

Yayın Geliş Tarihi : 01.07.2014  
Yayına Kabul Tarihi :28.11.2014  
Online Yayın Tarihi: 10.07.2015

Dokuz Eylül Üniversitesi  
Denizcilik Fakültesi Dergisi  
Cilt:7 Sayı:1 Yıl:2015 Sayfa:39-54  
ISSN: 1309-4246

## **DENİZLERİN SESSİZ TANIKLARI FENERLER: MERSİN DENİZ FENERİ**

**Songül ULUTAŞ<sup>1</sup>**  
**Emre Evren YURTSEVEN<sup>2</sup>**

### **ÖZET**

*Antik çağlardan günümüze deniz yolları çeşitli amaçlarla en çok kullanılan ulaşım alanlarından biri olmuştur. Ancak deniz ulaşımı seri, ucuz ve avantajlı olmakla birlikte oldukça zahmetli ve zor bir süreçte gerçekleşmektedir. Bu nedenle denizciler bu zahmetli süreci daha kolay geçirmek için bazı seyir yardımcılarını ihtiyaç duymaktadırlar. Denizcilerin en önemli seyir yardımcılarında biri, bu çalışmanın ana teması olan deniz fenerleridir. Kıyılarda sessizce denizcilerin seyirlerine yardımcı olan fenerler üzerine çok az araştırma yapılmış, denizcilik açısından önemli bir konumda olan Mersin Feneri ile ilgili ise hiç çalışma bulunmamaktadır. Bu konu üzerine eğilmemizin en önemli nedenlerinden biri de bu alandaki boşluktur.*

*Bu çalışmanın amacı hem denizcilik bilimi hem de kent tarihi açısından fenerlerin önemini vurgulamak ve tarihin sessiz ve çok bilinmeyen tanığı olarak ayakta kalmayı başarabilmiş Mersin Deniz Feneri'nin geçmişine değinmektir. Böylece denizcilik alanında en önemli seyir yardımcılarında biri olan deniz fenerlerinin günümüzde tarihsel anlamda ne ifade ettiği ve sosyo-kültürel alanda dönüştürülerek daha başka ne şekilde istifade edilebileceğine dair öngörülerde bulunulabilecektir. Teknolojinin büyük bir ilerleme gösterdiği bugün bile deniz fenerlerinin en önemli seyir yardımcılarında biri olma vasfını hala sürdürüyor olması bu yapıların önemlerini kanıtlamaktadır. Bu açıdan bakıldığında deniz fenerleri tarihe uzun yıllar tanıklık etmeye devam etmeye aday olduğundan, gelecek zamanların tarihi için de önem arz edecektir. Bu nedenle fenerler sadece denizleri değil aynı zamanda denizcilik bilimi ve kent tarihi alanını da aydınlatan, korunması gereken yapılar olarak bugün yanı başımızda durmaktadır. Günümüze kadar ayakta kalmayı başarmış bu yapılar tarihi açıdan*

---

<sup>1</sup> Yrd.Doç.Dr., Mersin Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, snglulutas@gmail.com.

<sup>2</sup>Öğr. Gör. Kpt, Mersin Üniversitesi, Denizcilik Meslek Yüksekokulu, emre.captain@gmail.com.

*bizlere çok şey anlatabildiği gibi çeşitli projelerle çok daha fazla şey ifade edebilirler. Bu nedenle makalemiz aynı zamanda bu yapılar üzerindeki farkındalığı da artırmaya adanmıştır.*

**Anahtar Kelimeler:** *Deniz feneri, Mersin deniz feneri, denizcilik tarihi.*

## **LIGHTHOUSES AS SILENT WITNESSES OF SEAS: THE MERSIN LIGHTHOUSE**

### **ABSTRACT**

*From ancient times to the present day, sea routes have been one of the most used areas of transportation for various purposes. However, sea transportation occurs in a quite troublesome and difficult process although it is rapid, cheap and advantageous. For this reason, sailors are in need of some navigational assists to perform this laborious process in an easier way. One of the most important navigational assistants for sailors is lighthouses which is the main theme of this study. There are little research on lighthouses that help sailors quietly in coastal cruising and there is no study related to the Mersin Lighthouse, which is important for navigation. The most important reason why we focus on this topic is this academic lacuna.*

*The aim of this study is to emphasize the importance of lighthouses in terms of both the maritime industry and the city history and to mention the story of the Mersin Lighthouse, which has managed to survive as a quiet and most unknown witness of the history. Thus, as the lighthouses are one of the most important navigational assistants, what today lighthouses mean in the historical context can be determined, and forecasting will be possible on how one can profit from them in the cultural and social milieu. Even today with the advanced technology lighthouses are still one of the most important navigational assistants. This proves the importance of these structures. From this perspective, as the lighthouses are the candidates for witnessing to the history for a long time, they will be important for the history of the future. For this reason, being the structures to be restored, the lighthouses are with us not only shedding some light to seas but also to the maritime history and city history. These structures which have survived until today may tell a lot historically and they may still tell more in various projects. Accordingly, our study aims to increase awareness on these buildings.*

**Keywords:** *Lighthouse, Mersin lighthouse, maritime history.*

## **1. DENİZ FENERLERİNİN TARİHİ GELİŞİMİ VE BUGÜNÜ**

Tarihsel gelişim sürecinde deniz fenerlerinin ilk olarak balıkçılığın ortaya çıkışıyla birlikte bir güvenlik ihtiyacından doğduğu bilinmektedir. Ava çıkan balıkçıların yakınları, karanlıkta onların dönüşlerine yardımcı olmak için ateş yakarlardı ve bu ateşin başında nöbet tutulurdu. Ateşler genellikle tıpkı deniz fenerlerinde olduğu gibi karadan denize çıkıntı yapan burunların yüksek yerlerine yakılırdı. Bu nedenle ateş yakılan noktanın deniz seviyesinden yüksekliğine dikkat edilirdi (Tuna, 2010: 119).

