

## YALNIZLIĞIN IŞIKLARI: BODRUM VE İSTANKÖY DENİZ FENERLERİ\*

UĞUR AVCI

Doktora Öğrencisi, Ege Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir/Türkiye  
uguravc@gmail.com  
Orcid ID: 0000-0002-6945-134X

Makale Geliş Tarihi: 19/04/2023

Makale Kabul Tarihi: 16/15/2023

Makale Türü: Araştırma Makalesi

**Atıf:** Avcı, A. (2023). Yalnızlığın ışıkları: Bodrum ve İstanköy deniz fenerleri. *Hatay Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 20(51), 33-48.

### Öz

*Antik çağlardan günümüze kadar varlığını sürdüren önemli yapılardan birisi olan deniz fenerleri, deniz ticaretinin gelişmesindeki en önemli basamaklardan birisini oluşturmuştur. Hem karaya hem de denize ait olan fenerler, barış dönemlerinde gemilere kılavuzluk yaparak ticaretin devamlılığını sağlamıştır. Böylelikle limanların, şehirlerin ve şehir ekonomisiyle birlikte devlet hazinesinin de gelişmesini sağlayacak bir kanal oluşturmuştur.*

*Bu çalışmada Osmanlı Devleti'nde Deniz Fenerleri İdaresi'nin kuruluşu, fener rüsûmu ve ekonomiye katkısı ile Bodrum ve İstanköy'de bulunan deniz fenerleri, buralarda görev yapan fener gardiyanları ele alınmıştır. Ayrıca fenerler hakkında yapılan şikayetler ve barış zamanlarında gemilere kılavuzluk yapan deniz fenerlerinin savaş dönemlerindeki söndürülerek düşman gemi ve uçaklarına karşı stratejik durumları incelenmiştir.*

**Anahtar Kelimeler:** Fenerler İdare-i Umumiyesi, Deniz Fenerleri, Fener Rüsümü, Bodrum, İstanköy

## LIGHTS OF SOLITUDE: THE LIGHTHOUSES OF BODRUM AND KOS

### Abstract

*Lighthouses, one of the most important structures that have survived from ancient times to the present, have constituted one of the most important steps in the development of maritime trade. The lighthouses belonging to both land and sea ensured the continuity of trade by guiding the ships in times of peace. Thus, it created a channel for the development of ports, cities and the state treasury together with the city economy.*

*In this study, the establishment of the Lighthouse Administration in the Ottoman Empire, the lighthouse tax and its contribution to the economy, the lighthouses in Bodrum and Kos, and the lighthouse guards working there are discussed. In addition, the complaints made about the lighthouses and the strategic situation of the lighthouses, which guided the ships in times of peace, against enemy ships and aircraft by extinguishing them in times of war were examined.*

**Keywords:** General Administration of Lighthouses, Lighthouses, Lighthouse Tax, Bodrum, Kos

\* Bu çalışmada "Yükseköğretim Kurumları Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Yönergesi" kapsamında uyulması belirtilen tüm kurallara uyulmuştur. Yönergenin ikinci bölümü olan "Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiğine Aykırı Eylemler" başlığı altında belirtilen eylemlerden hiçbiri gerçekleştirilmemiştir.

## Giriş

Dünyanın pek çok bölgesinde, en güzel manzaralara sahip yapılar düşünüldüğünde insanların aklına ilk olarak deniz fenerleri gelmektedir. Bazen sakin, eşsiz bir manzara karşısında bütün romantizmiyle duran fenerler, bazı zamanlarda Poseidon'un şiddeti karşısında dimdik ayakta durabilecek kadar güçlüdürler. Bu güçlü yapısı veya romantik manzaralarıyla insanlara güzel duygular çağırırsa da son noktada yalnız yapılarıdır. Gecenin karanlığında tek başlarında ayakta durup ışıklarıyla karanlığı yenmeye çalışırlar. Işığı bir gemiye değdiği zaman yalnızlığını yitirir, onları selamlar ve dünyaya karşı varlığını kanıtlarlar. Ancak gemi gittiğinde tekrar kendi yalnızlığına gömülürler. Belki de sırf bu yüzden kaptanlar deniz fenerlerine düşünülmemiş, *bilincine varılmamış bir saygı duyuyorlardı* (İleri, 1976, s. 21).

İnsanlık tarihi kadar eskiye uzanan bu mimari yapı, edebiyattan sinemaya kadar pek çok alanda kendine yer edinmiştir. Fakat "yalnızlığı" göz önüne alındığından olsa gerek büyük oranda depresif, karamsar bir havada yansıtılmıştır.<sup>1</sup>

Deniz fenerleri denildiğinde akla ilk deniz gelmektedir. Denizlerle mücadele eden veya onun bir parçası olduğu düşünülür. Ancak denizin olduğu kadar karanın da bir parçasıdır. Aslında fenerler hem denizlerin hem de karaların ortak noktasıdır. İkisine de ait bir yapıdır. Sadece bakış açısı değiştiğinde aidiyetliği değişiyormuş gibi gelir. Karadan bakıldığında engin denizlerin karşısında bir derya bekçisi, güler yüzlü şövalyedir. Denizden bakıldığında ise bir kılavuz, yol gösterici, kıtaların bekçisidir.

Deniz fenerlerinin tarihini yazmak için oldukça eskiye, insanların şehirleşmesiyle birlikte ticaretin denizlerde yapılmaya başlandığı dönemlere kadar geri gitmek gerekiyor. Çünkü denizlerdeki ticarî faaliyetler ile birlikte deniz fenerlerinin ilk örnekleri ortaya çıkmıştı. Aslında denizciliğin gelişmesindeki en önemli basamaklardan birisinin fenerler olduğunu söylemek yanlış olmaz. Denizciler için en az pusula kadar önemli, rotalarını belirlemelerinde en büyük rehberleridir (AVS-1302, s. 680).<sup>2</sup> İlk zamanlarda genellikle yüksek yerlerde ateş yakılarak gemilere rehberlik yapılıyordu. Zaman içerisinde taştan kuleler yapılmış ve üzerlerinde odun ya da kömür yakılmaya başlanmıştı. Böylelikle günümüzdeki deniz fenerlerine ait mimari yapı yavaş yavaş şekillenmeye başlamıştı. Ancak bu kulelerin büyük bir sorunu vardı. Ateşin sürekliliğini sağlamak için odun ya da kömürün sürekli olarak kulenin üzerine çıkartılması gerekiyordu. Bu da hem zahmetli hem de maliyetli bir yoldu. Çünkü bu fenerler yılda 400 tona kadar kömür tüketebiliyordu (Toroslu, 2009, s. 30).

## Deniz Fenerlerinin Tarihsel Gelişimi

Tarih boyunca pek çok farklı yapıda deniz fenerleri inşa edilmiştir. Bunlar arasında bilinen en eski fener, İ.Ö. 7. yüzyılda, Çanakkale Sigeon'da (Kumkale) yapıldığı tahmin edilmektedir. Ancak varlığı bilinen en eski fener, Dünyanın Yedi Harikası'ndan birisi olan İskenderiye Feneri'dir. İskenderiye Limanı'nın karşısında, Pharos Adası üzerinde bulunan fener ve 135 metre yüksekliğindeydi. İskenderiye Feneri, deniz fenerlerinin gelişimi açısından bir milat sayılabilir. Çünkü fenerlerin üzerinde 24 saat ateş yakılması oldukça maliyetli -ki bu yöntem uzun yıllar kullanılmaya devam edilmişti- ve zahmetli bir yöntemdi. İskenderiye Feneri'nde ise geceleri ateş yakılıyor, gündüzleri ise güneş ışınlarını büyük bir ayna yardımı ile yansıtılarak bir nevi güneş enerjisini kullanmaya başlamışlardı. Bu yöntemle ışık 70 km gibi çok daha uzun mesafelerden

<sup>1</sup> Sanatın pek çok dalında deniz fenerleri üzerinden yalnızlık ve karamsarlık vurguları yapılmıştır. Edebiyatta ve sinemadaki örnekleri için bkz: (Eggers, 2019; Nyholm, 2018; Poe 2017; Woolf, 2022).

