

Ege Üniversitesi
İzmir Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayın No. 6

**3. ULUSLARARASI HER
YÖNÜYLE BODRUM
SEMPOZYUMU
30 EKİM - 1 KASIM 2013,
BODRUM
BİLDİRİLER**

Cilt 2

Hazırlayanlar:
**M. AKİF ERDOĞRU
AHMET ÖZGİRAY**

İZMİR
2014

XIX. YÜZYIL LEVANT DÜNYASINDA DENİZ FENERLERİ: BODRUM ÖRNEĞİ

Cihan Özgün*

Tarihi, insanlığı kadar eski olan, din kitaplarında, geleneksel ve hatta çağdaş sanatın önemli öğelerinden biri olarak karşımıza çıkan deniz fenerleri ve yaydıkları ışık, yaşamın bütün pozitif niteliklerinin ve iyiliğin sembolüdür. *İnsanlara uzak, Tanrılara yakın* göğe yükselen konumuyla dinsel çağrışımlar içinde de hayli uygun bir niteliğe sahiptir. Nitekim yüksekliği ile benzer bir yapıyı andıran kulenin tarihi de İncil’inki kadar eskidir. İncil özellikle Kudüs’ün kuleleriyle ve bu kulelere övgüyle doludur. Bu simge savunmanın boyun eğmez sembolü olarak tarih boyunca edebiyat ve efsanelerde sürekli karşımıza çıkar. Homeros’un Odysseus’u kente yaklaştığında ilk önce kuleleri tasvir eder. Troya’nın kuleleri vardır, Dido Kartaca’da bir gözetleme kulesinde Aeneas’tan haber bekler; Kudüs, Babylon şöhretlerini kulelerine borçludur¹. Deniz kenarlarında bulunan, bu *yalnız kuleler* kıyılara yakın bölgelerde seyreden deniz taşıtlarına yardımcı olmak amacıyla kıyılarda, sığ sularda, tepelerde inşa edilmişlerdir². *İcâdı fenn-i mellâhatda [denizcilik] pusûla kadar hâ’iz-i ehemmiyet olan deniz fenerleri sefâ’ının [gemiler] tehlikeli mevâki’den [mevkiler] ictinâb [sakınma] ve ihtirâzı [çekinme] ve ta’yîn-i hat ü hareketi için en büyük rehberlerdir*³. Deniz fenerleri denizciler tarafından ışıklarının renkleri, çakış süreleri ya da şimşek biçimiyle tanınırlar. Fenerlerin konumlarını enlem ve boylam olarak bilen kaptanlar, rotalarını bunlara göre belirlerler. Günümüzde olduğu gibi geçmişte de yalnızlığın bekçisi durumundaki fenerlerin bakıcıları, fenerin bir paçası olan evlerinde yaşarlar ve babadan oğula geçen, hayli önemli bir meslek olan fenercilik, uzmanlaşma gerektiren telafisi imkânsız sonuçlar doğurabilecek kadar hayati bir iştir. Fener bakıcıları başta zeytinyağı olmak üzere fenerlerde yakılacak maddeleri temin etmek ve gerektiğinde fenerlerin onarımını sağlamak gibi işleri de üstlenmişlerdir⁴. Bir sahil boyunca birbirine benzer karakterde fener bulunması tehlikelidir⁵. Fenerler kendi

* Dr., Ege Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Yakınçağ Tarihi Ana Bilim Dalı.

¹ Acar, 2010, 72 ve 74.

² Toroslu, 2009, 16- 19; Ahmet Kantarcı, 20 Nisan 2013 tarihindeki sözlü görüşme. Dedesi ve babası deniz fenercileri olan Kantarcı’ya verdikleri bilgiden dolayı teşekkürü bir borç bilirim.

³ Salname-i Vilayet-i Aydın 1891, 680.

⁴ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (Bundan sonra BOA.), HAT 1585 15, 24 S 1247.

⁵ Konuya ilişkin XVI. yüzyılın ortalarında İstanbul’da kaza yapıp batan gemilerle ilgili bir soruşturmanın ayrıntıları hayli ilgi çekicidir. 1571 Mart’ında İstinye yakınlarında kaza yapıp

aralarında açık, yönlendirici, dalgakıran, doğrultu fenerleri adıyla sınıflandırılırken, ışık tiplerine göre ise husuflu, renkli, grup çakarlı, sabit ve çakarlı fenerler olarak birbirlerinden ayrılmaktadır. Çakış şekillerine göre ise sabit şimşekli fenerler, çakıcı fenerler, kristal hazne, eklipsör halinde kategorize edilebilir⁶.

Deniz fenerlerinde ilk zamanlarda kullanılan aydınlatma yönteminin odun ve kömür ateşinden sağlandığı bilinmektedir. 1869 tarihinde Ali Suavi'nin *Ulum Gazetesi*'ndeki bir makalesi bu konuda ayrıntılı bilgiler sunmaktadır. Ali Suavi, "*Süveyş Cedvelinde Elektrik-Fenerler: Mifhem-i Terakki der-Maarif*" başlıklı çalışmasında elektrikli fenerler hakkında "...bu amelde [elektrikli] fener şimdiye dek yalnız Fransa'nın iki sahilinde görüldü" demek ve İngiltere'nin hala tecrübesiyle uğraşmakta olduğunu bildirmektedir. Hayli önemli bilgiler içeren bu makalede fenerlerde ilk önceleri kullanılan odun ve kömür ateşine ilişkin ise "...hani bir vakit deniz feneri olmak üzere koca bir kule yapıp tepesinde demir fanus içinde odun yakarlar idi (...) muahharen kandilli fenerler çoğaldı" notunu da düşmektedir⁷. 1846 yılına kadar Avrupa'nın belli başlı ülkelerinin kıyılarında deniz fenerlerinde ışık kaynağı olarak domuz yağı, kolza, kakao yağı, hayvani, bitkisel veya madeni yağlar da kullanılmıştır⁸. 1830'ların hemen başında Levant dünyasında; Boğazlar ve Ahurkapı'da olan fenerlerin "...Avrupa'da olduğu gibi on beş yirmi mil mahalden görünmesi ve daha fazla ışık vermesi için, resimleri takdim olunan şekilde yapıp, bazı aksamı Avrupa'dan getirerek küsurunun dâhilinde imali kabil olacağı ve gaz tabir olunur nesne kullanılmayıp tümüyle revgan-ı zeyt [yani zeytinyağının] kullanıldığı" tespit edilmektedir⁹. İlk olarak 1837 yılında deniz fenerlerinde kullanılan havagazından başka, akkor gömlekli madeni yağ yakıcılar, petrol gazı, propan, asetilen, elektrik ve dahi güneş enerjisi de deniz fenerlerinin diğer ışık kaynakları arasında yerini almıştır. Deniz fenerlerini birbirinden ayıran başat öğeler ışık karakterleri, gösterilen ışık ve karanlık aralıklarının süreleri ile bazı hallerde ışık renklerinin sırasıdır. Örneğin bir deniz fenerinde sabit ışık karakterinde sürekli bir ışık yanarken; çakarlı fenerde ışık süresi karanlık süresinden az olup, muntazam aralıklarla tekrarlanarak çakar. Uzun çakarlı deniz fenerinde muntazam aralıklı süreleri 2 saniyeden az olmayan

batan gemilerle ilgili bir soruşturmada Fener köyü ve yakınlarındaki yerleşim yerlerinin halkı, fener ışığıymış gibi kıyıda ateş yakarak denizdeki gemileri kandırıp gemilerin kaza yapmalarına neden olmakla suçlanmışlardı. Ayrıntılı bilgi için lütfen bkz. Özdemir, 2006, 368.

⁶ Toroslu, 2009, 16- 19; Ahmet Kantarcı, 20 Nisan 2013 tarihindeki sözlü görüşme.

⁷ Ali Suavi, 1869, 769- 771.

⁸ Toroslu, 2009, 19- 32.

⁹ B.O.A., HAT 695 33544, 29 Z 1249.

bir çakarlı fenerdir. Husuflu fenerlerde muntazam aralıklarla tekrarlanan husuflar söz konusudur. Sabit çakarlı fener ise muntazam aralıklarla bir çakar gösteren sabit fener olup, sabit grup çakarlı fener ise muntazam aralıklarla bir veya daha fazla çakar gösteren sabit fenerdir¹⁰. Bodrum limanağızı fenerinde iki taraflı fener yanmaktadır. Çıkarken sağ kırmızı sol mavi, girerken sağ mavi solu kırmızı olur. Mesela Bodrum Kara Ada feneri beş saniyede iki çakış yapar, gel işareti verir. Kartalkayası feneri ise saniyede yedi defa çakar gelme sinyali vererek diğer fenerlerden ayırt edilir¹¹.

Dünyada ilk deniz fenerlerinin inşasına, çok eski çağlarda deniz taşıtlarına geceleri yol göstermesi amacıyla kıyıların yüksek tepelerinde ateş yakılması oluşturmıştır. Bir süre sonra yerden yükseltilmiş ateşlerin sahildeki ateşlere oranla daha uzak noktalardan görülebileceği keşfedildiğinden taştan yüksek kulelerin inşasına ve bu kulelerin tepesinde ateş yakılmasına başlanmıştır. En eski deniz fenerinin M.Ö. 7 yüzyılda, Sigeon'da, bugünkü adıyla Kumkale'de (Çanakkale) yapıldığı tahmin edilmektedir. Diğer ünlü antik fener kuleleri bugünkü İtalya bölgesinde bulunan Tiber Irmağı girişindeki Ostia feneri, Ravenna, Messina, Bologna ve İngiltere'deki Dover fenerleridir. Okyanus ülkeleri kıyılarında deniz fenerlerinin inşasına XVIII. yüzyılda başlanmıştır. Rodos limanı girişinde Güneş Tanrısı Helios adına yapılan bronz heykel ilk fenerler arasında sayılmasa da, heykelin gözlerinde ve ellerinde ışık bulunduğuna dair rivayetler bu heykelin deniz araçlarına yol gösteren bir işlevi olduğunu akla getirmektedir. Kesin olarak varlığı bilinen ilk deniz feneri İskenderiye Deniz Feneri'dir. M.Ö ilk birkaç yüzyılda Fenikeliler ve Romalılar Karadeniz, Akdeniz ve İngiltere'nin Atlas Okyanusu kıyıları olmak üzere birçok bölgede deniz fenerleri inşa etmişlerdir. XVI. yüzyıla gelene dek özellikle Avrupa kıyılarında deniz fenerlerinin sayıca fazla olmadığı tespit edilmektedir. Modern anlamda deniz fenerlerinin yapımına XVIII. yüzyılda başlanmış olup, 1800'lü yılların hemen başında dünyadaki deniz feneri sayısı 250'den fazla değildir. Deniz fenerlerinin hızla inşa edilmesi süreci, deniz ticaretinin artmasıyla orantılı olarak XIX. yüzyılda yaşanmıştır¹². Buna ilişkin Osmanlı

¹⁰ Toroslu, 2009, 19- 32; "Deniz fenerleri müteharrik ve gayr-ı müteharrik olarak iki kısıma ve beyaz ve renkli olarak dahi iki nev'a ayrılırlar. Sevâhil-i vilâyetde ekser-i nikât-ı mühimmede fenerler mevzû' olub bunların da lüzûm ve mevki'ine göre ba'zısı müteharrik ba'zısı gayr-i müteharriktir. Gerek müteharrik ve gerekse gayr-i müteharrik fenerlerin dahi ba'zıları beyaz ba'zıları renklidir. Sevâhil-i vilâyetde bulunan fenerler ber vech-i âtî mevki' ve cins ü nev'leriyle ta'dâd ve beyan olunur". Salname-i Vilâyet-i Aydın 1891, 680.

¹¹ Bodrum'daki deniz fenerlerine ilişkin bu çalışmada kullanılan "Bodrum- Mavi Dergisi"ne erişimdeki katkısından dolayı Arkeolog A. Rasim Özgürel'e teşekkürü bir borç bilirim. Caner, 2009, 19.

