



Osmanlı Mirası Araştırmaları Dergisi

Journal of Ottoman Legacy Studies

ISSN 2148-5704

www.osmanlimirasi.net

osmanlimirasi@gmail.com

Cilt 9, Sayı 25, Kasım 2022 / Volume 9, Issue 25, November 2022

ANTALYA LİMANI İLE GÜNEYBATI VE ORTA ANADOLU SAHİLİNDEKİ DİĞER LİMANLAR (MEĞRİ VE ALÂİYE ARASINDAKİ LİMANLAR) VE BURADAKİ TİCARİ FAALİYETLER (XV-XIX. YÜZYIL)
Antalya Port and Other Ports on the Southwest and Central Anatolian Coasts (The Ports Between Meğri and Alâiye) and Commercial Activities In These Places (XV-XIX. Century)

Makale Türü/Article Types : Araştırma Makalesi/Research Article
Geliş Tarihi/Received Date : 01.07.2022
Kabul Tarihi/Accepted Date : 15.11.2022
Sayfa/Pages : 503-523
DOI Numarası/DOI Number : <http://dx.doi.org/10.17822/omad.2022.225>

Behset KARACA

(Prof. Dr.), Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta / Türkiye, e-mail: karacabehset@gmail.com,
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5214-3818>

Atıf/Citation

Karaca, Behset, "Antalya Limanı ile Güneybatı ve Orta Anadolu Sahilindeki Limanlar (Meğri ve Alâiye Arasındaki Limanlar) ve Buradaki Ticari Faaliyetler (XV-XIX. Yüzyıl)", *Osmanlı Mirası Araştırmaları Dergisi*, 9/25, 2022, s. 503-523.



Osmanlı Mirası Araştırmaları Dergisi (OMAD), Cilt 9, Sayı 25, Kasım 2022.

Journal of Ottoman Legacy Studies (JOLS), Volume 9, Issue 25, November 2022.

ISSN: 2148-5704

ANTALYA LİMANI İLE GÜNEYBATI VE ORTA ANADOLU SAHİLİNDEKİ DİĞER LİMANLAR (MEĞRİ VE ALÂİYE ARASINDAKİ LİMANLAR) VE BURADAKİ TİCARİ FAALİYETLER (XV-XIX. YÜZYIL)

Antalya Port and Other Ports on the Southwest and Central Anatolian Coasts (The Ports Between Meğri and Alâiye) and Commercial Activities In These Places (XV-XIX. Century)

Behset KARACA

Öz: Antalya limanı, Eski Çağ'dan bugüne önemli yerlerdendir. Selçuklular kale ile limana büyük önem vermişler ve tamir edip kullanmışlar, ayrıca limanda bir tersane kurmuşlardır. Antalya ve çevresi, Selçuklular ve Tekeoğulları zamanında ticari ehemmiyetini korumuştur. Bu ticaret Bizanslılar, Cenevizliler ve Venedikliler döneminde gelişmiştir. Antalya, XV. ve XVI. yüzyıllarda Anadolu'nun önemli ihraç merkezi olmuştur. Antalya'nın ticari durumunu XVI. asrın ortalarına ait bir gümrük defterinden öğrenmekteyiz. Gümrük defterinde Antalya iskelesine gelen ve giden gemilerle sandallar ve bunlardaki mallar hakkında bilgi verilmektedir. Bu çalışmada, XV-XIX. yüzyıllarda Antalya limanı ve Antalya gümrüğü detaylı şekilde incelenmiştir. Ayrıca Antalya dışındaki Güneybatı Anadolu ve Orta Anadolu Sahilinde bulunan limanların ticari ve ekonomik durumu değerlendirilmiştir. Çünkü bu limanlardan yapılan ticaret Antalya gümrüğünü doğrudan ve dolaylı yoldan etkilemektedir. Bu doğrultuda Meğri, Kalkan, Kaş, Kekova, Finike, Adrasan, Olympos, Kemer, Side, Alâiye ve zaman zaman liman gibi kullanılan ve denizle bağlantısı olan Aksu, Köprüçay, Manavgat gibi nehir iskelelerinden bahsedilecektir.

Anahtar Kelimeler: Antalya Limanı ve Gümrüğü, Alâiye, Finike, Manavgat, Meğri, Side, Teke, Ticaret

Abstract: Antalya Harbor has been one of the important places since ancient times. The Seljuks gave great importance to the castle and the port and repaired and used them. They also established a shipyard in the port. Antalya and its surroundings maintained their commercial importance during the Seljuks and later the Tekeoğulları period. This trade developed during the Byzantine, Genoese and Venetians. Antalya has been an important export center of Anatolia in the XV. and XVI. centuries. We learn the commercial situation of Antalya from a customs book belonging to the middle of the XVI. century. In the Customs Book, information is given about the ships arriving and departing from Antalya Pier, the boats and the goods on them. As a result, in this study, Antalya Port and Antalya customs in the XV.-XIX. centuries were examined in detail. In addition, the commercial and economic situation of the ports located on the Southwest Anatolia and Central Anatolian Coast outside Antalya were evaluated. Because the trade made from these ports directly and indirectly affects the customs of Antalya. In this direction, river piers such as Meğri, Kalkan, Kaş, Kekova, Finike, Adrasan, Olympos, Kemer, Side, Alaiye and sometimes used as harbors and connected to the sea such as Aksu, Köprüçay, Manavgat will also be mentioned.

