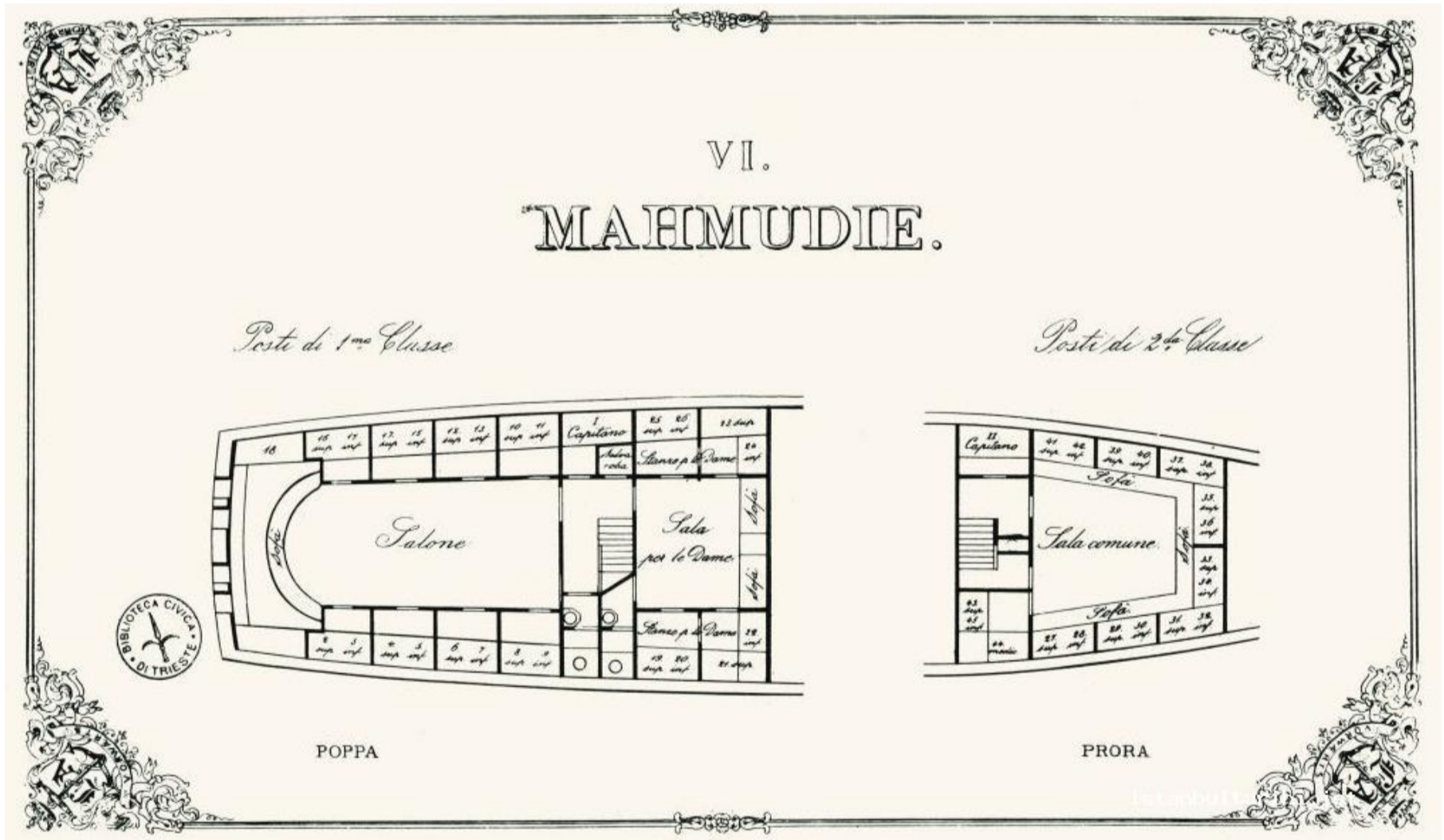


M. Emre Kılıçaslan

## AVUSTURYA LLOYD VAPUR ŞİRKETİ'NİN İSTANBUL'UN YOLCU VE EŞYA TAŞIMACILIĞINDAKİ YERİ

1833 yılı başlarında Trieste'de bir araya gelen irili ufaklı yedi sigorta şirketi sahibinin girişimiyle Lloyd Austriaco adı altında bir sigorta şirketi vücuda getirildi.<sup>1</sup> Yabancı pazarların durumu, genel gemicilik istihbaratı ve gerçekleşen bütün kazalara ait bilgileri güncel bir şekilde Trieste Limanı'nda toplamayı hedefleyen yöneticiler, bunun için önemli limanlarda maaşlı *ajanlar* çalıştırmakta; bu bilgileri satın alacak diğer sigorta şirketlerinden toplam sermayelerinin her 1.000 florini için , Trieste tüccarlarından yıllık 30 ve bağımsız Avusturya vatandaşlarından da 50 florin talep etmekteydiler.<sup>2</sup> Kısa sürede kuruluş amaçlarını gerçekleştirerek kazançlı bir girişim olduğunu ispatlayan Lloyd Austriaco Şirketi, o sırada Avusturya ve Trieste'de henüz yeterince gelişmemiş olan vapurla deniz nakliyatı işine girmeye karar verdi. Bu isteğini de 28 Mayıs 1835'te hissedarlarına ve Avusturya Hükûmeti'ne ilettili.<sup>3</sup> Böylece, Uzak Doğu ve Amerika kıtasında ticari pazar elde etmek konusunda geç kalmış olan Avusturya,<sup>4</sup> yüzünü Akdeniz'e ve Osmanlı ülkesine çevirdi.



1- Lloyd'un, II. Mahmud'a ithafen Mahmudiye adı verdiği vapura ait plan (Stefani, Giuseppe, Bruno Astori, *Il Lloyd Triestino: Contributo Alla Storia Italiana della Navigazione Marittima*, Verona 1938, s. 114)



Amacı, Doğu limanlarında etkinliğini artırmak, Akdeniz'de egemenliği Fransızlara bırakmamak ve modern bir iletişim ağı kurmak olan Avusturya Hükûmeti de şirkete sıcak bakmaktaydı. Neticede 30 Nisan 1836'da İmparator Ferdinand'ın onayıyla şirket kuruldu.<sup>11</sup> Şirket bunun üzerine 2 Ağustos 1836'da içtüzüğünü yeni duruma göre değiştirerek ve sigorta departmanına vapurla deniz taşımacılığını da ekleyerek Adriyatik, Akdeniz ve Karadeniz limanlarında vapur seferleri düzenleyecek olan *Navigazione A Vapore dell Lloyd Austriaco*'nun kurulduğunu kamuoyuna duyurdu.<sup>12</sup>

Tablo 1- Avusturya Lloyd Buharlı Kumpanyası'nın 1838 yılı yük ve yolcu nakliyatı

Seyahat	Yolcu Sayısı	Yüklerin Parasal Değeri (Florin)	Mektup Sayısı	Eşya		Küçük paket
				Koli Sayısı	Ağırlık	
Trieste-İstanbul-İskenderiye (16 sefer)	3.331	2.237.361	44.480	12.926	19.138	2.577
Trieste-İstanbul (8 sefer)	1.343	1.128.699	23.353	4.453	9.675	738
İstanbul-İskenderiye-Selânik-Trieste (10 sefer)	538	110.076	3.112	1.376	2.596	174
Toplam	5.212	3.476.138	71.945	18.755	31.409	3.489

## İstanbul'a İlk Sefer ve Karadeniz Hattı

1.000.000 florinlik bir sermaye ile işe başlayan ve altı vapur sipariş veren şirketin yönetim kurulu başkanı Franz von Reyer, öncelikle Doğu limanları hakkında bilgi topladı.<sup>13</sup> İngiltere'ye ismarlanan ilk vapur 11 Mart 1837'de Trieste'ye ulaştı. Arciduca Ludovica adı verilen ve 41 m uzunluğunda olan<sup>14</sup> bu vapur, 16 Mayıs 1837'de Kaptan Giovanni Paolo Triscoli kumandasında 53 yolcusuyla Trieste'den hareket ederek Ankona, Korfu, Patras, Pire, Sira ve İzmir üzerinden İstanbul'a gelerek şirketin ilk seferini gerçekleştirdi.<sup>15</sup> Ertesi yıl kuruluşuyla ilgili sorunlarla da uğraşmasına rağmen, İstanbul'a yolcu ve eşya taşımaya sürdürdü.