¹² Toroslu, 2009, 19- 32.

coğrafyasında da çok sayıda belirgin örnek söz konusudur. Onlardan biri Levant dünyasının önemli sayılabilecek limanlarından biri olan Ayvalık örnekleminde incelenebilir. 1889 tarihinde “*Bahriye nezareti-i celilesinin Şura-yı devlete havale buyrulan 306 tarih 134 numarolu tezekeresi dâhiliye dairesinde kiraat olunarak*”; mealinde “*Ayvalık iskelesine uğramakta olan gemiler için Aliburnu denilen mahale bir fener koyulması[na]*” karar verilmiştir. Konuya ilişkin resmi yazışmalardan Aliburnu’nda “*fener bulunmamasına mebni vapur uğratılması muhataradan salim görülemeyeceği*” anlaşılmakta ve bu gerekçe göz önünde bulundurulduğunda deniz fenerlerinin deniz ticaretinin aksamadan devamının sağlanmasında hayli önemli işlevleri üstlendiği kendiliğinden ortaya çıkmaktadır¹³.

Gemiler için önemli birer yol gösterici olan Levant dünyasındaki deniz fenerleri arasında, yapılışı Bizans dönemine kadar uzandığı bilinen yapılardan bir diğeri de Fenerbahçe Deniz Feneri’dir. Bugün Fenerbahçe adı verilen yarım ada üzerinde ilk zamanlarda *Îrâs ilâhesine ait bir mabedin bulunduğu* ve bununla da yarım adaya çok eski devirlerden itibaren İrea adının verildiği rivayet edilmektedir. Aynı zamanda yarım adanın batı burnu ucunda olan kayalıklardaki Küçük Fener ile bu fenerin üzerinde inşa olduğu adacığın adına dahi İreas denildiği de bilinmektedir¹⁴. Marmara’dan Boğaza giriş yapan gemilere yol göstermesi için inşa edilen ve tarihsel belgelerde adına *Bağçe-i Fener* olarak ilk kez Kanuni Sultan Süleyman döneminde rastlanan bu fenerin yapılış nedeni ise, Akdeniz dünyasında deniz fenerlerinin inşa edilme nedenlerinin temel düşüncesini yansıtmaktadır. 1562 tarihli bir padişah fermanında “*Kalamış Burnu’ndan gece geçen gemiler burada fanus olmadığından çoğu kez kayalara çarpıp zarar ve ziyana neden olmaktadır, sözü geçen yerde bir fener yapılmasını buyururum*” ifadesi bugünkü deniz fenerinin Kanuni Sultan Süleyman döneminde yapılmış olduğunu ortaya koymaktadır. Fenerbahçe Deniz Feneri XVIII. yüzyılda bazı sadrazam ve devlet ricalinden önemli kişilerin tutuklu olarak kapatıldığı veya infaz edildiği yer olarak da kullanılmıştır. 1707 tarihinde III. Ahmet’in Kubbe veziri olan Seyyid Firari Hasan Paşa Fenerbahçe Deniz Feneri’nin fenerci odasında fenere çıkan kapının dibinde boğdurulmuş ve başı kesilerek cesedi buradan denize atılmıştır. Kesik baş ise önce saraya götürülmüş sonra da Sarayburnu’ndan denize atılmıştır. Fener, II. Mahmut döneminde 1837- 1838 yıllarında yeniden onarılmış ve bugünkü görünümünü almıştır. İlk yapıldığından itibaren fitilli kandiller,

¹³ B.O.A., İ.MMS. 104 4406, 25 B 1306.

¹⁴ Aktepe, 1979, 351.

gazyağı ve bazen de zeytinyağı ile çalışan fener günümüzde elektrik ile çalışmaktadır.

Levant dünyasının sessiz sakinlerinden bir diğeri olan Ahırkapı Deniz Feneri'nin yapılmasına ise bu çevrede meydana gelen önemli bir deniz kazasından sonra ihtiyaç duyulmuştur. 1755 yıllarında Mısır'a ticaret eşyası götürmekte olan Hacı Kaptan idaresindeki bir kalyon havanın bozulması üzerine geceleyin Kumkapı'da karaya oturmuş, olayı haber olan zamanın padişahı III. Osman Sadrazam Sait Paşa ile beraber Kumkapı'ya gitmişler, kalyon ve gemicilerin kurtarılışını izlemişler, daha sonra da Hacı Kaptan'a bir kalyon vermişlerdir. Bu arada gemicilerden biri *"eğer burada sur üzerinde bir fener yapılıp her gece kandiller yakılırsa böyle uzağı giden gemiler ışığı görür ve yollarını bulurlar ve kazaya uğramazlar"* demesi üzerine padişah da buraya fener yapılması için emir vermiş ve Kaptan-ı Derya Süleyman Paşa tarafından fener yapılmıştır. İstanbul'un en eski deniz fenerlerinden biri olan Ahırkapı Feneri ilk kez 1755 yılında ahşap fener kulesi olarak İstanbul'u çevreleyen surların Otluk Kapısı burcu üzerine yapılmıştır. Bakımı ve işletmesi bostancı ocağı tarafından yapılan fener, bölgede çıkan yangınlarla birkaç kez yıkıma uğramış ve yeniden yapılmıştır. Bugünkü Ahırkapı deniz feneri Sultan Abdülmecit döneminde Fransızlara verilen imtiyazla 1857 yılında Fransız fener idaresi tarafından yaptırılmış olup gemilerin Marmara denizinden gerek İstanbul limanına girişi ve gerekse İstanbul boğazından geçişlerinde rota feneri durumundadır.

Şile Deniz feneri ise Karadeniz sahillerinde seyir yapan gemiler için rota feneri olarak 1859 yılında Fransız Fenerler İdaresi tarafından imtiyazlar çerçevesinde yapılmıştır. Türkiye'nin en büyük feneri olup deniz seviyesinden 60 m. yüksekliğinde kayalıklar üzerine 110 cm. kalınlığında örme taş olarak yapılmıştır. Fenerin sekizgen şeklindeki kulesinin yüksekliği 19 m.'dir. Gündüz iyi görünebilmesi için kule siyah beyaz yatay bantlar şeklinde boyanmıştır. Fenerin görünüş mesafesi 25 deniz milidir. Fenerde ışık kaynağı olarak önce fitilli gaz yağı lambası sonra da LPG ile çalışan parlak ışıklı manşonlu (gömlekli) lambalar kullanılmıştır. Şu anda aydınlatma 1000 W. Elektrik lambası ile sağlanmaktadır. Işık kaynağını güçlendirerek uzaktan görünebilmesini sağlamak amacıyla odak uzaklığı 925 mm olan 8 adet kotodiyoptrik panel kullanılmaktadır¹⁵.

Boğazın girişinde yer alan küçük bir kale ve gemilere yol gösteren bir deniz feneri olarak devlet tarafından sahip çıkılan ve değer verilen bir başka

¹⁵ Toroslu, 2009, 76, 96 ve 100.

yapı da *Kule-i Duhter* yani Kız Kulesi'dir. Uzun tarihi boyunca çeşitli görevler üstlenen Kız Kulesi'nin üzerinde yer aldığı kayalıktan ilk kez İ.Ö. 411 tarihinde söz edilmiş, 12. yüzyıla gelindiğinde Bizans İmparatoru I. Manuel Komnenos söz konusu bu doğal kayalık üzerine bir savunma kulesi inşa ettirmiştir. İstanbul'un fethinden sonra Fatih Sultan Mehmet'in buraya yeni bir kale inşa ettirdiği ve Osmanlı dönemi boyunca Kız Kulesi'nin onararak ya da zaman zaman yeniden yapılarak yaşatıldığı bilinmektedir¹⁶.

Levant dünyasının en eski deniz fenerlerinden bir diğeri de Anadolu deniz feneridir. Fener 1856 yılında Fransızlar tarafından yapılmıştır. Kulede 73 ahşap basamaklı merdiven bulunmaktadır. Fener, mercekli ve dönerli bir sistemle çalışmaktadır. Osmanlı devrinde ahşap olan bu fenerden ilk defa 1755 yılında İstanbul'a gelen Macar asıllı Fransız Baron de Tott bahseder. 1790 yılında ise İngiliz Doktor Olivier, Boğazın iki yakasındaki fenerden söz etmektedir. 1666 ve 1793 tarihli iki ayrı İtalyan haritasında bu iki fener açık bir şekilde yer bulmuştur. 1814 tarihinde Karadeniz yoluyla İstanbul'a gelen Polonyalı Kont Edward Raczynski "...kaptanımız 9 Ağustos günü sabaha karşı Boğazın iki yakasında yanan fenerleri görmüştü..." diye yazmaktadır. Işık kaynağını güçlendirerek uzaktan görünmesini sağlamak için odak uzaklığı 500 m. olan 4 adet kotodiyoptrik panel kullanılmaktadır. Bu optik paneller bilye üzerinde dönebilen dairesel platform üzerine dörtgen teşkil edecek şekilde yerleştirilmiş bulunmaktadır. Işık kaynağı odakta sabit olarak yakılmakta ve platform üzerindeki optik panellerin döndürülmesi suretiyle fenerin çakar ışık vermesi sağlanmaktadır. Deniz fenerlerinin Osmanlı döneminde yapıldıkları tarihte optik etrafında dönen karanlık perdelerin ışık kaynağını kapatması ve açması suretiyle "*çakan fener*" daha sonra elektrikli flaşörlerle faaliyetlerini sürdürmüşlerdir¹⁷.

Enver Ziya Karal Türk denizlerinde, yerli ve yabancı pek çok yelkenli ve buharlı gemilerin işlemekte olmasının deniz fenerleri işinin ele alınması gereğini ortaya çıkardığından söz etmektedir¹⁸. Gerçekte Osmanlı devletinin fener kulelerinin inşası için sarf ettiği çabaların ekonomik nedenler kadar siyasal ve askeri nedenleri olduğu da göz ardı edilmemelidir. Kırım Savaşı patlak verdiğinde Türkiye neredeyse tamamen deniz fenerlerinden yoksundur. Savaşın sonucuyla ortaya çıkan denizlerdeki hareketlilik hemen bu eksikliğin giderilmesi gerekliliğini göstermiştir¹⁹. Kırım Savaşı esnasında Fransız ve

¹⁶ Mazlum, 2007, 36 ve 45.

¹⁷ Toroslu, 80 ve 84.

¹⁸ Karal, 2007, 266.

¹⁹ Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues, 1897, 36.

İngilizlerin dikkat çekmesi üzerine Osmanlı hükümeti Çanakkale ve Karadeniz boğazı ile kıyılarında gerekli görülen yerlere deniz fenerleri inşa ettirmek için harekete geçmiştir. Fenerlerin idaresinde yaşanan sıkıntılar, fenerleri inşa ettirmek ve yeni fenerler kurmak için fener inşaatı imtiyazının yabancılara verilmesi sürecini de beraberinde getirmiştir²⁰.

8- 20 Ağustos 1860 tarihli iradeyle Padişah, imparatorluk kıyılarında yapılmış ya da yapılacak olan deniz fenerlerinin işletme imtiyazını bir Fransız şirketine vermiştir. Birçok yelkenli ve buharlı geminin gelip geçtiği bu kıyılarda 1856'ya kadar geçitleri, tehlikeleri ve liman girişlerini gösteren işaret ışıkları yoktur. Bu durumun sakıncalarını çok belirgin biçimde ortaya koyan Kırım Savaşı, Fransız Hükümetini Bab-ı Ali'ye uyarılar yöneltmeye itmiştir. Söz konusu uyarılar sonucunda Bahriye İdaresi Çanakkale Boğazı'nın girişinden Karadeniz'e kadar 18 deniz feneri yaptırmak için ivedilikle harekete geçmiş ve 1856 yılında başlatılan çalışmalar 1864'te tamamlanmıştır²¹. 1856 yılında 52 adet deniz feneri inşası ve ayrıca bu fenerlerden alınacak vergilerin belirlenmesini kararlaştırmak amacıyla Uluslar arası bir komisyon çalışmalara başlamıştır. XIX. yüzyıl ortalarında Türkiye'de yürürlükte olan ve deniz fenerlerinden alınan verginin diğer ülkelerdeki mevcut vergilerden çok daha düşük olduğu da anlaşılmaktadır. Türkiye deniz fenerlerinin önemini kavradığı için bir yandan bunların inşasını hızlandırırken²², diğer taraftan deniz fenerlerinin Osmanlı Bahriye teşkilatındaki artan önemiyle beraber bahriye kanunnamelerinin maddeleri içinde yer almaya başladığı da tespit edilmektedir²³. Çanakkale'den Karadeniz'e açılan geçitte 18, Tuna nehrinin girişine 3 deniz feneri daha inşa edilmiştir. 1856 yılı boyunca inşa edilen bu fenerler hizmet verirken aynı zamanda yürürlüğe konulan vergilerin özenle toplanması da sağlanmıştır. Kırım Savaşı'nın ardından barış sonucunda Babiâli, geriye kalan 31 deniz fenerinin inşasından vazgeçmiştir. Bu durumun hem denizyollarında ve hem de deniz ticaretindeki zararları göz önüne alınarak, M. M. Collas ve Michel 1860 yılında Babiâli'ye tetkik etmesi için bir plan önermişlerdir.