Deniz fenerleri, denizciler tarafından yaygın olarak kullanılan ve M.Ö. 6. yy.'dan bu yana denizcilere hizmet eden en eski seyir yardımcısıdır. Olması gereken sahillerde, uygun yerlere konulan fenerlerin yer ve özellikleri seyir haritalarında gösterilir. Önceleri gece kritik noktalarda yakılan ateşler ile denizcilere yol gösterme yardımcı olma geleneği, daha sonra fenerlerle daha kalıcı, kullanışlı ve özellikli hale getirilmiştir (Özkan, 2009:5). Bu anlamda fener yapıları denizcilik alanına en büyük katkılardan birini temsil etmektedir.

Gündüz kulesi ile gece ise ışığı ile gemilerin seyrine yardımcı olan deniz fenerleri uzun yıllardan beri denizcilik alanına hizmet etmektedir (Sügen, 2007: 519-520). Deniz yolculuğu sırasında kıyı bölgelerindeki burunlar, kayalar, evler, deniz fenerleri, yüzer seyir işaretleri, adalar vb. unsurlar gemilerin güvenli seyir yapmasında ve konumunun sağlıklı belirlenmesinde önemlidir (Akten ve Koldemir, 2010:138). Fenerler de gemilere yol göstermek ve konumlarını belirlemek amacıyla yapılmış seyir işaretleri olarak bilinir. Konumlandırıldıkları yere göre kıyı ve deniz (alarga) fenerleri olmak üzere iki şekilde sınıflandırılabilir. *Kıyı fenerleri*, kıyı bölgelerine yapılarak, burun, ada vb. kara parçaları üzerinde konumlandırılırlar. Bu türe en güzel örnekler Ahırkapı, Babakale, Rumeli Burnu Feneri'dir. *Deniz (Alarga) Fenerleri* ise denizle iç içe olan fenerlerdir. Sığılık, kayalık vb. deniz alanlarına yapılırlar. Silivortono, Zincirbozan, Pelikan, Land's End vb. bu türe örnek olarak gösterilebilir.

Seyir yardımcısı olan deniz fenerleri, kılavuz seyri için mevki konulabilmesi, burunların belirlenebilmesi, bir geçidin ya da liman girişinin ve sahadaki mevcut tehlikelerin belirlenebilmesi gibi amaçlar için sahillere yerleştirilir (Belirdi, 2008:125). Bu uygulamanın antik

çağlardan günümüze kadar devam ettiği görülmektedir (Casson, 2002:148). Ancak antikçağda kurulan ilk fenerler, gemileri çıkıntı yapan kara parçalarına, tehlikeli kayalıklara ya da akıntılara karşı uyarmak için tasarlanmamıştır. Bu nedenle, gündüz duman, gece ise ışık saçan bir ateş yardımıyla limanın girişini gösteren işaret kuleleri olarak görev yaparlardı. Buradan yola çıkarak erken dönem fener kulelerinin görevlerinin denizcilikteki tehlikeleri göstermekten ziyade limanları göstermekle yükümlü oldukları söylenebilir (Özkan, 2009:5).

Dünyanın en eski deniz fenerinin, Çanakkale'nin güneyinde yer alan Kumkale'de -Roma dönemi adı ile Sigeum'da yapıldığı bilinmektedir. Bir başka veriye göre, yazılı tarih kaynaklarında adı geçen *ilk ışık kulesinin* M.Ö. 280'de Mısır Liman kenti İskenderiye'deki Faros Adası üzerine yapılmış İskenderiye Feneri'nin olduğu söylenmektedir. Roma Döneminde ise İskenderiye Feneri'nin benzeri *İmparatorluk Fenerlerinin* olduğu bilinir. M.Ö. 5. Yüzyılda Karadeniz'den Atlantik Okyanusu'na kadar olan alanda 30 civarında imparatorluk fenerinin inşa edildiği bilgisi tarihi kaynaklarda yer almaktadır. Ortaçağ'da siyasi, kültürel ve ticari çalkantıların birçok alanda olduğu gibi denizciliğin de gerilemesine neden olmuş ve fener yapımında durağanlık yaşanmıştı. Bu nedenle gece denize açılanlar fenerler yerine sadece kıyıya yakın manastır ve kalelerin gözetleme kulelerindeki ışıklardan faydalanabilmişlerdi. Bizans Döneminde ise hala erken dönem deniz fenerlerinin kullanıldığı görülmektedir (Tuna, 2010:120-126).

