakliyatı, Avrupa Rekabeti.

Abstract

The attempt and competition of the Industrial Revolution to find new markets brought the Danube River and its hinterland into the world capitalist system. Danube governments such as Serbia, Wallachia, and Moldavia followed a balanced policy between Ottoman-Austria and Russia in the 18th and 19th centuries. However, following the Crimean War, the region has become an area of economic, political, and military competition between France and England. After the Crimean War, the liberalization of commercial shipping on the Danube and its branches to all nations made these waters attractive to Western shipping navigation companies. The big Powers like Austria, Russia, France, and Great Britain initiated competition and risks which deeply affected the region. The research setup is on a new technology entering into the region and the French capital investments and competition spread for the first time through this technology. In this context, this study attempts to explore the rivalries of French merchants and investors to expand on the Danube River and its hinterland. It especially

¹ Doç. Dr., Ordu Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, E-mail: : suygun27@gmail.com; süleymanuygun@odu.edu.tr; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-6682-6698>.



deals with the steamship management attempts of the ambitious and adventurous naval officer Captain Michel André François Bonerin Magnan (Aubagne 1819-Paris 1866).

Keywords: *French Captain Magnan, the Danube River, International Commerce, Steamship Navigation, European Competition.*

Giriş

*Herkes bilir ki deniz ticareti metropol ile kolonileri arasında
Medeni bir millet ile diğerleri arasında
Medeni bir millet ile barbar ya da vahşi milletler arasında yapılır
Hesaplar, cesaret eder, zenginleştirir ve öğretir, işgal eder, ancak medenileştirir
Bunun yolu okyanuslar, nehirler ve kanallardır.*

Kaptan Michel André François Bonerin Magnan (Magnan, 1862, 7)

Araştırmaya konu olan Fransız İmparatoru III Napolyon'un denizci subayı, Kaptan Magnan'ın yukarıdaki ifadesi bir Fransız subayın deniz ticareti ve bu ticarete konu olan Avrupa dışındaki/öteki toplumlara yönelik oryantalist bakış açısı ve zihin dünyasının dramatik bir yansımasıdır.

Fransızlar, XVII. yüzyıldan itibaren Karadeniz'de ve Tuna'da ve gemilerini yüzdürebilmenin ve ticaret yapabilmenin çarelerini aramaktaydılar. İlk olarak Colbert, 1686 yılında Fransız gemilerin Karadeniz ve Tuna'da seyredibilmeleri için girişimde bulunmuş ancak sonuç alamamıştır. Petro'nun 1686 yılında Azak'a inmesi, Fransızları Ruslar üzerinden bir arayışa sürükledi. XIV. Louis, Fransa ile Rusya arasında doğrudan ticaret yapabilmenin kapısını aralamak amacıyla J. C. Baluze'yi Rusya'ya gönderdi. 1703-1704 yılları boyunca yapmış olduğu girişimlerde amacına ulaştı. Petro, Fransa ile doğrudan ticaretin yapılmasına razı oldu, hatta memnuniyet duydu. Ancak bunun için Türk sultanının müsaadesi gerekmekteydi, bu ise bu dönemde imkânsızdı. 1711 yılında Rusların, Karadeniz ile ilişkisinin sonlanmasıyla bu teşebbüs sonraya kaldı. Lakin Fransızlar, Babiali nezdinde bu taleplerini her fırsatta dile getirmeye devam ettiler (E. Schnakenbourg, 2011: 309-325, Bostan, 1995: 354-360). Osmanlı Rus-Avusturya savaşlarını sonlandıran 1739 Belgrad Anlaşması'nda önemli görevler üslenen Fransız İstanbul Elçisi Marquis de Villeneuve yasaklı deniz ve Tuna'nın kapılarını Fransız gemilerine açabilmek için Türk sultanının kapısını ilk defa ciddi zorlayanlar diplomatlardan biriydi (Roux, 1964: 23-24). 1740 Kapitülasyonlarında bunu bir nebze de olsa başarmış görünmekteydi. Anlaşmanın 59. Maddesine göre Fransız tüccar barış zamanlarında yasaklı olmayan mallarını karadan ve denizden, keza Tuna ve Don nehirlerinden Osmanlı eyaletlerine, Rusya ve diğer ülkelere gümrük vergilerini ödemek kaydıyla taşıyabilecekler, bunlara hiçbir muhalefet gösterilmeyecekti (Cirilli, 1898: 171). Bandıraya dair herhangi bir ibare geçmemesine rağmen Fransız tüccar Karadeniz ve Tuna üzerinden Tuna hinterlandına Tatar, Ukrayna ve Rus steplerine mallarını taşıyabilme hakkına sahip oldu. 1767 yılında Baron de Tott Karadeniz'in ticari potansiyelini araştırmak misyonuyla Kırım'a elçi olarak gönderildi. Aynı yıl İstanbul elçisi Vergennes, Karadeniz ve hinterlandına açılmanın zorlukları hakkında bir rapor yazdı (E. Schnakenbourg, 2011: 310-312). Lyon ve Marsilya tüccarının Fransız bandırasıyla Karadeniz ve Tuna'ya yönelik ısrarcı girişimleri ancak 1774 Küçük Kaynarca Anlaşması'ndan sonra Karadeniz'in Rus kıyıları

üzerinde gerçekleşme zemini buldu. Çariçe Katherina'nın bu hamlesine karşılık Babıali, Karadeniz'in kendi nüfuzunda kalmış olan sahanın ticari kontrolüne sıkı sıkıya bağlı kaldı (Beydilli, 1991: 689).

Lakin, Rusya'nın Karadeniz üzerinden uluslararası ticarete dahil olma girişimi, bir müddet sonra Osmanlı sultanı nezdinde de karşılık buldu. 1798-1807 arasında askeri ve siyasi ittifak denklemlerinin sık sık kabuk değiştirdiği bu süreçte, Napolyon 1802 yılında Osmanlı Devleti ile yaptığı anlaşmayla önemli bir imtiyaz koparmayı başardı. Anlaşmanın 2 maddesine göre Fransızlar kendi bandıralarıyla Karadeniz'de ve bu denizin doğal uzantısı olan Tuna ağızlarında ticaret ve seyrüsefer yapabilme hakkı elde ettiler (Cirilli, 1898: 189-191, Bilici, 1992, 134, Eldem vd., 2018: 688-689, Yılmaz, 2009: 359-382, Beydilli, 1991, 688-689). Ancak 1816 Kapitülasyonları Fransız tüccarı ve denizcisi için büyük bir yıkım oldu. Akdeniz, Karadeniz ve Tuna ağızlarında ticaret yapan Fransız bandıralı tüm gemilere yüzde 3 yerine yüzde 5 gümrük vergisi uygulandı. Diğer yandan Rusya, Taygan (1769), Kerson (1778), Hocabey yakınında Odesa (1794) gibi Karadeniz'in kuzey kıyılarındaki kentleri peyderpey ele geçirdikten sonra Avrupa ticaretini bu kentler üzerinde yoğunlaştırmaya yönelik bir politika izledi. Avusturya kuzeybatıdan, Rusya ise kuzeydoğudan Tuna Nehri ve hinterlandında ekonomik, siyasi ve askeri olarak yayılmaya başladı. 1829 Edirne Anlaşması'ndan sonra Tuna boğazlarının hakimiyeti tamamen Ruslara geçti. Rusya, Batılı tüccar gemilerine karşı Tuna deltasında Sünne Boğazı'nda bulunan Letea adasında çok sıkı karantina rejimi uygulayarak ticareti işlevsiz kılmaya ve uluslararası ticareti Kuzey Karadeniz limanlarına kaydırmaya yönelik politika izledi. Başta, Fransa ve Britanya bu duruma şiddetli tepkiler gösterecekler de netice alamadılar (Ekinci, 2014: 66-71). Fransızlar her ne kadar 1802 kapitülasyonlarıyla Karadeniz ve hinterlandı olan Tuna gibi doğal su yollarında ticaret yapabilme hakkı elde ettiyseler de bu imtiyazdan pek fazla istifade edemediler. Bunun için 1838 yılını beklemeleri gerekti. Tuna'da diplomasi oyunlarının denendiği bu dönemde ise denizlerde yelkenlilerin yerini peyderpey buharlı gemiler ve şirketleri almaktaydı. Bu zaman diliminde Avusturya, başta Fransızlar olmak üzere Batılıların bu boşluğundan istifade ederek Aşağı ve Yukarı Tuna iskelelerinde büyük bir tekel oluşturma yoluna gitmiştir. 1829 yılında kuruluş sürecini tamamlayan Tuna Buharlı Nakliyat Kumpanyası (La Cie. Navigation a Vapeur du le Danube), Rusların engellemelerine rağmen 1831 yılından itibaren Tuna Nehri ve şubelerinde düzenli, düzensiz seferler gerçekleştirmeye başlamıştı (Kılıçaslan, 2015: 679-680). Kırım Harbi'ne (1853-1856) gelinceye kadar Avusturya, neredeyse çoğu Tuna iskelelerinde tekel oluşturmuş durumdaydı. Avusturya'nın nehir taşımacılığı ve ticarete uygulamış olduğu tekel ve baskı politikası bölge idarecilerini, cazip imtiyazlar ve teklifler sunarak, alternatif Batılı sermaye gruplarını ve buharlı taşımacılık şirketlerini bölgeye çekme istek ve girişimleriyle sonuçlandı. Fransız Denizci Subay Kaptan Magnan'ın bu ortam ve şartlarda yapmış olduğu buharlı gemi taşımacılık girişimleri, Fransız sermayesinin oldukça zengin yer altı ve yerüstü kaynaklarına sahip olan Tuna ve hinterlandına yayılma fırsatını doğurdu.

Kırım Savaşı ve Kaptan Magnan'ın Faaliyetleri

Kırım Savaşı, ekonomik sonuçları itibarıyla Karadeniz'de olduğu gibi Tuna iskelelerinde de uluslararası taşımacılık ve ticaretin belirleyicisi oldu. Paris Barışı'nın henüz ön hazırlıklarının yapıldığı bir dönemde Marsilyalı ve Lyonlu denizciler ve sermaye grupları, Karadeniz ve Tuna nakliyatı için çoktan girişimlere başlamışlardı. Savaş esnasında Lyon denizcilik endüstrisi camiasında cesur projeler ortaya atıldı. Kariyerlerini le Rhône ve Saône'de sonlandıran bu gemiler, Karadeniz, Azak Denizi, Tuna Nehri ve



kolları gibi yeni sulara açıldı. Savaş boyunca askerlerin, hastaların taşınmasında çok büyük hizmetler verdiler (Felix, 1949: 106-107). Lyon nehirlerinde vapur taşımacılığı faaliyetlerinde bulunan *La Cie Générale Kumpanyası*, 1831 yılından itibaren 1.771.000 frank gelir elde etmişti. Ancak 1845 yılından itibaren demiryollarının Paris-Lyon hattını da içine alması (Société chemin de fer de Paris a Lyon, 1845), daha sonra bu hattın La Cie PLM (la Cie. chemin de fer de Paris-Lyon- Méditerranée, 1857) kumpanyasıyla Akdeniz'e kadar ulaşması nehir taşımacılığını oldukça olumsuz etkilemiştir. Bu nedenle Lyonlu nehir taşımacılık şirketleri, faaliyetlerini Fransa dışına taşımak niyetinde, hatta zorundaydı (Bonnardet, 1845: 4, Sourigues, 1860: 20, Demeur, 1860: 154-156). Özellikle Tuna Nehri'nde nakliyat serbestisi, barışın ana konularından biriydi. Fransız yatırımcılar, bugüne kadar istenilen düzeyde Fransız gemilerine açılmayan Tuna iskelelerine girmeye başladılar.

Tuna ve şubelerinde buharlı gemi taşımacılığına dair önemli bir teşebbüs denizci subayı olan Kaptan André François Michel Honorin Magnan (1819-1866)'nın bizzat şahsi girişimleriyle oldu. Magnan ailesinin XVI. Yüzyıldan itibaren köken olarak Marsilya yakınlarında bulunan Aubagne kasabasında yaşadıkları bilinmektedir (J. Magnan, 1919: 14, 108, Bulletin, 1880: 1440). Kaptan Magnan, nehir vapurlarıyla Marsilya-İstanbul ve Tuna prenslikleri (Fransız kaynakları Eflak ve Boğdan voyvodalık ve knezlikleri prenslikler olarak belirtmektedir) arasında düzenli, ucuz ve verimli seferler yapabileceği düşüncesindeydi. Bu amaçla henüz savaş esnasında İstanbul ve Tuna ağzlarında keşif seferleri organize etti (Breitmayer, 1904: 58-59). Magnan, bunu kanıtlamak için *La cie. générale Kumpanyası*'na ait Rhône ve Saône nehirlerinde düzenli seferler yapan vapurlardan 30 kadarını Kırım Savaşı esnasında devletin hizmetine tahsis edeceğine dair 11 Mart 1855 tarihli raporunu Fransa Deniz Kuvvetlerine sunmuştu.