1855 yılında Uluslar arası komisyon tarafından teklif edilen deniz feneri inşası talebinin yetersizliği nedeniyle, Collas ve Michel Babiâli'ye 96 deniz fenerini inşa etmeyi teklif etmiştir. Babiâli bu teklifi kabul etmiş ve bunun sonucunda 20 Ağustos 1860 tarihinde deniz fenerlerinin inşası, fenerlerin bakım

²⁰ Karal, 2007, 266.

²¹ Collas, 2005, 289.

²² Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues, 1897, 36- 37.

²³ Düzcü, 2009, 3.

ve onarımlarının sağlanması ve Türkiye kıyılarından vergi toplanması için Babıâli ile M. M. Collas ve Michel arasında anlaşma imzalanmıştır. Deniz fenerlerine ilişkin bu imtiyazın içinde yer alan tüm işlerin tamamlanması için dört yıllık bir izin daha verilmiştir. İmzalanan kontratın süresi ise 4 Eylül 1864 tarihinden itibaren uygulanacak şekilde yirmi yıl olarak belirlenmiştir. İmzalanan bu kontratta deniz feneri hizmetlerinin bir bölümü Osmanlı Deniz Kuvvetleri tarafından bir kısım işler için İngiltere Arsenal'den şekillendirileceği de belirtilmiştir. Personel ise Türk donanmasının üniformalarını giyecek ve vergiler Osmanlı hükümeti adına toplanacaktır. Osmanlı devleti kıyılarında kendileri tarafından yapılan tüm deniz feneri inşaatlarının bakım, onarım, vergilerinin toplanması, istisnasız tüm giderler MM. Collas ve Michel tarafından üstlenilecektir. Gerek MM. Collas ve Michel tarafından inşa edilecek 18 deniz feneri için Osmanlı devletinin hakkına düşen vergiler ve gerekse MM. Collas ve Michel'in sorumlu oldukları görevlerinden dolayı toplayacakları vergiler de tespit edilmiştir. Kontrat süresinin sonunda İmparatorluğun muhtelif yerlerinde MM. Collas ve Michel tarafından inşa edilen tüm deniz fenerleri, fenerlerin inşaatında kullanılan bina ya da diğer iş yerleri, deniz feneri hizmetleri ya da vergi toplama hakkı Osmanlı hükümetine teslim ve devredilecektir. Bu transfer sırasında her hangi bir ödeme ya da masraf olmayacak, tüm bu deniz fenerleri Osmanlı devletinin malı sayılacaktır. Ancak, 1860'dan 1864'e kadarki işlerin yerine getirilmesi sürecinde kontratta belirtilen şartlar içinde yer almamasına rağmen 19 deniz feneri daha inşa edilmiştir. Üstelik bu kontrata uygun şekilde 17 tane daha deniz fenerinin inşa edilmesi eklenmiştir.

1860 anlaşmasının yürürlükte olduğu süreçte deniz feneri sayısı 96'ya²⁴ ve ardından gemi trafiğinde herhangi bir artış olmaksızın bu sayı 112'ye yükselmiştir. Berlin anlaşmasının şartlarına göre kefaletsiz olarak söz konusu bu 112 deniz fenerinin dışında fener inşaatından vazgeçilmiştir. 1860 yılı itibarıyla Levant dünyasındaki deniz fenerlerinin sayısı ve ayrıldıkları hatlar aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

²⁴ 20 Ağustos 1860 tarihli imtiyaz anlaşmasında taahhüt edilen 96 deniz feneri inşasına ek olarak aşağıdaki 17 deniz feneri de eklenmiştir: Bunlardan bazıları aşağıda belirtilmiştir.

İzmit Körfezi- Zeytin Burnu: 6 mil

İzmit Körfezi- Dil Burnu: 6 mil

Amasra (Karadeniz): 12 mil

Kavala- Makedonya 10 mil

Karaağaç- Makedonya: 10 mil

Yenikale- İzmir: 6 mil vb.

Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues, 1897, 39.

Osmanlı kıyılarındaki deniz fenerleri on üç hatta ayrılır:	
Çanakkale Boğazı- Karadeniz hattı ²⁵	8 fener
Kanal- Midilli hattı	6 fener
İzmir hattı ²⁶	4 fener
Sakız Adası hattı	4 fener
Selanik- Volos hattı	5 fener
Sisam- İstanköy hattı ²⁷	6 fener
Rodos hattı ²⁸	2 fener
Karaman Bölgesi- Suriye hattı	16 fener
Kandiye hattı	6 fener
Trablusgarp hattı	3 fener
Karadeniz (Anadolu) hattı	9 fener
Karadeniz (Rumeli) hattı	3 fener
Karadeniz (Tuna Girişi) hattı	3 fener
Adriya Denizi (Arnavutluk) hattı	5 fener
Toplam Deniz Feneri	110 fener (1864 yılı itibariyle)²⁹

²⁵ 1860 itibariyle 18 deniz feneri vardır. Süren çalışmalar tamamlandığında bu sayı 36'ya ulaşacaktır.

Tamamlanması halinde kurulacak deniz fenerleri şunlardır:

Siğrı 'da (Siğrı Limanında) 15 m. yükseklikte bir fener kulesi.

Bu kuleye birinci sınıf bir döner ışık yerleştirilecek.

Kora 'da 20 m. yükseklikte bir fener kulesi.

Bu kuleye ikinci sınıf bir döner ışık yerleştirilecek.

Berber Burnunda 15 m. yükseklikte bir fener kulesi.

Bu kuleye dördüncü sınıf bir döner ışık yerleştirilecek.

Tenedos (Bozcaada) 'da 15 m. yükseklikte bir fener kulesi.

Üçüncü sınıf sabit ışık kaynağı yerleştirilecek.

Gadaro 'da 8 m. yükseklikte bir fener kulesi.

Bu kuleye dördüncü sınıf bir döner ışık yerleştirilecek.

Koutali 'de 8 m. yükseklikte bir fener kulesi.

Beşinci sınıf sabit ışık kaynağı yerleştirilecek.

Herakli 'de 8 m. yükseklikte bir fener kulesi.

Beşinci sınıf sabit ışık kaynağı yerleştirilecek.

Deniz fenerleri ihtiyacı Osmanlı hükümeti tarafından hali hazırda belirlenmiş ve deniz güçlerine bildirilmiştir. 1860 yılında alınan imtiyazdan ayrı olarak 10 tane daha 12 m. yüksekliğindeki deniz fenerleri dikilerek, aydınlatma çalışmaları devam etmiştir. Aynı zamanda Yeniköy 'de "üçgen yüzer ışık" olarak hizmet veren bir teknedeki direktten (ışık veren kuleden) daha destek alınmıştır. Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues, 1897, 11.

²⁶ İkinci sınıf sabit ışıklı 15 metre yüksekliğinde bir deniz feneri mevcuttur. Selçuk'ta bir duba üstünde 12 metre yüksekliğinde iki deniz ışığı vardır. Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues, 1897, 11.

²⁷ Kuşadası, Vathy, Dimitri Burnu, Kalimnos adası, İstanköy Kumburnu'nda birer deniz feneri vardır. Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues, 1897, 12.

²⁸ Mevcut deniz fenerinin onarımı sağlanmıştır, bundan ayrı olarak bir kırmızı ışıklı deniz feneri daha vardır. Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues, 1897, 12.

²⁹ Collas, 2005, 289- 290.

Donanma, sigorta şirketleri ve İmparatorluğun diğer bölgelerine de deniz fenerlerinin genişletilmesini talep eden ticari taşımacılıkla uğraşan gemi şirketleri tarafından Bab-ı Ali'ye yöneltilen sayısız talepler sonucunda, 1879 yılında MM. Collas ve Michel ile Babıâli arasında yeni bir kontrat daha imzalanmıştır. 30 Haziran (12 Temmuz) 1879 tarihinde uzatma anlaşması yapılmış ve 19 yeni deniz feneri daha inşa edilmesine karar verilmiştir. Bunlardan bazıları aşağıda belirtilmiştir.

Anadolu kıyısında Rize'de 6 mil,
İzmir Körfezi, Oğlak Adası 12 mil,
İzmir Körfezi, Değirmen Burnu, 6 mil,
Marmara'da Doğan İslam'da, yüzer bir deniz feneri,
Kerempeh, Kastamonu, Anadolu kıyısında 20 mil vb.

4 Eylül 1884 tarihinde feshedilen anlaşma MM. Collas ve Michel'in 19 yeni deniz fenerini inşa etmeleri, bakım ve onarımlarını sağlamaları için 15 yıl daha uzatılmıştır. 1860- 1879 arasındaki süreçte deniz fenerleri inşası hızlı bir şekilde devam etmiş ve 19 yeni deniz feneri yerine 42 tane inşa edilmiştir. Var olan deniz fenerleri göz önüne alınarak belirlenen vergi oranları sürmüştü ancak 52 adet deniz feneri sayısı tedricen artarak 154'e yükselmiş ve aynı zamanda pek çok eski deniz fenerlerinin aydınlatıcı gücü arttırılmıştır. Bu daimi iyileştirmelere herhangi bir vergi düzenlemesi eşlik etmezken deniz fenerlerinden alınan vergi değiştirilmeden aynen kalmıştır. Bu durum gemi trafiğinin canlı kalmasına olanak sağlamıştır. XIX. yüzyılın son yıllarında Levant dünyasında yeni bir vergi düzenlemesi yapılmadan deniz fenerlerinin inşası sürdürülmüştür. Osmanlı devletinde deniz fenerleri hizmetleri açısından başlangıcından beri herhangi bir ciddi şikâyetin ortaya çıkmadığı tespit edilmektedir. Levant dünyasında deniz fenerleri gemi trafiğinin sürekli artan ihtiyaçlarına her zaman ayak uydurmayı başarmış, tüm eleştirilere meydan okumuştur³⁰.

Deniz fenerlerinin inşa edilmesi, değiştirilmesi veya onarılması sürecinde özellikle Marmara Denizi, İzmit Körfezi'nden geçen gemiciler karşı karşıya kalabilecekleri durumlar konusunda önceden uyarılmıştır. Dilburnu'nda var olan yeşil ışıklı deniz feneri restore edilmiş, fener ışığının etki alanı 6 milken, 2 mil daha artırılarak 8 mile çıkarılmıştır. Zeytinburnu'ndaki kırmızı ışıklı deniz feneri 6 millik ışık yayarken 2 mil daha artırılmış ve 8 mile çıkarılmıştır. İzmit Körfezi'nin kuzey sahilinde yer alan Yelken Kaya'ya 14

³⁰ Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues, 1897, 38 ve 39.

millik etki alanı bulunan yanar söner bir deniz feneri konulmuştur. Dilburnu'nda mevcut deniz fenerinin aksi istikametinde İzmit Körfezi'nin kuzey kıyılarında Dilburnu mevkiinde 8 millik yeşil renkli bir deniz feneri inşa edilmiştir. Bu esnada gemicilerden değişen deniz feneri ışıkları nedeniyle daha dikkatli olmaları istenmiştir³¹.

1897 yılı itibariyle “*Memâlik-i Şahâne sevhilinde (kıyılarında) rehz edilen (kurulan) fenerlerin tevarihiyle (tarihleriyle) miktarı*”³² aşağıdaki tabloda ayrıntısıyla verilmiştir.

