

Türk Boğazları Deniz Fenerleri İmtiyazı Sorunu ve Geçişten Alınan Ücretler (1860-1950)

İsmail Köse

Öz: Türk Boğazları'ndan geçen ticaret gemilerinden ücret alınması ilk defa sistemli bir şekilde Osmanlı Devleti döneminde uygulamaya konulmuştur. Boğazlar geçişinden alınan öncelikli ücretlerin başında fener harçları gelir. Fener ücretlerine ek olarak sıhhiye, şamandıra, tahlisiye ve römorkör ücretleri de Boğazlardan alınan harçlar arasındadır. Sanayi Devrimi'nin sağladığı ivme sonrasında hızla güç kazanan Batı kapitalizmi ve makine gücü Boğazlar geçişine yönelik ilgiyi artırmıştır. Osmanlı Devleti gerek Boğazlar geçişinin düzenlenmesinde gerekse Boğazlardaki fenerlerin yeni koşullara uygun şekilde modernize edilmesinde yetersiz kalmıştır. Söz konusu yetersizlik önce Boğazlardaki fenerlerin işletilme imtiyazının Fransız bir şirkete verilmesine neden olmuş; ilerleyen yıllarda da tahlisiye hizmetleri Batılı devletler tarafından üstlenilmiştir. Fransız şirketi kârlı bir iş olan fenerler işletmesinden uzun süre vazgeçmek istememiş, yüklü miktarda tazminatlar talep etmiştir. Anlaşmazlığın çözülebilmesi için hakem tayin edilmiş fakat sorun yine de çözülememiştir. İmtiyazın Fransız şirketten geri alınabilmesi için Cumhuriyet kurulduktan sonra girişimlerde bulunulmuş olmasına rağmen ancak Montrö Boğazlar Sözleşmesi imzalandıktan sonra geri alınma süreci başlatılabilmektedir. Sorunun tam olarak çözüme kavuşması II. Dünya Savaşı öncesindeki koşullarda mümkün olmuştur. Bu çalışmada, Boğazlardaki fenerlerin işletme imtiyazının Fransızlara verilmesi ve sonrasında yaşanan sorunlar ile fenerlerden elde edilen gelirler ve imtiyazın geri alınma süreci irdelenecektir. Çalışmada ayrıca, tahlisiye, sıhhiye harçlarının gelişimi ve söz konusu harçların toplanmasında yaşanan problemler analiz edilerek Boğazlar geçişindeki ücretlendirme politikaları değerlendirilecektir.

Anahtar Kelimeler: deniz feneri, Türk Boğazları geçiş ücreti, Fransız şirketi, imtiyaz, tahlisiye, sıhhiye

Abstract: Collecting charge through passage of Straits initially began systematically with the Ottoman State. The initial charge collected for the passage through the Straits was lighthouse service fees. Additionally, health service fees, mooring fees, rescue fees and towage fees were among the initial charges that civil ships had to pay. The number of passages through the Straits sharply increased, especially soon after the Industrial Revolution and the widespread effect of Western capitalism which was bolstered by industrial developments. Contrary to accelerated developments the Ottoman State could not develop and adapt both passage services and newly emerging lighthouse technologies. This incapability led to the granting of the lighthouse service concession in the Straits to a French company, and after that, rescue operations in the Straits were also undertaken by Western countries. In particular, the process of reclaiming the lighthouses concession from French company caused some serious problems, even during the first decades of Republican era. The concession was nationalized a few years after the Montreux Convention with the help of new conditions that emerged at the eve of World War II. In this paper, the granting process of the lighthouse concession to a French company, the problems related to that concession, the process of reclaiming and lighthouse revenues collected through the passage will be analyzed. Additionally, the development process of rescue and health service charges will also be discussed, shedding light on the charging policies for services provided in the Straits.

Keywords: lighthouse, Turkish Straits passage fee, France company, concession, rescue, health services

@ Prof. Dr., Karadeniz Teknik Üniversitesi, ismailkose@hotmai.com,

id <https://orcid.org/0000-0002-8489-5088>

DOI: 10.12658/M0726
insan & toplum, 2024; 14(1): 139-170
insanvetoplum.org

Başvuru: 12.05.2023
Revizyon: 29.08.2023
Kabul: 09.09.2023
Erken Baskı: 10.10.2023

Giriş

Boğazlardan geçen ticaret gemilerinden ücret alınması uygulaması Osmanlı Devleti idaresine kadar Boğazlar ve Marmara Denizi'ndeki hiçbir limana uğramadan transit geçen gemilerden değil, Boğazlardaki limanlara uğrayan gemilerden alınan harçlardan oluşmuştur. İstanbul'un fethi sonrasında İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın her iki yakasına inşa edilen karşılıklı hisarlar sayesinde Boğazların kuzey ve güney güvenliği garanti altına alınırken, ilk defa belli bir düzen içinde transit geçen ticaret gemilerinden ücret alınmaya başlanmıştır. Kili ve Akkerman'ın fethi sonrasında 1484 yılından itibaren Karadeniz'e yabancı ticaret gemisinin girmesine izin verilmediğinden İstanbul Boğazı geçişinin ücretlendirmesinde olağan dışı değişim yaşanmamıştır. Bu dönemde ücretlendirme sadece geçişle alakalıdır ve alınan harçlar arasında fener, tahlisiye, sağlık patentası gibi günümüzde de kullanımda olan ücret kalemleri bulunmamaktadır. Boğazlar geçişinde yoğunlaşma ve ücretlendirme tartışmaları 1774 senesinde imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması ile Karadeniz'in Türk Gölü olma statüsünün değişmesi ve aynı dönemde gerçekleşen Sanayi Devrimi sonrasında yaşanmıştır (Bostan, 1995, ss. 352-394; 2006, ss. 285-286). Bu dönem aynı zamanda Boğazlar toponomisinin diğer ifadeyle coğrafi adlandırılmasının da şekillendiği devirdir.

Küçük Kaynarca Antlaşması döneminde ortaya çıkan yeni statükoyu değerlendiren Avrupalı tüccar ve yatırımcılar, altyapı eksikliğinden de faydalanarak sanayileşmenin sağladığı ivmeyle kârlı kazançlar elde edebilmek için Osmanlı Devleti topraklarında girişimde bulunmakta gecikmemişlerdir. Demiryolu yapımı, liman inşası, posta hizmetleri, bankacılık, sigortacılık, denizcilik gibi akla gelebilecek hemen her sektörde tabi oldukları devletin sağladığı askeri güçle kuvvetlendirilmiş diplomatik desteğin de katkısıyla kârlı imtiyazlar elde eden Avrupa merkantilizmi Osmanlı Devleti'nin kara ve deniz ülkesini bir uçtan diğer uca imtiyaz sahası haline getirebilmek için harekete geçmiştir. Boğazların bir bütün halinde adlandırılması da bu devrede şekillenmiştir.

Boğazların Osmanlı resmi belgelerinde uluslararası kayıtlara girecek şekilde: "Türk Boğazları" şeklinde tespit edilebilen ilk isimlendirilmesi Lahey görüşmeleri esnasında 15 Temmuz 1907 tarihinde Turhan Paşa'ya gönderilen talimatta geçen "Türki Boğazlar" ifadesidir (BOA, BEO.003101.232538.001.002 (H) 04 Cemaziyelahir 1325 [15/07/1907]). Buna karşın Boğazların çok daha erken bir dönemde, 19. yüzyıl başından itibaren Batı dillerinde diğer adlandırmalarla birlikte "Turkish Straits" şeklinde de tanımlandıkları bilinmektedir (Fırat, 1950, ss. 3-45). Uzun süre farklı adlandırmalar kullanılmasından sonra, 1998 senesinde yürürlüğe konulan II. Boğazlar Tüzüğü'nde Danıştay tarafından yapılan düzenlemede İstanbul Boğazı, Marmara Denizi geçiş koridoru ve Çanakkale Boğazı'ndan oluşan saha "Türk Boğazları" şeklinde tescillenmiştir

(BCA, Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı, 08/10/1998.00955.00246.00010). Türk Boğazları adlandırması Batı kavramsallaştırmasında uzun süre kullanıldığından tescil birkaç kasıtlı itiraz sonrasında kabul görmüştür. Sanayi Devrimi ile aksiyon sıçraması gerçekleştiren Batı merkantilizminin Avrupa'da hızla yayılması ve insan gücünden mekanik üretime geçilmesi sonucunda Osmanlı Devleti Avrupalı üreticilerin mamul ürünleri için açık pazar, hammadde ihtiyaçları için esaslı bir kaynak durumuna gelmiştir. Sanayi Devrimi ile başlayan II. kuşak küreselleşme dalgası bütün dünyaya yayılırken Osmanlı Devleti, gerek iç bölgelerden liman kentlerine taşımacılığı sağlayacak demiryollarına gerek dönemin modern anlamdaki liman olanaklarına sahip olamamıştır. Bu nedenle yeni anlayışa bağlı üretimi ve dönüşümü teşvik edecek merkantilist bir tüccar sınıf üretilememiştir.

İngiltere ile 1838 yılında imzalanıp daha sonra Fransa, Rusya ve ABD dahil diğer Avrupalı devletlerin de yararlandığı Balta Limanı Ticaret Antlaşması kapitülasyonlarla birlikte Osmanlı coğrafyasını hem kamu kontrolünün minimize edildiği bir açık pazar hem de rekabetin ya hiç olmadığı ya da çok kısıtlı miktarda uygulanabildiği ucuz bir hammadde kaynağı haline getirmiştir. Avrupa merkantilizmi, Amerika kıtasındaki altın ve değerli maden kaynaklarını sömürerek hayat bulmuş; Osmanlı Devleti ve Çin başta olmak üzere diğer sanayileşememiş ulusların kaynaklarını sömürerek demir dışlarının arasında öğütüp güçlenmiştir. Türk Boğazları'nda işletilen fenerler imtiyazı sorunu ve diğer ücretlendirme işlemleri yukarıda dikkat çekilen gelişmelerin doğal sonucu olarak şekillenmiştir. Bu çalışmada, Osmanlı Devleti'nin son döneminde Boğazlar geçişinden alınan ücretler ve bir türlü sonlandırılmayan fenerler imtiyazı konusu incelenerek, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e miras kalan imtiyaz sorunu dönemin deniz hukuku ve siyasi gelişmeleri dikkate alınarak analiz edilecektir.

Boğazlardaki Deniz Fenerlerini İşletme İmtiyazının Fransızlara Verilmesi

Deniz fenerleri gece sisli havalarda kesintisiz güçlü ışık yayararak, denizcilerin kıyıları, tehlikeli alanları, sığ suları, boğaz ya da liman girişlerini görebilmelerini sağlamak üzere gerekli araçlarla donatılan, uzaktan görülebilmeleri için zeminden belli yükseklikte denize doğru çıkıntı yapan burunlar üzerine inşa edilen kule biçimli yapılardır (Webster's New Third New International Dictionary, 1961, s. 1309). Fenerler gerek askeri gerekse ticari gemi seyrüseferinde denizcilerin olumsuz hava koşullarında tehlikeli kıyılardan uzak durmalarını sağlayıp, sığ alanları ve kıyı kayalıklarını görebilmelerine yardımcı olan ve günümüzde de kullanılan yapılardır. Modern fenerlerin yapımına 18. yüzyılda başlanmıştır (Bostan, 2021, ss. 13-131; Tankuter, 2003, ss. 14-83).

Tarih boyunca özellikle İstanbul Boğazı'nda ve Boğazın Karadeniz girişinde sisli havalardan kaynaklanan zorluklar nedeniyle denizciler için kıyının belirlenmesini

sağlayan işaretler büyük bir öneme sahipti (Obst, 1932, ss. 18-31). Yukarıda da dikkat çekildiği üzere deniz üzerine ya da kıyıdaki burunların uç noktalarına inşa edilen fenerler, askeri ve sivil gemi seyrüseferlerinin güvenliği için ihtiyaç duyulan yapılardır. Günümüzden yaklaşık 23 asır önce, MÖ. 287-247 yılları arasında inşa edildiği varsayılan İskenderiye Feneri denizcilik tarihinde bu amaçla yapıldığı bilinen en eski yapı olarak kabul edilmektedir. Sisli havalarda ışık görülemeyeceği için fenerlerin bulunduğu yerlere, uzak mesafeden duyulabilecek sis düdüklü de konulmaktaydı. Teknolojik gelişmelere bağlı olarak deniz fenerlerinin gerek inşası ve ışıklandırılması gerekse işletilmesi esası değişikliklere uğramıştır. İlk çağlarda, özellikle balık yağı yakılarak güçlü ışık vermesi sağlanan deniz fenerlerinde, son gelişmeler sayesinde daha ekonomik bir şekilde daha fazla aydınlatma sağlayabilen mekanik ışık kaynakları kullanılmaya başlanmıştır. Osmanlı deniz ve boğazlarında deniz fenerleri dünyadaki eşdeğerleriyle benzer şekilde yerleşimlerden uzak denize doğru çıkıntı yapan burun arazilerde, bazen ıssız adalarda (Tuna deltası önünde Yılan Adası örneğinde olduğu gibi) bazen de bizzat denizdeki bir kayalığın üzerinde (İstanbul Boğazı girişinde olduğu gibi) kurulmuştur.