Magnan'ın Kırım Savaşı'nın lojistiğini sağlamak için Fransız Deniz Kuvvetleri'ne tahsis etmek üzere sunduğu raporunda kiralık gemilerin isimleri şöyleydi: (Breitmayer, 1880: 319-320).

Express	Papin
Tigre	Riverain
Leopard	Mont-d'Or
Coquette	Favorite
Furet	Mogador
Isly	Belle-Poule
Bellot	Marin
Cygne	Riquet
Dragon	Grand-Combe
Aigle	Papin
Avant-Garde	Hidronelle

Magnan bu raporlarında özetle:

Şu anda 30 adet düz vapurumuz bulunmaktadır. Bu vapurların her biri 90 santim su çeken 60 ila 350 beygir gücünde 200 ton emtia, 500 asker taşıyabilecek kapasitedelerdir. Uzunlukları ise ortalama 50 metre civarındadır. Bu gemiler Azak, Don, Kolnius, Prut ağzlarına Perekop Körfezine askeri birlikleri taşıyabilir. Tuna ve kollarında, Dinyester, Buğ ve Dinyeper nehirleri üzerinde oldukça uzak destinasyonlarda işleyebilir. Bu gemilerin lojistik imkânlarından istifade edilebilir. Bu gemiler atları taşıyabilir ve karaya çıkarabilir. Nehirlerde köprülerin olmadığı yerlerde, bunlardan köprü olarak istifade edilebilir. Bu gemilerle 15-20 bin arasında asker taşınabilir, ayrıca gemiler acil yardım olarak sıradan işlerde, posta ve haberleşmede kullanılabilir. Her vapur 20 kişilik tam teçhizatlı asker ve gerekli deniz saldırısı yapabilecek silah ve mühimmat taşıma kapasitesinde olacaktır. Düz nehir gemilerinden birçok formda ekonomik olarak istifade edilebilir.

Bu düz gemilerin devletin hizmetine sunulmasıyla Karadeniz ve Azak denizlerinde avantajlı bir şekilde seyir sağlanacaktır. Denizin pek nadir sakin olduğu Karadeniz’de altı düz vapurlar, Tuna ağzlarından içeriye doğru Dinyester, Buğ, Don nehirlerine doğru rahatlıkla seyredebilecekler, deniz ile kıyı arasında plaj görevi görerek amfibi gemileri şeklinde askeri çıkarma yapacaklardır. Eğer savaş Rusya’nın içerisinde cereyan ederse askerler zorunlu olarak Dinyeper, Don, Buğ, Dinyester ve Tuna üzerinden çıkarma yapacaklardır. Bu vapurlar askerlere bu hizmeti sunabilmenin yanında büyük savaş gemileriyle koordinasyonlu bir şekilde hareket edeceklerdir (Breittmayer, 1880: 319-326).

Kaptan Magnan, Kırım Savaşı’nda Fransız birliklerinin yanı sıra Kurmay Albay olarak Sivastopol önlerinde Ruslara karşı Türk birliği saflarında da savaştı. 14 Kasım 1854 günü havanın çok şiddetli ve fırtınalı olmasından dolayı içinde bulunduğu çadır yıkıldı ve Magnan’ın bacağı kırıldı. Magnan, kısa süre sonra iyileşerek birliğine geri döndü (Raymond, 1855: 436). Doğu Savaşı’nda Ruslara karşı vermiş olduğu mücadele ve yaralanması belki de onun Balkanlarda bulunduğu süre boyunca Ruslara karşı sert tavır almasına neden oldu. Magnan, Kırım Savaşı boyunca hem kara birliklerine hem de deniz birliklerine önemli katkılar sundu.

Kaptan Magnan, bu savaş esnasında Rhône ve Saône’de seyreden vapurların basit bir modifikasyondan geçirildikten sonra yeni istasyonlara sefer yapabileceği kanaatine ulaştı. Fransa’da olduğu gibi Osmanlı Devleti’nde de Kaptan Magnan’ın teşebbüs ettiği bu projeye ilgi çok yüksek oldu. Magnan, projesini hayata geçirmek için ilk deneme seferini İstanbul’a düzenleyecek olan *Le Cygne* adlı vapuru seçti. Bu vapur, gemi direkleri olmayan, yandan çarklı, 8 knots hızında, 50 beygir gücünde düz bir nehir vapuruydu. *Le Cygne, La Cie. General Tersanesi’nde* 1847 yılında inşa edildi. 57,41 metre uzunluk, 4,65 metre genişlik, 2,40 metre derinliğe sahipti. Teknesi demirden, buhar makinası yüksek presyonlu, güvertesi ise ahşaptandı. Hızı ve bakım masrafına göre diğer vapurlardan daha ekonomikti. Açık deniz vapurlarına oranla %50 daha az kömür tüketmekteydi (Breittmayer, 1880: 330).

Magnan’ın hedefi Levant’ın ana liman kenti olan İstanbul’a nehir vapuruyla gelerek oldukça dar ve geçilmesi imkânsız olan Haliç Köprüsü’nden geçerek kayıkçıların mahremiyet alanı olan Haliç’e girebilmektir. Bu, bugüne kadar görülmemiş bir deneyimdi. *Le Cygne*, bugüne kadar Saône ile Lyon arasındaki hatta işlemişti. Vapurun köprüden geçebilmesi için bacası aşağı-yukarı yönlü hareket edebilecek şekilde dizayn edilmeliydi. Magnan, baca üzerinde küçük değişiklikler yaparak aşağı-yukarı yönlü hareket eden bir baca yaptırmayı başardı. İstanbul seferine konulacak bu vapura Magnan bizzat kendisi kaptanlık yaptı (Breittmayer, 1880: 327-330). 10 mürettebat ile 15 Ağustos 1855’te, 11:00’da Marsilya’dan İstanbul’a gitmek üzere dualarla denize açıldı. Bu sefer çok sayıda risk barındırmaktaydı. Hele de Çanakkale ve İstanbul boğazlarında neredeyse her gün bir gemi kazası meydana gelmekteydi. Vapur birkaç badire atlattıktan sonra 17’sinde Cenova’ya, 18’inde Livorna’ya, 19’unda Civita-Vechia’ya 22’sinde Mesina’ya ulaştı. Korfu’ya demirlediğinde gemi salgın hastalıkların yoğunluğundan dolayı karantinaya alındı. Rus yanlısı ahali, vapurun İstanbul’a gittiğini duyunca, gemi mürettebatını



yuhalayarak protesto ettiler. Nihayet vapur, 30 Ağustos'ta Korfu'dan hareket etti. Dalgalar buradan itibaren giderek hırçınlaşmaya başladı. Le Cygne, baş-kıç yapmasının etkisi en aza indirecek şekilde tasarlanmıştı. Bu sayede yorulmadan yoluna devam etti. 4 Eylülde Napoli körfezi, 5 Eylülde ise Pire'ye ulaştı. Vapur, bu defa Batılı müttefikleri destekleyen Yunanlıların alkış ve tezahüratları altında Volo'dan Oreos'a uğradıktan sonra Çanakkale Boğazı'na doğru yol aldı. Gelibolu'yu geçtikten sonra 20 Eylül gecesi Altın Boynuz'un kapısında görüldü. Zorlu geçen bu yolculuk tam olarak 26 gün sürdü. Bunun sadece 7,5 günü seyirde geçti. Vapur, Galata'ya geldiğinde İstanbul Fransız elçiliği Magnan'ı tebrik ederek tüm imkânlarını onun hizmetine sundu. (Breittmayer, 1880, 330, Martin, 1855: 411-413).

Magnan, bu merasimden sonra vapurun dümenini Haliç'e doğru çevirdi. Levantenler ve İstanbul ahalisi korku ve şaşkınlık içinde biraz da meraklı gözlerle Galata Köprüsü'nün üzerinden geminin kendilerine doğru gelişini seyretti (ACCIM. QDF. 04/95). Herkes, büyük bir felaketin yaşanacağına inanıyordu. Vapur köprüye yaklaştığında gemi bacasının aşağı doğru indiğini gördüler. Ahalinin korku ve heyecan dolu gözlerle vapura bakması ve Haliç'ten geçmesi dönemin gazetelerinde bile resmedilmişti.² Nihayet vapur, kayıklara ayrılmış olan dar kemerden engelsiz bir şekilde geçerek içeri girdi. Köprüden geçmeyi başaran Le Cygne, zarif bir şekilde Haliç Tersanesi'nin havuzuna geldi. Pervasız olarak görülen bu girişimin başarıyla sonuçlanması Türk idarecilerini etkilemişti. Le Cygne, Rus esirlerin bulunduğu Prens adaları ile Babiali arasında haberleşmeyi sağlamak üzere kullanılmak için hemen Osmanlı hükümeti tarafından kiralandı ve İstanbul ile Prens Adaları (İstanbul Adaları) arasında sefere konuldu (Martin, 1855: 411-413).

Kaptan Magnan'ın özel girişimi Fransız denizcilere, tüccarlara ve sermayedara yeni ve geniş bir alana açılma imkânı sundu. Fransız müteşebbislerin bugüne kadar Akdeniz'in ötesine açılma girişimleri pek nadir rastlanan bir durumdu. Kırım Savaşı'nın Batılıların lehine sonuçlanmaya başladığı bir dönemde çok sayıda Marsilyalı ve Lyonlu yatırımcı savaşın kazanımlarını fırsata çevirmek için İstanbul'a gelmiş bulunuyordu. Batılı güçler ve Rusya arasında yapılacak olan barışın ön hazırlıkları bu çerçevede yapıldı. Özellikle Tuna Nehri'nde nakliyatın serbestiyeti barışın ana konularından biri olarak ilan edildi.

Kırım Savaşı'yla beraber Fransız denizci ve tüccarlar, sermayedar grupları, bugüne kadar Fransız denizcilere istenilen düzeyde açılmayan Tuna Nehri'ne girmeye başladılar. J. Horn'un *La Presse* Gazatesi'ndeki makalesinde Kaptan Magnan'ın bu deneme girişiminden ve Fransız tüccar ve sermayedarlar nezdinde uyandırmış olduğu heyecandan övgüyle söz edilmekteydi

Son Doğu savaşının sonucunda Tuna'da nakliyatın tartışmasız bir şekilde serbest hale gelmesi sevindirici olmuştur. 30 Mart 1856 antlaşmasından sonra Tuna'da nakliyat tüm milletlerin kullanımına açılmıştır. Fransızların Tuna'da tüm gemilere tamamen serbestiyet fikri, Almanlar tarafından tartışmaya neden olmuştur. Almanlar Tuna'daki serbestiyet düşüncesini sadece kendileri için uygulamaya koyarak buraların verimli ürünlerini taşırlarken, bunun tüm Batı için geçerli olmadığı iddiasını savundular. Bu çok ciddi sorunlara neden oldu. Burada Fransa'nın iki kat çıkarı söz konusuydu. Politik olarak; Aşağı Tuna boyunca ikamet eden farklı milletlerle Fransa'nın münasebetleri sağlanacak, ekonomik olarak ise, Fransız endüstriyel ürünleri için yeni bir kapı ve pazar açılmış olacak, aynı zamanda Fransız endüstrisini besleyecek olan yeni hammaddelere ulaşılmış olacaktır. Buradaki milletler özellikle Romenler ırk yönüyle Fransızlara ve Batı toplumlarına Germenlerden daha yakındırlar. Buralarla endüstriyel ve ticari ilişkiler kuruldukça Fransa'nın bu bölgelerle münasebetleri artacak ve nüfuzu genişleyecektir. Bu görevin hükümet ve özel sektör arasında bölünmesi gerektiği düşüncesindeyiz. Fransız hükümeti tek başına bu iki görevi üstlenemez. Kongre'nin başından beri Fransa'nın Prensliklere dair şevk

² Ek 1'e bakınız.

ve azimle çalışması bilinmektedir. Uzun zamandan beri bu bölge halklarının Fransa'ya karşı duyduğu sempati bilinmektedir. Eğer bu siyasi başarı hemen pratik başarıya dönüşmezse Fransa'nın kazanımları havada kalacaktır. Fransız özel girişimi, belki de orada Fransız girişimci ruhuna açılan geniş alanı yeterince algılamadığı için işe koyulmakta yavaş davranmaktadır. Bu amaçla yapılan övgüye değer tek girişimden söz etmek gerekir. Sayın kaptan Magnan'ın şirketinin cesaretli girişimi. Lyonlular Le Lyonnais adlı vapurla 1856 yılında başlayan bu girişim, Fransa ile Aşağı Tuna arasında doğrudan bir nakliyat bağlantısı oluşturmaya yöneliktir. Ülke bu cürekâr denizcinin girişimini ilgiyle takip etti... (La Presse, 7 Juillet 1857).

