

Fransız Cyprien Fabre Vapur Kumpanyası(Compagnie Française de Navigation à Vapeur Cyprien Fabre) ve Levant Limanlarındaki Faaliyetleri (1868-1914)*

Süleyman Uygun*

Özet

Cyprien Fabre Kumpanyası, Fransızların Levant limanlarında faaliyet gösteren en etkin iki buharlı nakliyat kumpanyasından biridir. Fransız çıkarlarının Suriye ve Lübnan'da genişlemesi ve kalıcı hale gelmesinde önemli rol oynamıştır. Doğu Akdeniz'den New-York ve Güney Amerika'ya kadar doğrudan bir göçmen hattı açan ilk Fransız şirket olan Cyprien Fabre, bu hat ile özdeşleşmiş ve dünya denizcilik tarihinde *Fabre Line/Immigrant Line* olarak şöhret bulmuştur. Kumpanya'nın Lübnan'dan Suriye, Mersin ve İzmir'e kadar uzanan Doğu Akdeniz havzasındaki faaliyetleri genellikle göçmen ve mülteci taşımacılığı üzerine inşa edilmiştir. Bu bağlamda çalışmada, Fabre Kumpanyası'nın Doğu Akdeniz'den Marsilya ve Amerika'ya kadar uzanan *Fabre Line* hattındaki faaliyetleri ele alınmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Fransız Cyprien Fabre Kumpanyası, Fabre Line, Immigrant Line, Suriye, Lübnan, Doğu Akdeniz, Osmanlı-Fransız deniz ticaret ilişkileri.

French Cyprien Fabre Shipping Company and it's activities in the Ports of Levant

Abstract

The Cyprien Fabre Company is one of the two most active French shipping companies that operating in the ports of Levant. This company played an important role in the expansion and permanence of French interests in Syria and Lebanon. Cyprien Fabre Company, the first French company to open a direct immigrant line from the East Mediterranean to New York and South America, has become synonymous with this line and has found fame as *Fabre Line / Immigrant Line* in the world shipping history. The activities of the Company are generally based on the emigrants and refugees from Lebanon, to Syria, Mersin and Smyrna in the Eastern Mediterranean basin. In this study, was tried to be discussed the activities of the Cyprien Fabre Company on the *Fabre Line* from the Eastern Mediterranean to Marseilles and America.

Keywords: Cyprien Fabre Shipping Company, Fabre Line, Immigrant Line, Syria, Lebanon, The Eastern Mediterranean. Ottoman-French maritime trade relations

* Bu çalışma Tübitak'ın 2219 Yurt Dışı Post-Doktora Programı kapsamında 1059B191600160 başvuru numaralı *Fransız Kaynaklarına Göre 19. Yüzyıl'da Fransız Vapur Nakliyat Kumpanyalarının Doğu Akdeniz'deki Faaliyetleri* adlı projesinden üretilmiştir.

* Dr. Öğretim Üyesi, Ordu Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, e-posta: suygun27@gmail.com; suygun27@hotmail.com. (ORCID ID: 0000-0001-6682-6698) (Makale Gönderim Tarihi: 16.06.2018; Makale Kabul Tarihi: 02.08.2018)

Giriş

Küçük Asya, Afrika ve Avrupa'nın kesişim noktasında yer alan Doğu Akdeniz, tarih boyunca Doğu-Batı çekişmesinde, ticaret ve para akışının merkezinde yer almıştır. Dünya ekonomisini kontrol etmenin ve Akdeniz'e hâkim olmanın yolu Doğu Akdeniz'den geçmiştir. İskender, Doğu Akdeniz'e hakim olmadan *Büyük*, Roma ise gerçek manada bir *İmparatorluk*, olamamıştır. Bu denize sırtını dönen toplumlar Ortaçağ Avrupası'nda olduğu gibi yok olma tehlikesi ile karşı karşıya kalmışlardır. İskender ve Roma'dan tevarüs eden mirası sahiplenen Osmanlı İmparatorluğu ancak XVI. Yüzyılda Doğu Akdeniz'e tamamen egemen olduktan sonra, Dünya siyasetinin ve ekonomisinin baş aktörü haline gelmiş ve Akdeniz'de yenilmez Türk imgesi, inkâr edilemez bir olgu halini almıştır. Türklerin Batılılar karşısında İnebahtı/Lepanto'da (7 Ekim 1571) aldığı ilk yenilgi ve aynı dönemlerde yoğun bir şekilde yaşanan Coğrafya Keşifleri, Osmanlı hakimiyetinin Akdeniz'deki kırılma noktası olmuştur. Braudel'e göre Atlantik'e bağlı Avrupa'nın yükselişi XVI. Yüzyılla birlikte bu iç denizin gelecekteki bütün kaderi hakkında karar verecek bir hale gelecektir¹. Batı'nın tedricen güçlü bir şekilde yükselişine rağmen Osmanlı İmparatorluğu, XIX. yüzyıla kadar sendeleyerek de olsa Cezayir'den, Mısır, Suriye ve Küçük Asya'ya kadar Akdeniz'i çevreleyen tüm bu limanlara ve ard ülkesine halen hakim olma iktidarındaydı.

Coğrafya keşiflerinden sonra asırlarca devam eden kolonyalizmden beslenen merkantilist kapitalizmin emperyalizme dönüştüğü XIX. yüzyıl, Atlantik Avrupası'nın Akdeniz dünyasını tüm gücüyle baskıladığı ve dönüştürdüğü bir dönem oldu. Makine Determinizminden beslenen Batı endüstrisi etrafında uzun soluklu politikalarla dönüşüme uğramaya başlayan Levant toplumları binlerce yıldan bu yana sürdürmüş oldukları inanç, gelenek ve alışkanlıklarını kısa süre içerisinde değiştirmek durumunda kaldı. Bu değişimin katalizörü merkezinde buhar gücünün bulunduğu *fabrika-lokomatif* ve *vapur*'dan oluşmaktaydı. Liberal ekonomi ile beslenen bu üçlü başta İngiltere ve Fransa olmak üzere Atlantik Avrupası'na tüm dünyanın kapılarını açtı². Ulaşılamaz denilen en bakir bölgeler dahi XIX. yüzyılın sonunda Batı metropollerine bağlandı. Ortaklıklardan oluşan küçük sermayeli kolektif ve komandit aile şirketleri, sınıai kapitalizmin ve emperyalizmin sunumlarından beslenerek devasa anonim şirketler haline dönüştüler. Kumpanyaların

¹ Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, C. II, Eren Yayıncılık, İstanbul 1989, s. 1.

² Özellikle Vapurlar ve Trenler yardımcı tamamlayıcı görevi gördüler. İlhan Ekinci, "Osmanlı'da Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında", *Kebikeç*, S. 21, 2006, s. 75.

siyasilere, entelektüelleri, toplumları ve ruhban sınıfını peşinden sürüklediği hatta hizmetkârı kıldığı bu yüzyılda Akdeniz havzasında ve hinterlandında yaşayan tüm toplumlar bu şirketlerin menfaat ve beklentileri doğrultusunda şekillendi. Levant limanlarına tayin edilen Fransız elçi ve konsoloslarının önemli bir kısmı dahi vapur nakliyat şirketleri acentelerinden(acentekonsolos) seçildi. Osmanlı İmparatorluğu 1. Dünya Savaşı'na kadar Doğu Akdeniz'e siyaseten hakim olsa da İskenderiye'den, Lübnan, Suriye ve Mersin limanına kadar uzanan kıyı şeridinin kontrol ve denetimi Fransız sermayedarların tekeline girdi. İngilizlerin 1879'da Kıbrıs adasını, 1882'de Mısır'ı işgali Fransızların bu iç denizi Fransız gölüne çevirme politikalarına³ darbe vurdu, bölgenin kaderi bu iki devletin rekabeti ekseninde şekillendi⁴. Yüzyılın sonuna gelindiğinde Osmanlı deniz ticaretinin %95'i özellikle İngiliz ve Fransızlar olmak üzere yabancı nakliyat şirketlerinin kontrolüne girdi⁵. Fransızca ticaret dili haline geldi, bölgedeki gayrimüslim toplumların büyük bir kısmı, geleneksel inançlarından kopmaya başladı ve Katolikliği benimseyerek Fransız kültür ve yaşam şeklinin yoğun etki ve baskısı altında kaldı. Bu şirketlerin çıkarları doğrultusunda feodal köprübaşları haline gelen Ermeni, Maruni gibi gayrimüslim azınlıklar ile Osmanlı tebaası diğer toplumlar arasındaki sosyal ve ekonomik dengesizlikler, uzun süre devam eden iç çatışmaların tetikleyicisi oldu. Bu gibi nedenlerden kaynaklı olağanüstü artan iç ve dış göçler liman kentlerinin demografik yapısını derinden sarstı. Bu göç hareketleri vapur nakliyat kumpanyaları için vazgeçilmez bir gelir kaynağı sundu. 20 Yüzyılda Mandater rejimlere giden süreçte Doğu Akdeniz'deki sınırlar, savaşlardan ziyade vapur nakliyat kumpanyalarından, demiryolu şirketlerine, misyonerlik kurumuna kadar liberal şirketler ve kurumların rekabeti etrafında zemin buldu ve çizildi. 19 yüzyılın sonuna gelindiğinde *Cyprien Fabre* ve *Mesajeri Maritim* kumpanyalarının yoğun faaliyetleri neticesinde Fransızlar, Suriye ve Lübnan limanlarında üstünlük kurarak Marsilya ile Doğu Akdeniz arasındaki navlun trafiğini tekel ve kontrolleri altına aldılar⁶. Öyle ki 1918'den sonra Fransız mandaterlerine dönüşen Suriye ve Lübnan'daki yönetimlere yönelik komisyon üyeleri *Mesajeri Maritim*, *PLM*

³ Paul Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes, Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille, XIXe-XXe Siecles* Tome VII., Cambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence, Marseille 1991, s. 11.

⁴ ACCIM. MQ55/104, Considerations sur le commerce Français dans le Levant 1883.

⁵ İlhan Ekinçi, "Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri", *Karam*, S. 10, Yaz 2016, s. 26.

⁶ M. Boissiere, *La Syrie, Importance Actuelle des Intérêts Français en Syrie*, Paris 1919, s. 14.

Compagnie, Ligue Maritim gibi vapur nakliyat ve demiryolu kumpanyalarının üst düzey idarecilerinden seçildi⁷.

Cyprien Fabre (16 Şubat 1838-8 Mart 1896) ve Menşei

Armatör-tüccar ve sanayici Fabre ailesi Marsilya menşeli olup, birçok kuşaktan beri deniz ticareti ile iştigal etmişlerdir. Henüz XV. yüzyıl gibi erken bir tarihte Fabrelerin büyük tonajlı bir Barka adlı gemisinin olduğu bilinmektedir. Daha sonra Fabrelerin önemli bir jenerasyonu deniz nakliyatında kaptanlık ve armatörlük yapmaya başladılar⁸. XVII. Yüzyılın sonunda Fabre ailesinin *Le Saint-André*, *Le Revanche* ve *Le Luminy* adlarında dört adet yelkenli gemisinin olduğu bilinmektedir⁹. Cyprien Fabre Kumpanyası'nın(Compagnie Française de Navigation a Vapeur Cyprien Fabre & Cie) kurucusu olan Cyprien Fabre'nin Denizcilik ve deniz ticareti sahasında nam salan en büyük atası Augustin Fabre(1772-1850) La Ciotat'(Bouches du Rhone)ta dünyaya gelmiştir. Augustin, Akdeniz'den Amerika'ya birçok seyahat yaptıktan sonra La Ciotat'a dönerek kendine küçük bir yelkenli gemi aldı. Augustin'nin 1803 yılında Rose Brue ile evliliğinden beş çocuk dünyaya geldi. Babasının mesleğini Cesar Fabre devam ettirdi. (1808-1864). Cesar, Aix en Provence fakültesinde hukuk alanında ihtisasını tamamladığı halde, denizcilik ve ticaret alanında kendisini yetiştirdi. Bunda Marsilyalı bir tüccarın kızı olan Elizabeth Long ile evlenmesinin önemli etkisi oldu. Cesar bir yandan deniz ticareti ile ilgilenirken diğer yandan pamuk ve ambalaj üzerine küçük bir fabrika kurdu. Babası Augustin de 1819 yılında gemi donatıcılığı sektörüne atılmıştı. 1830 yılında Cesar Fabre, her biri 200-250 ton arasında olan beş adet yelkenli gemiden oluşan bir ticaret evi kurdu. Bu ticaret evi daha sonra *Augustin Fabre et Fils* adlı muhtelif alanlarda faaliyet gösteren bir şirkete dönüştü¹⁰. Cesar 1850'lere kadar Karadeniz'den Akdeniz'e Afrika'ya, Hindistan'a ve Güney Amerika'ya kadar olan geniş bir sahada birçok liman kenti ile ticari aktivitelerde bulundu. Cesar'ın 6 çocuğundan biri olan Cyprien, henüz 16 yaşındayken ticarete atıldı¹¹. Marsilya'nın önde gelen saygın

⁷ ANOM. (Archives Nationales d'Outremer), BIB. ECOL. //10064/2, *Rapport a M. le President de la Chambre de Commerce de Paris sur la Mission Française d'Etudes Economiques en Orient 1922*.

⁸ ACCIM. ODF. 04/157, *Compagnie Française de Navigation a Vapeur Cyprien Fabre & Cie*.

⁹ ACCIM. QDF. 04/157, *Compagnie Cyprien Fabre; Numero Special du Centenaire*.

¹⁰ ADBR/Marseille, DELTA. 5741, Emile Isnard, *Dix Generations de Marins Provençaux les Fabre*, Marseille 1927, s. 28-29.

