

## FRANSIZ FRAISSINET VAPUR KUMPANYASI (LA COMPAGNIE FRAISSINET) VE OSMANLI LİMANLARINDAKİ FAALİYETLERİ\*

*Süleyman UYGUN\*\**

### ÖZ

Fraissinet Kumpanyası, Osmanlı liman kentlerinde ve dünya sularında Fransız yayılcılığı ve sömürgeciliğinin gelişmesinde önemli bir yere sahiptir. Osmanlı sularında faaliyet gösteren en etkin üç Fransız kumpanyasından birisidir. 1863 yılından itibaren bir yandan Marsilya ile İskenderiye ve Suriye sahilleri, diğer yandan İzmir, Selanik ve İstanbul'a düzenli seferler kurarak, Fransız sermayesinin bu liman kentlerine yayılmasında önemli bir rol oynamıştır. 1878'den itibaren faaliyet ağını Karadeniz ve Aşağı Tuna liman kentlerine kadar genişletmiştir. Özellikle Marsilya ile Aşağı Tuna liman kentleri arasındaki taşımacılığı tekeline almıştır. Bir dönem (1890-1914) Aşağı Tuna'da vapur nakliyatı denilince akla gelen tek Fransız şirketi Fraissinet Kumpanyası olmuştur. Bu çalışmada Fraissinet Kumpanyası'nın kuruluş süreci ve Osmanlı sularındaki faaliyetleri ele alınmaya çalışılmıştır.

**Anahtar Sözcükler:** Fraissinet Kumpanyası, Fransız yayılcılığı, Osmanlı liman kentleri, vapur nakliyatı, deniz ticareti, Aşağı Tuna.

### FRENCH FRAISSINET COMPANY AND ITS ACTIVITIES IN THE OTTOMAN PORTS

#### ABSTRACT

The Fraissinet Company occupy an important place for French expansionism and colonialism in the Ottoman port cities and transoceanic. It was one of the three leading French companies conducting activities in the Ottoman waters. The company has played an important role in spreading the French capital since 1863 in Marseilles, Alexandria, and Syrian coastal cities on the one side, and Smyrne, Thessaloniki and Constantinople on the other. From 1878 onwards, it expanded its activities to the ports of Black Sea and Lower Danube. The company became a monopoly on maritime transport, especially between Marseille and the port cities of Lower Danube. The only French company that was active between 1890-1914 in the transport services between Lower Danube and Marseilles was Fraissinet Company. This study aims to examine the founding process of the Fraissinet Company and its activities in the Ottoman waters.

**Keywords:** Fraissinet Company, French expansionism, Ottoman Port cities, steam transportation, maritime commerce, Lower Danube.

\* *Gönderim tarihi: 13.02.2018. Kabul tarihi: 22.03.2018.*

\*\* *Dr. Öğretim Üyesi, Ordu Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, ORDU. suygun27@gmail.com ORCID: 0000-0001-6682-6698*

### Giriş\*

D. Chevallier'in vapur nakliyat şirketlerinin Osmanlı sularına girişini müteakip 30 yıl içerisinde Levant limanlarında adeta yeni bir çağın yaşandığını ve bu değişime en hızlı Osmanlı liman kentlerinin teslim olduğunu söylemesi bir Batılının gözünden Endüstriyel Devrim'in Avrupalı burjuvaziye kazandırdığı güç ve iktidarı diğer yandan ise Osmanlı idarecilerinin ve sahil toplumlarının geçirdiği şaşkınlığı hatta travmayı ortaya koyması açısından önemlidir<sup>1</sup>. Vapur nakliyat kumpanyaları ve akabinde Batı sermayesinin girişile yaşanan değişim öncelikle tüm limanlarda bir takım tepki ve direnişle karşılaştı, ancak 30 yıl gibi kısa bir sürede olmasa da zaman içerisinde yerel ekonomileri ve alışkanlıkları dönüştürdüğü muhakkaktı.

19. yüzyılın ilk çeyreğinde buharlı gemilerin ortaya çıkması sonrasında bu teknolojiye yaşanan hızlı gelişim, gemi tonajlarının inanılmaz bir surette yükselmesini sağladı. Bu ise navlun miktarının olağanüstü bir şekilde artmasına ve navlun fiyatlarının düşmesine olanak tanıdı. Buhar makinası etrafında yaşanan gelişim, en büyük etkisini öncelikle Osmanlı Liman kentlerinde gösterdi. Buharlı gemi taşımacılığının ortaklıklardan oluşan uluslararası komandit ve anonim şirketlerle sonuçlanması, Batı ekonomisine tarihte hiç olmadığı kadar büyük bir güç sağladı. Bu ise Avrupa ekonomisinin hızlı ve güçlü bir şekilde Osmanlı liman kentleri üzerindeki kontrol ve denetimini kolaylaştırdı. Osmanlı Devleti'nin sahil kentleri ve hinterlandı ile münasebetleri kolonyal bir düzen içinde kurulmadığından liman ve hinterlandı için gerekli ulaşım, liman, rıhtım, depo, antrepo gibi alt yapısal yatırımlar, Osmanlı idarecilerinin direncine karşın Batılı devletlerin bilhassa Fransa'nın kontrol ve çıkarları doğrultusunda gelişti<sup>2</sup>. Asırlardır süregelen geleneksel ekonomik anlayışın liman kentleri merkezli bu derece hızlı bir şekilde dönüşüme uğraması hiç şüphesiz beraberinde ekonomik, sosyal, kültürel ve siyasi değişimleri tetikledi. Batı endüstrisinin baskı ve talebi karşısında direnci kırılan geleneksel tarımdaki değişim Mısır, Çukurova, Aydın ve havalisinde pamuk, Suriye ve Marmara havzasında ipek, Orta ve Doğu Karadeniz'de fındık ekim ve üretim alanlarının yaygınlaşması şeklinde kendini gösterdi. Diğer yandan geleneksel kılık, kıyafetler yerini, tedricen Batı

\* Bu çalışma TÜBİTAK'ın 2219 Yurt Dışı Post-Doktora programı kapsamında 1059B 191600160 başvuru numaralı *Fransız Kaynaklarına Göre 19. Yüzyıl'da Fransız Vapur Nakliyat Kumpanyalarının Doğu Akdeniz'deki Faaliyetleri* adlı projesinden üretilmiştir.

<sup>1</sup> IREMAM (Institut de Recherches et d'Etudes sur le Monde Arabe et Musulman) özel arşivi, Dominique Chevallier, *La Société du Mont Liban à l'Epoque de la Révolution Industrielle en Europe*, Librairie Orientaliste, Paris 1971, s. 184.

<sup>2</sup> İlber Ortaylı, "19. Yüzyıl Sonunda Suriye ve Lübnan Üzerinde Bazı Notlar", *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, C: IV, 1984, s. 89-90; Ayrıca bu yatırımlar için bakınız. Jacques Thobie, *Interets et Imperialisme Français dans l'Empire Ottoman (1895-1914)*, Publications de la Sorbonne Imprimerie Nationale, Paris 1977, s. 164, 379.

endüstrisine büyük bir pazar oluşturan kılık, kıyafetlere bırakmaya başladı<sup>3</sup>. Batı ekonomisinin baskı ve talebi karşısında yaşanan değişim; zaman içerisinde siyasi, ekonomik ve kitlesel bağımlılığa neden oldu. Bu değişimde en önemli rol hiç şüphesiz vapur nakliyat kumpanyalarının oldu. 19 yüzyılın ilk yarısına kadar güçlü ve etkin bir vapur nakliyat kumpanyası kurmakta güçlük çeken Fransızların, Levant ve Karadeniz ticaretinde Britanya ve Avusturya'nın lehine olacak şekilde gerilemesi bunun kanıtı mahiyetindeydi. 1851 yılından itibaren Mesajeri Maritim Kumpanyası ve akabinde Fraissinet, Paquet ve Cyprien Fabre kumpanyalarının Akdeniz'den Karadeniz ve Aşağı Tuna iskelelerine kadar hızlı ve güçlü bir şekilde girmesi Osmanlı liman kentlerini kısa sürede Fransız ticaretine ve yatırımcılarına açtı. Adı geçen kumpanyalarının açtıkları hatlarda ilk olarak seferlerde bulunan vapurlar, beraberinde çok sayıda tüccar, iş adamı ve Fransız yatırımcı taşındılar. Kimi zaman ise henüz Fransız siyasi kurumlarının olmadığı liman kentlerine seferler düzenleyerek bu kentlere tayin etmiş oldukları acenteleriyle konsolosluk misyonunu ifa ettiler ve Fransız diplomasisine geniş alanlara yayılma imkânı sağladılar<sup>4</sup>. Aynı zamanda taşıdıkları çok sayıda misyoner ve neşriyatla Osmanlı toplum yapısını doğrudan etkilediler. Mesajeri ve Paquet kumpanyaları Katolik misyonerleri taşıırken, kurucusunun Protestan olması hasebiyle, Fraissinet Kumpanyası Protestan misyonerlerini Osmanlı liman kentlerine taşıdı<sup>5</sup>. Fransız vapur nakliyat kumpanyalarına ait vapurlar Osmanlı toplumu için Frengistan'a, Fransız toplumu için Türk-İslam coğrafyasına açılan köprübaşı oldular<sup>6</sup>. Çok yönlü faaliyet gösteren bu kumpanyaların her biri düzenli olarak uğradıkları Osmanlı liman kentlerindeki ticareti Fransızların inhisarına alabilmek ve pazar haline getirebilmek için gayret gösterdiler. Bu bağlamda Osmanlı sularında Fransızları temsil eden birkaç kum-

<sup>3</sup> Fransız resmi kayıtlarında “*Osmanlı kıyafetleri Fransız kıyafetlerine uyarlandığı halde Fransa'nın Levant'taki ticareti halen istenilen seviyede değildi.*” *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins Memoir et Documents Sur Le Commerce des Pays D'Europe*, Impremerie Centrale de Napoleone, Paris 1850, s. 6. Ayrıca Osmanlı'da geleneksel başlıkların yerini Fes'in almasında Rostandlar ve deniz nakliyat şirketlerinin rolüne yönelik bkz. IREMAM. *Les Rostand Album Genealojique*, 1974, s. 48.

<sup>4</sup> Süleyman Uygun, “Acente-Konsolos (Mesajeri Maritim Kumpanyası Acentesi ve Fransız Viskonsolosu) Raporlarına Göre Giresun Limanı (1880-1890)”, *OÜSBAD*, Temmuz 2015, S. 12, s. 364-365.

<sup>5</sup> AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 29; *BOA*. DH. MKT. M. 20/37, 14 Ekim 1897; *BOA*. DH. TMIK. M. 78/27, 27 Kasım 1899. Bu şirketlerin Misyonerlik faaliyetlerine etkisi için bkınız. Süleyman Uygun, “Paquet Vapur Nakliyat Kumpanyası (Compagnie de Navigation Paquet) ve Osmanlı Ermenileri”, *A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S: 56, Erzurum 2016, s. 1340-1341; Süleyman Uygun, “Bir Fransız Buharlı Nakliyat Kumpanyası Etrafında Osmanlı-Fransız-Ermeni İlişkileri”, *Akademik Bakış*, C: VIII, S: 16, Yaz 2015, s. 123-124.

<sup>6</sup> İlhan Ekinci, “Osmanlı'da Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında”, *Kebikeç*, S: 21, 2006, s. 80-81.

panyadan biri olan Fraissinet Kumpanyası, Fransız denizcilik ve sömürgecilik tarihinde ayrıcalıklı bir yere sahiptir. 1836 yılında kurulan Fraissinet Kumpanyası, Akdeniz'den, Karadeniz ve Aşağı Tuna'ya, Batı Afrika'dan, Hindistan ve Güney Amerika'ya kadar geniş bir alanda faaliyet göstermiştir.

### **Fraissinet'ler ve Marc Fraissinet Vapur Nakliyat Kumpanyası**

Fraissinet ailesi menşe olarak Montpellier'e yakın bir bölgede yer alan Cevennes'ten gelmektedirler. Çoğu Fransız tüccar-armatörün Katolik olmasına karşın onlar, armatör-tüccar Bazin ailesi gibi Marsilya'da küçük bir azınlığa sahip koyu bir Protestan aile idiler. Protestan bir armatör ve tüccar aile olmaları sebebiyle Fraissinetler, Fransız hükümeti nezdinde itibar kazanmak belki de sadakatlerini ispat etmek için Fransızların tüm sömürge savaşlarında bilhassa Batı Afrika sahillerinin sömürgeleştirilme sürecinde aktif bir rol oynadılar. Ailenin ticari münasebetlerinde ve ortaklıklarında hatta evliliklerinde mezhep kaygısı önemli bir yere sahip oldu. Nantes Fermanı'nın 1685 yılında kaldırılmasından sonra Protestanlık yeniden sapkın mezhep ilan edilince Fraissinet ailesi tüm protestanlar gibi büyük bir baskı ve zulme maruz kaldılar. Fraissinet ailesinin çocukları zorla Katolik kilisesinde vaftiz edildi. Bundan dolayı ailenin bir kısmı 1711'de Hollanda'ya göç etmek zorunda kaldı. Fraissinetlerin bandırası 135 yıl Hollanda'da dalgalandı<sup>7</sup>. Ailenin bir kısmı da Cezayir'e sığınırken bir kısmı da Montpellier, Sete, Languedoc ve Marsilya'ya dağıldılar. Ancak gerek Fransa sınırları içerisinde gerekse Hollanda ve Cezayir gibi ülkelerde olsun Fraissinetler hiçbir zaman aile bağlarını koparmadılar. Hatta akraba evliliklerini (endogamie) Avrupa Yahudilerinde olduğu gibi fırsata dönüştürerek bunun üzerinden uluslararası ticari bağlantılar tesis ettiler. Fraissinetler, Jean Marc Fraissinet öncülüğünde 1780 yılından itibaren Languedoc'tan Marsilya'ya gelmeye başladılar<sup>8</sup>. 19. yüzyılda Hollanda konsoloslarının Marsilya'da ikamet ettikleri sokak Fraissinet ailesinin bulunduğu sokaktı. Protestan ailelerin ikamet ettiği bu sokağın (Le quartier du nouveau Palais de Justice), 16. Yüzyıl Venedik Yahudi gettolarını andırıldığı söylenebilir. Cezayir'de bulunan Jean Marc Fraissinet ve kardeşi Antoin 1784-1808 arasında burada kaldığı süre boyunca Hollanda'nın posta taşımacılık münasebetlerini ve konsolosluk görevini üslenmiştir<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> AFL. *Historique de la Compagnie Fraissinet, Reconstitue d'Après Documents d'Archives et Souvenir Personnels*, L'Imprimerie Generale de Provence, Marseille 1976, s. 17.

<sup>8</sup> ACCIM, MR44624, Compagnie Fraissinet et Cie, Les Fraissinet de Marsielle.Famille Fraissinet.

<sup>9</sup> Eliane Richard, "Un Siecle D'Alliances et D'Ascension Sociale: Les Fraissinet", *Revue Historique, Fascicule 142, 1985*, s. 424-425.

Birçok Fransız armatör ve tüccarı gibi Jean Marc Fraissinet de Cezayir’de denizcilik ve ticaret tecrübesi kazandı. 1750’lerde Cezayir’e yerleşerek satın aldığı yelkenli gemileriyle Cezayir koyunlarını Marsilya’ya taşımaktaydı<sup>10</sup>. Aynı esnada Jean Marc Fraissinet’nin yine Marc Fraissinet adındaki diğer bir kardeşi de Amsterdam’a yerleşmiş ticaretle iştiğal etmekteydi. Marsilya-Cezayir ve Amsterdam’a yerleşmiş olan kardeşler ticari münasebetlerini Tarten, Brigantin, Gailot, Bombarde, Linque, Brik ve Golette tarzındaki yelkenli gemiler ile sağlamaktaydılar<sup>11</sup>. Jean Marc Fraissinet’nin 7 çocuğu oldu ve bunların her biri Marsilya’da armatörlük, sigortacılık, komisyonculuk, gemi donatıcılığı, avukatlık gibi ayrı ayrı meslek dallarında ilerledi<sup>12</sup>. Jean Marc Fraissinet’nin en fazla göze çarpan çocuğu Marc Constantin, (1 Eylül 1787-27 Ocak 1866)<sup>13</sup> Osmanlı liman ve iskelelerinde hayli etkin bir yere sahip olup Fraissinet Kumpanyası’nın kurucusu idi. O, erken yaşta yapmış olduğu faaliyetleri ve kurmuş olduğu şirketleriyle denizcilik ve ticaret alanında kısa sürede yükseldi<sup>14</sup>.

22 Ocak 1817’de Kraliyet donanmasına bağlı olarak denizcilik faaliyetlerinde bulundu<sup>15</sup>. Yaptığı hizmetlerine mukabil Legion d’Honneur nişanı aldı<sup>16</sup>. Bunun haricinde Marsilya-Avignon arasında demiryolu inşa kumpanyasında yöneticilik yaptı<sup>17</sup>. Marc Constantin ve jenerasyonunun asıl yükselişleri denizcilik ve deniz ticaretine atılmalarından sonra oldu. Marc Constantin’in gençlik



Marc FRAISSINET  
1788-1866

<sup>10</sup> İREMAM, “Marc Constantin Fraissinet”, *Les Bouches du Rhone Encyclopedie Departementale*, Archives Departementales des Bouches du Rhone, Marseille 1913, s. 217.

<sup>11</sup> ADBR/Marseille, DELTA. 2844, Cie de Navigation Fraissinet Marseille, General Mangin 1953.

<sup>12</sup> ACCIM, MR44624, Compagnie Fraissinet et Cie, Les Fraissinet de Marsielle.

<sup>13</sup> ANF. 1022/48; Pierre Guiral et de Felix Reynaud, *Les Marseillais dans l’Histoire*, Privat 1988, s. 125.

<sup>14</sup> ACCIM, MR44624, Compagnie Fraissinet et Cie, Les Fraissinet de Marsielle.Famille Fraissinet.

<sup>15</sup> ADBR. DELTA 3557, La Compagnie de Navigation Fraissinet 1836-1936, s. 1; ACCIM. QDF. 04/155, Joseph Fournier, La Compagnie de Navigation Fraissinet, Journal de la Marine Marchande.

<sup>16</sup> ANF(Archives Nationales de France). LH. 1022/48, 30 Mayıs 1838.

<sup>17</sup> 30 Ağustos 1830 yılında Marsilya yerel meclis üyesi oldu. İREMAM, “Marc Constantin Fraissinet”, *Les Bouches du Rhone Encyclopedie Departementale*, Archives Departementales des Bouches du Rhone, Marseille 1913, s. 218.

yıllarında Marsilya’da ziyadesiyle fazla sayıda emtia komisyoncusu bulunmaktaydı, ancak deniz komisyonculuğu yapanların sayısı azdı. Marc Fraissinet, mevcut mesleklerine 1834 yılında deniz sigortacılığı komisyonculuğunu da ekledi. O, buharlı gemilerin gelecekteki kaderini ilk görenlerden biri oldu. Buharlı gemilerin ilk dönemlerinde Marsilya’da deniz komisyonculuğu yapmak ve buharlı gemi satın alabilmek hayli zor şartlar altında yapılmaktaydı. Marc Fraissinet, tüm çabasını herkesin yapmaya çekindiği bu mesleğe harcadı<sup>18</sup>.

Marc Constantin Fraissinet’nin 1815 yılında Suzette ile evliliğinden 12 çocuk dünyaya geldi. Çocukların ikisi Adolp ve Louis, babalarının kurdukları şirketlere ortak oldular. Aynı zamanda Marsilya Ticaret Mahkemesi hakimliği ve Ticaret Odası üyeliği gibi önemli makamlarda bulundular<sup>19</sup>. Diğer oğlu Augusta, önde gelen bir tüccar olan Alphonso Baux ile ortaklık kurarken, Zamé adlı bir başka oğlu tüccar-banker Max Bazin’in kızıyla evlenerek Bazin ile ortaklık kurdu. Marsilya’da ilk buharlı nakliyat şirketi kuran bu armatör aileyle evlilik yoluyla kurulan ortaklık Fraissinetlere gelecekte çok fazla avantaj sağladı. Marc Constantin’in çocukları adı geçen tüccarların yanı sıra birçok armatör-tüccarla birlikte hareket ettiler. Bu sayede Marsilyalı Protestanlar olarak ekonomi dünyasında şöhret kazandılar<sup>20</sup>.