Fenerlerin işletilmesi için ilk dönemlerde revgan-ı zeyt (zeytinyağı) ya da bu amaca uygun benzer aydınlatıcı yağlar kullanılmıştır. Dönemin değişen koşul ve olanaklarına uygun olarak odun-kömür, yağ, asetilen gazı, gazyağı, elektrik ve güneş enerjisi de fenerlerin aydınlatması için kullanılmıştır (Bostan, 2021, s. 22) Revgan-ı zeyt ya da eşdeğer yağ, fitil ve kandillerin aydınlatılması gibi masraflar ile bu işleri yapan görevlilere ödenen ücretler ilgili fenere tahsis edilen vakıf ya da ocaklık gelirlerden karşılanmıştır. Günlük bakıma ihtiyaç duyan deniz fenerlerinin görevlilerinden kaynaklı aksaklıklar önemli tehlikelere sebebiyet vermiş, bu durum gemi kaptanları tarafından şikâyet konusu olabilmektedir (Kocaoğlu, 2018, s. 91). Osmanlı denizciliğinde Boğazlarda kullanıldığı bilinen, dönemin koşullarına uygun ilk fener; Kırım Savaşı'ndan yüz, Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan on dokuz yıl önce, 1755 senesinde yaşanan bir kazadan sonra Ahırkapı önündeki surlar üzerine yerleştirilen iptidai yağ kandilidir (Susmuş, 2004, s. 51). Bu tarihten sonra Boğazlardaki fenerler, Karadeniz ve Ege girişinde, Çanakkale ve İstanbul Boğazları geçişinde güvenli rotanın bulunmasını sağlamak amacıyla kurulmuşlardır (Tankuter, 2003, ss. 13-25). Osmanlı deniz fenerlerinin sistem ve organizasyon sorunları Sanayi Devrimi sonrasındaki modern tekniklere uyumda karşılaşılan problemlerle birlikte ortaya çıkmıştır.

İnsan gücünden makine gücüne geçilmesi sonrası mekanikleşme sürecinden fenerler de payını almakla birlikte Osmanlı Devleti'nin yeni gelişmelere uyumda karşılaştığı problemler doğrultusunda bir süre daha fenerler geleneksel, artık işlerliği kalmamış usullerle işletilmeye devam edilmiştir. Üretimde yaşanan küresel

yükselmeye artan askeri ve sivil gemi trafiği karşısında gerek fenerlerin aydınlatılma usulleri gerekse ihtiyaç duyulan fener sayıları hızla modern standartların gerisine düşmüştür. Fener işletme ve bakımı alanında özel olarak eğitilip yetiştirilmiş, fenni usulleri bilen personel yokluğu ve teknik altyapı eksikliği fenerlerin bakım ve aydınlatılmasında karşılaşılan en önemli sorunlardır. Söz konusu yetersizlikler diğer alanlarda olduğu gibi yeni usul fenerlerin kurulup işletilmesinde de Batılı devletlerin imtiyaz istekleri karşısında Bâbîâlî'yi seçeneksiz bırakmıştır. Fenerlerden kaynaklı sorunların en yoğun yaşandığı yer İstanbul ve Çanakkale Boğazlarıdır. Boğazlar, hem yoğunlaşan gemi trafiği nedeniyle hem de burada harç toplamanın kolay olması nedeniyle en kârlı fener işletmelerinin yapılabileceği alanların başında geliyordu.

İlk yıllarda Osmanlı denizlerindeki fener işletme sorunlarına çözüm üretebilmek amacıyla fenerler ulusal olanaklarla modernize edilmeye çalışılmıştır. Belirtilen amaçla 1855 yılında İngiltere'de girişimlerde bulunulmuştur (BOA, HR.MKT.00102.00093.001 (H) 15 Cemaziyelahir 1271 [05/03/1855]). Aynı yıl Paris'te İstanbul Boğazı için fenerler yaptırılıp, gerekli malzemenin parası ödenmiştir (HR. SYS. 00887. 021 (M) 28/01/1856). Bütün bu teşebbüslerden istenilen netice alınamamış; bu durum Boğazlardan geçen kaptanların şikayetlerine neden olmuştur. Bunlardan birisi de Fransa Posta Vapurları kaptanlarından Blaise Jean Marius Michel'dir (1819-1907) (Bostan, 2021, s. 31). Kırım Savaşı öncesinde Osmanlı sularında ticaret yapan Fransız gemi kaptanı Marius Michel, Osmanlı sularındaki deniz fenerlerinin ihtiyaç duyulandan çok az sayıda ve bakımsız olduğunu görmüştür. Marius Michel, Boğazlardaki fenerlerin sağlayacağı büyük kazancı öngörerek fenerler imtiyazı konusunda İngiltere'den hızlı davranılması için Paris'te girişimlerde bulunmuştur. Kırım Savaşı devam ederken Marius Michel'in telkinleri neticesinde Osmanlı Devleti tarafından Tersane-i Amire'ye bağlı çalışmak üzere *Direction Générale des Phares* (Fenerler Umum İdaresi) adlı fenerlerden sorumlu bir idare Ağustos 1855'te kurulmuştur. İdarenin başına uzun süredir fenerler konusunda girişimlerde bulunan Fransız Kaptan Marius Michel getirilmiştir (Geyikdağı, 2011, s. 542). Bu yıllarda fenerlerin işletimi Devlet'e aitti ve Fransız Kaptan Marius Michael maaşlı olarak çalışan Osmanlı memuru bir idareciydi.

İdare kurulduktan sonra fenerlerin bakım ve işletim masraflarının karşılanabilmesi için devrin devletler deniz hukuk kurallarına uygun olarak Boğazlardan geçen gemilerden tonilato başı 16 kuruş para olmak üzere, ağırlıklarına göre fener ücreti alınmaya başlanmıştır. Yeni idarenin kurulmasından hemen sonra geçişleri ve ücretleri düzenleyen bir de talimatname yayınlanmıştır (Susmuş, 2004, ss. 52-53). Fenerler Umum İdaresi'nin kurulduğu dönemde yayınlanan talimatname Boğazlar geçişinde fener ücretlerini düzenleyen ilk resmi belgedir.

Marius Michel, idareciliği esnasında Boğazlar'da fener işletmenin oldukça kârlı bir girişim olduğunu tecrübe ederek kısa süre sonra fenerler imtiyazının kendisine verilmesi için Fransız Devleti'nin de desteğiyle Osmanlı Devleti ile pazarlığa başlamıştır. İmtiyaz konusunda ilerleme kaydedilince, Marius Michel ve arkadaşı Bernar Kamilkolas, Ağustos 1860'ta -Fenerler İdaresi kurulduktan beş yıl sonra- Osmanlı sularında fenerler inşa etmiş; bu fenerlerin bakımını yaparak işletebilmek için girişimlerini yoğunlaştırmışlardır. İki Fransızın öncelikli hedefi Boğazlardaki fenerlerdir. Bâbıâli ise, gerek Paris'ten gelen telkinler gerekse teknik yetersizliklerin bir türlü giderilememesi gibi nedenlerle imtiyaz talebini olumlu karşılamıştır.

Osmanlı topraklarında ilk merkantilist faaliyete başlayan ülkelerin başında İngiltere gelir. Bu nedenle alternatifsiz stratejik bir geçiş olan Boğazlar fener imtiyazının Fransızlara verilmesi dikkat çekicidir. Boğazlar gibi ticari olduğu kadar askeri açıdan da stratejik ve kârlı bir sahada fener imtiyazının Fransızlara verilmesine olumlu yaklaşılmasının çok sayıda nedeni vardır. Öncelikle 1841 yılında Londra Boğazlar Sözleşmesi'nin imzasıyla başlayan yeni düzen doğrultusunda Boğazlarda yeni fenerlerin kurulmasından sonra fenerlerle ilgili, bakım, onarım, gerekli inşaat faaliyetlerinde çok sayıda aksaklık yaşanmıştı. Sultan Abdülmecit tarafından verilip aşağıda sadeleştirilen fermanla Londra Boğazlar Sözleşmesi'nden üç yıl sonra, 1844 senesinde, Boğazlardan geçmekte olan bir İngiliz gemisine yapılan muamele görülmektedir. Fermanın anlaşıldığı kadarıyla Boğazlardan transit geçen gemilerden 300 akçe, limana uğrayıp yük boşaltanlardan boşalttığı yük kadar gümrük vergisi alınmakta; bu gemilerde Osmanlı tebaasının bulunmamasına özen gösterilmekteydi. Alınan ücret içerisinde fener harcı da vardı:

Sair [Avrupalı] devletlere ait olup gümrük resmi alınmamış [sefinelerin] Bahri Siyaha havalesi: İstanbul Gümrüğü Emini Mehmet Tahir Bey Liman Nazırı Vekili ... Kavak Memuru ve Hisar Gümrüğü Emini[ne hükümdür]. ... Haşmetlü İngiltere Kraliçesi e Padişahı Dersaadet'imde mukim Fevkalade Murahhas Büyükelçisi ... Stanford Canning İniltere Devleti'nin Süde-i Saadetime takdim eylediği damgalı takririnde İngiltere tüccar sefayını kapudanlarından [okunamadı] nam kapudan ... sefinesine Elçi [Canning] tarafından Başkonsolos kaimesi [ile] yüklediği hamulesiyle [yüküyle] Dersaadeti'me varıp [limanlara uğramaksızın] Bahri Siyah tarafına gitmek istediğini bildirmiş[tir]. Bahse konu sefinenin geçişine engel olunmaması emri şerifim[dir]. Sefineye yüklenmiş olan hamule sair devletlere ait olup buradaki limanlara mal çıkarmadığından [kendisinden] gümrük resmi alınmamış olup, ... hamulesi Divan-ı Hümayunun Defteri Kalemi'nde kaydedilmiş olmakla açıklanan şekilde işlem yapılması fermanımdır.

İmdi seni ki İstanbul Gümrüğü Emini yukarıda adı geçen kapudanın hamule [yükülü] sefinesinin [İstanbul Boğazı'ndan] geçişini sağlayasın ve siz ki Liman Nazır Vekili ve Kavak Memuru ve Hisar Gümrüğü Emini adı geçen kapudanın hamule [yükülü] bir kıta İngiltere tüccar sefinesiyile Bahri Siyah Boğazı'na vardığında eline verilen bu izn-i sefine

emr-i şerifime göre [muamele edile]. Madem ki yukarıda bahsedilen hamule sair devlet hasılatı[dır] ahitname-i hümayun gereğince üç yüz akçe selamet resmini ödedikten sonra [kendisinden] bundan başka selamet akçesi ve sair vergi alınmaması, eğer hamulesinin bir miktarını rızasıyla karaya çıkartırsa çıkarttığı kadarının yeni ticaret muahedesini [Balta Limanı Ticaret Sözleşmesi] gereğince icap eden gümrük vergisi alınıp bundan fazlasının talep edilmemesi, adı geçen sefinenin içinde Devleti Aliyyem reayasından olduğuna şüphe uyandıran bir durum varsa geminin yoklanup derununda Devleti Aliyyem reayasından kimse yoksa hiçbir şekilde tutulmayıp ve geciktirilmeyip humayun ahitnamesi gereğince salimen [Boğazdan] geçişinin sağlanması babında [gereği yapıla] (BOA, A.}DVN.0003.00057.0001 (H) 10 Safer 1260 [01/03/1844]).

Geçişe izin verilen fermanın İngiliz gemisinin her ne kadar tüccar sefinesi olsa da diplomatik hüviyette olduğu ve geçiş için fener ücretleri dahil 300 akçe geçiş resmi ödediği görülmektedir. Balta Limanı Sözleşmesi altı yıl önce imzalanmıştı ve gümrükler artık bu sözleşme doğrultusunda tahsil edilmekteydi. Nitekim fermanla selamet vergisi haricinde herhangi bir ücret alınmaması istenmektedir. Bu dönemde Boğazlarda 1829 yılında imzalanıp Boğazları bütün ulusların ticaret gemilerine açan Edirne Antlaşması sonrası ticari gemi geçişleri hızla artmıştı. Sanayi Devrimi'nin gemiciliğe ve gemi inşasına sağladığı mekanik ve teknolojik sıçrama bu artışta çarpan etkisi yapmıştı. Yeniliklere hızlı adaptasyon için Avrupa'dan teknoloji transferine ve bilgi birikimi aktarımına ihtiyaç vardı. Bu nedenlerle Boğazlardaki fenerlerin işletilmesi, bakımı, Türk personelin teknik bilgi edinmesi amacıyla ihtiyaç duyulan yerlere yeni fenerler kurulup işletilmesi için 18 Ağustos 1860 tarihinde Fransız tebaasından Mösyö Bernar Kamilkolas ve Marius Michel'in kurduğu *l'Administration des Phares de l'Empire Ottoman* adlı Fransız şirketine Boğazlardaki mevcut 19 fenerin işletme hakkı ve yönetim imtiyazı 15 yıl süreyle devredilmiştir (TBMM Zabıt Ceridesi, İ. 2, C. 7, 15 Mart 1340 [1924]: 61). Koşulların zorlamasıyla kısa süreliğine verilmiş olmakla birlikte Mösyö Marius Michel'in Osmanlı fenerlerini işleten kuruluşu idare edip, bu kârlı işi Bernar Kamilkolas ile birlikte kendi şahsi girişimi haline dönüştürmesi sonrasında Osmanlı sularında Fransız fener işletim tekeli, cumhuriyetin ilk 15 yılı dahil yaklaşık 78 yıl yürürlükte kalmış ancak 1938 senesinde nihayete erdirilmiştir.

