



T.C.

RECEP TAYYİP ERDOĞAN ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

TARİH ANA BİLİM DALI

**DOĞU KARADENİZ'DE DENİZ FENERLERİ İNŞASI VE
BAKIMI (1854-1914)**

(Yüksek Lisans Tezi)

Filiz URŞAR

Danışman

Dr. Öğr. Üyesi Resul TURAN

RİZE

2024

KABUL VE ONAY

Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalında, Dr. Öğr. Üyesi Resul TURAN danışmanlığında, Filiz URŞAR tarafından hazırlanan *Doğu Karadeniz’de Deniz Fenerleri İnşası ve Bakımı (1854-1914)* adlı bu tez çalışması, 28/10/2024 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda oy birliği/oy çokluğuyla başarılı bulunarak jürimiz tarafından **Yüksek Lisans Tezi** olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri	Ünvanı, Adı SOYADI	İmza
Başkan	: Dr. Öğr. Üyesi Resul TURAN	
Üye	: Prof. Dr. Abdullah BAY	
Üye	: Dr. Öğr. Üyesi Hakan TAN	

ETİK BEYAN

Tarih Tezli Yüksek Lisans Programından mezun olmak üzere teslim ettiğim “Doğu Karadeniz’de Deniz Fenerleri İnşası ve Bakımı (1854-1914)” adlı tezim, bilim ve araştırma etiği prensiplerine riayet edilerek tarafımdan yazılmıştır.

Tez çalışmamda, başka kaynaklardan aktarılan bütün bilgi ve alıntılar, Enstitünüz Tez Yazım Kılavuzuna uygun olarak açıkça gösterilmiştir. Kaynağı gösterilenler dışında kalan bütün bilgiler uygun araştırma yöntemi kullanılarak tarafımdan edinilmiş ve esere bu şekilde yansıtılmıştır. Şahsıma ait olmayan hiçbir bilgi, kasıt veya kusurlar, şahsıma aitmiş gibi gösterilmemiştir. İnternet kaynakları dâhil, sahibine/kaynağına atıf yapılmaksızın hiçbir bilgi kullanılmamıştır. Aksinin ortaya çıkması halinde doğacak bütün hukuki, idari, akademik ve etik sorumluluk tarafıma ait olacaktır. Eserin tesliminden sonra herhangi bir zamanda, bilim etiğine aykırılık tespit edilmesi ve / veya eserimle ilgili intihal veya intihal şeklinde anlaşılabilecek bir durumun ortaya çıkması halinde; Üniversiteniz ve eğitim kadronuzun hiçbir şekilde sorumlu tutulmayacağını hür irademle kabul, beyan ve taahhüt ederim.

28/10/2024

Filiz URŞAR

ÖN SÖZ

XIX. yüzyılda denizcilik alanındaki gelişmeler dünyada olduğu gibi Osmanlı Devleti kıyılarını da etkilemiştir. Özellikle gemi teknolojisindeki hızlı değişim buharlı gemilerin yaygınlaşmasını ve ticaretin daha hızlı ve güvenli olmasını sağlamıştır. Buharlı dönüşüm çağı, denizciliğin her alanında yenileşmeyi beraberinde getirmiş; bunun kıyılardaki yansıması ise iskele, liman ve deniz fenerleri inşası veya onarımı olmuştur. Karadeniz, ticaret ağının geliştiği bu çağda Akdeniz'e nazaran dünya ticaretinde yeni bir güzergâh olarak öne çıkmıştır. Önceleri ise Karadeniz üzerinden daha maliyetsiz ve kısa sürede yapılabilecek olan ticaret için daha zorlu yollar tercih edilmiş, bir *Osmanlı Gölü* olması nedeniyle Karadeniz bu ticari güzergâha dâhil edilememiştir. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ile Karadeniz'in yabancı ülkelerin faaliyetlerine açılma süreci önemli gelişmelerin önünü açmış; ticari güzergâh ve şehirleşme bakımından gelişmesine, piyasadaki ürün çeşitliğinin artmasına ve ihracatın büyümesine imkân sağlamıştır. 1853-1856 Kırım Savaşı dönemi Boğazlardaki vapur trafiğinin artmasına ve tehlikeli kıyılarda gemi kazaları yaşanmasına sebep olmuştur. Bununla birlikte savaş sonrasında yabancı vapur kumpanyalarının faaliyetleri yoğunluk kazanmış, gece-gündüz seferleri yapan vapurlar artmıştır. Bu sebeple Sultan Abdülmecid döneminde Fransız Kaptan Marius Michel'in sunduğu teklif üzerine Osmanlı kıyılarında gemi seferlerini düzenleyecek deniz fenerlerine ihtiyaç olduğu anlaşılmıştır. XIX. yüzyılın ortalarında başlayan fener inşası ve mevcut fenerlerin iyileştirilmesi faaliyetleri, fenerlere dair yapılan antlaşmanın XX. yüzyılın başlarına kadar yenilenmesiyle sürmüştür.

Çalışmamın amacı, XIX. yüzyılda Doğu Karadeniz'deki deniz fenerlerinin inşası öncesi ve sonrası; diğer bir ifadeyle proje, inşaa, bakım süreçleri üzerinde durmaktır. Yapmış olduğum bu çalışmanın her aşamasında tecrübe ve desteğini esirgemeyen danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Resul TURAN'a, bu süreçte birlikte motive olduğum arkadaşım Bahar KILIÇARSLAN'a, her anımda yanımda olan sevgili ailem ve eşim Oktay URŞAR'a teşekkürlerimi sunarım.

Filiz URŞAR

RİZE/2024

İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY	I
ETİK BEYAN.....	II
ÖN SÖZ	III
İÇİNDEKİLER	IV
ÖZET	VI
ABSTRACT.....	VII
KISALTMALAR.....	VIII
TABLolar LİSTESİ.....	IX
GİRİŞ	1
1. KARADENİZ’DE ULUSLARARASI TİCARET VE AKTÖRLER	7
1.1. Karadeniz’de Uluslararası Rekabet.....	7
1.2. Osmanlı Devleti’nin Karadeniz Politikası	11
1.3. Kırım Savaşı Sonrası Karadeniz’de Denizcilik ve Ticaret	14
1.4. Doğu Karadeniz Limanlarının Gelişimi.....	20
1.4.1. Samsun Limanı.....	21
1.4.2. Ordu Limanı	24
1.4.3. Giresun Limanı.....	26
1.4.4. Trabzon Limanı	27
1.4.5. Rize Limanı	29
1.4.6. Batum Limanı.....	30
2. DÜNYADA VE OSMANLI DEVLETİ’NDE DENİZ FENERLERİ.....	32
2.1. Deniz Fenerinin Tarihsel Gelişimi.....	32
2.2. Deniz Feneri Çeşitleri	34
2.3. Osmanlı Devleti’nde Deniz Fenerleri	35
2.4. Fenerler İdaresi Müdürü Marius Michel’in Hayatı	37
2.5. Marius Michel’in Osmanlı’daki Faaliyetleri.....	41
2.6. Fener Nizamnamesi.....	46
3. DOĞU KARADENİZ’DE DENİZ FENERİ İNŞASI VE BAKIMI	50
3.1. Bafra Feneri.....	51
3.2. Ünye ve Çamburnu Deniz Fenerleri.....	53

3.3. Giresun ve Tirebolu Deniz Fenerleri.....	54
3.4. Trabzon ve Yoros (Işıklı) Deniz Fenerleri.....	55
3.5. Rize Feneri	58
3.6. Batum Feneri.....	59
3.7. Savaş Dönemlerinde Deniz Fenerleri.....	61
3.8. Deniz Fenerlerinin İnşa ve Tamirleri	62
3.9. Fenerler İdaresi Hakkında Şikâyetler	63
4. SONUÇ.....	66
KAYNAKÇA.....	68
EKLER.....	74



Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Ana Bilim Dalı : Tarih
Tez Türü : Yüksek Lisans Tezi
Danışman : Dr. Öğr. Üyesi Resul TURAN
Hazırlayan : Filiz URŞAR
Yıl : 2024
Sayfa Sayısı : 94

ÖZET

DOĞU KARADENİZ'DE DENİZ FENERLERİ İNŞASI VE BAKIMI (1854-1914)

XIX. yüzyıl üretim ve tüketim faaliyetleri bakımından insanlık tarihinde bir kırılma dönemi olmuştur. Özellikle sanayi alanında yaşanan gelişmeler diğer sektörlerde devrim niteliğinde gelişmelerin yaşanmasını sağlamıştır. Bu dönüşümün yaşandığı önemli alanlardan biri de denizlerdeki yelkenli gemilerin yerini buharlı gemilerin alması olmuştur. Bu gelişme neticesinde deniz taşımacılığında daha güvenli ve hızlı bir ticaret dönemi başlamıştır. Söz konusu dönüşüm süreci, 1853-1856'daki Osmanlı Devleti ve Rus İmparatorluğu arasındaki Kırım Savaşı ile hızlanmıştır. Osmanlı Devleti, bu savaşta Avrupalı devletlerin yardımını almış, bu devletler de Boğazlar ve Karadeniz'de sefer yapabilmişlerdir. Bu açılım süreci Karadeniz'deki deniz ticaretinin gelişimini hızlandırmış; mal, yolcu taşımacılığı yapan yerli ve yabancı gemi şirketleri Karadeniz liman ve iskelelerinde görülmeye başlanmıştır. Bu seferler kıyıların ışıklandırılması ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bu amaçla gece seferleri için deniz feneri inşası ve onarımına karar verilmiştir. Bu amaçla 1855 yılında Fransız Kaptan Marius Michel ile Fener Nizamnamesi imzalanmıştır. Marius, Sultan Abdülmecid tarafından Osmanlı İmparatorluğu Deniz Fenerleri Genel Müdürü olarak atanmıştır. Bu antlaşma sonraki yıllarda yenilenmiştir. Böylelikle Karadeniz dâhil olmak üzere, Osmanlı kıyılarındaki deniz fenerlerinin inşa ve bakımı bu nizamname üzerinden sürdürülmüştür. Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize ve Batum'a kadar olan coğrafyadaki kentlerin silüetini değiştiren deniz fenerleri de bu kapsamda inşa edilmiş veya yenilenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Deniz feneri, Buharlı, Karadeniz, Kırım Savaşı

Recep Tayyip Erdogan University the Institute of Graduate Education

Department : History

Thesis Type : Master's Thesis

Supervisor : Dr. Öğr. Üyesi Resul TURAN

Author : Filiz URŞAR

Year : 2024

Pages : 94

ABSTRACT

CONSTRUCTION AND MAINTENANCE OF LIGHTHOUSES IN THE EASTERN BLACK SEA (1854-1914)

The 19th century has been a period of break in human history in terms of production and consumption activities. Especially the developments in the field of industry have led to revolutionary developments in other sectors. One of the important areas where this transformation took place was the replacement of sailing ships by steamships. As a result of this development, a safer and faster trade period began in maritime transport. This transformation process accelerated with the Crimean War between the Ottoman Empire and the Russian Empire in 1853-1856. The Ottoman Empire received the assistance of European states in this war, and these states were able to sail in the Straits and the Black Sea. This process of opening up accelerated the development of maritime trade in the Black Sea; domestic and foreign ship companies carrying goods and passengers started to be seen in Black Sea ports and piers. These voyages led to the need for lighting the coasts. For this purpose, it was decided to construct and repair lighthouses for night voyages. For this purpose, the Lighthouse Regulation was signed with French Captain Marius Michel in 1855. Marius was appointed General Director of the Ottoman Empire Lighthouses by Sultan Abdulmecid. This agreement was renewed in the following years. Thus, the construction and maintenance of the lighthouses on the Ottoman coasts, including the Black Sea, was carried out through this regulation. The lighthouses that changed the silhouette of the cities in Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize and Batumi were built or renovated within this scope.

Keywords: Lighthouse, Stream, Black Sea, Crimean War

KISALTMALAR

BOA	:	Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi
c.	:	Cilt
çev.	:	Çeviren
DH.	:	Dâhiliye Nezareti
ed.	:	Editör
OTAM	:	Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi
TDV	:	Türkiye Diyanet Vakfı



TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1. Collas ve Michel Şirketi'nin Kârları (% Beş yıllık dönemler).....	40
Tablo 2. Karadeniz'in Anadolu Kıyılarındaki Deniz Fenerleri.....	51



GİRİŞ

Denizler, insanlığa önemli ulaşım ve ticaret kolaylığı sağlamaktadır. Değişen dünyayla birlikte denizlerin kullanım amaçları da gelişmiş ve buna paralel olarak denizcilikte önemli ilerlemeler kaydetmiştir. Bu ilerleme süreci, keşifler çağı, bilimsel gelişme ve siyasi stratejileriyle doğrudan bağlantılıdır. Denizcilikte yalnızca iyi bir gemiye sahip olmak yeterli değil; coğrafya bilgisinde büyük önem taşır. Yön bulmak ve tehlikeli bölgeleri tanıyabilmek için deneyimli bir denizciye ya da güvenilir bir rehbera ihtiyaç duyulmaktadır. Eskiden deniz yolculukları gökyüzündeki yıldızlar takip edilerek yapılırdı. Ancak kapalı havalarda bu yöntem yetersiz kalırdı, dolayısıyla bir rehberin engin denizlerde doğru yönü bulabilmesi her zaman mümkün olmazdı.

Pusulanın Çin’de bulunmasıyla başlayan süreç, nehirler üzerinden VIII. ve IX. Yüzyıllarda Avrupa kıyılarına ulaşmıştır. XII. Yüzyılda pusulayı Çinlilerden öğrenen İslam dünyası ise bu bilgiyi İtalyan denizcilere aktarmıştır¹. Pusula ile aynı amaca hizmet eden bir diğer alette usturlaptır. İlk kez icat edilmiş olmasa da Ortaçağda İslam dünyasının gösterdiği gelişmelerden bir tanesidir. Bir diğeri ise denizcilerin deri üzerine çizilmiş haritalarıdır.

Yeniçağda görülen keşiflerde bahsi geçen araçların büyük payı bulunmaktadır. XIX. yüzyılda gemilerin büyümesi ve seferlerin sıklaşması yönlerin doğru bulunmasında yetersiz kalmıştır. Bu nedenle buharlı gemilerin artışı yeni ihtiyaçları da doğurmuştur. Gemilerde kılavuz rolündeki çalışanlar, pusulalar, rehber kitaplar, haritalar denizcilere kolaylık sağlamıştır. Ancak bu çağda kıyıların deniz fenerleriyle aydınlatılmaya başlanmış olması denizciliğe veya deniz ticaretine büyük katkıda bulunmuştur.

Denizcilik ve pusula, birbiri ardında gelişme göstermektedir. Onlar gibi hep var olup kendini sürekli yenileyen bir diğer şey limanlardır. Limanlar, denizciliğin başladığı ve son bulduğu kıyılardır. Yük, eşya naklinin yapıldığı ve insan ulaşımının sağlandığı sahalardır. Limanların gelişmişliği gemi trafiğine bağlıdır. Bir başka sebebi de liman hinterlandının genişliğidir. Şehrin kara bağlantısı çeşitlilik gösterirse liman ticareti de buna bağlı olarak artar. Bu durumu devletlerin siyaseti de etkilemiştir.

¹ Yavuz Unat, “Pusula”, *Türkiye Diyanet Vakfı Ansiklopedisi*, (İstanbul: TDV Yayınları, 2007), 34: 363.

Osmanlı'nın Doğu Karadeniz limanlarına baktığımızda tarihsel süreçte öne çıkıp, bazen de gerilediği bilinmektedir. Bölge coğrafi konumu nedeniyle doğal limanlar için uygun değildir. İç bölgelerle bağlantısı her şehirde farklıdır. Bölgede başı çeken limanlar Samsun ve Trabzon limanlarıdır. Samsun Limanı, Tarih öncesi çağlardan Osmanlıya kadar çok kez el değiştirmiş ve pek çok kez kuşatılmıştır. Kaşkalar, Kimmerler, İskitler, Hititler, Frigler, Lidyalılar, Makedon Krallığı, Pontuslar, Romalılar, Bizanslılar, Selçuklular, Cenevizler gibi birçok topluma ev sahipliği yapmıştır. Şehir, Danişmentlerin akınına uğradıysa da, Anadolu Selçuklu hükümdarı II. Kılıçarslan zamanında Selçuklu mülkü olmuştur. Son olarak Türk beyliklerinin arasındaki mücadeleyle Osmanlı sınırlarına dâhil edilmiştir². Adı geçen devletlerin çoğu şehrin coğrafyasını doğru değerlendirerek denizciliğini geliştirmiştir. Ancak Karadeniz'in iç deniz olması sonrası eski ticaret gücü zayıflamıştır.

Samsun dağları, Doğu Karadeniz coğrafyasından farklı olarak daha alçaktır. Akarsular, dağların arasından geçip iç kesimle bağlantı kurmaktadır. Bu da şehrin hinterlandını geniş tutmaktadır. Geçmişte Samsun, Sivas, Diyarbakır, Bağdat güzergâhı oluşmuştur. Samsun'un coğrafi konumu limanın gelişmesinde büyük etken olmuştur³. Bölgedeki bir diğer ticaret gücü olan liman Trabzon Limanıdır.

Trabzon, Eski Çağ'da kolonilerin yerleştiği bir bölgedir. Bölge koloniciler için güvenli bulunmaktadır. Denize uzanan dağların varlığı içerden gelecek saldırıların önünü kesmektedir. İç kesimle olan bu bağlantısızlık Orta Çağ'da azalma göstermiş ticaret güzergâhı güneye doğru uzanmaya başlamıştır. Doğudan gelen madenler limana çıkarılmıştır. Coğrafyasının uygunluğu, donanma yapımındaki kerestenin bölgeden temin edilmesini sağlamıştır. Roma İmparatorluğu döneminde doğuyla yapılan savaşlarda bir askeri üs olarak kullanılmıştır. Yine bu dönemde Hadrianus Limanı yapılmış ve Got saldırıları sonucunda yıkılmıştır⁴. Nihayetinde Karadeniz'in Osmanlı'nın elindeki bir iç deniz olmasıyla limanların ticaret hacimleri düşüş göstermiştir.

² Mehmet Öz, "Samsun", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, (İstanbul: TDV Yayınları, 2009), 36: 83-84.

³ Ali Yılmaz, "Samsun Limanı", *Türk Coğrafyası Dergisi* 45 (2006): 86-87.

⁴ Fatih İnan, "Helenistik ve Roma Dönemlerinde Doğu Karadeniz Limanları" (Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, 2014), 27-29.

XVIII. yüzyılın ikinci yarısı, Avrupa devletleri açısından gemi teknolojisi alanında temel atılımların yapıldığı bir dönem olmuş, bu sırada ortaya çıkan yeni buluşlar gelecek yüzyıldaki yeniliklerin hazırlık safhasını oluşturmuştur. Avrupa devletleri, XIX. yüzyıldaki bu gelişmelerin bir neticesi olarak ekonomik, askeri, siyasi her alanda avantajlı bir hale gelmişlerdir.

XIX. yüzyıl gemi teknolojisi açısından yelkenliden buharlıya geçiş dönemi olmuştur. Yüzyılın hemen başında 1807 Robert Foulton'ın *Clermont* ve 1812'de İngiltere'nin *Comet* buharlı gemilerinin üretilmesi yeni bir çağın kapısını açmıştır⁵.

Yelkenlilerle yapılan taşımacılık, buharlılara göre maddi açıdan daha avantajlı olmakla birlikte yolculuk süresinin uzun olması ve kötü hava şartları yelkenli seferlerini olumsuz etkilemiştir. Ticaretin aksamasından dolayı daha avantajlı hale gelen buharlı gemilerin üretimi desteklenmiştir. Birkaç yıl sonra nehirler üzerinde denenilen gemiler, kısa süre sonra denizlerde yol almaya başlamıştır. Buharlılar, kalyon ve daha sonra üretilen yelkenlilere göre dönemi yüz yıl ileriye götürmüştür. Yelkenlilerin hava şartlarına bağlı, düzensiz sefer süreleri buharlılarla birlikte düzenli bir hal almıştır. Buharlı gemiler 1819'da Amerika, 1822'de İngiltere, 1823'te ise Fransa'daki denemeler sonucu okyanusa açılmıştır. Osmanlı Devleti, bu gelişmelere seyirci kalmamış, Avrupa devletleriyle yakın tarihlerde buharlı gemi teknolojisiyle tanışmıştır. 1827 yılında İngiltere'den *Sûrat-Buğ*' isimli bir buharlı satın alınmış ve iki yıl sonra, 1829 yılında ise ikinci gemi sipariş edilmiştir⁶.

1830'da Amerika, Akdeniz'de izinsiz faaliyetlerde bulunması sonucunda Osmanlı ile antlaşma sağlamaya yönelmiştir. İki ülke arasında "Ticaret ve Seyr-i Sefain Antlaşması" imzalanmıştır. Bu antlaşma ile Amerika'nın, Osmanlı denizlerinde serbest ticaret hakkına sahip olmasıyla birlikte Boğazlardan da geçişi serbest bırakılmıştır. Osmanlı açısından antlaşmanın önemi 1827 Yunan İsyanı sırasında Navarin'de yakılan donanmayı geri getirme çabası olmuştur. Amerika Osmanlı Devleti'ne yeni ürettiği gemilerden satacak, Osmanlı tersanelerinde de Amerikalı mühendisler eşliğinde gemi yapılacaktır. 1832 yılında gelen mühendisler çağa uygun

⁵ Süleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet, Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)*, (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2015), 27.

⁶ Davut Hut, "Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehir yolu Ulaşımı", ed. Vahdettin Engin - Ahmet Uçar, (İstanbul: Çamlıca Yayınevi, 2011), 71-72.

buharlılar üretmiş ve Osmanlı mühendisleri de buharlı yapımını öğrenmiştir. Böylece modern Osmanlı donanmasının da temelleri atılmıştır⁷.

Gelişmekte olan devletlerin pazarlama sahası olan Osmanlı Devleti, buharlı çağını XIX. yüzyılın ikinci çeyreğinde yakaladı. Keşif süreci uzun olan buharlılar kendilerini çok hızlı güncellemeye başladığından, Osmanlı'nın buharlıları takibi güçlü devletlerle kıyaslandığında yetersiz kalmıştır. Zira ticaret, iletişim, haberleşme ve yolcu taşımacılığı gibi pek çok faaliyet bu vapurlar aracılığıyla sağlanmaktaydı. Bu durumdan ötürü Osmanlının ihtiyaçları da yabancı devletlere ait vapurlar aracılığıyla gerçekleşiyordu. Daha önce yelkenliler tüccarların elinde bulunurken hızla yükselen buharlılar, yeni kurulan şirketlerin yönetimine geçmişti. Böylece deniz ticareti eskisinden çok daha güçlü bir hal almıştı. Bu büyüme ile birlikte gelecekte ortaya çıkacak devletlerarası sorunların temelinde de gelişen vapur sektörünün yüksek payı bulunmaktadır.

Avrupa devletlerine verilen imtiyazların amacı yalnızca Osmanlı limanları ile ticari ilişkileri geliştirmek değildi. Bununla birlikte Doğuya okyanustan yol aldıklarında karşılaştıkları sürpriz hava koşullarını daha sağlıklı hale getirmek ve uzayan yolculukların süresini kısaltmaktı. Şöyle ki Avrupa'nın amacı hem ticaret hem de Akdeniz-Güney Asya güzergâhı olmuştur. Buharlılarla birlikte nakliye, posta taşımacılığı gibi sıklıkla yapılmaya başlanan deniz seferleri önce devlet tarafından işletilmiş, sayıları artmaya başladıkça da kurulan şirketlerin altında ticaretlerini sürdürmüşlerdir.

Güzergâhları çoğunlukla Akdeniz olan bu vapurlar, zamanla faaliyet alanlarına Karadeniz'i de dâhil etmişlerdir. Osmanlı denizlerinde Fransızlara ait Mesajeri Maritim Kumpanyası, Mesajeri İmperyal Kumpanyası, Mesajeri Nasyonal Kumpanyası; Avusturya Lloyd Kumpanyası, Tuna Buharlı Kumpanyası; Rus (Odesa)Vapur Kumpanyası; İngiliz Peninsular & Oriental Kumpanyası ve Hacı David Kumpanyası ile çok sayıda farklı kumpanya faaliyette bulunmuştur. Bunlarla birlikte bir kumpanya altında olmayıp münferit faaliyet yürüten vapurlar da çalışmıştır.

Osmanlı karasularında denizcilik faaliyetleri artarken, milliyetçilik hareketleri de yoğunluk kazanmaya başlamıştır. 1829 yılında Osmanlı Devleti'ndeki ilk milli

⁷ Çağrı Erhan, "1830 Osmanlı-Amerikan Antlaşması'nın Gizli Maddesi ve Sonuçları", *Belleten* 62/234 (1998), 457-458.

ayrılık hareketi görülmüştür. Yunanların İngiliz desteğiyle devletten ayrılması ve Akdeniz’de bir devlet olması Fransa’yı tedirgin etmiştir. 1815 Viyana Kongresi’nde korsanlığın yasaklanması kararı alınmıştır. Akdeniz’de korsanlık yapmakta olan Cezayir dayıları, İngiltere tarafından kongre gereğince topa tutuldular. İngiltere’nin anlaşmasını kabul etmek zorunda kaldılar. Bu zayıflığı fırsat bilen ve diplomasiyi iyi değerlendiren Fransa, 1830 yılında güneyinde bulunan Cezayir’i topraklarına katarak Akdeniz’de hâkim güç olmayı amaçlamıştır⁸. Böylelikle İngiltere’yle aralarında yıllarca bitmeyecek bir Akdeniz paylaşımı başlamıştır. İlerleyen safhalarda Akdeniz, güçlenen Avrupa devletlerinin rekabet sahası halini almıştır.

Avrupalı devletlerin, kendi aralarındaki rekabet yarışında ticaret ve denizcilik faaliyetleri neticesinde Karadeniz de bir merkez haline gelmiştir. İskeleler, limanların gelişimine paralel olarak yeni kentler veya gelişen yerleşim yerleri ortaya çıkmıştır. Bu gelişme seyri içinde deniz fenerleri, romantik, mütevazı bir simge olmaktan öte kentlerin ve limanların gelişmişliğinin bir göstergesi olmuştur.

Bu çalışma üç bölüme ayrılmaktadır. Birinci bölüm, XIX. yüzyıla kadar Karadeniz’deki rekabet ve Osmanlı ticaretinin gerilemesine dairdir. Osmanlı Devleti ile Rusya, Avusturya, İngiltere, Fransa arasındaki ilişkiler ve tarihsel arka plan ele alınmaktadır. Bunun yanında deniz ticaretinin kıyıyla bağı olan bölge limanlarına da değinilmiştir.

İkinci bölüm, konuya dair daha ayrıntılı bir bakış açısı amacıyla dünyada ve Osmanlı’da fener inşası üzerinde durmuştur. Aynı zamanda fenerlerin fiziki durumu, gelişim sürecine de değinilmiştir. Osmanlıyla yapılan deniz feneri antlaşması ve nizamnamesi ele alınmıştır. Çalışmanın temel odak noktası olan Doğu Karadeniz’deki Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize, Batum şehirleri iskele ve liman gelişiminden söz edilmiştir. Bu bölümde Cumhurbaşkanlığı Başbakanlık Osmanlı Arşivi belgelerinden yararlanılmıştır. Özellikle Bab-ı Ali Evrak Odası (BEO), Yıldız Askeri Maruzat (Y.PRK.ASK), Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Evrakı (HR.HMŞ.İŞO),), İrade Hariciye (İ. HR), Mühimme Kalemi (A.MKT.MHM), Nezared ve Devair Evrakı (A.MKT.NZD), Şura-yı Devlet (ŞD) fonlarından faydalanılmıştır.

⁸ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi, V. Cilt: Nizam-ı Cedid ve Tanzimat Devirleri(1789-1856)*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2011), 122-124.

Üçüncü bölüm ise çalışmanın asıl kısmını oluşturmaktadır. Bu bölümde Doğu Karadeniz bölgesindeki deniz fenerlerinin hikayesi bahsedilmektedir. Konu büyük oranda arşiv belgeleriyle kaleme alınmıştır. Fenerlerin inşası ve bakımı, tahrip olan fenerlerin onarımı ve Fenerler İdaresi hakkındaki şikâyetler ele alınmıştır. Bu bölümde İrade Şura-yı Devlet (İ.ŞD), Yıldız Resmi Maruzat (Y.A.RES), Dahiliye Mektubi Kalemi (DH.MKT), Hariciye Nezareti Mektubi Kalemi (HR. MKT), Dahiliye Nezareti Emniyeti Umumiyye Seyrüsefer Kalemi (DH. EUM. SSM), Dahiliye İdaresi Umumiyye (DH.İ.UM), Hariciye Mektubi Kalemi (HR.MKT), Hariciye Nezareti Tahrirat (HR.TH), Bab-1 Ali Evrak Odası (BEO), Hariciye Nezareti İdare (HR.İD) fonlarından yararlanılmıştır. Aynı zamanda bahsi geçen çalışma bölümlerinde daha önce çalışılmış tez, makale ve kitap kaynaklarından faydalanılmıştır.

1. KARADENİZ'DE ULUSLARARASI TİCARET VE AKTÖRLER

1.1. Karadeniz'de Uluslararası Rekabet

Rusya, Karadeniz'deki Osmanlı hâkimiyetine karşı kuzeydeki ciddi bir tehdit olarak XVI. yüzyıldan itibaren varlık göstermeye başlamıştır. Rusya'yı bir imparatorluk haline getirecek olan Çar I.Petro, 1683'te oluşan Kutsal İttifak'a (Venedik, Avusturya, Rusya, Lehistan) katılmıştır. Bu ittifakın amacı Osmanlı'nın Avrupa ilerleyişini durdurmaaktır. 16 yıl sürmüş ve "Viyana Bozgunu" ile birlikte Osmanlı Devleti'nin yenilgisiyle sonuçlanmıştır. Bu süreçte Rusya, kuzeyden Karadeniz'e açılan Azak Kalesi'ni işgal etmiştir. Kutsal İttifak savaşları sonucunda İngiltere ve Hollanda aracılığı ile Karlofça Antlaşması imzalanmıştır ancak Rusya, antlaşmaya imza atmamakla birlikte İstanbul'da yeni bir antlaşma talebinde bulunmuştur⁹.

Rusya'nın ayrı bir antlaşma istemesinin temel sebebi siyasi varlığını antlaşmaya giden yolda göstermekteydi. Bu nedenle Rus elçiler İstanbul'a kara yolunu kullanarak değil, ilk kez deniz yoluyla gelmişlerdi. Stratejik bir hamle yapan Petro, elçilerini *Krepost* adlı gemisiyle İstanbul'a göndermiştir. Böylelikle *Krepost*, Karadeniz'e çıkan ilk Rus savaş gemisi olmuştur. Petro'nun amacı, Osmanlı'ya artık kendisinin de Karadeniz'e hâkim olduğunu belirtmek ve dünya devletlerine ise deniz gücü olabileceğini göstermektir. Bununla da kalmayan Petro, ticarete ilerlemek amacıyla ilk adımını 1700 İstanbul Antlaşması ile atmıştır. Azak Kalesi'nin Rusya'ya ait olduğunu bu antlaşma ile göstermiştir¹⁰.

XVIII. yüzyılda Rusya'nın tüm çabası Kırım'a ve dolayısıyla Karadeniz'e yoğunlaşmıştır. 1774'te Küçük Kaynarca Antlaşması, 1791'de Yaş Antlaşması Osmanlı-Rus Savaşlarının sonucunda imzalanmıştır. Rusya, kademeli olarak Kırım'ı önce bağımsız, sonra kendine bağlı kılmıştı. Osmanlı karşısında Rusya yenilmez bir gücü temsil etmeye başlamıştır¹¹. Böylece Rusya Karadeniz'de güçlenmiş ve ticaret yapma hakkını kazanmıştır. Güneye inme ve deniz ticareti yapabilme arzusuna ulaşan

⁹ Osman Köse, "Rusya'nın Karadeniz'de İlk Buluşması: İstanbul Antlaşması (13 Temmuz 1700)", *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 15/28 (2012): 202-204.

¹⁰ Fatih Ünal, "Karadeniz'e Çıkan İlk Rus Savaş Gemisi "Krepost" ve Ukraintsev 'in İstanbul Elçiliği (1699-1700)", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi* 5/20 (2012): 225.

¹¹ Akdes Nimet Kurat, *Rusya Tarihi: Başlangıçtan 1917'ye Kadar* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2014), 309-311.

Rusya, Karadeniz'deki payını alarak karşısına yalnızca Osmanlı Devleti'ni değil, deniz gücüne sahip İngiltere ve Fransa'yı da almıştır. Böylece Akdeniz'deki ticari yarışa Karadeniz de katılmıştır.

1828'de Odesa Kumpanyası kurulmuş ve Odesa-Kırım arası seferlerine başlamıştır. 1833 yılında Karadeniz Vapur Kumpanyası da kurulmuş ancak faaliyetlerini sürdürememiştir. İngiltere'den sipariş edilen vapur Odesa Vapur Kumpanyası adı altında ticarete bulunmuştur. Ancak Rusya için beklenen ticari yükseliş Kırım Savaşından sonra gerçekleşmiştir. Zira savaştaki ulaşım ve lojistik alanındaki yetersizliklerin yeni bir kumpanya gerekliliğini göstermesiyle Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (ROPİT) kurulmuştur¹².