Avrupa'da 8. Yüzyıl sonrasında deniz fenerleri sayısında bir artış gözlenmiştir. Özellikle Batı Avrupa'da ticaretin yeniden canlanması İtalya ve Fransa başta olmak üzere birçok yerde yeni deniz fenerleri inşa edilmiştir. 18. ve 19. yüzyıla gelindiğinde tüm dünyada üretim ve tüketim ilişkilerindeki modernleşme çabalarının da etkisiyle, ışığın kaynağı ve fenerlerle ilgili daha gelişmiş teknikler kullanılmaya başlanmıştır. Teknik alandaki bu gelişmelerin olumlu yansımaları deniz fenerlerinde görmek mümkündür. Işığın kaynağı odun ateşinden yağla yanan kandillere dönüşmüş ve hatta küresel ve parabolik reflektörlerle konsantre hale gelmiştir (Tuna, 2010:120-126). Bu tarihsel gelişim sürecinden hareketle deniz ticareti ile deniz fenerlerinin gelişme çizgilerinin birbirine paralel ilerleme kaydettiği söylenebilir. Deniz ulaşımının daha hızlı, kolay ve her şeyden önemlisi ucuz olması özellikle kapitalist üretim ve tüketim ilişkilerinin yaygınlaşmaya başladığı 19. Yüzyılda deniz ticareti önem kazanmıştır. Deniz ticaretindeki atak denizlerin daha yoğun kullanımını ve kıyılardaki deniz fenerlerine duyulan ihtiyacın da artmasını gündeme getirmiştir.

Deniz fenerlerinin ışık kaynakları kuşkusuz en çok merak edilen konulardan biri olmuştur. bu ışık enerjisinin kaynağı 19. yüzyıla kadar odun ve kömürden yakılan ateşti. 1823'ten itibaren fenerlerde yağ yakıldığı görülmektedir. Bunlar genellikle balina, domuz, kakao, kolza ve madeni yağlardır. Ancak Osmanlı coğrafyasındaki fenerlere baktığımızda fener kandillerinde genellikle zeytinyağı yakıldığı görülmektedir (BOA., C.BLD., 29/1421; C.AS., 69/3239). Osmanlı Arşiv Belgelerinde yer alan resmi kayıtlarda deniz fenerlerinde kullanılmak üzere zeytinyağı alımına dair çok sayıda veri bulunmaktadır (BOA., C.AS., 69/3239).

1823 sonrası hava gazı, 1870'lerde petrol, 1896'da asetilen ve 1898'den itibaren akkor gömleklili madeni yağ yakıcılar da kullanılmıştır. 19. yüzyılın sonlarından itibaren de elektrik enerjisi kullanılarak ışık elde edilmiştir (Sügen, 2007:519). Osmanlı fenerlerinde daha parlak ışık kaynağı sağlayan asetilen gazı, 1903'te kullanılmaya başlanmıştır (Orakçı, 2010:108). Havagazının kullanımıyla birlikte sabit ışıklandırmadan, çakarlı ışıklandırmaya geçişi olanaklı kılmıştır. Asetilen ise seri ve keskin ışıklandırmayı sağlamıştır. Fenerde ışığın yansımaları sağlayan reflektörlere ilk kez 1786'da rastlanmaktadır (Sügen, 2007:519). Günümüzde denizcilik alanında oldukça gelişmiş teknolojiler üretilmesine rağmen deniz fenerleri etkinliklerini yitirmemişlerdir.

Deniz fenerlerinin ışıkları gemiler için önemli bir seyir yardımcısıdır. Bu nedenle Osmanlı döneminde deniz fenerlerinin ışıkları denizden karaya doğru bakış açısında en parlak ışık kaynakları olmalıydı. Görüşü engellememesi amacıyla pek çok kez kentlerdeki bazı mekânların ışıklarının azaltılması konusunda uygulamalara rastlamak mümkündür. Örneğin, 1910'da Silivri ve Yarlar Tepesi'nde bulunan bir gazinonun fenerindeki ışığın çok kuvvetli olması, denizciler tarafından normal deniz feneriymiş gibi algılanıp tehlikelere yol açtığından yerinin değiştirilmesi veya ışığın azaltılması konusunda kararlar alınmıştır (BOA., DH.MKT., 2633/74).

Günümüzde fenerler konum ve kuruluş amaçlarına göre farklı şekil ve ışık karakteristiklerine sahiptirler. Bu karakteristik özellikler denizcilerin tanımlama yapabilmelerine yeterli olacak derecede seyir (merkator) haritaları üzerinde belirtilir. Kuruldukları yere göre yedi farklı tür deniz fenerinden söz etmek mümkündür. Bunlar; *Kıyı Fenerleri*, *Anakara Fenerleri*, *Ada Fenerleri*, *Deniz Kayalıkları ve Sığılıkları Fenerleri*, *Derin Deniz Fenerleri*, *Dalgakıran Fenerleri* ve *Doğrultu Fenerleri* olarak bilinirler (Sügen, 2007:519-520). Fenerleri, gündüz

yapılan seyirlerde biçimlerinden, gece yapılan seyirlerde ise ışık karakteristiklerinden ayırt etmek mümkündür. Günümüzde gemilerde RADAR/ARPA, ECDIS ve GPS gibi elektronik seyir yardımcılarının kullanılmasına rağmen konumlandırmada çift kontrol için fenerler hala önemini korumaktadır (Yousefi, 2007:177-179).