### **Fraissinet Kumpanyası’nın Kuruluşu**

Marc Constantin Fraissinet, Marsilya’da elde etmiş olduğu bu şöhreti kazanıma dönüştürmek için yeni girişimlerde bulundu. 12 Ocak 1836 yılında *Le Setois Simion Theron* tarafından yeni kurulmuş olan *Entreprise d’Armement Theron Frere* adlı gemi donatanları şirketinin müdürü oldu<sup>21</sup>. Marc Constantin, bu şirketin müdürü olmakla birlikte şirketin asıl idarecisi idi. Şirket idaresinde elde ettiği konum, onun hayallerini kurduğu büyük vapur nakliyat şirketine ulaşmasına vesile oldu. Marc Constantin, kısa süre içinde şirketin en büyük hissedarı haline geldi. Bu nedenle kurulduğu andan itibaren mütemadiyen isim değişikliğine uğrayan Fraissinet Kumpanyası’nın menşesine dair verilen bilgilerde *La Compagnie Marc Fraissinet* şirketinin kuruluşu 12

<sup>18</sup> ACCIM. QDF. 04/155, Joseph Fournier, La Compagnie de Navigation Fraissinet, Journal de la Marine Marchande.

<sup>19</sup> Marc Fraissinet’in torunu Louis Marc Fraissinet, Mecidiye Kumpanyası’nın yöneticiliğini de yaptı. ANF. LH. 1022/43.

<sup>20</sup> Roland Caty-Eliane Richard-Pierre Echinard, *Les Patrons du Second Empire, Marseille, Le Mans* 1999, s. 159.

<sup>21</sup> Bu şirketin adı *Theron Frere, Theron et Cie, Antreprise d’Armement* şeklinde muhtelif şekillerde geçmektedir. ADBR/Marseille, DELTA 2844, Cie de Navigation Fraissinet Marseille, General Mangin 1953; ACCIM. MR. 44624, Navigation Maritim Navires, Compagnie Fraissinet et Cie, Socials Succettives de la Cie. Fraissinet.

Ocak 1836 tarihine dayandırılır<sup>22</sup>. Gemi donatanları olarak kurulan bu şirket Marc Fraissinet'nin çabasıyla vapur nakliyat kumpanyasına dönüştü.

1836 yılında Marsilya'da vapur nakliyatı henüz doğma aşamasındaydı. Bu şekilde ilk dönemlerde ortaya çıkan hiçbir vapur nakliyat şirketi, Marc Fraissinet Kumpanyası kadar uzun süre yaşamadı. Buharlı gemilerin çıkış döneminde Marsilyalı tüccarlar birçok yeniliğe olduğu gibi bu teknolojiye karşı da dirençliyidiler. Marsilya'da denizcilik ve ticaret çevrelerinin buharlı nakliyatına karşı yaklaşımları oldukça olumsuzken Marc Constantin Fraissinet, Sete ve Agde arasında vapurların düzenli olarak seyrüseferde bulunduğu bir hat açmak için Marsilya'da Catalanlar Tersanesi'nde iki adet vapur inşa ettirdi. *Le Rhône* ve *l'Herault* adlarındaki iki gemi de 42 metre uzunluğunda 90 beygir gücünde ve benzer özelliklerdedi. *Le Rhône* 17 Şubat 1837 yılında, *l'Herault* ise 30 Ağustos 1837 yılında suya indirildi. Bu vapurlar beş yıl sonra tamamen Marc Constantin Fraissinet'in oldu. *Le Rhône* ve *l'Herault* 10 Mayıs 1837'de Marsilya-Sete-Agde arasında seferlere başladılar. Fraissinet şirketinin faaliyet ağı yalnızca Marsilya-Sete-Agde arasında yolcu, şarap ve sığır taşımacılığında ibaret kalmadı. *Le Rhône* ve *l'Herault*, rüzgârlı ve fırtınalı zamanlarda Marsilya limanından çıkamayan yelkenli gemilere römorkaj ve tahlisiye görevi de ifa etti<sup>23</sup>. Marc Constantin Fraissinet, kumpanya filosundaki vapurları olabildiğince hızlı bir şekilde çoğaltmak ve hatları da genişletmek taraftarıydı. Bu amaçla şirket vapurlarının işlediği Marsilya-Sete-Agde arasında faaliyet gösteren *Les Maisons Theron et Chancel Freres* adlı rakip şirketle 1837 yılında ortaklık kuruldu. Bunun sonucunda şirketin filosuna *Le Marseillais* adında yeni bir vapur daha eklendi, ancak bu vapur sadece Agde nehrinde hizmet verdi<sup>24</sup>. Kumpanya'nın adı 30 Mart 1837 yılında *les Maisons Theron et Chancel Freres'e* dönüştü<sup>25</sup>.

<sup>22</sup> ACCIM. MR. 44624, Navigation Maritim Navires, Compagnie Fraissinet et Cie, Socials Succettives de la Cie. Fraissinet.

<sup>23</sup> ADBR/Marseille, DELTA 2844, Cie de Navigation Fraissinet Marseille, General Mangin 1953. Fraissinet Kumpanyası tahlisiye ve römorkaj faaliyetlerini gelecekte hattını taşıyacağı Çanakkale, Marmara ve İstanbul boğazlarında da yerine getirerek birçok geminin batmasını ve mürettebatının kurtulmasını sağlamıştır. Örneğin 1886 tarihinde Aponomi feneri hizasında zırhlı Bezm-i Şevket vapuru karaya oturmuş ve bu vapuru ve mürettebatını Amerique adında Fraissinet Kumpanyası vapuru tahlis etmişti. Bu yardımdan dolayı vapur kaptanına beşinci dereceden Mecidi Nişanı takdim edilmiştir. BOA. İ. DH. 982/77581, 2 Şubat 1886; Yine Suzette Fraissinet vapuru 1903 kışında Taşoz'dan Midilli'ye seyrederken fırtınaya tutularak batan Saltanat-ı Seniyye kayığında bulunan iki kişiyi kurtardıkları için vapur mürettebatı taltif edilmiştir. BOA. İ. TAL. 295/53, 9 Ocak 1903.

<sup>24</sup> ACCIM. QDF. 04/155, Joseph Fournier, La Compagnie de Navigation Fraissinet, Journal de la Marine Marchande.

<sup>25</sup> ADBR. DELTA 3557, La Compagnie de Navigation Fraissinet 1836-1936, s. 2.

1837 yılı boyunca şirket vapurları toplam 61 sefer gerçekleştirdi<sup>26</sup>. Toplam gelir 108.791 frank idi, gider ise 91.709 frank oldu<sup>27</sup>. Marc Costantin Fraissinet, şirketin ilk yılı için şunları söylemekteydi. *Bizim öncül servisimiz yelkenlilerle rekabet halindedir. Vapurların avantajını tanıtılabilmek için öncelikle fiyatlarda indirimde gitmek gerekir. Rhone et Herault bu yılda 61 sefer gerçekleştirdi. Toplam gelir 108.791 frank idi, gider ise 91.709 frank oldu. Fraissinet Kumpanyası'nın böyle mütevazı bir başlangıç yılı oldu*<sup>28</sup>. demektedir.

Kumpanyanın bilinen ilk raporuna göre şirket vapurları ikinci dönemde Mayıs 1837-Şubat 1837 arasında 88 sefer gerçekleştirdi. Bu seferler Provence ile Languedoc arasında yapıldı. Sete ve Agde hattı Nice'ye kadar uzatıldı. Yelkenlilerin rekabetine ve kolera salgınına rağmen 25.329 frank net kâr elde edildi<sup>29</sup>. Marc Fraissinet kısa hatlarda edindiği deneyimi daha uzun hatlara taşımak niyetindeydi. Bu amaçla 1840 yılında Fransız Dışişleri Bakanı Adolp Tiers'e bir proje sundu. Fraissinet'nin Nouvelle Orleans ve Meksika körfezine acilen hat açılmasına dair bu projesi Adolphe Thiers tarafından kabul gördü. Ancak fiiliyata dönüşmeden rafa kalktı<sup>30</sup>.

Marc Fraissinet, Güney Amerika'ya yönelik planlarına ulaşamasa da şirketini büyütmeğe devam etti. Bir yandan devletin buharlı gemileriyle diğer yandan yelkenlilerle her türlü rekabete rağmen Marsilya'da vapur nakliyatı büyümeye devam etti. 1838 yılında Marsilya dünyanın 3. büyük limanı haline geldi. Özel vapur nakliyat şirketleri dikkate değer bir oranda emtia taşıdı. 1841 yılına kadar Fraissinet Kumpanyası'nın Provence ve Languedoc arasındaki seferleri *Rhone ve Herault* ile yapıldı. 1 Eylül 1840'tan 28 Şubat 1841 yılına kadar 6 ayda 73 sefer gerçekleştirildi. Yüksek oranda gidere rağmen önemli miktarda kâr elde etmişti. 1841 yılında şirketin adı kurucusunun adına göre değişikliğe uğradı. *Entreprise de Marc Fraissinet* oldu. Kurucusunun adıyla anılmaya başlanan şirketin adı sürekli değişime uğradı ve dört kuşak devam etti<sup>31</sup>. İki yıl sonra sermayesi ve hissedarları artan kumpanya yeniden isim değişikliğine gitti. Kumpanyanın adı 20 Aralık 1843'te *Société Marc Fraissinet et Cie. a Marseille*'ye dönüştü. 1 Aralık 1846'da

<sup>26</sup> ACCIM. QDF. 04/155, Joseph Fournier, La Compagnie de Navigation Fraissinet, Journal de la Marine Marchande.

<sup>27</sup> ADBR/Marseille, DELTA 2844, Cie de Navigation Fraissinet Marseille, General Mangin 1953; AFL. *Historique de la Compagnie Fraissinet, Reconstitue d'Après Documents d'Archives et Souvenir Personnels*, L'Imprimerie Generale de Provence, Marseille 1976, s. 24.

<sup>28</sup> ADBR/Marseille, DELTA 2844, Cie de Navigation Fraissinet Marseille, General Mangin 1953.

<sup>29</sup> ADBR/Marseille, DELTA 3557, La Compagnie de Navigation Fraissinet 1836-1936, s. 2.

<sup>30</sup> ADBR/Marseille, DELTA 2844, Cie de Navigation Fraissinet Marseille, General Mangin 1953.

<sup>31</sup> ACCIM. QDF. 04/155, Joseph Fournier, La Compagnie de Navigation Fraissinet, Journal de la Marine Marchande.



*Ste. Marc Fraissinet & Fils*, 12 Temmuz 1853'te *Cie. Marseillaise de Navigation a Vapeur*'a, 10 Nisan 1866'da *La Cie. Adolphe & Louis Fraissinet*'ye, 12 Aralık 1874'te *Nouvelle Societé Marseille de Navigation a Vapeur*'a, 1 Haziran 1883'te ise *Nouvelle Societé Alfred Fraissinet*'ye dönüştü. Kumpanyanın adı bir buçuk asra yakın bu şekilde dönüşümlere uğrayarak Fraissinet adıyla varlığını devam ettirdi<sup>32</sup>. Resmi olarak tek bir isimle belirlenemese de Batı Afrika sahilleri, Cezayir, Levant, Karadeniz ve Aşağı Tuna gibi kumpanya vapurlarının faaliyette bulunduğu tüm liman ve iskelelerde kurucusuna izafeten adı sade bir şekilde Fraissinet Kumpanyası olarak anıldı. Osmanlı resmi kayıtlarında da Fransız Fraissinet Kumpanyası ya da Fraissinet Seyr-i Sefain Kumpanyası olarak geçmekteydi<sup>33</sup>.

### **İstanbul, İskenderiye ve Suriye Hatlarının Açılması**

Fraissinet Kumpanyası, 1858 yılından itibaren Marsilya-Cezayir ve Oran arasında düzenli seferler başlatmış ve bu hattın hayli yüksek kazanç elde etmişti<sup>34</sup>. Bazin Kumpanyası ve Paquet Kumpanyası'nda olduğu gibi Fraissinet Kumpanyası da bir müddet Cezayir limanlarında faaliyet gösterdikten sonra burada edindiği deneyimi İstanbul'a taşımaya planladı. Bu güzergâh aslında yönünü Levant ve Karadeniz limanlarına çeviren birçok Fransız vapur nakliyat şirketinin klasik güzergâhı haline gelmişti. İtalya hattı ile emekleyen, Cezayir hattı ile kabuğunu kıran birçok Fransız vapur nakliyat şirketi Levant ve Karadeniz limanlarına yayıldıktan sonra, faaliyet ağlarını deniz aşırı ülkelere taşıyarak uluslararası büyük nakliyat kumpanyaları haline gelmekteydiler. Üç asır boyunca Osmanlı idaresinde bulunan ve Osmanlı denizciliğinin gelişmesinde önemli bir yere sahip olan Cezayir, Fransız denizciliğinin gelişmesinde ve sermaye birikiminde de kilit öneme sahip bir pozisyonda olmuştur. Osmanlı-Rus ve Avusturya savaşları (1787-1792) esnasında Osmanlı idarecilerinin borç para dahi almaya muvaffak olamadıkları<sup>35</sup> Cezayir'in zengin potansiyelini keşfeden Fransızlar, Cezayir dayısı Hüseyin Paşa'nın Fransa'ya verdiği borcunu talep etmesini bahane ederek 1830 yılında Cezayir'i işgal ettiler<sup>36</sup> ve kısa süre zarfında bölgeden

<sup>32</sup> ACCIM. MR. 44624, Navigation Maritim Navires, Compagnie Fraissinet et Cie, Socials Succettives de la Cie. Fraissinet.

<sup>33</sup> BOA. BEO. 4109/308142, 6 Kasım 1912; Y. PRK.ASK. 94/97, 28 Aralık 1891; Y. PRK. ASK. 54/71, 23 Şubat 1306; İ. HR. 304/19295, 16 Kasım 1886...

<sup>34</sup> ADBR/Marseille, DELTA 2844, Une Entreprise centenaire: La Compagnie Fraissinet 1836-1936 s. 2.

<sup>35</sup> Para darlığına bir çare olmak üzere Osmanlı Devleti ilk defa olarak Cezayir dayılarından 15 bin kese borç para istemiş lakin Cezayir dayıları buna itiraz beyan etmiştir. *Resimli Haritalı Mufassal Osmanlı Tarihi*, C: V, Güven Yayınevi, İstanbul 1971, s. 2683; Zuhuri Danişman, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, C: XI, Zuhuri Danişman Yayınevi, İstanbul 1966, s. 75.

<sup>36</sup> Azmi Özcan, "Türk Fransız İlişkileri" *İslam Ansiklopedisi*, XIII, TDV, İstanbul 1996, s. 180-183.

çok büyük fırsatlar ve kazanımlar elde ettiler. Cezayir işgaline kadar Fransızların, Cezayir ticareti yıllık 8 milyon frank civarındayken işgalden sonra katlanarak artmış ve büyük bir sömürü halini almıştır. Fransız-Cezayir ticareti 1840'ta 61 milyon frank iken 1850'de 83 milyon fr., 1860'ta 167 milyon fr., 1870'te ise 297 milyon franga yükselmiştir. Bu yükseliş Marsilya-Cezayir arasında işleyen vapur nakliyat şirketlerinin doğmasını ve gelişmesini sağlamıştır. Cezayir'e sefer yapan gemilerin tonajı 1850'de 200.000 ton iken 1868'de 623.000 tona yükselmiştir<sup>37</sup>. Fraissinet Kumpanyası da Cezayir ile kabuğu kırmış ve yönünü Levant, Karadeniz ve Aşağı Tuna limanlarına çevirmiştir.

Levant'tan Karadeniz'e ve Aşağı Tuna'ya kadar tüm Osmanlı sularında 1860'lı yıllara kadar Fransızları temsil eden yegâne buharlı deniz nakliyat kumpanyası Mesajeri Maritim Kumpanyası idi. Bu tarihten itibaren ise Levant ve Karadeniz limanlarına uğrayan Fransız şirketleri hızla artış gösterdi. 1831 yılında kurulan Bazin Kumpanyası, Marsilya-Selanik hattını, İstanbul'a hatta Mısır ve Suriye'ye kadar taşıyabilmek için diğer Fransız nakliyat şirketleri ile ortaklık kurma arayışındaydı. Bazin bu amacına 1854 yılında Fransız Armatör Leon Gay ile kurduğu *La Compagnie Generale de Navigation a Vapeur Bazin, Leon Gay* kumpanyası ile ulaştı. 1854'ten itibaren Mısır ve Suriye'ye seferler düzenlemeye başladı. 1862'den itibaren ise İstanbul'a düzenli bir hat açmayı başardı ancak Fraissinet Kumpanyası'ndan dolayı bu hat uzun süreli olmadı<sup>38</sup>.

Marc Fraissinet de bir an önce şirketinin hattını İstanbul, Mısır ve Suriye limanlarına taşımak için birkaç vapur kiraladı. Fraissinet Kumpanyası, bu vapurlarla 1862'den itibaren Marsilya-İstanbul hattında seferlerde bulunarak kendisi gibi küçük komandit bir şirket olan Bazin Kumpanyası karşısına güçlü bir rakip olarak çıktı. Marsilya limanından ayrılan gemiler listesinde Fraissinet Kumpanyası'na ait *l'Algerie* vapurunun Levant hattına gitmek üzere 1862 yılında sefere çıktığı belirtilmektedir. *L'Algerie* vapuru, Marsilya-Pire-Selanik ve İstanbul'a uğradıktan sonra Marsilya'ya geri dönerek şirketin ilk seferini başarıyla gerçekleştirmiştir<sup>39</sup>. *Junon* vapurunun ise İskenderiye'ye gitmek üzere 1863 yılında Marsilya limanından ayrıldığı belirtilmekteydi<sup>40</sup>. *Journal de Constantinople* gazetesinde Fraissinet'ye ait aynı vapurun (*Junon*) 1863'ten itibaren kaptan Martino kumandasında

<sup>37</sup> "Le Commerce", *Encyclopedie Bouches du Rhone*, Tome IX, p. 49, 70.

<sup>38</sup> ACCIM. QDF 04/95, Fonds Cantelar, Lignes de Marseille sur le Levant et la Mer Noire; Caty, *Les Patrons du Second Empire*, s. 66-67; ADBR/Marseille, DELTA 3557 La Compagnie de Navigation Fraissinet, 1836-1936, s. 6.

<sup>39</sup> ACCIM. QDF. 04/155, Fonds de Cantelar, Histoire de Cie de Navigation Compagnie Fraissinet 1836-1920, 1862; ACCIM. QDF 04/95, Fonds Cantelar, Ligne de Navigation Mediterranée Orientale vers Levant et Mer Noir.

<sup>40</sup> ACCIM. QDF 04/95, Fonds Cantelar, Ligne de Navigation Mediterranée Orientale vers Levant et Mer Noir.

Marsilya-Cenova-Misina-Selanik-Çanakkale ve İstanbul arasında düzenli seferler yaptığı bildirilmekteydi<sup>41</sup>. Fraissinet Kumpanyası'nın Akdeniz ve Karadeniz limanlarında düzenli olarak işleyen sübvansiyonlu Fransız şirketi Mesajeri Maritim ile rekabet edebilmesi ilk dönemler imkânsızdı. Bazin ve Mesajeri kumpanyalarının haricinde 1860'tan itibaren Marsilya-İstanbul ve Tuna arasında 6 adet vapurla düzenli seferler yapmaya başlayan bir başka Fransız Kumpanyası ise *La Compagnie Franco-Serbe* adlı şirket idi. 1859 yılında Paris'te *Le Prince Michel de Serbie* ve *Claude Bouillon* adlı iki müteşebbis tarafından kurulan bu şirketin amacı Marsilya-İstanbul ve Tuna arasında buharlı gemilerle Romanya petrolerini/neftini taşımaktı<sup>42</sup>.