<sup>2</sup> Aydın Vilayet Salnâmesi bundan sonra "AVS" şeklinde gösterilecektir.

geçen gemiler tarafından görülebiliyordu (Toroslu, 2009, ss. 30-31). En farklı yapıya sahip fener ise Rodos'ta, Dünyanın Yedi Harikası'ndan birisi olan ve Güneş Tanrısı Helios adına yapılan 33 metrelik bronz heykeldi.<sup>3</sup>

Deniz ticaretinin en önemli basamağını oluşturan fenerler, Akdeniz'deki deniz ticaretinin azaldığı dönemde etkisini yitirmişti. Bu yüzden 12. yüzyıla kadar Avrupa kıyılarında hemen hemen hiç yeni fener yapılmamıştır. Ancak bu yüzyılda ticarî hareketliliğin hızlanması, tekrardan deniz fenerlerine olan ihtiyacı artırmıştır. Önce Fransa ve İtalya, ardından İskandinavya ve Almanya deniz fenerleri yapımına başlamıştır. 16. yüzyıla gelindiğinde Avrupa kıyılarında 30 deniz feneri bulunuyordu. "Modern" diyebileceğimiz silindirik şeklindeki deniz fenerleri 18. yüzyılda, ilk olarak İngiltere'de ortaya çıkmıştır. Yine bu döneme kadar daha çok iç denizlerde görülen fenerler, bu yüzyıla birlikte okyanus ülkelerinde de inşa edilmiştir. Amerika'daki ilk fener ise bu yüzyılda, 1716 yılında Boston Limanı'nın girişinde bulunan Little Brewster Adası'nda inşa olunmuştur. 19. yüzyılın başında dünyadaki deniz fenerlerinin sayısı 250'yi bulmuştu. Yüzyıl boyunca inşa faaliyetleri devam etmiş, İngiltere'de Forfarshire'da 1811 yılında yapılan Bell Rock, Argyllshire'da 1884 yılında yapılan Skerryvore, Fransa'da Sein Adası'nda 1881 yılında yapılan Armen ve Almanya'da Weser Ağızı'nda 1885 yılında yapılan Roter Sand gibi önemli deniz fenerleri denizler karşısında bekçilik yapmaya başlamıştır (Adams, 1870, ss. 108-113; Toroslu, 2009, s. 30, 32).

#### **Deniz Fenerlerinin Işık Kaynakları**

Tarihsel süreç içerisinde deniz fenerlerinde ışık kaynağı olarak değişik maddeler kullanılmıştır. Büyük oranda odun ve kömür gibi yanıcı maddelerin yanı sıra İskenderiye Feneri'nde olduğu gibi gündüzleri ayna yardımıyla güneş ışınlarından yararlanılmıştır.

İlk zamanlarda fenerlerin üzerinde bir maltız veya ızgara içerisinde yakılan odun veya kömür kullanılıyordu. 1846 yılına kadar İngiltere'deki bütün deniz fenerlerinde ışık kaynağı balina yağıydı. Bu yıldan sonra domuz yağı, kakao yağı ve farklı pek çok yağ kullanılmaya başlanmıştır. Sonraları, üretimi daha ucuz olduğu için kolza yağı tercih edilmiştir. Daha ucuza gelen madeni yağların kullanılması deniz fenerleri için bir devrim niteliğindedir. Hava gazı ise ilk olarak 1837 yılında kullanılmıştı. Pintch'in geliştirdiği petrol gazı sistemi, gazlı aydınlatmanın ilk örneklerindendi. Yüksek basınç altında sıvılaştırılan petrol gazı, şamandıraların gövdesinde dokuz atmosferlik bir basınca düşürülüyordu. Böylelikle elde edilen gaz, normalden %40 daha parlak hale geliyordu. Fransa'da bulunan şamandıralarda standart halde propan kullanılıyordu. Diğer kullanılan ışık kaynağı ise asetileni. İlk olarak 1896 yılında şamandıra ve ışıklı işaretlerde kullanılmıştır. Asetilenin taşınmasının kolay olması ve alevinin daha parlak olması işaret ışıkları ve şamandıralar haricinde ikinci derece önemli kıyı fenerlerinde kullanılmasını sağlamıştır. Deniz fenerlerinde elektrikli sistem ilk olarak 1862 yılında İngiltere'de Dungeness'deki fenerde kullanılmıştır.<sup>4</sup> Artık içi gazla dolu lambaların yerini otomatik elektrik donanımı ile birleştirilmiş lambalar almıştır. Son yıllarda ise fenerlerdeki ışık kaynağı daha çok güneş enerjisi ile

<sup>3</sup> Heykel hakkında çok fazla bilgi olmamasına rağmen eldeki bilgiler ve yeni araştırmalar sonucunda bazı tahminlerde bulunmak oldukça mümkündür. Heykelin bir eli havada ve tıpkı Özgürlük Anıtı gibi elinde bir meşale tuttuğu düşünülmeyle birlikte Mandraki Limanı'nın girişinde, her ayağı liman girişinin bir tarafında olduğu da tahmin edilmektedir. Güneş Tanrısı Helios hakkında detaylı bilgi için bkz: (Higgins, ss. 124-137).

<sup>4</sup> Osmanlı Devleti Posta ve Telgraf Nezareti'nde görev yapan Fransızlardan olan Emil Locaine hem bir telgraf uzmanı ve eğitimci hem de mucittir. Görev yaptığı sırada Boğaz'dan geçen gemilerin, özellikle sisli havalarda daha rahat yol almalarını sağlamak üzere elektrikli fener lambası icat etmiştir. Feneri Osmanlı hükümetine tanıtmışsa da kabul ettirememiştir. Bu yüzden feneri Fransızlara satmıştır. Emil Locaine hakkında detaylı bilgi için bkz: (Demir, 2005, ss. 47-51).

sağlanıyordu (Tankuter & Ermin, 2003, s. 148; Toroslu, 2009, s. 19).

Avrupa'da yaşanan bu gelişmeleri Osmanlı Devleti de yakından takip ediyordu. 19. yüzyıl Avrupası'nda fenerlerin ışık kaynağı olarak çeşitli yağlar kullanmaya başlamaları Osmanlı'yı da teşvik etmiştir. 1830'larda odun ve kömür gibi zahmetli ürünleri bırakmış, Avrupa'dan yeni ve gerekli malzemeler getirilmiş, ışık kaynağı olarak da zeytinyağı kullanılmaya başlanmıştır (BOA, HAT, 695/33544).<sup>5</sup> Işığın yetersiz kaldığı durumlarda ise yağ miktarını artırarak ışığı daha da güçlendiriyorlardı (BOA, C..BH., 70/3325).

Işık kaynaklarındaki bu değişimin temel amacı denizler için daha etkili bir fener elde etmektir. Ancak bu sadece ışık kaynağını değiştirmekle olmuyordu. Bu yüzden işin içine optik bilimi de dahil edilmiştir. Böylelikle fener ışığı daha güçlü olabilecekti. Fransız Mühendis Augustin Fresnel tarafından 1822 yılında geliştirilen "fresnel lensleri" ile fenerlerin denizdeki etki mesafesi daha da artmıştır (Karakulak & Kılıç, 2018, s. 143). William Hutchincson tarafından geliştirilen katoptrik sistem sayesinde fener ışığı daha uzak mesafelerden görülebiliyordu. Bu sistem İskenderiye Feneri'nde kullanılan sisteme benziyordu. Işık, ayna[lar] yardımıyla yansıtılarak daha uzak mesafelere gönderiliyordu. Hutchincson'ın geliştirdiği bu sistem ilk defa İngiltere'de 1763 yılında yapılan Leasowe Feneri'nde kullanılmıştır (Nemlioğlu Koca, 2018, s. 106).

Katoptrik sisteminin bulunmasından 60 yıl sonra Augustin Jean Fresnel tarafından dioptrik sistem geliştirilmiştir. Dioptrik sistem sayesinde ışık bir cam ortamdan geçerek optik kurallarına göre kırılıyordu. Bu sistem ilk defa Fransa'da, 1823 yılında inşa edilen Cordouan Feneri'nde kullanılmıştır. Fresnel, dört yıl sonra yeni bir icat daha gerçekleştirmiş ve katadioptrik sistemi bulmuştur. Bu sistem sayesinde cam ortamına giren ışık, yansıma sırasında ortamı terk etmeyerek daha "sağlıklı" bir ışık kaynağı oluşturuyordu. Katadioptrik sistem ilk defa 1843 yılında, Fransa'daki Ile Vierge Feneri'nde kullanılmıştır (Nemlioğlu Koca, 2018, s. 106).

Fenerlerde kullanılan ışık sisteminde yaşanan bu gelişmeleri en kısa ve güzel şekilde Jules Verne, şu satırlarla anlatmıştır: *Vaktiyle fenerler, üretilen ışığın en az yarısını emmek gibi ciddi bir sakıncası olan parabolik aynalarla donatılmaktaydı. Ama her şeyde olduğu gibi, gelişme bu konuda da son sözünü söyledi. Ve giderek, lambaların parlaklığının sadece küçük bir kısmının kaybolmasına izin veren diyoptrik aynalar kullanılmaya başlandı* (Verne, 2009, ss. 35-36).

### **Osmanlı Devleti'nde Deniz Fenerleri ve Fenerler İdare-i Umumiyesi**

Osmanlı Devleti'nde 16. yüzyıldan itibaren deniz fenerleri görülmeye başlanmıştır. Kanuni Dönemi'nde görev yapan Busbecq, kaleme aldığı eserinde Rumeli tarafında, boğaza bakan bir kule olduğunu nakleder. Günümüzdeki Rumeli Feneri'nin bulunduğu yeri işaret eden Busbecq, buradaki kulenin tepesinde bir ateş yakıldığını ve gemicilere yol gösterildiğini belirtmektedir (de Busbecq, 2005, s. 44). Yüzyılın ortasında, 1562 yılında Fenerbahçe Feneri inşa edilmişti (Toroslu, 2009, s. 81). Yine aynı yüzyılda Rodos, İstanköy, Gelibolu ve Karadeniz kıyılarında fenerler bulunuyordu (Karakulak & Kılıç, 2018, s. 143).