Bu nedenle deniz fenerleri korunması gereken yapılar olmalıdır. Ayrıca sadece bir seyir yardımcısı olarak değil sosyo-kültürel bir mekân olarak kentle daha çok bütünleştirilmesi gereken bir sosyal paylaşım alanı olmalıdır. Bu konudaki en güzel örneklerden biri Osmanlı'nın en eski fenerlerinden biri olan Ahırkapı Deniz Feneri'dir. Buraya sergi salonu, deniz feneri kütüphanesi, restaurant-kafeterya ve hediyelik eşya dükkânı açılarak bir seyir yardımcısı olan deniz feneri aynı zamanda bir sosyal paylaşım alanına dönüştürülmüştür. (Tuna, 2010:187-188)

## **2. MERSİN DENİZ FENERİ**

Mersin, 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra, Doğu Akdeniz'in en işlek limanlarından biri haline gelmiştir. Denizcilik alanındaki başarısından dolayı hinterlandını genişletme fırsatı bulan Mersin, genç ve dinamik bir kent olarak tarih sahnesindeki yerini almıştır. Bu süreçte Tarsus'un kıyı ile bağlantısının kesilmesi sonucu Mersin Çukurova Bölgesi'nin dışı açılan kapısı konumuna gelmiş ve Doğu Akdeniz'in en işlek limanlarından biri olmuştur (Ulutaş, 2008: 2182-2196; Ulutaş, 2011:187-192). Denizcilik alanındaki stratejik konumuyla kentsel gelişimini tamamlayan Mersin, 20. yüzyılda doğu-batı güzergâhında ticari gemilerin en uğrak limanlarından biriydi. 1860'lı yıllarda yapılan Mersin Deniz Feneri de kentin tarihine sessizce tanıklık etmiş ve günümüze kadar ulaşmış önemli seyir yardımcılarının biri olarak hizmet vermeye devam etmektedir. Ancak günümüzde konumuyla birlikte sessizliğini de hala korumaktadır.

19. yüzyılda değişen dünya konjonktürü nedeniyle deniz ulaşımı ve ticareti daha çok tercih edilir bir hale gelmiştir. Buna paralel deniz fenerleri inşası süreci de hız kazanmış ve fener sayılarında artış görülmüştür. Osmanlı coğrafyasında özellikle 19. Yüzyılda deniz feneri inşası ile ilgili çok sayıda çalışma yürütülmüştür. 1839 Tanzimat sonrasında her alanda başlatılan modernleşme çabalarını denizcilik alanında da görmek mümkündür. Tersane-i Amire'nin fener yapımlarıyla ilgili çalışmaları da bu süreçte hızlanmıştır. Kırım Savaşı sonrasında fenerlerin sayısı hızla artmıştır. Fenerlerle ilgili ilk resmi kurum Fenerler İdare-i Umumiyesi'dir. 1855'te fenerlerin düzenli bakımı ve sayılarının

arttırılması amacıyla resmi bir daire olarak kurulmuştur. İdarenin denetim gözetiminden ise Tersane-i Amire sorumlu tutuldu (Akden-Koldemir, 2010:139). 1856-1914 yılları arasında 58 yılda toplam 205 fener yapılmış ve var olanların birçoğu da onarılmıştır. Coulier Atlası 1844'te Karadeniz kıyısında 5, Çanakkale Boğazı'nda 7, Ege 7 ve Akdeniz kıyılarında 7 adet fener olduğundan bahseder. 1856'ya gelindiğinde Fransız Garbeyron fırkateyni kaptanının yapmış olduğu araştırmaya göre bu sayı 31'e yükselmiştir (Orakçı, 2010:106-107). Özellikle önemli stratejik noktalara özellikle fener yapılmasına özen gösterilmiştir. Örneğin 1906'da Osmanlı coğrafyasının en işlek limanlarından biri olan Rodos Limanı açıklarına bir deniz feneri yapılması konusunda Bahriye Nezaretiyle yazışmalar yapılmıştır (BOA., DH.MKT., 929/55).

Deniz fenerinin Müftü Deresi'nin batısında Mersin halkının denize girdiği geniş kumsal ve kentin ilk plajının kıyısında olduğu bilinmektedir.(Selvi Ünlü-Ünlü, 2009:268) 1880 yılında bir Fransız Firması tarafından yapıldığı ve 1966 yılında da yenilediği çeşitli kaynaklarda belirtilmektedir.(Develi, 2001:180) Ancak yapım tarihi konusunda bilgiler kaynaklara göre farklılık göstermektedir. Osmanlı Fenerler İdarisi 1856 Kırım Savaşı sonrasında kıyılarda fener yapımına hız kazandırmış ve bu amaçla imtiyaz sözleşmeleri hazırlatmıştır. 1860 Sözleşmesi ile yapımına karar ve izin verilen 90 adet fener arasında Mersin Feneri de yer almaktadır. Ayrıca bu dönemde en etkin seyir yardımcıları olarak geçen deniz fenerleri genel seyir rotalarındaki risklere göre 12 grupta sınıflandırılmıştır. Mersin Deniz Feneri ise Karaman ve Şam Hattı Fenerleri olarak kabul edilip bir direk üzerinde iki fener şeklinde betimlenmiştir (Orakçı, 2010:108,110). Bu nedenle fenerin yapım tarihinin 1881 değil de 1865 olması kuvvetle muhtemeldir. Mersin Tarihi'ne ilişkin çalışmalar yapmış Şinasi Develi Mersin bucak dahi olmamış bir köy durumunda iken (yani 1850'li yılları kastediyor olmalı) bugünkü fenerin 50 metre daha kuzeyinde demirden 4 ayak üzerinde basit bir kule halinde ve bir petrol lambasıyla işaret veren bir fenerden bahsetmektedir. Bu muhtemelen 1865 tarihinde yapılan ilk deniz feneridir. Develi'nin anlattıklarına göre bu fener gaz yağı ile çalışan, 12 milde görünebilen ve 20 saniyede bir ışık çakan devvar (dönen) bir fenerdi. 1966'da yenilenen Deniz Feneri ise seyir feneridir. Mendirekteki gibi işaret feneri değildir. Asetilen ve elektrikle çalışmaktadır. Otomatiktir ve her saniyede 32 şimşek çaktığı söylenmektedir. Akdeniz'deki fenerlerin en güçlülerinden biri olduğuna vurgu yapan Develi, fenerin İsveç malı ve AGA marka olduğunu ve 18 mile kadar etkinliğinin bulunduğunu belirtmektedir (Develi, 2001:180).