Bunun haricinde Paquet Kumpanyası 1878'den itibaren diğer bir petrol bölgesi olan Hazar petrolerini, Batum üzerinden Marsilya'ya taşımaktaydı<sup>43</sup>. Petrolün değerinin henüz anlaşılmaya başladığı bir süreçte Fransız nakliyat şirketleri biri Romanya coğrafyasında diğeri Kafkaslarda bulunan iki petrol bölgesini keşfederek variller dolusu petrolü Marsilya'ya taşıdılar. Fransız-Sırp Kumpanyası'nın asıl amacı Romanya petrolerini Marsilya'ya taşımak olduğundan İstanbul ve Aşağı Tuna'da Fraissinet karşısında ciddi bir rakip değildi. Diğer yandan İstanbul hattında hayli zarar etmeye başlayan Bazin Kumpanyası, Fraissinet karşısında birkaç yıl direndikten sonra 1865 yılında İstanbul hattını *Assyrien*, *Byzantin*, *Egyptien* adlı vapurlarıyla birlikte Fraissinet Kumpanyası'na devretmek zorunda kaldı<sup>44</sup>. Bu anlaşmadaki mühim etkenlerden birisi iki ailenin de Marsilya'da azınlık durumunda olan Protestan burjuvazisine mensup olması ve Marc Fraissinet'in oğlu Adolp Fraissinet'nin Eugénie Bazin ile evlenmesinden doğan güç birliği idi. Akraba evliliğinden doğan sermaye birlikteliği Fraissinet Kumpanyası'na kayda değer finansal güç sağladı<sup>45</sup>.

Marc Fraissinet, Bazinler'den gelen vapurlara ek olarak *Gyptis* ve *Euxene* adında iki adet yüksek tonajlı vapur inşa ettirdi. Bunlar da İstanbul hattına sefere konuldu. 20 Haziran 1865 tarihli *Journal de Constantinople* gazetesinde kumpanyanın İstanbul seferleri Marsilya'dan her ayın 1, 11 ve 21'inde, İstanbul'dan ise 8'i, 18'i ve 28'inde İstanbul'dan Çanakkale-Volo-İzmir-Sıra-Misina-Cenova ve Marsilya güzergâhı şeklinde belirtmişti<sup>46</sup>.

<sup>41</sup> *Journal de Constantinople*, 6 Janvier 1864, s. 18.

<sup>42</sup> ACCIM. QDF 04/95, Fonds Cantelar, Lignes de Marseille sur le Levant et la Mer Noire; *Ministre de la Marine et des Colonies*, Paris 1864, s. 260.

<sup>43</sup> Süleyman Uygun, "Karadeniz Sularında Paquet Vapur Kumpanyası", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S: 20, 2016, s. 147; Bernard Bernadac-Pierre Gallocher, *Histoire de la Compagnie de Navigation Paquet*, Marseille 1985, s. 32.

<sup>44</sup> ADBR/Marseille, DELTA 3557 La Compagnie de Navigation Fraissinet, 1836-1936.

<sup>45</sup> Eliane Richard, "Un Siecle d'Alliances et d'Ascension Sociale: Les Fraissinet", *Revue Historique, Fascicule 142*, 1985, s. 423-424.

<sup>46</sup> *Journal de Constantinople*, 20 Juin 1865, s. 567, Cantelar fonunda ise İstanbul'dan 7'sinde, 17'sinde ve 27'sinde belirtilmiş ve Selanik de bu hattın içine sokulmuştu. ACCIM. HDC

Bunun yanında şirketin İstanbul'a yönelik bir diğer hattı ise her 20 günde bir Marsilya-Cenova-Misina-Selanik-Çanakkale ve İstanbul arasında açıldı<sup>47</sup>. Kumpanyanın İstanbul baş acentesi ise Alfred Bergasse idi. Daha sonra bu hat ihtiyaca göre yeniden şekillendi. Fraissinet vapurlarının 1865'ten itibaren uğramaya başladığı İskenderiye hattı<sup>48</sup> ise Bazin Kumpanyası'nın Levant hattından miras kalmıştı, 1878 yılında bu hat Yafa'ya kadar uzatıldı. Hatta bu hat ihtiyaç duyulduğunda tüm Suriye limanlarını da kapsayacaktı<sup>49</sup>. Şirket vapurları ihtiyaca göre Suriye'de Trablus limanlarına kadar gidebilmekteydiler<sup>50</sup>. Bu hatta Fraissinet vapurları her ayın 7, 17 ve 27'sinde olmak üzere ayda üç defa Livourne-Malta-İskenderiye ve Port Said arasında işlemekteydi<sup>51</sup>.

1860'lı ve 70'li yıllarda Fransa ile Mısır arasındaki vapur trafiği dikate değer bir şekilde canlandı. Bir yandan Fraissinet, diğer yandan *La Societé Generale de Transports Maritimes a Vapeur, (SGTM)* Mesajeri Maritim ve *Cyprien Fabre* kumpanyalarına ait vapurlar durmaksızın Mısır hattına işlemekteydi. Bunda en önemli neden Süveyş Kanalı'nın inşası için gerekli materyallerin Marsilya'dan taşınması ve Avrupa'ya gelen pamuğun İskenderiye limanı üzerinden nakledilmesi<sup>52</sup>. Bilhassa inşaat materyallerinin taşınması tamamen buharlı gemilerin tekelindeydi. Marsilya-İskenderiye ve İstanbul arasında tuğla, kiremit, kireç ve çimento gibi materyallerin tonu 10 frank gibi cüz'î bir fiyata taşınabilmekteydi. Bu esnada yelkenli gemilerin böylesine düşük meblağa inşaat malzemelerini taşıyabilmesi imkânsızdı<sup>53</sup>. Dolayısıyla Şüveyş kıstağının bu kadar hızlı bir şekilde delinmesinde vapur nakliyat şirketlerinin hayati bir etkisi olmuştur. Bunun haricinde çok sayıda Fransız sermayesinin ve burjuvazisinin vapur nakliyat şirketleri aracılığıyla Mısır ve Doğu Akdeniz liman kentlerine yerleşmesi ve buradaki ticari faali-

155, Fonds de Cantelar, Histoire de Cie. De Navigation Compagnie Fraissinet; ACCIM. QDF 04/95, Fonds Cantelar, Ligne de Navigation Méditerranée Orientale vers Levant et Mer Noir.

<sup>47</sup> *Journal de Constantinople*, 22 Février 1865, s. 176; MAE (Minister des Affaires Etrangères), *Bulletin Consulaire Français Recueil Des Rapports Commerciaux, adressés au Ministre des Affaires Etrangères par Les Agents Diplomatiques et Consulaires de France a l'Etranger*, Vol XV., Paris 1887, De Sainte-Marie, Le Consul de France a Salonique, 11 Février 1888, s. 549.

<sup>48</sup> Caty-Richard, "Les Fraissinet, une Famille d'Armateurs Protestants Marseillais", s. 233.

<sup>49</sup> ACCIM. QDF 04/95, Fonds Cantelar, Ligne de Navigation Méditerranée Orientale vers Levant et Mer Noir 1878.

<sup>50</sup> AFL. *Historique de la Compagnie Fraissinet, Reconstitue d'Après Documents d'Archives et Souvenir Personnels*, L'Imprimerie Generale de Provence, Marseille 1976, s. 24.

<sup>51</sup> ACCIM. QDF. 04/155, Fonds de Cantelar, Histoire de Cie de Navigation Compagnie Fraissinet 1836-1920, 1870.

<sup>52</sup> ACCIM. QDF 04/95, Fonds Cantelar, Ligne de Navigation Méditerranée Orientale vers Levant et Mer Noir, 27.11.54.

<sup>53</sup> ACCIM. MR. 44624, Compagnie Fraissinet et Cie., Fransız Denizciliği'nin gelişmesine dair rapor.

yetleri navlun miktarını arttıran bir diğer önemli etkendi<sup>54</sup>.

Fraissinet ve diğer Fransız vapur nakliyat kumpanyaları ekonomik faaliyetlerin yanı sıra siyasi, sosyal ve kültürel yönden Doğu Akdeniz liman kentlerinde Fransız nüfuzunun artmasında hayati bir rol oynamışlardır. Bu şirketler; Ermeniler, Maruniler gibi Osmanlı tebaası gayrimüslimler üzerinden nüfuz oluşturma yoluna gittiler. Mesajeri ve Paquet gibi Fransız nakliyat şirketleri yoğun bir şekilde Katolik misyonerleri Levant ve Karadeniz liman kentlerine nakletmesine karşın, Fraissinetlerin koyu bir Protestan olmalarından dolayı vapurlarının Protestan misyonerlerini taşıdığını Osmanlı resmi kayıtlarından öğrenmekteyiz<sup>55</sup>.

Roland Caty, Fraissinet Kumpanyası'nın Levant hatları için: *Fraissinet Kumpanyası'nın Levant hatlarıyla birlikte Doğu Akdeniz'in fethinin tamamen gerçekleştiğini söyleyebiliriz*<sup>56</sup>. Şeklinde ifadesi Fransızlar nezdinde kumpanyanın faaliyetlerinin bir fetih hareketi olarak görüldüğünü ve Doğu Akdeniz'de Fransız nüfuzunun oluşmasındaki rolünü ortaya koymaktadır.

Fraissinet Kumpanyası'nın hatlarının İstanbul ve Levant limanlarına kadar uzamasının hem şirket açısından hem de Fransız ticareti açısından önemi hakkında Marsilya Ticaret Odası Arşivisti Joseph Fournier'in: *Levant hattında işleyen vapurların Marsilya ile düzenli münasebet kurması dolayısıyla Levant ticareti umut verici bir hale geldi. Bu ümitvar gelişim neredeyse tamamen vapur nakliyatı sayesinde ortaya çıkmıştı. Fraissinet Kumpanyası Levant'taki bu boşluğu doldurdu hatta diğer nakliyat kumpanyaları karşısında ciddi bir rakip haline geldi. Bu tekelin devam etmesini kimse ummadı, bunda öncelikli ve güçlü olmak önemliydi*<sup>57</sup>. Şeklinde ifadesi Fraissinet Kumpanyası'nın Levant sularında ne derece etkin olduğunu göstermekteydi.

1865 yılına gelindiğinde şirketin filosundaki vapur sayısı 15'e yükseldi. Bunlara ek olarak iki adet yüksek tonajlı kiralık vapur da şirket filosuna hizmet etmekteydi. Kumpanya sermayesi de 6 milyon franktan 9 milyon franga yükseltildi<sup>58</sup>. Marc Fraissinet, aynı zamanda kumpanyaya ait büyük bir gemi yapım ve tamir tersanesi inşa ettirmişti. 1863 yılında kurulan Madrague Tersanesi şirketin büyümesine paralel olarak hızlı bir şekilde gelişti. Bu tersanede 1866'da şirketin başına geçecek olan Adolp Fraissinet ile birlikte 300 işçi çalışmaktaydı<sup>59</sup>. Tersanede yalnızca gemilerin inşa ve

<sup>54</sup> Örneğin Fransa'ya yönelik Mısır ticaretinin artmasında Edouard Dervieu gibi Fransız burjuvazisinin önemli bir rolü vardı. John Ninet, *Lettres d'Egypte 1879-1882*, Editions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris 1879, s. 254.

<sup>55</sup> BOA. DH. MKT. M. 20/37, 14 Ekim 1897.

<sup>56</sup> Caty-Richard, "Les Fraissinet, une Famille d'Armateurs Protestants Marseillais", s. 233.

<sup>57</sup> ADBR/Marseille, DELTA 3557 La Compagnie de Navigation Fraissinet, 1836-1936.

<sup>58</sup> ADBR/Marseille, DELTA 2844, Une Entreprise centenaire: La Compagnie Fraissinet 1836-1936 s. 2.

<sup>59</sup> Roland Caty-Eliane Richard-Pierre Echinard, *Les Patrons du Second Empire, Marseille, Le Mans 1999*, s. 160.

tamir faaliyetlerine bakılmıyordu, burası aynı zamanda çok fonksiyonlu bir fabrika hüviyetindeydi. Madrague atölyesinde 80 beygirlik büyük bir iplik makinası da bulunmaktaydı. Fraissinet Kumpanyası, bu fabrikaya düşük fiyata pamuk tedarik etmek için, Hindistan hattında sefer yapan bir İngiliz kumpanyası ile anlaşmıştı. 1867 yılında yapılan anlaşma çerçevesinde Hint pamuğu Bombay'dan Süveyş üzerinden İskenderiye'ye oradan ise Fraissinet vapurları ile Marsilya'ya nakledilmekteydi. Fraissinet atölyesinde bulunan iplik fabrikası 1868 yılındaki Paris Sergisi'nde ödüle layık görülmüştü<sup>60</sup>.

Fraissinet Tersanesi'nde aynı zamanda Fransız donanmasına ve yabancı devletlere ait vapurların modernizasyonu da yapılmaktaydı. Örneğin Fransız donanmasına ait *Forbin* ve *Tonnerre* vapurları ve Bulgar donanmasına ait *Nadiedja* vapurlarının oldukça eskimiş olan makine ve kazanları Fraissinet tersanesinde yeni nesil çok zamanlı makinalarla değiştirildi. Diğer yandan ünlü Fransız araba markası *Pegueot*'nun kuruluş sürecince *La maison de Pegueot* şirketinin ilk 20 adet otomobilinin montajı 1898 yılında Fraissinet şantiyesinde yapılmıştır<sup>61</sup>. Tüm bunlar göz önünde bulundurulduğunda Fraissinet Şantiyesi'nin bir yandan iplik fabrikasında ürettiği iplikleriyle, diğer yandan Fransız donanmasının modernizasyonu ve otomobil firmalarının ortaya çıkış sürecinde mühim bir rol oynamış çok amaçlı ve fonksiyonlu bir sınai tesisi olduğu anlaşılmaktadır.

Fraissinet Kumpanyası, filosundaki 15 adet vapuruyla 1865 yılı boyunca 586 sefer gerçekleştirdi. 21.338 yolcu ve 198.200 ton emtia taşıdı, net kâr 180.000 frank idi<sup>62</sup>. Bundan bir yıl sonra 27 Ocak 1866'da kumpanyanın kurucusu Marc Constantin Fraissinet 78 yaşındayken vefat etti<sup>63</sup>. Fraissinet öldüğü zaman filosundaki gemi sayısı bakımından Fraissinet Kumpanyası Marsilya'daki en büyük komandit şirket konumundaydı. Kumpanyanın başına Adolp Fraissinet geçti ve kardeşi Louis ile birlikte şirket faaliyetlerini devam ettirdi<sup>64</sup>. 1866 yılında 180.000 franga *Marie-Louise* adında 700 tonajlık bir vapur alınarak şirket filosuna dahil edildi. Ancak bu vapurdan istenildiği gibi istifade edilmedi, *Marie-Louis* bir yıl sonra Trablus yakınlığında bir kum tepeciğine çarparak delindi. 1866 yılı boyunca 29.721 yolcu ve 210.184 ton emtia taşındı, toplamda ise 611 sefer yapıldı. 1867 yılında ise şirket vapurları 36.213 yolcu, 249.565 ton emtia taşıdı, toplamda 644 sefer gerçekleştirdi, bunun 36'sı Mısır'a yapıldı. Net kâr ise 206.000

<sup>60</sup> AFL. *Historique de la Compagnie Fraissinet, Reconstitue d'Apres Documents d'Archives et Souvenir Personnels*, L'Imprimerie Generale de Provence, Marseille 1976, s. 36.

<sup>61</sup> AFL. *Historique de la Compagnie Fraissinet*, s. 57.

<sup>62</sup> AFL. *Historique de la Compagnie Fraissinet*, s. 36.

<sup>63</sup> ACCIM. QDF. 04/155, Fonds de Cantelar, Histoire de Cie de Navigation Compagnie Fraissinet 1836-1920, 1866.

<sup>64</sup> IREMAM, Pierre Guiral-Felix Reynaud, *Les Marseillais dans l'Histoire*, Editions Privat, Toulouse 1988, s. 125-126.

franktı<sup>65</sup>. Bir sonraki yıl Fraissinet Kumpanyası, *La Société Generale de Transports Maritimes a Vapeur(SGTM)* ile bir anlaşma yaparak Malta-İskenderiye ve Port Said hattındaki sefer sayısını haftada bire yükseltti. 1868 yılında toplam 668 sefer yapıldı, 36.456 yolcu, 274.540 ton emtia 60.919 boş varil taşındı, net kar 216.000 franga yükseldi.

Bu esnada vapur nakliyat kumpanyalarının büyük bir başarısı olan Süveyş Kıstağı'nın delinme sürecinin tamamlandığına dair haberlerin gelmesi ve Fraissinet Kumpanyası'nın da açılış seremonisine davet edilmesi şirket yönetimini yeni arayışlara itti. Süveyş Kanalı'nın 18 Kasım 1869'da açılış töreninde Fraissinet Kumpanyası'nı *l'Europe* vapuru temsil etmekte Mesajeri İmperyal vapurunun hemen ardından seyretmekteydi. Kanalin açılmasıyla birlikte Fraissinet Kumpanyası yönünü Hindistan'a çevirdi. Pamuğa olan ihtiyacın hat safhaya ulaştığı bir dönemde Fraissinet Kumpanyası İngiliz vapurlarının Süveyş'e kadar naklettiği pamuğu, İskenderiye'den İngilizlerden almak yerine, yerinden tedarik etmeye yönelik bir plan yaptı. Bu amaçla İskoçya'daki MM. Napier et Fis adlı şirkete iki adet yüksek tonajlı vapur siparişi verildi. Kumpanyanın 1870 yılı hissedarlar toplantısında Süveyş'ten Bombay'a kadar uzanan bir hattın açılması kararlaştırıldı.

8 Ocak 1870 tarihinde kumpanyanın La Pierre kumandasındaki *l'Asie* vapuru Süveyş'i geçerek Bombay'a kadar gitti ve gemi dolusu navlun ile geri döndü<sup>66</sup>. *l'Asie* vapurunun bu geçişi kanalın mimarı Ferdinand de Lesseps'i sevindirmiş ve Lesseps şirkete bir kutlama telgrafı dahi çemişti. Lesseps: "*Kanalın açılmasından sonra l'Asie vapurunuzun İsmail geçişinden geçmesini mutluluk ve övgüyle karşıladım.*" demektedir<sup>67</sup>. Lesseps'in yazdığı telgraf aşağıda görülmektedir.

*L'Asie* vapurunun deneme seferinden başarılı bir şekilde dönmesi ve gemi dolusu Hint emtiası getirmesi üzerine *l'Europe, l'Afrique ve l'Asie* adlı vapurlarla ayda bir defa Marsilya'dan Bombay'a düzenli seferler başlatıldı. Ancak 1870'te Fransa-Prusya savaşı patlak vermesi dolayısıyla Bombay hattı geçici süreliğine kaldırıldı. Kumpanya tersanesi bir müddet Fransız deniz kuvvetleri için hizmet verdi. Aynı zamanda bir kısım şirket vapurları donanmanın tersanelerine çekilerek devlet hesabına silahlandırıldı<sup>68</sup>. Bazı kumpanyalara ait vapurlara top yerleştirildi. Bunun haricinde şirkete ait *Huveaune* vapuru Rhône nehri açıklarında kayboldu<sup>69</sup>.