Boğazlarda işletilen fenerler imtiyazı Fransızlara verilse de aynı dönemde Karadeniz kıyılarıyla Dersaadet'te kurulmak üzere Karadeniz Boğazı Fenerler Dairesi tarafından 50 adet fener sipariş edilerek İngiltere'den satın alınmıştır (BOA, HR.MKT.00696.00048.001 (H) 10 Recep 1287 [06/10/1870]). Bu sipariştten, 1860 yılında Fransız Şirketi'ne verilen imtiyazın ilk başta Boğazlarla sınırlı olduğunu saptamaktayız. Buna karşın Fransızlara verilen imtiyazın kapsamı ilerleyen yıllarda genişleyecektir. Nitekim aynı yılın aralık ayında Fransızlara verilen imtiyaz Karadeniz sahilinde yeni fenerlerin inşa edilmesine kolaylık gösterilmesi şeklinde revize edilmiştir

(BOA, HR.MKT.00359.00002.001 (H) 22 Cemaziyelevvel 1277 [06/12/1880]). Mösyo Marius Michel'in ve ortağı Bernar Kamilkolas'ın sahibi olduğu şirket 1863 yılı temmuz ayında Karadeniz'e ek olarak Akdeniz sahillerinde de fener inşa edebilme imtiyazı elde etmiştir (BOA, HR.MKT.00444.00049.002 (H) 25 Muharrem 1280 [12/07/1863]).

Osmanlı ve Cumhuriyet dönemi vesikalarında adı Mişel Paşa ya da Mösyo Mişel Maryos şeklinde kaydedilen Marius Michel ve arkadaşı Mösyo Bernar Kamilkolas sadece fenerlerle ilgilenmemiştir. İkili, Fransa Devleti'nin desteği ile 1879 senesinde Osmanlı Devleti'nden Haliç, Galata ve İstanbul'da; 1890-1891 senesinde ise *la Sociétté Anonyme Ottomane des Quais, Docks et Entrepots de Constantinople* şirketini kurarak günümüzde Beyoğlu olarak bilinen bölgede büyük bir liman yapmak için de yeni imtiyazlar elde etmiştir (Örenç, 2016, ss. 207-208). Liman ve rıhtımlardan elde edilecek kazancın %10'u Osmanlı Devleti'ne ödenecekti. Liman inşa girişimlerinden istenilen netice alınamamıştır (Geyikdağı, 2011, s. 542). Buna karşın fener imtiyazı oldukça kazançlı bir girişimdir. Bir kez alınan bu imtiyazdan kesinlikle vazgeçilmeyip, yap işlet devret modelinin devretme kısmı sürekli ötelenmiştir.

Sözleşmeye göre Fransız şirketi, imtiyaz karşılığında 19 fenerin idaresini ve bakımını üstlenerek gerekli teknik bilgileri Türk görevlilere öğretecek, buna ek olarak 17 yeni fener inşa edecekti. Bu dönemde Karadeniz ve Çanakkale'de 36, Tuna ağzında dört fener inşa edilmiştir. İlk 15 yıllık imtiyaz süresinde Fransız şirketi fenerlerden 1.705.000 altın lira gelir elde etmiştir. İmtiyaz Sözleşmesine (Mukavele) göre bu gelirin %78'i Fransız şirketine aitti. Osmanlı Devleti'nin hissesine %22'lik payla 370.000 altın lira düşmüştür. Açıkça görüldüğü üzere Mişel ve Kolas adlı iki Fransız tarafından işletilen şirket, büyük miktarda sermaye koymadan 15 yıl gibi kısa bir sürede fenerlerden esaslı kâr elde edebilmiştir (TBMM ZC, Fenerler İdaresine Verilecek Tazminat..., (1/94), S. 6/4616, 28 Aralık 1937). Sözleşmeye göre Osmanlı Devleti fener şirketini istediği zaman idaresine alabilme hakkına sahipti. Bu durumda şirkete belli bir miktar tazminat ödenmesi gerekiyordu. İlk 15 sene dolmuş olacağı için 1975 yılında fenerler sözleşmesi de aynı yıl sona erecekti. Sözleşmedeki açık hükme karşın, 1860 senesinde alınan vergilere ilişkin anlaşmazlık nedeniyle sona erdirmiş işlemi yürürlüğe girmemiştir. Fransız şirketinin bu kârlı işi bırakmak istememesi ve iki yıl sonra başlayan 93 Harbindeki ağır mağlubiyetin sebebiyet verdiği kaos sonrasında ilk imtiyazın süresi, dört yıl gecikmeyle 1879 senesinde sona ermiştir (TBMM ZC, Fenerler İdaresine Verilecek Tazminat..., (1/94), S. 6/4616, 28 Aralık 1937).

Bâbîâli, fenerler idaresini üstlenmeyi istemek yerine, gelirden elde edilen payının artırılmasına razı olduğu için Berlin Antlaşması'ndan bir yıl sonra, 12 Temmuz 1879 tarihinde, Fransızlara verilen imtiyaz 20 yıl süreyle uzatılmıştır. Yeni sözleşmenin süresi ise 1899 senesinde dolacaktı. Osmanlı Devleti'ne ödenecek

oran yeni sözleşmede %22'den %28'e çıkartılmıştır. İkinci imtiyaz döneminde Boğazlardaki fenerlerden 3.318.000 altın lira gelir elde edilmiştir. Osmanlı Devleti yeni düzenlemeye göre %28'lik hissesine karşılık gelirden 929.000 altın lira pay almıştır. İki yıl sonra 18 Nisan 1881 tarihinde de Kızıldeniz ve Basra Körfezi'ndeki fenerlerin imtiyazları 40 sene müddetle yine Fransızlara verilmiştir. Fener imtiyazı 25 Ekim 1894 tarihinde yenilenip, 14 Eylül 1899 tarihinde 15 yıllığına; 14 Nisan 1913 tarihinde 25 yıllığına tekrar uzatılmıştır. Süre uzatım müzakerelerinde Boğazlardaki fener işletim imtiyazı 1938 senesine kadar Fransızlara verilip, hasılatdaki devlet payı artırılarak %50'ye çıkartılmıştır (TBMM Zabıt Ceridesi (ZC), İ. 2, C. 7, 15 Mart 1340 [1924]: 61).

Bu dönemde Boğazlardan en çok ticaret gemisi geçiren devlet olan İngiltere, 1899 yılında, fener ücretlerinin yüksekliğinden şikayetçi olduğu için ücretler 1909 yılına kadar %10 ve imtiyazın ikinci 15 senesinde yine %10 olmak üzere toplamda %20 azaltılmıştır. İndirimden doğan gelir kaybı Osmanlı Devleti ile Fransız Şirketi arasında eşit olarak paylaştırılmıştır. Fenerlerin tamiriyle ilgili olarak da zaman zaman şirketle anlaşmazlıklar yaşanmıştır (BOA, HR. SYS. 00887. 021 (M) 28/01/1856). Bu arada Osmanlı Devleti gelirden alacağı payı ilgili mali yıl dolmadan ön avans şeklinde alıp Fransız Şirketi'ne sürekli borçlandığından artık imtiyazın sonlandırılması olanaksız hale gelmiştir. Ön avans uygulaması imtiyaz verildikten kısa süre sonra başlamıştır. Fransız Şirketi, Osmanlı Devleti'ne 1864 yılından itibaren Cumhuriyet kuruluncaya kadar yıllık payları talep üzerine önceden ödemiştir. Şöyle ki, Devlet payı, zor dönemlerde ön ödeme olarak, Avrupa'da ortalama faiz oranları %3-4 aralığındayken; %7-8 aralığı gibi iki kat yüksek faizle verilen avanslarla alınarak sonraki yıllardaki gelirle mahsuplaşmış; fener imtiyazından gelecek yıllarda alınacak pay önceden yüksek faizle alınıp harcandığından sürekli Fransız şirketine borçlu kalmıştır (TBMM Zabıt Ceridesi (ZC), İ. 2, C. 7, 15 Mart 1340 [1924]: 61). İmtiyaz ve ücretlendirme tartışmaları sürerken I. Dünya Savaşı başlamıştır.

I. Dünya Savaşı ve Boğazlarda İşletilen Fenerler İmtiyazı Sorunu

Fransa'nın İngiltere ile birlikte 1914 yılı Kasım ayının başında Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmesi sonrasında Fransız şirketi imtiyazlardan doğan hakları saklı kalmak üzere fenerlerin işletmesini Osmanlı Devleti'ne bırakmak mecburiyetinde kalmıştır. Savaş süresince Boğazlar yabancı gemi geçişine kapatıldığından, sadece seyirüfeferine izin verilen Türk gemilerinden fener ücreti alınabilmiş, bu nedenle fener işletmesi zarar etmiştir. Zararın telafisi için, işletmeye ek avans verilmiştir. Fener vergisi, Mondros Ateşkesi akabinde işgalciler İstanbul'da yüksek komiserlik idareleri kurduktan birkaç ay sonra, 17 Mayıs 1919'da üç kat, 20 Haziran 1922'te ise beş kat artırılmıştır. Son artış, 16 Mart 1920 tarihinde İstanbul resmen işgal

edildikten sonra yapıldığı için geçerlilik kazanmamıştır (TBMM ZC, İ. 62, C. 1, 19 Nisan 1928: 162-166).

Boğazlardan 1923 yılında elde edilen fener geçiş ücreti 441.720₺, 1924 yılının ilk altı ayındaki gelir ise 231.140₺'dir. İsteğe bağlı römorkör hizmetinden 1923 yılında 250.000₺ gelir elde edilmiştir (TBMM Zabıt Ceridesi (ZC), İ. 2, C. 7, 15 Mart 1340 [1924], ss. 62-63). Fransız şirketi ile, Lozan Antlaşması'nın imzalanmasından iki hafta önce, 11 Temmuz 1923 tarihinde, imzalı itilafnameyle şirketin fenerleri işletmeyi sürdürmesi ve elde edilen tahsilatın %50'sini Türkiye'ye vermesi kararlaştırılmıştır (TMM ZC, İ. 27, C. 2, 14 Temmuz 1931: 25, 737).

Lozan Antlaşması (1923) imzalandığında bile Fransız şirketine ortalama 500.000₺ anapara ve 400.000₺'ye yakın faiz borcu vardı. Boğazlarda her yıl gemi geçişinden ortalama 500.000₺ gelir elde edildiği için, 1924 yılında Fransız şirketine olan toplam borç 595.270₺ idi. Fener ücretleri Lozan ile uyumlu olarak 3 Mart 1925 tarihinde yedi kat artırılmıştır. Böylece fener giderlerinin kendi masraflarını karşılaması amaçlanmıştır (TBMM ZC, İ. 62, C. 1, 19 Nisan 1928, s. 164). Fenerlerin ulusal olanaklarla idare edilip, esaslı gelir getiren kazancın hazinede kalması için bu tarihten itibaren, 1860 senesinde Fransız şirketine verilen imtiyazın geri alınabilmesi için harekete geçilmiştir. Lozan Antlaşması hükümleri doğrultusunda Osmanlı döneminden devreden borç, Düyunu Umumiye kapsamında Osmanlı Devleti'nden ayrılan devletlere bölünüp düşüldükten sonra kalan miktar Türkiye Cumhuriyeti tarafından ödenecekti. Fransız Şirketi, I. Dünya Savaşı döneminde fenerler Osmanlı Devleti tarafından işletildiği ve fenerlerin bakımında depolarda kendisine ait malzemeler kullanıldığı için de tazminat istemekteydi. Bu durumda ödenecek tutarın sadece anapara kısmı 1.140.995₺ gibi yüklü bir meblağa ulaşıyordu. Anlaşmazlık üzerine uzlaştırıcı olarak görevlendirilen Hakem Mösyö Borel'in 1924 yılındaki kararına göre Türkiye'nin Fransız şirketine ödemesi gereken tazminat miktarı 1.037.117₺ olarak hesaplanmıştır. Osmanlı döneminde alınan ön avansların faizli tutarı ise 1.231.943₺'dir. Toplamda Şirkete 2.269.060₺ ödenmesi gerekmiştir. Şirketin talebi ve Lozan'daki müzakereler de dikkate alınarak fener gelirlerinin yarıya yakın kısmı mecburen borç bitinceye kadar Fransız şirkete bırakılmıştır (TBMM ZC, İ. 67, C. 3, 1 Mart 1341 [1925], ss. 82-85). Böylece Boğazlardaki fener imtiyazı Osmanlı döneminden kalan yüklü borç nedeniyle diğer kapitüller ayrıcalıklarla birlikte kısa sürede tamamen kaldırılamamıştır.