¹¹ IREMAM (L'institut de Recherches et d'etudes sur les Mondes Arabes et Musumans) Özel Arşivi ve kütüphanesi, *Les Bouches du Rhone Encyclopédie Départementale*,

tüccarlardan Victor Regis'in yeğeni ile evlenerek Marsilya'daki sayılı armatörler ve tüccarlar arasına girdi. Evlilik yoluyla elde ettiği güç ve mevki, ona hayalini kurduğu vapur nakliyat şirketini kurmasına imkân sağladı. Felix Eugene Cyprien Fabre(16 Şubat 1838-8 Mart 1896¹²), Victor Regis'in şirketinde 10 yıldan fazla bir süre çalıştı. Afrika sahilleri özellikle Cezayir ile yaptığı ticarettten yüksek miktarda gelir elde etti. 1863 yılında C. Fabre'nin *Régis aîné et Cie.* adlı şirketteki hissesi %40 idi. 1867 yılında Cyprien Fabre'nin şahsi geliri 509.000 franga yükselmişti. 1868 yılında Victor Regis'in şirketinden ayrıldığında Cyprien 1.800.000 frank aldı. Bu gelir o dönemde Marsilya'da kurulan birçok vapur nakliyat şirketinin gelirinden daha yüksekti. Cyprien bu fırsatı sonuna kadar değerlendi ve vapur nakliyat şirketi kurmak için teşebbüslere girişti.

Cyprien Fabre Kumpanyası'nın (La Societé Cyprien Fabre et Cie) Kuruluş Süreci

Cyprien Fabre, planladığı vapur nakliyat şirketini kurmak için birkaç hissedarla anlaştı. Pascal ve Grandval gibi bankacıların da katılımıyla oluşturulan komandit şirket, *La Societé Cyprien Fabre et Cie.* adıyla 1868 yılında kuruldu¹³. Aynı yıl Marsilya Ticaret Odası üyesi oldu. Kumpanyanın sermayesi 3.000.000 frank idi ve hissesinin %80'i C. Fabre'ye aitti. 1879'da bu oran %90'a yükseldi¹⁴. Kumpanyanın faaliyet ağı ilk etapta Karadeniz; İskenderiye, Suriye, Mersin, İzmir, İstanbul gibi Doğu Akdeniz limanlarını, Batı Akdeniz'de ise Cezayir, İspanya ve İtalya gibi Afrika ve Avrupa limanlarını kapsamaktaydı. Bir süre sonra şirket vapurları Hindistan ve Madagaskar'a kadar sefer düzenlemeye başladı¹⁵. Marsilya Ticaret Odası Arşivi'nde Fransız vapur nakliyat kumpanyalarına dair kayıtların tutulduğu Cantelar fonunda 1868 yılında Cyprien Fabre Kumpanyası'nın 400 tonilatoluk, 120 beygir gücündeki *Phénicien* adındaki ilk vapurunun Marsilya limanından ayrıldığı belirtilmektedir¹⁶. Karadeniz ve Levant limanlarına giden gemiler listesinde ise

Biographies, Sous la Direction de Paul Masson, C. XI, Archives départementales des Bouches du Rhone, Marseille 1913, s. 193.

¹² ANF.(Archives Nationales Françaises), LH/919/32, 20 Decembre 1889.

¹³ ACCIM, QDF.07/737, La Compagnie de Cyprien Fabre.

¹⁴ Roland Caty-Eliane Richard-Pierre Echinard, *Les Patrons du Second Empire*, Marseille, Le Mans 1999, s. 144.

¹⁵ ACCIM, ODF. 04/157, Compagnie Française de Navigation a Vapeur Cyprien Fabre & Cie. 1868; IREMAM, Pierre Guiral, *Les Marseillais dans l'Histoire*, s. 110, ACCIM, QDF.07/737, Compagnie de Navigation a Vapeur Cyprien Fabre.

¹⁶ ACCIM, ODF. 04/157, Fonds de Cantelar, Histoire de Compagnie de Navigation Compagnie Cyprien Fabre, 1868; MAE, *Bulletin Consulaire Français Recueil Des Rapports Commerciaux, au Ministre des Affaires Etrangères par Les Agents*

bu vapurun Osmanlı Akdeniz'i limanlarına uğramak üzere sefere çıktığı bildirilmektedir¹⁷. 1868'de kumpanya filosunda 2 adet de yelkenli gemi bulunmaktaydı¹⁸. 1877'ye gelindiğinde *Phénicien*'in haricinde kumpanya filosunda *Patria* (tonaj 1405, 1180 beygir gücü), *Lutetia* (tonaj 1057, 700 beygir gücü), *Provencia*, (tonaj 1076, 700 beygir gücünde, 180 nominal beygir gücünde¹⁹) *Gallia* ve *Maxilia* (tonaj 1057, 440 beygir gücü), adlarında 6 adet vapur bulunmaktaydı. 1880 yılına kadar bunlara *Vasconia* ve *Syria* adlarında iki adet yüksek tonajlı vapur eklenerek şirket filosundaki vapurların sayısı 8'e yükselmiştir²⁰.

Cyprien Fabre Kumpanyası'nın 1880'li yılına kadar Karadeniz, Akdeniz ve Hindistan'daki hatlarını resmi kayıtlardan takip etmek oldukça zordur. Bunun en önemli muhtemel nedeni şirket vapurlarının tüccarların ihtiyacına göre dağılık bir şekilde seferlerini yapmasıdır. Bu hatları şirket vapurlarının değişik tarihlerde yaptıkları seferden öğrenmekteyiz. Örneğin *Lutetia* vapuru 18 Mayıs 1878'de İstanbul'a, *Patria* vapuru 26 Mayıs 1877'de Cezayir, Oran, Dahomey'e, *Gallia* 17 Ekim 1877'de Marsilya'dan İtalya ve Selanik'e, yine *Patria* 20 Mayıs 1878'de Taganrog'a, *Maxilia* Mayıs 1877'de Suriye limanlarına, *Provencia* ise 20 Aralık 1879'da New-York'a sefer yapmıştır. Yine *Patria* vapurunun 15 Ocak 1880'de Marsilya-Malta-Port Said'den geçerek Zanzibar'a kadar sefer yaptığı kayıtlarda mevcuttur²¹. Fabre Kumpanyası'na ait vapurlar özellikle Cezayir'de Oran ve Benisaf'a yönelik çok sayıda seferler düzenlemişlerdir. Kumpanyanın Cezayir'e ayrı önem atfetmesinde Oran ve Benisaf madenlerinin Marsilya'ya taşınması önemli etkendi²².

1877'den sonra şirket hatlarının yavaş yavaş düzenli hale geldiği anlaşılmaktadır. 1877 yılında şirket vapurları Cezayir ve Benisaf limanlarına

Diplomatiques et Consulaires de France a l'Etranger, Paris 1877, L. Bary, Consulat de France a Newcastle, le 15 Octobre 1877, s. 772.

¹⁷ ACCIM. QDF 04/95, Fonds de Cantelar, Lignes de Navigation Mediterranée Occidentale ver Levant et Mer Noir, 1868.

¹⁸ IREMAM, Pierre Guiral-Felix Reynaud, *Les Marseillais dans l'Histoire*, Editions Privat, Toulouse 1988, s. 110.

¹⁹ Bu dönemde beygir gücü hesaplama yönteminde bazı değişiklikler olmuştur. Bu nedenle her ikisini de vermeyi uygun gördük.

²⁰ ACCIM, QDF.07/737, Compagnie de Navigation a Vapeur Cyprien Fabre; ACCIM, ODF. 04/157, Fonds de Cantelar, Histoire de Compagnie de Navigation Compagnie Cyprien Fabre, 1868-1877.

²¹ ACCIM, ODF. 04/157, Fonds de Cantelar, Histoire de Compagnie de Navigation Compagnie Cyprien Fabre, 1877-1880 arasındaki vapur seferleri.

²² ACCIM, ODF. 04/157, Fonds de Cantelar, Histoire de Compagnie de Navigation Compagnie Cyprien Fabre, 1876.

haftada bir defa düzenli seferler yapmaya başlamıştır. Suriye seferleri ise 15 günde bir defa düzenlenmiştir²³. Paquet, Fraissinet ve Bazin kumpanyalarında olduğu gibi Fabre Kumpanyası için de Cezayir özel bir yere sahiptir. Şirket vapurlarının ilk düzenli seferlerinin Cezayir'e yapıldığı anlaşılmaktadır. Birçok Fransız vapur nakliyat şirketi için İtalya hatları kuruluş ve emekleme dönemi Cezayir hatları ise kumpanyaların yeterli sermaye ve tecrübe edindikleri ve ayakları üzerine kalktıkları bir süreçti. Bu nedenle Cezayir'in 1830'da Fransızlar tarafından işgal edilmesi Fransız denizcilik tarihi için önemli bir dönüm noktasıdır²⁴. Kuzey Afrika hatlarında başarılı olan kumpanyaların bir sonraki durakları ise genellikle Akdeniz ve Karadeniz limanlarına yönelik yeni hatlar açmalarıydı. Akdeniz ve Karadeniz hatları ile birlikte bu şirketler faaliyet ağlarını deniz aşırı ülkelere taşıyarak Fransız denizciliğin gelişmesine ve sömürgelerinin çoğalmasında önemli bir yere sahip olmuşlardır.



Cyprien Fabre (16 Şubat 1838-8 Mart 1896)

Kumpanyanın seferleri göz önünde bulundurulduğunda, şirket vapurlarının düzenli ve düzensiz olmakla beraber Cezayir ve Fas gibi Batı Akdeniz limanlarından, Mısır, Suriye, İstanbul ve Taganrog'a kadar Doğu Akdeniz ve

²³ ACCIM, Roland Caty-Eliane Richard, *Armateurs Marseillais au XIXe. Siecle*, Tome I, CCIM. Marseille 1986, s. 280.

²⁴ Cezayir'in işgali için bakınız. Azmi Özcan, "Türk Fransız İlişkileri" *İslam Ansiklopedisi*, XIII, TDV., İstanbul 1996, s. 180-183

Karadeniz'e, diğer yandan ise New-York'tan Zanzibar'a hatta Hindistan'a kadar dünyanın birçok noktasına seferler düzenlediği anlaşılmaktadır²⁵.

1868'den 1881'e kadarki süreçte Fabre Kumpanyası'nın yaptığı bu seferlerde edindiği tecrübe ve kazanım şirket yönetimini daha büyük sermayeli ve hissedarlı bir kumpanya kurmaya yöneltti. Cyprien Fabre'nin kişisel sermayesi 1875'te 3.900.000 frank, 1880'de 7.400.000 franga yükseldi²⁶. Özellikle yukarıda mevzubahis kumpanya hatlarının büyük bir kısmı 1881 tarihinden sonra düzenli hatlara dönüştü. 1881 yılı Cyprien Fabre'nin kariyer ve şöhret yılları oldu. Marsilya Ticaret Odası başkanlığına seçilen C. Fabre'nin aynı zamanda Fransız hükümeti özellikle ekonomi bakanlığı üzerinde saygın bir yeri vardı. Fabre bu kariyerinden istifade ederek şirketinin ve Fransız deniz nakliyatının gelişmesi için önemli işler başardı. Diğer başkanların aksine Cyprien Fabre'nin Marsilya Ticaret Odası'na ve Fransız denizciliğine yaptığı katkılardan dolayı ayrıcalıklı bir yeri vardır. Fransız denizciliği ve ticareti için yaptığı katkılardan dolayı 29 Aralık 1889 yılında Legion d'Honneur nişanı verilmiştir²⁷. Yukarıda görülen portre halen Marsilya Ticaret Odası arşivinin giriş katında bulunmaktadır.

Kumpanyanın gelişmesi ve Cyprien Fabre Fransız Vapur Nakliyat Kumpanyası'na dönüşmesi

Cyprien Fabre, çok sayıda tüccar, armatör ve sanayiciyiden oluşan hissedarları kumpanya bünyesinde toplayarak 31 Mart 1881 yılında 15.000.000 frank sermayeli *La Compagnie Française de Navigation a Vapeur Cyprien Fabre et Cie* adlı kumpanyayı kurdu²⁸. Cyprien Fabre'nin hissesi %40 idi²⁹. Mesajeri Maritim Kumpanyası'ndan sonra bu kadar yüksek bir sermaye ile kurulan en büyük birkaç Fransız şirketten biri oldu. Kumpanyanın süresi 50 yıl olarak belirlendi. Çoğu kaynaklarda Cyprien Fabre Kumpanyası'nın asıl kuruluş tarihi olarak 1881 yılı verilmektedir.

Cyprien Fabre'nin kumpanya idarecisi ve Marsilya Ticaret Odası başkanı olarak öncelikli amacı İngilizler ve diğer Avrupalı devletler karşısında Fransız vapur şirketlerinin elini güçlendirmektir. Vapur nakliyatında Fransız denizciliği her geçen gün daha fazla rekabet ve güçlüklerle karşılaşmaktaydı. Özellikle

²⁵ ACCIM, ODF. 04/157, Fonds de Cantelar, Histoire de Compagnie de Navigation Compagnie Cyprien Fabre, 1877-1880 arasındaki vapur seferleri.

²⁶ ACCIM, Roland Caty-Eliane Richard, *Armateurs Marseillais au XIXe. Siecle*, Tome I, CCIM. Marseille 1986, s. 282.

²⁷ ANF. LH/919/32, 29 Decembre 1889.

²⁸ ACCIM, QDF/04/157, Compagnie Française de Navigation a Vapeur Cyprien Fabre & Cie. 1881.

²⁹ Caty, *Les Patrons du Second Empire*, s. 144-145.

İngilizlerle rekabet edebilmenin en önemli yolu uzun hatlarda faaliyet gösteren kumpanyaların çoğalmasıydı. Bu ise yüksek sermaye, risk ve devlet desteklemesi gerektirmekteydi. Cyprien Fabre bu amaçla hükümet nezdinde girişimlerde bulunarak 29 Ocak 1881 yılında prim yasasının çıkmasında başat rol oynadı³⁰. Bu yasaya göre Fransız tersanelerinde üretilen ve modernize edilen bütün buharlı gemilere tonajlarına ve hızlarına göre belli oranlarda destekleme/prim verilecekti. Aynı zamanda vapurlar için her bin ton üzerinden 1000 mil başına 1,50 frank prim destek verilmesi kabul edilmişti³¹.

