

MESSAGERIES MARITIMES VAPUR ŞİRKETİ'NİN İSTANBUL'UN YOLCU VE EŞYA TAŞIMACILIĞINDAKİ YERİ

SÜLEYMAN UYGUN*

Messageries Maritimes'in İstanbul Merkezli Hatları

XIX. yüzyılın ilk çeyreğine kadar Fransızlar, İstanbul ticaretinde önemli bir yere sahipti. Marsilya üzerinde yoğunlaşan İstanbul ticareti her ne kadar Fransız İhtilali ve Napolyon savaşlarıyla kesintiye uğrasa da 1815'ten sonra yeniden hareketlenmeye başladı. 1830'lara kadar İstanbul Limanı'na uğrayan yabancı bandıralı tüccar gemilerinin tamamı irili ufaklı yelkenlilerdi. 1828'de *Swift* adlı ilk İngiliz buharlısının İstanbul limanına gelişi, ticarete yeni bir dönemin habercisiydi. Nitekim bundan kısa bir süre sonra 1831'de Fransa'nın İstanbul elçisi A. Ch. Comte de Guillemont (d. 1774-ö. 1840), Marsilya ile İstanbul arasında buharlı gemilerle düzenli bir hattın oluşturulması için görüşmeler yaparken, aynı yıl İngiliz girişimciler İran'dan gelen malların nakli için iki buharlı gemiyle İstanbul'dan Trabzon'a kadar uzanan bir hatta sefer yapmaya başladılar.¹

Fransızlar ise 1835'te kurdukları Deniz Posta Servisi (*Le Service Maritime Postal de l'Etat*) ile bu yarışa dâhil oldular. Posta Şirketi, *Scamandre* adlı bir vapurla ayda üç defa olmak üzere Marsilya ile İstanbul hattındaki ilk seferini 1837'de gerçekleştirdi.² 1840'ların ortalarına gelindiğinde birçok millete ait buharlı nakliyat kumpanyası İstanbul Limanı'nda ticari faaliyette bulunmaktaydı. Bunda şüphesiz 16 Ağustos 1838 tarihli

Baltalimanı Ticaret Antlaşması'nın sağladığı imkânların payı büyüktü.³ 1846'da İngiliz *The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* vapuruyla İstanbul'u ziyaret eden bir seyyah, İstanbul Limanı'nda Avusturya, Rus, İngiliz, Yunan, Amerikan vapurlarının demirlediğini belirtir.⁴

Fransız Posta Servisi hariç, İstanbul Limanı'na uğrayan yabancı nakliyat kumpanyalarının büyük bir kısmı posta, yolcu ve ticari eşya taşımacılığı yapmaktaydı. Fransız Posta Şirketi'nin asıl amacı ise Fransa ile İstanbul arasında posta bağlantısını sağlamak olduğu için ticari kaygısı neredeyse hiç yoktu.⁵ Marsilya-İstanbul arasındaki ticari boşluk, 1845'te kurulan ve Doğu Akdeniz'de daha çok *Compagnie des Paquebots à Vapeur du Levant* adıyla anılan Rostand ve Kumpanyası (*Rostand et Compagnie*) ile doldurulmaya çalışıldı.⁶ Marsilya-İzmir ve İstanbul arasında vapur işletmek için Osmanlı Hükûmeti'nden gerekli izni de alan⁷ Rostand Şirketi, *Hellespont* isimli vapurla ilk seferini 11 Temmuz 1846'da gerçekleştirdi.⁸ Ancak, aynı güzergâhta çalışan Fransız Posta Servisi ve Avusturya Lloyd Kumpanyası (*Lloyd Autrichien*) ile girdiği rekabetten olumsuz etkilenen Rostand Kumpanyası,

³ Şevket Pamuk, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, İstanbul 2007, s. 29-31.

⁴ M. Angelo Titmarsh, *Notes of a Journey from Cornhill to Cairo by Way of Lisbon, Athens, Constantinople and Jerusalem*, New York 1846, s. 58-59.

⁵ Grout, *Les Services Maritimes*, s. 21-23.

⁶ R. Caty ve E. Richard, *Armateurs Marseillais au XIXe Siecle*, Marseille 1986, c. 1, s. 27-28.

⁷ BOA, DMA, Şura-yı Bahriye, 4/78A, 21 Şubat 1847.

⁸ Paul Bois, *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille, XIX-XXe. Siecles, Armements Marseillais Compagnies de Navigation et Navires a Vapeur (1831-1988)*, Marseille 1988, c. 2, 63; H. Giraud, *Les Origines et l'evolution e la navigation a vapeur a Marseille (1829-1900)*, Marseille 1929, s. 37.

* Ordu Üniversitesi. Kayıtlarındaki resimlerden bazılarını yayınlamama izin veren Archives de l'Association French Lines ilgililerine teşekkürlerimi sunarım. Resimler ve yazıları yazar tarafından hazırlanmıştır.

¹ W. Müller-Weiner, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, çev. Erol Özbek, İstanbul 2003, s. 94-95.

² *Moniteur Universel*, 24 Mars 1835, s. 599; Archive de L'Association French Lines (AFL.), 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*; H. Grout, *Les Services Maritimes Postaux en France*, Paris 1908, s. 20-22; P. Bois, *Le Grand Siecle des Messageries Maritimes*, Marseille 1992, c. 7, s. 163.

ilk dönemlerde 15 günde bir yaptığı Marsilya-İstanbul seferlerini, 1846 sonlarından itibaren ayda bire düşürmek zorunda kaldı.⁹