Avusturya, Osmanlı Devleti'nin XVIII. yüzyılda mücadele ettiği diğer bir Avrupalı devlettir. Bu ilişkilerin ticari alana yönelmesi ise Rusya'nın 1783 yılında imzaladığı ticaret antlaşmasını, Avusturya'da 1784 senesinde imzalamasıyla gerçekleşmiştir. Böylelikle Karadeniz'e Rusya'dan sonra giren ikinci devlet Avusturya olmuştur. Avusturya, daha önce de kiraladığı Osmanlı gemileriyle Karadeniz'de ticaret yapmıştır. Bu nedenle Avusturya'nın bölgedeki ilk ticari faaliyeti değildir¹³. Avusturya, bu yüzyıla hızlı bir giriş yapmıştır. Öncelikle Akdeniz kıyılarında almış olduğu bölgelerle ticaretine ivme kazandırmıştır. Adriyatik ve daha sonra Akdeniz'e açılan Avusturya, zamanla Osmanlı sınırlarına girmiştir. Yükselişte olan devlet, Osmanlı'yı yalnızca güneyden değil kuzeyden de Tuna ve Karadeniz yoluyla tehdit etmiştir¹⁴. Bu mücadelesinin ardından Karadeniz'deki hakim güçlerden biri haline gelmiştir.

Avusturya'nın Karadeniz'e ulaşmasından sonra Tuna Buharlı Kumpanyası, Lloyd firmasına satılmıştır. Karadeniz'de marka olacak bu firma henüz buharlı vapurların sahnede olmadığı dönemlerde dahi Osmanlı ticaretini kötü etkilemiştir. Büyük bir deniz şirketine sahip olmayan ve tüccarlarla çalışan Osmanlı'nın, kumpanya ile yarışması mümkün değildi. Karadeniz halkı ve tüccarları bu durumdan şikâyetçi

¹² Mesut Karakulak, *Osmanlı Sularında Rus Vapurları- Buharlı Çağında Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (1856-1914)*, (Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2020), 63-64.

¹³ Mustafa Emre Kılıçaslan, "Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyasının Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri", (Doktora tezi, Ondokuzmayıs Üniversitesi, 2013), 130-132.

¹⁴ Numan Elibol, XVIII. Yüzyılda Osmanlı Avusturya Ticareti, (İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2003), 174.

olmamış bilakis daha çok sefer yapmasını istemişlerdir. Çünkü yerel tüccarlar denize açılmaktan ziyade kayıklarla sahil boyu ticaret yapmaktaydılar. Dolayısıyla kumpanya aracılığıyla dışardan malı daha hızlı temin edebilmişlerdir. Böylece kumpanya Karadeniz'deki kazancını her geçen yıl ikiye katlamıştır. 1784'te Karadeniz ticaretine açılan Avusturya, düşmanları karşısında dikkat çekici bir rakip olmuştur¹⁵.

1878 Trabzon Vilayeti Salnamesine göre her cuma İstanbul'dan yola çıkan Avusturya kumpanyası İnebolu, Sinop, Samsun, Ordu, Giresun ve Trabzon'a gelip sonraki Perşembe hareket ederek aynı güzergâhtan tekrar İstanbul'a geri dönmüştür¹⁶.

İngiltere, Karadeniz ticaretinde, özellikle Trabzon-Tebriz ticaret güzergahında hakim güçlerden biri olmuştur. Bu süreçte, yani Küçük Kaynarca sonrası Fransa, kazanılan haklar dolayısıyla durumdan faydalanmak adına Rusya ile yakınlaşmıştır. Kuzey Karadeniz limanlarında çalışmalarına başlamıştır. Osmanlı'nın siyasi bütünlüğünü sağlamak isteyen İngiltere de güneye inen Rusya'ya engel olmak amacıyla Karadeniz'e yönelmiştir. Rusya'nın denizlerdeki serbestliğinden sonra 1774 yılında İngiltere'de Boğazlardan geçiş izni istemiş ancak kabul edilmemiştir. Yine 1784 yılında Avusturya'nın da hak elde ettiğini görmesi üzerine talebini tekrarlamıştır. 1799'a gelindiğinde İstanbul Levant Ticaret Kumpanyasının almış olduğu izin üzerine bu hakka İngiltere'de sahip olmuştur¹⁷. XVIII. yüzyıl Osmanlı için Avusturya ve Rusya ile savaş içinde olduğu bir süreçtir. Devletlerarası ilişkiler son iki yüzyılda önemli seviyelere yükselmiştir. Bu zaman diliminde yanında Fransa bulunmaktadır. Yalnızca siyasi çıkar için oluşturulmuş bu dostluk, 1798 Mısır'ın işgaline kadar sürmüştür. Fransa, kendi iç karışıklığı nedeniyle Osmanlı savaşlarına yardım edememiştir. Bunun üzerine Mısır'a saldırmasıyla da bu bağı zayıflatmıştır. Böylelikle İngiltere'nin Osmanlı ile kurmak istediği yakınlık amacına ulaşmıştır. XIX. yüzyıl İngiltere'nin Osmanlı'yı desteklediği, koruduğu ve parçaladığı bir yüzyıl olmuştur.

Karadeniz'de ticaret izni, Osmanlı-İngiltere ilişkilerinin yeni başladığı bu dönemde, İngiltere için önem arz etmemiştir. İngiltere'den Karadeniz'e alacağı yol uzun ve masraflıdır. Bu yolculuğunu Baltık Denizinden yaparak Rusya ile ticaretini

¹⁵ Kılıçaslan, "Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyasının Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri", 133-135.

¹⁶ Kudret Emiroğlu, *Trabzon Vilayet Salnamesi 1878 (TVS)*, (Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 1999), 203.

¹⁷ Numan Elibol, "Karadeniz Ticaretinde İngiliz Bandıralı Gemiler: 1802-1833", Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 20/2 (2015): 74.

zaten gerçekleştirmektedir. Aynı tarihlerde deniz ticaretinde yeni sayılan Rusya, Tuna üzerindeki topraklara hâkim olup bölgede büyümek istemektedir. Onun bu isteğini İngiltere'nin desteklemesi Osmanlı-İngiliz ilişkilerini sarsmıştır. XIX. yüzyılda Osmanlı-İngiliz Savaşı başlamıştır. Ancak İngiltere, yerini tekrar Fransa'ya bırakmamak adına barış istemiş ve 1809 Kala-i Sultaniye Antlaşması imzalanmıştır. 1811'de tekrarlanan Boğazlar ve Karadeniz ticaret hayatı, 1815 Viyana Kongresinde elde ettiği Akdeniz Adaları vesilesiyle canlanmıştır. Bu tarihten sonra İngiltere, şirketleri aracılığıyla Karadeniz'de aktif ticarete bulunmuştur¹⁸.

Mehmet Ali Paşa'nın isyanı Osmanlı'yı XIX. yüzyılın ilk yarısında etkilemiştir. Osmanlı-İngiliz ilişkilerinin zayıf düştüğü bu dönemde Rusya'nın 1833 Hünkâr İskelesi Antlaşmasıyla öne çıkması Avrupa devletlerini tedirgin etmekteydi. Bu sebeple isyanın bastırılmasına yardımcı olmuşlardı¹⁹. İngiltere'nin Osmanlıya vermiş olduğu bu destek Osmanlı'yı memnun bırakmış ve neticesinde aralarında 1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşmasının gerçekleşmesine sebep olmuştur.

İngiltere, yedi maddeden oluşan bir antlaşma metni oluşturmuştur. Maddelerin genel amacı vergilerin düşürülmesi hakkında olurken dördüncü madde ile Osmanlı'nın etkileneceği bir başka yere değinmiştir. Dördüncü maddede şöyle geçmektedir:

Bu madde ile Britanya tebaası, Osmanlı memleketleri mahsulü olan bütün maddeleri, istisnasız olarak, ihraç etme müsaadesine sahip olacaklardı. Babiali, zirai mahsuller ve diğer maddeler üzerindeki bütün inhisarları lağv etmeği kabul edecekti. Ne bir maddenin satın alınması, ne de başka bir yere nakli için mahalli idarecilerden müsaade alınmağa ihtiyaç olmayacaktır. Bey, ayan, müsellim vs. memurlar tarafından muahedeyi ihlal edecek herhangi bir hareket yapıldığı takdirde, bu şahıslar Babiali tarafından derhal azl ile cezalandırılacaklardı(...) ²⁰.

Sanayi devrimiyle üretimde yükselen İngiltere, bu antlaşma neticesinde kendine hem hammadde hem de pazar yeri bulmuştu. Antlaşma dolaylı olarak İngiliz deniz ticaretine de katkı sağlamıştır. Düzenli ticaret yapmakta olan İngiltere Peninsular&Oriental Kumpanyası seferleri 1845'te Trabzon'a kadar uzanmıştır. Kimsenin ticaret faaliyetlerine başlamadığı, henüz dokunulmamış bölgelere dahi hâkim olan İngiltere, Karadeniz'in paylaşılabilir olmasından dolayı buradan

¹⁸ Elibol, "Karadeniz Ticaretinde İngiliz Bandıralı Gemiler", 74-76.

¹⁹ Karal, *Osmanlı Tarihi V. Cilt*, 197.

²⁰ Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri I (1580-1838)*, (Ankara: Türk Kültürü Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1974) 93.

çekilmiştir. Deniz trafiğinin Avusturya, Fransa, Osmanlı, Rusya gibi devletlerle yoğun olması onun Karadeniz macerasını durdurmuştur²¹.

Fransa, Karadeniz'deki ilk ticari çalışmasını 1830'da, ilk siyasi görevini ise 1853 Kırım Savaşı ile gerçekleştirmiştir²². Fransa, 1798'de Mısır'ı işgal etmiştir. Osmanlı ile bozulan ilişkileri Kırım Savaşı sonunda imzalanan Paris Barış Antlaşması ile yeni bir döneme girmiştir. Fransa, 1802 yılındaki Paris Antlaşmasıyla Karadeniz'de ticaret yapabilme hakkını kazanmış, Karadeniz'de de konsolosluk açmasına karşın ticari faaliyetlerini yeterli seviyede güçlendirememiştir. Rakiplerine dair araştırmalar yapan Fransa, İngiltere ve Avusturya'nın ticarete ucuz ürün nakli yaptıklarını fark etmiştir. Bundan dolayı kendisi de uygun ürün ticaretine başlayarak 1830 sonrası yükselişe geçmiştir²³.

Bu gelişmenin bir göstergesi olması bakımından 1878 tarihli Trabzon Vilayeti Salnamesi'ne göre pazartesi günleri İstanbul'dan hareket eden Fransız gemileri, İnebolu, Sinop, Samsun, Ordu, Giresun ve Trabzon'da Perşembe günleri seferini tamamlamıştır. Her cumartesi günü Trabzon'dan kalkan gemiler yolculuğunu aynı güzergâh üzerinden İstanbul'da sonlandırmıştır²⁴. Aynı güzergâhta sefer yapan Avusturya şirketine ait gemilerin Perşembe günleri Trabzon'dan ayrılmasının ardından Fransız gemileri limana varmaktadır. Söz konusu bu durum bir tesadüften ziyade limanın mevcut durumu ve yoğunluğu göz önünde bulundurularak kentteki konsololar tarafından planlanmış bir takvime göre işlediğini söylemek yanlış olmayacaktır.

1.2. Osmanlı Devleti'nin Karadeniz Politikası

Karadeniz'in bir Türk Gölü haline gelmesi II. Mehmet ve II. Bayezid'in seferleri sonucunda olmuştur²⁵. II. Mehmet'in, Karadeniz'in güney sahillerinden sonra ikinci adımı boğazların ve bölgenin güvenliğini sağlamak adına kuzey kıyılarına

²¹ Süleyman Uygun, "Karadeniz'de Yabancı Vapur Kumpanyaları ve Göç", Geçmişten Günümüze Göç II, ed. Osman Köse (Samsun: Kültür Yayınları, 2017), 791.

²² Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet*, 194.

²³ Özgür Yılmaz, "19. Yüzyılda Trabzon'da Fransız Ticareti ve Yatırımları", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi* 8/15 (2013), 40-41.

²⁴ Emiroğlu, TVS, 203.

²⁵ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi, II. Cilt: İstanbul'un Fethinden Kanuni Sultan Süleyman'ın Ölümüne Kadar*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2011), 47-55.

olmuştur. Konumu gereği askeri ve ticari pek çok özelliği olan Kırım'ı alması gerekmektedir. Bölge ticareti Bizans döneminden beri Cenevizlerin tekelindeydi. Altınordu ve Cenevizlilere karşı olan Kırım Hanı Hacı Giray, Osmanlı ile hareket ederek Cenevizlilere karşı mücadele etmiştir. 1454 yılında başlayan süreç 1475 yılında kazanımla sonuçlanmıştır. 1475 Kefe ve 1476 Boğdan seferlerini düzenlemişti²⁶. II. Bayezid döneminde, 1484 yılında Boğdan'dan Karadeniz'e açılan Kili ve Dinyester'in kıyısındaki Akkirman alındı²⁷. Böylece II. Mehmet'in başlattığı Karadeniz politikasıyla birlikte bölgenin büyük çoğunluğu Osmanlı sınırlarına dâhil edildi. Rusya, XVI. yüzyılda knezlikten çarlığa geçmiş ve sınırlarını genişletmeye başlamıştı. Karadeniz'i çevrelemiş olan Osmanlı'dan toprakları alabilmek adına pek çok savaşa girişmişti. Bu sebeple Osmanlı-Rus siyasetinin gelişiminde etkili birçok savaş gerçekleşmiştir. Bunlardan ilki 1768-1774 yılları arasında yaşanmış ve sonucunda Küçük Kaynarca antlaşması imzalanmıştır.

1768-1774 yıllarında gerçekleşen Osmanlı-Rus Savaşı Osmanlı'yla dördüncü ancak o güne kadar gerçekleşen en yıkıcı savaş olmuştur. Savaşın sebebi Rusya'nın Lehistan'ı işgal etme isteğidir. Osmanlı arazisine ve tebaasına saldırması sonucu savaş başlamıştır. II. Katerina'nın politikası Osmanlıyı çevreleyip sıkıştırmaktır. Amacı Kafkasya'da, Kırım'da, Boğazlarda, Eflak ve Boğdan'da Ortodoksları ayaklandırmaktır. Denizciliğinin iyi olmaması gerekçesiyle İngiltere'den yardım almıştır. İngiltere'nin gayesi ise Osmanlı yanındaki Fransa'ya gözdağı vermektir. Savaşın Akdeniz'e kadar uzanması neticesinde Çeşme'deki Osmanlı donanması Ruslar tarafından yakılmıştır²⁸.

Osmanlı Devleti'nin mağlubiyeti sonucunda 28 maddelik bir antlaşma imzalanmıştır. Kuzeyde Azak, Kerç ve Kılburun kaleleri Rusya'ya bırakılmıştır. Kırım ve Azak çevresinde bulunan Tatarlar, Osmanlıya bağlı olmayacaklardır. Antlaşma neticesinde Rusya, Karadeniz'in kuzey sahillerindeki emellerine ulaşmış ve Osmanlı üzerine kurduğu planların ilk adımını atmıştır²⁹.

²⁶ Halil İnalcık, "Yeni Vesikalara Göre Kırım Hanlığının Osmanlı Tabiliğine Girmesi ve Ahitname Meselesi", *Bellekten* 8/30 (1944): 193-197.

²⁷ Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi* II. Cilt, 182.

²⁸ Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, çev. Ahmet Maden, Sertaç Canpolat (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2020), 198-204.

²⁹ Kurat, *Rusya Tarihi*, 310.

Kırım'ın, Osmanlı'nın elinden gitmesi sonucu büyük yankı uyanmıştı. Çünkü Kırım boğazlara açılan bir kapı olmasının yanında aynı zamanda bir İslam toprağıydı. Bu nedenle hazırlıklar yapıldı ve Rusya'ya yeni bir savaş açıldı. Ancak Rusya bu savaşta yalnız değildi. Osmanlı topraklarına girmek isteyen bir başka devlet olan Avusturya ile katılmıştı. Fransız İhtilali nedeniyle savaştan erken çekilmek isteyen Avusturya 1790'da Orsova şehri karşılığında Zıştovi Antlaşmasını imzalamıştı³⁰.

İttifakının savaştan çekilmesine karşın Rusya savaşa devam etmekteydi. Tuna üzerindeki İsmail şehri kalesini aldı ve şehirdeki Türkleri katletti. Osmanlı lehine dönmeyecek olan savaş için artık 1791 yılında barış yapılmasına karar verilmesiyle 1792 yılında Yaş Antlaşması imzalandı. Sonucunda Kırım artık Rusya'nın bir şehri olmuştu. Rusya sahasını bu iki Osmanlı-Rus savaşı neticesinde genişletmişti. Donanması için büyük atılımı, Karadeniz'de bir donanma üssü olacak Sivastopol kalesini ve tersanelerin inşasına başlaması olmuştu³¹.

XIX. yüzyılın başında Yunan isyanlarının patlak vermesi neticesinde Osmanlı duruma müdahale etmeye çalışmıştı. İngiltere, Fransa ve Rusya bu savunmaya engel olmuş ve Osmanlı'ya karşı Yunan isyanını desteklemişlerdi. Mısır valisi Mehmet Ali Paşa'nın güçlü donanmasıyla isyan başarıyla bastırılırken, Navarin'de donanmanın batırılması sonucu Osmanlı yenik duruma düşmüştü³².

Savaş sayesinde donanmasını Akdeniz'e indiren Rusya, 1828 yılında Osmanlı'ya bir yeni savaş daha açmıştı. Akdeniz'de bulunan donanma boğazlara çıkarken, Karadeniz'deki donanması da kıyılara saldırıyordu. Osmanlı'nın Navarin'de batan donanma dolayısıyla gücü kalmamıştı. Rusya, önce Tuna üzerindeki kaleleri, sonra güneye inerek Osmanlı limanlarını elde ediyordu. Nihayetinde Osmanlı, Rusya'nın İstanbul'a yaklaşması sonucunda 1829 Edirne Antlaşmasını imzalamaya karar vermiştir. Yunan halkına özerklik, Tuna prensliğine de Rusya güvencesinde özerklik tanındı. Ayrıca Karadeniz'in doğusunda bulunan Poti³³, Anapa, Ahıska, Rusya'ya bırakıldı. Rusya artık ticaret gemilerini boğazlardan geçirebilecekti. Savaş

³⁰ Karal, *Osmanlı Tarihi* V. Cilt, 14-19.

³¹ Kurat, *Rusya Tarihi*, 3310-3311.

³² Karal, *Osmanlı Tarihi* V. Cilt, 118.

³³ Panzac, *Osmanlı Donanması*, 284.

Balkanlar, Kafkaslar ve Doğu Anadolu'da gerçekleşmişti. Edirne Antlaşması Osmanlı'nın zayıflığını göstermiş, Rusya'yı bir daha yenemeyeceğini anlatmıştı³⁴.

1832'de Mısır valisi Mehmet Ali Paşa daha önce vermiş olduğu desteğin karşılığını alamayınca Osmanlı'ya karşı isyan başlattı. Anadolu'ya ilerleyen valinin arkasında Fransa bulunmaktaydı. Osmanlı, İngiltere'nin çekimser davranışı sebebiyle Rusya'dan yardım istedi. Rusya'nın İstanbul'a gelişi İngiltere ve Fransa'yı rahatsız etmiş ve Mehmet Ali Paşa'yı Osmanlı ile anlaşmaya sevk etmişlerdir³⁵. Ancak Rusya 1833 yılında Osmanlı sınırlarından Hünkâr İskelesi Anlaşmasını yaparak ayrılma kararı almıştı. Anlaşmanın genel amacı Osmanlı ve Rusya arasında uyum sağlamaktı. Ancak gizli maddede Osmanlı'nın, Rus yardımına maddi karşılık veremeyeceği durumda Rusya ile herhangi bir Avrupa devleti arasında çıkacak savaşa karşılık, boğazları yabancı savaş gemilerine kapatmasının yeterli olacağı geçmekteydi. Boğazlar her koşulda Rusya'ya açık olacaktı. Bu durumda Rusya, Osmanlı'nın hamisi olmak istemekteydi. 1840 yılında imzalanan Londra Mukavelenesiyle İngiltere, Fransa, Prusya, Avusturya ve Rusya, Osmanlı Devleti'ni koruma altına almış, böylece Rusya amacını gerçekleştirememiştir³⁶.

Rusya'nın elinden kaçan bu durum onun fikrini değiştirmemiş ve Osmanlı üzerinde yeni planlar kurmaya devam etmiştir. Amacı Osmanlı toprakları olan Rusya, bulunduğu bölgenin doğusundan ve batısından kara yoluyla Osmanlı üzerine gitmeyi çalışırken, deniz yoluyla da henüz gelişen donanmasıyla Karadeniz, Tuna ve Boğazlar yoluyla ilerlemeyi amaçlamıştır. Boğazlar için bir neticeye varamamış olsa da Karadeniz artık Osmanlı hâkimiyetinin olduğu bir deniz değildir. XIX. yüzyıldaki Osmanlı-Rus savaşlarının Rusya için gözle görülür kazancı bu olmuştur.

1.3. Kırım Savaşı Sonrası Karadeniz'de Denizcilik ve Ticaret

Osmanlı Devleti tebaasının büyük bir kısmı, Rusların da mensup olduğu Ortodoks mezhebinden oluşmuştur. Bu ortak inanç sistemi sayesinde Rusya, antlaşmalar çerçevesinde Ortodoksların koruyuculuğunu üstlenmeyi amaçlamıştır. Bu

³⁴ Karal, *Osmanlı Tarihi* V. Cilt, 122.

³⁵ Karal, *Osmanlı Tarihi* V. Cilt, 129-136

³⁶ Kurat, *Rusya Tarihi*, 345.

planının arkasında Kudüs'te Ortodoksları öne çıkarmak suretiyle Ortodoks milleti arkasına alma ve Osmanlı topraklarını parçalamayı planlamıştır³⁷.

Rusya, bu politika çerçevesinde 1853 yılında Eflak ve Boğdan'ı işgal etmiştir. Öncesinde İngiltere elçisiyle görüşme yapmıştır. Osmanlı topraklarını paylaşmaları hususunda anlaşmaları gerektiği üzerinde durmuş ancak kabul edilmemiştir. Çünkü İngiltere, güçlü bir Rusya yerine, zayıf bir Osmanlı'yı tercih etmiştir. Bu durum üzerine İngiltere, Fransa ve Osmanlı'yla bir ittifak oluşturmuş; İngiliz ve Fransız donanmaları boğazda beklemekteyken, Rusya ani bir baskınla Sinop'ta Osmanlı donanmasını yakarak savaş fitilini ateşlemiştir. İngiltere ve Fransa savaşa Osmanlı lehine dâhil olmuştur³⁸.

1854 yılında iki ülkenin filoları boğazlardan geçip Karadeniz'e ulaşmıştır. Bu filoların içinde Fransız Mesajeri Maritme ve İngiliz Peninsular & Oriental Kumpanyaları da vardır. Fransız devlet donanmasının savaşa hazırlıksız yakalanmış olmasından ve yeni bir filo oluşturamamasından dolayı yine Fransız Mesajeri Kumpanyası Karadeniz'e çağırılmıştır. Böylece Mesajeri'nin Karadeniz seferleri başta asker ve mühimmat taşımak için olsa da başlamıştır. Kırım Savaşı sürecinde Mesajeri, üretim ve satın almayla birlikte gemi sayılarını artırmıştır. Kumpanyanın büyümesi için savaş fırsat olmuştur. Karadeniz'de faal olarak ticaret yapan Avusturya Lloyd Kumpanyası ise ilk kez bu sebepten dolayı zarar etmiştir³⁹.

Savaş yalnızca rakip devletleri değil, Osmanlı taşımacılığını da zora sokmuştur. Ticari seferlerini yalnızca kendi bünyesinde gerçekleştiren devletin savaşla birlikte deniz ulaşımı da sekteye uğramıştır⁴⁰. Ticarete Osmanlı dışında İngiliz ve Avusturya şirketi bulunmuştur. Muhtemeldir ki Osmanlı gemilerinin savaşta kullanılmış olması Karadeniz ticaretini yabancı şirketlerin eline geçmesine sebep olmuştur.

Kırım Savaşı sürecinde kendi içinde de çalkantılı bir dönem geçiren Avusturya, Rusya'nın savaş çıkarmasından memnun kalmamıştır. Savaşta Osmanlı'nın müttefiki olarak yer alacak İngiltere ve Fransa'nın vereceği mücadele sonucunda Karadeniz'e

³⁷ Karal, *Osmanlı Tarihi* V. Cilt, 225.

³⁸ Kurat, *Rusya Tarihi*, 346-348.

³⁹ Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet, Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası* (1851-1914), 56-59.

⁴⁰ İlhan Ekinci, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında Samsun'da Deniz Ulaşımı", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, ed. Cevdet Yılmaz (Samsun: Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı, 2007), 118.

müdahalede bulunacaklardır. Yaşanacak olan durum bölgede güçlü ticareti olan Avusturya'yı rahatsız edecektir. Ekonomisini tehlikede gören Avusturya, İstanbul'a elçi olarak Lloyd Kumpanyasının kurucusu Baron Bruck'ı göndermiştir. Buradaki amaç ticareti kesintiye ve zarara uğratmamaktır. Bruck'ın talepleri genellikle Lloyd'un geleceğiyle ilgili olmuştur. Avusturya ve Rusya dostluğunun vermiş olduğu şüphe ile Osmanlı, Avusturya'ya güvenememiştir. Lloyd ile dostluğunu bozmamış, ticaret yapmasına izin vermiş ancak iki deniz arasında kapı niteliğinde olan boğazlardan gece geçmesine müsaade etmemiştir⁴¹.

Rusya'nın barış isteği üzerine 1856'da Paris Barış Antlaşması imzalanmıştır. Öyle ki bu yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya karşı kazandığı tek zafer Kırım Savaşı olmuştur. Sahada Avrupa büyüklerinin yardımlarıyla kazanılan bu savaş, sonuçları bakımından Osmanlı adına olumlu neticelenmemiştir. Paris Barış Antlaşması ve Paris Boğazlar Sözleşmesi sonucunda Boğazlar hakkında alınan kararlar, 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesinin yinelenmiş haliydi. Antlaşma İngiltere, Fransa, Rusya, Avusturya, Prusya ve Osmanlı delegeleri arasında imzalanmıştı. Antlaşmada Karadeniz'in durumu şöyledir:

Karadeniz tarafsız hale getirilecek. Bütün milletlerin ticaret gemilerine açık, fakat harp gemilerine kapalı bulunacak. Osmanlı Devleti ve Rusya Karadeniz kıyılarında ne tersane, ne de donanma bulunduramayacaklar. İki devlet, kıyılarda güvenliğin korunması gerekli olduğundan, hafif savaş gemilerinin sayısını aralarında özel antlaşma ile kararlaştıracaklar. Bu özel antlaşma Paris Antlaşmasına eklenecek ve onun bir bölümü gibi sayılacaktır⁴².

Görülüyor ki antlaşma sonucunda İngiltere ve Fransa bölgeyi tehlikelerden arındırmış ve birçok hak kazanmışlardır. Daha da önemlisi Rusya'nın önünü bir süreliğine kesmişlerdir. Bölgenin savaşa kapalı olup ticarete açık olması bize bu tarihten sonra Karadeniz'de şirketlerin artacağını açıkça göstermektedir.

Rus hükümeti, 1850 yılında henüz Kırım Savaşı öncesi, kendine ait kısa adı ROPİT olan Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyasını kurmuştu. Kırım Savaşı, telgraf, mühimmat, demiryolu ve buharlı deniz yolları gibi her konuda modern bir savaş örneği olmuştur. Yeni kurulan Ropit, savaşta bu mücadeleyi gösterememiştir. Yaşadıkları yenilgi ve 1856 antlaşması ile Karadeniz'de donanma bulunduramayacak olması askeri alanda devleti zor duruma sokmuştur. Yalnızca ticari vapurların serbestliğine

⁴¹ Kılıçaslan, "Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyasının Osmanlı İşkelelerindeki Faaliyetleri", 139-146.

⁴² Karal, *Osmanlı Tarihi V*. Cilt, 244.

müsaade edilmesi nedeniyle buharlı gemi yapımı kararı almıştır. Sırayla Karadeniz, Akdeniz ve dünya denizlerine açılma hayali kuran Rusya, bu hayalin öncesinde Rus bandırasına sahip olabilecek bir kumpanya oluşturmalıydı. Kırım Savaşında elinden alınan fırsatlara karşın mücadelesini sürdürmenin peşinde olan devlet, öncelikle her alanda gelişme göstermekten yanaydı. Büyük planları olan Rusya'nın önündeki en büyük deniz ticareti engeli ise kara devleti olması hasebiyle deniz bilgisinin ve personelinin eksik olmasıydı⁴³.

Savaş sonrası Karadeniz'e hâkim ticari güçler Osmanlı buharlıları, Fransız Mesajeri, Avusturya Lloyd kumpanyalarıydı. Ruslar, Paris Antlaşması ile birlikte yukarıda da bahsettiğimiz üzere arayış ve mücadele içinde zaman geçirmekteydi. Henüz şirketleşmemiş Gürcü, Yunan, İtalyan, Alman devletlerine ait özel şirketler ise XIX. yüzyılın son çeyreğinde Karadeniz'de artış gösterecektir⁴⁴.

Avusturya Lloyd Kumpanyası, savaş öncesi Doğu Karadeniz'de haftalık sefer yapmakta idi. Hızlı ulaşım dolayısıyla bölgede talep edilen şirketi idi. Savaş sonrası Karadeniz'de ticaretin artmasıyla Osmanlı ile rakip olduğu görülmektedir⁴⁵. Avusturya, Rusya-İran ticaretini yapması nedeniyle Karadeniz şehirlerine uğramamaktadır. Fevaid-i Osmaniye kumpanyası 1871'de Aziziye, 1875'te ise İdare-i Mahsusa olarak ismini değiştirmiş ve kendisinde yaptığı bir takım düzenlemelerle birlikte haftalık Karadeniz seferinde bulunmuştur. Lloyd'un çok sık dikkate almayıp yönelmediği Ereğli, Sinop, Ordu, Giresun iskelelerine uğrayıp seferlerini düzenlemiştir. Lloyd, büyük ticaret peşindeyken Osmanlı'yı kendine bir süreliğine rakip edinmiştir. Başka bir açıdan değerlendirecek olursa Osmanlı, Lloyd'un umursamazlığı sayesinde başarı sağlamıştır⁴⁶.

Doğu Karadeniz bölgesinde özellikle Trabzon'da 1887'ye kadar Lloyd'un aktif olduğu görülmektedir. Muhtemel sebebi İran ticaretinin Trabzon üzerinden yapılıyor olmasıdır. Bu tarihten sonra Osmanlı ve Fransız kumpanyalarının burada faaliyetleri Lloyd'unkinden daha yoğun olmuştur. Yüksek getirisi olan ürünlerle çalışan Lloyd, 1890'da ticarete gerileme yaşamıştır. Fransız ve Rus buharlılarının gerisinde kalan

⁴³ Karakulak, *Osmanlı Sularında Rus Vapurları- Buharlı Çağında Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası*, 14-15.

⁴⁴ Uygun, "Karadeniz'de Yabancı Vapur Kumpanyaları ve Göç", 791.

⁴⁵ Kılıçaslan, "Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyasının Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri", 151.

⁴⁶ Ekinci, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında Samsun'da Deniz Ulaşımı", 118.

Lloyd, daha önce Osmanlı buharlılarının uyguladığı yöntemle rakibinin uğramadığı küçük iskelelere uğrayarak zararını karşılamayı amaçlamıştı⁴⁷.

XIX. yüzyılın sonlarında Fransız ve Rus faaliyetlerinin arttığı anlaşılmaktadır. Savaş sonrası toparlanması zaman alan Rusya birçok yol denemiş ancak şirket güvenliği alınmadığı sürece kurulamayacağı kanısına varmıştır. İzlenimlerini denizci devletler olan Fransa ve İngiltere'ye bakarak edinmiştir. Kurulan şirketlere adı geçen denizci devletler gibi devlet tarafından destek verilmiş ancak karşılığında da savaş dönemi donanmaya dâhil olmaları istenmiştir. Böylelikle hem güvenliğini hem de ekonomisini garanti altına almayı amaçlamıştır. Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (ROPİT), 1856 yılında taşımacılığına başladı. Tabi olarak güçlenmesi zaman aldı⁴⁸. Odesa limanından hareket eden Ropit, Kırım, Kafkasya, Batum limanlarını dolaşarak Güney Karadeniz sahillerinde ticareti faaliyetlerde bulunmuştur. Böylece Güney ve Kuzey Karadeniz arasında bağlantı kurulmuştur⁴⁹.

Devletler kendi aralarında rekabet içindeyken 1878'de Fransız Paquet Kumpanyası, güzergâhına Karadeniz'i de eklemiştir. İlgili devletlerin Karadeniz'deki siyasi temsilcileri olan konsolosların önerileri bölgede ikinci bir Fransız şirketini kaldıracabileceği üzerinedir. Ağırlıklı olarak Mesajeri nakliyatı ya kuzey sahillerinde ya da güney sahillerinde yapılmaktaydı. Denizin doğusunda bulunan Poti ve Batum limanları faaliyet alanlarında değildi. Bu sebeptendir ki bölgeye yeni bir kumpanya gelmesinde bir sorun görülmemektedir. Fenerler İdaresi ve Bakü petroleri nakliyatı Fransızlara verilmişti. Karadeniz sahillerinde yapılan fenerler, gemicilerin gece işlerini kolaylaştıracaktı. Ayrıca petrol nakliyatı şirketin başka bir ürün taşımaya gerek bırakmayacak yeterlilikte kâr sağlamaktaydı. Osmanlı tarafından da desteklenen kumpanya, Karadeniz ticaretine başladığı ilk yıllarında 1877-78 Osmanlı- Rus Savaşıyla yavaşladıysa da ilerleyen tarihlerde yükseldiği izlenmektedir⁵⁰.