Kaptan Magnan ve refakatindeki Mathiss ve Parrot adındaki yatırımcılar Tuna iskelelerinde keşif seferleri yaparak yatırım planları hazırlarken, Paris Anlaşması'nda alınan kararlar Tuna'nın uluslararası ticarete eklenmesinin hukuki statüsünü oluşturuyordu. Müzakerelerde Rusya'nın Tuna Nehri'nden ve buna bağlı suların uzaklaştırılması üzerine esas alınan haritada taraflar mutabıktı (Cevdet Paşa, 1991: 5). Anlaşmanın 15-20 maddelerinde Tuna'da seyr-i sefainin serbestiyeti ve bunun Osmanlı, Britanya, Fransa, Avusturya ve Sardunya devletlerinin her birinden tayin olunacak memurlardan müteşekkil uluslararası bir komisyon (CED = Comission Européenne du Danube) tarafından denetlenmesi ve işletilmesi kararlaştırıldı. İsakçı'dan Tuna boğazlarına kadar olan kısım bu komisyon tarafından idare edilirken, Isakçı'dan yukarıya olan yani Yukarı Tuna kısmı sahil devletlerinden oluşacak diğer bir komisyon tarafından idare edilecek, Aşağı Tuna Komisyonu ile aynı salahiyyete sahip olacaktı. (16 ve 18. Madde) (Erim, 1953: 347-349). Tuna Nehri ve kollarında ilan edilen seyri sefainin serbestisi buharlı nehir taşımacılığı yapan kesimleri heyecanlandırdı. Fransız atölyelerinde inşa edilen çok sayıda buharlı gemi ve artan denizci ve gemi mürettebatı için Fransız ve Batı Avrupa nehirleri hayli kısıtlı ve yetersiz kalmaktaydı. Fransız armatörler, denizciler bu birikimlerini Fransa ve Batı Avrupa'nın dışındaki uluslararası nehirlere taşımalarının fırsatlarını aramaktaydılar³ (CADN. Consulat Iasi, 1856-1858, V. 55). Çok sayıda ülke ve bölge arasında bağlantı sağlayan Tuna ve kolları gibi devasa bir nehirde nakliyatın serbestisinin Fransa'nın da içinde bulunduğu uluslararası bir komisyon tarafından güvence altına alınması, Tuna ve kollarının bir anda cazibe merkezi olmasını ve tüm dikkatleri üzerine çekmesini sağladı.

Prut ve Seret'de Vapur Nakliyatı ve La société Mathiss, Magnan, Parrot Kumpanyası

Kaptan Magnan, başarılı keşif seferlerinden sonra Rhône ve Saône nehirlerinde taşımacılıkta bulunan düz vapurların basit modifikasyondan geçirilerek denizden, nehirlere kadar yeni liman ve iskelelere sefer yapabileceği düşüncesindeydi. Bu doğrultuda Rhône nehrinde işleyen bazı gemilerin İstanbul Boğazı'na, hatta Tuna Nehri iskelelerine kadar rahatlıkla gönderilebileceğini ve Marsilya ile bu bölgeler arasında düzenli seferler başlatılabileceğine dair projesini Fransız hükümetine sundu.

Kaptan Magnan, Tuna'da vapur işletme teşebbüsüne girişen ilk ve öncül Fransız girişimci olarak Tuna nakliyat tarihine adını yazdırdı. Magnan, *Le Lyonnais* ile İstanbul'a uğradıktan sonra 22 Mayıs 1856'da Kalas'a ulaştı. Düşündüğü planı sunmak için Fransız Yaş konsolosu vasıtasıyla Boğdan Beyi Ghika ile bir görüşme yaptı ve amacına ulaştı (CADN. Consulat Iasi, 1856-1858: V. 55). Ghika Bey, Tuna'da Avusturya vapurlarına alternatif olabilecek böyle bir teklifi hayli olumlu karşıladı. Magnan, kendisine

³ Böyle bir çalışmanın yapılması gerektiğine dair beni teşvik ve ikna eden, Nantes Dış İşleri Bakanlığı arşivlerine ait belgelerin temininde ve değerlendirilmesinde aynı zamanda makalenin yazımı boyunca destek ve yardımlarını esirgemeyen Nantes Üniversitesi, Tarih Bölümü öğretim elemanı kıymetli Patrice Pipaud'a minnettarım.



arkadaşlık eden Avukat ve girişimci Mathiss'i de alarak Yaş kasabasına gitti ve mutabakata vardı. Magnan'ın 5 Şubat 1856'da *La société Mathiss, Magnan, Parrot et Cie.* adıyla beş girişimci ile beraber kurmuş olduğu vapur kumpanyası, 25 Mayıs 1856 yılında 30 yıllığına Prut ve Seret nehirleri ve göllerinde seyrüsefer yapabilme imtiyazını almış oldu (CADN. Memoire Magnan: V. 55). Kaptan Magnan, *Le Lyonnais* ile Tuna ağzlarından sonra İsmail ve Kili'ye oradan Kalas ve Odesa arasında birkaç başarılı sefer yaptı. *Lyonnais*, Kalas'tan sonra Vidin'e yöneldi ve buradan yoluna devam ederek 1856 Eylülünde Demirkapılara kadar ulaştı. Bununla ilk defa bir Fransız vapuru Demirkapılar'a kadar ulaşmış oluyordu. *Le Lyonnais* oradan Orta Tuna'ya kadar geçerek Sırbistan'ın merkezi Belgrad'a geçti (La Presse, 7 Juillet 1857). 19 Temmuz 1856'da insan kalabalıkları ve top atışları arasında Belgrad'da demirledi. Avusturya Hükümeti Magnan'ın bu girişimini endişeyle takip etmekteydi. Tuna Buharlı Nakliyat Kumpanyasının kaptanı, Magnan'ın klavuzluk teklifini reddetti. Avusturya hükümeti Tuna Buharlı Nakliyat Kumpanyası kaptanlarına *Le Lyonnais* Sava'da seyrederken herhangi bir tehlikeyle karşılaşırsa kesinlikle yardım etmemeleri, sadece tahlisiye hizmeti vererek içerisindeki yolcuları kurtarmalarını gemiye kesinlikle dokunmamalarına dair talimat vermişti. Buna rağmen Sırp klavuzların yardımıyla Magnan yoluna devam etti (Karoviç, 2018: 394). Sırp voyvodası, bölgenin ticari ihtiyaçlarına yönelik bir çalışma yapması için Magnan'a yanında çalışanlardan uzman kişilerden birini yardımcı tayin etti. Vapur bundan sonra 24 Temmuzda Tuna'nın Bosna'daki şubeleri olan Sava ve Bosna sınırında bulunan Brod'a kadar yol aldı. Sava Nehri suyunda düşüş yaşandığını fark etti ve vapuru karaya çekti, zira gemi ancak bu şekilde daha sonra yeniden yüzdürülebilirdi. *Le Lyonnais* bu seyahatlerinde toplamda nehir üzerinden 1.460 kilometre yol kat etti. Magnan ve refakatindeki Fransız yatırımcılar gittikleri her yerde tüccarlar ve yerel ahali tarafından ilgiyle karşılandılar. Magnan'ın bu cesur seyahati ve Boğdan Beyi'nden aldığı imtiyaz Avusturya'da büyük bir heyecana neden oldu (Avril, 1876: 44-46).

Boğdan Beyi ile yapılan 25 Mayıs 1856 tarihli İmtiyaz anlaşması 21 maddeden oluşmaktaydı. Anlaşma Boğdan sınırları içerisindeki nehir ve göllerde seyrüsefer imtiyazı üzerineydi. Seyrüsefer hakkını alan kumpanya belirli gümrük vergilerinden muaf olacaktı. Boğdanlı memurlar, şirkete ait vapurlarla yolculuk yaptıklarında yarı ücret ödeyecekler, barış zamanında askeri birlikler ve savaş malzemeleri ücretsiz bir şekilde taşınacaktı. Bu şirket Boğdanlı müteşebbislerin ortaklığında kurulduğundan gemileri Boğdan'a has bir bandıra altında seyredeceklerdi. Mürettebatın üniforması Boğdan idaresi tarafından düzenlenecekti. Kumpanya vapurlarında eğitim almak isteyen talebe denizciler, şirket vapurları sayesinde nehir nakliyatını ve makine kullanımını öğreneceklerdi. Kumpanya vapurlarından beklenen bir diğer husus ise mavnaların çekilmesiydi (CADN. Compagnie Moldo, V. 55).

Mathiss, Magnan, Parrot Kumpanyası, *Le Cygne* ve *Le Lyonnais* adlarında iki adet vapur ile deneme seferlerini başarıyla tamamladı. *Le Cygne*, İstanbul Limanı'nda kaldı. *Le Lyonnais* ise Tuna Nehri'nde iki sefer gerçekleştirdi (La Presse, 4 Mai 1866). Ancak Tuna ağzlarının birinde karaya oturdu. Daha sonra parçalandı ve satıldı. Deneme seferleri Tuna'da vapur nakliyatının ne derece zor ve tehlikelerle dolu olduğunu gösterdi. Buna rağmen Kaptan Magnan Tuna'da vapur taşımacılığı yapma fikrinden asla vazgeçmedi. Tuna'da tüm milletlere seyrüseferin serbestisi kararı alındığı esnada inhisar anlamına gelen böyle bir imtiyaz başta Avusturya ve Osmanlı olmak üzere bazı devletler tarafından gayri hukuki bir anlaşma olarak görüldü ve tartışmalara neden oldu.

Avusturya hükümeti, bu anlaşmayı konsolosları aracılığıyla yakından takip etmekteydi. Avusturya, Tuna Kumpanyası, Tuna Nehri'ndeki ayrıcalıklı konumunu devam ettirmek düşüncesindeydi. Magnan'ın bu anlaşması 30 yıldır bu sulardaki Avusturya inhisarını sonlandırmak anlamına geliyordu. (La Presse, 7 Juillet 1857). En azından Fransızlar tarafından Avusturya'nın tepkisi bu gerekçeye bağlandı. Avusturya bu imtiyazın 1856 Paris Anlaşması'nın 15 ve 20. maddelerinin hilafına olduğunu belirterek, bunun iptali için Babialı'ye başvuruda bulundu (La Presse, 7 Juillet 1857). Avusturya'nın şikâyetini havi 26 Ağustos 1856 tarihli mektupta kısaca şu bilgilere yer verilmişti.

Boğdan voyvodası sabık Ghika Bey, Prut ve Seret nehirlerine münhasıran vapur işletmek üzere Fransa tebaasından M. Magnan'a imtiyaz-ı mahsusa vermiş olduğundan ve bu ise ahkam-ı uhdeye muhalif bulunduğundan ol babda Avusturya sefaretini tarafından verilmiş olan takrir-i resmi geçende savb-ı asilanelerine gönderilmişti ...Paris'de münakid olan muahede-i umumiyede Tuna'nın ve bi't-teferrua şubelerinin tabi olacakları kaideyi tayin kılınmış olduğuna ve Prut ve Seret nehirleri üzerinde demek olan inhisar, mukavelat ve muahade-i mezkure ahkamına mugayir görüldükten başka bu makule ahvalde saltanat-ı seniyyenin tetkik ve tasdikine havale olunmaksızın bir karar inhisarına idare-i mahalliyyenin bir guna salahiyeti bulunmadığına binaen bu babda memleketin idare-i bekası tarafından yapılmış olan şey na-meşru olup iş bu nehirler hakkında verilen imtiyazı saltanat-ı seniyyenin keen lem yekün (yok hükmünde) hükmünde tutulması... (BOA. HR. MKT. 156-/67, 27 Ağ 1856). talep edilmekteydi.