Fransız Posta Servisi ve Rostand Kumpanyası, Fransa'nın doğuyla olan posta ve ticari eşyalarını nakil amacıyla kurulmalarına rağmen bu ihtiyacı karşılamaktan uzaktı. Zira Posta Servisi, âdetâ Fransız deniz kuvvetlerinin bir alt birimidir ve neredeyse kâr kaygısı yoktu; Rostand Kumpanyası, filosunda üç vapuru olan küçük bir aile şirketi olduğu için Marsilya-İstanbul arasındaki ticari ihtiyaca cevap veremiyordu.¹⁰ Bu iki şirketin mevcut yapılarıyla İngiliz Peninsular & Oriental, Avusturya Lloyd gibi büyük nakliyat şirketleri karşısında tutunmalarına imkân yoktu. Nitekim 1850'ye geldiğinde Fransız Posta Servisi'nin zararı 37.000.000 frankın üzerindeydi¹¹ ve Rostand Kumpanyası'nın durumu da bundan parlak değildi.¹²

İngiliz Peninsular & Oriental ve Avusturya Lloyd gibi büyük nakliyat şirketleriyle doğuda rekabet edebilmelerinin mümkün olmadığını farkında olan Fransız Hükûmeti, İstanbul ve Levant'ın posta ve ticari ilişkilerini sağlamak amacıyla, 28 Şubat 1851'de Fransa'da kara ve nehir posta taşımacılığı yapan *La Compagnie Messageries des Nationales*'e Akdeniz'e posta taşımacılığı yapma imtiyazını verdi.¹³ Şirketin adı Mesajeri Maritim¹⁴ Nasyonal Servis Kumpanyası (*Compagnie des Services Maritimes des Messageries Nationales*) veya kısa adıyla Messageries Maritimes oldu.¹⁵ Kumpanyanın İstanbul acenteliği, C. Beuf (1851-1856), Jules Girette¹⁶ (1856-1873), M. Grugoli (1873-1875), M. Bentraud¹⁷ (?-1883),



1- Messageries'in amblemi (AFL. 1997 002 5242)

Martin des Pallières (?-1891), Charles Dechaud (?-1907), M. Nicoulaud (1907-1909), Pican Fernand (1909-1910), Lecouflet Maurice (1910-1911) ve Monge Andrienf (1912-?) tarafından yönetildi.¹⁸

Messageries Maritimes'in kurulmasıyla birlikte İstanbul'a işleyen Rostand Kumpanyası ve Fransız Posta Servisi'ne ait vapurlar, şirketin filosuna katıldı. 1851'de şirketin filosunda mevcut 16 vapurun 13'ü (Eurotas, Leonidas, Lycurgue, Mentor, Scamandre, Tancrede, Sesostris, Osiris, Nil, Louqsor, Egyptus, Caire, Telemaque¹⁹) Fransız Posta Servisi'nden ve üçü de (Hellespont, Bosphore, Oronte) Rostand Kumpanyası'ndan satın alındı.²⁰ Şirketin vapur sayısı 1855'te 40'a ve 1900'de 67'ye yükseldi.²¹ Messageries yöneticileri İstanbul'u

9 Bois, *Le Grand Siecle*, c. 7, s. 13; Bois, *Histoire du Commerce*, c. 2, s. 63.

10 Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries: L'Essor d'Une Grande Compagnie de Navigation Française, 1851-1894, Pups*, Paris 2007, s. 58; Bois, *Histoire du Commerce*, c. 2, s. 63; Giraud, *Les Origines et l'évolution*, s. 37.

11 M. Louis Girard, "Les Grandes Compagnies Maritimes sous le Second Empire", *Les Origines de la Navigation à Vapeur*, ed. Michel Mollat, Paris 1970, s. 107.

12 Bois, *Histoire du Commerce*, c. 2, s. 63.

13 R. Musnier, *Les Messageries Nationales*, Paris 1947, s. 98-100; Roger Carour, *Sur Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, ed. A. Bonne, Paris 1968, s. 22; Giraud, *Les Origines et l'évolution*, s. 46.

14 Osmanlı resmî kayıtlarında şirketin adı genellikle "Mesajeri Maritim Kumpanyası" veya "Mesajeri İmperyal Kumpanyası" olarak geçmektedir.

15 AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 42; *Moniteur Universel*, 17 Juin 1851, Seances des 12, 14, 16, s. VIII-IX.

16 *Guide des Services Maritimes des Messageries Imperiales Dans La Méditerranée*, Marseille 1856, s. 6.

17 AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople*,

Rapport General de Service Exercice 1881-1883, Chapitre 1, Personnel.

18 AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1907, 1909, 1910, 1911, 1912, Chapitre 1, Personnel.*

19 Bois, *Le Grand siecle des messageries maritimes*, s. 162-166.

20 AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1853*, s. 16.

21 1850'lerde şirket vapurlarının ortalama tonajları 1.200 iken, 1860'larda 1.500,



2- Messageries Maritimes vapur şirketinin 1895 yılı Akdeniz ve Karadeniz'deki sübvansiyonsuz serbest ticaret hatları (AFL. 1997 002 5205)

Levant'taki faaliyetlerin merkezi seçti. Bu nedenle şirketin Doğu Akdeniz hatları İstanbul merkezli belirlendi.²² Messageries yöneticilerinin Fransız Hükûmeti'yle yaptığı 1851 tarihli anlaşmaya göre, şirketin vapurları on günde bir Marsilya'dan hareketle Malta, Siros, İzmir, Midilli,

1870'lerde 2.600, 1880'lerde 3.400, 1890'larda 5.000, 1900'lü yılların başında ise yine 5.000 civarındaydı. Aynı şekilde ilk dönem üretilen vapurlar 160 beygir gücündeyken, 1857'de 800, 1860'larda 1.600, 1870'lerde 2.900, 1880'lerde 4.000, 1890'larda 7.000, 1900'lerde 7.200 beygir gücündeydi (AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1853*, s. 4-5; AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 31 Mai 1864* s. 7; AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale du 28 Mai 1897*, s. 10; AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale du 25 Mai 1908*, s. 11).

²² AFL. 1997 002 4857, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 1-2.