Cyprien Fabre, prim yasasını Fransız hükümetine kabul ettirdikten sonra hayalini kurduğu Doğu Akdeniz'den İtalya ve Marsilya üzerinden New-York'a kadar doğrudan uzanan büyük bir hat açmak için girişimde bulundu. Fabre, prim yasasını belki de sadece Akdeniz-New-York hattını açmak için çıkartmıştı. Ancak bu yasadaki birçok Fransız nakliyat kumpanyasının istifade ettiği muhakkaktı. Cyprien Fabre, kurduğu yeni kumpanya ve prim yasasının sunmuş olduğu avantaj ile 1881'e kadar yaptığı seferlerle kazandığı tecrübeyi düzenli hatlara dönüştürdü. Kumpanyanın bu hatlarda düzenli seferler yapabilmesi için vakit kaybedilmeden yüksek tonajlı ve hızlı vapurlar şirket filosuna dahil edilmeliydi. Fabre, bu amaçla 1881-1882 yılları boyunca *Le Druentia*, *L'Iberia*, *Le Scotia*, *Le Britannia*, *l'Alesia* ve *Le Burgundia* şantiyelerinde toplam 21.135 ton taşıma kapasitesinde 12 adet vapur inşa ettirdi³².

Cyprien Fabre, bilhassa Suriye ve Cezayir hattına öncelik verdi. Daha sonra da hayalini kurduğu New-York ve Güney Amerika hattını açtı. Fabre Kumpanyası'nın faaliyet ağı aşağıdaki hatlardan ibaretti.

Suriye Hattı: Kış mevsiminde 15 günde bir her Cumartesi, yazları ise her üç haftada bir defa İskenderiye'den Yafa-Hayfa-Akka-Beyrut-İskenderun ve Mersin'e kadar uzanacak dönüş ise İskenderiye-Barcelona ve Marsilya'ya olacak şekilde düzenlendi.

Cezayir Hattı: Haftada bir defa Marsilya-Oran-Sete-Marsilya; Ayrıca 15 günde bir defa Marsilya-Oran-Bordeux-Havre-Bordeux-Oran-Marsilya arasındaydı.

New-York Hattı: Üç haftada bir defa Marsilya-Napoli-New-York arasındaydı.

³⁰ ACCIM. ZD16909, L'Election de Cyprien Fabre a la Presidence.

³¹ "Loi sur la Marine Marchande, Paris 29 Janvier 1881" *Journal Officiel*, 30 Ocak 1881, s. 529-530

³² ACCIM, QDF/04/157, Compagnie Française de Navigation a Vapeur Cyprien Fabre & Cie.

Güney Amerika Hattı: Ayda bir defa Masilya-Cenova-Rosario-Buenos-Ayres ve Montevideo arasında olacak şekilde tanzim edildi³³.

Fabre Kumpanyası'nın Suriye hattı her ne kadar İskenderiye'den başlayıp Mersin'e kadar uzansa da bu hat üzerindeki duraklar değişiklik gösterebilmekteydi. Mesajeri Kumpanyası'nın İskenderiye acentesi İskenderiye'ye uğrayan Fransız kumpanyaları arasında Fabre Kumpanyası'na ait vapurların 1885 yılında uğradığını belirtmektedir³⁴. Özellikle İngilizlerin 1882 İskenderiye çıkarmasından sonra Fransız kumpanyaları tüm çabalarını Fransız sömürge alanı olarak belirlenen Suriye, Beyrut hatta Karaman vilayetleri olarak addedilen bölgelerin denize açılan mahreci konumunda olan İskenderun ve Mersin'e vererek İngilizleri, Doğu Akdeniz'in geri kalan limanlarından uzak tutmaya gayret göstermişlerdir. Bu noktada Fabre Kumpanyası da diğer Fransız vapur nakliyat şirketleri gibi tüm ağırlığını İskenderiye haricindeki Levant limanlarına vermiştir. 1885 yılından sonra Fabre vapurlarının İskenderiye limanına uğramadığı anlaşılmaktadır. Böyle olmakla birlikte Fabre Kumpanyası, Suriye hattının son durağını İzmir limanına kadar uzatmıştır³⁵. Hatta ihtiyaç duyulması halinde İstanbul ve Karadeniz limanlarına kadar seferler düzenlediği bilinmektedir³⁶. İngilizler, başta İskenderiye olmak üzere Doğu Akdeniz'de Fransızların amansız rakibiydiler. Doğu Akdeniz'de faaliyet gösteren belli başlı İngiliz şirketleri, Prince Line, Bell's Asia Minor, John Bruce, Salvesen Line, Northern Steam Ship, Compagnie Moss, Ellerman & Papayanni Line, Wilson Line, Falbot Steam Ship, T. Leyland, Cunard Line, Prince Willeam & Son, Westheald & Laurence adlı kumpanyalardan müteşekkildi³⁷. Bunların haricince *Khedivial Mail Steam Ship and Graving Dock Cy Limited* adı altında İngiliz bandırası ile faaliyet gösteren Hıdiviye Kumpanyası'nın da Suriye ve Anadolu limanlarına yönelik çok sık seferleri vardı. Hıdiviye vapurları, haftada bir defa İskenderiye-Pire-İzmir-Midilli-İstanbul arasında, haftada iki defa İskenderiye-Port-Said-Yafa-Hayfa-Beyrut-Trablus-Mersin arasında, 15 günde bir ise İskenderiye-Port-Said-Yafa-Hayfa-Beyrut-Trablus-İskenderiye-Mersin-Rodos-İzmir-Midilli-Çanakkale-

³³ ACCIM, ODF. 04/157, Fonds de Cantelar, Histoire de Compagnie de Navigation Compagnie Cyprien Fabre, 1900.

³⁴ AFL. 1997 002 4391, *Rapport Général de Service d'Alexandrie, 1886, Chapitre 4, Trafic.*

³⁵ AFL. 1997 002 4473, *Rapport General de Service Exercice de Smyrne, 1883, Chapitre 4, Trafic.*

³⁶ ACCIM, QDF. 04/158, Cie. Française de Navigation a Vapeur Fabre Line, 1926.

³⁷ IREMAM özel arşivi, F-20301, B. Malaval et G. Jondet, *Le Port d'Alexandrie, Imprimerie Nationale, Le Caire 1912*, s. 154, AFL. 1997 002 4473, *Rapport General de Service Exercice de Smyrne, 1904, Chapitre 2, Secretariat*; AFL. 1997 002 4395, *Rapport General de Service Exercice de Beyrouth, 1899, Chapitre 2, Secretariat.*

Gelibolu-İstanbul arasında düzenli seferlerde bulunuyordu³⁸. Hıdiviye'den başka Suriye ve Anadolu sahillerine uğrayan diğer İngiliz kumpanyaları ve hatları ise şunlardan ibaretti: Prince Line, ayda bir defa olmak üzere Londra'dan İskenderiye ve Suriye limanlarına, Ellerman & Papayanni Line, 15 günde bir defa olmak üzere Liverpool-Cezayir-Malta-İskenderiye-Suriye limanlarına, Bell Asia Minor Kumpanyası düzensiz ve sık olarak Londra-İskenderiye, Suriye ve İzmir'e kadar Anadolu sahillerine, Northern Steam Ship Kumpanyası, düzensiz olarak Odesa-İskenderiye ve Suriye sahillerine uğramaktaydılar. Dolayısıyla Fransızlar ve İngilizler Doğu Akdeniz'de sömürge alanları oluşturmak ve bunları muhafaza edebilmek için vapur nakliyat şirketleri üzerinden kıyasıya rekabet halinde idiler. Fransızların rekabet halinde olduğu diğer kumpanyalar ise Avusturya Lloyd³⁹ ve Nordeutscher Lloyd, Alman Levant Line ve Navigation Rus(ROPİT)⁴⁰ adlı kumpanyalar idi. Özellikle Alman kumpanyaları 1890'lı yıllardan sonra Doğu Akdeniz'e hızlı ve yoğun bir şekilde girerek önemli rakip haline gelmişlerdi⁴¹.

Cyrprien Fabre'nin Levant hattını açtığı 1880'li yıllarda Fransızları Doğu Akdeniz limanlarında temsil eden şirketler Mesajeri Maritim, Fraissinet, Paquet, Phocéenne (*La Compagnie Phocéenne de Marseille*), M. M. Duchon Doris de Marseille adlı bir kaç kumpanyadan ibaretti. Bunların haricinde emtia durumuna göre münferid olarak uğrayan vapurlar da mevcuttu. Örneğin Fransız Transatlantik Kumpanyası'na ait 2 adet vapur 1883 yılında Yafa limanına uğramış toplamda 2.058 ton emtia taşımıştı⁴². Maison Mesnier du Havre adlı şirkete ait yüksek tonajlı bir vapur 1886 yılında Mersin limanına uğrayarak tek seferde 1.977 ton emtia taşımıştır⁴³. Duchon Doris de Marseille adlı Fransız kumpanyasına ait vapurlar 1895 yılında 13 defa Mersin limanına

³⁸ IREMAM, Malaval, *Le Port d'Alexandrie*, s. 154.

³⁹ Avusturya Lloyd Kumpanyası için bkz. M. Emre Kılıçaslan, *Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri*, OMU, SBE. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun 2013, s. 34-38.

⁴⁰ Rus Kumpanyası için bakınız. Mesut Karakulak, "Buharlı Çağında İstanbul'da Bir Rus Vapur Kumpanyası" *Türk Tarihine Dair Yazılar II*, Ankara 2017, s. 658-660; Mesut Karakulak, *Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (ROPİT) ve Osmanlı Rus Ticari İlişkileri (1856-1914)*, AÜ. SBE. Yayınlanmamış Doktora Tezi Ankara 2017.

⁴¹ AFL. 1997 002 4443, *Rapport General de Service Exercice de Mersina, 1901, Chapitre 2, Secretariat*.

⁴² AFL. 1997 002 4421, *Rapport General de Service Exercice de Jafa, 1883, Chapitre 4, Trafic*.

⁴³ AFL. 1997 002 4443, *Rapport General de Service Exercice de Mersina, 1883, Chapitre 4, Trafic*.

uğramışlardı⁴⁴. Fransız kumpanyaları faaliyetlerini Beyrut'tan, Mersin'e kadar uzanan kıyı şeridinde bulunan limanlarda yoğunlaştırdılar. Bu şirketler her ne kadar hariçte İngiliz ve diğer milletlere ait kumpanyalara karşı rekabet etseler de dahilde kendi aralarında da rekabet halinde idiler. Phocéen Kumpanyası 1887 yılından sonra Doğu Akdeniz'deki faaliyetlerini sonlandırmıştır. Fraissinet Kumpanyası da 1884 yılından itibaren İskenderiye ve Suriye limanlarındaki faaliyetlerini sonlandırarak İstanbul ve Aşağı Tuna limanlarına ağırlık verdi⁴⁵. Bu şirketlerin bölgedeki faaliyetlerini sonlandırmalarıyla birlikte Doğu Akdeniz limanlarında Fransızları temsil eden en güçlü şirketler Mesajeri Maritim ve Cyprien Fabre kumpanyaları oldu. Yoğun bir rekabete rağmen Mesajeri Maritim ve Cyprien Fabre kumpanyaları sayesinde Suriye ve Lübnan limanlarındaki ticarete Fransız bandıralı vapurlar ilk sıraya yükseldi⁴⁶.

Emtia Taşımacılığı

Cyprien Fabre Kumpanyası, Yafa, Beyrut, Lazkiye, Trablus, İskenderun, Mersin ve İzmir limanlarına uğramaya başladığı andan itibaren çok sayıda yolcu ve emtia taşıyarak özellikle Marsilya-Suriye limanları arasında Mesajeri Maritim Kumpanyası ve diğer vapur nakliyat şirketleri karşısına ciddi bir rakip olarak çıktı⁴⁷. Mesajeri Beyrut acentesi 1883 yılı raporunda *Fabre Kumpanyası Beyrut limanına uğradığı andan itibaren oldukça verimli seferler yaptı...*⁴⁸ demektedir, 1886 yılı raporunda ise Fabre vapurlarının Suriye limanlarına uğramasından sonra çok sayıda yolcu ve emtiayı düşük fiyatlarla taşıdığını, Mesajeri'nin gelirlerini önemli oranda etkilediğini bildirmektedir⁴⁹.

Fabre Kumpanyası'nın Suriye ve Anadolu limanlarına taşıdığı belli başlı ithal ürünler, demir ve demir çeşitleri, hırdavat, yağ, cam, bardak ve çimentodan, bu limanlardan ihraç ettiği ürünler başta ipek ve türevleri olmak üzere, kayısı çekirdeği, kuru üzüm, hububat, pamuk, susam ve yün gibi

⁴⁴ AFL. 1997 002 4443, *Rapport General de Service Exercice de Mersina, 1895, Chapitre 4, Trafic.*

⁴⁵ ACCIM. MR. 44624, Compagnie Fraissinet et Cie, Fraissinet Kumpanyası'nın muhtelif yıllara ait ithalat, ihracat raporları 1883-1904.

⁴⁶ M. Boissiere, *La Syrie, Importance Actuelle des Intérêts Français en Syrie*, Paris 1919, s. 14.

⁴⁷ AFL. 1997 002 4389, *Rapport General de Service Exercice de Alexandrette, 1886, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4395, *Rapport General de Service Exercice de Beyrouth, 1883, 1886, Chapitre 4, Trafic.*

⁴⁸ AFL. 1997 002 4395, *Rapport General de Service Exercice de Beyrouth, 1883, Chapitre 4, Trafic.*

⁴⁹ AFL. 1997 002 4395, *Rapport General de Service Exercice de Beyrouth, 1886, Chapitre 4, Trafic.*

ürünlerden oluşmaktaydı⁵⁰. Fransız Beyrut konsolosu De Petiteville'nin 1887 yılına dair verdiği bilgiler Fabre Kumpanyası'nın rekabet halinde olduğu diğer nakliyat kumpanyalar arasında önemli bir konuma ulaştığını göstermektedir. 1888 yılında Beyrut limanına uğrayan vapur nakliyat kumpanyalarının taşıdıkları emtia aşağıda verilmiştir.