Gemi seferlerinin çoğalması, fenerlere olan ihtiyacı artırmıştır. Osmanlı Devleti'nin ilk buharlı gemi serüveni "Swift/Buğu" isimli gemi ile başlamıştır. 1839 yılında Fransa'dan alınan Peyk-i Şevket Vapuru ile İstanbul-İzmir arasında ticarî taşımacılık da başlamıştır. Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi, Fevaid-i Osmaniye, İdare-i Aziziye, İdare-i Mahsusu ve Seyr-i Sefain İdaresi oluşturulmuş ve Osmanlı sularında gemi seferleri oldukça çoğalmaya başlamıştır. Böylelikle hem ticarî hem de yolcu taşımacılığı ile vapur seferlerinin artması ve durak noktalarının çoğalması, güzergâhların belirlenmesi ve aydınlatılması için deniz fenerlerini gerekli hale getirmiştir

<sup>5</sup> Avrupa'dan fenerler için getirilen her türlü malzeme için gümrüklerde kolaylık sağlanmıştı. Hatta 1881 yılında gümrük muafiyeti dahi uygulanmıştı (Nemlioğlu Koca, 2018, s. 113).

(Karakulak & Kılıç, 2018, ss. 144-145).

Ticarî veya yolcu taşımacılığı kadar savaşlar da fener ihtiyacını ortaya çıkartmıştır. Özellikle Kırım Savaşı'nın başladığı zaman denizlerdeki hareketliliğin oldukça artması, neredeyse deniz fenerlerinden yoksun bir vaziyette olan Osmanlı sahilleri için fenerler zorunluluk haline gelmiştir. Bu dönemde Fransız General Oliver Lannes hazırladığı bir raporu Sivastopol'dan Fransa'ya acil bir şekilde ulaştırması gerekiyordu. Marius Michel kaptanlığında Massegeri'nin posta vapuru ile Fransa'ya doğru yola çıkmıştır. Michel, rotayı çok iyi bildiğinden Boğaz'ı rahat bir şekilde geçip Fransa'ya ulaşmışlardır. Bu yolculuktan 10 yıl önce Osmanlı Devleti kıyılarında beşi Karadeniz, yedisi Boğazlar, yedisi Ege, yedisi Akdeniz'de olmak üzere 26 deniz feneri bulunuyordu. Ancak bunların sadece 19 tanesi düzenli olarak çalışır durumdaydı. Kaptan Michel, özellikle Doğu Akdeniz'in aydınlatılması gerektiğini düşünmüş ve Lannes ile yaptığı Sivastopol-Fransa seferindeki deneyimlerinden de yararlanarak, dönemin padişahı Sultan Abdülmecid'e yeni fenerlerin yapılması talebinde bulunmuştu. Fransa tahtında oturan III. Napolyon da bu talebi desteklemiştir (Karakulak & Kılıç, 2018, s. 145). Padişahın teklifi kabul etmesi üzerine Michel, 1856 yılında, maiyetindeki Müfettiş Garbeyron ve İngiliz Kaptan Spiran/Esperan ile bir gemiye binerek fenerlerin inşa edilecekleri noktaları belirlemişlerdir. İngiliz kaptan bu gezi sonucunda raporlar kaleme almıştır. Fenerlerin yapılması gereken ilk noktalar İzmir-Midilli ve Çanakkale boğazıydı. Diğer nokta ise Boğaziçi ve Karadeniz boğazının girişleriydi (BOA, HR.TO., 221/49; BOA, HR.TO., 223/53; BOA, HR.TO., 426/21).

Michel'in bu çalışması sonucunda yeni deniz fenerlerinin inşası ve düzenlenmesi konusunda çalışmalara başlanmıştır. Michel ile yapılan sözleşme sonrasında fenerlerin inşası, idaresi ve işletilmesi 10 yıllık süreyle kendisine verilmiştir (BOA, İ.MMS, 132/5648; BOA, İ.MMS, 6/206; BOA, İ.MMS, 7/308). Böylelikle Marius Michel tarafından "Fenerler İdare-i Umumiyesi" kurulmuş ve dolgun bir maaş ile başına getirilmişti (BOA, A.}.AMD, 71/73). Michel'e verilen bu ayrıcalık, Osmanlı Devleti'nin Fransız sanayisine verdiği ilk önemli imtiyazdı (Özgün, 2014, ss. 756-757). Ayrıca Fransızların Osmanlı bünyesinde kurduğu en kazançlı kurumlardan birisi olmuştu (Thobie, 1985, s. 728).

Fenerler İdaresi'nin kurulmasının ardından kısa süre içerisinde Boğazda ve aralarında Rumeli, Anadolu, Kefken, Ahırkapı, Fenerbahçe ve Bodrum'da bulunan fenerleri yenilemiştir. Bu dönemde 52 yeni deniz feneri yapılmasına karar verilmiştir. Planlanan fenerlerin 18 tanesi Çanakkale'den Karadeniz'e açılan geçitte, üç tanesi de Tuna Nehri'nin ağzında bulunacaktı. Üç-dört yıl gibi kısa bir süre içerisinde 21 fener inşa edilmiştir (BOA, HR.HMŞ.İŞO, 71/2). Kırım Savaşı'nın ardından gelen barış ortamıyla beraber yapılması düşünülen 31 fenerin inşasından vazgeçilmiştir. Ancak bu hem deniz seferleri için hem de deniz ticareti için oldukça riskli bir durumdu. Bunun farkına varan Michel ve Collas,<sup>6</sup> 1860 yılında Babiâli'ye 96 deniz feneri inşasını içeren planı sunmuştur. Bunun sonucunda da 20 Ağustos tarihinde imzalanan bir anlaşma ile Collas ve Michel'e fenerlerinin inşası, bakımı ve fener vergilerinin toplanması hakları verilmiştir (Özgün, 2014, ss. 757-758).

Michel ve Collas 96 adet deniz feneri için anlaşma yapmalarına rağmen bu sayıya ek olarak 17 fener daha eklemişlerdir. Böylelikle deniz trafiğinde herhangi bir artış olmamasına rağmen fener sayısı önce 112'ye,<sup>7</sup> yüzyılın sonunda ise 148 adete yükselmiştir. Fenerlerin en yoğun olduğu bölge Akdeniz ve Adalar bölgesidir (Güran, 1997, s. 279).

Fenerler İdaresi, uzun yıllar Michel ve Collas tarafından yönetilmiştir. 1856 yılında

<sup>6</sup> Bordeauxlu şarap tüccarı olan Bernard Collas (Thobie, 1985, s. 728), bu süreçle Michel ile ortaklık kurmuştu. Michel ve Collas hakkında detaylı bilgi için bkz: (Thobie, 1972, 2004).

<sup>7</sup> Bu fenerler ve buldukları yerler hakkında detaylı bilgi için bkz: (Özgün, 2014, s. 759).

imzalanan anlaşma önce 1860 yılında (BOA, A.}MKT.NZD, 323/30),<sup>8</sup> ardından da 1879 yılında uzatılmıştır (BOA, İ.MMS., 63/2959).<sup>9</sup> Michel ve Collas'a verilen imtiyaz, Türkiye Cumhuriyeti'ne de devrolmuş ve 1937 yılına kadar varlığını sürdürmüştür. Bu tarihte Fenerler İdaresi'nin durumu gözden geçirilmiş ve "şimdilik" İktisat Vekâleti bünyesindeki Tahlisiye Umum Müdürlüğü'ne bağlanmıştır. Yapılan toplantıya Michel ve Collas tarafından kimse katılmamış, onların gıyabında ve namına Merkez Bankası'na 500.000 lira tazminat yatırılmış (BCA., 30-18-1-2; 81/107/20) ve idare yönetimi Türkiye Cumhuriyeti'ne aktarılmıştır. 1856-1937 yılları arasında Fransızlar tarafından yönetilen Fenerler İdaresi, Osmanlı Devleti'ndeki yabancıların işlettiği en uzun süreli işletme olmuştur (Thobie, 1985, s. 728).

Marius Michel'in Fenerler İdaresi'yle birlikte Osmanlı Devleti'nin yararına gerçekleştirdiği faaliyetler sonucunda kendisine Mecidiye Nişanı verilmiştir. Ardından "deniz miralay" ve "deniz miralvası" rütbeleri ile taltif edilmiş, en son ise paşalık unvanıyla ödüllendirilmiştir. 1863 yılında da kendi ülkesi, Fransa hükümeti tarafından "Légion D'Honneur" unvanı ile onurlandırılmıştır (Nemlioğlu Koca, 2018, s. 112).