Key Words: Antalya Port and Customs, Alaiye, Finike, Manavgat, Meğri, Side, Teke, Commerce

Giriş

Antalya, Pamfilya'nın en mühim liman şehirlerinden birisidir. Bu şehri, Bergama kralı II. Attalos (MÖ 159-138) MÖ 158 yılında kurmuştur. Çubuk veya Yenice boğazıyla Orta Anadolu'ya ulaşan yolların başlangıcında bulunmaktadır. Konumu dolayısıyla donanma üssü ve ticaret limanı olarak gelişme göstermiştir.¹ MÖ 79'da Romalılarca ele geçirilmiş ve Bizans hâkimiyetinde de Akdeniz'in ticaret merkezi hâlini almıştır.²

¹ Gülay Tigrel, "Alanya Yöresinde Antik Bir Liman", *Bellekten*, XXXIX, No. 156, (1975): 613-628; Arif Müfid Mansel, *İlkçağda Antalya Bölgesi*, (İstanbul: İÜEF Antalya Bölgesi Arkeoloji Araştırmaları İstasyonu Yay. No.1,

MS II. ve III. yüzyılın ilk yarısı Pamfilya şehirleri için altın devir olmuştur. Side de bu şehirlerden olup deniz ve ticaret limanı olarak gelişme göstermiştir. *Aspendos*, Köprüçay ile denizle bağlantı kurarak nehir limanı durumundadır. Bilhassa Pers egemenliği döneminde şehir donanma üssü olarak da kullanılmış ve Attaleia'nın kuruluşundan sonra ise ticaret merkezi olarak gelişmiştir.³ Pamfilya ve Likya kıyısında terk edilmiş birçok tarihî liman bulunmakta ve bu limanların bir kısmının legal veya illegal olarak Osmanlı Devleti'nde kullanıldığı görülmektedir. Batıda Meğri (Telmesos) şehri ve limanı, *Letoon* kenti ve limanı, *Xantos* kenti ve *Patara (Gelemiş)* liman kenti, Kalkan, Kaş, Kekova, Kale Demre ve Finike bunlardandır. Orta Akdeniz kıyılarında da İlk Çağ'dan kalma bazı tarihî şehir ve limanlar vardır. Bunlar, tarihî *Chimaira*, *Olympos (Çıralı, Yanartaş)*, *Phasilis (Tekirova)* kent ve limanlarıdır. Antalya ve doğusunda da Perge, Aspendos, Side, Manavgat, Alâie şeklinde bu limanlar devam etmektedir.⁴ Biz burada ilk etapta Güneybatı ve Orta Anadolu kıyısında Antalya'nın haricinde yer alan şehir ve limanlardan, bunların ticari ve ekonomik durumundan bahsedeceğiz. Daha sonra bölgenin ticari ve ekonomik olarak en önemli limanı olan Antalya limanı ile gümrüğünü detaylı şekilde işleyeceğiz.

1. Güneybatı ve Orta Anadolu Sahilinde Antalya Haricindeki Limanlar, Bu Limanların Osmanlı Devleti'nde Kullanımı ile Ticari ve Ekonomik Durumu

Akdeniz kıyıları, Toros Dağlarına paralel uzandığı için kıyı şeridi genellikle dar olup deniz yüksek dağ yamaçlarının hemen dibinde bulunmaktadır. Bu dik yamaçlar bazı akarsu vadileri ağzındaki dar delta ovaları ile kesilmekte ve küçük yerleşme yerleri ve kumsallarla ana kayanın birleştiği noktalarda küçük limanların doğmasına sebep olmaktadır. Akdeniz kıyılarında, Toros Dağlarının yaptığı iki büyük girinti içinde batıda Antalya Körfezi ve doğuda Çukurova havzası bulunmaktadır. Bu duruma göre Akdeniz kıyıları da batı, orta ve doğu olmak üzere üçe ayrılmakta, genelde benzer olmakla birlikte kendi aralarında bazı farklılıklar göstermektedir.⁵ Belirttiğimiz bu bölgede birçok tarihî ve tabii limanın bulunması büyük ölçüde coğrafi şartlarla ilişkilidir. Bu limanlar da XV-XIX. asırlarda legal ve illegal kullanılmıştır. Bu da Antalya limanı ile gümrüğünün ticari ve ekonomik potansiyelini etkilemiştir.

Telmessos veya Meğri şehri ve limanının hem deniz hem de kara yoluyla antik dünyanın birçok bölgesiyle ticari ilişkileri vardır. Meğri Körfezi tabii bir liman durumunda olup gemilerin barınması için elverişli bir yapıya sahiptir. Telmessos'un, Roma ile Bizans döneminde limanı ile öne çıktığı görülmektedir.⁶ Meğri iskelesi bölgenin Türkler tarafından fethiyle daha da önem kazanmıştır. Bilhassa Rodos'un ele geçirilmesi güvenlik problemlerini azaltmış, ticari ve ekonomik ilişkileri arttırmıştır. Rodos'un birçok ihtiyacı da bu bölgedeki kıyılardan temin edilmiştir.⁷ Özellikle zahire Mentеше ve Teke sancaklarından sağlanmıştır.⁸ Yine bu limandan, İskenderiye'ye kereste gönderilmektedir. Yöredeki hububat ve günlük yağı ihracı da Marmaris

1956), 10; Mansel, "Antalya Bölgesinde (Pamfilya) 1943 Yılı Sonbaharında Yapılan Arkeoloji Gezisine Dair Kısa Rapor", *Bellekten*, C. IX, S. 33, (Ocak 1945): 135-145; Behset Karaca, *XV. Ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, (Isparta: Fakülte Kitabevi, 2002), 99.

² Besim Darkot, "Antalya", *İA*, C. I, (Eskişehir: MEB, 1997), 459-460.

³ Tigrel, "Alanya Yöresinde Antik Bir Liman", 613-628; Mansel, *İlkçağda Antalya Bölgesi*, 10-13; Mansel, "Antalya Bölgesinde (Pamfilya) 1943 Yılı Sonbaharında Yapılan Arkeoloji Gezisine Dair Kısa Rapor", 135-145; Mansel, *Side 1947-1966 Yılları Kazıları Ve Araştırmalarının Sonuçları*, (Ankara: TTK, 1978), 7-17; Şemseddin Günaltay, *Yakın Şark II Anadolu En Eski Çağlardan Ahameniş'ler İstilasına Kadar*, (Ankara: TTK, 1987), 28.