Avusturya sefiri Bardesi, Boğdan Voyvodası Gregoir Ghika Bey'in azledilmesinden hemen önce Kaptan Magnan'a Prut ve Seret nehirleri üzerinde vapur işletilmesine dair verilen imtiyazın Osmanlı Devleti ile diğer devletler arasında mevcut olan uluslararası kaidelere aykırı olduğunu, Ghika Bey ve Magnan'ın mutabık kaldıkları imtiyazı şaşkınlıkla karşıladıklarını ifade etmiştir. Bardesi'ye göre Avusturya memleketlerinde olan Prut ve Seret nehirlerinin güney kısmı Osmanlı Devleti'ne ait olup, bunun hakkında iki devlet arasında imzalanan 1718 Pasarofça, 1739 Belgrad ve 24 Şubat 1784 antlaşmaları gereğince bu nehirlerde gemilerin seyrüsefer hakkı iki devlet için eşit olup, sonradan 1815 Viyana Kongresi'nde ve Paris Muahedesinde (30 Mart 1856) alınan kararlar dahi geçmiş ahitnameleri teyit etmekte ve onlara atıfta bulunmaktadır. Prenslikler her ne kadar iç meselelerini bağımsız çözüme hakkına sahip olsalar da bölge idarecilerinin şubeleri iki devletin sınırları içerisinde kalan bu nehre münhasır taşımacılık imtiyazı vermesi iki devletin onayına tabidir (Le Journal Debat, 16 Sep. 1856, CADN. Memoire Magnan, V. 55). Ayrıca her bir ulusun gemilerine tanınan seyr-i sefain serbestiyeti usul ve şartlarına Ghika Bey ve Kaptan Magnan, Prut ve Seret nehirlerinde seyr-i sefaini inhisar ederek açıktan açığa muhalefet etmektedirler. Avusturya hükümeti Paris Anlaşması'nın bu kaidesine uyararak bundan önce Tuna Nehri'nde bir Avusturya Kumpanyasına vermiş olduğu imtiyazı dahi geri almıştır. Avusturya her kimin lehinde olursa olsun her türlü imtiyaz ve buna benzeyen istisnaları tanımayacaktır demektedir. Büyük Britanya da Avusturya gibi Fransızların Tuna Nehri'ndeki serbestiden istifade ederek tekel oluşturma yoluna gitmesine karşı çıkmaktaydı. Üstelik Britanya konsolosluğu vasıtasıyla Babialı'ye gönderdiği raporunda Magnan'ın Balkanlardaki Hristiyanları kıskırtan bir *provakatör* olduğunu ifade etmekte hadiseyi farklı bir boyuta taşımaktaydı (BOA. HR. TO. 157/41, 20 Temmuz 1856; İ. HR. 142/7457, 19 Nisan 1857, İ. HR. 133/686, 7 Ağustos 1856).

Babialı, Büyük Devletlerin baskı ve talepleri karşısında öncelikle 27 Mayıs 1856'da Boğdan Voyvodası Ghika'yı görevden azletti (CADN. Observation Magnan, V. 55). Yeni tayin edilen voyvoda ise bu imtiyazı tanımadığını bildirdi. Bundan hemen sonra Osmanlı yönetimi, bölgedeki çıkarlarının da aleyhine olarak gördüğü bu anlaşmaya karşı olduğuna dair bir deklarasyon yayınladı. *Le Journal de Debats* gazetesi;



Osmanlı Devleti'nin Avusturya ile benzer argümanları ileri sürerek Avusturya'nın safında olduğu yönünde algı yarattı. Babıali'nin sunmuş olduğu bildiride özetle:

Saygıdeğer ve basiretli bir prens olan Moldova hospodarı Prens Ghika, Fransız hükümetinin tebaası olan saygıdeğer Magnan'a Prut ve Seret'de buharlı gemilerle sefer yapma imtiyazı vermişti. Bu imtiyaz mevcut anlaşmaların esasına aykırı olduğu için Avusturya hükümeti, elçisi aracılığıyla Babıali'ye bir nota verdi. Buna göre her iki beylik de (Eflak ve Boğdan) Osmanlı İmparatorluğu ile dış güçler arasında var olan anlaşmalara tabidir. Anlaşmanın hükümlerine muhalif olan her şey gayri hukukidir. İki imparatorluğun memleketlerini sulayan nehirlerde nakliyatın serbestisine ilişkin olarak, Prut ve Seret'deki vapur seferleri de Osmanlı ve Avusturya arasında imzalanan anlaşmalara tabidir. (Journal de Debat, 26 Aout 1856).

Babıali, Avusturya ve Britanya'nın karşı çıkması bilhassa Avusturya sefirinin talebi ve kendi izni olmadan ruhsatsız verilen bu imtiyazın bir an önce lağvedilmesi için Boğdan kaymakamlığına gerekli emrin verildiğini ve 7 Ağustos 1856 tarihi itibarıyla imtiyazın feshedildiğini bildirmiştir. (BOA. HR. TO. 157/41, 20 Temmuz 1856; İ. HR. 142/7457, 19 Nisan 1857, İ. HR. 133/686, 7 Ağustos 1856).

İstanbul Fransız Elçisi Thouvenel, bu haber üzerine Hariciye Nazırı Fuad Paşa'ya Avusturya'yı protesto eden bir mektup vermiştir. Thouvenel, söz konusu prensliklere dair Paris Anlaşması'nda Babıali'nin "Prenslikler için bağımsız ve ulusal yönetimi korumayı taahhüt ettiğini" belirten argümana sığınarak imtiyazın meşru olduğunu savunmuştur. Martin Bey de *Le Journal des débats*'daki makalesinde Eflak ve Boğdan'ın aslında hukuken uzun zamandan beri Osmanlı'nın ayrı bir bölgesi olduğunu, ileri sürülen argümanın hiçbir değerinin olmadığını ifade etmişti. (Journal de Debat, 26 Aout 1856). Tuna prensliklerindeki imtiyaz meselesi Osmanlı ve Avusturya'nın hamlesiyle hızla politik bir sorun haline dönüşmüştü. (CADN. Observation Magnan, V. 55).

Fransız basınına göre Magnan'ın elde etmiş olduğu bu önemli imtiyaz, politik tartışmalara kurban edilmişti. Fransız basınında ve tüccarlar arasında büyük şaşkınlık yaratan bu politik çekişmede Avusturya'nın manevralarında Fransa'ya karşı galip geldiği söylentileri hâkim olmuştur. Batılı hükümetler de bu imtiyazı Paris Anlaşması'nın seyr-i sefain serbestisi hakkını ihlal eden imtiyaz olarak gördüler ve Avusturya ile Osmanlı'dan yana bir tavır sergilediler.

Kaptan Magnan ve Fransız yatırımcılar tüm diplomatik baskı ve engellemelere rağmen muhtelif teşebbüslerle Tuna'da buharlı gemi taşımacılığına devam ettiler. Magnan ve Fransız müteşebbisler bundan sonra Paris Anlaşması kaidelerine uygun olarak yeni bölgesel ortaklıklar ve kumpanyalar oluşturarak Tuna taşımacılığında söz sahibi olma yoluna gittiler. Magnan'ın Tuna Nehri ve kollarına yönelik buharlı nakliyatı girişimleri uluslararası diplomasiye kurban gitse de daha köklü ve kurumsal bir şirket olan bir diğer büyük Fransız Kumpanyası olan Mesajeri Maritim, İbrail ve Kalas'a kadar hatlarını uzatarak Aşağı Tuna kentlerine düzenli seferler yapmaya muvaffak olmuştu. Aslında Mesajeri Kumpanyasının yıllık genel toplantısında Magnan'dan çok önce henüz 1854 yılında İbrail ve Kalas'a düzenli seferler yapma kararı alınmıştı. Ancak bunun uygulamaya geçmesi Kırım Savaşı dolayısıyla 1856 yılında oldu. *Pericles* adlı Mesajeri buharlısının ilk başarılı deneme seferini yapmasının ardından Lyonlu iş adamları ve tüccarlar Fontenay kaptanlığında diğer bir Mesajeri vapuruyla (muhtemelen Pharamond) bölgeye keşif turları yaptılar. Şirket vapurları İbrail ve Kalas'a yönelik 1856 yılının Temmuz-Aralık arasında 36 başarılı sefer gerçekleştirdi (AFL. 1997 002 5242, Assemblée 28 Mai 1857, Raccagni, 1980: 360, Uygun, Aşağı Tuna, 2015: 349-369). Magnan'ın teşebbüsünün bundan farkı onun düz nehir vapurlarıyla böyle bir girişimde bulunması, aynı zamanda sadece aşağı Tuna değil de Tuna'nın

tüm şubelerinde Masejeri'nin bu nehirdeki hattının bittiği noktadan itibaren Fransız nakliyatını tamamlayan düzenli vapur seferleri organize etmeyi planlamasıydı.

Kaptan Magnan, diplomasiye kurban edilen girişiminin ardından, Tuna ve kollarında ısrarla vapur taşımacılığına devam etmenin, zengin ve verimli alüvyonlardan oluşan Tuna havzasını Fransızlara açmanın yollarını aradı. Magnan, Sırbistan'da kaldığı 6 ay boyunca çok sayıda Sırp tüccar ve politikacıyla tanışma fırsatı buldu. Özellikle Kalas ile Belgrad arası bereketli topraklar, yolcu sayısı ve sunmuş olduğu yüksek navlun imkânlarıyla vapur taşımacılığı yapmaya hayli müsaitti. Üstelik Avusturya Tuna Buharlı Nakliyat Kumpanyası az sayıda seferleri ve yüksek navlun ücretleri ile bölge tüccarının ve ahalisinin haklı tepkilerini çekmekteydi (*Compagnie Générale*, 1860: 11-17). Eflak ve Boğdan'dan Belgrad'a kadar tüm idareciler Avusturya'nın tekelinden kurtulmak için yabancı şirketleri özellikle vapur kumpanyalarını bölgeye çekmek istemekteydi (P. Schneckenburg, 2016: 22).

Magnan'ın bu bölgede vapur taşımacılığı için yapmış olduğu ikinci girişim olan *Mathiss, Magnan, Parot, (Ya da Dumond iki ayrı şekilde de verilmekte) et Cie.* kumpanyasının alt şubesi olarak 1 Haziran 1857 yılında *La Compagnie Franco-Danubienne* adlı kumpanya kuruldu. Her biri 500'er Franklık 12.000 hisseli ve toplam 6.000.000 frank sermayeli şirketti. Kumpanyanın 13 Haziran 1857 tarihli genel toplantısında, “*şirketin hedefinin Tuna kıyısına hapsolmuş olan 25 milyon tüketiciye Fransız sanayi ürünlerini ulaştırmak ve bu bölgelerin oldukça zengin olan doğal ürünlerini Fransa'ya kazandırarak Fransız ticaretinin Tuna vilayetleriyle doğrudan temasa geçmesini sağlamaktır.*” denmekteydi (La Presse, 22 Juillet 1857). Magnan, bu girişimin başarıya ulaşabilmesi için Fransız hükümetinden sübvansiyon desteği talep etmekteydi. Paris Ticaret Odası'nın Tarım, Ticaret ve Çalışma Bakanlığı'na bildirdiği mektubunda özetle:

Bu tarihe kadar Prenslükler ile Fransa arasındaki ticari ilişkiler oldukça sınırlı ve yetersiz bir şekilde yapılmaktaydı. Moldova'ya has ürünler Leipzig fuarına gelen alıcılar tarafından alınıyor bundan sonra demiryolu aracılığıyla gönderiliyordu. Ürünlerin bazı noktalar üzerinden dolaylı olarak alıcı ve satıcılara ulaşması dezavantajlı bir durum oluşturmaktaydı. Marsilya'dan Kalas'a Tuna nehri üzerinden Belgrad'a kadar doğrudan ve düzenli deniz yolu bağlantısının kurulması prensliklerle olan ticari ilişkileri geliştirecektir.

Sayın bakan sizden şunu istiyoruz, şirketin bu projesinin başarıya ulaşması durumda çok sayıda avantaj sağlanacaktır. Sırp Kumpanyası ile ortaklık, 2.500.000 franklık ek bir sermaye oluşturacak, bunun iki ülkeye de olumlu etkisi olacaktır. Prut ve Seret'de 30 yıllığına taşımacılık imtiyazı elde edilecektir. Nihai olarak M.M. Mathiss, Magnan, Dumont et Cie adlı kumpanyanın ilk yıl yaşayacağı zorluklar karşısında kumpanya hükümetten sübvansiyon garantisi talep etmektedir. Prut ve Seret'de nehir taşımacılığı üzerine Moldova hükümeti ile yapılacak anlaşma Fransa için oldukça değerlidir. (CADN. Compagnie Moldo, V. 55, ACCIM. QDF. 04/95).

