

LEVANT İSKELELERİNDE YÜKSELEN BİR FRANSTZ BURJUVAZİ AİLESİ: ROSTANDLAR
VE LEVANT NAKLİYAT KUMpanyALARI
*THE FAMILY OF THE FRENCH BOURGEOISIE RISING ON THE SCALES OF THE LEVANT:
ROSTAND'S AND LEVANT SHIPPING COMPANIES*

SÜLEYMAN UYGUN*

Öz: Marsilyalı tüccar-armatör ve sanayici bir aile olan Rostandlar, kurmuş oldukları kumpanyalarla Osmanlı-Fransız deniz ticaret ilişkileri açısından oldukça önemli bir yere sahiptir. Rostand ailesine ait Bruno Rostand Kumpanyası, Rostand Vidal Kumpanyası, Levant Vapur Kumpanyası gibi şirketler ve Levant limanlarında açmış oldukları ticaret evleri, 19 yüzyılın ilk yarısında Fransız çıkarları ve yayılmacılığının Doğu Akdeniz'de gelişmesinde hayati rol oynadı. Rostandların kurmuş oldukları liberal şirketler, daha sonraki Fransız vapur nakliyat kumpanyaları için temel teşkil ederek uluslararası büyük vapur nakliyat şirketlerinin oluşumuna zemin hazırladı. Bu çalışmada Rostandlar ve kurdukları kumpanyalar etrafında Osmanlı-Fransız deniz ticaret ilişkileri ele alınmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Rostandlar • Osmanlı • Fransa • Deniz Nakliyat Kumpanyaları • Levant

Abstract: The members of the family of Rostand (from Marseille) were famous traders, ship owners, entrepreneurs and they played very important role in maritime commercial relations between the Ottoman Empire and France. The companies belonging to the Rostand's were "Bruno Rostand & Cie", "Rostand Vidal & Cie", "La cie. Vapeur du Levant" and the houses of commerce of the Levant played a very important role in the pushing of French interests and expansion in the Eastern Mediterranean in the first part of XIX century. The private enterprises founded by Rotond's became the base for the creation of a number of international steam boat companies. This article addresses research into the role of the enterprises belonged to Rostand's within the context of the maritime relations between the Ottoman Empire and France.

Keywords: Les Rostand • Ottoman • France • Les Compagnies Maritimes • Levant

Giriş

19. asır liberal şirketlerin tabi oldukları devletlere karşı rekabete tutuştukları, nihayetinde ise galip geldikleri bir yüzyıl oldu. Dünya tarihinin seyrini değiştiren buhar makinesinin sanai kapitalizmi, kara ve deniz taşımacılığında kullanılması liberal şirketlerin en büyük yardımcısı ve güç kaynağı oldu. Devletler geleneksel yapılarıyla bu teknolojik değişime uyum sağlamakta güçlük çekmeye başladı. Endüstriyel devrimle bayrağı eline alan özel şirketler, öncelikle Avrupa yerel ekonomilerini ve siyasi uzantılarını, akabinde ise dünyada ulaşabildikleri tüm noktaların geleneksel siyasi, ekonomik ve sosyo-kültürel yapılarını değişime uğratarak kendileri için para ve güce dönüştürmeyi bildiler. Devletçi yapısıyla ön plana çıkan Fransız klasik yönetim anlayışı dahi 19. asrın ikinci yarısında tedricen liberal şirketler lehine dönüşüme uğradı. 18. yüzyılda ortaya çıkan *birakınız yapınlar, bıraktı-*

* Dr. Öğr. Üyesi, Ordu Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Ordu. suygun27@gmail.com.
Bu çalışma Tübitak'ın 2219 Yurt Dışı Post-Doktora Programı kapsamında 1059B191600160 başvuru numaralı *Fransız Kaynaklarına Göre 19. Yüzyıl'da Fransız Vapur Nakliyat Kumpanyalarının Doğu Akdeniz'deki Faaliyetleri* adlı projesinden üretilmiştir.

mez geçsinler (Laissez faire, laissez passer) ilkesi¹ gerçek manada Endüstriyel devrimle hayat buldu. Hatta bu serbestiyet devletleri tedricen özel şirketlerin hizmetkârına dönüştürdü. Liberal şirketlerin varlığı devletin varlığı ve bekası ile eş değer tutulmaya başlandı. Genellikle çok yönlü, çok işlevli (*Polyvalent*) bir hüviyette olan bu özel şirketler; sanayi, ticaret, deniz ve kara taşımacılığı gibi buhar makinesinin ilgi alanına giren her türlü istihdam sahasına atıldılar. Çalışmamıza konu olan Fransız burjuvazi ailesi Rostandlar ve kurmuş oldukları ticaret evleri, yelkenli ve buharlı deniz nakliyat kumpanyaları ve fabrikalarıyla, mevzu bahis olan çok yönlü şirketlerin emekleme aşaması için önemli bir örnek teşkil etmektedir. İstanbul, İzmir ve Suriye, İskenderiye gibi Levant limanlarında tecrübe kazanan ve buradaki deneyimlerini kazanımlara dönüştüren Rostandlar, kısa sürede Fransa ve Dünya’da saygın bir konuma yükselerek Fransız burjuvazi aileler arasında yerlerini aldılar². Rostandlar ve benzeri yabancı vapur nakliyat şirketlerinin Levant limanlarında birbiri ardına çoğalmaya başlaması; siyasi, ekonomik ve kültürel yönden Osmanlı kırılma noktasını teşkil eden önemli gelişmeler arasında yerini aldı³. Sahip olduğu muazzam genişlikteki coğrafyada çeşitli nedenlerden dolayı ticari akışın kontrolünü kaybeden Osmanlı maliyesi iflas derecesine geldi. Aynı süreçte Osmanlı İmparatorluğu’nda birbiri ardına acente ve şubeler açan yabancı kumpanyalar, Osmanlı coğrafyasında elde ettikleri sermaye birikimiyle Dünya ekonomisine yön veren uluslararası şirketler haline dönüştüler. Rostand Vapur Kumpanyası ve sonrasında dönüşeceği Mesajeri Maritim Kumpanyası⁴ ve bunun haricinde Paquet Kumpanyası⁵, Fraissinet Kumpanyası, İngiliz Forbes Kumpanyası⁶, Avusturya Lloyd Kumpanyası⁷, Osmanlı coğrafyasında yükselen bu şirketlerden sadece bir kaçıydı.

Rostand Ailesi ve Levant Nakliyat Kumpanyaları

Menşei olarak Bouches du Rhône bölgesinde Orgon köyünde ikamet eden Rostandların, ilk olarak adları Rostagni şeklinde anılmaktaydı. Daha sonra Rostang, 1660 yılına doğru Rostan olarak meşhur olmuşlardır. 1740 yılında d’Esprit Rostand’ın oğlu Alexis, Orgon köyünden ayrılarak Marsilya’ya yerleşti ve ticaret ile ilgilenmeye başladı. Fransız İhtilali’nin doğurduğu anarşi ortamında tüm aile efradı Orgon’dan ayrılarak Marsilya’ya yerleşti⁸. Alexis Rostand, Marsilya’da manifatura üzerine küçük bir ticaret evi kurdu. Kısa sürede varlıklı bir aile haline geldi⁹. Alexis’in Marguerite Lion ile yaptığı evliliğinden 12 çocuk dünyaya geldi. Çocukları arasında Akdeniz ticaretinde yükselen Bruno Xavier (1780-1860) ve Alexis Joseph Rostand (1769-1854), armatör, tüccar, sanayici, salgın hastalık-

¹ Leroux – Hart 2012, 207-208.

² IREMAM (Institut de Recherches et d’Etudes sur le Monde Arabe et Musulman) özel arşivi, *Les Rostand Album Genealojique*, 1974; ADBR (Archives Departementales Bouches du Rhône)/Marseille, BETA. 1077, *Les Rostand Album Genealojique*, 72. Caty – Richard – Echinard 1999, 256-257.

³ Ekinci 2006, 74.

⁴ Uygun 2015a.

⁵ Uygun 2016, 137-172.

⁶ 19. yüzyılda Aydın, İzmir ve havalisinde meydan kökü toplayıcılığıyla işe başlayan İngiliz MacAndrews & Forbes Kumpanyası yüzyılın sonunda dünya tütün piyasasında söz sahibi olan sayılı dünya şirketleri arasına girdi ve günümüze kadar bu gücünü muhafaza etmeyi başardı. Bunun için bk. Uygun 2015b, 337-373.

⁷ Kılıçarslan 2013.

⁸ ADBR (Archives Departementales Bouches du Rhône)/Marseille, BETA 612, Marcel Miego, *Les Rostand*, Paris 1973, 43.

⁹ ADBR (Archives Departementales Bouches du Rhône)/Aix En Provence, KSI 788, *De Feu Alexis Joseph Rostand*, Marseille 1854, 10-11.

lar komitesi başkanlığı, politikacı ve hukukçu olmak üzere birçok sahada ön plana çıktılar¹⁰. Bruno Xavier 1830-1832 yılları arasında Marsilya Belediyesi Delegatesi, 1815-1817 ve 1827-1829 tarihleri arasında Marsilya Ticaret Mahkemesi başkanı ve nihayet 1830-1832 yılları arasında Marsilya Ticaret Odası Başkanlığı gibi ticari deneyimini arttıracak önemli mevkilerde bulundu. 1832-1837 arasında ise kardeşi Alexis Joseph Rostand Ticaret Odası Başkanlığı'nı devraldı¹¹. Alexis Joseph Rostand, bunun haricinde aralıklarla kısa süreliğine de olsa dört defa daha başkanlığa seçildi¹². Rostandlar, ticaret odası başkanlığı yaptığı dönemde tüm çabasını oldukça iyi tanıdığı Levant limanları ile Marsilya arasındaki ticaretin gelişmesine harcadı. Marsilyalı armatör ve tüccarların yönlerini Osmanlı limanlarına çevirmesine yönelik teşvik ve tavsiyelerde bulundu¹³. Marsilya Ticaret Odası'nın 8 Eylül 1834 yılı toplantı raporunda Levant limanları ve iskeleleri ile münasebetlerin geliştirilmesi için Alexis Joseph Rostand'ın sunduğu raporunda:

Levant'ta bulunan Fransız ticaret evleri ve kurumları revizyondan geçirilmelidir.

Levant liman ve iskelelerine ticaret yapan Fransız tüccarlar oldukça serbest hareket edebilme imkânına kavuşmalıdır.

Levant kentlerinde hukuki manada ilerleme sağlanmalı, bu yönde talepler dile getirilmelidir.

Levant ticareti Marsilya Ticaret Odası tarafından dikkatle takip edilmelidir. Bunun için yetkili bir birim oluşturulmalıdır. Gümrük tarifelerinde gerekli kolaylaştırmalar yapılmalıdır.

Levant kentlerinde ticaret evi veya işletme açabilmek için kefalet senedi kaldırılmalıdır¹⁴.

Şeklinde birkaç başlıktan oluşan taleplerini dile getirmişti. Bruno Rostand'ın kardeşi Alexis Joseph Rostand'a Fransız ticaretinin gelişmesinde, üst düzey devlet görevlerinde ve sivil toplum kuruluşlarında yaptığı etkin görevlerinden dolayı 20 Ekim 1826 yılında Legion d'Honneur nişanı takdim edildi¹⁵.

Alexis Joseph Rostand (1769-1854) kardeşi Bruno'dan farklı olarak daha ziyade tekstil sektöründe kendisini geliştirdi. Aynı zamanda kardeşi gibi armatörlük de yapmaktaydı. Alexis Joseph, Osmanlı kılık-kıyafet hayatında yadsınamayacak derecede önemli bir yere sahipti. Alexis Joseph, 1789 Fransız Devrimi esnasında babası Alexis'in ölümüyle tüccar ve fabrikatör M. Gautier'in şirketinde işe başladı¹⁶. Gautier'in fabrikası muhtelif tarzda yün başlıklar üretmekteydi. Bunlar arasında Osmanlı siyasi ve içtimai hayatını derinden etkileyecek olan "Façon Tunis" (Tunus Tarzı) denilen ve genellikle Tarbuş (Tarbouch) adıyla bilinen Türk fesinin ilkel hali de vardı. Alexis Joseph, babasının samimi dostu olan Gautier'in yardımcı-



Photo 5. – Alexis Joseph ROSTAND (1769 - 1854)

¹⁰ Caty – Richard – Echinard 1999, 256; Ayrıca ANF (Archives Nationales de France). LH. 2386/11.

¹¹ IREMAM (Institut de Recherches et d'Etudes sur le Monde Arabe et Musulman) özel arşivi, *Les Rostand Album Genealogique*, 1974, 49.

¹² ADBR/Aix En Provence, KSI 788, *De Feu Alexis Joseph Rostand*, Marseille 1854, 8.

¹³ ADBR/Marseille 8 M 67, Marsilya Ticaret Odası Başkanı Alexis Rostand'ın Levant'a dair Raporu 8 Septembre 1834.

¹⁴ ADBR/Marseille, 8 M 67, Marsilya Ticaret Odası Başkanı Alexis Rostand'ın Levant'a dair Raporu, 30 Aralık 1834.

¹⁵ ANF. LH. 2386/11, 29 Octobre 1826.

