

PAQUET VAPUR NAKLİYAT KUMpanyASI (COMPAGNIE DE NAVIGATION PAQUET) VE OSMANLI ERMENİLERİ

Süleyman UYGUN*

Öz

Fransa'nın Osmanlı Ermenilerine yönelik politikasının, Fransız şirketleri ve sermayedarları üzerinde yansımaları oldu. Osmanlı coğrafyasında faaliyet gösteren Fransız şirketlerin önemli bir kısmı da bu politikayı karşılıklı çıkar ilişkileri çerçevesinde gönüllü olarak benimsediler. Zira Ermeniler Osmanlı ticaretinde önemli bir zümreyi teşkil etmekteydiler. Buharlı Deniz Nakliyat şirketleri için bu durum kaçırılmayacak bir fırsat olarak değerlendirildi. Çalışmamıza konu olan Nicolas Paquet Nakliyat Kumpanyası, 1878-1914 yılları arasında Karadeniz limanlarında faaliyette bulunduğu sürece ekonomik-siyasi-sosyal ve kültürel yönden Ermenilerle sıkı münasebetlerde bulundu. Ermeni isyanları esnasında ise Osmanlı Ermenilerine doğrudan ve dolaylı olarak her türlü destek vermeye yönelik bir politika izledi. Bu çalışmada N. Paquet Vapur Nakliyat Kumpanyası'nın Osmanlı Ermenilerine yönelik politikası irdelenmeye çalışılmıştır.

Anahtar Sözcükler: Nicolas Paquet Vapur Nakliyat Kumpanyası, Ermeniler, Fransa, Osmanlı, deniz nakliyatı.

COMPAGNIE DE NAVIGATION PAQUET AND OTTOMAN ARMENIANS

Abstract

France's policy towards Armenians in Ottoman Empire made reflections on French companies and financiers. An important part of French companies operating in the Ottoman Empire adopted this policy mutually on a voluntary basis, then Armenians were a major clan in the Ottoman trade. This situation was considered as a good opportunity by the steam shipping companies. The subject of our study Nicolas Paquet Shipping Company established close and tight relations in economic, political, social and cultural ranges with Armenians during the period in which they operate in the Black Sea Ports between 1878-1914. During the Armenian rebellion the company's policy was to support Ottoman Armenians directly and indirectly. In this study the policy of N. Paquet Steamboat Shipping Company towards Ottoman Armenians has been tried to analyze.

Keywords: Nicolas Paquet Steamboat Shipping Company, Armenians, France, Ottoman Empire, sea shipping.

Giriş

Fransızların 19. Yüzyılda Akdeniz'i Fransız gölü haline getirmeye yönelik politikası bir takım argümanlar üzerine tesis edildi¹. Bunlardan ilki ortaklıklardan oluşan uluslararası deniz

* Yrd. Doç. Dr.; Ordu Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, suygun27@gmail.com.

¹ *Quelques Reflexions sur le Projet de Loi Relatif a l'Etablissement de Paquebots a Vapeur Entre Marseille et Constantinople*, (1835). Marseille, s. 15; Paul Bois, (1991). *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes, Histoire du*

nakliyat kumpanyaları aracılığıyla Fransız bandırası ve bayrağının dalgalanmadığı hiçbir Akdeniz liman kenti bırakmamak, bir diğeri ise bu politika gereği olabildiği kadar ittifak tesis edebilecek yerel unsurlar ve zümrelerle işbirliği içerisinde hareket etmektir. Şüphesiz benzer politika diğer Avrupalı büyük devletler için de geçerliydi. Akdeniz'in uzantısı mahiyetinde olan Karadeniz ise Akdeniz kadar büyük bir ticari hacme sahip olmasa da gerek uluslararası ticarete geç bir dönemde açılması (Kırım Savaşı (1853-1856) sonrasına kadar ciddi anlamda bir ticari işlerlik kazanmaması) gerekse boğazlar ve Akdeniz'e açılan yolun muhafaza edilmesinde önemli bir yere sahip olması dolayısıyla diğer Batılı ulusların olduğu gibi Fransız buharlı deniz nakliyat şirketleri ve sermayesinin de vazgeçilmez ilgi alanı haline geldi. Dünya Katolikliğinin hamisi ve yayıcısı statüsünde olan Fransa Devleti için Akdeniz havzası ve Osmanlı coğrafyasında ikame eden ve yüzyıllar boyunca hoşgörü ortamında geleneksel mezheplerini samimiyetle sürdüren başta Ermeniler olmak üzere Maruni, Keldani gibi Hristiyan azınlıklar; katolikleştirilmesi ve pazar oluşturulması gereken en önemli hedef kitle haline geldiler². Bu bağlamda Akdeniz liman kentleri ile münasebet kurmak amacıyla 1835 yılından itibaren Fransız Deniz Posta Servisi³, Rostanlar ve Levant Kumpanyası⁴, Mesajeri Maritim, Nicolas Paquet⁵, Chiprien Fabres gibi aile ve devlet ortaklıklarından oluşturulan buharlı nakliyat şirketlerine ait vapurlar hiç olmadığı kadar Katolik misyonerleri Osmanlı liman kentlerine taşıdılar. Bilhassa Mesajeri Maritim⁶ gibi devlet destekli buharlı nakliyat şirketleri, Katolik misyonerlerin Osmanlı coğrafyası ve tüm dünyaya yaptıkları seyahatlerinde bütün ihtiyaçları bila-ücret karşılanmak üzere destekçisi oldu⁷. Osmanlı Devleti'nin Kapitülasyonlar gereği Fransızlara karşı dini yönden müsamahakâr tutum sergilemesi⁸, misyonerlerin olabildiği kadar geniş imkânlar dahilinde faaliyet göstermelerine olanak sağladı.

Commerce et de L'Industrie de Marseille, XIXe-XXe Siecles Tome VII., Marseille: Cambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence, s. 11.

² Fransızların bu politikası için bk. M. Charles Guys, (1857). *Considérations sur les Peuples de l'Orient*, Marseille: Associé de l'Académie de Marseille, s. 17-19, 22; l'Abbé Eugène Griselle, (1917). *Syriens et Chaldéens*, Paris: Publication du Comité Catholique Propagande Française a l'Etranger, s. 7-12.

³ *Moniteur Universel*, 24 Mars 1835, s. 599; Henry Grout, (1908). *Les Services Maritimes Postaux en France*, V., Paris: Giard & E. Briere, s. 19-20.

⁴ Paul Bois, (1988). *Armements Marseillais Compagnies de Navigation et Navires a Vapeur (1831-1988)*, C. II, Marsilya: Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, s. 63.

⁵ *Anatolia* namı vapurdan Samsun'a çıkan 5 rahibe ve 8 rahip olmak üzere toplamda 13 Cizvit misyonerinin Mamuretülaziz, Urfa ve Diyarbakır'a gideceklerine dair istida. BOA. DH. TMIK. M. 78/27, 27 Kasım 1899.

⁶ Mesajeri Maritim Kumpanyası için bk. Süleyman Uygun, (2015). *Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)*, İstanbul: Kitapyaymevi.

⁷ AFL. 1997 002 5242, Compagnie des Services Maritimes des Messageries National, Convention du 28 Fevrier 1851, s. 29.

⁸ Gülnihal Bozkurt, (1989). *Gayr-i Müslim Osmanlı Vatandaşlarının Hukuki Durumu (1839-1914)*, Ankara: TTK. 1989, s. 34-35; Bilal Eryılmaz, (1996). *Osmanlı Devleti'nde Gayrimüslim Tebaanın Yönetimi*, İstanbul: Risyale

Katolik olmaları durumunda Fransa'nın her türlü himaye hakkına sahip ve Fransız sermayedarların ticari aktivitelerinden istifade edebilecekleri vaadiyle⁹ karşı karşıya bırakılan Gregorian Ermeniler tedricen Katolikliği benimsemeye başladılar. Tabii bunda Fransız kültürel-siyasi-ekonomik kurum ve müesseselerinin tazammum ve uyumlu bir yapı içerisinde göstermiş oldukları etkili faaliyetleri hayati bir rol oynadı.

Nicolas Paquet tarafından kurulan, Nicolas Paquet Kumpanyası mevzu bahis olan şirketler arasında Fransız sermayesinin ve misyonerlerinin Karadeniz ve Kafkas limanlarına yayılmasında Mesajeri Maritim Kumpanyası'ndan sonra ikincil öneme Samsun ve Batum gibi kimi limanlarda ise birincil öneme sahip şirketlerden biri oldu. Karadeniz limanlarına düzenli seferlere yapmaya başladığı andan itibaren adı Paquet Ermeni ve Fas Kumpanyası'na dönüşen şirketin Osmanlı Ermenileri ile doğrudan ve dolaylı olarak muhtelif münasebetleri oldu. Şirket yönetimi ve müstahdemlerinin Ermeni olaylarındaki duruşu Osmanlı karşıtı bir hal ve hüviyete büründü.

N. Paquet Kumpanyası'nın Paquet Fas ve Ermeni Kumpanyası'na Dönüşümü

Denizcilik ve deniz ticareti üzerine deneyim kazanan armatör, gemi donatıcısı ve tüccar gibi birçok meslekle iştigal eden Nicolas Paquet¹⁰, Fransız deniz ticareti tarihinde önemli rol oynayacak olan “*Compagnie de Navigation Nicolas Paquet Ainé & Cie*” adlı şirketini 1 Ocak 1860'ta Marsilya merkezli olarak kurdu. Şirket daha ziyade yelkenli ve buharlı gemi kiralamanın yanında ticari emtia alım-satımına yönelik faaliyetlerde de bulunmaktaydı. 12 Aralık 1862'de 75.000 frankla satın almış olduğu *La Languedoc* adlı buharlı gemiyle şirketini 3 Haziran 1863'te buharlı deniz nakliyat kumpanyasına dönüştürdü¹¹.

Fransızların Cezayir'i (12 Haziran 1830) işgalinden sonra birçok Fransız tüccar gibi Nicolas Paquet de bir süreliğine Cezayir'e yerleşerek gerek Cezayir gerekse Fas ve Tunus'un ekonomik potansiyeli hakkında bilgiler edindi¹². Nicolas Paquet bilhassa Fas'ın Fransız

Yayımları, s. 72; Yusuf Sarıncay, (2002). “Fransa'nın Ermenilere Yönelik Politikasının Tarihi Temelleri”, *Ermeni Araştırmaları*, S. 7, Ankara: ASAM, s. 56.

⁹ Recep Karacakaya, (2004). “Belgelerle Türk-Fransız-Ermeni İlişkilerine Genel Bir Bakış (1878-1914)”, *Osmanlı Araştırmaları*, C. XXIV, İstanbul, s. 181-212.

¹⁰ Nicolas Paquet 8 Mart 1831 yılında Meus adlı bölgede bulunan Ancerville adlı şehirde mütevazı bir şarap üretici olan Henry Paquet ve Maries Louise Eulliot adlı çiftten dünyaya geldi. 1872 yılında Marsilya Ticaret Odası üyesi, 5 Şubat 1891'de Ticaret Odası başkan yardımcılığına, 31 Ocak 1899'da Onursal başkan yardımcılığına getirildi. Fransa'nın girmiş olduğu savaşlarda özellikle 1. Dünya Savaşı esnasında göstermiş olduğu üstün çabalardan dolayı çoğu defa La Legion d'Honneur madalyası takdim edildi. ANF. (Archives Nationales de France) LH. 2046/73; LH. 2046/74.

