



DENİZ FENERİ TERİMİ İÇİN TANIM ÖNERİSİ

Derya Şerif YARKIN*

Özet

Denizciler tarafından kullanılan seyir yardımcılarına ait terimler için mantıksal bir yapı geliştirilmiş, tanımlamalar yapılmış ve elde edilen sonuçlar resmî/bilimsel yayınlarla duyurulmuştur. Ancak deniz fenerleri için yeterli bir tanımlama yapılmadığı tespit edilmiştir. Günümüzde deniz fenerleriyle ilgili olarak tespit edilen tanımsal yetersizlikler dikkate alınarak yapılacak bir yeniden gözden geçirme işlemiyle adlandırma eksikliklerinin giderilmesi, seyir yardımcılarının sınıflandırılması aşamasında ortaya çıkabilecek sorunların da çözümlenmesini sağlayacaktır. Bu çalışmada, bir deniz fenerinin tüm işlevselliğini, en etkin yapı biçimiyle birlikte kapsayabilecek bir tanım araştırması yapılmıştır. Konuyla ilgili tüm tarafların böyle bir çalışmanın sonuçları üzerinde tam bir görüş birliğine varmaları zaman alacağından, bu çalışma sonucunda üretilen önerinin, kullanmayı uygun görenler arasında paylaşılarak tutarlı bir bilgi değişimi sağlanabileceği değerlendirilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Fener, deniz feneri, seyir, seyir yardımcısı, kültürel miras.

DEFINITION PROPOSAL FOR THE TERM “LIGHTHOUSE”

Abstract

A logical structure for the definition of terms describing navigational aids used by seafarers has been developed, explicitly defined and results have been submitted by official/scientific publications. However, it has been determined that there is no an adequate definition for lighthouses. Taking into account the descriptive deficiencies

* Emekli Deniz Albayı, dsyarkin@gmail.com, ORCID: 0000-0003-2060-6301.



identified in lighthouses, a revised system of nomenclature solves the problems raised when attempting to classify navigational aids. In this study, a definition research has been carried out that can cover all the functionality of a lighthouse, together with the most effective form of construction. Nevertheless, it will take time for all interested parties to reach a complete consensus on the results of such a study, but it is considered that a consistent exchange of information can be achieved by sharing the proposal produced as a result of this study between those who agree to use it.

Keywords: Light, lighthouse, navigation, navigational aid, cultural heritage.

Giriş

“Deniz feneri” terimi için bugüne değin yapılmış (yayımlanmış) tanımların, ulusal denizcilik kültürümüz dikkate alındığında yetersiz olduğu değerlendirilmektedir. Yürürlükteki hiçbir yasal mevzuatta belirgin olarak tanımlanmayan deniz fenerleriyle ilgili tek resmî bilgi Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığınca yayımlanan “Fenerler ve Sis İşaretleri” kitabında bulunmaktadır (SHOD, 2020). Ancak, bu yayında da “deniz feneri” tanımı değil, deniz fenerleriyle ilgili teknik hususlar açıklanmıştır. Türkçeyi her yönüyle irdeleyip resmî sonuçları ortaya koyan Türk Dil Kurumunun yayımladığı *Türkçe Sözlük*, bu terimi “Kıyıların tehlikeli yerlerinde, bazı kaya ve adacıkların üzerinde geceleri deniz taşıtlarına yol gösteren, tepesinde güçlü bir ışık kaynağı olan fener.” biçiminde tanımlamaktadır (TDK, 1998, s. 556).

Oysa, günümüzde etkince kullanılmakta olan deniz fenerlerinin hepsi “kıyının tehlikeli yerinde” olmayıp bazıları, buldukları coğrafyanın doğal yapısı nedeniyle (zorunlu olarak) kıyıdan uzakta ana karanın içerlerinde konumlanmış bulunmaktadır. Ayrıca bir deniz fenerinin bir kaya veya adacık üzerinde konuşlanması koşul değildir. Bazı fenerler, ihtiyacın en etkin biçimde karşılanabilmesi için demirlenmiş şamandıra gibi yüzer bir cismin veya topırağa çakılmış uzun bir direğin/kazığın üzerinde yer almaktadır.