¹⁶ Guiral 1988, 215.

sı olarak bu meslekte hayli tecrübe kazandı. Bir müddet sonra Gautier'in şirketinden ayrılarak politik ve askeri hayata atıldı. Ancak oldukça sorunlar yaşadığı askerlik tecrübesinden sonra 1795 yılında sivil hayata döndü¹⁷. 1799'da yeniden eski ustası Gautier'in yanına girdi. Gautier'in onu tekrar fabrikasına alması Alexis Joseph'e ticaret hayatının önünü açtı¹⁸. Gautier bu esnada hayli yaşlanmış olduğundan emekliliğe ayrıldı¹⁹. Yerine büyük oğlu Vidal'i bıraktı. Alexis Joseph, Vidal ile birlikte yalnızca başlık imal etmek üzere "*Rostand Vidal & Cie*" adında bir şirket kurdular. *Rostand Vidal & Cie*, fabrikalarında fötr, bone, kasket, külah ve tarbuş gibi muhtelif türde ve boyutta başlıklar imal edilmekteydi. Bu şirket kısa sürede gelişti ve genişledi²⁰. Zira bu esnada şapka kullanımı yalnızca Marsilya'da değil Akdeniz kentlerinde de hızla yaygınlaşmaya başlamıştı. 1789 yılında Marsilya'da 8 adet şapka fabrikası Levant limanlarına şapka ithal etmek için durmaksızın işlemekteydi. Her yıl bu fabrikalardan 100.000 düzine başlık Levant iskelelerine gönderilmekteydi. Bu fabrikalarda 150 erkek, 3.000 kadın işçi çalışmaktaydı. Bir düzine başlığın fiyatı türüne göre 12 ila 24 franga kadar alıcı bulmaktaydı²¹.

I. Napoleon döneminde Fransa'nın başta İngiltere olmak üzere Avrupa devletleriyle yaşadığı uzun süreli savaşlar neticesinde bu fabrikaların sayısı 2'ye kadar düştü. Tam da bu esnada Alexis Joseph, şapka fabrikasını yeniden eski ihtişamına kavuşturmak için, yeni bir atılımda bulundu. Alexis Joseph, "*başarmak için ürettiğimiz şapkanın tanıtımını yapmalıyız*" demekteydi. 1802 yılında şapka ustası Gautier'den öğrendiği Tarbuş'a yeni bir şekil vererek Türk bonesi "*Bonnets gasquets a l'usage de Turcs*" yani Türk Fesi imal etti. Alexis Joseph, yeni bir sunuş ve pazarlama taktiğiyle oluşturduğu bu Türk başlığını 1802 yılında Paris'te yapılan Fransız Endüstriyel Ürünleri Fuarı'nda tanıttı. Alexis'in Türk başlığı, fuar jürisi tarafından ödüle layık görüldü. "*Mention Honorable*" ödülü aldı. Bu ürün 1806 Paris fuarında, daha sonra 1819, 1823 fuarlarında üstün kalite ödülü aldı. Alexis Joseph'in fabrikalarında üretilen fes, Osmanlı kamusal alanında ve gündelik hayatta o kadar çok ilgi gördü ki Fes'in başta İstanbul olmak üzere Levant iskeleleri ve kentlerinde büyük bir alıcı kitlesi oluştu²².

Osmanlı klasik anlayışına göre Tunus Tarbuşu, olarak bilinen fesin ilk hali Osmanlı toplumu ve idarecileri tarafından çok önceden beri bilinmekteydi. Henüz 16. yüzyıl gibi erken bir tarihte Türkler Cezayirli gemiciler aracılığıyla fese benzer bu başlıkla karşılaşmışlardı. Fesin Osmanlı başkentinde yaygınlaşması, bilinen anlayışa göre II. Mahmud döneminde yaşanan bir hadiseyle merkezden çevreye doğru olduğu yönündeydi. 1827 yılında Akdeniz seferi dönüşünde, Kaptan-ı Derya Koca Hüseyin Paşa'nın kalyoncu askerlerine giydirdiği fesleri²³ görüp beğenen II. Mahmud, 1829 yılında bir genelge yayımlayarak tüm ordu mensuplarının fes giymelerini zorunlu kıldı. Böylelikle fes Osmanlı gündelik hayatında hızla yerini aldı. II. Mahmud da III. Selim'in *Nizam-ı Cedid'i* gibi Asakir-i

¹⁷ ADBR/Aix En Provence, KSI 788, *De Feu Alexis Joseph Rostand*, Marseille 1854, 15.

¹⁸ ADBR/Aix En Provence, KSI 788, *De Feu Alexis Joseph Rostand*, Marseille 1854, 16.

¹⁹ *Repertoire de Travaux* 1857, 58-60.

²⁰ *Memoires de L'Academie des Sciences, Lettres et Arts de Marseille*, Rue Adolphe Thiers, Marseille 1994, 84-85; IREMAM, *Les Rostand Album Genealojique*, 48.

²¹ IREMAM, *Les Rostand Album Genealojique*, 48; ADBR. Marseille, BETA. 1077, *Les Rostand Album Genealojique*, 48.

²² IREMAM, *Les Rostand Album Genealojique*, 48-49.

²³ N. Berkes, eserinde: "*zamanının en kurnaz ve pratik adamı olan Hüseyin Paşa, Cezayir ve Tunus'ta gördüğü tas biçimi fesi donanma neferlerine giydirerek halka göstermekle bir olupbitti yaptı*" diyerek bu başlığı halka da tanıttığını belirtmekteydi (Berkes 2003, 197).

Mansure neferlerine Fransız tarzı üniforma giydirerek kılık kıyafet geleneğinde yeni bir kapıyı aralamıştı²⁴.

Hâlbuki bilinenin aksine bu ıslahatta yukarıdan gelen bir yönlendirmeden ziyade bir Fransız'ın üretmiş olduğu başlığı; fuar, reklam, satış stratejisi ve saire ile Osmanlı toplumuna soktuğu, daha sonra da zaten yaygınlaşmakta olan fesi II. Mahmud'un askerlere ve devlet memurlarına zorunlu hale getirdiği anlaşılmaktadır. 1831 yılında İstanbul'a gelen Amerikalı Doktor Dekay'ın: "Bu günkü Türk askerinin kıyafeti son on yıl içinde meydana gelen bir değişimin parçasıdır... askerler eski başlık yerine kırmızı renkli başa iyi oturan, arkasında zarif bir püskül sarkan bir cap (fes) giyiyor"²⁵. Şeklinde ifadesi bunun kanıtıydı. Berkes'in de cap yani fese benzer başlıkların Avrupa'da Fransız Devrimi zamanından önce ve devrim zamanında yaygınlaştığını belirtmesi bu gelişimi teyit etmekteydi²⁶. Hülâsa III. Selim döneminde Osmanlı toplumunda yer edinmeye başlayan fes uygulaması liberalizmin bir pazarlama yöntemiyle yaygınlaşmış II. Mahmud ise son noktayı koymuştur.

II. Mahmud'un aldığı bu karar başta Alexis Joseph, olmak üzere Marsilyalı sanayiciler tarafından büyük sevinçle karşılandığı kesindir. Fesin yasalaştığı bu dönemde Marsilya fabrikalarında 60 bin düzine başlık üretilmekte ve Levant limanlarına gönderilmekteydi. Kısa süre sonra sivil ve asker tüm devlet memurlarına fes giyme zorunluluğu getirildi. Doğan aşırı talebi karşılamak üzere Tunus, Fransa ve Avusturya'dan fes ithaline başlandı²⁷.

Bu gelişmelerin ekonomik yönden payitahttaki yansımaları ve tepkileri bir an önce yerli fes üretmeye yönelik oldu. Devlet bütçesinde önemli kayba neden olan fes ithalinin önüne geçebilmek için ilk etapta 1833 yılında İzmit'te "Dinkhane" adında fes yapım atölyesi kuruldu. Bunu müteakiben, Kadırga semtinde Hazine-i Hassa'ya bağlı fes yapım atölyesi açıldı. Feshane adı verilen devletin atölyelerinde üretilen bu fesler kısa sürede ithal feslerle rekabete tutuştu. Feshane Nazırı Ömer Lütfi Efendi tarafından Takvim-i Vekayi'e verilen reklamlarda: "Feshane-i Amire'de imal kılınan feslerin renk ve kumaş ve biçimleri Tunus fesinden ala'dır" denilmekteydi²⁸. Ancak Paris ve Marsilya gibi Avrupa şehirlerinden ithal edilen fes, kasket ve benzeri Avrupa modasının "terakki" ile ilişkilendirilmesi ve İstanbul elit sınıfları tarafından tercih edilmesi ithal fese olan ilgiyi arttırmaktaydı. Ahmed Mithat, *Ekonomi Politik* adlı eserinde Avrupa moda rüzgârının bilinçsizce etkisi altında kalan moda düşkünleri hakkında "Zanaatça, ziraatça, ticaretçe gerçekten fıkdan halindeyiz... Başımıza giydiğimiz fes, arkamıza giydiğimiz gömlek, yaktığımız kibrit, hasılı tramvay kumpanyasının yaptığı veçhile kaldırım taşlarımız dahi hariçten celp olunmak üzeredir" diyerek serzenişte bulunur²⁹. Alexis Joseph'in ürettiğimiz ürünlerin tanıtımını yani reklamını iyi yapmalıyız ki başarılı olalım sözü Osmanlı kentlerini etkileyen Frenk rüzgârıyla hayat bulmuştu.

Alexis Joseph'in serveti Fes üretimi sayesinde 1810 yılında 200.000 franga yükseldi. Yıllık kazancı ise 40.000 frank idi. Ancak Restorasyon döneminde (1814-1830) siyasi ve içtimai hayatta yaşanan sorunlar ve buna ek olarak İstanbul Fransız Elçisi Riviere'nin Babıali ile yaptığı ve tüccarlar tarafından felaket olarak adlandırılan ticaret anlaşmasıyla Fransız ithal ürünleri eskiye oranla daha yüksek miktarda gümrük vergisi ile karşılaştılar. Bu anlaşma 1820 yılına kadar devam etti. Tüm bu olum-

²⁴ Yılmaz 2010, 124.

²⁵ Dekay 1833, 225.

²⁶ Berkes 2003, 197.

²⁷ Çakır 2004, 29.

²⁸ Çakır 2004, 29.

²⁹ Mithad 1296, 115-117.

suzluklara rağmen 1828 yılına gelindiğinde Marsilya'daki 6 adet şapka fabrikası halen başarılı bir şekilde işlemekteydi. 1300 işçi çalışan bu fabrikalarda her yıl 60.000 düzine şapka imal edilmekteydi. Başlık üzerine oluşan pazardan istifade etmek için Avusturyalı ve Büyük Britanyalı sanayici ve tüccarlar da Levant sahil kentlerinde kıyasıya rekabete girdiler. Alexis Joseph, fabrikalarında ürettiği şapkaları Levant limanlarına daha kolay ve düşük fiyata nakledebilmek için şirket bünyesine Birik, Golet ve Brigantin tarzında 6 adet yelkenli gemi satın almıştı³⁰.

Alexis Joseph, *Rostand Vidal & Cie* şirketi bünyesinde oluşturduğu yelkenli filosuyla iyi bir armatör ve denizci olduğunu da kanıtlamıştı³¹. Alexis Joseph'in, sınai ve ticari alandaki başarısı onun farklı alanlarda da yükselmesine sebebiyet verdi. O bir yandan sanayi ve ticaretle ilgilenirken diğer yandan 1804-1813 yılları arasında önemli bir kurum olan Marsilya Ticaret Odası Mahkemesi hâkimliği de yaptı. 1815 yılında ise bu mahkemenin başkanı oldu. Bunun haricinde ve 1818, 1827 yıllarında da kısa süreliğine aynı mahkemenin başkanlığını yaptı. 1804 yılında Marsilya'daki Charité misyonerlerinin yöneticisi oldu³². 1817 yılında Marsilya il idaresi konseyine üye oldu³³. 1832-1837 arasında Marsilya Ticaret Odası Başkanlığı'na yükseldi. Bu görevleri onun tüccarlar arasında saygın bir yere kavuşmasını sağladı. Alexis Joseph 27 Ocak 1854 yılında 86 yaşındayken Marsilya'da vefat etti. Marsilya ekonomik, siyasi ve sosyo-kültürel hayatına yaptığı katkılardan dolayı Alexis Joseph'in vefat ettiği yılının biyografisini anlatan mühim bir eser yayınlandı³⁴.

Denizcilik ve ticaret alanında daha ziyade mahir, akıllı ve zeki kişiliğiyle kardeşi Bruno Xavier Rostand ön plana çıktı³⁵. Rostandlar, onun sayesinde Fransız deniz ticareti tarihine damgasını vuran varlıklı girişimci armatör-tüccar ailesi haline geldi. Bruno Rostand'ın bu yükselişinde İstanbul ve Doğu Akdeniz limanlarında uzun sürede edindiği deneyimin inkâr edilemez derecede yeri ve önemi vardı³⁶.