**Vapur kumpanyalarının Beyrut'tan taşıdıkları ithal ve ihraç ürünler
(1888)**

Vapur kumpanyaları	İthal emtia	İhraç emtia	Toplam
Bell's Asia Minor	10.008.000	1.435.000	11.443.000
Hıdiviye Kump.	3.178.500	4.419.500	7.598.000
Lloyd Kump.	4.891.300	2.070.800	6.962.000
Mesajeri Maritimes	4.727.400	1.201.000	5.928.400
Papayani Kump.	4.930.000	99.500	5.029.500
Rus ROPİT	2.931.200	1.483.600	4.414.800
Fabre Kump.	2.838.000	472.000	3.310.000
İdare-i Mahsusa	1.035.800	1.212.700	2.248.500
Diğer	5.275.000	35.100	5.310.000
Toplam	39.815.200	12.429.200	52.244.400

Kaynak: 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, M. De Petitville, Le Consul général de France a Beyrouth. Le 30 Mai 1889, s. 284.

İngilizleri temsil eden Bell's Asia Minor, Papayanni ve Hıdiviye kumpanyaları ilk sırayı alırken Fransızları temsil eden Mesajeri Maritim ve Cyprien Fabre kumpanyalarının taşıdıkları toplam emtiayı göz önünde bulundurursak ikinci sırada olduğunu tespit edebiliriz. Bunların hemen ardından ise Avusturya Lloyd, Rus ve diğer milletlere ait kumpanyalar gelmektedir. İngiliz kumpanyalarının taşıdıkları ithal emtia özellikle manifatura, tekstil olmak üzere demir ve kimyasal ürünlerden, ihraç emtia tahıl, kuru meyveler, canlı hayvanlar, yün ve sairden oluşmaktaydı⁵¹.

Fabre Kumpanyası, ipek hasadının yoğun olduğu dönemlerde Suriye limanlarına özellikle Beyrut limanına yaptığı sefer sayılarını artırmakta ve daha

⁵⁰ 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 XVIII., Paris 1889, M. De Petitville, Le Consul général de France a Beyrouth. Le 30 Mai 1889, s. 284.

⁵¹ MAE. M. De Petitville, Le Consul général de France a Beyrouth. Le 30 Mai 1889, s. 284.

düzenli bir şekilde organize etmekteydi⁵². 19 yüzyılın son çeyreğinde Suriye, Lübnan ve havalisindeki ipek üretiminin büyük çoğunluğu Fransızların kontrol ve inhisarında gerçekleşmekteydi. Özellikle Lübnan ve Şam'da bulunan ipek kumaşı üretim fabrikalarının önemli bir kısmı Soeurs de Saint Vincent, Soeurs de Charité tarikatlarına bağlı Katolik misyonerler tarafından kurulmuş ve işletilmekteydi. Misyonerlerin idaresindeki bu fabrikalarda toplamda 5.745 işçi durmaksızın çalışmakta ve Fransa'ya ipek kumaşı göndermekteydi⁵³. Bu Misyonerlerin güvenli ve ücretsiz bir şekilde bölgeye taşınması ise başta Mesajeri olmak üzere diğer Fransız vapur nakliyat kumpanyalarının finansörlüğünde olmaktadır⁵⁴. 1870'te Beka ve Chouf'da üretilen ipek kozasının okkası (1 Okka ya da Ukiyye 1.283 grama tekabül etmektedir) 80 kuruş yani 14 Frank iken, 1876 yılından 1911 yılına kadar bu fiyat 15-16 kuruş yani 2,50 ila 2. 60 frank arasında sabitlendi⁵⁵. Batı ülkelerinin tekeli altında stabil olan ipek fiyatlarının kaderi Mısır pamuğuyla benzer yönde oldu. Fransa ve diğer Avrupa ülkelerinden gelen baskı ve talep doğrultusunda Lübnan ve Suriye'deki ipek üreticiliği katlanarak arttı.

Lübnan ve Suriye havalisinde üretilen ipek ve türevleri (1861-1900)

1861	960.000 kg.	1871	2.100.000 kg.	1881	2.800.000 kg.	1891	3.492.000 kg.
1862	1.900.000 kg.	1872	2.000.000 kg.	1882	3.050.000 kg.	1892	4.102.000 kg.
1863	1.500.000 kg.	1873	2.300.000 kg.	1883	3.300.000 kg.	1893	5.900.000 kg.
1864	1.200.000 kg.	1874	1.800.000 kg.	1884	3.070.000 kg.	1894	5.290.000 kg.
1865	2.000.000 kg.	1875	1.795.000 kg.	1885	3.075.000 kg.	1895	4.311.000 kg.
1866	3.400.000 kg.	1876	1.667.000 kg.	1886	3.200.000 kg.	1896	4.710.000 kg.
1867	2.450.000 kg.	1877	1.500.000 kg.	1887	3.642.000 kg.	1897	5.490.000 kg.
1868	1.700.000 kg.	1878	2.250.000 kg.	1888	3.600.000 kg.	1898	5.210.000 kg.
1869	1.350.000 kg.	1879	2.000.000 kg.	1889	3.725.000 kg.	1899	5.050.000 kg.
1870	1.152.000 kg.	1880	2.468.000 kg.	1890	4.636.000 kg.	1900	5.000.000 kg.

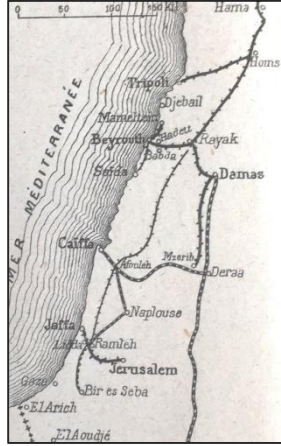
⁵² AFL. 1997 002 4395, *Rapport General de Service Exercice de Beyrouth, 1887, Chapitre 4, Trafic.*

⁵³ Şam'da 2.500, Hama'da 60, Homs'ta 2000, Halep'te 1000, Beyrut'ta 70, Trablus'ta 40, Sayda'da 20, Dayrelkamer'de ise 25 olmak üzere toplamda 5.745 işçi çalışmaktaydı. IREMAM, 8-39310, Gaston Ducouso, *L'Industrie de la soie en Syrie et au Liban, Atteché au Consulat Général de France a Beyrouth, Beyrouth et Paris 1913, s. 206.*

⁵⁴ AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851, Süleyman Uygun, "Bir Fransız Buharlı Nakliyat Kumpanyası Etrafında Osmanlı-Fransız-Ermeni İlişkileri", Gazi Akademik Bakış, C. VIII, S. 16, Yaz 2015, s. 123.*

⁵⁵ IREMAM, 8-39310, Beyrut konsolosluk Ataşesi Ducouso, *L'Industrie de la soie en Syrie et au Liban, s. 108-109; Kürşat Çelik, "Osmanlı İdaresi'ndeki Lübnan'da İpek Üretim ve Ticareti Üzerine Bir Değerlendirme", Fırat Üniv. Sosyal Bilimler Dergisi, C. XXVI, S. 1, Elazığ 2016, s. 285.*

Kaynak: IREMAM, 8-39310, Gaston Ducouso, *L'Industrie de la soie en Syrie et au Liban*, Atteché au Consulat Général de France a Beyrouth, Beyrouth et Paris 1913, s. 100-101.



ANOM. BIB. ECOL. //10064/2.

1910'a gelindiğinde ise bu rakam 6.100.000 franga yükseldi. Suriye ve Lübnan'ın ard ülkesinden deve ve katırlarla Yafa, Hayfa, Beyrut, Trablus ve İskenderun limanlarına taşınan ipek, buradan Mesajeri ve Cyprien Fabre kumpanyalarına ait yüksek tonajlı vapurlarla düzenli olarak 100 kilogramı 14 ila 16 frank arasında Marsilya'ya taşınmaktaydı⁵⁶. Bu fiyat rekabete göre kimi zaman yükselmekte kimi zaman ise düşebilmekteydi. Örneğin bir balya (100 kg.) ipek 1910-1911 yılında Mesajeri, Fabre ve diğer Fransız vapur nakliyat kumpanyaları tarafından Beyrut'tan Marsiya'ya 25 Franga taşınmakta, Buradan ise demiryolu aracılığıyla Lyon'a 13-15 franga nakledilmekteydi⁵⁷. Marsilya'dan ise henüz 1857'de inşa edilen Paris, Lyon ve Marsilya demiryolu aracılığıyla işlenmek üzere Fransız fabrikalarına kolaylıkla nakledilmekteydi⁵⁸. Yanda görüldüğü üzere Suriye ve Lübnan limanlarının hinterlandı ile bağlantıları yüzyılın sonuna doğru büyük çoğunluğu Fransız yatırımcılardan oluşan kumpanyalar tarafından inşa edilen demiryollarıyla sağlandı. Öncelikle

⁵⁶ IREMAM, 8-39310, Beyrut konsolosluk Ateşesi Ducouso, *L'Industrie de la soie en Syrie et au Liban*, s. 108-109, s. 112.

⁵⁷ IREMAM, 8-39310, Beyrut konsolosluk Ateşesi Ducouso, *L'Industrie de la soie en Syrie et au Liban*, s. 108-109, s. 143.

⁵⁸ IREMAM, Dominique Chevallier, *La Société du Mont-Liban à l'époque de la révolution industrielle en Europe*, Paris, Librairie orientaliste, 1971, s. 199.

1895 Beyrut-Şam demiryolu tamamlandı ve bu hat kısa süre sonra Hama'ya kadar uzatıldı. Bunun yanında Yafa-Kudüs ve İskenderun-Halep demiryolları tamamlandı. 1904'te ise Hama-Humus-Rayak demiryolları tamamlandı⁵⁹. Bu limanlara Transatlantik, Fraissinet, Maison Mesnier du Havre, Phocéenne, La Societé Generale gibi çok sayıda Fransız vapur kumpanyaları da hasat mevsiminin yoğun olduğu dönemlerde düzensiz olarak uğramaktaydı⁶⁰. Hülasa ipek yetiştiriciliğinden üretimine ve kumaş haline getirilmesine, deniz ve karayoluyla Fransız metropollerine taşınmasına kadar her türlü aktivite Fransız şirketlerin inhisarında ve denetiminde gerçekleşmekte, Lübnan ve Suriye küçük çaplı bir Fransız kolonisi haline dönüşmekteydi.

Cyprien Fabre Kumpanyası'na ait vapurlar Beyrut limanından başka Lazkiye, Trablus, Hayfa ve Yafa gibi diğer Suriye limanlarından ipeğin yanı sıra buğday, arpa, kuru üzüm, badem, yün ve sabun gibi ürünler ihraç ürünleri; pirinç, tuz, petrol, şarap, şehriye, tekstil, manifatura, hırdavat gibi işlenmiş ithal ürünleri nakletmekteydi. Örneğin 1887 yılında 20 adet Fabre vapuru Yafa limanına uğramış toplamda 15.848 ton emtia taşımışlardı⁶¹. 1890 yılında 5 adet Fabre vapuru Lazkiye limanına uğramış 8.444 ton emtia taşımıştır⁶². Cyprien Fabre Kumpanyası, Mersin limanına ise daha çok yün sezonun yoğun olduğu dönemlerde sefer sayılarını sıklaştırmaktaydı. Fabre Kumpanyası'nın Mersin acenteliğini bu limanda ticaretle iştigal eden bir tüccar

⁵⁹ Suriye, Lübnan ve hinterlandında Fransız şirketlerin inşa ettiği demiryolları sağdaki haritada gösterilmektedir. Fransızların Suriye'de inşa ettiği demiryolları için bakınız. ANOM. BIB, ECOL, 12608, Maurice Honoré, La Syrie et Ingenieur Aperçu Technique et Economique les Droits de la France et de la Syrie, Paris 1918, s. 25-26; AFL. 1997 002 4395, *Rapport General de Service Exercice de Beyrouth, 1895,1904, Chapitre 2, Secretariat*; M. Boissiere, *La Syrie, Importance Actuelle des Interets Français en Syrie, Leur Deveoppement dans l'Avenir*, Paris 1919, s. 7-8.

⁶⁰AFL. 1997 002 4443, *Rapport General de Service Exercice de Mersina, 1883, Chapitre 4, Trafic*. IREMAM, Caty vd., *Les Patrons du Second Empire Marseille*, Leman 1999, s. 66-67, Olivier Reveux, *Marseille ville des métaux et de la vapeur au XIXe siecle*, CNRS Edition, Paris 1998, s. 203; Paul Bois, *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille, XIX-XX e. Siecles, Armements Marseillais Compagnies de Navigation et Navires a Vapeur (1831-1988)*, Tome II, Chambre de Commerce et d'Indutrie de Marseille, Marseille 1988, s. 110; *Annales du Commerce Exterieur Turquie*, Faits Commerciaux, N.22, 1862-1863, Librairie Administrative de l'Aul Dupont, Paris 1869, s. 12-13.

⁶¹ AFL. 1997 002 4421, *Rapport General de Service Exercice de Jaffa, 1887, Chapitre 4, Trafic*.

⁶² Acente raporlarında verilen istatistikler düzensiz ve dağınık bir şekilde olduğundan kumpanya hakkında ancak bu yönlü düzensiz bilgiler verebilmekteyiz. AFL. 1997 002 4428, *Rapport General de Service Exercice de Lattaquié, 1890, Chapitre 4, Trafic*.

yürütmekteydi⁶³. Kumpanya vapurları İzmir limanına ise ihtiyaca göre kimi zaman düzenli kimi zaman düzensiz bir şekilde uğramaktaydı. Bu limandan hasat mevsiminin yoğun olduğu dönemlerde kuru üzüm, tahıl, incir, meyhan kökü gibi ihraç ürünleri yüklemekteydi⁶⁴.