Aynı dönemde, Karadeniz'e kıyıdaş üç ülke Romanya, Sovyetler Birliği ve Bulgaristan limanlarından Avrupa ülkelerine yapılan; hububat, gaz, benzin, mazot, kereste, işlenmemiş maden, tütün ve sair mal ihracatında artış yaşanmıştır. Japonya'nın Mançurya'yı işgalinden hemen sonra, II. Dünya Savaşı'nın 10 yıl öncesinde meydana gelen bu gelişmeler kaçınılmaz olarak Türk Boğazları'ndaki trafiğin olağan dışı

yoğunlaşmasına sebebiyet verirken gerek fener ücretleri gerekse tahlisiye (kurtarma) gelirlerinde dikkat çekici bir artış gerçekleşmiştir. Örneğin 1931 yılında tahlisiye gelirleri bir önceki yıla göre ortalama %25 artışla 384.000₺ olarak tahmin edilmiştir (TBMM ZC, İ. 16, C. 1, 28 Mayıs 1931. Tahlisiye Umum Müdürlüğü 1931 Senesi Bütçesi, 21 Ocak 193, Sayı: 6/253: 1).

Daha önce de dikkat çekildiği üzere Boğazlarda fener işletmesi kâr marjı yüksek bir iştir. Bu nedenle işletmeci şirket imtiyazından vazgeçmeyi kabule yanaşmamaktadır. Fransız vatandaşları Mişel ve Kolas, I. Dünya Savaşı'nın başladığı 1914 yılına kadar fenerlerden toplam 4.500.000 altın lira gelir elde etmişler buna karşın, bu paranın yaklaşık 450.000 altın lira gibi onda birlik kısmını fener inşa ve bakımına harcamışlardır. Cumhuriyet kurulduğunda şirketin imtiyaz süresinin dolmasına 26 yıl vardı. TBMM bütçe cetvelleri üzerinden yapılan hesaplamayla Fransız şirketin, Mondros sonrasında 1934 yılına kadar geçen sürede fenerlerden 6.920.000₺ gelir elde ettiği saptanmıştır. Şirket, bu sürede devlete ait payı da kendisi tahsil etmekte, elde edilen gelirin önemli bir kısmını amortisman ve faiz ödemeleri bahanesiyle kendi hesabına geçirmektedir. Bütün olumsuzluklarına karşın, 1860 yılında verilen ilk imtiyaz sözleşmesi dahil Fransızlarla yapılan fener sözleşmelerinin tamamında devletin gerekli gördüğünde idareye el koyma hakkı saklı tutulmuş, bu hak hiçbir zaman kullanıl(a)mamıştır (TBMM ZC, Fenerler İdaresine Verilecek Tazminat..., (1/94), S. 6/4616, 28 Aralık 1937).

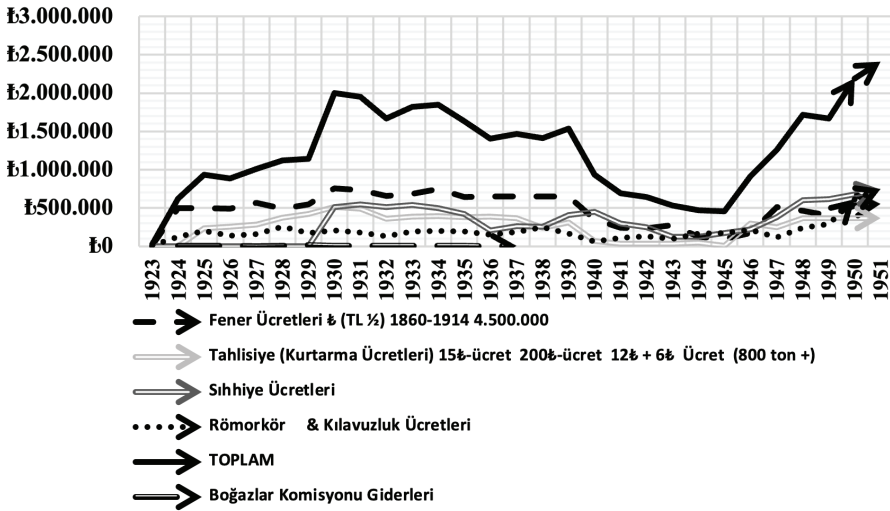
Fransız şirketinin fenerleri işletmeye devam ettiği 1930 senesinin ilk 11 aylık diliminde fener tahsilatından Türkiye'ye düşen pay 661.080₺'dir. Payın %50'si Fransız şirketinde kaldığından Boğazlardan geçişteki fener ücreti tahsilat toplamının 1930 yılının 11 aylık diliminde 1.322.160₺ olduğu görülmektedir (TBMM ZC, İ. 27, C. 2, 14 Temmuz 1931: 25, 737). Defterdarlık yüksek gelir elde eden Fener İdaresi'nden 160.000₺ ek gelir vergisi istemiş, idare söz konusu ücreti ödemeyi kabul etmemiştir. İmtiyaz anlaşmazlığı esnasında Fenerler Umum Müdürü Fransız Kont Dörural, Şirket Umum Müdürü de yine bir diğer Fransız M. Lodiye'dir. Anlaşmazlık çözülemediğinden fenerler avanslarından Türkiye'ye isabet eden borç, 1928 senesinde Osmanlı borçlarını düzenleyen sözleşmenin dışında kalmıştır (Dışişleri Bakanlığı, 1973, s. 135). Bir yıl önce yaşanan ekonomik buhran sonrasında oluşan piyasa koşullarının da etkisiyle fener ücretlerinin 1930 yılında artırılmasına karar verilmiştir (Cumhuriyet, 8 Eylül 1930, s. 2; Cumhuriyet, 13 Kanunsani [Ocak] 1930, s. 4).

Yapılandırma dışında kalan tek borç olan bu ödeme, 1928 senesinde yeniden düzenlenen Osmanlı borçları ödemeleri içine alınarak ritmik aralıklı bir sisteme konulmuştur (Dışişleri Bakanlığı, 1973, ss. 144-145). Görüşmeler sonrasında, Osmanlı Devleti'nin 160 milyon küsur altın liralık borcunun Türkiye'ye düşen 107 milyon

altın lirasının 7 milyon 700 bin altın liraya indirilmesini düzenleyen İtilafname'nin Paris'te 23 Nisan 1933 tarihinde imzasından bir gün önce fenerlerle ilgili ayrı bir itilafname imzalanmıştır (Cumhuriyet, 1933, s. 1). Fransız Mukrizler Grubu Şirketiyle 22 Nisan 1933 tarihinde yapılan itilafnameye göre Türkiye'nin bu tarihte imtiyazı geri alabilmek için Fransız Şirketi'ne faizleriyle birlikte toplam 22.433.000 Fransız Frankı ya da 199.996 altın lira ödenmesi gerekiyordu *Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Osmanlı Düyunu Umumiyesi Hâmillerinin Mümessilleri Arasında 22 Nisan 1933 Tarihinde İmza Edilen İtilafname ve Merbutlarının Tasdikine Dair Kanun*, (1933, 4 Haziran) Resmi Gazete (Sayı: 2418). TBMM hesap cetvellerinde İtilafname'nin imzalandığı tarihte Osmanlı borçlarının toplam tutarı 8.578.343 altın liradır. Fenerler ödemesi bütün borcun yaklaşık %4.5'ine denk geliyordu (TBMM ZC, İ. 61, C. 1, 28 Mayıs 1933, T.C. Osmanlı Umum Borçları..., S. 6/1543, 18 Mayıs 1933, s. 7). Boğazlar geçiş ücretlendirmesindeki artışlar aşağıdaki grafikte görülmektedir. Grafik dönemin TBMM gelir, gider cetvellerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Grafik I.

1868-1951 Yılları Arasında Boğazlardan Alınan Ücretler



Yeni itilafname uyarınca borç bitinceye kadar Fransız şirketi fenerleri işletmeye devam edecek, borç bitince imtiyaz sona erecekti. Bu durumda Fransız şirketi 1949 yılında fener idaresini Türkiye'ye devredecekti. Boğazlarda işletilen fenerlerle ilgili

anlaşmazlık sürerken Türkiye, 11 Mayıs 1936 tarihinde görüşmeleri 1930 yılında başlayan ve kıyıların ışıklandırılması ve gerekli yerlere modern fenerlerin yapılması düzenlemesini gerektiren Lizbon Antlaşması'nı onaylayarak bu antlaşmaya taraf olmuştur (1930 Yılında Lizbonda Toplanan "Kıyıların Işıklanması ve İşaretlenmesi Kaidelerinin Birleştirilmesi Konferansı" Mukarreratma İltihaka Dair Kanun, (1936, 19 Mayıs) Resmi Gazete (Sayı: 3307)). Gerek Boğazlarda gerekse diğer kıyılardaki fenerlerin Lizbon Antlaşması hükümlerine göre modernize edilmesi gerekiyordu. İmtiyaz süresi kısalan Fransız şirketi masraflı olacağı belli modernizasyon işini üstlenmek istememiştir. Bunun üzerine gerek fenerler idaresindeki aksamalar gerekse Fransız şirketinin uzlaşmaz tavrı ve haksız yere elde ettiği yüksek kazanç üzerine fener idaresinin imtiyaz süresi dolmadan ivedilikle devlete devredilmesine karar verilmiştir. Fakat şirket, devlet bütçesini zorlayacak oranda yüksek miktarda tazminatlar isteyerek kazancından vazgeçmeye yine yanaşmamıştır. Anlaşmazlığın çözülememesi üzerine tayin edilen hakemler şirkete 500.000₺ tazminat ödenmesine karar vermiştir. Bu miktar fenerlerden Montrö sonrasında elde edilen yıllık gelirin ortalama $\frac{1}{3}$ 'üne (üçte birine) denk geliyordu (TBMM ZC, Fenerler İdaresine Verilecek Tazminat..., (1/94), S. 6/4616, 28 Aralık 1937). Fenerlerden ve sıhhiye harcından elde edilen yıllık gelirin dağılımı I No.lu tabloda ve I No.lu grafikte verilmiştir. Bütün ülke genelindeki fenerlerden 1932 yılının Haziran ile Ocak ayları arasındaki altı aylık dönemde 334.000₺; 1933 yılında ise 349.000₺ gelir elde edilmiştir (Cumhuriyet, 1933a, s. 1).

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalanmasından bir yıl sonra, sözleşme hükümleri uyarınca 31 Temmuz 1937 tarihinde çıkartılan 3058 sayılı kanunla Boğazlardan transit (1990 yılı sonrasında bu kavram uğraksız şeklinde uygulanacaktır) geçen yabancı devlet gemilerinden alınan sıhhiye harcında %50 indirim yapılmıştır. Bir önceki yıl fenerlerden 650.000₺; kılavuzluk ve römorkör hizmetinden ise 100.000₺ civarında gelir elde edilmişti (Cumhuriyet, 1937, s. 6). İndirim ile Boğazlar sıhhiye idaresinden elde edilen gelirler azaldığı için sıhhiye hizmetlerinden alınan gelirler bir müddet sıhhiye giderlerini karşılamamıştır. İndirimden doğan 400.000₺ tutarındaki açık 1937 yılında genel bütçeden finanse edilmiştir. Boğazlardaki fenerlerin yönetiminin devralınmasına yönelik müzakerelerde 1937 yılı Nisan ayı başında uzlaşma sağlanmıştır. Sıhhiye harçlarındaki açığın ve Montrö sonrası daha uygun hale gelen uluslararası ortamın değerlendirilmesiyle 1937 yılı sonunda hakem kararı doğrultusunda fenerleri işleten Fransız şirketine 500.000₺ tutarında tazminat ödenerek Türk Boğazlarındaki fenerlerin idaresi, 2/7952 Sayı ve 27/12/1937 tarihli Kararname ile imtiyazın süresinin dolmasına 11 yıl kalmışken devlet idaresine alınmıştır (TBMM ZC, Türk Gemi Kurtarma Anonim Şirketi..., 6/1132, S. 271, 05 Mayıs 1937).

