

# Bir Fransız Buharlı Deniz Nakliyat Kumpanyası Etrafında Osmanlı-Fransız-Ermeni İlişkileri Ottoman-French-Armenian Relations Around A French Steamship Navigation Company

Süleyman UYGUN\*

## Özet

*Sanayi İnkılâbı sonrası Avrupa devletlerinin yayılmacı politikalarının en önemli deniz araçları buharlı nakliyat şirketleriydi. Fransa'nın da diğer Avrupalı devletler gibi ekonomik, siyasi, sosyal ve kültürel alanlarda izlemiş olduğu politikanın, buharlı deniz nakliyat şirketleri üzerinde ciddi yansımaları oldu. Osmanlı Devleti, Fransa ve bir Fransız şirketi olan Mesajeri Maritim Kumpanyası için nüfuz oluşturulması bakımından, hayati öneme sahip bir coğrafyada bulunmaktaydı. Bu nedenle bu amaca hizmet edebilecek her türlü araçlardan istifade edildi. Bu çalışmada Fransa'nın nüfuz elde edebilmek amacıyla Osmanlı Ermenilerine yönelik izlediği politikanın Mesajeri Maritim Kumpanyası (1851-1914) üzerindeki etkileri ve Ermeni olaylarında şirketin doğrudan ve dolaylı olarak oynamış olduğu rol irdelenmeye çalışılmıştır.*

**Anahtar Kelimeler:** Mesajeri Maritim Kumpanyası, Ermeniler, Osmanlı Devleti, Fransa

## ABSTRACT

The most important instruments of expansionist policies of European states after the Industrial Revolution's were steamship navigation companies. France's economic, political, social and cultural areas of politics, like other European states, had serious effects on the steamship navigation companies. Ottoman lands were very important geographic areas for France and Messageries Maritimes which is a France steam navigation company. Therefore all kinds of instruments which may serve this purpose had been used by them. In this study, we tried to reveal the effects of France's influence policies about Ottoman Armenians which effected Messageries Maritimes Company (1851-1914) and the direct and indirect role of the company on the Armenian cases.

**Keywords:** Messageries Maritimes Company, Armenians, Ottoman Empire, France.

## Giriş

Türk-Fransız siyasi, ekonomik ve sosyo-kültürel münasebetleri tarihi süreç boyunca büyük bir ehemmiyete sahip oldu. Osmanlı Devleti'nin Batılı devletler karşısında gücünü kaybetmeye başladığı andan itibaren, bu münasebetlerde ibre, genelde Batılı büyük devletler, özelde ise Fransa lehine dönmeye başladı. Bu münasebetlerde ibrenin Fransa lehine dönmesinde değişik dönemlerde verilen kapitülasyonların yanı sıra Osmanlı gayrimüslimlerinin bilhassa

\* Yrd. Doç. Dr., Ordu Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü,  
E-mail: suygun27@hotmail.com.

*Gazi*

Akademik  
Bakış  
121  
Cilt 8 Sayı 16  
Yaz 2015

Ermenilerin özel bir yeri vardır. Özellikle XVIII. Yüzyıldan itibaren Rusya da dâhil birçok Batılı devlet Osmanlı gayrimüslimleri üzerinden nüfuz oluşturma politikası benimsedi. Sanayi Devrimi sonrasında Merkantilist kapitalizmden sınaî kapitalizme geçiş döneminde Osmanlı gayrimüslimleri üzerinden nüfuz oluşturma politikası daha da hayati öneme sahip oldu. Fransa ve diğer büyük devletler, Osmanlı ülkesinde nüfuz oluşturma ve söz söyleme hakkına sahip olabilmek amacıyla misyonerlik kurumundan sonuna kadar istifade ettiler hatta bunu bir devlet politikası haline getirdiler<sup>1</sup>. Sınaî kapitalizm sonrası pazar oluşturma sürecinde Osmanlı gayrimüslimleri köprübaşı olarak kullanıldı. Bu bağlamda Fransa, politikası ve duygudaşlığının bölgedeki yansımından hareketle Ermeniler ve Maruniler gibi Katolikliği benimsemiş Osmanlı tebaası gayrimüslimleriyle etkileşim yapılarını tedricen kullanma yoluna gitti. Aynı şekilde bu zümreler de karşılıklı çıkar uyumu çerçevesinde gönüllü olarak iş birliği içerisine girdiler.

Osmanlı-Avrupa münasebetlerinin XIX. yüzyılda bu derece gelişmesinde buharlı deniz nakliyat şirketlerinin ayrıcalıklı bir yeri vardır. Buharlı deniz nakliyat şirketleri Avrupalı devletlerin Osmanlı Devleti'nde ve dünyadaki yayılmacı politikalarının kolları ve temsilcileri mahiyetindeydi. Bu bağlamda buharlı deniz nakliyat şirketleri büyük siyasi olaylarda ve değişimlerde hayati bir rol oynadı. Çalışmamıza konu olan Mesajeri Maritim Kumpanyası (Compagnie des Messageries Maritimes 1851-1977) da Fransız-Osmanlı ilişkilerinde bu derece önemli bir rol oynayan en büyük ilk özel buharlı deniz nakliyat şirkettir<sup>2</sup>.

Mesajeri Maritim Kumpanyası, Fransa'da imparatorluğun ilan edilmesiyle dönemin politik kabuğuna bürünerek 28 Şubat 1853'de Mesajeri İmperyal Kumpanyası (La Compagnie des Services Maritimes des Messageries Imperyal) adını aldı<sup>3</sup>. Şirket 1871'e kadar faaliyetlerini bu isim altında yürüttü<sup>4</sup>. Daha sonra Fransa'da III. Cumhuriyetin ilan edilmesiyle yeniden 1 Ağustos 1871'den itibaren Mesajeri Maritim Kumpanyası adıyla faaliyetlerine devam etti<sup>5</sup>.

- 1 Dündar Aydın, "Ermeni Meselesi'nin Ortaya çıkmasında Fransa'nın Rolü", *Tarih Boyunca Türklerin Ermeni Toplumu ile İlişkileri*, Atatürk Üniversitesi Rektörlüğü Yayınları, Erzurum, Ekim 1984, s. 286-287.
- 2 Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries: l'Essor d'Une Grande Compagnie de Navigation Française, 1851-1894*, Pups, Paris 2007, s. 95-105; Paul Bois, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes, Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> Siecles Tome VII.*, Cambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence, Marseille 1991, s. 18-22; Roger Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, Editions André Bonne, Paris 1968, s. 28-29.
- 3 Archives De l'Association French Lines 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Fevrier 1853*, s. 5; AFL.(Archives De L'Association Frenc Lines) 1997 002 5242, *Statuts de la Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Societe Anonyme, Paris 1852*, s. 2-3.
- 4 AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*, s. 1-2; M. Georges Philippar-Saboulin Ballena, *Compagnie des Messageries Maritimes 1852-1927, 75eme Anniversaire*, Paris 1928, s. 9
- 5 Commandant Lanfant, *Historique de la Flotte des Messageries Maritimes-1851-1975*, Association des Anciens des Etats-Majors des Messageries Maritimes, Réédition 2001, s. 11.

Görüş

Akademik  
Bakış

122

Cilt 8 Sayı 16  
Yaz 2015

Şirket buharlıları, 1851'den 1857'ye kadar neredeyse tüm Osmanlı liman kentlerine düzenli olarak uğramaya başladı ve buharlıların seferleri Osmanlı'nın yıkılışına kadar devam etti. 1890'lara gelindiğinde ise Fransa'nın Güney Amerika'dan Doğu Hindistan'a, Uzakdoğu'dan tüm Afrika ve Avustralya'ya kadar tüm dünyayla bağlantısını sağlayan yegâne iletişim aracıydı<sup>6</sup>. Mesajeri buharlılarının Osmanlı limanlarına uğramaya başladığı andan itibaren Osmanlı-Fransız ekonomik, siyasi ve sosyo-kültürel münasebetleri yeni bir boyut kazandı.

### **Misyonerlik/Mezhep Kardeşliği = Çıkar Uyumunun Tesisinde Mesajeri Maritim Kumpanyası**

Uzun bir tarihi süreç boyunca Anadolu ve Ortadoğu Hıristiyanlarıyla yakın temas içerisinde bulunan Fransızlar, değişik dönemlerde elde ettikleri kapitülasyonlar sayesinde daimi bir şekilde Katolik Hıristiyan tebaa üzerinde hak iddia eder hale geldiler<sup>7</sup>. Fransızlar, bu hakkı elde ettikten sonra her geçen gün daha fazla misyonerini Osmanlı topraklarına göndermeye başladı. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Batılı devletlerin baskılarıyla din ve mezhep değiştirmeye yönelik kurallar kaldırılınca Müslim ve gayrimüslimlerin din değiştirmelerinin önündeki engel kalkmış oldu<sup>8</sup>. Misyonerler, her türlü destek ve serbestiyetlerine rağmen, Müslümanları dinlerinden vazgeçirmenin imkânsızlığının farkında olduklarından yönlerini muhtelif mezheplerdeki Osmanlı tebaası gayri Müslimlerine çevirdiler<sup>9</sup>.

- 6 AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 3 Juin 1861*, s. 29-30; Royal Meeker, *History of Shipping Subsidies, 3. Series, Publications of the American Economic Association*, New York August 1905, s. 74; *Journal Officiel*, 25 Juin 1881, s. 3473; AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales, Ligne Transatlantiques du Bresil et de la Plata, Convention 16 Sep. 1857*, Paris 1859, s. 1.
- 7 1673 Kapitülasyonları ile Osmanlı Devleti'nin Katolik Hıristiyan tebaası üzerinde hak iddia eder hale geldiler bu hak 1740'a gelindiğinde kapitülasyonların sürekliliği hale gelmesiyle, daimi hale gelmiş oldu. Kapitülasyonlar hakkında ayrıca bakınız. Reşat Ekrem Koçu, *Osmanlı Muahedeleri ve Kapitülasyonlar 1300-1920 ve Lozan Muahedesi 24 Temmuz 1923*, Muallim Ahmet Halit Kitaphanesi, İstanbul 1934, s. 96-98; Necdet Kurdakul, *Osmanlı Devleti'nde Ticaret Anlaşmaları ve Kapitülasyonlar*, Döner Neşriyat, İstanbul 1981, s. 24-25, 420.
- 8 Buna karşın Osmanlı yöneticileri ve toplumunun irtidat edenlere karşı dini ve geleneksel olumsuz yaklaşımı devam etti. Osmanlı topraklarında misyonerlik faaliyetlerinde bulunan Batılı dini grupların her geçen gün artması, mezhepsel yönden Osmanlı gayri-Müslimlerinin geleneksel dini yapısını tahrip ederek dönüşüme uğrattı. Azmi Özcan, "Islahat Fermanı ve Din Hürriyeti", *Din ve Vicdan Hürriyeti*, Ed. Azmi Özcan, İslâmi İlimler Araştırma Vakfı, İstanbul 2000, s. 115-116; Selahittin Özçelik, "Osmanlı İç Hukukunda Zorunlu Bir Tehir (Mürted Maddesi)" *OTAM*, S. 11, Ankara 2000, s. 338-447; Cevdet Küçük, "Osmanlı Devleti'nde Rum Millet ve Ekonomik Gelişmişlikleri, Müzakere", *Din ve Vicdan Hürriyeti*, Ed. Azmi Özcan, İslâmi İlimler Araştırma Vakfı, İstanbul 2000, s. 251-252.
- 9 Azmi Özcan-Tufan Buzpınar, "Church Missionary Society İstanbul'da, Tanzimat, Islahat ve Misyonerlik 1858-1880, İstanbul Araştırmaları I, İstanbul Araştırmaları Merkezi, İstanbul 1997, s. 65; Ş. Tufan Buzpınar, "Suriye ve Filistin'de Avrupa Nüfuz Mücadelesinde Yeni Bir Unsur: İngiliz Misyonerleri (19. Yüzyıl)", *İslam Araştırmaları Dergisi*, S. 10, 2003, s. 107-120; Bunda Osmanlı devleti ve toplumunda dini kuralların sınırının sıkı bir şekilde çizilmiş olmasının önemli rolü vardı. Müslümanların din değiştirme hürriyetleri yoktu. Bu kural Müslümanlığı kabul edip

*Gazi*

Akademik  
Bakış

123

Cilt 8 Sayı 16  
Yaz 2015

Fransız misyonerler, XIX. yüzyıla kadar daha ziyade Fransız sömürgele-  
rinde faaliyette bulunurlarken, Sanayi İnkılabı sonrası ise endüstriyel üretimin  
ve buharlı deniz ulaşım ağlarının gelişmesiyle faaliyetlerini Osmanlı ve tüm  
dünya üzerinde yoğunlaştırdılar. Misyonerler, her ne kadar dini gayeler doğrul-  
tusunda faaliyette bulunsalar da gerçekte büyük bir kısmı oryantalist, eğitim-  
ci, sağlıkçı, sosyolog, psikolog, siyaset bilimci, asker, ekonomist, ziraatçı gibi  
muhtelif meslek kollarında uzmanlaşmış kişilerden oluşmaktaydı. Dolayısıyla  
XIX. yüzyıl Fransız misyonerliği, diğer Hıristiyanlık mezheplerine ait misyoner-  
likler gibi sadece Katolisizmi yaymak için kullanılan bir tabirden ziyade sömür-  
ge alanlarını genişletmek için kullanılan bir araç mahiyetindeydi<sup>10</sup>.