Bruno Xavier Rostand (1780-1860) ve Levant Limanlarındaki Girişimleri

6 Ekim 1780 yılında Marsilya'da doğan Bruno Xavier Rostand'ın ilk deneyimi Aix En Provence Belediye Başkanı M. Rippert'in tasarrufuyla meclis üyeliğine girmesiyle başladı. Daha sonra aynı görevi Marsilya meclis kabinesinde de ifa etti³⁷. Fransız politikasının çalkantılı ve tehlikeli olduğu bu dönemde kardeşi Alexis, Bruno'nun ticaret ile ilgilenmesi taraftarı olduğu için 1801 yılında onu Vidal ile ortak kurduğu *Rostand Vidal & Cie.* adlı şirkete yerleştirdi. Bruno'nun kardeşinin ortağı olduğu şirketteki macerası uzun sürmedi. O kardeşinin yanından ayrılarak daha bağımsız hareket edeceğini düşündüğü Pierre Plasse'nın *Augustin Plasse & Cie.* adlı ticaret evinde çalışmaya başladı. Bu ticaret evi Levant ile ticari münasebetlerde bulunmak amacıyla kurulmuştu. Bruno, bu ticaret evinde de

³⁰ La Jeune Clarisse: Brigantin tarzı 174 ton, uzunluk 18,85 m. genişlik 6,81 m; L'Aventurier: Brik tarzı 155 ton, uzunluk 17,21 m genişlik 6,5 m; Le Comte de Lardenoy: Brik tarzı 211 ton, uzunluk 24, 55 m. genişlik 6,71 m; La Leopold: Brik tarzı 283 ton, uzunluk 26,61 m genişlik 7,47 m; L'Actif: Brik tarzı 178 ton, uzunluk 23,64 m. genişlik 7,25 m; La Virginie: 176 ton; IREMAM, *Les Rostand Album Genealojique* 49; ADBR/Marseille, BETA. 1077, *Les Rostand Album Genealojique*, 49.

³¹ *Memoires de L'Academie des Sciences, Lettres et Arts de Marseille*, Rue Adolphe Thiers, Marseille 1994, 84-85.

³² ADBR/Aix En Provence, KSI 788, *De Feu Alexis Joseph Rostand*, Marsielle 1854, 16-17.

³³ ANF. LH. 2386/11, 13 Decembre 1826.

³⁴ ADBR/Aix En Provence, KSI 788, *De Feu Alexis Joseph Rostand*, Marsielle 1854.

³⁵ Paul 2004, 98.

³⁶ Lamartine 1975, 49.

³⁷ Caty 1999, 256; Guiral 1988, 216.

ancak 9 ay durabildi³⁸.

Bruno'nun bu maceracı kişiliğini bilen M. Anthoine ona fırsatlar ülkesi olan Osmanlı limanlarına gitmesini tavsiye etmişti. Hâkim olduğu coğrafyasıyla büyük bir ticaret potansiyeline sahip Osmanlı Devleti bu dönemde Batılı devletlerle yaptığı ticaret anlaşmaları ve bu devletlere sunduğu imtiyazlar dolayısıyla Avrupalı tüccarlar için önemli fırsatlar sunan olanaklara sahipti. Bruno'ya bu tavsiyede bulunan M. Anthoine; M. Seymandi ve Alexis Rostand nazarında önemli yere sahip bir girişimciydi. M. Anthoine, 1777 yılında Marsilyalı tüccarlarla, İstanbul ve Levant arasındaki ilişkileri kolaylaştırmak için İstanbul'da bir ticaret evi açmış hatta bu işten edindiği yüksek kazanç sayesinde Karadeniz'de Kerson limanında bile bir şube açmıştı. Rus İmparatoriçesi II. Katherina tarafından yapılması planlanan Kerson limanı inşa şirketinin kurucularından oldu. Yaptığı başarılı girişimlerden sonra 1793 yılında Marsilya'ya döndü. Levant ve Karadeniz limanlarında edindiği deneyimi politika sahasına taşıdı. Marsilya yerel yöneticilerine Levant ile ticari münasebetlere yönelik danışmanlık yapmaktaydı. 1805-1813 yılları arasında Marsilya belediye başkanlığı yaptı³⁹.

Rostandların girişimcilik yönünü iyi bilen M. Anthoine, Bruno Rostand'a İstanbul'daki ticaret evinde çalışmasını önerdi. Bruno Rostand, 1803 Ocağı'nda M. Anthoine'in tavsiyesini dinledi ve İstanbul'a gitmeye karar verdi. Nisan 1803 yılında İstanbul'a gitti. Bruno Rostand'ın Levant macerası bu suretle başlamış oldu. Bruno'nun İstanbul'da bulunduğu dönem Napoleon'un Mısır Seferi (1798-1801) dolayısıyla Osmanlı-Fransız ilişkilerinin en kötü olduğu dönemdi. Akdeniz ise İngiliz, Fransız ve Osmanlı donanmasının yoğun faaliyeti altında olduğundan Doğu Akdeniz'de ticaret yapmak hayli zor ve tehlikeliydi. Bruno, kısa sürede İstanbul'da entelektüel bir çevre edindi, yetenekli ve usta bir kemancı olması onun seçkin camiada kolaylıkla kabul görmesine yardımcı oldu⁴⁰. İstanbul Fransız diplomatları M. Brune, M. Ruffin, son olarak Sebastiani, Bruno Rostand'ı himayesi ve gözetimine aldı. Bruno Rostand bu süreçteki yaşamını konu alan *Rostand Hatıraları* adlı eserini kaleme aldı. Fakat bu hatıraların önemli bir kısmı 1940'lı yıllarda tahrip ve yok oldu. Kalan kısmı ise 1960 yılında basıldı. Bruno Rostand'ın hayatına dair verilen bilgiler ancak hatıralarının kalan kısmından öğrenilebilmektedir. Bruno Rostand'ın, İstanbul'daki M. Anthoine Ticaret Evi'nde 4 yılı geçti. Burada edindiği deneyim onun Levant ile ticari münasebetlerde bulunan tüccarlar tarafından tanınmasını sağladı. 1783 yılından beri Halep'te ticaret evi bulunan Marsilyalı M. Pierre Plasse, Bruno Rostand'a Halep'te bulunan ticaret evini yönetme teklifinde bulundu. Pierre Palas'ın teklifini kabul eden Bruno Rostand, Halep'e gitmek üzere 6 Nisan 1807 yılında yelkenli bir gemiyle İstanbul'dan ayrıldı. Ancak Akdeniz sularında halen savaş ortamı mevcut olduğundan İngiliz firkateynleri her yerde seyirde bulunmaktaydı. Bu nedenle Bruno, deniz yoluyla ancak İzmir'e kadar geçebildi. Daha sonra İzmir'den Halep'e giden bir ticaret kervanına dâhil olarak karadan gitmeyi tercih etti. Beş aylık yol-



Photo 6. – Bruno Xavier ROSTAND (1780 - 1860)

³⁸ IREMAM, *Les Rostand Album Genealojique*, 1975, 54; ADBR. Marseille, BETA. 1077, *Les Rostand Album Genealojique*, 54.

³⁹ IREMAM, *Les Rostand Album Genealojique*, 54; ADBR/Marseille, BETA. 1077, *Les Rostand Album Genealojique*, 54.

⁴⁰ Guiral 1988, 370.

culuğunun ardından 2 Eylül 1807'de ancak Halep'e ulaşabildi. Bruno, İzmir'den Halep'e kadar yaptığı yolculukta başından geçen hadiseleri *Bruno Rostand Yazmaları* adıyla yazdığı günlüğüne kaydetti⁴¹.

Bruno Rostand Kumpanyası (*Bruno Rostand & Cie*)

Pierre Plasse, 30 Haziran 1807'de Bruno ile ortak kuracağı şirketin anlaşma metnini Marsilya'da hazırlarken, Bruno henüz Halep'e ulaşmamıştı. *Bruno Rostand & Cie*, adıyla kurulan bu komandit şirketin anlaşma metni Bruno Rostand, Augustin Plasse ve Louis Michel arasında Halep'te 5 Ekim 1807 yılında imzalandı. 1 Ocak 1808'den itibaren bu yeni şirketin adı *Augustin Plasse & Cie*'ye dönüştü. Kumpanyanın süresi 3 yıl olarak belirlendi. Sermayesi 20.000 kuruş yani 5.000 franga (Bu esnada bir kuruş 25 centimes idi) tekabül etmekteydi. Bruno Rostand'ın kumpanyadaki hissesi 2/6 idi. Augustin Plasse, Marsilya'ya dönmek zorunda kalınca Bruno Rostand kumpanyayı tek başına idare etmek zorunda kaldı. Augustin Plasse, Pierre Plasse'in yazdığı 30 Haziran 1807 anlaşma metnini değiştirmek arzusundaydı. Anlaşma metninde ortakların rızası olmaksızın yöneticilerin birinin doğrudan ya da dolaylı olarak büyük devletlerin herhangi biriyle münasebet kurmaları ve Halep'te evlenmeleri yasaklanmıştı. Bruno Rostand'ın maaşı ve giderleri için kendisine tahsis edilen maaş 3.500 kuruş (875 Frank) idi.

1810 yılında kumpanyanın süresi peyderpey 01 Ocak 1818'e kadar uzatıldı. Ticaret evinin adı da mütemadiyen değişikliğe uğradı nihai olarak *Bruno Rostand & Cie* adıyla anılmaya başlandı. Sermayesi 1815'te 40.000 kuruşa (10.000 Frank) yükseldi. İşletmenin durumu oldukça iyi ve ümit vericiydi. Yalnız 1815-1816 yılları arasında şirketin elde ettiği net kar 81.000 kuruş (40.250 frank) ile sermayesinin çok üzerindeydi. *Bruno Rostand & Cie*, Halep'teki tek Fransız ticaret evi idi⁴².

Halep ve Levant'ta bulunduğu 14 yılın sonunda Bruno Rostand, Fransa'ya döndü. Dönüşünden iki ay sonra Ağustos 1817'de Marie-Therese Egle Jourdan ile evlendi. Bruno Rostand'ın bu evlilikten Albert(1818), Jules (1820), Henri (1824), Charles(1832), Alfred (1836) adlarında beş erkek çocuğu oldu. Bruno'nun 1817 yılında Pierre Plasse ile kurduğu şirketi 31 Ekim 1817 sözleşmesiyle yeniden tanzim etti, *Bruno Rostand & Cie* şirketi yeni haliyle ancak iki ay ayakta kalabildi. 31 Aralık 1817 sözleşmesiyle kumpanya yeni bir hüviyete ve kimliğe kavuştu. 1 Ocak 1818'den itibaren kurulan *Michel, Blanchard & Cie*. adlı kumpanyanın süresi 4 yıl idi. Amacı ise Levant ve Halep ile ticaret yapmaktı. Bruno, 5.000 kuruşluk (1.250 frank) hissesiyle bu şirkette 1/6 paya sahipti. Bundan kısa süre sonra Pierre ve Augustin Plasse ile ortaklık kurdu ve şirketin adı *Plasse, Oncle et Neveu et Rostand* olarak değişti. 180.000 frank sermayeli bu şirketin de süresi 4 yıl olarak belirlenmişti. Şirketin merkezi Marsilya'daydı. Bu şirketin yöneticileri Plasse ve Bruno idi. Bruno, bu şirkette 1/3 ile daha yüksek oranda hisseye sahipti. Bu şirket de pek uzun ömürlü olmadı, 4 yıl sonra şirket çözüldü. Ancak Bruno'nun Marsilya ve Levant ticaretindeki etkinliği artmaya devam etti. Marsilya ticareti ve Levant gemi donatıcılığında önemli kazanımlar elde etti. O, bundan sonra Levant ile ticari ilişkileri tek başına idare etmeye çalıştı. İstanbul ve Levant kentlerinde kaldığı süre boyunca Türklerle iyi münasebetlerde bulunan Bruno Xavier Rostand ve Rostand ailesinin, eğitim amacıyla Fransa'ya giden "*Devlet-i Aliyye teb'asına pek çok emek ve hizmetleri*" olduğundan dolayı bu aileden birçok kişiye

⁴¹ IREMAM, *Les Rostand Album Genealojique*,54; ADBR/Marseille, BETA. 1077, *Les Rostand Album Genealojique*, 54.

⁴² IREMAM, *Les Rostand Album Genealojique*, 55; ADBR/Marseille, BETA. 1077, *Les Rostand Album Genealojique*, 55.

bizzat Osmanlı Sultanı tarafından çeşitli derecelerden Osmanlı nişanları ihсан edilmiştir⁴³.

Bruno Rostand, 15 Eylül 1821 yılında Levant limanlarına yönelik ticaret ve nakliyat şirketini kurmak için çalışmalar başlattı. Akrabası ve kendisi gibi tüccar ve armatör olan Louis Albert Fine ile anlaştı. 1 Ocak 1822'de 10 yıl süreli ve 100.000 frank sermayeli *Bruno Rostand & Cie* adlı komandit şirketini kurdu. Fine, yalnızca hissedar olup yönetim ile ilgili işleri tamamen Bruno'ya devretti. Bruno'nun kumpanyadaki hissesi 2/3 idi. Kumpanyanın amacı Levant ve tüm alternatif bağlantılarıyla ticaret ve gemi nakliyatı, aynı zamanda deniz yoluyla taşınan malların sigortasını yapmaktı⁴⁴. Şirketin öncelikle biri İzmir diğeri Suriye Akka'da (Saint Jean d'Acre) ticaret evleri kuruldu. Adı geçen limanlar ve Levant ile münasebet sağlamak amacıyla Bruno, Brik ve Golette tarzında bir takım gemiler satın aldı. *Bruno Rostand & Cie* şirketinin filosunda sahip olduğu bazı yelkenliler şunlardı.

L'Orient: La Ciotat 1823'te inşa edildi. Brik 219 ton, uzunluk 21,43 m gen. 7,15 m

L'Alceste: La Ciotat 1825'te inşa edildi. Brik 229 ton, uzunluk 24,67 m gen. 7,24 m

La Marie: La Seyne 1835'te inşa edildi. Brik 110 ton, uzunluk 21,10 m. gen. 6,62 m

La Marie-Therese: La Seyne 1839'da inşa edildi. Brik 123 ton, uzunluk 22,60 m gen. 6,70 m

Le Baobab: St. Tropez 1835'te inşa edildi. 283 ton, uzunluk 27,35 m gen. 8,14 m

La Gazelle: 1844'te inşa edildi. Golette cinsi 91 ton.