1829 yılında kurulup 1831'de Tuna Nehri üzerinde düzenli seferler yapmaya başlayan ve 1834'te de seferlerini Osmanlı sınırları içerisindeki Aşağı Tuna'ya dek uzatan Erste K.K. Privilegierte Donaudampfschiffahrtsgesellschaft (İlk İmtiyazlı Avusturya Tuna Buharlı Nakliyat Kumpanyası), 1836 yılında satın aldığı altı vapurla deniz nakliyatına da girdi.<sup>16</sup> Bu şirket aynı yıl içerisinde İstanbul-Trabzon, İstanbul-İzmir ve İstanbul-Kalas hatlarını kurarak düzenli seferlere başladı.<sup>17</sup> Fakat 1840'lı yıllardan itibaren deniz hatlarından zarar etmeye başlayan Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, altı vapurunu Avusturya Devleti aracılığıyla Lloyd'a satma kararı aldı.<sup>18</sup> 1845'te anlaşma imzalanarak söz konusu vapurlar da şirketin filosuna katıldı; böylece, Lloyd hem Karadeniz'den hem de Akdeniz'den İstanbul'a akan trafiğin önemli bir aktörü hâline geldi.

## İstanbul'da Lloyd Acentehane, Postahane ve Kömür Deposu

1721'de Osmanlı ülkesinde posta taşımaya başlayan<sup>19</sup> Avusturya, 1726'dan itibaren sivillere ait mektupları da kabul etmeye başladı.<sup>20</sup> Avusturya Postası, bundan sonra gündün güne Osmanlı ülkesinde yaygınlaştı. Önceden düzensiz bir şekilde gidip gelen kuryeler 1746'dan itibaren ayda bir kez düzenli seferlere başladı ve 1791 Zıştovi Antlaşması bu düzenli seferleri kurumsallaştırdı.<sup>21</sup> Avusturya konsoloslukları ayrıca ticari posta taşımacılığına da başlamışlardı; ancak, diplomatik kuryeden ticari postaya geçiş sürecinin yazılı anlaşmaya dayanmayan fiilî bir durum<sup>22</sup> olduğunun da ifade edilmesi gerekir.

Lloyd'un sigorta departmanının çeşitli limanlarda bulunan acenteleri zaman içerisinde buldukları kentlerde vapurların temsilciliğini, Avusturya konsolosu olmayan yerlerde ise Avusturya fahri konsolosluğu görevini<sup>23</sup> ve Lloyd Postahanesi yönetimini üstlendiler. Şirket, pek çok Osmanlı liman kentinde olduğu gibi, İstanbul'da da bir postahane kurdu; ancak, bu postahane uzun soluklu olmadı ve 1861'den 1887 senesine kadar faaliyetlerini sürdürebildi.<sup>24</sup> Fakat 1887'den önce ve sonra Osmanlı ülkesindeki ve ülke dışındaki Avusturya postahanelerinden İstanbul'a gelen postalar yine Lloyd vapurlarıyla taşınıyordu.

Tablo 2- İstanbul Bağlantılı Lloyd Hatları

Hat	Uğradığı limanlar	Açıklama

Trieste-İstanbul	Sıra, Pire, Çeşme, İzmir, Midilli, Babakale, Bozcaada, Çanakkale, Gelibolu	1853'ten itibaren Zante ve Sakız da uğrak limanları arasına katıldı. Seferler haftada birdi.
Teselya Hattı	İstanbul, Gelibolu, Çanakkale, Larisa, Golos, Stylis	1853'te açılan bu hat 1857'de ikiye bölündü ve İstanbul, Gelibolu, Çanakkale, Selânik; İstanbul, Gelibolu, Çanakkale, Kavala, Golos şeklinde iki hat ortaya çıktı.
İstanbul-İskenderiye	İzmir	Bu ekspres hat 1837'de açılıp ertesi yıl kapatıldı. 1853'te tekrar başlayan seferleri 1914'e kadar kesintisiz devam etti.
İstanbul-Kalas	Ekspres	Haftada bir sefer yapılırdı.
İstanbul-Trabzon	Sinop, Ordu, Giresun, İnebolu	Haftada bir sefer yapılırdı. Sonradan Batum'a kadar uzatıldı.

**Kaynak:** Bu tablodaki veriler, *Tranmer, Austrian Post Offices*, s. 13; Stefani v.dğr., *Il Lloyd Triestino*, s. 240-241 ve BOA, Y.PRK.ASK, 102/39 numaralı belgeden derlenmiştir

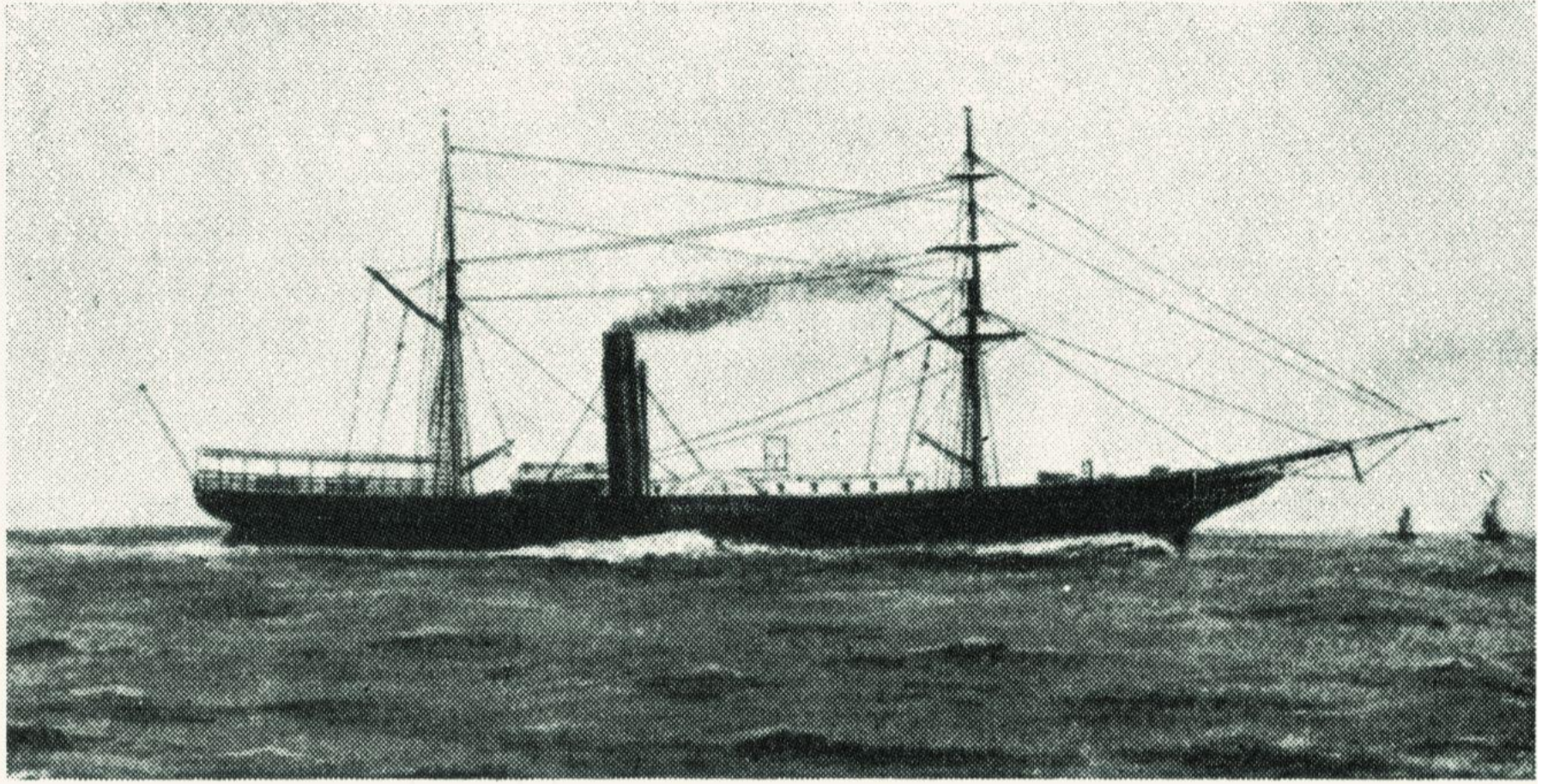
Galata'da sahile yakın bir mevkide bulunan Lloyd Postahanesi, gemilerin kalkış saatlerine kadar posta kabul ederdi.<sup>25</sup> Bu uygulamanın ve posta kabulündeki formalite azlığının fiyat rekabetine girmeyen<sup>26</sup> Lloyd postasının tercih edilmesinde etkili olduğu açıktır. Lloyd Postahanesi'nde sabah yedide işe başlayan ve on ikiden üçe kadar öğle tatili yapan memurların mesaiyeri yedide sona ererdi. Ancak, vapurun limana yanaşmasından otuz dakika öncesine, limanda kaldığı sürece ve ayrılmasından otuz dakika sonrasına kadar Lloyd Postahanesi'nde her hâlükârda bir görevli bulunur ve o görevli paketlerin teslimine nezaret ederdi.<sup>27</sup>

Tablo 2'de verilen hatlar doğrudan İstanbul Limanı'yla bağlantılı olan hatlardı. Öte yandan Lloyd'un İstanbul'u deniz yoluyla bağladığı diğer liman kentleri bunlarla sınırlı değildir. Örneğin, Venedik ve Fiume (Rijeka) gibi önemli Adriyatik limanlarıyla İstanbul arasında Lloyd bağlantısının varlığı direkt hatları gösteren bu tablodan anlaşılmamaktadır. Bu durumda da devreye bağlantı limanları girmektedir. Venedik Limanı'na uğrayan bir vapur buradan aldığı ticari eşya, yolcu ya da posta paketlerini Sıra, Pire, Rodos gibi bağlantı limanı olarak belirlenmiş bölgelere taşır; bu limanlara bırakılan İstanbul'a gidecek postalar, bu bağlantı limanlarına uğrayan başka bir vapurla İstanbul'a gönderilir ve böylece Lloyd'un uğradığı tüm limanlarla İstanbul'un bağlantısı sağlanmış olurdu.