Yolcu ve Göçmen taşımacılığı

Cyprien Fabre Kumpanyası kurulduğu 1868 yılından itibaren gelirin yüksek olduğu her türden taşımacılık faaliyetlerinde bulundu. Kumpanya, sübvansiyon almadığından devlete karşı her hangi bir yükümlüğü ya da sorumluluğu yoktu, faaliyetlerini tamamen liberal bir şekilde yürütmekteydi. Şirket vapurları yolcu ve emtia durumuna göre kimi zaman limanlarda iki güne kadar kalış süresini uzatabilmekteydi. Mesajeri Lazkiye acentesi 1883 yılı raporunda Suriye limanlarında beklenilmesi durumunda her zaman yeteri kadar navlun bulunacağını belirtmekte ve Fabre vapurunun Suriye limanlarında bir ila iki gün arasında beklemesinden ve taşıma fiyatlarını da oldukça düşük tutmasından yakınmaktaydı⁶⁵. Fabre Kumpanyası sıradan vapur nakliyat kumpanyalarından farklı olarak canlı hayvan taşımak, balıkçıları Saint Malo ve Terre-Neuviens'e taşımak, Hindicini'ne asker çıkarmak, Mekke'ye Müslüman hacıları nakletmek gibi çok çeşitli taşımacılık faaliyetleri yapmaktaydı⁶⁶. Örneğin şirketin *Maurice et Reunion* adlı vapuru 1891 yılında Plata'dan dönüşte tek seferde 450 koyun, 90 adet büyükbaş hayvanı Marsilya'ya taşıdı⁶⁷. Kumpanya özellikle hac sezonunda Afrikalı Müslümanları Mekke'ye taşıyabilmek için daha çok Cezayir ve Fas limanları ile Cidde arasında çok sayıda geçici hatlar açmaktaydı. Hatta bu iş için birçok vapur dahi kiralamaktaydı. Şirket yüksek tonajlı vapurlarıyla 1837-1938 yılları arasında Cidde üzerinden Mekke'ye 58 sefer yaparak Müslüman hacıları taşıdı⁶⁸.

⁶³ AFL. 1997 002 4443, *Rapport General de Service Exercice de Mersina, 1889, Chapitre 4, Trafic.*

⁶⁴ AFL. 1997 002 4473, *Rapport General de Service Exercice de Smyrne, 1882, Chapitre 4, Trafic.* AFL. 1997 002 4473, *Rapport General de Service Exercice de Smyrne, 1894,, Chapitre 2, Secretariat.*

⁶⁵ AFL. 1997 002 4428, *Rapport General de Service Exercice de Lattaquié, 1883, Chapitre 4, Trafic.*

⁶⁶ Caty-vd., *Les Patrons du Second Empire*, s. 143.

⁶⁷ ACCIM, 07/737, *Maurice et Reunion*, Cyprien Fabre; ACCIM, ODF. 04/157, *Compagnie Française de Navigation a Vapeur Cyprien Fabre & Cie 1891.*

⁶⁸ ACCIM, ODF. 04/157, *Compagnie Française de Navigation a Vapeur Cyprien Fabre & Cie 1887.*

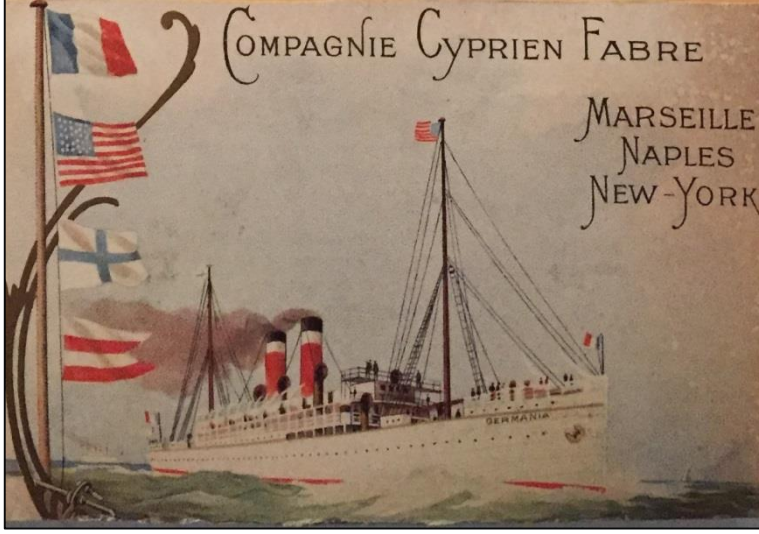


Olbia vapununun Cezayir Limanında bekleyen hacıları alması

Kaynak: ACCIM. 347, Collection H. D.Cantelar

Cyprien Fabre Kumpanyası'nın faaliyetleri arasında en önemli yeri hiç şüphesiz göçmen ve mülteci taşımacılığı almaktaydı. Osmanlı İmparatorluğu'nun hariçte ve dahilde yaşadığı savaşlar, isyanlar ve çatışmalar Doğu Akdeniz ve Karadeniz'i göçmen ve mülteci denizi haline getirmişti. Bir yandan imparatorluğun çekildiği topraklarda kalan Müslüman bakiyesi, diğer yandan Avrupalı devletlerin tahrik ve teşvikiyle dahilde yaşanan azınlık isyanları neticesinde toplumsal mobilizasyon hat safhaya ulaşmıştı. Osmanlı Gayrimüslimleri ekonomik yönden çok cazip hale gelen Avrupa ve Amerika'ya; Balkanlar ve Kafkasya'da kalan Müslümanlar ise Osmanlı topraklarına göç etmek durumunda kaldılar. Dağılmakta olan Osmanlı coğrafyası daha önceki asırlarda Dünya ölçeğinde hiç olmadığı kadar büyük göç hareketlerine sahne oldu. Göçleri bu derece cazip kılan ve teşvik eden en önemli vasıta ise vapur nakliyat kumpanyaları idi. Sadece göçmen taşımak için çok sayıda vapur nakliyat kumpanyası kuruldu. *Societe Gozias*, *Russia Danoise*, *Deutsche Mittelmeer Levant Line* adlı kumpanyalar köhnemiş ve göçmen taşımacılığına göre tasarlanmış yüksek tonajlı vapurlarıyla sadece göçmen taşımaktaydılar. Sonucusu *Deutsche Levante Linie* ve *Norddeutscher Lloyd* adındaki alman kumpanyalarının sadece göçmen taşımak amacıyla ortaklaşa kurdukları bir nakliyat şirketi idi. Marsilya'dan Cenova-İstanbul-Nikolayev-Odesa ve Batum

arasında 15 günde bir seferler düzenlemektedir⁶⁹. Diğer ikisi ise sadece Doğu Akdeniz’de seferler yapmaktaydılar. Göçmen taşımacılığına göre tasarlanmış bu vapurlarda tek seferde tıka basa istiflenerek 3000’den fazla göçmen taşınabilmekteydi.



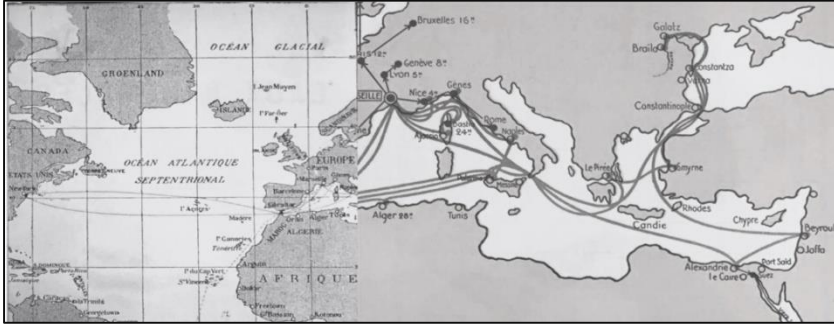
Kaynak: ACCIM. QDF. 04/347, Germania

Fabre Kumpanyası'nın kurucusu olan Cyprien Fabre mülteci ve göçmen taşımacılığında muazzam gelir olduğunu bildiğinden henüz 1870'li yıllarda tüm Levant limanlarına kapsayan, İtalya ve Marsilya üzerinden New-York ve Güney Amerika'ya doğrudan bir hat açmak için keşif ve deneme seferlerinde bulundu. 1881 yılında adeta yeniden oluşturduğu Cyprien Fabre Kumpanyası'nı kurar kurmaz New-York hattını açtı. Bu hat dünya denizcilik literatürüne *Fabre Line* olarak geçti ve bu şekilde şöhret buldu. Hatta Cyprien Fabre Kumpanyası çoğu zaman *Fabre Line* olarak da anıldı⁷⁰. Bu hatta aynı zamanda *Göçmen Hattı (Immigration line)* da denildi. Şirketin yüksek tonajlı vapurları her on beş günde bir İskenderiye-Yafa-Hayfa-Akka-Beyrut-İskenderun-Mersin ve İzmir'e kadar Doğu Akdeniz limanlarının tamamını kapsayan geniş bir coğrafyada göçmenleri toplamakta, İtalya ve Marsilya

⁶⁹ ACCIM, QDF. 04/95, Fonds de Cantelar Ligne de Navigation Mediterranée Occidentale vers Levant et Mer Noir, No 382; AFL. 1997 002 4395, *Rapport General de Service de Beyrouth*, Exercice, 1909, Chapitre 2, Secretariat.

⁷⁰ ACCIM. QDF. 04/157, Fonds de Cantelar, Histoire de Navigation Compagnie Cyprien Fabre, 1903.

üzerinden New-York'a taşımaktaydı⁷¹. Bu hattın oluşturulmasının temel amacı Ermeni, Maruni gibi Doğu Akdeniz ve hinterlandındaki gayrimüslim mülteci ve göçmenleri, aynı zamanda İtalyan göçmenleri doğrudan Amerika'ya taşımak, dönüşte ise zengin ve verimli Amerikan tahıllarını Marsilya'ya nakletmekti. Fabre Kumpanyası'na ait Doğu Akdeniz ve New-York hattının bileştirilmiş şekli aşağıdaki haritada gösterilmektedir.



Kaynak: Bu harita Fond de Cantelar'da Fabre Kumpanyası'na ait iki hattın birleştirilmesinden oluşturulmuştur. Fabre hatlarının olduğu bu harita için ayrıca bakınız. ACCIM. QDF. 04/157, Fond de Cantelar, Histoire de Navigation Compagnie Cyprien Fabre.

Fabre Kumpanyası, Fransa denizcilik tarihinde ilk defa göçmen taşımak amacıyla Doğu Akdeniz limanları, İtalya ve Portekiz üzerinden New-York'a doğrudan bir hat oluşturmuştu⁷². Şirketin bu hattaki sefer sayısı ihtiyaca göre 10 günde bir defaya kadar yükselmekteydi⁷³. Aynı zamanda Güney Amerika'ya da bir hat açıldı. Güney Amerika hattı verilen bu hat Marsilya ile La Plata, Puerto-Rosario arasındaydı. New-York hattına ise Nouvelle Orleans eklendi⁷⁴.

Cyprien Fabre Akdeniz-Amerika hattında daha fazla göçmen taşıyabilmek için dönemine göre oldukça yüksek tonajlı yeni vapurlar inşa ettirdi. Göçmen hattına servise konulan yüksek tonajlı vapurlardan bir kaçının özelliği şöyleydi. *Roma ve Germania*, 1900 yılında ilki La Seyne'de ikincisi Port de Bonc

⁷¹ ACCIM. QDF. 04/157, Fonds de Cantelar, Histoire de Navigation Compagnie Cyprien Fabre 1881-1919.

⁷² ACCIM. QDF. 04/157, Fonds de Cantelar, Histoire de Navigation Compagnie Cyprien Fabre 1903-1904.

⁷³ ACCIM. QDF. 04/158, Fonds de Cantelar, Histoire de Navigation Compagnie Cyprien Fabre 1919-1958.

⁷⁴ ACCIM. QDF. 04/157, Fonds de Cantelar, Histoire de Navigation Compagnie Cyprien Fabre 1913; ACCIM. QDF. 04/158, Fonds de Cantelar, Histoire de Navigation Compagnie Cyprien Fabre, Paul Cyprien Fabre.

tersanelerinde üretilmişlerdi. İki de 130 metre uzunluğunda, 4.000 tonajlı ve 15 knots hızındaydı. Bunlar New-York hattına göçmen taşımak üzere seferlerine başladı. Bu vapurlar aynı zamanda Fransız sömürgelerine asker de taşıymaktaydı. Her biri tek başına 40'ı sınıf yolcusu olmak üzere toplamda 1.440 yolcu taşıyabilmekteydiler. Dikkatleri cezbeden bir diğer vapur ise Port de Bouc tersanesinde 1902 yılında inşa edilen *Provincia* idi. 9.000 brüt ton, 131 metre uzunluk, 14 metre genişlik ve 15 knots hızıyla tek seferde New-York hattına 2.000 göçmeni rahatlıkla taşıyabilmekteydi⁷⁵.

Şirket filosu içerisinde en yüksek tonaja ve yolcu taşıma kapasitesine sahip olan vapur ise 1914 yılında Forges et Chantiers de la Mediterranée de la Seyne'de inşa edilen *Providence* vapuru idi. 11.900 brüt tona sahipti. Uzunluğu 160 metre genişliği ise 18 metre idi, iki pervanesi olup 17 knots hızındaydı. Şirketin diğer bir yüksek tonajlı vapuru olan *Patria* ile benzer özelliklerde olup biraz geliştirilmiş haliydi. 200 adet birinci sınıf, 300 adet ikinci sınıf, 1.800 adet de üçüncü sınıf, 200 kişi de personel olmak üzere toplamda 2.500 adet yolcu taşıma kapasitesindeydi⁷⁶.