La Genevieve: üç direkli Nantes 1837'de inşa edildi.

Le Mont Liban: 188 tonluk yelkenli.

La Bonne Sophie, Brik tarzı gemi⁴⁵.

Bruno Rostand Kumpanyası'nın yelkenlileri İskenderiye, Beyrut ve İzmir arasında seyrüseferde bulunmaktaydı. Şirketin ilk on yıllık evresinde Bruno Rostand, çok defa İzmir ve Suriye limanlarına seyahatlerde bulundu. Kumpanyanın 1832'de 10 yıllık süresinin sonuna gelindiğinde net karı % 20 idi. Bu süre 10 yıl yeniden uzatıldığında şirketin önemli ortaklarından Albert Fine, oldukça yaşlanmış bulunuyordu, onun yerine yaşça daha genç olan karısı geçti. Böylelikle şirketin tüm sorumluluğu tamamen Rostandlara geçmiş oldu⁴⁶.

Şirketin süresinin uzatıldığı aynı yıl Türk dostu olarak bilinen ünlü Fransız şair ve yazar Alphonse de Lamartine, meşhur eseri *Voyage en Orient* (Doğuya Seyahat)'i yazmak amacıyla bir gemi kiralamak düşüncesiyle güvendiği bir tanıdığını Marsilya'ya gönderdi⁴⁷. Adresler, Doğu Akdeniz limanlarında uzun süre tecrübe edinmiş armatör-tüccar Bruno Rostand'ı göstermekteydi. Bruno, Lamartine'nin adamına huzurlu ve güven içinde uzun seyahat yapabileceği yukarıda adı geçen *l'Alceste* adlı brik tarzı gemiyi tavsiye etti. Seyahatin maliyeti 3.000 frank olarak tespit edildi. Ancak 2.400 frank anlaşma sağlandı. Gemide Lamartine'nin 500 ciltlik büyük kütüphanesi için özel bir yer tahsis edildi. Güvenli bir seyahat için gemiye silah donanımı yapıldı. Güverteye 4 adet top yerleştirildi. Ayrıca tabancalar, alaybozan ya da karabina olarak bilinen *tromblons* adlı tüfekler ve kılıçlar yerleştiril-

⁴³ BOA. İ. HR. 60/2877, 1 Aralık 1849.

⁴⁴ Girod-Clariond, 1831221; IREMAM, *Les Rostand Album Genealojique*, 57.

⁴⁵ IREMAM, *Les Rostand Album Genealojique*, 57; ADBR. Marseille, BETA. 1077, *Les Rostand Album Genealojique*, 57.

⁴⁶ IREMAM, *Les Rostand Album Genealojique*, 57; ADBR. Marseille, BETA. 1077, *Les Rostand Album Genealojique*, 57.

⁴⁷ Lamartine 1856, 11.

di. Gemi Bruno'nun güvendiği kaptanlarından Blanc'a ve 14 tayfaya emanet edildi. Keza gemide Blanc'a yardımcı olması için ikinci bir kaptan daha bulunuyordu. Lamartin kırklı yaşlarını henüz bitirmişti. Yanında arkadaşı Compte de Vrieu da ve karısı Madame Lamartine ve kızı Juliada bulunuyordu. Lamartine ve ailesinin günlük taze süt, yumurta vb. ihtiyacını karşılaması için keçi, koyun, tavuk ayrıca ailenin çok sevdiği köpekleri dahi gemiye konulmuştu⁴⁸. Bruno, Lamartine'yi uğurlamak için 10 Temmuz 1832'de arkadaşları ve tanıdıklarıyla beraber toplamda 150 kadar kişiyle limanda toplandı. *l'Alceste* 200 tonluk yükü ve ekipmanıyla denize açılarak Malta, Napoli, Pire, Rodos ve Kıbrıs'a uğradıktan sonra 6 Eylül 1832'de Beyrut'a ulaştı. Gemi Lamartine ve ailesini bıraktıktan sonra buğday dolu yüküyle Marsilya'ya geri döndü. Ancak bir yıl sonra Lamartine çok sevdiği kızı Julia'yı hastalıktan dolayı kaybedince *l'Alceste* Julia'nın naaşını Marsilya'ya taşımak üzere yeniden Beyrut limanına yanaştı⁴⁹. Lamartine ve karısı ise Bruno Rostand Kumpanyası'nın bir başka gemisi *La Bonne Sophia* ile Marsilya'ya geri döndü⁵⁰.

Lamartine, Bruno Rostand'dan gördüğü ilgi ve bu seyahatten duyduğu memnuniyetten eserinde övgüyle bahsetti⁵¹.

Bruno Rostand & Cie'nin idaresi tamamen Rostandların idaresine geçtikten sonra, Bruno, Levant ile münasebetleri yürütmesi için çocukları Albert ve Jules'i henüz genç yaşta sırasıyla Levant limanlarına gönderdi. 1836'ya gelindiğinde Suriye ve Levant'taki ticaret evlerinin kontrol ve idaresini sağlamak için ilk olarak henüz 18'ine basmamış olan oğlu Albert'i yolladı. Bruno, inancına derinden bağlı koyu bir Katolik'ti, oğlu Albert'in İslam dininden etkilenmemesi için tenbih ve uyarılarda bulundu. Levant ticaretinin inceliklerine dair oldukça ayrıntılı tavsiyeler verdi. Bruno Albert'e kısaca şu tavsiyelerde bulundu: "Hiçbir zaman bir Katolik ve Fransız olduğunu unutma, her zaman inancının pratiklerini hatasız bir şekilde yerine getir, başka kültürlerle empoze olma, Fransız kalitene gelince o seni bütün politik tartışmalara karşı muhafaza eder. İngilizlere karşı temkinli ol, İngilizler haddinden fazla ses çıkarmayı çok severler, normalde tekdüze insanlardır. Eğer bir yere birlikte davet ediliyorsanız bir Fransız'ın alay konusu haline gelmesi için kişiliklerinden ödün dahi verirler. İtalyanlar genel olarak manevi yönleri ağır basan neşeli olmakla beraber özellikle asalaklardır. Levant toplumu ise tam bir seramoni olup kiskanç yapıdadırlar. Onların yeminlerine, taahhütlerine ve güvenilirliklerine fazla inanmamak lazım"⁵².

Bruno'nun, Levant toplumu hakkında Albert Rostand'a uyarı niteliğinde söylediği bu ifadelerde, Levant iskelelerinde karşılaştığı bazı sorunların ve birçok Batılı gibi onun da doğu toplumuna karşı ön yargılı bakış açısının önemli bir yerinin olduğu muhtemeldir. Bruno'nun İtalyan ve İngilizlere yönelik bakış açısı da bir Fransız duruşunun yansımasıydı. 1845 Temmuzuna ait bir Osmanlı resmi kaydında Bruno Rostand Kumpanyası'nın Akka mültezimi Abdül Said ile alacak meselesi yüzünden yaşadığı sorundan bahsedilmekteydi. Akka mültezimine sattığı 100 bin guruşluk arpa parasını ala-

⁴⁸ Guiral – Reynaud 1988, 216.

⁴⁹ IREMAM, *Les Rostand Album Genealojique*, 58; ADBR/Marseille, BETA. 1077, *Les Rostand Album Genealojique*, 58.

⁵⁰ Guiral – Reynaud 1988, 216.

⁵¹ *Geminin adı l'Alceste, kaptanı Ciotat'tan M. Blanc idi. Armatörü Marsilya'nın en değerli tüccarlarından Bruno Rostand idi. Bizi oldukça iyi ve nezaketle karşıladı. Kendisi de uzun süre Levant'ta ikamet etmiş biriydi. Eğitimli ve seçkin işleri görebilir yetenekydi, memleketinde dürüstlüğü ile tanınırdı, yetenekleri, onun dikkate değer oranda servet sahibi yapmıştı...* (Lamartine 1856, 11).

⁵² IREMAM, *Les Rostand Album Genealojique*, 60; ADBR/Marseille, BETA. 1077, *Les Rostand Album Genealojique*, 60.

mayan Bruno Rostand vekili aracılığıyla meseleyi Beyrut mahkemesine taşımıştı. Mahkeme bu esnada İstanbul'da bulunan Abdül Said'in Akka'da bulunan taşınmazlarından bazılarının satılarak Rostand kumpanyasına olan borcunun verilmesine yönelik karar çıkmış, Bruno Rostand mültezimden alacağını ancak bu şekilde tahsil edebilmişti⁵³.

Fransa deniz ticaret tarihinde mühim bir yere sahip olan Albert Rostand'ın ilk tecrübesi Mayıs 1836'da bir yelkenliyle Levant'a doğru açıldığı seyahatiyle başladı. Albert, Bruno'nun oğlu değil de ortağı olarak şirketin Levant'taki ticaret evlerine tayin edilmişti. Albert'in yılsonunda elde ettiği net kar % 10 idi. Albert'ten sonra 1838'de yerine kardeşi Jules tayin edildi. Jules'in Levant limanlarında 4 yıl boyunca kaldığı süre zarfında Şam, Beyrut gibi önemli ticaret şehirlerinde ticaret evleri açtığı bilinmektedir⁵⁴. Albert ise 1839 yılında Marsilya'ya kesin dönüş yaptı. Levant'taki başarılı deneyiminden sonra 1840 yılından itibaren maaş yerine şirketin net karından %15 almaya başladı⁵⁵.

7 Ağustos 1841 yılında şirketin süresi 4 yıllığına yeniden uzatıldı. Finansal sonuç memnuniyet vericiydi. Şirketin kurulduğu yıldan bu yana yıllık ortalama net karı 33.000 frank civarındaydı. Jules de babasının ortağı olarak geri dönüşünde kardeşi Albert gibi başarılı oldu. Albert ve Jules'in girişimleri neticesini vermeye başladı. Kumpanyanın geliri 1842 ve 1843'te 43.000 frank, 1844'te 56.000 frank, 1845'te ise 86.000 franga yükseldi. Bu başarıdan sonra 1845'te şirketin süresi 3 yıl daha uzatıldı. Albert ve Jules'in şirketin gelirinden aldıkları pay da yükseldi. Albert % 20, Jules % 10 almaya başladı. Aralık 1843'te Bruno üçüncü oğlu Henri'yi henüz 19 yaşındayken Beyrut'taki ticaret evine gönderdi. Henri, yalnızca ticaret yapmakla kalmayıp bölge siyaseti ile de yakından ilgilendi. 1845 yılında Lübnan'da küçük çaplı Marunî-Dürzi hadiselerinin başladığı bir süreçte Henri, Fransız Beyrut Konsolosu Poujade'nin teşvikiyle oluşturduğu Marunileri muhafaza etme komisyonu içerisinde yer aldı⁵⁶. Bruno, bu esnada 65 yaşına geldiğinden şirketin idaresini yavaş yavaş çocuklarına devretmeye başlamıştı. Çocukları arasında bu boşluğu dolduran ise daha aktif ve girişken olan Albert Rostand oldu⁵⁷.

Albert şirket yönetimini tedricen inhisarına almakla birlikte, denizcilik teknolojisinde yaşanan yeniliklere göre vapurlardan oluşan yeni bir kumpanya kurmak niyetindeydi. Hatta bu yönde araştırmalar yapıyor babasını teşvik ediyordu. Albert bu amacına muvaffak olmakla birlikte *Bruno Rostand Kumpanyası* içerisindeki inhisarını da devam ettirdi. Ancak zaman içerisinde vapur nakliyat şirketine ağırlık verdiği için şirket içindeki etkinliği kayboldu. 1840'lı yılların sonunda şirketin yelkenlileri son başarılı seferlerini gerçekleştiriyordu. Kumpanyanın geliri 1846'da 82.000 frank, 1847'de 90.000 frank, 1848'de 60.000 frank, 1849'de ise 75.000 frank idi. Ancak 1850'li yıllardan itibaren kumpanyanın durumu kötüye gitmeye başladı. Bruno Rostand, 70'ini doldurmuş bulunuyordu. Akdeniz'de geleneksel yelkenli taşımacılığının miadı yavaş yavaş dolmaya, yerini vapurlara bırakmaya başlamıştı. Albert, kumpanyadan 1854 yılında tamamen ayrıldı. Yerine kardeşleri kadar tecrübeli olmayan Henri geçtiyse de başarılı olamadı, bir dönem Marsilya-Levant ticaretinde önemli rol oynayan *Bruno Rostand & Cie* adlı kumpanya 20 Haziran 1857 yılında tasfiye edildi⁵⁸.

⁵³ BOA. HR. MKT. 16/75, Temmuz 1845.

⁵⁴ ACCIM, L/19/14/19, Fonds Rocca Freres Correspondance Passive, Empire Ottoman, Liban, Jules Rostand et Cie, 1845-1849.

⁵⁵ IREMAM, *Les Rostand Album Genealogique*, 56.

⁵⁶ Revue de l'Orient 1845, 274-275.

⁵⁷ ADBR, Marseille, BETA. 1077, *Les Rostand Album Genealogique*, 56.

⁵⁸ ADBR, Marseille, BETA. 1077, *Les Rostand Album Genealogique*, 56.