Bir deniz feneri, yalnızca gece değil, kendine özgü (tanıtıcı) yapı biçimi ve dış yüzeyinin boyandığı renk/formu ile dikkati çeken görsel bir özellik kazandırılarak gündüz de görünür seyir yardımcısı olarak hizmet vermektedir. Bazı deniz fenerleri ise buldukları enlemdaki gün süresinin kısalığına bağlı olarak 24 saat kesintisiz görev yaptıklarından “gündüz feneri” olarak adlandırılmıştır (SHOD, 2020, s. XIII).

Deniz fenerlerinin sahildeki konuşlanma biçimlerinin ve yapısal özelliklerinin yanı sıra, (günümüzde artık sadece bazıları için gerek duyulan) özenli/



sürekli işletim veya kısa süreli bakım onarım için de olsa hâlâ insan gücüne gerek duymaları, onları diğer seyir yardımcılarından belirgin olarak farklı kılmaktadır. Dolayısıyla bu farklılık, adlandırmaya da yansıtılmalıdır.

Günümüzde artık ışık yayma özelliğini yitirmiş ama bir kültürel miras olarak korumamız gereken eski/tarihî deniz fenerlerinin bu tanım dışında tutulmaması gerektiği kanaatinde bulunmaktadır.

Seyir Yardımcısı Olarak Deniz Feneri

Tarih öncesi çağlardan beri denizciler balık tutmak, ticaret yapmak, yeni yerler keşfetmek ve oralara yerleşmek için denizin mavi sularında bilinmeye- ne yelken açmışlar ve çekinmeden maceraya atılmışlardır. Doğal olarak bu seyirleri sırasında, denizin ve zorlu hava koşullarının yarattığı tehlikeli ortamın ve buna bağlı olarak insan psikolojisinin sınırlarını zorlayan tanımlanması zor belirsizlikler ve korkularla karşı karşıya kalmışlardır. Deniz her zaman tehlikeli bir ortam olduğundan denizcilerin güvenliği de her zaman önemli ve öncelikli olmuştur. Antik dönemde denizciler, yaptıkları seyirler sırasında, gündüzleri sahil yapısını, geceleyin yıldızların konumunu gözlemleyerek bunları görsel “seyir yardımcısı” olarak kullanmışlar; esen rüzgârların özelliklerini değerlendirerek böylece yönlerini tespit etmişlerdir. Denizciler, Antik Çağ da dâhil tarihin hiçbir döneminde, seyir yardımcısı olanaklarının sınırlı olmasını sorun etmemişler ve bugün bile hayranlık duyulan çözüm tarzları üreterek gündüz, gece, alçak görüş koşullarında ya da fırtınalı havalarda bile (çoğu kez) esenlikle denizlerde dolaşmışlardır (Yarkin, 2019, s. 84).

Denizcilik tarihinin ilk dönemlerinde, denizden en iyi görülebilecek yerlere yapılan tapınak türü yapılar ve özel olarak dikilen uzun/yüksek işaretler yanında, günümüze değin en çok rağbet gören seyir yardımcısı deniz feneri olmuştur. Deniz fenerleri, asıl işlevlerinin yanı sıra, denizcilik kültürünün de temel yapı taşlarından biridir. Ancak, deniz fenerleriyle ilgili olarak günümüzde de çeşitli bilim insanları ve denizcilik meraklısı araştırmacılar tarafından yapılmış çalışmaların (Trethewey, 2018) yanı sıra, ünlü farologlar (deniz feneri araştırmacıları) David A. Stevenson (1959), Douglas Hague ve Rosemary Christie (1974) ile Friederich Zemke’in (1992) araştırmaları bile, antik dönemde kullanılan deniz fenerlerine ait bilgileri (kanıtları) yalnızca tanıtım düzeyinde sunabilmiştir.