⁴ İsmi geçen bu tarihî limanlar hakkında bkz. Oğuz Erol, "Türkiye Kıyılarındaki Terkedilmiş Tarihi Limanlar ve Bir Çevre Sorunu Olarak Kıyı Çizgisi Değişimlerinin Önemi", *İstanbul Üniversitesi Deniz Bilim ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni*, S. 8, No:8, (1991): 1-44.

⁵ Erol, "Türkiye Kıyılarındaki Terkedilmiş Tarihi Limanlar ve Bir Çevre Sorunu Olarak Kıyı Çizgisi Değişimlerinin Önemi", 26.

⁶ Mesut Doğan, "Tarihi Coğrafya'dan Bir Örnek: Telmessos", *Marmara Coğrafya Dergisi*, S. 19, (Ocak 2009): 57-65.

⁷ Karaca, "XVI. Yüzyılda Meğri (Fethiye) Kazası", *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 30, (Aralık 2013): 21.

⁸ Karaca, "XVI. Yüzyılda Meğri (Fethiye) Kazası", 21.

ve Meğri limanlarından gerçekleşmektedir.⁹ 1583'te Meğri iskelesi hasılı 11.000 akçe olup ticari ve ekonomik yönden orta büyüklükte bir yer olduğu görülmektedir.¹⁰ Rodos adası erzak ve kereste ihtiyacını Meğri ve buradaki diğer kazalardan sağlamaktadır.¹¹ Rodos ve Meğri'de tüccarlar ticari ilişkileri daha iyi devam ettirmek için karşılıklı olarak dükkân ve mağaza açmışlardır.¹² Eski Çağ'da Meğri'de bir kale olup uzun yıllar kullanılmıştır. XVI. asırda ise kale erlerinden bahsedilmemektedir. Ancak belgelerde Rodos adasında kale eri olan sipahilere değinilmektedir. Evliya Çelebi de XVII. asırda kale ile ilgili "*leb-i deryâda bir azîm kal'a imiş ve bir kal'a dahi kayalar üzredir...*" demektedir.¹³ Bu kalenin kalıntılarını günümüzde görmek mümkündür. Meğri şehrinde 1530'da tahminen 767 kişi yaşamaktadır. 1583 yılında ise şehir nüfusunun düşman korkusundan dolayı Meğri'de kaydedilmediği ve Amas'ta (Üzümlü) yazıldığını görüyoruz. Bu nüfus da 654 kişi civarındadır.¹⁴ Çelebi şehri, "*ma'mûr şehri-i azîm imiş. Ammâ hâlâ leb-i deryâda bir küçük kasaba*" diye nitelemekte, Teke ve Hamid'in mallarının buraya geldiğini belirtmektedir. Yine limanının işlek olduğunu, bağ ile bostanının çokluğunu, kavun ve karpuzunun Rodos'a gönderildiğini yazmaktadır.¹⁵

1842 tarihinde T. A. B. Spratt ve E. Forbes Likya bölgesinde yolculuk yapmışlar ve bu doğrultuda Meğri'ye de uğramışlardır. Onlar bu şehri, "*bir köy*" olarak tanımlamakta ve "*bataklığın ortasında kurulmuş, dolayısıyla yılın büyük bir bölümünde neredeyse hiç oturulmayacak kadar sağlıklı, berbat bir iskele, ancak kış aylarında iklim çok hoş ve sağlığa yararlı olur, evler insanlarla dolar ve birçok teknenin son derece güvenli bir yer olan limana uğramasıyla yoğun bir alışveriş başlar, çevredeki doğal görünüm çok güzeldir*" diyerek betimlemektedirler. Ayrıca bölgedeki en güvenilir ve korunaklı limanın Meğri olduğunu ifade etmektedirler.¹⁶ 1920'lerde şehirde 8000 civarında kişinin yaşadığı ve yarısının Türk diğer yarısının da Rum olduğu ifade edilmiştir. Ancak daha önceki kayıtlarda şehirde Rum nüfus görülmemektedir. Bu nüfus Kayaköy'den ve ticaretin bir sonucu olarak başka yerlerden buraya gelmiş olabilir. Fakat verilen rakamlar abartılı görülmekte olup köyleriyle birlikte bütün kazayı kapsıyor olmalıdır. Yine şehrin mazide ve bu dönemde ticari yönden pek ehemmiyetli olmadığı ifade edilmektedir. Lakin Dalaman Çayı ve Seydiler Çayı'nın suladığı, yanda bulunan ovaların mahsulünün bölgedeki yolların ıslah edilip limana getirilmesiyle ticaretin gelişeceği, limanın gelirinin artacağı belirtilmektedir.¹⁷

Fethiye doğusunda, Toros eteklerini oluşturan yapısal özellik değişmektedir. Bunun için kıyı şekli de değişmiş ve Eşen Çayı deltasından Yardımcı Burun'a kadar, gerisinde yüksek dağlar olan dik bir kıyı ortaya çıkmıştır. Bu, yer yer yüksek fay yamaçlarından oluşan kalker kıyı önünde, Toroslardan inen akarsuların oluşturduğu orta büyüklükte delta ovalarıdır. Bunlar,

⁹ Paul Wittek, *Menteşe Beyliği 13-15 İnci Asırda Garbi Küçük Asya Tarihine Ait Tetkik*, çev. O. Ş. Gökay, (Ankara: TTK Yay., 1986), 2, 123; Eyliyâ Çelebi b. Derviş Mehmed Zillî, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, haz. Yücel Dağlı-Seyit Ali Kahraman-Robert Dankoff, C. 2, 9 Kitap, (İstanbul: Yapı Kredi Yay., 2011), 139.

