

Bir Buharlı Güzergâhını Aydınlatmak: Kıbrıs'ta Buharlılar ve Kıbrıs Deniz Fenerleri (1850-1878)

Illuminate a Steamship Route: Steamships in Cyprus and Lighthouses of Cyprus (1850-1878)

Mesut KARAKULAK* - Halim KILIÇ**

Öz

Osmanlı fethinden sonra ticari değeri yüksek bir idari ünite olarak değerlendirilmeyen Kıbrıs, Tanzimat reformları sonrası yönetim ve ekonomik yapı bakımından değişime uğramıştır. Bu çalışmada ekonomik dönüşüm, XIX. yüzyılın ilk yarısında geliştirilen ve bütün dünyaya yayılan ticaretten ekonomiye, savaşımlardan gündelik hayata kadar hayatın bütün yönlerini etkileyen ve kısmen Osmanlı Devleti'nin teknolojik adaptasyonda geciktiği çağı en önemli araçlarından biri olan, buharlıların güzergâhına Kıbrıs'ın dâhil olma süreci üzerinden değerlendirilecektir. Buharlı ağlarının ayrılmaz parçası olan modern deniz feneri sisteminin adada inşası ve Kıbrıs'ın İngiliz yönetimine verilmesi sonrasında Doğu Akdeniz'in kontrolünde önem kazanan bu fenerlerin idaresinin devri konusunda yaşanan tartışmalar Kıbrıs'ın güvenlik stratejilerindeki yeri üzerinden ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Kıbrıs, Buharlılar, Osmanlı Deniz Fenerleri, İngiltere

Abstract

Cyprus, which is not regarded as a highly profitable administrative unit after the Ottoman conquest, has changed in terms of management and economic structure after Tanzimat reforms. In this study, this economic process has been evaluated based on the process of Cyprus' involvement in the route of steamships that was developed in the first half of the nineteenth century and spreading all over the world, affecting all aspects of life from economical wars to everyday life and one of the most important tools of the era in which Ottoman State partly get out of date this technological adaptation. Construction of the modern sea lighthouse system, which is an inseparable part of the steamships' web, in the island and the process of transition to the British administration of Cyprus lighthouses, which have gained importance for control of the Eastern Mediterranean after fell under the British rule of Cyprus, and debates on this issue has been examined on the basis of Cyprus place in security strategies.

Key Words: Cyprus, Steamships, Ottoman Lighthouses, Britain.

Kavramsal Çerçeve

Dünya üzerinde karanlıkta kalan bir noktanın modern fener ağına dâhil olması bölgenin küresel ticaret rotasına bir başka deyişle buharlı ağına eklenmesinin ve bir bakıma hegemonya altına alınmasının ilk aşamasıdır. Bu noktada

Makale Geliş Tarihi: 23.07.2018, Makale Kabul Tarihi: 19.11.2018

* Araş. Gör. Dr. Ordu Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, mesut.karakulak@hotmail.com

** Araş. Gör. Ordu Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, halimkilig@gazi.edu.tr

Gazi

Akademik Bakış

139

Cilt 11
Sayı 23
Kış 2018

modern fener sistemi ve buharlıların paralel gelişme gösterdiği limanlar dünya ticaret ağlarında kendine yer bulurken Kıbrıs gibi stratejik değeri ticaret üzerinde konumlandırılmayan veyahut ticaret yollarının ortasında ama işlevsiz kalan bölgelerde bu gelişim farklılık göstermektedir. Nitekim bu çalışma ticaret yollarının ortasında kalmış ekonomik görünüm bakımından adadan çok karaya benzeyen bir ada-karanın stratejik önem kazanırken ticari önemsizliğini hem modern fener ağlarının kuruluş hem de vapur şirketlerinin Doğu Akdeniz hatlarına eklenme süreci üzerinden değerlendirmeyi vaat etmektedir. Adanın günümüzde de sürekli vurgulanan stratejik değeri Osmanlı yönetimi devrinde bilhassa klasik dönemde askeri ve ticari olarak büyük anlam ifade etmemiştir. Tanzimat sonrasındaki bütünsel dönüşüm Kıbrıs'a da yansımış adadaki yönetim pratikleri buna göre evrilmiştir. XIX. yüzyılın ortalarından itibaren ada halen büyük bir ticari potansiyel vaat etmese de dünya ticaret ağlarında kendine yer bulmaya başlamıştır. Aynı devre dünyanın karanlıkta kalmış köşelerinin dev sanayi-kapital güçleri olan İngiltere ve Fransa tarafından aydınlatıldığı, küresel ticaret ağına dâhil edildiği sürece tekabül etmektedir. Osmanlı suları bu süreçten müstağni kalmamış ve bu güzergâhın aydınlatılması Fransızlar tarafından üstlenilmiştir. Kıbrıs'ın Osmanlı modern deniz feneri ağına dâhil edilmesi yukarıda vurgulandığı üzere ticari potansiyelinden çok Kıbrıs açıklarının Doğu Akdeniz'in güvenliğinde stratejik öneminden ileri gelmiştir. 1870'lerden itibaren, neredeyse bütün XIX. yüzyıl strateji politikalarını sömürge yollarının güvenliğinin sağlanması üzerine inşa eden İngilizler, Doğu Akdeniz'in bu stratejik noktasını donanma barındırma ve yakıt ikmal üssü olarak tespit etmiştir. Bu strateji çerçevesinde adanın yönetimini devralan İngiltere, Doğu Akdeniz'de tam kontrol için Kıbrıs deniz fenerlerinin yönetimini de uhdesine almıştır. Bu konudaki hukuki tartışmalar İngilizlerin Doğu Akdeniz güvenlik stratejilerini göz önüne sermektedir. Yaptığımız değerlendirmelerde görülmüştür ki Kıbrıs'ın buharlı ağına dâhil olması Osmanlı dönemi itibarıyla küresel ticaret rotalarında büyük dönüşümlere yol açmamış fakat Doğu Akdeniz güvenlik stratejilerini dönüştürerek İngilizlerin önce Kıbrıs'ta akabinde Mısır'da stratejik dominyonlar kurma projesine katkı sağlamıştır.

I. Deniz Fenerlerinin Tarihsel Gelişimi

Deniz fenerlerinin tarihi, başka bir ifade ile gemilere bir ışık kaynağı ile geceleri yahut sisli ve puslu havalarda kılavuzluk edilmesi fikrinin ortaya çıkışı insanoğlunun seyrüsefer tarihi ile yaşıttır. İlk örnekleri sahil boyunca yahut kayalıklar üzerinde yakılan ateşler olan deniz fenerleri seyrüsefer teknolojisi ile birlikte gelişmiştir. Liman ağzlarında taş sütunlar üzerinde büyük odun ve kömür parçalarının yakıldığı ocaklar vasıtasıyla daha uzak noktalar aydınlatılmaya başlanmıştır. Antik dönemdeki fener ağı tabiatıyla kadim ticaret merkezlerinin, seyrüsefer güzergâhlarının üzerine inşa edilmiştir. M.Ö XVII. yüzyıla tarihlenen ilk fener kalıntılarının bulunduğu Çanakkale Kumkale, İtalya; Messina, Ostia,

Görüş

Akademik
Bakış

140

Cilt 11
Sayı 23
Kış 2018

Ravenna, Britanya; Dover, Rodos ve İskenderiye Limanı karşısındaki Pharos Adası üzerine inşa edilen İskenderiye Feneri antik ticaret yollarını aydınlatan fener sisteminin bilinen örnekleridir.¹

Deniz fenerlerinin mimari ve teknolojik gelişimi de çağlar boyunca devam etmiştir. Silindirik taş bloktan inşa edilmiş modern deniz fenerleri XVIII. yüzyılda İngiltere'de ortaya çıkmıştır. Duvar örme yöntemiyle birbirine bağlanan taş blokların kullanıldığı bu plan işlevsel olması dolayısıyla dünya çapında yaygınlık kazanmıştır². Fener inşa teknolojisiyle birlikte aydınlatma sistemleri de gelişmiştir. İskenderiye Feneri'nden XIX. yüzyıla gelinceye değin fenerlerdeki ana aydınlatma malzemesi odun ateşi, kömür ve yağ lambaları olmuştur. 1750'lerde kandiller, is çıkarmayan balık yahut madeni yağlar ve düz, parlak, metal reflektörler kullanılarak daha uzun süreli ve güçlü bir aydınlatma elde edilmiştir. XIX. yüzyılda fresnel lenslerinin devreye girmesiyle fener ışıkları güçlendirilmiş, ayrıca zemberek sistemine benzeyen bir mekanizma ile prizmatik düzeneğin dönmesi sağlanmıştır. XIX. yüzyılın sonlarında ise ucuz kullanışlı ve dayanıklı olması nedeniyle asetilen lambaları yaygın olarak kullanılmaya başlanmıştır³. Erken dönemlerden itibaren gemilerin seyrüsefer güvenliğini sağlayacak ve fener işlevi görecek başka vasitalara da başvurulmuştur. Sisli, aydınlatmanın görülemeyeceği havalarda uyarı amaçlı top veya çan kullanıldığı bilinmektedir. Yine ilk defa 1732 yılından itibaren fener işlevi görecek gemiler inşa edilmeye başlanmıştır⁴. Bir başka yöntem ise haliçlere, liman yahut kanal çevrelerine yerleştirilen fener şamandıraları vasıtasıyla gemilere güvenli güzergâh konusunda rehberlik edilmesidir. Fener inşasının ya da fener işlevi görecek enstrümanların geliştirilmesinin temel amacı bütün tarih boyunca bahsedildiği üzere seyrüsefer güvenliğinin teminidir. Fener teknolojisi dünya çapında gelişip yaygınlaşırken seyrüsefer teknolojisini takip etmiştir

2. Buhar Teknolojisinin Tarihsel Gelişimi

Buhardan güç elde etme teşebbüsleri asırlardan beri süregelen bilgi birikimin neticesidir. Nitekim bu bilgi birikiminin bir sonucu olarak XIX. yüzyılın başlarında ortaya çıkan buharlı gemiler ile dünya ticaretindeki meta ve bilgi değişimi baş döndürücü seviyelere ulaşmıştır⁵. Bilhassa XIX. yüzyılın ortalarına

- 1 M. Vefa Toroslu, *Deniz Fenerleri*, Denizler Kitapevi, İstanbul 2010, s. 28-30; Songül Ulutaş, Emre Evren Yurtseven, "Denizlerin Sessiz Tanıkları Fenerler; Mersin Deniz Feneri", *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, C. 7, S. 1, 2015, s. 42.
- 2 W.H. Davenport Adams, *Lighthouses and Lightships: A Descriptive and Historical Account of Their Mode of Construction and Organization*, Charles Scribner and Co. New York 1870, s. 108-113.
- 3 Theresa Levitt, "The Lighthouse at the End of the World Illuminating the French and British Empires", *Itinerario*, C. 38, s. 1, April 2014, s. 82-84; W.H. Davenport Adams, *a.g.e.*, s. 68-78.
- 4 Toroslu, *a.g.e.*, s. 32.
- 5 Mark Mazower, "Travellers and the Oriental City, 1840-1920", *Transactions of the Royal Historical Society*, Sixth Series, Vol. 12 (2002) s. 62-63.