Bir deniz feneri, açık denizden sahile yaklaşan geminin kaptanına, çok uzak mesafelerden itibaren sahili tanıtmak ve geminin bulunduğu konumu belirginleştirmek amacıyla hizmet verir. Bir seyir tehlikesinin varlığını belirten



ve/veya bir limana yaklaşma rotasını öneren yanlaç¹ veya yönleç² işaretleme düzenekleri ile mendirek tanıtım ve liman giriş çıkış fenerleri, bir deniz feneriyle aynı kullanım amacını hedeflemezler. Yakın görüş mesafesi içerisinde hizmet veren, yapısal olarak deniz fenerlerinden farklı görünümde olan ve ışık yayma nitelikleri de ayrıcalıklı olan, bazıları şamandıra üzerine veya deniz içindeki sığlığa/alçak kayalığa dikilmiş kısa bir direk üzerinde konuşlandırılan bu tür fenerler, çoğunlukla adamsız olarak (fenerci veya bekçi görevlendirmeksizin) işletilmektedir.

Türkçede “Deniz Feneri” Terimi

Türk Dil Kurumu tarafından yayımlanmış *Türkçe Sözlük* hızla tarandığında, “fener” ve isim tamlaması şeklindeki “deniz feneri” terimleri için öz Türkçe bir karşılık bulunamadığı görülmektedir. Tanım olarak sunulan “fener – 2. Gemilere yol gösteren ışık kulesi.” (TDK, 1998, s. 771) ve “çakar – 1. Denizde, açığa veya kıyılara yerleştirilen, belirli aralıklarla yanıp sönen küçük fener.” (TDK, 1998, s. 423) biçimindeki karşılıkların ise söz konusu terimi doyurucu olarak tanımlayamadığı, hem işlevsel hem de yapısal açılardan açıklayıcı olmadığı değerlendirilmektedir.

Türk Gemici Dilinde “Fener” Terimi

Fener teriminin kökeni Türkçe değildir. Dilimize, Antik Yunancadaki “φανάριον” (okunuşu: fanós; anlamı: lamba, fanus) teriminin (Stafilidis, 2008, s. 593) uzantısı olarak Rumca “φανάριον” (okunuşu: fanáριον; anlamı: fener, deniz feneri kulesi) kelimesi yoluyla geçmiştir. Halk arasında “fener” biçimindeki söylenişinin yanı sıra farklı yerel ağızlarda “fenaar” ve “fanar” olarak da kullanılmaktadır. Denizcilikle ilgili özel aydınlatma, ışık yayma kulesi bağlamında “gemilerde muhtelif maksatlara göre yapılmış ve muhtelif evsafı haiz bulunan fenerler ile gemilerin selâmeti seyirlerine yarayan sahil fenerlerinin her biri.” (Gürçay, 1968, s. 162) anlamlarının dışında “çima cevizi” veya “ceviz teknil olunduktan sonra fazla kalan kollardan, üzerine teşkil olunan diğer bir ceviz veya düğüm” anlamını da taşıyan (Nutkî, 2011, s. 90) bu denizcilik terimi, İstanbul argosunda Rum Patriğine benzetimle uzun sakallı kişiler için “fenerli” biçiminde de kullanılmıştır. Akdeniz denizcileri arasında günümüzde de yaygın kullanılan bu terim; Batı Avrupa dillerinde İtalyancanın “-ale” son ekiyle, Doğu Akdeniz ve Kuzey Afrika dillerinde ise Türkçenin “-ar” son ekiyle yer almıştır. Şöyle ki, İtalyancada “fanale”; Fransızcada “fanal”; Provençal dillerinde “fanau”; Katalanca, İspanyolca ve Portekizcede “fanal”;

¹ Bir su geçidinin kenarlarını veya trafik hattının ortasını belirtmek amacıyla kullanılan şamandıraları konumlama düzeneği. Lateral düzenleme olarak da bilinir.