Bütün deniz taşıma şirketleri vapurlara gerekli olan kömürü belirli limanlarda depolar ve vapurları ikmal ederlerdi. Lloyd'un kömür depolarından biri de İstanbul'daydı. Osmanlı Devleti, Unkapanı civarında bulunan bu depoyu çevre kirliliğine sebebiyet verdiği gerekçesiyle kaldırmak istediysede başarılı olamadı;<sup>28</sup> hatta şirket, XX. yüzyılda yeterli gelmeyen bu depoya ek olarak Hasköy'de ikinci bir depo daha kiraladı.<sup>29</sup> Şirket, Cardiff acentesi aracılığıyla İngiltere'den<sup>30</sup> ve devletle yaptığı anlaşmalar gereği Trieste ve Fiume'den<sup>31</sup> satın aldığı kömürleri depolayarak vapurlarını ikmal ederdi. İhtiyaç durumunda Osmanlı Devleti'ne de kömür satışı yapardı.<sup>32</sup>

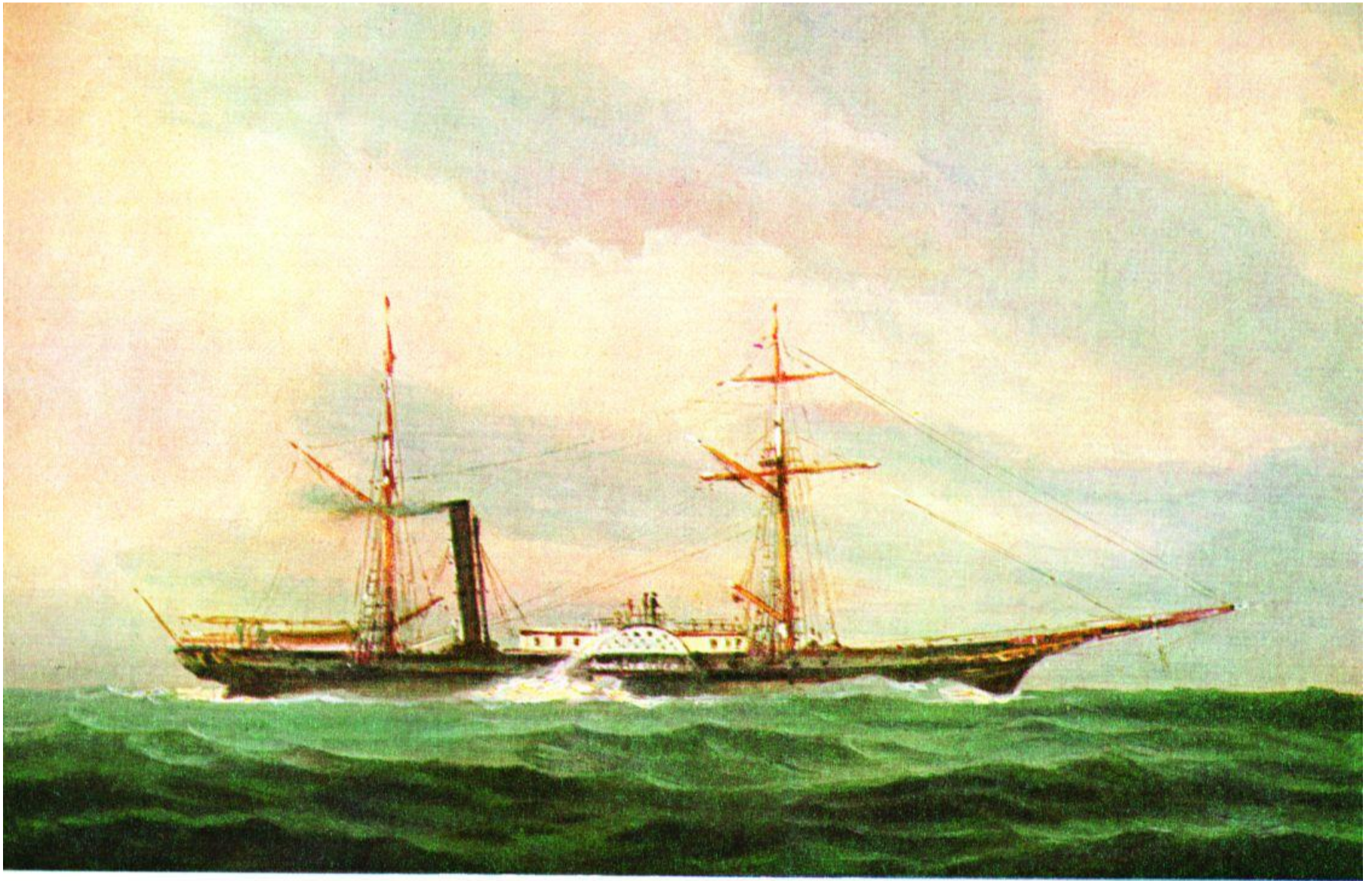
## Lloyd'un İstanbul Nakliyatı

İstanbul'un liman trafiği XIX. yüzyıl boyunca müthiş bir artış göstermiş; 1830'lu yıllarda 400.000 ton civarında olan emtia ithalat ve ihracatı, 1896'da 13.000.000 tona çıkmıştı.<sup>33</sup> Toplam tonajdaki bu artış doğal olarak gelen giden gemi sayılarına da yansımış; 1869'da liman trafiğinin düzenlenmesi amacıyla kurulan uluslararası komisyonun<sup>34</sup> çalışmaları çerçevesinde 1873'te limana bağlanma şamandıraları konulmuştu.<sup>35</sup> Rıhtımların yetersizliği yüzünden limanda demirlemek zorunda olan gemilerin yarattığı karışıklıkları gidermek için kullanılan bağlanma şamandıralarından bazıları İstanbul'a düzenli sefer yapan şirket veya devlet gemilerine tahsis edilebilmekteydi. Belgelerden Lloyd'a iki şamandıranın tahsis edildiği anlaşılmaktadır.<sup>36</sup> Fakat İstanbul rıhtımının vapur yanaşmasına uygun bir hâle getirilmesi üzerine, Lloyd Şirketi XIX. yüzyılın sonlarına doğru şamandıra kullanımından vazgeçip vapurlarını rıhtıma yanaştırmaya başladı.<sup>37</sup>