Gazi

Akademik
Bakış

141

Cilt 11
Sayı 23
Kış 2018

gelindiğinde gemi tonajlarının ve hızlarının artması navlun miktarını ve fiyatlarını cazip hale getirdiğinden buharlılar taşımacılıkta hızla yelkenlilerin yerini almaya başlamıştır⁶.

1807 yılında Robert Fulton tarafından yapılmış olan *Clermont* buharlısı Amerika'nın Hudson Nehri'nde başarı ile görevini ifa etmesi ile buharlı serüveni başlamıştır. Çağın en önemli icadı olarak kabul gören buharlı gemiler bu gücü elde etmek isteyen devletleri de önemli bir yarışa sürüklemiştir⁷. Nitekim Ruslar çok vakit kaybetmeden buharlı geminin mucidi Robert Fulton'u 1811'de ülkelerine davet ettiklerinde⁸, İngilizler 1812 yılında ilke kez Glasgow'da Clyde Nehri'nde buharlılarını yüzdürmüşlerdi. Fransızlar ise 1816 yılında İngiltere'den satın aldıkları vapur ile bu kervana dâhil olabilmüşlerdir. Buharlı vapurların denizlerdeki seferleri ise birkaç sene gecikme ile gerçekleşebilmiştir⁹. Osmanlı Devleti'nin buharlı gemi tarihçesi ise 1828 yılında İngiltere'den satın alınan orijinal ismi 'Swift/Sürat' olan ancak Osmanlı makamları ve ahali tarafından 'Buğu' olarak isimlendirilen vapur ile başlamıştır¹⁰. Devletlerin deniz güçlerini geliştirme arayışında ve güçlü rekabet ortamında Osmanlı Devleti'nin teknoloji ithali bakımından herhangi bir sorun yaşamadığı görülmektedir. Ancak var olan veyahut ithal edilen teknolojinin geliştirilmesi noktasında yaşanan problemler Osmanlı'nın uzun müddet öz kaynakları ile buharlı gemi teknolojisine erişimini engellemiştir. Bir başka ifade ile Osmanlı Devleti'nin teknoloji ithaline bağımlı kalması söz konusu yarışta öz kaynakları ile gelişmesini engellemiştir. Benzer süreç Osmanlı Devleti'nin modern deniz feneri ağı kurma projesinde de kendini göstermiştir. Nitekim ayrıntıları aşağıda anlatılacağı üzere 1850'lerde buharlı trafiği ile birlikte Osmanlı deniz güzergâhının aydınlatılması meselesi hayati önem kazandığında bu proje ancak Fransızlara ihale edilerek belirli bir ilerleme sağlanmıştır.

2. Osmanlı Devleti'nin Deniz Feneri Tecrübesi

Osmanlı Devleti'nde fenerlerin gelişimi incelendiğinde XVI. yüzyıldan itibaren kule suretinde deniz feneri örneklerine rastlanılmaktadır. 1555'de eserini yazan Busbecq, Rumeli tarafında Boğaz'ın Karadeniz girişini aydınlatan bir fene-

- 6 Buharlı gemi teknolojisinin Osmanlı Devleti'ndeki gelişme aşamaları hakkında bkz. Levent Düzcü, *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizcilği (1825-1855)*, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2012.
- 7 Robert H. Thurston, *Robert Fulton: His Life and Its Results*, Newyork-1891. s. 113.
- 8 V. S. Virginsky, "The Birth of Steam Navigation in Russia and Robert Fulton", *Technology and Culture*, Vol. 9. No: 4, Oct., 1968., s. 565.
- 9 Suleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet, MesajeriMaritim Vapur Kumpayası (1851-1914)*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2015, s.24.
- 10 Mücteba İlgürel, "Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devletinde Kurma Teşebbüsleri", *Çağın Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1995, s. 143; Levent Düzcü, *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizcilği (1825-1855)*, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2012, s. 154-155.

Görüş

Akademik
Bakış

142

Cilt 11
Sayı 23
Kış 2018

rin mevcudiyetinden bahseder¹¹. Bundan başka 1562 yılında Fenerbahçe'de bir fener inşa edildiği bilinmektedir¹². Yine XVI. yüzyılda Rodos, İstanköy, Gelibolu ve Karadeniz kıyılarında işler vaziyette fenerlerin mevcudiyeti bunlarla ilgili mühimme kayıtlarından anlaşılmaktadır¹³. XIX. yüzyıla kadar fener ağı yaygın olmadığı için Boğaz girişinde yahut kıyılarda ateş yakılarak gemilere yol gösterilmesi yaygın başvurulan bir usul olmaya devam etmiştir. Ancak bu usulün suiistimaline dair birtakım vakalar da kaydedilmiştir¹⁴. 1593 tarihli başka bir hükümden bu yağma yönteminin Boğaz boyunca yaygın olduğu, buğday, arpa, zahire, bal sair yükle Karadeniz'den İstanbul'a giriş yapan gemilerin Rumeli yakasındaki Fener'den Beykoz'a kadar olan bölgede yine geceleri yakılan ateş sayesinde karaya oturtularak yağmalandığı söylenmiştir¹⁵. Bu türden kara korsanlığına karşı merkezi idare gece sahil köylerinde ateş yakılmasının engellenmesi ve bu taraflarda depo olarak kullanılabilir yapılarla müsaade edilmesi emrini tekrarlamakla yetinmiştir¹⁶.

Klasik döneme ait Osmanlı fenerlerinde aydınlatmanın içinde zeytin-yağı yakılan büyük kandiller vasıtasıyla sağlandığı bilinmektedir¹⁷. Ancak bu fenerleri devamlı iş'al (yanar) halde tutmak oldukça masraflı ve kimi zaman ikmal-ulaşımda aksamalar yaşanabileceği hesaba katıldığında bunların sürekli işler olması ihtimal dâhilinde görünmemektedir.

XIX. yüzyılın ikinci yarısından sonra dünya deniz ticaretine buharlı gemilerin dâhil olmasıyla hem nakliye hem de sefer sayılarındaki artış denizler üzerindeki trafiği bir önceki yüzyıl ile mukayese edilemeyecek oranlara çıkartmıştır. Artan trafik klasik fener anlayışının da dönüşümünü zorunlu hale getirmiştir. Bu çerçevede 1822 yılında Fransız mühendis Augustin Fresnel'in icat ettiği fresnel lenslerinin, oldukça ağır ve gerçekte 5 milden öteyi aydınlatamayan klasik deniz feneri camlarının yerini alarak deniz fenerlerine uygulanması ile fener teknolojisi dönüşmüş, fenerlerin deniz ticaretindeki işlevsellikleri artmıştır. Böylelikle fenerler, teknolojik değişim ile gemileri gizli tehlikelere karşı uyabilecek parlaklığa ulaşarak günümüzdeki işlevine kavuşmuştur. Fransızlar bu

- 11 Ogier Ghiselin de Busbecq, *Türk Mektupları; Kanuni Döneminde Avrupalı Bir Elçinin Gözlemleri (1555-1560)*, çev. Derin Türkömer, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017, s. 44; Ali Soysal, *Kara Deniz Beyaz Işık; Rumeli Feneri*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2004, s. 36-37.
- 12 Toroslu, *a.g.e.*, s. 81.
- 13 BOA, A.DVNSMHH.d, 6/160, 12 Safer 972/19 Eylül 1564; A.DVNSMHH.d, 12/845, 22 Rebiülevvel 979/14 Ağustos 1571; A.DVNSMHH.d, 27/654, 20 Zilkade 983/20 Şubat 1576; ; A.DVNSMHH.d, 48/169, 5 Şaban 990/25 Ağustos 1582.
- 14 1571 tarihli bir mühimme hükmünde, Kilyos yakınlarında çevre ahalisinin gece yakılan bir ateş ile gemileri yanıltıp bunların karaya oturmalarına yahut parçalanmalarına yol açtıkları, ardından gemideki emtiayı yağmaladıkları söylenmektedir. Yakınlarda yeniçerilerin inşa ettiği depolarda malların saklandığı bir bakıma bu kara korsanlığının arkasında yeniçerilerin olduğu aynı hükümden ima edilmektedir; A.DVNSMHH.d, 12/625, 17 Şevval 978/14 Mart 1571.
- 15 A.DVNSMHH.d, 71/306, 12 Safer 1002/17 Kasım 1593.
- 16 A.DVNSMHH.d, 6/160, 12 Safer 972/19 Eylül 1564.
- 17 İE.BH, 1/47, 29 Cemaziyelevvel 1097/23 Nisan 1686; C. DH, 2/87, 26 Muharrem 1231/28 Aralık 1815.

Gazi

Akademik
Bakış

143

Cilt 11
Sayı 23
Kış 2018

dönüşümün öncülüğünü yaparak, Karayiplerden Hind Okyanusuna kadar olan deniz aşırı sömürgelerinde yeni sistemin kullanıldığı fenerler inşa ederek emperyal kontrolünü arttırmıştır. Emperyal yayılma, serbest deniz ticareti, dünya ekonomik sisteminin yaygınlaştırılması politikalarının parçalarından birisi de böylelikle deniz feneri ağı kurma projesi olmuştur¹⁸.

Ortaklıklardan oluşan devasa komanditler suretinde ortaya çıkan yabancı vapur kumpanyaları ile deniz taşımacılık sektörü sistemli ve düzenli hale gelerek kurumsallaştı. Nitekim bu kurumsallaşmanın bir sonucu olan devlet-özel teşebbüsüyle kurulan, himayesinde bulunduğu ülkelerin bir uzantısı olarak faaliyet yürüten vapur kumpanyaları ile birlikte gemi trafiğinin yoğunlaşması beraberinde liman hizmetleri, seyrüsefer güvenliği gibi konularda değişen şartlara göre yeni düzenlemeler yapılmasını zorunlu hale getirmiştir.¹⁹ Dünya-kapitalist ekonomisinin önemli periferilerinden biri olan Osmanlı Devleti'nin liman ve denetimindeki deniz ticareti güzergâhı küresel deniz ticareti ağının geçiş noktalarından biri olarak artan trafikten payını almıştır. Dönüşen fener teknolojisinin Osmanlı Devleti'nde uygulanması, bilhassa bu sulara faaliyetini 1850'lerden sonra oldukça yüksek seviyelere çıkaran yabancı vapur kumpanyaları için zaruret halini almıştır. Bu minvalde devlet eliyle birtakım girişimlere şahit olunmuştur. 1840'da İstanbul Boğazı'nın Karadeniz girişinde Anadolu ve Rumeli cihetlerindeki fenerler yenilenmiştir. Bunların sürekli yakılması büyük masrafa neden olacağından Boğaz'dan geçecek bütün müstemem gemilerinin bir miktar fener vergisi alınması kararlaştırılmıştır²⁰.