Fabre Kumpanyası'nın Akdeniz ve New-York arasında işlemek üzere böylesine yüksek tonajlı vapurları filosuna dahil etmesi göçmen taşımacılığına ne derece ehemmiyet verdiğini göstermekteydi. Özellikle Lübnan'dan Suriye ve Mersin'e kadar uzanan sahillerde göçmen trafiği Cyprien Fabre ve Mesajeri Maritim kumpanyalarının inhisarı altında yapılmaktaydı. 28 Eylül 1892 tarihli Osmanlı kaydında özellikle Fabre Kumpanyası'nın göçmen taşımacılığını *ticaret edindiği* ifade edilmekteydi⁷⁷. Göçmenlerden elde edilen yüksek rant, ekonomik ve idari organizasyonları da beraberinde getiriyordu. Bu organizasyonların çok da meşruiyet sınırları içerisinde hareket etmesi beklenilemezdi. Yemen'den Mısır, Suriye ve İzmir'e kadar uzan Levant kıyı şeridi ve hinterlandı boyunca sadece göçmen ticaretiyle ilgilenen çok sayıda simsar, komisyoncu ve insan taciri türemişti. Özellikle Fransız nakliyat kumpanyaları daha fazla göçmen taşıyabilmek için bunlarla iş birliği içinde hareket etmekte ve bunlara yüksek meblağlarda komisyon ödemekteydiler⁷⁸. Bu simsarların çoğunluğu Ermeni ve Marunilerden oluşmaktaydı ve bunlara

⁷⁵ ACCIM. QDF. 04/157, Fonds de Cantelar, Histoire de Navigation Compagnie Cyprien Fabre, 1900-1914; ACCIM, QDF.07/737, La Compagnie de Cyprien Fabre.

⁷⁶ ACCIM. QDF. 04/158, Collection H. D.Cantelar, Compagnie Française de Navigation a vapeur Cyprien Fabre, Marseille, Providence.

⁷⁷ BOA. HR. İD. 14/53, 29 Eylül 1892.

⁷⁸ AFL. 1997 002 4395, *Rapport General de Service Exercice de Beyrouth, 1910, Chapitre 6, Comptabilite.*

yolcu başına %5'e kadar komisyon verilmekteydi⁷⁹. Bu nakliyat kumpanyaları aynı zamanda göçü teşvik eden broşürleri Lübnan dağlarına kadar dağıtmaktaydılar. Zor durumdaki göçmenleri umut vaatleriyle ağlarına düşüren, Suriye limanlarından Amerikan limanlarına kadar uzanan geniş bir hat üzerinde ortak faaliyet gösteren göç şebekeleri bile bulunmaktaydı. Barcelona Şehbenderi Yusuf Bey yaptırdığı uzun tahkikatlar neticesinde böyle bir şebekeyi ortaya çıkarmıştı⁸⁰. Aslında göçmenler daha iyi şartlarda yaşayacaklarına inandıkları için bu yola başvurmakta, Batılı devletler özellikle Amerika olmak üzere boş topraklara ucuz iş gücü ve insan kaynağı sağladığından bu duruma göz yummaktaydı. Fabre Kumpanyası gibi şirketler ise bu durumu fırsata dönüştürmekteydi.

Nüfusu her zaman zenginlik kaynağı olarak gören Osmanlı idarecileri *devletin şanına nakıs getiren bu hallin...* önünün alınabilmesi için bir çok tedbir aldı⁸¹. Göç etmek isteyenlerin kontrol altına alınabilmesi için 1894 yılı itibariyle tezkire ve pasaport almakla birlikte bunlara kefalet senedi şartı getirildi⁸². Bir yandan Cebel-i Lübnan, Beyrut, Suriye, Trablusşam, Bingazi, İskenderun ve Mersin mutasarrıflıklarına, diğer yandan ise Marsilya, Napoli, Barcelona gibi göçmenlerin yoğun olduğu liman kentlerine gerekli emirnameler gönderildi⁸³. Suriye ve Lübnan sahillerinde güvenliğin artırılmasına yönelik düzenlemeler yapıldı. Bu çerçevede İstanbul'dan iki adet karakol vapuru ve bir adet istimbob gönderildi. Bunlar sürekli seyir halinde bulunacaklardı⁸⁴. Osmanlı idarecileri her ne kadar muhtelif tedbirler olsa da özellikle Cyprien Fabre ve Mesajeri Maritim kumpanyaları kaçak yollarla göçmen almaya devam ettiler. Örneğin Mesajeri'nin Beyrut acentesi F. Simon Osmanlı idarecilerinin getirdiği sıkı denetimler karşısında *Zaptiye kuvvetleri göçmenlerin gemiye binmeleri esnasında bazen zorluk çıkarsalar da ben hemen Fransız konsolosu ile iletişime geçerek durumu düzeltiyordum*

⁷⁹ AFL. 1997 002 4473, *Rapport General de Service Exercice de Smyrne, 1910, 1912, Chapitre 4, Trafic.*

⁸⁰ Süleyman Uygun, "Deniz aşırı Dilencilige Bir Örnek: Maruni Dilenciler, OTAM, S. 30, 2011, s. 205-206; BOA. DH. MKT. 1601/57, 5 Mart 1889.

⁸¹ BOA. HR. TO. 68/42.

⁸² BOA. DH. MKT. 1379/94, 21 Kasım 1886, A. MTZ. CL. 1/37, 6 Mart 1910; Genc-Bozkurt, "Osmanlı'dan Brezilya ve Arjantin'e Emek Göçü", s. 79; Mürur tezkiresi hakkında ayrıca bkz. Nalan Turna, *19. Yüzyıldan 20. Yüzyıla Osmanlı Topraklarında Seyahat Göç ve Asayiş Belgeleri Mürur Tezkereleri*, Kaknüs Yayınları, İstanbul 2013; İbrahim Sebestoğlu, *Osmanlı Kimdir? Osmanlı Devleti'nde Tabiiyet Sorunu*, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2014, s. 235.

⁸³ BOA. DH. MKT. 1379/94, 21 Kasım 1886; DH. MKT. 1360/120, 18 Ağustos 1886.

⁸⁴ BOA. DH. MKT. 1875/61, 7 Ekim 1891.

diyordu⁸⁵. Cyprien Fabre ve Mesajeri kumpanyalarına ait vapurlar, iskeleleri olmayan sahillerde beklemekte önceden anlaşmalı oldukları simsarların getirecekleri yolcuları açıkta beklemekteydiler. Kaçak göçmenlerin sayıları önceden kumpanya acentelerine ve gemi kaptanlarına bildirilmekteydi⁸⁶. Issız ve تنها bir yerde sahile inen göçmenler, göç simsarlarının organize ettikleri kayık ve sandallara binerek açıkta bekleyen vapurlara götürülmekteydiler⁸⁷. Bu vapurlar çoğu zaman ise kontrollerin azaldığı ve zorlaştığı gece vakitlerinde kaçak yolcu almaktaydılar⁸⁸. Cyprien Fabre kumpanyası göçmen trafiğinin yoğun olduğu dönemlerde emtia taşımacılığı geri planda kalmaktaydı. Mesajeri'nin Mersin acentesi 1889 yılı raporunda: *Cyprien Fabre vapurları Mersin limanına bu yıl düzenli olarak uğramadı. Benzer şekilde bu şirketin vapurları Suriye limanlarına emtia alabilmek için uğradığı pek fazla görülmemiştir. Bu şirket Mersin limanına genellikle bazı dönemlerde yün yüklemek için uğramaktadır*⁸⁹. Fabre Kumpanyası'nın emtia almak için Suriye ve Anadolu limanlarına seyrek uğramasının sebebi şüphesiz kârlı bir navlun olan göçmen ve mülteci pastasından daha fazla gelir elde etmek istemesiydi.

28 Eylül 1892 tarihli Osmanlı kaydında *Fransız Fabre Kumpanyası'na mensup Lutetia namındaki vapurun bazı mahaller arasında 15 gün boyunca iskele ve şehir bulunmayan yerlerde sahillere yanaşıp kayıklarla katil, hırsız, asker firarisi gibi Amerika'ya firar etmek isteyen 40, 50 kadar kişiyi İskenderun'a ve oradan Marsilya üzerinden Amerika'ya götürmek üzere aldığı ve bunu bir hayli vakitten beri ticaret edindiği...* belirtilmekte ve tedbir alınması emredilmekteydi⁹⁰. Bu haber Lazkiye Fransız konsolosuna tebliğ edildiğinde, konsolos cevap yazma tenezzülünde dahi bulunmamıştı⁹¹.

9 Ocak 1898 tarihli bir diğer belgede de *Fransız Fabre Kumpanyası'nın Lutetia vapurunun Mersin'e vürudundan 24 saat sonra Yafa, Hayfa, Beyrut ve Trablusşam'a uğrayarak buralarda sandallarda hazır bulunan 700 kadar Cebel-i Lübnanlı firariyi aldığı...*nin tespit edilmesi üzerine gemi kaptanı bunların geri indireceğini beyan etmişti. Ancak kaptanın günlerce dolaşarak

⁸⁵ AFL. 1997 002 4395, *Rapport General de Service Exercice de Beyrouth, 1913, Chapitre 2, Secretariat.*

⁸⁶ AFL. 1997 002 4473, *Rapport General de Service Exercice de Smyrne, 1910, 1912, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4395, *Rapport General de Service Exercice de Beyrouth, 1910, Chapitre 6, Comptabilite.*

⁸⁷ BOA. HR. SYS. 2776/2, 12. 07. 1899; DH. TMIK. M. 73/90, 6 Eylül 1899.

⁸⁸ BOA. ŞD. 2283/11, 5 Eylül 1894.

⁸⁹ AFL. 1997 002 4443, *Rapport General de Service Exercice de Mersina, 1895, Chapitre 4, Trafic.*

⁹⁰ BOA. HR. İD. 14/53, 29 Eylül 1892.

⁹¹ BOA. BEO. 78/5816, 15 Eylül 1888.

temin ettiği bu yolcuları indirdiğine dair bir bilgiye sahip değiliz. Osmanlı kaydında belirtildiği üzere bu işi ticaret edinen hatta filosundaki vapurları ve hatlarını bile göçmen ve mülteci nakliyatına göre oluşturan bir kumpanyanın firari göçmenleri indirmesi imkânsız görünmektedir. Osmanlı resmi kayıtlarında bu türden örnekler ziyadesiyle fazladır. 13 Aralık 1897 tarihli belgede: *Fabre namı Fransız Kumpanyası vapurunun Amerika'ya götürmek üzere otuzu aşkın Cebeli Lübnan ahalisini aldığı...*⁹² 1 Ekim 1898 tarihli belgede: *münasip olmayan mahallerde birkaç mil açıkta tüfekli korumalar eşliğinde salları ve kayıklarla firari yolcu alan Fabre Kumpanyası vapurunun ne vakit nerede yolcu aldıklarının tahkik edilmesi ve hangi devlete mensup olduklarının tespit edilmesi...*⁹³, 11 Mart 1887 tarihli belgede: *Fabre namı kumpanyaya mensup vapurların vilayet sevahilinde Trablus ve Lazkiye iskeleleri açıklarında ve Beyrut'tan dahi şark cihetinde ki Cebel-i Lübnan'a tabi Cüveyniye cihetindeki İmamulvüzerâ namı mahallerden defaatle cebel ahalisinden yolcu aldığı...*⁹⁴ belirtilmiştir. Bunların bir kısmı dahi Fabre Kumpanyası'nın göçmen ve mülteciler üzerinde ne derece gelir elde ettiğinin anlaşılmasına kâfidir. Çoğu zaman yasadışı bir şekilde yapılan bu göçler Osmanlı liman kentlerinde olduğu gibi, İtalyan liman kentlerinde de karışıklığa ve rahatsızlığa sebebiyet vermişti. Bu nedenle Fabre Kumpanyası aleyhinde İtalyan hükümeti tarafından 10 Ağustos 1908 yılında Fransız dış işlerine bir şikâyet mektubu yazılmıştır. Fransız Dışişleri ise Cyprien Fabre Kumpanyası'na İtalyan limanlarında daha dikkatli ve temkinli olmasını bildirmiştir. Marsilya yerel arşivinde Cyprien Fabre Kumpanyası'nın kaçak yollardan göçmen taşımaya yönelik şikâyetlerden oluşan bir dosya dolusu yazışma mevcuttur⁹⁵. Özellikle göçmenlerin yolculukları esnasında karşılaştıkları zorluklar, hırsızlıklar, gemi kazaları başlı başına ayrı bir çalışma gerektirmektedir. Fabre vapurlarının binlerce göçmen taşıdığı esnada karşılaştıkları kazalarda sadece mürettebat kayıpları verilmekte, Dünya kamuoyunda sansasyona neden olacağı düşüncesiyle kayıp göçmenlerden ya çok az sayıda ya da neredeyse hiç söz edilmemekteydi⁹⁶. Bilhassa 19. yüzyılın son çeyreği ve 20 yüzyılın ilk

⁹² BOA. DH. TMIK. M. 45/22, 13 Aralık 1897.

⁹³ BOA. DH. MKT. 1585/48, 1 Ekim 1898.

⁹⁴ BOA. DH. MKT. 1585/48, 11 Mart 1887.

⁹⁵ Bu dosya için ayrıntılı olarak bakınız. ADBR/Marseille, 4 M. 2153, Emigration, Plainte de M. Cyprien Fabre, Directeur de la Cie. Française de Navigation a Vapeur a Marseille, 10 Ağustos 1908.

⁹⁶ Örneğin Marsilya Ticaret Odası arşiv kaydında Diolibah vapuru 1911 yılında New-York hattında batmış 24 mürettebat ölmüş, kaç adet yolcu ve göçmenin öldüğüne dair hiçbir bilgi verilmemişti. ACCIM. QDF. 04/157, Fonds de Cantelar, Histoire de Navigation Compagnie Cyprien Fabre 1911.

çeyreğinde göçmen ve mültecilerden elde edilen gelirler emtiadan elde edilen gelirleri katlamaktaydı.