Sevâhilin esamîsi (Sahillerin adları)						
Rehz edilen (kurulduğu) tarih	Yekûn	Bahr-ı Siyah (Karadeniz)	Bahr-ı Sefid (Akdeniz) ve Adalar	Marmara Denizi	Venedik	Mûlahazat
1271/1855	2	2	-	-	-	
1272/1856	9	5	4	-	-	
1273/1857	9	2	5	2	-	
1275/1859	1	1	-	-	-	
1277/1861	18	8	6	4	-	
1279/1863	28	11	15	2	-	
1280/1864	30	-	28	-	2	
1281/1865	1	-	1	-	-	
1282/1866	5	3	2	-	-	
1285/1869	4	-	4	-	-	
1287/1871	1	-	-	-	1	
1295/1879	2	1	1	-	-	
1296/1880	15	3	11	-	1	
1297/1881	2	-	2	-	-	
1299/1883	1	1	-	-	-	
1300/1884	5	1	1	-	3	
1302/1886	3	-	3	-	-	
1303/1887	2	-	2	-	-	
1306/1890	6	-	6	-	-	
1307/1891	1	-	-	1	-	
1308/1892	1	-	1	-	-	
1313/1897	2	-	-	2	-	
Yekun	148	38	92	11	7	

³¹ Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues, 1897, 40. [31 Mart 1896, İstanbul tarihli resmi yazı]

³² Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı- 1897, 2011, 279.

“1897 yılı itibarıyla “Sevâhil-i (Sahiller) Devlet-i Aliyye-i Osmâniyye’de 1313/1897 senesinde mevcut fenerlerin nev’ ve bulundukları mehâllin (mahallerin) esamîsi (adları)”³³ aşağıdaki tabloda ayrıntısıyla verilmiştir.

Bulunduğu mahallin (mahallerin) esamîsi (isimleri)	Fenerlerin envâr (çeşidi)	Ziyânın (ışığın) imtidat ettiği (uzandığı) mesafe Mil-i bahrî (deniz mili)	Bulunduğu mahallin (mahallerin) esamîsi (isimleri)	Fenerlerin envâr (çeşidi)	Ziyânın (ışığın) imtidat ettiği (uzandığı) mesafe Mil-i bahrî (deniz mili)
Kumkale	Sabit iki adet kırmızı fener	4	Üsküdar	Sabit iki adet amudî kırmızı	4
Helas burnu	Müteharrik bir adet beyaz fener	22	Kuruçeşme	Sabit iki adet yeşil fener	5
Seddülbahr	Sabit iki adet yeşil fener	4	Bebek	Sabit bir adet beyaz fener	1
Kepez burnu	Müteharrik bir adet kırmızı fener	12	Kandilli Rumelihisarı	Sabit iki adet kırmızı fener Sabit iki adet yeşil fener	4 5
Kilitbahir	Sabit iki adet yeşil fener	4	Kanlıca	Sabit iki adet amudî kırmızı fener	4
Çanakkale	Sabit iki adet amudî kırmızı fener	4	Yeniköy	Sabit üç müselles’üş-şekl (üçgen) yeşil fener	4
Nara burnu	Müteharrik bir adet kırmızı fener	12	Umuryeri	Sabit üç müselles’üş-şekl kırmızı fener	4
Boğalı Kalesi	Sabit iki adet amudî yeşil fener	5	Kireçburnu	Sabit iki adet amudî yeşil fener	4
Burgaz	Sabit iki adet amudî kırmızı fener	6	Kavak burnu	Sabit iki adet amudî kırmızı fener	4

³³ Osmanlı Devleti’nin İlk İstatistik Yıllığı- 1897, 2011, 280- 282.

Karakova burnu	Sabit iki adet amudî yeşil fener	6	Rumeli feneri	Sabit bir adet beyaz fener	15
Çardak	Sabit iki adet amudî kırmızı fener	8	Duba feneri	Sabit iki adet beyaz fener	6
Gelibolu	Dakikada bir çakar husuflu (şimşekli) fener	20	Anadolu feneri	Müteharrik iki dakikada fasıla ile bir kırmızı iki beyaz şimşekli	20
Kapıdağı	Sabit iki adet amudî kırmızı fener	5	Karaburun	On saniyede bir çakar şimşekli beyaz fener	27
Marmara	Sabit beyaz ve kırmızı şimşek irae eder (yayar) fener	12	İğneada	Sabit iki dakikada bir çakar bir adet beyaz şimşekli fener	15
Hora	Sabit beyaz olup yarım dakikada bir şimşek irae eder fener	20	Maanos Adası	Sabit bir adet beyaz fener	15
Ereğli	Sabit bir adet beyaz fener	18	Burgaz	Sabit iki adet amudî beyaz fener	8
Ayestefanos	Sabit beyaz şimşekli fener	16	Emine burnu	On saniyede bir çakar şimşekli beyaz bir adet fener	20
Fenerbahçe	Sabit bir adet beyaz fener	10	Resmo	Sabit bir adet beyaz fener	10
Dil burnu	Sabit bir adet yeşil fener	5			
Zeytinburnu	Sabit bir adet kırmızı fener	5	Galata burnu	Sabit bir adet beyaz fener	10
Konalı	Sabit bir adet beyaz fener	12	Varna	Sabit bir adet kırmızı fener	5
Doğanaslan	Sabit iki adet beyaz fener	10	Kalağri burnu	Müteharrik bir adet beyaz fener	16

Dil İskelesi burnu	Sabit kırmızı fener	8	Pıryar burnu	Sabit bir adet kırmızı fener	6
İzmit Körfezi Yelken	Otuz saniyede bir çakar husuflu beyaz fener	14	Trabzon	Dakikada bir çakar şimşekli beyaz bir adet fener	16
Kına burnu İstanbul	Dakikada bir çakar beyaz şimşekli fener	15	Yoroz burnu	On saniyede çakar şimşekli bir adet fener	16
Giresun	Sabit iki adet amudî beyaz fener	12	Bodrum	Sabit iki adet amudî beyaz fener	10
Dona burnu	Sabit bir adet beyaz fener	12	Rodos ceziresi	Sabit bir adet kırmızı fener	4
Civa burnu	Sabit iki adet amudî kırmızı fener	8	Rodos ceziresi	Müteharrik dakikada bir çakar fener	14
Samsun	Sabit bir adet beyaz fener	10	Marmaris limanı	Yekdiğeri üzerinde sabit iki adet sabit fener	12
Halis yahut Bafra burnu	Sabit iki adet amudî beyaz fener	10	Keçi adacığı	Sabit kırmızı fener	6
Sinop	Sabit bir adet beyaz fener		Rodos limanı	Dakikada bir çakar husuflu beyaz fener	16
İnce burnu	Dakikada bir çakar sabit beyaz bir adet fener	12 13	Pirasu burnu	Otuz saniye müddetle devam eden münavebeten kırmızı ve beyaz husuflu fener	25
İnebolu	Sabit bir adet beyaz fener	4			
Şile	Dakikada bir çakar şimşekli beyaz fener	27	Levana adası	Yekdiğeri üzerinde iki adet beyaz fener	10

Kerempe	Otuz saniyede bir çakar ve münavebeten kırmızı ve beyaz husuflu fener	20	Nifarya adası	Dakikada bir çakar husuflu beyaz fener	25
Amasra	On saniyede çakar şimşekli fener	16	Kumburnu feneri	Sabit bir adet fener	6
Bendereğli	Sabit bir adet beyaz fener	8	Maduna	İki dakikada bir kere çakar şimşekli beyaz fener	18
Kefken burnu	Sabit iki adet amudî beyaz fener	10	Hanya	Sabit bir adet beyaz fener	12
Selanik körfezi Vardar Sığılığı	Sabit iki adet amudî beyaz fener	6	Darpanu burnu	Dakikada bir çakar husuflu beyaz fener	17
Karaburun	Beyaz neşr etdiği saha dâhilinde beyaz fener	10	Soda	Sabit bir adet beyaz fener	10
Karaburun	Kırmızı neşr etdiği sahada kırmızı fener	6	Kandiye Mekalukastro	Sabit bir adet beyaz fener	8
Ayanos	Sabit iki adet amudî beyaz fener	12	Sencon burnu	Sabit iki adet amudî beyaz fener	
Kesendire	Dakikada bir çakar husuflu beyaz fener	16	İstepe Babakaya burnu	Sabit kırmızı fener	6
Kavala	Sabit bir adet beyaz fener		Side burnu	Müteharrrik dakikada bir çakar şimşekli beyaz fener	18
Fener burnu	Sabit bir adet beyaz fener		Balikastro	Sabit bir adet beyaz fener	30

Dedeoğacı	Otuz saniyede bir çakar bir adet müteharrik husuflu beyaz fener	20	Ados	Müteharrik dakikada bir çakar husuflu beyaz fener	30
Tiğani	Sabit beyaz fener	10	Marmaris	Sabit iki adet beyaz fener	12
Kalu Limno	Dakikada bir çakar husuflu beyaz fener	16	Kadırga burnu	Sabit bir adet beyaz fener	6
Hüseyin burnu	Sabit bir adet beyaz fener	10	Yunda yahut Keçi veyahut Kedidili yazlığı	Sabit bir adet beyaz fener	6
İstanköy Adası	Sabit bir adet kırmızı fener	5			
Antalya	Sabit bir adet beyaz fener	12	İskenderun	Sabit iki adet amudî beyaz fener	8
Alaiye	Dakikada bir çakar husuflu beyaz fener	20			
Lisan-ı Elefmiye	Sabit iki adet amudî beyaz fener	8	Re's İbn-i Hali Lazkiye	Müteharrik bir dakikada çakar beyaz fener Sabit bir adet kırmızı fener	13 5
Mersin	İki dakikada bir kere çakar şimşekli beyaz fener	14	Avret Adası	Otuzbeş saniyede bir çakar husuflu beyaz fener	16
Karataş burnu	Sabit bir adet beyaz fener	8	Trablusşam	Sabit bir adet beyaz fener	14
İmroz Adası	Yekdiğeri üzerinde iki adet beyaz fener	10	Trablusşam Beyrut	Sabit bir adet kırmızı fener Dakikada bir çakar şimşekli fener	6 16
Ali burnu	Yekdiğeri üzerinde iki adet kırmızı fener	6	Beyrut	Sabit bir adet kırmızı fener	

Bozcaada	Sabit bir adet beyaz fener	14	Sayda	Sabit iki adet amudî kırmızı fener	10
Fener adası	Dakikada bir çakar beyaz ile kırmızı fener	12			
Sivrice burnu	Sabit bir adet beyaz fener	8	Sur	Sabit iki adet amudî beyaz fener	6
Dikili ³⁴	Sabit iki adet amudî beyaz fener	10	Akka Hayfa	Bir adet kırmızı fener Sabit iki adet amudî beyaz fener	8 10
Midilli Adası	Sabit bir adet kırmızı fener	5			
Hifri	Yarım dakikada bir çakar bir adet fener	19	Karmil dağı	Şimşekli sabit bir adet beyaz fener	8
Midilli burnu	Sabit bir adet kırmızı fener	5	Yafa	Münavebeten kırmızı ve	30
Leros yahut Bozbaba	Sabit bir adet beyaz fener	12	Yafa	Beyaz ziya irae eden fener	14
İzmir'de ³⁵ Foça	Sabit kırmızı ve yeşil fener	20 ve 12	Derne	Beyaz şimşekli bir adet fener	-
Tigan Fener dubası	İki adet amudî beyaz fener	10	Bingazi	Beyaz şimşekli bir adet fener	16
Sancak kalesi	Sabit iki adet amudî beyaz fener	5	Elbeyda	Sabit bir adet beyaz fener	18

³⁴ 1890'lı yılların hemen başında "Dikili cihetinde iki beyaz fener bulunub kuvvetleri onar milden görülecek derecededir". Salname-i Vilayet-i Aydın 1891, 681.

³⁵ "İzmir Limanı'na karîb bulunan iki adet kumsal sığlık çıkındısı nihâyetine iki kat'a fener dubası timurlenmiştir ki ber vech-i âti ta'rîf olunur. (Birinci Duba) Gediz nâm diğer Pelikan Sığlığı nihâyetine timurlenmiştir ki yekdiğerine amûden iki adet sâbit yeşil feneri hâvî olub bunlardan fevkâni bulunanı sath-ı deryâdan 49 kadem mürtefi' bulunmağla beraber 5 milden görünür. Bu fener dubası kırmızı boyalıdır. Diğeri on milden rü'yet olunur. (İkinci Duba) Sancak sığlığı nihâyetine ve 6 kulaç suya timurlenüb bu dahi iki 'aded sâbit yeşil feneri hâvî ve her husûsda mezkûr fenerler bâlâda zıkr olunan birinci duba fenerlerine mûsavidir. (Üçüncü Fener) Sancak Kal'ası'nın nihâyetinde vâki' 49 kadem irtifâ'ında timur sütün üzerinde yekdiğerine âmuden iki adet sâbit kırmızı fenerlerden ibâretidir ki 5 milden görünür". Salname-i Vilayet-i Aydın 1891, 680- 681.