Bölgeyi ziyaret edenlerin yazmış oldukları seyahatnameler kent tarihi için önemli veri sağlayıcı kaynaklardır. 1891’de bölgeyi ziyaret eden Vital Cuinet’in verdiği bilgilere göre Mersin Feneri yerleşimin 300 metre güneyinde 14 mil uzaklığa kadar ışık veren ikinci sınıf bir fenerdir. Cuinet ayrıca, bu yapının etrafında bahçelerin yoğun olduğundan ve şehrin sırasıyla deniz yolları binası, istasyon, Rum kilisesi olmak üzere fenere doğru genişlediğinden bahsetmektedir (Yenişehirlioğlu vd., 1995: 7).

Fenere ilişkin bilgi veren bir başka yazar Mersin kentini mimari açıdan inceleyen Semih Vural olmuştur. Vural (2010), *Huğ’dan Gökdelene Mersin* adlı eserinde şimdikin 50 metre kuzeyinde demir 4 ayak üzerinde petrol lambasıyla işaret veren ilk fenerin kıyıda uzakta kalması nedeniyle bugünkü fenerin 1855 tarihinde Fransızlar tarafından yapıldığını belirtmektedir. Gazyağı ile 3 saatte bir kurularak çalışan döner (devvar) fenerin bir yüzyıl kadar bu şekilde hizmet verdiği bilgisini de eklemektedir. 1960 yılında eski makine sökülmüş, İsveç malı AGA marka asetilen gazlı çakarlı fener kurulmuştur. Vural’ın verdiği bilgilerde 1975’te ışık kaynağı elektrik ile sağlanmaya başlandı. 1000 watt gücünde ampulu ve kristal aynası vardır ve etkinliği 16 mildir. Fenerin denizden yüksekliği 31 metredir. 2000 yılında tekrar yenilenen fenere kesintisiz enerji sağlamak amaçlı akümülatör sistemi takılmıştır (Vural, 2010:149). Bu kaynak fenerle ilgili oldukça ayrıntılı bilgiler vermektedir, ancak fenerin kuruluş tarihi olarak verilen 1855 yılı konusunda bazı tereddütler vardır.

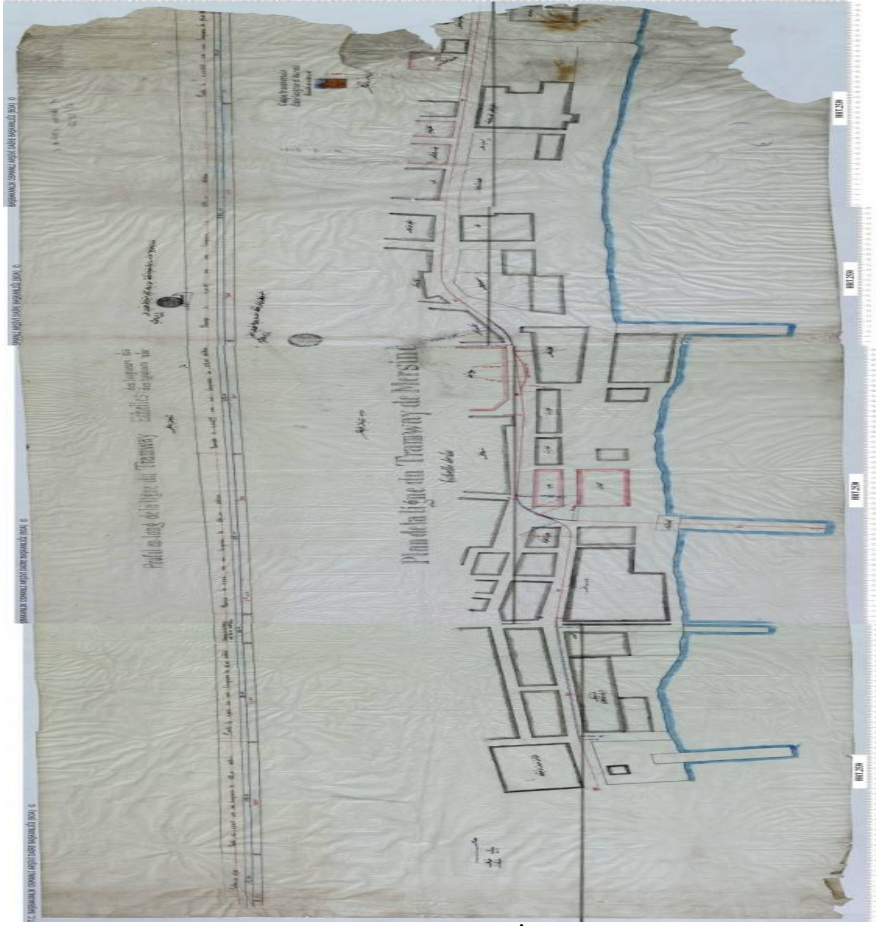
Osmanlı Tarihi çalışan tarihçilerin inceledikleri süreçle ilgili birincil kaynaklara ulaştıkları en önemli arşiv olan İstanbul Başbakanlık Osmanlı Arşivi konu ile ilgili taranmıştır. Ancak Mersin Deniz Feneri ile ilgili çok fazlaca belgeye ulaşamamıştır. Yaptığımız tarama çalışmasında ulaşabildiğimiz kadar belgede Mersin Deniz Feneri’ne ilişkin veriler elde edilmeye çalışılmıştır. Kent tarihi açısından önemli bir kaynak olan Adana Vilayet Salnamelerinde Mersin Deniz Feneri ile ilgili az da olsa açıklayıcı veriler mevcuttur. En erken 1872/73 tarihli salnamede Mersin’in batısında yer alan ve 6 mil uzaklıktan görülebilen bir memur ve bekçisi bulunan fenerden söz edilmektedir. (AVS, 1289(1872/73): 71-72; AVS, 1290(1873/74): 73; AVS, 1293(1876/77): 72; AVS, 1294(1877/78): 70; AVS, 1296(1878/79): 149; AVS, 1297(1879/80): 94)