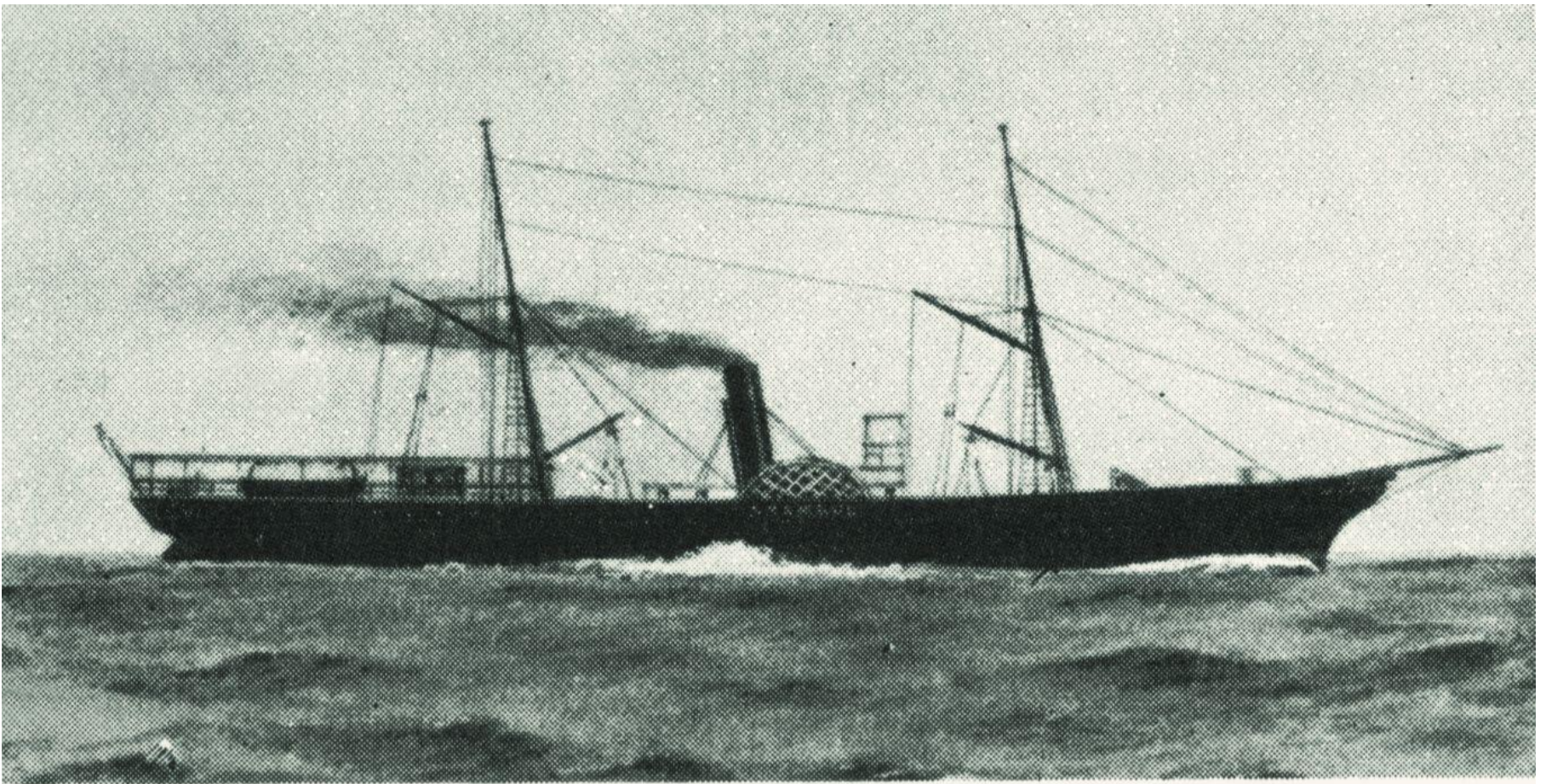
### MAHMUDIÉ (1838)

3- Lloyd Vapur Şirketi'ne ait Mahmudiye vapuru. (Stefani, Giuseppe, Bruno Astori, *Il Lloyd Triestino: Contributo Alla Storia Italiana della Navigazione Marittima*, Verona 1938, s. 561)



IL PRIMO PIROSCAFO DEL LLOYD: «L'ARCIDUCA LODOVICO» (1836)

4- Arciduca Ludovica isimli vapur. (Stefani, Giuseppe, Bruno Astori, *Il Lloyd Triestino: Contributo Alla Storia Italiana della Navigazione Marittima*, Verona 1938, s. 96)



## STAMBUL (1845)

İstanbul Tarihi 131

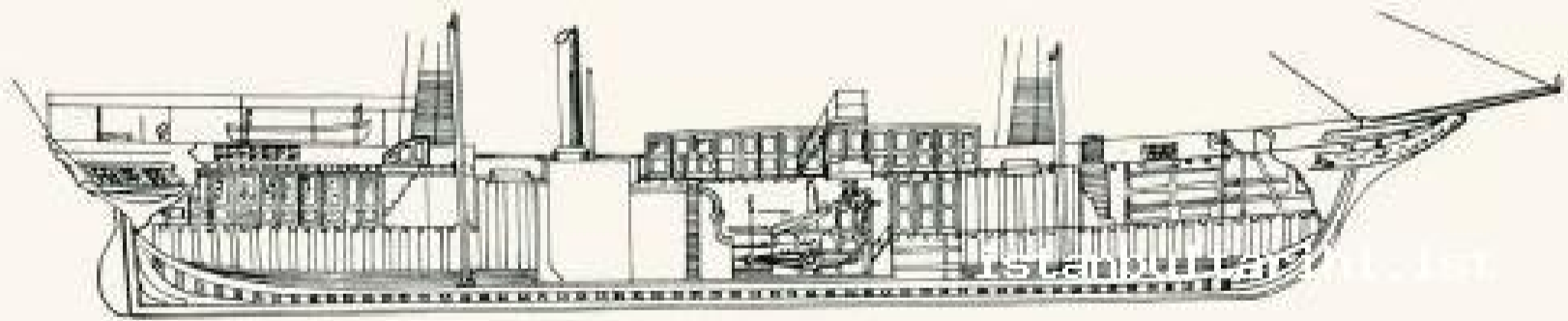
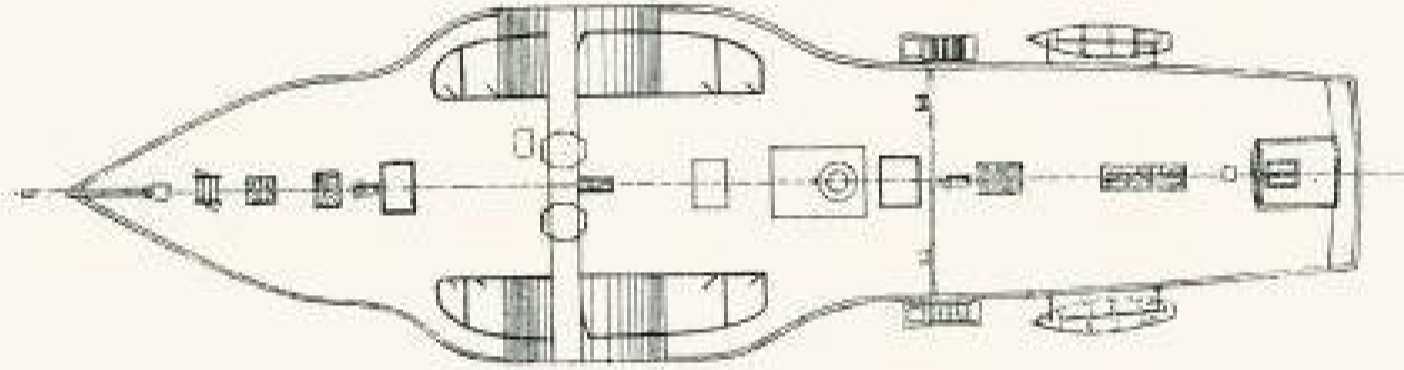
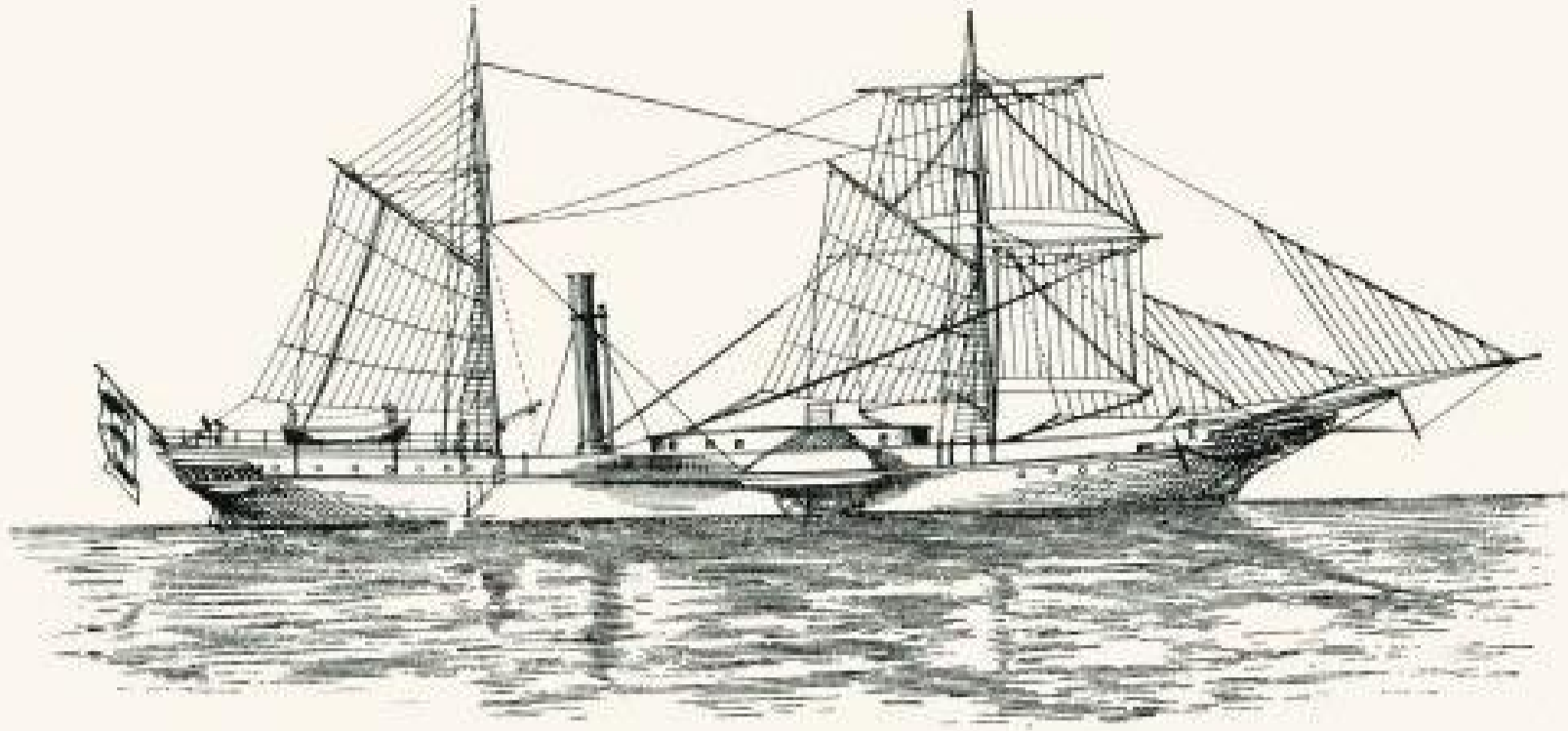
5- Lloyd Vapur Şirketi'nin Stambul adlı 120 beygir gücündeki vapuru (Stefani, Giuseppe, Bruno Astori, *Il Lloyd Triestino: Contributo Alla Storia Italiana della Navigazione Marittima*, Verona 1938, s. 561)