Albert Rostand ve Levant Vapur Kumpanyası (La Compagnie des Bateaux a Vapeur du Levant)

Albert Rostand, (Marsilya 24 Ağustos 1818-Paris 12 Kasım 1891) kuruluşu 1807 gibi erken bir tarihe dayanan *Bruno Rostand & Cie* şirketinde çalıştığı süre zarfında Levant limanlarında tecrübe kazanmış, şirketin Suriye ve İzmir'de bulunan ticaret evleri sayesinde bölgedeki ticari münasebetleri hayli geliştirmişti. Albert 1836-1838 yılları arasında ziyaretlerde bulunduğu Yunanistan, Mısır, Kıbrıs ve Anadolu'nun önemli sahil kentlerinde çok sayıda tüccar ile tanışma fırsatı elde etti⁵⁹. Albert'in gençlik yılları buharlı gemilerin tarih sahnesine çıktığı yıllardı. Birçok Marsilyalı tüccar-armatör alışıldığı üzere yelkenlilerle yollarına devam etmek istiyor henüz emekleme aşamasında olan buharlı gemi teknolojisine karşı olabildiğince direnç göstermeye çalışıyorlardı⁶⁰. Albert'in babası Bruno Xavier Rostand da yelkenlilerden oluşan Bruno Rostand



Kumpanyası'nın ömrünü olabildiğince uzatmaktan yanaydı. Albert ise genç ve enerjik yapısıyla yeniliklere açık ve değişimden yana bir zihniyete sahipti. O, Marsilya ile Levant limanları ve iskeleleri arasında hızlı ve düzenli ilişkiler sağlayan tamamen özel bir vapur nakliyat şirketi kurulması fikrini benimsedi. Bu esnada Doğu Akdeniz havzasına düzenli olarak işleyen yalnızca birkaç kumpanya mevcuttu. Biri İngiliz Peninsular & Orientale, diğeri Trieste merkezli kurulan Avusturya Lloyd, sonuncusu ise Fransız Deniz Posta Servisi idi. İlk iki şirket özel teşebbüs ile kurulurken Fransız Posta Servisi devletçi zihniyetle hareket eden Fransız hükümeti tarafından kurulmuştu. İngiliz ve Avusturyalı şirketlere ait vapurlar yüksek tonajlı, hızlı ve tüccarların ihtiyaçlarına göre inşa edilmiş ve ona göre faaliyette bulunurken, Fransız şirketindeki vapurlar donanmanın ihtiyaçlarına göre inşa edilmiş daha sonra posta servisine uyarlanmış idi. Vapurların mürettebatı da keza ticaretten pek de anlamayan asker kökenli kişilerden oluşmaktaydı⁶¹. Özel vapur nakliyat kumpanyaları ise uzun mesafeli düzenli hatlar açmaktan ziyade Marsilya ile İtalya, Korsika, İspanya ve Cezayir gibi yakın mesafelerde düzenli hatlar açmışlardı. Buharlıların emekleme çağında 1830'lu ve 1840'lı yıllarda inşa edilen vapurlar genellikle yandan çarklı olup, makine, kömür kazanı ve deposu oldukça fazla yer kaplamaktaydı. Yandan çarklılarda çarkın şaftı tam olarak geminin güverte kısmından geçtiği için burada da yük taşıma için tahsis edilen mahal oldukça sınırlıydı. Marsilya'ya oldukça uzak mesafede bulunan Levant limanları ile düzenli hatların açılması için ayrıca güzergâh boyunca birçok kömür ikmal noktalarının kurulması gerekmektedir. Tüm bu engellere karşın henüz 1830 gibi erken bir tarihte Fransız armatörlerin edindikleri birkaç vapur ile Levant limanlarına düzenli ve düzensiz seferler düzenledikleri görülmektedir. 1830 yılında Henri IV ve Sully adında iki adet vapurla kurulan *Charles et Auguste Bazin et Cie* adlı şirket, 1831'den itibaren İtalya hattında düzenli seferlere başlar-ken, filosuna dâhil ettiği *Paramond* adlı vapur ile 1835 yılı gibi erken bir tarihte Atina'ya kadar dü-

⁵⁹ Pierre – Reynaud 1988, 216.

⁶⁰ ACCIM. HDC 155, Joseph Fournier, La Compagnie de Navigation Fraissinet, Journal de la Marine Marchande.

⁶¹ *Moniteur Universel*, 5 Mars 1851, Seance des 12; AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*, 1-2.

zenli bir hat açabilmiş ancak bu hattı İstanbul ve Levant'a kadar uzatmaya cesaret edememişti⁶². Bazin bu amacına 1854 yılında Fransız Armatör Leon Gay ile kurduğu *La Compagnie Generale de Navigation a Vapeur Bazin, Leon Gay et Cie* adlı kumpanya sayesinde ulaştı. 1854'ten itibaren Mısır ve Suriye sahillerine, 1863'ten itibaren ise İstanbul'a düzenli hat açabildiyse de şirket bu hatlarda zarar ettiğinden kısa süre sonra bu hatlar kaldırıldı⁶³. 1845 yılında birkaç Fransız armatörün, *l'Ocean, La Rhone, Le Nantes* adlarında üç vapur ile Levant iskelelerine münferit ve düzensiz olarak sefer yaparak 3 Napolili, 3 Sardunyalı ve 2 Toskanalı vapur ile sıkı rekabete tutuştukları bilinmektedir⁶⁴. Ancak bu oluşumların hepsi Doğu Akdeniz'de Avusturya Lloyd ve İngiliz P&O'nun karşısına çıkabilecek kapasitede değildi. Fransız Deniz Posta Servisi'nin 1 Mayıs 1837'de *Scamandre* adlı vapuruyla Marsilya-Livorno-Civita-Vechia, Napoli-Mesina-Malta-Siros-İzmir ve İstanbul arasında başlattığı sefer Fransa ile İstanbul ve Doğu Akdeniz limanları arasında kurulan ilk düzenli vapur seferleri idi⁶⁵. Buna 1841 yılında İskenderiye hattı da eklendi. Ancak Fransız Deniz Posta Servisi, devletin olağanüstü desteğine rağmen seferde bulunduğu 1837-1851 yılları arasında 37.237.894 frank zarar etti⁶⁶.

1844 yılında Avusturya Lloyd Kumpanyası, Marsilya'dan Levant'a açtığı iki hat ile Marsilyalı tüccar ve armatörler için daha da büyük bir rakip haline gelmişti. Marsilya'ya kadar gelen toplam yükler buradan Levant'a Lloyd vapurları tarafından gönderilmeye başlandı⁶⁷. Fransız yelkenli ve vapur kumpanyalarının Doğu Akdeniz'deki amansız rakibi olan Lloyd, şimdi Fransa'nın Akdeniz ticaretinin kalbi olan Marsilya'ya kadar hattını uzatmış Fransız armatör ve tüccarlara adeta meydan okumaktaydı. Albert ve kardeşi Jules Rostand, bu esnada Yunanistan, Anadolu ve Mısır'a uzun bir keşif seferi yaptıktan sonra planladıkları vapur nakliyat kumpanyasını kurmak için Bruno-Xavier Rostand'ı ikna ettiler. 13 Ocak 1845 yılında anonim bir şirket olan "*Rostand & Cie*" adlı vapur kumpanyasını kurdurdular. 10 ana başlık ve 54 maddeden oluşan kuruluş sözleşmesinde kumpanyanın adı *La Compagnie Generale de Bateaux a Vapeur* olarak belirlenmişti (Madde 2). Ancak Albert Rostand tarafından şirket hissedarından Ocasie Langur'a yazılan mektupta kumpanyanın adı *L'Entreprise de Navigation par Bateaux a Vapeur entre Marseille et Levant* olarak geçmekteydi⁶⁸. Osmanlı resmi belgelerinde ise genellikle Rostand Vapur Kumpanyası olarak geçmekteydi⁶⁹. Bu yeni kumpanya Levantlı tüccarlar arasında, Rostand Vapur Kumpanyası ya da Levant Vapur Kumpanyası olarak tanındı⁷⁰. Kumpanyanın 10 milyon frank olan sermayesi 20 bin hisseye ayrılmış ve her bir hisse 500 frank olarak tespit edilmişti. Şirketin kurulması için en az 5000 hissenin bulunması yeterliydi. İhtiyaç durumunda hissedar artırımına gidilebilecekti. (Madde 7). Şirketin amacı yalnızca

⁶² ACCIM. QDF. 04/95, Lignes de Marseille sur le Levant et La Mer Noire. 3-27.11.54. Ayrıca Bazin ailesi hakkında bk. ACCIM. L/19/49/1, Fonds Albert Bazin, Famille Bazin. Caty, *Les Patrons du Second Empire*, 66-67.

⁶³ Caty, *Les Patrons du Second Empire*, 66-67.

⁶⁴ Tripodi 1981, 15-16.

⁶⁵ ACCIM. QDF. 04/95, Fonds de Cantelar Ligne de Navigation Mediterranée Occidentale vers Levant et Mer Noire, 1837.

⁶⁶ AFL. 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*, 1-2; *Moniteur Universel*, 5 Mars 1851, Seance des 12. Jean-Jacques Antier, *Les Premiers Paquebots a Vapeur, Bertrand de Quenetain*, Saint Malo 1995, 131-132.

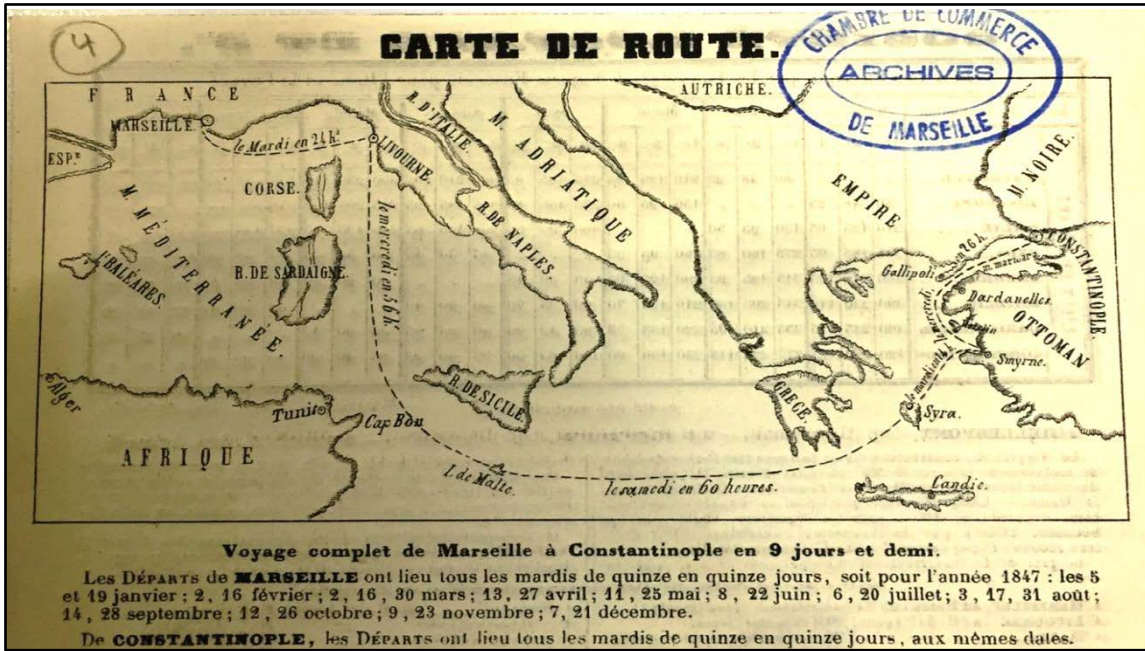
⁶⁷ IREMAM, *Les Rostand Album Genealogique*, 59.

⁶⁸ ACCIM. MR44627, Rostand tarafından Kumpanya hissedarı Mademoiselle Octasie Langur'e yazılan mektup. Marsilya 30 Haziran 1847.

⁶⁹ Deniz Müzesi Arşivi, Şura-yı Bahriye 4/78 A, 21 Şubat 1847.

⁷⁰ Bois 1988, 63.

vapurlarla Marsilya ile Levant limanları arasında taşımacılık yapmaktı. Şirketin idare ve organizasyon merkezi Marsilya seçildi (Madde 3, 4). Şirketin süresi 10 yıldır (Madde 5). Kumpanya vapurları Fransız Posta Servisi ile aynı hat ve güzergâhta seyrüseferde bulunacaktı (Madde 20). Kumpanya'nın yönetim birimi 5 kişiden oluştu. Yönetimin başına ise M. Albert Rostand başkan seçildi (Madde 24). Yönetim ihtiyaç durumunda birçok hat açabilme yetkisine sahipti (Madde 6)⁷¹. Şirketin hattı aşağıdaki haritada belirtildiği üzere Marsilya-Livorno-Malta-Syra-İzmir-Çanakkale-İstanbul olarak belirlendi. Bu hatta daha sonra özellikle İzmir ile Suriye limanları arasında açılacak başka bir hat da eklenecek böylelikle tüm Doğu Akdeniz liman ve iskeleleriyle düzenli münasebet kurulmuş olacaktı. Ancak planlanan bu ikinci hattın açılması bazı olumsuz gelişmelerden dolayı pek de mümkün olmadı.



Levant Vapur Kumpanyası'nın Marsilya-İstanbul Hattı (1847).