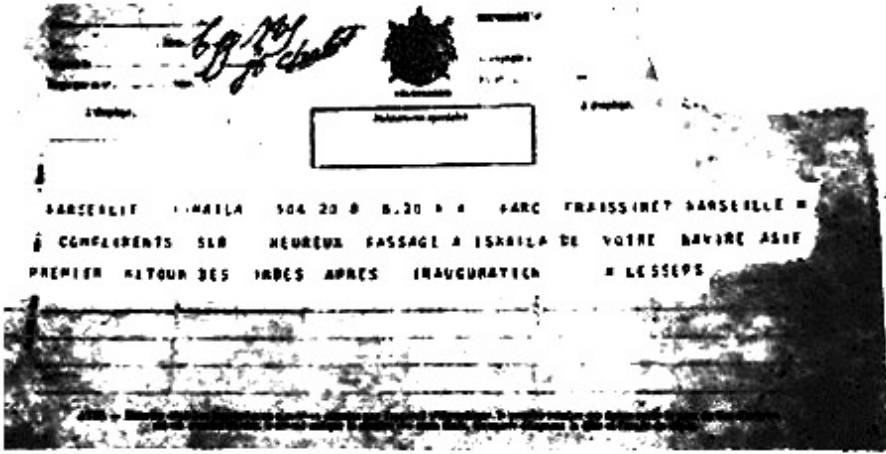
<sup>65</sup> AFL. *Historique de la Compagnie Fraissinet*, s. 36.

<sup>66</sup> ADBR/Marseille, DELTA 3557 La Compagnie de Navigation Fraissinet, 1836-1936.

<sup>67</sup> ADBR/Marseille, DELTA 2844, Une Entreprise centenaire: La Compagnie Fraissinet 1836-1936, s. 3.

<sup>68</sup> ADBR/Marseille, DELTA 2844, Une Entreprise centenaire: La Compagnie Fraissinet 1836-1936, s. 3.

<sup>69</sup> ACCIM. QDF. 04/155, Fonds de Cantelar, Histoire de Cie de Navigation Compagnie Fraissinet, Journal de la Marine Marchande.



Kaynak: ACCIM. QDF. 04/155, Fonds de Cantelar, Histoire de Cie de Navigation Compagnie Fraissinet 1869.

Bombay ve Levant gibi uzak mesafeli hatlar yakıt tüketimi hususunda şirket yönetimini arayışa itmişti. İngilizler henüz kanalın açılışından önce 1869-72 yılları arasında Hindistan seferini yapan vapurlarını modernize etmiş yakıt tüketimi ve hız hususunda önemli başarılar elde etmişti<sup>70</sup>. Fraissinet Kumpanyası da bu değişime ayak uydurdu ve şirket tersanesinde çift zamanlı yüksek basınçlı buhar makinası üretildi. Devrim niteliğindeki yeni makine ile ilk etapta üç adet gemi inşa edildi. Yakıt tüketimi diğer vapurlara oranla %50-55 civarında azalmıştı. Örneğin daha önce mil başına 131 kilogram kömür tüketen *Byzantin* vapurunun makinasının ve kazanının değişmesiyle yakıt tüketimi 63 kilograma kadar düşmüştü. *L'Asie* vapurunun mil başına kömür yakıtı ise 146 kilogramdan 77 kilograma düşerken, hızı saatte 8.38 milden 9,15 mile yükseldi<sup>71</sup>. Şirket yönetimi bundan sonra filodaki eski vapurları satmak ya da makinalarını yenilemek kaydıyla filosunu modernize etme yoluna gitti. Bu esnada şirket filosunda 21 adet vapur bulunmaktaydı. 11 adet vapur hemen modernize edildi. 1871'de Hindistan hattında işleyen emektar *l'Europe* ve *l'Afrique* vapurları satıldı<sup>72</sup>. Gemi makinasındaki teknolojik değişimi çarktan, uskurluya geçiş takip etti. 1875'ten itibaren şirket filosundaki vapurların büyük çoğunluğu uskurluya geçti. Bu değişimden de %30 civarında yakıt tasarrufu sağlandı<sup>73</sup>. Bu deği-

<sup>70</sup> ACCIM. MR. 44624, Compagnie Fraissinet et Cie, Fransız Denizciliğinin Gelişmesine dair rapor.

<sup>71</sup> AFL. *Historique de la Compagnie Fraissinet*, s. 42.

<sup>72</sup> ACCIM. QDF. 04/155, Fonds de Cantelar, Histoire de Cie de Navigation Compagnie Fraissinet 1836-1920, 1871.

<sup>73</sup> AFL. *Historique de la Compagnie Fraissinet*, s. 42-43.



şim aynı zamanda gemi güvertesinde azami miktarda navlun taşınmasına olanak sağladı. Dolayısıyla bu dönem şirket yönetimin gündemini buhar makinalarındaki teknolojik değişimler meşgul etti. Gemi modernizasyonuna yapılan tüm harcamalara ve gemi kazalarına rağmen, yakıt tüketimindeki düşüş dolayısıyla navlun miktarı ve taşıma fiyatından elde edilen gelir şirket yönetimini kurtaracak seviyede artış göstermişti. Özellikle Levant ve İstanbul hattından çok önemli gelir elde edildi. 1872 yılında gerçekleştirilen 633 seferde 37.941 yolcu, 275.092 ton emtia, 49.200 boş varil taşındı. 619.174 frank kâr elde edildi. 1877’de ise 839 sefer yapıldı, 63.433 yolcu, 289.350 ton emtia taşındı. Elde edilen gelir ise 988.847 franga, bir sonraki yıl ise bu 991.132 franga yükseldi. Gemilerin modernize edilmesinden sağlanan gelir sayesinde kumpanyanın 1870-1879 arasında hatları ve filosundaki vapurların sayıları ve tonajları hayli artış gösterdi<sup>74</sup>.

Kumpanyanın 13 Nisan 1870 yılı genel toplantısına göre, şirket filosundaki vapurların sayısı 21’e yükselmişti. Kumpanyanın her ayın 7,17 ve 27’sinde Malta-İskenderiye-Port-Said’e; 1, 11 ve 27’sinde Marsilya ve birçok Karadeniz limanını da kapsayan İstanbul seferleri vardı. Haftada dört gün Marsilya’dan Napoli’ye kadar İtalya arasındaki limanlara düzenli seferler yapılmaktaydı<sup>75</sup>. Toplantıda 1870 gibi erken bir tarihte Karadeniz limanlarına yönelik seferlerin yapıldığı belirtilse de bu seferlerin düzenli olmayıp deneme ve keşif seferleri olduğu muhakkaktır<sup>76</sup>. Zira kaynakların ekserisinde Fraissinet Kumpanyası’nın mevzubahis olan bu hatlarda ancak 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı’ndan sonra düzenli seferlere başladığı belirtilmektedir.

Fraissinet Kumpanyası’na ait kayıtlarının büyük bir kısmının tutulduğu Cantelar fonundaki kayıtlara göre 1878’den sonra Fraissinet Kumpanyası’nın Levant ve İstanbul hatlarına daha fazla ağırlık verdiği ve bu hatlarda önemli değişimlere gittiği anlaşılmaktadır<sup>77</sup>. Fraissinet Kumpanyası her şeyden önce rekabetin yoğun olarak yaşandığı İzmir, Selanik ve İstanbul hattında tutunmak zorundaydı. Ancak bu hatlardan elde ettiği deneyim ve birikimden sonra faaliyet ağını genişletebilirdi.

Fraissinet Kumpanyası için İstanbul; Levant, Karadeniz ve Aşağı Tuna liman kentlerine açılan baş acentelik konumunda bir merkez oldu. Bu

<sup>74</sup> AFL. *Historique de la Compagnie Fraissinet*, s. 41-43.

<sup>75</sup> ACCIM. QDF. 04/155, Fonds de Cantelar, Histoire de Cie de Navigation Compagnie Fraissinet, Journal de la Marine Marchande.

<sup>76</sup> Hatta Cantelar fonundaki bir belgede 1869 gibi erken bir tarihte Fraissinet vapurlarının İstanbul’dan İnebolu, Sinop, Samsun, Giresun, Trabzon’a diğer yandan Odesa ve Tuna’ya kadar düzenli seferlere düzenlediği belirtilmektedir. ACCIM. QDF. 04/155, Fonds de Cantelar, Histoire de Cie de Navigation Compagnie Fraissinet, 1869.

<sup>77</sup> ACCIM. QDF. 04/155, Fonds de Cantelar, Histoire de Cie de Navigation Compagnie Fraissinet. Ayrıca bkz. Roland Caty-Eliane Richard, “Les Fraissinet, une Famille d’Armateurs Protestants Marseillais”, *Bulletin de la Société de l’Histoire du Protestantisme Français* (1903, Vol 135, Juin 1989, s. 233. (229-260).

durum diğer Fransız kumpanyaları için de benzerdi. İstanbul barındırdığı yoğun nüfusuyla emtia ve yolcu hareketliliğinin çok fazla olduğu bir liman kentiydi. Fraissinet vapurlarının uğramasından itibaren Fransızları, imparatorluğun yıkılışına kadar İstanbul'da temsil eden, Mesajeri Maritim, Nicolas Paquet ve Fraissinet kumpanyaları oldu<sup>78</sup>. Bunun yanında Marmara iskelelerine de ihtiyaca göre uğranılacaktı. Şirket vapurları Mudanya ve Marmara limanlarına ipek ve türevlerini temin etmek için uğramaktaydı. İpek ve türevlerinin büyük bir kısmını bu bölgeden geç dönemlere kadar ihraç eden şirketler, Fraissinet, Mesajeri ve Paquet Kumpanyası'ndan ibaretken, 1900'lerin başında *Deutsche Levant Linie*, *Norddeutscher Lloyd*, *Bremer*, *Dampferlinie* adlarında birçok Alman şirketi İstanbul ve Marmara'dan Kuzey Avrupa şehirlerine direkt sefer yapmaya başladılar ve Fransız şirketler karşısına güçlü bir rakip olarak çıktılar<sup>79</sup>.

Marsilya ve İstanbul arasında düzenli seferler yapan Mesajeri Maritim Kumpanyası sübvansiyon desteği almasına rağmen, hatlardaki faaliyetlerini ticari pratiklere göre organize eden Fraissinet Kumpanyası, kısa sürede Mesajeri karşısına ciddi bir rakip olarak çıktı. İstanbul Fransız Konsolosu Cilliére, Fraissinet'nin kısa sürede diğer Fransız şirketlere üstünlük sağladığını ifade etmekteydi<sup>80</sup>. Fraissinet Kumpanyası, 1878 yılında seferlerinin aksamaması için vapurların geceleri de boğazlardan geçebilmesine yönelik Fransız İstanbul elçisi aracılığıyla Babıali'ye başvuruda bulunmuş lakin kabul edilmemişti<sup>81</sup>. İstanbul-Marsilya hattında düzenli seferlerde bulunan üç Fransız kumpanyasına karşın İngilizler İstanbul ticaretinde bariz farkla üstün idiler. İngilizler bu üstünlüklerini imparatorluğun sonuna kadar devam ettirdiler. Fransızlar ise ikinci sıra için Avusturya, İtalyanlarla yarış halindeydi<sup>82</sup>.

İstanbul limanından sonra şirketin en fazla ehemmiyet verdiği, imparatorluğunun ikinci büyük liman kenti olan İzmir idi. Şirket vapurları İzmir limanına genellikle 15 günde bir uğramakla beraber emtianın yoğun olduğu dönemlerde bu seferler haftalık bir defaya kadar yükselebilmekteydi. İzmir,

<sup>78</sup> Çanakkale Fransız viskonsolosu Cabanel, raporunda: *Fransızları İstanbul'da temsil eden Mesajeri Maritim, Fraissinet ve Paquet kumpanyaları haftada birçok defa Çanakkale'den gidiş-dönüş yapmaktadırlar* MAE, *Bulletin Consulaire Français Recueil Des Rapports Commerciaux, adressés au Ministre des Affaires Etrangères par Les Agents Diplomatiques et Consulaires de France a l'Etranger*, Vol. XVIII., Paris 1889, Cabanel, Le vice-Consul de France aux Dardanelles, le 28 Juillet 1889, s. 521.

<sup>79</sup> AFL. 1997-002-4404, *Rapport General de Service de Constantinople, 1905-1906, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>80</sup> *Bulletin Consulaire Français Recueil Des Rapports Commerciaux, adressés au Ministre des Affaires Etrangères par Les Agents Diplomatiques et Consulaires de France a l'Etranger*, Vol XXI., Paris 1891, Cilliére, Le Gerant du Consulat de France a Constantinople,

<sup>81</sup> BOA. DH. MKT. 1327/36, 16 Şubat 1879.

<sup>82</sup> *Bulletin Consulaire Français Recueil Des Rapports Commerciaux, adressés au Ministre des Affaires Etrangères par Les Agents Diplomatiques et Consulaires de France a l'Etranger*, Vol XXI., Paris 1891, Cilliére, Le Gerant du Consulat de France a Constantinople,

konumu ve ard bölgesi itibariyle yolcu ve emtianın çok fazla olduğu bir liman kenti idi. Bölgede bol miktarda üzüm, incir, meyan kökü, pamuk, yün, zeytinyağı, afyon, fasulye, badem, kuru meyveler, ceviz, yumurta, helva, halı vb. ürünler yetiştirilmekte ve üretilmektedir. Diğer yandan İzmir’de Fransız malları çok fazla rağbet görmekteydi<sup>83</sup>. Bu ürünler parfümeri, konfeksiyon, mercerize, manifatura, şarap, hırdavat, nalburiye ve saireden ibaretti<sup>84</sup>. Ayrıca İzmir limanında bulunan ticaret evlerinin ezici çoğunluğu Levantenlerden ve gayrimüslim Osmanlı tebaasından oluşması ve İzmirliilerin hemen hemen hepsinin tek bildiği Batı dilinin Fransızca olması<sup>85</sup>, Fraissinet ve Mesajeri, Fabres, Paquet ve Baillal Pierre gibi diğer Fransız vapur nakliyat şirketlerinin navlun tedarikini kolaylaştırmaktaydı<sup>86</sup>. Mesajeri Kumpanyası İzmir acentesi C. Salzani, İzmir limanına uğrayan nakliyat kumpanyalarını etkinliklerine göre kategorize etmiştir. Buna göre ilk sırada bulunan kumpanyalar: Mesajeri Maritim, Avusturya Lloyd, Mısır Hıdiviye, Navigasyon Rus (ROPIT), İtalyan Rubattino, Panhellenique; ikincil sıradaki kumpanyalar ise: Fraissinet, Paquet, Deutsche Levant Linie, İngiliz Falbot Steam Ship, Prince Willeam & Son gibi vapur nakliyat şirketleriydi<sup>87</sup>.

Fraissinet Kumpanyası’nın Marsilya-İstanbul güzergâhında bulunan önemli bir liman kenti ise Selanik idi. Fransız Selanik konsolosu S. Marie Selanik limanına düzenli olarak uğrayan Fransız şirketlerini Mesajeri Maritim ve Fraissinet Kumpanyası olarak göstermektedir. Mesajeri vapurları 15 günde bir Selanik’e uğrarlarken Fraissinet vapurları 8 günde bir uğramaktadır<sup>88</sup>. Duraklardaki yoğunluğa göre bu süreler bir-iki gün değişebilmekteydi. Mesajeri Kumpanyası Selanik acentesine göre Fraissinet Kumpanyası’nın Selanik-İstanbul ve Selanik-Marsilya seferleri daha düzenli ve hızlı olduğundan tüccarlar ve yolcular Fraissinet vapurlarını tercih etmekteydi. Selanik ve ard ülkesinin Marsilya’ya ihraç ettiği en önemli ürünleri pamuk, yün, ipek ve tahıl gibi ürünlerden müteşekkildi. Pamuk ve tahıl ihracatında Fraissinet ve Mesajeri kumpanyaları Avusturya Lloyd ve İtalyan Rubattino kumpanyaları ile rekabet halindeydi. Fransız kumpanyaları Selanik limanından yüklediği

<sup>83</sup> Paul Fesch, *Abdulhamid’in Son Günlerinde İstanbul*, Çev. Erol Üyepazarcı, Kurtiş Ofset, İstanbul 1999, s. 556-557.

<sup>84</sup> Süleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası 1851-1914*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2015, s. 154.

<sup>85</sup> Fesch, *Abdulhamid’in Son Günlerinde İstanbul*, s. 556-557.

<sup>86</sup> İzmir’deki ticaret evleri için bkz. AFL. 1997 002 4473, *Rapport General de Service Exercice de Smyrne, 1910 Chapitre 4, Trafic annexe*.

<sup>87</sup> AFL. 1997 002 4473, *Rapport General de Service Exercice de Smyrne, 1904, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>88</sup> MAE, *Bulletin Consulaire Français Recueil Des Rapports Commerciaux, adressés au Ministre des Affaires Etrangères par Les Agents Diplomatiques et Consulaires de France a l’Etranger*, Vol XV., Paris 1888, De Sainte-Marie, *La Consul de France a Salonique, Salonique, le 11 fevrier 1888*, s. 549.

pamuk ve tahılı Marsilya üzerinden, İtalyan ve Avusturya kumpanyaları Venedik üzerinden Avrupa'ya ulaştırmaktaydılar. Bu noktada Rubattino ve Lloyd kumpanyaları daha düşük fiyatla navlun taşıyabildikleri için Fransız şirketleri rekabet etmekte güçlük çekmekteydi<sup>89</sup>. Ayrıca Selanik-İstanbul hattında 1844 yılından itibaren düzenli olarak seyrüseferde bulunan Osmanlıya ait vapurlar da önemli bir rakip idi<sup>90</sup>. Bunların haricinde Yunan Panhellenique ve çok sayıda İngiliz vapuru<sup>91</sup>, Mısır Hıdiviye, İtalyan Trinacrie, Navigasyon Rus (ROPİT) kumpanyalarına ait vapurlar da düzenli ve düzensiz olarak Selanik limanına uğramaktaydılar<sup>92</sup>.

### **Karadeniz ve Aşağı Tuna Hatlarının Açılması**

Fraissinet Kumpanyası, Levant limanlarına ve İstanbul'a sağlam bir surette yerleştikten sonra İstanbul hattını Aşağı Tuna ve Karadeniz limanlarına taşımak için çalışmalar başlattı. Kumpanyanın 1879 yılı genel toplantısında Tuna'ya (İbrail ve Kalas) haftalık bir hat açılması yönünde karar alındı. Şirket yönetimine göre Romanya ticareti her geçen gün Odesa ile Tuna arasında işleyen nakliyat kumpanyalarının eline geçmekteydi<sup>93</sup>. Dolayısıyla Tuna ticaretinde nüfuz kazanmak bu nehirde seyreden vapurların sayı ve tonaj miktarına bağlıydı. Bu sıralarda Fransızlara ait yalnızca Mesajeri Maritim ve *La Compagnie Franco-Serbe* adlı kumpanya vapurları Aşağı Tuna iskelelerine düzenli olarak uğramaktaydı. İkinci kumpanya emtiadan ziyade Romanya petrolerini Marsilya'ya taşımak amacıyla faaliyetlerini yürütmekteydi<sup>94</sup>. Osmanlı Devleti ise ancak 1867 yılında kurulan Tuna Nehirler İdaresi ile Aşağı Tuna'da düzenli olarak vapur seferleri yapmaya muvaffak olmuştu. 1888 yılından itibaren kayıtlarda Osmanlı Kumpanyası olarak geçen Gürcü(Courджи) Kumpanyası'nın haftalık olarak Karadeniz, İstanbul ve Teselya'dan aşağı Tuna iskelelerine düzenli seferler yaptığı tespit edilmektedir<sup>95</sup>. Osmanlı Devleti'nin tahıl ambarı olarak görülen Aşağı Tuna ve

<sup>89</sup> 1997 002 4466 *Rapport General de Service Exercice de Salonique, 1882, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>90</sup> Basil C. Gounaris, "Selanik", *Doğu Akdeniz Liman Kentleri (1800-1914)*, Ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quatert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları İstanbul 1993, s. 106.

<sup>91</sup> MAE. De Sainte-Marie, *La Consul de France a Salonique, Salonique, le 11 fevrier 1888*, s. 549.