¹⁰ *TKGMA, TT 295, 4-a*; Karaca, "XVI. Yüzyılda Meğri (Fethiye) Kazası", 22-25.

¹¹ Zekai Mete, "Menteşe", *DİA*, C. 29, (Ankara: TDV. Yay., 2004), 151.

¹² Ahmet Yiğit ve Ömer Karayumak, *Menteşe Beyliğinden Türkiye Cumhuriyeti'ne Belgelerle Fethiye*, (Fethiye: Fethiye Belediyesi, 2012), 122.

¹³ Eyliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, 137.

¹⁴ Karaca, "XVI. Yüzyılda Meğri (Fethiye) Kazası", 24.

¹⁵ Eyliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, 137.

¹⁶ T.A.B. Spratt ve Edward Forbes, *Milyas, Kıbratis ve Likya'da Yolculuklar*, C. 1, çev. Doğan Türker, (Antalya: Suna-İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü Çeviri Dizisi 3, 2008), 2, 5.

¹⁷ *II. Meşrutiyet Döneminde Antalya'nın Coğrafi ve İktisadi Vaziyeti*, haz. Muhammet Güçlü, (Antalya: Ekinci Matbaa, 2008, 17; 1830 yılında ayrı kaza olan Eşen, Döğer, Meğri, Ağirdos, Üzümlü'nün köyleriyle birlikte erkek nüfusu ancak bu rakamları geçmektedir. Meğri'de 1731, Eşen'de 1725, Ağirdos'ta 1248, Döğer'de 1017 ve Üzümlü'de 408 erkek nüfus (şehirde ise 258) kayıtlıdır. Bunun da toplamı 6387 etmektedir. Bu erkek nüfusu 2 ile çarparsak toplam bu kazaların köyleriyle birlikte tahmini nüfusu 12.774 kişi yapmaktadır. Üzümlü hariç diğer kazalarda nefis yani şehir nüfusu kaydedilmemiştir. Bu veriler de bize 1920'deki rakamların tüm kazayı içerdiğini göstermektedir. Bilindiği gibi bu kazalar 1910'da birleştirilerek sadece Meğri veya Fethiye kazası teşekkül etmiştir. Bkz. Mübahat S. Kütükoğlu, *Menteşe Sancağı 1830 (Nüfus ve Toplum Yapısı)*, (Ankara: TTK Yay., 2010), 16, 27-40; Karaca, "XVI. Yüzyılda Meğri (Fethiye) Kazası", 20.

Eşen Çayı, Kale (Demre) Çayı ve Finike Alakır Çayı deltalarıdır. Bu kıyı kesiminde de tarihi eskiye giden ve güncel limanlar genellikle bu delta kumsallarının anakaraya dokunduğu noktalarda kurulmuşlardır. *Letoon* kenti ve limanı, *Xantos* kenti ve *Patara (Gelemiş)* liman kenti gibi. Bu kesimin liman etkinliklerini, deltadan 3-4 km. daha doğuda, ana kaya üzerinde, mevcut bir koy kıyısında bulunan *Kalkan* sürdürmektedir. Kalkan güncel ve etkin bir turistik merkezdir.¹⁸ Buradaki sıra dağlar yüzyıllarca büyük şehirlerle karayolu bağlantısını engellemiştir. Ancak bu olumsuzluklara rağmen çevrede bulunan köylerin ürünleri deniz yoluyla Kalkan iskelesinden gönderilmiştir.¹⁹ Ancak Kaş ve Kalkan gibi kaza merkezleri XVI. yüzyılda fazla öneme sahip olmayan yani kasaba veya şehri bulunmayan sırf köyler topluluğu şeklinde teşkil edilmiş yerlerdir.²⁰ Bundan dolayı Kasaba, Kaş'ın merkezi durumundadır.²¹

Kalkan'dan daha doğuda bulunan *Kaş (Antiphellos)* kenti ve limanı, bir fayın oluşturduğu yüksek bir kalker yamacının dibinde kurulmuştur. Tarihi çağlarda, güneydeki *Meis* adasının ve daha doğudaki *Kekova, Üçağız Kale (Teimiussa, Simena)* iskeleleri arasındaki ulaşımın üzerindeki Kaş'ın denetimi önemlidir.²² Kaş, Likyalılar zamanında gemi yapımında ve inşaatta kullanılan sedir kerestesi ile ön plana çıkmıştır. Ayrıca buradan Fenikelilere, Mısır ve diğer Arap ülkelerine zeytinyağı, pekmez, hayvan, tahıl ve odun kömürü gibi mallar satılmaktadır. Bu ticaret Romalıların hâkimiyetindeyken de devam etmiştir. Rodoslu tüccarlar aracılığıyla Kaş, Kalkan ve Demre limanlarından kereste, meşe palamudu, odun kömürü, hayvan, hububat, fasulye, nohut, mercimek, deri, yün, yapağı, keçiboynuzu, balmumu, yağ götürülmektedir. Dışarıdan ise şeker, manifatura ve inşaat malzemesi satın alınmaktadır.²³ XVI. asırda Kaş ile Meis adası arasında çok eski dönemlerde olduğu gibi ticari ve ekonomik ilişkilerin olduğu görülmektedir. Meis adası bu dönemde bölgedeki önemli tuz üretim yerlerindedir. Bu tuz, bölge ticareti için önemlidir.²⁴ XIX. yüzyıl başlarında Antalya'ya gelen gemiler, *Meis, Kıbrıs, İskenderiye* ve *Mısır* gibi yerlerden gelmektedir. Antalya'dan dönen gemilerde ise genellikle, deriden üretilen mallar göze çarpmaktadır.²⁵