Lloyd, kuruluşu itibarıyla bir posta nakil şirketi idi ve kurulduğu 1830'lu yıllarda vapurlar yük ve yolcu taşımak konusunda yetersiz oldukları için daha ziyade posta nakli amacıyla kullanılırlardı. Fakat zaman içerisindeki gelişmeler vapurları yük ve yolcu taşımacılığında da öne çıkardı. Ancak, Lloyd'un İstanbul'un yük ve eşya nakliyatı konusunda öncü bir konumda olduğu söylenemez; zira XX. yüzyıla yaklaşılırken Lloyd'un İstanbul'a taşıdığı emtianın miktarı rekabette bulunduğu firmaların %1'i bile değildi. Lloyd Şirketi, esasında 1855'te Adalar ve Haliç arasında kabotaj yapmak için bir girişimde bulundu;<sup>38</sup> ancak devlet, en azından Boğaz iskeleleriyle Marmara'daki kabotaj hakkını korumak amacıyla yoğun uğraş verdiği için şirketin bu isteği gerçekleşmedi.<sup>39</sup> Şirketin eşya ve emtia naklinde Osmanlı'daki asıl hedefinin taşra limanları olduğu anlaşılıyor. Nitekim taşranın toplam deniz nakliyatı içerisinde Lloyd'un payı %25 civarındaydı.<sup>40</sup> Lloyd gibi Osmanlı limanlarında sıklıkla boy gösteren bir şirketin İstanbul'a taşıdığı emtianın diğer şirketlere göre düşük olmasının bir diğer sebebi de, transit taşımacılık ve antrepoculuk yapmasıydı. Osmanlı'ya antrepo uygulamasını getiren Lloyd'un 1849 yılından itibaren bu usulü kullanarak Osmanlı yetkililerinden ve dolayısıyla da istatistiklerden hatırı sayılır miktarda mal kaçırdığı bilinmektedir.<sup>41</sup> Şirket, antrepolar belli ölçüde kontrol altına alındıktan sonra bu sefer bilhassa İstanbul Limanı'nda vapurdan vapura aktarmak suretiyle transit eşyayı vergi memurlarının denetiminden kaçırmaya başladı.<sup>42</sup>

نہج سہا پریشی		ایران	کرم	پاکستان
پاکستان	کرم	ایران	کرم	پاکستان
پاکستان	کرم	ایران	کرم	پاکستان
پاکستان	کرم	ایران	کرم	پاکستان
پاکستان	کرم	ایران	کرم	پاکستان
پاکستان	کرم	ایران	کرم	پاکستان
پاکستان	کرم	ایران	کرم	پاکستان
پاکستان	کرم	ایران	کرم	پاکستان
پاکستان	کرم	ایران	کرم	پاکستان

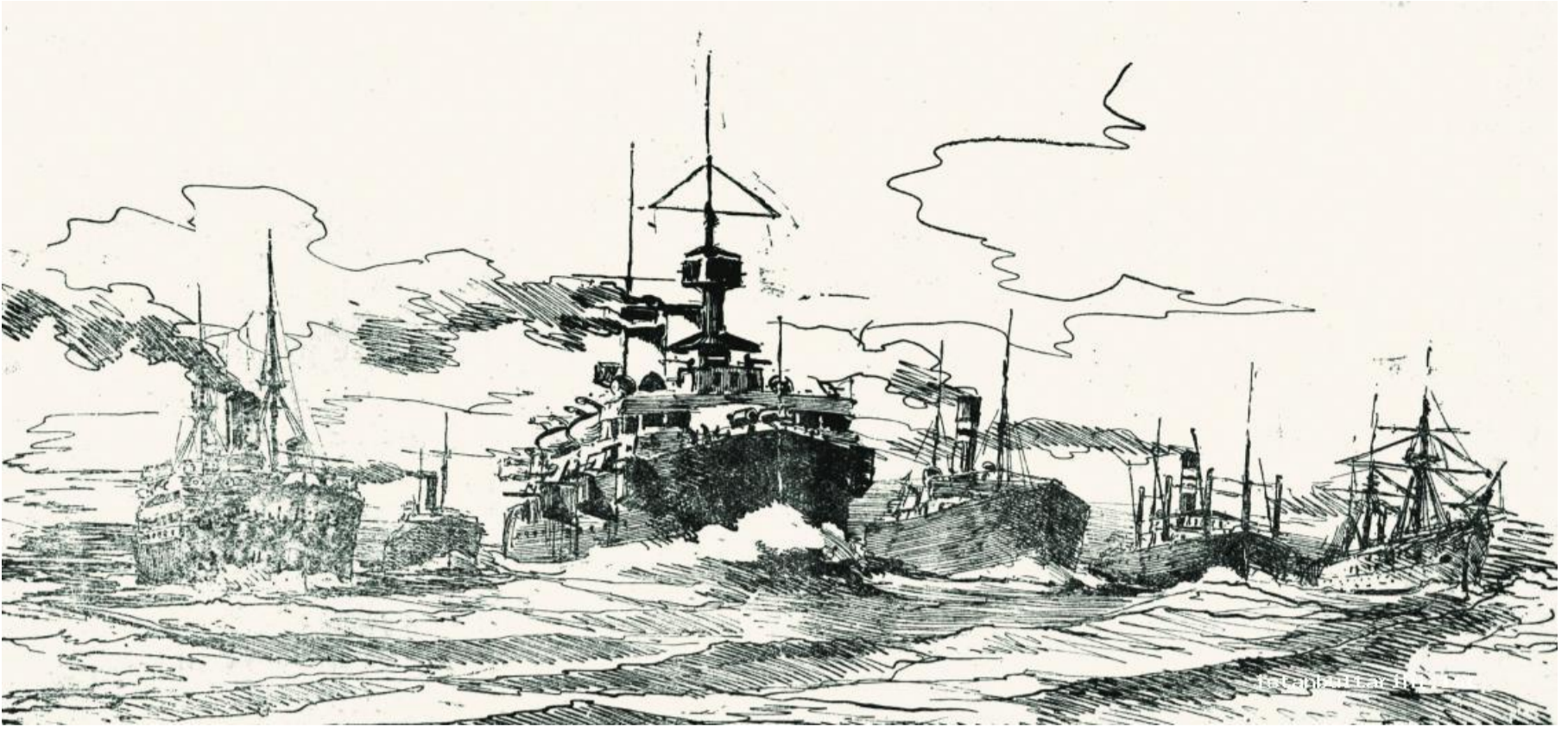
استوجه دله قر پوسن و پور فربیت اجرا سید بمکنده سغیر برقعہ بیرون اورینت نھیو تقریر علیہ انور  
 درجہ اولیا  
 درجہ دوم

6- 7 -13 Ocak 1895 tarihleri arasında İstanbul Limanı'ndan Akdeniz ve Karadeniz yönüne işleyen posta vapurlarının uğrayacakları limanlar(BOA, Y.PRK.ASK, nr. 102/39)



7- Lloyd Vapur Şirketi Arciduca Ludovica vapurunun planı (Stefani, Giuseppe ve Bruno Astori, *Il Lloyd Triestino: Contributo Alla Storia Italiana della Navigazione Marittima*, Verona 1938, s. 112)