Değişik meslek gruplarından oluşan misyonerler, muhtelif alanlara yö-  
nelik meselelerin ıslahında yerel yöneticiler ve toplumlara yardımcı olsalar  
da gerçekte kendi yaşam tarzlarını Osmanlı'ya tanıtarak veya yayarak Fransız  
mamul mallarına olan talebi arttırmaya yönelik faaliyetlerde bulunuyorlardı.  
Bu nedenle Fransız misyonerlerin faaliyetleri hem Fransız hükümeti hem de  
Osmanlı'yla ticari ve ekonomik ilişkilerde bulunan firmalar tarafından finanse  
edildi<sup>11</sup>.

Fransız hükümeti, sömürgeciliğin keşif kolu mahiyetinde olan misyoner-  
liği, bizzat ve en önemli Fransız kuruluşları üzerinden desteklerken, öncelikli  
hedefi sömürü ekonomisi üzerine kurulu olan şirketler için de misyonerlik, pa-  
zar oluşturmada vazgeçilmez bir araç olduğundan bu şirketler tarafından gönül-  
lü olarak finanse edildiler.

Bu bağlamda Fransız hükümeti ve Mesajeri Maritim Kumpanyası, mis-  
yonerlerin şirket buharlılarının uğradığı limanlara birinci ve ikinci sınıf yolcu  
statüsünde bedava taşınmasına yönelik anlaşmaya vardılar. Fransız hükümeti  
ve kumpanya arasında 28 Şubat 1851'de yapılan anlaşmanın şartname hüküm-  
lerine misyonerlerin taşınmasına dair ayrıntılı bir hüküm konuldu<sup>12</sup>.

**Şirketin devlete karşı sorumluluklarını belirleyen şartname hüküm-  
lerinin 31. maddesine göre:** "Lazaristler (*Les Lazaristes*), misyonerler, Şarite Kardeş-  
ler (*Soeur de Charité*) ve diğer tüm dini gruplar (buradan kasıt Katolik Mezhebi'ndekiler),

bir süre sonra tekrardan eski dinlerine dönmek isteyenler için bile geçerliydi. Aynı şekilde  
gayrimüslimlerin de mezhep değiştirmeleri toplumsal ahengin bozulacağı endişesiyle devlet  
nezdinde hoş karşılanmıyordu. Gülnihal Bozkurt, *Gayrimüslim Osmanlı Vatandaşları'nın Hukuki  
Durum (1839-1914)*, TTK, Ankara 1996, s. 130-131. Hatta II. Mahmud 1834 yılında Hristiyan  
tebaanın mezhep değiştirmelerini yasaklamıştı. Selahittin Özçelik, "Osmanlı İç Hukukunda  
Zorunlu Bir Tehir (Mürted Maddesi)" *OTAM*, S. 11, Ankara 2000, s. 357.

10 Anna Johnston, *Missionary Writing And Empire, 1800-1860*, Cambridge University Press, New  
York 2003, s. 13-14.

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

12 AFL. 1997 002 5235, *Service Maritimes des Messageries Imperiales, Reglement General du Service Exterieur,  
Tome Premier (2me. Partie)*, Marseille 1864, s. XVI.

*şirket buharlısında bedava seyahat edecek ve gemide buldukları sürece beslenmeleri için her hangi bir ücret ödemeyeceklerdi*<sup>13</sup>.”

Mesajeri'nin Fransız hükümeti ile imzaladığı anlaşmalar zamanla değişime uğrasa da, şirketin devlete karşı sorumluluklarını belirleyen şartname defterindeki hükümler 1911'e kadar geçerliliğini sürdürdü. 1911 Anlaşması'nda ise şartname defterinin 57. Maddesinde dini grupların taşınmasına dair hüküm; sömürgelerde devlet için hizmet veren tüm grupların ücretsiz taşınması şeklinde kısmen değişikliğe uğrayarak devam etti<sup>14</sup>.

Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın kısa süre zarfında faaliyet ağlarını neredeyse tüm Osmanlı liman kentlerine genişletmesi misyonerlerin rahat bir şekilde Osmanlı topraklarına taşınmasına imkân sağladı. Bu sayede sayıları her geçen gün artan Fransız misyonerlerin yoğun faaliyetleri neticesinde Gregoryen ve Ortodoks Ermenilerin büyük bir kısmı Katolik mezhebine geçti. Fransızların köprübaşı olarak kullandıkları Katolik Ermeniler, karşılıklı çıkar uyumu çerçevesinde Osmanlı topraklarındaki hammadde ve tarım ürünlerinin uluslararası ticarete dâhil olmasında ve Batı'nın mamul mallarının Osmanlı pazarına açılması ve yayılmasında önemli rol oynadılar.

Katolik Ermeniler, Mesajeri Kumpanyası ve diğer Fransız şirketlerinin bünyesinde istihdam edilirken, aynı zamanda büyük bir kısmı Fransız şirketleriyle işbirliği içinde ticaret yapan tüccar ve müteşebbis sınıf haline geldiler. Mesajeri Kumpanyası'nın Osmanlı kentlerindeki acenteleri bünyesinde istihdam edilen personel ve şirket acentelerine emtia ve yolcu sağlayan simsar ve komisyoncuların önemli bir kısmı Katolik Ermenilerden oluştu. Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Osmanlı liman kentlerindeki emtia tedarikçileri ve şirket bünyesinde istihdam edilen Ermenilerin bir kısmı aşağıdaki tablo'da verilmiştir<sup>15</sup>.

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

14 AFL. 1997 002 4857, *Convention du 11 Juillet 1911*, s. 59-60.

15 Kaynak: AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1882, 1911, 1912, Chapitre 4, Trafic, Chapitre 1 Personnel*; AFL. 1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1910, 1913, Chapitre 4 Trafic, Chapitre 1 Personnel*; AFL. 1997 002 4467 *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsoun, Rapport General de Service Exercice 1911, 1912, Chapitre 4, Trafic, Chapitre 1 Personnel*; AFL. 1997 002 4443 *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1886, 1889,1900; 1891,1893 Chapitre 1 Personnel*. Acente raporlarının yanı sıra Şirketin Batum, İskenderiye, Selanik gibi ecenteliklerinde istihdam edilen Ermeni personel de eklidir. Bunlar içinde ayrıca adı geçen acentelerin raporlarına bakabilirsiniz. Bunun haricinde şirketi 1891 yılı tüm Osmanlı liman kentlerinde bulunan acenteler ve yardımcılarının isimleri hakkında ayrıntılı olarak bkz. C. Cervati, *Annuaire Oriental du Commerce*, 10 me Année İstanbul 1891 (1308-1309), s. 337.

Gazi

Akademik  
Bakış

125

Cilt 8 Sayı 16  
Yaz 2015

Şirketin Emtia ve Yolcu Tedarikçileri	İstihdam edilen personel
Canik Elmesyan	Agopyan
Esseyan	Kerlanguedciyan
Gülbeclian	G. Kalpakcıoğlu
Karadaghli	L. Milyan
Karagheuzian Freres	Garabet Dellaliyan
Kasapian Freres	İstekian Stephan
Khanjian	Berge Parsekian
Karakaşlıyan	Ampartou Bouranian
L. Panissian	Abraham Bouranian
L. Zarifi	Garbis Kırlangıç
M. Amyradakis	Keşiş Jean
Mazlumian Freres	Keşiş Jacques
Margossian	Artin
Meg. Basmadjian	Nalban Pierre
Megherian	Agop Zaşarian
Uncıyan	Antuan Kemilyan
Ohanessian	B. Boghos
Papoutzanis	Gadban Pierre
Parsiglian	Artin
S. Panossian	Agopian Garaquin
Telfeyan	Bedros Gregoryan
D. Elmassian	Muradian Pierre
S. Primikiris	
Zarfçıyan	

Mesajeri acentelerinin bulunduğu liman kentlerinde iş hayatının bu gruplar lehinde dönüşüme uğraması, liman kentlerine doğru iç göç hareketini kolaylaştırdı. Liman kentlerinin demografik yapısı gayrimüslimler lehine değişime uğradı. Batı emperyalizmiyle iş birliği içinde hareket eden bu grupların refah seviyesinin aşırı yükselmesiyle statülerinin sosyal dengeyi tahrip edecek şekilde değişmesi, Osmanlı millet ahenginin bozulmasına neden oldu. Gruplar arasında yüzyıllardır süregelen etkileşim yerini çatışmaya bıraktı<sup>16</sup>.

### Ermeni İsyanlarında Muzır Neşriyat ve Mesajeri Maritim Kumpanyası

1830'lardan itibaren Osmanlı iletişim sisteminde etkili olmaya başlayan yabancı buharlı nakliyat kumpanyaları yolcu ve emtianın yanı sıra posta taşımacılığı da yapmaya başladılar. Yüzyılın sonuna gelindiğinde Osmanlı posta taşımacılığının büyük bir kısmı yabancı aktörlerin inhisarına geçmiş durumdaydı<sup>17</sup>.

16 Süleyman Uygun, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*, SAU. SBE., Tarih Anabilimdalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Aralık 2013, s. 333-334.

17 *Quelques Reflexions sur le Projet de Loi Relativa L'Etablissement de Paquebots a Vapeur Entre Marseille et Constantinople*, Marseille 1835, s. 5-18; *Correspondance de Napoleon I.*, Publiée par Ordre de l'Empereur Napoleon III, Tome V, Paris 1860, s. 74-75; İbnüzzıya Ahmet Reşid, "Memleketimiz'de Ecnebi Postahâneleri", *İstışare Dergisi*, Sayı 16-17, 7 Kanun-ı Sani 1324.