Bu bölgede yerleşim yerlerinden biri de eskinin *Simena'sı* günümüzün ise *Kaleköy*'üdür. Körfez içerisindeki konumu ve kurulu olduğu yamacın yüksekliği sebebiyle *Simena*, tarih boyunca önemli bir güvenlik ve ticaret üssü olmuştur. Burada bulunan ve günümüze kadar ulaşan kalenin antik dönem itibarıyla bir güvenlik birimi olarak ön plana çıktığı, Orta Çağ'da inşa edilen kale duvarlarının da antik kalıntılar üzerine bina edildiği bilinmektedir. Osmanlı döneminde Kasaba, Kaş'ın merkezi konumunda olup *Kaleköy* ve *Kekova*, konumu itibarıyla söz konusu kazanın da esas limanı durumundadır. Güneybatı Anadolu sahillerinin korunması ve Akdeniz ticaretinin güvenliği sebebiyle, Osmanlı Devleti bölgedeki en önemli askerî garnizonunu buraya kurmuştur. *Kekova Kalesi*, XVIII. yüzyıl başlarında yeniden inşa edilerek bölgenin önemli savunma yeri hâline getirilmiştir. Kale tamiratının devam ettiği dönemde yerli ahali arasından tertip edilen bir müstahfızan birliğinin de *Kekova*'da görevlendirildiği görülmektedir. Bu dönemde *Kekova Kalesi* hem Kaş kazasının hem de Güneybatı Anadolu sahilinin limanı durumundadır. Bölgenin kereste bakımından zengin olması ve antik döneme kadar uzanan denizcilik tecrübeleri, *Kekova*'nın Akdeniz sahillerinde gemi inşa edilen

¹⁸ Erol, "Türkiye Kıyılarındaki Terkedilmiş Tarihi Limanlar ve Bir Çevre Sorunu Olarak Kıyı Çizgisi Değişimlerinin Önemi", 28.

¹⁹ Daha geniş bilgi için bkz. T. Levent Erel, Ergin Gümüç ve Oktay Üçüncü, "Kalkan ve Çevresinde (Antalya İli) Ekonomik Yapıdaki Değişimler ve Turizm Olgusu", *Türk Coğrafya Dergisi*, S. 28, (1993): 123-142.

²⁰ Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, 94.

²¹ Diren Çakılcı, "Osmanlı Döneminde *Kekova Kalesi* ve *Kaleköy* (18. Ve 19. Yüzyıl)", *Antalya Kitabı Toprak, Su, Medeniyet: Antalya -4-*, ed. Bedia Koçakoğlu ve Diren Çakılcı, (Konya: Palet Yay., 2021), 70.

²² Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, 284-288.

²³ "Kaş", *Dünden Bugüne Antalya*, C. 1, der. Yusuf Cengiz, Aysun Çobanoğlu ve Yasemin (Demir) Barut, (Antalya: T.C. Antalya Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yay., 2010), 346-347.

²⁴ Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, 284-288.

²⁵ Suraiya Faroqhi, "Ondokuzuncu Yüzyılın Başlarında Antalya Limanı", VIII. *Türk Tarih Kongresi (Ankara 11-15 Ekim 1976)*, *Kongreye Sunulan Bildiriler*, II, (Ankara, 1981), 1461-1471.

merkezler arasında yer almasına da vesile olmuştur.²⁶ Kaş kadısına yazılan bir hükümde, Kaş kazasına bağlı Kekova Kalesi'nde sakin tüccar taifesinden bazı kişilerin Mısır'dan zahire getirmek için kalyon bina etmelerine engel olunmaması istenmektedir. Bu da bize hem kalenin önemini hem de limanın fonksiyonunu görmemizi sağlamaktadır.²⁷ 1768 yılında yapılan bir yoklamaya göre 221 müstahfızanın kayıtlı olduğu Kekova Kalesi'nde sadece 97 kişi görevinin başındadır. Geriye kalan 124 kişi ise vefat etmiş ya da görev yerini terk etmiş durumdadır.²⁸

Demre (Myra) daha doğuda olan bir başka liman kentidir. Finike ve Alakır Çayları deltasının batı kenarında kurulmuş olan *Finike (Lmyra)* kenti ve limanı da delta limanlarından.²⁹ 2 Cumadelula 973 / 25 Kasım 1565 tarihinde Teke Beyine gönderilen hükümde, *Demre* nam mevkide bir kâfir parçasının karaya vurduğu ve içinden 130 kişinin karaya çıktığının haber alındığı söylenmekte ve hangi devlete ait olduğunun, oraya niçin geldiğinin araştırılması, bunlar halktan esir ve saire alınıp alınmadığının tahkik edilerek merkeze bildirilmesi istenmektedir. Bu hüküm de bize *Demre*'de limanın bulunduğunu ortaya koymaktadır.³⁰