Roland Caty kaynağı doğrudan insan olan bu önemli gelir kapısı hakkında kısaca şunları söylemekteydi: *1873 yılında Marsilya limanından hareket eden göçmenlerin sayısı 12.000 civarındaydı. Bir nakliyat kumpanyasının direktörü; bu dönemde göçmenlerden daha iyi navlun yoktu demektedir. Birçok Fransız vapur nakliyat şirketi göçmen pastasından olabildiğince gelir sağlama yoluna gitti. Bunlar içerisinde en büyükleri şunlardı. Güney Amerika'ya yönelik göçmen taşımacılığında Mesajeri Maritim ve La Société Générales de Transports Maritimes (SGTM) adlı iki kumpanya 1906 yılında 30.000 göçmeni yeni kıtaya taşımıştı. La SGTM, Antiller ve Amerika'nın merkezine, La Compagnie Cyprien-Fabre New-York ve Buenos Aires'e göçmenleri taşımaktaydı. 1893 yılında geleceğin armatörü olan Paul Cyprien-Fabre bir vapurunda tek seferde binlerce göçmeni taşıma imkânına sahibiz demektedir. Sömürgeciliğin ve göçmen trafiğinin gelişmesi ve favori halini almasıyla birlikte Marsilya önemli bir merkez dağıtım üssü oldu, 1913'e gelindiğinde göçmen trafiği üç katına çıkarak 600.000'e yükseldi. Mesajeri ve Cyprien Fabre kumpanyaları, Yemen'deki işbirlikçileri ve Marsilya'daki Arap Otelinin de yardımıyla Arapların Amerika'ya yasadışı göçünde önemli rol oynadılar. Öyle ki Cyprien Fabre Kumpanyasının Fabre Line adı verilen hatta bir yılda 3.000.000 frank gelir elde ettiği oluyordu⁹⁷.*

Fabre Kumpanyasının Roma adlı yüksek tonajlı vapuru Akdeniz ile New-York arasında 1914 ile 1918 yılları arasında tek başına 48.000 yolcu, dönüşte de 90.000 ton emtia taşımıştı. Genel olarak ise 1914-1919 yılları arasında 80.000 sivil ve askeri yolcu taşımıştır⁹⁸. Bu göçmenlerin büyük bir kısmı Suriye ve Lübnan sahillerindeki Maruni ve Ermeni gibi Osmanlı tebaası gayrimüslimlerden oluşmaktaydı. Marsilya şebkenderi Feridun Bey, 1888 tarihinde Cebel-i Lübnan ahalisinden Amerika'ya gitmek üzere Marsilya'dan geçen Osmanlı tebaasının sayısının 2.000'i geçtiğini bildirirken, Barselona şebkenderi 1889 yılında sadece 3 ay içerisinde Barselona'dan geçen Lübnanlıların sayısının binini geçtiğini belirtiyordu⁹⁹. 1899 yılı itibarıyla Kuzey ve Güney Amerika'ya göç eden Marunilerin sayısı resmi rakamlara göre 135.000'i

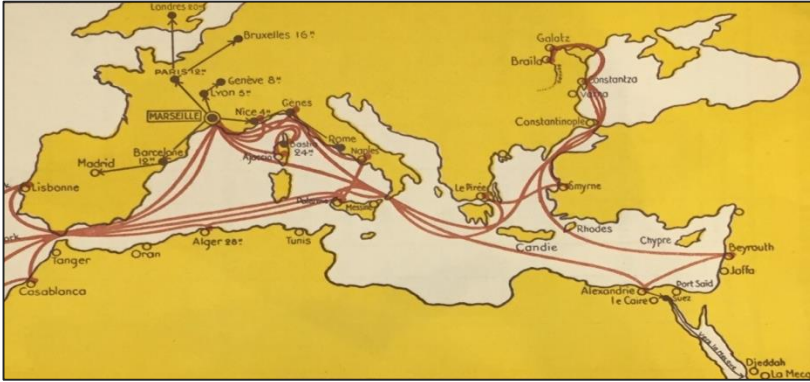
⁹⁷ *Revue d'Histoire Maritime, La Marine Marchande Française de 1850 a 2000*, N. 6, PUPS, Paris 2006, s. 110. Roland Caty et Eliane Richard, "Marseille et les flux migratoires vers les Amériques a la fin du XIXe siecle et au debut du XXe" *Méditerranée, mer ouvert*, T. II, XIXe et XXe siecles, Malta, International Foundation 1997, p. 711-718.

⁹⁸ ACCIM. QDF. 04/157, Fonds de Cantelar, Histoire de Navigation Compagnie Cyprien Fabre 1918.

⁹⁹ BOA. DH. MKT. 1578/14, 24 Aralık 1888; BOA. A. MTZ.CL. 1/37, 6 Mart 1910.

buluyordu¹⁰⁰. Kemal Karpat'ın verdiği rakamlara göre sadece 1892 yılında Osmanlı tebaası 30.000 Suriyeli, 10.000 Ermeni Amerika'ya göç etmişti. 1860-1914 arasında ise 600.000 Suriyeli ve Lübnanlı Amerika'ya göç etmiştir¹⁰¹. Bu göçmenlerin büyük bir kısmını şüphesiz Cyprien Fabre ve Mesajeri Maritim kumpanyaları taşımıştır. Fabre Kumpanyası 1. Dünya Savaşı'ndan sonra Fransız sömürgeleri haline gelen Suriye ve Lübnan limanlarına olan seferlerini daha da sıklaştırdı¹⁰². Hatta göçmen ve mülteci durumuna Karadeniz limanlarına kadar seferler düzenledi¹⁰³. 1930 yılında Levant hattını Fraissinet Kumpanyası ile birleştirdi. 2. Dünya savaşı'na doğru ise Doğu Akdeniz'deki faaliyetlerini sonlandırarak tüm ağırlığını New-York ve Güney Amerika, Afrika hatlarına verdi. Cyprien Fabre Kumpanyası'nın Doğu Akdeniz'deki hatlarını Fraissinet Kumpanyası ile 1930 yılında birleştirmesinden doğan hatlar haritada gösterilmektedir.

Cyprien Fabre ve Fraissinet kumpanyalarının ortak Doğu Akdeniz ve Karadeniz Hattı(1930)



Kaynak: ACCIM. QDF. 04/157, Fonds d Cantelar, Compagnie Cyprien Fabre, 1930

¹⁰⁰ Hamdi Genc-Murat Bozkurt, "Osmanlı'dan Brezilya ve Arjantin'e Emek Göçü ve Göçmenlerin Sosyo-Ekonomik Durumu (1850-1915)", *İ.İ.B.F. Dergisi*, XXVIII, S. 71/2010, s. 74.

¹⁰¹ Kemal Karpat, "The Ottoman Emigration to America 1860-1914", *International Journal of Middle East Studies*, Vol 17, No. 2 May 1985, p. 175-209.

¹⁰² ANOM. BIB AOM, 6350, Compagnie Française de Navigation a Vapeur Cyprien Fabre, Fabre Line.

¹⁰³ Örneğin 1 Aralık 1926 yılında Roma adındaki şirket vapuru Karadeniz ve Beyrut limanından aldığı 300 yolcu ve 41 mürettebatıyla Marsilya'ya doğru gelen yine Fabre Kumpanyası'na ait Braga vapuruyla çarpışmıştı. ACCIM. QDF. 04/158, Fonds de Cantelar, Histoire de Navigation Compagnie Cyprien Fabre, Paul Cyprien Fabre, 1926.

Fransız vapur nakliyat şirketlerinin dünya denizcilik tarihinde oynadığı önemli rol göz önünde bulundurulduğunda, bu şirketlerin bir taraftan İskenderiye'den Beyrut, Lazkiye, Trablus, İskenderun, Mersin, İzmir'e kadar, diğer taraftan İtalya'dan Portekiz'e kadar uzanan geniş bir coğrafyadaki toplumsal hareketliliği ve yeni kıtanın demografik yapısının şekillenmesini ne derece derinden etkilediği ortaya çıkar. Bilhassa kuruluş felsefesi ve varlığının önemli bir kısmını *Fabre Line* bir diğer adıyla *Immigration line/göçmen hattı*'na borçlu olan Cyprien Fabre Kumpanyası¹⁰⁴ tek başına Akdeniz'den Amerikaya kadar uzanan tüm sahillerin demografik yapısının değişmesinde ve şekillenmesinde hayati bir rol oynamıştır.

Sonuç

Fransızları Doğu Akdeniz limanlarında temsil eden en büyük iki vapur nakliyat kumpanyasından biri olan Cyprien Fabre Kumpanyası, Suriye ve Lübnan'daki Fransız varlığı ve yayılcılığında önemli bir vasıta olmuştur. Kumpanya'nın kurucusu olan Cyprien Fabre, Marsilya Ticaret Odası başkanı(1881-1891) olarak Fransız denizciliğinin ve sömürgelerinin gelişmesine çok önemli katkılarda bulunmuştur. Sömürgelerin artması daha fazla navlun ve gelir manasına geldiğinden Fabre Kumpanyası, diğer Fransız nakliyat kumpanyaları gibi Afrika'dan Madagaskar ve Tonkin'e kadar dünyanın birçok noktasına Fransız askerleri taşıyarak sömürgelerin oluşma sürecinde etkin, öncül ve aktif bir rol oynamıştır.

Cyprien Fabre, ilk defa Doğu Akdeniz limanları ile New-York ve Güney Amerika arasında *Fabre Line/Immigrant Line* yani göçmen hattı adıyla dünya denizcilik literatürüne giren bir hat açarak Akdeniz ve Amerika kıtasındaki nüfus yapısının değişiminde aktif olarak yer aldı. Kumpanya, şirket filosundaki vapurları Doğu Akdeniz'den Amerika'ya tek seferde 2500-3000 göçmen taşıyabilecek şekilde inşa ettirdi. Şirket vapurları bir yandan çok sayıda balıkçıyı muhtelif denizlere taşıırken diğer yandan Cezayir ve Fas limanlarından çok sayıda hacıyı Cidde limanına taşıdı. Akdeniz sahili boyunca göçmen, mülteci ve yolcu yoğunluğunun olduğu neredeyse her noktada Cyprien Fabre'nin yüksek tonajlı vapurları görüldü. Fabre Kumpanyası, Levant limanlarından Amerika'ya kadar yoğun nüfusun barındığı ılıman kuşak üzerindeki göçmen ve mülteci trafiğinden yasadışı bir şekilde olabildiğince gelir temin edebilmek için göç şebekeleri, simsarlar ve insan tacirleri ile işbirliği içinde hareket etti. Şirket yöneticileri için bu dönemde göçmen ve

¹⁰⁴ Paul Cyprien Fabre (1869-1955) hakkında yazılan biyografide şirket için göçmen taşımacılığın ne derece önemli bir yere sahip olduğu vurgulanmaktaydı. ACCIM. QDF. 04/158, Fonds de Cantelar, Histoire de Navigation Compagnie Cyprien Fabre, Paul Cyprien Fabre, 1919-1958.

mülteciden daha iyi bir navlun yoktu. Bu nedenle Fabre Kumpanyası, ticari emtia taşımaktan ziyade kaynağı doğrudan insan olan mülteci ve göçmen taşımacılığı üzerine yoğunlaştı. Göçmen ve mültecilerin büyük bir kısmını yasadışı yollardan temin ederek taşıdığı için gerek Osmanlı Devleti, gerekse göçmenlerin uğrak güzergahında bulunan İtalya gibi Batılı devletler tarafından Cyprien Fabre Kumpanyası aleyhinde Fransız hükümetine çok sayıda şikâyet mektubu yollandı. Ancak Cyprien Fabre Marsilya denizcilik ve ticaret camiasının önde gelen simalarından biri olduğu için bu yasadışı göçmen taşımacılığı Fransız hükümeti tarafından geçiştirildi. Yüksek tonajlı vapurların göçmenlerin dramatik ve trajik durumundan istifade ederek onları gayri sıhhi, gayriinsani ve yasadışı yöntemlerle taşınması dolayısıyla gerek Osmanlı arşivlerinde gerekse Fransız arşivlerinde çok sayıda şikâyet dosyası bulunması¹⁰⁵, kumpanyanın daha fazla gelir elde edebilmek için her yolu mubah olarak benimsediğinin kanıtıydı.

Levant havzası ve hinterlandının Fransızlar ve İngilizler arasında rekabet sahası haline gelmesinde mandater yapı ve devletçiklerin ortaya çıkmasında Cyprien Fabre ve Mesajeri Maritim kumpanyaları hayati bir rol oynadı. 1. Dünya Savaşı sonrasında Suriye ve Lübnan'ın yeni statüsünün belirlenmesinde ve yönetim mekanizmasının oluşması sürecinde bu şirketler aktif olarak yer aldılar. Suriye ve Lübnan siyaseti, ekonomisi ve toplumsal yapısı bundan sonra Fransız şirketlerin çıkar, istek ve tasarrufu doğrultusunda yeni baştan tanzim edildi. Fabre Kumpanyası 1. Dünya Savaşı sonrasında Anadolu limanlarındaki seferlerini azaltsa da Suriye ve Lübnan limanlarındaki seferlerini arttırarak 2. Dünya Savaşı'na kadar sürdürdü. Bu savaştan bir müddet sonra 1955 yılında Fraissinet Kumpanyası ile ortaklık kurduktan (Compagnie de Navigation Fraissinet-Cyprien Fabre¹⁰⁶) sonra tüm ağırlığını Afrika ve Amerika hatlarına verdi ve bu hattaki faaliyetlerine 1979 yılına kadar devam etti.

¹⁰⁵ Marsilya yerel arşivinde bulunan bu dosya için bakınız. ADBR/Marseille, 4 M 2153, Immigration, Plainte de M. Cyprien Fabre, Directeur de la Cie. Française de Navigation a Vapeur a Marseille 1908. Ayrıca Osmanlı kayıtları için bakınız. BOA. HR. İD. 14/53, 29 Eylül 1892; BOA. HR. İD. 14/53, 29 Eylül 1892....

¹⁰⁶ ACCIM. ZD. 20163, Rapport de Stage effectue a la Compagnie de Navigation Fraissinet-Cyprien Fabre en Juillet 1959. Bois, *Armement Marseillais*, s. 221.

Kaynakça

BOA. (Başbakanlık Osmanlı Arşivi)

A. MTZ. CL: 1/37.

BEO: 78/5816.

DH. MKT: 1379/94; 1360/120; 1875/61; 1585/48; 1601/57; 1578/14,

DH. TMIK. M: 73/90; 45/22.

HR. İD: 14/53.

HR. TO: 68/42.

HR. SYS: 2776/2.

ŞD: 2283/11.

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

ACCIM, ODF. 04/157, Fonds de Cantelar, Histoire de Compagnie de Navigation Compagnie Cyprien Fabre & Cie.