Posta taşımacılığı ticari değişim trafiğinin uzantısı mahiyetinde olduğu için Mesajeri buharlıları daha çok anlaşmalı oldukları büyük çoğunluğu gayrimüslim olan tüccar, sanayici, simsar ve komisyoncuların göndermiş oldukları postaları taşımaktaydı. Liman kentlerinin demiryollarıyla iç bölgelere bağlanması postaların iç bölgelere daha rahat taşınmasında *yardımcı-tamamlayıcı* bir rol oynadı. Bu bağlamda 1886'da Selanik'te verilen posta imtiyazı daha sonra tüm bölgeler için örnek teşkil etti<sup>18</sup>. Selanik-Viyana demiryolu hattının tamamlanmasıyla yabancı posta acenteleri posta çantalarını kapalı ve mühürlü olarak demiryoluyla taşımak istediler. Yani Mesajeri buharlıları tarafından limana getirilen posta çantaları hiçbir şekilde açılmadan Viyana'ya kadar ulaşabilme imkânına kavuşmuş oluyordu<sup>19</sup>. Bu durum daha sonra tüm bölgelerde uygulamaya başladı. İmparatorluğun dağılma sürecinde, ayrılıkçı ve ihtilal fikirlerinin doruk noktaya ulaştığı, misyonerlerin Osmanlı millet ahengini dönüşüme uğrattığı bir dönemde, Mesajeri ve diğer buharlı nakliyat şirketlerinin inhisarında posta çantalarının kapalı ve mühürlü bir şekilde Osmanlı topraklarındaki en ücra noktaya kadar ulaşması devletin ve toplumun güvenliği için önemli bir tehdit oluşturmaktaydı<sup>20</sup>.

Haber alma ve ifade özgürlüğünün de gelişmeye başladığı bir dönemde uluslararası mücadelenin şeklinde de değişimler oldu. Osmanlı toprakları üzerinde değişik emellere sahip Batılı büyük devletler amaçlarına ulaşabilmek için bir yandan Osmanlı toplumu arasında barışı ve huzuru bozacak yayınları teşvik ederken diğer taraftan kendi kamuoylarını politikaları doğrultusunda yönlendirmeye çalıştılar.

Fransız misyonerlerinin Osmanlı Devleti'nde açmış oldukları kültürel kurumlarda yetişen Ermeni gençlerinin çoğunluğu bağımsızlık fikirlerine sahip olmaya başladı. Bu gençlerden bir kısmı bir müddet sonra Fransa'nın değişik vilayetlerinde bilhassa Paris'te eğitimlerine devam ettiler<sup>21</sup>. Burada yetişen öğrencilerin büyük bir kısmı da edindikleri hürriyetçi fikirleri Osmanlı Ermenileri arasında yaydılar<sup>22</sup>. Bir yandan Osmanlı topraklarındaki Fransız kültürel kurumları, diğer yandan Fransa'da yetişen Ermeni entelijansiyası arasında sıkı bir kültürel ilişki kurulmuş oldu. İlişkilerin bu derece kolay ve güvenli bir şekilde sağlanmasında Mesajeri Maritim Kumpanyası, önemli bir aracı konumundaydı. Zaten şirketin ilk dönemler kuruluş amacı Osmanlı liman kentleriyle

18 Salih Zeki, "Ecnebi Postahâneleri", *Tanin*, No: 16, 18 Eylül 1324.

19 Zeki, "Ecnebi Postahâneleri", No: 16, 18 Eylül 1324.

20 BOA. ŞD. 2733/3, 17 Ocak 1904; ŞD. 1148/35, 18 Mayıs 1903.

21 Osmanlı'daki Fransız okulları için ayrıca bkz. Şerife Yorulmaz, "Osmanlı Fransız İlişkileri Çerçevesinde Osmanlı Topraklarında Açılan Fransız Kültür Kurumları ve Bunların Meşruiyet Kazanması", *OTAM*, S. 11, 2000, s. 697-768.

22 Hilmi Bayraktar, "Batıda Ermeniler Lehinde Kamuoyu Oluşturma Çabaları Karşısında "Matbuat-ı Ecnebiye İdaresi" ve Çalışmaları", *Hoşgörüden Yol Ayrımına Ermeniler*, II, (Ed. Metin Hülagu-Şakir Batmaz), Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri 2009, s. 322-324.



Fransa arasında düzenli posta bağlantısı sağlamaktı<sup>23</sup>. Mesajeri Maritim Kumpanyası, Fransız hükümetine ait posta çantalarını taşıması karşılığında Fransız hükümetinden milyonlarca Frank sübvansiyon desteği almaktaydı<sup>24</sup>. Mesajeri buharlılarının Osmanlı limanlarına uğramaya başladığı andan itibaren Türk-Fransız kültürel ilişkileri yeni bir ivme kazandı.

Türk-Fransız ilişkilerinin gelişmesine bağlı olarak Fransız siyasi, sosyal ve kültürel hayatı Osmanlı Devleti'ni derinden etkilemeye başladı. Osmanlı-Fransız siyasal ve kültürel hayatını etkileyen Fransız basını ve aynı zamanda Osmanlı postalarının büyük kısmının Mesajeri buharlıları tarafından taşınmasının milletler arasındaki ihtilafların, derinleşen düşmanlıklara dönüşmesine büyük etkisi oldu. Fransa'dan Osmanlı topraklarına ulaşan ve muzır neşriyat olarak addedilen yabancı basının büyük bir kısmı Mesajeri buharlıları aracılığıyla nakledilmekteydi<sup>25</sup>. Muzır neşriyatın ülkeye girişi, denetimlerin sıkı olmadığı tenha bölgelerden kimi zaman da yasak olmayan gazete paketleri, roman kapları ve saire içerisine sokularak yapılmaktaydı.

Osmanlı resmi kayıtlarında bu türden pek çok örnek mevcuttur. 2 Eylül 1897'de İzmir ve Beyrut'a gitmek üzere tezkiresiz olarak İskenderun'dan Mesajeri buharlısına binen altı Ermeninin beraberinde bir takım muzır neşriyat ele geçirilmişti<sup>26</sup>. Haydarpaşa-Anadolu demiryolu hattının tamamlanmasıyla Mesajeri posta çantaları iç bölgelere Haydarpaşa üzerinden taşınmaya başladı. 1903'te Mesajeri unvaniyla Haydarpaşa'ya getirilen posta çantaları içerisinde bir takım zararlı evrak ve yasaklı eşya bulunduğu halde her nasılsa polis ve gümrük memurları tarafından kontrol edilerek sakıncası yoktur ibaresi yazılmıştı. Bu posta çantalarında taşınan zararlı evraklar ancak Konya vilayeti görevlileri tarafından yapılan tahkikat sonucu anlaşıldı. Tahkikat neticesinde muzır evrakların, bu gibi kitap ve gazetelerin uzun zamandan beri taşındığı anlaşılmıştı<sup>27</sup>.

Yine 23 Ağustos 1905'te Mesajeri'nin *Equateur* adlı buharlısı Galata rıhtımına yanaştığı esnada zaptiyeler posta çantasını gümrük posta dairesine götürerek incelediklerinde, bu çantaların içerisinde şirketin Marsilya müdürü adına gönderilen bir takım yasaklı gazete ve mecmua bulmuştu<sup>28</sup>. Bundan başka 2 Ağustos 1911'de Marsilya'dan Galata rıhtımına yanaşan Mesajeri buharlısından bir takım zararlı evrak almak üzere binen bir şahıs zaptiyeleri görünce bu evrakları denize atmıştı. Zaptiyeler bu şahsı sorguya çekmek üzere buharlıdan indirmek teşebbüsünde bulduklarında ise şahıs, ancak düvel-i ecnebiye

23 *Moniteur Universel*, 17 Juin 1851, Seances des 12, 14, 16, s. VIII-IX.

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

25 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1911, 1912, Chapitre 4, Trafic*.

26 BOA. DH. TMİK. M. 37/13, 2 Eylül 1897.

27 BOA. ŞD. 2733/3, 17 Ocak 1904; ŞD. 1148/35, 18 Mayıs 1903.

28 BOA. DH. MKT. 1010/52, 23 Kasım 1905.

Görüş

Akademik  
Bakış

128

Cilt 8 Sayı 16  
Yaz 2015



konsoloslarından birinin kefaleti eşliğinde inebileceğini söylemişti<sup>29</sup>. Beyrut polis müdüriyetinin Babıali'ye gönderdiği 30 Ağustos 1911 tarihli mektupta ise Mesajeri buharlısında seyahat eden Cizvitlerin ve bunlara mensup olanların yanlarında Fransız, İngiliz, Amerikan ve sair milletlere ait birçok evrak, gazete ve mecmua bulundurmasından şikâyet edilmektedir<sup>30</sup>.

Fransız matbuatın Mesajeri ve diğer yabancı buharlı deniz nakliyat şirketleri tarafından ülke topraklarına sokulması, Babıali ve kamuoyunu nezdinde haklı olarak bir takım tepkilere sebebiyet verdi. Babıali kendi posta örgütünü dizginlemenin yanı sıra yabancı postalar yoluyla yurda sokulan *muzır neşriyatı* olabildiğince engellemeye çalıştı. Hatta bu amaçla 1882'de Matbuat-ı Ecnebiye Kalemi adıyla yeni bir birim oluşturarak, yabancı basının ülkeye girişini kontrol altına almaya çalıştı. Ancak postahanelerde ve gümrüklerde yapılan sıkı kontrollere rağmen yasaklı neşriyatın, değişik yöntemlerle ülkeye girişi engellenemedi<sup>31</sup>.

### **Komitacıların Silah Tedarikinde Mesajeri Maritim Kumpanyası**

Gayrimüslim tebaanın Osmanlı'ya karşı isyanlarını muhtelif yöntemlerle destekleyen Fransa Devleti'nin yanı sıra Ermeni komitacılar da Mesajeri Maritim Kumpanyası'ndan ziyadesiyle istifade etme yoluna gitti<sup>32</sup>. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı Devleti'nin birçok bölgesinde ortaya çıkan milli-yetçi ve ayrılıkçı hareketler, Osmanlı sularında yabancı buharlı nakliyat kumpanyaları üzerinden yapılan kaçak silah taşımacılığını da önemli oranda arttırmıştı.

Mesajeri buharlıları aracılığıyla Osmanlı memleketlerine kaçak yoldan sokulmaya çalışılan *eşya-yı nariye* adı verilen ateşli silahlar hakkında Osmanlı resmi kayıtlarında birçok belge bulunmaktadır. Mesajeri buharlıları üzerinden bu türden yapılan illegal taşımacılık faaliyetleri genellikle İzmir, Beyrut, Selenik ve İstanbul gibi limanlara *her nasılsa sehven ve hafien çıkarılması* esnasında yapılan tahkikat neticesinden anlaşılmaktaydı<sup>33</sup>. Bu durum bir nevi ateşli silahların Osmanlı güvenlik birimleri tarafından ele geçirilmesiyle tarafların diplomatik bir dil geliştirerek "*her nasılsa sehven ve hafien*" mazeretine sığınarak durumu idare etme yoluna gitmelerinden ibaretti.

Yabancı memleketlerden getirilen ateşli silahlar, genellikle küçük ve tenha iskele kentleri sahilinde açıkta duran Mesajeri buharlısından; mavna ve kayıklar aracılığıyla sahile taşınmaktaydı<sup>34</sup>. Bunun yanında Babıali'nin yabancı

29 DMA. (Deniz Müzesi Arşivi) MKT. I., 1619/19, 2 Ağustos 1911.

30 BOA. DH. EUM. EMN. 1/12, 14 Ağustos 1911.

31 Fatmagül Demirel, *II. Abdülhamid Döneminde Sansür*, Bağlam Yayıncılık, Mart 2007, s. 118-119.

32 Jonathan A. Grant, *Rulers, Guns and Money: The Global Arms Trade in the Age of Imperialism*, Printed in the United States of America, Harvard College 2007, s. 62-63.