Karadeniz ticaretine, Karadeniz'e kıyısı olan devletler hariç, olmayanların da söz hakkı olduğu gözler önündedir. Bu sebeptendir ki denizlerinde yabancı şirketlere

⁴⁷ Kılıçaslan, "Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyasının Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri", 152-153.

⁴⁸ Karakulak, Osmanlı Sularında Rus Vapurları, 26.

⁴⁹ Özgür Yılmaz, "Buharlı gemi Çağında Karadeniz'de Avrupa Denizciliği", *Uluslararası Bilimsel Dergi* 1/25 (2015): 56.

⁵⁰ Süleyman Uygun, "Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914)", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi* 20 (2016), 144-146.

yer veren Osmanlı'nın kendi içindeki inişli çıkışlı buharlı serüvenine de değinmek gerekir.

Osmanlıya ait ilk buharlı gemi, İngiltere'den satın alınmış olan Sürat'tır⁵¹. Daha sonra Osmanlı'da yapılan ilk zırhlı vapur olan Eser-i Cedid/Hadid üretilmiştir⁵². 1843 Fevaid-i Osmaniye, 1851 Şirket-i Hayriye, 1856 Haliç Dersaadet şirketleri kuruldu. Dönem dönem kar elde etmemeleri söz konusu olunca birleştirilme kararları alındığı anlaşılmaktadır. Fevaid-i Osmaniye Kumpanyasının adı 1875 yılında İdare-i Mahsusa olarak değiştirildi. Aralarında yabancı devletlerle rekabet içinde olup gemi sayısı ve seferleriyle önde olan şirket İdare-i Mahsusa'dır⁵³. Bundan kısa bir süre sonra Osmanlı şirketleri Karadeniz'de ticaret yapan Avusturya Lloyd Kumpanyasının üstünde bir çalışma sergiledi.

Başarılı bir gidişatı olan Osmanlı kumpanyalarında sınırları içindeki milletlerin vapurları da bulunmaktaydı. Panoyat Courtgi'nin kurduğu Gürcü Kumpanyası 1885 yılında Osmanlı bayrağı altında faaliyetine başladı. II. Abdülhamid döneminde alınan kararlar yabancı sermaye ve tüccarlara sıcak bakılmadığını işaret etmektedir. Yabancılarla yeni antlaşmalar imzalanmayacak, yalnızca Osmanlı vapurları, Osmanlı denizlerinde çalışacaktır. Bu nedenle Osmanlı tebaasından olan herkes ticarete atılabilmektedir. Gürcü vapur Kumpanyası da Osmanlı bayrağı altında bu şekilde nakliyat yapabilmıştır⁵⁴.

Kendi bayrağı altında farklı milletlerin ticaret yaptığı gibi Osmanlı bandırasına sahip gemilerin yabancı bayrak altına girdiği de anlaşılmaktadır.

Osmanlı Devleti kendi bandırasına ait gemileri zaman zaman muayene ediyordu. Fakat Osmanlı sularında çalışan yabancı gemileri kontrol edemiyordu. Kaldı ki, yabancı gemiler arasında Osmanlı gemilerinden çok çürük olanlar olduğu gibi, muayeneden kaçmak için bandıra değiştirip yabancı bandırasına geçen Osmanlı tebaasına ait gemilerde vardı. Yabancı bandırasında olmak Osmanlı bandırasında olmaktan çoğunlukla daha avantajlı olabiliyordu. Yabancı bandırasına geçen gemiler liman ile palamar vergisi ödmeden Osmanlı sularında rahatlıkla ticaret yapabiliyorlardı. Muayene derdinden de kurtulmuş oluyorlardı⁵⁵.

⁵¹ Hut, “Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehir yolu Ulaşımı”, 71.

⁵² Engin Kırılı, “Osmanlı Mülkünde İnşa Olunan İlk Zırhlı Vapur”, *OTAM* 46 (2019): 232.

⁵³ Metin Ünver, “Courtgi (Gürcü) Bahr-i Sefid (L’eege) Vapur Kumpanyası, 1883-1911”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Dergisi* 24 (2018): 184.

⁵⁴ Ünver, age, 185.

⁵⁵ Özlem Yıldız, “II. Meşrutiyet’ten I. Dünya Savaşı’na Osmanlı Devleti’nde Deniz Ticareti”, (Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, 2012), 20.

Gürcü Kumpanyası'nın yanında XIX. yüzyılın son çeyreğinde faaliyette olan birçok kumpanya daha vardır. Bunlar arasında Panhellenique Şirketi (Yunan), Stamadiadis Şirketi, Florio Şirketi (İtalya), Kurci (Türk), Ellermann Şirketi (İngiliz), Moss Şirket (İngiliz), Levant Line Şirketi (Alman), Ünye şirketi gibi adı Karadeniz'de az duyulmuş kumpanyalar da bulunmaktadır⁵⁶.

1.4. Doğu Karadeniz Limanlarının Gelişimi

Tarihsel süreçte akarsular, göller, denizler ve okyanuslar bir düzen halinde insana kolaylık sağlamıştır. İlkel ya da modern çağlarda bu arzu değişmemiştir. Suyun getirdiği bereket, ekonomi, sağlık gibi faktörler insanın çevresinde toplanmasında etken olmuştur. Ekonomi ve ticaretle gelişen uygarlıklar, su yoluyla ulaşımın kolaylığını fark etmiş ve su sayesinde denizci toplumları meydana getirmiştir. Denize ya da okyanusa açılmak bir anda olmamıştır. Nehir yoluyla iç denizlerdeki veya kıyıdaki ticaret ile büyük denizlere geçiş sağlanmıştır. Bu durum yalnızca bir denizci cesaretiyle değil, gelişen gemi teknolojisiyle de olmuştur. Deniz ticaretinin ve deniz ulaşımının gelişimi, ardından güvenlik ihtiyacını doğurmuştur. Doğal şartlarda uygun olan deniz kıyıları, gemiler için ilkel limanları oluşturmuştur. Uzun süreli veya fırtınalı havalardaki yolculuklarda gemilerin sığınağı olan bu limanlar, bir çeşit dinlenme tesisi veya kervansaray görevi görmüştür.

Limanlar, doğal ve yapay olarak ikiye ayrılmaktadır. Bunlar coğrafi olarak kıyısı limana uygun olan, düzeltmelerle iyileştirilen doğal limanlar ve şartlar olmamasına karşın ihtiyaç gerekçesiyle inşa edilen yapay limanlardır. Limanları ticarete etken kılan durum yolcu ve eşyaların naklinde bulunmasıdır. Limanlar gemiler için sığınak ve gemi seferleri esnasında yük indirip-bindirdikleri yerlerdir. Limanların gelişimi de hinterlandıyla ilişkilidir. Eğer bir limanın hinterlandı yok ise o liman yalnızca yerel ticaret yapan küçük bir limandır. Limanlardaki bu ticaretin değerinin hiç düşmeme sebebi ise deniz ulaşımının diğerlerine nazaran daha kolay ve hasarsız olmasıdır⁵⁷.

Karadeniz kıyısındaki dağların denize paralel uzanmasının sonucu koy ve körfezlerden yoksun olması doğal liman oluşumunu olumsuz etkilemiştir. Bölgede

⁵⁶ Yılmaz, "Buharlı gemi Çağında Karadeniz'de Avrupa Denizciliği", 51.

⁵⁷ Fatih İnan, "Helenistik ve Roma Dönemlerinde Doğu Karadeniz Limanları", 6-8.

yalnızca Sinop limanı doğaldır⁵⁸. Orta Karadeniz’de dağların doğudakilere nazaran alçak olması dolayısıyla koşullar daha iyidir. Bu durum Orta Karadeniz şehirlerinin geçmişte de art bölge ile ticaret ilişkilerini güçlendirmiştir⁵⁹.

Bir limanın doğru yerde kurulması için bazı faktörler vardır. Dönem dönem farklılıklar göstermektedir. Eskiçağda deniz kıyıları önemliyken, erken tarihte art bölgenin de öneme sahip olduğu anlaşılmaktadır. Limanın kurulacağı bölgenin karayla olan ilişkisi de göz önünde bulundurulmalıdır. Denizden gelen malların kara yolu veyahut demir yoluyla iç bölgeye aktarımı yapılacaksa koşulların buna uygun olması gereklidir. Gemilerin kıyıya güvenle yanaşabilmeleri için bölgenin iklim özelliklerine de değinilmekle birlikte, toprak yapısı da incelenmelidir. Herhangi bir doğal afete maruz kalınmayacağından emin olunmalıdır⁶⁰.

Karadeniz’in batısında ve doğusunda denizi besleyen akarsuların fazla olması, doğusuyla batısı arasında bir akıntının oluşmasına sebeptir⁶¹. Limanların nerede ve nasıl inşa edileceğine de bu akıntılar karar vermektedir. Haliyle liman kıyılarına yerleştirilen mendireklerde akıntılar için birer çözümdür.

Eski çağda akarsu ve deniz kıyılarında su taşıtlarını zorlu hava şartları ve akıntılardan korumak adına ilkel limanları mevcuttur. Zamanla bu ilkel limanların çevresinde şehirleşme başlamıştır⁶². Ortaçağda Karadeniz’in gelişimi Moğolların etkisiyle gerçekleşmiştir. Aynı zamanda Akdeniz limanlarında haçlı egemenliğinin varlığı Karadeniz ticaretini güçlendirmiştir. İpek yolunun bir kolunun Karadeniz’den geçiyor olması da bölge limanlarını olumlu yönde etkilemiştir⁶³. Bölgedeki Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize ve Batum limanlarının etkilerini incelenecektir.

1.4.1. Samsun Limanı

Samsun, Karadeniz’in uluslararası ticarete açılması ve yabancı devletlerle olan ticari antlaşmalar neticesinde gelişme kaydeden limanlardan biri olmuştur. Buharlı gemilerin 1830’ların sonlarına doğru bu limanlara da ulaşmasıyla birlikte, liman

⁵⁸ Serkan Doğanay, *Trabzon Limanı ve Hinterlandı*, (Ankara: Pegem Akademi Yayınları, 2014), 2.

⁵⁹ Yılmaz, “Samsun Limanı”, 87.

⁶⁰ İnan, “Helenistik ve Roma Dönemlerinde Doğu Karadeniz Limanları”, 9-12.

⁶¹ Doğanay, *Trabzon Limanı ve Hinterlandı*, 15.

⁶² İnan, “Helenistik ve Roma Dönemlerinde Doğu Karadeniz Limanları”, 18.

⁶³ Bekir Sarıyıldız, “Orta Çağ’da Giresun Limanı’nın Tarihsel Gelişimi IX.-XIV. YY.”, *Karadeniz Sosyal Bilimler Dergisi* 14/27 (2022): 612.

şehirleri ithalat ve ihracat açısından önemli bir gelişim sürecine girmiştir. XIX. yüzyılın başlarında Karadeniz'in en büyük limanı olan Trabzon'un gölgesinde kalan küçük bir liman şehri olan Samsun, 1840'lardan itibaren artan bir öneme sahip olmaya başlamıştır. Buharlı gemilerin sağladığı hızlı ve düzenli seferler, Samsun'un ticaret hacmini genişleterek, şehrin ekonomik büyümesine katkı sağlamıştır⁶⁴. Samsun tarihsel olarak gelişim sürecini Yılmaz şu şekilde ifade eder:

Samsun limanı, Sinop limanı ile birlikte Selçuklular devrinde de önemli bir liman olmuştur. Osmanlılar devrinde ise ticaret limanı özelliğini korumakla birlikte uzun zaman Sinop ve Trabzon limanlarının gerisinde kalmıştır. 15. ve 16. yüzyıllarda Karadeniz'in Osmanlı Devleti içinde bir iç deniz haline gelmesinden sonra diğer Karadeniz limanları gibi Samsun limanı da eski önemini kaybetmiş, yerel bir öneme sahip olmuştur. Bu dönemde Karadeniz limanlarının Avrupa ile ilişkili büyük ölçüde kesilmiş Avrupa ile ticaret güneydeki yollara ve Akdeniz'e kaymıştır. Bunun sonucu olarak Samsun ve Sinop şehir nüfuslarında azalma olduğu ileri sürülmektedir. 18. yüzyılda da Karadeniz limanları ile Kırım arasındaki deniz ticaretinin önemli bir kısmı Samsun limanı üzerinden gerçekleşmiştir⁶⁵.

Samsun limanı, buharlı gemilerin faaliyete başlamasıyla önemini artırmıştır. 1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşması neticesinde tekel usulünün kaldırılmasıyla Osmanlı, Avrupa'nın hammadde kaynağı ve pazaryeri haline gelmiştir. Böylece Anadolu'dan alınan özellikle tarım ürünleri Samsun limanı üzerinden sevk edilmiştir. Kırım Savaşı sonucunda bölgeyi tanıyan başta Fransa olmak üzere pek çok Avrupalı devlet, İngiltere ve Avusturya'dan sonra Karadeniz ticaretine başlamıştır. Samsun limanı, Avrupa limanlarına açılmış ve zamanla şehirde konsolosluklar kurulmaya başlanmıştır⁶⁶.

Osmanlı Devleti için kötü bir gidişat olan savaş ve antlaşmalar dönemi Samsun Limanı için bir canlanmaya vesile olmuştur. 1853'te Kırım Savaşı'nın başlamasıyla bölgeye gitmek üzere asker toplanmış ve Samsun Limanı'ndan gönderilmiştir. Ordu için toplanan iaşeler de Samsun'dan nakledilmiştir. Halkın bir araya getirdiği büyükbaş ve binekler Samsun Limanı yoluyla aktarılmıştı. Aynı zamanda ekonomik sıkıntılar yaşayan devlet için halk tarafından toplanan paralar yine bu yolla savaş alanına gönderilmiştir⁶⁷.

⁶⁴ Özgür Yılmaz, "Fransız Arşiv Belgelerine Göre 20. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı", *Belleten*, 79/286 (2015) 1039-1040.

⁶⁵ Yılmaz, "Samsun Limanı", 87.

⁶⁶ Özgür Yılmaz, "Fransız Arşiv Belgelerine Göre 20. Yüzyıl Başlarında Samsun Limanı", *Belleten* 286 (2015): 1040-1042.

⁶⁷ Abidin Temizer, "Kırım Savaşı'nın Lojistiğinde Samsun'un Yeri", *Samsun Sempozyumu*, (2011): 2-3.

1867 yılı İngiliz raporlarına göre Samsun limanındaki gümrük binasının önünde taştan bir iskele, 5-6 toptan oluşan farklı alanlara konulmuş üç batarya vardır. Ayrıca içerde kullanılmayan büyük bir kışla mevcuttur. Batıda Trabzon'dakiyle aynı şirketin yapmış olduğu deniz feneri bulunmaktadır. Fener aidatları, yönetmelikleri ve liman harçları Trabzon'dakiyle aynı miktardır⁶⁸. Düzenli olarak limana 8 buharlı gemi şirketi uğramaktadır. Bunların arasında Fransız, Avusturya, Gürcü, Rus, Yunan, İtalyan ve Osmanlı kumpanyaları bulunmaktadır. Buharlı gemi sayısının artışına paralel olarak limana uğrayan yelkenli sayısı her geçen gün azalmaktadır. 1898 yılına ait Cortanze'nin Samsun Raporunda yakın bir zamanda yapılmış bir iskeleden bahsedilmiş ancak ilgisizlik gerekçesiyle kısa bir süre sonra kullanılamayacak duruma gelmiştir⁶⁹.

Samsun'da modern anlamda bir limanın inşası Cumhuriyet dönemine kadar mümkün olmamıştır. Ancak o güne kadar çok kez proje girişiminde bulunulmuştur. 1863 yılında limanın yapılacağı arazi belirlenmek ve liman projesi konuşulmak istenmiştir⁷⁰. Bunun öncesinde 1855 yılında mevcut limanın iskelesinin yetersizliği dile getirilmiştir. Osmanlı müttefiki olan İngiltere adına İngiliz memur tarafından dile getirilen bu durumda yeni bir iskeleye ihtiyaç olduğundan bahsedilmiştir⁷¹. Samsun'da bulunan konsolosluk görevlisi Cortanze, hazırlamış olduğu 1898 tarihli Samsun Raporunda Samsun şehrinin ve limanının ticarete önemli yer tuttuğundan bahsetmiştir. Fransız gemicilere imkân sağlamak adına yeni bir liman yapılabileceğinden söz etmiştir⁷². Yeni bir liman projesi XIX. yüzyılın ikinci yarısını epeyce meşgul etmişse de bahsi geçen modern anlamda liman Cumhuriyet dönemi sonrasına kalmıştır. 1928 yılı belgesinde Samsun ve Mersin limanlarını inşa edecek olan yabancı firmalarla yapılan görüşmeler dair bilgi vardır⁷³. Yeni bir liman bahsi geçen dönemde yapılamamış ancak mevcut limanda düzenlemeler yapılmıştır.

⁶⁸ Musa Şaşmaz, *İngiliz Raporlarına Göre Trabzon Vilayeti Ticaret Raporları (1830-1914) Cilt I*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2014), 356.

⁶⁹ H. De. Cortanze, *Samsun Raporu (Belge-1898)*, çev. Bayram Kodaman, Muzaffer Durmuş, OMÜ Eğitim Fakültesi Dergisi S.3 (2015): 186-187.

⁷⁰ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Mühimme Kalemi (A.MKT.MHM.), 280-32.

⁷¹ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Nezared ve Devair Evrakı (A.MKT.NZD), 158-67.

⁷² H. De Cortanze, "Samsun Raporu", 188.

⁷³ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), 27-79-14.

1891 yılında yeni bir iskele inşa edilmişti. İnsanlar ve eşyaların aynı iskeleyi kullanması doğru bulunmadığından zaman içinde iskeleler artış göstermiştir⁷⁴. Ulaşım yalnızca sahil şeridinde değil, Yeşilırmak ve Kızılırmak üzerinde kayıklarla da sağlanmıştır. İçerideki ürünü denize çıkarmanın en kolay yolu bu idi. Şehir esnafları, nehirlerin geçtiği bu yolu desteklemiştir. Yolcu, eşya, posta gibi her türlü nakil nehir yoluyla daha az zamanda denize aktarılmıştır. Osmanlıya ait vapurların nehre girmesi için projelerin yapılması düşünülmüştür. Ancak bu proje yalnızca girişim olarak kalmıştır⁷⁵.

1.4.2. Ordu Limanı

Ordu, dağlık ve ova arazilerin birleştiği bir yerleşim yeridir. Kentin ortasından geçen Melet Irmağı yörenin önemli bir akarsuyudur. Şehrin eski adı Kotyara'dır. Bölge yerleşimcilerinin ticaret yapmasından dolayı Ordu şehri, eskiçağ devletlerinin kolonisi olmuştur. Anlaşıldığı üzere şehrin ticaret deneyimi geçmişe dayanmaktadır. Bölgeye Pontuslar, Tacettinoğulları, Hacı Emiroğulları ve nihayetinde Osmanlı Devleti hâkim olmuştur⁷⁶.

XVII. yüzyılın sonlarından itibaren uluslararası gelişmeler, ticarete önemli değişiklikler getirmeye başladı. 1774'te imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması ile Rusya, Karadeniz'de Osmanlı Devleti'yle birlikte ticaret yapma yetkisi kazandı. Öncesinde sadece Osmanlı gemileriyle ticaret yapabilen Ruslar, bu antlaşma sayesinde kendi gemileriyle de ticarete başladı. Aynı dönemde İngilizler ve Fransızlar da imzaladıkları anlaşmalarla Karadeniz ticaretinde ayrıcalıklar elde ettiler. Bu gelişmeler sonucunda Karadeniz, uluslararası ticarete açılmış oldu. Osmanlı Devleti'nin 1774'te Rusya'ya, 1784'te Avusturya'ya, 1799'da İngiltere'ye ve 1802'de Fransa'ya Karadeniz'de serbest ticaret yapma hakkı tanınması, bununla birlikte buharlı gemilerin faaliyetleri bölgenin siyasi ve ekonomik yapısında önemli değişikliklere yol açmıştır.

Küçük bir liman kasabası olan Ordu, bu dönemdeki gelişmelerin etkisiyle ekonomik açıdan önemli bir hareketlilik yaşamıştır. Trabzon Sancağı'na bağlı bir kaza

⁷⁴ Yılmaz, "Fransız Arşiv Belgelerine Göre 20. Yüzyıl Başlarında Samsun Limanı", 1050.

⁷⁵ Ekinci, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında Samsun'da Deniz Ulaşımı", 130-133.

⁷⁶ Bahaeddin Yediyıldız, "Ordu", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 2007), 33: 367.

olan Ordu, dış piyasalara açılarak ithalat ve ihracat yapmaya başlamış, önceleri yerel ekonomik faaliyetlerle sınırlı olan kasaba, bu süreçte dış ticaretle tanışarak yeni bir döneme girmiştir⁷⁷.

Ordu’da öne çıkan limanlar geçmişten günümüze konum değişikliği göstermiştir. Örneğin Ortaçağ seyyahlarından Clavijo, Ünye’de bir liman bulunduğundan bahseder⁷⁸. Ancak sonraları ise seyyahlar daha çok Vona Limanı üzerinde durmuşlardır. XIX. yüzyıl seyyahlarından Bijişkiyan Vona’nın iyi bir liman olduğundan ve içerisinde birçok gemiyi barındırabileceğinden söz eder⁷⁹. Bu bilgiyi teyit niteliğinde, Vona’ya dair Cortanze’nin raporunda şöyle bir bilgi mevcuttur: “Yarım ay şeklinde ve çok açık bir liman olan Samsun Limanı, tehlikeli kuzey-batı rüzgârlarına karşı çok korumasızdır. Bu rüzgârlar esince, bütün işler felce uğrar. Deniz çok çalkantılı olduğu için, gemiler selâmeti Sinop yahut Vona körfezlerine sığınmakta bulurlar⁸⁰.”

Vona Limanı, doğal liman özelliği olmasına karşın ön plana çıkamamıştır. Nedeni Ordu kazasının limana çıkan yolunun olmamasıdır. Öte yandan Ordu-Sivas karayolunun açılması da Ordu kazasının ticari gücünü yükselmiş bulunmaktaydı. Bu sebeptendir ki Vona’da değil, Ordu’da liman yapılma kararı alınmıştır. 1884 yılında ahşap iskele yapımına başlanmıştır⁸¹.

Ordu kasabası, liman inşa edilene kadar en yakın doğal liman olan Vona Limanı’nı. Kışın fırtınaya yakalanan gemiler için önemli bir sığınak olan Vona, deniz kazalarına karşı korunaklı, ancak ticaret potansiyeli sınırlı ve karayolu bağlantısı yetersiz olmuştur. 1884’te Ordu-Sivas şosesinin tamamlanması, kasabanın iç bölgelerle ticaretini artırdı, ancak büyük gemilerin yanaşabileceği bir limanın olmaması, yükleme-boşaltma işlemlerini zorlaştırmıştır. Bu sorunu çözmek için Ordu Belediyesi sahilde bir ahşap iskele yapmaya karar vermiş ve çalışmalar aynı yıl başlamıştır. Ordu’da iskele yapımına başlanmış ancak maddi sıkıntılar nedeniyle dört

⁷⁷ Kemal Saylan, “XIX. Yüzyıl Sonları ve XX. Yüzyıl Başlarında Ordu Limanı”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi* 19 (2015): 38-44.

⁷⁸ Elif Akdağ, “1200-1450 Seyahatnamelerinde Anadolu” (Yüksek Lisans Tezi, İnönü Üniversitesi, 2019), 59.

⁷⁹ Fatih İnan, “Helenistik ve Roma Dönemlerinde Doğu Karadeniz Limanları”, (Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, 2014), 36.

⁸⁰ De Cortanze, “Samsun Raporu”, 186.

⁸¹ Saylan, “XIX. Yüzyıl Sonları ve XX. Yüzyıl Başlarında Ordu Limanı”, 40-41.

yıl içinde tamamlanması mümkün olmamıştır. Yapım sürecinde 32.360 kuruş harcanmış, fakat vergilerden sadece 18.170 kuruş toplanabilmiştir. Kalan miktarın toplanması amacıyla vergi süresi uzatılmış ve inşaat tamamlanmıştır. 1892’de limanın ticaret potansiyeli artınca liman dairesi ve acentehane inşa edilmiştir. Ahşap iskelenin yetersiz hale gelmesi üzerine 1894’te demir iskele yapılması kararlaştırılmış, ancak yapımı mümkün olmamıştır. Liman binalarının gerekli tamiri için 1901’de 10.000 kuruş harcanmıştır⁸².

1.4.3. Giresun Limanı

Karadeniz’in pek çok şehrinde olduğu gibi Giresun’da Eski Çağ’da deniz ve madenleriyle ön plana çıkmıştır. Bölgeyi işgal edenler genelde sahil kesimi mesken etmiştir. Tıpkı Samsun ve Ordu’da olduğu gibi Eski Çağ medeniyetlerinden Miletos ve Yunanlar bölge kıyılarında yaşamıştır. Selçuklular, Hacı Emiroğulları, Pontuslar ve ardından Osmanlı egemenliğine geçmiştir. Eski adı Kerasus’dur⁸³.

Giresun’da Eski Çağ medeniyetlerinin koloni kurdukları ve ilkel bir limanla faaliyette bulundukları bilinmektedir. Bizans döneminde iyileştirilen liman, korunaklı bir hale getirilmiştir. İçerisinde ticaret bürosu dahi bulunmaktadır⁸⁴. Eski Çağ’a ait bir başka liman bilgisi de günümüz Espiye ilçesinde bulunan Zefre Limanı’dır. Yakın Çağ seyyahı Falmerayer’e göre Trabzon Limanı’na yapılan yolculuklar için sığınma yeridir. Bahsi geçen liman çok gelişmiş özelliklere sahip değildir⁸⁵.

Yakın Çağ’da ticaret, Samsun ve Trabzon gibi liman sahibi şehirlerde gerçekleşmekteydi. Giresun Limanı veya iskelesi bahsi geçen limanlar kadar büyük değildi. Bu gibi küçük limanlar buharlı çağında ulaşım hatlarının yeniden oluşturulmasıyla fark edilmiştir. Samsun-Trabzon hattının üzerinde oluşu, halkın ihracat ve ithalat isteği ve yine halkın vapurla seyahat etme düşüncesi küçük limanları da aktif hale getirmişti.

1850’de dördü Osmanlı, ikisi Avusturya ve biri İngilizlere ait olmak üzere toplamda 7 adet yüksek tonajlı buharlı gemi İstanbul-Trabzon hattında işlemekte ve Sinop, Samsun ve Giresun limanlarına uğramaktaydılar. 1856’ya gelindiğinde ise Giresun limanındaki hareketlilik şu şekildeydi. 72’si buharlı ikisi yelkenli olmak üzere

⁸² Saylan, “XIX. Yüzyıl Sonları ve XX. Yüzyıl Başlarında Ordu Limanı”, 40-43.

⁸³ Feridun Emecen, “Giresun”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, (İstanbul: TDV Yayınları 1996), 14: 78-79.

⁸⁴ Sarıyıldız, , “Orta Çağ’da Giresun Limanı’nın Tarihsel Gelişimi”, 612-613.

⁸⁵ İnan, “Helenistik ve Roma Dönemlerinde Doğu Karadeniz Limanları”, 36-38.

74 İngiliz, 52 buharlı Avusturya, 18'i buharlı 9'u yelkenli olmak üzere 27 Osmanlı, 4'ü Amerikan, 5'i Yunan bandıralı gemilerden müteşekkildi⁸⁶.

“Giresun’da vapur acenteleri de bulunuyordu. Bunlar Osmanlı vapur acentesi(İdare-i Mahsusa), Rusya kumpanyası acentesi, Lloyd kumpanyası acentesi, Fransız Mesajeri kumpanyası, Yunan kumpanyası, İtalya kumpanyası, Alman kumpanyası idi⁸⁷.”

Şehirde artan vapur trafiği yenilikleri de beraberinde getirmiştir. 1873 yılına ait belgeye göre Giresun kasabasında bir iskele yapımı gerekli görülmüştür⁸⁸. Giresun Limanı’nın her geçen gün artan ticari gücü limanın yetmediğini belirtilmiştir. Bu sebeple yeni bir iskele ve rıhtım inşasına başlanmıştır. Ancak büyüyen ekonomi nedeniyle zamanla yetersiz kaldığı görülmüştür. Yeni liman projeleri hazırlanmasına rağmen hayata geçirilmesi mümkün olmamıştır⁸⁹.

1.4.4. Trabzon Limanı

Doğu Karadeniz’de Samsun’dan sonra büyük liman konumuna sahip olan şehirdir. Şehrin keşfedildiği ilk günden limanı ile öne çıkmıştır. Şehrin güney kesimiyle bağlantı ilkel şartlarda günümüze kadar varlığını sürdürmüştür. Limanı ile öne çıkan şehir, bu bağlantı sonrası yapılacak doğu fetihlerinde de askeri konum olarak kullanılmıştır. Karadeniz’in güneydoğusunda bulunan Trabzon, doğu-batı kara ticareti ve kuzey-güney deniz ticaretine sahiptir⁹⁰.

Trabzon, bulunduğu konum gereği doğu-batı yol güzergâhına sahiptir. Hem İran, Orta Asya hem de Anadolu ile olan bağlantı yollarıyla askeri ve ticari güce sahiptir. Yine konumu gereği her çağda dikkat çekmiş, koloni şehri olmuştur. Yalnızca ticaret yapmakla kalmayıp aynı zamanda donanma üreten birde tersaneye sahiptir⁹¹.

Roma döneminden kalma yapay bir limanı bulunmaktaydı. Ancak XIX. yüzyıl için yeterli değildi. Sürmene ve Akçaabat’ta doğal iki koy bulunmaktaydı. Bunların dışında Çömlekçi’de bir liman mevcuttu. Akçaabat Limanı kötü hava koşulları için

⁸⁶ Süleyman Uygun, “Acente-Konsolos (Mesajeri Maritim Kumpanyası Acentesi ve Fransız Viskonsolosu) Raporlarına Göre Giresun Limanı (1880-1909)”, *OÜSBAD* (2015): 371.

⁸⁷ Yusuf Oğuzoğlu, “20. Yüzyıla Girerken Karadeniz Limanlarının Deniz Ticareti Bakımından İncelenmesi”, *OÜSBAD* (2015): 499.

⁸⁸ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Şura-yı Devlet (ŞD.), 1782-31.

⁸⁹ Uygun, “Acente-Konsolos Raporlarına Göre Giresun Limanı ”, 374-375.

⁹⁰ Doğanay, *Trabzon Limanı ve Hinterlandı*, 25.

⁹¹ Doğanay, *Trabzon Limanı ve Hinterlandı*, 25-28.

uygundu. Genel olarak sık kullanılan Çömlekçi Limanı idi. Bu yüzyılda Karadeniz’de artan ticari faaliyetlerin etkisiyle liman yetersiz gelmekteydi⁹².

Karadeniz’in uluslararası bir sahaya dönüşmesi ve İran ipeğinin bölge üzerinden İngiltere’ye taşınması sonucu 1830’da Trabzon’da İngiliz konsoloslugu açılmıştır. Karadeniz’de yabancı devletlerin faaliyetleri arttıkça bölgenin ticaret hacmi de artış göstermiştir⁹³. İthalat ve ihracatın artması sonucu limanların yetersizliği gündeme gelmiştir. Bu sebeple 1860 yılında bölgeye gümrük mahalli, rıhtım ve ambar inşa edilmiştir⁹⁴.

1860’lara gelindiğinde beş buharlı nakliye şirketine ait buharlılar, düzenli ya da düzensiz olarak Trabzon Limanı’na uğramaktaydı. Bunlar haftada bir düzenli olarak uğrayan Mesajeri ve Rus buharlıları, 15 günde bir uğrayan Fevaid-i Osmaniye, İtalyan ve Avusturya Loyd buharlılarıydı. Bunun yanında Yunan ve Amerikan bandıralı buharlılar da emtianın durumuna göre yıl içinde düzensiz olarak Trabzon Limanı’na uğramaktaydı⁹⁵.

XIX. yüzyılda Trabzon’un buharlı çağına girmesiyle şehir içinde değişikliklere gidilmiştir.

Gerçekten de özellikle Kırım Savaşı sonrasındaki gelişmelere bakıldığında yeni iş hanlarının, yeni bir konaklama mekânı olarak otellerin, iletişimi sağlamaya yönelik olarak postahane ve telgraf ofislerinin, güvenliği sağlayan karakolhanelerin ve limanda yeni ticari binaların yapımı bize Trabzon’da da imparatorluğun önemli şehirlerinde görülen eğilimin bir derece olsun takip edildiğini göstermektedir⁹⁶.

Bölgede devletlerarası oluşan yarışta Karadeniz’den doğuya gidilecek yolları Rusya’nın tutmuş olmasından dolayı alternatif güzergâh olarak Osmanlı toprağı olan Trabzon-Erzurum-Tebriz yoluna başvurulmuştur. Trabzon’da konsoloslugu olan Avrupa devletleri için bu durum doğru bulunmuştur. İran’dan gelen ipek bu yolla Trabzon Limanı’na çıkarılmış ve deniz yoluyla ihraç edilmiştir⁹⁷. İngiltere, Fransa, Avusturya ve Rusya’nın dikkatini çeken bu yol ile Trabzon şehri kaybettiği ekonomik gücünü geri kazanmıştır.