Fransız şirketin elinde 120 fener vardı. Bunların 20'ye yakını daha önce Tahlisiye İdaresi'ne devredilmişti (Cumhuriyet, 1937b, s. 2). Boğazlar dahil Türk karasularındaki fenerlerin işletilmesi ve gelirlerinin toplanması yetkisi böylece 1938 yılı ocak ayı başında tamamen Türkiye Cumhuriyeti'ne geçmiştir. Fenerlerin işletilmesini diğer denizcilik görevleriyle benzer şekilde hükümet adına 3295 Sayılı Denizbank Kanunu'nun 4. maddesi uyarınca Denizbank üstlenmiştir. Fenerleri işletecek memur ve görevliler Türk vatandaşlarından atanmıştır. Denizbank, 1937 yılında, deniz nakliye vasıtaları, limanlar, tersaneler, tahlisiye (gemi kurtarma), römorkör ve fenerler gibi Türk denizleriyle ilgili işleri idare etmek üzere kurulmuş bir devlet müessesesidir. Protokole göre Denizbank her yıl fenerlerden elde edilen 650.000₺'yi hazineye ödemeyi sürdürecekti (TBMM ZC, Türk Gemi Kurtarma Anonim Şirketi..., 6/1132, S. 271, 05 Mayıs 1937).

Bir yıl sonra başlayan II. Dünya Savaşı koşulları altında Boğazlardan elde edilen gelirlerin hızla düşmesinin de etkisiyle savaş başladığında Denizbank ilga edilerek bütün görev ve yetkileri Denizyolları ve Limanlar Umum Müdürlüğü'ne, fener gelirlerini toplama görevi ise 3633 Sayılı Kanunla Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne devredilmiştir. Müdürlük, elde edilen gelirin yarısını ve 1941 senesi sonrasında ise 180.000₺ gider düşüldükten sonra kalan gelirin %60'nı hazineye yatırmakla yükümlü tutulmuştur (TBMM ZC, Fenerler Hasılatının Yarısının Hazineye... 6/1332, S. 231, 4 Nisan 1941). Fransız şirketi, İskenderun Limanı'ndaki fenerleri de işletmekteydi. Bu dönemde İskenderun limanı Fransa işgali altındadır. Hatay'ın 1939 senesinde Anavatana katılması sonrasında Fransız şirketinin İskenderun limanındaki imtiyazı da tazminatı ödenmek suretiyle sonlandırılmıştır. Fenerlerle birlikte Boğazlar geçişinden vergi alınan diğer bir işlem tahlisiye hizmetidir.

Tablo I.1868-1951 Yılları Arası Dönem: Devlet İşletmesinde Boğazlardan Alınan Harç/
Rüsum ve Ücretler

YILLAR	Fener Ücretleri ₺ (TL ½)	Tahlisiye (Kurtarma Ücretleri)	Sıhhiye Ücretleri	Römorkör & Kılavuzluk Ücretleri	TOPLAM	Boğazlar Komisyonu Giderleri
1868 ve öncesi	1860-1914	15₺-ücret	_____	_____	_____	Boğazlar Komisyonu 1924 yılı başında çalışmaya başladı.
1871-Şubat	4.500.000 altın lira. Fransız şirketinin kazancı	200₺-ücret	_____	_____	_____	
1908-Temmuz		12₺ + 6₺ Ücret (800 ton +)	_____	_____	_____	
1923	10.000₺	2.000₺	_____	12.000₺	24.000₺	
1924	500.000₺	_____	_____	124.604₺	624.604₺	10.000₺
1925	500.000₺	233.037₺	_____	200.000₺	933.037₺	5.000₺
1926	490.923₺	256.825₺	_____	141.668₺	889.416₺	5.000₺
1927	566.321₺	285.048₺	_____	159.479₺	1.010.848₺	2.000₺
1928	489.012₺	375.593₺	_____	258.047₺	1.122.652₺	5.833₺
1929	550.779₺	420.010₺	_____	173.000₺	1.143.789₺	14.492₺
1930	760.351₺	513.377₺	513.703₺	210.000₺	1.997.431₺	9.052₺
1931	731.502₺	494.411₺	546.222₺	180.752₺	1.952.887₺	7.341₺
1932	660.366₺	359.644₺	515.465₺	132.570₺	1.668.045₺	7.341₺
1933	688.334₺	391.000₺	543.407₺	196.157₺	1.818.898₺	7.341₺
1934	750.000₺	396.000₺	500.445₺	203.444₺	1.849.889₺	5.947₺
1935	646.153₺	380.000₺	419.635₺	191.346₺	1.637.134₺	6.160₺
1936	650.000₺	390.000₺	211.784₺	155.701₺	1.407.485₺	3.806₺
1937	650.000₺	365.000₺	261.924₺	191.000₺	1.467.924₺	7.476₺
1938	650.000₺	246.000₺	260.000₺	253.181₺	1.409.181₺	T. 96.789₺

1939	650.000₺	310.451₺	411.550₺	164.600₺	1.536.601 ₺	Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar Komisyonu 1936 yılında ilga edilmiş, Komisyon'un görev ve yetkileri Türkiye'ye geçmiştir.
1940	351.902₺	71.069₺	450.000₺	62.340₺	935.311 ₺	
1941	246.354₺	36.969₺	300.000₺	110.891₺	694.214 ₺	
1942	232.851₺	33.039₺	250.000₺	131.915₺	647.805 ₺	
1943	275.000₺	35.000₺	124.000₺	100.000₺	534.000 ₺	
1944	128.042₺	48.552₺	124.000₺	170.000₺	470.594 ₺	
1945	96.564₺	10.000₺	176.401₺	175.000₺	457.965 ₺	
1946	175.000₺	300.000₺	220.000₺	217.593₺	912.593 ₺	
1947	510.626₺	250.000₺	380.000₺	120.000₺	1.260.626 ₺	
1948	463.938₺	365.000₺	601.000₺	240.000₺	1.716.626 ₺	
1949	400.000₺	365.000₺	615.000₺	290.000₺	1.670.000 ₺	
1950	531.844₺	365.000₺	680.000₺	615.000₺	2.191.844 ₺	
1951	552.591₺	365.000₺	741.531₺	750.000₺	2.409.122 ₺	
TOPLAM					36.394.521₺	

Türk Boğazları'nda Tahlisiye (Gemi Kurtarma) ve Sıhhiye Hizmetleri

Tahlisiye İdaresi'nin kuruluşu; İstanbul Boğazı Karadeniz girişinde yaşanan sis ve fırtınalarda yakın aralıklarla 70 geminin; diğer dönemlerde 150'ye yakın geminin batması ve gemilerdeki mürettebatın boğulması üzerine Osmanlı Devleti'nin 1866 yılındaki girişimiyle başlamıştır. Boğazlarda gerçekleştirilecek kurtarma işlemlerinden Karadeniz'e kıyıdaş ülkeler başta olmak üzere Boğazlardan geçip bu denizde gemi yüzdüren her ulus faydalandığı için girişimin masraflarının ortaklaşa üstlenilmesi gerekmiştir. Bâbiâli ile İstanbul'daki diğer devlet elçilikleri arasında geçişe konulacak verginin oranı ve yapılacak işlerin belirlenmesi amacıyla üç yıl süren görüşmeler sonrasında Tahlisiye İdaresi 1869 yılında Ticaret Vekâleti altında, devletlerarası bir teşekkül şeklinde Bahriye Nezareti'ne bağlı olarak kurulmuştur (Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, t.y., ss. 10-11).

Kuruluş sonrasında, Osmanlı Devleti hizmetinde bulunan İngiliz Amiral Sir Henry F. Woods'un girişimiyle İstanbul Boğazı'nın Karadeniz girişindeki kazaların önlenmesi için Anadolu ve Rumeli fenerleri yanına birer işaret topu yerleştirilip; 14 mil açığa da sabit fener dubası konulmuştur. Bunlara ek olarak batı ve doğu girişlerinde sayıları 19'a ulaşan tahlisiye istasyonları oluşturulmuştur (Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, t.y., ss. 10-11). Tahlisiye İdaresi, Bahriye Nezareti'ne bağlı olarak İstanbul Boğazı çıkışında Anadolu Feneri'nden Şile'ye ve Rumeli Feneri'nden Darboğaz'a kadar ortalama 50 millik (yaklaşık 93 km.) bir sahada faaliyet göstermekteydi. İdare, Boğazdan çıkan gemi ve vapurların Boğaz dışındaki fener dubası ile diğer yerlerdeki top ve sis işaretleriyle, güvenli seyir araçlarının tanzim edilmesi, fırtına anında

kazaya uğrayan ya da uğrayabilecek mürettebat ve yolcuların kurtarılması görevini de yerine getirmekteydi (TBMM ZC, İ. 90, C. 1, 31 Mart 1341 [1925], ss. 625-630) .

Tahlisiye İdaresi, Boğazdan geçerek Karadeniz'e çıkacak 5 tonilatodan ağır her gemiden, tonilato başına 100 kuruş para ücret almakta (1869 yılında 15 altın, bu miktar 1871 senesi sonrasında 20 altın paraya çıkartılmıştır), hizmet giderleri bu yolla karşılanmaktaydı. Tahlisiye İdaresi 1881 yılına kadar Bahriye Nezareti tarafından idare edilmiştir. Aksaklıklar yaşandığı bahanesiyle 1881 yılında İngiltere, Fransa, Almanya, Avusturya, Amerika, İspanya, İtalya, Norveç, Belçika, Rusya, Hollanda, Romanya ve Yunanistan devletlerinin İstanbul elçileri Bâbîâli'ye ortak bir nota vererek Tahlisiye İdaresi'nin yönetimi için görüşme talep etmiştir. İki yıl süren görüşmeler sonrasında Tahlisiye İdaresi 1893 yılı Nisan ayından itibaren ortak nota veren devletlerin donanma ataşelerinden oluşan bir meclis tarafından fahri olarak yönetilmeye başlanmıştır (BOA, HR.SFR.3.0515.086.001 (M) 18/11/1902). Tahlisiye ücretlerine 1909 yılı başında zam yapınca diğer devletler fener zammına İngiltere tarafından yapılan itiraza benzer şekilde yeni kararı protesto etmişlerdir (BOA, HR.TH.00372.00035.001 (M) 08/02/1909). Bu nedenle zam uzun süre uygulamaya konulamamıştır. Çok uluslu tahlisiye yönetimi I. Dünya Savaşı başladığında halen söz konusu ortak fahri idaredeyken 1915 yılı savaş koşulları altında tahlisiye hizmet ve idaresi fenerlerle birlikte tekrar Osmanlı Devleti tarafından üstlenilmiştir (Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, t.y., ss. 10-11).

Mondros Ateşkesi sonrasında işgalci büyük devletler bu görev ile rüsum toplama işini yeniden ele almıştır. Lozan Barış Antlaşması imzalandığında tahlisiye görevi İtalyan Donanma Ataşesi Tahlisiye Müdüriyeti Umumiyesi'nin [Tahlisiye Genel Müdürlüğü] idaresindeydi. Bu dönemde harç miktarı tonilato ile belirlenmekteydi. Ortalama harç 15 lira idi. İşlemleri kurallara bağlamak amacıyla 1924 yılının Nisan ayında çıkartılan sıhhiye vergisi kanunuyla Boğazlardan geçişte ödenecek ücretler Lozan ile uyumlu hale getirilmiştir. Buna karşın Lozan Antlaşması'nın 100. Maddesi gereği taahhüt edilen 1912 tarihli Uluslararası Sıhhiye (Sağlık) Sözleşmesi'ne taraf olunmamıştır. Bu yılda Boğazlardan 188.797₺ tahlisiye ücreti alınacağı tahmin ediliyordu (TBMM ZC, İ. 43, C. 2, 21 Nisan 1340 [1924]).

TBMM tarafından 1925 yılında kurulan Tahlisiye Müdüriyeti Umumiyesi ile söz konusu hizmet devlet işletmesine alınmıştır. Yabancılar yönetimindeyken tahlisiye idaresi gelirinden 84.000₺ tutarındaki kısım ile bazı hisseler ve tahviller satın alınarak Londra Osmanlı Bankası'na yatırılmıştı. Varidatın (gelirin) 1925 yılındaki Türk parası karşılığı 900.000₺'dir. Bu paranın Türkiye'ye iadesi için talepte bulunulmuştur. Tahlisiye İdaresi tarafından 1925 yılında Boğazdan çıkan her gemiden tonilato başına Lozan hükümleri uyarınca 5 kuruş alınıyordu. İdarenin devralındığı sene Boğazdan elde edilen tahlisiye geliri 233.037₺, masraf ve giderleri de 191.288₺'dir (TBMM ZC,

İ. 90, C. 1, 31 Mart 1341 [1925]). Boğazlardan alınan tahlisiye ücretleri için II No.lu tabloya ve II No.lu grafiğe bakılabilir.