Sancak Kalesi	Sabit iki adet kırmızı fener	10	Mısırata burnu	Beyaz şimşekli bir adet fener	16
Koyun Adası	Dakikada bir çakar müteharrik beyaz fener	15	Trablusgarb	Beyaz şimşekli bir adet fener	16
Sakız ³⁶	Sabit iki adet amudî kırmızı fener	5	Morta Limanı	Bir adet müteharrik beyaz fener	20
Oğlan adası	Birbiri üzerinde iki adet beyaz fener	12	Olombiya körfezi	Sabit bir adet kırmızı fener	20
Değirmen burnu	Bir adet kırmızı fener	6	Saman burnu	Bir adet şimşekli beyaz fener	6
Kızıl burnu	Sabit bir adet beyaz fener	10	Rodoni Burnu	Beyaz şimşekli fener	10
Paspariko adası	Sabit bir adet beyaz fener	12	Saman burnu	Sabit iki adet amudî beyaz fener	25
Eskalatūra	Sabit bir adet beyaz fener	8	Draç	Sabit bir adet kırmızı fener	10
Kuşadası Sisam Vathi ³⁷ Limanı	Sabit bir adet beyaz fener	16	Şengin	Sabit bir adet kırmızı fener	16

³⁶ "Cenûb Boğazı'nda kâ'in Paspargo Adası'nın üstünde sath-ı deryâdan 138 kadem mürtefi' beyaz kuleden sâbit bir beyaz fener gösterilir ki 15 milden görünür. Sakız Limânı'nda mendireğin nihâyetinde birbirine 'âmudî sâbit iki aded kırmızı fener gösterilir ki en üstdeki sath-ı deryâdan 246 kadem mürtefi' olub 5 milden görünür. Sakız'ın şimâl boğazında Paşa Adası üstünde ve 38 derece 30 dakika 20 saniye arz-ı şimâlî ile 26 derece 18 dakika 20 saniye tül-i şarkîde sath-ı deryâdan 246 kadem mürtefi bulunan beyaz kuleden beher dâlikada müteharrik beyaz bir fener vardır ki: 15 milden görünür". Salname-i Vilayet-i Aydın 1891, 681- 682.

³⁷ "İskalanova (Kuşadası) Limânı medhalinin garb cihetinde sâbit bir fenerdir. Sath-ı bahrden 99 kadem irtifâ'ında bir direğe merbûtdur. 8 milden rü'yet olunur. Bunun önü 31,27 kulaç olub limanın dâhili 5 kulaç kadardır. Sisam Adası'nın Vati Limanı'nda iki fener vardır. Biri hâricde ve geçerken rü'yet olunur. Vat[h]'i'nin bu dış feneri Gözik Burunu üzerindedir. Ve limana girecek yerde şark cihetindedir. Bu fener sâbit beyaz bir fenerdir. Beyaz bir bina üzerinde sath-ı bahrden yüz otuz bir kadem yükseklikde bir direğe mevzû'dur. Bu fener 8 milden görünür. Bunun önü 59 açıkları 52, 53 ve daha açıkları 100, 120, 140 kulaç râddelerindedir. Sisam'ın boğazı geçilir geçilmez Rodos'a müteveccihen giderken ve boğazdan çıkarken Tigani şehri limanında (Fonio-Fonios) yahüd (Poseidon-Possidon) Burunu üzerinde sâbit beyaz bir fener daha vardır. Bu fener sath-ı bahrden 72 kadem irtifâ'ında bir direğe mevzû'dur ve 8 milden görünür. Bunun önü 17, 18 kulaç kadardır". Salname-i Vilayet-i Aydın 1891, 682.

Deniz fenerlerinin gerek Osmanlı devleti karasularında ve gerekse uluslar arası anlamda artan önemi, fener vergilerinin düzenlenmesini gerekli kılmıştır. Denizyolları geliştikçe kanallar, boğazlardan artan geçişler daha düzenli, adil ve karşılıklılık esasına göre vergilendirme zorunluluğunu da artırmıştır. Üstelik bu türden gelişmeler Osmanlı devletinde tonaj ölçümlerinde hassasiyetin artmasına da neden olmuştur. Dahası özel sermaye ile yapılmış olan fener işletmelerinin gelirlerini oluşturan vergilerin daha adil ve eşit alınması zorunluluğu ortaya çıkmıştır³⁸.

Deniz fenerlerinden alınan verginin yıllardır değişmeden sürdürülmesi bir süre sonra rahatsızlık yaratmış olmalıdır. Döneme ilişkin kaleme alınan bir resmi raporda deniz feneri vergilerinin, fenerlerin sunduğu hizmetlerden kaynaklanan giderler, fenerleri inşa etme maliyetleri ve amortismanı tam anlamıyla karşılayabilmesi için vergilerin yeniden düzenlenmesi gerektiği üzerinde durulmaktadır. Özellikle üretim faaliyetleri sonucunda mal ve hizmetler oluşturulurken geçmiş yıllardan devralınan sermaye mallarında meydana gelen aşınma ve eskimenin parasal değerini ifade eden amortisman için bu yeni vergi düzenlemesi XIX. yüzyılın sonlarında henüz uygulanmamış durumdadır. Kaldı ki böyle bir vergi düzenlemesi imparatorluğun bir kısım yerlerinde bulunan ve verimsiz noktalarında yer alan deniz fenerlerinin gelirlerini de dengeleyebilecektir. Bir başka deyişle, var olan deniz fenerlerinden az geliri olan ya da verimsiz noktalarda bulunanların iyileştirilmesi için yeni bir vergi düzenlemesine ilişkin taleplerin olduğu anlaşılmaktadır. XIX. yüzyılın sonlarında dahi 52 deniz feneri için 1856 yılında kabul edilen vergi oranları söz konusudur. Gerçi söz konusu tarihlerde 101 tane daha deniz feneri inşa edilmiş ve bu sayı 153'e yükselmiştir. Gemi trafiği de 2/3 oranında artış gösterirken, 1856'dan beri geçerli olan vergi oranları söz konusu oranda azalmıştır. Bu düşük vergi oranlarının uzun sürmediğini de eklemek gerekir.

Önemle belirtmek gerekir ki, Osmanlı para değerlerindeki % 8- 9'lara varan artış ya da azalış deniz fenerleri için ödenen vergi miktarını etkilemiş ve bu konuda çok sayıda itirazı da beraberinde getirmiştir. 1856 yılında kabul edilen vergi miktarının değeri XIX. yüzyılın sonlarında % 75 oranında düşmüş durumdadır. Bu arada 1856 yılında Uluslar arası komisyon 101 deniz fenerinin inşa, tamir ve bakımını yeterli görmüşken kısa bir süre sonra diğer deniz fenerlerinin de inşa edilmesi gerekliliği ortaya çıkınca Osmanlı hükümeti ile MM. Collas ve Michel arasında 1894'den 1924'e kadar sürecek olan bir

³⁸ Ekinci, 2011, 316.

anlaşma daha yürürlüğe girmiştir. Bu süreçte Selanik ve İzmir Körfezlerindeki yüzer ışıklar yeni gemilerle ve bundan ayrı olarak İngiltere'nin adımlarıyla İzmit Körfezi'ndeki eski deniz fenerleri iki yeni deniz feneriyle değiştirilmiştir. Deniz fenerlerine ilişkin yapılan anlaşmalarda deniz trafiği veya ticaretinin menfaatlerine zarar verici ya da Türkiye kıyılarını tehlikeye sokacak, fener inşaatlarını tümüyle durduracak ya da gelişmesine engel olacak herhangi bir değişiklik olmamıştır. Ancak fener vergilerinin düşük düzeyde seyretmesi bir takım tartışmaları sıcak tutmuştur. Kaldı ki, XIX. yüzyıl boyunca İngiltere ve Mısır'ın deniz feneri vergileri Türkiye'dekilerle karşılaştırıldığında oldukça fazla olduğu anlaşılmaktadır. Osmanlı devletindeki deniz feneri vergi tarifesi 1856 yılında, inşa edilecek 52 deniz feneri göz önüne alınarak belirlenmiştir. Ancak Levant dünyasında deniz feneri sayıları 1856 yılından itibaren XIX. yüzyılın sonuna kadar üçe katlanmış üstelik yeni deniz fenerlerinin inşası artarak devam etmiştir. Gerek önemi ve gerekse sayıca artışı göz önüne alındığında deniz fenerleri inşa eden şirketin bir şubesinin bulunduğu İngiltere özellikle XIX. yüzyılın sonlarına doğru Bab-ı Ali'den deniz fenerleri için alınan vergi oranlarını yeniden düzenlenmesi için baskısını artırmıştır³⁹.

1856 tarihinde Uluslar arası komisyon tarafından 52 deniz feneri için Marmara Denizi, Boğazlardan geçişte ödenecek fener vergisi olarak aşağıdaki oranlar belirlenmiştir:

Adalardan, Ege Denizi'nden gelen gemiler İstanbul veya çevresinde durduklarında; diğer taraftan İstanbul ve diğer yerlerden gelip Adalara, Ege Denizi'ne giden gemiler; ton başına 40 para; 800 tonu aştığında her ton başına 20'şer para daha vergi vereceklerdir. Karşılıklı olarak gerek Karadeniz'den Adalara, Ege Denizi'ne ve gerekse Adalar, Ege Denizinden Karadeniz'e geçişte, Çanakkale ve İstanbul Boğazlarının kullanımı sırasında ödenen fener vergileri, ton başına 60 para; 800 tonu aştığında her ton başına 30'ar para daha vergi verilecek şekilde belirlenmiştir. İstanbul'dan Karadeniz'e, Karadeniz'den İstanbul'a karşılıklı gelen giden gemiler ise; ton başına 30 para, 800 tonu aştığında her ton başına 15 para daha vergi vereceklerdir. Çanakkale'ye girmeden Saroz Körfezi ve Enez ile Semadirek, İmroz, Bozcaada, Sığır arasında gidip gelen gemiler ise fener vergisi olarak; ton başına 12 para, 800 tonu aştığında her ton başına 6 para daha vergi vereceklerdir.

Bölgesel ve daha küçük çaplı ticaret gemileri için; Çanakkale ve İstanbul çevresinde ve kıyı şeridinde durmadan işleyen gemiler ton başına 20 para vergi ödeyeceklerdir. Gelibolu ve İstanbul arasındaki kıyılarda gelen giden

³⁹ Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues, 1897, 38 ve 39.

gemiler ton başına 15 para vergi öderlerken; Karaburnu'ndan, Karadeniz'den İstanbul'a gelen gemiler ton başına 15 para ödeyeceklerdir.

Belli görevleri olan gemiler ise; Fenerbahçe'den Yeşilköy, Karadeniz girişi arasında gemi yolculuğu yapan gemiler için; 5 tondan 49 tona kadar 6 kuruş 10 para, 50 tondan 99 tona kadar 7 kuruş 20 para, römorkörler ise yıllık 1.285 kuruş vergi ödeyeceklerdir. İstanbul boğazında Prens adalarına⁴⁰ yolcu taşıyan İstimbot ya da Vapurlar yıllık 500 kuruş vergi ödeyeceklerdir. Deniz feneri vergisinden muaf olan gemiler sadece 5 ton altındakilerdi. 5 ton altındaki gemiler deniz feneri vergisi ödemiordu. Bununla birlikte deniz feneri vergileri deniz yolculuğu sırasında gidiş ve dönüşte ayrı ayrı ödeniyordu. XIX. yüzyılın ikinci yarısının geç dönemlerinde Osmanlı kıyılarında sayısı yaklaşık 100'e varan deniz fenerlerinden alınan deniz feneri vergisi miktarı ise şöyleydi: İzmir için 5 tondan 800 tona kadar ton başına 15 para, 800 tonu aşan her ton için 7 buçuk para; Adriyatik'te 5 tondan 800 tona kadar ton başına 8 para, 800 tonu aşan her ton için 4 para; istisnasız diğer tüm kıyılardaki deniz fenerlerinden alınan (Bodrum da dâhil) vergi miktarı ise 5 tondan 800 tona kadar ton başına 10 para, 800 tonu aşan her ton için 5 para olarak belirlenmiştir⁴¹.