Ancak 93 Harbi sonrası Berlin Anlaşması sonucu Kars, Ardahan, Batum, Beyazıt Rusya’nın eline geçmiştir. Kafkasya üzerinden Batum ve Kars’ı da içine alan yeni bir ticaret yolu açması sonrası Trabzon-Tebriz güzergâhı pasif kalmıştır. Ticarete

⁹² Yılmaz, *Tanzimat Dönemi Trabzon*, 398-399.

⁹³ Doğanay, *Trabzon Limanı ve Hinterlandı*, 28-29.

⁹⁴ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Meclis-i Vala Evrakı (A.MKT.MVL.), 120-57.

⁹⁵ Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet*, 240.

⁹⁶ Özgür Yılmaz, *Tanzimat Dönemi Trabzon*, (İstanbul: Libra Yayıncılık, 2014), 459,460.

⁹⁷ Yılmaz, “19. Yüzyılda Trabzon’da Fransız Ticareti ve Yatırımları”, 46-47.

büyük payı olan bu yolun kazancını geri kazanabilmek için harpten on yıl sonra Trabzon'da Transit Müdüriyeti açılmıştır⁹⁸.

XIX. yüzyıldaki yükseliş yine bu yüzyılın sonlarına doğru gerileme göstermiştir. Süveyş kanalının açılmasıyla Hindistan ticareti duraklarken, Rusya'nın Kafkaslarda demiryolu ağı kurarak İran mallarını Poti Limanı'na aktarmıştır. 1830-1870 yılları arası Trabzon Limanı'nın güçlü dönemleri olmuştur⁹⁹.

1.4.5. Rize Limanı

Rize, engebeli arazisi, dağların hemen kıyıdan başlaması nihayetinde nemi ve çokça yağışı getirmiştir. Coğrafyasının zor ve çalışma kaynakların kısıtlı olması hemen her dönem dışarıya göç vermesine neden olmuştur. Bununla birlikte Rize'nin ön plana çıkmasında denizcilik faaliyetleri etkili olmuş; birçok millet ve devlet hüküm sürmüştür. Devletlerin bölgede bulunmasının asıl amacı bahsi geçen deniz ticaretidir. İlk Çağ'da bölgeden alınan kereste ve madenin dışarıya ihraç edilmesi üzerine bir ticaret işlemektedir¹⁰⁰. XIX. yüzyıl seyyahı Fontanier Rize'den şöyle bahsetmektedir:

Rize hayatımda gördüğüm resmedilmeye değer en güzel yerdir. Ne kadar yeteneksiz olsam da buranın bir resmini yapma arzusuna karşı koyamadım. Şehir ve pazar yeri deniz kenarındadır. Ağaçların gölgesinde kalan evler her taraftan görünüyordu. Ekili ve güzel ağaçların çevrelediği tepeler amfi tiyatro şeklinde yükseliyordu. Bu görüntü Zante civarına çok benziyor. Lâkin burada minareler çan kulelerinin yerini almıştır ve dağların tepelerinde asılmış kimselerin yerine eski harabeler yer almaktadır¹⁰¹.

Fontanier'nin diğer bir yorumu da şu şekildedir: “Zengin ve üretici olan Rizelilerin on beş ticaret gemileri vardır. Rizeliler Osmanlı donamasına yüz kadar reis ve kaptan vermişlerdir¹⁰².” Buradan anlaşılabilecek bir başka hususta sahil şeridinde imkânların kısıtlı olması halkın denizcilikte ilerlemesini sağlamasıdır. Köy yerleşimleri dışında sahil kesimi diğer Karadeniz şehirlerinde olduğu gibi ağırlıklı olarak balıkçılık ve deniz ticareti üzerine kurulmuştur.

⁹⁸ Eser, Ebru, “Salnamelere Göre 19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Trabzon Vilayeti”, (Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, 2003), 24.

⁹⁹ Doğanay, *Trabzon Limanı ve Hinterlandı*, 30.

¹⁰⁰ İdris Bostan, “Rize”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (İstanbul, TDV Yayınları, 2008), 35: 147-148.

¹⁰¹ Özgür Yılmaz, “Victor Fontanier'nin 1831'de Trabzon'dan Batum'a Seyahati”, *Mavi Atlas* 2, (2014): 125.

¹⁰² Yılmaz, “Victor Fontanier'nin 1831'de Trabzon'dan Batum'a Seyahati”, 126.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Rize’de de diğer kıyı şehirlerinde olduğu gibi yenilikler doğmaya başlamıştır. Rize’nin 93 Harbi sonrası sancak merkezine dönüşmesiyle birlikte artık büyümesi gerekmektedir. Hükümet konağı, askeri hastane, hapisane, pek çok medrese, liman dairesi ve ithalat ve ihracat için gümrük ve memleket ismiyle iki çeşit iskelesi ve 100 dükkânlı bir çarşı bulunmaktadır¹⁰³. Trabzon kadar geniş bir limana sahip olduğu söylenemese de Batum ile Trabzon arasındaki en uygun liman sahası Rize’dir. 1891 senesine ait bir belgede Rize Limanından söz edilmiştir. Bulunduğu yerin ıssız olmasından ötürü şehre iki saat uzaklıkta bulunan bugün Der pazarı olarak bilinen Malpet kasabasının Erik mahalline taşınması istenmiştir. Yeni limanın kurulduğu bölgenin daha işlek olması seçilmesinde etkili olmuştur. Başına da Trabzon vilayeti tarafından geçici bir kolcu memur atanmıştır¹⁰⁴. 1901 yılında ihracat ve ithalatta bulunmak adına demirden bir iskele inşasından söz edilmiştir¹⁰⁵. İskelenin ilerleyen süreçte gümrük idaresinin önüne yani Erik Limanı’na yapılacağı da bildirilmiştir¹⁰⁶.

1.4.6. Batum Limanı

Karadeniz kıyısında bulunan büyük liman şehirlerinden biridir. Batum, 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşıyla Osmanlı’dan ayrılmıştır. Rusya’nın bölgeye hâkim olması ve ticaretin gelişmesiyle şehir büyümeye başlamıştır. Anadolu ile Kafkasları birbirine bağlayan güzergâhta olması başarısında etken olmuştur. Bakü petrollerinin, Bakü, Tiflis ve Poti üzerinden Karadeniz’e çıkarılmasıyla Batum, zengin ve gelişmiş bir şehir halini almaya başlamıştır¹⁰⁷.

Karadeniz’in doğusunda bulunan, Kafkasya ile bağlantı kuran bir şehirdir. 1831 yılında seyyah Fontanier limandan şu sözlerle bahsetmiştir:

Batum Limanı Karadeniz’in en iyi limanıdır. Liman geniştir ve kuzey ve doğudan esen rüzgârlar gemileri tehdit edecek kadar güçlü değildir. Limanda demirleme olanakları mükemmeldir. Liman, burada tek tehlikeli rüzgârlar olan batı rüzgârlarına hiç maruz kalmaz. Batum’un hâkimi Trabzon valisine bağlılığını bildiren vali tarafından tanınan Hasan Bey’dir. Batum ile Çürüksu arasındaki altı fersahlık

¹⁰³ Hüseyin Saraç, “19. Yüzyıldan Cumhuriyete Rize’de Siyasi Gelişmeler”, ed. Abdullah Bay, ed. Resul Turan (Ankara: Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Yayınları, 2021), 67.

¹⁰⁴ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İrade Şura-yı Devlet (İ.ŞD.), 114-6862.

¹⁰⁵ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Yıldız Resmi Maruzat (Y.A.RES.), 112-83.

¹⁰⁶ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Mektubi Kalemi (DH.MKT.), 1155-49.

¹⁰⁷ Resul Turan, *Çarlık İdaresinde Batum, Acara, Artvin 1878-1914*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2023), 130.

alandan ne bir liman ne de bir kasaba bulunur. Burası aynı biçimde düz bir arazidir, bundan dolayı oraya kadar gitmeyi gerekli görmedim. Böylece Trabzon ile Batum arasında üç liman ile karşılaşmaktayız. Osmanlı dönemindeki adı ile Çürüksu. Şu anda Gürcistan sınırlarındaki Kobuleti şehri. Araklı veya Sürmene, Soğuksu ve Batum limanları¹⁰⁸.

Köle veya esir ticaretinin Kafkaslardan yapıldığı bu dönemde Batum Limanı önemli paya sahipti. XVIII. yüzyılda kıyıların ve gemilerin korunması için sahil güvenliği bulunmaktadır. XIX. yüzyılın yarısında Rus ticaret şirketi için Batum'da acentelik açılmıştır. Kırım-Anadolu-Kafkasya hattının son iskelesi olmuştur¹⁰⁹.

Batum Limanı'na dair İngiltere'nin Trabzon Konsolosu W. G. Palgrave, 20 Mart 1868 tarihli raporunda şu bilgileri verir:

Batum, mükemmel bir limanın batı yakasında, kalite açısından Karadeniz'de Sivastopol ve Sinop'tan sonra üçüncü sırada yer alıyor. Limanın ana hatları neredeyse yay şeklindedir. Kaidesi güney tarafta olup, girişi kuzeydoğuya bakmaktadır. Batı tarafında deniz fenerinin bulunduğu burnun, doğu tarafında ise "Saray" adı verilen diğer uç noktanın sağladığı koruma o kadar mükemmeldir ki, limanın kendi içinde ciddi bir etkisi yoktur, pusulanın hangi tarafından olursa olsun hiçbir rüzgar ona ulaşamaz. Demirleme yeri mükemmeldir ve limanın büyüklüğü yaklaşık yirmi büyük gemiyi güvenli bir şekilde barındırabilir¹¹⁰.

Buharlı çağında yalnızca Trabzon gibi büyük limanlara değil Batum gibi küçük iskelelere de sefer yapılmıştır. Bölgenin değerlendirilmesiyle birlikte Osmanlı idarecileri şehri yenileme kararı almıştır. 1865 yılında Batum'da yeni bir şehir kurulması amaçlanmıştır¹¹¹. Fener, Aziziye Mahallesi, adını Sultan Abdülaziz adına yaptırılan Aziziye Camii'den alan önemli bir merkez idi. Aziziye ve bitişindeki Ahmediye mahalleleri, sosyal ve ekonomik yönlerden şehrin en canlı bölgeleriydi. Bu kesimde hamamlar, tahıl ambarları, depolar, karantinahane, liman, deniz feneri, gümrük binası, tren istasyonu, kiliseler, acenteler, misafirhaneler, dükkânlar, Türk Pazarı ve kahvehaneler yer alıyordu¹¹².

¹⁰⁸ Özgür Yılmaz, "Victor Fontanier'nin 1831'de Trabzon'dan Batum'a Seyahati", 129-130.

¹⁰⁹ İdris Bostan, "Batum", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, (İstanbul: TDV Yayınları, 1992), 5: 210.

¹¹⁰ Zaur Margiev, *Batum Vo Vremena Osmanskoy İmperii: Kratkiy Administrativniy, Statisticheskiy, İstoriçeskiy Obzor g. Batum i Regiona v Sostave Osmanskoy İmperii*, İzdatelstvo Alioni, Batumi 2008, 18.

¹¹¹ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İrade Meclis-i Vala (İ.MVL.), 529-23759.

¹¹² Resul Turan, *Çarlık İdaresinde Batum*, 220.

2. DÜNYADA VE OSMANLI DEVLETİ'NDE DENİZ FENERLERİ

2.1. Deniz Fenerinin Tarihsel Gelişimi

Deniz fenerleri, denizcilik ve gemi trafiği için güvenliği sağlamak amacıyla kıyılarda, adalarda veya kayalık bölgelerde inşa edilen, genellikle yüksek kule şeklinde yapılandırılmış yapılardır. Gece ve gündüz denizde yol alan gemicilere rehberlik etmek, tehlikeli kayalıklardan, sığ sulardan ve kıyılardan gemileri uzaklaştırmak için kullanılır. Işık ve işaret sistemleri aracılığıyla gemicilere önemli bilgileri ileten fenerler, özellikle elverişsiz hava koşullarında ve gece yolculuklarında hayati bir rol oynar.

Tarihteki ilk deniz feneri olarak literatürde, tarihi M.Ö. VII. yüzyıla dayanan Çanakkale'nin Kumkale ilçesindeki deniz feneri ve MÖ III. yüzyıla uzanan Mısır'ın İskenderiye kentindeki deniz feneri zikr edilmektedir. Kumkale'deki fenere ait günümüze ulaşan yapısal olarak bir kalıntı bulunamasa da Antik Çağ'a ait *Küçük İlyada* isimli eser sayesinde varlığı kanıtlanmıştır¹¹³. İskenderiye Feneri ise MÖ III. yüzyılda, Büyük İskender'in komutanlarından Ptolemaios döneminde inşa edilmiş bu fener, Antik Dünyanın Yedi Harikası'ndan biri olarak bilinir. Pharos Adası'nda yer aldığı için bazı kaynaklarda "Pharos Feneri" olarak da anılır. Yüksekliği yaklaşık 100-130 metre arasında olduğu tahmin edilen bu fener, dönemin en yüksek yapılarından biri olmuş ve denizciler için çok uzak mesafelerden bile görülebilecek güçlü bir ışık sağlamıştır. İskenderiye Feneri, denizcilik tarihinin en ünlü yapılarından biri olarak kabul edilir ve diğer deniz fenerlerine de ilham kaynağı olmuştur. Ne yazık ki, yapı bir dizi deprem sonucu zarar görmüş ve Orta Çağ'da tamamen yıkılmıştır.¹¹⁴

Anadolu'da 2005 yılındaki Patara kazılarında Likya Limanı'na ait bir deniz feneri bulunmuştur. İçerisinden çıkan iskeletin bir fener bekçisi olduğu tahmin edilmektedir. Kazıda çıkarılan blok taşlardaki yazılardan Helenistik özellikler taşıyan İmparator Nero döneminde yapılmış bir deniz feneri olduğu anlaşılmıştır¹¹⁵.

¹¹³ Veli Akçaoğlu-Sunay Akçaoğlu, "Deniz Fenerleri", *IV. Kıyı Mühendisliği Ulusal Sempozyumu 2.Cilt*, ed. Esin Çevik (Ankara: Kozan Ofset, 2002), 575.

¹¹⁴ Ayrıntılı bilgi için bk. Altan Çetin, Alyaguot Yousif Hassan Ahmed, "Memlûkler Döneminde Yıkılışına Kadar Orta Çağ'da İskenderiye Feneri" *Şarkiyat Mecmuası* 43 (2023): 23-54; M. Vefa Toroslu, *Deniz Fenerleri* (İzmir: Dev Yayınları, 2008), 30-31.

¹¹⁵ Fahri Işık, "Patara 2005 Yılı Kazı ve Restorasyon Çalışmaları", *28. Kazı Sonuçları Toplantısı 1. Cilt*, (Çanakkale: 2006), 18.

Fener tabirinin Eski Mısır dilinde sütun anlamına gelen ve İskenderiye Feneri'ne benzetildiği gerekçesiyle “*pharao*” kelimesinden geldiği düşünülmektedir. Arkeolojik kazılarda bulunan yazıtlarda da bu isimle zikredilmektedir¹¹⁶. Yine Helenistik dönemin eseri olan bu fener, Akdeniz dünyasının önemli olduğu o yıllarda da aynı amaçla kule biçiminde inşa edilmiştir.

Henüz açık denizlerde ticaret yapmanın güç olduğu bu çağda Akdeniz'e hâkim Roma ve Fenike medeniyetleri bölge kıyılarında dönemin teknolojisiyle fenerler donatmış ve Akdeniz'i ticarete hazırlamışlardır. Önce denizci devlet Fenike'nin Persler tarafından istilaya uğraması ve sonrasında Roma İmparatorluğu'nun son bulmasıyla birlikte denizcilik faaliyetleri durma noktasına gelmiştir. İhtiyaç duyulmadığı gerekçesiyle yeni fener inşası gerçekleşmemiştir¹¹⁷. Akdeniz kıyılarının aydınlatılması imparatorluk için önemli bir gelişme olmuştur. Roma dönemine ait para, heykel, mozaik ve lahit gibi işlenebilir hemen her şeyde deniz feneri simgesini görmekteyiz. Bu durum deniz fenerlerinin Eski Çağ'daki değerini gözler önüne sermiştir¹¹⁸.

İmparatorluğun yıkılması sonrası duraklayan fener inşa çalışması 1139'da Cenova ve 1154'te Meloria fenerleriyle işlev kazanmış ise de bahsi geçen yapılar ayakta kalamamış ve tekrar deniz fenerleri uzunca bir süre sessizliğe bürünmüştür¹¹⁹. Bu durum Yakın Çağ döneminde hareketlenmeye başlamış ve önem kazanmıştır. XVIII. yüzyıl Avrupa kıyılarındaki deniz feneri sayısı en az 30'dur. Modern deniz feneri inşasının yaygınlaştığı XIX. yüzyılın başında ise sayıları 250'ye ulaşmıştır. Kuzeyinde Baltık Denizi çevresinde, Orta Avrupa'da Hansa Birliğinin etkisiyle Almanya kıyılarında ve Akdeniz'de İtalyan-Fransız birliğiyle yeni deniz fenerleri inşa edilmiştir¹²⁰.

XIX. yüzyılda görülen fener artışının sebebi buharlı gemilerin denizlerdeki faaliyetidir. Hızlı ve donanımlı gemilerle birlikte deniz ticaretinde ilerleme

¹¹⁶ Yasemin Nemlioğlu Koca, “Denizlerimizi Aydınlatanlar: Türkiye’de Fenerlerin Kuruluşu ve Gelişimi”, *Journal of Eta Maritime Science* 6/2 (2018): 104-105.

¹¹⁷ Toroslu, *Deniz Fenerleri*, 31.

¹¹⁸ Güzin Özkan, “Sikkeler Işığında Deniz Fenerleri”, (Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, 2009), 13.

¹¹⁹ Akçaoğlu-Akçaoğlu, “Deniz Fenerleri”, 575.

¹²⁰ Toroslu, *Deniz Fenerleri*, 32.

kaydedilmiş ve açık denizlerin kullanımı sıklaşmıştır. Böylece yalnızca iç denizlerde değil okyanus kıyılarında da deniz fenerleri görülmeye başlanmıştır¹²¹.

2.2. Deniz Feneri Çeşitleri

Artan deniz ticaretine paralel olarak pek çok yerde inşa edilen ve sayıları artan fenerler yapısal özellikleri bakımından farklılık arz etmektedir. Kule biçiminde uzanan fenerlerin denizin kıyısında ya da sefer yapmakta olan gemilerin ışığı uzaktan fark edebilmesi için kıyıdan yüksekte inşa olundukları günümüz örneklerinden de bilinmektedir. Deniz fenerleri, liman bölgesini göstermek amacıyla ortaya çıkmıştır. Kıyılarda yakılan ateş ve duman etkisiyle Antik Çağ'ın deniz taşıtlarına yol gösterilmiştir. Zamanla ateş, kulelerde yakılmaya başlanmış ve modern fener yapısını almıştır¹²². İlk etapta çatısız olan fenerler, kıyıda bulunmaları nedeniyle yağmur ve rüzgâra maruz kalmış ve yakılan ateşin sönmesine sebep olmuş ise de kısa sürede bünyesine çatı eklemesini katmıştır. Yapı malzemesi olarak taş, çelik, ahşap, metal, betonarme gibi değişen zamanın getirdiği yenilikler kullanılmıştır¹²³. Rutubet, taşıma gücü, bölge yapısı gibi etkenlerden dolayı yapı malzemesi değişim göstermiştir.

Fenerler, bölgesel şartlar dolayısıyla yalnızca kıyılarda bulunmamıştır. Konumlarına göre kıyı, dalgakıran, doğrultu, yönlendirici ve açık deniz fenerleri olarak ayrılmaktadırlar. İlki kıyı fenerleri, anakara ve ada fenerleri olarak ikiye ayrılmaktadır. İkisi de insan yerleşkelerinden uzakta olmalarıyla bilinir. Dalgakıran fenerler, açık deniz fenerleriyle benzerdir. Kıyıya yol ile bağlanmış yine gemilere yol gösterme amacıyla yapılmış fenerlerdir. İkincisi doğrultu fenerleri, geminin limana yaklaştığı zor sularda aynı doğrultuda olan iki feneri takip ederek yolunu bulmasını sağlamaktadır¹²⁴. Üçüncüsü yönlendirici fenerler, birden fazla fenere ihtiyaç duyulmayan tek tip kıyı şeritleri için gerekli olan fenerlerdir. Açık deniz fenerleri, kıyıdan görünecek kadar uzaklıkta olan, karaya çıkmak isteyen gemilere yol gösteren fenerlerdir¹²⁵. Kız kulesi açık deniz fenerlerine örnek verilebilir. Kız Kulesi'nin

¹²¹ Nemlioğlu Koca, "Denizlerimizi Aydınlatanlar", 105.

¹²² Özkan, "Sikkeler Işığında Deniz Fenerleri", 5.

¹²³ Toroslu, *Deniz Fenerleri*, 25.

¹²⁴ Akçaoğlu, Akçaoğlu, "Deniz Fenerleri", 577-579.

¹²⁵ Toroslu, *Deniz Fenerleri*, 11.

yerinde IV. ve V. Yüzyıllarda fener olduğu bilinmektedir¹²⁶. 1719 yılında, III. Ahmet döneminde boğaz trafiğinin işlek olduğu sahada olan kuleye yeni bir eklenti olarak konulan fener kulesiyle işlevsel hale getirilmiştir¹²⁷. Kıyıda uzakta bulunması bakımından kule feneri, açık deniz fenerlerine örnek gösterilebilir.

Lojmanlı ve lojmansız olarak iki şekilde ayrılan fenerlerde lojman olması durumunda tekniker görevini üstlenmiş bir de bekçi bulunmuştur. Yine bahsi geçen lojmanlı fenerlerde yakıt odası, depo ve sarnıçta beraberinde bulunmaktadır¹²⁸. Lojmanlı fenerlerde bulunan gardiyanlar feneri kendilerine yuva edinmişlerdir. Fener gardiyanları genellikle yalnız yaşasalar da aile üyeleriyle kuşaklar boyu feneri mesken ettikleri örnekleri de bulunmaktadır.

Gemilere, deniz fenerleri kadar olmasa da kolaylık sağlayan bir başka yol gösterici de şamandıralardır. Denizlerde bir bölgeyi belirlemek için konuşlanmış yüzer cisimlerdir¹²⁹. Fener inşa edilmemesi gereken ya da edilemeyecek durumda olan sahalar için gereklidirler.

2.3. Osmanlı Devleti'nde Deniz Fenerleri

Osmanlı İmparatorluğu döneminde inşa edilen ilk deniz feneri olarak kabul edilen Fenerbahçe Feneri, Kanunî Sultan Süleyman tarafından 1562 yılında yaptırılmıştır. Bu fener, XV. ve XVI. yüzyıla ait İstanbul haritalarında, *Kitab-ı Bahriye* nüshalarında ve *Cihannüma*'da yer almaktadır. XVI. yüzyıla kadar Osmanlı dönemine ait başka bir fenerin yapılmamış olmasının sebepleri arasında, Osmanlı Devleti'nin denizlere yönelik bakış açısı ve Fatih Sultan Mehmet dönemine kadar denizlerdeki mevcut durum yer almaktadır. XV. yüzyılın sonlarına kadar, Latin devletleri Osmanlı Devleti'nden daha güçlü bir deniz gücüne sahiptir. Bu dönemde Karadeniz ve Ege'deki ticaret kolonileri de Latinler tarafından yönetilmiştir¹³⁰.

Yukarıdaki fenerlerin yanı sıra, Rumeli Feneri de tarihsel açıdan önemli bir yapıdır. 1567 yılında Ali Macar Reis tarafından hazırlanan bir atlasın Karadeniz

¹²⁶ Nemlioğlu Koca, "Denizlerimizi Aydınlatanlar", 105.

¹²⁷ İdris Bostan, M. Said Türkhan, Emel Soyer Kolçak, *Türkiye'nin Tarihi Deniz Fenerleri*, ed. İdris Bostan (İstanbul: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, 2021), 204.

¹²⁸ Toroslu, *Deniz Fenerleri*, 24.

¹²⁹ Refik Akdoğan, *İngilizce-Türkçe Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü*, (İstanbul: 1988), 87.

¹³⁰ Koca, "Denizlerimizi Aydınlatanlar", 85-86; A. Munis Armağan, *Ege Tarihi Coğrafyası*, (İzmir: Özden Ofset, 2009), 76.

haritasında Rumeli Feneri adı geçmektedir. Bu fenerin bulunduğu yer, tarih boyunca önemini korumuştur. Geçmişte, bu bölgenin gemiciler tarafından “*Dios’un zafer mabedi*” olarak adlandırıldığı, bu noktada yüksek kulelerde fenerlerin yakıldığı bilinmektedir. Yüksek kuleler, işaretleme ve gemicilere rehberlik açısından oldukça kritik bir rol oynamaktadır. Anadolu kıyılarındaki yüksek deniz fenerleri arasında Rumeli Feneri 30 metre ile ilk sırada yer alırken, onu 29 metreyle Ahırkapı Feneri, 25 metreyle Mehmetçik Burnu Feneri, 22 metreyle Hoşköy Feneri, 20 metreyle Fenerbahçe Feneri ve 19 metreyle Şile Feneri takip etmektedir. Daha sonra yapılan çalışmalar sonucunda, Ahırkapı Deniz Feneri 36 metreye, Şile Feneri ise 60 metreye ulaşarak Anadolu kıyılarının en büyük deniz feneri olma özelliğini kazanmıştır¹³¹.

Ahırkapı Feneri, III. Osman döneminde, Kaptan-ı Derya Süleyman Paşa’nın denetimi altında 1755 yılında inşa edilmiş, Dersaadet çevresindeki denizlerin önemli işaret noktalarından biri haline gelmiştir. Fenerin bakımı için Bostancı Ocağı görevlendirilmiş ve aydınlatmada kullanılacak yağ, Topkapı Sarayı’ndan temin edilmiştir. Ancak fener, bulunduğu bölgede meydana gelen yangınlar nedeniyle birkaç kez yıkıma uğramış ve yeniden inşa edilmiştir. Sultan I. Abdülhamid döneminde ise fenerin yönetimi, babadan oğula geçen bir sistemle düzenlenmiş ve bu gelenek uzun yıllar sürmüştür. Ayrıca, 1785 tarihli bir belge, Benderkili (Karadeniz Ereğli) yakınlarındaki Baba Burnu’ndaki fenerin onarımıyla ilgili bir emrin varlığını göstermektedir¹³².

XVIII. yüzyılda, Osmanlı Devleti’ne bağlı olan Romanya ve Bulgaristan topraklarında Tuna Nehri üzerinden gerçekleştirilen deniz ticareti, Karadeniz hattının yoğun bir şekilde kullanılmasına yol açmıştır. Bu durum, imparatorluğun sınırları dışında da fener yapımına önem vermeye başladığını göstermektedir. Bu dönemde, özellikle deniz ticaretinin artmasıyla, fenerlerin önemi ve sayısı da giderek artmıştır.

İstanbul Boğazı’ndaki gemi geçişleri, XIX. yüzyılda önemli bir artış yaşamış, bununla birlikte kaza riskinin de yükselmesi, deniz fenerlerinin inşasına verilen önemi artırmıştır. 1839 yılından itibaren buharlı gemilerin yaygınlaşmasıyla birlikte deniz ticareti hızlanmış ve bu durum İstanbul çevresinde deniz feneri yapımını zorunlu

¹³¹ Zeynel Özlü, M. Murat Çay, “Fenerlerin Deniz Ulaşımındaki Rolü ve Karadeniz Sahillerinde Kurulan Fenerler”, (Ed. Mehmet Okur vd.), *Geçmişten Günümüze Karadeniz’de Ulaşım*, (Trabzon 2020), 86-87.

¹³² Özlü – Çay, “Fenerlerin Deniz Ulaşımındaki Rolü ve Karadeniz Sahillerinde Kurulan Fenerler”, 86-87.

kılmıştır. Ancak bu dönemde inşa edilen fenerler, mekanizmalarının ve düzenlerinin ilkelliği nedeniyle beklenen performansı tam olarak gösterememiştir. 1846 yılına ait Coulier Atlası'nda, 1839 itibarıyla Karadeniz'de beş adet fenerin bulunduğu belirtilmiştir. Bu süreç, Osmanlı İmparatorluğu'nun deniz ticaretindeki gelişmelerin yanı sıra, uluslararası denizcilik alanında yaşanan yenilikleri de yansıtmaktadır.¹³³

Osmanlı Devleti'ndeki fenerlerin idaresi için Kırım Savaşı dönemi önemli bir dönüm noktası olmuştur. Osmanlı Devleti ve Fransa arasında imzalanan fenerlere dair antlaşma ile Osmanlı sınırlarındaki fenerler için yeni bir dönem başlamıştır. Sonraki bölümlerde üzerinde sıkça durulacak olan, Osmanlı Fener İdaresi Müdürü Michel Marius, Fransız tarzı deniz fenerleriyle Osmanlı kıyılarının silüetini değiştirmiştir.

2.4. Fenerler İdaresi Müdürü Marius Michel'in Hayatı

Blaise Marius Michel, Osmanlı'daki adıyla Michel Paşa, ünlü bir mimar ve deniz feneri yapımcısıdır. Liman inşaatı konusunda uzmanlaşmış olan Michel, Osmanlı Devleti'nde önemli projelere imza atmış, İstanbul'daki Galata Limanı'nın modernizasyonunu da gerçekleştirmiştir. Michel'in çalışmaları Osmanlı Devleti'nin deniz ticareti açısından büyük önem taşıyan bu liman dahil olmak üzere İstanbul'u modern bir liman kentine dönüştürmede önemli bir rol oynamıştır. Michel'in mühendislik kariyeri boyunca Osmanlı Devleti'nde liman yapımı ve iyileştirme çalışmalarıyla ilgili pek çok projesi olmuştur. Bu projeler, Osmanlı'nın deniz ticaretine ve bölgesel ulaşım altyapısına önemli katkılar sağlamıştır. Bu çalışmaları, Osmanlı limanlarının modernizasyon sürecinde kilit bir yer tutmuştur.

Marius Michel, 16 Temmuz 1819 tarihinde Fransa'nın güneyindeki Sanary'de doğmuştur. Michel'in Babası Louis Philippe kraliyet donanmasında teğmenlik yapmış, annesi denizci bir aileden gelmiştir. Annesi Josephine'in annesinin babası uzun yol kaptanı; baba tarafından dedesi ise kralın gemilerinde topçu kaptanı olarak görev yapmışlardır. Marius Michel, henüz 16 yaşındayken babasının askeri görevlerinden birine alt rütbeli bir denizci olarak katılmıştır. Böylelikle askeri kariyeri

¹³³ Özlü - Çay, "Fenerlerin Deniz Ulaşımındaki Rolü ve Karadeniz Sahillerinde Kurulan Fenerler", 86-87.

başlamış, kariyerinde hızla yükselmiş, 1839'da 20 yaşındayken birinci sınıf subay olmuş ve çeşitli askeri seferlere katılmıştır¹³⁴.

Michel, devlete ait ticaret donanmasına girmek için 22 Nisan 1843 tarihinde aktif hizmetten ayrılmayı talep etmiş ve Yakın Doğu'ya hizmet veren buharlı gemiler için görevlendirilmiştir. Donanma Bakanlığından 15 Mayıs 1843 tarihli kararıyla uzun yol kaptanı unvanını almıştır. Böylelikle Marsilya-Proche-Orient hattında 10 yıl boyunca önce teğmen, sonra ikinci kaptan ve son olarak da komutan vekili olarak sefer yapmıştır. Bu yolculuklar Michel'e Doğu Akdeniz kıyı şeridi hakkında önemli bir seyir bilgisi sağlamıştır. Bu bilgi aynı zamanda ona en elverişli deniz fenerleri ve düzenli kuryelerin izlediği farklı rotalar hakkında bilgi ve tecrübe kazandırmıştır. Michel'in aşağı yukarı aynı rotada tekrarlanan bu gezileri Doğu Akdeniz'deki aydınlatma eksikliğini fark etmesini sağlamıştır. Bu, Doğu Akdeniz'de bir deniz feneri ağı kurmak için fener yapımına sistematik bir yaklaşımın gerekliliğini ortaya koymuştur. Michel, bu süreçte posta hizmetinde geçirdiği yıllar boyunca, Osmanlı kıyılarına dair sistematik bir inceleme üzerinde de çalışmıştır. Bu süreçte Michel'in birlikte çalıştığı posta servisi köklü bir dönüşüm geçirmiş, önceleri Fransız donanmasının bir parçası olan bu servis 1851 yılında Messageries Maritimes adlı denizcilik şirketine dönüştürülmüştür. Şirket ticarileşmiş olsa da Kırım Savaşı döneminde Fransız hükümetinin hizmetinde faaliyet göstermiştir¹³⁵.

Kırım Savaşı sürerken, Marius Michel'in tüm kariyerini etkileyecek olan bir karşılaşma yaşanmıştır. III. Napolyon'un yaveri General Kont de Montebello, gemisinin batması sonucu Marius Michel'in gemisine binmiştir. Kont, Kırım Savaşı ile ilgili bir rapor sunmak üzere Fransa'ya dönerken Michel, ona Doğu Akdeniz'deki deniz fenerleri hakkında fikir ve tasarımlarından bahsetmiştir. Kont de Montebello, Michel'in bölgesel rotalar üzerindeki bilgisi ve bu konudaki pratik uzmanlığından büyük bir etkilenmiştir. General Kont, 5 Ocak 1855'te Marsilya'ya ulaştığında, bu dosyayı imparatora sunmak üzere teslim almıştır. Amiral Bruat ve Müttefik Amiraller Sir Edmund Lyons ile Ahmet Paşa'nın da aralarında bulunduğu Amirallik Konseyi, projeyi olumlu karşılamıştır. 1 Ağustos 1855 tarihinde, Napolyon'un önerisiyle Sultan Abdülmecid, Marius Michel'i Osmanlı Devleti Fenerler Genel Müdürü olarak

¹³⁴ Nalbant, Emine Esra, "Life and Works of Marius Michel in Nineteenth-Century Ottoman Empire", (Yüksek Lisans Tezi, Boğaziçi Üniversitesi, 2021), 3.