¹¹ ANF. (Archives Nationales de France) LH. 2046/73.

¹² Pierre Guiral, (1957). *Marseille et Algerie 1830-1841*, Gap. Editions Ophrys, s. 123-124.

ekonomisi için iyi bir pazar haline gelebileceği düşüncesindeydi. Bu nedenle kumpanyanın öncelikli amacı Fas ile Marsilya/Fransa arasında ticari münasebetleri sağlayarak Fas limanlarını Fransız ticaretine açmak oldu. *La Languedoc*'u Kaptan Abeille komutasında ilk deneme seferini yapmak üzere Fas'a gönderdi. Faslı tacirlerin önemli bir kısmı Yahudi ve Müslümanlardan oluşmaktaydı. Nicolas Paquet'in, kuruluş ve yapılanma sürecinde takip ettiği politika, şirketin faaliyette bulunduğu bölgelerde ticari ve ekonomik yönden önemli bir güç haline gelmiş olan tüccar ve müteşebbislerle iş birliği içerisinde hareket etmek ve onları şirket hissedarı haline getirmektir. Bunda Faslı tacirlerin tavsiyesi ve tecrübesi önemli bir etken oldu. Paquet, bu politika çerçevesinde şirket hissedarlarına Faslı Yahudi ve Müslüman tacirleri de dâhil etti. Bununla şirketin adı 3 Haziran 1863'te Nicolas Paquet ve Fas Nakliyat Kumpanyası'na (*Compagnie de Navigation Marocaine Nicolas Paquet & Cie*) dönüşürken sermayesi de 365.000 Franga yükseldi¹³. Bu teşebbüsle tüccar, bu şirkete daha fazla güven duyacak ve şirket vapuru Fas limanlarına yanaştığında kısa sürede navlun bulabilecekti. Ancak tek bir vapurla bu hedefin gerçekleşmesi imkânsız olduğundan kısa süre içinde şirket filosuna yeni buharlı gemiler eklendi. V.F. Gustiniani adında İstanbullu bir Türk armatör hesabına üretilen *Astrologer* adındaki İngiliz gemisi 6 Mayıs 1863'te satın alınarak *Maroc* yani Fas adıyla şirket filosuna dahil edildi¹⁴. 1875'e gelindiğinde Paquet Kumpanyası filosu 5.900 ton taşıma kapasitesinde, 6 ünite büyük vapura sahip oldu. Bu sayede Paquet Kumpanyası'na ait vapurlar haftada üç defa Lavison, Larache, Rabat ve Safi gibi Fas limanlarına düzenli olarak seferler düzenlediler¹⁵. Faslı Yahudi ve Müslüman tüccarın hissedarlığı sayesinde Paquet Kumpanyası; yükleme indirme işlemlerinin çok zor yapıldığı Fas limanlarında rakip kumpanyaların 2 haftada bulunduğu navlunu 3 gün içerisinde temin edebiliyordu¹⁶.

Nicolas Paquet, Fas limanlarındaki başarısını daha da uzun hatlara taşıyarak şirketini uluslararası bir Fransız şirketi haline getirmeyi tasarladı. Uzun zamandan beri Paquet buharlıları yılda bir defa Faslı hacıları Port-Said ve Cidde üzerinden Mekke'ye taşıdığından şirketin deneyimli kaptanları Levant'ta uğradığı limanlar ve buralarda karşılaştığı tüccarlardan edindiği bilgileri raporlar halinde şirket merkezine sunuyorlardı. Şirket merkezinin edindiği bilgiler,

¹³ Bernadac-Gallocher, *Navigation Paquet*, s. 19-20.

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

¹⁵ Bernadac-Gallocher, *Navigation Paquet*, s. 27.

¹⁶ Roland Caty-Ellane Richard, (1986). *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille XIX-XXe. Siecle, Armateurs Marseillais au XIXe. Siecle*, Marseille: Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, s. 32-47.

Karadeniz limanlarının Batılı tüccarlar tarafından yeni yeni keşfedilmeye başlandığı ve bu bölgenin önemli bir ticari potansiyelinin olduğu yönündeydi¹⁷.

Batum ve Poti limanlarına kadar uzanan hatta hiçbir Fransız bandıralı vapur nakliyat şirketinin bayrağı dalgalanmıyordu. Fransızlar adına sadece 1857'den bu yana Mesajeri Maritim Kumpanyası vapurları Trabzon'a kadar işlemekteydi. Üstelik Mesajeri Kumpanyası sayesinde bölgeyi keşfeden Fransız müteşebbisler, uzun zamandan beri yaptıkları faaliyetleriyle Karadeniz limanları ile Fransa arasında önemli ticari bağlantılar sağlamış durumdaydılar. Batum ve Poti'nin sadece tahıl ve son dönemde önem kazanan petrol navlunu dahi Paquet Kumpanyası'nın ihtiyacını karşılamak için kâfi düzeydeydi¹⁸. Tüm bu avantajlardan dolayı Paquet Kumpanyası, 1874 yılında Marsilya-İstanbul-Samsun ve Trabzon üzerinde Batum ve Poti'ye kadar uzanan bir hattın açılmasına dair karar aldı¹⁹. Ancak gerek şirket filosundaki vapurların yetersizliği gerekse de Osmanlı-Rus 93 Harbi (1877-1878) gibi bir takım nedenlerden dolayı şirket vapurları fiili olarak ancak 1878'den sonra Karadeniz hattında düzenli olarak seyri seferde bulunmaya başladılar²⁰.

Paquet Kumpanyası, faaliyet ağını Karadeniz'e taşıırken Fas limanlarında izlediği politikayı takip etti. Öncelikle şirket adında değişikliğe gidildi. Şirketin adı 1874'te N. Paquet Ermeni ve Fas Nakliyat Kumpanyası'na (*Compagnie de Navigation Marocaine et Arménienne N. Paquet & Cie*) dönüştü. Arttırılan şirket sermayesinde hissedarlar arasında Ermeni tüccarların olup olmadığını bilemiyoruz. Ancak Fas örneğinde olduğu gibi şirketin daha sağlam bir zeminde faaliyet göstermek için hissedarlarına Osmanlı ticaretinde önemli bir zümreyi teşkil eden Ermeni tüccarı da dâhil etmeye yönelik bir yaklaşımının söz konusu olması kuvvetle ihtimaldir. Nitekim şirketin adına Ermenistan/*Arménienne* adının eklenmesinin akabinde sermayesi bir anda 3.000.000 franga yükseldi²¹. Bunun yanında Nicolas Paquet, Karadeniz'in zor şartlarında seyredebilecek kapasitede yüksek tonajda ve hızda 6 yeni gemi siparişinde bulundu. Faslı hissedarların namına isim değişikliğine gidilerek Fas/*Maroc* adı verilen

¹⁷ Dominique Barjot, (1999). *Les Patrons du Second Empire: Marseille*, Paris: Picard, s. 216; Bernadac-Gallocher, *Navigation Paquet*, s. 28.

¹⁸ AFL. 1997 002 4395, *Raport General de Service de Batoum*, Exercice 1886 Chapitre 2, Secretariat; AFL. 1997 002 4395, *Raport General de Service de Batoum*, Exercice 1887, 1891, 1906, Chapitre 4, Trafic.

¹⁹ ANF. (Archives Nationales de France) LH. 2046/73.

²⁰ AFL. 1997 002 4487, *Raport General de Service de Trebizonde*, Exercice 1880 Chapitre 4, Trafic; Bois, *Armements Marseilles*, s. 116.

²¹ Şirketin adı 1909 yılında ise *Compagnie de Navigation Paquet* olarak tekrar sadeleştirildi. 1960'ta *Compagnie Française de Navigation*, 1864'te *Nouvelle Compagnie de Paquebots*, 1970'te ise *Compagnie des Croisieres Paquet*'ye dönüştü. Bois, *Armements Marseilles*, s. 115.

Astrologer vapur örneğinde olduğu gibi yeni sipariş edilen serinin ilk vapuruna da sembolik olarak Ermeni/*Arménie* adı verildi. Diğer inşa edilecek vapurlar da benzer özellikte olacaktı²².

Nicolas Paquet'in şirketin adına Ermenistan/*Arménienne* ibaresini eklemesi ve Karadeniz'de seyretmek üzere sipariş ettiği ilk vapura Ermeni/*Arménie* adını vermesinin başta ekonomik olmak üzere birçok sebebi vardı. Ermeni meselesinin ortaya çıkmasında önemli bir yere sahip olan ve Osmanlı Ermenilerinin statüsünde değişikliğe gidilmesine yönelik iddiayı Berlin Kongresi'ne (13 Temmuz-13 Haziran 1878) taşıyan Boghos Nubar Paşa²³ (1851-1930), *Ermeni Sorunu* adlı eserinde Nicolas Paquet'i Ermenilerin Politik ve Ekonomik İlişkiler Komitesi üyesi olarak zikretmektedir²⁴. A. Y. Azarian da *L'Arménie* adlı eserinde Nicolas Paquet'i bu komitenin üyesi olduğunu teyit etmektedir²⁵.

Paquet Kumpanyası'nın adına *Arménienne* ibaresinin eklenmesi ve şirketin ilk vapuruna *Arménie* isminin verilmesi, Osmanlı yönetimi ve ahalisi nezdinde ilk dönemler pek fazla tepki uyandırmadı. Hatta Babıali, Paquet Kumpanyası'nın Karadeniz'de düzenli seferlere başlamasını olumlu karşıladı. Buna ek olarak şirketin kurucusuna 18 Kasım 1886'da "...hıdmet-i vakıalarından bahşla Mösyö Paquet'e dördüncü rütbeden Osmanlı mecidi nişan ve zişanı..." bile takdim edildi. Ancak Ermeni olaylarının hat safhaya ulaştığı ve İstanbul'u da derinden etkilediği dönemde şirket adındaki Ermenistan ibaresi ziyadesiyle tepki çekmeye başladı. D. Tchitouny, "Ermeni Halk Destanları" adlı makalesinde Paquet Kumpanyası vapurları İstanbul Limanı'na yanaştığında, şirketin hareket saatlerine dair bilgi veren gazeteler, şirket adından bahsederken *L'Arménienne* yerine *D'Harmonie...* şeklinde yazdığını belirtmekteydi. Zira yaşanan hadiselerden dolayı Ermenilere karşı büyük tepki duyan Boğaziçi ahalisi ne eski ne yeni Ermeni adını duymak istemiyorlardı. Bu isimden rahatsız olan bazı tüccar ve zadegân, şirket yönetiminin, bu ismi Anadolu'da eski bir yerleşim yeri olmasından dolayı verdiklerini iddia etmeleri karşısında, "ne Asur, ne Frigya ne de eski Mısır'da Ermeni adından söz edilmemektedir, dolayısıyla Anadolu medeniyetleri arasında böyle bir isim söz konusu değil" diyerek karşı tarafın iddialarını çürütmek istemekteydiler²⁶. Şirketin adındaki Ermenistan/*Arménienne* ibaresi fazla uzun ömürlü olmadı. Bir takım sosyal nedenlerden dolayı

²² Bois, *Armements Marseilles*, s. 118-122.