33 BOA. BEO. 475/35616, 3 Ekim 1895.

34 BOA. BEO. 1648/123574, 19 Nisan 1901.

*Gazi*

Akademik  
Bakış

129

Cilt 8 Sayı 16  
Yaz 2015

ülkelerde bulunan sefaretlerinin yapmış oldukları istihbari çalışmaları neticesinde Dahiliye Nezareti'ne gönderdikleri telgraflardan da öğrenilmektedir<sup>35</sup>.

16 Ekim 1893 tarihinde Marsilya baş şehbenderliği tarafından Hariciye Nezareti'ne gönderilen telgrafta; Mirzayan namında Ermeni bir şahıs tarafından 12 Eylül 1893'te Memalik-i Aliye limanları üzerinden Konya'nın Obruk nahiyesine sevk olunmak için 333 kilogram silah ve 50 kilogramlık bir sandık barut, Mesajeri Kumpanyası posta buharlısına verilmek üzere Liege rıhtımında bekletilmektedir<sup>36</sup>. Bunun yanında Zaptiye Nezareti'nden İstanbul kaymakamlıklarına gönderilen 24 Haziran 1906 tarihli mektupta ise; İskenderun'a uğrayan ve oradan Mersin, Beyrut, İzmir üzerinden Dersaadet'e gelecek olan Mesajeri'nin *Ekvator (Equateur)* adlı buharlısında çok miktarda rovelver ve fişek olduğu, bunların memalik-i şahaneye çıkarılmasına meydan verilmemesi, bu konuda Adana, Beyrut ve Aydın vilayetlerine gerekli tebligatın yapılması bildiriyor ve adı geçen silah ve fişeklerin memalik-i şahanenin her hangi bir yerine çıkarılması durumunda, gereğinin yapılması isteniyordu<sup>37</sup>.

Mesajeri Maritim acenteliklerinde istihdam edilen bir kısım Ermeni personelin de komitacılara silah tedarik ettiği yapılan tahkikat sonucu anlaşılmıştı. Samsun İngiliz konsoloslu Longworth'un İstanbul elçisine yazdığı 1896 tarihli mektubunda Çarşamba'da yakalanan Artin isimli Ermeni'nin Mesajeri Maritim; Ovaghim isimli Ermeni'nin ise Rus Vapur Nakliyat kumpanyalarının kâtabi olarak çalıştıkları ve ikisinin de silah tüccarlığı yaptığı ve fitne kâğıtları dağıttıkları anlaşılmıştı. Acenteler bu şahısların tevkif edilmelerini önlemek amacıyla Fransız ve Rus konsoloslarına başvurduysalar da amaçlarına muvafak olamadılar. Zira zaptiyeler iki Ermeni'nin de evlerinde birçok rovelver, tüfek ve isyana teşvik edici belgeler ele geçirmişlerdi<sup>38</sup>.

Babıali, Mesajeri Maritim buharlıları üzerinden kaçak yoldan taşınan yarıncı ve patlayıcı maddelerin ülkeye girişini engellemek için hukuki zeminde ve uygulamada vermiş olduğu her türlü çabaya rağmen, ancak kısmen amacına ulaşabildi. Zira yabancı nakliyat şirketlerine ait buharlı gemiler ülkenin toprak bütünlüğünün yüzen bir devamı kabul edildiği için bu gemilere, sadece sağlık görevlileri müdahale edebiliyordu. Eğer buharlı hareket etmeden önce gemide suç unsuru içeren şüpheli bir durum söz konusuysa, Osmanlı yetkililerinin ancak konsolos veya konsolosluk görevlilerinin refakatinde gemiye girebilmelerine müsaade edilmektedir, ancak gemi kıyıda değil ise gemide suç unsuru bir durum olsa bile bu arama, Osmanlı zabıtları tarafından değil, kendi yetkilileri aracılığıyla yapılabilmektedir. Ayrıca arama izninde şüpheli durumun açık bir

35 BOA. HR. TO. 350/23, 16 Ekim 1893; BEO. 1648/123574, 19 Nisan 1901.

36 BOA. HR. TO. 350/23, 16 Ekim 1893.

37 BOA. ZB. 590/122, 24 Haziran 1906.

38 *Further Correspondence Relating to the Asiatic Provinces of Turkey*, Printed For Her Majesty's Stationery Office, London 1896, s. 259.

şekilde belirtilmiş olması gerekmektedir<sup>39</sup>. Mesajeri buharlısına arama yapmak amacıyla giren zaptiye ve şeflerinin, uluslararası hukuku ihlal ettikleri gerekçeyle çoğu zaman Fransız konsoloslar, Mesajeri acenteleri ve gemi çalışanları tarafından *darp ve tahkir* edildikleri resmi kayıtlara yansımıştır<sup>40</sup>. Bu nedenle Ermeni isyanları sırasında komitacılar, Osmanlı sularında faaliyet gösteren neredeyse dokunulmazlık zırhına bürünmüş Mesajeri Maritim ve diğer yabancı buharlı nakliyat kumpanyalarından, sonuna kadar istifade ettiler.

### **Kaçak ve Firari Ermenilerin Taşınmasında Mesajeri Maritim Kumpanyası**

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, yabancı buharlı deniz nakliyat şirketlerinin Osmanlı iskele ve liman kentlerinin neredeyse tamamına uğramaya başlaması, liman kentlerinin değişim ve gelişimini tetikledi. Bu durum bir yandan iç bölgelerle liman kentleri arasındaki iç göçün<sup>41</sup>, diğer yandan ise uluslararası, bilhassa Osmanlı ile Avrupa ve Amerika arasındaki dış göç hareketliliğinin artmasında önemli bir rol oynadı.

İç ve dış göçlerin artması üzerine Babıali bir takım önlemler alma yoluna gitti. Bu bağlamda yapılan önemli değişikliklerden biri de 1867 Pasaport Nizamnamesi'nin ilan edilmesi<sup>42</sup>. Daha sonra bu nizamnamedeki eksiklikler 1884, 1894, 1911'de kabul edilen pasaport nizamnameleriyle giderilmeye çalışıldı. Pasaport'u olmayan yolcular için ilk dönemler para cezası getirilirken daha sonra, hapis ve nihayet ülkeden ihraç edilmek şeklinde sertleştirildi<sup>43</sup>.

Bilhassa dış göç trafiğinin asgari düzeye indirilmesi için uygulanan cezaî müeyyideler sertleştikçe, kaçak göçler cazip hale geldi. Bu durum ise buharlı deniz nakliyat şirketi acentelerinden simsarlara ve pasaport dairesinde görevli

39 BOA. HR. H.MŞ. İŞO. 186/69, 18 Şubat 1899; Belkıs Konan, *Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, SBE., Kamu Hukuku Anabilim Dalı, Ankara 2006, s. 47-48.

40 BOA. HR. H.MŞ. İŞO. 186/69, 18 Şubat 1899.

41 Örneğin 1880'lerden sonra Mersin limanına her yıl binlerce Ermeni ve Maruni iş bulmak amacıyla gelmekteydiler. Aynı şekilde Anadolu'nun iç bölgelerinden İstanbul, Samsun ve Trabzon gibi işlek limanlara da on binlerce Ermeni işçi göç etmekteydi. Hatta bunların bir kısmını sadece iş sezonunun yoğun olduğu İlk ve Son Baharda büyük liman kentlerine giden mevsimlik Ermeni işçiler oluşturmaktaydı. AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1881, Chapitre 6, Comptabilite*; AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1882, Chapitre 4, Trafic*.

42 Bu nizamnamenin ilk maddesi: "Memaliki mahruse-i şahaneyeye dâhil olmak ve yahut harice çıkmak veya hut dâhili memlekette geşt-ü güzar etmek arzusunda bulunan her kim olur ise olsun memur-ı hakikisi tarafından usul ve kaideye muvafık bir kıta pasaport ahzına mecbur ola" şeklinde düzenlendiğinden Osmanlı topraklarına giriş-çıkış ve hatta seyahat etme hakkı pasaport alma koşuluna bağlandı. Konan, *Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu*, s. 32.

43 Adı geçen nizamnameler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Konan, *Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu*, s. 34.

bulunan memur ve amirlere kadar yurtdışı bağlantılı yasadışı organize göç şebekelerini ortaya çıkardı<sup>44</sup>.

Mesajeri acenteleri kaçak yolcu alabilmek için diğer nakliyat kumpanyalarıyla sıkı bir rekabet içerisindeydi. Hatta sadece kaçak göçmen taşıyabilmek için filosunda üç dört buharlı gemi bulduran Yunan *Societe Gozieas* ve *Russa Danoise* gibi küçük buharlı nakliyat kumpanyaları kuruldu<sup>45</sup>. Mesajeri acenteleri ise daha fazla göçmen taşıyabilmek için *Lotus*, *Karnak*, *Gudalquivir* gibi buharlıları daha fazla güverte yolcusu taşıyabilecek şekilde tasarlama yoluna gitti<sup>46</sup>. Şirket acenteleri bunun yanında kaçak göçmen trafiğini tekelinde bulduran bilhassa Ermeni simsarlarla iş birliği yaparak Ermeni göçmenlerden önemli miktarda gelir sağladılar.

Babiali, kaçak yolcuların ülkeye girişi ve ülkeden çıkışını önleyebilmek amacıyla pasaport nizamnamesin yanı sıra bir takım sıkı önlemler alma yoluna gitti. 1890'larda Ermeni olaylarının yaşandığı esnada Babiali, gün batımından sonra birçok limanda faaliyet yapılmasını yasaklama kararı aldı. Hatta buharlıların gün batımından sonra boğazlardan geçişleri bile yasaklandı. Yalnızca çok acil ve olağanüstü durumlarda izin verilmesi şartıyla bazı kumpanyaların birkaç buharlısının geçişine izin verilmekteydi. Bu kumpanyalardan birisi de Mesajeri Maritim'di<sup>47</sup>. Bunun yanında sahillerin, özellikle Akdeniz sahillerinin muhafazası amacıyla limanlardaki zaptiyeler, devriye gezen karakol vapurları ve istimbotların sayıları da arttırıldı. Ancak Osmanlı Devleti'nin aldığı sıkı tedbirlere rağmen kaçak göçmenlerin ülkeden çıkışı ve ülkeye girişinin önüne yeterince geçilemedi<sup>48</sup>.

Kontrollerden dolayı Mesajeri buharlıları, salları ve küçük teknelerle taşınan kaçak Ermeni göçmenleri alabilmek için çoğu zaman limandan ve fenerden uzakta تنها yerlerde açıkta demirlemeye başladılar<sup>49</sup>. Mesajeri acentelerinin yerel ve Fransız konsolosluk görevlileriyle çok sıkı münasebetleri vardı. Hatta şirketin bazı acenteleri aynı zamanda Fransız konsolosluğu da yapmaktaydı. Konsolos acentelerden biri de Samsun acentesiydi. Şirket acenteleri

44 BOA. DH. MKT. 1578/14, 24 Kasım 1888; İ. MTZ. CL. 1/37 11 Eylül 1889; HR. SYS. 1523/12; Süleyman Uygun, "Deniz aşırı Dilencilik Bir Örnek: Marûni Dilenciler", *OTAM*, Sayı 30, 2011, s. 197.

45 AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1909, Chapitre 2, Secretariat*.

46 AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 6, Comptabilite*; AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1891, Chapitre 4, Trafic*. Suriyeli muhacirlerin göç etmesine aracılık yapan bu simsarlar hem yolculardan hem de görüldüğü üzere nakliyat şirketlerinden yüksek miktarda para almaktaydılar. BOA. DH. MKT. 85/35, 13 Ağustos 1893; HR. TO. 68/42, 15 Ocak 1889.

47 Deniz Müzesi Arşivi MKT. III. 24/176, 19 Nisan 1854; DMA. Şura-i Bahriye 16/162A, 17. Nisan 1854; BOA. HR. MKT. 189/72, 16 Mayıs 1857.