4. Osmanlı Sularında İlk Buharlılar ve Modern Fener Ağı İnşası

Osmanlı'nın ilk buharlı serüveni *Swift/Buğu* adlı buharlının İstanbul getirilmesiyle başlamasına rağmen Osmanlı Devleti'nin ticari nakliyat bağlamındaki ilk organizasyonu Fransa'dan satın aldığı *Peşk-i Şevket* adlı vapurun İstanbul-İzmir arasında 1839 yılında düzenli seferlere başlamasıyla gerçekleşmiştir²¹. Akabinde ilk buharlıların hız ve kapasite bakımından geliştirilmesi daha fazla yolcu ve emtia taşımalarının önünü açmıştır. Ayrıca önceden planlanabilirlik bakımından seferlerin düzenli hale gelmesi büyük komandit şirketlerin dünya genelinde ortaya çıkmasını sağlamıştır. Osmanlı Devleti de bu teknolojik fırsatlardan istifa-

18 Levitt, *a.g.m.*, s. 83-85.

19 Osmanlı sularında faaliyet gösteren yabancı vapur kumpanyalarının aktiviteleri hakkında geniş bilgi için bkz. İlhan Ekinci, "Osmanlı'da Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında", *Ke-biğe*, S. 21, 2006; Emre Kılıçaslan, *Avusturya Lloyd Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri*, OMU. SBE, Tarih, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun 2013; Süleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet; Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)*, Kitabevi Yayınevi, İstanbul 2015; Mesut Karakulak, *Rus Vapur Ve Ticaret Kumpanyası (Ropit) Ve Osmanlı Rus Ticari İlişkileri (1856-1914)*, Ankara Üniversitesi, SBE, Genel Türk Tarihi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2017.

20 Bu miktar düvel-i mütehabbe/Avrupa devletleri büyükelçilikleri ile görüşülerek kararlaştırılmış, tonilato başına/36 kileye 15 para'lık bir miktar tespit edilmiştir; İ.MSM, 15/339, *Kaptan Paşa ve diğer süferaya tezkire-i samiye*, 25 Muharrem 1256/29 Mart 1840.

21 Eser Tütel, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul 2000, s. 24.

Görüş

de ederek sırasıyla *Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi*, *Fevaid-i Osmaniye*, *İdare-i Aziziye*, *İdare-i Mahsusu* ve son olarak da *Sevr-i Sefain* İdaresi gibi büyük vapur şirketleri ile kendi sefer ağını organize etmiştir²². Haliyle gelişen vapur teknolojileri kıtalararası emtia ve yolcu hareketliliğini son derece önemli noktalara taşımıştır. Bu sebeple vapur güzergâhlarının uğrak noktalarının aydınlatılması önemli bir ihtiyaç haline gelmiştir.

Kırım Savaşı döneminde Boğaz ve Akdeniz-Karadeniz güzergâhında modern deniz feneri ihtiyacı iyice hissedilir olmuştur. 1854 Aralık ayında, Fransız general Oliver Lannes, Sivastopol'dan Fransa'ya III. Napolyon'a acil bir rapor ulaştırmak için Massegeri'nin posta vapuru ile yola çıkmıştır. Vapur kaptanı Marius Michel, 1843'den beri bu sularda seyrüsefer ettiği için boğaz geçişi ve rotaya oldukça hâkim bir kaptandı. Bu nedenle herhangi bir aksaklık yaşamadan Fransa'ya ulaşmışlardır. 1844'te Osmanlı sularında 5'i Karadeniz'de 7'si Boğazlarda 7'si Ege'de 7'si ise Akdeniz'de olmak üzere toplamda 24 fenerin olduğunu belirten Michel, bunların ise sadece 19 tanesinin düzenli olarak işlediğini söyler. Karadeniz kıyıları ve Boğaz hattında düzenli olarak yakılan bu 19 fenerin hiçbiri fresner lensine sahip olmadığından ışıkları da oldukça zayıftı. Hatta bunlardan Gelibolu fenerleri gibi bazıları sadece donanmanın geçişi esnasında yakılıyordu. Bu eksiklik boğaz geçişini tehlikeli hale getiriyordu. Marius Michel, Doğu Akdeniz güzergâhında aydınlatılması gereken noktalar üzerinde bir çalışması olduğundan bahisle Lannes'in tavassutuyla bu konuda İmparator III. Napolyon'un desteğini istemiştir. Lannes'in aracılığıyla III. Napolyon, Sultan Abdülmecid'e, deniz fenerleri ile ilgili yeni bir organizasyon kurulması yolunda baskı yapmıştır²³. Endüstriyel devrimin yayımlaştırılması karşısında yetersiz kalan ve limanlardaki alt yapı faaliyetlerini öz sermaye ile inşa etme kabiliyetinden mahrum olan Osmanlı Devleti, bu alandaki boşluğun kontrol ve denetimini Batılı devletlere bırakmak durumunda olduğundan modern bir deniz feneri ağı kurma projesi de bu çerçevede 1855 yılında Marius Michel'e verilmiştir²⁴. Yapılan imtiyaz sözleşmesi ile fenerlerin inşa, idare ve işletilmesi için yine aynı müteşebbislerin idaresi altında "Fenerler İdare-i Umumiyesi" kurulmuştur²⁶. Michel öncelikle Boğaz hattındaki fenerleri modernize ederek 1856-57 arasında Rumeli, Anadolu, Ahırkapı ve Fenerbahçe fenerlerini yenilemiştir. Mevcut fener varlığının yenilenmesi ile birlikte 1860'a kadar bizzat idare tarafından 21 adet fener inşa edilmiştir²⁷.

22 Ercüment Kuran, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşım: İdare-i Mahsusu'nun Kuruluşu ve Faaliyeti", *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Habereleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1995, s. 161.

23 Levitt, *a.g.m.*, s. 90.

24 İ.MMS, 132/5648, 19 Zilhicce 1271/2 Eylül 1855; İ.MMS, 6/206, 29 Muharrem 1272/11 Ekim 1855.

25 İ.MMS, 7/308, 14 Muharrem 1273/14 Eylül 1856.

26 A.AMD, 71/73, 13 Muharrem 1273/13 Eylül 1856.

27 HR. H.MŞ. İŞO, 71/2, 8 Cemaziyelahir 1276/2 Ocak 1860.

Gazi

Akademik
Bakış

145

Cilt 11
Sayı 23
Kış 2018

İdarenin ve Mösyö Michel'in imtiyazı 10 yıllık süre bitimi beklenmeden başarılı hizmetleri nedeniyle 1860'da bu kez 15 yıl için yeniden temdid edilmiştir. Fener rüsumunun %78'i idareye bırakılmıştır²⁸. Ayrıca kaptan, politikacı ve müteşebbis Bernard-Camille Collas, Michel'in ortağı olarak Fener İdaresi'nde direktörlük vazifesine başlamıştır. Bu tarihte kurdukları Collas ve Michel Kumpanyası'nın Paris şubesini Collas, İstanbul şubesini ise Michel idare edecekti. İdarenin imtiyaz müddeti üçüncü kez 1879 yılında gerçekleşmiş²⁹ ve 1937 sonuna kadar Fenerler İdare-i Umumiyesi, Osmanlı topraklarındaki fenerlerin inşaa, bakım, onarım, işletme haklarını elinde tutmuştur³⁰.

Karadeniz'den Kızıldeniz sahillerine kadar Osmanlı kıyılarını fener ağı ile donatan bu idarenin ikinci fener inşaa faaliyeti döneminde 1864 yılında Kıbrıs'ta Larnaka, Cape Gatta ve Cape Kitti'de olmak üzere üç yeni fener faaliyete geçirilmiştir³¹. Özellikle Larnaka limanının girişinin aydınlatılması hem İngiliz hem de diğer yabancı kumpanyaların temel talepleri arasındaydı³². Bununla birlikte 1867 yılında Girne İskelesi'ne bir fener konması talebi üzerine bu yönde bir talimat verilmiş³³ fakat bu fener Kıbrıs'taki İngiliz idaresi döneminde tamamlanmıştır. Doğu Akdeniz güzergâhının belirli bir kısmı bu sayede güvenli geçişe uygun hale gelmiştir.

5. Kıbrıs'ın Buharlı Ağına Eklemlenme Süreci

Kıbrıs'ın dünya üzerindeki bu dönüşüm ve değişimin tam olarak neresinde olduğunu vapur kumpanyalarının Doğu Akdeniz limanlarındaki faaliyet ağlarından bir dereceye kadar belirlemek mümkündür. Dolayısıyla *Buharlı Çağı* da diyebileceğimiz bu dönemde kurulan vapur kumpanyalarının Doğu Akdeniz rotalarını oluşturma süreçleri, Kıbrıs'ın dünya ticaret ağlarındaki yerinin ortaya çıkmasında bize önemli ipuçlarını sunacaktır. Öncelikle Doğu Akdeniz limanlarında önemli bir ağırlığı olan İngiliz şirketlerine veyahut bireysel tüccar vapurlarının faaliyetlerine göz atmak önem arz etmektedir. Bu yönüyle 1836'da kurulan İngiliz P&O Kumpanyası ön plana çıkmaktadır. Nitekim şirket kurulduğu yıllarda Kıbrıs'a düzensiz olarak uğramaya başlamıştır. Akabinde Avusturya Lloyd kumpanyası Osmanlı sularında faaliyete başladıktan kısa süre sonra Kıbrıs'ı vapurlarının önemli duraklarından biri olarak tayin etmiştir. Zira kumpanya 1836 yılında kurulmuş olup 1837 yılında sigorta işlemleri için Larnaka (Kıbrıs) acentesini açmıştır. Aynı yıl şirket ayda iki kere olmak üzere *Sira-İs-kenderiye (Hanya-Larnaka)* ve *Sira-Larnaka (Ekpress)* hatlarını kurmuştur. Sira-İs-

28 A. MKT. NZD, 323/30, 15 Safer 1277/2 Eylül 1860.

29 İ.MMS, 63/2959, 12 Recep 1296/2 Temmuz 1879.

30 BCA, 30-18-1-2; 81/107/20, 20.12.1937.

31 HR. SFR.1, 10/27, 14 Eylül 1864; HR. SFR.1, 10/57, 15 Aralık 1864; HR. SFR.3, 86/35, 9 Mart 1864; HR. SFR.3, 95/28, 30 Kasım 1864.

32 *Accounts and Papers; Trades of Various Countries and Places for the years 1857-59*, Harrison and Sons, Londra 1860, s. 501.