### **Fener Rüsûmu**

Osmanlı Devleti sınırları içerisinde bulunan boğazlardaki deniz fenerlerinin sürekli yanıyor olması, devlet için ağır bir malî yük oluşturmaktaydı. Bu sebeple de ağır malî yükü hafifletmek için fener vergisi almaktan başka çare kalmıyordu. Bu yüzden Hazine-i Hassa'da gerçekleştirilen toplantıda Ali Galip, Mehmet Fuat, Safvet, Ahmet Muhtar, İsmail Afif, Mustafa, Mehmet Salih ve Derviş paşalardan oluşan komisyon fener rüsûmu alınmasına karar vermiştir (Nemlioğlu Koca, 2018, s. 110). Fakat alınan hemen her türlü vergi zaman içerisinde değişim göstermişken fener vergileri bir istisna oluşturmuyordu. Bütün vergiler artarken fener vergisi aynı kalıyordu. Verginin stabil kalması doğal olarak bazı rahatsızlıklara sebep açmış olabilir. Bu yüzden hazırlanan bir raporda fener vergisinin inşaat maliyeti, fener hizmetleri ve amortismanı karşılayamadığı vurgulanmış ve verginin yeniden düzenlenmesi gerektiği üzerinde durulmuştur. Kısacası kibar bir dille verginin yükseltilmesi istenmiştir. Bu verimsiz bölgelerde bulunan, yani trafik yoğunluğu çok az olan fenerlerin gelirlerini de dengelemesi açısından yararlı olabilecek bir tekliftir. 1879 yılında yapılan düzenlemenin ardından bir "Fener Rüsûmu Talimatı" yayımlanmıştır (Özgün, 2014, s. 769).<sup>10</sup> Ayrıca 19. yüzyılın ortasında belirlenen vergi ücretinin, yüzyılın sonunda değişmemiş olması, enflasyonu da göz önüne kattığımızda adeta "yok olmuş" veya "erimiş" sayabileceğimiz bir durumdadır. Kaldı ki bu süreç içerisinde bölgelerdeki deniz trafiği de oldukça artış göstermiştir.

Fener rüsûmu belirlenirken belirli kriterler göz önüne alınmıştır. Gemilerden her seferinde, yani gidiş ve dönüşlerinde ayrı vergi alınacaktır. Eğer gemiler beş ton ve altında bir ağırlıkta yük taşıyorlarsa vergiden muaf tutulmuştur (Özgün, 2014, s. 771). Boğazlardan geçecek olan gemilerden her 100 tonilato için 20 beşlik (20 çeyrek), Akdeniz'den ve Karadeniz'den İstanbul'a gelen ve İstanbul'dan bu denizlere giden gemilerden yine her 100 tonilato için 10 beşlik (10 çeyrek), Marmara Denizi iskeleleri ile İstanbul arasında işleyen gemilerden, her 100 tonilato için beş beşlik (beş çeyrek), 100 tonilato ve bunun altındaki gemilerin her tonilatosundan 10 para, römorkörlerden ayda 10 beşlik (10 çeyrek), Boğaziçi ve Adalar ve Kadıköy iskelelerine işleyenlerden ayda 10 beşlik (10 çeyrek) alınacaktır (BOA, İ..MMS., 132/5648; Toroslu, 2009, s. 41).

19. yüzyılın sonlarında İzmir'de beş tondan 800 tona kadar olan gemiler için her ton başına

<sup>8</sup> 1860 tarihli mukavelenemeye zeyl için bkz: (BOA, A.}DVNSMKL.d..., 2, s. 217-229).

<sup>9</sup> Fenerler ile ilgili sözleşmeler ve fenerler listesi için bkz: (BOA, A.}DVNSMKL.d..., 1, s. 170-179).

<sup>10</sup> Fener Rüsûmu Talimatı'nın çevirisi için bkz: (Özgün, 2014, ss. 771-774).

sekiz para, 800 tonu aşan gemiler için ise her ton başına yedi buçuk para; Adriyatik'te beş tondan 800 tona kadar olan gemilerde ton başına sekiz para, 800 ton ve fazla ağırlığa sahip gemiler için ton başına dört para; istisnasız diğer tüm kıyılardaki deniz fenerlerinden alınan vergi miktarı ise beş tondan 800 tona kadar ton başına 10 para, 800 tonu aşan her ton için beş para olarak belirlenmiştir (Özgün, 2014, s. 771). Bu bilgilerden yola çıkarak Bodrum ve İstanköy'de bulunan fenerlerin 5-800 ton arasındaki gemilerden ton başına 10 para, 800 tondan büyük gemilerden ise beş para fener resmi aldığını söyleyebiliriz.

Osmanlı toprakları içerisinde bulunan fenerlere uğrayan gemilerin tonajları istatistiğe döküldüğünde -bazı küçük dalgalanmaları göz ardı edersek- sürekli olarak yükseliş eğilimi göstermekteydi. Bu da bizlere deniz trafiğinin ve dolayısıyla deniz ticaretinin ivmesinin yükselişte olduğu sonucunu vermektedir. Dolayısıyla ticaretin ve trafiğin artması, vergi gelirlerinin de yükselmesi anlamına geliyordu. Osmanlı sınırları içerisinde fenerlerden geçen gemilerin tonajı 1884 yılında 16.439.837 ton iken 1893 yılında 25.033.933 tona ulaşmıştır. Yine 1884 yılında deniz fenerinden elde edilen vergi miktarı 12.772.531 kuruş iken 1893 yılında 20.059.490 kuruşa yükselmiştir (Özgün, 2014, ss. 775-776). Aradan geçen dokuz yıllık süre zarfında fenerlere uğrayan gemiler %52 oranında artış gösterirken alınan vergilerde %57'lik bir artış yaşanmıştır.

Fenerler İdaresi, fenerlerden elde ettiği gelirin %78'ini kendilerine, %22'sini ise devlet hazinesine aktaracaktır (BOA, A.}MKT.NZD, 323/30). 1862-1873 yılları arasında fener vergisinden elde edilen net kâr 11.000.000 frank'a ulaşmıştır (Thobie, 1985, s. 729). Kabaca bir hesapla bu tarihler aralığında Fenerler İdaresi'nin kasasına 8.580.000 frank, devlet hazinesine ise 2.420.000 frank para girmiştir. 1899 yılında sözleşmenin yenilenmesi sırasında oranlar da değişmiştir. Artık fener vergisinin gelirleri %50 olarak paylaşılacaktır. 1892 yılında bu gelir oldukça artmış ve 387.763 kuruş, 1896 yılında ise 454.800 kuruş ödenmiştir (Nemlioğlu Koca, 2018, ss. 112-113).

### **Bodrum ve İstanköy Fenerleri**

Fenerler İdaresi'nin kurulmasının hemen ardından, 1860 tarihinde yapılan sözleşmeye göre inşa edilecek fenerler belirlenmiştir. Bu dönemde Akdeniz bölgesindekiler arasında Bodrum'da iki adet fener inşa edilecektir. Fenerlerin görünürlüğü 10 deniz mili olacaktır (BOA, HR.HMŞ.İŞO, 71/2, s. 7; BOA, İ.MMS., 63/2959, s. 2). 1897 yılın Fenerler İdaresi'nin sözleşmesinin uzatıldığı dönemde Girit, Dedeagaç, Alanya, Meis, Çeşme, Selanik, Trablusgarp, Bingazi, Derne ve Bodrum başta olmak üzere 19 yeni deniz fenerinin inşa edilmesi kararlaştırılmıştır (Nemlioğlu Koca, 2018, s. 112). Ancak yapılan incelemeler sonucunda inşaat tarihine ulaşabildiğimiz en eski fener 1880 yılında, liman girişinin batı tarafında küçük bir ada üzerindedir. Deniz seviyesinden 52 kadem<sup>11</sup> yükseklikte olan fenerin "sabit" bir "amûdî" beyaz ışığı bulunmakta ve 10 deniz mili görünürlüğe sahiptir (*Fener Risalesi, 1351*, ss. 32-33). Ancak arşiv taramasında, altı yıl sonrasına ait bir belgede 10 deniz mili görünürlüğe sahip iki adet deniz feneri kayda geçmiştir (BOA, A.}DVNSMKL.d..., 2, s. 218).

Bodrum Limanı'nda bulunan fener iki taraflıydı. Limandan çıkarken sağ kırmızı, sol mavi, limana girerken sağ mavi, sol kırmızı çakmaktadır. Karaada'da bulunan fener ise her beş saniyede iki kez çakıyordu. Bu denizciler için "gel" manasındadır. Kartalkayası'ndaki ise saniyede yedi kez çakar, bu da denizciler için "gelme" anlamına gelmektedir (Özgün, 2014, s. 753).

Bodrum'un batı tarafında, İstanköy'e yakın olan bölgeye Hüseyin Burnu adı veriliyordu.

---

<sup>11</sup> Osmanlı Devleti'nde kadem uzunluk ölçüsü "ayak" olarak da tanımlanmakla birlikte arşının yarısıdır. Mimari ve çarşı arşını olarak ikiye ayrılmıştır. Mimari arşını 75,8 cm'dir. 26 Mart 1931 tarihli ve 1782 sayılı kanun ile kullanımdan kaldırılan ayak/kadem ortalama 33 cm olarak kabul ediliyordu (Erdem, 1991, s. 191).

Burada denizden 180 kadem içeride ve 82 kadem yükseklikte bir deniz feneri bulunuyordu. Oldukça eski/yıkık bir durumda bulunan fenerin sabit yeşil bir ışığı bulunan fenerin görünürlüğü beş deniz miliydi (BOA, HR.SFR.3...,92/28, s. 2; CBSS-1303, s. 117).<sup>12</sup>

Yapılan incelemeler sonucunda Bodrum Yarımadası'nın kuzey tarafında yer alan Paşalimanı Burnu'nda bir deniz feneri daha tespit edilmiştir. Fener deniz seviyesinden 82 kadem yükseklikte, sabit, yeşil ışığa sahipti. Sekiz deniz mili görünürlüğe sahip olan fener, Bodrum'a 11 mil, İstanköy'e ise 5,4 mil uzaklıktaydı. Fizikî olarak oldukça yakın olmalarından dolayı İstanköy Feneri ile birbirlerinin ışıklarını görebiliyorlardı (AVS-1302, s. 683).