48 Uygun, "Deniz aşırı Dilencilik Bir Örnek: Marûni Dilenciler", s. 205.

49 BOA. DH. MKT. 1578/14, 28 Kasım 1888; DH. TMİK. M. 72/12, 27 Haziran 1889.

yerel yöneticiler ve Fransız konsoloslarla münasebetlerini ve aynı zamanda Fransız konsolosu olma sıfatını kullanarak bu türden yasakları çoğu zaman ihlal edebiliyorlardı. Babıali, 1894'te zuhur eden Ermeni olaylarından dolayı gün batımından şafak vaktine kadar limanlardaki tüm faaliyetleri yasaklamıştı. Mesajeri Samsun acentesi, aynı zamanda Fransız konsolosu olan H. Contanze, bu yasak hakkında "Merkezden gelen emirler doğrultusunda limandaki güvenlik önlemlerinin çok sıkı bir şekilde artmasına rağmen, zaptiyelerden ve yerel yönetimden ne zaman müsaade istesem kırmazlardı<sup>50</sup>." demektedir. Aynı şekilde şirketin Beyrut Acentesi G. Rigo ise bu kontroller için; "Zaptiye kuvvetleri, kaçak yolcuların gemiye binmeleri esnasında bazen zorluk çıkarsalar da ben hemen Fransız Konsolosu ile iletişime geçerek durumu düzeltiyordum" diyordu<sup>51</sup>.

Osmanlı resmi kayıtlarında da Mesajeri Kumpanyası'nın kaçak Ermeni yolcu taşıdığına dair birçok örnek bulunmaktaydı. İskenderun iskele komisyonundan Dahiliye Nezareti'ne gelen mektupta İskenderun iskelesinden hiçbir ferden firar edemediği, ancak bir takım Ermeni'nin kaçak yollarla fenerden uzak bölgelerde açıkta bekleyen Mesajeri buharlılarına bindiği belirtilmekteydi<sup>52</sup>.

Mesajeri Kumpanyası'nın *Jourdain* adlı buharlısına yolcu tedarik eden Haçator oğlu Agop'un Kasım 1894'te Amerika ve sair ecnebi memleketlerden Mesajeri buharlılarıyla getirdiği bir takım Ermeni'yi gizlice Osmanlı memleketlerine sokmak istediği Haçator'un İzmir'de yakalanması ve sorguya çekilmesi neticesinde anlaşılmıştı. Haçator'un aynı şekilde Harput ve civarından bir takım Ermenileri de İskenderiye'ye gönderip oradan tezkire almak suretiyle Amerika ve sair ecnebi memleketlerine götürdüğü anlaşılmaktaydı<sup>53</sup>.

Bunun yanında Mayıs 1896'da içerisinde elli kadar Halep ve Urfa Ermenisi'nin bulunduğu Mesajeri'nin *Congo* adlı buharlısının boğazdan geçişi esnasında kontrol altında tutulmasına, Ermenilerden birinin dahi buharlıdan harice çıkarılmamasına dair Babıali'den kesin emir verildi<sup>54</sup>. Fransız sefaretine hitaben yazılan 28 Haziran 1899 tarihli mektuptaysa; 9 Haziran akşamı İskenderun'dan hareket eden *Congo* adlı Mesajeri buharlısı altı mil kadar açıkta demirlediği esnada Kıbrıs'a gitmek üzere sandalla yanaşan 30 kadar kaçak Ermeni'nin gemi kaptanı tarafından kabul edildiği belirtilmekteydi. Bunun üzerine şirketin ve kaptanın uyarılması yönünde Fransız konsolundan talepte bulunuldu<sup>55</sup>.

50 AFL. 1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1900, 1901, Chapitre 2, Secretariat.*

51 AFL. 1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1913, Chapitre 2, Secretariat.*

52 DH. TMİK. M. 72/12, 22 Haziran 1899.

53 BOA. DH. MKT. 318/28, 14 Kasım 1894; DH. MKT. 305/37, 29 Kasım 1894.

54 BOA. İ. HUS. 47/1313 Z. 13, 19 Mayıs 1896.

55 HR. SYS. 2776/2, 12. 07. 1899; DH. TMİK. M. 73/90, 6 Eylül 1899.

Gazi

Barselona şebkenderi Yusuf Bey'in deyimiyle "devletin şanına nakıs getiren bu illegal ve kontrolsüz göçler"<sup>56</sup> sadece Osmanlı Devleti'nin uluslararası alanda saygınlığının zedelemiyor, aynı zamanda ülke güvenliği için de büyük tehdit oluştuyordu. Ermeni isyanlarının arttığı bir dönemde suça karışmış olan Ermeni komitacılar ve isyancı elebaşları, kaçak göçmenler arasına girerek güvenli bir sığınak olarak gördükleri yabancı nakliyat şirketlerine bilhassa Mesajeri'ye ait buharlılara sığınmayı tercih etmekteydiler. Osmanlı sularında seyreden buharlıların ülkelerinin toprak bütünlüğünün yüzen bir devamı olarak kabul edilmesi ve bu gemilere girişin belli kaidelere bağlı olmasından dolayı Ermeni komitacılar, seyahatlerinde genellikle Mesajeri Maritim gibi yabancı deniz nakliyat şirketlerine ait buharlıları tercih etmekteydi. Nitekim suç işlemek üzere değil de ancak suça karışmış olduğu kesin bir şekilde kanıtlanmış bir Osmanlı vatandaşı her hangi bir yabancı şirkete ait buharlıya girmiş ise sadece konsolosluk görevlilerinin refakatiyle Osmanlı yetkilileri arama yapabilmekteydi. Ancak buharlı kıyıda değil ise suçlunun, sadece buharlıdaki yetkililer tarafından yakalanabileceği uluslararası hukukun kaidesiydi. Ayrıca arama izninde suça kesin olarak karışmış olan şüphelilerin isimlerinin yer alması gerekmekteydi<sup>57</sup>.

Ancak Osmanlı yetkilileri ne zaman konsolosluk görevlilerinin refakatinde yetki talebinde bulunsa, gerek konsolosluk görevlileri gerekse Mesajeri acenteleri, buharlı kaptanları ve mürettebatı çoğu zaman zorluk çıkarmaktaydı. Hatta Ermeni isyanları esnasında suçları sabit olan isyancı elebaşları bile çoğu zaman konsolosların araya girmesiyle Mesajeri buharlıları tarafından ülke dışına çıkarılmışlardı<sup>58</sup>.

İlk Ermeni isyanlarından biri olan 1895 Zeytun İsyanı'nı fitilini ateşleyen şahıslar Fransa'dan gelmişlerdi. Aghassi, Ratchia, Eyak ve Melci adlarındaki dört arkadaş Fransa'da eğitim görmüş Zeytun'da isyan çıkarmak için Çukurova (Kilikya) üzerinden Zeytun'a gelmişlerdi. İsyancı elebaşlarının Mesajeri buharlısıyla geldiği ihtimal dâhilindedir. Zira bu esnada İskenderun ve Mersin'e düzenli olarak uğrayan Mesajeri Maritim Kumpanyası'dır. Bunun yanında adı geçen limanlara düzensiz olarak uğrayan bir diğer Fransız buharlı deniz nakliyat şirketi Fabre Kumpanyası bulunmaktadır ki bu şirketin az sayıdaki kargo buharlıları yolcu taşımaktan ziyade emtia taşımaktaydı. Paris'ten gelen Aghassi ve arkadaşları Zeytun'a ulaştıktan sonra halkı isyana teşvik ettiler. İsyanda on binlerce Müslüman ve Ermeni hayatını yitirdi. Başta Fransa olmak üzere düvel-i muazzamanın baskısı neticesinde isyancı elebaşları, ellerini kollarını sallayarak ülkeyi terk ettiler. İsyancı elebaşları olan Aghassi ve arkadaşları, Fransa'nın İstanbul Elçisi P. Cambon'un da bizzat aracılığıyla Marsilya'ya gönderilmek üzere Mersin'de demirlemiş olan Sindh adlı Mesajeri buharlısına

56 BOA. HR. TO. 68/42, 29 Ocak 1889.

57 BOA. HR. HŞ. İŞO. 186/69, 18 Şubat 1899; Konan, *Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu*, s. 47-48.

58 BOA. HR. HŞ. İŞO. 186/69, 18 Şubat 1899.

Görüş

Akademik  
Bakış

134

Cilt 8 Sayı 16  
Yaz 2015

bindirildiler<sup>59</sup>. Aghassi, kendi yazdığı hatıralarında bu durumdan şöyle bahsetmekteydi: “ben ve arkadaşlarım 14 Mart 1896 günü Mersin limanına geldik. Burada bizi özgür topraklara yani Fransa’ya götürmek üzere Mesajeri Maritim Kumpanyası’nın Sindh adlı buharlısı beklemekteydi<sup>60</sup>.” Mesajeri buharlılarının özgür topraklara ulaşmada vazgeçilmez bir güvenlik aracı olması, isyancı Ermenilerin şirket hakkındaki ilgelerini ortaya koymaktadır.

Yine Ekim 1895’te Trabzon’a sirayet eden Ermeni olaylarında da Manok, Kiragosyan ve Ağa Melikyan gibi isyancı elebaşları, Batum ve İstanbul’daki komitacılarla bağlantılarını Mesajeri buharlıları üzerinden sağladılar<sup>61</sup>. Trabzon olayları sırasında Trabzon Fransız Konsolosu M. Cilliere, İstanbul Fransız Elçisi M. P. Cambon’a 11 Ekim 1895 sabahı bir telgraf göndererek, iki Osmanlı kruvazörünün Trabzon limanına yanaştığını, böyle bir durumda Trabzon limanında demirlemiş bir Mesajeri buharlısının hoş karşılanacağını (muhtemelen Ermeniler nezdinde) bildirerek, acilen bir Mesajeri buharlısının Trabzon’a gelmesini talep etti<sup>62</sup>. M.P. Cambon ise cevaben, Mesajeri posta buharlısının Pazar günü İstanbul’dan hareket edeceğini, bir Avrupa buharlısının Türk ülkesinde her zaman sakinleştirici bir özelliğe sahip olduğunu ifade etti. Bunun yanında bir Rus savaş gemisinin Trabzon’a doğru yönünü çevirdiğini de belirtmişti<sup>63</sup>. Bu durum Fransız makamlarında Osmanlı sahillerindeki Mesajeri buharlılarına görünüşte de olsa devletin bir siyasi uzantısı hatta savaş gemisi anlamı ve fonksiyonu yüklenerek kullanılmaya çalışılmasına manidar bir örnektir. Diğer yandan isyan eden Ermeniler nezdinde ise bir destek olarak algılanabileceği gibi, daha büyük himaye bekledikleri Fransa’dan hayal kırıklığına sebep olmuş tamamen sembolik bir destek gibi de algılanması ihtimal dâhilindedir.

Aralık 1897’de Mesajeri buharlısıyla Marsilya’dan pasaportsuz olarak gelen 6 Ermeni komitacının Batum yerine Trabzon ve Giresun’a gitmek istedikleri, bu nedenle mezkur buharlının limana yanaştığı esnada sıkı bir şekilde takibe alınması ve bunların hiçbir şekilde sahile çıkarılmaması deniz zaptiye müfettişliğinden bölge kaymakamlıklarına bildirilmişti<sup>64</sup>.

59 *Osmanlı Belgelerinde Ermeni-Fransız İlişkileri (1879-1918)*, 1, Başbakanlık Devlet Arşivleri Yayınları, Ankara 2002, s. 55-56; Esat Uras, *Türk Tarihinde Ermeniler*, 2. Baskı, Belge Yayınları, İstanbul 1987, s. 496; Zeytun olaylarını araştırmakla sorumlu Fransız Konsolosu M. Barthelemy’den, Fransız İstanbul Elçisi M. P. Cambon’a gönderdiği 13 Fevrier 1896 tarihli mektup. *Ministere des Affaires Etrangeres Documents Diplomatiques Affaires Armeniennes 1895-1896*, Imprimerie Nationale Paris 1897, s. 75.