33 MVL, 801/2, 19 Cemaziyelahir 1284/18 Ekim 1867.

kenderiye hattında Larnaka tam güzergâh üzerinde bulunmamasına rağmen Lloyd vapurlarının buraya uğrayacağı ilan edilmiştir. Ancak Kıbrıs'ta uygulamaya konulmak istenen erken dönemli bu girişimler deneme seferlerinin ötesine geçememiştir. Bu durumu Avusturya buharlılarının Kıbrıs limanlarındaki hareketliliğinden de tespit etmek mümkündür³⁴. Aslında bu tarihlerde şirket vapurlarının Kıbrıs'a düzensiz sefer düzenlenmesinin en önemli sebeplerinden biri ilk dönem buharlı gemilerin oldukça fazla kömür tüketmesi ve açıkta yer alan Kıbrıs'ın kömür nakli için önemli bir durak olmamasıydı³⁵. Dolayısıyla şirket Kıbrıs'ı buharlı sefer ağlarına düzenli olarak ancak 1845 yılında açılan Treyste-Korfu-Sira-Rodos-Larnaka-Beyrut ve İskenderiye duraklarından oluşan *Suriye Sahil Hattı* ile katabilmiştir. Yine de Kıbrıs'ın Lloyd'un Doğu Akdeniz güzergâhına dâhil olması Ada'nın buharlı ticaret ağlarında kendine yer bulmasını sağlamıştır³⁶. Dolayısıyla aynı yıl adadaki gemi hareketliliği %10 artarak 1.244'e ulaşmış ve bu gemiler 103.695 ton emtiayı Kıbrıs limanlarına taşımıştır³⁷. Nitekim Lloyd'un *Suriye Hattının* aktif hale gelmesi ile Avusturya'nın Kıbrıs ticaretinde ağırlığı da netleşmeye başlamıştır. Öyle ki 1846 yılında ithalatı 969 frank ihracatı 1202 franka tekabül eden Kıbrıs ticaretinin büyük kısmını Avusturya daha sonra Yunanistan diğer kalan kısmını ise Fransa ve Toskana yapmıştır³⁸.

Tablo-1: 1845 Yılında Kıbrıs'ta Yabancı Bandıralı Gemilerin Emtia Hareketliliği³⁹

Ülke	Gemi	Emtia	Taşınan Yer
Fransa ve Cezayir	41	5.743	Fransa
Toskana	15	2.765	Toskana
Avusturya	14	1.805	Avusturya
Yunan ve Adalar	15	1.288	Yunan ve Adalar
Sardunya	4	763	Sardunya
İngiltere	2	400	İngiltere

34 M. Emre Kılıçaslan, *a.g.t.*, s. 86

35 Denizcilik konusunda otorite kabul edilen Thomas Brassey, Kıbrıs'ta kısa süre kaldıktan sonra adanın kömür ikmalı yapmak için bile uygun olmadığı rapor etmesi dikkat çekmektedir. Bkz; George Hill, *Kıbrıs Tarihi Osmanlı ve İngiliz İdaresi Dönemi 1571-1948*, Çev. Nazım Can Serbest, İş Bankası Yay., İstanbul 2016, s. 229.

36 Adolphe Joanne-Emile Isambert, *Itineraire De L'Orient*, Librairie de L. Hachette, Paris 1861, s. 462

37 *Document sur le Commerce Exterieur Turquie*, No 2, Turquie Ministere l'Ariculture et du Commerce 3e. Serie des avis divers, N. 277. s. 91.

38 *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins Memoir et Documents Sur Le Commerce des Pays D'Europe*, Imprimerie Centrale de Napoleone, Paris 1850, s. 45.

39 *Document sur le Commerce Exterieur Turquie*, No 2, Turquie Ministere l'Ariculture et du Commerce 3e. Serie des avis divers, N. 277. s. 91.

Tabloda Kıbrıs'a uğrayan gemilerin doğrudan kendi ülkelerine yaptığı ticareti görmek mümkündür. Bunun yanında 903 adet gemi de 83.822 ton emtiayı Kıbrıs'tan İzmir, Karaman, Suriye, Mısır ve İstanbul'a taşımıştır. Adanın kendi limanları arasındaki ticari hareketlilik ise 170 gemi ile yapılmış ve 7.113 ton emtiaya ulaşmıştır. Ada ve Osmanlı limanları arasındaki ticaretin 5/2'sini Türk bandıralı gemiler yapmıştır. Aşağıdaki tabloda yabancı bandıralı gemilerin Kıbrıs ticaretindeki ağırlığını görmek mümkündür⁴⁰.

Tablo-2: 1845 Yılında Kıbrıs'ta Yabancı Bandıralı Gemilerin Emtia Hareketliliği⁴¹

Ülke	Gemi	Emtia
Avusturya	94	21.839
Yunan	154	15.285
Fransız	80	10.251

Avusturya bandıralı gemilerin ada ticaretinde hızla yükseldiğini görmekteyiz. Bu durum Lloyd kumpanyasının adaya ayda iki sefer düzenleyeceğini ilan etmesi ile paralel bir gelişmedir⁴². Adaya az da olsa Rus gemileri de uğramaya başlamıştır. Ancak bu oran oldukça düşüktür. İngiliz bandıralı gemilerin de bu dönemde adaya oldukça az sefer yaptığı tespit edilmiştir⁴³.

Dönemin diğer büyük vapur şirketi Fransız Mesajeri Maritim kumpanyasının 1853'ten itibaren Kıbrıs'a yolcu ve emtia naklettiği bölgedeki İngiliz konsolosluk vekili tarafından rapor edilmiştir⁴⁴. Ancak Mesajeri Maritim kendi raporları incelendiğinde Kıbrıs acentesinin 1886 yılında kurulduğu anlaşılmaktadır. Bu bakımdan İngiliz temsilcinin ya Kıbrıs'ın ticari potansiyelini abartma niyetinde olduğu ya da adaya uğrayan yelkenli/buharlı Fransız bandıralı bütün gemileri Mesajeri Maritim altında değerlendirdiği düşünülebilir⁴⁵. Keza mücbir bir sebep olmadıkça şirketin bu hat üzerinde Kıbrıs'a sefer düzenlemesi demek yüksek tazminatları göze alması anlamına geliyordu ki bu da kabul edilebilir bir durum değildi. Zira Kıbrıs'ta şirketin bu cezaları yok saymasını gerektirecek bir ticari potansiyel yoktu. Aslında bulunduğu çağın en büyük şirketlerinden biri

40 *Document sur le Commerce Extérieur Turquie*, No 2, Turquie Ministère l'Ariculture et du Commerce 3e. Serie des avis divers, N. 277. s. 92-93.

41 *Document sur le Commerce Extérieur Turquie*, No 2, Turquie Ministère l'Ariculture et du Commerce 3e. Serie des avis divers, N. 277. s. 92-93.

42 Adolphe Joanne-Emile Isambert, *Itineraire De L'Orient*, Librairie de L. Hachette, Paris 1861, s. 548-549.

43 *Document sur le Commerce Extérieur Turquie*, No 2, Turquie Ministère l'Ariculture et du Commerce 3e. Serie des avis divers, N. 277. s. 92-93.

44 A&P Records, *Abstracts of Reports on the Trade of Various Countries and Places for the Years 1857-58-59*, Received by the Board of Trade (Through the Foreign Office) from Her Majesty's Ministers and Consuls, Harrison and Sons, Londra-1860. s. 499.

45 Süleyman Uygun, *a.g.e.*, s. 114.

olan Fransız Posta Servisi, Doğu Akdeniz hattını oluştururken 1836-38 yılları arasında Kıbrıs'ın ticari potansiyelini incelemesi için bir yetkili göndermiştir⁴⁶. Aynı zamanda Fransa'nın Beyrut konsolosu da Kıbrıs hakkında şirkete detaylı bir rapor hazırlamıştır. Bu raporda konsolos Kıbrıs'ın önemli limanlarından olan Larnaka'nın ana liman olmaktan ziyade Beyrut, İzmir ve İstanbul'a gelen ürünlerin antreposu görevini görebileceğini belirtmiştir. Ayrıca Fransa'dan gelen gemilerin Kıbrıs'ta ekseriyetle Larnaka'ya uğradıklarını, Rodos ve Tunus'tan gelen gemilerin ise çok acil bir durum olmadıkça nadiren Kıbrıs'ı ziyaret ettiklerinin altını çizmiştir⁴⁷. Bu raporlardan anlaşılacağı üzere Fransızlar Doğu Akdeniz limanlarının neredeyse göbeğinde kalan Kıbrıs'ın ticari potansiyelini yeterli görmemişlerdir. Buna ilaveten zaten adaya önemli yatırımlar yapmış olan Lloyd ile de rekabet etmenin anlamsız olacağına karar vermişlerdir.

İngilizlere ait küçük sayıda vapurlar ise her zaman olduğu gibi düzensiz bir şekilde 1850 yılından itibaren Kıbrıs'a sefer yapmaktaydı. Bu vapurlar daha ziyade büyük şirketlere ait olmayıp münferit tüccar vapurlarıydı⁴⁸. 1856 yılında kurulan Rus Vapur ve Ticaret Şirketi ise Doğu Akdeniz hattını kurarken Lloyd ve Mesajeri kumpanyalarının benzer hatlarını incelemiş; hatta Kıbrıs'a bir gözlemci göndererek adanın Rus ticari çıkarlarına hizmet edip edemeyeceği üzerine bir rapor hazırlamıştır. Ancak şirketin kurduğu İskenderiye Hattı dâhilinde Kıbrıs'a kurulması düşünülen depolar ticari imkanları daha geniş mütalaa edilen Rodos ve Hayfa'ya kurulmuştur. Bu kararlarında Ada2da yeterli liman ve fener ağı olmaması da etkili olmuştur⁴⁹. 1857 yılında Kıbrıs'a sefer düzenleyen Fransız Phocenne kumpanyası da Lloyd'un rekabetine dayanamayarak buradaki hattına son vermiştir⁵⁰. Ecnebi vapur kumpanyaları dışında Osmanlı Devleti'ne ait vapurlar ve yelkenliler de Kıbrıs'a sefer yapmaktaydı. Fakat bu seferler Ada ticaretini tekeline alan Avusturya Lloyd'un gölgesinde kalmaktaydı. Aşağıdaki tablolardan bu durumu daha net görmek mümkündür.

-
- 46 Couvenhes, Marie-Françoise Berneron (2007), *Les Messageries Maritimes : l'Essor d'Une Grande Compagnie de Navigation Française, 1851-1894*, PUPS, Paris. s. 57.
- 47 AMAE, *Consulat France a Beyrouth N. 2, M. Henry Guys, Consul de France a Beyrouth au Comte Molé, Ministère des Affaires Etrangères, Beyrouth Le 7 Decembre 1836*, fos 147-148.
- 48 A&P Records, *Abstracts of Reports on the Trade of Various Countries and Places for the Years 1857-58-59, Received by the Board of Trade (Through the Foreign Office) from Her Majesty's Ministers and Consuls, Harrison and Sons, Londra-1860*. s. 499.
- 49 *Otchet Vysochayshe utverzhdenного Russkogo Obshchestva Parokhodstva i Torgovlis 3 Avgusta 1856 Goda po 31 Dekabrya 1857 goda (1858)*. S. Petersburg, Tip. I. Shumakhera i L. Seryakova, s. 36.
- 50 A&P Records, *Abstracts of Reports on the Trade of Various Countries and Places for the Years 1857-58-59, Received by the Board of Trade (Through the Foreign Office) from Her Majesty's Ministers and Consuls, Harrison and Sons, Londra-1860*. s. 499.