1897 yılına ait istatistikte ise Bodrum'da 10 deniz mili görünürlüğe sahip sadece iki adet "amûdî" beyaz fener bulunuyordur (Güran, 1997, s. 281).

Osmanlı Deniz Fenerleri İdaresi denizciler için yayımladığı bir duyuruda 15 Ağustos 1864 yılında Sisam ve İstanköy arasında yer alan deniz hattında üç ışığın yanacağını duyurmuştur (BOA, HR.SFR.3...,92/28, s. 2). Bu dönemde İstanköy'de üç fener inşa edilmiştir. Bunlardan ilki 1864 yılında inşa edilmiş olan Hüseyin Burnu'ndaki fenerdir. Bu fener gardiyansız olup deniz seviyesinden 49 kadem yükseklikte bir "beyaz kulecik" olarak kayda geçmiştir. Kırmızı bir ışığa sahip fener, üç salisede bir "şimşek" şeklinde çakmaktadır. Işığı beş deniz milinden gözükmektedir. Fenerin son "tebdil olduğu" tarih 1921'dir (*Fener Risalesi*, 1351, ss. 32-33; *Fenerler Tarifati*, 1294, s. 23).

Adanın kuzeyinde yer alan Kumburnu'nda bulunan fener, 1864 yılında inşa edilmiştir. Denizden 496 kadem içeride ve 59 kadem yükseklikte olup beyaz bir hane üzerinde direk şeklindedir. Kırmızı ve kesintisiz, "sabit" bir ışığa sahip olan fener, beş deniz mili görünürlüğe sahiptir (*Fener Risalesi*, 1351, ss. 32-33).

Kayıtlarda İstanköy Adası'nda yer alan üçüncü fener 1915 yılında inşa edilmiş olup iskele başında bulunuyordu. Üç deniz mili görünürlüğe sahip fenerin "sabit" bir kırmızı ışığı vardı. (*Fener Risalesi*, 1351, ss. 32-33).

1864 yılında Sisam-İstanköy Hattı'nda yer alan ve idarî olarak İstanköy'e bağlı bulunan Kalimnos Adası'nın İstanköy kanalına bakan doğu tarafında bir deniz feneri inşa edilmiştir. Deniz şeridinden 120 metre içeride, 55 metre yükseklikte bulunan fener, dakikada bir parlıyor, görünürlüğü ise 10 deniz miliydi (BOA, HR.SFR.3...,92/28, s. 2; *Fenerler Tarifati*, 1294, s. 23).

Kalimnos Adası'nda 1874 yılında inşa edilen bir fener daha bulunmaktaydı. Açık havada sekiz mil mesafesi bulunan fener, 184 kadem yükseklikte beyaz bir taş kule üzerindeydi. Fenerin ışığı beyaz olup üç salisede bir "şimşek" şeklinde çakıyordu. Son "tebdil olduğu" tarih 1921 olup, gardiyansız bir fenerdir (*Fener Risalesi*, 1351, ss. 32-33).

Kalimnos Limanı'nda bulunan fenerin yapım tarihi 1915'tir. "Tebdil olduğu" son tarih ise bir yıl sonrasındır. Bir direk üzerinde ve denizden 20 kadem yükseklikte olan fener kırmızı ışığa sahiptir. Kesintisiz, "sabit" bir ışığa sahip olan fenerin görünürlüğü dört deniz miliydi (*Fener Risalesi*, 1351, ss. 32-33).

Salnâmeler incelendiğinde bu fenerlere ek olarak dakikada bir çakan beyaz renkli ışığa sahip, 12 deniz mili görünürlüğe sahip bir fener daha bulunmaktadır (AVS-1302, s. 682; CBSS-1303, s. 117).

Yapılan incelemelerde İstanköy ve Kalimnos Adalarında 1864 öncesinde deniz feneri yapıldığına dair bir bilgi bulunamamıştır. Ancak Hariciye Nezareti Tercüme Odası belgeleri arasında bulunan "fenerlere ait masraf ve varidat defterleri" içerisinde 1860 yılında İstanköy ve

<sup>12</sup> Cezair-i Bahr-i Sefid Salnâmesi bundan sonra "CBSS" şeklinde gösterilecektir.

Kalimnos Adalarında fener maliyeti yazılmaktadır. Defter içerisinde adalarda kaç fener bulunduğu bilgisi yer almasa da her bir ada için fener yapım maliyeti 31.000 frank olarak verilmiştir (BOA, HR.TO., 433/52, s. 5).

### **Fener Memurları ve Gardiyanları**

Fenerler İdaresi'nin kurulması ile yeni bir memur sınıfına, fener memurlarına ihtiyaç duyulmuştu. Bu yüzden yeni inşa edilen her fener için hemen merkezden bir fener memurlarının görevlendirilmesi yapılıyordu. Ancak Michel ve Osmanlı Devleti arasında imzalanan kontrat ile fener memurlarının bir kısmı Osmanlı Deniz Kuvvetleri tarafından belirlenecektir. Kalan kısmı ise İngiltere, Arsenal'den şekillenecektir. Fenerlerde görevli personeller Osmanlı donanmasının üniformalarını giyecek ve Osmanlı hükümeti adına çalışacaktır. Bu yüzden 1863 yılında İstanköy, Rodos ve Sisam ile Beyrut Limanı ve İzmir Körfezi gibi pek çok bölgede inşa edilecek deniz fenerleri için memurlar tayin edilecektir (BOA, HR.MKT., 451/78; Özgün, 2014, s. 758).

Deniz fenerleri girift bir yapı şeklinde oluşturulmuştur. Deniz fenerlerinin büyük bir kısmında, fener kulesinin yanı sıra gardiyanların yaşayacakları bir ev yapılmıştır. Ev haricinde optik alet, nöbetçi odası, yakıt ambarı, sarnıç ve depo bulunuyordu. Yerleşim yerlerine yakın olan fenerlerde ise gardiyanlar yakınlardaki köylerde yaşıyorlardı (Toroslu, 2009, s. 24).

Fener gardiyanlarının en önemli görevi ışığın sürekliliğini sağlamaktır. Bu yüzden gardiyanların gün ve gece boyu yapması gereken çeşitli görevleri bulunuyordu. Işığın sönmemesi için gece boyunca yetecek kadar yağ hazırlayıp fener kulesine çıkartması gerekiyordu. Ayrıca ışığın sürekliliğini sağlamak adına fitilin yanan kısımlarının kesilmesi ve uzunluğunun da ayarlanması şarttı (Tankuter & Ermin, 2003, s. 149).

Fenerin ışığının yanması kadar çevresindeki optiğin hareket etmesi, yani "çakması" gerekiyordu. Sistem basit görünen bir düzenle çalışıyordu. Fenerin altında bulunan bir telin ucuna ağırlık bağlanıyor, geri kalan yerçekimi sayesinde gerçekleşiyordu. Ağırlık yerçekimine karşı koyamadığı için aşağıya doğru hareket ediyor, böylelikle fenerin dönmesi sağlanıyordu. Bu hareket yaklaşık olarak üç-üç buçuk saat sürüyordu. Ancak ağırlık en aşağı noktaya indiğinde hareket son buluyordu. Hareketin tamamlandığı noktada -yani her üç-üç buçuk saatte bir olmak üzere- fener gardiyanı kuleye çıkarak, "kuyudan su çeker" gibi ağırlığı tekrar yukarı çekerek hareketin devam etmesini sağlıyordu. Buna "fenerin kurulması" adı veriliyor (Tankuter & Ermin, 2003, s. 148).

Osmanlı Devleti'nde gerekli durumlarda çeşitli memurlar işlerini değiştirerek, geçici bir süre başka işlerde çalışabiliyorlardı. Bunun aksi ve nadir örneklerini fener memurları oluşturuyordu. Merkezden atanan memurların tek işleri deniz fenerleriydi. Fenerler haricinde hiçbir işte çalışmalarına izin verilmiyordu. İstanköy Adası'nda karşımıza çıkan bir örnek fener memurlarının mesleklerinin ne kadar önemli olduğunu ortaya çıkarmaktadır. Adada yol yapımı için insan yetersizliği yaşanıyordu. Bu yüzden bölgede görev yapan pek çok memur burada istihdam edilerek yol yapımının bir an önce bitirilmesi istenmiştir. Bu memurlar arasında fener memurları da bulunuyordu. Ancak fener memurları var olan vazifeleri dışında bir işte çalıştırılmayacakları söylenerek bu istek reddedilmiştir (BOA, DH.MKT., 1674/27).

Merkezden atanan fener memurları ve gardiyanları hakkında bilgi bulmak oldukça zordur. Ancak salnâmeler sayesinde az da olsa bilgilere ulaşabiliyoruz. Bodrum Fener İdaresi ile ilgili ilk bilgileri H.1301/M.1883-84 tarihinde karşımıza çıkıyor. Fener İdaresi'nde Estimat/İstimat Efendi memur olarak görev yapıyordu. Ayrıca Dimitri ve Yorgi isminde iki de gardiyanı bulunuyordu (AVS-1301, s. 225). Estimat/İstimat Efendi fener memurluğunu 1895-96 tarihine kadar devam ettirmiş (AVS-1313, s. 461), 1896-97 tarihinde fener memuru değişmiş, Yorgi Efendi olmuştur (AVS-1314, s. 457).