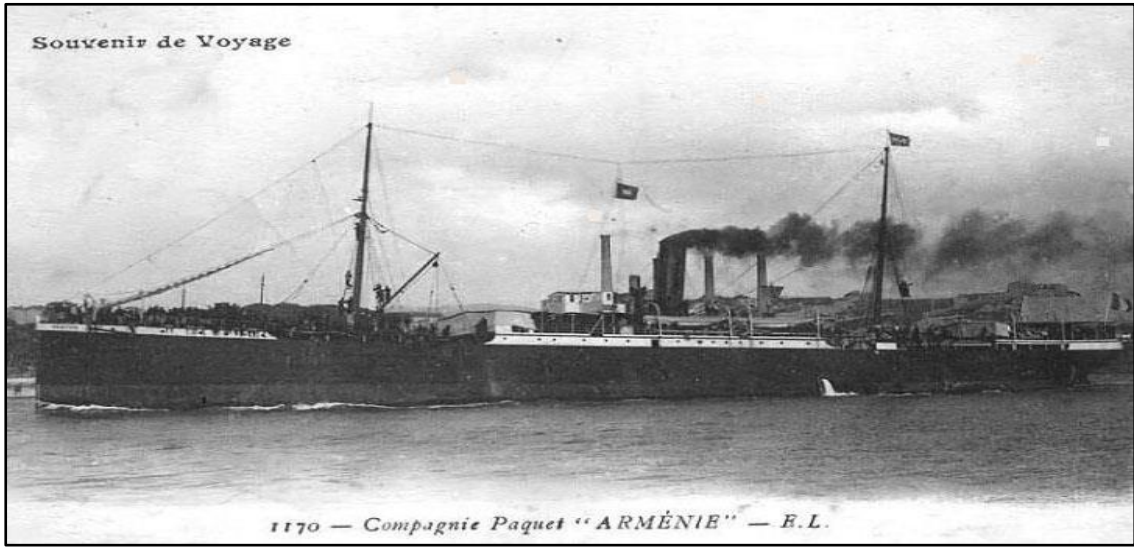
²³ Kamuran Gürün, *Ermeni Dosyası*, Remzi Kitapevi, İstanbul 2005, s. 156.

²⁴ Boghos Nubar-Vatche Ghazarian, (1996). *Boghos Nubar's Papers and the Armenian Question, 1915-1918 Document*, Mayreni: s. 248.

²⁵ Anna Yervant Azarian, *L'Arménie*, Paris 1917, s. 16.

²⁶ D. Tchitouny, (1949) "L'Épopée Populaire Arménienne", *Nouvelle Revue Des Traditions Populaires*, T. 1, No. 4, (Septembre-Octobre), s. 358-359. (342-383).

1913 çıkarılarak Paquet Nakliyat Kumpanyası'na (Compagnie de Navigation Paquet) dönüştü²⁷. Adındaki Ermenistan ismini bu tarihlerde çıkmış olmasına rağmen Şirketin gerek halk gerekse Osmanlı devlet adamları üzerinde oluşturduğu kötü imaj öylesine derindi ki bu algı Cumhuriyet döneminde de devam etti. Cumhuriyet Türkiye'si'ne geçiş sürecinde kabotaj kanunuyla Paquet Kumpanyası'nın faaliyetleri kısıtlanırsa da 1924'ten sonra iki sene müddetle kumpanya faaliyetlerine devam etti²⁸. Şirketin adındaki Ermenistan ibaresi her ne kadar 1913'te kaldırılmış olsa da filosunda bulunan Ermeni/*Arménie* isimli vapuru seyri sefere devam etti. Ancak Mustafa



Kemal Atatürk ilginç bir şekilde şirketin aşağıdaki resimde görülen Ermeni/*Arménie* adlı vapurunun mevcut adıyla Türk sularına giremeyeceğini bildirmişti. Bu deklarasyon üzerine şirket yöneticileri ve yönetimi daha önce olduğu gibi bu adda direnmeyerek geri adım atmak zorunda kaldılar. Böylelikle *Arménie* namındaki vapurun adı Temmuz 1924'te *Ouolof* a dönüşerek bu isim altında seyri seferde bulunmaya devam etti²⁹.

Paquet Kumpanyası'nın Ordu gibi bazı limanlara uğramaktan vazgeçmesi ilginç bir hadise neticesinde olmuştur. Milli Mücadele esnasında Paquet vapurları bilhassa fındık hasadının bol olduğu dönemlerde Ordu, Giresun, Samsun gibi limanlara uğramaktadır. Paquet vapurlarından birisi Batum'dan yolcu sıfatıyla binen bir takım kimseler tarafından Rize üzerindeyken soyulduğu için savaş gemisinin koruması altında ticaret yapıyordu. Trabzon'a

²⁷ ANF. LH. 2046/74;

²⁸ İsmet Paşa' (İnönü)'nin 24 Temmuz 1923 Lozan görüşmelerinde kabotaj kanununun uygulama safhasına geçilmesine dair aldığı karar yabancı deniz nakliyat şirketlerinin 1 Ocak 1924'ten itibaren iki yıl daha faaliyetlerine devam etmesi yönündeydi. *TBMM. Zabıt Ceridesi*, Devre II, C. I, Yedinci İctima, 1939, s. 200.

²⁹ Bois, *Armements Marseilles*, s. 122; http://navires-14-18.com/fichiers/A/ARMENIE_PAQUET_V0.pdf, erişim tarihi 30/12/2015; Bois, *Armements Marseilles*, s. 116.

Kâzım Karabekir Paşa namına gönderilecek askeri eşyalar yanlışlıkla Ordu limanına indirilmişti. *Ümit* vapuru bu eşyayı limandan aldıktan sonra Ordu'dan ayrılırken Melet ırmağı önünde Paquet Kumpanyası vapuruna refakat eden bir Fransız savaş torpido gemisi tarafından durduruldu, kontrol edildi. Ordu ahali ve mavnacı esnafının gözleri önünde yaşanan bu hadise herkesi derinden etkiledi ve *milli gururu zedeledi*. Hadisenin yansımaları devam ederken Paquet vapuru limanda demirlemiş bekliyordu. Paquet'e verilmek üzere mavnalara yüklenmiş dört bin çuvaldan fazla fındık vardı. Bu esnada kaymakam Daniş ve Mebus Recai gelerek, *bu vapura yük vermeyiniz, biz bu işe karışmayız bu işi siz kendiliğinden yapacaksınız*, dediler. Derhal bütün mavnalar geri çekildi. Bu protesto tesirini gösterdi. Bunun üzerine torpido ve Paquet'in kaptanları belediye binasına gelerek kayıkçı kâhyalarıyla belediyede görüştüler. Vapur kaptanları mavnacı kâhyalarına tercümanları aracılığıyla, *biz vapurunuzu kötü maksat amacıyla durdurmadık, bu işte kusurumuz vardır. Size bundan dolayı taziye veriyoruz*, dediler. Kayıkçılar da, *bizim denizimizde bizim gemimizi aramanızdan dolayı son derece üzgünüz. Bu nedenle kayıkçılarımız size yük vermemek için ant içtiler*. Deyince durumun ciddiyetini anlayan kaptanlar bazı muhtelif yollara başvurdular. Önce 3.500 lira, daha sonra da bir hayli altın rüşvet teklif etseler de, bu teklif kâhyaların şeref ve haysiyetlerine dokundu. Büyük kurtarıcımız Mustafa Kemal sizin bize teklif ettiğiniz gerekli her türlü yardımı yapar dedikten sonra *kâhyalar, yarın torpido ve vapurunuz bu limandan ayrılmazsa ne kadar Rum varsa hepsini öldürürüz*, dediler. Ertesi gün Paquet vapuru yük almadan savuşup gitti. Durum Samsun ve İnebolu kâhyalarına da bildirildi. Aynı vapur Samsun ve İnebolu'da da iş göremedi. Bu olaydan sonra Paquet vapuru uzun zaman bu kıyılara uğramadı³⁰.

Paquet Ermeni Kumpanyası'nın, Karadeniz limanlarındaki acenteliklerinde istihdam edilen acentelerin önemli bir kısmı da Ermenilerden oluşmaktaydı. İzmir acentesi Arahtindji, Samsun acentesi Hekimyan Ohannes ve kâtibî Çamkenuyan, işçisi Agop Cingözyan, Ordu acentesi Kevork Dilciyan, Trabzon acentesi Apik Mısırlıyan (Missir), Batum acentesi Henri Garagnon gibi Ermenilerden oluşmaktaydı³¹. Bu acentelerin bir kısmı Osmanlı aleyhinde faaliyette bulunan Ermenilerle temas halinde idiler³².

³⁰ İbrahim Dizman, *Ordu Kültür ve Eğitim Tarihinin Unutulmaz Adı M. Sıtkı Can'a Armağan*, Engin Karlıbel Vakfı Yayını, (Tarihsiz) s. 126-127.

³¹ C. Cervati, (1891, H. 1308-1309). *Annuaire Oriental du Commerce*, 10 me Année İstanbul: s. 813, 866, 869, 872, 982; Ara Sarafian, (1993). United States Official Documents on the Armenian Genocide: The Peripheries, Armenian Review, s. 26.

³² BOA. DH. MKT. 316/34, 9 Kasım 1894.

Osmanlı Ermenileri ile sıkı münasebetler içerisinde olan Fransız siyasi-kültürel müesseseleri ve sermayedarları, Osmanlı Ermenileri arasında baş gösteren ihtilalci ve ayrılıkçı fikir akımlarının ortaya çıkmasında ve gelişmesinde, isyanlara dönüşmesinde ve son olarak yankılarının yurt dışı basında ses getirmesinde ciddi bir etkiye sahiptiler. Bu bağlamda zamanın kısaldığı mekânların daraldığı bir süreçte buharlı deniz nakliyat şirketleri hayati bir rol oynadı. Paquet Ermeni Kumpanyası'nın Ermeni isyanlarındaki tutum ve davranışı başta Mesajeri Maritim Kumpanyası olmak üzere diğer Fransız buharlı deniz nakliyat şirketleriyle benzer bir çizgi üzereydi³³. Osmanlı resmi belgelerinde Paquet Ermeni Kumpanyası'nın Ermeni isyanlarına yönelik politikası birkaç başlık altında karşımıza çıkmaktadır.

Muzır Neşriyat Tedarikinde bir Araç Olarak Paquet Kumpanyası

Ermeni isyanının ideolojik alt yapısının oluşması sürecinde Karadeniz liman kentleri ve hinterlandında ikame eden Osmanlı Ermenileri ve yurt dışındaki Fransız Ermenileri arasında kültürel münasebetlerin tesis edilmesinde öne çıkan *muzır neşriyat* adı verilen gazete ve mecmuaların, mektup ve yazışmaların önemli bir kısmının Paquet Ermeni Kumpanyası tarafından yapılması ve bunun denetlenebilmesinin zorluğu Osmanlı yönetimi açısından önemli bir sorun teşkil etmekteydi.