Tablo-1: 1853-1857 Kıbrıs'ın emtia ve yolcu hareketliliği⁵¹

Yıl	Gemi Sayısı	Tonaj	Yolcu	İthalat (£)	İhracat (£)
1853	513	65.478	4.900	106.612	143.599
1854	309	44.970	4.243	43.300	103.280
1855	373	55.912	5.336	58.785	127.000
1856	541	60.039	7.171	60.890	125.620
1857	795	65.495	6.863	61.910	131.070

Tablo-2: 1853-1857 Kıbrıs'taki Lloyd Etkinliği⁵²

Yıl	Gemi Sayısı	Tonaj	İthalat	İhracat
1853	53	20.625	40.611	13.935
1854	62	23.165	49.083	22.951
1855	59	24.248	41.057	14.691
1856	93	41.079	63.704	15.285
1857	82	38.082	46.360	20.382

Tablo-3: 1853-57 Kıbrıs'taki İngiliz Ticareti ve Taşımacılık⁵³

Yıl	Gemi Sayısı	Tonaj	Yolcu	İthalat (£)	İhracat (£)
1853	11	2195	102	-	11513
1854	11	2673	108	50	16430
1855	11	4673	108	1340	9060
1856	16	3976	187	-	14680
1857	4	1397	62	960	6300

Tablolarda da görüleceği üzere vapur seferlerinin daha düzenli bir hal aldığı ve XIX. yüzyılın ortalarında Kıbrıs'ta belirgin bir Lloyd üstünlüğü görülmektedir. Hatta ada nakliyatının neredeyse yarısını gerçekleştiren şirketin faaliyet rakamına yaklaşan tek grup yelkenlilerdi. Kıbrıs'ın Doğu Akdeniz'de

51 A&P Records, *Abstracts of Reports on the Trade of Various Countries and Places for the Years 1857-58-59, Received by the Board of Trade (Through the Foreign Office) from Her Majesty's Ministers and Consuls*, Harrison and Sons, Londra-1860. s. 518.

52 A&P Records, *Abstracts of Reports on the Trade of Various Countries and Places for the Years 1857-58-59, Received by the Board of Trade (Through the Foreign Office) from Her Majesty's Ministers and Consuls*, Harrison and Sons, Londra-1860. s. 518

53 A&P Records, *Abstracts of Reports on the Trade of Various Countries and Places for the Years 1857-58-59, Received by the Board of Trade (Through the Foreign Office) from Her Majesty's Ministers and Consuls*, Harrison and Sons, Londra-1860. s. 499.

bulunan büyük limanların gölgesinde kalması ve diğer şirketlerin buraya çok önem vermemesi dolayısıyla Lloyd rakipsiz kalmıştır. Zaten Osmanlı Devleti de bu durumun farkındadır. Zira Lloyd Kumpanyası ve Kıbrıs Mutasarrıflığı arasında geçen hadise bu durumu kanıtlar niteliktedir. 1850'li yıllerin sonlarında Osmanlı'ya ait devlet evraklarının Kıbrıs'a taşınması esnasında kahir ekseriyetle evrakların muhafaza edildiği sandıkların mühür ve menteşelerinin sökülmesi; şirketin devletin resmi evraklarını taşıırken gayri hukuki işlere karıştığı izlenimini vermektedir⁵⁴. Benzer hadiseleri diğer vapur kumpanyalarında da görmek mümkündür⁵⁵. Fakat Osmanlı bürokrasisinin Kıbrıs'taki hadise ile diğer limanlarda veyahut kumpanyalarla yaşanan benzer suistimale aynı derecede tepki vermediği görülmektedir. Osmanlı'nın Kıbrıs ile olan muhabere ve bağlantısını sağlayan Lloyd'un bu usulsüzlüğü merkezi idare tarafından neredeyse görmezden gelinmiştir. Osmanlı idaresi en azından bir Osmanlı kumpanyasının Kıbrıs ile düzenli bağlantı kurana dek Lloyd'un bu hattan çekilmemesini sağlamak istiyordu. Yine bir başka hadisede de Avusturya Lloyd'un nasıl kayırıldığını görmek mümkündür. Kıbrıs'a sefer düzenleyen vapurlardan alınan fener rüsumunda Lloyd Kumpanyası'na %40 oranında indirim yapılıyordu. Zaten bu kadar indirime rağmen fener rüsumatının neredeyse ¼ Lloyd tarafından ödenmesi şirketin Kıbrıs'taki vapur trafiğinde ne kadar ağırlığı olduğunu gösteriyor. Öz kaynakları ile Kıbrıs'a düzenli sefer düzenleyemeyen Babiâli, Ada'nın buharlı güzergahında kalması için Lloyd'a cazip teşvikler sunmaya mecbur kalmıştır⁵⁶.

1860'lı yıllara gelindiğinde Kıbrıs'ta Avusturya Lloyd adına değişen bir şey yoktu. Ancak artık İngiliz şirketlerinin Kıbrıs'a daha fazla ve düzenli uğramaya başladığını görmekteyiz. Özellikle 3 İngiliz vapur kumpanyası Liverpool-Mısır ve Suriye kıyılarına yapılan seferlerde pamuk için Kıbrıs'ın ana limanı olan Larnaka'ya uğramaya başladı. Tabii bu durum Kıbrıs'taki tarım alanlarının artması ve bilhassa pamuk fiyatlarının yükselmesi ile de doğru orantılıydı. Öyle ki adada 1863 yılında 8 bin, 1864 yılında ise 11 bin balya pamuk hasadı yapılmıştır⁵⁷.

54 M. Emre Kılıçaslan, *a.g.t.*, s. 86

55 İkili antlaşmalar neticesinde Osmanlı sularında geniş hareket sahasına sahip olan vapur kumpanyaları gayri hukuki yoldan ülke içerisine pek çok emtia, yolcu ve yayın sokmuşlardır. Bu türden vakalar karşısında Osmanlı bürokrasisi çoğunlukla sert ikazlardan bulunmuştur. Rus kumpanyasının Osmanlı topraklarına sokmaya çalıştığı *munzır neşriyatın* Osmanlı posta memurları tarafından yakalanması neticesinde, Rus kumpanyasının protesto edilmesi için Bkz., *BOA. DH. MKT. 2923/110*, 31 Ocak 1892.

56 *BOA, HR.İD.*, 927/43, İngiliz Büyükelçiliğinden Lord Granville'ye, 22 Haziran 1884.

57 A&P Records, *Commercial Reports Received at the Foreign Office from Her Majesty's Consuls, During the Year 1865*, Harrison and Sons, Londra-1866. s. 932-935.

Gazi

Akademik
Bakış

151

Cilt 11
Sayı 23
Kış 2018

Tablo-3: 1864 yılı Larnaka Limanındaki Buharlı ve Yelkenli Gemi Trafik⁵⁸

Bandıra	Gelen	Tonaj	Yolcu	Giden	Tonaj	Yolcu
İngiltere	24	13.864	573	24	13864	573
Osmanlı	352	21.044	3882	342	19836	30749
Fransız	27	5533	303	25	5166	2079
İtalyan	17	2862	180	17	2862	180
Avusturya	85	47518	2147	84	41709	2094
Yunan	43	5572	20	3	572	417
Rus	1	109	9	1	09	9
Amerikan	1	479	1	1	79	11
Kudüs	3	249	25	3	249	25
EflakBoğdan	1	12	9	1	12	9
Toplam	554	97342	7559	541	9958	7346

1864'te Kıbrıs'a modern fresnel fenerlerinin inşası trafiğin yoğunlaşmasına ve sefer düzenleyen kumpanyaların çeşitlenmesine katkı sağlamıştır. Bu da Kıbrıs'ın tedricen dünya ekonomik sistemine entegre olduğunun işaretidir. Fakat Ada lokasyonu itibariyle büyük limanların en fazla antrepo olacak bir pozisyonunu hâlâ korumaktaydı. Bu durumu aşmak kolay görünmüyordu. Kıbrıs'ın iç tüketiminin çok büyük oranda Beyrut ve karşı Anadolu kıyılarından karşılanması nedeniyle ithalatın belirli bir seviyeyi aşması mümkün değildi. Liman olanaklarının yetersizliği de adanın ihracat olanaklarını kısıtlıyordu. Dolayısıyla adadan meta alan şirketler adanın tüketebileceği ürün yelpaze ve miktarının sınırlı olması nedeniyle çok ürün ihraç edemiyorlardı. Nitekim Ada'nın ihracat ürünleri pamuk, ipek, kök boya, yün zahire, şarap, alkollü içkiler, tuz, ham deri vb. idi. İthalat ürünleri ise çeşitli kumaşlar, tabaklanmış deri pirinç, şeker, kahve, baharat ve boya çeşitleriydi⁵⁹. Adanın en önemli ihraç ürünü çoğunluğunu Amerikan iç savaşının etkisiyle Yakındoğu pazarlarına yönelen İngilizlerin aldığı pamuk oluşturuyordu. Zaten Kıbrıs'taki pamuk üretiminin artması da buna paralel bir gelişmeydi. Diğer ihraç ürünler ise genel itibariyle yerel ürünlerden oluşmaktaydı. İthal ürünlere gelindiğinde ise Adada denize dair meslekler konusunda yerli ahalinin ilgisizliği dikkat çekmiştir ki bunu Kıbrıs'a gelen yabancı gözlemciler de tespit etmiştir. Nitekim ithal ürünler arasında

58 A&P Records, *Commercial Reports Received at the Foreign Office from Her Majesty's Consuls, During the Year 1865*, Harrison and Sons, Londra-1866. s. 935.

59 *Compagnie Generale*, s. 45; A&P Records, *Commercial Reports Received at the Foreign Office from Her Majesty's Consuls, During the Year 1865*, Harrison and Sons, Londra-1866. s. 935

dikkate değer miktarda balık ithal edilmiş olması bu durumu destekler niteliktedir⁶⁰

Kıbrıs'ın 1873 yılına dair vapur trafiği incelendiğinde hatırı sayılır bir düşüş tespit edilmektedir. Bu düşüşün en önemli sebebi o yıl yaşanan kuraklık dolayısıyla hasadın çok az olmasıydı. Nitekim adanın en önemli limanı olan Larnaka'ya o sene sadece 389 vapur ziyaret etmişti. Adada vapur ve meta trafiğinde bariz üstünlüğü bulunan Lloyd'un aynı yıl üstünlüğü neredeyse %90 seviyelerine ulaşmıştı. Bunun yanı sıra Ada'ya çok az sayıda da olsa İtalyan ve Rus şirketleri de uğramaya başlamıştır. Bilhassa Doğu Akdeniz hatlarında Kıbrıs limanlarına yer vermeyen Rus şirketi adaya 4 sefer düzenlemişti. Fakat bu seferler daha çok düzensizlik arz ediyordu. İngilizler ise adaya az uğramalarına rağmen bilhassa Larnaka limanına ithalatta ticari üstünlüğü elinde bulundurmaktaydı. Hatta Fransızlar da artık adadaki ithalatta Avusturya'yı geçmekteydi. Larnaka'dan yapılan ihracatta ise pamuk alımıyla ön plana çıkan Fransızlar gelmekteydi. Nitekim bu durum adanın gemi trafiğinin Avusturya Lloyd'un elinde olsa bile ticaretinde İngiliz ve Fransızların tedricen üstünlüğünün başladığını göstermektedir⁶¹.