Çanakkale, Gelibolu üzerinden İstanbul'a; yirmi günde bir de İstanbul'dan hareketle İzmir, Rodos, Mersin, İskenderun, Lazkiye, Trablus, Beyrut ve Yafa üzerinden İskenderiye'ye düzenli seferlerde bulunacaklardı.²³

Eylül 1851'de Messageries Maritimes'in *Scamandre* adlı vapuru İstanbul-İskenderiye; *Mentor* ile *Erotas* da Marsilya-İstanbul arasında ilk seferlerini gerçekleştirdi.²⁴ Kısa bir süre sonra Kırım Savaşı'nın patlak vermesi ve savaşa Fransa'nın da dâhil olması şirketin kaderini değiştirdi. Şirket, Fransız Savaş Bakanlığı ile asker, mühimmat ve hasta taşınmasına yönelik bir dizi anlaşma

²³ AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 5; *Moniteur Universel, Seances des 12, 14, 16, s. VIII-IX.*

²⁴ Bois, *Le Grand siecle des messageries maritimes*, s. 162-163.



3- Messageries Maritimes vapur şirketinin Akdeniz 'de uğradığı limanlar (AFL. 1997 002 5205)

imzalandı;²⁵ ayrıca Marsilya-İstanbul arasındaki seferleri arttırdığı gibi, Karadeniz'i de faaliyet ağına ekledi.²⁶ 31 Mart 1855'de Fransız Savaş Bakanlığı ile imzaladığı ek anlaşmayla, haftada bir İstanbul'dan Varna'ya, yine haftada bir İstanbul'dan Kırım limanlarına, Balaklava ve Sivastopol'a düzenli şekilde gidiş dönüş hatları açtı.²⁷ Şirketin İstanbul'dan İskenderiye'ye uzanan hattı, İzmir'den İskenderiye'ye olacak şekilde geçici olarak

değiştirildi.²⁸ Bu değişikliğe göre şirket buharlıları İstanbul'dan hareketle Gelibolu-Çanakkale-Midilli ve İzmir'e yıllık 52; İzmir'den ise Rodos, Mersin, İskenderun, Lazkiye, Trablus, Beyrut, Yafa ve İskenderiye'ye 26 posta seferi yapacaktı. Fransız Hükûmeti, Karadeniz ve Akdeniz hatları için şirketi sübvansedecekti.²⁹ Messageries Maritimes, Kırım Savaşı esnasında sivil ve askerî yolcu ve emtia taşıyarak³⁰ Fransız Deniz Kuvvetlerine ciddi bir lojistik destek sağladı.³¹

²⁵ AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales, Convention Pour l'Extension des Services Postaux, Le 25 Fevrier 1854*, s. 3; AFL. 1997 002 5242, *Convention du 13 Juin 1854*.

²⁶ AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales, Convention Pour l'Extension des Services Postaux, Le 25 Fevrier 1854*, s. 3.

²⁷ AFL. 1997 002 5242, *Convention du 31 Mars 1855*, s. 2-6.

²⁸ AFL. 1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1854*.

²⁹ AFL. 1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1854*.

³⁰ D. Howarth ve S. Hovarth, *The Story of Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, London 1889, s. 90-91.

³¹ AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Générale du 31 Mai 1857*, s. 33-36; AFL. 1997 002

Tablo 1- Messageries Maritimes'in Kırım Savaşı esnasında İstanbul ve Karadeniz hattında taşıdığı navlun

Yıl	Yolcu		Emtia	
	Askerî	Sivil	Askerî (Frank)	Sivil (Frank)
1854	28.800	15.747	6.872.000	8.515.181
1855	53.128	47.128	9.768.000	16.975.436
1856	38.496	35.985	3.672.924	15.580.875

Kaynak: AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Générale du 31 Mai 1857*, s. 33-36; AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Générale du 31 Mai 1856*, s. 38.

Fransızların Kırım Savaşı'nda Osmanlı tarafında yer alması, genelde Fransız şirketlerine, özelde Messageries Maritimes'e birçok kazanım sağladı. 1856'da şirketin İstanbul acentesi Jules Girette'nin, vapurların yanaşacağı rıhtımın olmamasından duyduğu rahatsızlığı iletmesi üzerine³² Bâbiâli, Mart 1857'de Galata'da Kireçkapı mevkiinde dok, antrepo, rıhtım ve iskele inşa etmesi için şirkete izin verdi.³³ Ancak, yabancılara mülk satışının yasal olmadığı bir dönemde, şirkete verilen bu imtiyaz, İstanbul kamuoyunda rahatsızlık yarattı. Bâbiâli, bunun üzerine şirketin 325.000 franka inşa ettiği dok, antrepo, rıhtım ve iskeleyi 900.000 franka satın aldı ve kullanım hakkını 30.000 frank yıllık bedel karşılığında 25 yıllığına şirkete kiraladı.³⁴

Şirket, böylelikle hem İstanbul Limanı'ndaki altyapı faaliyetlerini tamamladı, hem de savaş esnasında geçici olarak açılan hatlarını kalıcı bir hâle getirdi. Savaş sonrasında şirketin Tuna Nehri ve Karadeniz'deki hatları İstanbul'dan Aşağı Tuna'ya ve Trabzon'a uzayacak şekilde genişledi. Şirketin Fransız Hükûmeti ile yaptığı 29 Mayıs 1857 tarihli anlaşmaya göre, şirket vapurları on günde bir İstanbul-Trabzon ve İstanbul-Kalas-İbrail'e düzenli seferler yapacaktı.³⁵ Seyahat süresi Trabzon hattı için gidiş geliş 90; İbrail ve Kalas için ise 120 saat olarak belirlendi. Bu süre teknolojik değişimle birlikte sonraki dönemlerde 24 saate kadar düşecekti.³⁶ Şirketin İstanbul acentesi Jules Girette'nin, İstanbul'dan Kalas ve İbrail'e

posta deneme seferi yapma izni istemesi üzerine³⁷ şirketin vapurları 1856'dan itibaren haftada bir İstanbul ile İbrail, Kalas ve Tulca arasında işlemeye başladı.³⁸ İstanbul'dan hareketle, Sinop, İnebolu, Samsun, Ünye, Fatsa, Ordu, Giresun'a uğrayarak Trabzon'da³⁹ son bulan seferler, Kırım Savaşı yüzünden ancak 1 Temmuz 1857'de başlayabildi.⁴⁰ Bu seferlerin başlaması ve şirketin Samsun ve Trabzon başta olmak üzere acenteler açması, Bâbiâli nezdinde memnuniyetle karşılandı.⁴¹ Şirket, 1 Eylül 1858'de İstanbul ile Volo, yani Teselya arasında 15 günde bir, 8 Aralık'tan itibaren de İstanbul ile Selânik arasında tamamen ticari amaçlı haftalık düzenli seferler başlattı ve Fransız Hükûmeti bu hatları da sübvansiyonlu posta hattına dâhil etti.⁴² Böylelikle hatlardaki genişleme sayesinde şirket için İstanbul'un önemi artarken, Kireçkapı İskelesi de vapurların ana durağı hâline geldi.⁴³