ACCIM. QDF 04/95, Fonds de Cantelar, Lignes de Navigation Mediterranée Occidentale ver Levant et Mer Noir.

ACCIM, QDF.07/737, Compagnie de Navigation a Vapeur Cyprien Fabre.

ACCIM. ZD16909, L'Election de Cyprien Fabre a la Presidence.

ACCIM. ZD. 20163, Rapport de Stage effectue a la Compagnie de Navigation Fraissinet-Cyprien Fabre en Juillet 1959.

ACCIM. QDF. 04/158, Fonds de Cantelar, Histoire de Navigation Compagnie Cyprien Fabre 1919-1958.

ACCIM. MR. 44624, Compagnie Fraissinet et Cie.

ACCIM. MQ55/104, Considerations sur le commerce Français dans le Levant 1883.

IREMAM (Institut de Recherches et d'Etudes sur le Monde Arabe et Musulman)

Özel Arşivi

IREMAM, F-20301, B. Malaval et G. Jondet, *Le Port d'Alexandrie*, Imprimerie Nationale, Le Caire 1912.

IREMAM, *Les Bouches du Rhone Encyclopédie Départementale, Biographies*, Sous la Direction de Paul Masson, C. XI, Archives départementales des Bouches du Rhone, Marseille 1913.

IREMAM, Pierre Guiral-Felix Reynaud, *Les Marseillais dans l'Histoire*, Editions Privat, Toulouse 1988.

IREMAM, 8-39310, Gaston Ducousso, *L'Industrie de la soie en Syrie et au Liban*, Atteché au Consulat Général de France a Beyrouth, Beyrouth et Paris 1913.

IREMAM, Dominique Chevallier, *La Société du Mont-Liban à l'époque de la révolution industrielle en Europe*, Paris, Librairie orientaliste, 1971.

IREMAM, Roland Caty-Eliane Richard-Pierre Echinard, *Les Patrons du Second Empire, Marseille*, Le Mans 1999.

IREMAM, Olivier Reveux, *Marseille ville des métaux et de la vapeur au XIXe siecle*, CNRS Edition, Paris 1998.

ADBR (Archives Departementales Bouches du Rhône)/Marseille.

DELTA. 5741, Emile Isnard, *Dix Generations de Marins Provençaux les Fabre*, Marseille 1927.

4 M. 2153, Emigration, Plainte de M. Cyprien Fabre, Directeur de la Cie. Française de Navigation a Vapeur a Marseille, 10 Ağustos 1908.

ANF (Archives Nationales de France).

LH/919/32, 29 Decembre 1889.

LH/919/32, 20 Decembre 1889.

AFL (Archives de l'Association French Lines)

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

AFL. 1997 002 4473, *Rapport General de Service Exercice de Smyrne, 1882, 1883, 1910, 1912, Chapitre 4, Trafic.*

AFL. 1997 002 4473, *Rapport General de Service Exercice de Smyrne, 1894, 1904, Chapitre 2, Secretariat.*

AFL. 1997 002 4395, *Rapport General de Service Exercice de Beyrouth, 1895, 1899, 1904, 1909, 1913, Chapitre 2, Secretariat.*

AFL. 1997 002 4395, *Rapport General de Service Exercice de Beyrouth, 1883, 1886, 1887, Chapitre 4, Trafic.*

AFL. 1997 002 4395, *Rapport General de Service Exercice de Beyrouth, 1910, Chapitre 6, Comptabilite.*

AFL. 1997 002 4443, *Rapport General de Service Exercice de Mersina, 1883, 1889, 1895, 1901, Chapitre 2, Secretariat.*

AFL. 1997 002 4443, *Rapport General de Service Exercice de Mersina, 1895, Chapitre 4, Trafic.*

AFL. 1997 002 4421, *Rapport General de Service Exercice de Jafa, 1883, 1887, Chapitre 4, Trafic.*

AFL. 1997 002 4389, *Rapport General de Service Exercice de Alexandrette, 1886, Chapitre 4, Trafic.*

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

AFL. 1997 002 4428, *Rapport General de Service Exercice de Lattaquié, 1883, 1890, Chapitre 4, Trafic.*

ANOM(Archives Nationales d'Outre Mer)

BIB. ECOL. //10064/2, *Rapport a M. le President de la Chambre de Commerce de Paris sur la Mission Française d'Etudes Economiques en Orient 1922.*

BIB AOM, 6350, *Compagnie Française de Navigation a Vapeur Cyprien Fabre, Fabre Line.*

ANOM. BIB, ECOL, 12608, *Maurice Honoré, La Syrie et Ingenieur Aperçu Technique et Economique les Droits de la France et de la Syrie, Paris 1918.*

AMAE (Archives Ministere des Affaire Etrangeres)

Bulletin Consulaire Français Recueil Des Rapports Commerciaux, au Ministre des Affaires Etrangeres par Les Agents Diplomatiques et Consulaires de France a l'Etranger, Paris 1877.

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

Kaynak ve Tetkik Eserler

Annales du Commerce Exterieur Turquie, Faits Commerciaux, N.22, 1862-1863, Librairie Administrative de l'Paul Dupont, Paris 1869.

BOIS, Paul, *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille, XIX-XX e. Siecles, Armements Marseillais Compagnies de Navigation et Navires a Vapeur (1831-1988)*, Tome II, Chambre de Commerce et d'Indutrie de Marseille, Marseille 1988.

BOIS, Paul, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes, Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille, XIXe-XXe Siecles* Tome VII., Cambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence, Marseille 1991.

BOISSIERE, M., *La Syrie, Importance Actuelle des Intérêts Français en Syrie*, Paris 1919.

BRAUDEL, Fernand, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, C. II, Eren Yayıncılık, İstanbul 1989.

CATY Roland-Eliane RICHARD, "Marseille et les flux migratoires vers les Amériques a la fin du XIXe siecle et au début du XXe" *Méditerranée, mer ouvert*, T. II, XIXe et XXe siecles, Malta, International Foundation 1997.

ÇELİK, Kürşat, "Osmanlı İdaresi'ndeki Lübnan'da İpek Üretim ve Ticareti Üzerine Bir Değerlendirme", *Fırat Üniv. Sosyal Bilimler Dergisi*, C. XXVI, S. 1, Elazığ 2016, s. 277-290.

EKİNCİ, İlhan, "Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri", *Karam*, S. 10, Yaz 2016, s. 25-54.

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

GENC-Hamdi-Murat BOZKURT, "Osmanlı'dan Brezilya ve Arjantin'e Emek Göçü ve Göçmenlerin Sosyo-Ekonomik Durumu (1850-1915)", *İ.İ.B.F. Dergisi*, XXVIII, S. 71/2010, s. 71-101.

KARPAT, Kemal, "The Ottoman Emigration to America 1860-1914", *International Journal of Middles East Studies*, Vol 17, No. 2 May 1985, p. 175-209.

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

KARAKULAK, Mesut, "Buharlı Çağında İstanbul'da Bir Rus Vapur Kumpanyası" *Türk Tarihine Dair Yazılar II*, Ankara 2017, s. 658-660.

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

"Loi sur la Marine Marchande, Paris 29 Janvier 1881" *Journal Officiel*, 30 Ocak 1881.

ÖZCAN, Azmi, "Türk Fransız İlişkileri" *İslam Ansiklopedisi*, XIII, TDV., İstanbul 1996, s. 180-183.

Revue d'Histoire Maritime, La Marine Marchande Française de 1850 a 2000, N. 6, PUPS, Paris 2006.

Roland Caty-Eliane Richard, *Armateurs Marseillais au XIXe. Siecle*, Tome I, CCIM. Marseille 1986.

SEBESTOĞLU, İbrahim, *Osmanlı Kimdir? Osmanlı Devleti'nde Tabiiyet Sorunu*, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2014.

TURNA, Nalan, *19. Yüzyıldan 20. Yüzyıla Osmanlı Topraklarında Seyahat Göç ve Asayiş Belgeleri Mürur Tezkereleri*, Kaknüs Yayınları, İstanbul 2013.

UYGUN, Süleyman, "Denizaşırı Dilencilığe Bir Örnek: Maruni Dilenciler, OTAM, S. 30, 2011, s. 189-212.

UYGUN, Süleyman, "Bir Fransız Buharlı Nakliyat Kumpanyası Etrafında Osmanlı-Fransız-Ermeni İlişkileri", *Gazi Akademik Bakış*, C. VIII, S. 16, Yaz 2015, s. 121-146.

EKLER

Ek 1: Cyprien Fabre Kumpanyası filosunda bulunan vapurlar (1875-1917)¹⁰⁷

Cyprien Fabre Filosu (1875)		Cyprien Fabre Filosu (1891)		Cyprien Fabre Filosu (1900)		
Vapur Adı	Tonajı	Vapur adı	Tonajı	Vapur adı	Motor gücü	Tonajı
Patria	1.405	Massilia	2.965	Gallia	2.500	5.000
Lutetia	1.057	Neustria	2.921	Patria	2.000	5.000
Gallia	1.057	Burgendia	2.897	Massilia	1.600	4.500
Massilia	2.965	Alesia	2.843	Neustria	1.500	4.000
		Britania	2.469	Burgundia	1.300	4.000
		Gergovia	2.073	Britania	1.150	3.500
		Pictavia	2.007	Olbia	1.000	3.000
		Maurica et Reunion	1.943	Gergovia	900	2.300
		Diolibah	1.606	Diolibah	750	2.200
		Druentia	1.233	Druentia	600	1.500
		Syria	1.213	Foria	500	1.500
		Lutetia	1.193	Vasconia	1.500	6.000
		Foria	1.113	Roma	5.000	6.000
		Gallia	1.057	Provencia	1.500	5.500
		Raphael	605.	Germenia	5.000	5.500

Cyprien Fabre Filosu (1907)		Cyprien Fabre Filosu (1914)		Cyprien Fabre 1917	
Vapur adı	Tonajı	Vapur adı	Tonajı	Vapur adı	Tonajı
Venezia	6.733	Providence	11.996	Providence	11.996
Madonna	5.537	Patria	11.885	Patria	11.885
Roma	5.284	Canada	9.684	Canada	9.684
Germenia	5.096	Sant'Anna	9.350	Sant'Anna	9.350
Gallia	4.134	Venezia	6.733	Venezia	6.733
Provincia	3.523	Madonna	5.537	Madonna	5.537
Massilia	2.973	Roma	5.284	Roma	5.284
Venezia	2.687	Germenia	5.096	Britania*	5.096

¹⁰⁷ Şirket filosundaki vapur tonajlarına dair verilen bilgilerde yıllara göre büyük farklılıklar görülmektedir. Marsilya Ticaret Odası'ndaki Odası arşivindeki kayıtlar bu şekilde verildiğinden biz de böyle vermek zorunda kaldık. Tonajların sürekli değişmesindeki bir diğer neden de tonaj hesaplama yöntemlerinin hesaplayan kuruma göre değişiklikler göstermesi ve ayrıca gemi modernizasyonu dolayısıyla buhar makinalarında küçülmeye gidilmesi daha fazla yer tedarik edilmesi gibi hususlar da önemli rol oynamaktadır.

America	2.403	Provencia	3.523	Iberia	1.974
Gergovia	1.981	Lydia	2.387	Gergovia	1.981
Diolibah	1.635	Gergovia	1.981		
Maria Elisabeth	1.297	Liberia	1.974		
Druentia	1.162				
Foria	1.081				

Kaynak: QDF. 04/157, Fonds de Cantelar, Histoire de Compagnie de Navigation Compagnie Cyprien Fabre 1881-1919.

* Germania vapurunun adı 1. Dünya Savaşı esnasında muhtemelen Almanlara tepkiden dolayı değişerek Britania adını almıştır. ACCIM. QDF. 07/737. Britannia.

Ek2: 1830 yılında kurulan *La Maison Augustin Fabre est Fils* nakliye şirketinin Elise adındaki yelkenli gemisi



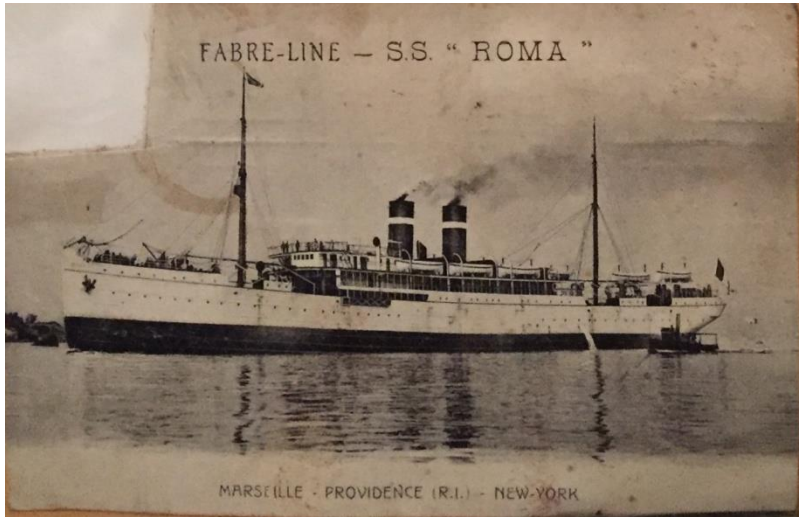
Kaynak: ADBR/Marseille, Gamma 288, Emile Isnard, *Les Fabre*, Marseille 1927.

Kumpanyanın 1873'te filosuna dahil ettiği ilk vapurlardan Gallia



Kaynak: ACCIM. QDF. 04/347, Compagnie Française de Navigation a Vapeur Cyprien Fabre

Ek 3: Akdeniz ile New-York göçmen hattında 1914-1918 yılları arasında tek başına 48.000 yolcu taşıyan Roma vapuru



Kaynak: ACCIM. QDF. 04/347, Compagnie Française de Navigation à Vapeur Cyprien Fabre, Roma.

Ek 4: Tek seferde 3000'e yakın göçmen taşıyan 9.500 tonajlı Sant'Anna vapuru



Kaynak: ACCIM. QDF. 04/347, Compagnie Française de Navigation a Vapeur Cyprien Fabre, Sant'Anna.