1879 yılında ise Bab-ı Ali fener rüsumu yani deniz fenerleri üzerinden gemilerden alınacak fener vergilerini tüm ayrıntısıyla belirlemiştir. *Fener Rüsumu Talimatı* adı altında belirlenen söz konusu vergi tahsili şöyledir:

Memalik-i Mahruse-i Şahaneye vaz' olunmuş (konulmuş) olan fenerler için muayyen olan rüsumat tonilato üzerine tahsis kılınmış ve düvel-i ecnebiye ticaret sefaininin tonilatoları yekdiğerine gayr-i muvafık olmasıyla (uygun olmayan) bu husus devlet-i âliye tonilatosu olan 792 ve kıyye-i esas ad ve itibar olunmuş ve bu esas üzerine her bir devletin tonilatosu için mukarrer olan tarife vechle icab eden resm-i fener hesap olunup birer kıta cedveli tanzim ile iktiza eden mahallere verilmiş olduğundan her bir sefinenin cesametine göre cedvel-i mezkûr vechle icab eden fener rüsumatını vermeğe kapudanlar mecbur bulunmuşlardır.

Memalik-i Mahruse-i Şahane limanlarına giren kâffe-i sefain (bütün gemiler) kapudanları hin-i azimetlerinde (gidiş sırasında) evvela fener rüsumat odasına gelerek ve yedlerinde (ellerinde) bulunan sened-i bahriyelerinin iraesıyla (göstererek) kangı (hangi) mahalden geldiğini ve nereye azimet

⁴⁰ Prens adaları: Yâda kızıl adalar; İstanbul'un güneyinde Marmara denizi içinde yer alır. Büyüklüğü küçük 9 adadır. Adalar Bizans döneminde saray mensuplarının sürgün yeridir. İçinde Burgaz, Heybeliada, Büyük Ada, Sedef adası vb. vardır.

⁴¹ Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues, 1897, 41.

edeceğini haber vererek ber mucib-i tarife fener resmini bi'l- ifa (ödeyerek) azimet edeceklerdir.

Memalik-i Mahruse-i Şahanede bir limandan diğer limana azimet edecek olan sefain kapudanları vardığı limanda bulunan fener rüsumat odasına gidip yedlerinde olan fener ilm ü haberini⁴² irae edeceklerdir (göstereceklerdir). Ve orada bulunan fener memuru kendilerine irae olunan mezkûr ilm ü haberden nezdlerinde (yanlarında) el konulması lazım gelen parçasını kat ve hıfz eyleyeceklerdir (saklayacaklardır). Ve fener hatları üzerinde vaki limanlara dühul (giriş) ve hurûc (çıkış) eden sefain kapudanlarının yedlerinde fener rüsumat ilm ü haberi olmadığı halde evvel sefine firarı addolunarak icab eden fener resminin iki misli daha zamlı ahz (alma) ve istifa' (ödetilme) ve verilecek ilm ü habere dahi keyfiyeti fener memurları taraflarından şerh ve ima olunacaktır (açıklanacaktır).

Memalik-i mahruse-yi şahane limanlarında fener resmini vermeyerek ve oralarda olan memurlarına adem-i itâatle (itaatsizlik yaparak) durmayarak hareket ve azimet eden sefain ne isimde ve kangı (hangi) bandıra tahtında (altında) bulunduğu oralarda olan fener memurları tarafından tahkik olunarak keyfiyet (niteliği) serîan (hemen, çabucak) bulundukları daire merkezlerine iş'ar ile (haber vererek) evvel sefineler teba-yı saltanat-ı seniyyeden ise liman reisi marifetiyle liman tarafına iş'ar ve inbâ' (haber verip) ve teba-yı ecnebiyyeden olduğu surette evvel merkezde bulunan konsoloslarına fener memuru tarafından ba varaka-yı resmiye beyan ve imla' (doldurma, yazma) ve bu misüllü sefinelerden ber mucib-i usul vereceği fener resminin beş misli dahi zamlı ahz (alınacak) ve istifa olunacaktır (ödetilecektir)⁴³. Ve evvel mahallerde konsolos bulunmadığı veyahut tesviyesine bakılmadığı halde fener memurları canibinden serian (hemen, çabucak) Dersaadet'e işar ile fenerler idaresi canibinden kezalik (keza, bu) Dersaadet konsoloslarına tahriren (yazı ile) bildirilecektir.

Fener memurlarının mahal-i ikametleri tüccar sefaini kapudanlarına müceb (icab eden) bi-s-suhûle (kolaylıkla) olmak üzere karantinahane olan mahalin karantina dairesi ittisalinde (bitişğinde) ve karantina hanesi olmayan yerlerin sahil-i bahrde bir münasip mahalde bulunacaktır.

Teba-yı devleti âliye ve ecnebiye sefain tüccariyesinden devlet-i âliye limanlarına duhul ve huruç eden sefain kapudanları pasaport ve evrak-ı

⁴² Resmi daireye verilmek üzere muhtarlık veya bir daire tarafından birinin durumunu belirtmek için hazırlanmış tasdikli vesika, belge.

⁴³ Düstur 1879, 636.

sairesini tanzim ettirmek için fener rüsümatı odasından te'diye-i rüsumatı (ödeyeceği vergiyi) mübeyyin (bildiren) alacağı ilm ü haberi orada bulunan liman reisine ve konsoloslarına ibraz ve irae etmeğe mecburdur.

Fener memuru bulunmayan bir iskele veya limandan öteye beriye amed ü şüid (geliş- gidiş) sefain ve kayıklar kapudanları fener memuru bulunan liman veya iskeleye vardıkları anda orada bulunan fener memuruna gidip her kaç sefer ittiğini haber verip bahr seferinin rüsumatını vermeğe mecbur olacaklardır. Ve eğer ki haber vermez ise kaç sefer eylediği yedinde bulunan pasaporttan muahharen (sonradan) anlaşıldıkta vereceği rüsumatın her seferi için ber mucib-i usul iki misli ve böyle bir kere mücazat gören sefine kapudanı eğerki yine usul-ü mezkureye riayet etmeyerek seferlerini ketm (saklama) veyahut firar eder ise evvel vakit beş misli daha zamlı ahz ve istifa olunacaktır.

Kaffe-i vapurların mukaddema tonilatolarından makine ve kömürlükleri payı olarak yüz tonilatoda kırkının tenzili mukarrer (kararlaştırılmış) olup ancak bu vapurlar ashabının mensup oldukları devletleri tarafından istihsal eyledikleri (elde ettikleri) sened-i bahriyelerinde salif-üz-zikr (sözü geçen) makine ve kömürlük payları zaten tenzil kılınmış ise tekrar yüzde kırk tenzili icab etmeyeceği cihetle vapurların sened-i bahriyeleri muayene ve tetkik olunmak üzere birer kere görülecektir⁴⁴

Eyyam-ı mahsusa (özel günler) ve mukarreresi ve postaya memuriyet-i daimesi olmayan vapur resmi-i mukarreri (kararlaştırılan vergisi) kâmilten vermek şartıyla yalnız Mesajiri Emperyal⁴⁵ ve Lloyd vapurları⁴⁶ gibi postaya mahsus sayf (yaz) ve şitada (kışın) eyyam-ı mahsusasında gidip gelmeğe mecbur ve memur olan kumpanyalar posta vapurlarının ber mucib-i tarife lazım gelen fener rüsümatından yüz kuruşta beş kuruşu tenzil ile ahz ve istifa kılınacaktır.

Fener rüsümatı tahsili mukarrer olan limanlara dühul ve huruç eden sefainin ber mucibi tarife hem girdiklerinde ve hem çıktıklarında rüsümat-ı muayenenin tahsil olunacağı derkar ise de bir halet-i mecbureden yani şiddet-i fırtınaya tesadüfle mücerred (ayıran) tahlis (kurtulmak) zımında fener

⁴⁴ Düstur 1879, 637.

⁴⁵ Fransa Mesajiri Kumpanyasının posta vapurları.

⁴⁶ Avusturyalıların önde gelen posta vapurları. Geniş bilgi için bkz. Demir, 2006, 1- 17; Türkiye ile Avrupa arasındaki mektuplar Compagnie de Messageries Impériales'in ve Lloyd Autrichien'in Trieste'ye ulaşan buharlı gemileriyle ulaştırılıyordu. Ayrıca yaz mevsiminde Köstence ve Tuna yoluyla da mektup taşınyordu. Rusya ile mektuplaşma Odessa'daki Rus şirketinin buharlı gemileriyle sağlanıyordu. Osmanlı devletinin deniz kıyısındaki kentleriyle mektuplaşma Avusturya, Mısır, Fransız, Osmanlı ve Rus buharlı gemileriyle gerçekleştiriliyordu. Collas 2005, 291. Anlaşılan Osmanlı Devleti sadece Messageries Impériales'in ve Lloyd Autrichien'in posta vapurlarına deniz feneri resminde indirim yapıyordu.

hatlarında bulunan limana dehalet (sığınma) ve iltica edip o meyanda yük ve eşya ahz ve ihraç etmeyen sefineler resm-i mezkurden müstesna olacaktır. Ve o misüllü sefineler şayet yük ve eşya ahz ve ihraç ederler ise evvel vakit rüsûmat-ı muayene tamamen ahz ve istihsal kılınacaktır⁴⁷.

Osmanlı devletindeki yeni deniz fenerlerinde uygulanacak vergi oranları 1896 yılı itibariyle genel olarak kategorizeleştirilmiştir. Buradaki temel ayırım 800 ton üzerinden vergilendirme esasının ön planda tutulmasıdır. 1896 yılı itibariyle deniz fenerleri üzerinden alınacak vergi miktarı aşağıdaki tabloda verilmiştir⁴⁸.

Hat	Alınacak Vergi Miktarı		Görüş
	5'ten 800 tona kadar (ton başına)	800 tondan yukarı (ton başına)	
	para	Para	
Midilli	10	5	Her liman ziyaret edildiğinde
İzmir	15	7	
Sakız	10	5	
Selanik ve Volo	10	5	
Sisam ve İstanköy	10	5	
Rodos	10	5	
Karamanya ve Suriye	10	5	
Kandiye (Girit)	10	5	
Trablusgarb (Berberi'de)	10	5	
Anadolu (Karadeniz)	10	5	
Rumeli (Karadeniz)	10	5	
Adriyatik (Arnavutluk)	8	4	

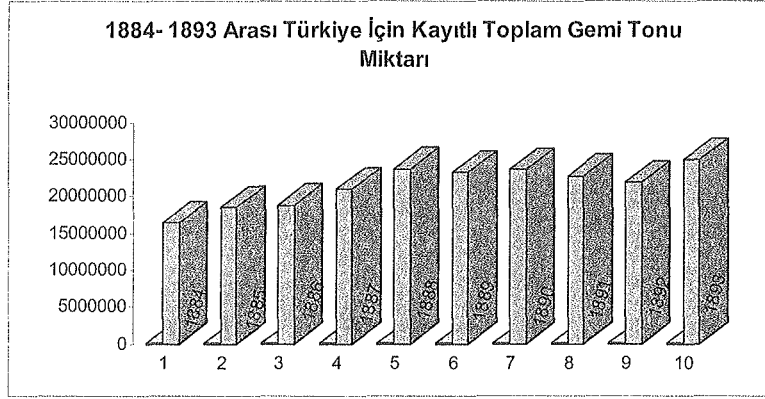
* 5 tonun altındaki gemiler her hangi bir deniz feneri vergisi ödemeyeceklerdir.

⁴⁷ Düstur 1879, 638.

⁴⁸ Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues 1897, 13.

Deniz feneri vergisi gemilerden giriş ve çıkıştaki seferlerinde alınacaktır. Aşağıdaki ilk ve ikinci tablo XIX. yüzyılın sonlarında Osmanlı devleti deniz ticaretinde gemilerin yıllık kümülatif tonilatolarının miktarı ve genel artış yada azalış eğilimlerine ilişkindir. Mevcut veriler aşağıdaki tablo ve grafik halinde incelendiğinde söz konusu miktarların artış eğilimi içinde olduğu tespit edilmektedir⁴⁹.