1859'da Avusturya Lloyd Kumpanyası'nın İstanbul ile İskenderiye arasındaki seferlerini geçici süreliğine durdurması üzerine, buradaki boşluk Messageries Maritimes tarafından dolduruldu. Ancak, ilk dönemlerde hattın geliri, giderleri karşılamadığı için sübvansiyona ihtiyaç olmasına rağmen Fransız Hükûmeti'nin buna yanaşmaması üzerine şirket yönetimi 1860'ın ilk aylarında bu hattaki seferleri kaldırmak zorunda kaldı.⁴⁴

Fransa'da III. Cumhuriyet'in ilan edilmesiyle şirketin Doğu Akdeniz ve Karadeniz'deki hatları için hükûmetle yaptığı anlaşmalar revize edildi. 15 Temmuz 1875 tarihinde yapılan antlaşmayla, Karadeniz hatları için alınan sübvansiyon kaldırıldı ve şirketin Karadeniz ve Tuna'daki hatları serbest ticaret hatlarına dönüştürüldü.⁴⁵

5199, *Assemblée Générale du 31 Mai 1856*, s. 38.

³² BOA, HR.MKT, 136/17 (9 Ocak 1856).

³³ BOA, HR.MKT, 136/17 (17 Ocak 1856); BOA, İ.DH, 376/24867 (17 Nisan 1857).

³⁴ BOA, ŞD, 567/6 (25 Mayıs 1885).

³⁵ AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Convention pour l'Organisation des Services Postaux dans la Mer Noir (Ligne du Danube et de Trebizonde) Modificative de la Convention du 28 Nov. 1854*, s. 1; Commandant LANFANT, *Historique de la Flotte des Messageries maritimes-1851-1975*, s. 20.

³⁶ R. C. Cervati, *Guide horaire general international pour le voyageur en orient, Constantinople*, Paris 1909, s. 245-255.

³⁷ BOA, HR.TO, 519/9 (12 Temmuz 1856 tarihli Mesajeri Acentesi Jules Girette'den Hariciye Nazırı Fuad Paşa'ya yazılan mektup).

³⁸ AFL. 1997 002 5199 *Assemblée General du 28 Mai 1857*, s. 12.

³⁹ AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Convention pour l'Organisation des Services Postaux dans la Mer Noir (Ligne du Danube et de Trebizonde) Modificative de la Convention du 28 Nov. 1854*, s. 4.

⁴⁰ AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Générale des Actionnaires, du 5 Novembre 1857*, s. 7-9; *Annales du Commerce Exterieur Turquie, Faits Commerciaux*, N° 12, 1844-1859, Librairie Administrative de l'Aul Dupont, Paris 1860, s. 12-13.

⁴¹ BOA, HR.MKT, 198/8 (18 Temmuz 1857).

⁴² AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Générale du 31 Mai 1857*, s. 11; Adolphe Joanne-Emile Isambert, *Itineraire de L'Orient*, Librairie de L. Hachette, Paris 1861, s. 353.

⁴³ AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 31 Mai 1859*, s. 14; AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1857*, s. 25.

⁴⁴ AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 3 Juin 1861*, s. 6-7.

⁴⁵ *Journal Officiel*, 8 Aout 1875, Seance du 23 Juillet 1875, s. 6521; AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale du 27 Mai 1876*, s. 14-15.

Bunun yanında Marsilya-Selânik-İstanbul arasında daha önce haftada bir yapılan posta seferleri, serbest ticaret seferlerine dönüşerek 15 günde bire düşürüldü. İstanbul ile Teselya arasında 15 günde bir olan posta hattı da benzer şekilde serbest ticaret hattına dönüştü. Fransız Hükûmeti, bu hatların yerine 20 Mart 1875'te İstanbul'dan Odessa'ya doğrudan bir posta hattı açılmasını onayladı.⁴⁶ Böylelikle Akdeniz'deki sübvansiyonlu posta hatları; Marsilya-İstanbul arası haftalık doğrudan gidiş; İstanbul-Marsilya arası da 15 günde bir Pire ve 15 günde bir de İzmir üzerinden dönüş olacak şekilde belirlendi. Bir diğer posta hattı da, 14 günde bir gidiş-dönüş olmak üzere İstanbul, Suriye limanları ve İskenderiye arasında yapılacaktı.⁴⁷