60 Aghassi, *Zeitoun: Depuis les Origines Jusqu’a l’Insurrection de 1895*, Traduction d’Archag Tchobanian, Edition Dv Mercvre de France, Paris 1894, s. 317.

61 Trabzon’daki Ermeni olayları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Ahmet Halaçoğlu, “1895 Trabzon Ermeni Olaylarının Başlangıcında Ermeniler Arasındaki Muhabere ve Olaya Karışan Ermenilerin Muhakemeleri” *Ermeni Araştırmaları*, S. 11, Sonbahar 2003, s. 28-46.

62 *Ministere Des Affaires Etrangeres, Documents Diplomatiques Affaires Armeniennes 1895-1896*, Imprimerie Nationale, Paris 1897, s. 6.

63 *Ministere Des Affaires Etrangeres, Documents Diplomatiques Affaires Armeniennes 1895-1896*, s. 6.

64 BOA. DH. TMIK. M. 44/78, 8 Aralık 1897.

Gazi

Akademik  
Bakış

135

Cilt 8 Sayı 16  
Yaz 2015



Bundan başka uluslararası kamuoyunun dikkatini Ermeni olaylarına çekmek için 26 Ağustos 1896'da Osmanlı Bankası baskınına katılan isyancı elebaşlarından 17 kişi Düvel-i Muazzama konsoloslarının devreye girmesiyle affedilmiş ve bunların ülkeyi Mesajeri buharlısıyla terk etmesine oy birliğiyle karar verilmişti. 17 Ermeni Fransız elçilik maslahatgüzarı Boulinier'in gözetiminde Marsilya'ya gönderilmek üzere Mesajeri'nin *Gironde* adlı buharlısının kaptanı olan M. Rouet'e teslim edilmişti<sup>65</sup>. Komitacıların Marsilya'ya gönderilmesinde özellikle Mesajeri buharlısının seçilmesi Fransa-Mesajeri ve Ermeni desteği konusunda manidar bir örnektir.

Osmanlı Bankası baskınına benzer bir hadise de Bulgar komitacılar tarafından tertiplenmişti. Bu hadisede saldırı doğrudan Mesajeri buharlısına yapıldı. Rum ve Ermeni olaylarına gösterilen ilginin Makedonya'ya karşı gösterilmemesinden yakınan Bulgar komitacılar<sup>66</sup>, Fransız kamuoyunun dikkatini çekmek amacıyla İstanbul'a gitmek üzere 28 Nisan 1903'te Selanik limanına uğrayan *Guadalquivir* adlı Mesajeri buharlısına saldırı düzenlediler<sup>67</sup>. Saldırı esnasında buharlının makine dairesinde müthiş bir patlama oldu ve buharlı yanmaya başladı. Limanda bulunan polis, jandarma ve itfaiye ekipleri gemiye yetişerek yolcuların salimen karaya çıkarılmasını sağladılar ve daha sonra da gemiyi söndürdüler<sup>68</sup>.

Osmanlı güvenlik mensuplarının sıkı takibi sonucu Mesajeri buharlısına saldırıyı organize edenlerden Pavlo Poçev, Dimitri Pavli, Köprülü Yorgi, Boğdanov namındaki dört zanlı yakalandı ve bunların Divan-ı Harp'te mahkemeleri yapılarak idam edildiler<sup>69</sup>. Selanik Fransız konsolosu, *Guadalquivir*'e yolcu sıfatıyla binerek dinamitleyen Bulgar komitacılarının kısa sürede yakalanma-

65 Fransız İstanbul Elçiliği Maslahatgüzarı M. De La Bouliniere'den Fransız Dışişleri Bakanı M. Hanotaux'ya gönderilen 27 Ağustos 1896 tarihli mektup. *Ministre des Affaires Etrangères Documents Diplomatiques Affaires Armeniennes 1893-1897*, Imprimerie Nationale, Paris 1897, s. 267; *Osmanlı Belgelerinde Ermeni-Fransız İlişkileri (1879-1918)*, I, Başbakanlık Devlet Arşivleri Yayınları, Ankara 2002, s. 55-56; Esat Uras, *Türk Tarihinde Ermeniler*, 2. Baskı, Belge Yayınları, İstanbul 1987, s. 94-95; Kâmuran Gürün, *Ermeni Dosyası*, Remzi Kitapevi, 9. Basım, İstanbul 2008, s. 238-239; Esat Uras, *Türk Tarihinde Ermeniler*, 2. Baskı, Belge Yayınları, İstanbul 1987, s. 515.

66 1900'lerin başında Bulgar komitacıların Makedonya'da kanıştığı olaylar, bölgedeki huzur ve barış ortamını bozmuştu. İhsan Burak Birecikli, "İştib Vukûâtı 1911: Bulgar Çetecilerin Çarşı Camii'ne Bombalı Saldırısı", *Uluslar arası Balkan Sempozyumu Bildirileri 5-7 Ekim 2012*, Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta 2012, s. 229-251.

67 Birecikli, "İştib Vukûâtı 1911", s. 229-251.

68 Bu konu hakkında yapılan tahkikatte şunlar ifade edilmekteydi. *Mesajeri Maritim kumpanyasının Guadalquivir nam-ı vapuru bugün saat beşde darsaadete müteveccihen Selanik limanından hareket ettiği sırada kazan patlayub ateş içinde kaldığı görülmesi üzerine sefine-i şahane mürettebatıyla polis ve jandarma ve sairerden kuvve-i imdadıye yetiştirilerek saya-i merahimvaye-i hazret-i padişahide yolcuların salimen karaya çıkarıldığı ve vapur sahile takrib edilerek harikin itfasına (söndürmek) çalışılmakda bulunduğu ve selayetin vilayet-i celilesinden alınan telgraf üzerine maruzdur*. BOA. TFR. I. A. 5/497, 30 Nisan 1903; BOA. Y. MTV. 245/73, 6 Temmuz 1903.

69 BOA. Y. MTV. 245/73, 6 Temmuz 1903.

sından dolayı Babıali'ye teşekkür mektubu gönderdi<sup>70</sup>. Saldırının hedefinde kendileri olunca ses çıkarmayan hatta memnuniyetlerini teşekkür mektubuyla sunan Fransızlar, hedef Osmanlı Devleti olunca suçluların affedilmeleri için her türlü diplomatik baskıyı yapmaları ilgi çekicidir.

Komitacı Ermenilerin kaçak yollarla Mesajeri buharlıları üzerinden Osmanlı memleketlerine girme teşebbüsleri isyanlar boyunca devam etti. Babıali, komitacı Ermenilerin limanlara giriş ve çıkışlarını engelleyebilmek için bilhassa Mesajeri Maritim Kumpanyası'na ait buharlıları sıkı bir denetime tabi tuttu.

Yine Mart 1897'de Halep ve Adana bölgesinde karışıklık çıkardıkları için Marsilya'ya sürülen dört nefer komitacı Ermeni'nin Mesajeri buharlısıyla Kıbrıs'a geldiği ve bunların gemici kıyafetiyle kamufle olarak aynı buharlıyla İskenderun'a çıktıkları, oradan da İngiliz zırhlısına girerek İngiliz gemi tayfası kıyafetine büründükten sonra Payas kazasına gittikleri Mersin mutasarrıflığı tarafından bildirilmişti<sup>71</sup>.

Bundan başka 30 Ağustos 1900 tarihli Aydın vilayetine yazılan şifreli telgrafta Mesajeri Kumpanyası'nın *Gironde* adlı buharlısında bulunan 18 Ermeni firarinin vilayet dâhiline girmemeleri ve ellerindeki humbaraları ihraç etmemeleri için fevkalade dikkatli olunması gerektiği bildirilmektedir<sup>72</sup>.

Bazı durumlarda firarilerin bizzat konsoloslar aracılığıyla buharlılara illegal yollardan bindirildiği de görülmekteydi. Örneğin Mesajeri Kumpanyası'nın Senegal adlı posta buharlısı 27 Ağustos 1904 tarihinde Trablus limanına yaklaştığında, etrafta devriye sandalı olduğu halde Amerikan konsolosu buharlıya yanaşarak, elinde rovelver bulunan 5 firariyi buharlıya bindirmişti. Bu şahısların ikisi hapisane firarisi, diğer üçü ise cinayetden hükümlüydü<sup>73</sup>.

Verilen örneklerden anlaşılacağı üzere Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Ermeni isyanlarında oynadığı rol azımsanmayacak derecede ehemmiyete sahipti. Fransa'nın Osmanlı Devleti'nde ortaya çıkan Ermeni isyanlarına karşı tutumu genelde Osmanlı karşıtı bir politika üzerine kurulmuştu. Mesajeri Maritim Kumpanyası ise her ne kadar kâr amaçlı liberal bir şirket olsa da şirketin değişik dönemlerde Fransız hükümetiyle yaptığı anlaşmalarla faaliyet alanı devlet tarafından sınırlandırılmıştı. Şirket aynı zamanda Fransız hükümeti tarafından sübvansede edildiğinden dolayı şirketin geleceği Fransız hükümetinin yaklaşımına bağlıydı. Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın binlerce hissedardan oluşan anonim bir şirket olması, dolayısıyla kâr amacı gütmemesinden dolayı şirket yöneticilerinin isyanlar karşısındaki tutumu belirsizdi. Hatta şirket yöneticilerinin tutumu tezat teşkil ediyordu. Mesajeri Kumpanyası'nın Osmanlı

70 BOA. TFR. I. A. 5/497, 30 Nisan 1903.

71 *Osmanlı Belgelerinde Ermeni-Fransız İlişkileri (1879-1918)*, I, s. 93.

72 BOA. Y. EE. KP. 86-6/555, 29 Eylül 1896.

73 BOA. BEO. 2893/216962, 20 Temmuz 1906.

Gazi

Akademik  
Bakış

137

Cilt 8 Sayı 16  
Yaz 2015

limanlarına uğramaya başladığı 1851'den itibaren 1914'e kadar geçen dönemde şirketin Osmanlı liman kentlerindeki acenteleri bünyesinde istihdam edilen personelin ve aynı şekilde acentelere emtia ve yolcu navlunu sağlayan tüccar, komisyoncu ve simsarların büyük bir kısmı Ermenilerden oluşmaktaydı. Ermeni olayları esnasında Mesajeri acentelerinin büyük bir kısmının, şirket merkezine gönderdikleri raporlarında navlun gelirlerinin olumsuz etkilendiği ifade edilmekteydi. Buna karşın bir taraftan Kafkasya ve Rumeli'den Osmanlı memleketlerine iltica eden Müslüman mülteciler, diğer yandan Anadolu, Suriye ve Cebeli Lübnan vilayetlerinden Batı'ya yapılan, çoğunluğu Ermeni ve Marunilerden oluşan büyük göçler, özellikle Doğu Akdeniz'deki Mesajeri acenteleri için muazzam bir gelir kaynağıydı. Ancak şirket açısından bu göçler daha ziyade günü kurtarmaya yönelik olduğundan bu milletler üzerinden oluşturulmuş bir pazarın uzun vadede kaybedilmesi ihtimal dâhilindeydi.