8- Lloyd Şirketi'ne ait Bukovina adlı vapuru temsil eden resim (*Boşboğaz* - No 33, 20 Teşrin-i Sani 1324, s. 4)

Lloyd'un İstanbul'a posta ve yolcu taşımacılığı konusunda hatırı sayılır bir yeri olduğu Osmanlı belgelerinden de takip edilebilmektedir. Şirket vapurlarının, eşya ve emtianın yanında zaman zaman da İstanbul'a köle taşıdığı görülüyor. 1850'li<sup>43</sup> ve 1860'lı yıllarda devam ettiği anlaşılan<sup>44</sup> bu nakliyat, esasında yasaktı ve bu yüzden bu nakliyatın boyutunu kestirmek mümkün değildir. Şirket, Osmanlı Hükûmeti'yle yaptığı anlaşmalar gereği asker ve öğrencileri yarı ücretle taşımaktaydı.<sup>45</sup> Bundan dolayı pek çok öğrenci ve askerın seyahatlerinde şirket vapurlarını tercih etmiş olduğu tahmin edilebilir. Asker sevki konusunda Osmanlı vapurları yetersiz kaldığında Lloyd vapurları da devreye sokulurdu. Örneğin, 1870-1873 yılları arasında İstanbul'dan Yemen'e asker ve cephane sevki için şirket vapurlarının ayda iki kez sefer yapması kararı,<sup>46</sup> o dönemde Osmanlı Devleti'nin Lloyd'u sübvansede ettiği şeklinde yorumlanmıştı.<sup>47</sup> Şirket, vapurları muhacir naklinde de kullanılmıştı.<sup>48</sup>

XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin giderek merkezîleşmesi, taşra ile İstanbul arasındaki iletişimin daha hızlı ve düzenli yapılmasını gerektirmişti. Posta teşkilatının yeniden yapılandırılması, telgraf ve demiryolu gibi gelişmelerin yakından takip edilmesi bu merkezde değerlendirilebilir. Vapurlar, İstanbul ile liman kentleri arasındaki resmî yazışmaların naklinde de önemli bir işlev üstlendi. Lloyd'un 1840'lı yıllardan itibaren Osmanlı resmî evrakını taşıdığı bilinmektedir. 1870'li yıllardan itibaren Osmanlı vapurları tercih edilmesine rağmen,<sup>49</sup> 1890'lı yıllarda bile Lloyd vapurlarının devlet evrakını taşımaya sürdürdüğü görülüyor.<sup>50</sup> Osmanlı resmî evrakının şirkete emanet edildiği ve alternatif nakliyat aracı bulunamadığı dönemlerde şirket görevlilerinin evrak sandıklarını açma gibi suistimallere saptıkları belirlenmiştir.<sup>51</sup> Bunun yanında sivil postaların açılıp okunduğuna dair şüpheler de vardı.<sup>52</sup>

XX. yüzyılın başlarında her yıl 300'den fazla Lloyd vapurunun İstanbul'a uğrayarak 400.000-500.000 ton emtia getirdiği görülüyor.<sup>53</sup> Yukarıda da belirtildiği üzere, bu oran, İstanbul Limanı'na giriş çıkış yapan toplam emtianın %1'i civarındaydı. Bu dönemde Osmanlı'nın Avusturya'dan yaptığı ithalat %3 ila %5 seviyelerinde seyretmekteydi.<sup>54</sup> Lloyd'un taşra limanlarına yaptığı nakliyatla birlikte düşünüldüğünde Avusturya'nın Osmanlı'ya yönelik ihracatının Lloyd'un Osmanlı ülkesine yaptığı nakliyatla sınırlı olduğu anlaşılır.

## Değerlendirme

Sayısal olarak bakıldığında Lloyd'un İstanbul'u kapsayan denizcilik faaliyetlerinin diğer Osmanlı limanlarına göre daha kısıtlı olduğu; ancak, şirketin, İstanbul halkının algısında sayısal hacmin ötesinde, Avusturya'nın ve hatta biraz daha ileri gidilirse Avrupa'nın tecessüm etmiş hâli gibi, daha derin bir anlamı bulunduğu anlaşılıyor. Bunun nedeni Lloyd'un ülkede, vapur taşımacılığı yapan ilk şirketlerden biri olması ve 1837'den I. Dünya Savaşı'na kadar bu faaliyetlerini kesintisiz sayılabilecek bir şekilde sürdürmesidir. Öte yandan Osmanlı Devleti'yle Avusturya arasındaki sınırlı ticari nakliyatın neredeyse tamamı şirket aracılığıyla yapılmakta ve şirket, halkın algısında Avusturya'nın resmî bir uzantısı sayılmaktaydı. Bu algının bir nedeni de şirket acentelerinden bazılarının aynı zamanda Avusturya konsolosluğu görevini üstlenmeleriydi.

5 Ekim 1908'de Avusturya'nın Bosna-Hersek'i ilhak etmesinin ardından bu ülke mallarına karşı başlatılan bojkot Avusturya'nın Osmanlı topraklarındaki somut yüzü olan Lloyd'u da etkiledi. Bu dönemde ülke genelindeki Avusturya postalarının iş hacmi düştü; ancak, İstanbul postası genelin aksine iş hacmini genişletti;<sup>55</sup> hatta bojkot sonrasında ne İstanbul halkında ne de hükûmette şirkete karşı bir tepki oluştu. Bununla birlikte, I. Dünya Savaşı'nın başlamasının ardından şirket vapurları levazım hizmetlerinde kullanılmak üzere Avusturya-Macaristan donanmasının hizmetine alındı. Savaş sonunda şirketin genel merkezinin de bulunduğu Trieste'nin İtalya sınırları içerisinde kalması üzerine, şirket, 1919'dan itibaren İstanbul'a yönelik seferlerini İtalyan bandırası altında ve Lloyd Triestino adıyla sürdürdü.

Tablo 3- 1901 senesi İstanbul liman istatistiği

Bandıra	Karadeniz'den Gelip Karadeniz'e Dönen		Akdeniz'den Gelip Karadeniz'e Giden		Akdeniz'den Gelip Akdeniz'e Dönen		Karadeniz'den Gelip Akdeniz'e Giden		Toplam	
	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj
İngiltere	-	-	1.603	2.635.783	92	120.461	1.609	2.641.998	3.304	5.398.242
Yunan	14	6.972	723	791.567	139	31.925	711	784.254	1.587	1.614.718
Diğer	181	141.310	967	1.385.944	139	87.032	953	1.370.195	2.249	2.984.531
Vapur										
Hidiviye	-	-	2	3.988	50	54.603	2	3.088	54	62.579
Messengeries	-	-	38	60.002	51	103.121	38	59.366	127	222.489
Fraissinet	-	-	15	17.182	5	5.952	14	15.906	34	39.040
Avusturya Lloyd	20	21.698	132	176.453	57	82.444	132	175.199	341	455.794
Rus	94	79.780	143	285.512	-	-	141	278.195	378	643.487
Rubattino	6	7.482	102	161.804	3	4.572	103	162.964	214	336.822
Gürcü Kumpanyası	35	35.030	54	28.373	91	21.345	53	27.231	233	111.999
İdare-i Mahsusa	90	72.280	78	45.031	44	22.850	41	38.451	253	178.612
Panhelenic	-	-	56	48.813	2	1.153	57	49.273	115	99.239
Toplam	-	-	-	-	-	-	-	-	8.880	12.147.552

**Kaynak:** A&P Records, A&P Records, *Diplomatic and Consular Reports on the Trade and Finance of Turkey, Report for the Year 1901 on the Trade of Constantinople*, Londra 1902, s. 26.

Tablo 4- 1902 senesi İstanbul liman istatistiği

Bandıra	Karadeniz'den Gelip Karadeniz'e Dönen		Akdeniz'den Gelip Karadeniz'e Giden		Akdeniz'den Gelip Akdeniz'e Dönen		Karadeniz'den Gelip Akdeniz'e Giden		Toplam	
	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj
İngiltere	-	-	2.060	3.622.591	103	158.747	2.062	3.894.399	4.225	7.405.737
Yunan	9	4.785	841	939.366	461	87.691	831	985.688	1.842	1.917.480
Diğer	239	186.796	1.139	1.741.591	136	90.088	1.132	1.727.580	2.646	3.746.055
Vapur										
Hidiviye	-	-	1	2.106	53	66.320	1	2.106	55	70.532
Messengeries	-	-	39	62.433	48	97.728	39	63.074	126	223.240
Fraissinet	-	-	12	13.828	2	2.552	13	15.104	27	31.484
Avusturya Lloyd	26	29.893	131	180.891	54	81.462	130	179.223	341	471.469
Rus	104	88.081	145	265.432	-	-	143	261.387	392	614.900
Rubattino	-	-	114	184.932	5	7.502	112	180.593	231	378.077

Gürcü Kumpanyası	25	21.065	60	36.182	112	20.222	57	34.898	254	118.367
İdare-i Mahsusa	67	59.369	70	41.566	29	27.612	34	31.761	200	160.308
Panhelenic	-	-	56	53.544	-	-	55	52.592	111	106.126
Toplam	470	389.989	4.668	7.144.517	703	595.924	4.609	7.108.345	10.450	15.238.775

**Kaynak:** A&P Records, A&P Records, *Diplomatic and Consular Reports on the Trade and Finance of Turkey, Report for the Year 1902 on the Trade of Constantinople*, Londra 1903, s. 25.