1880'lere gelindiğinde şirketin Doğu Akdeniz ve Karadeniz'deki hatlarının çoğunluğu serbest ticaret hattına dönüşmüştü. Şirket yönetiminin Akdeniz ve Karadeniz'de sübvansiyonlu posta hatları yerine ticari hatları tercih etmesinde 29 Ocak 1881'de Fransa'da kabul edilen prim yasasının önemli rolü vardı. Bu yasaya göre Fransız tersanelerinde yapılan vapurlara, aldıkları her 1.000 mil yol için 1,50 yabancı tersanelerde yapılanlara da 0,75 frank prim desteği verilmekteydi.⁴⁸ Şirket yöneticileri, ayrıca, acentelerin özerkliğini tanıma yolunda bir siyaset benimsedi ve maaşlarını da o bölgedeki yıllık kazancına göre belirleme kararı aldı. Yöneticilerin anlayışı "Bırakınız yapınlar" (*laissez faire*) ilkesi üzerine kuruluydu. Yeni sistemle İstanbul ve İskenderiye başacenteliğe yükseldi.⁴⁹ Akdeniz, Karadeniz ve Tuna'daki acenteler, İstanbul başacentesine; Yafa ve Port Said gibi küçük acenteler de İskenderiye başacentesine karşı sorumluydu.⁵⁰ Böylece Akdeniz, Karadeniz ve Aşağı Tuna'daki ticari hatların değişimi, ek seferlerin düzenlenmesi gibi kararlar İstanbul acentesinin inisiyatifine bırakıldı. İstanbul başacentesi ana uğrak noktasında yer aldığı için acentenin yolcu ve emtia geliri İstanbul-Marsilya ve İstanbul'a bağlı hatlara yönelik ticaretten oluşmaktaydı. İstanbul acentesinin az da olsa Avrupa'nın değişik kentleriyle Hindicin ile de ilişkileri vardı.⁵¹

⁴⁶ AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale du 27 Mai 1876*, s. 14-15.

⁴⁷ *Journal Officiel*, 8 Aout 1875, Seance du 23 Juillet 1875, s. 6521.

⁴⁸ AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale du 31 Mai 1890*, s. 14; *Journal Officiel*, 30 Ocak 1881, s. 529-530.

⁴⁹ Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 159-160.

⁵⁰ Couvenhes, *Les Messageries: L'Essor d'Une Grande Compagnie de Navigation Française*, s. 481-485.

⁵¹ AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, Chapitre 4, Trafic*.

Tablo 2- Messageries Maritimes'in İstanbul acentesinin 1882 ve 1883 yıllarına ait yolcu ve emtia navlun gelirleri

Duraklar	Yolcu Geliri (Frank)		Emtia Geliri (Frank)		Toplam (Frank)	
	1882	1883	1882	1883	1882	1883
Çanakkale	3.556	2.992	1.211	899	4.767	3.891
İzmir	14.672	20.218	4.962	5.969	19.634	26.187
Suriye	49.247	64.235	31.825	28.068	81.072	92.303
Syra	14.985	10.468	1.924	4.256	16.909	14.724
Pire	33.411	35.173	3.248	4.367	36.559	39.540
Napoli	17.307	19.192	15	35	17.222	19.226
Marsilya	154.491	138.132	265.187	355.184	419.678	493.316
Odessa	11.193	6.025	5.546	1.710	16.729	7.735
İnebolu	4.877	6.315	4.399	5.578	9.276	11.893
Samsun	14.644	16.651	18.004	27.096	32.648	43.747
Giresun	6.108	10.232	6.969	6.387	13.077	16.619
Trabzon	20.845	28.974	29.568	48.360	50.413	77.334
Ordu	666	1.913	505	984	1.171	2.897
Sinop	380	626	823	1.286	1.203	1.912
Köstence	8.749	7.842	10.002	6.566	18.751	14.408
Sünne	910	920	2.352	1.881	3.262	2.791
Tulca	1.533	964	2.627	2.102	4.160	3.066
Kalas	8.923	8.556	35.775	20.662	44.698	29.218
İbrail	2.523	1.389	18.156	10.495	20.679	11.884
Dedeagaç	1.576	1.789	1.592	1.878	3.168	3.667
Port Lagos	7.571	8.232	6.393	8.367	13.964	16.599
Kavala	8.803	5.716	3.791	4.314	12.594	10.030
Selânik	20.181	30.874	10.078	10.496	30.259	41.370
Mont Athos	16.711	14.798	971	1.101	17.682	15.900
Hindicin	---	---	1.114	491	1.114	491

Kaynak: AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, Chapitre 4, Trafic*.

Aşağıda verilen tablo şirketin İstanbul acentesinin çevre vilayetler ve uzak bölgelerle ilişkisi hakkında genel bir fikir sunmaktadır.

Şirketin Fransız Hükûmeti'yle imzaladığı 30 Haziran 1886 tarihli anlaşmayla Marsilya-İstanbul hattı da serbest ticaret hattı hâline geldi.⁵² Fransız Hükûmeti, aslında siyasi kaygılardan dolayı İstanbul posta hattını kaldırmak istemiyordu; ancak Selânik'in demiryoluyla iç kesimlere bağlanması,⁵³ Orta ve Doğu Avrupa ürünlerinin Akdeniz'e akmasını kolaylaştırdığından şirket açısından İstanbul'un ticari önemi daha önceye oranla azalmaya başlamıştı. Şirket yönetimi bu yüzden İstanbul hattını

⁵² R. Thery, *Les Services Contractuels des Messageries Maritimes Devant la Crise Mondial*, Paris 1936, s. 12; Bois, *Le Grand siecle des messageries maritimes*, s. 62.

⁵³ Ali Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*, İstanbul 2005, s. 107-146; Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993, s. 207-208; P. Fesch, *Abdülhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, çev. Erol Üyepazarcı, İstanbul 1999, s. 513-515.

serbest ticaret hattına dönüştürdü;⁵⁴ öncelikle Selânik'le İstanbul arasındaki sefer sayısını azalttı ve ardından 1888'de tamamen kaldırdı.⁵⁵ İstanbul-Trabzon arasında 15 günde bir yapılan seferler 1886'da Batum ve Poti'ye kadar uzatıldı.⁵⁶ Şirket, 1892'de Marsilya-İstanbul-Odessa ve alternatif olarak İstanbul-Batum arasında serbest ticaret hattı oluşturarak haftada bir düzenli seferler yapmaya başladı.⁵⁷