¹³⁵ Nalbant, "Life and Works of Marius Michel in Nineteenth-Century Ottoman Empire", 3-4.

atamıştır. Marius Michel, Osmanlı Devleti'nde beş yıl boyunca Fenerler Genel Müdürü olarak görev yapmıştır. Bu dönemin ardından, fenerlerin idaresi, Osmanlı Devleti'nin sonuna kadar sürekli olarak yenilenen 19 yıllık bir imtiyaz sistemine dönüştürülmüştür. Aynı yıl, Osmanlı topraklarındaki fenerlerin inşa edilmesi ve işletilmesi ayrıcalığını elde etmek için *Société Collas et Michel* adında bir şirket kurulmuştur. Şirket ile Osmanlı hükümeti arasında kararlaştırılan şartlara göre, bu imtiyaz süresi, tüm fener hatlarının inşasının tamamlanmasından itibaren 20 yıl olarak belirlenmiştir. İki ana merkezi olan şirketin Paris'teki merkezi idari işlerden sorumlu iken, İstanbul'daki merkez operasyonları yönetmiştir. Michel, bu imtiyazı yürütmek için Bernard Camille Collas ile ortaklık kurmuştur¹³⁶.

Şirketin ortağı olan Collas adı Osmanlı belgelerinde sıkça geçmektedir. Tam adı Bernard Camille Collas, 1819 yılında Bordeaux'da doğmuş, kariyerinde önemli başarılar elde etmiş bir girişimcidir. 40 yaşında, denizcilik alanında uzun yıllar kaptanlık yapmıştır. Mayıs 1849'da bağımsız milletvekili olarak Fransa Ulusal Yasama Meclisi'ne seçilmiştir. Bu görev sırasında, denizle ilgili tüm sorunlarda aktif bir rol üstlenmiştir. Özellikle Fransa'dan Levant'a ekipman sevkiyatı konusunda arabuluculuk yapmıştır. Daha sonra Le Havre'de önemli bir denizcilik şirketinin yönetici konumuna gelmiş, Akdeniz'in önemli limanları hakkında derin bilgi sahibi bir uzman olarak tanınmıştır. Collas'ın Osmanlı Devleti'ne olan ilgisi de dikkat çekicidir. Türkiye hakkında *La Turquie* adlı bir kitap yazmış, bu eseri üç yıl sonra güncellenmiş bir versiyonuyla yeniden yayımlamıştır. Yeni baskının önsözünde, Sultan Abdülaziz'in tahta çıkışını ve ülkeyi dönüştüren reformlarını kutlamıştır. Bu, Collas'ın sadece denizcilik alanındaki uzmanlığını değil, aynı zamanda Osmanlı Devleti'ne duyduğu ilgiyi de yansıtmaktadır. Şirkete, Ağustos 1860'da ilk fener imtiyazı verilmiş ve üç yıl içerisinde fener sayısını 22'den 96'ya çıkarmayı taahhüt etmişlerdir. Bu sözleşme 1879'da 20 yıl, 1894'te ise 25 yıl daha uzatılmıştır. Osmanlı fenerlerinin inşası ve işletilmesi, Michel ve Collas için uzun vadeli ve büyük bir servet kaynağı olmuştur¹³⁷.

¹³⁶ Nalbant, "Life and Works of Marius Michel in Nineteenth-Century Ottoman Empire", 5-6.

¹³⁷ Nalbant, "Life and Works of Marius Michel in Nineteenth-Century Ottoman Empire", 5-6.

Tablo 1. Collas ve Michel Şirketi’nin Kârları (% Beş yıllık dönemler)

Beş Yıllık Dönemler	Toplam gelirin yüzdesi olarak	Toplam faydaların yüzdesi olarak	İmtiyaz sahiplerinin gelirler içindeki görelî payı (karlılık) % geliri
1862-1868	41,3	65,9	52,6
1869-1873	48,4	68,8	62,1
1874-1878	39,9	62,8	46,4
1879-1883	33,6	59,6	43,2
1884-1888	36,8	53,9	54,2
1889-1893	43,1	54,2	67,3
1894-1898	39,4	51	65,2
1899-1903	21,7	24,2	46,2
1904-1908	38,2	38,2	61,8
1909-1913	37,2	4,1	67,9
1862-1913	36,07	49,36	56,41

Kaynak: Nalbant, Emine Esra, “Life and Works of Marius Michel in Nineteenth-Century Ottoman Empire”, (Yüksek Lisans Tezi, Boğaziçi Üniversitesi, 2021), 131.

XIX. yüzyıl boyunca, Osmanlı Devleti artan dış ticaret hacmiyle küresel pazara entegre olmaya başlamıştır. Bu büyüme, Avrupa ülkelerinin sanayi devrimleri sırasında yeni pazar arayışlarına girmesi ve deniz taşımacılığının kolaylaşmasıyla doğrudan bağlantılıdır. Deniz ticaretini ve bağlantıları güçlendirmek amacıyla, yabancı girişimcilerin yeni yollar, demiryolları, iskeleler, telgraf hatları ve deniz fenerleri inşa etmeleri gerekmiştir. Bu projeler, yabancıların doğrudan yatırımlarıyla hayata geçirilmiştir. İşte bu girişimcilerden biri, Marius Michel idi. Michel, başta deniz fenerleri olmak üzere, iskele yapılarıyla da yakından ilgilenmiştir. Aynı zamanda, deniz feneri işinde ortağı olan Bernard Collas da, deniz fenerlerinin yanı sıra altyapı projelerine yatırım yapmaya gönüllü olmuştur. Marius Michel’in kariyeri, küresel deniz ticareti ve hareketlilik gelişmelerinde merkezi bir rol oynamıştır. Michel, bu çalışmalarının dışında iki dönem boyunca Fransa’nın güneydoğusundaki bir sahil

kasabası olan Sanary-sur-Mer'in belediye başkanlığını da üstlenmiştir. İlk belediye başkanlığı döneminde (1865-1872), Michel, Boğaziçi kıyılarındaki tecrübelerinden yola çıkarak denizcilik meselelerine ilgi göstermeye başlamıştır. 1865-1876 yılları arasında devam eden bu ilk belediye başkanlığı döneminde, Michel, kasabasında iskele yapımını başlatmıştır. 1892-1894 yılları arasında, kasabayı modernleştirmek ve bir turistik cazibe merkezi haline getirmek için büyük çaba sarf etmiştir. Marius Michel, 6 Ocak 1907 tarihinde Tamaris-sur-Mer'deki Château du Manteau'sunda hayata gözlerini yummuştur¹³⁸.

2.5. Marius Michel'in Osmanlı'daki Faaliyetleri

Marius Michel, Kırım Savaşı döneminde, 19 Temmuz 1855'te, Messageries Maritimes filosuna ait *Pericles* isimli bir gemiyle İstanbul Limanına ulaşmıştır. Michel, Fransa Büyükelçisi Antoine Thouvenel aracılığıyla aldığı talimat gereğince gemiden inerek bir süre beklemiştir. Kısa bir süre sonra, 1 Ağustos 1855'te, Fransız büyükelçisi ile Sultan Abdülmecid arasında önemli bir anlaşma imzalanmış ve Osmanlı Devleti'nin Fenerler İdaresi Müdürü olarak atanmıştır. Michel'in temel hedefi, Osmanlı kıyıları boyunca deniz feneri ağını güçlendirmek olmuştur. Çanakkale ve Karadeniz'de otuz altı fenerin, ayrıca Tuna Nehri'nin girişinde dört fenerin acil olarak inşasını amaçlamıştır. Dikkate değer bir şekilde, sadece bir buçuk ay sonra, 18 Eylül 1855'te Michel, bu deniz fenerlerinin bakımına yönelik ilk sözleşmeyi imzalayarak bölgedeki deniz güvenliğini artırmada önemli bir adım atmıştır¹³⁹.

Kırım Savaşı sürecinde Çanakkale ve İstanbul Boğazları oldukça yoğun bir gemi trafiğine maruz kalmıştır. Fransız Kaptan Michel, tehlikeli kıyıların kazalara sebebiyet verdiğini sunarak fenerler inşa edilmesini önermiş, savaşın Osmanlı'nın lehine döneceğini de vurgulamıştır. Asıl amacı ise ticaretin işlediği bu sahalarda Fransa'nın Osmanlı ile iyi anlaşması sonucu savaş sonrası deniz ticaretinde güç elde etme isteği olmuştur. 1855 yılında fenerlerin kontrol edilmesi istenilmiştir. Deniz trafiğinin yoğun olduğu alanlara fenerler konulacak, mevcut fenerler iyileştirilecektir ve fenerlerin daima ayakta kalabilmeleri için idare-i mahsus kurulacaktır. Bu idarenin başına Fransız kaptan Michel getirilip, vakit geçmeden hazırlıklara başlanmıştır.

¹³⁸ Nalbant, "Life and Works of Marius Michel in Nineteenth-Century Ottoman Empire", 6-7.

¹³⁹ Nalbant, "Life and Works of Marius Michel in Nineteenth-Century Ottoman Empire", 61.

Michel'e başlangıçta Bozcaada ile Karadeniz Boğazı arası inşa izni verilmiştir. Kurumun giderlerinin ise sefer halinde olan gemilerden vergi olarak alınması kararlaştırılmıştır¹⁴⁰.

Michel'in müdür olarak seçilme süreci Ekim 1855 tarihinde Ali Galip, Mehmet Fuat, Saffet, Ahmet Muhtar, Mustafa, İsmail Afif, Mehmet Salih gibi paşaların kararıyla alınmıştır. Fener inşasıyla birlikte artık kılavuza ihtiyaç duymayacak ve sigorta masrafları ödemeyecek olan vapurların, onun yerine çok daha uygun olan fener vergisini, Fenerler İdaresi'ne ödeyeceği resmileşmiştir¹⁴¹. Michel'in, Fenerler İdaresi müdürü seçilmesi üzerine taraflar arasında bir antlaşma imzalanmıştır. Fenerlerin 1855 yılında imzalanan bu antlaşmanın maddeleri, 1860 senesi sözleşmesinde oluşturulmuştur¹⁴².

1856 Haziranında fener müdürü olan Kaptan Michel ve yardımcılara sık kullanacakları gerekçesiyle tersane-i amire yakınlarında ikamet edebilecekleri bir hane tahsis edilmiştir¹⁴³. Osmanlı kıyılarında birçok fenerin inşasında yer alacak olan Michel, kâtibiyile birlikte Paris'e giderek fener ve gerekli eşyaları yanında getirmiştir. Satın alınan fenerler ve Avrupa seyahat masrafları Osmanlı hazinesinden karşılanmıştır¹⁴⁴.

Sözleşmenin imzalandığı 1855 yılından, 1860 yılına kadar geçen 5 yıllık Tersane-i Amire hükmündeki süreçte Osmanlı sahillerinde 22 adet fener inşa ve yenilemesi gerçekleşmiştir. Komisyonun belirttiği şekilde fenerler Bursa, Balıkesir, Çanakkale, İstanbul ve Tekirdağ sahillerinde yapılmıştır. Aralarında Bozcaada, Erdek, Hoşköy, Mudanya, Seddülbahir, Ereğli, Tarabya, Umuryeri Kuruçeşme, Rumelihisarı, Anadolu Kavağı, Yeniköy, Kireçburnu, Kanlıca gibi fenerleri de bulunmaktadır¹⁴⁵.

1860 yılında Fransız Kaptan Michel ve ortağı Kaptan Collas ile gerçekleşen antlaşmayla birlikte Fenerler Müdürlüğü Tersane-i Amire İdaresinden ayrılmıştır. Fener müdürü Michel imtiyazlı olarak görevine devam etmiştir. Devlet dairesinden

¹⁴⁰ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS), 132-5648.

¹⁴¹ BOA, İ.MMS, 6-206.

¹⁴² Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Evrakı (HR.HMŞ.İŞO), 71-2.

¹⁴³ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İrade Hariciye (İ. HR.), 127-6395.

¹⁴⁴ BOA, İ. HR., 147- 7747.

¹⁴⁵ Koca, "Denizlerimizi Aydınlatanlar", 112.

ayrıldıktan sadece dört yıl sonra Osmanlı sahillerinde 111 fener inşa edilmiştir¹⁴⁶. İmtiyazlı bulundukları süreçte Marmara, Karadeniz, Akdeniz, Kızıldeniz’de faaliyetlerde bulunmuşlardır. 1880 yılında Fenerler İdaresi’nin imtiyaz sahibi Mösyö Collas ve Michel Paşa’ya hizmetlerinden dolayı Osmanlı nişanı verilmiştir¹⁴⁷.

Deniz kazalarını önleme amacıyla boğazın her iki tarafına da 1866 yılında Tahlisiye İdaresi kurulmuştur. Bu oluşum günümüz Kıyı Emniyeti Müdürlüğünün ilk halidir. Fenerler ile aynı amaca hizmet eden bu kurum, fenerlerin yetersiz kaldığı olumsuz hava şartları gibi durumlarda oluşan aksilikleri çözmek için kurulmuştur. Fenerler İdaresi’nin henüz onuncu yılında, yine Fenerler İdaresi’nin yanında yardımcı bir kurum olmuştur. Tahlisiye İdaresinin 1882 yılı nizamnamesine baktığımızda görülmektedir ki Fenerler İdaresi’nde olduğu gibi Düvel-i Ecnebiye’nin söz hakkı bulunmaktadır. İki kere kaleme alınan bu antlaşma nın maddeleri şöyledir: Başta Osmanlıya ait bir liman reisi olacak ve iki aza seçilecektir. Bu iki aza Avrupalı olacaktır. Azalar kurulan ortak komisyon tarafından seçileceklerdir. Liman reisi uygun görmezse yerine bir başka aza tayin edilecektir. Avrupalı azaların görev süresi iki yıl olacaktır. Süresi dolan azalar komisyon onaylarsa tekrar seçilecektir. Aynı zamanda yer değişikliği veya ölüm gibi sebeplerle azalardan biri eksilirse yerine yenisi tayin edilecektir. İdare Meclisi sefer halindeki vapurların gelir ve giderlerini belirlemekle mesuldür. İdare Meclisi kararlarını teftiş etmek için müfettiş atanacaktır. Fener dubaları iki yılda bir kere teftiş ve kontrol edilecektir. Hasar var ise masrafları idare meclisi karşılayacaktır. Baş memurlar şunlardır:

- a. Dört Avrupalı zabıt
- b. Birer Rumeli ve Anadolu sahilleri tahliye idaresini kumanda eden zabıtlar
- c. Fener dubasını kumanda eden bir zabıt
- d. Üç inspektör namıyla atanmış müfettiş zabıt.
- e. Fener dubasına mahsus dört muavin
- f. Kapudane idaresine ait iki doktor

Tüm zabıtlar ve meclis üyeleri üniformasını giymek zorundadır. İnspektörler fener dubalarının tamir ve çalışanlarını teftiş edecektir. Aynı zamanda idare meclisini

¹⁴⁶ Bostan, Türkhan, Soyer-Kolçak, *Türkiye’nin Tarihi Deniz Fenerleri*, 40.

¹⁴⁷ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Sadaret Mühimme Kalemi Evrakı (A.MK.MHM), 485-28.

de kontrol edeceklerdir. İnspektörler üç ayda bir meclis idaresine raporları verecektir. Gelecek üç ayın gerekli edevatını çizelgede gösterecektir. Tadilat masrafları Bank-ı Osmaniye tarafından ödenecektir. Gelir ve giderler Türkçe ve Fransızca kaydedilecektir. Gelir ve gider tablosu üç ayda bir meclis üyelerine sunulacaktır. Pek çok yönüyle tahlisiye idaresinin maddeleri, fenerler nizamnamesine benzemektedir¹⁴⁸. Deniz fenerleri gün batımında yakılıp, gün doğumunda söndürüleceklerdir¹⁴⁹. Görüldüğü üzere tahlisiye ve fener idareleri aynı iş alanında çalışmaktaydı. Bu sebeple olacaktır ki Fenerler İdaresi'nin, Fransız imtiyazından ayrıldığı cumhuriyet yıllarında, Tahlisiye Umum Müdürlüğü çatısı altında birleştirilmişlerdir. Haliyle iki idare farklı kurumları oluştursa da aynı amaca hizmet etmişlerdir.

Fenerler İdaresi, tüm deniz fenerlerini 12 farklı bölgede toplamıştır. 1860 yılındaki sözleşmeye göre inşa edilen bu fenerler Bahriye Nezareti'nin kontrolünde 19 yıl boyunca faaliyet göstermiştir. Bu bölgelerin sıralaması şu şekildedir¹⁵⁰.

1. Akdeniz Boğaz Hattı Fenerleri
2. Midilli Hattı Fenerleri
3. İzmir Hattı Fenerleri
4. Sakız Hattı Fenerleri
5. Selanik ve Galos Hattı Fenerleri
6. Sisam ve İstanköy Hattı Fenerleri
7. Rodos Hattı Fenerleri
8. Karaman ve Şam Hattı Fenerleri
9. Girit Hattı Fenerleri
10. Trablusgarp Hattı Fenerleri
11. Karadeniz Anadolu Hattı Fenerleri
12. Karadeniz Rumeli Hattı Fenerleri.

Camille Collas, fener imtiyazını Osmanlı Devleti'nin Fransız sanayisine verdiği ilk imtiyaz olarak nitelemiştir. Ayrıca Collas kendi çalışmasında bu hatların

¹⁴⁸ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Yıldız Askeri Maruzat (Y.PRK.ASK.), 20-24.

¹⁴⁹ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Bab-ı Ali Evrak Odası (BEO), 2761-207001.

¹⁵⁰ Özlü, Çay, “Fenerlerin Deniz Ulaşımındaki Rolü ve Karadeniz Sahillerinde Kurulan Fenerler”, 91.

sayısını, yukarıdaki listeden farklı olarak, 14 ve bunlardaki toplam fener sayısını ise 110 olarak şöyle belirtmiştir¹⁵¹:

1. Çanakkale Boğazı-Karadeniz Hattı: 8 fener
2. Kanal-Midili Hattı: 6 fener
3. İzmir Hattı: 4 fener
4. Sakız Adası Hattı: 4 fener
5. Selanik-Volos Hattı: 5 fener
6. Sisam-İstanköy Hattı: 6 fener
7. Rodos Hattı: 2 fener
8. Karaman Bölgesi-Suriye Hattı: 16 fener
9. Kandiye Hattı: 6 fener
10. Trablusgarp Hattı: 3 fener
11. Karadeniz (Anadolu) Hattı: 9 fener
12. Karadeniz (Rumeli) Hattı: 3 fener
13. Karadeniz (Tuna girişi) Hattı: 3 fener
14. Adriya Denizi (Arnavutluk) Hattı: 5 fener

Fener inşası Marmara kıyılarından sonra 1880 yılı sonrasında Batum, Rize, Trabzon, Giresun, Ünye Bafra, Samsun, Sinop, İnebolu, Bandırma, Ayvalık, İzmir, İzmit, Sakız, Çeşme, Bodrum, Selanik, Trablusgarp, Bingazi, Girit gibi merkezlerde de gözlenmiştir.

Fenerler İdaresi son imtiyazını 1912 yılında 500.000 liralık avans karşılığında 25 yıl süre ile almıştır. Ancak Osmanlı Devleti'nin bu 25 yıllık süre içinde son bulması ve yeni bir Türk devletinin kurulması ile imtiyaz ellerinden alınmıştır. Dünya savaşında tarafların düşman safhalarda oluşu asıl sebep olmuştur¹⁵². Michel Paşa ve Mösyö Collas idaresine imtiyazlı olarak 1860 yılında bağlanan Fenerler İdaresi, Fransız sorumluluğundan alınıp Aralık 1937 yılında hükümet kararıyla Tahlisiye Umum Müdürlüğüne bağlanmıştır¹⁵³.

¹⁵¹ Bernard Camille Collas, *1864'te Türkiye: Tanzimat Sonrası Düzenlemeler ve Kapitülasyonların Tam Metni*, (İstanbul: Bileşim Yayınevi, 2005), 289-290.

¹⁵² Nemlioğlu Koca, "Denizlerimizi Aydınlatanlar", 114.

¹⁵³ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), Kararlar Daire Başkanlığı, 81-107-20.

2.6. Fener Nizamnamesi

Feneri Nizamnamesi, Fransız Kaptan Collas, Fransız Kaptan Michel ile Osmanlı adına Bahriye Nazırı Mehmet Ali Paşa tarafından 8 Ağustos 1860 yılında imzalanmıştır. Amacı 1855 yılında yapılan Osmanlı kıyılarının aydınlatılması için imzalanmış antlaşmanın kurallarını kararlaştırmaktır. Ancak antlaşmanın 11. maddesinde 1855 yılındaki antlaşmasının iptal edildiği bildirilmiştir. Bundan sonraki süreçte Akdeniz, Çanakkale Boğazı, Adalar Denizi, Adriyatik Körfezi ve Karadeniz sahillerine deniz feneri inşa edilecektir. İki ülke arasında anlaşmazlık çıkmaması için ortak bir komisyon kurulacaktır. Komisyonda hem Osmanlı hem de Avrupalı tebaadan üyeler olacaktır.

Komisyon süreç sonunda yeni fenerler inşa edilmesi gerektiğini uygun gördüğünde antlaşma yeniden yapılacaktır. 1879 yılında ilk antlaşmanın süresinin dolmasıyla ikinci bir antlaşma imzalanmıştır. Taraflar arasındaki uyuşmazlıklar yine tarafların ortak kararlaştırdığı hakemlerce çözüme ulaşacaktır. Fenerlerle ilgili tüm sorumluluk imtiyaz sahiplerine ait olacaktır. Bekçi evleri, fenerler, direkler, yıllık bakım, personel maaşları ve personel seçimi imtiyaz sahiplerine aittir. Osmanlı yalnızca fenerin arazisini vermekle sorumludur ancak yine kendisinin olacaktır. Fenerin yapıldığı bölgedeki düzenin korunması için çıkabilecek herhangi bir sorunda bölge yetkilisi fener arazisine girebilecektir.

Osmanlı ve komisyon gözetiminde olan fenerlerde Osmanlı tebaasından da yetiştirilmek üzere çalışan seçilmesi zorunludur. İmtiyaz süresi ilk anlaşmayla 20 yıl olarak kararlaştırılmakla birlikte 1879 senesinde ek anlaşmayla uzatılmıştır. Fenerin inşa ve işletilmesinde çıkacak ihmallerden dolayı ceza bedeli uygulanacak veya ihmale ortak komitenin atadığı bir mahkeme bakacaktır. Fenerlerin teftişi için dilerse Osmanlı hükümeti müfettiş atama hakkına sahiptir. Fenerin yıllık kontrolleri imtiyaz sahiplerine özel olacaktır ancak deprem, savaş gibi mücbir sebeplerden kaynaklı hasarlarla ilgilenmeyecektir.

İmtiyaz sahiplerine inşa, bakım ve personel ihtiyaçları gibi masrafları karşılaması için kurulmuş ya da kurulacak tüm hatlardaki şirketlerden alınan deniz feneri aidatlarının %78'i verilecektir. Kumpanyalardan alınacak bu ücret, savaş gemilerinden alınmayacaktır. Aidatları Osmanlı adına imtiyaz sahipleri toplayacaktır. Hatlarda tahsilat ofisleri oluşturulacaktır. İmtiyazın ilk 20 yılında Osmanlı fener

rüsumundan %22 alacak ve sonraki 15 yıllık sözleşmeden ise %28 pay alacaktır. İmtiyaz sahiplerinin ölümü halinde hakları varislerine devrolur ya da ayrılmak istemeleri durumunda İstanbul'da yaşama şartı olan bir kimseye bırakabilirler. İmtiyaz süresinin sona ermesine 2 yıl kala sorumluluklarında olan her şey denetlenecek ve 2 yılda bitirilmesi garanti edilecektir. Aksi durumda hükümet kalan sürenin gelirlerine el koyup kendisi yapma hakkına sahip olacaktır. Eğer imtiyaz sahipleri uygun bir tamamlama gerçekleştirmiş ise deniz fenerleri hükümete devredilecektir¹⁵⁴.

8-20 Ağustos 1860 yılında Osmanlı temsilcisi Bahriye Nazırı Mehmet Ali Paşa ile Fransız Bernard Camille Collas ve Fransız Marius Michel arasında imzalanan nizamnamenin maddeleri şu şekildedir:

Birinci maddede, Michel ve Collas Osmanlı kıyılarında deniz feneri inşa etmek üzere anlaşmışlardır.

İkinci maddede, taraflardan birinin başkanlığında ortak bir komisyonun kurulması gerekliliğinden bahsedilmiştir.

Üçüncü maddede, Çanakkale Boğazıyla Karadeniz arasında bulunan çalışmaların bir yılda, diğer hatlardaki çalışmalarında 3 yılda tamamlanması gerektiği vurgulanmıştır.

Dördüncü maddede, komisyon üyeleri yeni fener inşasına karar verirse eğer şartlarının kabul edilmesi karşılığında inşa hakkına sahip olacaklardır. Ancak arada bir uyuşmazlık çıkması durumunda kendi aralarında seçmiş oldukları hakemlerce çözüme ulaşacaklardır.

Beşinci maddede, arazinin Osmanlı tarafından tahsis edileceğinden ve arazinin yine Osmanlıya ait olduğundan, fener alanında yaşanacak herhangi bir güvensizlik durumunda bölgedeki yetkililer müdahale edecektir.

Altıncı maddede, inşa ve tamir için gerekli malzemelerin gümrükten muaf tutulması gerektiğine ve ortaya çıkacak zorlukların yine ortak komisyon tarafından çözüleceğine değinilmiştir.

Yedinci maddede, imtiyaz sahipleri sorumlu oldukları deniz fenerlerinin masraflarını kendileri karşılayacakları ve 20 yıllık antlaşma yapıldığı belirtilmiştir.

Sekizinci maddede, çalışanların her türlü ihtiyaçlarının sorumluluğunun imtiyaz sahiplerine ait olduğu, çalışanlarının arasında Osmanlı tebaasından

¹⁵⁴ BOA, HR.HMŞ.İŞO, 71-2.

bireylerinde olacağı, uyruk fark etmeksizin herkesin Osmanlı üniforması giyeceğinden söz edilmiştir.

Dokuzuncu maddede, herhangi bir usulsüzlük durumunda para cezası uygulanabilecektir. Buna ek olarak yargılanmak üzere mahkeme kurulacağından da bahsedilmektedir.

Onuncu maddede, hükümet deniz fenerlerini teftiş edecektir, müfettişler dilediklerinde fenerleri ziyaret edebilecektir.

On birinci maddede, 1855 yılında yapılan Kaptan Michel'in deniz fenerleri genel müdürü olduğunu belirten antlaşma iptal edilmiştir.

On ikinci maddede, Bakım masrafları bayiler tarafından ödenecektir. Bayilerden kastedilen acentelerdir. Herhangi bir doğal afet sonucu oluşan hasarların ödeneği fener gelirinden kesileceği düşünülmektedir.

On üçüncü maddede, deniz fenerine ait bakım, inşaat, işçi vb. masraflar için ödenek ayrılacaktır. Deniz feneri aidatlarının %78'i buraya aktarılacaktır.

On dördüncü maddede, daha önce anlaşmalı olan kumpanyaların aynı miktarda indirimden yararlanacakları belirtilmiştir. Savaş gemileri imtiyaz sürecinde fenerler için vergi ödemeyecektir. Aidatları Osmanlı adına imtiyaz sahipleri toplayacağı bildirilmiştir.

On beşinci maddede, Osmanlı, imtiyaz sahiplerine liman başkanlığı, sağlık ofisleri, tahsilat ofisleri için binalar vermek zorundadır. Ancak mevcut bir bina yoksa imtiyaz sahiplerinin karşılayacağından söz edilmiştir.

On altıncı maddede, imtiyaz sahipleri devam etmek istemediklerinde İstanbul'da yaşayan bir temsilciye devretme haklarının olduğu bilinmektedir.

On yedinci maddede, yapılan tüm işin, imtiyaz bittikten sonra teftiş edileceği ve imtiyaz sahiplerinin hak talep etmeden Osmanlı'ya devredeceğinden bahsetmektedir.

On sekizinci maddede, imtiyaz sahiplerinin ölümü halinde temsilcisi sözleşmeyi devam ettireceği geçmektedir.

On dokuzuncu maddede, Osmanlı hükümeti, imtiyaz süresi dolmadan önce gerek gördüğü sürece fener hizmetini hukuk yoluyla geri alabileceği belirtilmiştir.

1860 sözleşmesinden 19 yıl sonra yeni bir ek antlaşma imzalanmıştır. Bu antlaşmada önceki maddelerde değişimler olduğu gözle görülmektedir. 19 deniz feneri inşasından söz edilmiştir. 15 Temmuz 1879 antlaşması şöyledir:

Birinci maddede, 1860 yılında imzalanan fenerlere ek olarak 16 deniz feneri daha inşa edilmiştir. Bu fenerleri imtiyaz süresince idare edebileceklerini ancak sona erdiğinde Osmanlı'ya iade edileceğinden bahsedilmektedir.

İkinci maddede, Karadeniz, Akdeniz, Takım Adaları, Adriyatik Körfezi çevresinde yapılacak olan yeni fenerlerin 1860 Antlaşmasına göre inşa edileceğinden söz edilmiştir.

Üçüncü maddede, Osmanlı toprağı olan Sasena adasındaki deniz fenerlerinin bakım masraflarının da imtiyaz sahiplerine ait olduğu yazmaktadır.

Dördüncü maddede, imtiyaz sahiplerinin, fenerler için harcayacakları ücret miktarı geçmektedir.

Beşinci maddede, yeni antlaşmanın 15 yıl uzatıldığı ve 2, 4, 19. maddelerinin kaldırıldığı bildirilmektedir. Bu madde de antlaşma sürelerinden de söz edilmiştir. 1860 antlaşması 20, şimdiki antlaşma ise 15 yıl olarak kabul edilmiştir. Ancak yapılmakta olan fenerlere 3 yıl tanındığından bu imtiyaz 1898 yılında sona ereceğı belirtilmiştir.

Altıncı maddede, imtiyazın ilk süresince Osmanlı fener rüsumundan %22 alacakken, 1884 sonrası %28 pay olarak anlaşmışlardır.

Yedinci maddede, imtiyazın kaç yıl sürdüğünün önemli olmadığı ve herhangi bir anlaşmazlık durumunda tüm masrafları ödeyerek fenerleri devralacağı anlaşılmaktadır.

Sekizinci maddede, yapılan fenerler bitmeden önce komisyon tarafından inceleneceğı ve imtiyaz sahiplerinin bu süreçte bitirmeleri garanti edilecektir. Aksi bir durumda fenerlerin inşasını Osmanlı yapacak ve fenerleri devralacaktır.

Son olarak dokuzuncu maddede ise tüm bu çıkacak anlaşmazlıkların Danıştay tarafından çözüleceğı belirtilmiştir.

3. DOĞU KARADENİZ'DE DENİZ FENERİ İNŞASI VE BAKIMI

Fener inşa çalışmaları, boğazlar çevresinde neredeyse çeyrek asırlık sürede tamamlanmıştır. İmtiyaz süresinin bitmesiyle antlaşma tekrar imzalanmakta ve Anadolu çevresini fener zenginliğine eriştirmektedir. Boğazlardan sonra günümüz Ege kıyılarında süregelen çalışmalar, 1880 yılı sonrası artık Karadeniz bölgesinde devam etmiştir. Ticaret Karadeniz'de, Akdeniz'deki kadar canlı değildi. Bölgenin kıyısında bulunan Avusturya, Rusya gibi devletler Karadeniz ticaretine hakimdi.

Bölgenin ilk fenerleri 1863-1866 yılları arasında yapıldı. Bunlar arasında Karadeniz bölgesinden Batum'u örnek gösterebiliriz. İlerleyen 20 yıllık zaman diliminde bu fenerlerin arasına 1880 yılında Bafra (Samsun) ve Çamburnu (Perşembe/Ordu) Fenerleri, 1884 yılında Rize Feneri, 1886 yılında Işıklı-Yoros (Trabzon) Feneri ve 1912 yılında Tirebolu (Giresun) Feneri inşa edilmiştir¹⁵⁵.

Karadeniz için Kırım Savaşı ile 93 Harbi önemli askeri ve ticari gelişmelerin yaşanmasına neden olmuştur. Fenerler İdaresi'nin yapısı, yönetim kurulunun Fransız mühendislerden, teknisyenlerin Osmanlı vatandaşı gayrimüslimlerden, fener bakıcıları ve memurların ise Türklerden oluşmuştur. Bu durum, savaş nedeniyle yabancıların varlığının bir güvenlik riski oluşturabileceği endişesini doğurmuştur. Bu kaygılarla, 1883 yılında Karadeniz'deki fenerlerde yabancı personel çalıştırılmaması ve yabancı dil bilen deniz subaylarının fener hizmetlerinde görevlendirilmesi kararlaştırılmıştır. Bu durum, dönemin uluslararası ilişkilerinin yanı sıra, iç güvenlik dinamiklerini de yansıtan önemli bir gelişmedir. Fenerler İdaresi'nin bu adımı, güvenlik kaygılarına karşı proaktif bir yaklaşım sergilediğini göstermektedir¹⁵⁶.