² Bir seyir tehlikesine göre güvenli seyir yapılacak yönü belirtmek amacıyla kullanılan şamandıraları konumlama düzeneği. Kardinal düzenleme olarak da bilinir.



Arapça “fanâr”; Farsça “fanâr”; Fas ve Cezayir Arapçasında “fnâr”; Berbericede “lefnar”; Bingazi Arapçasında “fênâr”; Mısır ve Lübnan Arapçasında “fanâr”; Suriye Arapçasında “fânar”; Sırpça ve Hırvatça “féner”; Arnavutça “fanar, fëner, fener, fner”; Romence “fânâr” olarak kullanılmaktadır (Kahane ve Tietze, 1988, s. 589-592). “Fener kulesi” (İngilizce “lighthouse” - De Kerchove, 1961, s. 455) terimi, Arapçada çok yaygın olarak “manâr” biçiminde yer almaktadır (Wehr, 1979, s. 1183).

Tanım Çalışması

Türkçedeki “fener” terimine karşılık gelen tanımlarda içerilen farklılıklar dikkate alındığında denizcilere, karadaki (sahildeki) bir noktadan ışık yayarak sahili tanıtan ve bulunduğu konumu belirlemesi için destek sağlayan bu seyir yardımcısı için “deniz feneri” isim tamlamasının kullanılması hem işlevsel hem de kültürel açıdan uygundur.

Bir sahilde konuşlanmış olarak deniz yönünde ışık huzmesi yayan özel bir yapının “deniz feneri” olup olmadığına karar vermek için herhangi bir kesin ölçüt belirlenmemiştir. Ayrıca, tarihte yapılmış ilk deniz fenerinin hangisi olduğu da henüz kesinlik kazanmamıştır. Dolayısıyla, bu hususları açıklığa kavuşturmadan önce “deniz feneri” teriminin tanımının yapılması gerekir. Bu tanım açık bir biçimde yapılamadığı için tarihte bazı ilginç sorunlarla bile karşılaşmıştır. Örneğin; ABD’nin New York şehrindeki Liberty Adası üzerinde bulunan Özgürlük Heykeli (meşalesindeki aydınlatma nedeniyle) konumlandırıldığı 1886 yılından sonra 15 yıl süreyle “deniz feneri” olarak kabul edilmiş ve resmî denizcilik yayınlarda bile yer almıştır. Bu sıra dışı örnekte söz edilen Özgürlük Heykeli’nin Amerikan kültüründeki rolü, sıradan bir deniz fenerine göre çok daha önemlidir. Dolayısıyla yapılacak tanım, yalnızca denizciler için değil bir turizm rehberinin yapacağı kültürel miras sunumu için de önemli, bir tarih veya sosyal bilgiler öğretmenin anlatacağı ders için de önemli olacaktır. Denizciler için önemi ise tartışılmazdır.

Türkiye Türkçesinde “belirtisiz ad tamlaması”, “belirsiz isim tamlaması” ve “ikinci tip tamlama” biçiminde adlandırılan “tamlayanı ve tamlananı tek sözcükten oluşan belirtisiz isim tamlaması”nın bünyesinde belirleyici ve sabitleyici eklerin olmaması (veya çok az olması), uygulanan kelime grubuna daha geniş bir anlam serbestliği vermektedir (Demir, 2007, s. 36). Dolayısıyla, bu gramer uygulamasına tam olarak uyan “deniz feneri” tamlamasının yapılması, bu terimin oluşturulması için en uygun yöntemdir. Ancak, bu bağlamda, deniz fenerinin asıl işlevinden uzaklaşarak sadece yapısını esas alan “fener kulesi” teriminin (Dz. K. K., 1954, s. 185) uygun olmayacağı değerlendirilmiştir. Deniz feneri sınıflandırması dışında kalan diğer fenerlerin adlandırılması için



de bu isim tamlaması yöntemin uygulanmasında (örneğin; seyir feneri, çakar fener, fener şamandırısı vb.) yarar görülmektedir.