Şirket, 1 Ocak 1889'da Londra-Havre ve Marsilya üzerinden İstanbul'a doğrudan bir ticari hat açtı.⁵⁸ Ertesi yıl İstanbul'dan Aşağı Tuna'ya (İbrail ve Kalas) yaptığı ticari seferleri kaldırdı.⁵⁹ 1890'larda Fransa Hükûmeti'nin Akdeniz ve Karadeniz'e yönelik politikasında önemli değişiklikler oldu. Zira hükûmetin 1876'da Tuna ve Karadeniz, 1886'da da İstanbul hatlarından sübvansiyonu kaldırması ve Doğu Akdeniz'deki seferleri kısıtlaması, Fransız kamuoyunda ciddi protestolara neden oldu.⁶⁰ Fransa Hükûmeti, bu rahatsızlıklar üzerine şirketin Akdeniz ve Karadeniz'deki posta hatlarını yeniden gözden geçirdi ve 14 Temmuz 1895'te yürürlüğe giren⁶¹ anlaşmayla Akdeniz'de İstanbul'la bağlantılı iki posta hattı kuruldu. Dolaşım A hattında şirket vapurları Marsilya'dan hareketle Pire ve İzmir üzerinden İstanbul'a ulaşacak ve dönüşte İstanbul'dan hareketle İzmir, Rodos veya Sisam, Beyrut ve İskenderiye'ye 14 günde bir düzenli posta seferleri yapacak ve İskenderiye'den Marsilya'ya gideceklerdi. Dolaşım B hattında ise, Marsilya'dan hareketle İskenderiye-Beyrut-Rodos ya da alternatif olarak Sisam üzerinden İzmir ve İstanbul'a; dönüşte ise İstanbul-İzmir ve Pire üzerinden Marsilya'ya 14 günde

54 AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale Ordinaire & Extraordinaire du 31 Mai 1887*, s. 22.

55 *Ministere du Commerce, de l'industrie et des colonies, Bulletin Consulaire Français Recueil des Rapports Commerciaux, Par Agents Diplomatique et Consulaires de France a L'Etranger*, XX Volume, 2. Semestre 1890, Paris 1890, s. 323.

56 *Journal Officiel*, 8 Juillet 1887, *Assemblée Nationale*, seance du 1 Juillet 1886, Annexe 996; *Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII. Serie, Deuxieme Semestre de 1887, Paris 1888, s. 158.

57 AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 31 Mai 1892*, s. 8; *Journal Officiel*, 8 Juillet 1887, *Assemblée Nationale*, seance du 1 Juillet 1886, Annexe 996.

58 AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale du 31 Mai 1890*, s. 22.

59 AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale du 31 Mai 1891*, s. 25.

60 Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 146.

61 AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 31 Mai 1895*, s. 13; AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 31 Mai 1897*, s. 15; *Bulletin des Lois de la Republique Française*, II. Serie, Dexieme Semestre de 1895, Paris 1894, s. 189; *Chambre de Commerce et D'Industrie*, 1re Année, N° 54, Paris 1894, s. 3-4.



4- İstanbul limanı (Málûmât)

bir düzenli seferler yapacaklardı. Şirket, A ve B dolaşım hatlarına tesadüf edecek şekilde Larnaka (Kıbrıs), Mersin, İskenderun, Lazkiye ve Trablus'u serbest ticaret hattıyla Beyrut'a bağladı; ayrıca, Marsilya, İstanbul ve Karadeniz limanları arasındaki serbest hatlarının yanı sıra 14 günde bir de Selânik Limanı'na sefer düzenlemeyi ve özellikle Karadeniz'in kuzey kıyı şeridindeki faaliyetlerini geliştirerek sürdürmeyi taahhüt etti.⁶² Marsilya-İstanbul ve Karadeniz limanları arasındaki serbest ticaret hatlarında ticari gelirin düşük olduğu durumlarda, A ve B hatlarında olduğu gibi, bu hatlar için de sübvansiyon desteği alabilecekti.⁶³

Messageries Maritimes'in İstanbul'da Posta ve Navlun Taşımacılığı

XIX. yüzyılın sonuna doğru İstanbul Limanı'nda gemi trafiği her geçen gün artarken, İstanbul'un hinterlandı daralmaya başladı. Şirket acentesinin İstanbul'dan aldığı emtia navlununun büyük bir kısmı Anadolu ve

62 *Bulletin des Lois de la Republique Française*, II. Serie, Dexieme Semestre de 1895, (1894), s. 190.

63 *Bulletin des Lois de la Republique Française*, II. Serie, Dexieme Semestre de 1895, (1894), s. 195; AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 28 Mai 1897*, s. 9-12.



Balkanlar'dan gelmekteydi. Dolayısıyla Romanya'nın kaybedilmesi ve Balkanlar'da aralıklarla ortaya çıkan isyanlar neticesinde bu bölgelerle bağlantılı navlun gelirlerinin bir kısmı kaybedildi. Ayrıca, bu esnada İstanbul ve Anadolu'da ortaya çıkan Ermeni isyanları da, İstanbul'un ve dolaylı olarak da şirketin gelirlerini olumsuz etkiledi. Tüm bu nedenlerden dolayı şirketin İstanbul'daki yolcu ve emtia taşımacılık gelirleri 1880'lerin sonundan 1900'lerin ilk dönemlerine kadar dalgalı ve düşük bir seyir izledi. Şirketin İstanbul'daki ticari faaliyetleri yolcu, emtia ve posta taşımacılığından ibaretti. İstanbul acentesinin 1881-1883 arası yolcu ve emtia navlun gelirleri Tablo 3'te görülmektedir.