1476-1477 yılında Antalya ve Finike iskelesi gümrük gelirleri 450.000 akçe olarak verilmiştir. Bu gümrük gelirinin önemli bir kısmı Antalya'ya aittir.³¹ Osmanlı arşiv kaynaklarında Finike limanının *Yılanbaşı iskelesi* olarak da geçtiğini görmekteyiz. Çünkü buraya düşman gemilerinin gelip baskın yapması sonucunda Antalya kadısına gönderilen *mühimme* hükümleri bunu açıkça göstermektedir.³² Ayrıca Rodos'un muhasarası esnasında keşif yapmak için *Mesih Paşa* kumandasında Rodos'a yüz kadar gemi gönderilmiştir. Bu donanma Finike limanına toplanmış olan askerleri aldıktan sonra adanın *Sen Etyen* tarafına çıkararak bazı keşiflerden sonra Aralık 1479'da çekilmiştir. *Mesih Paşa* elindeki kuvvetlerle adanın alınamayacağını anlayıp Marmaris limanına çekilerek Gelibolu'dan gelecek büyük donanmayı beklemeye başlamıştır. Bir yıl sonra adayı tekrar muhasara etmiş fakat alamayarak önce Finike limanına sonra da Bodrum'a gitmiştir.³³ Bütün bu ve buna benzer kayıtlar ile bilgiler Finike limanının XV. ve XVI. yüzyıllarda aktif olarak kullanıldığını göstermektedir. Finike'de kale de bulunmaktadır. Bir sancakbeyine sancakbeyliği Finike'de kale yapmak şartıyla verilmiştir. Bu da bize kale ve limanı ile buranın önemini ortaya koymaktadır.³⁴ Evliya Çelebi de XVII. yüzyıldaki Finike Kalesi ve limanının durumu ile ilgili mühim bilgiler vermektedir. Çelebi, burasını Ceneviz elinden Teke Bey oğlu Ahmed Bey'in fethetmiş olduğunu, Orhan Gazi'ye düğününde hediye ettiğini, Subaşısının yer aldığını ve 150 akçe kadılık olduğunu; serdarı, dizdarı, 70 kale neferi ve gümrük emanetinin bulunduğunu belirtmektedir. Kale erlerinin maaşlarını da gümrük eminininden aldığını ifade etmektedir. Ayrıca kethüdayeri, nakibi ve müftüsünün Elmalı şehrinde oturduklarını, kalesinin düzlük bir tepe üzerinde beşgen şeklinde bulunduğunu, içinde bir camii, dizdarı ve neferat evleri ve ambarlarının yer aldığını yazmaktadır. Deniz içinde bir mendirek kulesi ile kale dibinde bir varoşunun var olduğunu ve tamamı toprak örtülü 300 hanesinin yer aldığını da ifade etmektedir. İlave olarak deniz kenarında tehlikeli bir yer olarak belirtilmekte, Mısır iskelesi olmakla her sene çok geminin geldiği ve gümrük alındığı da yazılmaktadır.³⁵ Bugün Finike hisarının yalnız

²⁶ Çakılçı, "Osmanlı Döneminde Kekova Kalesi ve Kaleköy (18. Ve 19. Yüzyıl)", 69, 71-72.

²⁷ BOA, A.DVNSMHH.d.00119, *Gömlek No 925*.

²⁸ Çakılçı, "Osmanlı Döneminde Kekova Kalesi ve Kaleköy (18. Ve 19. Yüzyıl)", 74.

²⁹ Erol, "Türkiye Kıyılarındaki Terkedilmiş Tarihi Limanlar ve Bir Çevre Sorunu Olarak Kıyı Çizgisi Değişimlerinin Önemi", 29-30; İlk Çağ'daki Likya kentleri ve limanları ile ilgili daha geniş bilgi için bkz. Nevzat Çevik, *Taşların İzinde Likya*, (İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yay., 2012).

³⁰ BOA, *Mühimme Defteri (MD)* 5, 227/580; Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, 92.

³¹ BOA, *Maliyeden Müdevver Defter (MAD)* 7387, 86-87; Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, 108-109.

³² 17 Şubat 1571 / 22 Ramazan 978 ve 18 Şubat 1571/23 Ramazan 978 tarihli hükümler: *MD* 12, 32/66; *MD* 14, 940/1281.

³³ İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C. II, (Ankara: TTK Yay., 1983), 139-140.

³⁴ Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, 82, 85, 89, 91, 294.

³⁵ Evliya Çelebi, *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, 9/160-161; *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, C. IX, (İstanbul: Üçdal, 1985), 20, 25.

İç-hisarı ayakta kalmış, etrafı ise binalarla çevrilmiştir. Yaz aylarında da limanın 100 parça geminin yatmasına müsait olduğu görülmektedir.³⁶ 1768 tarihli yoklama defterine göre Finike'deki Yılanbaşı kalesinde 138 ve Adrasan kalesinde 80 muhafız görevli vardır. Görüldüğü üzere Batı Akdeniz bölgesinde Kekova, Yılanbaşı ve Adrasan bölgenin muhafazasında en önemli yeri işgal etmektedir.³⁷ Osmanlı zamanında gemi yapmak için kesilen ağaçların Finike limanına taşındığı, yine Elmalı'ya bazı malların buradan sevk edildiği görülmektedir. XX. yüzyıl başlarında Amerika ve İtalya vapur kumpanyaları Suriye ve Mısır'a kereste, odun ve kömür götürmek için Finike iskelesine uğramaktadır. Bu doğrultuda Finike'ye yılda 120 vapur ile 150 gemi gelmektedir. Normal ticaretin haricinde bazı yolsuzluklar ve kereste, kömür, barut, tütün, silah kaçakçılığı gibi hususlara da rastlanmaktadır. Finike aynı zamanda Elmalı'nın ticarete açılan kapısı ve ana limanı konumundadır.³⁸ Evliya Çelebi Adrasan Kalesi'nden bahsederken Teke toprağında, İğdir nahiyesinde olup serdarı ve kethüdayerinin olmadığını ifade etmektedir. Kalesinin sarp, yalçın bir kaya üzere beş köşe şeddadi yapılu küçük bir kale, göklere doğru uzanmış iki kat kale olduğunu, dış kalenin bazı yerlerinin yıkıldığını fakat iç kalesinin usta mühendis elinden yeni çıkmış gibi olduğunu belirtmektedir. Dizdarının Sefer Ağa olduğunu, Teke'de böyle bir sarp ve yüksek kale bulunmadığını ve 40 neferinin yer aldığını yazmaktadır.³⁹