<sup>92</sup> Vasiles K. Gouanaris, Basil C. Gounaris, *Steam Over Macedonia, 1870-1912: Socio-Economic Change and the Railway Factor*, East European Monographs Boulder 1993, s. 27; Mesut Karakulak, "Buharlı Çağında İstanbul'da Bir Rus Vapur Kumpanyası" *Türk Tarihine Dair Yazılar II*, Ankara 2017, s. 658-660.

<sup>93</sup> AFL. *Historique de la Compagnie Fraissinet*, s. 44-45.

<sup>94</sup> ACCIM. QDF 04/95, Fonds Cantelar, Lignes de Marseille sur le Levant et la Mer Noire; *Ministre de la Marine et des Colonies*, Paris 1864, s. 260.

<sup>95</sup> Osmanlı Kumpanyaları'nın Aşağı Tuna'ya yönelik hangi tarihte sefer yaptıkları ve buradaki faaliyetleri araştırılmaya muhtaç bir konudur. AFL. 1997 002 4414, *Rapport General de Service de Galatz-Ibraila, 1888,, Chapitre 2, Secretariat.*

havzasında 19. Yüzyılın ilk çeyreğine kadar Osmanlı tüccarları önemli bir konumdaydı. Buradan İstanbul ve muhtelif Anadolu vilayetlerine çok miktarda tahıl gelmekteydi. Dolayısıyla Aşağı Tuna ve ard ülkesi imparatorluğun iaşesi için hayati öneme sahipti<sup>96</sup>. Buraların tedricen elden çıkması ve ticari üstünlüğün Avusturya ve Ruslara geçmesi ana besin maddesi tahıl ticaretinde imparatorluğunu dışa bağımlı hale getirdi<sup>97</sup>. Osmanlı'nın Aşağı Tuna'da bıraktığı bu boşluğu öncelikle Avusturya ve diğer milletler doldurmuştur<sup>98</sup>. Bu nedenle Tuna ticaretinde üstünlük açık ara Avusturyalılara geçmiştir<sup>99</sup>. Avusturya 1829 gibi erken bir tarihte kurmuş olduğu Tuna Buharlı Nakliyat Şirketi ile Tuna nehrinde vapur işletmeye başlamış, 1834'ten itibaren Demirkapıları aşarak Aşağı Tuna'da, 1836'dan itibaren ise Kalas ve İstanbul arasında düzenli seferler başlatmıştı. Avusturya aynı zamanda 1844'te Lloyd Kumpanyası ile Akdeniz ve Karadeniz'deki hatlarını İbrail ve Kalas'a kadar uzatarak Tuna Nehri'nde vapur işleten en köklü ve güçlü devlet haline gelmişti<sup>100</sup>. İngilizler ise henüz 1837 gibi erken bir tarihte Kalas ile Britanya arasında doğrudan bir hat oluşturarak Aşağı Tuna'da vapur nakliyatına dahil olmuşlardı<sup>101</sup>.

Aşağı Tuna'da vapur nakliyatına hakim olan devletlerin aksine İbrail ve Kalas'ta Fransız ve İngiliz ürünlerine yoğun talep yaşanmaktaydı. Ancak bu ürünler Tuna ticaretine hakim olan tüccarlar tarafından pazara sunulmaktaydı. Aşağı Tuna kentlerinde talep gören belli başlı Fransız ürünleri, manifatura, kırtasiye, hırdavat, makine, kristaller, demir, şapka, ayakkabı, şeker, sabun, işlenmiş deri, mum, şarap ve benzeri alkollü içecekler, parfümeri, piyano, kolonyal ürünler ve sair işlenmiş ve yarı işlenmiş ürünlerden

<sup>96</sup> AFL. 1997 002 4443, *Rapport General de Service de Mersina, 1887, Chapitre 2, Secretariat*; AFL. 1997 002 4389, *Rapport General de Service d'Alexadrette, 1882, 1991, 1910, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>97</sup> AFL. 1997 002 4404, *Rapport General de Service de Constantinople, 1902, 1903, Chapitre 2, Secretariat*.

<sup>98</sup> İlhan Ekinci, *Tuna Nehri'nde Diplomasi Oyunları, 1856-1883*, Altın Post Yayıncılık İstanbul, 2014, s. 78-79.

<sup>99</sup> Süleyman Uygun, "Aşağı Tuna'da bir Fransız Buharlı Nakliyat Kumpanyası ve Ticari Faaliyetleri", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, I, Kayseri 2015, s. 351.

<sup>100</sup> *Annales du Commerce Exterieur, Autriche, Faits Commerciaux*, Publiées Par Le Ministere de L'Agriculture du Commerce et des Travaux Publics, Fevrier 1843 a Fevrier 1857, No 5, Paris 1857, s. 70. Ayrıca Tuna Buharlı Nakliyat Kumpanyası ve Avusturya Lloyd Kumpanyası için bkz. M. Emre Kılıçaslan, *Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyası'Nin Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri*, OMU, SBE. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun 2013, s. 34-38; M. Emre Kılıçaslan, "Osmanlı Tunası'nda Avusturya Buharlıları", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, Kayseri 2015, s. 673-702.

<sup>101</sup> *Ministre de la Marine et des Colonies, Revue Maritime et Coloniale*, Tome 11, Librairie de Challemel Ainé, Paris 1864, s. 236-237.

oluşmaktaydı<sup>102</sup>. Bunların içerisinde ilk sırayı alan ürünler ise kolonyal ürünler, ecza materyalleri, parfümeri ve sebze konservelerinden ibaretti<sup>103</sup>. İngilizler de makine, yağ, şeker, tekstil, hırdavat gibi benzeri mamul ürünler ithal etmekteydi. İngiliz ürünleri daha düşük fiyata satıldığından kırsalda dahi alıcı bulmaktaydı. Avusturya ise Orta ve Batı Avrupa'nın mamul ürünlerini Tuna pazarına sokmaktaydı<sup>104</sup>. Aşağı Tuna ve verimli ard ülkesinde bulunan ürünler ise, çok fazla miktarda yetişen buğday, arpa, çavdar, yulaf, mısır, kolza, sebzeler ve yün, deri, bazı değerli kereste ve saireden ibaretti<sup>105</sup>. Fransız ürünleri Tuna pazarında yoğun talep görmelerine karşın buradaki voyvodalıklar ile Marsilya arasındaki ticari akışı daha çok Rum, İngiliz, İtalyan ve Avusturya bandıralı gemiler yapmaktaydı. Fransa koloni bakanlığının 1865 yılı raporuna göre bu aracı tüccarlar; İstanbul, Marsilya, Londra ve Avrupa'nın muhtelif liman kentlerindeki ticaret evleriyle iş birliği içinde yaklaşık %30 kâr sağlayarak ticaret yapmaktaydı. Aşağı Tuna ve havzasında perakende pazarı ve döviz akışı ise Yahudi tüccarların elindeydi<sup>106</sup>. Fransızların nakliyat kumpanyaları aracılığıyla doğrudan bu pazara dahil olmaları durumunda bu aracı sınıf ortadan kalkmış olacağından Aşağı Tuna kentlerinde Fransızlar daha fazla nüfuz elde etmiş olacaktı. İbrail ve Kalas aynı zamanda yolcu trafiğinin yoğun olarak yaşandığı kentlerdi. Özellikle bahar ayı ile birlikte on binlerce metre kare alan üzerine yapılan ticari fuarlardan dolayı Levant ve Karadeniz limanlarından çok sayıda tüccar ve mevsimlik işçiler bölgeye akın ederdi. Bu ise vapur nakliyat kumpanyaları için önemli bir gelir kalemi oluşturmaktaydı<sup>107</sup>. Mesajeri Kumpanyası, 1857'den bu yana Marsilya'dan İbrail ve Kalas iskelelerine düzenli seferler yapmakta ve bu hatta memnuniyet verici gelirler elde etmekteydi. Şirket yönetimi bu memnuniyeti: *Aşağı Tuna seferlerimiz için sübvansiyon almak gibi bir kaygımız yok, zira bu hatta kat edilen mesafe kısa, geliri ise ziyadesiyle fazla...* şeklinde ifade etmekteydi<sup>108</sup>.

<sup>102</sup> *Ministere du Commerce, de l'Industrie et des Colonies, Bulletin Consulaire Français, XIX. Volume, İkinci kısım, Imprimerie Nationale, Paris 1890, s. 128; Ministre de la Marine et des Colonies, Revue Maritime et Coloniale, Tome 11, Librairie de Challemeil Ainé, Paris 1864, s. 262.*

<sup>103</sup> MAE, *Bulletin Consulaire Français Recueil Des Rapports Commerciaux, adressés au Ministre des Affaires Etrangères par Les Agents Diplomatiques et Consulaires de France a l'Etranger*, Paris 1883, G. Viet, Le Consul de France a Galatz, Situation du Commerce Français a Galatz, le 8 Juin 1883, s. 992.

<sup>104</sup> AFL. 1997 002 4414, *Rapport General de Service de Galatz-Ibraila, 1883, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>105</sup> *Ministere du Commerce, de l'Industrie et des Colonies, Bulletin Consulaire Français, XIX. Volume, İkinci kısım, Imprimerie Nationale, Paris 1890, s. 128;*

<sup>106</sup> *Ministre de la Marine et des Colonies, Revue Maritime et Coloniale, Tome 11, Librairie de Challemeil Ainé, Paris 1864, s. 240.*

<sup>107</sup> *Ministre de la Marine et des Colonies, s. 242.*

<sup>108</sup> AFL. 1997 002 5199, Assemblée General du 28 Mai 1857, s. 12.

Fransız hükümetinin Aşağı Tuna ticaretine yönelik politikası öncelikle buradaki İngiliz ve Avusturya üstünlüğünü kırmaktı<sup>109</sup>. Avusturya ve İngiltere'den sonra Rusya da güçlü bir rakip olarak Tuna Nehri'nde kendini göstermişti. 1829-1856 yılları arasında Eflak prensliği üzerinden Aşağı Tuna'ya hakim olan Ruslar, bu nehrin ticaretinde Osmanlı, Avusturya ve diğer milletlere karşı üstünlük kurmanın yollarını aradılar. 1856'dan sonra Osmanlı'nın kontrolüne geçen İbrail ve Kalas, 1878'den itibaren tamamen Rusların nüfuz sahibi oldukları Romanya'ya bırakıldı<sup>110</sup>. Ruslar 1852 yılından itibaren Novorossiysk Vapur İşletmesi'ne ait vapurlarla 25 Mart'tan 4 Aralık'a kadar her 15 günde bir Odesa'dan hareketle Kalas, İsmail, Sünne ve Reni arasında düzenli seferlere başlamışlardı<sup>111</sup>. 1856'dan itibaren ise *Societe Russe de Commerce et de Navigation* adlı Rus kumpanyası'na ait vapurlar haftada bir defa Odesa'dan Kalas'a kadar düzenli seyre başlamışlardı<sup>112</sup>.

Tuna Nehri'nde her geçen gün artan gemi trafiğinin ve ticari akışın güvenliğini temin etmek amacıyla Kırım Savaşı'ndan sonra 18 Mart 1856 yılında kurulan Tuna Komisyonu'nda, Fransızlar ve İngilizlerin hayli etkin bir pozisyonda olması Fransız vapur nakliyat şirketleri, tüccar ve yatırımcılarını bölgeye teşvik eden bir diğer unsurdu<sup>113</sup>. Tüm bu etkenlerden dolayı Fraissinet Kumpanyası da yönünü Karadeniz ve Aşağı Tuna kentlerine çevirdi. İstanbul hattı 1879'dan itibaren biri Odesa'ya kadar diğeri ise Kalas ve İbrail'e kadar uzatıldı<sup>114</sup>. Aşağı Tuna'ya açılan bu hatlar A ve B hattı olmak üzere iki ayrı güzergâhtan yapılmaktaydı.

*A Hattı:* her ayın 14'ünde İzmir güzergâhından Marsilya-Cenova-Napoli-Pire-Izmir-Çanakkale-İstanbul-Sünne-Kalar ve İbrail'e kadar gidiş dönüş 32 gün olarak belirlendi.

*B Hattı:* her ayın 14'ünde Selanik güzergâhından Marsilya-Cenova-Napoli-Pire-Selanik-Çanakkale-İstanbul-Sünne-Kalas ve İbrail olarak belir-

<sup>109</sup> *Ministre de la Marine et des Colonies*, s. 260.

<sup>110</sup> Mihail Maxim, "İbrail", *İslam Ansiklopedisi*, C: XXI, TDV., İstanbul 2000, s. 364-365.

<sup>111</sup> *Annales du Commerce Exterieur Russie*, (Faits Commerciaux No 1 a 12) 1843-1856, N. 7, Publiées le Departement de L'Agriculture du Commerce et Des Travaux Publics, Paris 1857, s. 14.

<sup>112</sup> *Annales du Commerce Exterieur Russie*, No 12, s. 24, Keza Rus Nakliyat Kumpanyası için ayrıntılı olarak bkz. Mesut Karakulak, *Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (ROPIT) ve Osmanlı Rus Ticari İlişkileri (1856-1914)*, AÜ. SBE. Yayınlanmamış Doktora Tezi Ankara 2017, s. 154-157.

<sup>113</sup> Tuna komisyonu için bakınız. İlhan Ekinci, *Tuna Nehri'nde Diplomasi Oyunları, 1856-1883*, Altın Post Yayıncılık İstanbul, 2014, s. 146-148; Carlo Rossetti, *Il Danubio Fiume Internazionale*, Milan 1937, s. 21; Jean Duvernoy, *Le Regime International du Danube*, Université de Grenoble, Fac. de Droit, These le Doctorat en Droit, Grenoble 1941, s. 67.

<sup>114</sup> ACCIM. QDF. 04/155, Fonds de Cantelar, Histoire de Cie de Navigation Compagnie Fraissinet, 1878.

lendi<sup>115</sup>. Bu hattın da gidiş dönüş süresi 32 gün idi. Tuna Nehri'nin buz tuttuğu dönemlerde ise İbrail ve Kalas durakları çıkarıldığından bu süre 27 güne düşmekteydi. Genellikle Ocak ayının ilk günlerinde görülmeye başlayan buzlanma Mart ayına kadar devam ederdi. Bu esnada vapurlar uygun iskelelerde demiler, nehir nakliyatı tamamen kesilirdi<sup>116</sup>.

Fraissinet yönetimi, rekabetin yoğun olarak yaşandığı Tuna nehrine sağlam bir şekilde girebilmek için öncelikle şirket filosunda bir takım değişiklikler yapma yoluna gitti. Tuna Nehri'nde vapur işletmek açık denizlere göre oldukça farklı ve zordu. Aşağı Tuna nehrinin derinliği Mart-Ağustos arasında 15(4,50 metre)-19(5,80 metre) kadem arasında Eylül-Aralık arasında ise 12(3,65 metre)-16(4,87 metre) kadem arasındaydı<sup>117</sup>. Ayrıca nehir boyunca biriken kum yığınlarının yıl içinde yükselip-azalan nehir debisine bağlı olarak mütemadiyen yer değiştirmesi ve bu nedenle nehir boyunca gemi batıklarının olması, taşımacılığı oldukça tehlikeli kılmaktaydı<sup>118</sup>. Zaten Tuna Komisyonu'nun öncelikli görevi gemilerin seyrini engelleyen kum, batık ve sair engelleri temizlemek, nehir boyunca fenerler inşa etmek, kılavuzluk hizmetleri yerine getirmektir<sup>119</sup>.

Tüm bu nedenlerden dolayı Fraissinet Kumpanyası'nın Tuna Nehri'nde servise koyacağı vapurları nehir taşımacılığına uygun şekilde inşa ettirmesi gerekmektedir. Tuna'da seyir yapacak vapurların öncelikle balbının ya da yumrubaşının (tirant d'eau) oldukça düşük seviyede olması gerekmektedir. Bu amaçla kumpanyanın öncelikle *Le Var* adlı vapuru nehir seyrine uygun olarak yeniden tasarlandı. İngiltere'den benzer özelliklerde *l'Echo* adlı vapur 7.500 franga alındı<sup>120</sup>. Bunların haricinde İskoçya tersanesine *Galatz, Ibrail, Stamboul ve Bucarest* adlarında 4 adet vapur daha sipariş edildi<sup>121</sup>. Bunlara daha sonra *Saint Marc* ve *Marie Louise* vapurları da dahil edildi.

Fraissinet Kumpanyası, Tuna hattıyla aynı zamanda, Sinop, Samsun, Giresun, Batum ve Poti'ye hatta Novorossysk ve Rostow'a yani Azak denizine kadar hatlarını uzatsa da Karadeniz deki bu hatları kimi zaman düzenli, kimi zamanda düzensiz olarak geniş yelpazeye yayılmış ihtiyaca göre

<sup>115</sup> ACCIM. QDF. 04/155, Fonds de Cantelar, Histoire de Cie de Navigation Compagnie Fraissinet, 1900.

<sup>116</sup> AFL. 1997 002 4414, *Rapport General de Service de Galatz-Ibraila, 1880, 1883, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>117</sup> AFL. 1997 002 4414, *Rapport General de Service de Galatz-Ibraila, 1880, 1883, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>118</sup> G. Gain, *Compagnie des Services Maritimes des Messageries Imperiales, Notes sur la Navigation, Entre Constantinople et Ibraila, d'une Carte Partielle du Danube, Entre Sulina et Ibraila, Typographie et Lithographie Veuve Marius Olive, Marseille 1861, s. 16.*

<sup>119</sup> Ekinci, *Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret*, s. 121-123; Duvernoy, *Le Regime International Du Danube*, s. 62-67.

<sup>120</sup> AFL. *Historique de la Compagnie Fraissinet*, s. 44.

<sup>121</sup> ADBR/Marseille, DELTA 3557 La Compagnie de Navigation Fraissinet, 1836-1936.



uğranılan bir hat özelliğindedir<sup>122</sup>. Gerek Trabzon vilayet salnamelerinde gerekse diğer şirketlere ait acente raporlarında Fraissinet Kumpanyası'nın Karadeniz seferlerinden neredeyse hiç söz edilmemektedir<sup>123</sup>. Yalnızca Mesajeri Kumpanyası'nın Samsun acentesi Douclet raporunda 1887 yılında Samsun limanına uğrayan nakliyat şirketleri arasında Fraissinet Kumpanyası'nı da göstermektedir<sup>124</sup>. Bunun haricinde 1889 tarihli Osmanlı resmi kaydında 6 askerin Samsun limanına gönderilmek üzere Fraissinet Kumpanyası'nın vapuruna bindiği belirtilmekteydi<sup>125</sup>. Üstelik Karadeniz hattında yoğun bir rekabet söz konusuydu. Osmanlı vapur kumpanyalarından, Avusturya Lloyd'a ve Fransız Mesajeri ve Paquet kumpanyalarına kadar birçok vapur şirketi İstanbul-Batum arasında düzenli olarak sefer yapmaktaydı. Bu nedenle Fraissinet Kumpanyası daha bakir ve zengin bir hinterlanda sahip olan Aşağı Tuna iskelelerine ağırlık verdi. Fraissinet Kumpanyası'nın 1879'dan itibaren Karadeniz ve Aşağı Tuna'daki faaliyet ağını gösteren harita aşağıda verilmiştir.



Kaynak: ACCIM. QDF. 04/155, Fonds de Cantelar,

Şirket yönetimi 1878'den itibaren Odesa ve Karadeniz hatlarından ziyade tüm ağırlığını İstanbul ve Aşağı Tuna nakliyatına verdi ve bunun neticelerini de kısa sürede almaya başladı. Şirketin faaliyet ağına Karadeniz ve Aşağı Tuna hattının da eklenmesiyle, şirket gelirleri önemli oranda yükseldi. Aşağı Tuna hattının açılmasını müteakip ilk beş yıl şirket gelirleri aşağıdaki gibidir.

<sup>122</sup> ACCIM. QDF. 04/155, Fonds de Cantelar, Histoire de Cie de Navigation Compagnie Fraissinet.