İstanköy Adası'nda fener memuruyla ilgili ilk bilgiye H.1311/M.1893-94 tarihli salnâmeden ulaşılmıştır. Dimitraki Efendi bu dönemde fener memuru olarak görev yapıyordu (CBSS-1311, s. 139). Bir sonraki yıl Dimitraki Efendi görevine devam ederken, Liman Dairesi adı altında fener ve çarşı bekçisi olarak Abdullah ve Dimitri Ağalar görevliydi (CBSS-1312, ss. 127-128). 1898-99 yılına kadar Fener İdaresi hakkında bir bilgi bulunmamasına karşın bu tarihte fener memurluğunda ilk defa bir Müslim, Raif Efendi bulunuyordu (CBSS-1316, s. 125). 1900-01 yılına kadar memuriyetini sürdüren Raif Efendi (CBSS-1318, s. 122), memur koltuğunu Kiryako Efendi'ye bırakmıştır (CBSS-1319, s. 122). Kiryako Efendi 1903-04 yılına kadar sürdürmüştür (CBSS-1321, s. 122).

### **Deniz Fenerleri ile İlgili Şikâyetler**

Bazı doğa olayları sonucunda deniz fenerleri de tehlikeli hale gelebiliyordu. Örneğin İstanköy'de, ismiyle müsemma olan Kumburnu mevki dalgalar sonucunda kum dolmaya başlıyordu. Bundan dolayı burunda yer alan fenerin önündeki kara kısmı gitgide denizin içlerine doğru uzuyordu. Bunu bilmeyen kaptanlar için büyük bir tehlike arz ediyordu. Gemi bu bölgede karaya oturabilir veya daha da tehlikelisi batabilirdi. Bunu fark eden Avusturya Loyd Kumpanyası kaptanı bölgeye, kumun dolduğu yere bir duba konulmasını istemişti. Bu sayede bölgeden geçen kaptanlar gemilerini, mallarını ve canlarını korumuş olacaktı. Kaptanın isteği sonucunda hemen harekete geçen Osmanlı yetkilileri, bölgede inceleme gerçekleştirmiş ve kum birikmesinin tehlikeli bir hal almadığını tespit etmişti. Bölgedeki fenerin inşa edildiği tarihten şikâyetin yapıldığı 1900 yılına kadar geçen 35 yılda sadece üç metre dolma yaşanmıştı. Bu yüzden duba vs. gibi önlemler alınmasını gerektirecek bir durum olmadığı sonucunda varmışlardır (BOA, HR.TH., 239/14).

Yedi ay sonra Rusya Sefareti de benzer bir teklifle Osmanlı Devleti'ne gelmiştir. Bu sefer duba değil, fenerin yerinin değiştirilmesi isteniyordu. Yapılan inceleme sonucunda fener mesafesinin 35 yılda sadece üç metre gerilediği tespit edilmiştir. Ancak bu tehlike arz edecek bir durum değildi. Ayrıca bir tarafından Anadolu'daki fenerlerin, diğer tarafında ise Kalimnos Adası'ndaki fenerin bulunması gemiler için yeterince emniyet sağlıyordu. Bu yüzden Rusya Sefareti'nden gelen yer değiştirme isteği reddedilmiştir (BOA, HR.TH., 248/56).

1889 yılında bir yolsuzluk şikâyet edilmiş, Osmanlı Devleti ise hemen tahkikata başlamıştır. Rodos'un Kataviye Karyesi ile İstanköy'e bağlı İncirli Adası'ndaki deniz fenerleri yeniden inşa edilecektir. Fenerlerin maliyeti 60 bin kuruş tutacakken, oradaki memur tarafından 75 bin kuruş gibi daha yüksek bir fiyat ile Mösyö Bodun'a verilmiştir. Rodoslu Yorgi Nikolaki ile arkadaşı ise bu durumu hemen şikâyet etmiş ve olay hakkında inceleme başlatılmıştır (BOA, DH.MKT., 1659/122). Şikâyet detaylı bir şekilde incelenmiş, bir usulsüzlüğün olmadığı sonucuna varılmıştır. Diğer fenerlerde olduğu gibi karye ve adadaki fenerler, bu sefer Mösyö Bodur tarafından *metânet ü resânet* şekilde yapılacaktır (BOA, DH.MKT., 1672/96).

### **Söndürün Fenerleri!**

Deniz feneri denildiğinde ilk akla gemiler gelir. Bu durum hem barış hem de savaş zamanında değişmez. Ancak fenerler gemiler kadar uçaklar için de bir kılavuz niteliğindedir. Bu yüzden savaş zamanlarında fenerler söndürülerek hem gemilerin hem de uçakların yollarını kaybetmeleri sağlanıyordu. Böylelikle uçakların hedefleri tespit etmeleri veya bilgi toplamaları engelleniyordu (BOA, HR.TH., 203/81; BOA, DH.EUM.3.Şb., 13/41).

Balkan Savaşı patlak verdiğinde Kalimnos Adası'nda bulunan fener söndürülerek hem gemilerin hem de uçakların görüşleri kısıtlanmak istenmişti. Savaş bitmesi ve her şeyin normal rutine dönerek deniz trafiğinin başlamasının ardından fener yeniden yakılmıştır (BOA, DH.EUM.3.Şb., 3/29).

Savaş dönemlerinde fenerler söndürüldüğü için fener rüsumu da alınmıyordu. Örneğin

İtalya'nın savaş ilanı etmesinin ardından fenerler söndürülmüştür. Bu yüzden ecnebi gemilerden fener rüsumu alınmayacaktır (BOA, BEO, 3948/296049).

### Sonuç

Deniz fenerlerinin tarihini yazmak için eski devirlere gitmek gerekiyor. İlk örnekleri direkler üzerinde ateş yakılarak yapılan fenerler zaman içerisinde, buldukları bölgenin iklim koşullarına göre şekillenmiştir. Günümüzde "deniz feneri" denildiğinde hemen herkesin zihninde canlanan silindirik yapı ise 18. yüzyıl gibi geç bir tarihte kullanılmaya başlanmıştır.

Yalnızlığın bir simgesi olan fenerlerin zaman içerisinde o kadar farklı ve etkileyici örnekleri yapılmıştı ki, İskenderiye Feneri ile Rodos'ta bulunan Güneş Tanrısı Helios heykelleri Dünyanın Yedi Harikası arasında girmeyi başaracak kadar eşsiz yapılara sahiptir. Günümüzde varlığını koruyan ve ülkemizde en bilinen deniz feneri ise "Kule-i Duhter", yani Kız Kulesi'dir.

Deniz fenerlerinin en önemli özelliği gemilere kılavuzluk yapmasıdır. Bu yüzden ışığın hiç sönmemesi gerekiyordu. Ancak ışığın sürekli yanması oldukça maliyetli ve zahmetli olduğundan hemen her dönemde yaşanan bazı bilimsel gelişmeler fenerleri oldukça yakından ilgilendirmiştir. Bunlardan birisi olan optik bilimindeki gelişim, deniz fenerlerinin ışığının daha parlak ve uzak mesafelerden görünmesini sağlamış, ışık, mercekler aracılığıyla normalde ulaşabileceğinden çok daha uzaktaki gemilere kılavuzluk yapmıştır.

Büyük bir deniz hâkimiyeti bulunan Osmanlı Devleti, denizlerinde seyreden gemilerin güvenliğini sağlamak amacıyla Avrupa'daki bu yeniliklere ayak uydurmaya çalışmış ancak bu Fenerler İdaresi'nin kurulmasıyla, yani yabancı sermaye ile mümkün olabilmıştır. Özellikle Kırım Savaşı, fener ihtiyacını çok net bir şekilde ortaya çıkartmıştır. Bu yüzden Fransız kaptan Marius Michel tarafından hazırlanan rapor kabul edilmiş ve böylelikle Fenerler İdaresi kurulmuştur. Fransızlara verilen imtiyaz ile yeni fenerlerin yapılması ve işletilmesi sağlanmasına rağmen Osmanlı Devleti bazı konularda taviz vermemiştir. Fenerler Osmanlı topraklarında yapıldığı için devlet mali sayılmış, kontratın bitmesi durumunda hiçbir masraf beklemeden Osmanlı'ya devri kararlaştırılmıştır. Ayrıca fenerler ve içerisindeki malzemeler devlete ait olduğundan herhangi bir alete dahi "şahsi mal" muamelesi yapılmaması gerekiyordu (BOA, DH.HMŞ., 30/110).

Fransızlara verilen bu imtiyaz sonucunda hem ticarî hem de askerî anlamda oldukça önem arz eden deniz fenerlerinin "modern" örnekleri Osmanlı kıyılarında da yapılmaya başlanmıştır. Bodrum ve İstanköy özelinde fenerler, sadece bir kılavuz olmayıp şehirlerin ekonomik olarak gelişmesinde de etkili olmuştur. Fenerler sayesinde limanlar canlanmaya başlamış, yeni memuriyetler oluşmuş ve insanlar istihdam edilmiştir. Ayrıca alınan vergiler sayesinde ise devlet ekonomisine de önemli bir gelir kaynağı sağlanmıştır.