Bu tanım çalışmasından en yüksek verimi sağlayabilmek amacıyla öncelikle şu ölçütler üzerinde odaklanılmıştır:

- Konuşlanma biçimi. (Kara üzerinde, sığılıkta veya kayalıkta yer alan yüksek bir kaya üzerinde konuşlu ve sabit olmalı. Fener gemisinde ve bir şamandıra üzerinde işleyen fenerler, alt grup olarak “fener gemisi” ve “fener şamandırısı” olarak adlandırılmalı. Bu maksatla belirlenmiş özel yapı biçimine uymayan bir binanın, yapının veya doğal bir maddenin -ağaç vb.- üzerinden ışık yayını yapılmamalı.)

- Özel yapı biçimi. (Tüm denizci uluslar tarafından genel kabul gören biçimdeki bir yapının -silindirik veya çok köşeli prizmatik biçimli betonarme veya taş/tuğla örme ya da metal kulenin- tepesinden ışık yayını yapmalı, gündüzleri uzak mesafeden görünüp tanınabilecek biçimde ve renkte boyanmalı. Işığın üretildiği ve yayımlandığı düzenek, yapının en üstünde olup tamamen veya kısmen kapalı bir bölümde bulunmalı.)

- Faaliyet biçimi. (Yer aldığı resmî denizcilik yayınlarında belirtilen renkte, güçte, sürede -gün, saat veya mevsim- ve kesintisiz enerjiyle beslenen modern teknoloji ürünü ışık üretme ve yayma düzeneğini kullanarak sürekli adamlı -bekçili- veya uzaktan kontrollü -adamsız- olarak ışık yayacak biçimde işletilmeli ama bakım onarımı insan gücüyle yapılmalı. Geçmişte bu şekil ve amaçla kullanılmış olsa bile artık işlevini yerine getiremeyenler, kısmen veya tamamen yıkılmış olanlar “tarihî deniz feneri” olarak adlandırılmalı. Sahilde konuşlu olmasına karşın bir deniz feneri işlevinde ışık yayını yapmayan/yapamayan yapılar/binalar -cami/kilise, anten kulesi, su kulesi, dikili taş, anıt vb.- sadece gündüzleri görerek destek sağlayan seyir yardımcısı olarak değerlendirilmeli ama asla deniz feneri biçiminde adlandırılmamalı.)

Bu çalışma kapsamında yapılacak yeni tanımlama ve buna bağlı yeniden düzenlenecek sınıflandırmaya göre (örnek olarak),

- “İzmir Karaburun Feneri”ne ait adlandırmanın, sınıflandırma için göz önüne alınan tüm ölçütlere uyduğundan “İzmir Karaburun Deniz Feneri” olarak,

- “Göcek Topburnu Feneri”ne ait adlandırmanın, sınıflandırma için göz önüne alınan konuşlandığı yer (sığılık) ölçütüne uymadığından “Göcek Topburnu Sığılık Feneri” olarak,

- “Patara Feneri”ne ait adlandırmanın, sınıflandırma için göz önüne alınan faaliyet biçimi ölçütüne uymadığından (ışsızsız ve kısmen yıkılmış) “Patara Tarihî Deniz Feneri” olarak,

yeniden adlandırılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.