<sup>123</sup> Trabzon Vilayet Salnamesi, 1888, s. 142; Trabzon Vilayet Salnamesi, 1892, s. 136.

<sup>124</sup> AFL. 1997 002 4467, Rapport General de Service de Samsoun, 1887, Chapitre 4, Trafic.

<sup>125</sup> BOA. Y.PRK. ASK. 54/71, 24 Nisan 1889.

Yıl	Sefer sayısı	Taşınan emtia	Taşınan yolcu	Geliri
1879	768 sefer	283.048 ton	67.367 yolcu	857.002 fr.
1880	810 sefer	323.791 ton	84.894 yolcu	885.357 fr.
1881	792 sefer	335.474 ton	87.128 yolcu	1.367.142 fr.
1882	759 sefer	349.578 ton	104.423 yolcu	1.699.421 fr.
1883	759 sefer	400.125 ton	82.563 yolcu	1.628.407 fr.

Fraissinet Kumpanyası, Karadeniz ve Aşağı Tuna hattında elde ettiği yüksek gelir sayesinde sermayesini 9 milyon franktan 12 milyon franga yükseltti<sup>126</sup>. Diğer yandan 1880 yılında Hindistan hattı yeniden açıldı<sup>127</sup>. Fraissinet Kumpanyası'nın gelirlerinin büyük bir kısmı Aşağı Tuna iskelelerinden sağlanmaktaydı. Fraissinet Kumpanyası, 1879 yılından itibaren oldukça modern ve yüksek tonajlı vapurlarıyla Tuna iskelelerinde seferleri düzenlemeye başladığında gemi dolusu emtia ile döndü. Bir o kadar, manifatura, hırdavat, mercerize, parfümeri, mum, tütün, şarap, kolonyal ürünler, işlenmiş deri ve sair ürünlerden oluşan gemi vapur dolusu emtia da Aşağı Tuna kentlerine ithal edildi. Mesajeri Kumpanyası İbrail ve Kalas acentesi Malavasi 1880 yılı raporunda şunlar yer almaktaydı:

1880 yılında Fraissinet Kumpanyası Aşağı Tuna'ya La Marie Louise, Egyptien ve Assyrien adlı vapurları ile toplamda 18 sefer düzenledi. Buna ek olarak l'Amerique vapuru da Sünne boğazına uğradı. Fraissinet Kumpanyası'nın vapurları Aşağı Tuna iskelelerinde ambarlarını ve güvertelerini neredeyse tamamen emtia ile doldurdular. Bu vapurların yükleme boşaltma işlemleri oldukça kolay ve pratikti. Fraissinet Kumpanyası 4 adet 1000-1500 arasında yüksek tonajlı ve yeni vapurlarıyla haftalık olarak gerçekleştirdiği Aşağı Tuna seferleriyle yerel tüccarlar arasında oldukça tutuldu. Fraissinet kumpanyası, memnuniyet verici bir suretle seferlerine devam ederse Mesajeri ve diğer nakliyat şirketleri sadece Marsilya ile Aşağı Tuna arasında değil aynı zamanda Aşağı Tuna ile İstanbul arasında da navlun bulamaz hale geleceklerdir. Yüksek tonajlı Fraissinet vapurları aynı zamanda Aşağı Tuna ile İstanbul ve Marsilya arasındaki yolcu trafiğini de önemli oranda etkilemiştir. Bu duraklar arasında Mesajeri'nin taşıdığı yolcuların büyük bir kısmını Fraissinet vapurları daha hızlı ve düşük fiyata taşımaya başlamıştır<sup>128</sup>.

1883 yılında 1.628.407 franklık genel şirket gelirlerinin, 630.000 franklık kısmı Aşağı Tuna hattından elde edilmişti. Fraissinet Kumpan-

<sup>126</sup> AFL. *Historique de la Compagnie Fraissinet*, s. 44-47.

<sup>127</sup> ADBR/Marseille, DELTA 2844, Une Entreprise centenaire: La Compagnie Fraissinet 1836-1936, s. 3.

<sup>128</sup> AFL. 1997 002 4414, *Rapport General de Service de Galatz-Ibraila, 1880, Chapitre 4, Trafic*.

yası'nın gelişiyle Marsilya ile Aşağı Tuna arasında düzenli seferlerde bulunan İngiliz ve diğer nakliyat kumpanyalarının nakliyat gelirleri de önemli oranda olumsuz etkilendi. Fraissinet'nin kısa sürede elde ettiği başarı şöyle ifade edilmektedir.

“Bir düzine Fraissinet vapurlarının düzenli seferleri sayesinde daha önce 300 civarında İngiliz vapuruyla İbrail ve Kalas ile Marsilya arasında yapılan düzensiz seferler ortadan kalktı. Kumpanya vapurlarının Marsilya ile Aşağı Tuna arasında 15 günde bir yaptıkları seferler 1883 Ağustosundan itibaren haftada bir yükseltildi. Fraissinet vapurları yıl boyunca 26 sefer gerçekleştirdi Tuna nehrinde 35 bin ton emtia taşıyarak bu bölge ile Marsilya arasındaki emtia trafiğinde ilk sırayı aldı. Şirketin avantajı rahat bir şekilde emtia temin etmesi ve kolay ve sorunsuz bir surette yükleme ve indirme işlemlerini yapabilmeydi. Yükleyiciler ise mallarının yıpranmadan göndermek arzusundaydı. Fraissinet Kumpanyası bu sayede kısa sürede Marsilya ile Aşağı Tuna arasındaki emtia değişim trafiğini inhisarına almayı başardı<sup>129</sup>.”

4 Mayıs 1883 yılı raporunda Köstence Fransız viskonsolosu M. Degrang şunları yazmıştı:

Mesajeri Maritim'in navlun tarifesi yüksek olup aynı zamanda Marsilya ile Tuna arasında doğrudan seferleri yoktur, İstanbul'dan aktarma yapılmaktadır. Aktarma işlemi hem zaman kaybına yol açmakta hem de navlunun hasar görmesine yol açmaktadır. Mesajeri'nin Tuna hattına sefere koyduğu vapurları hizmete uygun değildir. Birkaç yıldan bu yana uğramaya başlayan Fraissinet Kumpanyası, oldukça modern vapurlarıyla Aşağı Tuna ile Marsilya arasında 15 günde bir yaptığı seferlerle ticari gereksinimleri karşıladı. Aslında yeterince rekabet olmadığı için bu kumpanyanın da navlun tarifesi yüksektir. Eğer emtianın aciliyeti yoksa ihtiyaca binaen Tuna'ya navlun getiren bir İngiliz vapurunu beklemek gerekir<sup>130</sup>.

Fraissinet Kumpanyası'nın bu derece başarı sağlamasında yönetim kurulu ve hissedarlarının büyük bir kısmının armatör, tüccar, banker vs. ticaret ve ekonomi ile ilgilenen ve muhtelif liman kentleri ile ticari münasebetleri olan müteşebbislerden oluşması bir diğer önemli etkendi. Örneğin şirketin 1884 yılı genel toplantısında şirketin denetleme kurulunda bulunanlar: armatör ve *Chailan Frères* ticaret evinin sahibi Alfred Cailan; tüccar

<sup>129</sup> AFL. 1997 002 4414, *Rapport General de Service de Galatz-Ibraila, 1883, Chapitre 4, Trafic.*

<sup>130</sup> MAE, *Bulletin Consulaire Français Recueil Des Rapports Commerciaux, adressés au Ministre des Affaires Etrangères par Les Agents Diplomatiques et Consulaires de France a l'Etranger*, Paris 1883, Degrand, Le Vice-Consul de France a Kustendjé, Importations françaises dans la Dobruscha, Kustendjé, le 4 Mai 1883, s. 950.

ve *Allatini ve Cie* ticaret evinin sahibi Darius Allatini; Marsilya Ticaret Odası azası ve *la Banque de France*'nin yöneticisi J.C. Roux; Banker ve *Couve et Cie.* ticaret evinin sahibi Gustave Couve, Banker Edmond Tissot gibi saygın tüccar, armatör ve bankerlerden oluşmaktaydı<sup>131</sup>. Fraissinet'nin Levant, Mısır ve Tuna hattındaki başarılı yükselişi, 1884, 1885 yıllarında görülen salgın hastalıklar dolayısıyla bir dönem kesintiye uğradı. 1884 yılı boyunca toplamda 697 sefer gerçekleştirildi, 82.453 yolcu, 460.436 ton emtia taşındı. 1885 yılında ise 575 yolcu 403.000 ton emtia taşındı 1.349.792 frank gelir elde edildi. Bu yıllarda Fransızlar Tonkin'deki sömürgeleri için askeri çıkarma yapmaktaydı. Şirketin *Le Liban* ve *Le Tibet* adlı vapurları orduya tahsis edildi. *L'Amerique* ve *Galatz* vapurları da Madagaskar'a asker çıkarmak için devlete kiralandı. Kumpanya sermayesi 10 milyon franga düşürüldü. 1880'li yılların sonu tüm Avrupa'da denizcilik sektörünün kriz yaşadığı dönem oldu. Buna 1882 yılında İngilizlerin Mısır'ı işgali ve Fransız sermayesini tedricen bölgeden çıkarması da eklenmişti. İngilizlerin Mısır işgalinden kısa bir süre sonra Fraissinet Kumpanyası'nın Mısır hattını kaldırdığı anlaşılmaktadır. Şirket raporlarından Mısır hattından en son elde edilen gelir 1884 yılında 63.350 frank olarak gösterilmekte ve bu tarihten sonra İskenderiye seferleri belirtilmemektedir<sup>132</sup>. Siyasi, askeri ve salgın hastalıklar gibi faktörler nedeniyle şirket sermayesi önce 9 milyon daha sonra 8 milyon franga 1888'de ise 6 milyon franga düşürüldü<sup>133</sup>. Böyle olmakla birlikte Fraissinet Kumpanyası, sömürgelerin genişlemesi için devlete tahsis ettiği vapurlardan dolayı yaşadığı finansal sorunu, sömürgelere yeni hatlar açmak suretiyle atlattı.

Fraissinet yönetimi 1889'da Batı Afrika'da Kongo'ya kadar uzanan sömürgelerde yeni bir düzenli hat açarak Batı Afrika sahillerindeki Fransız sömürgelerinin artmasında çok önemli rol oynadı.<sup>134</sup> Bu hatlar aynı zamanda imtiyazlı posta hatlarıydı. Louis Fraissinet'ye Legion d'Honneur nişanı verildiği esnada ondan; "1889'dan bu yana Sudan, Nijerya, Dahoney, Cote d'Ivoire sahillerine ilk vapur nakliyat hattını açan, Fransız bandırasını Batı Afrika sahillerinde dalgalandıran kişi..."<sup>135</sup> olarak söz edilmekteydi. Batı Afrika hattının yanı sıra bu sıra 1887'de Güney Amerika(Marsilya-Cenova-

<sup>131</sup> AFL. *Historique de la Compagnie Fraissinet*, s. 47.

<sup>132</sup> ACCIM. MR. 44624, Compagnie Fraissinet et Cie, Fraissinet Kumpanyası'nın muhtelif yıllara ait ithalat, ihracat raporları 1883-1904.

<sup>133</sup> AFL. *Historique de la Compagnie Fraissinet*, s. 48-50.

<sup>134</sup> Şirketin 1889 yılı genel toplantısında Alfred Fraissinet şunları ifade ediyordu. *Fraissinet Kumpanyası Batı Afrika sahillerine yeni bir hat açtı ve bu hat Kongo'ya kadar uzatıldı. Bu kesinlikle Fraissinet Kumpanyası için büyük bir onurdur. Fransız bayrağı Fraissinet Kumpanyası sayesinde bütün Afrika sahillerinde dalgalanıyordu.* ADBR/Marseille, DELTA 3557 La Compagnie de Navigation Fraissinet, 1836-1936.

<sup>135</sup> ANF. LH. 1022/48; LH. 19800035/1330/54208.

Montevideo ve Buenos-Aires) hattı da açılmıştı<sup>136</sup>.

Avrupa ve Akdeniz’de görülen deniz ticareti sahasındaki umumi kriz, salgınlar, savaşlar ve sömürge rekabetinden Fraissinet Kumpanyası her ne kadar etkilense de sömürgelerden özellikle Batı Afrika hattından elde edilen muazzam gelir sayesinde bu zararı kısa sürede atlatarak İstanbul ve Tuna hattında tutunabildi. 1892-1904 yılları arasında Fraissinet Kumpanyası’nın Afrika hattında taşıdığı navlun geliri kayda değer orandıydı.

Fraissinet Kumpanyası’nın Batı Afrika hattında elde ettiği gelir (1892-1902)

Yıllar	Afrika’dan Marsilya’ya taşınan emtia	Marsilya’dan Afrika’ya taşınan emtia
1892	1.875.518 fr.	90.216 fr.
1893	801.110 fr.	?
1894	1.419.500 fr.	231.238 fr.
1895	831.000 fr.	93.860 fr.
1896	1.016.081 fr.	670.216 fr.
1897	?	?
1898	3.083.285 fr.	617.409 fr.
1899	?	?
1900	2.950.500 fr.	1.180.788 fr.
1901	1.402.870 fr.	1.498.744 fr.
1902	2.812.698 fr.	1.715.982 fr.

Kaynak: ACCIM. MR. 44624, Compagnie Fraissinet et Cie, Fraissinet Kumpanyası’nın muhtelif yıllara ait ithalat, ihracat raporları (1892-1902).

Tablodan anlaşılacağı üzere ilk dönemler yalnızca Afrika’dan nakledilen emtia(hammadde) gelirleri yüksekken, zaman içerisinde Fransız emtiasına (mamul ürünler) olan talep de hızlı bir şekilde artış göstermiştir. Fraissinet Kumpanyası, Levant ve Tuna hattında her ne kadar salgın hastalıklar, rekabet vs. dolayısıyla sorunlar yaşasa da Fransız sömürgelerinden gelen yüksek gelirler şirketin yeniden kalkınmasında hayati rol oynamıştır. Bu sayede İstanbul ve Aşağı Tuna’daki finansal sorunlar dengelenebilmiş ve kumpanya kısa sürede gelirlerini yükselterek filosundaki vapurları sayı ve nitelik yönünden yeniden geliştirme imkânı yakalamıştır. Sömürgelere yönelik Fransız hükümetinden elde edilen imtiyazlar ve bu sıralarda şirket filosundaki bazı vapurların kaza geçirmesinden dolayı kullanılamaz hale gelmesi<sup>137</sup>, yeni vapurlar almayı zorunlu kılmıştır. Kazalar ve satışlar dola-

<sup>136</sup> AFL. *Historique de la Compagnie Fraissinet*, s. 49-50.

<sup>137</sup> Örneğin 1883 yılında Fraissinet Kumpanyası’nın Asya vapuru Marmara’da karaya oturmuştu. BOA. DH. MKT. 92/002, 26 Ağustos 1883; DH. MKT. 1343/92, 15 Ağustos 1883.

yısıyla zaman zaman azalan şirket filosundaki vapurların sayısı yeni alımlarla 1891 yılında yeniden 21'e yükselmiştir. Levant ve Aşağı Tuna hattı yeniden tahkim edilmiştir. *Le Tabor* adlı vapur Tuna hattına konulmuştur. Fraissinet Kumpanyası'nın Marsilya ile İbrail ve Kalas arasındaki nakliyatı her geçen gün tekeline alması bu hatta faaliyet gösteren bir diğer Fransız şirketi Mesajeri Maritim Kumpanyası'nı olumsuz yönde etkilemiş. Mesajeri'nin İbrail ve Kalas kentlerinden elde ettiği yıllık ortalama gelir 1885 yılına kadar ortalama 600.000 frank civarındayken bu tarihten sonra hızlı bir düşüş sergileyerek 74.000 franga kadar gerilemiştir<sup>138</sup>. Bu nedenle Mesajeri, 1890 yılından itibaren buradaki faaliyetlerini sonlandırmıştır<sup>139</sup>. Mesajeri Kumpanyası İbrail ve Kalas acentesi kumpanyanın maruz kaldığı rekabetten nasıl olumsuz etkilendiğini şu şekilde ifade etti.

“1889 yılında bizim Tuna seferlerimiz daha önceki yılda nasılsa yine aynı kaldı. Bu durum ne acentemizin ne de ticaretimizin yararındır. Buna karşın aynı dönemde diğer acenteler Tuna'dan 6 bin ton emtiayı Marsilya'ya taşıdılar. Diğer nakliyat kumpanyaları Tuna seferlerini haftalık olarak gerçekleştirdiler. Bunlar Lloyd, İtalyan, Rus, Osmanlı ve Fraissinet kumpanyalarıydı. Fraissinet kumpanyası bu yıl Tuna ile Marsilya arasında 37 sefer gerçekleştirdi. Bu kumpanyanın yıllık 1. 5 milyon frank ihracatı vardır. Diğer yandan yıllık ortalama olarak 200 İngiliz ve Yunan buharlısı Marsilya ile Tuna arasında sefer yapmaktadır<sup>140</sup>.”

Fraissinetlerin Aşağı Tuna'ya *sağlam ve kararlı girişi*, Marsilya ile Aşağı Tuna arasındaki navlun trafiğinin bir süreliğine de olsa tamamen Fraissinet Kumpanyası'nın inhisarına girmesini sağlamıştır<sup>141</sup>. Fraissinet Kumpanyası'nın Afrika hattından sonra en fazla gelir, Levant ve Tuna hattından gelmekteydi. 1894 yılından itibaren Levant ve Tuna hattı ayrı hatlar olmaktan çıkarılarak tek bir hat haline getirildi<sup>142</sup>. Bu tarihten sonra şirket gelirlerinin yıllık olarak tutulduğu istatistiklerde sadece Levant hattının gelirleri gösterilmektedir<sup>143</sup>. Fraissinet Kumpanyası'nın 1883-1904 yılları arasında Levant ve Tuna kentlerinden elde ettiği ithalat ve ihracat gelirleri aşağıdaki tabloda verilmiştir.

<sup>138</sup> AFL. 1997 002 4414 *Rapport General de Service de Galatz-Ibraila Exercice 1882, 1887, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4414, *Rapport General de Service de Galatz-Ibraila 1889, 1889, Chapitre 6, Comptabilite*.

<sup>139</sup> AFL. 1997 002 5205, *Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires du 30 Mai 1891*, Imprimeries Centrale des Chemins de Fer, Paris 1891, s. 23.

<sup>140</sup> AFL. 1997 002 4414, *Rapport General de Service de Galatz-Ibraila, 1889, Chapitre 6, Comptabilite*.

<sup>141</sup> AFL. 1997 002 4414, *Rapport General de Service de Galatz-Ibraila, 1883, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>142</sup> AFL. *Historique de la Compagnie Fraissinet*, s. 56.

<sup>143</sup> ACCIM. MR. 44624, *Compagnie Fraissinet et Cie, Fraissinet Kumpanyası'nın muhtelif yıllara ait ithalat, ihracat raporları*.

Fraissinet Kumpanyası'nın Marsilya-Levant ve Aşağı Tuna arasındaki  
ithalat ve ihracat gelirleri (1883-1904\*)

Yıllar	Fraissinet Kumpanyası Tarafından yapılan ithalat	Fraissinet Kumpanyası Tarafından yapılan ihracat
	Levant ve Aşağı Tuna	Levant ve Aşağı Tuna
1883	?	2.492.400 fr.
1884	1.908.400 fr.	1.951.650* fr.
1888	3.947.606 fr.	1.020.200 fr.
1889	1.826.331 fr.	681.660 fr.
1890	2.543.135 fr.	2.684.035 fr.
1891	2.910.821 fr.	1.249.815 fr.
1892	2.308.196 fr.	168.700 fr.
1893	2.719.694 fr.	105.760 fr.
1894	3.490.254 fr.	40.000 fr.
1895	2.580.865 fr.	85.870 fr.
1896	160.144 fr.	680.050 fr.
1900	292.500 fr.	4.000 fr.
1901	143.700 fr.	?
1902	34.000 fr.	6.200 fr.
1904	31.500 fr.	5.500 fr.