Yıl	Ton
1884	16439837
1885	18466798
1886	18827503
1887	21009510
1888	23753630
1889	23266564
1890	23646965
1891	22786667
1892	21902264
1893	25033933

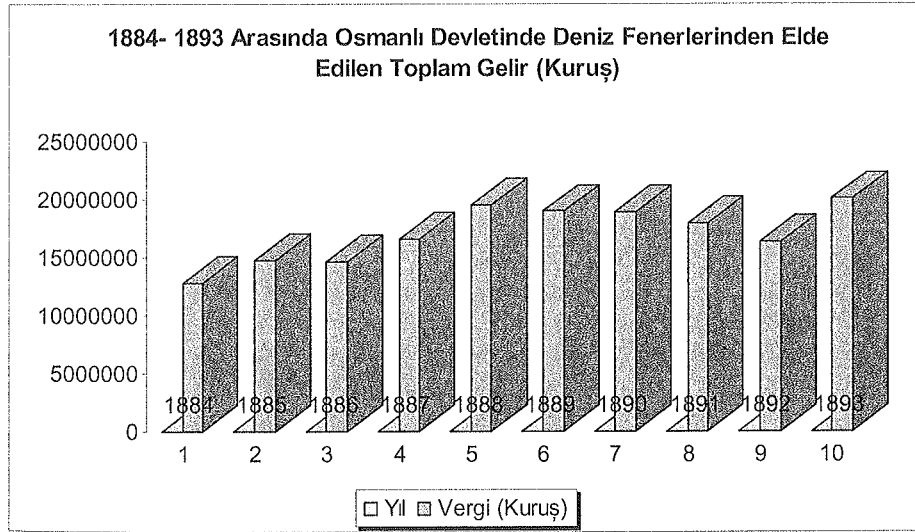


1884- 1893 yıllarında gemi tonajlarındaki artışa bağlı olarak deniz fenerlerinden elde edilen vergi ve gelirin de düzenli bir yükseliş eğilimi içinde olduğu anlaşılmaktadır. Aşağıdaki ilk ve sonraki tablo konuya ilişkin açık ipuçları sunmaktadır⁵⁰.

⁴⁹ Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues 1897, 13 ve 42.

⁵⁰ Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues 1897, 42.

Yıl	Vergi (Kuruş)
1884	12772531
1885	14758109
1886	14585495
1887	16609550
1888	19496181
1889	18964424
1890	18880792
1891	17962619
1892	16311662
1893	20059490



1897 yılı itibariyle Osmanlı karasularında mevcut deniz fenerlerinin gelir ve giderlerine ilişkin ayrıntılı bir tablo da “*Dersaadet ve Taşra Fenerlerinin 1897 senesi hâsılat-ı umumiyesiyle Hazine-i Celile-i Bahriyye’ye ait hisse ve mesarifatın miktarı*” adıyla aşağıda verilmiştir⁵¹

⁵¹ Osmanlı Devleti’nin İlk İstatistik Yıllığı- 1897, 2011, 283.

Varidat	Kuruş	Para	Mesarifat	Kuruş	Para
Dersaadet fenerleri hâsılatı	14792475	13	Hazine-i Celile-i Bahriye canibinden fenerler için verilen işgaliye mesarifi	398141	11
Taşra fenerleri hâsılatı	4987985	37	Mesarif-i tamiriyye	5666	20
			Mesarif-i mütenevvia ve saire	90699	14
Yekûn	19780461	10	Yekûn	494507	5
Hazine-i Celile-i Bahriyye'ye raci' olan varidat	7521185	21			

XIX. yüzyılın sonlarına gelindiğinde Osmanlı Levant dünyasının kıyılarında yanmaya başlayan 110 ışık Türkiye'yi, Fransa ve İngiltere düzeyine getirmiştir. Deniz feneri imtiyazı Türkiye'nin Fransız sanayisine verdiği ilk önemli imtiyazdır. Osmanlı devletinin Kızıldeniz'inde bulunan deniz fenerlerinin imtiyazını 1860'da Bernard Camille Collas ve M. Michel (Paşa) alması ve aynı imtiyazdan Collas'ın ölümünden sonra oğlu Gabriel Collas'ın da yararlanmış olması⁵² imtiyazın uzun vadeli dış sermayeye olan ihtiyacını da ortaya koymaktadır. Denizci devletlerin kabul ettiği uzlaşmalardan sonra Osmanlı limanlarına uğrayan gemilerin tonaja bağlı bir geçiş parası ödemek zorunda kalmalarının Osmanlı ekonomisine sağladığı katkıları da göz ardı etmemek gerekir⁵³.

Deniz fenerleri için bazen vakıfların kurulduğu da olmuştur. Örneğin Rodos adasının Mendirek Kulesi'ndeki fener 1860 yılında yenilenmiş ve vakıf

⁵² Collas 2005, 289.

⁵³ Collas 2005, 290.

yoluyla hizmetini sürdürmeye devam etmiştir. 1863 yılında meydana gelen deprem de ağır hasar görünce, limana geçici bir fener yerleştirilmiştir⁵⁴.

Abdülhamit döneminde fener bekçiliği babadan oğla geçen bir yöneme bağlanmış ve bir gelenek olarak günümüze kadar sürmüştür⁵⁵. Fener idaresi memurlarının sayı ve görevleri zamana ve bulundukları yere göre değişiklik göstermiştir. 1892 yılında Rodos adasında 3 görevlinin istihdam edildiği bir fener idaresi hizmetlerini sürdürmektedir. İdarenin memurluğunu Antuan Efendi yaparken çavuşluklarda Süleyman ve Ali Ağalar istihdam edilmiştir. 1894 yılında ise idarede 5 çalışanın bulunduğu tespit edilmektedir. Müdür ve sergardiyandan başka 3 gardiyan da fenerlerin işlerini yürütmekle meşguldür⁵⁶.

37° 02' 06" N, 27° 25' 12" E koordinatlarında yer alan ve resmi adıyla *Bodrum Batı Mendirek Feneri*, bilinen adıyla *Bodrum Feneri* 1880 yılında inşa edilmiştir. Osmanlı devletinde XIX. yüzyılın ortalarından itibaren yayınlanmaya başlayan ve bir senelik muhtelif olayları göstermek amacıyla basılan salnamelerden, Bodrum kazasının da içinde bulunduğu Aydın Vilayet Salmelerinde Bodrum ve çevresindeki deniz fenerlerinin sayıları, yapıları veya önemlerine ilişkin bir bilgi bulmak oldukça zordur. Hicri 1313 [1895] tarihli Aydın Vilayet Salmesinde Bodrum deniz feneri memuru İstimat Efendi, Karantina memuru Hacı Ali Efendi, Liman Reisi Murat Efendi (Kolağası) olarak kayıtlıdır⁵⁷. Son yıllarda Bodrum kazası üzerine yapılan çalışmalardan birinde Bodrum'da XIX. yüzyılın sonlarında toplamda 11 deniz feneri olduğundan söz edilmekte, Marmaris'te 4, Meğri'de 11 tane daha olduğu aktarılmaktadır. Söz konusu çalışmada fenerlerle ilgili verilen bu bilgilerin hemen devamında ise 12 Temmuz 1879 tarihinde yapılan ek bir mukavelenameyle Akdeniz'in 13 yerinde ve Bodrum'da da fener inşa edildiğinden bahsedilmektedir. Bodrum fenerinin çift olduğu ve on deniz mili ışık verdiği bilgisi de paylaşılmaktadır. Çalışmada verilen bu bilgilerin kendi içinde çelişkili olduğu anlaşılmakta, Bodrum'a ilişkin deniz feneri varlığının sayısal değerlerinin yanlış olduğu tespit edilmektedir⁵⁸. Nitekim 1897 yılına ait Osmanlı devletinin resmi istatistikleri Bodrum'da sadece "2 adet amudi beyaz fenerin" olduğuna işaret etmektedir ve tüm Ege denizinde toplamda 92 adet deniz fenerinin olduğu da göz önünde tutulursa Bodrum'da 11 adet fenerin

⁵⁴ Örenç 2006, 516.

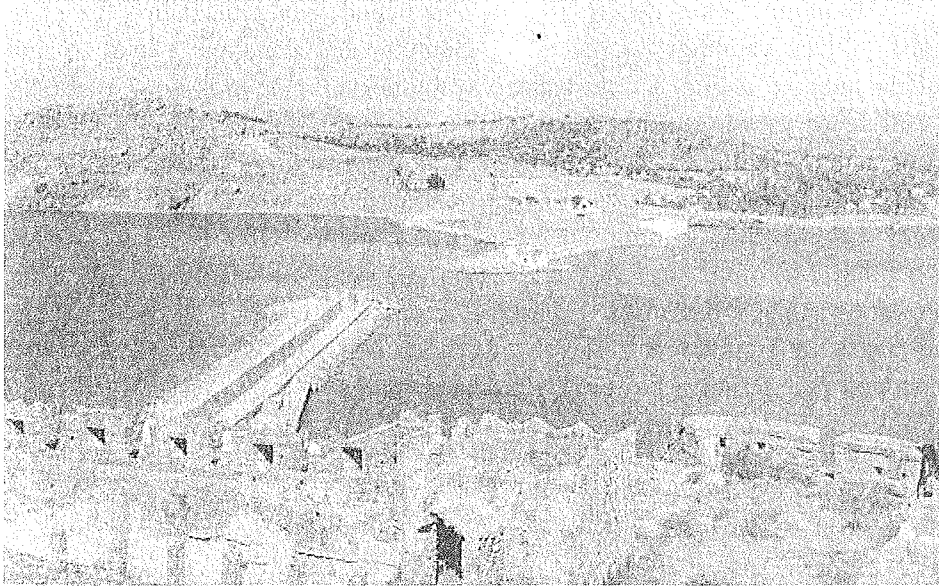
⁵⁵ Toroslu 2009, 100.

⁵⁶ Örenç 2006, 516

⁵⁷ Salname-i Vilayet-i Aydın 1895, 461- 462.

⁵⁸ Baykara 2010, 109- 110.

bulunmasının imkânsızlığı kendiliğinden ortaya çıkmaktadır⁵⁹. Bodrumun bir fenercisi olan İbrahim Erdoğan 1922 yılından önce Fransızlar tarafından inşa edilen fenerler arasında Bodrum- Limanağzı feneri ile Bodrum'daki Akyarlar-Hüseyinburnu fenerlerine de işaret etmektedir⁶⁰. Bu dönemde deniz fenerlerinin işletmeciliği 1860 yılında kurulan Osmanlı Devleti Fenerler İdare-i Umumiyesine aittir ve fenerlerin işletme imtiyazı aynı zamanda feneri inşa eden Michel Marius ve Bernard Camille Collas adındaki iki Fransız'a verilmiştir. Bodrum Feneri gibi ülkemizdeki diğer birçok deniz fenerinin de mimarı olan Blaise Jean Marius Michel dönemin padişahı Abdülaziz tarafından Paşalık unvanına layık görülmüş ve Michel Paşa adını almıştır. Günümüzde Bodrum Feneri, R.Fl. 5.0 S karakterli ve çakar sistemli olup fenerin görünme mesafesi 8. TIDELAND ML 300 fener tipine ve Elektrik- Akülü beslemeye sahip 40 W'lık 24 Volt P 28 ampul tipine sahiptir. ARLHS (Amateur Radio Lighthouse Society) kodu TUR-015, Admiralty Kodu (Deniz Fenerleri ve Sis İşaretleri Listesi/ Admiralty List of Lights and Fog Signals) E- 4730 ve NGA (National Geospatial- Intelligence Agency) kodu ise 20216 olarak bilinir⁶¹.



(Bodrum Deniz Feneri [Bodrum Batı Mendirek Feneri], 1961)

⁵⁹ Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı- 1897, 2011, 280- 282.

⁶⁰ Caner 2009, 20.