1884 yılında denizcilere Karadeniz'i tanıtma amaçlı hazırlanan bir rehber kitapta kıyılarda limanların yok denecek kadar az olduğundan, bölgede batı rüzgârlarının yüksek şiddetinden ve bu rüzgârlardan gemicilerin korunmasını dağların sağladığından söz edilmiştir. Kılavuza göre Karadeniz'de dağlar olmasaydı bölgede denizciliğin güç bir vaziyet alacağından da bahsedilmiştir¹⁵⁷. 1884 yılında yazılan ansiklopedi niteliğindeki kitap, 1926 yılında değişim ve yeni bilgiler ışığında yeniden

¹⁵⁵ Black Sea Pilot 1884, 113.

¹⁵⁶ Özlü, Çay, "Fenerlerin Deniz Ulaşımındaki Rolü ve Karadeniz Sahillerinde Kurulan Fenerler", 90-91.

¹⁵⁷ Black Sea Pilot 1884, 113.

yazılmıştır. Küçük yapıda gemiler için Rize, Trabzon, Giresun, Ordu, Vona, Fatsa, Ünye, Samsun, İnebolu, Amasra, Ereğli limanları fırtınasız havalarda güvenli demirleme imkânı sağlamaktaydı. Bunlar arasında Vona-Perşembe Limanı bölgenin güneyinde ve batıya sırt çevirmiş konumundan dolayı batı rüzgârlarından etkilenmemektedir¹⁵⁸.

Tablo 2. Karadeniz'in Anadolu Kıyılarındaki Deniz Fenerleri

	Kuzey Enlemi		Doğu Boylamı		Deniz Yüksekliği	Görünüş Mesafesi	Kuruluş Tarihi	Işık
Bafra Feneri	41°	44'	35°	59'	49 metre	10 mil	15 Kasım 1880	İki dikey beyaz ışık
Samsun (Kalyon) Feneri	41°	19'	36°	21'	56 metre	12 mil	15 Ağustos 1863	Sabit beyaz ışık
Vona Feneri	41°	21'	37°	48'	131 metre	12 mil		Sabit beyaz ışık
Giresun Feneri	40°	56'	38°	24'	193 metre	12 mil	15 Ağustos 1863	İki dikey beyaz ışık
Yoroz Feneri	41°	07'	39°	26'	98 metre	16 mil	5 Eylül 1886	10 saniye yanıp sönen ışık
Trabzon Güzelhisar Feneri	41°	01'	39°	46'	105 metre	16 mil	15 Ağustos 1863	1 dakika beyaz ışık
Rize Feneri	41°	04'	40°	30'	59 metre	6 mil	18 Ağustos 1884	Sabit kırmızı ışık

Kaynak: Musa Şaşmaz, *İngiliz Raporlarına Göre Trabzon Vilayeti Ticaret Raporları (1830-1914) Cilt III*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2014), 1181.

3.1. Bafra Feneri

Limanların, iskelelerin, rıhtımların, ticaretin her geçen gün artması, vapur şirketlerinin acenteleri ve hatların çoğalması bir yerden sonra deniz feneri ihtiyacını doğurmuştur. Daha öncede anlattığımız Osmanlı hükümeti ile Mösyö Michel arasında yapılan sözleşme sonrası geçen 20 yıllık zaman diliminde ilk olarak Marmara

¹⁵⁸ *Black Sea Pilot- The Dardanelles, Sea of Marmara, Bosphorus, Black Sea and Sea of Azov 1926*, (Washington: Government Printing Office ,1927), 392.

kıyılarında, ardından Karadeniz sahilinde fenerler hayata geçirilmeye başlanmıştır¹⁵⁹. 1880 yılında Samsun'da Kızılırmak'ın denizle buluştuğu delta sahasına bir fener inşa edilmiştir. Delta olmasından da anlaşılacağı üzere alüvyon birikimiyle oluşan bu saha şehrin denize çıkıntısı olan en uygun kıyısıydı. Bu sebeptendir ki fener için uygun görülmüştür.

Bafra Feneri, Kızılırmak'ın denize döküldüğü Halis Burnu'nda yer almaktadır. İngiliz raporlarına göre enlem 41 derece 44 dakika, boylam 35 derece 59 dakika, denizden yüksekliği 49 metre olup, deniz görüş mesafesi 10 mildir. 15 Kasım 1880 yılında inşa edilmiştir. Çift dikey beyaz ışığa sahiptir¹⁶⁰.

Canik Mutasarrıfı Kamil Paşa'ya 1860 yılının aralık ayında gelen resmi yazıyla Fenerler Direktörü Michel Paşa'nın, Devlet-i Aliye tarafından Samsun'a gönderildiği bildirilmiştir. Michel Paşa, burada fenerin inşa olunacağı yeri ve ne zaman hayata geçeceği hakkında fikir edinmiştir. Samsun Fenerinin inşa ve bakımıyla da kendisinin ilgileneceği, bu konuda yardım ve kolaylık sağlayacağı aktarılmıştır¹⁶¹.

Fenerin bu incelemeden hemen sonra inşasına başlanmaması gemicilere zorluk çıkarmış olacak ki incelemeden on yıl sonra talepte bulunulmuştur. Bu sefer yalnızca Kızılırmak boğazına değil, Yeşilirmak boğazındaki Civa Burnu'na da bir fener inşa edilmesi istenmiştir. Bugünkü Çarşamba Fenerinin temelleri atılamasa da, planı o günden yapılmıştır. Şehrin iki delta ucuna birer adet fener konulması talebine karşın fenerlerden bir tanesi on yıl sonra yapılabilmıştır¹⁶².

Fenerin ilk memurunun Mösyö Polinis de Karavelk'in olduğunu 1885 yılının ağustos ayında Bafra Reji Müdürü ve eşinin yapmış olduğu kazadan anlamaktayız. Fener yakınında gerçekleşen kazada 10 seneden beri fener memurluğunda bulunun Karavelk'in yardımında bulunduğu geçmektedir. Reji müdürü ve ailesinin sağlığa kavuşmasından 6 sene sonra 1891 senesinde memur Karavelk'in, mecidiye nişanı ile ödüllendirildiği görülmektedir¹⁶³.

Fener inşasının tamamlandığı günden itibaren görevini kusursuz yerine getirmiştir. Ancak savaş dönemlerinde aksilikler yaşanmıştır. Milli Mücadelenin

¹⁵⁹ BOA, HR.HMŞ.İŞO, 71-2.

¹⁶⁰ Şaşmaz, *İngiliz Raporlarına Göre Trabzon Vilayeti Ticari Raporları Cilt III*, 1181.

¹⁶¹ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Hariciye Nezareti Mektub-i Kalemî.), 439-31.

¹⁶² BOA, HR.MKT., 698-23.

¹⁶³ BOA, DH.MKT., 1903-112.

başlamasından birkaç yıl kadar önce fenerin Rum çeteler tarafından basıldığı haber alınmıştır. Fener bekçisinin hayatını tehlikede görmesinden dolayı fenerin ışığını yakamadığı anlaşılmıştır. Bu sebeptendir ki İngiltere fevkalade komiserliğinden feneri yakması ve can güvenliğinin sağlanması adına destek istenmiştir¹⁶⁴.

Bir başka belgede fenerin hiçbir zaman ışığının sönmediği, Rum çetesinin fenere yalnızca ekmek almaya geldiği ve saldırının bir yalanlamadan ibaret olduğu vurgulanmıştır¹⁶⁵. Nihayetinde inşa olunduğu günden cumhuriyete kadar henüz yarım asrı dahi doldurmamış olan Bafra Feneri adından gerginlik ve ödüllerde söz ettirmiştir. Bu yüzden yalnızca denizcilerin değil siyasetin de bir parçası olmuştur.

3.2. Ünye ve Çamburnu Deniz Fenerleri

Karadeniz bölgesinde her geçen gün seyrüsefer yapmakta olan vapurların sayısını artmıştır. Karadeniz'in kuzey ve güney sahillerinde sefer yapan vapurlar Osmanlı'nın çoğu kıyılarında yaşadıkları ışık sorununu Ordu'da da yaşamışlardır. Bu sebeptendir ki 1860 yılında imzalanan ve 1880 yılında Karadeniz sahillerinde inşaya başlayan fenerler nizamnamesi Ordu'yu da Samsunla birlikte ele almıştır.

1880 yılı içerisinde Karadeniz'de iki fener inşa olunmuştur. Bunlardan biri daha önce bahsi geçen Bafra feneriyken diğeri de Ordu'nun Vona ya da günümüz ismiyle Perşembe ilçesine inşa edilen Çamburnu Feneridir. Kurulması tasarlandığı 1880 yılına göre denizden görüş mesafesi 10 mil olup, çift ışığa sahip olacağı şeklinde planlanmıştır. Nitekim yıllar içerisinde ışık ve görüş açısı değişiklik göstermeye devam etmiştir¹⁶⁶. İngiliz belgelerine göre enlem 41 derece 08 dakika, boylam 37 derece 48 dakikadır. Denizden yüksekliği 131 metre olup deniz görüş mesafesi 12 mildir. Sabit beyaz ışıklı olarak geçmektedir¹⁶⁷.

İthalat ve ihracatın arttığı Ordu Limanında ışıksızlıktan yakınıldığı anlaşılabilecek ki limanda bir deniz feneri talebinde bulunulmuştur. Temmuz 1863 senesi Amasra, Ünye, Rumeli ve Akdeniz sahillerinde fener yapılacağı kararı alınmıştır. Belge fenerlerin süratle yapılmasından bahsetmiş olsa da Karadeniz sahiline fenerin gelmesi

¹⁶⁴ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Şifre Kalemi (DH.ŞFR.), 104-142.

¹⁶⁵ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Kalem-i Mahsus (DH.KMS.), 50-7.

¹⁶⁶ BOA, HR.HMŞ.İŞO., 71-2.

¹⁶⁷ Şaşmaz, *İngiliz Raporlarına Göre Trabzon Vilayeti Ticari Raporları Cilt III*, s.1181.

sıkça söz ettiğimiz yirmi yılı bulmuştur. Bu sebeptendir ki fener ihtiyacı olan Ordu limanına muhtemelen geçici fener asılmıştır¹⁶⁸.

1911 yılı kararına göre Ünye Limanına yapılacak fenerin harcamaları bir sonraki yılın bütçesine aktarılacağı yönünde alınmıştır. Bu kararın onayından sonra liman feneri inşası başlamıştır¹⁶⁹. İnşa sonrası fener, halkın dikkatini çekmiş ve çevresinde bulunan duvarları aşarak fenere ait eşyalarla ilgilendiklerine şahit olunmuştur. Asetilen gazıyla yakılan fenerin halkın merakı neticesiyle kazaya sebebiyet verebileceği düşünülüp durumu Canik Mutasarrıflığı'na bildirmişlerdir¹⁷⁰.

1914 yılında Ünye Feneriyle ilgili bir başka şikâyetle ise fener yakınında çıkarılan taş ocağında patlayan dinamitlerin fenere zarar verebileceği ve aynı zamanda sahile atılan taş ve lağımın feneri ara vermeye zorlayacağı Fenerler İdaresi tarafından bildirilmiştir¹⁷¹. Fener çevresinin temizletilmesi istenmiştir. Henüz yeni inşa edilen fenere birkaç yılda yapılmış olan şikâyetlerden anlaşılacağı üzere, şehirlerde fenerin farklı bir yapı olarak görülmesi, özenilmesi ve merak konusu olması onların planlanıp ortaya çıktıkları o günlerdeki önemini göstermektedir.

3.3. Giresun ve Tirebolu Deniz Fenerleri

Buharlı çağında arz-talep dengelerinin karşılıklı olduğu ve her geçen gün arttığı görülmekteydi. Özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısında küçük kasabaların ekonomi, nüfus, şehirleşme gibi her alanda büyüdüğüne şahit olunmaktadır. 1869 yılı İngiliz raporlarına göre Giresun'dan küçük bir kasaba olarak bahsedilmiştir. Şehrin 1200 evden oluştuğu yazılmıştır. Çift sabit ışıklı fenerin varlığından da söz edilmiştir¹⁷².

Fenerler Müdürü Michel 'in 1860 senesinde Giresun'a geleceği ve burada bazı incelemelerde bulunacağı Giresun müdürüne bildirilmiştir. Bildiride Giresun'da inşa olunacak fener için uygun yer araştırması yapacağı, fenerlerden sorumlu olacağı yazılmıştır¹⁷³. Fenerler imtiyaz antlaşmasının beşinci maddesi gereğince seçilen arsanın ve üzerinde inşa edilecek yapıların ödemeleri imtiyaz sahiplerinin üzerinde

¹⁶⁸ BOA, HR.MKT., 444-49.

¹⁶⁹ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Nezareti İdare Evrakı (DH.İD), 75-20.

¹⁷⁰ BOA, DH.İD, 74-34.

¹⁷¹ BOA, DH.İD, 74-67.

¹⁷² Şaşmaz, *İngiliz Raporlarına Göre Trabzon Vilayeti Ticari Raporları Cilt I*, 405.

¹⁷³ BOA, HR.MKT., 439-31.

olmayacaktır. Bu sebeple Osmanlı hükümeti tarafından ödenmesi gerekli görülmüştür¹⁷⁴.

Fener, 15 Ağustos 1863 yılında yapılmıştır. Enlem 40 derece 56 dakika ve boylam 38 derece 24 dakikadır. Denizden yüksekliği 193 metredir. Görüş mesafesi 12 mildir. Beyaz çift dikey ışığı vardır¹⁷⁵. 1910 senesi Giresun Feneri binası ve fener görevlileri için ayrılmış müstemilat masraflarını Bahriye Nezaretinin ödemesi istenmişse de kabul edilmemiştir¹⁷⁶. Yine aynı yıl alınan karar ile Maliye Nezareti tarafından arsa ödemesi yapılmış ve tapusu alınmıştır¹⁷⁷.

Günümüzde Giresun'a bağlı olan Tirebolu ilçesinde de 1911 yılında bir fener inşa edilmiştir. Ocak 1912 yılında halkın dikkatini çeken fenere verilen zarar neticesinde korunması kararı alınmıştır¹⁷⁸. 1914-1918'de gerçekleşen Dünya Savaşından deniz fenerleri de etkilenmiştir. Bu sebeple savaş sonrası onarım yapılmak üzere görevlendirmeler gerçekleşmiştir. Fener gardiyanı Osman bin Tufan, Tirebolu feneri için görevlendirilmiştir. Fener tamiri gerçekleşirken bölgeden ayrılmayacağı üzere bildirilmiştir. Bölgede yapılacak tamir için birer makinist ve marangozun yanında üç de asker görevlendirilmiştir¹⁷⁹.

3.4. Trabzon ve Yoros (Işıklı) Deniz Fenerleri

Deniz fenerleri, limanların faal olarak kullanıldığı şehirlerde buharlı vapurların hareketliliğinin getireceği kazaları önlemeye karşı yapılmıştır. Bu sebeptendir ki 1886 yılında Samsun ve Ordu'dan sonra Trabzon'da fener inşasına başlanmıştır.

İngiltere'nin Trabzon Konsolosu Stevens'in 1860 yılı raporuna göre henüz bu tarihlerde Trabzon'da bir deniz feneri mevcut değildir. Hatta bu güzergah üzerinde liman statüsüne sahip yalnızca Batum Limanı vardır. Trabzon, kuzeybatıya açık bir yol alanıdır. Bu noktadan sık sık gelen araçlar denizin dalgalanmasına neden olur, gemilerle iletişimi zorlaştırmakta, yolculuğu bazen tehlikeli, bazen de tamamen

¹⁷⁴ BOA, HR.HMŞ.İŞO., 71-2.

¹⁷⁵ Şaşmaz, *İngiliz Belgelerine Göre Trabzon Vilayeti Ticari Raporları* Cilt III., s.1181.

¹⁷⁶ BOA, BEO, 3783-283669.

¹⁷⁷ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Maliye Nezareti Emlak-ı Emiriyye Müdüriyeti (ML.EEM.), 813-11.

¹⁷⁸ BOA, DH.İD., 74-34.

¹⁷⁹ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Seyrüsefer Kalemi (DH.EUM.SSM), 66-65.

uygulanamaz hale getirmektedir. En güvenli demirleme yeri, Trabzon'un 9 mil batısındaki küçük bir kasaba olan ve yerel gemiciliğin kışın yavaşlığı, Platana, günümüzdeki adıyla Akçabat'tır. Bu tarihte Trabzon Vilayetinde deniz feneri yoktur¹⁸⁰. Konsolos Palgrave'in 1867 yılı raporunda ise bu noktada M. Baudius'un İstanbul'daki yöneticisi olduğu şirket tarafından inşa edilen bir deniz feneri de bulunmaktadır. Işık sabittir, beyazdır ve iyi yerleştirilmiştir. Yine sabit fakat kırmızı olan ikinci bir ışık yaklaşık 6 mil batıdaki Platana'dadır. Deniz feneri aidatları 20 paradır, limana giren buharlı veya yelkenli tüm gemilerde ton başına. Ancak bu kıyıda düzenli sefer yapan buhar şirketlerine yüzde 5 indirim uygulanmaktadır¹⁸¹.

Karadeniz'de fener inşası 1883'te imzalanan ikinci anlaşmayla birlikte başlamıştır. Bu antlaşma sonrası Trabzon'da Yoros Feneri inşa edilmiş olsa da bu fener Trabzon'da ilk değildi. 1909'da yazılmış bir belgede tahminen 50 yıl öncesine ait bir fenerden söz edilmekteydi. Güzelhisar mevkiinde bulunan bu fener arsasının Üçüncüzade Hamit Bey tarafından verildiği dile getirilmekte ve karşılığı istenmekteydi. Yine aynı belgede Fenerler İdaresi'nin beşinci maddesinde fener arazilerinin devlet toprağı olduğu söylenmekle birlikte fenerin takriben 50 yıl önce kadar inşa edildiği bildirilmektedir¹⁸².

1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi esnasında Sohum'da yaşanan başarısızlık sonrası bölgeden Osmanlıya ait eserler çıkarılmak istendi. Bölgede bulunan deniz feneri Osmanlı askerleri tarafından kayıkla Trabzon'a getirilip liman sahasına dikilmiştir. Bir yıl sonra Rusya Sefareti tarafından fenerin iadesini istenmiştir¹⁸³.

Sohum'dan Güzelhisar'a taşınan fener, halkın ilgisini uyandırmış olacak ki aşağıdaki şiir, türkü ve destanlarda da adından söz ettirmiştir¹⁸⁴.

Fener Türküsü

Sohum dedikleri bir küçük çarşı

Dükkânlar açılır kibleye karşı

¹⁸⁰ Şaşmaz, *İngiliz Belgelerine Göre Trabzon Vilayeti Ticari Raporları Cilt I*, 277.

¹⁸¹ Şaşmaz, *İngiliz Belgelerine Göre Trabzon Vilayeti Ticari Raporları Cilt I*, 296.

¹⁸² Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Muhaberat-ı Umumiye (DH.MUI.), 4-12.

¹⁸³ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Hariciye Nezareti Siyasi (HR.SYS.), 1231-13.

¹⁸⁴ Mustafa Duman, "Sohum (Batum) Fenerinin Trabzon'a Getirilişi- Söylencesi ve Destanları", *Kıyı Dergisi* 65 (1991): 8-9.

Sohum'dan almışım bir döner fener
Güzelhisar'da asılı döner
Yirmi iki saltat peşime döner
Yadigârım olsun sana Trabzon

Feneri Sohum'dan getirdiği söylenen Mustafa Reis ve arkadaşları halk kahramanı haline gelmişlerdir. Öyle ki Mustafa Reis adına şu destan yazılmıştır:

Mustafa Ağa Destanı

Nasıl methedeyim size ol eri
Şöhreti tutmuştu her bir diyarı
Anın yadigârı liman feneri
Getirip düşmandan aldı meydanı

Fener Destanı

Saat birde düştüm Meydan yoluna
Meğer vadem dolmuş ecel yoluna
Rusiye'den aldım cebirle fener
Sarayburnu'nda asılı döner

İngiliz raporlarında Güzelhisar'ın koordinatları enlem 41 derece 01 dakika, boylam 39 derece 46 dakikadır. Denizden yüksekliği 105 metredir. Deniz görüş mesafesi 16 mildir. 15 Ağustos 1863 yılında yapıldı. 1 dakika yanıp sönen beyaz ışık vardır¹⁸⁵. Aralık 1860'da Fenerler İdaresi müdürü Mösyö Mişel, Trabzon Valisi Cemal Paşaya Trabzon'a geleceğini ve fener için uygun arazi bakacağını bildirmiştir¹⁸⁶. 1886 yılında Fenerler İdaresi bir ilan yayınlamıştır. Bu ilanda Yoros'ta açılacak olan fenerin bilgileri yazılmaktadır. Bu bildiri denizcilere dağıtılmak üzere 500 adet bastırılmış ve henüz ışıklandırmasının yapılmadığı da eklenmiştir¹⁸⁷. Ağustos 1886'da Fransızca yazılan ilanlar Karadeniz'de sefer düzenleyen Avrupa devletlerine ve denizcilerine

¹⁸⁵ Şaşmaz, İngiliz Belgelerine Göre Trabzon Vilayeti Ticari Raporları Cilt I, s.1181.

¹⁸⁶ BOA, HR.MKT, 439-31.

¹⁸⁷ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Hariciye Tahrirat (HR.TH.), 62-86.

gönderilmiştir. Fener inşası sonrası 1887 yılında tapusu Bahriye Nezareti'ne devredilmiştir. 1.5 dönüm arsa üzerine kurulan fenerin 1000 kuruşluk arsa bedeli şehrin 1884-1885 yılları hazine gelirlerinden karşılanmıştır¹⁸⁸.

Yine İngiliz belgelerine göre fenerin denizden yüksekliği 98 metre olup, deniz görüş mesafesi 16 mildir. 15 Eylül 1886 yılında tamamlanmıştır. 10 saniye yanıp sönen ışığa sahiptir¹⁸⁹. 17 Kasım 1914 yılında Trabzon'un Ruslar tarafından bombalanması sırasında deniz fenerinin hasar almadığı bilinmektedir¹⁹⁰.

3.5. Rize Feneri

Rize, XIX. yüzyıla kadar Trabzon Sancağına bağlı bir kaza olarak idare edilmiştir. 93 Harbinden sonra Batum'un Osmanlı'nın elinden çıkmasıyla Trabzon Sancağından ayrılmış ve Lazistan Sancağının merkezini oluşturmuştur. Türk-Rus sınırına yakınlığı nedeniyle Rus savaşlarından etkilenmiştir. Bu savaşlarda aynı zamanda askeri ihtiyaçların giderildiği bir üs görevi görmüştür. Ayrıca nüfus hareketliliği de vardır. Osmanlı-Rus savaşlarındaki yenilgi sonucunda Türk ve Müslüman halka zulüm edilmekteydi. Halk, göç etmeye zorlanmakla birlikte mecburdu da. Göçmenler bölgeye yerleşmiş ya da bölgeyi ilk etapta geçici yerleşim sahası olarak kullanmışlardı. Rize limanına gelen göçmenler buradan Anadolu'ya aktarılmışlardır¹⁹¹. Savaş dönemlerinde geceleri de sefer düzenleyebilmek ve zaman kaybetmemek gerekmiştir. Bu ve bunun yanında ticari durumlar için kıyıları aydınlatan deniz fenerlerine ihtiyaç duyulmuştur.

1884 yılına ait belgede Rize Burnuna konulacak deniz feneri için 500 adet ilanname bastırılıp denizcilere gönderilmesi istenmiştir¹⁹². Denizcilere kılavuzluk yapan 1884 yılına ait eserde yine aynı tarihte Rize de inşa olunacak ve görüş mesafesi 6 mil olan bir deniz fenerinden bahsedilmektedir¹⁹³. İngiliz raporlarına göre fener 18

¹⁸⁸ BOA, DH.MKT., 1396-90.

¹⁸⁹ Şaşmaz, *İngiliz Belgelerine Göre Trabzon Vilayeti Ticari Raporları Cilt III*, s.1181.

¹⁹⁰ Muzaffer Lermioğlu, *Akçaabat- Akçaabat Tarihi ve Birinci Genel Savaş*, (İstanbul: Hicret Hatıraları Yayınları, 2012), 225.

¹⁹¹ Saraç, "19. Yüzyıldan Cumhuriyet'e Rize'de Siyasi Gelişmeler", 69-71.

¹⁹² BOA, HR.TH., 52-55.

¹⁹³ Black Sea Pilot-1884, 114.

Ağustos 1884 yılında yapılmıştır. Deniz görüş mesafesi 6 mil ve sabit kırmızı ışığa sahiptir¹⁹⁴.

1915 yılında savaş dolayısıyla zorluk yaşayan fener gardiyanları hakkında erzak bilgilendirilmesi yapılmıştı¹⁹⁵. 1918 yılına ait bir başka belgede ise savaştan hasar alan fenerin onarımının yapıldığı yazılmıştır¹⁹⁶. Anlaşılacağı üzere Birinci Dünya Savaşı esnasında fenerden faydalanılmış ve fener savaştan zarar görmüştür. 1884 yılında dikilen fenerin diğer fenerler kadar güçlü bir görüş açısı olmadığı görülmektedir. 1921 yılında geçici fenerin yerine yenisinin sevk edilmesi kararlaştırılmıştır¹⁹⁷.

3.6. Batum Feneri

Batum'da 1864 yılında yeni bir şehir kurulması kararı alınmıştır. Devlet dairelerinden, camilere kadar yenileme yapılmıştır. Deniz feneri de bu süreçte Burunbaş mevkiinde inşa olunmuştur. 1871 yılına gelindiğinde ise fenerin yıkıldığı anlaşılmaktadır¹⁹⁸.

Kafkasya'nın önemli Resmi Gazeteleri'nden biri olan *Kavkaz*'da Batum'daki deniz fenerine dair 1880 yılında şöyle bir haber yer almıştır:

Denizciler, bir direk üzerinde duran iki fenerden oluşan deniz fenerimizden şikâyetçi. Batum limanı denizcilerin Kafkas kıyılarındaki tek sığınağıdır ve birinci sınıf bir deniz fenerine ihtiyaç duymaktadır. Batum elimize geçeli neredeyse iki yıl oldu ama henüz iyi bir deniz feneri yapımına başlamadık. Yakın zamanda sadece yerin seçileceğini söyleniyor¹⁹⁹.

Fenerin yenilenemeyecek kadar hasarlı oluşundan dolayı yenisinin inşa edilmesi gerektiği düşünülmüş olacak ki yeni fener için 32 bin kuruşluk tahmini ödeme faturası çıkarılmıştır²⁰⁰. Ancak bahriye nezareti tarafından fener için ayrılan bütçenin 5 bin kuruş olduğu görülmektedir²⁰¹. 1860'ta imzalanan Fener Nizamnamesi'nin dördüncü maddesinde devletin imtiyaz sahiplerine onarım için vereceği en yüksek

¹⁹⁴ Şaşmaz, *İngiliz Belgelerine Göre Trabzon Vilayeti Ticari Raporları Cilt III*, s.1181.

¹⁹⁵ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye İdare-i Umumiyye (DH.İ.UM), 20-2.

¹⁹⁶ BOA, DH.EUM.SSM., 66-65.

¹⁹⁷ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye İdare-i Umumiyye Ekleri (DH.İ.UM.EK.), 61-45.

¹⁹⁸ BOA, HR.MKT., 708-94.

¹⁹⁹ *Kavkaz*, 17 Nisan 1880, Sayı 105.

²⁰⁰ BOA, HR.MKT., 711-69.

²⁰¹ BOA, HR.MKT., 714-83.

miktarın 25 bin kuruş olduğu geçmektedir. Muhtemeldir ki fener direktörünün 32 bin kuruşluk tahmini hesabı bu sebeple bakanlık tarafından kabul görmemiştir.

Fenerler direktörü, konuya itiraz etmiş olacak ki sağlam bir fener kulesi için 14 metrelik bir sütun yapılması gerektiğini vurgulamıştır. Fenerin dikileceğı arazinin güvenilir olmamasından dolayı temelin güçlendirilmesi gerektiğini söylemiştir. Ancak karşılığında gelen cevapta, Batum’da bulunan fener memurlarının durumun böyle olmadığını, fener sütununa sağlamlaştırma yapılmasının yeterli olabileceğinden bahsettikleri anlaşılmıştır. Böylece 5 bin kuruşun yeterli olduğu vurgulanmıştır. Şehrin kıyısının daha fazla ışıksız kalmaması için fenerin hızlı inşa edilmesi talep edilmiştir²⁰².

Deniz feneri 1863 yılında Fransızlar tarafından inşa edilmiştir. 93 Harbi’nde yaşanan yenilgiden dolayı Batum şehri, Osmanlı toprağından ayrılmıştır. Şehri Ruslara teslim etmeden önce Osmanlı’nın zorluk yaşanmaması adına usulüyle boşaltılması istenmiştir. Fener memuruna verilen emirle ticaret ve deniz seferlerinin aksamaması için şehir Ruslara sakince teslim edilmiştir²⁰³. Batum Feneri, 1882’de yeniden yapılmıştır. 1904’te lamba aydınlatması artırılarak iyileştirilmiştir. Deniz feneri Burun Tabya’nın ucunda 41 derece 40 dakika enlem ve 41 derece 36 dakika boylamda yer almaktadır. Başlangıçta ışıkların rengi sabit beyazdı. Daha sonra kırmızıya çevrilmiştir. Deniz feneri kulesi, bir konut binasıyla birlikte sekizgen taştır. Doğrulanmamış bilgilere göre, deniz fenerinin orijinal kulesi ahşaptı. Körfez tarafından, denize giderken gemilerin kontrolünü engelleyen yangının parlaklığını azaltmak için deniz fenerinin ışığı mat hale getirildi. Rus İmparatorluğu zamanında deniz fenerinin yakınında botların bulunduğu bir kurtarma istasyonu vardı. Batum’daki ilk meteoroloji istasyonu ve Batum yat kulübü buradaydı. Sovyet döneminde ise geceleri sahili ve Batum Körfezi girişini aydınlatan mobil bir ışıklandırma sistemi görevdeydi. Burada ayrıca ses sinyali tesisatı da vardı²⁰⁴.

²⁰² BOA, HR.MKT., 743-87.

²⁰³ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA) Hariciye Nezareti Tercüme Odası (HR.TO.), 520-71.

²⁰⁴ Margiev, *Batum Vo Vremena Osmanskoy İmperii*, 122-123.

3.7. Savaş Dönemlerinde Deniz Fenerleri

Limanlar ve fenerler, savaş dönemindeki düşman saldırılarında ilk hedeflerden biri olmuşlardır. Özellikle fenerler, savaş gemileri için yön gösterici olması nedeniyle bu tür kritik dönemlerde ışıkları söndürülmüştür. Örneğin 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı döneminde gerçekleşen Dömeke Meydan Muharebesi'nde fenerlerin söndürüldüğü bilinmektedir. Ege bölgesindeki fenerlerin savaş esnasında söndürülmesi emri de verilmiştir²⁰⁵. İngiltere ve Fransa ile alınan karar sonrası Boğaz ve kıyılardaki fener ışıklarının tekrar yakılması kararı alınmıştır²⁰⁶.

Savaşta geceleri yanmayan fenerler ticareti etkilemiş olacak ki 1913 yılında seyrüsefer halinde olan vapur şirketleri duruma itiraz etmişlerdir. Gerekçe olarak ise Yunan donanmasının serbestçe hareket etmemesi için söndürüldüğü bildirilmiştir²⁰⁷. 1915 yılına ait bir belgede de fener rüsumlarını ödeyen şirketlerin, ödedikleri ücretlerin iade edileceği belirtilmiştir. Anlaşılacağı üzere savaş esnasında fenerlerin yanmaması kararı alınmıştır²⁰⁸.

1912 yılında gerçekleşen Balkan Harbi sırasında ışıkları söndürülen fenerlerin, 1918 yılında yine fener rüsumlarının iadesi istenmiştir. Ancak fener rüsumlarının şirketlerce ödenmesi gerektiği ifade edilmiştir. Buna karşın fenerlerinin yalnızca geceleri değil, gündüzleri de yol gösterici oldukları ifade edilmiştir. Zira 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı ve 1897 Dömeke'deki Yunan savaşında da deniz fenerleri söndürülmüş ve fener rüsumu ödenmiştir. Aynı zamanda söndürülen fenerlerin giderleri de bu ödemelerle sağlanmıştır. Makinistlerin ve fener bekçilerinin maaşları da bu yolla ödenmiştir²⁰⁹.

Batum, Rize, Trabzon ve Yoros'taki fener memur ve gardiyanları 1915 yılı içerisinde çok kez yerlerinden ayrılmak istemeleri üzerine maaşları artırılmıştır. Yaşanan savaş dönemi zorlukları sebebiyle feneri terk etmeleri sonucu yerlerine kimse bulunamamaktadır. Savaşta hasar alan fenerlerin tamiri için memur tayin edilen görevlilere güçlü maaşın yanında iâşede verilmesine nazaran bulundukları vazifeden

²⁰⁵ BOA, HR.TH, 193-60.

²⁰⁶ BOA, HR.TH, 203-81.

²⁰⁷ BOA, BEO., 4180-313478.

²⁰⁸ BOA, ŞD., 20-9.

²⁰⁹ BOA, HR.HMŞ.İŞO., 71-2.

memnun kalmadıkları görülmektedir²¹⁰. Savaştan hasar alan fenerlerin tamiri ya da savaşın devam etmesi nedeniyle söndürülen fenerlerin güvenliği için harcanan ücret alınan fener rüsûmlarından kullanılmaktadır.