Uluslararası yasal güvencelerle tahkim edilmiş olan yabancı postaların denetlenmesi önündeki engellerin farkında olan Ermeni komitacılar, propagandist, kışkırtıcı ve isyan amaçlı yazışmalarını genellikle Paquet Ermeni Kumpanyası gibi yabancı deniz nakliyat şirketleri aracılığıyla daha güvenilir bir şekilde yapmaktaydılar. Muzır mektup ve neşriyatın Posta çantaları içerisinde kapalı ve mühürlü bir şekilde Paquet Kumpanyası aracılığıyla Karadeniz'deki en küçük liman ve iskelelere kadar ulaşması bölge ahalisinin huzur ve güvenliği için önemli bir tehdit oluşturmaktaydı. İletişimin arttığı bir dönemde posta örgütünü yeterince işletemeyen ve dizginleyemeyen Osmanlı Devleti, yabancı posta ofislerinin de denetlenme yönünden büyük bir soruna dönüşeceğini erken bir tarihte anlamış bulunuyordu. Bu amaçla yabancı posta ofislerini kaldırabilmek için henüz 1864'te düvel-i muazzamaya umumi bir nota yazmıştı Ancak bu isteği kabul edilmeyen Osmanlı yöneticileri bari bunun uluslararası standardizasyonla uyumlu bir şekilde yapılabilmesi için 1874 Bern Posta Kongresi'ne temsilci göndermiş Uluslararası Posta Birliğine üye olmuştu. Bunu müteakiben 1878, 1880, 1891,

³³ Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Ermeni isyanlarının ortaya çıkmasında ve isyan esnasında takındığı politika için bakınız. Süleyman Uygun, (2015). "Bir Fransız Buharlı Deniz Nakliyat Kumpanyası Etrafında Osmanlı-Fransız-Ermeni İlişkileri", *Gazi Akademik Bakış*, C. VIII, S. 16, Yaz, s. 121-146.

1897'deki uluslararası posta konferanslarına tekrar tekrar temsilci göndererek bu sorundan kurtulmak istese de, hali hazırdaki haklarından mahrum bırakıldı. Zira posta konferansına gönderilen temsilciler; Bedros Kuyumcıyan, Yango Makridi, Petaci Efendi gibi muzır postalarından pek kaygısı olmayan Ermeni ve Osmanlı gayrimüslimlerinden oluşmaktaydı³⁴. Osmanlı posta idaresi, adı geçen birliğe dahil olduğundan *muzır neşriyatın* kontrolü daha da zorlaştı, postaların mahrumiyet hakkına müdahaleden Babıali çok defa yüksek meblağlarda tazminat ödemek zorunda kaldı³⁵.

Paquet Ermeni Kumpanyası'nın kurucusu olan Nicolas Paquet'in Ermenilere olan yakınlığı ve şirket bünyesinde istihdam edilen acente ve personelin çoğunluğunun Ermeni kökenli olması şirketin Ermenilerden yana bir politika takip etmesinde kolaylaştırıcı bir etken oldu.

Ermeni olaylarının hat safhaya ulaştığı bir dönemde 9 Kasım 1894 tarihli belgede "Paquet Kumpanyası'nın Samsun acenteliğinde istihdam olunan Hekimyan Ohannes ve Kâtibi Çamkenuyan Agop'un Ermeni fasidesine aid her türlü evrak-ı muzır ve sairenin idhal ve tevzii tavassutları (aracılık)...açık bir şekilde anlaşıldığından bunların görevlerine devam edemeyecekleri Trabzon valiliğince bildirilmiştir³⁶.

7 Ekim 1893 tarihli bir başka resmi kayıta karşılaştığımız bilgiler ise Ermeni asilerin ne derece teşkilatlandıklarını göstermektedir. Buna göre Amerika'da Ermeni fesat komitesi tarafından Ermenilere asker talimi öğretmek üzere resimli bir kitap basılmıştır. Ayrıca "talimat-ı askeriye tahsil eden Ermenilere verilmek için gümüş ve altından memul armalı madalya tertip edilerek...³⁷" adı geçen kitapla birlikte Samsun'a Paquet Kumpanyası aracılığıyla gönderilmek üzere Marsilya'ya ulaşmıştır. Gümüş ve altından imal edilmiş olan madalyalardan altın olan Ermenilerden zabıtlık iktidarını hak etmiş olanlara, gümüş madalya ise "asker talimi tahsil edenlerin göğsüne..." iliştirilmekteydi. Adı geçen kitap ve madalyaların yanında "memalik-i şahaneye külliyetli miktarda kitap ve madalya idhal olunmaktadır..." denilmekteydi. Marsilya'nın haricinde "Atina fesad komitesi tarafından neşredilen gayet muzır gazeteden birer kıtasının da gönderileceği Marsilya'daki Ermeni mefasidi hakkında vukuubulan ihbarattan..." anlaşılmıştı. Marsilya'da toplanmış olan çok miktarda kitap, gazete ve madalya gibi muzır

³⁴ *L'Union Postale Universelle, sa Fondation et son Developpement, 50. Anniversaire de l'Union 1874-1924, (1924). Einsiedeln (Suisse): Publié Le Bureau International, s. 92, 96, 110.*

³⁵ Salih Zeki, "Ecnebi Postahaneleri", *Tanin*, No: 16, 18 Eylül 1324; Tanju Demir, (2005). "Salih Zeki ve Ecnebi Postahaneleri'nin Kaldırılması Konusundaki Görüşleri" *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, VII/1, s. 175. Ss. 169-185.

³⁶ BOA. DH. MKT. 316/34, 9 Kasım 1894.

³⁷ BOA. Y. PRK. BŞK. 33/80, 7 Ekim 1893.

neşriyatın Karakin İsağolyan ve Nahakyan tarafından Samsun'a hareket eden Paquet Kumpanyası vapuruyla 15 Ermeniyle birlikte hareket edebileceklerine dair istihbarat şebhenderlikler tarafından Babıali'ye bildirilmiştir³⁸.

Verilen örneklerden de görüleceği üzere Samsun limanı Ermeni komitacıların lojistiğinde ve yazışmalarında köprübaşı vazifesi görmekteydi. İlginç olan ise şirketin Samsun acentesi Hekimyan Ohannes ve yardımcılarının önemli bir kısmı Ermeni asi ve komitacılarıyla sıkı münasebetleri olan kişilerden oluşmasıydı. Samsun'un Karadeniz'in ana merkezi seçilmesinde şüphesiz Anadolu dahilinde Ermenilerin yoğun olarak yaşadıkları Kayseri, Yozgat, Sivas, Van, Muş, Bitlis, Çorum gibi vilayetlerin denize açılan en yakın mahreci konumunda olmasının rolü büyüktü.

Ermeni Asilerin Eşya-yı Nariye Vasıtası

Paquet Ermeni Kumpanyası ile Ermeniler arasındaki münasebetlere dair Osmanlı resmi kayıtlarına yansıyan sorunlarından biri ise özellikle 1890 sonrası Ermeni isyanlarının hat safhaya ulaştığı bir dönemde Paquet vapurları üzerinden komitacı ve asilere yasadışı yollarla ulaştırılan *eşya-yı nariye* ya da *esliha-i memnu* adı verilen ateşli silahlar ve harp mühimmatından oluşmaktaydı. Halbuki 1861 Osmanlı-Fransız ticari anlaşmasında ateşli silahlar ve askeri mühimmatın Osmanlı vilayetleri dahiline ithal edilmesine yönelik açık hükümler konulmuştu. Anlaşmanın 11. Maddesine göre: *bundan böyle hiçbir Fransız tebaası bir tüccar memalik-i Devleti Aliye'ye ne top, barut, esliha ve ne de mühimmat-ı harbiye ithal edemeyecekti. Bu türden eşyaların ticareti doğrudan doğruya Devlet-i Aliye nezaretinde yapılacaktı.* 14. Maddede ise *gümrükten kaçırılarak ithal olunan eşya, canib-i miriden olarak müsadere edilecek ve müsadere olunan eşya sahibinin mensup olduğu konsoloshaneye tebliğ kılınacaktır*³⁹.

Bunun haricinde bu anlaşmanın yanıcı ve patlayıcı maddelere dair hükmü, 21 Şubat 1872 tarihinde ilan edilen Barut Nizamnamesi'yle daha genel anlamda devletin inhisarı altına alındı. Nizamnamenin 15. hükmünde, ister doğrudan/transit isterse gizliden olarak Osmanlı

³⁸ BOA. Y. PRK. BŞK. 33/80, 7 Ekim 1893.

³⁹ *Muahedat Mecmuası*, I., s. 46-47; Boiteau, *Les Traités de Commerce*, s. 143-144; Anlaşmanın Fransızca metni için bakınız. M. Paul Boiteau, (1863). *Les Traités de Commerce Texte de Tous les Traités en Vigueur*, Paris: Librairie de Guillaumin et C., s. 140.

memleketlerine ithal olunan yanıcı ve patlayıcı maddelere bedelsiz el konulacak ve müsadere edilecek bedelinin iki misli para cezası alınacaktı⁴⁰.

Muhtevası ve sınırları ikili anlaşmalar ve yasalarla güvence altına alınmış olmasına rağmen Paquet Kumpanyası, Ermeni komitacı ve asilere her fırsatta silah ve barut taşımaktan imtina etmedi. Mevcut resmi kayıtlara göre Paquet Kumpanyası'nın bu yasağı ilk ihlali 1886'da şirketin *Meuse* adlı vapuruyla Nesim Kohen namında biri için Galata Gümrüğü'ne çıkarılan bir sandığın içinden muayene esnasında iki martini tüfeğin çıkmasıydı. Hadise Babialı'ye bildirildiğinde kesinlikle müsamaha gösterilmemiş ve "bu misülli esliha-i memnua gelir ise gümrüklerde tevkif edilerek keyfiyetin bildirilmesi...derhal tophane-i amireye gönderilmesi...istenmişti"⁴¹.

Paquet vapurlarıyla Ermeni asilere yönelik yasadışı yollarla Osmanlı topraklarına sokulmak istenilen silah ve harp mühimmatına dair bir diğer malumat 8 Ekim 1893 tarihli belgede geçmektedir. Buna göre özetle; "Amerika'dan avdet eden ve külliyetli silah ve fişenk getiren 15 Ermeni Marsilya'dan Paquet Kumpanyası vapurlarıyla Samsun'a gitmek üzere hareket edip bunların bir çok rovelver ve fişenk hamil oldukları...Samsun iskelesinde derdest edilmemek için bunları kaçakçılar marifetiyle çıkartmak istedikleri...taharri olundukları halde külliyetli silah derdest edileceği..."Trabzon vilayetine bildirildi⁴².

Bundan iki yıl sonra 14 Ekim 1895 tarihli bir başka belgede ise yasaklı mühimmatın ele geçirilmesi şekli ilginçtir. Paquet Kumpanyası'nın *Ermeni/Armenié* adlı vapuruyla Trabzonlu Attar Ustazade Hasan Efendi namına getirilen emtiaya dair manifestoda Marsilya'daki Gülbenk Sülyan adlı şahıs tarafından gönderilmiş olduğu ve içerisinde altı varil şap olduğu belirtilmişti. *Şab muharrer altı varil anbara nakledilirken varillerden birisi hamalın taşıdığı esnada sırtından yere düşerek kırılmış ve içinde güherçile olduğu haber verilmiş...*idi. Bunun üzerine yapılan muayene neticesinde varillerin üçünün içerisinde şap, diğer üçünün içerisindeyse 510 kıyye güherçile olduğu ortaya çıkmıştı. Bunun üzerine üç bin altmış guruşu Tophane-i Amire'ye verilmek üzere dört bin seksen kuruş ceza-i nakdiye kesildi. Güherçile ise Tophane-i Amire'ye teslim edildi⁴³.