6. Kıbrıs'ta İngiliz İdaresi ve Fenerlerin Devri Meselesi

XIX. yüzyılın başından beri doğu/şark siyasetini, Asya'daki sömürgelerinin güvenliğinin temini politikası üzerine şekillendiren İngiltere, Doğu Akdeniz'de uygun bir askeri üs arayışında idi. Bu arayış çerçevesinde Kıbrıs her ne kadar Tanzimat reformları sonrası yukarıda bahsedildiği üzere ticari potansiyelini arttırıp küresel buharlı ağına tedricen dâhil olsa da halen askeri-stratejik bir lokasyon olarak öne çıkıyordu. Kıbrıs'taki konsolos vekilleri ve İngiliz temsilcilerinin raporları, Tuzla/Limasol ve Mağusa limanlarının mevcut halleriyle donanma barındırmaya müsait olmadığı ancak az bir miktar yatırım ile bu iki limanın askeri ikmal ve kömür deposu haline gelebileceği yolunda olmuştur⁶². Ada'yı İngiliz çıkarlarına göre biçimlendirmek için fırsat 93 Harbi sonrasında Berlin Kongresi öncesinde ortaya çıkmıştır. Rusya'ya karşı ittifak koşuluyla Osmanlı Devleti'nden Ada'nın yönetimini isteyen Salisbury ve Layard ikilisinin talepleri Osmanlı yönetimi tarafından kabul edilmiştir⁶³. İngiliz büyükelçi H.

60 A&P Records, *Commercial Reports Received at the Foreign Office from Her Majesty's Consuls, During the Year 1865*, Harrison and Sons, Londra-1866. s. 936; Document sur le Commerce Extérieur Turquie, No 2, TurquieMinistere l'Ariculture et du Commerce 3e. Serie des avis divers, N. 277. s. 91.

61 A&P Records, *Commercial Reports Received at the Foreign Office from Her Majesty's Consuls, During the Year 1873 August to December*, Londra-1874. s. 1565.

62 George Hill, *Kıbrıs Tarihi; Osmanlı ve İngiliz İdaresi Dönemi, 1571-1948*, çev. Nazım Can Serbest, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2016, s. 229; *Accounts and Papers; Trades of Various Countries and Places for the years 1857-59*, Harrison and Sons, Londra 1860, s. 498.

63 Adanın İngiliz İdaresine geçişinin detaylı anlatımı için bkz. M. S. George., *The Cyprus Conventi-on Policy and its Impact upon the Integrity of the Otoman Empire*, Centre of Near and Middle Eastern Studies, London, 2000; D. E. Lee, *Great Britain and the Cyprus Convention Policy of 1878*, Harvard University Press, London, 1934; Rifat Uçarol, *1878 Kıbrıs Sorunu ve Osmanlı-İngiliz Anlaşması*

Gazi

Akademik
Bakış

153

Cilt 11
Sayı 23
Kış 2018

Layard'ın hazırladığı Konvansiyon 4 Haziran 1878'te imzalanmıştır. Antlaşmanın ek hükümleri 1 Temmuz'da belirlenmiş Kıbrıs yönetici ve ahalisine de bu tarihte duyuru yapılmıştır. Osmanlı Devleti'nin hukuki hakları teorik olarak korunmakla birlikte "de jure" değilse de "de facto" Ada İngiliz yönetimine girmiştir⁶⁴. Ancak bir hâkimiyetin bu surette devri pek çok hukuki meseleyi de beraberinde getirmiştir.

Başlangıçta Ada yönetimi doğrudan İngiliz Foreign Office bünyesinde kurulan Kıbrıs bölümüne ve onların Ada'ya Osmanlı mutasarrıfı yahut valisinden daha yetkili olarak tayin ettiği Yüksek Komiserliğine tevdi edilmiştir. Ada yönetimi ve adli mekanizmalardaki dönüşüm tedrici olarak uygulanmış, ilhaktan önceki nihai statü 6 Aralık 1880'de belirlenmiştir. Bu tarihte Kıbrıs'ın idaresi Sömürge Bakanlığı'na devredilmiş; böylelikle fiilen Ada, İngiliz sömürgesi olarak sınıflandırılmıştır⁶⁵.

Adli ve idari alanlarla toprak yönetimi ve mülkiyet konularında Babiâli ve İngiliz Kıbrıs Hükümeti arasındaki münazaalar mütemadiyen devam etmiştir. Çalışmamızda bu çatışmalı hususlardan yönetim ve işletme hakkı Osmanlı Fenerler İdaresi'ne ait olan Kıbrıs Deniz Fenerlerinin idaresinin devri konusu irdelenerek, ticarete ve seyrüsefere müteallik mikro bir kurum üzerinden Kıbrıs'ın stratejik değerine yönelik çıkarımlarda bulunulacaktır. Kıbrıs Deniz Fenerlerinin sui generis/nev'i şahsına münhasır tarafı imtiyazlar ile özel teşebbüs olarak teşkil edilen Osmanlı Fenerler İdaresi tarafından işletiliyor olmalıdır. Babiâli'nin fenerler üzerindeki hukuki hakkı imtiyaz sözleşmesi devam ettiği müddetçe fener rüsumundan devlet payı olarak belirlenen oranı almaktan ibaretti. Bu cümleden olarak İngiltere Hariciyesi'nin bu devir meselesindeki ilk muhatabı Fenerler İdaresi Direktörü olan Michel Paşa ve Mösyö Collas olmuştur. İstanbul'daki İngiliz büyükelçiliği, sömürge bakanı Lord Grenville'ye 5 Eylül 1881'de, Kıbrıs'taki fenerlerin Osmanlı Fenerler İdaresi'nin imtiyaz sözleşmesi bittiği tarih olan Eylül 1884'te Sömürge Bakanlığı'ndan verilen talimatlar doğrultusunda doğrudan İngiliz idaresine geçeceğini, Babiâli'nin Fenerler İdaresi'nin imtiyaz sözleşmesinde yapacağı bir uzatmanın yahut fener yönetimine dair değişikliklerin 1878 Konvansiyonuna göre Ada'da geçerli olmasının

Görüş

Akademik
Bakış

154

Cilt 11
Sayı 23
Kış 2018

- (*Ada'nın İngiltere'ye Devri*), İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 1978; D.S. Wosgian, *Turks and British Rule in Cyprus*, Columbia University, Basılmamış Doktora Tezi, New York 1963; Cemil Çelik, *İngiliz Yönetiminde Kıbrıs'ın İdari ve Sosyal Durumu (1878-1914)*, Akdeniz Üniversitesi, Basılmamış Doktora Tezi, Antalya 2012.
- 64 Accounts and Papers, *Turkey No. 36, Correspondence respecting the Convention between Great Britain and Turkey of June 4, 1878*, C. 2057, Garrison & Sons, London 1878, s.5-6; Lee, *a.g.e.*, s. 171; Yuluğ Tekin Kurat, *Henry Layard'ın İstanbul Büyükelçiliği 1877-1880*, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 1968, s.87; Hill, *a.g.e.*, s.254-58.
- 65 D.S. Wosgian, *Turks and British Rule in Cyprus*, Columbia University, Basılmamış Doktora Tezi, New York 1963, s. 49; Hill, *a.g.e.*, s. 352; Accounts and Papers, *Cyprus Correspondence Respecting the Affairs of Cyprus*, C. 2930, George Edward Eyre and William Spottiswoode, London 1881, s. 58.

hukuken mümkün olmadığını yazmıştır⁶⁶. Bu yazışma ile Kıbrıs fenerlerine dair olan süreç resmen başlamıştır. Lord Grenville'nin talimatı doğrultusunda 1884 Martında Kıbrıs Meclis-i Kavanin'i tarafından liman ve fenerler rüsumu mevzuunda bir karar alınarak bu iki vergi grubu birleştirilip tonilato başına 30 sentlik bir liman vergisi tayin edilmiştir. Bu kararın uzantısı olarak Kıbrıs deniz fenerlerinin de 1884 Eylülü itibarıyla Ada hükümetinin doğrudan taht-ı idaresine gireceği duyurulmuştur. Hatta fener memurlarına muayyen bir sürede fener idare dairesini boşaltmaları talimatı dahi verilmiştir. Bu gelişmeler üzerine adadaki fener direktörü Babiâli ve Fenerler İdaresi'nin bu husustaki talimatlarını talep etmiştir⁶⁷. 24 Haziran 1884'te İstanbul büyükelçisi Lord Dufferin yolladığı talimatla Fenerler İdaresi Direktörü Mösyö Collas'ı bilgilendirerek fenerlerin devri konusunda gerekli hazırlıkların yapılmasını bildirmiştir⁶⁸. Collas cevaben fener rüsumu ile ilgili konuların Babiâli'ye ait olduğunu söylemekle birlikte idare devri konusunda Fenerler İdaresi'nin hem Osmanlı hem de İngiltere hükümetinin talimatlarını dikkate alacağı teminatını vermiştir. Konudan tabiatıyla Babiâli, büyükelçilik tarafından haberdar edilmiştir. Gelişen süreçte Collas ve ortağı Michel, devir konusunda muhalefet etmeyeceklerini, emir verildiği anda İngiliz memurlara idarenin terk edileceğini hatta bu üç fenerin terkinden ve rüsum gelirlerindeki azalmadan dolayı herhangi bir tazminat talebinde bulunmayacaklarını ilan etmiştir⁶⁹. Collas'ın Lord Dufferin'e bildirdiği gibi bundan sonraki süreç, Babiâli, Hariciye, Bahriye Nezareti, İngiliz Büyükelçiliği ve Hariciyesi ile Sömürge Bakanlığı arasında fener rüsumunun tahsili ve Babiâli'nin alacağı pay konusunu açıklığa kavuşturma çabaları üzerine olmuştur. Osmanlı Bahriyesi, Hariciyesi ve Sadaret arasındaki teati sonucu; Kıbrıs hâlihazırda İngiltere'ye ihale edildiğinden oradaki fenerlerin idaresinin "Devlet-i Aliyye'ye ait hisse-i hasılatın temini şartıyla" Kıbrıs hükümetine devrinde bir beis olmayacağı görüşünde mutabakata varılmıştır⁷⁰. Ancak fener "hisse-i hasılatının" oranı hakkında hukuki bir münazaa ortaya çıkmıştır. İngiltere sefareti, 1878'e kadar %22 oranında olan Babiâli hissesi için Kıbrıs vergisine 1873-78 yıllarındaki fener geliri vasat alınarak bir zam yapılacağını Babiâli'ye bildirmiştir⁷¹. Babiâli hukuk müşavirleri ise 4 Eylül 1884'ten itibaren yürürlüğe girecek yeni tarifeye göre Babiâli'nin fenerler hasılatı hissesi %28'e çıkarılacağından, rüsumun yeni tarife üzerinden alınması şartıyla fenerlerin idaresinin devrine muvafakat verilmesi görüşünü ortaya koymuştur. Aksi takdirde mevcut haliyle idarenin teslim edil-

66 *HR.TH.*, 40/17, İstanbul İngiliz Büyükelçiliğinden İngiliz Hariciyesine, 5 Eylül 1881.