Tahlisiye ücretlerindeki artış hemen hemen giderlerin iki katına çıkmıştır. Öyle ki, 1929, 1930 ve 1931 yılının ilk sekiz ayında Boğazlardan elde edilen toplam tahlisiye geliri 1.260.045₺ iken; aynı dönemdeki masraf tutarı 885.415₺'dir. Gelirlerin giderleri aşması ve Türk gemiciliğinin de geliştirilebilmesi amacıyla 1932 yılında tonilato başı ücretin 5 kuruştan 3 kuruşa indirilmesi kararlaştırılmıştır (TBMM ZC, İ. 34, C. 1, 31 Mart 1932. Tahlisiye İdaresi..., S. 6/446). Tahlisiye hizmetlerinin daha etkin yürütülebilip, tamamen ulusal olanaklarla idare edilebilmesi amacıyla 9 Temmuz 1932 tarihinde Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nda gemi kurtarma işlemlerini yürütmek üzere 500.000₺ sermaye ile Türk Gemi Kurtarma Anonim Şirketi kurulmuştur (*Türk Gemi Kurtarma Anonim Şirketi Teşkilî Hakkında Kanun*, (1932, 17 Temmuz) Resmi Gazete (Sayı: 2151)). Montrö Sözleşmesi ile gemi kurtarma ve tahlisiye hizmetleri tamamen Türkiye'nin idaresine geçmiştir. Son düzenlemeler sonrasında 1932 yılından itibaren %70'i kamuya ait olan bir şirket tarafından yürütülen tahlisiye hizmetleri de, 1937 yılında bütün hisseleri devlet tarafından satın alınmak suretiyle bir devlet teşekkülüne dönüştürülmüştür. Boğazlardan alınan diğer ücret kalemi sıhhiye harcı ve sağık patentasıdır.

Tahlisiye hizmetlerine ek olarak Boğazların tekrar silahlandırılması tartışmaları esnasında gerek Karadeniz'e kıyıdaş olan gerekse olmayan devletlere ait ticaret şirketlerinden gelen talepler dikkate alınarak 1935 yılı Nisan ayı sonunda Boğazlardan geçen transit gemilerden Lozan'a göre alınan tonilato başı sıhhiye harcında %25 indirim yapılması kararlaştırılmıştı. İndirim nedeniyle Boğaz geçişinden elde edilen gelir bir önceki yıla göre %16 azalarak 500.445₺'den 419.635₺'ye düşmüştür. Transit (uğraksız) gemiler İstanbul limanlarına uğrayarak, kömür, su, erzak, acentecilik, ordino, kâğıt ve diğer ihtiyaçlarını buradan karşıladıkları için önceden olduğu gibi limanda 48 saatten fazla kalmayan gemilerin sıhhi nezaret altında serbest pratika almaksızın demirlemelerine izin verilmiş, uygulama Haziran ayı başında başlamıştır (TBMM ZC, Rüsümü Sıhhiye Kanunu... (1/169), S. 6/1331, 4 Mayıs 1935).

Bu uygulamadan bir yıl önce de, Türkiye'ye gelen turistlerin sayısını artırabilmek amacıyla; hususi yatlar ile turist gemilerinden alınacak fener ücretlerinin devlet hissesine düşen %50'lik ve sıhhiye ücretlerinin %50'lik kısmının yarısının alınmaması kararlaştırılmıştır. Turistik gemiler, demir, şamandıra, kılavuz ve römorkör vergilerinden de muaf tutulacaklardı (TBMM ZC, Turist Gemilerinden Alınan..., (1/128), S. 6/2951, 23 Ekim 1934). Turist gemileri bu dönemde yıllık ortalama 2,50-3,00₺ fener ücreti ödemekteydi (Cumhuriyet, 1934, s. 2).

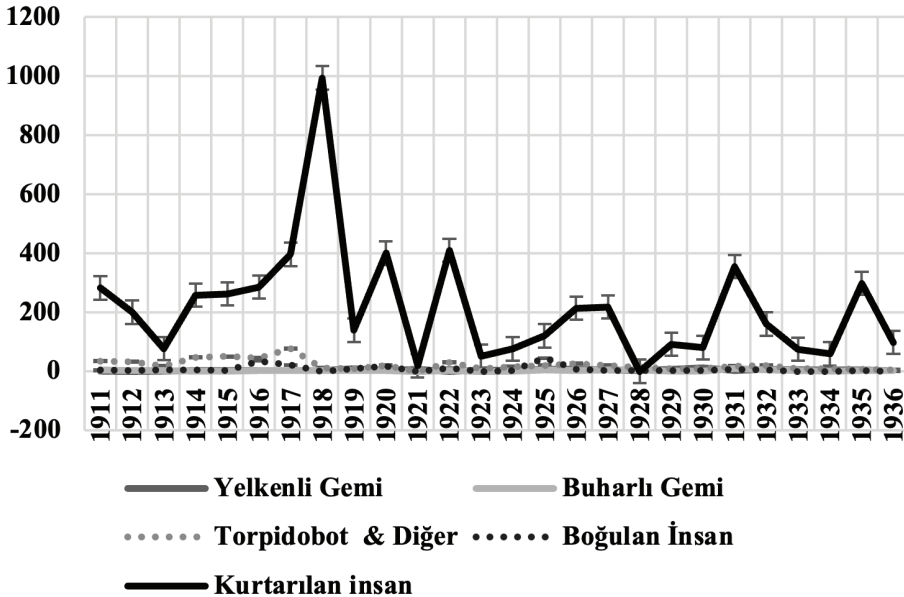
Yukarıda da dikkat çekildiği üzere önceliğin güvenliğe verildiği Montrö ile geçişte %50'lik yeni bir indirim yapılmıştır. İndirim ve geçiş konulan yeni istisnai kurallar

nedeniyle sıhhiye geliri 1936 senesinde ortalama %55 azalarak 211.784₺ şeklinde gerçekleşmiş, elde edilen varidat sıhhiye idaresinin giderlerini karşılayamamıştır (TBMM ZC, Fenerler İdaresine Verilecek Tazminat..., (1/94), S. 6/4616, 28 Aralık 1937). Sıhhiye gelirlerinin yıllık dağılımı için II No.lu tabloya bakılabilir. Montrö öncesinde ve Montrö müzakereleri esnasında öncelik kazanç değil güvenlidir. Bu nedenle Montrö müzakereleri esnasında indirimler gelir kaybına sebebiyet verecek olsa da geçişten alınan ücretlerin/vergilerin yarı yarıya azaltılmasına razı olunmuştur. Buna karşın askerî gemi tonaj sınırlamalarında ve Boğazlardaki egemenlik haklarının iadesinde taviz vermeyen bir tutum takınılmıştır. Sıhhiye vergisi, Boğazlardan geçen bütün yabancı gemilerin istisnasız kontrole tabi olup, sefinelerin tonajlarına göre ödemek mecburiyetinde buldukları bir vergi olduğu için bütçe cetvellerinde “tonilato rüsümü” şeklinde de yer almaktadır.

Lozan hükümlerine göre Çanakkale Boğazı’ndan giren bir gemi girişte ödediği sıhhiye resmini Karadeniz’den İstanbul Boğazı’na dönüşte kalış süresi dikkate alınmaksızın Büyükdere’de bir kez daha ödemek mecburiyetindeydi. Bu uygulama Montrö’de değiştirilmiştir. Yeni kurala göre, Boğazlardan geçen bir gemi bir kez sıhhiye resmi ödedikten sonra altı ay içinde geri döndüğü takdirde ikinci geçişte vergi ödemeyecektir. Yeni uygulama nedeniyle gelirlerde ikinci kez önemli oranda düşüş yaşanmıştır.

Grafik II.

1911-1936 Yılları Arasında Boğazlarda Tahliye Hizmetleri



Montrö'ye göre Boğazlardaki limanlara giren gemiler, liman giriş ücretlerini ve ilgili ulusal harçları ödeyecekler, Boğazlarda olsun ya da olmasın fark etmeksizin Türk limanlarında buldukları süre içerisinde Türk Denizcilik Mevzuatına tabi olacaklardı. Bu yıllarda Boğazlarda, İngilizler tarafından kara ve denizyollarında kullanılan sol şerit güzergâhı takip ediliyordu (Rasim, 1945, s. 106). Uygulama, İngiliz dominyonları hariç dünyanın genelinde sağ şerit şeklindedir. İstanbul Boğazı'ndaki çapraz geçişlerin kazalara sebebiyet verme olasılığına karşı 1972 yılında imzalanan COLREG (Uluslararası Denizde Çatmayı Önleme Tüzüğü) gereğince 1982 yılında sol seyir düzeni terkedilerek sağ seyir düzenine geçilecektir. On iki yıl sonra 1994 yılındaki tüzükle uluslararası kabul görmüş sağ seyir rejimi ve trafik ayırım şemaları oluşturulacaktır (Ece, 2007, s. 46).

Günümüzde Boğazlarda Kılavuz Kaptan, Tahlisiye ve Fener hizmetleri Ulaştırma Bakanlığı tarafından yürütülmektedir. Boğazlardan geçecek uğraksız (transit) gemiler: (1) Uğraksız sefer ücreti (2) Çanakkale Boğazı'ndan giriş ücreti (3) Çanakkale Boğazı'ndan çıkış ücreti (4) İstanbul Boğazı'ndan giriş ücreti (5) İstanbul Boğazı'ndan çıkış ücreti (6) Uğraksız statüsünü bozup limanlara uğrayacaklarsa liman veya iskelelere giriş ücreti (7) Liman veya iskelelerden çıkış ücreti (8) Liman sınırları içinde çalışan gemilerin yıllık ücreti (9) Türk liman ve iskeleleri arasında çalışan 100-300 Net Tona (NT) kadar (300 NT hariç) Türk Bayraklı gemilerin yıllık ücreti (10) Hat izni alan gemilerin yıllık ücreti (11) Transitlog (Yabancı bayraklı yatların Türk kara sularına ve limanlarına giriş/çıkışları için düzenlenen Seyir İzin Belgesi) ödemek durumundadırlar (Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Fener ve Tahlisiye Ücretleri Tarifesi, 2022.).

Buna karşın (a) 30 NT'a kadar (30 NT hariç) yabancı bayraklı gemiler b) 100 NT'a kadar (100 NT hariç) Türk bayraklı gemiler c) 300 NT'a kadar (300 NT hariç) Türk bayraklı balıkçı ve sünger gemileri d) Harp gemileri, flandra taşıyan gemiler ile bilimsel araştırma ve okul gemileri e) Gemi sayılmayan yüzer havuz ve benzerleri f) Liman sınırları içinde çalışan ve yıllık ücrete tabi olan gemilerin çektikleri deniz vasıtaları yukarıdaki ücretlerden muaftır. Fener ve tahlisiye ücretlerinin hesaplanmasında, gemilerin tonilatolarının ölçülmesi için: 1969 [Yılı] Uluslararası Tonaj Sertifikası (International Convention of Tonnage 1969) veya Lloyd's Register kayıtlarında yazılı net tonajlar esas alınmaktadır. Montrö imzalandığında gemiler Boğazlara girdikten en geç 7 takvim günü içinde geçiş ücretlerini ödemek zorundaydılar (Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, 2022). Günümüzde bu kurallar teknolojik gelişmeler eşliğinde esnetilmiştir.

Yolcu gemilerinin ödedikleri ücretler ticaret gemilerinden ortalama ¼ daha düşüktür. Örneğin Boğaz geçişinde; 800 NT'ye kadar gemiler, Boğaz transit geçiş

(gidiş, dönüş) Çanakkale Boğazı girişi ve çıkışı, İstanbul Boğazı girişi ve çıkışı olmak üzere 5 kalem fener; Boğaz uğraksız geçiş (gidiş, dönüş), İstanbul Boğazı girişi ve çıkışı olmak üzere 3 kalem tahlisiye ücreti ödemektedirler. 800 NT'ye kadar beher ton başına her kalem için geçiş ücreti çarpanı transit geçiş (gidiş-dönüş) 0,338646\$; 800 NT'den ağır gemiler için 0,169323\$; diğer ücret kalemi başına fener ücreti 800 NT'ye kadar 0,1728\$; 800 NT'den ağır gemiler için 0,0864\$'dır. Bu gemiler geçiş yaparken herhangi bir limana uğrarlarsa 800 NT'ye kadar geçiş ücretlerine ek 0,1536\$ liman giriş ve aynı miktarda liman çıkış ücreti ödemektedirler. Bu düzenlemeler oldukça önemlidir zira 1983 yılına kadar limanlara girdiğinde transit, uğraksız statüsü bozulan gemiler uğraklı statüsüne girerek geçiş için uğraksız geçişten daha az ücret ödemekteydiler. Sadece İstanbul Boğazı geçişinde ödenen tahlisiye ücreti çarpanı; transit geçiş (gidiş, dönüş) tonaj fark etmeksizin her ton için 0,08063\$; İstanbul Boğazı girişi için 0,0864\$ ve İstanbul Boğazı çıkışı için 0,0864\$'dır (Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, 2022). Söz konusu ücretlendirmede 1 Temmuz 2023 yılında yürürlüğe giren kararname ile yeni düzenleme yapılmıştır. Bu çalışmanın kapsamı dışında kalan düzenleme yürürlük sonrası gelişmelerle birlikte ilerleyen dönemde incelenebilecektir.