⁴⁰ TBMM. Zabıt Ceridesi, Devre X, İctima 1, Cilt VII, 2 Mayıs 1955, S. Sayısı 256. Barut ve patlayıcı maddelerle silah ve teferruatı ve av malzemesinin inhisardan çıkarılması hakkında kanun lâyihası; BOA. BEO. 2669/200152, 19 Eylül 1905.

⁴¹ BOA. Y. PRK. ML. 6/49, 22 Ekim 1886.

⁴² BOA. BEO. 307/22984, 8 Ekim 1893; Y. PRK. BŞK. 33/80, 7 Ekim 1893.

⁴³ BOA. DH.MKT. 428/31; 14 Ekim 1895.

Yine 10 Eylül 1903 tarihli bir başka belgede Paquet Kumpanyası vapuruyla Samsun'a aktarılmak üzere Anvers'ten getirilen ve Samsun rıhtım kumpanyası ambarına ithal edilen sandıkların içerisinde silahlar olduğu ve icabına bakılması rüsumat emanetine bildirilmişti⁴⁴.

Paquet Kumpanyası'nın başvurduğu bir başka yöntem ise legal yollardan naklettiği eşya-yı nariyeyi fırsata dönüştürmesiydi. Muayene sırasında fark edilen silah ve barut gibi yanıcı ve patlayıcı mallara müdahale edildiğinde kaptanlar ve acenteler navlunun konşimentosunu ibraz ederek bunun Osmanlı resmi kurumları adına ithal edildiğini belirtmekteydiler. Gerçekte ise tam tersi bir durum söz konusuydu. Örneğin 24 Ekim 1905 tarihli belgede; "maden kumpanyaları için Tophane-i Amire namına kaviye marka barutunu hamilen 20 Eylül günü Dersaadet limanına gelmiş olan Paquet Kumpanyası'nın Circassie vapuru mezkur barutu tophaneye ihraç ettikten sonra Samsun'a ulaştığında eşya-yı ticariye altında 24 sandık kaviye barutu daha bulunduğu anlaşılmıştı. Mezkur vapurun Batum'a azimet ve avdeti esnasında Memalik-i Şahane sahillerine bu barutlardan ihraç eylemiş olduğu anlaşılmış ve derdest ettirilmiş...⁴⁵ "olduğu ve bu barut sandıklarının sahile çıkarılmadan Tophane-i Amire'ye teslim edildiği ifade edilmekteydi⁴⁶.

Paquet Kumpanyası aracılığıyla yapılan silah ve mühimmat-ı harbiye kaçakçılığı kimi zaman Osmanlı üzerinden uluslararası silah ticareti hüviyetinde de olmaktaydı. Örneğin Paquet Kumpanyası'nın *Imerethié* adlı vapurunda İran hükûmetine teslim edilmek üzere bir hayli top ve mermi olduğu anlaşıldığından boğazdan geçirilmesine izin verilmedi, hatta bunlar hükûmet-i seniyye hesabına Tophane-i Amire'ye teslim edildi. Osmanlı hükûmetinin İran namına gelen askeri mühimmata bu şekilde el koyması devletlerarası soruna sebebiyet verdi⁴⁷. Babıali, bu mühimmatın Batum üzerinden İran hükûmeti namına gönderileceğini öğrendiğinde ilk olarak İran maslahatgüzarından izahat talep etmiş, o da bu yolda bir siparişten malumatının olmadığını belirtmişti. Aynı şekilde Fransa hükûmetinden ve Batum üzerinden nakledileceği için Rusya hükûmetinden de malumat talep edilmiş lakin onların da bu konuda bir bilgiye sahip olmadıkları cevabı alınmıştı. Bunun üzerine Babıali askeri mühimmatı müsadere etmek yerine bedeli verilerek satın alınmasını kararlaştırdı⁴⁸. Halbuki yukarıda belirtilen Barut Nizamnamesine göre Babıali'den izin alınmaksızın *ister doğrudan/transit isterse gizliden olarak Osmanlı*

⁴⁴ BOA. BEO. 2137/160230, 10 Eylül 1903.

⁴⁵ BOA. BEO. 2691/201765, 24 Ekim 1905; DH.MKT. 1020/00017, 26 Ekim 1905.

⁴⁶ BOA. DH.MKT. 1020/00017, 26 Ekim 1905.

⁴⁷ BOA. Y.A.HUS. 485/31, 24 Mart 1905; BEO. 2456/184167, 30 Kasım 1904.

⁴⁸ BOA. BEO. 2462/184604, 14 Aralık 1904; BEO. 2458/184322, 3 Aralık 1904.

*memleketlerine ithal olunan yanıcı ve patlayıcı maddelere bedelsiz el konulacak ve müsadere edilecek.*⁴⁹ şeklindeki hüküm gayet açıktı. Bu nedenle Babıalı bu türden eşya-yı nariyenin nakledilmesine katıyen müsaade etmemekteydi. Hele ki Ermeni olayları ve Balkan isyanlarının devlet ve millet aleyhine işlediği ve tehdit oluşturduğu bir süreçte bu türden askeri mühimmatın menşei ve nereye ulaşacağına meçhul olduğu bir durum söz konusuyken Babıalı'nın sıkı bir denetim yoluna gitmesi hukuki bir müdahale idi. Üstelik Osmanlı yönetimi bu mühimmata tamamen el koyma hakkına sahipken bedelini vererek satın almayı taahhüt etmekteydi. Bunda Babıalı'nın diplomatik ve ekonomik baskıya maruz kalması, ticaretin etkilenmesi kaygısı ya da uygun şartlarda silah sahibi olmak istemesi gibi bir takım etkenler de göz önünde bulundurulmalıdır.

Ermeni Asi ve Kaçakların Güvenli Nakliyatı

Ermeni isyanlarının fikri alt yapısının oluşmasında önemli bir iletişim unsuru olan Paquet gibi yabancı deniz nakliyat şirketleri, isyanlar patlak verdiğinde asilere silah ve mühimmat taşıyarak isyanın yayılmasında benzer bir tutum sergilediler. Bunun yanında Ermeni isyancı liderleri ve komitacıları, Karadeniz limanları üzerinden isyan mahalline gizli, güvenli ve hızlı bir şekilde ulaşmak için de çoğunlukla Paquet Ermeni Kumpanyası'ndan istifade ettiler. Diğer yandan suça karışmamış fakat olaylardan en çok etkilenen ve can güvenliğini tehlikede gören Ermeni tebaa, ülkeyi terk etmek isteğinde ise Paquet ve benzeri deniz nakliyat şirketleri, olabildiği kadar pasaportlu, pasaportsuz mülteci taşıyarak bu elim hadiseyi kazanca dönüştürmenin yollarını bulmuştu. Hatta sadece kaçak göçmen taşıyabilmek için filosunda 3 ila 4 vapur bulunduran Yunan Societe Gozieas ve Russo Danoise gibi küçük nakliye şirketleri dahi kuruldu⁵⁰. Mültecilerden yalnızca nakliyat şirketleri değil aynı zamanda isyancı elebaşları ve komitacılar da istifade ettiler. Bu asiler kaçak göçmenler arasına girerek kendilerini gizleyebilmekteydiler⁵¹.

Asilerin yazışmalarında, silah sevkiyatında ve bizzat seyahatlerinde Paquet gibi yabancı nakliyat şirketlerini tercih etmelerinin sebebi bu şirketlere ait vapurların uluslararası hukukta tabi oldukları devletlerin toprak bütünlüğünün yüzen bir devamı olarak kabul edilmeleri idi. Yabancı bandıralı vapurlar asiler için adeta *özgürlük alanı* olarak görülmekteydi⁵². Limana yanaşmış bir vapura ancak suçu resmi bir belgeyle kesin olarak kanıtlanmış bir zanlıyı aramak

⁴⁹ TBMM. Zabıt Ceridesi, Devre X, İçtima 1, Cilt VII, 2 Mayıs 1955, S. Sayısı 256.

⁵⁰ AFL. 1997 002 4395, *Raport General de Service de Beyrouth*, Exercice 1909, Chapitre 2, Secretariat.

⁵¹ Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası*, s. 283, 286.

⁵² İlhan Ekinci, (2006). "Osmanlı'da Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında", *Kebikeç*, S. 21, s. 85.

için, o da kaptan ve konsolos eşliğinde girilebilirdi. Hatta arama izni olduğu halde konsoloslar ve kaptanlar tarafından muhtelif mazeretler ileri sürülerek çoğu zaman bu kişilerin ele geçirilmesi önlenirdi. Ancak gemi kıyıda değil ise içerisinde suçlu sabit olan bir zanlı olsa bile arama ancak vapur kaptanı ve mürettebatı tarafından yapılabilirdi⁵³. Bunun yanında vapur sahilden üç mil açıktayken her hangi bir hadise zuhur ettiğinde dava, Osmanlı mahkemelerinin kapsama alanı dışında addedilerek uluslararası mahkemelerin salahiyeti altına girmektedir⁵⁴. Tüm bu avantajlardan dolayı Ermeni asiler ve komitacılar, güvenli liman uzantısı olarak gördükleri Paquet Kumpanyası'ndan olabildiği kadar istifade ettiler. Buna mukabil Paquet Kumpanyası yöneticileri de izlemiş oldukları siyaset gereği Ermeni asilere çoğu zaman gönüllü kalkan olmaktan imtina etmeyerek karşılıklı bir anlayış içinde iki taraf da mevcut imkânlarını fırsata dönüştürme yoluna gittiler.

Ermeni asilerin bir kısmı Karadeniz'deki yasadışı faaliyetleri için merkez edindikleri Batum üzerinden Karadeniz limanlarına dağılmaktaydılar. Batum ise Paquet Ermeni Kumpanyası'nın Karadeniz hattının son durağı ve merkezi konumundaydı. Dolayısıyla Batum üzerinden gelen Ermeni asilerin önemli bir kısmı, Paquet vapurları aracılığıyla güvenli bir şekilde yolculuk yapmaktaydılar. 24 Ekim 1890 tarihli belgede; "Paquet Kumpanyası'nın vapuruyla Dersaadet'e müteveccihen Batum'dan mufarakat etmiş olan Rusya tebaasından ve Ermeni milletinden Prens Argomensky de le Ferokon namında bir mektep mualliminin..." Ermeni Gizli Cemiyeti'ne mensup ve fesat bir adam olduğu ve beraberinde bulunan 23 Ermeni'nin de mazanne-i sui kesandan...oldukları Batum şebenderliği tarafından telgrafla belirtilmiş ve gereğinin yapılması Hariciye ve Zaptiye nezaretlerine bildirilmiştir⁵⁵.