Şirketin İstanbul acentesinin diğer vapur nakliyat kumpanyalarıyla olan rekabeti hatlara göre değişiklik göstermekteydi. Şirket, Pire hattında Avusturya Lloyd ve İtalyan; Odessa hattında Rus (*The Russian Steam Navigation and Trading Company*); Suriye hattında ise Rus ve Hıdiviye kumpanyalarıyla rekabet hâlindeydi.⁶⁴ Avusturya Lloyd ve İtalyan kumpanyaları Teselya ve Pire'ye haftalık düzenli seferler yapmasına rağmen, Messageries Maritimes'in bu hattaki seferleri 15 günde

⁶⁴ AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1882, Chapitre 4, Trafic.*

Tablo 3- Messageries Maritimes'in İstanbul acentesinin 1881-1883 yılları arasında yolcu ve emtia navlun gelirleri

Yıl	Yolcu geliri (Frank)	Emtia geliri (Frank)	Toplam gelir (Frank)
1881	491.392	436.804	928.196
1882	421.873	467.046	888.919
1883	442.214	558.143	1.000.357

Kaynak: AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1881, 1882, 1883, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1881, 1882, 1883, Chapitre 6, Comptabilite.*

birdi.⁶⁵ İstanbul acentesi, gelirlerini artırabilmek için Pire hattına ek seferler düzenlenmesini kararlaştırdı; ayrıca, 1883'te Teselya hattında çalışan şirketlerle güverte yolcuları için sabit fiyat uygulanmasına yönelik bir anlaşma imzaladı.⁶⁶

İstanbul acentesinin ayrıca 1881'de İstanbul-Samsun-Trabzon hattında rekabet ettiği Avusturya Lloyd, Fransız Paquet (*Compagnie de Navigation Paquet*), İdare-i Mahsusa ve Rus nakliyat kumpanyalarıyla güverte yolcularına yönelik olarak yaptığı sabit fiyat anlaşması, bu hattaki gelirlerini önemli miktarda artırdı.⁶⁷ Tahıl navlununu tedarik ettiği Odessa hattında ise şirketin en büyük rakibi Rus nakliyat kumpanyasıydı. Bu rekabet, acentenin bu hattaki navlun gelirlerini önemli miktarda azalttığı için 1883'te yıllık sefer sayısını 49'dan 23'e düşürdü.⁶⁸ İstanbul acentesi, Rus kumpanyası ile Suriye hattında da rekabet hâlindeydi. Messageries, Suriye yolcularını İzmir üzerinden aktarmalı taşıdığı için yolcular açısından cazip değildi. Bu yüzden bu hattaki yolcular iki haftada bir doğrudan sefer yapan Rus şirketini tercih etmekteydi.⁶⁹ 1900'lü yıllara gelindiğinde Messageries'in İstanbul'daki navlun gelirleri önemli oranda azalsa da 1908'den sonra yeniden yükselişe geçti.

İstanbul acentesinin navlun gelirlerinin büyük bir kısmı yolculardan oluşmaktaydı. Şirket vapurlarının diğer bölgelerden İstanbul'a taşıdığı yolcular daha

⁶⁵ AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1881, 1882, Chapitre 4, Trafic.*

⁶⁶ AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic.*

⁶⁷ AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic.*

⁶⁸ AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic.*

⁶⁹ AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, Chapitre 4, Trafic.*

Tablo 4- Messageries Maritimes'in 1901-1913 arası İstanbul yolcu ve emtia navlun geliri

Yıllar	Posta hattı gidiş-dönüş				Ticari hat gidiş-dönüş				Toplam
	Yolcu		Emtia		Yolcu		Emtia		Genel
	Sayı	Gelir (Frank)	Koli	Gelir (Frank)	Sayı	Gelir (Frank)	Koli	Gelir (Frank)	Gelir (Frank)
1901	7.580	294.568	53.976	102.793	1.974	54.450	28.398	96.330	548.141
1902	7.034	292.040	56.493	90.020	2.809	89.467	48.008	136.954	608.481
1903	5.978	265.309	29.693	70.429	2.937	92.590	49.075	234.451	662.779
1904	4.892	205.870	19.569	65.659	2.194	69.123	57.922	308.968	649.620
1905	7.370	355.110	25.947	100.711	2.793	87.600	67.320	320.839	864.260
1906	7.286	322.044	37.767	115.649	3.455	114.682	89.976	290.527	842.902
1907	7.557	342.736	37.038	116.239	3.727	108.681	112.916	316.786	884.442
1908	8.568	356.788	30.259	98.350	3.393	91.458	83.508	240.070	786.666
1909	9.648	440.835	37.136	138.632	3.349	100.216	87.206	355.458	1.035.141
1910	13.213	600.016	42.559	193.949	4.385	118.610	62.520	317.695	1.230.270
1911	11.485	606.267	74.399	190.751	2.911	98.897	81.055	262.040	1.157.955
1912	9.375	411.973	21.399	115.105	4.309	146.470	108.573	262.040	935.588
1913	11.538	471.073	2.634	162.143	7.825	228.992	6.363	373.873	1.236.081

Kaynak: AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, 1921 Chapitre 4, Trafic.*

ziyade güverte yolcularından oluşurken İstanbul'dan alınan yolcuların üçte ikisi, birinci ve ikinci sınıf kamara yolcularıydı.⁷⁰ Messageries Maritimes, İstanbul'dan ipek, krizalit (ipek kozası türevi), defolu ipek, yün, şarap, zeytinyağı, tütün yaprağı, çaput bezi, ahşap, balmumu, tuzlular, anason, kara kurbağası, boynuz, tiftik, deri, tavuk, afyon, yumurta, fındık, fasulye ve sair ürünleri ihraç ederken; un, pamuklu kumaş, kıyafet, şapka, ipekliler, yağ, ayakkabı, hırdavat, parfümeri, nalburiye, alkollü içecekler, şeker, çay, kahve, inşaat malzemeleri, çivi, cıvata, çatal-bıçak takımları, fayans, çini gibi işlenmiş ürünleri ithal etmekteydi.⁷¹ Bu ürünlerin büyük bir kısmı Marmara ve Mudanya'dan sağlanırdı. Alman nakliye şirketlerinin 1902'den itibaren önce Mudanya ve Hamburg; daha sonra da Le Havre ile Kuzey Avrupa liman kentleri arasında doğrudan ve düzensiz ticari seferler gerçekleştirmeleri üzerine Messageries Maritimes'in vapurları da Mudanya'ya düzensiz seferler yapmaya başladı.⁷²

⁷⁰ AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, Chapitre 4, Trafic.*

⁷¹ AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1911, Chapitre 4, Trafic*; AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 5, Contentieux.*

⁷² AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1904, Chapitre 2, Secretariat*; Fesch, Abdulhamid'in *Son Günlerinde İstanbul*, s. 543-544.