La Compagnie Franco-Danubienne Kumpanyası Belgrad'dan Kalas'a kadar uzanan istasyonlarda seferler yapacaktı. Kalas'a kadar navlun getiren diğer bir Fransız Kumpanyası Mesajeri Maritim Kumpanyası, Rus Ticaret Kumpanyası ile koordineli bir şekilde hareket edecekti. Bu düşünce de mutlu bir şekilde başlamıştı. Sırp hükümeti gemilerin bakımı ve onarımı için tamir atölyesi, malların takası için de belli noktalarda depolar ve mağazalar acentelikler oluşturdu (Tatic, 2016: 658). Bu kumpanya sayesinde Tuna ve Akdeniz arasındaki münasebetler hayli artacak, Sırp ekonomisi hızlı bir şekilde gelişecekti. Aynı zamanda tamir ve onarım atölyelerinde istihdam edilen Sırp gençleri zamanla buharlı gemi inşası ve nakliyatı becerisine sahip olacak modern vapur nakliyatından anlayan uzman ve nitelikli bir Sırp ekip ortaya çıkmış olacak, bunlar gelecekte oluşturulacak Sırp milli nakliyat şirketinin nitelikli mürettebatını yetiştirecekti (Karoviç, 2018: 395). Kumpanyanın faaliyetlerinden iyi sonuçlar



bekleniyordu. Ancak şirket oluşturulmadan önce bölge toplumları ve tüccarlarının beklentilerinin doğru şekilde tespit edilmesi ve buna yönelik defalarca deneme seferlerinin yapılması gerekirdi. Aynı zamanda depolar, antrepolar, acentelikler ve tanıtımlarının iyi yapılması elzemdi. Her şeyden önemlisi 27 yıldır bu hatta aktif olarak işleyen Avusturya Kumpanyası ile rekabet edebilmeyi göze alabilmeliydi. 1857 ocak ayının ortalarında Sırp hükümeti bu projeyi onaylamak istediğinde, projeyi ilk fonlayanların başında Sırbistan'ın önde gelen tuz tüccarı Misa Anastasiyeviç bulunuyordu. Ancak Avusturya Konsolosu Teodor Teja Radosavlieviç'in uyguladığı baskı ve yıldırma politikasının etkisiyle Magnan'ı destekleyen tüccar ve müteşebbisler peyderpey onu terk ettiler. Hatta desteklemek bir yana onunla iletişim kurmaya bile cesaret edemediler. Zira Sırp tüccarın bu döneme kadar ticari aktivitelerinin büyük bir kısmı Avusturya kentleriyle olan ilişkilere bağımlıydı. Hatta Sırp nüfusun önemli bir kısmı Avusturya'da yaşamaktaydı (Uygun, 2013: 695). Diğer yandan Kaptan Magnan'ın girişiminin neticesiz kalacağı öngörülebilmekteydi, bu nedenle 4 Mart 1857 yılında, bu defa başında kaptan M. Anatasijeviç, J. Kumandi, I. Miloşeviç gibi Sırp müteşebbis ve siyasetler Serbian Steam Navigation adında müstakil bir vapur kumpanyası kurmak istediler. Bunun için Sırp hükümetinden finansal destek istediler. Ancak mali yetersizlikler ve Avusturya hükümetinin baskılarından dolayı bu teşebbüsten de vazgeçildi (Karoviç, 2018, 395-396). Bundan bir yıl sonra 1858 yılında kurulan Rus Buharlı Ticaret ve Nakliyat Kumpanyası (ROPİT)'in Tuna da dahil olmak üzere Karadeniz ve Akdeniz'de hatlar açması Sırbistan'da sevinçle karşılandı. (Karakulak 112-113). Sırp ahali ve tüccar, Rus Kumpanyasının düşük tarifeli navlun taşıyacağından umutluydu. Ancak Paris anlaşması ile Ruslar, Balkanlar üzerindeki nüfuzlarını kaybetmişlerdi. Üstelik Rus Buharlı Navigasyon şirketi bir Sırp tüccar (Jovan Dordeviç) aracılığıyla Dobra madenlerinin işletmeciliğini yasadışı bir şekilde ele geçirmişti (Karoviç, 2018: 396).

Fransız Tuna Kumpanyası'na ait tek bir vapur, *Le Lyonnais* Tuna'ya gelebilmiş ve ancak birkaç sefer gerçekleştirebilmişti. *Le Lyonnais*, Prut'ta tamir gördü ve seferlerini sonlandırmak zorunda kaldı. Bir süre sonra da Rus Kumpanyası'na satıldı. Bu başarısızlığın ardından Kaptan Magnan'ın hayalleri yıkıma uğramış, ülkesine dönmüştü. Sırp Prensi Miloş, vapur taşımacılığına dair yeni fikirlerini Fransızlara iletmek, Fransız sermayesini ısrarla Sırbistan'a çekmek düşüncesindeydi. Miloş, bu defa daha büyük ve farklı aktiviteleri olan bir vapur kumpanyasının kurulması için cazip tekliflerle Fransız sermayedarlara başvuruda bulunmuştur. Miloş'un düşündüğü kumpanya hem vapur nakliyatında bulunacak hem de değerli madenler ve petrol işletmeciliği yapmak üzere imtiyaz sahibi olacaktı.

La Compagnie Generale de Navigation Franco-Serbe

Sırp Prensi Miloş, Avusturya'nın taşımacılık tekelinden ve baskıcı politikasından kurtulmak ve yeni tekliflerini iletme üzere bizzat Paris'e gitti ve Kaptan Magnan ile görüştü (P. Schneckenburger, 2016: 23). Magnan hayli cazip bulduğu bu teklifi ortakları Bouillon ve Alphonse Conte'ya ilettiler. Yarım bıraktığı Tuna taşımacılığına dönmek ve yeni teklifini sunmak için T. Brouzet tarafından anonim bir şirket olarak kurulan *La Compagnie générale de navigation* kumpanyası'na başvurdu. *La Compagnie générale de navigation* Kumpanyasının amacı hem Fransa'da hem de yurt dışında nehirlerde, kanallarda, göllerde ve denizlerde mümkün olan en geniş şekilde taşımacılık yapmaktı. Magnan cazip tekliflerle sunduğu önerisini şirketin üst yönetimine kabul ettirmeyi başardı. Böylelikle başında Sırp Prensi Miloş ve Magnan'ın bulunduğu Sırp ve Fransız ortak yatırımcıların sermayesiyle 12 Kasım 1859 yılında *MM. Bouillon, Conte et Cie, et Magnan* adıyla yeni bir şirket kuruldu. Kumpanya, *La Compagnie générale de*

navigation'un alt bir şubesi olarak kurulmuştu. Şirketin yöneticilerinin sayısının arttırılması için tüzüğünde yeniden adlandırılma yoluna gidildi ve şirketin adı *La Compagnie générale de navigation Franco-Serbe* olarak değiştirildi. Bu şirketin 17.600 hissedarı bulunuyordu. İki milyon frank sermaye ile kuruldu, imtiyaz süresi 30 yıl idi. Şirket, Sırbistan Prensi Miloş'tan Fransız bandırasıyla Tuna ve Sava nehirlerinde 1.200 kilometrelik bir güzergâhta Fransız bandırasıyla vapur taşımacılığı yapmak imtiyazını elde etti. Şirkete altı adet yüksek tonajlı vapur tahsis edildi. Vapurların bakımı için Belgrad'da da bir tamir atölyesi kurulacaktı. Kumpanya Maidenpeck bölgesinden muazzam ölçüde istifade edilmesi bu bölgeden kömür, petrol, demir, bakır cevheri, kurşun, bakır, meşe ormanlarından çıkarılan değerli navlunu yüksek tonajlı vapurlarıyla taşıyacaktı. Magnan, hem Tuna'da nakliyat hakkı elde etmiş hem de Maidenpeck bölgesinden muazzam ölçüde istifade edilmesi, özellikle Dobra kömür madeninden, demir, bakır cevheri, kurşun, bakır, meşe ormanlarını işletme imtiyazı almıştı. Bu şirket aynı zamanda 20 fersahlık (1 Fersah yaklaşık 5,55 kilometre) Maidenpeck bölgesinin yeraltı ve yerüstü kaynaklarını bilhassa kömür madenlerinin net gelirinin 10'da birini Sırp hükümetine vermek kaydıyla işletme imtiyazına sahip olmuştu. Miloş'un Dobra kömür madenleri işletmeciliğini de Franco-Serbe Kumpanyası'na vermesi daha önce burayı usulsüz bir şekilde işletmeye teşebbüs eden Rus Vapur Kumpanyası'nın tepkisine neden oldu, bu sorun Rusya ile Sırbistan arasında diplomatik bir krize neden oldu (Karovic, 2018, 396). Hatta Ruslar St. Petersburg'dan Miloş'a karşı savaş ilan edeceklerini bile bildirdiler. Franco-Serbe Kumpanyası'nın karşı safına Almanlar ve İngilizlerin yanı sıra Ruslar da eklenmiş oldu. Miloş Rus tehdidine karşılık Fransa'nın desteğini alarak Rus baskısını bertaraf etmeyi başardı ve böylelikle bereketli madenlerin işletmeciliği Franco-Serbe Kumpanyası'na kaldı (Tatic, 2016: 671). Bu imtiyaz süresince Fransız müteşebbisler, denizciler Sırbistan'dan bağımsız olarak Eflak ve Boğdan'da Tuna üzerinde düzenli ve bağımsız vapur taşımacılığının gelişmesi için farklı girişimlerde bulundu (Compagnie Generale 4-7).

Eflak, Boğdan nehirlerinde bu amaçla 1858 yılında kurulan, ancak fiiliyata geçemeyen La Cie. Franco-Moldo Valque du Danube adlı kumpanya, Kalas ile Pesth (Budapeşte) arasında vapur taşımacılığı yapacaktı. Şirket, bu hatta işletmek üzere yüksek tonajlı 15 adet vapur satın almak için girişimde bile bulunmuştu. Bu esnada bir Avusturya Kumpanyası oldukça iyi şartlarda vapurlarıyla haftada bir defa Pesth ile Kalas arasında düzenli seferler yapmaktaydı. Geriye kalan altı gün boyunca hiçbir vapur işlemediği için bu boşluktan istifadeyle Franco-Moldo-Valaque Kumpanyası 500'er tonajlık ve saatte 20 kilometre hız yapabilen vapurlarla seferlerde bulunabilirdi. Sefer sayıları gelir-giderler de teoride hesaplanmıştı. Öngörülen maliyet hesaplamasına göre nakliyata elverişli 8 ay süresinde 96 sefer Budapeşte-Demirkapılar arasında (500 km.) yapılacak ve 96.000 ton navlun taşıyacak, 96 sefer Demirkapılar-Kalas arasında yapılacak ve 96.000 ton navlun taşıyacak, son olarak Pest ile Kalas arasında Mesajeri Kumpanyası ile Kalas'tan aktarmalı olarak yapılacak seferlerde de 1.500 ton olmak üzere 8 ayda toplamda 193.500 ton emtia taşımış olacaktı. Ayrıca her seferde 100 yolcu da taşınması planlandığından buradan da 960.000 frank gelir sağlanacaktı. Emtia ve yolcu taşımacılığından beklenen yıllık gelir 13.560.000 frank olarak tespit edilmişti. Ancak bu teşebbüs de bu dönemde girişilen çoğu girişimler gibi hayat bulamadan proje aşamasında kaldı. Sonrasında bu proje Franco-Serbe Kumpanyası'na dahil edildi (CADN. Compagnie Moldo V. 55).



Franco-Serbe Kumpanyası ise bizzat Sırp Prensi Miloş'un girişimleriyle kısa süreliğine de olsa kurulabilmiş, aktif bir şekilde nakliyata geçebilmişti. Franco-Serbe kumpanyasına sağlanan imtiyazla Fransa'nın en büyük nehir kumpanyalarından biri olan *La Cie. Générale de Navigation* kumpanyasının tüm imkânları Tuna Nehri ve kollarının hizmetlerine tahsis edilecek böylelikle Marsilya'dan Kalas'a kadar açılacak hatta, Paris'ten Belgrad'a kadar işleyen sürekli bir nakliyat sağlanmış olacaktı. *La Compagnie Générale de Navigation*, Franco-Serbe kumpanyası için en yüksek tonajlı ve hızlı altı adet gemisini tahsis etti. İhtiyaca göre bu sayı arttırılabilecekti. 6 vapurun üçü, 200 beygir gücünde olup *Le Tigre* 200 ton, *Le Bourdon* 350 ton, *Le Napoleon* 450 ton navlun taşıma kapasitesine sahipti. Bu üç vapur Yukarı Tuna ve Sava arasında 470 kilometrelik bir hatta sefer yapacaklardı. Tuna'da uğranacak iskeleler, Belgrad-Grotzka-Semendire-Dubroviç-Ram-Gradiç-Dobra-Milanovatz-Tekia-Gladova, Sava üzerinde uğranacak iskeleler; Belgrad-Palez-Chabatz-Mitrovitza-Briska-Brod ve Gradiska olarak belirlendi. Vapurlar saatte minimum 20 kilometre hız ile seyredeceklerdi. İstasyonlardaki zaman kaybindan, hızın düşmesine kadar her türlü aksaklıklar teoride düşünülmüş 60 saatte 470 kilometre yolun tamamlanacağı hesaplanmıştı. Gladova-Gradiska arasında seyahat edecek 1., 2. ve 3. sınıf yolcular için Avusturya Kumpanyası sırasıyla 65, 43, 25 frank., emtia navlunu için ise ton başına 80 frank belirlemişti. Franco-Sırp Kumpanyasının ise aynı güzergâh için belirlediği fiyat yüzde 50 daha uygundu. Yani ticari emtia için 40 frank, yolcular için sınıfına göre 32, 22, 13 frank idi (Compagnie Generale, 1860: 15-17).