**Tablo 5- 1904 senesi İstanbul liman istatistiği**

Bandıra	Karadeniz'den Gelip Karadeniz'e Dönen		Akdeniz'den Gelip Karadeniz'e Giden		Akdeniz'den Gelip Akdeniz'e Dönen		Karadeniz'den Gelip Akdeniz'e Giden		Toplam	
	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj
İngiltere	1	1.203	1.897	3.536.718	92	141.388	1.894	3.530.497	3.884	7.209.806
Yunan	18	10.432	915	1.092.554	191	45.798	910	1.097.013	2.034	2.245.797
İtalyan	-	-	236	356.091	8	8.397	236	356.157	480	720.555
Avusturya-Macaristan	17	9.820	188	350.715	1	1.995	187	350.132	393	712.662
Alman	1	1.389	155	241.903	11	28.815	153	240.904	320	513.013
Diğer	249	181.034	441	594.256	124	60.699	427	605.556	1.241	1.441.515
Vapur										
Hidiviye	-	-	1	2.106	55	77.296	1	2.106	57	81.508
Messageries	-	-	41	75.196	45	91.326	45	76.907	134	243.429
Fraissinet	-	-	16	22.651	8	10.951	17	23.572	41	57.174
Avusturya Lloyd	7	9.410	139	204.886	86	119.095	414	208.780	373	542.171
Rus	114	82.581	158	265.129	-	-	155	259.657	427	607.367
Rubattino	-	-	113	192.510	5	8.140	112	190.901	230	391.551
İdare-i Mahsusa	49	39.986	36	27.112	23	25.883	18	17.495	126	110.476
Gürcü Kumpanyası	39	29.034	35	16.506	79	23.245	33	12.492	186	81.277
Panhelenic	-	-	55	53.699	-	-	56	54.591	111	108.290
Toplam	495	364.889	4.429	7.031.944	728	643.028	4.385	7.026.760	10.037	15.066.621

**Kaynak:** A&P Records, A&P Records, *Diplomatic and Consular Reports on the Trade and Finance of Turkey, Report for the Year 1904 on the Trade of Constantinople*, Londra 1905, s. 26.

**Tablo 6- 1905 senesi İstanbul liman istatistiği**

Bandıra	Karadeniz'den Gelip Karadeniz'e Dönen		Akdeniz'den Gelip Karadeniz'e Giden		Akdeniz'den Gelip Akdeniz'e Dönen		Karadeniz'den Gelip Akdeniz'e Giden		Toplam	
	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj
İngiltere	-	-	1.740	3.285.186	67	135.279	1.734	3.272.535	3.561	6.693.000
Yunan	43	23.727	994	1.193.824	232	62.508	989	1.192.990	2.258	2.473.049
İtalyan	-	-	236	330.184	4	4.041	235	328.556	475	662.781

Avusturya-Macaristan	21	11.235	206	412.341	3	1.134	206	412.341	436	837.051
Diğer	106	71.530	514	664.302	101	55.017	506	659.147	1.227	1.449.996
Vapur										
Hidiviye	-	-	2	2.855	63	97.883	2	2.855	67	103.593
Messengeries	-	-	52	96.484	60	136.597	52	96.452	164	329.533
Fraissinet	-	-	25	37.437	3	3.799	25	37.626	53	78.862
Avusturya Lloyd	2	2.464	133	202.116	82	117.629	135	204.555	352	526.764
Rus	102	82.237	137	233.011	-	-	136	232.265	375	547.513
Rubattino	-	-	98	171.566	18	28.804	99	172.107	215	372.477
İdare-i Mahsusa	37	20.236	28	25.923	6	5.552	26	29.381	97	81.092
Gürcü Kumpanyası	35	35.647	29	19.767	30	12.891	23	11.480	117	79.785
Panhellenic	1	962	61	59.819	2	1.843	60	59.305	124	121.929
Toplam	347	248.038	4.389	6.937.987	702	635.725	4.358	6.913.930	9.796	14.785.680

**Kaynak:** A&P Records, A&P Records, *Diplomatic and Consular Reports on the Trade and Finance of Turkey, Report for the Year 1905 on the Trade of Constantinople*, Londra 1906, s. 26.

Tablo 7- 1906 senesi İstanbul liman istatistiği

Bandıra	Karadeniz'den Gelip Karadeniz'e Dönen		Akdeniz'den Gelip Karadeniz'e Giden		Akdeniz'den Gelip Akdeniz'e Dönen		Karadeniz'den Gelip Akdeniz'e Giden		Toplam	
	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj
İngiltere	5	2.110	1.783	3.488.474	79	1.781	1.781	3.430.180	3.648	7.099.469
Yunan	63	32.963	946	1.133.173	260	63.957	937	1.127.762	2.206	2.357.855
İtalyan	-	-	191	247.736	4	5.468	191	247.736	386	500.940
Avusturya-Macaristan	21	11.235	172	344.469	2	2.252	172	344.469	367	702.425
Alman	-	-	172	294.900	9	18.433	171	292.691	352	606.024
Diğer	174	112.185	546	751.890	107	69.376	540	742.253	1.367	1.675.803
Vapur										
Hidiviye	-	-	2	3.886	59	100.829	2	3.886	63	108.601
Messengeries	-	-	50	93.513	51	118.346	54	101.221	155	313.080
Fraissinet	-	-	26	41.294	5	5.355	27	42.717	58	89.366
Avusturya Lloyd	2	2.287	134	203.027	72	103.410	137	206.139	345	514.863
Rus	99	75.959	146	254.304	-	-	144	245.767	389	576.030
Rubattino	-	-	103	181.766	13	21.330	103	181.893	219	384.989
İdare-i Mahsusa	52	41.006	29	21.764	2	1.863	22	21.711	105	86.344
Gürcü Kumpanyası	65	62.051	8	5.247	26	11.609	4	1.786	103	80.693
Panhellenic	-	-	52	49.272	1	460	53	50.142	106	99.874
Toplam	481	339.796	4.360	7.114.715	690	651.393	4.333	7.090.452	9.869	15.196.35

**Kaynak:** A&P Records, A&P Records, *Diplomatic and Consular Reports on the Trade and Finance of Turkey, Report for the Year 1906 on the Trade of Constantinople*, Londra 1907, s. 18.