67 *Y. A. RES.*, 25/21, Kıbrıs Fenerler İdaresi Rüsumat Baş Memurluğu'ndan Bahriye Nezaretine Tezkire, Lef 21, 5 Ağustos 1300/17 Ağustos 1884.

68 *Y. A. RES.*, 25/21, İngiltere Sefiri Lord (earl of) Dufferin (Frederick Hamilton-Temple-Blackwood) canibinden Mösyö Collas'a gönderilen tahriratın tercümesi, Lef 7, 24 Haziran 1884.

69 *Y. A. RES.*, 25/21, Collas'tan İngiltere Sefiri Lord Dufferin'in 24 Haziran tarihli tahriratına cevap, Lef 9, 3 Temmuz 1884; *Y. A. RES.*, 25/21, Gabriel Collas'tan Bahriye Nazırı Hasan Paşa'ya gönderilen Fransızca mektubun tercümesi, Lef 4, 18 Ağustos 1300/30 Ağustos 1884.

70 *Y. A. RES.*, 25/21, Hariciye Nezaretinden Sadarete, Lef 6, 28 Şevval 1301/8 Ağustos 1300/20 Ağustos 1884.

71 *Y. A. RES.*, 25/21, Meclis-i Vükela Mazbatası, Lef 4, 3 Zilhicce 1301/13 Eylül 1300/25 Eylül 1884.

Gazi

Akademik
Bakış

155

Cilt 11
Sayı 23
Kış 2018

mesinin %22'lik oranın kabulü manasına geleceğini bildirmişlerdir⁷². Hariciye Nezareti bu görüş üzerine Sadarete verdiği 20 Ağustos 1884 tarihli mütalaada, fener rüsumundaki devlet payının %28'e yükseltilmesi, imtiyaz süresinin uzatılması ve rüsumun yeni oranlar üzerinden alınması için tarife komisyonu toplanması hususlarının hâlihazırda İngiltere tarafından kabul görmediğini beyan etmiştir. Bilhassa tarife komisyonu teşkilinin mutasavver olmadığı ve reddedileceği bariz olmasına rağmen İngiltere'ye fenerlerin devri konusuyla doğrudan ilgisi olmayan komisyon teşkili şartını dayatmanın abes olacağını söylemiştir. Hariciye Nezareti mütalaasının devamında yukarıda bahsedilen tarife komisyonu teşkili ve imtiyaz süresinin temdidi konularında İngiltere'nin muvafakati görülmediğinden %22'lik hissenin %28'e çıkarılması talebinin İngiltere'ye teklifinin "işî müşkülata düşürmekten" başka bir şeye yaramayacağı fikrinde olduğunu açıklamıştır. Hisse miktarının daha sonra kararlaştırılacağı "kayd-ı ihtirazi" ile Kıbrıs deniz fenerlerinin terk edilmesinin uygun bulunduğunu Hariciye Nezareti nihai görüşü olarak ilan etmiştir. Devlet-i Aliyye hissesinin %28 hesabıyla belirlenmesi şartının İngiltere'ye sunulması seçeneği de alternatif bir fikir olarak ortaya konmuştur⁷³. Devletler, nezaretler ve alt uzmanlık kurumları arasındaki bütün yazışmaların akabinde irade-i seniyyeden evvel Osmanlı tarafındaki son karar mercii olan Meclis-i Vükelâ, fenerlerin idaresinin Kıbrıs mahalli hükümetine devrinde Osmanlı Devleti'nin fener hasılatı hissesinin garanti edildiği koşullarda herhangi bir beis olmadığını teyit etmiştir. Deveran eden bütün yazışmalardan sonra Meclis-i Vükelâ, Hariciye Nezareti'nin mütalaasını dikkate alarak, fener hasılatındaki payın %22'den %28'e çıkarılması konusunda hukuken haklı olunmasına karşın ısrarcı olmanın manasız olduğunu kabul etmiştir. Nihayetinde Meclis-i Vükelâ, İngiliz hükümetinin Fenerler İdaresi'nin imtiyazının uzatılması, vergi oranlarının değişimi ve bu konu için tarife komisyonu kurulması konularında muvafakati olmamasından hareketle mevcut Osmanlı taleplerinin zayıflamamasını da sağlamak adına hisse konusunun daha sonra karara bağlanacağı "kayd-ı ihtirazi" ile üç adet Kıbrıs deniz fenerinin "hükümet-i mahalliyeye" terk olunduğunun İngiliz sefaretine tebliği edilmesine karar verilmiştir⁷⁴. Adadaki devir prosedürünü gerçekleştirmek için Fenerler İdaresinin Kıbrıs'taki Baş memuru Madyelli ve mahalli hükümet adına Larnaka Rüsumat Müdürü Taylor vazifelendirilmiştir⁷⁵. Eylül 1884 itibarıyla Ada fenerlerinin mahalli hükümete devir ve teslimi yapılarak Kıbrıs'taki İngiliz yönetiminin bir ayağı daha temin edilmiştir yahut Osmanlı, Kıbrıs ile ilgili deniz fenerleri üzerinden sürdürmeye çalıştığı iddia ve bağların kopuşunu çaresizce izlemiştir.

72 Y. A. RES., 25/21, *Hariciye den Bahriye Nezaretine*, Lef 16, 12 Şevval 1301/23 Temmuz 1300/5 Ağustos 1884.

73 Y. A. RES., 25/21, *Hariciye Nezaretinden Sadarete*, Lef 6, 28 Şevval 1301/8 Ağustos 1300/20 Ağustos 1884.

74 Y. A. RES., 25/21, *Meclis-i Vükelâ Mazbatası*, Lef 4, 3 Zilhicce 1301/13 Eylül 1300/25 Eylül 1884.

75 Y. A. RES., 25/21, *Hariciye Nezareti*, Lef 22, 5 Zilkade 1301/14 Ağustos 1300/27 Ağustos 1884.

Osmanlı Devleti'nin devair-i idariyesi arasındaki yazışmaların devam ettiği esnada İngiltere tarafında fener hasılatının tesviyesine dönük bir çalışma mevcuttur. 1878'den önce Babiâli'nin fener rüsumu hissesi olarak belirlenen %22'lik oranı dikkate alan İngiltere'nin İstanbul büyükelçiliği, 1873-78 yılları arasında Kıbrıs fenerlerinden toplamda 58.817 guruş gelir elde edildiğini Babiâli'nin %22'lik hissesinin ise 12.940 guruş olduğunu hesaplamıştır. Osmanlı Devleti'nin %22'lik hissesi için bu hesap üzerinden Kıbrıs vergisine ilave yapılması kararlaştırılmıştır⁷⁶. Osmanlı Devleti'nin 1878 sonrasında fener rüsumundaki payı %28'e çıkarıldıktan sonra Kıbrıs fenerleri hasılatından da bu oran üzerinden pay talep etmesi üzerine 28 Ocak 1886 yılında Salisbury'den Londra'daki Osmanlı büyükelçiliğine konuya dair İngiltere'nin görüşlerini izah eden bir takrir yollanmıştır. Takirde öncelikle 4 Haziran 1878 tarihli Konvansiyona göre Kıbrıs'ta gelir-gider dengesi yapıldıktan sonra fazla gelen hasılatın Babiâli'ye devri öngörüldüğü ve bu devir esnasında 1873-78 arasındaki gelir miktarının esas alınacağı tekrar edilmiştir. Salisbury, söz konusu dönemde fenerler rüsumu hasılatından Babiâli'nin hissesi %22 belirlendiğinden bunun üzerinde bir oranın kabul edilemez olduğunu kuvvetli bir şekilde vurgulamıştır. Nitekim söz konusu oranın %28'e çıkarılmasının nihayetinde 30 poundluk ufak bir meblağa tekabül ettiğini ancak İngiliz hariciyesinin bu mevzuu para değil prensip meselesi olarak değerlendirdiğini de ilave etmiştir.⁷⁷

Sonuç

XIX. yüzyılın ikinci yarısında deniz nakliyatının yapısı radikal bir değişim geçirmiş ve buharlı gemiler dünya ticaretinin seyrini belirlemiştir. Kıbrıs Osmanlı yönetim dairesinde bu dönüşüm hızının gerisinde kalmıştır. Bu haliyle Doğu Akdeniz liman kentleri içerisinde Kıbrıs, vapur şirketlerinin veyahut tüccar vapurlarının en azından Osmanlı döneminde öncelikli uğrak noktası olmamıştır. Ada güzergâhında Beyrut, Rodos gibi son derece önemli limanların bulunması, Kıbrıs'taki liman tesislerinin yetersiz olması, fener ağına dâhil olma sürecinin gecikmesi bunun başlıca nedenleridir. Ayrıca Kıbrıs birkaç vapur kumpanyasının aynı anda önemli kâr elde edebileceği bir pazar potansiyeline sahip değildi. Bu nedenle Lloyd'un Doğu Akdeniz limanları içerisinde Kıbrıs limanlarına özel önem vermesi ve ekonomik çıkarlarını bu doğrultuda belirleyerek faaliyet yürütmesi üzerine dönemin diğer büyük vapur kumpanyaları bir müddet Kıbrıs'ta Lloyd üstünlüğünü kabul ederek diğer limanlara yönelmiştir. Bu durum devlet desteği ile bu hatlara sefer düzenleyen vapur kumpanyalarının risk almak istememesiyle de açıklanabilir. Bununla birlikte ada seyrüsefer rotasının 1860'lara kadar yeterli düzeyde aydınlatılmamış olması vapur geçişini tehlikeli hale ge-

76 Bu gelirin 13.522'si Avusturya buharlı kumpanyası Lloyd'dan elde edilmiştir. Lloyd'a Kıbrıs'a düzenli sefer düzenlemesi için %40 indirim yapılmıştır; HR.İD., 927/43, İngiliz Büyükelçiliğinden *Lord Granville'ye*, 22 Haziran 1884.

77 HR.İD., 927/45, *Foreign office'den (Salisbury'den) Londra Büyükelçisi Rüstem Paşa'ya*, 28 Ocak 1886.

Gazi

Akademik
Bakış

157

Cilt 11
Sayı 23
Kış 2018

tirdiğinden ve pek çok gemi kazası vukuu bulduğundan seyrüsefer güvenliğini dikkate alan kumpanyalar bu güzergahtan uzak kalmıştır.