Yalnızca tamir ve memur ücretleri nedeniyle alınmamıştır. Bir başka sebep de yeni fener inşaları olmuştur. Planlanan nizamnamede alınan karar gereği Osmanlı kıyılarında gerekli görülen yerlere fenerler inşa edilecektir. XX. yüzyılın başında gerçekleşen Trablusgarp, Balkan ve nihayetinde Dünya Savaşı dönemlerinde fener inşasına ara verilmemiştir. Savaş sırasında ikisi Karadeniz’de bulunan 1911 Tirebolu ve 1914 Ünye Feneri’nin yanında, altısı adalar denizinde olmak kaydıyla toplamda sekiz fener inşa edilmiştir. Bu durum alınan rüsûmun gerekli olduğunu ve yine fenerler için kullanıldığını kanıtlamaktadır²¹¹.

3.8. Deniz Fenerlerinin İnşa ve Tamirleri

İnşa edilen fenerlerin yıllık bakımları yapılmaktaydı. Savaş ve doğa olayları gibi mücbir sebeplerden dolayı ortaya çıkan sorunlar da onarılmaktaydı. Fener Antlaşması sonucu oluşturulan fener sözleşmesinin 12. maddesinde bakımın şirket sahiplerine ait olduğu yazmaktadır. Buradaki şirketler kumpanya sahipleri. Ancak yalnızca yıllık rutin bakımla ilgilenmektedirler. Bahsi geçen özel durumlardan doğan hasarlar var ise sorumlusu Osmanlı ve imtiyaz sahipleri²¹². Birinci Dünya Savaşı sonucu oluşan hasarın zararı maddede bahsedildiği üzere devlet ve imtiyaz sahipleri tarafından ödenmelidir. Her kim ödemeliyse bir an evvel yapılması zararın onarılması gerektiği de belgelere yazılmıştır²¹³.

Sözleşmenin 6. maddesinde kule ve fenerlerin inşa, tamir, malzeme masrafları gümrük vergisinden muaf olacağı yazmaktadır. Bir sonraki maddede ise bakım ve aydınlatma sorumluluğu imtiyaz sahiplerine ait olduğu bildirilmektedir. 13. Maddede imtiyaz sahiplerine inşaat, bakım, personel ve malzeme masrafları kısaca tüm giderleri için tüm hatlardan toplanan fener aidatlarının %78’i ödeneceği yazmaktadır. 1863 sözleşmesinin 4. maddesince imtiyaz sahiplerinin fener inşası için en fazla 25 bin kuruş verebileceğini ve fenerlerin bakımı için yıllık 1500 kuruşa kadar harcama

²¹⁰ BOA, DH.İ.UM, 20-2.

²¹¹ BOA, HR.HMŞ.İŞO., 71-2.

²¹² BOA, HR.HMŞ.İŞO., 71-2.

²¹³ BOA, BEO, 4606-345415.

yapmayı taahhüt edeceği kararı alınmıştır²¹⁴. 1906 yılına ait bir belgede 10585 Osmanlı lirası olan fener masrafının Fenerler İdaresi tarafından sağlanması gerekliliğinden söz edilmiştir. Bu sebeptendir ki Fenerler İdaresi tarafından ödenmesi zaruridir²¹⁵.

Bir başka örnekte Batum'da hasar gören fenerin sağlamlaştırılması için fener direktörü ile hükümet arasında ekonomik anlaşmazlık çıkmıştır. Batum Feneri'nin 32 bin kuruşluk masrafı olmasından dolayı ödenecek miktarın üstü hükümetten istenmiştir. Ancak bu talebe karşılık fenerin onarımının 5 bin kuruşa yapılabileceği söylenmiştir²¹⁶.

Temmuz 1879'da imzalanan ikinci sözleşmede ise imtiyazın sona ermesine 2 yıl kala hükümet bir komisyon atayacaktır. Bu komisyon deniz fenerlerini kontrol edecektir. Hasarlı fenerlerin onarımının yapılması istenecektir. Bunun garantisi ise yapılmadığı koşulda kalan 2 yılın fener gelirine el koyularak verilecektir²¹⁷.

1918 yılı Karadeniz'de bulunan fenerlerin tamir ve teftişi için bölgedeki fenerlere gardiyan ve makinist gönderilmiştir. Bunlar Tirebolu, Yoros, Rize ve Batum fenerleridir. Tirebolu Feneri'nin tamir olduğu esnada fener gardiyanlığında Osman bin Tufan bulunacaktır. Yoros Feneri'nin tamiri sırasında Sabri bin Ali gardiyanlık görevinde olacaktır. Batum Feneri'nde ise Hasan bin İsmail başgardiyanlığına atanacaktır. Gardiyanların yanında onarım için beş makinist gönderilecektir²¹⁸.

Görülüyor ki imparatorluk kıyılarında yapılan deniz fenerlerinin bakım ve onarımları düzenli takip edilmiş ve sözleşmede geçen maddeler gereğince sorumlu kişiler tarafından görevleri yerine getirilmiştir.

3.9. Fenerler İdaresi Hakkında Şikâyetler

1860'ta kararlaştırılan nizamnameyle başlayan inşaa süreci, Osmanlı Devleti'nin dört bir yanında artarak ilerlemiştir. Akdeniz'de, Adriyatik Körfezi'nde, Adalar Denizi'nde, Çanakkale Boğazı'nda ve Karadeniz'de deniz fenerleri yapılmış veya onarılmıştır. Ardından bulundukları çevreye liman, iskele, rıhtım gibi ticareti

²¹⁴ BOA, HR.HMŞ.İŞO., 71-2.

²¹⁵ BOA, Şurayı Devlet (ŞD), 13-21.

²¹⁶ BOA, HR.MKT., 711-69.

²¹⁷ BOA, HR.HMŞ.İŞO., 71-2.

²¹⁸ BOA, DH.EUM.SSM, 66-65.

hızlandıracak yeniliklerde getirmişlerdir. Deniz fenerleri yalnızca denizi değil, karadaki ticareti de aydınlatmıştır. Bağlantılı olarak ihracat ve ithalatın artmasına vesile olmasından dolayı ticaretle meşgul olan halk, esnaf ve en önemlisi seyri sefer halinde olan vapurlar deniz fenerlerinin noksanlarını Fener İdaresine bildirmiştir.

Denizcilerin bölgeyi tanınması için suyun üzerine yerleştirilen şamandıralar, 1912 yılı Basra Bahriye Kumandanlığı'ndan gelen şikâyetle görülmektedir. Önceki yıl konulan şamandıralardan sonra bir yenisinin daha konulmadığından ve ihtiyaç olmasından yana şikâyetle bulunulmuştur²¹⁹.

Avusturya ve Macaristan'a ait Lloyd Kumpanyası'nın şikâyetinde Kale-i Sultaniye Boğazı'nın Uzun Burun olarak bilinen mevkiinde çok kez kaza gerçekleştiği geçmektedir. Deniz trafiğine engel çıkaran bu bölgeyi aydınlatmak için bir deniz feneri konulması istenmiştir²²⁰. Yine Chio Limanı'nın yeniden inşa edilmesi sonucu kırmızı ışıklı deniz feneri eski yeri olan mendireğin üzerine konulmadığı belirtilmiştir. Onun yerine liman girişine iki adet ışık konulmuş ancak aydınlatma için yetersiz kalmıştır. Geceleri ve sisli havalarda kaza olma ihtimalinin yüksek olduğu Alman Büyükelçiliği tarafından bildirilmiştir²²¹.

Karadeniz'in Rumeli sahilinde bulunan İğne Ada Fenerinin hasar almasından ötürü onarılması için ödenecek tutardan dolayı anlaşmazlık çıkmıştır. Bahriye Nezareti ve Fenerler İdaresi'nin arasında çıkan uyuşmazlığın hukuk yoluyla çözülmesi istenmiştir²²². Burada akıllara Fener Nizamnamesi'nin dördüncü maddesi gelmektedir. Çıkan anlaşmazlığın bu maddeyle çözüldüğü muhtemeldir. Maddede imtiyaz sahiplerinin fenerlere ek olarak Osmanlı Hükümeti'nin fenerlerini yapmayı taahhüt edeceklerinden, ancak miktarın en fazla 25 bin kuruşa kadar olduğundan, ayrıca yıllık 1500 kuruşa kadar fenerlerin bakım masraflarını yapmayı taahhüt edeceklerinden bahsetmektedirler.

Bir başka belgede ise Avusturya Lloyd kumpanyası yetkililerinin 23.255 kuruşluk fener rüsumunu ödemedikleri, talep edilmesine rağmen şirketten herhangi bir adım atılmamıştır. İdarenin ve hazinenin menfaati için ödenmesi istenmektedir²²³.

²¹⁹ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Hariciye Nezareti İdare (HR.İD), 924-6.

²²⁰ BOA, HR.İD, 923-43.

²²¹ BOA, HR.İD, 923-58.

²²² BOA, HR.İD, 923-59.

²²³ BOA, HR.İD, 924-59.

Fenerler İdaresi'ne gelen şikâyetlerde görülmektedir ki yalnızca fener ihtiyacı değil, mali sıkıntılarda bildirilmektedir. İdareye sadece işleştteki noksanlar değil memurlarda şikâyet edilmişlerdir. Fenerler İdaresi müdür vekilinin Osmanlı müsaadesiyle mi İstanbul'dan ayrıldığı yoksa görevden mi ayrıldığı idareye yazılmıştır²²⁴. Fenerler İdaresi'nden gelen cevapta, müdür vekilinin eşinin hastalığı dolayısıyla bir ay kadar İsviçre'ye tedaviye gittiği anlaşılmıştır²²⁵.

Karadeniz fenerlerine baktığımızda 1912 yılında iki yeni fener inşa edilmiştir. Bunlar Ünye ve Tirebolu Fenerleridir. Daha öncede bahsettiğimiz bu fenerler asetilen gazıyla yakılmaktadır. Çevresinin 3 metre duvarla sarılı olmasına rağmen halktan birilerinin bu duvarları aşarak fener aletleriyle oynadıkları görülmüştür. Hem fener eşyalarının korunması hem de yanıcı olan asetilen gazının patlaması sonucu çevreye zarar verilmemesi adına yeni dikilen fenerlerin korunması talep edilmiştir²²⁶.

İdareye gelen şikâyetlerde, fener ihtiyaçları, onarımı, akümülatör ihtiyacı, memur sorunları, ödenmeyen vergiler gibi pek çok sorunla karşılaşmıştır. Anlaşmazlıkların çözümü gecikse de yerine getirilmiştir. Savaştan dolayı ertelenen işler zamanı gelince yapılmıştır. Kısacası şikâyetlerin kimine anında, kimine süreç içinde dönüş yapılmıştır. Planlı ve kurallı ilerleyen idarenin sorunları belgelerin cevaplarından anlaşılaçağı üzere çözüme ulaşmıştır.

²²⁴ BOA, HR.İD, 924-10.

²²⁵ BOA, HR.İD, 924-11.

²²⁶ BOA, DH.İD, 74-34.

4. SONUÇ

Buharlı gemi teknolojisi, XIX. yüzyılda hızlı ve güvenli yolculuk döneminin başlamasını sağlamıştır. Bu yüzyılda Osmanlıya ait Karadeniz limanlarının önemi artmıştır. Akdeniz'deki ticaret yarışının Karadeniz'e sıçramış olmasıyla Karadeniz, İngiltere ve Fransa'nın yeni ticaret sahasını oluşturmuştur. Kırım Savaşı döneminde Osmanlı ile ittifak kuran Avrupa devletleri, Boğazlar ve denizlerde rahat hareket edebilme imkanı bulmuşlardır. Bölgeyi tanıyan bu devletler kent ve limanların ihtiyaçlarını göz önünde bulundurarak vapur seferleri artırmışlardır. Şehir esnaflarının ve halkın talebi üzerine artış gösteren vapurlar, kıyılarda kendi acentelerini açmaya başlamışlardır. Artan ihracat ve ithalat sebebiyle bölge şehirlerinde iskele veyahut limanların eksikliği fark edilmiştir. Bu sebeple öncelikle limanlardaki eksiklikler giderilmiştir. Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize, Batum şehirlerinde iskele ve liman inşaları başlamıştır.

Vapurların gece gündüz seyrüsefer yapabilmeleri adına geceleri kıyıların ışıklandırılması ihtiyacı hâsıl olmuştur. Bu durum daha önce Kırım Savaşı esnasında dile getirilmiştir. Tehlikeli kıyılarda gece seferlerinin güvenli olması adına Osmanlı kıyılarına deniz feneri yapılması fikri ortaya atılmıştır. Gerçek sebebi Karadeniz'de ticaret ağı kurmak olsa da Osmanlı denizciliği için iyi bir durum yaşanmıştır. Bu sebeptendir ki Fransız Kaptan Michel ve Osmanlı Devleti arasında 1855 yılında bir anlaşmaya varılmıştır. Bu antlaşma neticesinde Kaptan Michel, deniz feneri genel müdürü ilan edilmiş, taraflar arasında 1860 yılında Fener Nizamnamesi yapılmıştır. 20 yıllık imtiyazla başlayan süreç yenilenerek devam etmiştir.

İkinci antlaşma sonrası Doğu Karadeniz'de fener inşası ve bakımı yapılmaya başlanmıştır. Yüzyılın son çeyreğinde kıyı şeridi Rus sınırına kadar aydınlatılmıştır. Bu gelişme hemen her şehirde aynı sırayı takip etmiştir. Böylelikle buharlı vapurlar şehre gelmiş, limanlar yenilenmiş ya da yeni bir liman oluşturulmuş, gümrük daireleri, karantina binaları, liman daireleri, deniz feneri, iskeleler, rıhtımlar kurulmuş; devlet daireleri, postaneler, karakollar, hapishaneler, kumpanyalara ait acenteler ve gelişen ekonomiyle şehrin değişen ticaret ürünlerinin satılması için yeni dükkânlar açılmıştır. Kısaca şehri kalkındıran ticaret, buharlı vapurlarla ilişki kurmuşsa gelişimini kısa sürede göstermeye başlamıştır.

Bölge şehirleri yalnızca kıyı ticaretiyle ilgilenirken kumpanyaların etkisiyle dışarıya açılmıştır. Bunun gerekliliği olarak fener ihtiyacı duyulmuş ve karşılanmıştır. Kıyısı olan şehirlere iç bölgelerden de ulaşım sağlanmaya çalışılmış ve dolayısıyla şehirlerin hinterlandı gelişmiştir. Elbette bahsi geçen şehirlerin hepsi aynı koşullarda değildir. Samsun'un Anadolu'yla olan kolay bağlantı yolları bulunmaktadır ve hatta nehirler üzerinden taşımacılık yapılması istenmiştir. Aynı zamanda Trabzon'un Erzurum bağlantısı ve liman sahası olması onu şanslı yapmıştır. Bu durum Giresun, Rize gibi kıyı şehirleri için aynı koşulları sağlamamıştır. Bunların yanında Kafkasya ve Anadolu bağlantısı kuran Batum da aynı hacme sahiptir. 93 Harbi ile Osmanlı'dan ayrılması ve Rusya'nın demiryolu projesi sonrası Bakü'den gelen petrol bu yolla kıyıya çıkarılmıştır.

Buradan anlaşılacağı üzere ticaretin büyümesinde ulaşımın gelişmesi en büyük etken olmuştur. Art bölgenin varlığı, kıyı imkânları, teknolojinin gelişmesi bu durumu doğurmuştur. Silsile halinde ilerleyen bu süreç deniz fenerlerinin artmasına vesile olmuştur. Bölgedeki hemen her şehirde bulunan fenerlerin birkaçı bugün turizm de kullanılıyor olsa da geçmişte şehirlerin gelişimine katkı sağlamış yapılardır.

KAYNAKÇA

Akçaoğlu, Veli- Sunay Akçaoğlu. “Deniz Fenerleri”. *IV. Kıyı Mühendisliği Ulusal Sempozyumu 2.Cilt*, ed. Esin Çevik. 573-590. Ankara: Kozan Ofset Matbaa, 2002.

Akdoğan, Refik. İngilizce-Türkçe Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü. İstanbul: 1988.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), Kararlar Daire Başkanlığı, 81-107-20.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), 27-79-14.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Bab-ı Ali Evrak Odası (BEO), Dosya No. 3783, Gömlek No. 283669; 2761/207001; 4180/313478; 4606/345415

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Seyrüsefer Kalemi (DH.EUM.SSM), 66-65

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Nezareti İdare Evrakı (DH.İD), Dosya No. 74, Gömlek No. 34; 74/67; 75/20;

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye İdare-i Umumiyye (DH.İ.UM), 20-2.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye İdare-i Umumiyye Ekleri (DH.İ.UM.EK.), 61-45.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Mektubi Kalemi (DH.MKT.), Dosya No. 1155, Gömlek No. 49; 1903/112; 1396/90

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Muhaberat-ı Umumiye (DH.MUI.), 4-12.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Şifre Kalemi (DH.ŞFR.), 104-142.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Kalem-i Mahsus (DH.KMS.), 50-7.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Evrakı (HR.HMŞ.İŞO), 71-2.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Hariciye Nezareti İdare (HR. İD.), Dosya No. 924, Gömlek No. 59; 924/10; 924/11; 924/6; 923/43; 923/58; 923/59.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Hariciye Nezareti Mektub-i Kalemi (HR.MKT.), Dosya No. 439, Gömlek No. 31; 698/23; 444/49; 711/69; 714/83; 743/87; 708/94.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Hariciye Nezareti Siyasi (HR.SYS.), 1231-13.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Hariciye Tahrirat (HR.TH.), 52-55.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Hariciye Nezareti Tahrirat (HR.TH), Dosya No. 193, Gömlek No. 60; 203/81 ;62/86.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA) Hariciye Nezareti Tercüme Odası (HR.TO.), 520-71.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İrade Şura-yı Devlet (İ.ŞD.), 114-6862.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İrade Hariciye (İ. HR.), Dosya No. 127, Gömlek No. 6395; 147/7747.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İrade Meclis-i Mahsus(İ.MMS), Dosya No. 6, Gömlek No. 206; 132-5648.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İrade Meclis-i Vala (İ.MVL), 529-23759.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Maliye Nezareti Emlak-ı Emiriyye Müdüriyeti (ML.EEM.), 813-11.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Sadaret Mühimme Kalemi Evrakı (A.MK.MHM), 485-28.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Sadaret Meclis-i Vala Evrakı (A.MKT.MVL.), 120-57.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Sadaret Mühimme Kalemi (A.MKT.MHM.), 280-32.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Sadaret Nezared ve Devair Evrakı (A.MKT.NZD), 158-67.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Şurayı Devlet (ŞD), Dosya No. 13, Gömlek No. 21; 20/9; 1782/31.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Evrakı (TS.MA), 745-765.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Yıldız Perakende Evrakı Askeri Maruzat (Y.PRK.ASK.), 20-24.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Yıldız Resmi Maruzat (Y.A.RES.), 112-83.

Black Sea Pilot 1884, London: Printed For The Hydrogropic Office

Black Sea Pilot- The Dardanelles, Sea of Marmara, Bosphorus, Black Sea and Sea of Azov 1926. Washington: Government Printing Office ,1927.

Bostan, İdris. “Batım”, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, 5/ 210-211. İstanbul: TDV Yayınları, 1992.

- Bostan, İdris. “Rize”, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, 35/ 147-151. İstanbul: TDV Yayınları, 2008.
- Bostan, İdris - M. Said Türkhan - Emel Soyer Kolçak. Türkiye’nin Tarihi Deniz Fenerleri. ed. İdris Bostan. Kıyı Emniyeti Müdürlüğü, 2021.
- Collas, Bernard Camille. 1864’te Türkiye: Tanzimat Sonrası Düzenlemeler ve Kapitülasyonların Tam Metni. İstanbul: Bileşim Yayınevi, 2005.
- Çetin, Altan - Alyaguot Yousif Hassan Ahmed, “Memlûkler Döneminde Yıkılışına Kadar Orta Çağ’da İskenderiye Feneri” Şarkiyat Mecmuası 43 (2023): 23-54.
- De Busbecq, Ogier Ghiselin. Türk Mektupları; Kanuni Döneminde Avrupalı Bir Elçinin Gözlemleri (1555-1560). çev. Derin Türkömer. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2023.
- De Cortanze, H. “Samsun Raporu (Belge – 1898)”, çev. Bayram Kodaman - Muzaffer Durmuş, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi 3 (2015): 185-204.
- Doğanay, Serkan. Trabzon Limanı ve Hinterlandı. Ankara: Pegem Akademi Yayınları, 2014.
- Duman, Mustafa. “Sohum (Batum) Fenerinin Trabzon’a Getirilişi- Söylencesi ve Destanları”. Kıyı Dergisi 65 (1991).
- Ekinci, İlhan. “19. Yüzyılın İkinci Yarısında Samsun’da Deniz Ulaşımı”, Geçmişten Geleceğe Samsun, ed. Cevdet Yılmaz. 113-142. Samsun: Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı, 2007.
- Ekinci, İlhan. “Siyasetin Gölgesinde Limanlaşmamış Bir İskele - Perşembe (Vona) İskelesi”. Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi 5/12 (2015): 149-175.
- Elibol, Numan. “XVIII. Yüzyılda Osmanlı-Avusturya Ticareti”. Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, 2003.
- Elibol, Numan. “Karadeniz Ticaretinde İngiliz Bandıralı Gemiler: 1802-1833”. Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi 20/2 (2015): 73-94.
- Emecen, Feridun. “Giresun”, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, 14/78-84. İstanbul: TDV Yayınları, 1996.
- Emiroğlu, Kudret. Trabzon Vilayet Salnamesi 1878 (TVS). Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları 1999.
- Erhan, Çağrı. “1830 Osmanlı-Amerikan Antlaşması’nın Gizli Maddesi ve Sonuçları”. Belleten 62/234 (1998): 457-466.

- Eser, Ebru. “Salnamelere Göre 19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Trabzon Vilayeti”. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, 2003.
- Hut, Davut. “Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehir yolu Ulaşımı”. Osmanlı’da Ulaşım, Ed. Vahdettin Engin- Ahmet Uçar. 71-101. İstanbul: Çamlıca Yayınları, 2011.
- Işık, Fahri. “Patara 2005 Yılı Kazı ve Restorasyon Çalışmaları”. 28. Kazı Sonuçları Toplantısı Cilt 1 (2006): 15-28.
- İnan, Fatih. “Helenistik ve Roma Dönemlerinde Doğu Karadeniz Limanları”. Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, 2014.
- İnalcık, Halil. “Yeni Vesikalara Göre Kırım Hanlığının Osmanlı Tabiliğine Girmesi ve Ahitname Meselesi”. Belleten 8/30 (1944): 185-229.
- Karakulak, Mesut. Osmanlı Sularında Rus Vapurları- Buharlı Çağında Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (1856-1914). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2020.
- Karal, Enver Ziya. Osmanlı Tarihi V. Cilt: Nizam-ı Cedid ve Tanzimat Devirleri (1789-1856). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2011.
- Kavkaz, 17 Nisan 1880, Sayı 105.
- Kılıçaslan, Mustafa Emre. “Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyasının Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri”. Doktora Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, 2013.
- Kırlı, Engin. “Osmanlı Mülkünde İnşa Olunan İlk Zırhlı Vapur”. OTAM 46 (2019): 231-260.
- Köse, Osman. “Rusya’nın Karadeniz’de İlk Buluşması: İstanbul Antlaşması (13 Temmuz 1700)”. Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 15/28 (2012): 199-220.
- Köse, Osman. “18. Yüzyılın İkinci Yarısı Osmanlı-Rus Savaşlarında Karadeniz Liman Kenti Samsun”. 273-281.
- Kurat, Akdes Nimet. Rusya Tarihi: Başlangıçtan 1917’ye Kadar. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2014.
- Kütükoğlu, Mübahat S. Osmanlı - İngiliz İktisadi Münasebetleri I (1580-1838). Ankara: Türk Kültürü Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1974.
- Lermioğlu, Muzaffer. Akçaabat- Akçaabat Tarihi ve Birinci Genel Savaş. İstanbul: Hicret Hatıralı Yayınları, 2012.

- Margiev, Zaur. Batum Vo Vremena Osmanskoy İmperii: Kratkiy Administrativniy, Statistiçeskiy, İstoriçeskiy Obzor g. Batum i Regiona v Sostave Osmanskoy İmperii. Batumi: İzdatelstvo Alioni, 2008.
- Nalbant, Emine Esra. “Life and Works of Marius Michel in Nineteenth-Century Ottoman Empire”. Yüksek Lisans Tezi, Boğaziçi Üniversitesi, 2021.
- Nemlioğlu Koca, Yasemin. “Denizlerimizi Aydınlatanlar: Türkiye’de Fenerlerin Kuruluşu ve Gelişimi”, Journal of Eta Maritime Science 6/2 (2018): 103-117.
- Oğuzoğlu, Yusuf. “20. Yüzyıla Girerken Karadeniz Limanlarının Deniz Ticareti Bakımından İncelenmesi”. OÜSBAD (2015): 496-509.
- Özkan, Güzin. “Sikkeler Işığında Deniz Fenerleri”. Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, 2009.
- Öz, Mehmet. “Samsun”, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, 36/ 83-88. İstanbul: TDV Yayınları, 2009.
- Özlü, Zeynel - M. Murat Çay, “Fenerlerin Deniz Ulaşımındaki Rolü ve Karadeniz Sahillerinde Kurulan Fenerler”, Geçmişten Günümüze Karadeniz’de Ulaşım, Ed. Mehmet Okur vd., 81-115. Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, Trabzon 2020.
- Panzac, Daniel. Osmanlı Donanması (1572-1923), çev. Ahmet Maden, Sertaç Canpolat. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2020.
- Saraç, Hüseyin. “19. Yüzyıldan Cumhuriyete Rize’de Siyasi Gelişmeler”. 19. Yüzyıldan Cumhuriyet’e Rize, ed. Abdullah Bay, Resul Turan. 57-87. Ankara: Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Yayınları, 2021
- Sarıyıldız, Bekir. “Orta Çağ’da Giresun Limanı’nın Tarihsel Gelişimi IX.-XIV. YY.”. Karadeniz Sosyal Bilimler Dergisi 14/27 (2022): 611-623.
- Saylan, Kemal. “XIX. Yüzyıl Sonları ve XX. Yüzyıl Başlarında Ordu Limanı”. Karadeniz İncelemeleri Dergisi 19 (2015): 37-56.
- Şaşmaz, Musa. İngiliz Raporlarına Göre Trabzon Vilayeti Ticaret Raporları (1830-1914) Cilt I. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2014.
- Şaşmaz, Musa. İngiliz Raporlarına Göre Trabzon Vilayeti Ticaret Raporları (1830-1914) Cilt III. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2014.
- Temizer, Abidin. “Kırım Savaşı’nın Lojistiğinde Samsun’un Yeri”. Samsun Sempozyumu 2011: 1-5.
- Toroslu, M. Vefa. Deniz Fenerleri. İzmir: Dev Yayınları, 2008.
- Turan, Resul. Çarlık İdaresinde Batum, Acara, Artvin 1878-1914. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2023.

- Unat, Yavuz. “Pusula”, Türkiye Diyanet Vakfı Ansiklopedisi, (İstanbul: TDV Yayınları, 2007), 34: 363-364. İstanbul: TDV Yayınları, 2007.
- Uygun, Süleyman. “Acente-Konsolos (Mesajeri Maritim Kumpanyası Acentesi ve Fransız Viskonsolosu) Raporlarına Göre Giresun Limanı (1880-1909)”. OÜSBAD (2015): 364-394.”
- Uygun, Süleyman. Osmanlı Sularında Rekabet, Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914). İstanbul: Kitap Yayınevi, 2015.
- Uygun, Süleyman. “Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914)”. Karadeniz İncelemeleri Dergisi 20 (2016): 137-172.
- Uygun, Süleyman. “Karadeniz’de Yabancı Vapur Kumpanyaları ve Göç”, Geçmişten Günümüze Göç II, ed. Osman Köse. 786-807. Samsun: Kültür Yayınları, 2017.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı. Osmanlı Tarihi, II. Cilt: İstanbul’un Fethinden Kanuni Sultan Süleyman’ın Ölümüne Kadar. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2011.
- Ünal, Fatih. “Karadeniz’e çıkan ilk Rus Savaş Gemisi “Krepost” ve Ukraintsev ’in İstanbul Elçiliği (1699-1700)”. Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi 5/20 (2012): 221-245.
- Ünver, Metin. “Courtgi (Gürcü) Bahr-i Sefid (L’egée) Vapur Kumpanyası, 1883-1911”, Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Dergisi 24 (2018): 175-210.
- Yediyıldız, Bahaeddin. “Ordu”, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, 33/ 367-370. İstanbul: TDV Yayınları, 2007.
- Yıldız, Özlem. “II. Meşrutiyet’ten I. Dünya Savaşı’na Osmanlı Devleti’nde Deniz Ticareti”. Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, 2012.
- Yılmaz, Ali. “Samsun Limanı”. Türk Coğrafyası Dergisi 45 (2006): 85-100.
- Yılmaz, Özgür. “19. Yüzyılda Trabzon’da Fransız Ticareti ve Yatırımları”. Karadeniz İncelemeleri Dergisi 8/15 (2013): 153-195.
- Yılmaz, Özgür. Tanzimat Dönemi Trabzon. İstanbul: Libra Yayınları, 2014.
- Yılmaz, Özgür. “Victor Fontanier’nin 1831’de Trabzon’dan Batum’a Seyahati”. Mavi Atlas 2 (2014): 118-134.
- Yılmaz, Özgür. “Buharlı Gemi Çağında Karadeniz’de Avrupa Denizciliği”. Uluslararası Bilimsel Dergi 1/25 (2015): 46-65.
- Yılmaz, Özgür. Fransız Arşiv Belgelerine Göre 20. Yüzyıl Başlarında Samsun Limanı”, Belleten 286 (2015): 1039-107

EKLER

EK-1. Fener Nizamnamesi

8-20 Ağustos 1860 yılında Osmanlı temsilcisi Bahriye nazırı Mehmet Ali Paşa ve Fransız Bernard Camille Collas ile yine Fransız Marius Michel arasında İstanbul'da imzalanmıştır. Michel İstanbul'da, Collas ise Fransa'da ikamet etmektedir.

1. Madde: Michel ve Collas Osmanlı deniz fenerlerinin Akdeniz, Çanakkale Boğazı ve Karadeniz kıyıları için fener tamamlamayı taahhüt ederler.
2. Madde: Kaptan paşaya da sadrazam tarafından yetkili bir görevlinin başkanlık edeceği seçilmiş Osmanlı ve Avrupalı tebaadan oluşan ortak bir komisyon kurulacaktır. İmtiyaz sahipleri ve temsilcileri sorumlu oldukları hizmetin çıkarlarına uygun olduğunu düşündükleri her durumda komisyon tarafından dinlenecektir. (Bu madde ikinci sözleşmede yok sayılmıştır.)
3. Madde: Çanakkale boğazından Karadeniz'e kadar olan hat üzerindeki çalışmalar bu sözleşmenin tarihinden itibaren bir yıl içinde tamamlanmalıdır. Diğer hatlar üzerindeki çalışmalar ise en fazla 3 yıl içinde tamamlanmalıdır.
4. Madde: Eğer komisyon sonraki bir tarihte yeni fenerler kurmanın yararlı olacağına inanırsa imtiyaz sahipleri makul koşulları kabul ederek yukarıdaki şartlarda bunları inşa etme ayrıcalığına sahip olacaklardır. Bu koşullara ilişkin bir görüş ayrıcalığı olması durumunda, bu koşullar Osmanlı hükümeti ve imtiyaz sahipleri tarafından seçilen hakemlerce belirlenecektir. Hakemler gerekirse ortak komisyon tarafından atanacak üçüncü bir hakem atayabilirler.
5. Madde: Kuleler, direkler, yangın botları ve bekçi evleri masrafları sahiplerine ait olmak üzere inşa edilecektir. Gerekli arazi Osmanlı tarafından verilecektir. Fenerin kurulacağı yerin yetkilileri asayiş ve tedbirlerinin gerektirdiği durumlarda fenerlere girme hakkına sahiptir ve fener arazileri Osmanlıya aittir. Cephanelikte mevcut olan teçhizat ve

fenerler imtiyaz sahiplerine devredilecektir (yalnızca Çanakkale hattına mahsustur.).

6. Madde: Kule ve fenerlerin inşası veya tamiri için gerekli malzemeler işbu sözleşmenin konusunu oluşturan fenerlerin bulunduğu Osmanlı İmparatorluğunun tüm noktalarında sözleşme süresince gümrük vergilerinden muaf olacaktır. Çalışanların suistimallerini önlemeye yönelik tüm tedbirleri almaları gerekecektir. Bu konuda ortaya çıkacak her türlü zorluk yukarıda belirtilen ortak komite tarafından çözülecektir.
7. Madde: İmzalanan tarihten itibaren lisans sahiplerine mevcut deniz fenerlerinin kullanımı verilir verilmez imtiyaz süresi boyunca inşa edilmiş veya edilecek tüm deniz fenerlerinin aydınlatma ve bakımından masrafları kendilerine ait olmak üzere sorumlu olacaklardır. İmtiyaz süresi 20 yıl olacaktır.
8. Madde: imtiyaz sahipleri, Osmanlı hükümeti ve ortak komisyon gözetimi altında fenerlerin kontrolüne sahip olacaktır. İşlerin yönetimi, Organizasyonu, personel seçimi, işten çıkarılması, maaş seviyesi ve sorumluluk dağılımı imtiyaz sahiplerinin dağıtımında olacaktır. İmtiyaz sahiplerinin fener hizmeti için yetiştireceği çok sayıda Osmanlı tebaasını istihdam etmelidir. Başlangıçtan itibaren belli sayıda çalışan Osmanlı tebaası olmalıdır. Bununla birlikte istihdam edilen Osmanlı tebaası, uyuğu ne olursa olsun Osmanlı donanma üniformasını giyecek ve konumları bakımından Osmanlı otoritesi altında devletin kamu hizmetindeki diğer yabancılar gibi kabul edilecektir.
9. Madde: Hizmette ihmal olması durumunda, usulüne uygun olarak not edildiğinde bayilere 1000 ila 5000 kuruş arasında para cezası uygulanabilir. İhmal dışındaki nedenlerden kaynaklı usulsüzlükler hiçbir koşulda bu cezanın uygulanmasına yol açmayacaktır. Aydınlatman sorumlu çalışanların ihmali durumunda yukarıdaki para cezalarına ek olarak, bu tür suçları yargılamak üzere bir mahkeme atayacak olan ortak komite tarafından hazırlanacak, yönetmeliklere uygun olarak kendilerine kişisel veya maddi cezalar verilecek.