Batum'un yanında Samsun limanı da komitacıların en çok faaliyet gösterdiği bir merkezdi. 7 Ekim 1893 tarihli belgede Marsilya üzerinden 15 Ermeni fesatçının yanlarında çok miktarda silah ve mühimmat bulunduğu halde Samsun'a gelmek istedikleri ve bunların kesinlikle limana çıkarılmaması gerektiği Marsilya şebenderliği tarafından bildirilmiştir⁵⁶. 3 Aralık 1893 tarihli bir başka belgede ise Paquet Ermeni Kumpanyası'nın *Anatolia* adlı

⁵³ BOA. HR. HMS. İŞO, 186/69, 18 Şubat 1899; Belkıs Konan, (2006), *Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu*, Ankara: Ankara Üniversitesi, SBE., Kamu Hukuku, Yayınlanmamış Doktora Tezi, s. 47-48.

⁵⁴ Buna benzer bir hadise Paquet Kumpanyası'nın Circassie adlı vapurunda zuhur etmiş ve uluslararası bir soruna dönüşmüştü. Hatta buradaki iddia vapur sahilden üç mil açıktayken Osmanlı mahkemelerinin bu davaya bakamayacağı yönündeydi. BOA. BEO. 595/44580, 7 Nisan 1905; BEO. 605/45317, 22 Nisan 1895; BEO. 671/50316, 20 Ağustos 1895.

⁵⁵ BOA. Y.A.HUS. 241/35, 24 Ekim 1890.

⁵⁶ Y. PRK. BŞK. 33/80, 7 Ekim 1893.

vapuruyla gelen ve tahmini 10'dan fazla olan Ermeni vapurdan çıkmayıp Samsun ve Giresun iskelelerine gideceklerinden bunların sayısı ve hangi tabiiyette olduklarının araştırılması için Trabzon vilayetine gerekli emir verilmişti⁵⁷.

Paquet Kumpanyası vapuruyla Marsilya üzerinden Samsun'a gelmek isteyen Erzurumlu Ohannes, önde gelen Ermeni fesatçılardan biriydi. New York şehbenderinin verdiği malumata göre bu şahıs hem ticaretle işigal etmekte hem de New York'ta bulunduğu sırada Osmanlı Ermenileri hakkında propaganda amaçlı gazetelerde *efkâr-ı muzıra neşrelediği*... belirtilmişti. Osmanlı topraklarına gitmek niyetinde olan bu şahsa dikkat edilmesi gerektiği tenbih edilmişti. Bu nedenle henüz Marsilya'dan Paquet Kumpanyası vapuruna bindiği andan itibaren takip edildi. Takip edildiğini anlayan Ohannes, Samsun limanında inmeye niyetlendiği anda karşısında zaptiyeleri görerek vazgeçti ve Trabzon'a gitmek üzere vapurda kaldı. Bundan haberdar olan Canik mutasarrıfı, Trabzon İskele Komisyonu'na 7 Kasım 1898 tarihli bir emirname göndererek eğer adı geçen şahıs Trabzon limanına çıkar ise icabına bakılması yönünde bir talimat verdi⁵⁸. Ohannes, Trabzon'a inmeye niyet ettiği esnada burada da karşısında zaptiyeleri görünce tabiiyetinde olduğu ülkenin, yani Amerika'nın Trabzon konsolosundan yardım istedi. Konsolos ise tercümanını refakatçi olarak Ohannes'in yanına göndererek konsoloshaneye getirtti. Ertesi gün de "hükûmete gelerek merkumun Erzurum'a gideceğini söyleyince..." sorumlular "madem ki terk-i tabiiyyet etmiştir öyleyse geldiği diyara avdet etmesi icab eder." şeklinde sert bir tutumla karşılık vermişlerdi. Hatta geldiği gibi aynı güzergâh üzerinden geri gönderilmesi istenildiğinde yine yerel yönetim buna da karşı çıkmış, konsolos ise; "madem ki Erzurum'a gitmesine müsaade olunmuyor malul olmak sebebiyle Batum tarihiyle şimendüfer ile Avrupa'dan dolaşarak Amerika'ya gitmek üzere Batum'a azimetine müsaade edilmesi.."ni teklif ederek ancak Ohannes'i kurtarabilmişti⁵⁹.

Paquet Kumpanyası'nın *Mingrelie* adlı vapuruyla İstanbul'a gelmek isteyen bir başka zanlı ise Hitarof adlı asi idi. Daha önceden suçu sabit olarak kanıtlanmış olan Hitarof, "ceraim-i siyasiyeden dolayı nefy (kovulma) ve tağrib (gurbete gönderme) edilmiş..." idi. Batum şehbenderinin raporunda bildirdiğine göre İstanbul'a gitmek arzusuyla Batum'dan *Mingrelie* adlı vapura binen ve vizesiz Rus pasaportuna sahip olan bu şahsın İstanbul'a inmesine müsaade edilmemeliydi. Bunun üzerine Dahiliye Nezaret'i de Zaptiye Nezareti'ne Hitarof'un hemen limanda derdest edilmesine yönelik bir talimat verdi. Ele geçeceğini anlayan Hitarof ise bu

⁵⁷ BOA. BEO. 321/24032, 3 Aralık 1893.

⁵⁸ BOA. DH. TMIK. M. 60/76, 7 Kasım 1898.

⁵⁹ BOA. DH. TMIK. M. 60/76, 7 Kasım 1898.

esnada çoktan Avusturya Lloyd Kumpanyası'nın Salsburg adlı vapuruyla Romanya'ya geçmiş bulunuyordu⁶⁰.

Ermeni asi ve komitacıların giriştikleri eylemler neticesinde Anadolu dahilinde zuhur eden istenmeyen olaylar neticesinde Ermenilerin bir kısmı terk-i diyar ederek Avrupa ve Amerika şehirlerine göç etmeye başladılar. Samsun limanı ard bölgesinin genişliği dolayısıyla Ermeni asi ve göçmenlerin Batı ülkelerine açılan mahreci durumundaydı. Anadolu dahilinden Samsun limanı üzerinden Avrupa ve Amerika'ya göç etmek isteyen Ermenilerin büyük bir kısmı Paquet Kumpanyası vapurlarıyla yolculuk etmeyi tercih ettiler. Batı ülkelerine göç eden Ermenilerin önemli bir kısmının arkalarında aile ve akrabalarını bırakmaları, bir kısmının da yurt dışında kaldıkları süre boyunca komitacıların emellerine alet olmaları neticesinde tekrardan Osmanlı topraklarına dönmek istemeleri⁶¹ az da olsa ters yönde bir göç dalgasına da sebebiyet verebilmekteydi. Bu durumda göçmen ve asiler birbirine karışmakta ve devletin kontrolü zorlaşmaktaydı. Ermeni asi ve göçmenlerin Paquet Kumpanyası'nın tercih etmelerinde birçok etken vardı. Öncelikle şirketin Samsun ve diğer bölgelerde istihdam edilen acente ve acentelik çalışanlarının önemli bir kısmı Ermenilerden oluşmaktaydı. Yukarıda da belirtildiği üzere şirketin Samsun acentesi Hekimyan Ohannes ve kâtibi Çamkenumyan Ermeni asilere gizli ve açıktan her türlü yardım faaliyetlerinde bulunmaktaydı. Aynı zamanda şirketin hissedarları arasında Ermeni tüccarların bulunması yöneticisinin Ermenilere olan yakınlığı ve diğer şirketlere oranla daha düşük fiyatlarla göçmenleri taşıması bu nedenlerden sadece bir kaçıydı.

Paquet Kumpanyası vapurlarıyla özellikle Samsun limanı üzerinden Batı ülkelerine göç eden kalabalık bir Ermeni göçmen kitlesi bulunmaktaydı. Örneğin kendilerini Osmanlı tabiiyetinden çıkararak Amerika'ya göç etmek isteyen Mamuretülaziz vilayetinden kadın-erkek olmak üzere 31 Ermeni, yine ticaret yapmak bahanesiyle bir takım şartlar ileri sürerek göç etmek isteyen 21 Ermeni tüccarın Samsun limanından Paquet Kumpanyası'nın *Armenié* adlı vapuruna bindikleri Canik mutasarrıflığı tarafından 28 Mayıs 1897 tarihli telgrafnamede bildirilmiştir⁶². Bundan bir ay sonra 8 Ağustos 1897'de bu defa daha büyük bir nüfus 21 hane toplamda 53 Harput Ermenisinin Amerika'ya gitmek üzere Samsun limanından *Circassie* adlı Paquet vapuruna bindikleri, bu şahısların kesinlikle dışarı çıkmalarına meydan verilmemesi ve hatta vapur boğazdan geçinceye kadar mükemmel bir şekilde gözlemlenmesi Zaptiye Nazırı

⁶⁰ BOA. BEO. 3277/245712, 25 Mart 1908.

⁶¹ 27 Haziran 1899 tarihinde Samsun'a çıkmış olan 34 nefer Ermeni'den 25'i mukaddema firar suretiyle Amerika'ya gidip bu kere pasaportsuz olarak avdet ettikleri anlaşılmasıyla... BOA. DH. TMIK. M. 73/60, 27 Ekim 1899.

⁶² BOA. DH. TMIK. M. 33/77, 28 Mayıs 1897.

tarafından tebliğ kılınmıştı⁶³. Buna benzer bir göç vakıası 6 Kasım 1897'de yaşanmıştı. Mamuretülaziz ahalisinden 8 aile toplamda 18 nüfus Ermeni, Sivas ahalisinden 3 aile toplamda 9 nüfus Ermeni, kendilerini Osmanlı tabiiyetinden çıkararak Amerika ve Romanya'ya gitmek üzere Samsun limanından *Mingrelie* adlı Paquet vapuruna binmişlerdi⁶⁴.

Canik mutasarrıflığı tarafından Dahiliye Nezareti'ne yazılan bir başka belgede Harputlu Haçık Keşişoğlu, Mıgırdıç Artin, Mihail Karabet, Marut adlı Ermenilerin 8 Ağustos 1897 tarihinde Samsun limanından Paquet Kumpanyası'nın *Anatolia* vapuruna bindikleri ve Babıali'den gelecek talimata göre hareket edecekleri belirtilmiştir⁶⁵. 15 Aralık 1897 tarihli bir başka belgede de Harput Ermeni ahalisinden 9 aile toplamda 19 kişi Amerika'ya hicret etmek için Marsilya'ya gitmek üzere Samsun limanında Paquet Kumpanyası'nın *Mingrelie* adlı varpuruna binmişlerdi. Zaptiyeler şüpheli olarak gördükleri bu Ermenileri İzmir limanından çıkıncaya kadar limanlara uğradığı sırada takip etmişlerdi⁶⁶. Yine 5 Şubat 1898 tarihli bir başka belgede Harput ahalisinden 3 hane 13 nüfus şüpheli Ermeni'nin Amerika'ya gitmek üzere Samsun limanından Paquet Kumpanyası'nın *Armenié* adlı vapuruna bindikleri ve bunların kesinlikle İstanbul limanına çıkarılmamaları gerektiği Samsun mutasarrıflığınca bildirilmişti⁶⁷. 1897-98 yılları arasında benzer şekilde çok miktarda Ermeni nüfus Mamuretülaziz, Sivas, Harput, Amasya, Tokat gibi mahallerden Samsun limanı üzerinden Paquet Kumpanyası aracılığıyla Batı ülkelerine hicret ettiler. Örneğin 24 Ağustos 1897'de Mamuretülaziz ahalisinden 9 nüfus Ermeni⁶⁸ ve 14 Haziran 1898'de Harput'tan 19, Sivas'tan 7 nüfus olmak üzere *hal ve şanları meçhul olan* toplam 26 Ermeni, Amerika'ya gitmek üzere Paquet Kumpanyası'nın *Anatolia* adlı vapura⁶⁹, 7 Ocak 1898'de nereden geldikleri belli olmayan 6 hane toplam 8 nüfus Ermeni, Amerika'ya gitmek üzere Batum'dan gelen *Circassie* adlı vapura binmişlerdi⁷⁰. Sayıları bir hayli fazla olan Ermeni göçmenlerin diğer vapur nakliyat şirketlerini de belli bir yoğunlukta kullanmıştır. Ancak Avrupa'ya ve Marsilya, Barselona gibi liman kentleri üzerinde Amerika'ya gitmek isteyen Ermenilerin tercihleri daha ziyade Paquet ve Mesajeri Maritim gibi Fransız vapur nakliyat şirketleri olmaktadır⁷¹.