⁶¹ URL: <http://osmanyilmaz07.blogspot.com/2012/05/bodrum-feneri.html>

XIX. yüzyılın sonlarında yayınlanan resmi bir yıllıkta Bodrum ve hemen yakınındaki İstanköy’de bulunan fenerlerle ilgili sınırlı da olsa bilgiler mevcuttur. Söz konusu eserde İstanköy’ün limanının olmadığı fakat Bodrum’da bir limanın var olduğundan ve bunun da hayli iyi bir halde bulunduğu bahsedilmektedir ve şöyle devam edilmektedir: “*Sandama Limanı kadar lâtif ve tabî’i güzel ve fenn-i bahrice mükemmel değilse de bu da güzel bir liman ‘add olunur. Paşa Limanı da gemileri sığındırabilür. Paşa Limanı Burunu’ndaki fener hizasından İstanköy şehri 4,5 mile yakındır. Hâlbuki Paşa Limanı Burunu’ndaki fener hizasıyla Bodrum şehri on bir mil kadardır. İstanköy Feneri ile Bodrum arası 5, 10 mil olub bunlar karşı karşı olduklarından birinden diğeri görülebilir. İstanköy feneri mevki’inin ‘arzi 36 derece 55 dakika, tülü 27 derece 18 dakika 20 saniyedir. Bu fener sâbit ve kırmızı bir fenerdir. Bu fener sath-ı bahrdan 59 kadem irtifâ’nda bir direk üzerinde ve bu direk dahi bir bina üstündedir. Bu fenerin ziyâsı 10 milden görüldüğü cihetle o ziyâyı Bodrum’dan görmek mümkün olamaz. Paşa Limanı Burunundaki fener direği sath-ı bahrdan 82 kadem mürtefi’ olub sâbit ve yeşildir. Bu dahi 8 milden görünür. Bunlardan birinden diğeri’nin ziyâsı görülür*”⁶².

Bodrum Deniz Feneri limanın batı ucunda yer almaktadır. Üzerinde 1926 yılında yapıldığı yazmaktadır. Günümüzde Mendirek Feneri olarak yanmaktadır ve ışığını 8 mile kadar yayabilmektedir. Yüksekliği 7 metredir. Tarihi fener yapısı, renkleri, atmosferiyle Bodrum’a aittir. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Hidrografi yayını “*Fenerler ve Sis İşaretleri*” kitabında gündüz görünümü, “*beyaz beton kule ve konut*” olarak tanımlanan fener ilk yıllarında beyaz ışık vererek Bodrum’un yerini göstermiştir. 1980’li yıllarda liman büyütülüp Mendirek yapılıncı bu kez kırmızı çakarak iskele feneri olarak görevini yapmağa başlamıştır. Tarihi Bodrum feneri rota feneri olarak inşa edilmiştir ve Bodrum Feneri şu anki göreviyle Türkiye’nin en gösterişli Mendirek fenerlerinden biri olup, Bodrum’da dalgakıran ucundadır⁶³. Bodrum-Güllük arası deniz fenerleri isimleri ve bulundukları mevki ve koordinatları aşağıda verilmiştir:⁶⁴

Büyük Kiremit Adası

FI (2) 10s 89m 10 M

37° 05’ 4” N - 27° 12’ 7” E

⁶² Salname-i Vilayet-i Aydın 1891, 683.

⁶³ Yalnızlığın Işıkları Deniz Fenerleri 2003, 47.

⁶⁴ URL: <http://www.bodrumdto.com/aradiklariniz/fenerler--bodrum-gulluk-.html>

Çatal Ada

FI (4) 20s 48m 6 M

37° 00' 7" N - 27° 13' 4" E

Topan Ada

FI 5s 54m 7 M

37° 00' 4" N - 27° 10' 9" E

Hüseyin Burnu

FI (2) 10s 15m 14 M

36° 58' N - 27° 15' 9" E

Kargı Adası

FI 5s 33m 8 M

36° 57' 6" N - 27° 18' 3" E

Kara Ada Batı Feneri

FI (2) 5s 15m 8 M

36° 59' 7" N - 27° 27' 9" E

Haremten Burnu-Dikilitaş Feneri

Q (6)+LFI 15s 6m 6 M

37° 00' 9" N - 27° 24' 9" E

Bodrum Limanı Batı Mendirek Ucu

FIR 5s 8m 8 M

Bodrum Limanı Doğu Mendirek Ucu

FIG 5s 8m 8 M

Orak Adası

FI 10s 17m 7 M

36° 58' 1" N - 27° 36' 1" E

Ören Burnu

FI 3s 6m 8 M

Fener Adası

FI 5s 17m 10 M

37° 10' 6" N - 27° 21' 3" E

Yılan Adası

FI G 5s 15m 7 M

37° 12' 2" N - 27° 33' 1" E

Çamlık B.(Güllük)

FI (2) 5s 11m 7 M

37° 14' N - 27° 35' 3" E

Karaburun

FI R 5s 18m 10 M

37° 13' 8" N - 27° 31' 6" E

İncegöl Burnu

FI 3s 13m 5 M

37° 13' 8" N - 27° 30' 3" E

Altınada

FI (3) 15s 35m 6 M

37° 17' 7" N - 27° 19' 7" E

Teke ağaç Burnu

FI. 15s 15m 10 M

37° 21' 3" N - 27° 13' 5" E

Sonuç

Osmanlı devleti geniş coğrafyasını çevreleyen denizlerinde seyreden deniz araçlarının güvenliğinin sağlanması ve aynı zamanda savaş koşullarında gemilerin rotasının sağlıklı bir şekilde belirlenmesi açısından deniz fenerlerine ilgi göstermiştir. Devlet nezdinde gösterilen bu resmi ilginin XIX. yüzyılda arttığı tespit edilmektedir. Bu ilginin deniz trafiğinin yoğun olduğu Levant dünyası üzerinde ve özellikle Çanakkale ile İstanbul boğazı çevresinde yoğunlaştığı anlaşılmaktadır. Bu durum Osmanlı devletinin deniz fenerlerine gösterdiği ilginin sadece ekonomik boyutlu olmadığını aynı zamanda askeri öneminden kaynaklandığını da ortaya koymaktadır. Geç kalınmış bu ilginin yabancı sermaye ile manipüle edildiğini de eklemek gerekir. Avrupa'da deniz fenerlerinin teknik yeniliklerle geliştirilmesi sürecinde Osmanlı devletinin kara sularında bulunan çoğu ahşap deniz fenerlerinin geleneksel yöntemlerle işlerliği, yabancı sermayenin Osmanlı deniz fenerlerine çağdaş içerikler kazandırılması için bir fırsat yaratmış olmalıdır. XIX. yüzyılın ortalarında Osmanlı denizlerinde deniz fenerlerinin modern anlamda inşa olunması ya da var olanların onararak tekrar kullanımını sağlamak amacıyla İngiltere ve Fransa devletleri Osmanlı devleti ile görüşmelerde bulunmaya başlamıştır. Bu görüşmelerin Kırım Savaşı'nın sancılı yıllarına tesadüf etmesi, müttefik İngiliz ve Fransız gemilerinin Karadeniz ve İstanbul boğazlarında güvenle geçişlerini

sağlamak amacına yöneliktir. Deniz fenerlerinin yenilenmesi ya da var olanlara yenilerinin eklenmesi için bir idareye ihtiyaç duyulmuş, bunun için Fransa Posta Vapurları kaptanlarından Marius Michel, maiyetiyle birlikte İstanbul'a gelerek 1855 yılında çalışmalara başlamıştır. M. Michel'in de çabalarıyla kurulan Fenerler İdaresi, başta Çanakkale ve İstanbul boğazları olmak üzere Osmanlı Levant dünyasının kıyılarında askeri ve ticari açıdan hayli önem arz eden deniz fenerlerinin çağdaş anlamda yapılanmasına yönelik faaliyetlere başlamıştır. Bodrum'da deniz fenerlerinin varlığı, işleyişi, kent yapısındaki yerine ilişkin bilgiler kısıtlı olmasına rağmen, genel olarak mevcut veriler Osmanlı denizlerinde deniz fenerlerinin, Osmanlı devleti için sadece ticari ya da askeri anlamda değil aynı zamanda bu yapılardan elde edilen gelirin önemine de işaret etmektedir. Buna ilişkin sayısal veriler önemli ipuçları sunmaktadır. XIX. yüzyılın son yıllarına ait istatistikler deniz fenerlerinden elde edilen gelirin hayli yüksek olduğunu ve söz konusu gelirin yaklaşık % 2'sinin bu yapılara ilişkin masraflara ayrıldığını ortaya koymaktadır. XIX. yüzyıl Osmanlı coğrafyasında Bodrum, Levant dünyasında örüntülenen ekonomik ağların kısmen dışında kalması ve uğrak bir liman olma özelliğini yitirmeye başlamasından dolayı Akdeniz dünyasının diğer limanlarıyla kıyaslandığında daha az sayıda fenere sahiptir. Bu, Bodrum'un önemsiz bir liman kenti olduğu anlamına gelmemelidir. İstanköy'e olan yakınlığı ya da hemen yakınında yer alan Marmaris limanının da varlığı Bodrum'daki deniz fenerlerinin sayısını etkilemiş olmalıdır.

KAYNAKÇA

Arşiv Kaynakları

BOA., HAT 1585 15 Tarih: 24 S 1247.

B.O.A., HAT 695 33544 Tarih: 29 Z 1249

B.O.A., İ.MMS. 104 4406 Tarih: 25 B 1306

Resmi Yayınlar

Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues 1897,
Commercial No. 1, Printed for her Majesty's Stationery Office, London.

Düstur 1879, Tertip 1, cilt 4, Cüz-i rabi', İstanbul, 1296

Salname-i Vilayet-i Aydın 1891 Salname-i Vilayet-i Aydın, Vilayet Matbaası, Rumi
1307, Hicri 1308.

Salname-i Vilayet-i Aydın 1895, Salname-i Vilayet-i Aydın, Vilayet Matbaası Hicri
1313, Miladi 1895.

Araştırma ve İnceleme Eserleri

(Acar 2010), Gevher Gökçe Acar, *The Traces of the Lighthouse Image in Western Painting*, İstanbul.

Ahmet Kantarcı, 20 Nisan 2013 tarihindeki görüşme.

(Aktepe 1979) Münir Aktepe, “İstanbul Fenerbahçesi Hakkında Bazı Bilgiler”, *Tarih Dergisi*, Sayı 32, 49- 372.

(Ali Suavi 1869), Ali Suavi, “Süveyş Cedvelinde Elektrik Fenerler: Mifhem-i Terakki der-Maarif”, *Ulum Gazetesi*, Sayı 13, Paris- Trouville, 769- 771.

(Baykara 2010), Arzu Baykara, *XIX. Yüzyıl Bodrum Kazasının Sosyal ve İktisadi Hayatı*, E.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, İzmir.

(Caner 2009), Güler Caner, “İbrahim Erdoğan Fenerci”, *Bodrum- Mavi*, Yıl 5, Sayı 32, Eylül- Ekim, 18- 20.

(Collas 2005), Bernard Camille Collas, 1864’te Türkiye, Bileşim yay., İstanbul.

(Demir 2006), Tanju Demir, “Osmanlı İmparatorluğunda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları”, *OTAM*, 17, 1- 17

(Düzcü 2009), Levent Düzcü, “Osmanlı Bahriye Teşkilatında Reform Çabaları (1876- 1922)”, *Akademik Bakış*, Kış- 3/ 5, 1- 20.

(Ekinci 2011), İlhan Ekinci, “Osmanlı Deniz Ticaretinde Ölçü Birimlerinin Batılılaşmasına Bir Örnek: Kile’den Tonilatoya, Moorsom Usulü’nün Uygulanması”, *Uluslar arası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Bahar 4/ 17, 312- 324.

(Karal 2007), Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, VI. Cilt, 7. baskı, TTK yay., Ankara.

(Mazlum 2007), Deniz Mazlum, “Kız Kulesi’nin Uzun Tarihinden Bir Kesit: 18. Yüzyılda Kule-i Duhter”, *METU JFA*, 24/1, 35- 47.

(Osmanlı Devleti’nin İlk İstatistik Yıllığı- 1897), Haz. Tevfik Güran, *Tarihi İstatistikler Dizisi*, Cilt 5, TC. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara, 2011.

(Örenç 2006), Ali Fuat Örenç, *Yakın Dönem Tarihimizde Rodos ve On İki Ada*, İstanbul.

(Özdemir 2006), Şenay Özdemir, “Osmanlı Denizciliğinde Gemi Kazaları ve Dalışlar”, *OTAM*, Sayı: 19, 365- 380.

(Toroslu 2009), Vefa Toroslu, *Deniz Fenerleri: “Denizciye Göz Kırpan Sevdalar”*, İzmir.

URL: <http://osmanyilmaz07.blogspot.com/2012/05/bodrum-feneri.html>

URL: <http://www.bodrumdto.com/aradiklariniz/fenerler--bodrum-gulluk-.html>

(Yalnızlığın Işıkları Deniz Fenerleri 2003), Yay. Aykut Tankuter, İstanbul.