Kaynak: ACCIM. MR44627, *Cie Des Bateaux a Vapeur du Levant, Armement Rostand 1847.*

Albert'in de hissedarı olduğu *Bruno Rostand Kumpanyası* yelkenlilerle de olsa tüm Mısır ve Suriye sahilleri ile düzenli münasebetler kurmuş ve halen faaliyetlerine devam etmekteydi. Dolayısıyla Rostand aile şirketleri Marsilya ile Doğu Akdeniz sahil kentleri arasında düzenli münasebet tesis eden yegâne ve öncül özel kumpanyalar oldu.

Levant Vapur Kumpanyası'nın seferleri, Marsilya'dan her 15 günde bir Çarşamba günü, İstanbul'dan da keza 15 günde bir Çarşamba günü olarak belirlendi. Seferin süresi ise 9,5 gün idi⁷². Hâlbuki bu esnada sefer yapan Fransız Posta vapurunun sefer süresi 15 gün sürmekteydi⁷³.

Albert Rostand, 1845 yılında şirket kurulur kurulmaz, Marsilya-İstanbul arasında işlemek üzere Benet La Ciotat şantiyesine üç adet yüksek tonajlı ve vitesli vapur siparişinde bulundu. Albert, İngiliz ve İskoç şantiyelerinden hemen vapur almak yerine beklemek pahasına da olsa bu vapurların si-

⁷¹ ACCIM. MR44627, *Cie Des Bateaux a Vapeur du Levant, Armement Rostand, Rostand Kumpanyası'nın Kuruluş sözleşmesi 1845.*

⁷² ACCIM. MR44627, *Cie Des Bateaux a Vapeur du Levant, Rostand Kumpanyası'nın Levant hattı. 1847.*

⁷³ *Moniteur Universel*, 24 Mars 1835, 599; *Quelques Reflexions* 1835, 17-18.

parişini yerel şantiyeye sipariş etmişti. Albert'in böyle bir yola başvurmasının nedeni, bu esnada İngiliz şantiyelerine oranla geri kalan Fransız şantiyelerini geliştirmek ve gemicilik sektörünü dışa bağımlı olmaktan kurtarmak için 6 Mayıs 1841 prim yasası gereği Fransız hükümetinin yerli buharlı makinalara vermiş olduğu prim desteğinden istifade etmekte⁷⁴. Albert'in La Ciotat şantiyesine sipariş ettiği *l'Hellespont*, *Le Bosphore* ve *l'Oronte* adlı vapurların üçünün de teknesi demirdendi ve hepsi yandan çarklı 180 beygir gücünde ve 9,5 knots hızındaydı.

L'Hellespont 50,7 m uzunluğunda 8,9 m genişliğinde ve 394 brütton, 237 netton taşıma kapasitesinde.

Le Bosphore, 50 m uzunluğunda 8,9 m genişliğindeydi ve 391 brütton, 234 netton taşıma kapasitesinde.

l'Oronte 52,2 m uzunluğunda 7,9 m genişliğinde ve 387 brütton, 276 net ton taşıma kapasitesindeydi⁷⁵.

L'Hellespont, 9 Aralık 1845'te, Le Bosphore 4 Ocak 1846'da, L'Oronte ise 5 Temmuz 1846 yılında teslim edildi. L'Hellespont'un teslim alındığı 9 Aralık 1845'ten 28 Haziran 1846'ya kadar deneme seferleri yapıldı. L'Hellespont, 11 Temmuz 1846'da kaptan Caboufigue kaptanlığında ve 37 kişiden oluşan mürettebatı ile İstanbul'a doğru ilk seferine açıldı. Başarılı bir şekilde dönüşü ise 1 Ağustos'ta oldu⁷⁶. Le Bosphore ve l'Oronte vapurları ise geç bir tarihte teslim edildiğinden ancak Ekim ve Kasım ayında düzenli seferlerine başlayabildiler⁷⁷. Rostand Vapur Kumpanyası, Fransa ile Doğu limanları arasında düzenli münasebet sağlayan ilk özel ve öncül vapur şirketi oldu. Albert Rostand tarafından 28 Ağustos 1846 tarihinde Osmanlı Hariciye Nazırı Reşid Paşa'ya yönelik yazılan mektupta üç adet şirket vapurunun her ayın birinde ve 15'inde Marsilya'dan hareketle Livorno, Malta, Syra ve İzmir'e uğrayarak İstanbul'a geleceği, İstanbul'da üç gün kaldıktan sonra aynı günde ve güzergâhta ayda iki defa olmak üzere düzenli seferlerde bulunacağı belirtilmekteydi⁷⁸. Bu mektup bizzat kumpanyanın Galata'daki acentesi C. Boeuf tarafından Hariciye Nazırı'na tebliğ edilmiştir. Rostand Vapur Kumpanyası'nın Marsilya-İstanbul arasında açtığı vapur hattı tarafından memnuniyetle karşılandı. Türk-Fransız münasebetlerinin gelişmesinde önemli katkısı olan *Rostand kumpanyası vapurlarının reisi Mösyö Bruno Rostand*'a 1 Aralık 1849 yılında üçüncü dereceden Nişan-ı Ali ihсан buyruldu⁷⁹.

Rostand Kumpanyası'nın vapurlarının tonajları, hızları ve konforu Fransız Posta Servisi vapurlarına göre gayet ileri düzeydeydi. Her vapurda bir doktor ve bayanlara has kamara bulunmaktaydı.

⁷⁴ ACCIM. MR44627, Cie Des Bateaux a Vapeur du Levant, Armement Rostand. 1 Eylül 1849, Marsilya

⁷⁵ ACCIM, MR44627, Cie Des Bateaux a Vapeur du Levant, Armement Rostand, 30 Haziran 1847; ACCIM. QDF 04/95, Fonds de Cantelar Ligus de Navigation Mediterranée Occidentale vers Levant et Mer Noire, 1846. AFL. 1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1851*, 5.

⁷⁶ Marsilya limanından giriş çıkışların yapıldığı gemi kayıt defteri. ACCIM. QDF 04/95, Fonds de Cantelar Ligus de Navigation Mediterranée Occidentale vers Levant et Mer Noire, 1846; IREMAM, özel arşivi, *Les Rostand Album Genealojique*, 59.

⁷⁷ ACCIM, MR44627, Rostand tarafından Kumpanya hissedarı Mademoiselle Octasie Langur'e yazılan mektup. Marsilya 30 Haziran 1847; Rostand vapurlarının İstanbul'a geliş saatleri ve taşıdığı navlun ayrıca İstanbul'da haftalık olarak yayımlanan *Journal de Constantinople* gazetesinde verilmekteydi. *Journal de Constantinople*, *Echo de L'Orient*, Lundi 4 Decembre 1847; *Journal de Constantinople*, *Echo de L'Orient*, Samedi 1ere Juillet 1847.

⁷⁸ BOA. HR. TO. 189/59, 28 Ağustos 1846.

⁷⁹ BOA. İ. HR. 60/2877, 1 Aralık 1849.

Fransız posta servisinin taşıdığı navlunu pek fazla etkilememesi için hafif ticari emtia taşınmasına karar verildi. Rostand Kumpanyası'nın ayda iki defa Levant ile düzenli münasebet tesis etmesi, devletin posta servisinden şikayet eden tüccarlar nezdinde de sevinçle karşılandı. Marsilya Ticaret Odası Genel Sekreteri, yeni kurulan bu şirketi şu şekilde değerlendirdi: "Eğer Rostand Vapur Kumpanyası Fransız hükümeti tarafından teşvik edilir ve cesaretlendirilirse, Fransa'nın Akdeniz'deki tüm ihtiyaçlarını karşılayacak gelişime sahip olur, İngiliz Kraliyet donanmasının yerini alabilir ve Lloyd'un müşterilerini kapabilir. Ancak bu faydalı oluşumun teşvik edilmesi yerine biz ne yaptık? Rostandların karşısına devlet kumpanyası çıkardık. Üstelik posta servisi yönetimi, Rostandları, kendisiyle rekabet eden bir şirket olarak gördüğünden bu şirkete sadece belirli kalemden emtianın taşınmasını emretti⁸⁰."

Marsilya Ticaret Odası liberal yapıda bir kurum olduğundan devletin posta servisini tüm armatörler gibi ayak bağı olarak görmekteydi. Hâlbuki ilk olarak kurulan Fransız Deniz Posta Servisi idi. Karşısına ise önemli bir rakip olarak Rostand Kumpanyası çıkmıştı. Marsilyalı tüccar ve armatörler devletin kendi vapurlarıyla posta taşımacılığına kalkışmasına en baştan karşı idiler. Albert Rostand'ın sadece belirli kalemlerden ürünlerin taşınmasını kabul etmesinde ise devleti karşısına almak yerine yanına çekmek düşüncesi yatmaktaydı. Zira Albert Rostand, henüz kumpanyanın kurulduğu 1845 yılından itibaren defaten Paris'e gitti ve sübvansiyon alabilmek için Ekonomi Bakanlığı'nın kapılarını aşındırdı. Ancak Fransız Posta Servisi yöneticileri zarar ettikleri gerekçesiyle, Rostandlara sübvansiyon verilmesine şiddetle karşı çıkmakta ve direnmekteydiler. Bu nedenle Albert Rostand, Marsilya'ya eli boş olarak dönmek zorunda kaldı⁸¹.

Rostand Kumpanyası'nın Levant hattında ilk yılda elde ettiği gelir kumpanyanın geleceği için umut vericiydi. 1847 yılında Fransız Posta Servisi'nin açığı ise tam olarak 4.750.000 frank idi. Rostand Vapur Kumpanyası'nın üç adet yüksek tonajlı vapuru, Fransız Posta Servisi'nin 10 adet vapurunun taşıyacağı yolcu ve emtiayı taşımıştı. Bir yandan *Bruno Rostand Kumpanyası*'na ait yelkenliler, İskenderiye ve Suriye limanlarında durmaksızın işlerken, diğer yandan Rostand Vapur Kumpanyası'nın vapurları Marsilya ile İstanbul arasında işlemekteydi. Rostand Kumpanyası Fransız Deniz Posta Servisi'nin yanı sıra İstanbul-İzmir-Syra ve Girit arasında işleyen Osmanlı Tersane-i Amire vapurlarıyla da rekabete girmişti. Bu rekabetten Tersane-i Amire vapurları olumsuz etkilenmiş hatta Tersane-i Amire bu hatta işleyen Rostand vapurlarından dolayı sekiz ayda 140 bin kuruş zarar etmişti. Tersane idaresi, Rostand vapurlarıyla rekabet edebilmek amacıyla bu hatta işleyen ambarı küçük vapuru Tersane-i Amire'ye çekmiş yerine *bundan böyle bir akçe ziyan vermeyecek surette münasip bir vapurun* yani yüksek tonajlı bir vapurun alınması ya da inşa ettirilmesi için teşebbüslerde bulunmuştur. Ancak, istenilen özelliklerde bir vapurun Tersane'de olmaması dolayısıyla inşası ya da satın alınması talep edilmiştir. Fakat Tersanenin mali durumunun yetersiz olmasından dolayı, filosunda mevcut olan vapurların en iyisi Girit hattına tahsis edilmiş sorun bu şekilde çözülmek istenmiştir⁸².

İstanbul'dan Suriye ve İskenderiye'ye kadar Fransızların Levant liman ve iskeleleriyle yapmış oldukları ipek ihracatı içerisinde Rostandların payı sırasıyla 1845-1846-1847'de %36, %62, % 86 oranında yükselmişti. Aynı yıllarda Fransızların Levant'a yaptığı ilaç ve kumaş boyası ithalatında Rostand buharlıları ve yelkenlilerininin payı ise sırasıyla %81, %96 ve %100'e yükseldi⁸³.

⁸⁰ IREMAM, *Les Rostand Album Genealogique*, 72.

⁸¹ IREMAM, *Les Rostand Album Genealogique*, 72.

⁸² DMA. (Deniz Müzasi Arşivi) Şurâ-yı Bahriye 4/78 A, 21 Şubat 1847.

⁸³ Couvenhes 2007, 58.

Trabzon Fransız konsolosu bir aralık Rostand Vapur Kumpanyası'nın faaliyet ağını Karadeniz'e taşımak niyetinde olduğunu dahi belirtmişti. Trabzon Konsolosu Clairambault, 1846'da İstanbul Fransız elçisine gönderdiği raporunda, Rostand Vapur Kumpanyası'nın Karadeniz seferleri için teşebbüste bulunduğunu belirtse böyle bir olasılık Rostand Kumpanyası için çok uzak bir ihtimal olarak görülmekteydi. Zira Samsun'a bir viskonsolosluk açmak niyetinde olan Clairambault, İstanbul Fransız Elçisi Burqueney'e yazdığı raporunda "...bölgenin merkezi konumunda olan Samsun'un oldukça dikkate değer kaynakları vardır. Burada her yıl ihracata konu olan Tütün, Buğday, Mısır, Arpa gibi çok miktarda ürünün tarımı yapılmaktadır. Rostand Kumpanyası vapurlarının, önemli ticaret limanı olarak görülen Samsun'a uğraması gündeme geldi. Bu nedenle Samsun'da bir viskonsolosluğun kurulmasının lüzumu vardır..."⁸⁴. Şeklinde ifadesi aslında İstanbul Fransız Elçisi Burqueney'i ikna edebilmek için Rostand Kumpanyası'nı ileri sürmesinden ibaretti. Zira Rostand Kumpanyası, her ne kadar ilk yıllarda önemli miktarda kar elde etse de daha sonra zarar etmeye başlamıştı. Bu nedenle Marsilya-İstanbul hattındaki seferlerini bile 1847 yılında ayda bire düşürmüştü⁸⁵.