⁶³ BOA. DH. TMIK. M. 38/78, 8 Ağustos 1897.

⁶⁴ BOA. DH. TMIK. M. 40/50, 6 Kasım 1897.

⁶⁵ BOA. DH. TMIK. M. 37/45, 12 Eylül 1897; DH. TMIK. M. 53/61, 6 Haziran 1898.

⁶⁶ BOA. DH. TMIK. M. 45/42, 15 Aralık 1897.

⁶⁷ BOA. DH. TMIK. M. 48/53, 5 Şubat 1898.

⁶⁸ BOA. DH. TMIK. M. 39/68, 24 Ağustos 1897.

⁶⁹ BOA. DH. TMIK. M. 54/12, 14 Haziran 1898.

⁷⁰ BOA. DH. TMIK. M. 47/7, 7 Ocak 1898.

⁷¹ Uygun, "Bir Fransız Buharlı Deniz Nakliyat Kumpanyası Etrafında Osmanlı-Fransız-Ermeni İlişkileri", s. 131-134; AFL. 1997 002 4467, *Raport General de Service de Samsoun*, Exercice 1880 Chapitre 4, Trafic.

Samsun limanının bu kadar yoğun bir şekilde göç merkezi olması, asi ve komitacıların da buradan Anadolu dahiline, Kafkasya ve Batı ülkelerine açılmaları denetimleri oldukça zor duruma soktu. Bu nedenle Babıali 1900’de bir karar alarak bazı zorunlu sebeplerden dolayı gün batımından şafak vaktine kadar Samsun limanındaki her türlü faaliyetleri yasakladı. Bundan dolayı gece limana mal bırakmak zorunda kalan vapur şirketleri yolcuları ve mallarını biraz yakında bulunan Ünye ve Fatsa gibi ara limanlardan yapmaktaydılar. Bazı istisnai durumlarda özel izinle bu yasağın kaldırıldığı durumlar da olabiliyordu⁷².

Samsun limanı üzerinden göç eden Ermenilerin büyük bir kısmının Paquet Kumpanyası’nı tercih etmeleri yerel yöneticiler ve Babıali’nin de dikkatini bu noktaya celbetti. Babıali 1899 tarihli bir emirname ile bundan sonra Paquet Kumpanyası’nın ne Karadeniz limanlarından Avrupa’ya ne de Avrupa’dan Karadeniz limanlarına yolculuk ya da göç etmek isteyen Ermeniler ve komitacıları taşımalarını yasaklayan bir emirnameyi kumpanya yönetimine tebliğ etti. Ticaret serbestisine aykırı olmasına rağmen Babıali güvenliği için böyle bir karar alma yoluna gitmişti. Babıali’nin aldığı bu karara bir süreliğine de olsa şirket yönetiminin uyduğuna tanık olmaktayız. Hariciye Nezareti’ne hitaben yazılan 5 Aralık 1899 tarihli rapora göre, “Harput ahalisinden olup kefalet üzerine New York şebhenderliğinden verilmiş pasaportları hamil bulunan Ermenilerin şebhenderhaneye müracaatla Paquet Kumpanyasının Dersaadetten aldığı emre istinadan kendilerini vapurlarına kabulden imtina eylemekte olduğundan...⁷³” şikâyetle bu talimata karşı çıktıklarını Marsilya baş şebhenderliğine bildirmişlerdi. Buna benzer bir hadise de Trabzon limanında yaşanmıştı. Osmanlı tabiiyetinden çıkarak Amerikan vatandaşlığına geçen 9 Ermeni, Marsilya’ya gönderilmek üzere limana yanaşan Paquet Kumpanyası’nın *Mingrelie* adındaki vapura bindirilmek istenmişse de *kapudan tarafından adem-i kabul ile red edildiğinden...* ilk gelecek Avusturya Lloyd Kumpanyası’na verilmesine karar verilmişti⁷⁴. Ancak kumpanyanın bu emre riayet etmesi sadece bir dönem geçerli oldu. Dahiliye Nezareti’ne hitaben yazılan 1 Haziran 1905 tarihli raporda; *Batum’dan hareket eden Fransa Paquet Kumpanyasına mensup Anadolu nam-ı vapurda bulunan altmış-yetmiş kadar Ermeninin memalik-i şahane iskelelerinden birine muvasalat olmak...istemeleri*⁷⁵,

⁷² AFL. 1997 002 4467, *Rapport General de Service de Samsoun*, Exercice 1900-1901, Chapitre 2, Secretariat; Ayrıca kaçak yollarla silah ve benzeri mühimmatın liman kentleri üzerinden taşınması ve Babıali’nin aldığı tedbirlere dair bk. Tuğrul Özcan, (2007). *II. Abdülhamid Döneminde Orta ve ve Doğu Karadeniz’de Ermeni Olayları*, İstanbul, Akis Yayınları, s. 89-112; Tuğrul Özcan, (2015) “XX. Yüzyılın Başlarında Nöbet Usulü Uygulamasına Bir Örnek: Fatsa Limanı”, *Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, S. 12, Temmuz, s. 407.

⁷³ BOA. DH. TMIK. M. 78/52, 5 Aralık 1899.

⁷⁴ BOA. DH. TMIK. M. 73/60 27 Ekim 1899.

⁷⁵ BOA. Y. EE. KP. 25/2438, 1 Haziran 1905.

Hitarof adındaki siyasi suçlunun, şirketin *Migrelie* adlı vapuruyla 1908 Martında Batum'dan İstanbul'a gitmek istemesi, sadece bu örneklerden bir kaçıydı⁷⁶. Ancak 1900 yılından itibaren mevcut resmi kayıtlarda, Paquet Ermeni Kumpanyası'nın Ermeni asi ve göçmenleri taşımasına dair daha önceki yıllara oranla pek fazla şikâyetin olmadığını anlaşılmaktadır. Bunda daha önceki yıllara oranla Anadolu ve Karadeniz'deki Ermeni olaylarında azalma olması, gelirinin büyük bir kısmını Karadeniz limanlarından elde eden ve kâr amacı güden bir şirketin Babıali ile münasebetlerinin bozulmamasına ehemmiyet vermesi gibi nedenlerin etkisinin olduğu yüksek ihtimaldir.

Paquet Ermeni Kumpanyası'nın Osmanlı sularında faaliyette bulunduğu 1878-1914 yılları arası özellikle Batum ve Samsun gibi Karadeniz limanları başta olmak üzere Fransız ticari ve siyasi kurumları Karadeniz liman kentlerinde önemli bir mesafe kat etti. Fransız siyasi ve ekonomik müesseseleri diğer Batılı devletlerde olduğu gibi Karadeniz limanları ile münasebetlerinde Ermeniler gibi Osmanlı gayrimüslimleri üzerinden pazar oluşturarak bölgede olabildiği kadar etkin olma yoluna gittiler.

Sonuç

Buharlı deniz nakliyat kumpanyaları, üstlenmiş oldukları misyon gereği tabi oldukları devletlerin merkezden çevreye açılan ve düzenli bağlantı imkânı sunan son derece hayati öneme sahip vazgeçilmez deniz araçları oldular. Dahilde bu şirketler her ne kadar birbirleriyle rekabet içerisinde olsalar da hariçte her biri bağlı oldukları ülkelerin siyasi-ekonomik ve sosyal birer temsilcisi oldular. Kurucusu olan Nicolas Paquet'in adına atfen kurulan Paquet Kumpanyası, faaliyet ağını Karadeniz limanlarına kadar yayma kararı aldığı anda Paquet Ermenistan Kumpanyası'na dönüştü. Karadeniz sularına münhasıran inşaa ettirdiği gemilerin ilk serisine de Ermeni adı verildi. Şirketin böyle sembolik bir değişime gitmesi aslında perde arkasında Osmanlı sularında faaliyette bulunduğu sürece temas halinde olacağı hedef zümreyi işaret etmekteydi. Nitekim öyle de oldu. Zira Osmanlı Ermenileri ekonomik, siyasi ve kültürel yönden öne çıkmış önemli bir nüfusu oluşturmaktaydılar. Ekonomik açıdan gerek hissedarlar örneği gerekse de Osmanlı liman kentlerindeki acente ve çalışanlarının Ermenilerden seçilmesi doğrudan münasebetin bir kanıtı oldu. Diğer yandan Paquet Kumpanyası, Ermenilerin tedricen dönüşmesinde ve Osmanlı Devleti'ne karşı sadakatini kaybetmesinde inanç ve kültürel yönden Fransız neşriyatı ile sıkı bir münasebetin tesis edilmesinde dolaylı, her türlü yasaklamalara

⁷⁶ BOA. BEO. 3277/245712, 25 Mart 1908.

rağmen isyan esnasında taşıdıkları eşya-yı nariye ve komitacı elebaşları ve mensuplarıyla doğrudan destek oldu. Bunun yanında iki husus Osmanlı idarecilerinde olduğu gibi muhteva yönünden karışıklığa sebebiyet verdi. Göçmen ve asilerin taşınması. Ticari bir nakliyat şirketi olması hasebiyle şirketin muhtelif yolcu taşıma hakkı söz konusuydu. Lakin yabancı bir ülkede yolcu kabul etmenin pasaport ve geçiş vizesi gibi bir takım koşulları söz konusuydu. Buna rağmen Paquet Kumpanyası birçok Ermeni göçmeni ve suçu kanıtlanmış asiye taşımaktan imtina etmedi. Nicolas Paquet'in Fransa Ermenilerinin Politik ve Ekonomik İlişkiler Komitesi üyesi olması şirketin Ermenilere yönelik bu türden nakliyat faaliyetlerini ticari kaygıdan ziyade siyasi bir kaygıyla yaptığına dair iyi bir örnek teşkil etmektedir. Paquet Kumpanyası'nın Osmanlı Ermenilerine yönelik izlemiş olduğu bu siyaset aslında Fransa'nın Osmanlı Ermenilerine yönelik izlemiş olduğu politikanın şirket üzerindeki yansımından ibaretti. Tek başına düşünüldüğünde Paquet Kumpanyası'nın Osmanlı Ermenilerine yönelik destekleyici faaliyetleri pek cüzi bir ehemmiyete sahip olsa da Osmanlı Devleti'ndeki Fransız sermayedarlarının topyekûn bir yaklaşımla takip ettikleri benzer bir politikanın etkilerinin yadsınamaz sorunlara sebebiyet verdiği muhakkaktır.