Deniz Feneri, 1890’lı yıllarda Mersin’in en batı ucudur. Kent yerleşimi Fener ve Müftü Deresi civarındaki mahalleye kadar



gelebilmıştır. Bu tarihlerde Fener ile Viranşehir arası ise sığ bir kumluk alandan ibarettir ( BOA., DH.MKT., 502/69). 1893'te Deniz Feneri ile Müftü Deresi arasında bulunan araziye 25 haneden oluşan bir mahalle inşası süreci başlamıştır. Mahallenin ismi ise Hamidiye Mahallesi'dir (BOA., DH.MKT., 60/42). Böylece Mersin kenti deniz fenerinin batı tarafına doğru yerleşime açılmış ve hayat bulmaya başlamıştır. Kentin yerleşim açısından genişlemesi doğu-batı yönünde olmuş ve genellikle yerleşimler kıyı kesimlerinde yoğunlaşmıştır. 20. Yüzyıla gelindiğinde kentte nüfus artışı ve yeni yapılanma çalışmaları ile şehir batıya doğru kayması kentin en batı ucu olan Deniz Feneri'nin en doğuda kalmasına neden olmuştur.

Osmanlı Arşivi'nde rastladığımız 1892 tarihinde inşa girişimlerine başlanılan ancak tamamlanamayan tramvay hattına dair bir çizimde, Mersin'de yerleşimin kıyıdan doğu-batı doğrultusunda *demiryolu istasyonundan deniz fenerine* doğru geliştiği görülmektedir (BOA., İ.MMS., 102/4320). Mersin'in en doğusunda yer alan Demiryolu istasyonu, en batısında ise Fransız Mesageri Acentesi ve Deniz Feneri yer almaktadır. Sahilde Bahriyeye ait olduğu belirtilen ve fenerin idaresinden sorumlu Mersin Fener Rüsumat Dairesi bulunmaktadır (BOA., DH.MKT., 187/43).

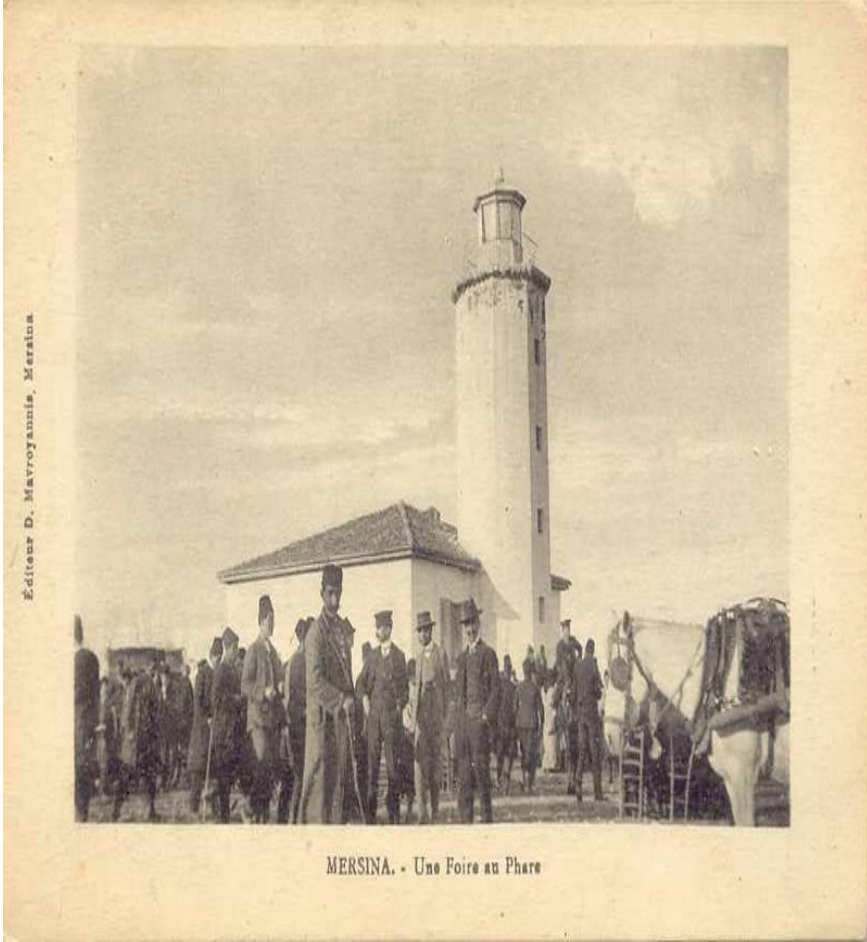


**Şekil 1.** Mersin Tramvay İnşaatı Planı

Kaynak. BOA., İ.MMS., 102/4320, Hicrî 4 Rebi'ü'l-evvel 1310 (Miladi 26 Eylül 1892)