Bu çalışmanın yapıldığı esnada 1 Temmuz 2023 tarihinde yürürlüğe girip geçişi tekrar goldenfrank standardına sabitleyen uygulama öncesinde Boğazdan uğraksız geçen 2.000 tonluk bir ticaret gemisi 2.276,96\$ tahlisiye ve fener geçiş ücreti ödüyordu. Aynı gemi Boğazlardaki bir limana uğrarsa geçiş ücretine 268,8\$ liman giriş; 268,8\$ liman çıkış ücreti eklenerek toplam 2.814,56\$ ödemek durumundaydı. Yürürlükteki uygulamaya göre bu uygulamalardan yararlanan Türk bayraklı aynı tonaj ve sınıftaki bir gemi aynı hizmetler için beşte bir daha az olmak üzere 550,08\$ ödemekteydi (Fener ve Tahlisiye Ücreti Hesaplayıcı, 2022). Hatırlanacağı gibi Montrö'ye göre Boğaz geçiş ücretlerinde Türk bayraklı gemilere lehtar ayrımcılık yapılamayacaktır. Buna karşın Türk bayraklı gemilerin ücretlendirmesi Montrö'ye aykırı düşmeyecek bir düzenle yürütüldüğünden sorun yaşanmamaktadır. Grafik II'de ve aşağıda Tablo II'de de görüldüğü gibi I. Dünya Savaşı döneminde Boğazlarda tahlisiye hizmetleri aksamadan, başarılı bir şekilde yürütülmüştür.

Tablo II.

1911-1936 Yılları Arasında Türk Boğazları'nda Tahlisiye Hizmetleri

YIL	Yelkenli Gemi	Buharlı Gemi	Torpidobot & Diğer	Boğulan İnsan	Kurtarılan insan	Kazaya Uğrayan Toplam	
						Gemi	İnsan
1911	1	5	35	4	282	41	286
1912	--	2	32	2	200	34	202
1913	1	2	18	4	77	21	81
1914	3	1	47	5	258	51	263
1915	3	1	50	2	262	54	264
1916	2	3	45	35	285	50	320
1917	3	2	77	22	396	82	418
1918	3	2	11	50+ [?]	994	16	994
1919	8	3	9	8	139	20	147
1920	2	2	20	18	400	24	418
1921	6	--	--	--	19	6	19
1922	--	2	30	10	410	32	420
1923	4	--	9	--	51	13	51
1924	3	1	16	3	76	20	79
1925	7	4	20	45	120	31	165
1926	6	2	26	6	214	34	220
1927	4	5	20	2	218	29	220
1928	3	4	12	2	11 [?]	19	2
1929	7	1	8	2	92	16	94
1930	12	1	8	2	80	21	82
1931	3	10	17	6	355	30	361
1932	7	4	19	4	160	30	164
1933	4	2	9	--	75	15	75
1934	4	1	8	--	59	13	59
1935	4	2	7	3	298	13	301
1936	3	3	5	--	98	11	98
Toplam	103	65	558	185	5.618	726	5.803

Not: TC. Ekonomi Bakanlığı Tahlisiye Umum Müdürlüğü, 1911-1936 Tarihine kadar kazaya uğrayan buharlı ve môtörlü gemiler ile diğer yelkenli ve yelkensiz teknelerden kurtarılan veya bunlarda boğulan insanların adedini gösterir grafik.

Sonuç

Osmanlı denizlerindeki fenerler imtiyazı ve sonrasında karşılaşılan sorunlar Batı kapitalizminin gelir getirici hizmet sektörünü ele geçirme teşebbüslerinden sadece birisidir. Fenerler imtiyazı sorunu bir bakıma Sanayi Devrimi'nin getirdiği yeni koşullara uyumda karşılaşılan adaptasyon problemlerinin doğal sonucudur. Nitekim gelişmeleri iskalayan Osmanlı Devleti diğer alanlarla benzer şekilde deniz fenerlerinin modern çağdaki gelişimine ayak uydurmakta da esaslı sorunlar yaşamıştır. Yeni teknoloji sadece fener teknolojisinde köklü değişiklikler yapmamış, devrimle birlikte rüzgâr veya kürekle hareket eden yelkenlilerin yerini hızla yeni teknoloji buharlı gemiler almıştır.

Bu kapsamda Londra Boğazlar Sözleşmesi'nin 1841 yılında imzasından kısa süre sonra, Bahriye Nezareti'nin isteğiyle Boğazlardaki yoğunluğu hızla artan seyrüseferi kolaylaştırıp, kontrolleri artırabilmek amacıyla belli mevkilere fenerler kurulmuştu (Tukin, 1947, ss. 204-206). Kırım Savaşı'nın hemen öncesinde Osmanlı sahillerinde fener yapımı büyük bir hız kazandırmıştır. Denizlere hakimiyet ve denizlerin kullanımında çarpan etkisi yapan bu gelişme sonrasında Boğazlardaki trafik hızla yoğunlaşmış fakat geçişte verilen hizmetler artan trafiği karşılamakta yetersiz kalmıştır.

Boğazlardaki fenerler imtiyazını elde eden Fransız şirketi, verdiği hizmetle orantılı olamayacak şekilde yüksek meblağlarda gelir elde etmiş, Osmanlı iktisadındaki zorluklar şirketin fenerlerden elde ettiği gelirlere ek olarak yüksek faizlerle Devlet'i borçlandırmak suretiyle ikinci bir kazanç olanağına sahip olmasını sağlamıştır. İlk yapılan dahil imtiyaz sözleşmelerinde açık hüküm bulunmasına rağmen fenerler imtiyazı bir türlü sonlandırılmamıştır. Böylece Cumhuriyet ilan edildiğinde Boğazlarla ilgili çözüm bekleyen sorunlardan birisi de fenerler imtiyazı sorunu olmuştur.

Ulusal ve bağımsız bir iktisadi yapı oluşturulmasına çalışıldığından cumhuriyet kurulduktan hemen sonra imtiyazlar sorununa el atılıp, öncelikle haksız kazanç sağlayan yabancı yatırımların sonlandırılmasına karar verilmiştir. Sonlandırılmak istenilen imtiyazlardan birisi de fenerler imtiyazıdır. İmtiyazın sonlandırılması kolay olmamış, imtiyaz ancak II. Dünya Savaş arifesinde oluşan koşulların da yardımıyla sona erdirilebilmiştir.

Boğazlar geçişinden fener ücretlerine ek şamandıra, sıhhiye patentası, tahlisiye ücretleri de alınmaktaydı. Söz konusu ücretler Lozan'da korunup, yönetimleri Boğazlar Komisyonu idaresine bırakılmıştır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar geçişinde ortalama %50'lik bir indirim yapılarak kolaylaştırıcı bir tutum takınılmıştır. Her ne kadar Boğazlardan geçişinden ücret alınsa da bu ücretler Süveyş Kanalı'nda, Macellan

Boğazı'nda olduğu gibi doğrudan geçiş ücreti değil, belli kalemlerle belirlenmiş geçiş hizmet ücretleridir. Bu nedenle, dünyadaki alternatifsiz birkaç geçişten birisi olan Türk Boğazları'ndan elde edilen geçiş ücreti muadilleriyle benzer düzeyde gelir getirici bir harç değildir.

Ayrıca Montrö'de Boğazlar geçiş ücretleri goldenfranka sabitlenmiş fakat 1983 yılında golden frank yerine Amerikan doları, ücretlerin belirlendiği değer olarak kabul edilmiştir. Karar, Türkiye'nin Boğazlar geçişinden aldığı ücretlerde düşüşe neden olmuş, uygulama yıllık ortalama 1 milyar dolar gelir kaybına sebebiyet vermiştir. Bu sorunu ortadan kaldırabilmek için Rusya'nın Ukrayna işgalinin yarattığı konjonktürden yararlanılarak 1 Temmuz 2023 tarihinde geçişler tekrar goldenfranka sabitlenip, kademeli olarak artırılmıştır.

Boğazlardan elde edilen ücretler sayesinde Boğazlarda verilen geçiş hizmetlerinin neden olduğu masrafların karşılanması sağlanmaktadır. Son yıllarda artan trafiğe bağlı olarak Boğazlardan geçen gemilerin hemen hemen yarısı kılavuz kaptan almaya başlamışlardır. Kılavuz kaptan alımı Montrö'ye göre isteğe bağlıdır. Buna karşın özellikle büyük boyutlu gemiler geçişi kılavuz kaptanla yapmayı tercih etmektedirler.

Lighthouse Concession Problems in the Turkish Straits and the Collected Passage Fees (1860-1950)

İsmail Köse

Paying a passage fee for commercial vessels passing transit through the Turkish Straits was established as a permanent rule by the Ottoman Empire after the conquest of Istanbul in 1453. Until that date, provisional passage fee collection had been established by different civilizations, but this fee was not continuously collected. After the conquest of Istanbul, Sultan Mehmed the Conqueror erected two fortresses at a vital point close to the entrance of Dardanelles, in addition to the existing two fortresses in the midpoint of the Bosphorus. Therefore, both southern and northern entry to the Straits were taken under strict control, and passage fee collections could be realized through these checkpoints. After the conquest of Kili and Akkerman in 1484, foreign vessel entry to the Black Sea was prohibited. Due to the new practice of a passage fee in that period, no extraordinary increase in the passage fee is encountered in that period. For the three centuries that followed, the Black Sea was a Turkish lake, and the straits were called the Turkish Straits due their absolute control of the narrows.

Turks' unchallenged control over the straits went on until the Treaty of Kucuk Kaynarca (Kuchuk Kainarji) in 1774 as a result of the Russian invasion of Crimea along the northern cost of the Black Sea, thus changing the status to that of a sea.

@ Prof. Dr., Karadeniz Teknik University, ismailkosetr@hotmail.com,

id <https://orcid.org/0000-0002-8489-5088>

DOI: 10.12658/M0726
insan & toplum, 2024; 14(1): 139-170
insanvetoplum.org

Received: 12.05.2023
Revision: 29.08.2023
Accepted: 09.09.2023
Online First: 10.10.2023

Soon afterward, the Industrial Revolution started in Europe and brought numerous new practices; most importantly, the use of mechanical equipment had become a widespread daily event all over the world. The change in the status of the Black Sea and new technical developments had severe effects on the passage regime of the straits. First of all, the number of vessels passing through the Turkish Straits had risen sharply, as well as the size of the vessels.

The increase in the number of daily passages in particular caused some vital problems in the Istanbul Strait (Bosporus), which was geographically narrower than the Çanakkale Straits (the Dardanelles). The straights had employed simple signal systems; however, newly developed and advanced systems were vitally needed for the safety and regulation of the passage. Lighthouses on both banks of the straits were erected as a result of that need. Lighthouses were marine signal systems erected mostly on promontories to warn seamen, especially in nights and foggy weather so as to avoid crashing on the coastal rocks. The first known lighthouse had been developed about 2300 years prior 287-274 BC in Alexandria, Egypt. Later technological developments assisted in the progress of such things as the lights, structures, and range of lighthouses. Fish oil was mostly used in lighthouses prior to the Industrial Revolution. Afterward, mechanical techniques and equipment were put into use that were brighter and less expensive. As is very well-known, the Ottoman Empire faced definite challenges and obstacles in adapting to the new industrial developments. Adapting these technological renovations to lighthouses also faced parallel problems.

Renovating and adapting the lighthouses throughout the Turkish Straits became an issue requiring urgent handling due to the above-mentioned developments. Despite the first mercantilist investor in Turkish lands being from Britain, lighthouse concessions through the Straits were interestingly granted to a French investor. Several reasons had occurred for this preference, such as (1) the several problems that had occurred regarding the maintenance, technological adaption, modernization, and building of lighthouses after the Convention of London in 1841 with regard to the regime of the Turkish Straits, (2) the rising numbers and enlarged vessel sizes required new, modern passage equipment, which the Ottoman Empire as underlined above was unable to adapt, and (3) Monsieur Michel Marius (Mishel Pasha in Turkish sources) had been appointed as the director of lighthouses in the Straits. Soon after he applied to the Sublime Porte to be granted with the concession of lighthouses, he became director. His government in Paris also provided him with strong support for such a strategic and highly profitable concession.

The concession was granted to Mishel Pasha in 1860, after which the Ottoman government applied to British companies for purchasing modern lighthouses and the

necessary equipment. This proved that the concession granted to Mishel Pasha and his partner Monsieur Bernar Kamilkolas had initially only covered the lighthouses throughout the Turkish Straits. Soon after, both Mishel Pasha and Bernar Kamilkolas in applied to the Sublime Porte in 1879 to get lighthouse concessions for the ports of Galata and Haliç. With the support of Paris, both men established the company *la Sociétté Anonyme Ottomane des Quais, Docks et Entrepots de Constantinople* for this purpose. In 1879, the company was granted concessions for building a large seaport in the Beyoğlu zone.