Dünyanın yuvarlaklığı gerçeğini içeren temel coğrafya bilgisinin ve ışığın bir doğru biçiminde yayılmasıyla ilgili fizik yasasının yanı sıra tecrübeli denizcilerin deneyimleriyle kanıtladıkları ve uluslararası denizcilik kurumları tarafından da kabul edilen temel ölçüte göre; bir fenerin en kısa ama en etkin görülebilme uzaklığı, berrak bir havada 15 kadem (*feet*) veya 5 metre yüksekliğe göre ölçülen mesafedir (Sügen, 1998, s. 526). Deniz fenerlerinin inşasını ve fener ışığının etkin biçimde yayılmasını sağlamak amacıyla yararlanılacak optik düzeneklere ait teknik kıstaslar ise bu çalışma kapsamına alınmamıştır. Ancak, bu hususların da müteakip dönemde yapılacak daha ayrıntılı çalışmalarda uzmanlarınca irdelenmesinde yarar görülmektedir.

Sonuç

Günümüzde yaygın olarak kullanılmakta olan “deniz feneri” terimi için gerek *Türkçe Sözlük*'te gerekse resmî denizcilik yayınlarında yer alan tanımlar yetersizdir. Bu olumsuzluğu gidermek amacıyla yeni bir tanımlama yapılmalı, yeni tanım tüm ulusal denizcilik kurum ve kuruluşları ile dil bilimciler tarafından irdelenmeli, sonuç resmî olarak yayımlanmalıdır.

Ulusal denizcilik uygulamaları ve denizcilik kültürü dikkate alınarak yapılan yukarıdaki çalışma sonucunda “deniz feneri” terimi için aşağıdaki tanımlama önerilmektedir:

“Denizciler için seyir yardımcısı olarak kullanılmak üzere karada sabit olarak konuşlandırılmış, en yüksek yerinde bulunan ışığının üretilmesi, yayılmanmasıyla ilgili işletimi ve bu amaçla kullanılan düzeneğinin bakım ve tutumu için insan gücüne gerek duyulan, yüksekliği en az 5 metre ve tabanındaki kesit alanı en az 4 metrekare olan, en iyi görüş koşullarına göre belirlenmiş (nominal) görünme mesafesi 5 deniz mili (NM) olan, dış yüzeyi tamamen veya kısmen kapalı biçimde yapılmış ve boyanmış özel yapı.”

Kaynakça

- De Kerchove, R. (1961). *International maritime dictionary*. (Second Edition). New York: Van Nostrand Reinhold.
- Demir, C. (2007). Türkiye Türkçesi gramerlerinde isim tamlaması sorunu ve bir tasnif denemesi. *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, 7(1), 27-54.
- DZ. K. K. (1954). *Umumi seyir*. Cilt: 1, Kısım: 1. İstanbul: Deniz Basımevi.
- Gürçay, L. (1968). *Gemici dili*. (Üçüncü Baskı). İstanbul: Deniz Basımevi.
- Hague, D. B. ve Christie, R. (1975). *Lighthouses. Their architecture, history and archaeology*. Llandysul: Gomer.
- Kahane, H. R. ve Tietze, A. (1988). *The lingua franca in the Levant*. İstanbul: ABC Kitabevi.



- Nutkî, S. (2011). *Kamûs-i bahrî, deniz sözlüğü*. (Haz. Mustafa Pultar). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür.
- SHOD (Dz. K. K. Iğrı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi). (2020). *Fenerler ve sis işaretleri*. (5. Baskı). İstanbul.
- Stafilidis, D. A. (2008). *ΑΕΞΙΚΟ ναυτικών & ναυπλιακών όρων*. Atina.
- Stevenson, D. A. (1959). *The world's lighthouses before 1820*. London: Oxford University.
- Sügen, Y. (1998). *Kaptanın kılavuzu*. (4. Baskı). İstanbul: Beta.
- TDK (Türk Dil Kurumu). (1998). *Türkçe sözlük*. (9. Baskı). Ankara: Türk Dil Kurumu.
- Trethewey, K.R. (2018). *Ancient lighthouses: And other lighted aids to navigation*. Jazz-Fusion Books.
- Yarkın, D. Ş. (2019). Denizci gözüyle Odyssey destanı. *Yeni Deniz Mecmuası*, 13, 81-86.
- Zemke, F-Karl. (1992). *Leuchttürme der Welt* (Volume 1). Herford: Koehler.
- Wehr, H. (1979). *A dictionary of modern written Arabic (Arabic-English)*. (Ed. J. Milton Cowan). (Fourth edition). Wiesbaden: Otto Harrassowitz.