Aşağı Tuna'da Gladova-Kalas arasındaki 750 kilometrelik servise konulacak olan vapurlar ise daha hızlı ve yüksek tonajlı idi. 300 beygir gücünde olan *Le Papin 6*, ve *Le Papin 1* adındaki vapurların ilki 700 ton diğeri 600 ton, 250 beygir gücündeki *Le Creuzot* 600 ton taşıma kapasitesindedilerdi. Güzergâhta uğranacak duraklar, Gladova-Kousiac-Radouevatz-Vidin-Kalafat-Lom-Palanka-Rahova-Nicopoli-Sistora-Rustuc-Glurgevo-Tortakan-Silistre-Rassova-Hırşova-İbrail ve Kalas idi. Vapurlar saatte en az 20 kilometre hızla seyredecek, 750 kilometre yol, 113 saatte tamamlanacaktı. Bu hat üzerinde tekel oluşturmuş olan Avusturya Kumpanyasının tarifeleri burada da oldukça yüksekti. 1., 2., ve 3. Sınıf yolculardan 64, 44, 31 frank emtiadan ise ton başına 60 frank talep edilmekteydi. Franco-Serbe Kumpanyasının bu hatta belirlediği navlun ve yolcu taşıma ücreti de %50 daha uygun idi. Belirlenen hatlarda seferler nakliyata uygun 8 ay üzerinden hesaplandı. Gelir ve giderler tespit edilerek Gladova-Gradiska hattında 914.976 frank, Kalas-Gladova hattında 885.864 frank olmak üzere toplamda 1.800.840 frank, giderler çıkarıldığında geriye yıllık net kâr 1.456.160 frank olarak hesaplandı (Compagnie Generale, 1860: 20-23).

Tuna hattında elde edilen bu imtiyaz, Avusturya kumpanyası ve sermayedarlarına karşı kazanılmış büyük bir zafer olarak görülmekte, bu heyecan şöyle ifade edilmekteydi:

Marsilya'dan alınan bir telgrafta Kaptan Magnan'ın La Compagnie Franco Serbe tarafından Compagnie du Rhône'den satın aldığı üç büyük harika vapur ile dün Akdeniz'in büyük liman kentini "Çok Yaşa İmparator" çılgınlıkları ile terk ettiği anons edildi. Bu gemiler Fransa ile Sırbistan'ı bağlayan hatta servise konuldu. Bu milli teşebbüse, başarının tüm unsurlarını sağlamak isteyen Fransız hükümeti, Générale Franco-Serbe Kumpanyasına Levant iskelelerinde bulunan imparatorluk donanmasının depolarına kömür taşıma yetkisi verdi, ayrıca seyrüsefer ve kılavuzluk için gerekli olan her şeyi cephaneliklerden almaya yetkiliydi. (Journal de chemins, 1860, 708).

Franco-Serbe Kumpanyası Prens Miloş tarafından da olağanüstü yetkilerle donatıldı. Miloş, hemen servise başlaması için herhangi bir sermayeye başvurmadan kendi kaynaklarından sağladığı geliriyle *La Cie. Générale de Navigation Rhône* kumpanyasından yüksek hızlı dört adet mükemmel özelliklerde vapur satın aldı ve bunları Lyon'dan Tuna'ya gönderdi (Journal de chemins, 1860: 708). Sırp Prensi Miloş, bu imtiyazı vermekle aslında Avusturya'ya olan tepkisini de bir şekilde dile getirmiş oldu. Sırp coğrafyası nüfuz ve hakimiyetini her geçen gün kaybetmekte olan Osmanlı İmparatorluğu ve Sırbistan üzerinde nüfuz sahibi olmak hatta ilhak etmek isteyen Avusturya arasında tampon bir bölgede yer almaktaydı. Uzun bir dönemden beri Avusturya Kumpanyasının inhisarında olan Tuna ve kollarındaki nakliyattan gerek bölge tüccarı gerekse de Osmanlı tüccarı memnun değildi (BOA. İ. MSM. 30/841, 19 Kasım 1842). Miloş bu imtiyazı vererek hem buna alternatif sunmuş oldu hem de Avrupa'da önemli bir sermaye grubunu Belgrad'a çekmiş oldu. Miloş'un 5 Aralık 1859'da yazmış olduğu mektubunda şu ifadeler yer verilmişti:

Tuna bildiği üzere Avrupa'nın en büyük nehridir, akıntısı Belgrad'dan denize dökülene kadar aşağı yukarı 1.000 kilometredir. Genişliği yer yer 1 kilometreyi bulur, akıntı hızı ise Rhône nehrinden daha azdır. Bu güzel nehir bu bölgedeki uzunluğuyla mükemmel bir bağlantı sunar. Sırasıyla Macaristan'ı, Sırbistan'ı, Türkiye'yi aynı zamanda Eflak ve Boğdan'ı ayırır. Tuna aynı zamanda ayırdığı bu ülkeleri birbirinden izole de etmez, geniş havzasıyla Eflak, Boğdan, Bulgaristan, Sırbistan ve Bosna için tek bir ithalat ve ihracat yolu sunar. Avusturya kumpanyasının bu bölgelerde sunmuş olduğu hizmet halkın ihtiyacını sunmaktan uzaktır. İyi şartlar altında oluşturulacak yeni bir nakliyat servisi, akıllıca bir yönetim, Fransız ürünlerinin Bosna'dan, Transiyanya'ya ve Macaristan'a kadar uzanan bölgelerde avantajlı olarak pazar bulmasını ve Fransa'nın nüfuz kazanmasını sağlayacaktır. Bu sayede Belgrad bir gün büyük ticari değişimin merkezi haline gelecek ve bu Fransız ticareti ve endüstrisine oldukça geniş bir alanı açacaktır, bu bölgelerde bugüne kadar bunu hem alıcı hem satıcı olarak Avusturya yapıyordu... (Compagnie Generale, 1860, 11).

Buradan Miloş'un böyle bir imtiyazı özellikle Alman baskısından kurtulmak için verdiği ve Tuna nakliyatında Belgrad'ı merkez üs haline getirmeyi planladığı anlaşılmaktadır. Aynı zamanda son dönem Osmanlı ayan ve önde gelenlerinde olduğu gibi yöneticilerin de Batı ekonomik modeli içerisinde kendilerine bir faaliyet alanı sağlamaya çalışarak, birer burjuvazi olma yolunda ilerledikleri anlaşılmaktadır. Miloş, aynı mektupta *700 kilometrelik parkurdan sonra Sava'nın Tuna'ya döküldüğü Macaristan ve Sırbistan'ı ayırdığı, bu nehrin genişliğinin Rhône kadar hızının ise Saône'den daha az olduğu, Bosna sınırına dayanan Gradiska ve Sisseck'e kadar nakliyatın yapılabileceğini* belirtmişti. Miloş'a göre Avusturya, Belgrad-Sisseck arasına 40 tonilatoluk iki adet küçük vapur koyarak seferler yapmakta, yıllık olarak 500.000 frank kâr elde etmektedir. Avusturya bu hatta tüm ürünlerin nakledilebildiği uygun bir servis koymak zorundadır, bunu yapmaması Avusturya'nın Sırbistan'ın ticari ve ekonomik yönden gelişmesini istememesi anlamına gelmektedir. Sadece Sırbistan yıllık 16 ila 20.000 ton arasında gıda ürünü üretmektedir (Compagnie Generale, 1860: 11-13). Bu servisin verilmesi durumunda Trieste limanı nüfuzunu Marsilya lehine yitirmiş olacaktır. (Journal des debat, 26 aout 1856: 411- 413).

Franco-Serbe Kumpanyasının Tuna seferlerinin tam teşekküllü olarak 1860 yılında yapılması planlandı. Bu amaçla *Serbia* (Yukarıda adı geçen gemilerden birinin adı muhtemelen Serbia olarak değişti) adındaki ilk gemisi Veliko Gradiska'ya 10 Kasım'da gelebildi. Kısa süre içinde diğerlerinin gelmesi bekleniyordu. Kumpanya yöneticisi Claude Bouillon, 4 Aralık 1860'ta Maliye Bakanlığına sadece hava muhalefetinin olmadığı dönemlerde gemilerin yolcu ve mal taşımacılığı yapabileceğini bildirdi. Kasım



ayı sonunda Marsilya'dan Sırbistan'a gelen diğer buharlı gemi tam çalışır durumda olmadığından ancak test seferleri yapabildi. Beklenen düzenli seferler bu şekilde yıl sonuna kadar kurulamamıştı. 1862 Martında Bouillon bakanlığa bir sefer tarifesi gönderdi ve Sava ve Gradiska arasında sefere başlanacağını bildirdi. (Karovic, 2018: 397). Lakin istenilen düzeyde başarılı seferler bir türlü gerçekleştirilemedi. Üstelik kumpanya ait vapurlar yabancı oldukları bu sulara birçok noktada kazaya maruz kalmışlardı. Kumpanya vapurlarından bir tanesi Lloyd Kumpanyası'na ait bir vapurun çarpmasıyla Çanakkale boğazından geçerken batırıldı. Daha önce de İstanbul'da Prens adaları civarında Magnan'ın bizzat kaptanlığını yaptığı *Le Cygne* adlı vapur da Lloyd *Imperatrice* vapurunun manevrasına maruz kalmış, 300 yolcusuyla son anda kurtulmuştu (Martin, 1855: 411-413). Hatta Avusturya Kumpanyasının bu hasmane hareketi dönemin gazetelerinde bile resmedilmişti. (Ek 2)

Kumpanyaya ait vapurların üç tanesi 1861'de Burgaz koyuna demirlediği esnada battı. Sadece iki tanesi başarıyla destinasyonlarına ulaşabildi. Bu derece sıklıkla öngörülemeyen kazalar ve Avusturya'nın yıldırma politikası neticesinde kumpanyanın finansal durumu alarm vermeye başladı. Bir aralık şirketin merkezinin Avusturya'ya taşınması bile düşünüldü (P. Schneckenburger, 2016: 23). Magnan, Avusturyalıların Tuna'da Fransızların faaliyetlerine karşı göstermiş olduğu sert muhalefeti dile getirebilmek için bu konuda *Trieste et Marseille, question du transit commercial de l'Orient* adında bir broşür dahi kaleme aldı. Avusturya'nın inhisarına karşı askeri ve ticari birer filo kurarak çözüm üretmeye çalışsa da başarılı olmadı. (Magnan, 1859: 9-14).

Büyük umutlarla ve vaatlerle kurulan Franco-Serbe Kumpanyası yaşanan felaketlerden sonra ancak 1862 yılına kadar aktivitelerine devam edebildi. Kumpanya yöneticisi Bouillon, 7 Mayıs 1862 tarihinde Sırp Maliye Bakanı'na Sırbistan hükümeti tarafından kendilerine verilen imtiyazı maden işletmesi ile birlikte devralmak üzere *Anglo-Daubiens Steam Navigation and Colliery* adındaki şirkete devrettiğini bildirdi. Franco-Serbe Kumpanyasının bu tarihte son kalan iki adet vapurundan biri Avusturya, diğerini de bir İngiliz kumpanyasına satıldı. (Ministere de la Marine, 1864: 261). Sırp Prensi Miloş, bu girişimin de başarısızlıkla sonuçlanmasının ardından prensliğin nakliyat ihtiyacını karşılamak için buharlı gemi alınmasına karar verdi. Nisan 1862'de maliyeden sorumlu bakanı, Franja Franasoviç'i bu işle ilgilenmesi için özel olarak tayin etti. Miloş, Tuna'da nakliyat trafiğini kolaylaştırmak için bir buharlı gemi ve sekiz mavna alımına onay verdi. Lloyd Kumpanyasından 50 metre uzunluk, 6.7 metre genişlikte olan 150 beygir gücünde 450 brüt tonluk *Piacenza* adındaki vapur satın alındı (Karovic, 2018: 398).