Teknolojinin gelişmesiyle birlikte fener gardiyanları/bekçileri rahat koşullara sahip olmuş, güneşten elektrik elde eden panellerin bulunması sayesinde deniz fenerleri daha kolay çalışmaya başlamıştır. Çünkü fırtınalı günlerde, özellikle Bodrum tarafında, adalara geçmek ve buralardaki fenerleri yakmak tam bir hayatta kalma mücadelesine dönüşüyordu. Fırtınalı bir denizi, küçük bir kayıkla geçmeye çalışmak oldukça zordur. Bu yüzden günümüzde güneş panellerinin bulunması, zorlu koşullarda her gün adaya geçilme ihtiyacını ortadan kaldırmıştır.

Teknoloji fener gardiyanları için olumlu olduğu kadar olumsuz sonuçlar da ortaya çıkarmıştır. Güneş enerjisinin kullanılmaya başlanması, fenerlerde istihdam edilen gardiyanlara olan ihtiyacı azaltmıştır. Artık sürekli olarak orada yaşayan fener gardiyanlarına ihtiyaç yoktur. Üç hatta dört kuşak boyunca bu mesleği yapan fener gardiyan/bekçi aileleri,<sup>13</sup> zaman içinde

<sup>13</sup> Fener gardiyanlığı denildiğinde akla ilk erkekler gelse de ülkemizde bu mesleği hakkıyla yapan kadınlar da bulunmaktadır. Bunun bir örneği Ahırkapı Feneri'nde görevli olan Lik ailesidir. Ailenin kadınlarının

gittikçe azalmış, adeta yok olma noktasına gelmiştir. Deniz fenerlerinin birçoğunda artık eskisi gibi ruh kalmamıştır. Görevlerini eksiksiz bir şekilde yerine getirmelerine karşın, içlerinde yaşayan insan yoktur. Fenerlerin canlılıkları gitmiş, artık sadece ışıktan ibaret olmuşlardır.

## **Kaynakça**

### **1.Arşiv Kaynakları**

- T. C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Cumhuriyet Arşivi (BCA), Kararlar Daire Başkanlığı (1928-), 30-18-1-2; 81/107/20.
- T. C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Osmanlı Arşivi (BOA), Bab-ı Asafi (A.} Divan-ı Hümayun Sicilleri (DVNS) Mukavelename Defterleri (MKL.d), 1; DVNSMKL.d..., 2.
- Sadaret (A.} Amedi Kalemî Evrakı (AMD), 71/73.
- Sadaret (A.} Mektubi Kalemî (MKT.) Nezaret ve Deva'ir Evrakı (NZD), 323/30.
- Babıali Evrak Odası (BEO), 3948/296049.
- Cevdet (C.) Bahriye (BH), 70/3325.
- Dahiliye Nezareti (DH.) Emniyet-i Umumiye Üçüncü Şube (EUM.3.Şb.), 3/29; DH.EUM.3.Şb., 13/41.
- Dahiliye Nezareti (DH.), Hukuk Müşavirliği Evrakı (HMŞ.) 30/110.
- Dahiliye Nezareti (DH.) Mektubi Kalemî (MKT.), 1659/122; 1672/96; 1674/27.
- Hatt-ı Hümayun (HAT), 695/33544.
- Hariciye Nezareti (HR.) Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Evrakı (HMŞ.İŞO), 71/2.
- Hariciye Nezareti (HR.) Mütenevvia Kısmı Evrakı (MKT.), 451/78.
- Hariciye Nezareti (HR.) Belgrat Sefareti (SFR.3...), 92/28.
- Hariciye Nezareti (HR.) Tahrirat Kalemî (TH..), 203/81; 239/14; 248/56.
- Hariciye Nezareti (HR.) Tercüme Odası Evrakı (TO..), 221/49; 223/53; 426/21; 433/52.
- İrade (İ..) Meclis-i Mahsusa (MMS.), 132/5648; 132/5648; 6/206; 7/308; 63/2959.

### **2.Resmî Yayınlar**

- Aydın Vilayet Salnâmesi (AVS), 1301, 1302 (C. 2), 1313, 1314.
- Cezair-i Bahr-i Sefid Salnâmesi (CBSS), 1303, 1311, 1312, 1316, 1318, 1319, 1321.
- Fener Risalesi.* (1351). Matbaa-i Bahriye.
- Fenerler Tarifati.* (1294). Bahriye Erkan-ı Harbiye Matbaası.

---

büyük bir kısmı fener gardiyanlığı yapmıştır. Ali Bozoğlu, "Ahırkapi Feneri ve Lik Ailesi", <https://www.denizhaber.com/ahirkapi-feneri-ve-lik-ailesi> Erişim Tarihi: (21.03.2023). Bir diğeri ise Antalya'da, Kaleiçi Yat Limanı'nda iki fenere bekçilik yapan, Fatma Doman'dır. "Fenerci Teyze" olarak bilinen Doman, 28 yıl boyunca fener gardiyanlığı yapmıştır. "'Erkek işi' Diyenlere Aldırmadı, 28 Yıl Bu İş Yaptı", <https://www.milliyet.com.tr/ekonomi/erkek-isi-diyenlere-aldirmadi-28-yil-bu-isi-yapti-6155308> Erişim Tarihi: (21.03.2023). Kocaeli, Darıca'da bulunan Yelkenkaya Deniz Feneri'nde dededen itibaren gardiyanlık yapan Gül ailesinden Sacide Gül ise son kadın fener gardiyanıydı. "Son Kadın Fener Bekçisine Vefa", <https://www.denizcilikdergisi.com/denizcilik-gundem-haberleri/son-kadin-fener-bekcisine-vefa/> Erişim Tarihi: (21.03.2023).

### 3.Araştırma ve İnceleme Eserleri

- Adams, W. H. D. (1870). *Lighthouses and Lightship: A Descriptive and Historical Account of Their Mode of Construction and Organization*. Charles Scribner and Co.
- de Busbecq, O. C. (2005). *Kanuni Döneminde Avrupalı Bir Elçinin Gözlemleri (1555-1560)*. (D. Türkömer, Çev.). Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Demir, T. (2005). Osmanlı Haberleşme Kurumunda Yabancı Uzmanlar ve Emil Locaine Efendi. *Kebikeç*, 19, 35-53.
- Eggers, R. (Direktör). (2019). *The Lighthouse*. Kanada.
- Erdem, S. (1991). Ayak, *DİA*, 4, 191.
- Güran, T. (1997). *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897*. Devlet İstatistik Enstitüsü.
- Higgins, R. (2002). The Colossus of Rhodes. *The Seven Wonders of the Ancient World*, P. A. Clayton & M. J. Price (Ed.), Routledge, 124-137.
- İleri, S. (1976). *Her Gece Bodrum*. Bilgi Yayınevi.
- Karakulak, M., & Kılıç, H. (2018). Bir Buharlı Güzergâhını Aydınlatmak: Kıbrıs'ta Buharlılar ve Kıbrıs Deniz Fenerleri (1850-1878). *Gazi Akademik Bakış*, 11(23), 139-161.
- Nemlioğlu Koca, Y. (2018). Denizlerimizi Aydınlatanlar: Türkiye'de Fenerlerin Kuruluşu ve Gelişimi. *Journal of Eta Maritime Science*, 6(2), 103-117.
- Nyholm, K. (Direktör). (2018). *The Vanishing*.
- Özgün, C. (2004). XIX. Yüzyıl Levant Dünyasında Deniz Fenerleri: Bodrum Örneği. M. A. Erdoğan & A. Özgiray (Ed.), 3. *Uluslararası Her Yönüyle Bodrum Sempozyumu 30 Ekim-1 Kasım 2013, Bodrum, Bildiriler*, C. 2. İzmir Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayınları, 751-784.
- Poe, E. A. (2017). Deniz Feneri. D. Körpe (Çev.), *Bütün Hikayeler*, 11. bs., İthaki Yayınları, 944-945.
- Tankuter, A., & Ermin, E. (2003). *Yalnızlığın Işıkları Deniz Fenerleri*. Novartis Kültür Yayınları.
- Thobie, J. (1972). *Phares Ottomans et Emprunts Turcs (1904-1961)*.
- Thobie, J. (1985). Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye. M. İpek (Çev.), *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, C. 3, İletişim Yayınları, 724-739.
- Thobie, J. (2004). *L'administration générale des phares de l'Empire ottoman et la société Collas et Michel (1860-1960)*.
- Toroslu, M. V. (2009). "Denizciye Göz Kırpan Sevdalar" *Deniz Fenerleri*. İMEAK.
- Verne, J. (2009). *Dünyanın Ucundaki Fener*. A. Özgüner, (Çev.) 4. bs., İthaki Yayınları.
- Woolf, V. (2022). *Deniz Feneri*. S. Çalışkan (Çev.). Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

### 4.Online Kaynaklar

- Bozoğlu, Ali, "Ahırkapı Feneri ve Lik Ailesi", <https://www.denizhaber.com/ahirkapi-feneri-ve-lik-ailesi> Erişim Tarihi: (21.03.2023).
- "Erkek İş'i Diyenlere Aldırmadı, 28 Yıl Bu İş'i Yaptı", <https://www.milliyet.com.tr/ekonomi/erkek-isi-diyenlere-aldirmadi-28-yil-bu-isi-yapti-6155308> Erişim Tarihi: (21.03.2023).
- "Son Kadın Fener Bekçisine Vefa", <https://www.denizcilikdersisi.com/denizcilik-gundem-haberleri/son-kadin-fener-bekcisine-vefa/> Erişim Tarihi: (21.03.2023).