Mesajeri Trabzon acentesi Boyacidi, şirket yönetimine gönderdiği 1906 yılı raporunda bu kaygıları açık bir şekilde dile getirmekteydi; ticaretle uğraşan Ermenilerin çoğunun göç etmesi neticesinde, bunlardan boşalan yerin Müslümanlar tarafından doldurulduğu, Müslüman tüccarların küçük nakliyat şirketleri kurarak ticari pastadan pay almaya başladıklarını bildirmişti<sup>74</sup>. Bu şirketlerin kabotaj ticaretiyle başlayarak, bölgesel ve uluslararası nakliyat yapan şirketler haline dönüşme ihtimali acente yetkililerini tedirgin etmişti. Dolayısıyla bu isyanlar ve göçler neticesinde Mesajeri Maritim Kumpanyası, muazzam genişlikte ve zenginlikte bir coğrafyada, Babıali'nin de denge politikası gereği sağlamış olduğu kolaylıklarla, uzun bir süreçte elde etmiş olduğu pazarı kısmen kaybetme durumunda kalmıştı.

## Sonuç

Osmanlı sularında kısa sürede en etkin buharlı deniz nakliyat şirketlerinden biri haline gelen Mesajeri Kumpanyası'nın liman kentlerinin sosyo-kültürel yapısının değişmesine önemli etkisi oldu. Mesajeri Kumpanyası, Fransız politikası ve duygudaşlığının bölgedeki yansımından hareketle bilhassa Ermenilerle çıkar uyumu çerçevesinde ilişkiler oluşturdu. Fransız emperyalizmiyle iş birliği içinde hareket eden Ermenilerin refah seviyesinin aşırı yükselmesiyle statülerinin sosyal dengeyi tahrip edecek şekilde değişmesinin Osmanlı millet ahenginin bozulmasına önemli etkisi oldu. Mesajeri Maritim Kumpanyası, aynı zamanda Fransız basını, toplumu ve entelijansiyasının Osmanlı toplumuyla bağlantı kurduğu en etkin aracı konumundaydı. Büyük çoğunluğu Mesajeri buharlıları tarafından taşınan, kıskırtıcı, ayrılıkçı ve ihtilalci yazıların her geçen gün daha fazla Osmanlı topraklarına girmesi bu ahengin bozulmasını pekiştirdi. Gruplar arasında yüzyıllardır süregelen etkileşim devletin yıkılışına kadar giden süreçte yerini çatışmaya bıraktı. Çatışma sürecinde komitacıların silah tedarikinin bir kısmı da yine Mesajeri Kumpanyası üzerinden yapıldı.

74 AFL 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1895, Chapitre 2, Secretariat.*

Görüş

Akademik  
Bakış

138

Cilt 8 Sayı 16  
Yaz 2015

Ermeni olayları esnasında sayıları yüz binlere ulaşan Ermeni göçmenler, ülkeyi terk etmek zorunda kaldığında ise yüksek oranda kâr getiren göç pastasından Mesajeri acenteleri de daha fazla pay alabilmek için Ermeni simsarlar ve organize göç şebekeleriyle iş birliği içinde hareket ettiler. Liman merkezli yaşanan iç göçlerle ilk önce Anadolu dâhilindeki nüfus, dış göçlerle ise hem liman kentleri hem de ard ülkesinin demografik yapısı Müslüman nüfus lehine değişime uğradı. Mesajeri Maritim Kumpanyası, köprübaşı olarak kullandığı önemli bir zümreyi tedricen kaybetti. Böylelikle Fransız hükümetinin nüfuz mücadelesinde izlemiş olduğu Osmanlı karşıtı Ermeni politikası, Mesajeri örneğinde olduğu gibi uzun vadede Ermeniler üzerinden sağlanan pazarın önemli bir kısmının kaybedilmesine yol açtı. Diğer yandan aynı politika, yüzyıllardan beri uyumlu bir şekilde süregelen Türk-Ermeni ilişkilerinin yerini çatışmacı bir sürece bırakmasında önemli rol oynadı.

## KAYNAKLAR

### Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

BEO. (Babıali Evrak Odası): 2893/216962; 475/35616; 1648/123574; DH. TMİK. M. 44/78.

DH. MKT. (Dahiliye Nezareti Mektubi): 318/28; 305/37; 1010/52; DH. MKT. 1578/14; DH. MKT. 85/35.

DH. TMİK. M. (Dahiliye Nezareti Tesrî-i Muâmelât ve Islahat Komisyonu Müteferrik): 73/90; 72/12; 37/13.

DH. EUM. EMN. (Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Emniyet Şubesi Evrakı): 1/12.

HR. HMS. İŞO. (Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası): 186/69, 18 Şubat 1899

HR. SYS. (Hariciye Nezareti Siyasi): 1523/12; 2776/2.

HR. MKT. (Hariciye Nezareti Mektubi): 189/72.

HR. TO. (Hariciye Nezareti Tercüme Odası): 68/42; 350/23; 68/48.

İ. HUS. (İrade-i Hususi): 47/1313 Z. 13.

İ. MTZ. CL. (İrade-i Mumtaza Kalemî Cebel-i Lübnan): 1/37.

ŞD. (Şura-i Devlet): 2733/3; 1148/35.

TFR. I. A. (Rumeli Müfettişliği Saderet ve Başkitabet Evrakı): 5/497.

Y. EE. KP. (Yıldız Esas Evrakı Kâmil Paşa): 86-6/555.

Y. MTV. (Yıldız Mütenevi Maruzât Evrakı): 245/73.

ZB. (Zaptiye Nezareti): 590/122.

### Deniz Müzesi Arşivi (DMA)

Mektubi. I., 1619/19; Mektubi. III. 24/176; Şura-i Bahriye 16/162A.

*Gazi*

Akademik  
Bakış

139

Cilt 8 Sayı 16  
Yaz 2015

### Archives de l'Association Frenc Lines (AFL)

1997 002 4395, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Beyrouth, Rapport General de Service Exercice 1909, 1910, 1913, Chapitre 2, Secretariat, Chapitre 6 Comptabilite.*

1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1882, 1910, 1911, 1912, Chapitre 4, Trafic, Chapitre 1 Personnel.*

1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1881, 1883, 1886, 1889, 1891, 1893, 1900, Chapitre 1 Personnel, Chapitre 4, Trafic, Chapitre 6, Comptabilite.*

1997 002 4467, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Samsun, Rapport General de Service Exercice, 1882, 1900, 1901, 1912, 1912, Chapitre 1 Personnel, Chapitre 2 Secretariat, Chapitre 4, Trafic.*

1997 002 4473, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Smyrne, Rapport General de Service Exercice 1910, 1913, Chapitre 4, Trafic, Personnel.*

1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1891, 1895, Chapitre 2 Secretariat, Chapitre 4 Trafic.*

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

1997 002 5235, *Service Maritimes des Messageries Imperiales, Reglement General du Service Exterieur, Tome Premier (2me. Partie), Marseille 1864.*

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

1997 002 5242, *Statuts de la Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Societe Anonyme, Paris 1852.*

1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales, Ligne Transatlantiques du Bresil et de la Plata, Convention 16 Sep. 1857, Paris 1859.*

1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes.*

1997 002 5199, *Assemblée Generale du 3 Juin 1861.*

1997 002 4857, *Convention du 11 Juillet 1911.*

1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Fevrier 1853*

### Eserler

AGHASSİ, *Zeitoun: Depuis les Origines Jusqu'a l'Insurrection de 1895*, Traduction d'Archag Tchobanian, Edition Dv Mercvre de France, Paris 1894.

AYDIN, Dündar, "Ermeni Meselesi'nin Ortaya çıkmasında Fransa'nın Rolü", *Tarih Boyunca Türklerin Ermeni Toplumuna İle İlişkileri*, Atatürk Üniversitesi Rektörlüğü Yayınları, Erzurum, Ekim 1984, 285-291.

BAYRAKTAR, Hilmi, "Batıda Ermeniler Lehinde Kamuoyu Oluşturma Çabaları

Görüş

Akademik  
Bakış

140

Cilt 8 Sayı 16  
Yaz 2015

Karşısında "Matbuat-ı Ecnebiye İdaresi" ve Çalışmaları", *Hoşgörüden Yol Ayrımına Ermeniler*, II, (Ed. Metin Hülagu-Şakir Batmaz), Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri 2009, s. 321-342.

BİRECİKLİ, İhsan Burak, "İştib Vukûâtı 1911: Bulgar Çetecilerin Çarşı Camii'ne Bombalı Saldırısı", *Uluslar arası Balkan Semozyumu Bildirileri 5-7 Ekim 2012*, Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta 2012, s. 229- 251.

BOİS, Paul, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes, Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> Siecles Tome VII.*, Cambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence, Marseille 1991.

BOZKURT, Gülnihal, *Gayrimüslim Osmanlı Vatandaşları'nın Hukuki Durum (1839-1914)*, TTK. Ankara 1996.

BUZPINAR, Ş. Tufan, "Suriye ve Filistin'de Avrupa Nüfuz Mücadelesinde Yeni Bir Unsur: İngiliz Misyonerleri (19. Yüzyıl)", *İslam Araştırmaları Dergisi*, S. 10, 2003, s. 107-120.

CAROUR, Roger, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, Editions André Bonne, Paris 1968.

CERVATİ, C., *Annuaire Oriental du Commerce*, 10 me Année İstanbul 1891 (1308-1309), s. 337.

*Correspondance de Napoleon I.*, Publiée par Ordre de l'Empereur Napoleon III, Tome V, Paris 1860.

COUVENHES, Marie-Françoise Berneron, *Les Messageries: l'Essor d'Une Grande Compagnie de Navigation Française, 1851-1894*, Pups, Paris 2007.

DEMİREL, Fatmagül, *II. Abdülhamid Döneminde Sansür*, Bağlam Yayıncılık, Mart 2007.

*Further Correspondence Relating to the Asiatic Provinces of Turkey*, Printed For Her Majesty's Stationery Office, London 1896, s. 259.

GRANT, Jonathan A., *Rulers, Guns and Money: The Global Arms Trade in the Age of Imperialism*, Printed in the United States of America, Harvard College 2007.

GÜRÜN, Kâmuran, *Ermeni Dosyası*, Remzi Kitapevi, 9. Basım, İstanbul 2008.

HALAÇOĞLU, Ahmet, "1895 Trabzon Ermeni Olaylarının Başlangıcında Ermeniler Arasındaki Muhabere ve Olaya Karışan Ermenilerin Muhakemeleri" *Ermeni Araştırmaları*, S. 11, Sonbahar 2003, s. 26-48.

JOHNSTON, Anna, *Missionary Writing And Empire, 1800-1860*, Cambridge University Press, New York 2003.

*Journal Officiel*, 25 Juin 1881.

KOÇU, Reşat Ekrem, *Osmanlı Muahedeleri ve Kapitülasyonlar 1300-1920 ve Lozan Muahedesi 24 Temmuz 1923*, Muallim Ahmet Halit Kitaphanesi, İstanbul 1934.

KONAN, Belkis, *Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki*

*Durumu*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, SBE., Kamu Huku-  
ku Anabilim Dalı, Ankara 2006.

KURDAKUL, Necdet, *Osmanlı Devleti'nde Ticaret Anlaşmaları ve Kapitülasyonlar*, Dö-  
ler Neşriyat, İstanbul 1981.

KÜÇÜK, Cevdet, "Osmanlı Devleti'nde Rum Millet ve Ekonomik Gelişmişlikleri,  
Müzakere", *Din ve Vicdan Hürriyeti*, Ed. Azmi Özcan, İslâmi İlimler Araştırma Vak-  
fı, İstanbul 2000, s. 249-254.

LANFANT, Commandant, *Historique de la Flotte des Messageries Maritimes-1851-1975*, As-  
sociation des Anciens des Etats-Majors des Messageries Maritimes, Réédition 2001.

MEEKER, Royal, *History of Shipping Subsidies, 3. Series, Publications of the American  
Economic Association*, New York August 1905.

*Ministere des Affaires Etrangères Documents Diplomatiques Affaires Armeniennes 1895-  
1896*, Imprimerie Nationale Paris 1897.