Kaynak: ACCIM. MR. 44624, Compagnie Fraissinet et Cie, Fraissinet Kumpanyası'nın muhtelif yıllara ait ithalat, ihracat raporları.

1890 ve 1900'lü yılların ilk dönemleri Aşağı Tuna'da vapur nakliyatının yoğun yaşandığı yıllar oldu. Fraissinet, Avusturya Lloyd, İtalyan Rubattino, Rus Nakliyat Kumpanyası, Osmanlı Gürcü, Avusturya Tuna Kumpanyası (La Compagnie Autrichienne du Danube) Levant ve Karadeniz yönlerinden Aşağı Tuna iskelelerine haftalık düzenli seferlerde bulunuyordu. 1882'den itibaren Venedik ile Aşağı Tuna iskelelerine uğramaya başlayan İtalyan Florio Rubattino kumpanyası emtianın yoğunluğuna göre seferlerini haftada üçe dahi yükseltmekteydi<sup>144</sup>. İbrail ve Kalas'a düzenli olarak uğrayan bir diğer İtalyan şirketi ise *La Compagnie Generale de Navigation Italienne* idi<sup>145</sup>. Avusturya Tuna Nakliyat şirketi de benzer şekilde Viyana ve

\* Kayıtların düzenli tutulmaması, bazı dönemlerin ise verilmemesi dolayısıyla bu yıllara ait bilgileri verilmemiştir.

\* Bu rakam belgede 19.951.650 şeklinde gösterilse de diğer yıllardaki rakamlar arasında böylesine astronomik bir farklılığın sehven yapıldığı kanaatindeyiz. Bu nedenle 1.951.650 rakamını vermeyi daha uygun bulduk.

<sup>144</sup> AFL. 1997 002 4414, *Rapport General de Service de Galatz-Ibraila, 1886, Chapitre 2, Secretariat*; AFL. 1997 002 4414, *Rapport General de Service de Galatz-Ibraila, 1883, Chapitre 4, Trafic*.

<sup>145</sup> AFL. 1997 002 4414, *Rapport General de Service de Galatz-Ibraila, 1886, Chapitre 2, Secretariat*.

Kalas arasında haftada üç defa, Odesa ile Kalas arasında haftalık seferlerde bulunmaktaydı. Diğer bir Avusturya şirketi olan Lloyd'un ise Adriyatik, Levant ve Yunan sahillerine haftalık düzenli seferleri vardı. Tüm bunların haricinde 60 ila 200 arasında değişen İngiliz ve Yunan vapurları da yıl içerisinde emtianın durumuna göre Aşağı Tuna kentlerine uğramaktaydı<sup>146</sup>. Aşağı Tuna iskelelerine uğrayan İngiliz ve Yunan vapurlarının her biri ortalama 2000 tonajlı idi. Bunların taşıdıkları ürün çoğunlukla tahıl idi. İbrail ve Kalas'tan Marsilya ve Akdeniz limanları için taşınan tahılın tonu 24 frank iken İngiliz limanları için 29 frank idi<sup>147</sup>.

Köstence Fransız viskonsolosu Degrang ve Kalas konsolosu G. Viet, dış işleri bakanlığına yazdıkları raporlarında Fransızların her geçen gün Aşağı Tuna ithalatında rekabeti kaybettiklerini ifade etmekte ve bunu özette bir takım nedenlere bağlamaktaydı.

Fraissinet ve Mesajeri kumpanyalarının yeterince başarılı olamamalarında navlun ücretlerinin diğer vapur şirketlerine oranla yüksek olması ve Fransız ürünlerinin bölgede sadece küçük ve zengin bir kesime hitap etmesi önemli bir etkidir. Halbuki İngiliz, Alman ve Avusturya bandıralı vapurlar Tuna nehrinde oldukça cüz'î bir bedelle kaliteli taşımacılık yapmaktadır. Bu ülkeler olabildiği kadar çeşitli türden mamul emtiayı Aşağı Tuna pazarına oldukça uygun bir fiyata sunarken, Fransızlar ısrarla modayı takip ederek konfeksiyon ürünleri, parfümeri, iç çamaşır, eldiven ve sair ürünlerle tutunmaya çalışmaktadır. Fransız ürünleri Alman ve Avusturya mamul ürünleri karşısında ciddi bir rekabet yaşamaktadır. Örneğin bölgeye ithal edilen şekerin 300.000 kilogramlık kısmı Triyeste limanından, yalnızca 5.000 kilogramlık kısmı Marsilya'dan gelmektedir. Fransız şeker fiyatı olarak düşük olduğu halde Avusturya şeker büyük taneli ve daha fazla tat verdiğinden Aşağı Tuna ve havalisinde bu şeker tercih edilmektedir. Bunun yanında Avusturyalı tüccarlar alıcılara 4-6 ay arasında ödeme yapma imkânı sunarken, Fransızlar daha ziyade peşin çalışma taraftarı olduklarından alıcılar tarafından tercih edilmiyorlar<sup>148</sup>. Bu nedenle öncelikle mamul ürünleri ve navlun taşıma ücretlerini olabildiğince düşürmek gerekir, en azından rakip ürünlerle rekabet edebilecek seviyeye çekilmelidir, ödemeler kolaylaştırılmalıdır, Romanya hükümeti ile ticareti kolaylaştırıcı anlaşma yapılmalıdır, Fransız müteşebbisler bölgeye gelerek yerleşmeli ve eski güveni yeniden sağlamalıdır<sup>149</sup>.

<sup>146</sup> AFL. 1997 002 4414, *Rapport General de Service de Galatz-Ibraila, 1882, Chapitre 4, Traffic*; AFL. 1997 002 4414, *Rapport General de Service de Galatz-Ibraila, 1889, Chapitre 6, Comptabilité*.

<sup>147</sup> AFL. 1997 002 4414, *Rapport General de Service de Galatz-Ibraila, 1882, Chapitre 4, Traffic*; AFL. 1997 002 4414, *Rapport General de Service de Galatz-Ibraila, 1889, Chapitre 6, Comptabilité*.

<sup>148</sup> MAE, *Degrang, Le Vice-Consul de France a Kustendjé, Kustendjé, le 4 Mai 1883, s. 950*.

<sup>149</sup> MAE, *G. Viet, Le Consul de France a Galatz, le 8 Juin 1883, s. 992-993; Degrand, Le Vice-Consul de France a Kustendjé, Kustendjé, le 4 Mai 1883, s. 950*.



Aşağı Tuna kentlerinde Fransız ticaretinin gerilemeye başlamasında bir diğer önemli etken de 1878'den itibaren Rusların her geçen gün bölge siyasetine ve ticaretine hakim olmaya başlamalarıydı. Mesajeri Kumpanyası İbrail ve Kalas acentesi Matavasi “Aşağı Tuna’da yaşanan ticari meseleler dahi Rusya’nın çekincelerine göre çözülmekteydi<sup>150</sup>.” diyerek Aşağı Tuna’daki Rus nüfuzundan yakınmaktaydı. Aşağı Tuna kentlerindeki navlun taşımacılığını etkileyen bir diğer husus da demiryolları ile yaşanan rekabetti. Limanların ard ülkesiyle bağlantısını kolaylaştıran demiryolları yardımcı-tamamlayıcı olarak görülmekteydi. Böyle olmakla birlikte kadim taşımacılık güzergâhını da değiştirdiği için vapur nakliyatı için önemli bir rakip hatta tehdit olabilmekteydi. Fransız deniz nakliyatının gelişmesi ve Fraissinet Kumpanyası’nın karşılaştığı zorluklar hakkında yazılan raporda: *Tuna tahullarının Marsilya güzergâhı 19. yüzyılın sonuna kadar nehir ve deniz yolundan ibaretken bundan sonra demir yolları aracılığıyla Avusturya’dan İsviçre’ye oradan Alsace (Alsas) ve Fransa’nın doğusuna hatta Marsilya’ya kadar taşınmaya başlandı. Bu demiryolunun açılışını müteakiben Avusturya Lloyd Kumpanyası, Aşağı Tuna ile Marsilya arasındaki direkt seferlerini kaldırdı...*<sup>151</sup> denilmekte ve bu türden zararları kumpanyaların bertaraf edebilmesi için Fransız hükümetinin Fraissinet Kumpanyası’na sübvansiyon vermesi istenilmekteydi. Halbuki kumpanyaların emekleme sürecinde sübvansiyonlar her ne kadar hayati bir ehemmiyete sahip olsa da ayakları üzerinde durabilen özel nakliyat kumpanyaları için bağımlılık demek olduğundan, şirketin faaliyetlerini serbestçe yürütmesini engellediğinden kumpanyalar tarafından çoğu zaman tercih edilmemekteydi<sup>152</sup>. Konsolosun bu yaklaşımı Fransız devletçi anlayışının izlerini taşımaktaydı. Bu arada Lloyd Kumpanyası, her ne kadar Aşağı Tuna ile Marsilya arasındaki doğrudan seferlerini kaldırsa da Avusturya Tuna taşımacılığındaki üstünlüğünü devam ettirmekteydi. 1890 yılı itibariyle Aşağı Tuna’da faaliyet gösteren tek Fransız vapur nakliyat şirketi olan Fraissinet Kumpanyası, diğer nakliyat şirketleri karşısında rekabet etmekte zorluk yaşasa da İbrail ve Kalas seferlerini uzun süre devam ettirdi. Navlun gelirlerinin önemli oranda düştüğü bir sırada Bulgar hükümetiyle bir takım ticari anlaşmalar yaparak bunu dengelemeye çalıştı. Bir yandan Fraissinet Tersanesi’nde Bulgar donanmasına ait vapurların bakım ve modernizasyonu yapılırken, diğer yandan şirket yönetimi Bulgar

<sup>150</sup> AFL. 1997 002 4414, *Rapport General de Service de Galatz-Ibraila, 1889, Chapitre 2, Secretariat.*

<sup>151</sup> ACCIM. MR. 44624, Compagnie Fraissinet et Cie., Fransız Denizciliği’nin gelişmesine dair rapor; Avusturya-İsveç ve Alsace demiryolları için bakınız. *Journal des Chemins de Fer*, 54. Année 1895, Paris 1895, s. 576.

<sup>152</sup> Mesajeri Maritim Kumpanyası idarecileri sübvansiyonları şirketin gelişimi için bir pranga olarak görmekteydi. Süleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası 1851-1914*, Kitapyayinevi, İstanbul 2015, s. 89.

hükümeti ile 1904 yılında Varna ile Burgaz arasında her tonu 2 franga olmak üzere ayda 4.000 ton devlete ait emtia taşımaya yönelik bir anlaşma imzalandı<sup>153</sup>. Bunun yanında Sırp hükümetiyle emtia taşınmasına yönelik bir başka anlaşmada imzalandı<sup>154</sup>.

Fraissinet Kumpanyası Türk-Yunan gerilimin hat safhaya ulaştığı yıllarda Rum gemilerinin boğazlardan geçişinin sıkı takibata uğradığı bir sırada Rumlara da askeri mühimmat taşımaktaydı. Yunan hükümetine askeri mühimmat taşıyan ve Sünne limanında demirlemiş olan Zeus adlı Fraissinet vapurunun boğazlardan geçişi için izin talep edilmiş, lakin Balkan savaşlarının arifesinde olan Osmanlı idarecileri, bu mühimmatı tehdit olarak gördüğünden vapurun geçişine kesinlikle izin vermemiş, hatta geçmesi durumunda Donanma-i Hümayun kumandanlığınca geminin zapt edileceği bildirilmiştir<sup>155</sup>.

Balkanlar aynı zamanda Rum, Bulgar ve Ermeni komitecilerinin de yoğun olarak faaliyet alanı içerisinde olduğundan Ermeni komiteciler, yasadışı yollardan Osmanlı limanlarına gidebilmek ve ateşli silahlar nakledebilmek için Fransız vapur nakliyat şirketlerin istifade edebilmekteydi. Örneğin Marsilya baş şebhenderinin hariciye nezaretine gönderdiği 1894 tarihli telgrafta Hınçak komitesine ait 38 sandık silahın Osmanlı limanlarına sevk edilmek üzere Fraissinet vapuruna yüklediği, bu nedenle şirket vapurlarının uğradığı limanlarda sıkı kontrollerin yapılmasını istemiştir<sup>156</sup>. Yine 1891 ve 1897 tarihli belgelerde bir takım Ermeni komitacıların yasadışı yollarla Fraissinet vapurlarıyla yolculuk yaptıkları belirtilmekteydi<sup>157</sup>. Bu gibi durumlar zaman zaman Osmanlı Devleti ile Fransızlar arasında sorunlara sebebiyet vermekte ve Osmanlı kolluk kuvvetleri ve Fraissinet vapur mürettebatını karşı karşıya getirebilmekteydi<sup>158</sup>.

1900'lü yıllara gelindiğinde kumpanyanın İbrail ve Kalas gelirleri daha da azalmaya başlamıştır. Bu nedenle Fraissinet Kumpanyası, ağırlığını Fransız sömürgeleri haline gelen ve daha kârlı ve avantajlı olan Batı Afrika sahil kentlerine verdi. Fraissinet Kumpanyası, Batı Afrika sömürgelerinden elde ettiği yüksek gelir sayesinde filosundaki vapurların sayılarını ve tonajlarını önemli miktarda arttırdı. 1911'e gelindiğinde Fraissinet Kumpanyası'na ait her biri ortalama 2.500 tonluk 19 adet yüksek tonajlı vapur Afrika sahillerinden, Levant'a ve Aşağı Tuna'ya kadar düzenli olarak işlemekteydi. Bu vapurlar arasında şirketin kurucularına ithafen adları verilen Marc

<sup>153</sup> ACCIM. QDF. 04/155, Bulgar Prensiği'nin Fraissinet ile 1904 yılında yaptığı anlaşma.

<sup>154</sup> CADN(Centre des Archives Diplomatique de Nantes), Le Ministre des Affaires Etrangeres a M. Constans, Ambassadeur de la République Française a Constantinople, Enregistre le 11 Sept 1906, Dossier 108.

<sup>155</sup> BOA. BEO. 4109/308142, 9 Kasım 1912; MV. 170/85, 28 Ekim 1912.

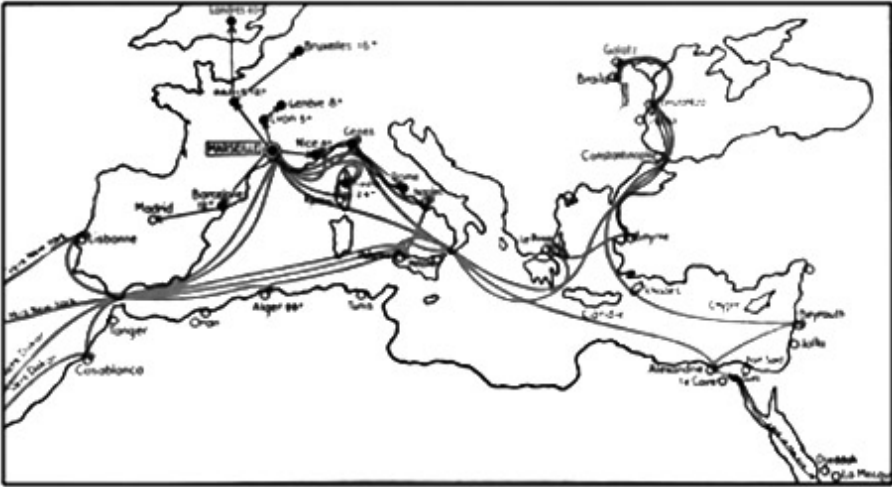
<sup>156</sup> BOA. İ. HUS. 30/109, 9 Aralık 1894.

<sup>157</sup> BOA. DH. MKT. M. 20/37, 14 Ekim 1897; Y. PRK. ASK. 94/97, 28 Aralık 1891.

<sup>158</sup> BOA. DH. MKT. M. 20/37, 14 Ekim 1897; İ. HUS. 30/109, 9 Aralık 1894.

Fraissinet 4.500 ton, Suzette Fraissinet 4.000 ton, Henry Fraissinet 3.200 ton, Jacques Fraissinet 4.000 ton ve Louis Fraissinet 3.823 ton ile Marsilya limanında en yüksek tonajlı vapurlar arasında yer alıyorlardı<sup>159</sup>. Balkan savaşları Karadeniz ve Tuna'daki gemi trafiğini olumsuz bir şekilde etkilese de Fraissinet Kumpanyası Levant ve Tuna hattındaki seferlerini I. Dünya Savaşı'na kadar devam ettirdi<sup>160</sup>.

I. Dünya Savaşı esnasında şirket, filosundaki vapurlarının büyük bir kısmını Fransız donanmasına tahsis etti. Frassinet Kumpanyası'nın *Marc Fraissinet*, *Suzette Fraissinet*, *Golo*, *Italia*, *Esterel* ve *Balkan* adlı vapurları savaş esnasında top ve torpillerle vurularak batırıldı<sup>161</sup>. Fraissinet Kumpanyası, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunu müteakiben İstanbul ve Aşağı Tuna'daki faaliyetlerini kaldığı yerden sürdürdü, 1930 Cyprien Fabre Kumpanyası ile birleşerek bu faaliyetlerine devam etti. Ancak bir müddet sonra Levant ve Aşağı Tuna hattını kaldırdı<sup>162</sup>. Fraissinet ve Chprien Fabre kumpanyalarının ortaklığından doğan Levant ve Tuna hatları aşağıda verilmiştir.



Kaynak: ACCIM, QDF. 04/154, Fond de Chantelar, Services des Compagnies Fabre & Fraissinet 1930.

<sup>159</sup> ACCIM, QDF. 04/155, Flotte de la Compagnie Fraissinet 1911,1914.

<sup>160</sup> ADBR/Marseille, 3557, La Compagnie de Navigation Fraissinet 1836-1936.

<sup>161</sup> ADBR/Marseille, DELTA. 2844, Cie de Navigation Fraissinet Marseille, General Mangin 1953; ADBR/Marseille, DELTA 3557, La Compagnie de Navigation Fraissinet 1836-1936.

<sup>162</sup> ADBR/Marseille, DELTA 3557, La Compagnie de Navigation Fraissinet 1836-1936.

### **Fraissinet Kumpanyası ve Cyprien Fabre Kumpanyası'nın Levant ve Aşağı Tuna Hattı**

Joseph Fournier'in, Fraissinet Kumpanyası'nın bir asır boyunca yaptığı faaliyetlerine dair: *Fraissinet Kumpanyası Fransız bayrağını muhtelif denizlerde ve okyanuslarda başarıyla ve onurla dalgalandırdı. Akdeniz, Karadeniz, Tuna, Hindistan, Uzakdoğu, Madagaskar, Güney Amerika, Batı Afrika, Manş ve Atlantik'te işleyen vapurlarıyla büyük Fransa'nın oluşmasına önemli katkılar sundu. Aynı zamanda sömürgelerde genişlemenin bir aracıydı, özellikle Batı Afrika sahillerinde kendisinden sonra gelecek kumpanyalar için elinden gelenin en iyisini yaptı. Sömürgelerin olduğu esnada vapurlarını Fransız hükümetinin emrine ve yardımını sunarak Afrika'da, Madagaskar'da, Uzak Doğu'da ve daha her yerde Fransız genişlemesine yardımcı oldu. Kumpanya aynı zamanda geniş Akdeniz ve Latin denizi sahilleriyle Marsilya arasında ilk olarak düzenli vapur seferleri başlatan şirket olarak öncül bir yere sahip oldu...*<sup>163</sup> şeklinde ifade ettiği cümleler Fraissinet Kumpanyası'nın Fransız denizcilik ve sömürgecilik tarihinde ne derece önemli rol oynadığını göstermektedir.