Of the revenues collected through the docks and ports, 10% would be given to the Ottoman government. However, these concessions could not be actualized, despite the concessions regarding the lighthouses in the Turkish Straits bearing a high profit-making privilege. Although the concession had been granted for 15 years, it had also been prolonged by the time both Mishel Pasha and his partner Bernar Kamilkolas had rejected finalization of the concession with the support of Paris.

During World War I, the Turkish Straits closed, and no foreign vessel could pass through. Under the conditions of war, the Ottoman Government nationalized the lighthouses and undertook their administration. When the Armistice of Mudros was signed in May 1919, the French company resumed its previous concessions and started running the lighthouses again. During that era, the passage fee through the Straits had increased almost 800% through the Turkish Straits.

As was underlined above, lighthouse management was highly profitable job. When World War I started, the total revenues the French company had collected through the lighthouses of the straits had amounted to 4.5 million French francs, with only 450,000 golden francs (10%) being spent for maintaining and building new lighthouses. When the Republic of Türkiye was founded in 1923, the concessions were to go on for another 26 years. In other words, the concessions would end in 1949. After the Armistice of Mudros, the French company collected 6.92 million Turkish Lira through the lighthouses. The Turkish government wanted to end the concessions before the completion date, but the company rejected all proposals for early finalization.

After the 1936 Montreux Convention which regulated passage through the Turkish Straits, strong new efforts to return administration of the lighthouses to Türkiye were implemented. In 1937, a compromise was reached, and the Company agreed to end the concessions. This paper will analyze the process of lighthouse concessions and the arguments for ending the concessions, as well as the passage regime and how the fee for passing through the straits was collected. The paper will also shed light on the historical process based on archival documents.

Kaynakça | References

- BCA, *Başbakanlık Kararlar Daire Başkanlığı*, 08/10/1998.00955.00246.00010. (t.y.).
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)*, A.}DVN.0003.00057.0001 (H) 10 Safer 1260 [01/03/1844]. (t.y.).
- BOA, BEO.003101.232538.001.002 (H) 04 Cemaziyelahir 1325 [15/07/1907]. (t.y.).
- BOA, HR. MKT. 00102. 00093. 001 (H) 15 C. 1271 [05/03/1855]. (t.y.). BOA, HR.MKT.00102.00093.001 (H) 15 Cemaziyelahir 1271 [05/03/1855]. .
- BOA, HR. SYS. 00887. 021 (M) 28/01/1856. (t.y.). BOA, HR.SYS.00887.021 (M) 28/01/1856. .
- BOA, HR.MKT.00359.00002.001 (H) 22 Cemaziyelevvel 1277 [06/12/1880]. (t.y.).
- BOA, HR.MKT.00444.00049.002 (H) 25 Muharrem 1280 [12/07/1863]. (t.y.).
- BOA, HR.MKT.00696.00048.001 (H) 10 Recep 1287 [06/10/1870]. (t.y.).
- BOA, HR.SFR.3.0515.086.001 (M) 18/11/1902. . (t.y.).
- BOA, HR.TH.00372.00035.001 (M) 08/02/1909. (t.y.).
- Bostan, İ. (1995). Rusya'nın Karadeniz'de ticarete başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787). *Belle-ten*, LIX(225), 352-394.
- Bostan, İ. (2006). *Beylikten imparatorluğa Osmanlı denizciliği*. Kitap Yayınevi.
- Bostan, İ. (2021). *Türkiye'nin tarihi deniz fenerleri*. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Yayını.
- Cumhuriyet. (1933a, January 18). Malî vaziyetimiz. *Cumhuriyet*, 1-1.
- Cumhuriyet. (1933b, April 24). İtilafname evvelki gün Paris sefarethanemizdei İmzalandı. *Cumhuriyet*, 1-1.
- Cumhuriyet. (1934, November 6). Turistler için kolaylıklar. *Cumhuriyet*, 2-2.
- Cumhuriyet. (1937a, March 20). Türk iktisadiyatında mes'ud inkişaf. *Cumhuriyet*, 6-6.
- Cumhuriyet. (1937b, April 13). Fenerler idaresi satın alınıyor. *Cumhuriyet*.
- Dışişleri Bakanlığı. (1973). *Türkiye dış politikasında 50 yıl, cumhuriyetin ilk on yılı ve balkan paktı (1923-1934)*. Dışişleri Bakanlığı.
- Ece, N. J. (2007). *İstanbul Boğazı: deniz kazaları ve analizi*. Deniz Kılavuzluk AŞ. Yayını.
- Fener ve Tahlisiye Ücreti Hesaplayıcı. (t.y.). Fener ve Tahlisiye Ücreti Hesaplayıcı. https://www.kiyiemniyeti.Gov.Tr/Fener_ve_tahsiliye_ucreti_hesapla-Yici (27 Şubat 2021 Tarihinde Erişildi).
- Fenerler İdaresi Umum Müdürü Geldi. (1930, January 13). *Cumhuriyet*, 4-4.
- Fenerler Tarifesi Değiştirilecek. (1930, September 8). *Cumhuriyet*.
- Geyikdağı, V. N. (2011). French direct investments in the Ottoman Empire before World War I. *Enterprise and Society*, 12(3), 525-561. <https://doi.org/10.1093/es/khq140>
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü. (t.y.). *Tahliyecisi el kitabı*.
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Fener ve Tahlisiye Ücretleri Tarifesi. (t.y.). *Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Fener ve Tahlisiye Ücretleri Tarifesi*. [https://Kiyiemniyeti.Gov.Tr/Data/1/Files/Document/Documents/Oa/MS/vp/Kd/FENERLER%20TAR%4%B0FES%4%B0%20YEN%4%B0%20D%C3%9CZENLEME%20TASLA%4%9EI%20\(3\).Pdf](https://Kiyiemniyeti.Gov.Tr/Data/1/Files/Document/Documents/Oa/MS/vp/Kd/FENERLER%20TAR%4%B0FES%4%B0%20YEN%4%B0%20D%C3%9CZENLEME%20TASLA%4%9EI%20(3).Pdf) 27 Şubat 2021 tarihinde erişildi.
- Kocaoğlu, B. (2018). Osmanlı Devleti'nde bazı önemli sivil ve askeri yapıların aydınlatılması. *Erzurum Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 3(6), 89-95.
- Obst, E. (1932). *Boğazlar İstanbul-Çanakkale mıntıkası iklimi* (M. Niyazi, Çev.). Tefeyyüz Kitaphanesi.
- Örenç, A. F. (2016). Modern İstanbul Limanı'nın inşası sürecinde Galata ve Eminönü semtlerinde kentsel değişim. *Osmanlı İstanbulu IV* içinde (ss. 205-258). Gök Matbaacılık.

- Philip Babcock Gove vd. (Ed.). (1961). *Webster's new third new international dictionary*. Kөнeman.
- Rasim, A. (1945). *Marmara denizi kılavuzu* (2nd ed.). Askeri Deniz Matbaası.
- Susmuş, C. İ. (2004). *Türkiye'de fener hizmetlerinin geçmişi ve geleceği* [Yüksek Lisans]. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri Enstitüsü.
- Tankuter, A. (2003). *Yalnızlığın ışıkları deniz fenerleri*. Novartis Kültür Yayınları.
- TBMM Zabıt Ceridesi (ZC), İ. 2, C. 7, 15 Mart 1340 [1924]. . (t.y.).
- TBMM ZC, Fenerler Hasılatının Yarısının Hazineye... 6/1332, S. 231, 4 Nisan 1941. . (t.y.).
- TBMM ZC, Fenerler İdaresine Verilecek Tazminat..., (1/94), S. 6/4616, 28 Aralık 1937. . (t.y.-a).
- TBMM ZC, Fenerler İdaresine Verilecek Tazminat..., (1/94), S. 6/4616, 28 Aralık 1937. . (t.y.-b).
- TBMM ZC, İ. 16, C. 1, 28 Mayıs 1931. Tahlisiye Umum Müdürlüğü 1931 Senesi Bütçesi, 21 Ocak 193, Sayı: 6/253. . (t.y.).
- TBMM ZC, İ. 27, C. 2, 14 Temmuz 1931. . (t.y.).
- TBMM ZC, İ. 34, C. 1, 31 Mart 1932. Tahlisiye İdaresi..., S. 6/446. (t.y.).
- TBMM ZC, İ. 43, C. 2, 21 Nisan 1340 [1924]. (t.y.).
- TBMM ZC, İ. 61, C. 1, 28 Mayıs 1933, TC Osmanlı Umum Borçları..., S. 6/1543, 18 Mayıs 1933. . (t.y.).
- TBMM ZC, İ. 62, C. 1, 19 Nisan 1928. (t.y.).
- TBMM ZC, İ. 67, C. 3, 1 Mart 1341 [1925]. . (t.y.).
- TBMM ZC, İ. 90, C. 1, 31 Mart 1341 [1925]. (t.y.).
- TBMM ZC, İ. 90, C. 1, 31 Mart 1341 [1925]. (t.y.).
- TBMM ZC, Rüsümü Sıhhiye Kanunu... (1/169), S. 6/1331, 4 Mayıs 1935. (t.y.).
- TBMM ZC, Turist Gemilerinden Alınan..., (1/128), S. 6/2951, 23 Ekim 1934. . (t.y.).
- TBMM ZC, Türk Gemi Kurtarma Anonim Şirketi..., 6/1132, S. 271, 05 Mayıs 1937. (t.y.).
- TBMM ZC, Türk Gemi Kurtarma Anonim Şirketi..., 6/1132, S. 271, 05 Mayıs 1937. . (t.y.).
- 1930 Yılında Lizbon'da Toplanan "Kıyıların Işıklanması ve İşaretlenmesi Kaidelerinin Birleştirilmesi Konferansı" Mukarreratına İltihaka Dair Kanun, (1936, 19 Mayıs) Resmi Gazete (Sayı: 3307). <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/3307.pdf> 13 Eylül 2023 tarihinde erişildi.
- Tukin, C. (1947). *Osmanlı İmparatorluğu devrinde boğazlar meselesi*. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayını.
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Osmanlı Düyunu Umumiyesi Hâmillerinin Mümessilleri Arasında 22 Nisan 1933 Tarihinde İmza Edilen İtilafname ve Merbutlarının Tasdikine Dair Kanun, (1933, 4 Haziran) Resmi Gazete (Sayı: 2418) <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/2418.pdf> 13 Eylül 2023 tarihinde erişildi.
- Türk Gemi Kurtarma Anonim Şirketi Teşkilî Hakkında Kanun, (1932, 17 Temmuz) Resmi Gazete (Sayı: 2151) <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/2151.pdf> 13 Eylül 2023 tarihinde erişildi.

Ekler

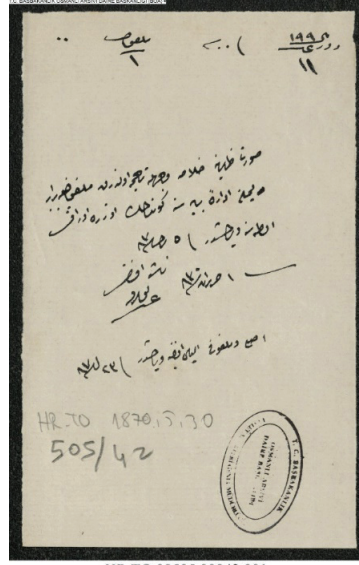
Figür 1

Deniz Feneri



Belge 2.

Karadeniz Boğazi'nda bulunan fenerlere dair Parnes'in 1870 yılında sunduğu mütala.

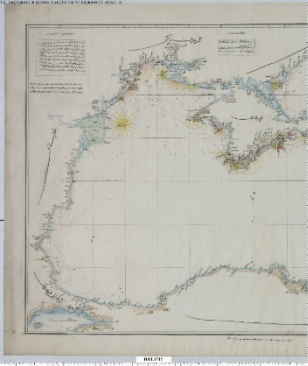


HR.TO.00505.00042.001

Not: BOA, HR.TO.00505.00042.001.001.

Harita 4.

1864 yılı Osmanlı Denizleri, Karadeniz Haritası.



Not:Yapan: Mekteb-i Harbiye'de Ressam Kolağası Nuri Efendi. Elle yapma. Denizcilikle ilgili olarak sahillerin sığlığı belirtilmiştir. Ayrıca sahildeki iskele ve yerleşim yerleri ve dağlar belirtilmiştir. EHT (Ölçek 1/1370000). BOA, HRT.0715.

Belge 5.

Karadeniz'in İstanbul Boğazı çevresindeki kıyılarında kurulan gemi kurtarma merkezleri ile Boğaz'da gemilerin konumunu havi kroki. BOA, PLK.p.00694.0002.



Figür 6.

Almanya'nın Tahlisiye hizmetine teşekkürü.