Orta Akdeniz kıyılarında da İlk Çağ'dan kalma bazı şehir ve limanlar vardır. Bunlar, *Chimaira*, *Olympos* (Çıralı, Yanartaş), *Phasilis* (Tekirova) kent ve limanlarıdır. Olympos uzun süre korsanlık faaliyetlerinin merkezi olmuş olan bir yerdir. Buraya gelen Spratt ile Forbes bu bölgeyle ilgili bilgi verirken burada Cenevizlilere ait kale kalıntıları olduğunu, Çıralı'da iskele olup komşu şehirlerin odun, tahıl, tütün, bal ve mum gibi ürünleri için alışveriş yapılan teknelerin yer aldığını belirtmektedirler. Phasilis eski çağlarda Asya-Mısır-Fenike arasında önemli bir ticaret merkezidir. Osmanlı zamanında ise Yörüklerin etkili olduğu ve ormanlarda çalıştığı yerlerdendir.⁴⁰ Buralar kumsal kenarında koy ve kale tipinde yerleşme yerleridir. Bölgede *Kemer* kenti ve limanı da vardır. Kemer yat limanı turistik öneminden dolayı hızla gelişmektedir.⁴¹ 1402'deki Ankara Savaşı'ndan sonra Timur'un oğlu Şahruh; İstanos ve İğdir taraflarını yağmalamıştır. *Emir Şah Melik* de Antalya başta olmak üzere bütün Teke'yi yağma etmiştir.⁴² Görüldüğü üzere bugünkü Kemer ve çevresine tekabül eden İğdir 1402 tarihinden itibaren kaynaklarda görülmektedir. İğdir XV. ve XVI. yüzyıllarda Antalya kazasına bağlı bir nahiye durumundadır. Bazı belgelerde İğdir Kalesi ve kale erlerinden bahsedilmektedir. İğdir halkının bazısının da zaman zaman avarız vergisinden muaf olarak Antalya Kalesi muhafazasında görevli oldukları görülmektedir.⁴³ 1568 tarihli tahrir defterinde Elmalı'nın *Cami* mahallesinde 2 kişinin İğdir Kalesi'nde hisar eri oldukları belirtilmiştir.⁴⁴ İğdir'de bu zamanda iskele de vardır. Evliya Çelebi ise Finike ile bitişik bir kaza olduğunu, yolları sarp ve görülmeye değer bir şehri olmamakla o şehre gitmediğini belirtmektedir. Gitmediği için de burayla ilgili ayrıntı vermemiştir.⁴⁵ Osmanlı döneminde genelde illegal ticaret veya kaçakçılık için bu

³⁶ Şehabettin Tekindağ, "Teke-eli Ve Teke-oğulları", *TED*, VII-VIII (1977): 72; Spratt ve Forbes de 1842 yılındaki Likya yolculuklarında Finike kalesini görmüşlerdir. Spratt ve Forbes, *Milyas, Kibyris ve Likya'da Yolculuklar*, 143.

³⁷ Çakılcı, "Osmanlı Döneminde Kekova Kalesi ve Kaleköy (18. Ve 19. Yüzyıl)", 74.

³⁸ Hatice Durgun, *Elmalı Kazası (1839-1914)*, (Ankara: TTK Yay., 2018), 71-78; Spratt ve Forbes, *Milyas, Kibyris ve Likya'da Yolculuklar*, 145.

³⁹ Evliya Çelebi, *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, 9/161.

⁴⁰ Erol, "Türkiye Kıyılarındaki Terkedilmiş Tarihi Limanlar ve Bir Çevre Sorunu Olarak Kıyı Çizgisi Değişimlerinin Önemi", 30; Durgun, *Elmalı Kazası (1839-1914)*, 63-64; Spratt ve Forbes, *Milyas, Kibyris ve Likya'da Yolculuklar*, 192-193.

⁴¹ Erol, "Türkiye Kıyılarındaki Terkedilmiş Tarihi Limanlar ve Bir Çevre Sorunu Olarak Kıyı Çizgisi Değişimlerinin Önemi", 30; Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, 105.

⁴² Tekindağ, "Teke-eli ve Teke-Oğulları", 57-58.

⁴³ Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, 71, 74, 82, 86.

⁴⁴ *TKGMA*, *TT 107*, 56/b; Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, 89, 144.

⁴⁵ Evliya Çelebi, *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, 9/161.

kıyadaki limanlar kullanılmıştır. Bu saydığımız liman ve kalelerden başka Meğri'den Antalya'ya kadarki kıyı kesimde başka küçük ve önemsiz kale ile limanlar da vardır.

Antalya'dan doğuya doğru gidildiğinde başka liman ve şehirler vardır. Antalya körfezinin kuzeydoğu kıyı şeridi, doğuya doğru giderek daralan ve şekillerle alçak tepe ve platolardan oluşan verimli bir dağ eteğidir. Bu nedenle tarihî çağlarda burada *Perge*, *Aspendos*, *Manavgat* gibi şehirler kurulmuş bulunmaktadır. Bu her üç kentten de *Aksu*, *Köprüsu* ve *Manavgat Çayı* gibi üç önemli akarsuyun kenarında bulunması, kentlerin kuruluşları sırasında zikredilen akarsular aracılığıyla denizle bir bağlantısı olma ihtimalini artırmaktadır.⁴⁶ Karahisar Pazarı, Köprü Pazarı ve iskelesi (Aspendos) ile Aksu Pazarı Osmanlıların son zamanlarına kadar önemini korumuşlardır.⁴⁷ Nitekim Aspendos şehrinin yanında *Köprüçayı* üzerinde İlk Çağ'da nehir iskelesinin olduğu ve hizmet verdiği bilinmektedir. Bu nehir iskelesi, Osmanlı Devleti zamanında da kullanılmış ve durumunu uzun süre muhafaza etmiştir.⁴⁸ Hatta burada Aspendos Köprüsü'nün yanında son zamanlara kadar pazar kurulmuştur. Bu pazar da iskelenin önemini ve işlerliğini arttırmıştır. Evliya Çelebi, *Ulus Nehri'nin (Aspendos)* Antalya tarafında kalan kısmında sazdan yapılmış binden fazla dükkândan bahsetmektedir. Cumartesi günlerinde *Serik*, *Karahisar*, *Alâiye*, *Adalya*, *Teke*, *Hamid-eli*'nden kırk-elli bin kişinin buraya gelerek alışveriş yaptığını belirtmektedir. Bu bilgilere göre de XVII. yüzyılda ticari ve ekonomik önemini bu bölge muhafaza etmektedir.⁴⁹ 1890 tarihinden itibaren yine burada olan *Kökez Pazarı*'nın devreye girmesiyle Köprü Pazarı gündün güne ehemmiyetini kaybetmiş ve I. Dünya Savaşı'yla da tamamen ortadan kalkmıştır. Fakat halk arasında burası "*Pazar Köprüsü*" olarak günümüze kadar anıla gelmiştir.⁵⁰