10. Madde: Hükümet her türlü teftiş hakkına sahip olacak ve istediği her deniz fenerinde bir müfettiş bulundurabilecektir. Aydınlatma hizmetinin tatmin edici bir şekilde yürütülmesini sağlamak amacıyla deniz fenerlerini istediği zaman ziyaret etme seçeneğine sahip olacak bir veya iki genel müfettiş atayacaktır. Osmanlı hükümetinin imtiyaz sahiplerinden alacağı paraların bir kısmı, aşağıda belirtileceği gibi imtiyazın kurulmasını mümkün kılmak için ortak komisyonun kontrolü altında yedekte tutulacaktır.
11. Madde: Sözleşmeleri deniz feneri yönetimine ait olan çalışanlar, sözleşmeleri bitene kadar görevlerine devam edecektir. Bu çalışanların maaşları sözleşmeleri sona erene kadar imtiyaz sahipleri tarafından ödenecektir. Hâlihazırda yerleşik fenerlere hizmet veren personel aydınlatma hizmetinin kesintiye uğramaması için yerlerine yenilerini alabilecek duruma gelene kadar imtiyaz sahiplerinin kullanımına bırakacaktır. Osmanlı hükümeti ile Michel arasında 1 Ağustos 1855 tarihinde yapılan ve Michel'in deniz fenerleri genel müdürü olarak atandığı antlaşma, Osmanlı hükümetinin Michel'e karşı üstlendiği yükümlülükler bakımından iptal edildi.
12. Madde: Ekipmanın bakım masraflarının tamamı bayiler tarafından karşılanacak. Bayiler deprem gibi mücbir sebeplerden kaynaklı hasarlardan sorumlu olmayacaktır. Bu gibi durumlarda onarımlar bu gelirin hükümetle imtiyaz sahipleri arasında herhangi bir şekilde dağıtılmasından önce brüt gelirden kesinti yapılarak ödenecektir.
13. Madde: İmtiyaz sahiplerine inşaat, yıllık bakım, personel, malzeme masrafları ve hizmetin tüm masraflarını tazmin etmek için sözleşme süresince bir miktar tahsis edilecektir. Kurulmuş ya da kurulacak tüm hatlarda deniz feneri aidatlarının toplanmasından elde edilen gelirin %78i tahsis edilecektir.
14. Madde: Çanakkale boğazından Karadeniz'e kadar olan hattın 1 Eylül 1856 tarihinde kabul edilen tarife uyarınca vergi alınacaktır. Tuna hattında geçiş ücretleri Tuna komisyonu tarafından kesin bir tarife kabul edilene kadar mevcut tarifeyle uygun olarak alınacaktır. İnşa edilecek

hatlarda geçiş ücretleri (B cetveline uygun olarak) alınacak ve aydınlatma faaliyete geçer geçmez her bir noktada olmaya başlanacaktır. King Grandes Kumpanyası, Mesajeri İmperyal Kumpanyası, Lloyd Kumpanyası, Russe Navigazione Kumpanyası baştan beri kendilerine tanınan %5 indirimden tüm hatlarda yararlanmaya devam edeceklerdir. Savaş gemileri, imtiyaz süresince imparatorluğun tüm noktalarında fener harcı ödemekten muaf tutulacaktır. Bu vergi muafiyetinin sadece savaş gemilerine tanındığı sübvansiyonlu ya da imtiyazlı şirketlere veya özel hizmetlere tahsis edilebilecek devlet gemilerine uygulanmadığı anlaşılmaktadır. Hâlihazırda İstanbul, Çanakkale boğazındaki Kavak ve Sulina’da olduğu gibi çeşitli hatlardaki vergilerin korunması ve tahsilinin sağlanması için denizcilik makamlarının desteğı imtiyaz sahiplerine verilecektir. Deniz feneri aidatlarının toplanması Osmanlı hükümeti adına, imtiyaz sahipleri tarafından gerçekleştirilecek ve imtiyaz sahipleri bunun için Osmanlı hükümetinden herhangi bir tazminat talep edemeyeceklerdir.

15. Madde: Osmanlı hükümeti hâlihazırda deniz feneri hizmetine ve ücretlerin tahsiline tahsis edilmiş olan binaları ücretsiz olarak kendilerine sunacaktır. Oluşturulacak hatlarda imtiyaz sahiplerine liman başkanlığı ve sağlık ofislerine yakın tahsilat ofisleri için uygun binaları ücretsiz olarak ödünç verecektir. Oluşturulacak hatlarda ofislerin kredilendirilmesi sadece mevcut binaların izin verdiği ölçüde zorunlu olacaktır. Eğer mevcut bina yoksa hükümet bunları inşa etmek zorunda olmayacaktır. Bu durumda inşaat maliyetleri imtiyaz sahipleri tarafından karşılanacaktır. Hükümete tahakkuk eden gelirin %22’si idare tarafından tutulacak düzenli muhasebe tablolarına uygun olarak tercihine göre haftalık veya aylık olarak muhasebeleştirilecektir.
16. Madde: İmtiyaz sahipleri hizmetin sevk ve idaresini İstanbul’da ikamet eden özel bir temsilciye devretme haklarına sahip olacaktır.
17. Madde: İmtiyazın sona ermesi üzerine kuleler, fenerler, bekçi kulübeleri, tekneler, direkler, aletler, aksesuarlar vb. Kısaca istisnasız tüm ekipman iyi bir bakım durumunda ve bu açıdan usulüne uygun olarak

denetlenecektir. Şirketin envanterlerine uygun olarak imtiyaz sahipleri bu devir için herhangi bir tazminat talep edemeden Osmanlı hükümetinin mülkiyetine geçecektir.

18. Madde: lisans sahiplerinden birinin ölümü halinde varisleri ya da temsilcileri mevcut sözleşmeyi ifa etmeye veya süresi boyunca ifa ettirmeye devam edeceklerdir.
19. Madde: Anlaşılan o ki Osmanlı hükümeti fener hizmetini devralması gerektiğine inanırsa imtiyazın kaç yıl süreyle geçerli olacağına bakılmaksızın ilgili taraflar arasında ve anlaşmazlık halinde tahkim yoluyla kararlaştırılacak tazminat hariç her zaman bu seçeneğe sahip olacaktır. Aşağıda belirtilenler dışındaki durumlarda bayiler sözleşmelerinden ayrılmadan önce bu tazminatı almalıdır. Ancak bab-ı ali ile başka bir güç arasında veya Paris antlaşmasını imzalayan bab-ı alinin müttefikleri arasında savaş olması durumunda, söz konusu sözleşme tamamen ve fiilen sona erecek ve taraflarca ya da mümkün olduğu ölçüde hakemlik yoluyla belirlenen tazminatın ödenmesi sözleşmenin derhal sona ermesini hiçbir şekilde etkilemeyecektir. Bu durumda Osmanlı hükümeti fenerlerin idaresinden münhasıran sorumlu olacak ve savaştan ya da tarafsız konumunu korumak için en etkili tedbirleri almakla yükümlü olacaktır. Ancak ortak komite fenerler yönetimi ve personel seçiminin yanı sıra gelir ve giderlerin doğrudan denetlenmesinden sorumlu olacak ve bu konuda doğru bir hesap verecektir. Komisyon her altı ayda bir imtiyaz sahiplerinin geride bıraktıkları her şeyin ayrıntılı bir envanterini çıkaracak ve barış yeniden sağlanana kadar hepsini saklayacaktır. Komisyon ayrıca savaş sırasında harcamaların altında kalan her türlü gelirden sorumlu olacaktır.

15 Temmuz 1879 Ek Antlaşması

İhtiyaç duyulan 19 deniz feneri inşası ve idaresi için aşağıdaki hususlarda mutabık kalınmıştır.

1. Madde: İmtiyaz sahipleri 8/20 Ağustos 1860 tarihli sözleşmede belirtilenlere ek olarak 16 noktada inşa ettikleri 16 deniz fenerini imtiyaz

süresinin sona ermesine kadar idare etme hakkına sahiptir. İmtiyaz bitince Osmanlı hükümetine iade edeceklerdir. Söz konusu farlar aşağıdaki şekilde tasarlandı.

2. Madde: Karadeniz, Akdeniz, Takım Adaları, Adriyatik Körfezi çevresinde yeni fenerler inşa edilecek. Bu çerçevede yeni deniz fenerleri inşa edilecektir. 1860 antlaşmasına göre inşa olunacaklardır. Girit hariç diğerleri 2 yılda tamamlanacaktır.
3. Madde: Adriyatik Körfezi Sasena adasında bulunan ve şu anda imparatorluğun sorumluluğundaki deniz fenerlerinin bakımı ve masrafları imtiyaz sahiplerine ait olacak.
4. Madde: İmtiyaz sahipleri fenerlere ek olarak Osmanlı hükümeti'nin fenerlerini yapmayı taahhüt ederler ancak en fazla 25 bin kuruşa kadar ayrıca yıllık 1500 kuruş sadece fenerlerin bakım masrafları için harcama yapmayı taahhüt ederler.
5. Madde: Fenerlerin inşa, bakım ve yönetim masraflarına karşılık olarak 8 Ağustos 1860 yılında imzalanan imtiyaz sözleşmesinin süresi 15 yıl uzatılmış olup, sözleşmenin hükümleri bu tarihten itibaren hükümsüz sayılan 2, 4, 19. Maddeler hariç olmak üzere 4 Eylül 1899 tarihine kadar yürürlükte kalacaktır. 1860'ta imzalanan ilk antlaşma 20 yıllıkti. Şimdiki antlaşma süreci 15 yıl olduğundan ve ilk fenerler için 3 yıl süre tanındığından, uzatılan imtiyaz 4 Eylül 1898 tarihinde sona erecektir. Ancak yabancı güçler deniz fenerleri hakları konusunda zorluk çıkardıklarından çalışmalar 25 ay askıya alınmıştır.
6. Madde: İmtiyazın ilk süresi olan 4 Eylül 1884 tarihine kadar devlet, deniz feneri rüsumundan yine %22'sini alacak. 1884'ten uzatma süresi 1899'a kadar deniz feneri rüsumunda devlet %28 pay alacaktır.
7. Madde: 8-20 Ağustos 1860 sözleşmesinin 2, 4, 19. maddeleri hükümsüz kabul edildiğinden imtiyazın kaç yıl süreceğine bakılmaksızın imparatorluk hükümetinin taraflarca ya da anlaşmazlık durumunda hakemlerce belirlenecek tüm tamiratları ödemesi koşuluyla deniz fenerlerinin yönetimini devralma hakkını her zamana saklı tutması kararlaştırıldı.

8. Madde: Uzatılan imtiyazın sona ermesinden 2 yıl önce İmparatorluk, deniz fenerlerinin durumunu incelemek üzere bir komisyon atayacak. Bu komisyonu ataması üzerine imtiyaz sahipleri deniz fenerlerini iyi duruma getirmek için gerekli tüm masrafların ödenmesi konusunda geçerli bir garanti vermeleri gerekecektir. Bu garanti verilmezse imparatorluk, onarımların kendisi tarafından yapılacağının bir garantisi olarak sürenin geri kalanı için deniz fenerinin gelirlerine el koyma hakkına sahip olacaktır.
9. Madde: Tüm anlaşmazlıklar danıştay tarafından incelenecektir.



EK-2. Tahlisiye İdaresi Nizamnamesi

Birinci kısım

İdare Meclisi

1. İşbu meclis bir meclis-i daimi olup devlet-i ali tarafından liman reisi paşa hazretleri riyaseti tahtında olmak üzere düvel-i ecnebiye tarafından vekâlet kılınacak iki azadan mürekkep olacaktır. İlk defa olmak üzere işbu azalar muhtelit komisyon tarafından nasb ve tayin olunacaktır. Ve liman reisi paşa hazretlerinin mani zuhur ettikçe yerine diğerini tayin ve tevkil edebilir. Avrupalı azalar müddet-i memuriyeti iki senedir. Her iki seneden sonra düvel-i ecnebiye konsoloslarda bil içtima yeniden tayin kılınacak azaları intihab edeceklerdir. Müddet-i memuriyeti tamam olan azaların tekrar intihabı caizdir.
2. Ecnebi azalarından biri vefat eder veyahut mahalli ikametleri yani mevki memuriyetleri tebdil eylediği takdirde düvel-i ecnebiye konsolosları diğerini tayin edeceklerdir.
3. İntihab olunan azalar idare meclisine gelemedikleri takdirde arzu eyledikleri diğer bir kimseyi gönderebileceklerdir.
4. İşbu azaları sülüs veyahut vekillerde idare meclisinde hazır bulundukça hiçbir karar verilemeyecektir. Ve mezkûr kararlar dahi ekseriyete tabidir.
5. Orada meclis idaresinin ıslah ve teşkili için icap eden nizamnameler ve ileride olacak tadilat-ı tanzim ve tayin olabilir. İşbu icraatları esas 24 Kânunuevvel 1881 tarihli muhtelit komisyonu raportöründe beyan olunmuştur.
6. İdare meclisi seyr-ü sefainin varidat ve mesarifat bütçesini tanzim ve tayin edecektir.
7. Boğaz idaresinin hesapları tetkik ve inspektörlerin raportörlerini mütalaa ve Avrupa'ya icap eden siparişi icra etmek tebdil olunacağı fener dubası tamirâtı müzakere ve karar vermek üzere mahalli idare üç ayda bir defa içtima edecektir. İcab-ı takririnde azalardan birinin matlubu üzerine içtima edebilecektir. İdarenin cereyan hakkında olan muamelat ve icra olunacak tadilata hüküm ve karar verecektir. Mezkûr idare meclisi memuriyeti azl ve

nasb edebilecektir. Hâlbuki kontratlar muteber tutulacaktır. İdare meclisi memuriyetinin vezaifi ve maaşlarının tamir edebilecektir.

8. İdare meclisi ita edeceği nizamnameleriyle ol emri doğrudan doğruya inspektör tebliğ edecektir.
9. Fener dubası tahlisiye idaresi hiç olmazsa iki senede bir kere umumen muayene teftiş olunacaktır. İşbu muayene için lazım gelen masarifatı idare meclis idaresinin sandığından tesviye ettirecektir.

İkinci Kısım

Memuriye

10. Ser memurları şunlardan ibarettir:
Dört Avrupalı zabıt
1. Rumeli sahilinde tahlisiye idaresini kumanda eden zabıt.
2. Anadolu sahilinde tahlisiye idaresini kumanda eden zabıt.
3. Fener dubasını kumanda eden bir zabıt
4. Fener dubasında muavin sıfatıyla bulundurulacak bir zabıt inspektör namıyla da muharrer üç kumandan zabıtlere vermiştir.
Tahlisiye idaresiyle fener dubası mahsus dört muavin Osmanlı kapudane idaresi mahsus iki tabip
11. Rüşum ne türlü akçe ile tahsil olunmakta ise memuriyette maaşatı ona göre olunacaktır.
12. Kaffe-i zabitan ve nezaret meclisi idarenin tahsis edeceği üniforması labis olacaktır.

Üçüncü Kısım

İnspektörler Hakkında

13. İşbu nizamnamenin 10. maddesinde beyan olan inspektörlerden üçü idare meclisinin indinde memur oldukları dairenin hizmetinden mesul bulunacaklardır.
14. Tebdil olunacak fener dubası tamirat-ı mezkur fener dubası bulunan zabitanın taht idare ve teftişinde olacaktır.
15. Müfettişler idare zabıtalrı ile nezaretin mevakinde mevcut olup olmadıklarını ve maaşlarını nizamnamede verilip verilmediğini muayene

edecektir. Vazife memurine dair hususat için istida olunan hususata karar verebilirler.

16. Her nevi raportör ve edevat ile memuriye hakkında olan şikayet ve edevatın tecdidi maddeleri İnspektörler tarafından meclis idaresi inha olunacaktır.
17. Hukuk intizamiye gezilerine aittir. Şöyle ki meclis idaresinin bu madde hakkında tanzim edeceği nizamnameye mahsus dâhilinde itibar eyleyecektir. Memuriyenin memuriyetinden dahi tatil edilebilecektir. Şu kadar ki keyfiyetiyle derhal meclis idaresine bildirmiş iktiza eder ve meclis-i mezkur dahi müddet tatiline veyahut icabı halinde nasb edebilecektir.
18. Ahval müstacel müspetde dairenin has idaresi için malumat vermeye mecburdurlar.
19. İnspektörler her iç mah meclis idaresi raportörlerini taktim edecektir. İşbu raportör güzere eden üç mah zarfında vuku bulan tahlisiye ve edevat ile memuriyle hal husus ve icabı takdirinde olunacak tekliflerle tadilatın ve gelecek üç mah zarfında lazım gelen edevatın cetvelini takdim edecektir.

Dördüncü Kısım

Rüsum ve muhasebe ve Eytam Sandığı

20. Dersaadet için bahr-i siyahtan hareket eden her sefain için mecidiye 20 kuruş hasebiyle bir tonilaj üzerine 20 pare rüsum ahz olunmaktadır. Tarif tetkik olunup olunmayacağına dair işbu nizamname tarihinden itibaren her iki senede bir meclis idare-i mezkure edecektir. Zikr olunan mezkure mazbata.... Reisiyle ecnebi azalar tarafından mafevkinde bulunanlara taktim olunacaktır.
21. Rüsum ahzı fenerler tahsilat olmasında icra olunacaktır. Vuku bulacak tahsilat ayrıca bir hesap dâhil olmak üzere buca bank-ı Osmaniye gönderilecektir. İşbu meblağ-ı mahza idareye ait olacaktır.
22. Her nevi tadilat muvakkatiyle bank-ı Osmaniye tarafından tesviye olunacaktır. İşbu çekleri reis tarafından olunacaktır.
23. Masarifiyle varidatın muhasebatı Türkçe ve Fransızca zabıt ve kayıt olunacaktır. Zikr olunan muhasebat meclis idaresinde karar vereceği usul üzerine devam edecektir.

24. Masarifiyle varidatın cetvelleri her üç ayda bir defa meclis idaresinin azalarına takdim olunacaktır.
25. Eytam sandığı teşkil eylemek üzere maaşat üzerine bir tenzil vuku bulacaktır. Bedel miktarı ile mezkur sandığa şeraiti maddelerini meclis idaresi tarafından karar verilecektir.

Birinci Fasıl

İdare Meclisi

1. İşbu meclis reisi suretde olmak üzere reisliğin nazarının taht riyasetinde olarak ve 3 ecnebi aza ve bu ikalar dahi komisyon tarafından nasb olunacaktır. Ve 1 inspektör cezal namıyla biri bulundurulacaktır.
2. İşbu ecnebi azaların biri vefat eylediği takdirde düvel-i ecnebiye konsolosları diğerini tayin edeceklerdir. İntihab olunan azalar idare meclisine bulundurmadıkları takdirde arzu eyledikleri diğer bir kimseye gönderebileceklerdir.
3. İşbu 5 aza idare meclisinde hazır bulundukça hiçbir karar verilmeyecektir. Ve mezkur kararlar dahi ekseriyet üzerine kabul olunacaktır.
4. İdare meclislerinin varidat ve masarifat senevi irad ve masarifat defteri bütçesini tanzim edecektir.
5. Boğaz idaresinde hesaplarını tetkik ve inspektör cezalın raportörünü kıraat ve Avrupaya icap edecek siparişatı icra etmek üzere 6 ayda bir defa idare meclisini ictima edecektir. Ve azaların birinin arzusu üzerine dahi icaba taktirde idare meclisi içtima edebilecektir. Mezkur idare-i meclis memuriyeti nasb ve azl edecektir. Hâlbuki kontratlar muteber olacaktır. İdare meclisi memuriyetine vazife ve maaşlarını tayin edecektir.
6. İnspektör cezalın azli maddesi idare meclisi tarafından ekseriyetle hüküm olunacağı taktirde bu iş hakkında tanzim olunacak mazbata reisi ile her bir aza tarafından kendi mafevkinde taktim edecektir.
7. İdare meclisinin aza eylediği karar ve nizamlar inspektör cezal marifetiyle her bir mevki memurine tebliğ olunacaktır.

İkinci Fasıl

8. İnspektör cezal Avrupalı olacaktır. Bunun nasbı ve azli maddeleri bab-ı ali ile düvel-i ecnebiyeninde vuku olacak muhabereden sonra icra olunacaktır.

Nasbı günden itibaren ekseriyeti yok ise bir rütbeli haiz olup kaymakam rütbesinden d n olmayacaktır. Ve rütbesi iktizasınca maaşı olacaktır.

9. İdare meclisinin indinde ıslahat idaresinin memur olacaktır.
10. İdarenin ıslahatı için icap eden nizamnamelerde tanzim ve idare meclisini taktim edecektir. Halbuki ileride icap edecek tadilat vesaire için muhtelit komisyonun 24 kanunuevvel 1881 tarihinde tanzim eylediği raportör üzerine beyan olunacaktır.
11. Sahiller  zerine laakalsında 6 defa ve bahri siyahta bulunan fener dubasına dahi senede 3 defa teftiş için gayet edecektir. Fener dubasına icap edecek tamirat kendi nezareti altında olacaktır.
12. Her bir teftişte idare zabıtalarıyla neferatın mevkilerde mevcut olduklarını ve maaşlarını nizamnamede verildiğini muayene edecektir.
13. Bazen dahi fişeklerin ve ... manevralarında vesaire bahriyelerde hazır bulunacaktır.
14. Her nevi raporlar ve edevatıyla memurun hakkında olan şikâyet ve edevatın tecdidi maddeleri sahilleriyle fener dubasında bulunan baş zabıtlar tarafından inspektör cezalın inha olunacaktır.
15. Hukuku intizamiye kendine ianeden lüzumuna takdir eylediği m cazatı tertip eder ve hatta memurini muvakkaten memuriyetinden dahi tatil eder. şu kadar ki keyfiyet derhal meclis idaresi bildirmesi ittiza eder. Ve meclis-i mezkur dahi müddeti tatile lazım gelirse memurun azline karar verilir.
16. Ahval m stacele m sbettede dairenin has ifası için bil cümle tedbiri lazıme yi ittihaza mezundur. Ancak mümkün olunduğu mertebe derhal meclis idaresi itası malumat eylemeye mecburdur.
17. Eşya hakkında vuku bulacak mütalaaya gelince inspektör cezalın matlup olunan eşyanın lüzumu keyfiyetine takdir eyledikten sonra teslim ve itasını emreyleyecektir.
18. İnspektör cezalın her 6 mah gayesinde meclis idaresi bir kıta raportör taktim edecektir. İşbu raportör g zaran eden 6 mah tarafından vuku bulan tahlisiye ahvali umumi raportörü istatistiğini ve edevatıyla memurine halihazır hakkında ve icap taktirde olunacak tekliflerin ve Avrupadan celp

olunacak eşyanın ve g zar eden 6 mahın masarifiyle varidatın bir kıta cetvelini tanzim ve taktir edecektir.

19. Rütbesi iktisasınca ahz edeceği maaş maada masarif rahiyesinin medar olmak üzere meclis idaresi kendisine bir miktar akçe tayin edecektir.

       Fasıl

Memuriyet

20. Baş memur bundan ibarettir. şöyle ki:
- inspektör cezal
 - dört ecnebi zabıt
 - dört muavin Osmanlı kapudanları
 - idare-i mahsusa 4 tabiptir.
21. R sumu ne türlü akçe ile tahsil olunmakta ise ona göre mah-ı mah memuriye maaşları ifa olunacaktır.
22. Kaffe-i zabıt ve nezaret meclisi idaresine tahsis edecek üniformalı labis olacaktır.

D rd     Fasıl

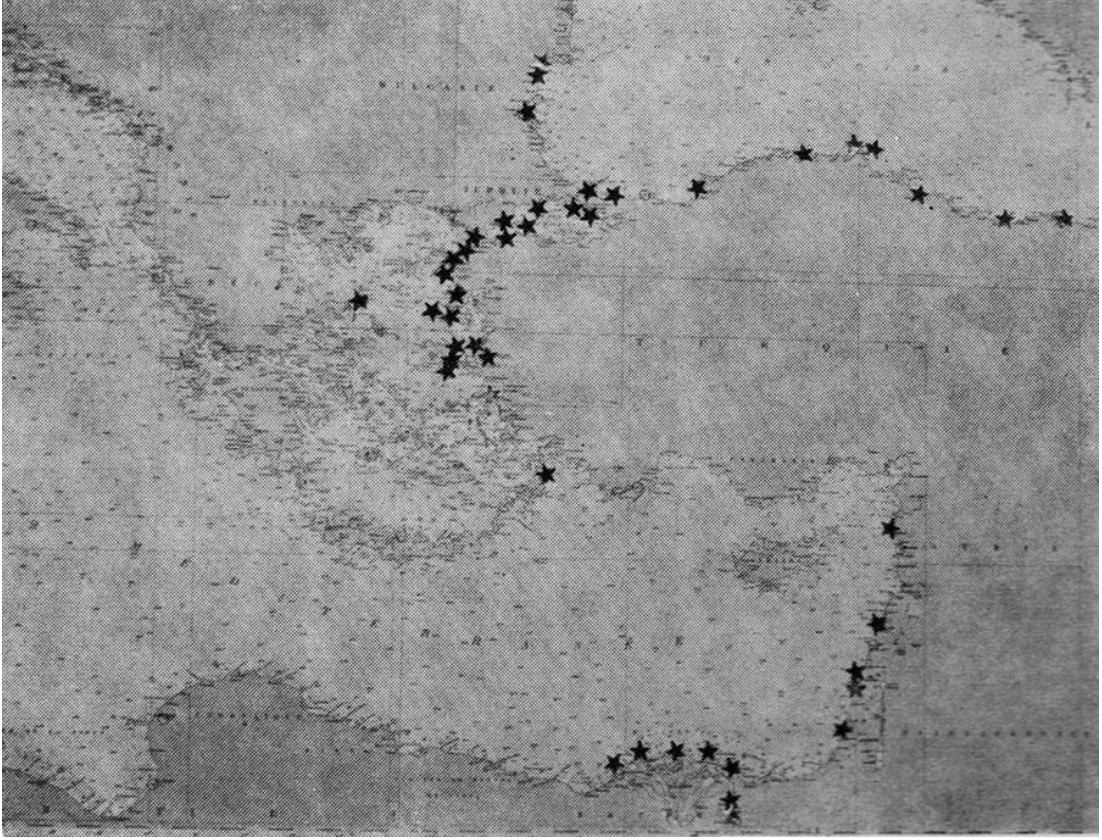
Rüsum ve Muhasebe ve Eytam Sandığı

23. Dersadetten bahr-i siyaha hareket eden her sefain için mecrediye 20 kuruş hesabıyla bir tonilaj üzerine 20 pare ahz olmaktadır. Tarif tetkik olup olmayacağına dair işbu nizamname tarihinden itibaren her üç senede bir meclis idareyi mezkure edecektir. Zikr olunan mezkûr mazbata reisiyle    azalar tarafından mafukunda bulunan taktim olunacaktır.
24. Rüsum ahzı fenerler tahsilat olmasında icra olunacak vuku bulacak tahsilat ayrıca bir hesap dahil olmak üzere Buca bank-ı osmaniyesine gönderilecektir. İşbu meblağı mahza idarenin masraflarının ianede olacaktır.
25. Her nevi tediyat  ek mesarifiyle bank-ı Osmani tarafından tesviye olunacaktır. İşbu çektikleri ile reisiyle inspektör cezal tarafından ifa olunacaktır.
26. Masarifiyle varidatın muhasebatı Türkçe ve Fransızca olacaktır. Zikr olunan muhasebet meclisi idarenin karar verecek usul üzerine devam edecektir.

27. Masarifiyle varidatın cetvelini bir mah meclis idaresinin azalarına taktim olacaktır.
28. Eytam sandığı teşkil eylemek üzere maaşlar üzerine bir tenzilat vuku bulacaktır. Bedel miktarıyla sandığın şartları maddeleri meclisi idare tarafından karar verilecektir.



Ek-3. Michel Paşa'nın Osmanlı Kıyılarına Kurduğu Ana Deniz Fenerleri



Kaynak: http://jcautran.free.fr/oeuvres/tome2/michel_pacha.html

ЕК-4. Batum Deniz Feneri



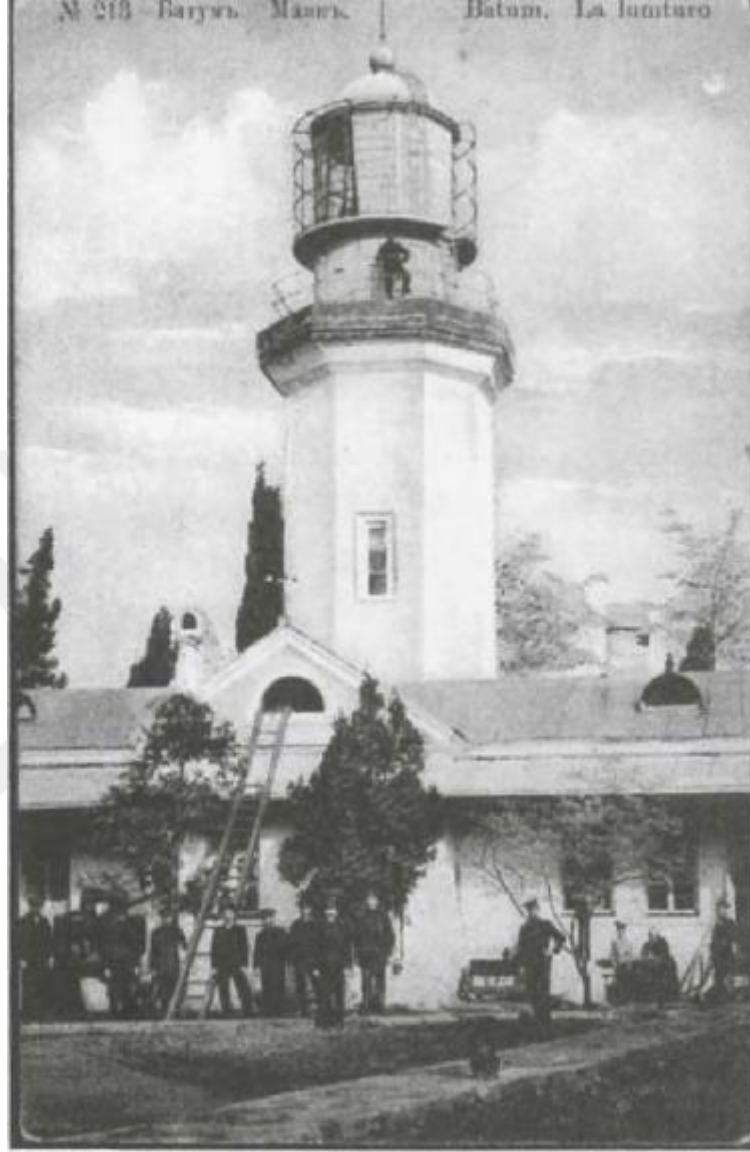
Kaynak: Gürcistan Parlamento Ulusal Kütüphanesi Dijital Koleksiyonu

EK-5. Batum Deniz Feneri



Kaynak: Gürcistan Parlamento Ulusal Kütüphanesi Dijital Koleksiyonu

EK-6. Batum Deniz Feneri



Kaynak: Gürcistan Parlamento Ulusal Kütüphanesi Dijital Koleksiyonu

EK-7. Rize Feneri



Kaynak: İstanbul Üni. Nadir Eserler Kütüphanesi, Yıldız Fotoğraf Koleksiyonu

EK-8. Sohum Kale Feneri



Kaynak: Gürcistan Parlamento Ulusal Kütüphanesi Dijital Koleksiyonu

EK-9. Fener Nizamnamesiyle Kıyılarda İnşa Olunacak Deniz Fenerleri

Mer Noire			
10	Bafra Bournou	Un feu double	2
10	Tchivas Bournou	Fixe	1
10	Kefken Bournou	Ditto	1
10	Vona ou Ordou	Un feu double	2
20	Emonch Bournou	Tournant	1
Mer Méditerranée			
10	Ayos Yoannis Bournou (Crète)	Fixe	1
18	Sidero Bournou (Crète)	Tournant	1
25	Gavdo, Ile (Crète)	Ditto	1
18	Dédégatch	Ditto	1
10	Alaya	Un feu double	2
10	Castellorizo (Meis)	Ditto	2
10	Tchesmé	Un feu double Fixe	2
10	Boudroum	Un feu double	2
10	Macaronia	Ditto	2
14	Tripoli de Barbarie	Fixe	1
14	Derna	Ditto	1
14	Bengazi	Ditto	1
	Salonique	Feu flottant	1
Mer Adriatique			
10	Temanie Bournou	Un feu double	2

Kaynak: Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), (HR.HMŞ.İŞO), 71-2.