Kumpanyanın Levant hattından elde ettiği ilk yılki gelir her ne kadar bilinmese de şirketin raporlarından memnuniyet verici olduğu anlaşılmaktadır. Ancak bu tarihten sonraki gelirlerin giderek düştüğü hatta şirket yönetiminin izah etmekte güçlük çektiği bir açığa dönüştüğü anlaşılmaktadır. Kumpanya yönetimi tarafından yıllık olarak tutulan raporlarda verilen rakamlar oldukça düzensizlik sergilemektedir. 15 Nisan 1848-15 Ekim 1848 tarihleri arasında Levant hattından elde edilen gelir toplamda 65.475, 93 frank idi⁸⁶. Ekim ayından Temmuz 1849'a kadar elde edilen gelirin az da olsa yükselmesiyle şirket yönetimi durumu kurtarabilmişti. 1849 yılında elde edilen gelir 110.000 frank idi. Ancak yeni kurulan hatta ortaya çıkan fevkalade giderler neredeyse gelirlere denk düşmekteydi. 1 Eylül 1849-31 Mayıs 1850 arasında ise şirket önemli bir açık ile karşı karşıya kalmıştı. Bu dönemde elde edilen gelir 230.750, 46 Frank iken, mürettebatın maaş ve beslenmesi, acente giderleri, sigorta, bakım masrafları (15.753, 68 fr.), kömür yakıtı (99.663,90 fr.) gibi giderlerden doğan rakam ise 282.883,13 frank idi. Bu durumda açık 52.132,67 frank idi⁸⁷.

Bunlara ek olarak 1849 yılında *l'Hellespont* vapurunun Marmara denizinde seyir esnasında yabancı bir gemiye çarpmasından kaynaklanan onarım maliyeti ve diğer iki vapurun bakım masrafları 50.000 franga mal olmuştu⁸⁸. Keza 12 Ekim 1850 gecesi yine aynı denizde *l'Oronto* vapurunun Osmanlı bandıralı yelkenli bir gemiye çarpması ve batırması neticesinde davanın Arsenal Karma Mahkemesi (Le Tribunal Mixte de l' Arsenal)'ne havale edilmesiyle Rostand Kumpanyası 60.000 kuruş yani 13.333 frank, mahkeme masraflarıyla birlikte 13.500 frank tazminat ödemek zorunda kalmıştı. Bu ise hissedar başına 45 frank zarar demektir⁸⁹. Kazalardan doğan kayıplar hem seferlerin aksamasına hem de şirket bütçesine ekstradan maliyete sebebiyet vermektedir. Karşılaşılan açıklar ise yeni

⁸⁴ CADN, (Centre des Archives Diplomatiques de Nantes) Clairambault'dan İstanbul Fransız Elçisi M. Baron de Bourqueney'e, Tome 5, N. 16, Trebizonde 16 Mayıs 1847.

⁸⁵ ACCIM/Marseille, MR44627, Cie Des Bateaux a Vapeur du Levant, Armement Rostand. Projet de Convention; IREMAM, *Les Rostand Album Genealogique*, 72.

⁸⁶ ACCIM/Marseille, MR44627, Cie Des Bateaux a Vapeur du Levant, Armement Rostand, Rostand Vapur Kumpanyası'nın 24 Mart 1849 Yılı Genel Toplantısı.

⁸⁷ ACCIM/Marseille, MR44627, Cie Des Bateaux a Vapeur du Levant, Armement Rostand, 31 Mayıs 1850 Raporu.

⁸⁸ ACCIM/Marseille, MR44627, Cie Des Bateaux a Vapeur du Levant, Armement Rostand. 11 Eylül 1849.

⁸⁹ ACCIM/Marseille, MR44627, Cie Des Bateaux a Vapeur du Levant, Armement Rostand, Kumpanyanın Albert Rostand Başkanlığında 12 Mart 1852 yılı genel toplantısı.

vapur alımını imkânsız kılmaktaydı. Hatta vapur almak bir yana Albert Rostand, açığı kapatabilmek için *l'Oronto* vapurunu satma girişimlerinde bile bulundu. *L'Oronto* vapurunun 325.000 franga satışı için Sardunya Hükümeti ile anlaşma bile sağlanmıştı. Ancak Fransız Ekonomi Bakanlığı, yerli makineye sahip bu geminin Sardunya Hükümeti'ne satışına şiddetle karşı çıktı. Ekonomi Bakanının Albert Rostand'a yazdığı mektubunda: "*l'Oronto* vapuru için bugüne kadar hükümetten 62.359,60 frank prim desteği aldınız." demekte ve yerli makineye sahip bir vapur olduğu için bu yardımın yapıldığını ve bu satışa Fransız hükümetinin sıcak bakmadığını vurgulamaktaydı. Albert Rostand'ın hükümetin sert tepkisi karşısında vapuru satmaktan vazgeçtiği anlaşılmaktadır⁹⁰.

Albert Rostand'ın bu kötü gidişe çare bulması kaçınılmazdı. Bu bağlamda Albert Rostand, 16 maddeden oluşan bir takım tedbirler alma yoluna gitti. Öncelikle, Marsilya-Malta-Syra-İzmir-Çanakkale ve İstanbul duraklarından oluşan hat küçük değişikliklerle yeniden tanzim edildi. Ayda iki defa olan seferler 1847 yılından itibaren ayda bire düşürüldü. Navlun ve yolcu taşıma fiyatları yeniden düzenlendi. Şirket mürettebatının harcamaları olabildiğince azaltıldı⁹¹. Ancak alınan tedbirler günü kurtarmaya yönelik olup, sadece kötü gidişatın süresini uzattı. Buna benzer sorunu İngilizler, Londra-Malta-İskenderiye hattında yaşamışlardı. Londra ile İskenderiye arasındaki posta taşımacılık imtiyazı İngiliz Kraliyet Donanmasına ihale edilmişti. Öncelikle 1837 yılında Londra ile Cebelitarık'a uzanan hatta İngiliz hükümetinden posta taşımak imtiyazını almayı başaran Peninsular & Oriental Kumpanyası (Kuruluş 1835), bu hatta başarılı olduktan sonra seferlerini önce Malta daha sonra İskenderiye'ye kadar uzattı⁹². Böylelikle aynı hat üzerinde İngiliz Kraliyet Donanmasına ait vapurlar ile özel bir kumpanya olan *P & O* vapurları rekabete girdiler. *P & O* kumpanyasının müdürü bu karışıklığı gidermek için İngiliz hükümeti nezdinde girişimlerde bulundu⁹³. İngiliz hükümeti tercihinin sübvansiyon vermek kaydıyla özel kumpanyadan yani *P & O*'dan yana kullandı⁹⁴. Posta taşımacılığı sorununu daha az ücret ödeyerek daha hızlı ve güvenilir bir surette çözmüş oldu⁹⁵. Fransız hükümetinin de tercihinin özel şirket ya da devlet şirketinden yana kullanması kaçınılmazdı.

Marsilya-İstanbul hattında hariçte Avusturya Lloyd ve İngiliz P&O gibi filosunda onlarca yüksek tonajlı ve hızlı modern vapurları bulunan devlet destekli ve sübvansiyonlu özel kumpanyalara karşı, dâhilde ise Fransız Deniz Posta Servisi'ne karşı üç adet vapuruyla rekabet edemeyeceğini anlayan Albert Rostand, bir yandan Fransız Hükümeti, diğer yandan da ortaklık yapabileceği ve şirketini dönüştürebileceği özel şirketler nezdinde girişimlerde bulundu⁹⁶. Bu amaçla Fransa içinde en güçlü posta taşımacılık şirketi olan Mesajeri Nayonal Kumpanyası (La Compagnie Messageries Na-

⁹⁰ *L'Oronto* vapurunun satışıyla ilgili Rostand Hükümeti ile Fransız Ekonomi Bakanlığı arasında yaşanan soruna yönelik yazışmalar için bk. ACCIM/Marsielle, MR44627, Cie Des Bateaux a Vapeur du Levant, Armement Rostand. 1 Eylül 1849, Marsilya; ACCIM/Marsielle, MR44627, Cie Des Bateaux a Vapeur du Levant, Armement Rostand. 28 Kasım 1849. Marsilya; ADBR Marseille, 1/J/648, Convention entre Rostand et Cie Directeurs de la Compagnie de Bateaux a Vapeur du Levant et plusieurs personnes de la Region pour l'achat d'un bateau appartenant au Gouvernement Sarde, 20 Kasım 1849.

⁹¹ ACCIM/Marsielle, MR44627, Cie Des Bateaux a Vapeur du Levant, Armement Rostand. Projet de Convention; IREMAM, *Les Rostand Album Genealogique*, 72.

⁹² Cable 1937, 65; Mitton 1913, 13-15.

⁹³ Divine 1960, 76.

⁹⁴ Hovarth 1889, 9-10.

⁹⁵ *House of Commons, To Inquire into the Contract Packet Service, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, Printed for the Information of the Proprietors of the Company, November 1849, 9.

⁹⁶ ACCIM/Marsielle, MR44627, Cie Des Bateaux a Vapeur du Levant, Armement Rostand. 15 Eylül 1851.

tionales) direktörü Ernest Simon'a ortaklık düşüncesi ile ilgili bir rapor sundu. Aynı zamanda şirketin genel başkanı Eduard Besson ile bizzat görüştü⁹⁷. 14 posta taşımacılık şirketinin bir araya gelmesiyle 6 Ağustos 1796 yılında kurulan bu şirket aynı zamanda *les Messageries Royales* adıyla da bilinmekteydi. 28 Şubat 1848'de adı Mesajeri Nasyonal'e dönüştü. Bu şirket Fransız sınırları dâhilinde hem karada hem de nehirlerde posta taşımacılığı yapmaktaydı. Bunun için şirket bünyesinde çok sayıda mavnalı ve at arabaları bulunuyordu. Kara ve nehir taşımacılığı alanındaki endüstriyel devrim kısa süre içerisinde bu şirketi de etkiledi ve yönetimi çağın şartlarına uymaya zorladı. Bir yandan demir yollarının kara taşımacılığını hızlı bir şekilde sırtlamaya başlaması diğer yandan nehirler üzerinde vapurlarla posta, emtia ve yolcu taşımacılığı yapmak için kurulan kumpanyalar şirketin varlığını ve geleceğini derinden sarsmaya başladı. 1830'a gelindiğinde Mesajeri Nasyonal Kumpanyası filosuna birer ikişer vapur dâhil ederek bu teknolojiye uyum sağlamaya çalıştı. Ancak demiryolu ağları her geçen gün Fransa'nın hatta Avrupa'nın tamamını sarmaya başlayınca, şirket birçok noktada posta taşımacılık imtiyazını kaybetti. Şirket yönetimi yeni çareler aramaya başladı⁹⁸. Tam da bu esnada Albert Rostand'ın M. Simon'a sunduğu rapor şirket yönetimi için yeni bir fırsat doğurdu. Rostand bu raporunda geleneksel karayolu taşımacılığa ilişkin umutlarının karamsar olduğunu, açık denizlere açılmanın kaçınılmaz görüldüğünü bildirmekte ve bu şirkete ortaklık teklif etmekteydi⁹⁹. Şirket yönetiminin 1850 yılı genel toplantısında "Demir yolları birkaç yıl içerisinde her tarafa uzayarak bütün ana yolları işgal etti. Deniz taşımacılığı, sınırsız yollarıyla her milletin her geçen gün daha hızlı, daha ekonomik ve daha güvenli taşımacılık yapılan bir sektörü haline geldi"¹⁰⁰. Şeklinde yaptığı açıklamalar, şirketin Albert Rostand'ın bu teklifine müspet baktığını göstermekteydi.

Albert Rostand'ın teklifine sıcak bakan Ernest Simon bu esnada kara ve nehirlerdeki posta taşımacılık deneyimini Akdeniz posta nakliyatına taşımak için Fransız hükümetine bir proje sundu. M. Simon'un sunduğu proje 11 Haziran 1851 yılında kabul edildi¹⁰¹. 28 Şubat 1851 anlaşmasıyla 24.000.000 frank sermayeli Mesajeri Maritim Nasyonal Kumpanyası resmen kurulmuş oldu. Fransız Deniz Posta Servisi'nin 13 adet buharlısı Mesajeri Maritim'e dâhil edildi¹⁰².

15 Eylül 1851 yılı genel toplantısında Albert Rostand da şirketinin Mesajeri Maritim Kumpanyası'na dâhil olduğunu şu açıklamayla bildirdi. 16 Temmuz 1851 yılı anlaşmasıyla Rostand Kumpanyası, hissedarları ve vapurları ile birlikte Mesajeri Nasyonal Kumpanyası'na dâhil olmuştur¹⁰³. 16 Temmuz 1851 yılı anlaşmasından sonra Rostand Vapur Kumpanyası hissedarları 480 hisse (1.200.000 frank) ile Mesajeri Nasyonal Kumpanyası'na ortak olmuştur. Bu hisselerden 180'i (450.000 frank) Albert Rostand'a aitti. Mesajeri Nasyonal'in ise 2.400 hissesi bulunmaktaydı¹⁰⁴. Albert Rostand'ın girişimiyle neticelenen bu teşebbüsten çağına ve Fransız Sömürgecilik tarihine damgasını vuran Mesajeri Maritim Nasyonal Kumpanyası doğdu¹⁰⁵.

⁹⁷ Tripodi, *La Compagnie de Navigation des Messageries*, 22; IREMAM, *Les Rostand Album Genealojique*, 72.