Kent yerleşiminin bu yapılar üzerinden gelişmesi buranın gelişimiyle denizcilik arasında ciddi bir ilişkinin olduğunu da göstermektedir. Dolayısıyla Mersin'in kent yapılanmasında ayrı bir rolü ve önemi olan Deniz Feneri Mersinliler için de bir buluşma mekanıydı. D. Mavroyannis adlı bir Fransız tarafından çekilen bir fotoğrafta da Mersin Deniz Feneri'nin etrafının oldukça işlek ve kalabalık görünmesi bu dönemde Mersin'in can damarı mekanlarından biri olduğunu göstermektedir. Fotoğrafın altında yazan "Fenerdeki Panayır" anlamında "Une Foire an Phare" notu da Mavroyannis'in de aynı görüşte olduğunu işaretidir. Mavroyannis Fener alanında kurulmuş bir panayırı

resmetmiştir. Bu dönemde kentin en işlek ve kalabalık alanlarına gezici alışveriş mekanları olarak panayırlar kurulduğu görülmektedir. Panayırların kentlerin en kalabalık yerlerine kuruldukları da göz önüne alındığında deniz fenerinin Mersin için bu süreçte canlı ve işlek bir mekan olduğu anlaşılmaktadır.



**Şekil 2.** Mersin Deniz Feneri

Kaynak: <http://caltibozkir.tr.gg/MERSIN-.htm>.



**Şekil 3.** Mersin Demiryolu İstasyonu  
Kaynak: <http://caltibozkir.tr.gg/MERSIN-.htm>.



**Şekil 4.** Mersin Müftü Köprüsü  
Kaynak: <http://caltibozkir.tr.gg/MERSIN-.htm>

Arşiv belgelerinde fenerle ilgili rastlanılan en önemli verilerden biri de fenerde en çok ihtiyaç duyulan gaz sorunudur. Arşiv belgelerinde fenerlerde ışık kaynağı için kullanılan gazların Liman İdaresi, Belediye ve Fenerler İdaresi arasında sorun olduğuna dair verilere rastlanılmıştır. Dönemin en büyük ihtiyaç ve bu nedenle sorunlarından biri olan gaz

sıkıntısını Mersin’de de görmek mümkündür. 1916 tarihli bir örnekte Mersin Liman İdaresi’ne verilmek üzerine gönderilen Fenere ait olan gazdan 8 kilo kadarının Mersin Belediyesi’ne verildiği yer almaktadır. Ancak Fenerler İdaresi’nden çıkan kararlar fenerlere ait olan bu gazların kullanımının sadece fenere ait olduğu ve belediyeye verilen gazın derhal geri iadesi talep edilmiş ve problem çözülmüştür (BOA., DH.İUM.EK., 20/64).

### 3. SONUÇ

Deniz fenerlerinin ve Mersin Deniz Feneri’nin Denizcilik bilimi ve kent tarihi açısından önemini vurgulamak amacıyla yola çıktığımız bu araştırmanın sonucunda elde ettiğimiz veriler; günümüzde daha gelişmiş elektronik seyir yardımcılarının üretilmiş olmasına rağmen hala etkinliğini sürdürmeye devam ettiği görülmektedir. Bu nedenle eşsiz sosyo-kültürel ve tarihsel yönü de olması gereken bu yapıların daha geniş bir çevreye hitap etmesi için farklı açılımların yapılması gerekmektedir. Bu alandaki yeni açılımlar için fenerlerin önemini ve işlevlerini vurgulayan daha çok araştırma yapılmalıdır. Özellikle tarihi geçmişe sahip ayakta kalabilmiş fenerler, kentlerin geçmişi hakkında çok şey anlatan birincil kaynaklardır. Bu tür mekânlar ayrı ayrı ele alınmalı ve bu konuda sosyo-kültürel projeler üretilmelidir. Özellikle kentlerin yerel yönetim kurumları sürece dâhil edilerek bilinçlendirilmelidir. Özellikle Belediye başta olmak üzere kentin ileri gelen resmi ve sivil toplum kuruluşlarının da teşvik ve desteğiyle müzeler ve kütüphaneler kurularak geçmiş tarihimizle ilgili her türlü veri ve materyal bu mekânlarda sergilenebilir. Böylece gelecek nesiller de bu mekânlar/yapılarla ilgili bilinçlendirilebilir. Müze ve kütüphaneyle birlikte kafe ve restaurant tarzı mekânlar kurularak da sosyal paylaşım alanları oluşturulabilir. Böylece fener alanları kentte yaşayanların daha fazla ilgisini çekerek, bu konuda farkındalık yaratılacaktır. Bu konudaki en güzel örneklerden biri Osmanlı’nın en eski fenerlerinden biri olan Ahırkapı Deniz Feneri’dir. Yakın gelecekte ülkemizde bunun gibi çok sayıda örneğin gerçekleştirilebileceği kanısındayız.