Extended Summary

The only official information about lighthouses, which are not clearly defined in any current legislation, is in the book of “Lighthouses and Fog Signs” published by the Navigation, Hydrography and Oceanography Department of Turkish Navy. However, this publication explains the technical aspects of lighthouses only, not the definition of “lighthouse”. The “Turkish Dictionary” published by the Turkish Language Association, defines this term as “a lighthouse with a strong light source on the top, guiding watercrafts at night in dangerous places near the coast”.

Lighthouse is one of the basic items of maritime culture as well as its main functions. However, in addition to studies on lighthouses made by various scientists and maritime enthusiast researchers were able to present information of lighthouses used in antiquity, only at an introductory level.

A lighthouse serves the captain of the ship approaching the shore from open sea to introduce the coastline structure from very long distances and to clarify the position of the ship.

It is seen that there is no pure Turkish equivalent for the term “Lighthouse” in the “Turkish Dictionary”. It is evaluated that the term cannot be defined as satisfactory and that it is not descriptive in both functional and structural aspects.

The origin of the term “lantern” is not Turkish. It passed into our language through the word “φανάριον” (pronounced: fanáriyon; meaning: lantern, lighthouse tower) in Byzantine Greek as an extension of the term “φανάς” (pronounced: fanós; meaning: lamp, lantern). Very similar terms are used by seafarers in Mediterranean coastline countries.

Considering the differences included in the definitions corresponding to the term “light” in Turkish, the use of the name phrase “lighthouse” for this navigational aid, which provides seafarers with light emission from a point on land (on the shore), introducing the beach to someone at sea and providing support to determine its location, is appropriate both functional and culturally.

No exact criterion has been determined for deciding whether a special structure that emits a beam of light in the direction of the sea, located on a beach, is a “lighthouse”. In order to obtain the highest efficiency from this definition study, first of all, the following criteria are focused;

- Deployment. (It must be fixed on a high location on land, shallow or rocky water. The lighthouses functioning on the light ship and on a buoy should be named as “lightship” and “lightbuoy” as a sub-group. Light should not be emitted over the building, structure or a natural material (tree, etc.).

- Special form of construction. (It should emit light from the top of a structure in a form generally accepted by all maritime nations, painted in a way that is visible and recognizable from a distance during the day. The light unit should be located at the top of the building, in a fully or partially closed section).



- Mode of action. (By using the modern technology product light generation and emitting mechanism specified in the official maritime publications, it shall be continuously manned (lighthouse keeper) or remotely controlled. Those who could not fulfill their function, partially or completely destroyed, even if they were used for this purpose in the past, should be named as “historical lighthouse”. Buildings that are located on the beach but cannot emit light as a lighthouse -cami / church, antenna tower, water tower, obelisk, monument, etc.- should be considered as an aid of navigation only during daytime, but should never be named as a lighthouse).

The shortest but most effective range (for light) of a lighthouse is the distance measured in clear air at a height of 15 feet or 5 meters.

Considering national maritime practices and maritime culture, the following definition is suggested for the term “lighthouse”:

“It is a special structure fixed on land to be used as a navigational aid for seafarers, where manpower is required for the production and emitting of the light and also the maintenance of the mechanism used for this purpose, with a height of at least 4 meters and has at least 4 square meters a cross-sectional area at the base with the outer surface completely or partially closed and painted, with a nominal range of 4 nautical miles (NM) determined for the best visibility conditions.