⁹⁸ Carour 1968, 25; Couvenhes 2007, 64, 67-68.

⁹⁹ IREMAM, *Les Rostand Album Genealojique*, 72.

¹⁰⁰ Bois 1988, 11.

¹⁰¹ *Moniteur Universel*, 5 Mars 1851, Seance des 12, V.

¹⁰² AFL (Archive de l'Association French Lines) 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, 17-18; *Moniteur Universel*, 17 Juin 1851, Seances des 12, 14, 16, IX.

¹⁰³ ACCIM/Marseille, MR44627, Cie Des Bateaux a Vapeur du Levant, Armement Rostand. 15 Eylül 1851.

¹⁰⁴ ACCIM. MR44627, Cie Des Bateaux a Vapeur du Levant, Armement Rostand. Mesajeri Nasyonal'a dâhil olan hissedarlar.

¹⁰⁵ Bu şirketin dünya ve Fransız sömürgecilik tarihinde oynadığı mühim rol için bakınız. Uygun, 2015.

Tüm bu girişimler neticesinde Albert Rostand için kısaca şunlar ifade ediliyordu.

O ulusun dehasıdır, Fransa denizci bir millet değildir, denizcilik mesleği onlarda eksiktir, Fransızlar denizlere karşı ön yargılıdır gibi tabuları yıkmayı başardı.

Fransızlar ülke dışına çıkmaktan pek hoşlanmıyorlardı; aşağı yukarı bütün Fransızlar bu şirket sayesinde yabancı ülkelere gitti.

Sermaye yetersizdi. Dışa açılan navlun miktarı çok azdı. Fransız sömürgelerinin sayısı çok azdı, bu şirketten sonra katlanarak arttı¹⁰⁶.

Bu ifadeler Osmanlı limanları ve iskelelerinde yükselen Albert Rostand ve Rostand ailesinin dünya denizcilik ve sömürgecilik tarihinde ne derece önemli rol oynadıklarının kanıtıydı. Albert Rostand'ın tamamen özel bir kumpanya olarak Marsilya ile İstanbul arasında ilk defa düzenli bağlantı oluşturması ardıllarına yeni kapılar araladı. Bir müddet sonra Mesajeri Maritim'den, Nicolas Paquet'e, Fraissinet'den Fabre'ye kadar Marsilyalı tüccar ve armatörlerin kurduğu özel buharlı deniz nakliyat kumpanyaları, Levant ve Karadeniz limanlarına, hatta Tuna iskelelerine kadar tüm Osmanlı sularına düzenli vapur seferleri başlattılar. Buharlı teknolojiyle gelen yenilikleri yakalamakta güçlük çeken Fransızlar, Rostandların girişimleriyle düşledikleri büyük vapur nakliyat şirketine kavuşarak, denizlerde Büyük Britanya ile rekabet edecek seviyeye ulaştılar. Rostandlar döneminde emekleme çağındaki Fransız buharlı denizciliği, satvet dönemine ulaşarak tüm dünyada güçlü bir konuma gelmiştir.

Sonuç

Osmanlı coğrafyasının Batı ekonomisiyle yoğun ve hızlı bir şekilde bütünleşme sürecine girdiği 19. asırda, ülke ticareti ve ekonomisi tedricen yabancı sermayenin kontrolüne geçti. Ticari potansiyeli zengin bir coğrafyada ticaretin dolayısıyla para akışının kontrolünü kaybeden Osmanlı hazinesinin ve maliyesinin kaynak bulmakta güçlük çektiği bir dönemde, aynı coğrafya üzerinden para akışının dizginlerini kontrolüne almayı başaran birçok Batılı sermayedar ve müteşebbis çökmekte olan imparatorluğun nimetlerinden istifade ederek dünya ekonomisine yön veren büyük uluslararası şirketler haline dönüştüler. Fransız ve dünya ekonomisine yön veren burjuvazi ailelerden biri olan Rostandlar, Bruno Xavier Rostand'dan Alexis Joseph Rostand'a, Albert Rostand'dan Jules Rostand ve Henri Rostand'a kadar her biri ticari ve ekonomik deneyimlerini Osmanlı Liman kentlerinde edindiler. Levant limanlarını fırsatlar bölgesi olarak gördüler. Rostandlar, Marsilya-Levant limanları ve iskeleleri arasında yelkenli gemilerle başlattıkları düzenli münasebetleri kısa sürede buharlı gemilere havale etmeyi başardılar. Kurmuş oldukları *Bruno Rostand & Cie, La Compagnie Vapeur du Levant, Rostand Vidal & Cie* adlı şirketleriyle Levant toplumunun sosyo-ekonomik hayatında önemli rol oynadılar. 19. yüzyılın ilk yarısında Fransız siyasi, ekonomik ve içtimai hayatının çalkantılı olduğu bir dönemde Rostandlar, kurmuş oldukları deniz nakliyat şirketleriyle Doğu Akdeniz'de gerilemekte olan Fransız nüfuzundaki boşluğu büyük oranda doldurdular. Buharlı gemi teknolojisini yakalamakta güçlük çeken Fransızlar, Rostandlar gibi girişken tüccar-armatör aileler sayesinde bu teknolojiyi yakalayarak kısa sürede İngiltere gibi dönemin en güçlü denizci devletini yakaladılar. Rostandların kurmuş olduğu vapur nakliyat kumpanyaları daha sonra dallanıp budaklanan uluslararası Fransız vapur nakliyat şirketlerine temel teşkil etti. İstanbul ve Levant limanlarının bile oldukça uzun hatlar olarak görüldüğü bir dönemde, Fransız vapur nakliyat şirketleri, Rostandlarla kabu-

¹⁰⁶ IREMAM, *Les Rostand Album Genealojique*, 72; ADBR/Marseille, BETA. 1077, *Les Rostand Album Genealojique*, 72.

ğunu kırarak öncelikle Doğu Akdeniz'den, Kızıl Deniz'e, Karadeniz'den Aşağı Tuna'ya kadar tüm Osmanlı sularıyla daha sonra da dünyanın tüm noktalarıyla düzenli bağlantılar oluşturdular. Osmanlı buharlı gemi taşımacılığı emekleme çağında iken yabancı şirketlerle girdiği rekabeti, Rostand Kumpanyası örneğinde olduğu gibi henüz yolun başında kaybetmeye başladı. 19. yüzyılın ikinci yarısında tüm Osmanlı liman ve iskeleleri üzerinde büyük bir faaliyet ağı oluşturan Fransız vapur nakliyat şirketleri burada edindikleri deneyimi deniz aşırı ülkelere taşıyarak Fransız sömürgelerinin katlanarak artmasında başat rol oynadılar.

BİBLİYOGRAFYA**BOA. (Başbakanlık Osmanlı Arşivi).**

İ. HR.(İrade Hariciye) 60/2877, 1 Aralık 1849.

HR. MKT. (Hariciye Mektubî) 16/75, Temmuz 1845.

HR. TO. (Hariciye Tercüme Odası) 189/59, 28 Ağustos 1846.

DMA. (Deniz Müzesi Arşivi).

Şurâ-yı Bahriye 4/78 A, 21 Şubat 1847.

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

Les Rostand Album Genealogique, 1974.

ADBR (Archives Departementales Bouches du Rhône)/Marseille.

1/J/648, Convention entre Rostand et Cie Directeurs de la Compagnie de Bateaux a Vapeur du Levant et plusieurs personnes de la Region pour l'achat d'un bateau appartenant au Gouvernement Sarde, 20 Kasım 1849.

BETA. 1077, *Les Rostand Album Genealogique*, 1974.

BETA 612, Marcel Miego, *Les Rostand*, Paris 1973.

8 M 67, Marsilya Ticaret Odası Başkanı Alexis Rostand'ın Levant'a dair Raporu 8 Eylül 1834.

ADBR (Archives Departementales Bouches du Rhône)/Aix En Provence.

KSI 788, *De Feu Alexis Joseph Rostand*, Marseille 1854.

ANF (Archives Nationales de France).

LH. 2386/11, 26 Octobre 1826.

LH. 2386/11, 13 Decembre 1826.

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

HDC 155, Joseph Fournier, La Compagnie de Navigation Fraissinet, Journal de la Marine Marchande.

QDF. 04/95, Fonds de Cantelar Ligus de Navigation Mediterranée Occidentale vers Levant et Mer Noire.

L/19/49/1, Fonds Albert Bazin, Famille Bazin.

L/19/14/19, Fonds Rocca Freres Correspondance Passive, Empire Ottoman, Liban, Jules Rostand et Cie, 1845-1849.

MR44627, Cie Des Bateaux a Vapeur du Levant.

AFL (Archive de l'Association French Lines)

1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*, 1-2.

1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1851*.

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

CADN (Centre des Archives Diplomatiques de Nantes)

Clairambault'dan İstanbul Fransız Elçisi M. Baron de Bourqueney'e, Tome 5, N. 16, Trebizonde 16 Mayıs 1847.

Modern Literatür

- Antier 1995 J. J. Antier, *Les Premiers Paquebots a Vapeur, Bertrand de Quenetaïn*. Sa-int Malo 1995.
- Berkes 2003 N. Berkes, *Türkiye'de Çağdaşlaşma*. Haz. A. Kuyaş. İstanbul 2003.
- Bois 1988 P. Bois, *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille XIX-XX e. Siecles Armements Marseillais Compagnies de Navigation et Navires a Vapeur (1831-1988)* II. Marseille 1988.
- Cable 1937 B. Cable, *A Hundred year History of the P&O, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*. London 1937.
- Carour 1968 R. Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*. Ed. André Bonne. Paris 1968.
- Caty, Richard – Echinard 1999 R. Caty, E. Richard – P. Echinard, *Les Patrons du Second Empire*. Marseille/Le Mans 1999.
- Couvenhes 2007 M. F. B. Couvenhes, *Les Messageries: l'Essor d'Une Grande Compagnie de Navigation Française 1851-1894*. Paris 2007.
- Çakır 2004 H. Çakır, "Türkçe Basında ilk "Marka" Rekabeti". *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 16/1(2004) 27-36.
- Dekay 1833 J. E. Dekay, *Sketches of Turkey in 1831 and 1832*. New York 1833.
- Divine 1960 D. Divine, *Thes Splendid Ships: The Story of the Peninsular and Oriental Line*. London 1960.
- Ekinci 2006 İ. Ekinci, "Osmanlı'da Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında". *Kebikeç* 21 (2006) 73-96.
- Girod 1831 M. C. Girod, *Journal de Jurisprudence Commerciale et Maritime* 12. Marseille 1831.
- Guiral – Reynaud 1988 P. Guiral – F. Reynaud, *Les Marseillais dans l'Histoire*. Privat 1988.
- Guiral 1988 P. Guiral, *Hommes, Idées, Journaux*. Sorbonne 1988.
- Hovart 1889 D. E. Hovarth, *The Story of Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*. London 1889.
- Kılıçaslan 2012 M. E. Kılıçaslan, *Avusturya Lloyd Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun Ondokuz Mayıs Üniversitesi. Samsun 2013.
- Kolektif 1849 *House of Commons To Inquire into the Contract Packet Service Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*. London?1849.
- Lamartine 1856 A. de Lamartine, *Voyage en Orient 1832-1833*. Paris 1856.
- Leroux – David 2012 R. Leroux – D. M. Hart, *French Liberalism in the 19th Century: An Anthology*. London&NewYork 2012.
- Memoires de L'Academie des Sciences*
Memoires de L'Academie des Sciences, Lettres et Arts de Marseille. Rue Adolphe Thiers/Marseille 1994.
- Mithad 1296 A. Mithad, *Ekonomi Politik*. İstanbul 1296.
- Mitton 1913 G. E. Mitton, *The Peninsular and Oriental*. London 1913.
- Moniteur Universel *Moniteur Universel*, 17 Juin 1851.
Moniteur Universel, 24 Mars 1835.
Moniteur Universel, 5 Mars 1851, Seance des 12.
- Pierre 2004 Z. Pierre, "D'Impossibles Notables? Les Grand Familles de Marseille face

- a la Politique (1860-1970)". *Politix* 17 (2004) 93-118.
- Quelques Reflexions 1835 *Quelques Reflexions sur le Projet de Loi Relatif a L'Etablissement de Paquebots a Vapeur Entre Marseille et Constantinople*. Marseille 1835.
- Repertoire de Travaux 1857 *Repertoire de Travaux de la Societe de Statistique de Marseille*, Publié Sous la direction de M. P. M. Roux Tome XX Typographie Roux Rue Montgrand. Marseille 1857.
- Revue de l'Orient 1845 *Revue de l'Orient, Bulletin de la Societe Orientale* VII. Paris 1845.
- Tripodi 1981 J. M. Tripodi, *La Compagnie de Navigation des Messageries Maritimes et Les Chantiers de Constructions Havales de la Ciotat 1852-1916*. Aix en Provence 1981.
- Uygun 2015a S. Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet, Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası 1851-1914*. İstanbul 2015.
- Uygun 2015b S. Uygun, "Batılıların Gözdesi Meyan Kökü ve Üzerine Yaşanan Emperyalist Rekabet". *OTAM* 37 (2015) 337-373.
- Uygun 2016 S. Uygun, "Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914)". *Karadeniz İncelemeleri Dergisi* XX (2016) 137-172.
- Yılmaz 2010 G. Yılmaz, "Üniformalı Padişah Sultan II Mahmud". Ed. Coşkun Yılmaz, *II. Mahmud Yeniden Yapılanma Sürecinde İstanbul*. İstanbul (2010) 124-130.