Tuna taşımacılığında hayal kırıklığı ile ayrılan Magnan ise aynı dönemde, Azak ve Hazar arasında Kafkas dağları uzantısı boyunca Dağıstan bölgesinde Kuban Nehri'nde oturan bazı nehir sakinlerini Bosna'ya taşımak için Türk hükümeti tarafından görevlendirildi. İskâna tabi tutulmak istenen Kafkas göçmenlerin sayısı 120 bin civarındaydı. Magnan, altı düz nehir vapuruyla 1860 Eylül, Ekim ve Kasım'ı boyunca bu bölgeden almış olduğu 1.400 göçmeni yeni vatanları olan Bosna ve Sırp sınırına taşıdı. Her seferinde 400 kadar muhaciri taşımaktaydı. Fransız kaynaklara göre Kafkas göçmenler, asi karakterleriyle ve medeniyete olan karşıtlıklarıyla bilinen topluluklardı. (BOA. YB. 1/18, 10. 04 1815; A. MKT. UM. 443/28, 17 Haziran 1861) Bu topluluklar Rus baskısı ve asimilasyonu ile karşı karşıya idiler. Osmanlı idarecileri, hem bunları Rus asimilasyonundan kurtarmak hem de Batı'ya karşı bir siper oluşturmak için Bosna'ya iskân ettirme kararı almıştı (Magnan, 1859: 11-15). Magnan'a göre ise Türkler, cahil, kaba, sosyal olmaktan uzak bu asi toplulukları Bosna'ya iskan ederek medeniyetin buraya nüfuz

etmesini engelleme düşüncesindeydiler. Bu asi insanlar bölgeye yerleştirildikten sonra yerel Hristiyan ahali köylerini terk etmeye başladı. Sırp prensi Miloş İstanbul'a şikâyet mektupları yazarak bu göçlerin Hristiyan ahaliyi provoke ettiğinden yakınmaktaydı. Magnan da kendisine gösterilen tepkilerden dolayı pişmanlık duyduğunu dile getirmekte, tepkilere karşılık, *seyahatlerimde ve deniz seferlerimde Fransız kalitemden asla ödün vermedim, ticari uğraşarımla iştigal ettiğim zamanlarda gözlemlerimi toparlamayı biliyordum*. Demektedir (Magnan, 1859: 11-15). Halbuki çoğu Osmanlı resmi kaydından anlaşıldığı üzere, Osmanlı idarecileri bu ahalinin önemli bir kısmını sadece Bosna ve Sırbistan taraflarına değil Karadeniz ve Akdeniz sahil kasabaları ve Anadolu'ya da iskân etmekteydi. (BOA. HR.İD. 6/51, 19. Ekim 1887; HR.İD. 6/52, 02 Kasım 1887; A. MKT. NZD. 336/76, 12 Haziran 1277; HR. MKT. 639/79, 22 Aralık 1868) Osmanlı kaynaklarında "tab'-ı haşin" olarak belirtilen bu kavimler şüphesiz sadece gayrimüslim ahali değil Müslüman ahalden de tepkiler görmüşlerdi (BOA. İ. DH. 1055/82829, 28 Ekim 1887).

Hırslı bir denizci subayı olan Magnan, Sırbistan'da bulunduğu sürece, bölge ahalisini gerek Osmanlı gerek Avusturya ve Rusya'ya karşı kıskırttığı iddialar gündeme geldi. Magnan, 1861 yılı başlarında bir yandan Sırpı Avusturyalılara karşı destekledi, diğer yandan Macarlıları Avusturya'ya karşı isyana kıskırttı. İtalya hükümetine çağrıda bulunarak isyan hareketinde Macaristan ile ittifak yapması çağrısında bulundu. Magnan bu faaliyetlerinde en büyük desteği kendisi gibi ihtirashlı bir kişiliğe sahip olan III. Napolyon ve İstanbul'daki konsolosu M. Thouvenel'den görmekteydi. Avusturya, Magnan'ın bu faaliyetlerini engellemek amacıyla her yerde peşine muhbir takmıştı. Britanya hükümeti de bölgedeki konsolosları marifetiyle Magnan'ı takip etmekte, onun bölgedeki Gayrimüslim ahaliyi Türklere karşı da kıskırttığını rapor etmekteydi. (BOA. HR. TO. 238/5; 22 Haziran 1866) Babıali de maceraperest, İngilizlere göre ise provokatör olan Magnan'ın tüm faaliyetlerini doğrudan izlemeye almıştı. Hariciye kalemine ait bir belgede Marsilya'da bulunan Yüzbaşı Magnan'ın Tuna'daki faaliyetleriyle ilgili bir takım gizli derneklerle görüştüğü bildirilmekteydi (BOA. HR. SYS. 1798/76, 09 Haziran 1866).

Kaptan Magnan Tuna'da ve hinterlandında Fransız ticaretini ve çıkarlarını koruyacağına dair III. Napolyon'u ikna etmiş, onun desteğini sağlamıştır. Tüccar ve yatırımcı yönü zayıf ancak muhteris ve askeri yönüyle yalınlığa düşmeyen Magnan'ın, Sırbistan, Eflak ve Boğdan'daki tüm girişimleri başarısızlıklarla sonuçlansa da O, durmaksızın farklı görevlerde ve teşebbüslerde yer almaya devam etmiştir. Onun Fransız girişimciye bıraktığı miras ise bu döneme kadar Fransızlar tarafından ihmal edilmiş olan Tuna ve hinterlandına, Fransız denizci, tüccar ve sermaye guruplarının bundan sonraki süreçte bölgede yayılmasını sağlamak olmuştur. Mesajeri Maritim Kumpanyası, 1856'dan 1890'a kadar Aşağı Tuna iskelelerine İbrail ve Kalas'a kadar düzenli seferler organize ederken, (Uygun, Osmanlı Suları 210, AFL. 1997 002 5205; Compagnie des Messageries) diğer bir Fransız girişim olan Fraissinet Kumpanyası da 1879'den 1930'lu yıllara kadar Marsilya ile İbrail ve Kalas arasında düzenli vapur seferleri yapmıştır. (Uygun, Fraissinet, 2018, 116, ACCIM. QDF. 04/155, Fonds de Cantelars)

Deneyimli ve tecrübeli uzun yol kaptanı olan Magnan, bu tecrübesini bir süre sonra Lehistan'a (Polonya) geçerek kullanmaya karar vermiş, bunda da amacına ulaşmıştır. 1863 yılında Kaptan Magnan Lehistan Deniz Kuvvetleri komutanı olarak karşımıza çıkmaktadır. Magnan burada da boş durmayarak Rusya'ya savaş ilan etmiş, hatta bununla ilgili gazetelerde makaleler neşretmiştir. Babıali ise Londra ve Paris sefirlerine ultimatomda bulunarak Magnan'ın bu savaş ilanını korsan bir ilan olarak gördüğünü,



gemilerinin görüldüğü yerde Türk donanması tarafından yakılacağını bildirmişti. (BOA. HR. SFR.1, 7/41, 29 Aralık 1863) Kaptan Magnan bir müddet Lehistan Deniz Kuvvetleri'nde faaliyette bulunduktan sonra radikal bir kararla yönünü Afrika'ya çevirerek Fransız çıkar ve menfaatlerini Nijer Nehri üzerinden Afrika'ya yaymak için mücadele etti. III. Napolyon'dan bu konuda destek talep eden Magnan, Nijer Nehri'nde vapur taşımacılığı girişiminde bulunduktan bir müddet sonra Afrika'ya has bulaşıcı bir hastalığa yakalandı ve Marsilya'ya döndükten sonra Paris yakınlarında 30 Eylül 1866 yılında vefat etti (La Presse, 1 Oc. 1866).

Sonuç

Napolyon sonrası süreçten Kırım Savaşı'na kadar uzanan dönem, Fransız sermayedar gruplarının dahilinde Britanya endüstriyel devrimine ulaşmak, hariçte ise bu dönemdeki ticari ve ekonomik durgunluğun telafi etmek istedikleri bir dönem oldu. Fransızlar dahilinde göstermiş oldukları milli sanayi hamlesiyle buhar makinasını sanayi ve taşımacılık sahasına başarılı bir şekilde uyarlamayı başardılar. Akdeniz'de, Rhône, Seine gibi nehirlerde taşımacılığı peyderpey buharlı gemiler ve şirketlerine havale ederek açık denizlerde ve nehirlerde buharlı nakliyatı tecrübesi ve birikimine sahip oldular. Bir süre sonra kısa noktalar arasında başarmış oldukları taşımacılık tecrübelerini demiryolu şirketlerinin de baskısıyla uluslararası sulara taşımanın çarelerini aradılar. Bu sırada cereyan eden Kırım Savaşı, Osmanlı safında yer alan Batılı devletlere olağanüstü kazanımlar ve fırsatlar sundu. Bu savaşa dahil olan Magnan gibi birçok maceraperest ve tecrübeli kaptanın düşüncesinde savaşın cereyan ettiği Karadeniz, Tuna ve kollarında yatırımcıları cezbedecek muhtelif projeler ve fikirler doğdu. Batılı sermayedar gruplarının da baskısıyla imzalanan 1856 Paris Anlaşması'nda Karadeniz'de, Tuna ve hinterlandında uluslararası ticaret, güvence ve garanti altına alındı.

Fransızların Tuna havzasına yayılması devlet ve özel şirketler vasıtasıyla oldu. III. Napolyon'un teşvik ve desteğiyle buharlı nehir taşımacılığını Tuna ve kollarına kadar uzatmak isteyen Kaptan Magnan, bu amaçla Sırp, Eflak, Boğdan gibi prensliklerin beyleriyle anlaşarak bir takım taşımacılık imtiyazları elde etmeyi başardı. Magnan'ın büyük umutlarla yapmış olduğu bu girişimler, önemli fırsatlar sunduğu kadar riskler de barındırmaktaydı. Tuna ve neredeyse tüm şubelerinde taşımacılık tecrübesine sahip ve burada tekel kurmuş olan Avusturya, sonradan bölgeye giren Rusya ve İngiltere karşısında Magnan'ın pozisyonu oldukça kırıldı. Kaptan Magnan 1856-1862 yılları arasında birkaç vapur kumpanyası kurarak Belgrad'dan Bosna'ya Prut'tan Seret ve Budapeşte'ye kadar uzanan Tuna ve şubelerinde taşımacılık imtiyazları elde etti. Bu şirketlerin teoride yaptıkları gelir-gider hesaplamalarının başarıya ulaşması, pratikte tehlikelerle dolu ve iklimden kaynaklı sınırlı bir dönemde taşımacılığa imkân sunan bu nehirde imkansızdı. Kumpanya vapurlarının bir kısmı henüz destinasyonlarına uğramadan, bir kısmı ise Avusturya kumpanyalarına ait vapurların tehlikeli manevraları dolayısıyla battı ya da işlevsiz kaldı. Magnan denizcilikten yetişmiş muhteris bir Fransız subayı idi, ticari ve ekonomik vasfı zayıftı. Denizcilik tecrübesiyle peşi sıra sermayedarları sürüklemeyi başardı. Başarısız olsa da hırslı ve maceraperest karakteriyle Polonya donanmasında görev aldı sonrasında ise Afrika nehirlerinde taşımacılık girişiminde bulundu. Magnan'ın yapmış olduğu taşımacılık girişimleri sayesinde kısa süreliğine de olsa Fransız yatırımcılar ve sermayedarlar bölgeyi yeniden keşfetti. Akabindeyse önemli Fransız şirketleri olan Mesajeri Maritim ve Fraissinet Kumpanyası'nın Aşağı Tuna Nehri'nde İbrail ve Kalas'a kadar açmış oldukları düzenli hatlar, Fransız sermayesinin Balkanlarda yayılmasına ve kök salmasına olanak sundu.

Çıkar Çatışması Beyanı

“Fransız Kaptan Magnan’ın Tuna Nehri’nde Vapur İşletme Teşebbüsleri” başlıklı makalemiz ile ilgili herhangi bir kurum, kuruluş, kişi ile mali çıkar çatışması yoktur.

Kaynaklar

Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

YB. (Yabancı Arşivler)1/18, 10. 04 1815.

A. MKT. UM. 443/28.

A. MKT. NZD. 336/76.

HR.İD. 6/51; 6/52.

HR. MKT. 156/67; 639/79,

HR. TO. 157/41; HR. TO. 238/5.

HR. SFR.1, 7/41.

HR. SYS. 1798/76.

İ. DH. 1055/82829.

İ. HR. 142/7457.

İ. HR. 133/686.

İ. MSM. 30/841.

AFL (Archives de l’Association French Lines)

1997 002 5205; *Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires du 30 Mai 1891.*

1997 002 5242, Assemblée General du 28 Mai 1857.

Historique de la compagnie Fraissinet, roconstitue d’apres documents d’archives et souvenir personnels.

ACCIM (Archives de la Chambre de Commerce et d’Industrie Marseille)

QDF. 04/155, Joseph Fournier, La Compagnie de Navigation Fraissinet, Journal de la Marine Marchande.

QDF. 04/95, Fons de Cantelar, Lignes de Marseille sur le Levant et La Mer Noire.

QDF. 04/95, Lignes de Marseille sur le Levant et La Mer Noire.

CADN, (Centre des Archives Diplomatiques de Nantes)

Consulat de Iasi, vol. 55. Dossier Navigation à vapeur sur le Pruth et le Sereth, 1856-1858.

Compagnie Franco Moldo-Valaque du Danube, vol. 55. Dossier Navigation à vapeur sur le Pruth et le Sereth, 1856-1858.

Nouvelles Observation par la Société Mathiss, Magnan, Parrot & Cie, au sujet de la concession du privilegé de navigation du Prut et du Sereth.

Memoire pour MM. Mathis, Magnan, Parrot & Cie.; vol. 55.

Kaynak ve Tetkik Eserler

Beydilli, K., (1991). Karadeniz’in Kapahlığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve “Miri Ticaret” Teşebbüsü. *Bellekten*, C 55 (214), 687-756.