*Moniteur Universel*, 17 Juin 1851, Seances des 12, 14, 16.

*Osmanlı Belgelerinde Ermeni-Fransız İlişkieri (1879-1918)*, I, Başbakanlık Devlet Ar-  
şivleri Yayınları, Ankara 2002.

ÖZCAN, Azmi- Tufan BUZPINAR, "Church Missionary Society İstanbul'da, Tan-  
zimat, Islahat ve Misyonerlik 1858-1880, İstanbul Araştırmaları I, İstanbul Araş-  
tırmaları Merkezi, İstanbul 1997, s. 63-80.

ÖZCAN, Azmi, "Islahat Fermanı ve Din Hürriyeti" , *Din ve Vicdan Hürriyeti*, Ed.  
Azmi Özcan, İslâmi İlimler Araştırma Vakfı, İstanbul 2000, s. 115-116.

ÖZÇELİK, Selahittin, "Osmanlı İç Hukukunda Zorunlu Bir Tehir (Mürted Mad-  
desi)" *OTAM*, S. 11, Ankara 2000, s. 347-438.

PHİLİPPAR, M. Georges-Saboulin BALLENA, *Compagnie des Messageries Maritimes  
1852-1927, 75eme Anniversaire*, Paris 1928.

Görüş

*Quelques Reflexions sur le Projet de Loi Relatif a L'Etablissement de Paquebots a Vapeur  
Entre Marseille et Constantinople*, Marseille 1835.

REŞİD, İbnüzziya Ahmet, "Memleketimiz'de Ecnebi Postahâneleri", İstişare  
Dergisi, Sayı 16-17, 7 Kanun-ı Sani 1324.

UYGUN, Süleyman, "Denizaşırı Dilencilığe Bir Örnek: Marûni Dilenciler",  
*OTAM*, Sayı 30, 2011, s. 189-212.

UYGUN, Süleyman, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sö-  
mürgeciliği (1851-1914)*, SAU. SBE., Tarih Anabilimdalı, Yayınlanmamış Doktora  
Tezi, Aralık 2013

YORULMAZ, Şerife, "Osmanlı Fransız İlişkileri Çerçevesinde Osmanlı Toprak-  
larında Açılan Fransız Kültür Kurumları ve Bunların Meşruiyet Kazanması",  
*OTAM*, S. 11, 2000, s. 697-768.

ZEKİ, Salih, "Ecnebi Postahâneleri", *Tanin*, No: 16, 18 Eylül 1324.



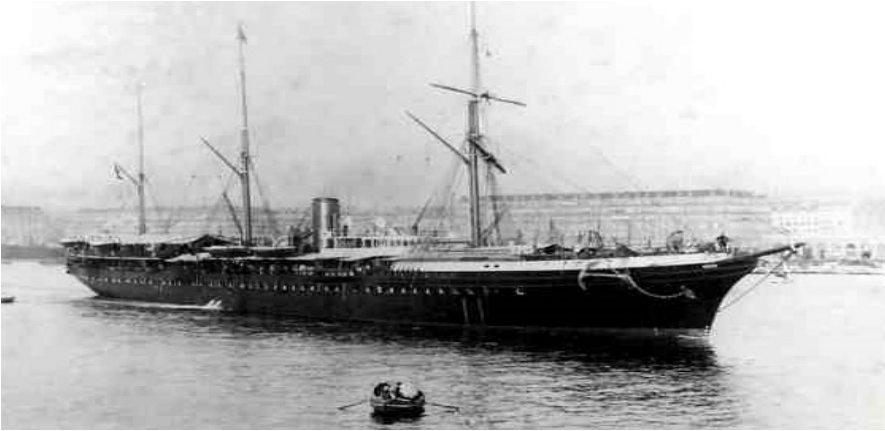
## EKLER

**Ek 1:** Zeytin İsyanı'nı başlatan Ermeni Komitacıların Mersin limanında bindirildikleri Mesajeri'nin Sindh I. (1870-1901) adlı buharlısı



Kaynak:L'Encyclopedie des Messageries Maritimes, Le Sindh I, <http://www.messageries-maritimes.org/sindh.html>, 04. 11. 2013.

**Ek 2:** Osmanlı Bankası baskınına katılan Ermeni Komitacıların Marsilya'ya Gönderilmek üzere bindirildiği Mesajeri'nin Gironde (1869-1908) adlı buharlısı

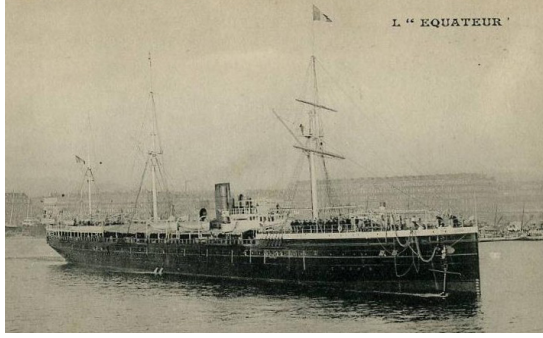


Kaynak: AFL. 1999 002 0299, Gironde

*Gazi*

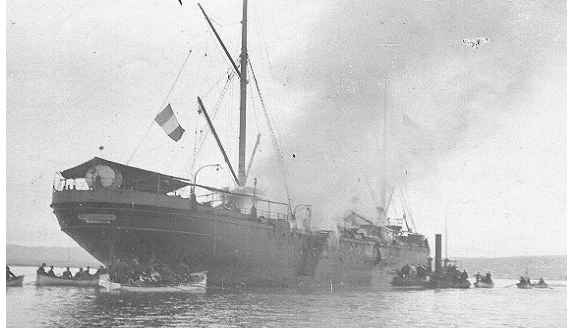
Akademik  
Bakış  
143  
Cilt 8 Sayı 16  
Yaz 2015

**Ek 3:** 1906'da İstanbul'a gelen ve içerisinde çok miktarda ateşli silah bulunan Mesajeri'nin Equateur (1875-1922) adlı buharlısı



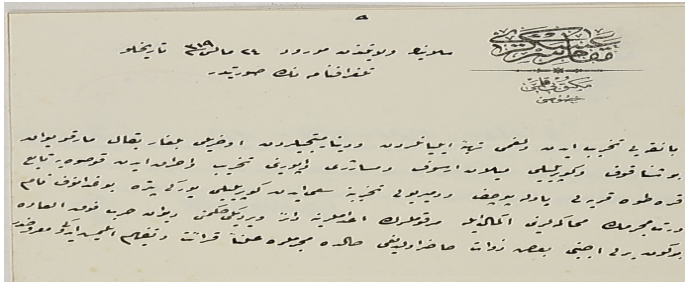
Kaynak:L'Encyclopedie des Messageries Maritimes, L'Equateur, <http://www.messageries-maritimes.org/equateur.htm>, 04. 11. 2013.

**Ek 4:** 28 Nisan 1903'te Mesajeri'nin Quadalquivir (1888-1903) adlı buharlısına Selanik'teyken Bulgar Komitacılar tarafından saldırı düzenlenmesi



Kaynak:L'Encyclopedie des Messageries Maritimes, Le Guadalquivir, <http://www.messageries-maritimes.org/guadal.htm>, 04. 11. 2013.

**Ek 5:** Mesajeri'nin Guadalquivir adlı buharlısını dinamitleyen Bulgar komitacıların yakılarak idam edilmelerine dair.



Kaynak: BOA. Y. MTV. 245/73, 6 Temmuz 1903.

Görüş

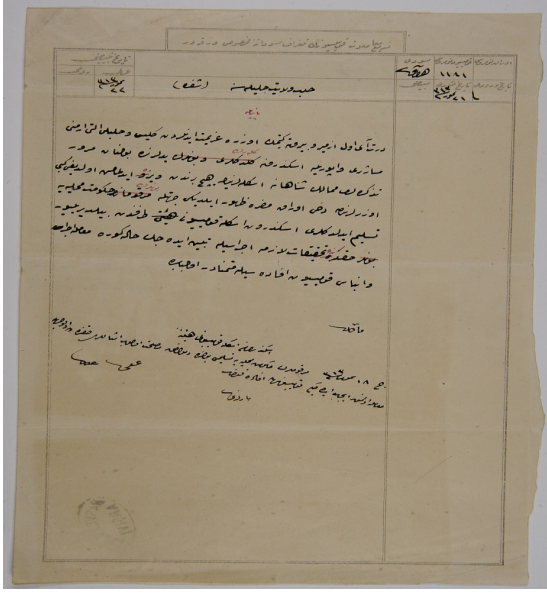
Akademik  
Bakış

144

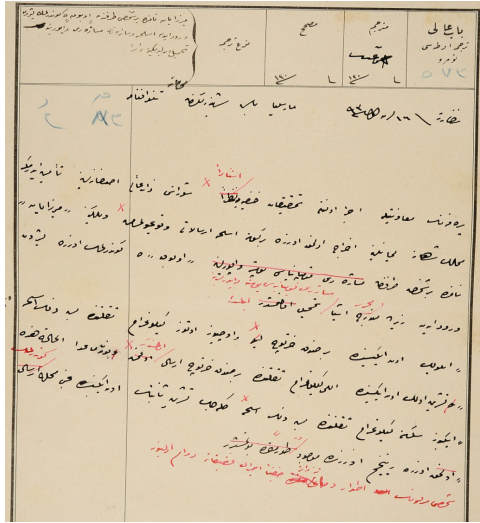
Cilt 8 Sayı 16  
Yaz 2015

**Ek 6:** 2 Eylül 1897'de tezkiresiz olarak İskenderun'dan Mesajeri buharlısına binen altı Ermeninin beraberinde bir takım muzır neşriyat ele geçirildiğine dair.

Kaynak: BOA. DH. TMİK. M. 37/13, 2 Eylül 1897.



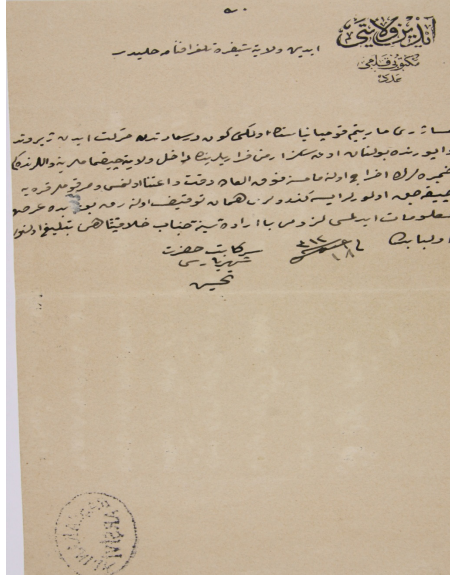
**Ek 7:** Ermeni Mirzayan'ın 12 Eylül 1893'te Konya'nın Obruk nahiyesine sevk etmek üzere 333 kg. silah ve 50 kilogram barutu Mesajeri buharlısına yüklediğine dair



Kaynak: BOA. HR. TO. 350/23, 16 Ekim 1893.

Gazi

**Ek 8:** Yanlarında askeri mühimmat bulunan 18 firari Ermeni'nin Mesajeri'nin Gironde adlı buharlısına bindikleri ve bunların Aydın vilayeti dâhiline çıkışlarının engellenme-sine dair.



Kaynak: BOA. Y. EE. KP. 86-6/555, 29 Eylül 1896.

**Ek 9:** Mesajeri'nin Ekvator (Equateur) adlı buharlısında çok miktarda ateşli silah oldu-ğu ve bunların kesinlikle Osmanlı memleketlerine çıkarılmamalarına dair.



Kaynak: BOA. ZB. 590/122, 24 Haziran 1906.

Görsel

Akademik Bakış

146

Cilt 8 Sayı 16  
Yaz 2015