İmparatorluğun en kalabalık şehri olan İstanbul'un ticareti daha ziyade ithalata dönüktü. İstanbul'un gıda ihtiyacı Rumeli ve Anadolu demiryollarından sağlanmaktaydı; ancak, değişik dönemlerde yapılan düzenlemelerle iç ve dış gümrük tarifeleri eşitlenince, bu ihtiyaç deniz yoluyla daha kolay ve ucuz karşılanmaya başladı.⁷³ Messageries, İstanbul'a un ve hayvan gibi gıda ürünü taşıyan önemli şirketlerden biriydi. Şirket vapurları, İstanbul'a getirdiği unu, bazen Rus ve Tuna, bazen de Mersin, İskenderun (Konya tahılı) ve Marsilya limanlarından alırdı. Bu nedenle acentenin ithalat navlunu olarak gösterdiği ürünler, bazen ülke dışından ve bazen de herhangi bir vilayetten alınabilirdi.⁷⁴ İstanbul'un tahıl değil de un ihraç etmesinin en önemli nedeni uzak bölgelerden makul fiyatlarla İstanbul'a taşınan tahılın, depolanması ve değirmene nakledilmesinin maliyetinin yüksek olmasıydı. Örneğin, 1900'lerin başında 1 kg buğday Köstence'den İstanbul'a 8 ve buharlıdan değirmene de 12 paraya naklediliyordu. Bu nedenle un ithali daha cazipti.⁷⁵

⁷³ Pamuk, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme*, s. 37.

⁷⁴ AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1907, Chapitre 2, Secretariat*; AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1887, Chapitre 2, Secretariat*; AFL. 1997 002 4389, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence d'Alexadrette, Rapport General de Service Exercice 1882, 1991, 1910, Chapitre 4, Trafic.*

⁷⁵ *Liman Mecmuası*, 1927, sy. 1, s. 2-3.

Kumpanyalar	1909 (Çuval)	1910 (Çuval)	1911 (Çuval)	1912 (Çuval)
Messageries Maritimes	250.833	130.090	87.818	37.750
Paquet	102.104	122.704	41.745	28.247
Fraissinet	47.664	27.890	5.128	500
Alman	42.139	5.461	3.975	---

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

İstanbul acentesinin un navlunu bilhassa 1908'den sonra arttı. 1908'den sonra İstanbul'un un ihtiyacı o kadar arttı ki neredeyse bütün şirketler un taşımaya başladı.⁷⁶ İstanbul'un un ihtiyacının karşılanmasında önemli bir yere sahip olan dört büyük kumpanyanın 1909-1912 arası taşıdıkları un miktarı Tablo 5'te görülmektedir.

Şirketin İstanbul ithalatında en önemli paya sahip olan bir ticari kalem de sığırdı. Şirket vapurları İstanbul'a 1909'da 3.979, 1910'da 5.569, 1911'de 2.634, 1912'de ise 4.535 adet sığır taşıdı.⁷⁷ Şirketin yolcu ve emtia dışında değişik kalemlerden de gelirleri vardı.⁷⁸ İstanbul'un posta yoğunluğu şirket acentesinin önemli bir geliri idi. İstanbul posta taşımacılığında rekabet hâlinde olan dört büyük buharlı nakliyat şirketinin 1906-1912 arasında taşıdıkları postalar Tablo 6'da gösterilmiştir.

Messageries Maritimes'in İstanbul posta gelirleri 1908'de 309.000, 1909'da 368.000, 1910'da 477.000, 1911'de 601.650 ve 1912'de de 814.000 franktı.⁷⁹ Bunun yanında acentenin yolcu ve emtia indirme ve döviz kuru farkı gibi gelirleri; buna mukabil, kömür, trafik, hastane, aydınlatma, tamir atölyesi, palamar vergisi, işçi ve mavnacı maaşları, yolcu ve emtia temini için simsar ve komisyonculara yaptığı ödemeler⁸⁰ gibi birçok gideri vardı. Kassapian Kardeşler, Gülbenkian Kardeşler, Essefian, Uncıyan, Karagözyan, Mazlumıyan, Arslanian, Telfeyan ve Basmacıyan gibi Ermeni tüccarlar, şirkete yolcu ve emtia tedarik etmekteydi.⁸¹

⁷⁶ AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 2, Secretariat.*

⁷⁷ AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1012, Chapitre 4, Trafic.*

⁷⁸ AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, 1910, 1911, 1912, Chapitre 6, Comptabilité.*

⁷⁹ AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1911, 1912, Chapitre 6, Comptabilité.*

⁸⁰ AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1911, 1912, Chapitre 6, Comptabilité.*

⁸¹ AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1911, Chapitre 4, Trafic.*

Yıl	Messageries (Koli)	Lloyd (Koli)	Osmanlı Şirketi (Koli)	Alman Şirketi (Koli)
1906	1.918	-	-	1.445
1907	1.863	505	309	1.216
1908	1.520	843	957	1.975
1909	1.074	708	1.022	1.174
1910	2.106	1.076	1.190	951
1911	1.723	628	781	1.557
1912	1.744	1.217	676	-

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

Şirketin İstanbul merkezli hatları, posta ve ticari olmak üzere iki kısımdı. Bu hatlar kimi zaman Fransa'nın siyasi çıkarlarına, kimi zaman da Messageries'in ekonomik çıkarlarına göre belirlendi. Bu nedenle İstanbul Limanı'nda faaliyette bulunduğu 1852'den 1913'e kadarki süreçte, şirketin İstanbul merkezli hatlarıyla emtia ve yolcu gelirleri büyük değişiklikler gösterdi. Messageries Maritimes, aynı zamanda Fransa'nın Doğu Akdeniz ve Karadeniz'deki ekonomik temsilcisi durumunda olduğu için genelde Fransızlar, özelde ise şirket, İstanbul ve hinterlandında Fransa'nın ticari çıkarları için nüfuz mücadelesi verdiler.