## DİPNOTLAR

- 1 20 Nisan 1833 tarihli kuruluş bildirgesine göre bu yedi ortak, Ang. Giannichesi, Marco Parente, C. L. Bruck, G. G. Sartorio, G. B. Silverio, G. Padovani ve Cesare Cassis Faraone'den oluşuyordu (Giuseppe Stefani v.dğr., *Il Lloyd Triestino: Contributo Alla Storia Italiana della Navigazione Marittima*, Verona 1938, s. 17).
- 2 Ronald E. Coons, *Steamships, Statesmen and Bureaucrats: Austrian Policy Towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd 1836-1848*, Wiesbaden 1975, s. 5-6.
- 3 Coons, *Steamships, Statesmen and Bureaucrats*, s. 27.
- 4 İlber Ortaylı, *Osmanlı'da Milletler ve Diplomasi: Seçme Eserleri III*, İstanbul 2008, s. 205.
- 5 Bir yıl kadar Avusturya'nın İstanbul elçisi ve bir süre de Avusturya maliye bakanı olarak görev yapan von Bruck'un ölümünden hemen sonra hazırlanmış kısa bir biyografisi için bkz. C.A.S., *Finanzminister Karl Freiherr von Bruck*, Viyana 1861.
- 6 Coons, *Steamships, Statesmen and Bureaucrats*, s. 32.
- 7 Coons, *Steamships, Statesmen and Bureaucrats*, s. 35.
- 8 Stefani v.dğr., *Il Lloyd Triestino*, s. 23.
- 9 Coons, *Steamships, Statesmen and Bureaucrats*, s. 39.
- 10 *Fünfundszig Jahre Österreicher Lloyd 1836-1911*, Trieste 1911, s. 10.
- 11 A&P Records, *Foreign Office Miscellaneous Series No 41 History of the Austrian-Hungarian Steam Navigation Company Lloyd*, London 1887, s. 1.
- 12 A&P Records, *History of the Austrian Lloyd*, s. 1; *Regolamento per le Agenzie della Prima Sezione del Lloyd Austriaco*, Trieste 1846, s. 1; Stefani v.dğr., *Il Lloyd Triestino*, s. 64'te bu yönetmeliğin bir tıpkıbasımını görülebilir.
- 13 A&P Records, *History of the Austrian Lloyd*, s. 1-2.
- 14 Stefani v.dğr., *Il Lloyd Triestino*, s. 83; A&P Records, *History of the Austrian Lloyd*, s. 2.
- 15 Anthony Virvilis, "Correspondence Between Greece and Egypt During 1833-1881", *Philotelia*, 1999, sy. 596, s. 13; A&P Records, *History of the Austrian Lloyd*, s. 2; Stefani v.dğr., *Il Lloyd Triestino*, s. 85; Coons, *Steamships, Statesmen and Bureaucrats*, s. 63; Keith Tranmer, *Austrian Post Offices Abroad*, Sussex 1976, c. 8, s. 14.
- 16 Henry Hajnal, *The Danube: Its Historical, Political and Economic Importance*, The Hague 1920, s. 121-126, 134-136; Virginia Paskaleva, "Osmanlı Balkan Eyaletleri'nin Avrupalı Devletlerle Ticaretleri Tarihine Katkı (1700-1850)", *İFM*, 1968, c. 27, sy. 1-2, s. 68-69.
- 17 R. T. Claridge, *A Guide Along the Danube from Vienna to Constantinople, Smyrna, Athens the Morea the Ionian Islands and Venice*, London 1837, s. 5.
- 18 Coons, *Steamships, Statesmen and Bureaucrats*, s. 114-117.
- 19 M. Bülent Varlık, "Bir Yarı Sömürge Olma Simgesi: Yabancı Posta Örgütleri", *TCTA*, VI, 1653.
- 20 Ayşegül Okan, "The Ottoman Postal and Telegraph Services in the Last Quarter of the Nineteenth Century", yüksek lisans tezi, Boğaziçi Üniversitesi, 2003, s. 33.
- 21 Varlık "Yabancı Posta Örgütleri", VI, 1653.
- 22 Varlık "Yabancı Posta Örgütleri", VI, 1654; Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı İktisadi Yapısı", *Osmanlı Devleti Tarihi*, ed. Ekmeleddin İhsanoğlu, İstanbul 1999, c. 2, s. 603; Yaşar Türedi v.dğr., *Geçmişten Günümüze Posta*, Ankara 2007, s. 173; Taner Aslan, *Osmanlı'da Levant Postaları*, Ankara 2012, s. 116-117; Okan, "The Ottoman Postal and Telegraph Services", s. 33-34.
- 23 Rudolf Agstner, "Zur Geschichte der Österreichischen (Österreich-Ungarischen) Konsulate in der Türkei 1718-1918", *Österreich in Istanbul*, ed. Rudolf Agstner ve Elmar Samsinger, Berlin 2010, s. 146.
- 24 Postahänenin kapatılma sebebi İstanbul'da bir de Avusturya Devlet Postahanesi olması ve aynı şehirde iki Avusturya postahanesinin bulunmasının karışıklıklara yol açmasıydı (Andreas Patera, "Die Örtliche, Bauliche und Raumlische Situation der Österreichischen Postämter in Konstantinopel", *Österreich in Istanbul*, ed. Rudolf Agstner ve Elmar Samsinger, Berlin 2010, s. 239).
- 25 Tanju Demir, "15 dakika öncesine kadar" ("Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları", *OTAM*, 2006, sy. 17, s. 6); Patera ise, "90 dakika öncesine kadar" posta kabul edildiğini ("Österreichischen Postämter", s. 254) belirtmektedir.
- 26 Joseph Nalpas ve Jacob de Andria, *Annuaire des Commerçants de Smyrne & De L'Anatolie*, İzmir 1893, s. 72.

- 27 Patera, "Die Örtliche", s. 239.
- 28 BOA, MV, 42/68, 24 Nisan 1889; BOA, DH.MKT, 1908/81, 7 Ocak 1892.
- 29 BOA, ZB, 375/87, 6 Şubat 1907.
- 30 A&P Records, *Foreign Office 1894, Annual Series Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance: Austria-Hungary*, London 1894, s. 24
- 31 A&P Records, *History of the Austrian Lloyd*, s. 5.
- 32 BOA, HR.MKT, 288/14, 18 Mayıs 1859; BOA, HR.TO, 327/39, 24 Haziran 1867, lef 2.
- 33 Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, İstanbul 2003, s. 132, 143.
- 34 BOA, HR.HMŞ.İŞO, 181/61, 17 Ağustos 1898, lef 2.
- 35 Wiener, *İstanbul Limanı*, s 133.
- 36 BOA, HR.HMŞ.İŞO, 181/61, 17 Ağustos 1898, lef 2.
- 37 BOA, HR.HMŞ.İŞO, 181/62, 27 Nisan 1899.
- 38 BOA, HR.MKT, 108/79, 14 Mayıs 1855.
- 39 Boğazlar ve Marmara Denizi'ndeki kabotaj tartışmaları için bkz. Kaori Komatsu, "XIX. Yüzyıl Osmanlı-İngiliz Deniz Ticareti Münasebetlerinde 'Kabotaj' Meselesi", *Osmanlı*, Ankara 1999, c. 3, s. 373-379; İlhan Ekinci, "Osmanlı Devleti'nde Marmara'da Kabotaj Tartışmaları", *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2006, c. 8, sy. 1, s. 99-122.
- 40 Paul Fesch, *Abdülhamid'in Son Günlerinde "İstanbul"*, çev. Erol Üyepazarcı, İstanbul 1999, s. 517.
- 41 BOA, HR.MKT, 27/44, 22 Ağustos 1849.
- 42 BOA, Y.A.HUS, 453/138, 8 Ağustos 1893, lef 1.
- 43 A&P Records, *Correspondence with British Ministers and Agents in Foreign Countries and with Foreign Ministers in England Relating to the Slave Trade*, London 1852.
- 44 A&P Records, *Correspondence Respecting Slavery and The Slave Trade in Foreign Countries and Other Matters From January 1 to December 31, 1869*, London 1870.
- 45 BOA, HR.MKT, 283/29, 31 Mart 1859, lef 1; BOA, HR.TO, 490/41, 22 Eylül 1864; 163/23, 9 Aralık 1864; 168/41, 21 Nisan 1891. Bu uygulamanın 1900'lü yıllarda sona erdirildiği anlaşılıyor ("Avusturya Vapurlarına Binmeyiniz", *Tanin*, nr. 71, 14 Ramazan 1326/10 Ekim 1908, s. 5).
- 46 BOA, İ.MMS, 45/1892, 30 Aralık 1872, lef 2.
- 47 A&P Records, *Commercial No. 18 (1877), Reports from Her Majesty's Consuls, on the Manufacture, Commerce etc. Of their Consular Districts, Part IV*, London 1877.
- 48 Nedim İpek, *İmparatorluktan Ulus Devlete Göçler*, Trabzon 2006, s. 247, 249; Nedim İpek, *Rumeli'den Anadolu'ya Türk Göçleri*, Ankara 1999, s. 37-38, 150; BOA, HR.TO, 332/53, 13 Ekim 1879; 340/91, 22 Ekim 1887.
- 49 BOA, A.MKT.MHM, 450/19, 17 Ocak 1873, lef 1, 2.
- 50 BOA, ŞD, 578/39, 4 Ocak 1891, lef 1.
- 51 BOA, HR.MKT, 182/5, 16 Mart 1857, lef 1, 3.
- 52 "Postacılarını resmî casus ederek kabaca açtığı, yırttığı mektupları -küşad için maruz oldukları hararet henüz zail olmamış ve zarfının kenarlarına çekilen zank kurumamış olduğu halde- dağıtırken ashabının pek açık manalı tebessümlerini anlamazlıktan gelir, geçerdi." (Ahmed Reşid, "Memleketimizde Ecnebi Postahaneleri", *İstîşare*, 1 Kanunisani 1324/14 Ocak 1909, sy. nr. 16, s. 723).
- 53 Ekteki tablolara bakınız.
- 54 F. R. Bridge, "Habsburg Monarşisi ve Osmanlı İmparatorluğu 1900-1918", *Osmanlı İmparatorluğu ve Büyük Güçler*, ed. Marian Kent, çev. Ahmet Fethi, İstanbul 2013, s. 59.
- 55 Donald Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, çev. Sabri Tekay, Ankara 1987, s. 118.

*Bu makale Antik aĐ'dan XXI. Yűzyıla Bűyűk İstanbul Tarihi adlı eser içerisinde 2015 yılında yayımlanmıŐtır.*

 [Matbu nűshayı pdf dosyası olarak indirmek için tıklayınız.](#)