### **Sonuç**

Fransız denizcilik ve sömürgecilik tarihinde mühim bir rol oynayan Fraissinet Kumpanyası, bir asır boyunca Akdeniz'den Karadeniz ve Aşağı Tuna iskelelerine kadar geniş bir coğrafyada Fransızları temsil etti. Mesajeri Kumpanyası'yla Osmanlı sularındaki vapur nakliyatındaki olumsuz gidişatlarını tersine döndürmeyi başaran Fransızlar; Fraissinet ve Paquet gibi takviye komandit şirketlerle bu sulardaki gelişimlerini tamamladıkları söylenebilir. Mesajeri Kumpanyası'nın Aşağı Tuna nakliyatındaki boşluğunu Fraissinet Kumpanyası tamamlarken, Trabzon'dan Batum, Poti, Novorossiysk'e kadar olan kısmını da Paquet Kumpanyası tamamlamıştır. Böylelikle Fransızlar, güçlü ve etkin bir şekilde Osmanlı pazarına girerek, Britanya, Avusturya daha sonra Almanya, İtalya ve diğer devletler karşısında rekabet edebilme olanağı yakalamışlardır. Diğer yandan Fraissinet Kumpanyası, sömürgelerin, bilhassa Batı Afrika sömürgelerinin oluşum aşamasında Fransız siyasetini ve yatırımcılarını teşvik edici, sömürge savaşlarında ise filosundaki vapurları Fransız donanmasının emrine vererek bizzat aktif bir rol üstlenmiştir.

Osmanlı sahil kentlerinde faaliyete başlayan her yeni vapur nakliyat kumpanyasında olduğu gibi Fraissinet Kumpanyası da emtia ve yolcu taşımacılığından, posta taşımacılığına kadar birçok alandaki yerel boşluğu Osmanlı ekonomisi aleyhine doldurmuş ve yabancı sermayeye olan bağımlılığı daha da arttırmıştır. Büyük güçlerin geniş bir rekabet sahasına dönüşen

<sup>163</sup> ACCIM. QDF. 04/155, Joseph Fournier, La Compagnie de Navigation Fraissinet, Journal de la Marine Marchande.

Osmanlı coğrafyası hızlı bir şekilde değişim ve dönüşüme uğramıştır. Doğu'dan Batı'ya, Batı'dan da doğuya açılan pencere görevi gören vapur nakliyat şirketleri, bu değişimde mühim rol oynamışlardır. Bu şirketlerin faaliyetleri dolayısıyla bu penceren giren rüzgâr daha ziyade Batı yönünden esmiştir. Her şeyden önce ekonomik kaygılarla faaliyetlerini yürüten bu kumpanyalar, uğradıkları limanlarda tekel oluşturma yoluna gitmişlerdir. Bu şirketlerin faaliyetleri neticesinde Batılı yaşam biçimi, liman kentlerini derinden etkilemiş ve bu bölgelerdeki geleneksel tarımı ve yaşam biçimini dönüşüme uğratmıştır. Tekelde ve değişimde başarılı oldukları ölçüde taşıdıkları navlun miktarında da artış olmuş, uğradıkları limanlarda daha da kalıcı hale gelmişlerdir. Fraissinet Kumpanyası, Levant ve Aşağı Tuna hattındaki rekabette zaman zaman sendelese de Afrika hattındaki sömür-gelerden elde ettiği yüksek gelirler şirketin bu hatlarda rekabet edebilmesine imkân sağlamıştır. Diğer yandan kumpanyanın arkasını dayadığı güçlü bir tersanesinin olması ve bu tersanenin iplik üretiminden, otomobil montajına ve askeri gemilerin modernizasyonuna kadar muhtelif alanlarda faaliyet göstermesi, şirket gelirlerinin dengelenmesine ve şirketin rekabet direncinin artmasına hayati katkı sağlamıştır.

Fraissinet Kumpanyası, özellikle Aşağı Tuna ve Marsilya arasındaki navlun trafiğini uzun bir süre inhisarına alarak Fransız tüccarların Aşağı Tuna ve ard ülkesiyle doğrudan münasebet kurmalarını sağladı. Kumpanyanın İskenderiye'den Trablus'a kadar uzanan Doğu Akdeniz hattı 1884 yılına kadar sürse de Marsilya-İstanbul ve Aşağı Tuna hattı 1930 yılına kadar istikrarlı bir şekilde devam etti.

**EKLER**

Ek 1: Fraissinet Kumpanyası filosundaki vapurlar  
Fraissinet Kumpanyası filosu (1889)

Vapur adı	Beygir gücü	Tonaj	Vapur adı	Beygir gücü	Tonaj
Tibet	800	3.500	Gyptis	250	1.200
Liban	800	3.000	Junon	250	1.200
Amerique	700	3.000	Cyrmos	400	800
Stambul	600	3.000	Ville de Bastia	400	800
Tabor	500	2.700	Bocognano	400	800
Taurus	400	2.500	Marie-Louise	120	700
Taygete	400	2.500	Saint-Marc	120	700
Pelion	400	2.500	Perseverant	200	500
Balkan	400	2.500	Blidah	120	400
Galatz	400	2.500	Medeah	120	300
Braila	400	2.500	Aude	100	200

Fraissinet Kumpanyası filosu (1904)

Vapur adı	Beygir gücü	Tonaj	Vapur adı	Beygir gücü	Tonaj
Marc-Fraissinet	1.600	4.500	Pelion	400	2.500
Henry-Fraissinet	1.550	3.200	Balkan	400	2.500
Esterel	1.460	4.000	Cynos	400	800
Suzette-Fraissinet	900	4.000	Ville de Bastia	400	800
Felix Fraissinet	900	4.000	Bocognano	400	800
Tibet	800	3.500	Faraman	300	350
Stambul	600	3.000	Saint-Marc	120	700
Taurus	400	2.500			

Fraissinet Kumpanyası filosu (1914)

Vapur adı	İnşa yılı	Tonajı*	Hızı	Vapur adı	İnşa yılı	tonajı	hızı
Jacques Fraissinet	1914	3.953	11 knots	Balkan	1882	1.759	12 knots
Louis Fraissinet	1914	3.823	11 "	Corte II	1911	1.907	18 "
Marc Fraissinet	1901	3.061	11 "	Golo	1905	1.380	18 "
Tibet	1884	2.703	13 "	Liamone	1905	1.380	17 "
Henry Fraissinet	1903	2.643	12 "	Italia	1904	1.305	17 "
Esterel	1904	2.574	11 "	Corsica	1904	1.295	17 "
Suzette Fraissinet	1892	2.288	11 "	Zheria	1904	1.284	17 "
Stamboul	1881	2.272	13 "	Numidia	1904	1.284	17 "
Pelion	1883	1775	12 "				

Kaynak: ACCIM. QDF. 04/155, Fonds de Cantelar, Histoire de Cie de Navigation Compagnie Fraissinet. 1889, 1904, 1914.

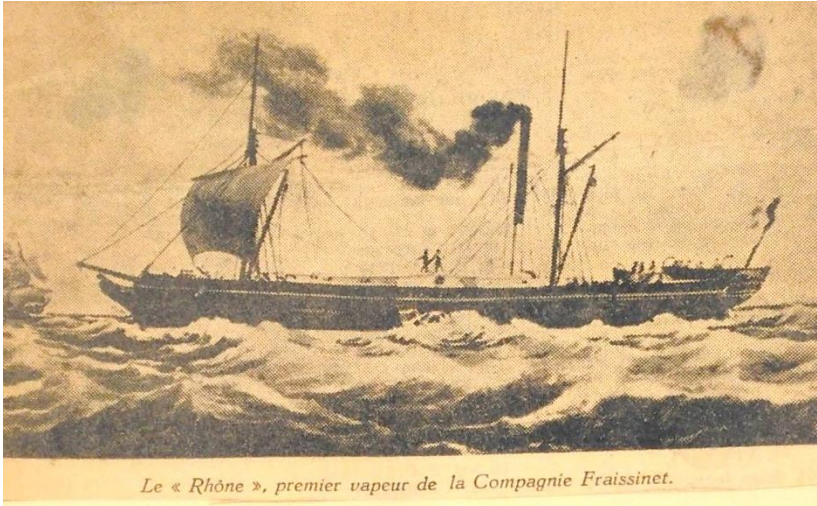
\* Tonaj ölçüm sistemleri teknolojik değişimlere ve ölçümlere göre değişiklik göstermektedir. Bu nedenle vapurların tonajları daha önceki rakamlardan farklı çıkmaktadır.

Ek 2: Fraissinet Kumpanyası'nın Kurucuları ve Yöneticileri



Kaynak: ADBR/Marseille, DELTA. 2844, Cie de Navigation Fraissinet Marseille, General Mangin 1953.

Ek 3. Fraissinet Kumpanyası'nın filosundaki ilk vapuru Rhone



Kaynak: ACCIM. QDF. 04/155, Fonds de Cantelar, Histoire de Cie de Navigation Compagnie Fraissinet.

## Ek 4. Kumpanya'nın kurucusu "Marc Fraissinet" adındaki vapuru



Kaynak: ACCIM. QDF 04/155, "Marc-Fraissinet" Vapeur de la Compagnie Fraissinet.



**KAYNAKLAR****Başbakanlık Osmanlı Arşivi**

BEO. 4109/308142.

DH. MKT. M. 20/37.

DH. MKT. 1327/36; 92/002; 1343/92.

DH. TMIK. M. 78/27.

İ. DH. 982/77581

İ. HR. 304/19295.

İ. HUS. 30/109.

İ. TAL. 295/53.

MV. 170/85.

Y. PRK.ASK. 94/97; 54/71.

**IREMAM(Institut de Recherches et d'Etudes sur le Monde Arabe et Musulman) özel arşivi ve kütüphanesi**CHEVALLIER, Dominique, *La Société du Mont Liban a l'Epoque de la Révolution Industrielle en Europe*, Librairie Orientaliste, Paris 1971.GUIRAL, Pierre-Felix REYNAUD, *Les Marseillais dans l'Histoire*, Editions Privat, Toulouse 1988.*Les Rostand Album Genealojique*, 1974."Le Commerce", *Encyclopedie Bouches du Rhone*, Tome IX, Archives Departementales des Bouches du Rhone, Marseille 1922."Marc Constantin Fraissinet", *Les Bouches du Rhone Encyclopedie Departementale*, Archives Departementales des Bouches du Rhone, Marseille 1913.NINET, John, *Lettres d'Egypte 1879-1882*, Editions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris 1879.**ACCIM. (Archives Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille)**

ACCIM, MR. 44624, Compagnie Fraissinet et Cie, Les Fraissinet de Marseille.

ACCIM. QDF. 04/155, Fonds de Cantelar, Histoire de Cie de Navigation Compagnie Fraissinet.

ACCIM. QDF. 04/95, Fonds Cantelar, Ligne de Navigation Mediterranée Orientale vers Levant et Mer Noir.

**ANF (Archives Nationales de France).**

LH. 1022/48; LH. 1022/43; LH. 19800035/1330/54208.

**ADBR(Archives Departementales Bouches du Rhône)/Marseille.**

ADBR/Marseille, DELTA 3557, La Compagnie de Navigation Fraissinet 1836-1936.

ADBR/Marseille, DELTA 2844, Cie de Navigation Fraissinet Marseille, General Mangin 1953.

**AFL. (Archive de l'Association French Lines)**AFL. 1997 002 5205, *Compagnie des Messageries Maritimes Assemblée Generale des Actionnaires du 30 Mai 1891*, Imprimeries Centrale des Chemins de Fer, Paris 1891.AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*.AFL. 1997 002 5199, *Assemblée General du 28 Mai 1857*.AFL. *Historique de la Compagnie Fraissinet, Reconstitue d'Apres Documents d'Archives et Souvenir Personnels*, L'Imprimerie Generale de Provence,

Marseille 1976.

AFL. 1997 002 4389, *Rapport General de Service d'Alexadrette, 1882, 1991, 1910, Chapitre 4, Trafic.*

AFL. 1997-002-4404, *Rapport General de Service de Constantinople, 1905-1906, Chapitre 2, Secretariat.*

AFL. 1997 002 4404, *Rapport General de Service de Constantinople, 1902, 1903, Chapitre 2, Secretariat.*

AFL. 1997 002 4414, *Rapport General de Service de Galatz-Ibraila, 1880, 1882, 1883, 1887, Chapitre 4, Trafic.*

AFL. 1997 002 4414, *Rapport General de Service de Galatz-Ibraila, 1880, 1883, 1886, 1887, 1888, 1889, Chapitre 2, Secretariat.*

AFL. 1997 002 4414, *Rapport General de Service de Galatz-Ibraila 1889, Chapitre 6, Comptabilite.*

AFL. 1997 002 4466 *Rapport General de Service Exercice de Salonique, 1882, Chapitre 4, Trafic.*

AFL. 1997 002 4467, *Rapport General de Service de Samsoun, 1887, Chapitre 4, Trafic.*

AFL. 1997 002 4473, *Rapport General de Service Exercice de Smyrne, 1910 Chapitre 4, Trafic annexe.*

AFL. 1997 002 4473, *Rapport General de Service Exercice de Smyrne, 1904, Chapitre 2, Secretariat.*

**CADN(Centre des Archives Diplomatique de Nantes),**

*Le Ministre des Affaires Etrangeres a M. Constans, Ambassadeur de la République Française a Constantinople, Enregistre le 11 Sept 1906, Dossier 108.*

**MAE (Minister des Affaire Etrangeres)**

*Bulletin Consulaire Français Recueil Des Rapports Commerciaux, adressés au Ministre des Affaires Etrangeres par Les Agents Diplomatiques et Consulaires de France a l'Etranger, Paris 1887.*

*Bulletin Consulaire Français Recueil Des Rapports Commerciaux, adressés au Ministre des Affaires Etrangeres par Les Agents Diplomatiques et Consulaires de France a l'Etranger, Paris 1889.*

*Bulletin Consulaire Français Recueil Des Rapports Commerciaux, adressés au Ministre des Affaires Etrangeres par Les Agents Diplomatiques et Consulaires de France a l'Etranger, Paris 1883.*

*Bulletin Consulaire Français Recueil Des Rapports Commerciaux, adressés au Ministre des Affaires Etrangeres par Les Agents Diplomatiques et Consulaires de France a l'Etranger, Paris 1891.*

*Bulletin Consulaire Français Recueil Des Rapports Commerciaux, adressés au Ministre des Affaires Etrangeres par Les Agents Diplomatiques et Consulaires de France a l'Etranger, Paris 1888.*

*Bulletin Consulaire Français Recueil Des Rapports Commerciaux, adressés au Ministre des Affaires Etrangeres par Les Agents Diplomatiques et Consulaires de France a l'Etranger, Paris 1883.*

### Kaynak ve Tetkik Eserler

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

*Annales du Commerce Exterieur, Autriche, Faits Commerciaux*, Publiées Par Le Ministere de L'Agriculture du Commerce et des Travaux Publics, Fevrier 1843 a Fevrier 1857, No 5, Paris 1857.

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

CATY, Roland-Eliane RICHARD, "Les Fraissinet, une Famille d'Armateurs Protestants Marseillais", *Bulletin de la Société de l'Histoire du Protestantisme Français* (1903, Vol 135, Juin 1989, ss. 229-260.

CATY, Roland-Eliane RICHARD-Pierre ECHINARD, *Les Patrons du Second Empire*, Marseille, Le Mans 1999.

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

DANIŞMAN, Zuhuri, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, C: XI, Zuhuri Danışman Yayınevi, İstanbul 1966, s. 75.

DUVERNOY, Jean, *Le Regime International du Danube*, Université de Grenoble, Fac. de Droit, These le Doctorat en Droit, Grenoble 1941.

EKİNCİ, İlhan, "Osmanlı'da Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında", *Kebikeç*, S: 21, 2006, ss. 73-96.

EKİNCİ, İlhan, *Tuna Nehri'nde Diplomasi Oyunları, 1856-1883*, Altın Post Yayıncılık, İstanbul 2014.

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

GAIN, G., *Compagnie des Services Maritimes des Messageries Imperiales, Notes sur la Navigation, Entre Constantinople et Ibraila*, d'une Carte Partielle du Danube, Entre Sulina et Ibraila, Typographie et Lithographie Veuve Marius Olive, Marseille 1861.

GOUNARES, Vasiles K-Basil C. GOUNARIS, *Steam Over Macedonia, 1870-1912: Socio-Economic Change and the Railway Factor*, East European Monographs Boulder 1993.

GOUNARIS, Basil C., "Selanik", *Doğu Akdeniz Liman Kentleri (1800-1914)*, Ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quatert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1993.

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

*Journal de Constantinople*, 20 Juin 1865.

*Journal de Constantinople*, 22 Fevrier 1865.

*Journal des Chemins de Fer*, 54, Paris 1895.

KARAKULAK, Mesut, *Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (ROPİT) ve Osmanlı Rus Ticari İlişkileri (1856-1914)*, AÜ. SBE. Yayınlanmamış Doktora Tezi Ankara 2017.

KARAKULAK, Mesut, “Buharlı Çağında İstanbul’da Bir Rus Vapur Kumpanyası” *Türk Tarihine Dair Yazılar II*, Ankara 2017, ss. 657-676.

KILIÇASLAN, M. Emre, *Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyası’nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri*, OMU, SBE. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun 2013.

KILIÇASLAN, M. Emre, “Osmanlı Tunası’nda Avusturya Buharlıları”, *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller*, Kayseri 2015, ss. 673-702.

MAXİM, Mihail, “İbrail”, *İslam Ansiklopedisi*, C: XXI, TDV., İstanbul 2000, ss. 364-365.

*Ministere du Commerce, de l’Industrie et des Colonies, Bulletin Consulaire Français*, XIX. Volume, İkinci kısım, Imprimerie Nationale, Paris 1890.

*Ministre de la Marine et des Colonies, Revue Maritime et Coloniale*, Tome 11, Librairie de Challemeil Ainé, Paris 1864.

ORTAYLI, İlber, “19. Yüzyıl Sonunda Suriye ve Lübnan Üzerinde Bazı Notlar”, *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, C: IV, 1984, ss. 89-113.

ÖZCAN, Azmi, “Türk Fransız İlişkileri” *İslam Ansiklopedisi*, XIII, TDV, İstanbul 1996, ss. 180-183.

*Resimli Haritalı Mufassal Osmanlı Tarihi*, C: V, Güven Yayınevi, İstanbul 1971.

RICHARD, Eliane, “Un Siecle D’Alliances et D’Ascension Sociale: Les Fraissinet”, *Revue Historique, Fascicule 142*, 1985, ss. 423-434.

ROSSETTI, Carlo, *Il Danubio Fiume Internazionale*, Milan 1937.

THOBIE, Jacques, *Interets et Imperialisme Français dans l’Empire Ottoman (1895-1914)*, Publications de la Sorbonne Imprimerie Nationale, Paris 1977

*Trabzon Vilayet Salnamesi*, 1888.

*Trabzon Vilayet Salnamesi*, 1892.

UYGUN, Süleyman, “Aşağı Tuna’da bir Fransız Buharlı Nakliyat Kumpanyası ve Ticari Faaliyetleri”, *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller*, I, Kayseri 2015, ss. 349-369.

UYGUN, Süleyman, “Acente-Konsolos (Mesajeri Maritim Kumpanyası Acentesi ve Fransız Viskonsolosu) Raporlarına Göre Giresun Limanı (1880-1890), *OÜSBAD*, Temmuz 2015, S: 12, ss. 364-394.

UYGUN, Süleyman, “Bir Fransız Buharlı Nakliyat Kumpanyası Etrafında Osmanlı-Fransız-Ermeni İlişkileri”, *Akademik Bakış*, C: VIII, S: 16, Yaz 2015, ss. 121-146.

UYGUN, Süleyman, “Karadeniz Sularında Paquet Vapur Kumpanyası”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S: 20, 2016, ss. 137-172.

UYGUN, Süleyman, “Paquet Vapur Nakliyat Kumpanyası (Compagnie de Navigation Paquet) ve Osmanlı Ermenileri”, *A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S. 56, Erzurum 2016, ss. 1339-1363.

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