- Bilici, F. (1992). *La Politique Française en Mer Noire, (1747-1789): vicissitudes d'une implantation*, İstanbul.
- Bonnardet, M. L. (1845) *Cemin de fer de Paris a Marseille de la traversée de Lyon*, Imp. Boitel.
- Bostan, İdris, (1995). Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787). *Belleten*, 59 (225), 353-394.
- Breitmayer, (1880). Albert, *Archives de la navigation a vapeur du Rhône et de ses affluents*. Marseille.
- _____, (1880). *Le Rhone sa navigation depuis les temps anciens jusqu'à nos jours*. Lyon. *Bulletin des Lois de la République Française XII. Serie*, (1880). Partie Supp. 20 (1125), Paris: Imp. Nationale.
- Cevdet Paşa, (1991). *Tezahir*. 13-20, çev. Cavid Baysun, Ankara: TTK Yayınları.
- Cirilli, G. (1998). *Droit International le Regime Capitulations, Histoire, son Application, ses Modification*. Paris.
- Compagnie Générale de Navigation, Actes et Documents relatifs au projet d'étendre ses services sur le Danube et ses Affluents*. (1860), Lyon
- d'Avril, A. B. (1876) *De Paris a lile des Serpents a travers la Roumanie, la Hongrie et les boushes du Danube*. Paris: Par Cyrille.
- Demeur, A. (1860). *Les chemins de fer Français en 1860, statuts des compagnies*. Paris: Librairie de N. Chaix et Cie.
- Ekinci, İ, (2014). *Tuna Nehrinde Diplomasi Oyunları (1856-1883)*. Ankara: Altınpost Yayınları.
- Erim, N. (1953). *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi tarih Metinleri*. I, Ankara: TTK Yayınları.
- Félix, R. (1949). Le conflit entre la batellerie et le chemin de fer a Lyon au début du XIX.e siecles. *Revue de géographie Jointe au Bulletin de la Société de géographie de Lyon et de la région lyonnaise*. 24 (2), 97-107.
- Eldem, E. and Sophia L. (2018). *Istanbul and the Black Sea Coast Shipping and Trade (1770-19120)*. İstanbul: The Isis Press.
- Karakulak, M. (2020), *Osmanlı Sularında Rus Vapurları, Buharlı Çağında Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (1856-1914)*. Ankara: TTK Yayınları.
- Karovic, G. (2018). Establishing steam Navigation in teh Principality of Serbia. *Belgrad 1521-1867*. ed. Dragana Amedoski, Belgrad, 383-406.
- Kılıçaslan, E. (2015). Osmanlı Tunası'nda Avusturya Buharlıları, *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*. 1, 673-698.
- Magnan, M. (1861). *Les derniers jours de l'Empire Ottoman*. Paris: E. Dentu.
- _____, (1859). *Trieste et Marseille Question du Transit Commercial de l'Orient*, Paris.
- _____, (1862). *Du commerce maritime des causes de sa décadence et des moyens d'y remedier*, Paris: Librairie Editerur.
- Ministere de la marine et des colonies revue maritime et coloniale*. (1864). XI., Paris.
- Raccagni, M. (1980). The Frenche Economic Interests in the Ottoman Empire, *Internationla Journal of Middle East Studies*. 11(2) 220-276

- Roux, F. C. (1964). Les Marseillais et la Mer Noire. *Revue des deux Mondes (1829-1971)*. 1. Janvier, 22-29.
- Schnekenbourg, E. (2011). Genèse d'un nouveau commerce: La France et l'ouverture du marché russ par la mer Noire dans la seconde moitié du XVIIIe siecle. *Cahiers de la Méditerranée*. 83, 309-325.
- Schneckenburger, P. (2016). *Marie Joseph Bonnat, l'aventurier (1844-1881)*. Paris: l'Harmattan.
- Sourigues, M. (1860). *De l'Achat anticipé des actions des chemins de fer du Dauphiné par la Compagnie du cehmin de fer de Paris a lyon et a la Mediterranée*. Castel, Paris.
- Tatic, U. (2016). *La France et la Serbia de 1860 a 1868*, (Ph., Doctoral) (*француска у србуја (1860-1868)*). Univ. Belgrade Faculté, Belgrad.
- Uygun, S. (2015). Aşağı Tuna'da Bir Fransız Buharlı Nakliyat Kumpanyası ve Ticareti Faaliyetleri. *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*. I, 349-369.
- _____, (2018). Fransız Fraissinet Vapur Kumpanyası (La Compagnie Fraissinet) ve Osmanlı Limanlarındaki Faaliyetleri. *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*. 24, 97-140.
- _____, (2013). Sırp İsyanı'nın Sosyal Boyutuna Dair. *Türk Tarihinde Balkanlar I*. Sakarya Üniversitesi yayınları, 633-650.
- _____, (2015), *Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Kumpanyası 1851-1914*, İstanbul: Kitapevi.
- Yılmaz, Ö. (2009). Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*. 2 (7), 359-382.

Gazate ve Mecmualar

- "Compagnie Franco-Danubienne", *La Presse*, 22 Juillet 1857.
- "Nouvelles du jour", *La Presse*, 1 Octobre 1866.
- Baragnon, Pierre, "Le Monopole Autrichien sur le Danube", *La Presse*, 4 Mai 1866.
- J. E. Horn, "L'intéret français su le Bas-Danube", *La Presse*, 22 Année, 7 Juillet 1857.
- Journal des Chemins de fer*, XIX. Année, Paris 1860.
- Journal des débats politiques et littéraires*, 16 Sept. 1856.
- Le Journal des débats*, 16 septembre 1856;
- Lettre de P. Martin-Rey, *Le Journal des débats politiques et littéraires*, 26 août 1856.
- Martin Bey, "Voyage du Cygne, de Lyon a Constantinople" *L'illustration, Journal Universel*, 22 Decembre 1855.

Extended Abstract

The Danube which hosted various states and nations, along with its fertile hinterland, has been an interest for many governments because it was connective between Europe and Asia, being a subject of many substantial rivalries throughout history. It was in such a political and strategic position that the Western States' influences were felt on the Eastern States while the East's were felt on the West, repressing both. This significant trading zone that was under the rule and influence of two major empires like the Ottoman Empire and the Austrian Empire until the 18th century, became a subject of rivalry and dispute which included Russia, French, and Great Britain from the end of the 18th century onwards. Furthermore, the start of the usage of steam power in road and



water transportation after the Industrial Revolution and its gradual dominance over central Europe as well as its surroundings led to keen market competition. While Eurocentric shipping companies linked oceans and seas with European metropolis, waterways that are convenient for transportation, and extend to inlands made it possible to gain control of inlands. Many shipping companies such as Seine, Reine and Rhône intended to compensate for their loss of power against railways and extend their workspace to lands other than France such as Africa, Anatolia, and the Balkans which are untouched and convenient for shipping resulting in an increase of interest for those geographies from many French sailors as well as entrepreneurs, especially from Marseille and Lyon.

In addition, the economic results of the Crimean War were determinant for international shipping and for the formation of the trading zones on the Danube, the Prut, and Sera as they were determinants for the Black Sea region. In a period in which the preparations for the treaty of Paris were still ongoing, sailors from Marseille and Lyon as well as investment groups had already started their attempts for shipping in the Black Sea, and the Danube. The signing of the Paris Peace Treatment in 1856 after the Crimean War, an international commission including France (Commission Européenne du Danube) assured liberty for river traffic on the Danube and its surroundings which made the area charming for the French. On the other hand, the intentions of the local intendants of Serbia, Walachia, and Bohdan to find an alternative for Austrian, Ottoman, and Russian shipping companies as well as merchants and entrepreneurs led to privileges for the French, bringing them to the Danube and its surroundings. Thanks to eligible and charming reasons like those, French entrepreneurs started going to the piers on the Danube which had never been available for them at a satisfactory level.

The first important attempt to use steamboat on the Danube was made personally by a naval officer, captain André François Michel Honorin Magnan (Birth: Aubagne 1819-Death Paris 1866). Captain Magnan's attempts on steamboat shipping made it possible for the French funds to extend to the Danube and its hinterland for the first time in history. Napoleon the III's ambitious and adventurous captain Magnan is a fanatic naval officer who wants to extend his experiences from his triumph in Magnan, Rhône, and Saône rivers as well as extending the French colonialism to the Danube and Africa. Incompetent in civil maritime but highly skilled in the military, Captain Magnan made the French government Lyonnais shipping companies accept his idea of organizing direct and regular voyages between Marseille and the Danube, using ships convenient for rivers in 1855 and becoming the first person in history to do so. Compared to sea ships, ships like those contained many risks but they were fifty percent more economic in fuel and maintenance expenses as well as being faster. Magnan came to Istanbul with six river ships and passed the Galata Bridge, using the mobile chimney he designed and continuing his journey to the Danube. He is one of the first captains who used river ships as landing platform docks during the Crimean War along with using them as bridges. With all those characteristics, it could be said that Magnan was a man of initials. While having many advantages, the transportation attempt Magnan made by taking privileges from the local intendants of the Danube also had many risks. Despite Austria, Britain and Russia's impediment, Magnan attempted shipping in Prut, Seret, Sava and Danube by working personally on the foundation of the various short-lived shipping companies such as La société Mathiss, Magnan, Parrot et Cie.; MM. Bouillon, Conte et Cie, et Magnan; La Compagnie Franco-Danubienne, La Cie. Franco-Serbe between 1856 and 1862. However, Austrians had become a monopoly in the upper and lower parts of the Danube, taking advantage of the vacancy of the French and the other Western States in the area. The Danube Shipping Company (La Cie. Navigation a Vapeur du le Danube) which was founded in 1829, started regular or irregular voyages from 1831 onwards, becoming a monopoly in most of the piers on the Danube until the Crimean war. Attempts of Magnan meant that massive economic and military power could extend to the Danube and its hinterland. Despite trade liberty on the Danube, privileges, Magnan took from the local intendants became an international problem creating a diplomatic and juridical crisis among Ottoman-Austria-France-The Great Britain, and Russia. Austrian

Government regarded it as a threat against its existence on the Danube. So, by becoming allies with Britain and Sublime Port, and damaging French ships in numerous ways, they lead Magnan's attempts on the Danube to fail as well as delaying the French funds to extend to the area. Actually, what Captain Magnan went through is a small and local example of the rivalry among the capitalists of the grand powers of the world over the technology, existing within the past quarter century. At this point of the research, representing French expansionism, escapades of Captain Magnan's attempts on the Danube and its surroundings are reviewed.

Ekler

Ek: 1

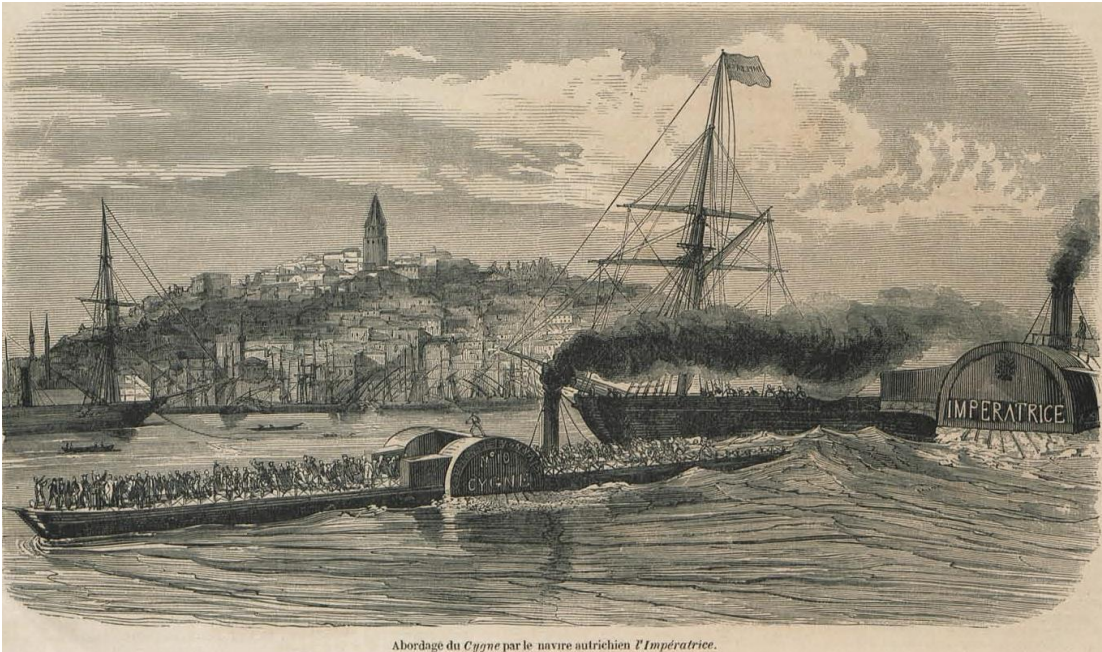
Le Cygne vapurunun mobil bacasıyla Galata Köprüsü'nden geçişi (6 Eylül 1855)



Kaynak: Martin, 1855., s. 412.

Ek: 2

Lloyd'a ait "*Imperatrice*" vapurunun engellemesine maruz kalan *Le Cygne*



Kaynak: Martin, 1855, s. 412.