Mersin Feneri kurulduğu yıldan günümüze hayatta kalmayı başarabilmiş ender tarihi fenerlerden biridir. Bugün hala işlerliğini ve sessizliğini koruyan Mersin Deniz Feneri’nden kentte yaşayan pek çok kişinin haberi bile yoktur. Oysa kentin yerleşim tarihi üzerinde doğrudan etkili tarihi yapılardan biridir. Mersin Deniz Feneri, Ahırkapı Deniz Feneri örneğinde olduğu gibi yenilikçi turizm açılımlarına hem mekânsal hem kültürel hem de tarihsel açıdan oldukça uygun bir yapıdadır. Bu

noktada, yerel idarelerin bu konuda çalışmalar yürütmesi ya da bu konudaki projelere destek vermesi oldukça faydalı olacak ve daha geniş ufukların açılmasına ortam hazırlayacaktır. Yaklaşık 150 yıldır ayakta duran bu yapı aynı zamanda kentin tarihi dokusunu da temsil etmektedir.

## **KAYNAKLAR**

### **A. Arşiv Kaynakları**

#### **A.1. Başbakanlık Osmanlı Arşivi**

Cevdet Askeriye (C.AS.), 69/3239, Hicri 4 Rebiü'l-evvel 1240.

Cevdet Belediye (C.BLD.), 29/1421, Hicri 23 Z 1221

Dahiliye Nezareti İdare-i Umumiye Evrakı (DH.İUM.EK.), 20/64, Hicri 25 Zilka'de 1334.

Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemî (DH.MKT.), 187/43, Hicri 14 Cemaziye'l ahir 1311.

DH.MKT., 2633/74, Hicri 22 Ramazan 1326.

DH.MKT., 502/69, Hicri 4 Safer 1310.

DH.MKT., 60/42, Hicri 23 Muharrem 1311.

DH.MKT., 929/55, Hicri 27 Zilka'de 1322.

İrade-i Meclis-i Mahsus (İ.MMS.), 102/4320, Hicri 4 Rebi'ü'l-evvel 1310.

#### **A.2. Vilayet Salnameleri**

1289 Adana Vilayet Salnamesi

1290 Adana Vilayet Salnamesi

1293 Adana Vilayet Salnamesi

1294 Adana Vilayet Salnamesi

1296 Adana Vilayet Salnamesi

1297 Adana Vilayet Salnamesi

### **B. Araştırma ve İnceleme Eserler**

AKTEN, N. ve KOLDEMİR, B. (2010) Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Fenerleri İşletmeciliği ve Osmanlı Fenerleri Yüksek Adalet Divanında Görülmüş Bir Fener Ücreti Alacak Davası, *Ufukta Bir Işık, Deniz Fenerleri Sempozyumu, Işık Üniversitesi Yayınları*, ss. 137-149.

BELİRDİ, N. (2008) *Gemi Seyri*, Birsen Yayınları, İstanbul.

CASSON, L. (2002) *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, Çeviren: Gürkan Ergin, Homer Kitapevi, İstanbul.

DEVELİ, Ş. (2001) *Dünden Bugüne Mersin, 1836-1990*, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları.

ORAKÇI, S. (2010) Türkiye’de Deniz Fenerlerinde Geline Nokta, Ufukta Bir Işık, Deniz Fenerleri Sempozyumu, *Işık Üniversitesi Yayınları*, ss. 105-117.

ÖZKAN, G. (2009) Sikkeler Işığında Deniz Fenerleri, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Arkeoloji Anabilim Dalı, *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Konya.

SÜGEN, Y. (2007). *Yeni Kaptanın Kılavuzu*, Akademi Yayınları, İstanbul.

TUNA, A. (2010) Dünya’da ve Türkiye’de Deniz Fenerlerinin Tarihi ve Mitoloji, Ufukta Bir Işık, Deniz Fenerleri Sempozyumu, *Işık Üniversitesi Yayınları*, ss. 119-136.

TUNA, A. (2010) Türkiye’de Yeni Bir Turizm Kavramı: Deniz Fenerleri Turizmi, Ufukta Bir Işık, Deniz Fenerleri Sempozyumu, *Işık Üniversitesi Yayınları*, ss. 185-188.

ULUTAŞ, S. (2011) 19. Yüzyıl Başlarında Tarsus İskelesi ve Doğu Akdeniz Ticareti, *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu-III, Mersin ve Doğu Akdeniz*, 7-8 Nisan 2011, ss. 187-192.

ULUTAŞ, S. (2008) Bağımlılık Sürecinde Bir Akdeniz Limanı’nın Kapanış Hikayesi: Tarsus Limanı, *Mersin Sempozyumu*, 19-22 Kasım 2008, ss. 2182-2196.

ÜNLÜ, T. S. ve ÜNLÜ, T. (2009) *İstasyon’dan Fener’e Mersin*, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, Mersin.

VURAL, S. (2010) *Huğ’dan Gökdelen’e Mersin*, Mersin Valiliği Yayınları.

YENİŞEHİRLİOĞLU, F., MÜDERRİSOĞLU, F. , ALP, S., RENDA, G. (1995) *Mersin Evleri*, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.

YOUSEFİ, H., (2007) The Role of Navigational Aids Such As Radar/ARPA, ECDIS, AIDS, Autopilot on Safe Navigation at Sea, *TRANSNAV (International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation)*, Vol. 1, No. 2, pp. 177-179.

**İnternet Kaynakları**

<http://caltibozkir.tr.gg/MERSIN-.htm>, Erişim Tarihi, 21 Mayıs 2014.