Kıbrıs buharlı vapur ağlarına Osmanlı döneminde tedricen eklenmiş fakat birden çok alternatifi bulunması nedeniyle vazgeçilmez bir uğrak noktası olmamıştır. Zaten adanın da ticari istatistikleri incelendiğinde böyle bir çaba içerisinde girdiği de söylenemez öyle ki Osmanlı Devleti'nin de belli bir müddet ada ticaretinde baskın olan Lloyd'un gayri hukuki hareketlerine sessiz kalması Kıbrıs'ın vapur kumpanyalarının odak noktası olmadığını göstermektedir. Ancak Kıbrıs deniz fenerlerinin İngiltere'ye devri tartışmaları incelendiğinde Ada'ya Doğu Akdeniz'in güvenliği politikası çerçevesinde atfedilen önem ortaya çıkmıştır. Ayrıca vergilendirmesi, inşa ve işletilmesi tek taraflı bir tasarruf olmanın ötesinde milletlerarası bir mutabakatı gerektiren deniz feneri mefhumunun Kıbrıs örneğinde nüfuz alanı kurma, kontrol sahası elde etme politikasının mütemmim bir cüzüne dönüştüğü görülmüştür. Kıbrıs fenerleri üzerindeki münazaa sonrasında bir kontrol enstrümanı olarak Doğu Akdeniz ve Kızıldeniz coğrafyasındaki diğer fenerler üzerinde de benzer bir rekabete şahit olunmuştur. Doğu Akdeniz'de siyasi-askeri-ticari nüfuz yarışının nispeten küçük ama etkili bir vechesi olan Kıbrıs fenerleri tartışmasında Osmanlı Devleti'nin hukuken ve fiilen zayıf argümanlara sahip olması Kıbrıs fenerleri üzerinde herhangi hak talebini imkânsızlaştırmıştır. Kıbrıs'ın İngiliz yönetimi-ne geçişinin bir ayağı daha böylece tamamlanmıştır.

KAYNAKLAR

A. ARŞİV BELGELERİ

I. Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA) Belgeleri

Bab-ı Asafi Mühimme Defterleri; A.DVNSMHH.d, 6/160; A.DVNSMHH.d, 12/845; A.DVNSMHH.d, 27/654; A.DVNSMHH.d, 48/169; A.DVNSMHH.d, 12/625; A.DVNSMHH.d, 71/306; A.DVNSMHH.d, 6/160.

Cevdet Dahiliye; C. DH, 2/87.

Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası; HR. HMŞ.İŞO, 71/2.

Hariciye Nezareti İdare; HR.İD., 927/45; HR.İD., 927/43.

Hariciye Nezareti Londra Sefareti; HR. SFR.3, 86/35; HR. SFR.3, 95/28.

Hariciye Nezareti Petersburg Sefareti; HR. SFR.1, 10/27; HR. SFR.1, 10/57.

Hariciye Nezareti Tahrirat-ı Hariciye Odası; HR.TH., 40/17.

İbnü'l-Emin Bahriye; İE.BH, 1/47.

İrade Meclis-i Mahsus; İ.MMS, 132/5648; İ.MMS, 6/206; İ.MMS, 7/308; İ.MMS, 63/2959; İ.MMS, 19/857.

İrade Mesail-i Mühimme; İ.MSM, 15/339.

Meclis-i Vükela; MVL, 801/2.

Görüş

Sadaret Amedi Kalemî Belgeleri; A.AMD, 71/73.

Sadaret Mektubi Kalemî Nezaret ve Devair; A. MKT. NZD, 323/30.

Yıldız Sadaret Resmi Evrakı; Y. A. RES., 25/21.

Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemî 2923/110, 31 Ocak 1892.

2. Başkanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)

30-18-1-2; 81/107/20, 20.12.1937.

3. Accounts and Papers-Parliamentary Papers

A&P; Trades of Various Countries and Places for the years 1857-59, Harrison and Sons, Londra 1860.

A&P; Trades of Various Countries and Places for the years 1857-59, Harrison and Sons, Londra 1860.

Cyprus Correspondence Respecting the Affairs of Cyprus, C. 2930, George Edward Eyre and William Spottiswoode, London 1881.

Turkey No. 36, Correspondence respecting the Convention between Great Britain and Turkey of June 4, 1878, C. 2057, Garrison & Sons, London 1878.

A&P Records, Abstracts of Reports on the Trade of Various Countries and Places for the Years 1857-58-59, Received by the Board of Trade (Through the Foreign Office) from Her Majesty's Ministers and Consuls, Harrison and Sons, Londra-1860.

A&P Records, *Commercial Reports Received at the Foreign Office from Her Majesty's Consuls, During the Year 1865*, Harrison and Sons, Londra-1866

A&P Records, *Commercial Reports Received at the Foreign Office from Her Majesty's Consuls, During the Year 1865*, Harrison and Sons, Londra-1866. s. 936; Document sur le Commerce Extérieur Turquie, No 2, TurquieMinistere l'Ariculture et du Commerce 3e. Serie des avis divers, N. 277.

A&P Records, *Commercial Reports Received at the Foreign Office from Her Majesty's Consuls, During the Year 1873 August to December*, Londra-1874.

AMAE (Archives Ministere des Affaire Etrangeres)

Consulat France a Beyrouth N. 2, M. Henry Guys, Consul de France a Beyrouth au Comte Molé, Ministere des Affaire Etrangeres, Beyrouth Le 7 Decembre 1836.

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

Document sur le Commerce Extérieur Turquie, No 2, TurquieMinistere l'Ariculture et du Commerce 3e. Serie des avis divers, N. 277.

B. TELİF-TETKİK ESERLER

ADAMS, W.H. Davenport, *Lighthouses and Lightships: A Descriptive and Historical Account of Their Mode of Construction and Organization*, Charles Scribner and Co. New York 1870.

Gazi

Akademik
Bakış

159

Cilt 11
Sayı 23
Kış 2018

BUSBECO, Ogier Ghiselin de, *Türk Mektupları; Kanunî Döneminde Avrupalı Bir Elçinin Gözlemleri (1555-1560)*, çev. Derin Türkömer, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017

Compagnie Generale Des Comptoir Levantins Memoir et Documents Sur Le Commerce des Pays D'Europe, Imprimerie Centrale de Napoleone, Paris 1850.

COUVENHES, Marie-Françoise Berneron (2007), *Les Messageries Maritimes : l'Essor d'Une Grande Compagnie de Navigation Française, 1851-1894*, PUPS, Paris.

DÜZCÜ, Levent, *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1825-1855)*, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi Ankara 2012

HİLL, George, *Kıbrıs Tarihi; Osmanlı ve İngiliz İdaresi Dönemi, 1571-1948*, çev. Nazım Can Serbest, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2016.

İLGÜREL, Mücteba, "Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devletinde Kurma Teşebbüsleri", *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1995, s. 143-158.

JOANNE, Adolphe -Isambert, Emile, *Itineraire De L'Orient*, Librairie de L. Hachette, Paris 1861.

KARAKULAK, Mesut *Rus Vapur Ve Ticaret Kumpanyası (Ropit) Ve Osmanlı Rus Ticari İlişkileri (1856-1914)*, Ankara Üniversitesi, SBE, Genel Türk Tarihi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2017.

KILIÇASLAN, Emre, *Avusturya Lloyd Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri*, OMU. SBE, Tarih, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun 2013.

KURAN, Ercüment "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşım: İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyeti", *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1995, s. 159-165.

KURAT, Yuluğ Tekin, *Henry Layard'ın İstanbul Büyükelçiliği 1877-1880*, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 1968.

MAZOWER, Mark "Travellers and the Oriental City, 1840-1920", *Transactions of the Royal Historical Society*, Sixth Series, Vol. 12 (2002) s. 59-111.

LEVİTT, Theresa, "The Lighthouse at the End of the World Illuminating the French and British Empires, *Itinerario*, C. 38, s. 1, April 2014, ss. 81-102.

Otchet Vysochayshe utverzhdenного Russkogo Obshchestva Parokhodstva i Torgovlis 3 Avgusta 1856 Goda po 31 Dekabrya 1857 goda (1858). S. Petersburg, Tip. I. Shumakhera i L. Seryakova.

SOYSAL, Ali, *Kara Deniz Beyaz Işık; Rumeli Feneri*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2004.

THURSTON, Robert H., *Robert Fulton: His Life and Its Results*, Newyork-1891.

TOROSLU, M. Vefa, *Deniz Fenerleri*, Denizler Kitapevi, İstanbul 2010.

TÜTEL, Eser, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul 2000.

ULUTAŞ, Songül, Yurtseven, Emre Evren, "Denizlerin Sessiz Tanıkları Fenerler; Mersin Deniz Feneri", *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, C. 7, S. 1, 2015, ss. 39-54.

Görüş

UYGUN, Süleyman, *Osmanlı Sularında Rekabet; Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)*, Kitabevi Yayınevi, İstanbul 2015.

VİRGİNSKY, V. S., "The Birth of Steam Navigation in Russia and Robert Fulton", *Technology and Culture*, Vol. 9. No: 4, Oct., 1968., s. 562-569.

WOSGİAN, D.S., *Turks and British Rule in Cyprus*, Columbia University, Basılmamış Doktora Tezi, New York 1963.

Extended Abstract

Inclusion of a dark point on Earth to modern lighthouse system is first phase of incorporation the region in the global trade route in other words articulation of steamship's navigation network. The harbors, which are modern lighthouse systems, have found place on the steamships route. However, the development of regions, which are dysfunctional in the middle of trade routes, like Cyprus was different. The aim of this study is to assess the trade insignificance of the island-land, which was land-like in terms of the economic structure in the middle of the trade routes, via both the establishment of modern lighthouse networks and the process of incorporation to the Eastern Mediterranean routes of steamships companies. The strategic value of Cyprus, which is constantly emphasized today, was meaningless in terms of military and commercial significance under the Ottoman rule especially in the classical period. The whole transformation in the Tanzimat period reflected on Cyprus and the administrative practices of Cyprus have evolved. By the middle of the nineteenth century, the island has begun to find the place in world trade networks, although it still did not promise great commercial potential. At the same time, the dark corners of the world were illuminated by the giant industrial-capital powers England and France and this places were incorporated into the global trade network. The Ottoman waters did not constitute an exception in this process and the French undertook to illuminated this sea route. The inclusion of Cyprus in the Ottoman modern lighthouse network has been attributed to the strategic importance of Cyprus in the security of the Eastern Mediterranean, rather than its commercial potential. Britain, which built almost all nineteenth century strategic policies on the security of colonial roads, identified this strategic point of the Eastern Mediterranean as a naval and refuelling base by the 1870's. Within the framework of this strategy, Britain took over the administration of the island and also took charge of Cyprus lighthouses for full control in the Eastern Mediterranean. The legal dispute in this regard unfold British's Eastern Mediterranean security strategies. It has been seen that the incorporation of Cyprus in the steamships network did not lead to major transformations in the global trade routes in the Ottoman period, but this development has transformed the Eastern Mediterranean security strategies and contributed to the project of the Britain to foundation strategic dominions in this region such as Cyprus and Egypt.

Gazi

Akademik
Bakış

161

Cilt 11
Sayı 23
Kış 2018