### Extended Abstract

The lighthouses, which have been in existence since the first day of the humanity started maritime trade, are one of the most important guides of the ships. In fact, it is as important as the compass for the sailors.

In the early days the lighthouses which guided the ships by lighting fires in high places, started to form a certain architecture in time, according to the climatic conditions of the region. In the historical process, there are lighthouse architectures that are among the Seven Wonders of the World, such as the Lighthouse of Alexandria and the Statue of the Sun God Helios in Rhodes. It gained its current cylindrical tower-shaped structure in the 18th century.

The light source of the lighthouses has undergone various changes over time. Lanterns were generally lit with materials such as wood and coal. But the fire had to burn for twenty-four hours. It was very difficult to constantly extract materials such as wood and coal into the lighthouse. For this reason, various animal and mineral oils such as lard, whale oil, cocoa butter which are easier to transport and burn for a long time, were started to be used. The oil gas system that was developed by Pintch was one of the earliest examples of gas lighting. So, the lights of the lanterns began to burn stronger for a long time. After petroleum gas, propane and acetylene were used in the lanterns. Today the number of technological lanterns that use solar energy is increasing.

In addition to the innovations in the light source, the development of optics further strengthened the lights of the lanterns. In the early days, nearly half of the light produced in lanterns was lost. With the developing of optics, the lights got stronger. Over time, dioptric mirrors began to be used, which allowed only a small part of the light to disappear.

Although there were few lighthouses within the borders of the Ottoman Empire, it was trying to follow the developments in Europe. But the lanterns were insufficient. In the Ottoman seas, however, maritime traffic was beginning to increase. This situation revealed the need for new lanterns. Marius Michel, the captain of Massegeri Post Ferry, which sailed from Sevastopol to France noticed this deficiency in the Ottoman borders. After completing his campaign, he prepared a report and presented it to the Ottoman Sultan of the time, Abdülmecid. The French King Napoleon III also supported this project. After Sultan accepted the offer, Michel went on an exploration tour with Garbeyron and Spiran in his entourage and determined the places where the lanterns would be established. It was decided to build new lighthouses first in İzmir-Midilli and Çanakkale and then in the Straits.

An administration had to be created to build and manage the new lighthouses. The best man to do this was naturally Michel's himself. Therefore, a contract was signed with Michel and the Ottoman Lanterns Administration was founded. The lighthouses would now be managed by this administration. Due to the successful management of the Lighthouses Administration, Michel was given the title of Pasha. In fact, the Administration became one of the longest and lucrative institutions established by the French in the Ottoman Empire. After the foundation of the Republic of Turkey, it was transferred to the state structure in 1937 with a compensation of 500.000 liras.

During the inspection trip of Michel, Bodrum was one of the first areas where he would build a lighthouse in the Mediterranean region. There were already lighthouses in Kos. However, it was decided to build two new ones in Bodrum. The oldest lighthouse that we can reach the date of construction belonged to 1880. During this period, three lighthouses are detected in Bodrum, at the entrance of the port, and on Paşalimanı Cape on the North side of the peninsula.

In Kos, which is just across the Bodrum peninsula, new lighthouses were built in 1864 on the Hüseyin Cape and on the North Kumburnu. On the island of Kalymnos, which was

administratively connected to Kos, there was one of the first lighthouses built on the Samos-Kos line. There are two different lighthouse records on the island until 1915.

After the establishment of Lighthouses Administration, the first lighthouses in Kos and Kalymnos islands were built in 1864. However, among the documents of the translation chamber of Foreign Ministry, there are lighthouse cost records from 1860, four years ago from 1864. According to these records, the cost of building lighthouses in Kos and Kalymnos was 31.000 francs for each island.

The construction of new lighthouses within the borders of the Ottoman Empire meant a new financial burden for the state. There were many expenses such as the construction of the lighthouses, the workers to work, the lighthouse guards and the officials. A commission convened at the Treasury of Hassa had decided to purchase a lantern duties in order to cover all these expenses. Thus, almost all the expenses related to lighthouses would be covered by this new tax. Therefore, 78% of the lantern tax was transferred to the Lighthouses Administration and 22% to the state treasury. However, in 1899, these rates were changed and tax revenues were shared as 50%.

A tax per ton was determined for ships to pass through the Straits, the Mediterranean and the Black Sea. The increase in maritime traffic over time, the development of ships, and the fact that they carried more Cargo meant that the taxes to be collected from the ships passing through these areas would increase even more. It would be an important source of income for both the Lighthouses Administration and the Ottoman Empire. However, while almost all kinds of taxes increased over time in the Ottoman Empire, the lantern taxes did not change at all. This caused the incomes not be able to meet the expenses and even Money to melt in the face of inflation. In addition, the maritime traffic density in some lighthouses was very low and taxes could not cover the expenses of the lighthouses. In order to prevent such situations, a new regulation was made in 1879 and Lighthouses Taxation Instruction was published. Only in the last quarter of the 19th century, the tonnage of ships passing through the Ottoman lighthouses increased by 52%. In 1893, a total of 25,033,933 tons of ships passed through the Ottoman lighthouses by paying 20,059,490 kurus taxation.

The increase in the number of the lighthouses in the Ottoman Empire led to the formation of a new civil service class. The lighthouse officers would work in the lighthouses wearing uniforms of the Ottoman navy, and work on behalf of the Ottoman government. However, only some of these officials could be determined by the Ottoman State.

Besides the lighthouse officers, there were also lighthouse guards. The most important job of these people who worked at the lighthouse was to keep the lighthouse constantly burning. Therefore, immediately after the establishment of the Lighthouses Administration, officers were appointed to various regions such as Kos, Rhodes, Samos, İzmir and Beirut. Lighthouse officers were not allowed to do anything but their jobs. A situation in Kos shows how important the job of the lighthouse officer is. The number of the workers in road construction on the island was insufficient. For this reason, they wanted to employ people in various civil servants temporarily and speed up the construction. Only lighthouse officers were not allowed from the central administration.

It is quite difficult to find information about lighthouse officers and guards. However, thanks to the yearbooks we can reach some information. The lighthouse officers whose names we could identify were mostly non-Muslims. Officer Estimati/Istimati Effendi was working with two guards named Dimitri and Yorgi. Estimati/Istimati Effendi, who continued his job until 1896-97 (1314), left his service to Yorgi Effendi on that date.

In Kos, Dimitraki Effendi was the first lighthouse officer whose record we could find in 1893-94 (1311). The next year, Abdullah and Dimitraki, the lighthouse and bazaar keepers accompanied him. The first Muslim lighthouse officer Raif Effendi was appointed in 1898-99 (1316). He left his job as a lighthouse officer for two years to Kiryako Effendi.

Lighthouses were generally built outside the settlements and by the sea, in suitable areas. With its lights, it guided the ships passing through the sea and helped them determine their routes. However, the sea could make the areas in front of the lighthouses shallow with the waves. This situation could have very dangerous consequences for ships. Passing by the lighthouse in Kumburnu/Kos, the captain of the Austrian Loyd Company reported that such a situation had occurred and that the front of the lighthouse was full of sand. The captain wanted to determine the shallow area by placing a pontoon here. The Ottoman authorities immediately took action and investigated. As a result of the investigation, they reported that in the thirty-five years between the date the lighthouse was built and the year 1900 when the complaint was made, this area was filled only three meters that it would not pose a danger and that there was no need for measures such as pontoons.

A similar situation was conveyed to the Ottoman Empire by the Russian Embassy in a short time like seven months. However, this time, it was requested not to put a pontoon, but to change the location of the lighthouse. Although the Ottoman state conducted an investigation seven months ago, it started an investigation again and reported that there was no change. In addition, it was stated that there is a safe enough passage area for ships, since there is a lighthouse on the island of Kalymnos right across.

Another complaint was about corruption. In 1889, lighthouses were to be built again in Kataviye Village of Rhodes and İncirli island of Kos. The cost of the lanterns was calculated as 60 thousand kurus however according to the claims of Yorgi Nikolai of Rhodes and his friend, the construction of the lanterns was given to Monsieur Bodun for 75 thousand kurus. As a result of the investigation, it was revealed that there was no irregularity and the tender was left to Monsieur Bodun.

When thinking of the lighthouses, the first thing that comes to mind is naturally the sea and it is thought to guide ships. However, lanterns are a guide for planes as well as ships. Therefore, in times of war, lanterns were turned off to prevent night-flying aircraft from detecting regions and collecting information. When the Balkan War broke out, this method was applied and extinguished in the lighthouses on Kalymnos. The lanterns were turned off until the end of the war and were lit again after the war. During this period, lighthouse duties were not taken from foreign ships during war periods, as the lighthouses did not show the way for the ships.