Kaynaklar

1- Yerli Arşivler

Başbakanlık Osmanlı Arşivi

Babıali Evrak Odası (BEO)

Dahiliye Mektubi (DH. MKT.)

Dahiliye Tesri-i Muamelat ve Islahat Komisyonu (DH. TMIK. M.)

Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği (HR. HMŞ. İŞO)

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

Yıldız Hususi Maruzat (Y. A.HUS.)

Yıldız Perakende Başkitabet Dairesi (Y. PRK. BŞK.)

Yıldız Perakende Maliye Nezareti (Y. PRK. ML.)

2- Yabancı Arşivler

Archives Nationales de France (Fransız Milli Arşivi)

ANF. LH. 2046/73; ANF. LH. 2046/74.

Archives de L'Association French Lines

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

- AFL. 1997 002 4395, *Raport General de Service de Batoum*, Exercice 1887, 1891, 1906, Chapitre 4, Trafic.
- AFL. 1997 002 4395, *Raport General de Service de Beyrouth*, Exercice 1909, Chapitre 2, Secretariat.
- AFL. 1997 002 4467, *Rapport General de Service de Samsoun*, Exercice 1900-1901, Chapitre 2, Secretariat.
- AFL. 1997 002 4487, *Raport General de Service de Trebizonde*, Exercice 1880 Chapitre 4, Trafic.
- AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Maritimes des Messageries National*, Convention du 28 Fevrier 1851, s. 29.

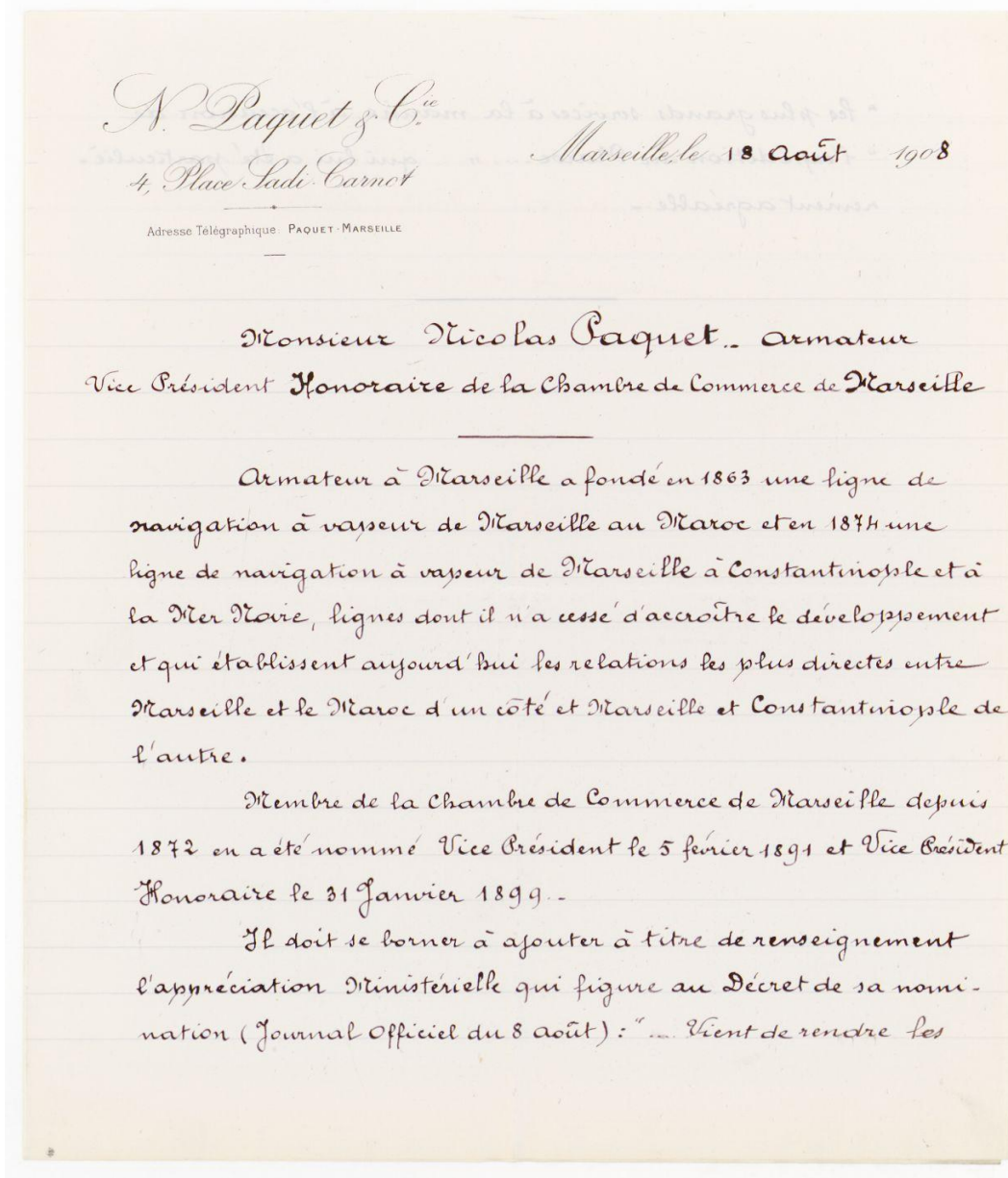
3- Araştırma ve Kaynak Eserler

- Azarian, A. Y. (1917). *L'Arménie*, Paris: Durville Imprimeurs.
- Barjot, D. (1999). *Les Patrons du Second Empire: Marseille*, Picard, Paris.
- Boiteau, M. P. (1863). *Les traités de commerce texte de tous les traités en vigueur*, Paris: Librairie de Guillaumin et C.
- Bois, P. (1988). *Armements marseillais compagnies de navigation et navires a vapeur (1831-1988)*, C. II, Marsilya: Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille.
- Bois, P. (1991). *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes, Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille, XIXe-XXe Siecles Tome VII.*,Marseille: Cambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence.
- Bozkurt, G. (1989). *Gayr-i Müslim Osmanlı vatandaşlarının hukuki furumu (1839-1914)*, Ankara: TTK.
- Caty, R., Ellane R. (1986). *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille XIX-XXe. Siecle, Armateurs Marseillais au XIXe. Siecle*, Marseille: Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille.
- Cervati, C., (1891). *Annuaire Oriental du Commerce*, 10 me Année İstanbul.
- Demir, T. (2005). Salih Zeki ve ecnebi postahaneleri'nin kaldırılması konusundaki görüşleri” *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, VII/1, 169-185.
- Dizman, İ. (Tarihsiz). *Ordu kültür ve eğitim tarihinin unutulmaz adı M. Sıtkı Can'a armağan*. Engin Karlıbel Vakfı Yayını.
- Ekinci, İ. (2006). Osmanlı'da yabancı vapur kumpanyaları ve imajları hakkında. *Kebikeç*, 21, 73-96.
- Eryılmaz, B. (1996). *Osmanlı Devleti'nde Gayrimüslim tebaanın yönetimi*. İstanbul: Risyale Yayınları.
- Griselle, l'A. E. (1917). *Syriens et Chaldéens*, Paris: Publication du Comité Catholique Propagande Française a l'Etranger.
- Grout, H. (1908). *Les Services Maritimes Postaux en France*, Paris: V. Giard & E. Briere.

- Guiral, P. (1957). *Marseille et Algerie 1830-1841*, Gap: Editions Ophrys.
- GUYS, M. Charles, (1857). *Considérations sur les Peuples de l'Orient*, Marseille: Associé de l'Académie de Marseille.
- Gürün, K. (2005). *Ermeni dosyası*. İstanbul: Remzi Kitapevi.
- Karacakaya, R. (2004). Belgelerle Türk-Fransız-Ermeni ilişkilerine genel bir bakış (1878-1914)", *Osmanlı Araştırmaları*, C. XXIV, İstanbul, 181-212.
- Konan, B. (2006). *Osmanlı Devleti'nde yabancıların kapitülasyonlar kapsamında hukuki durumu*. Yayınlanmamış doktora tezi, Ankara: Ankara Üniversitesi SBE. Kamu Hukuku.
- L'Union Postale Universelle, sa Fondation et son Developpement, 50. Anniversaire de l'Union 1874-1924*, (1924). Einsiedeln (Suisse): Publié Le Bureau International.
- Moniteur Universel*, 24 Mars 1835, s. 599;
- Muahedat Mecmuası*, (2008). I., Ankara: TTK.
- Nubar, B., Vatche G, (1996). *Boghos Nubar's Papers anda the Armenian Question, 1915-1918 Document*, Mayreni.
- Özcan, T. (2007). *II. Abdülhamid döneminde orta ve doğu karadeniz'de Ermeni olayları*, İstanbul: Akis Yayınları.
- Özcan, T. (2015). XX. yüzyılın başlarında nöbet usulü uygulamasına bir örnek: Fatsa limanı. *Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 21, 395-411.
- Quelques Reflexions sur le Projet de Loi Relatif a L'Etablissement de Paquebots a Vapeur Entre Marseille et Constantinople*, (1835). Marseille.
- Sarafian, A. (1993). *United States Official Documents on the Armenian Genocide: The Peripheries*, Armenian Review, Vol II., Watertown.
- Sarmay, Y. (2002). Fransa'nın Ermenilere yönelik politikasının tarihi temelleri. *Ermeni Araştırmaları*, 7, Ankara: ASAM. 55-70.
- TBMM. Zabıt Ceridesi*, Devre II, C. I, Yedinci İçtima, 21 Ağustos 1339
- TBMM. Zabıt Ceridesi*, Devre X, İçtima 1, C. VII, 2 Mayıs 1955.
- Tchitouny, D. (1949), L'Epopée Populaire Arménienne. *Nouvelle Revue Des Traditions Populaires*, T. 1, No. 4, (Septembre-Octobre), 342-383.
- Uygun, S. (2015). Bir Fransız buharlı deniz nakliyat kumpanyası etrafında Osmanlı-Fransız-Ermeni ilişkileri", *Gazi Akademik Bakış*, C. VIII, 16, Yaz, 121-146.
- Uygun, S. (2015). *Osmanlı sularında rekabet mesajeri maritim vapur kumpanyası (1851-1914)*. İstanbul: Kitapyayınevi.
- ZEKİ, Salih, "Ecnebi Postahâneleri", *Tanin*, No: 16, 18 Eylül 1324.

Ekler

Nicolas Paquet'nin biyografisi ve Marsilya Ticaret Odası onursal başkan yardımcısı olmasına dair



ANF. LH. 2046/73, 18 Ağustos 1908.

Ermenilerin silah kaçakçıları vasıtasıyla Marsilya'dan Samsun Limanı'na Pake Kumpanyası vapuruyla sevk ettikleri silah, mühimmat ve asker talimini öğretecek resimli kitaplar ve talimat-ı askeriye'yi tahsil edenlere verilmek üzere imal edilen madalya ve armalar.