Yine, *Side*'de liman olup Antalya şehri ve limanı kuruluncaya kadar önemini muhafaza eden yerlerdendir. Antalya ve Side limanları üzerinden bu bölgedeki hububat ile diğer ürünler İtalya ve Roma'ya gönderilmektedir. Ayrıca buraya adalardan mermer getirildiği görülmektedir. Side kuvvetli bir ticaret filosuna da sahip olup ticaret yapanlar mal varlıklarını büyük ölçüde denizden gerçekleştiren ticarete borçludur. Ayrıca şarap ve zeytinyağı da bu bölgede rağbette olan ürünlerdendir.⁵¹ Kısaca bölgenin dışarıyla irtibatında Köprüçay, Manavgat Çayı ve Side önemli bir yer olmuştur. Buradan yapılan ticaret de büyük oranda İtalya, Roma, Kıbrıs, Suriye ve Mısır'la gerçekleşmiştir.⁵² Osmanlı döneminde Manavgat iskele gelirleri veya burada işleyen gemilerden alınan vergiler, pazar, ihtisap ve niyabet vergileri Manavgat kazasının ticari ve ekonomik durumunu ortaya koymaktadır. 1455'te Manavgat iskelesi yarı hasılı 4500 akçedir. 1475'te mukataa-i bazar-ı Düşenbe ve nisf-ı geşt (gezip dolaşma, seyir)-i Manavgat 7000 akçe, mukataa-i geşt-i Aspendos nisfi (yarı hasılı) 2500 akçedir. 1530 tarihinde, mahsül-i bac-ı bazar

⁴⁶ Erol, "Türkiye Kıyılarındaki Terkedilmiş Tarihi Limanlar ve Bir Çevre Sorunu Olarak Kıyı Çizgisi Değişimlerinin Önemi", 31.

⁴⁷ Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, 139-140.

⁴⁸ 1455 tarihli Maliyeden Müdevver Defterde "Aspendos iskelesi Halil Fakih uhdesinde yılda 3000 akçe yarı hasılı Kepez Seğrin (Senir) yiyen kullar padişah'tan hüküm getirdiler yarı hasıl subaşı üzerine yazıldı 1500 akçe" (*BOA, MAD 14, 177/b*); ve yine bu defterde, "Aspendos suyunda işleyen gemi Manavgat subaşıyla münaza'a iderlermiş Oruç Bey ve Edhem Bey defter suretin gönderüb dergâh-ı muallaya arz bu gemiden mahsûlât yılda ne hasıl olursa Manavgat subaşıyla Köprü Seğri (Seniri) yiyen kullar yarusun tasarruf idüb yarusun subaşı tasarruf ide deyu hüküm-i hümayûn geldi ol vechile deftere kayd olundu" denilmesi bunu bütün açıklığıyla gözler önüne sermektedir (*MAD 14, 276/a*); Aspendos iskelesinin yarı hasılı da (3000 akçe) Manavgat kazası gelirleri arasındadır. Toplamda iskele hasılı 6000 akçe yapmaktadır. Bkz. Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Manavgat Kazası*, (Isparta: Fakülte Kitabevi, 2009), 49-60, 160-161.

⁴⁹ *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, IX, 26.

⁵⁰ Muhammet Güçlü, "XX. Yüzyılın Başlarında Serik", *Türk Kültürü*, S. 391, Yıl XXXIII, (Kasım 1995): 691.

⁵¹ Mansel, *İlkçağda Antalya Bölgesi*, 24-26; Side şehri ve limanı hakkında daha geniş bilgi için bkz. Mansel, "Antalya Bölgesinde (Pamfilya) 1943 Yılı Sonbaharında Yapılan Arkeoloji Gezisine Dair Kısa Rapor", 135-145; Ayrıca bu bölgedeki antik dönem ve sonrasındaki zeytinyağı ve şarap üretimi ile bunların dağılım alanları, presleme teknikleri, tarım alanlarının tespiti ve bölge ekonomilerine katkısı konusunda bkz. Süleyman Bulut, "Likya-Pamfilya-Pisidyâ Sınır Bölgesinden Sıra Dışı İki Zeytinyağı İşliği", *Adalya*, No. VIII (2005): 191-210.

⁵² Köprüçay (Aspendos), Manavgat ve Side'nin sosyo-ekonomik durumu ile ilgili bkz. Karaca, "Manavgat'ın Siyasi, İdari ve Sosyo-Ekonomik Yapısı (XV-XIX. Yüzyıllar)", *History Studies*, 13/4, (Ağustos 2021): 1279-1320.

ve resm-i keyl ve bâd-ı hevâ nefsi-i Manavgat fi sene 4000, mahsûl-i resm-i keyl-i bazar-ı Manavgat fi sene 400, mukataa-i geşt-i âb-ı Manavgat 14.000 akçedir. 1555 tarihinde ise mahsûl-i bâc-ı bazar ve resm-i keyl ve bâd-ı hevâ nefsi-i Manavgat 4000, mahsûl-i resm-i keyl-i bazar-ı Manavgat fi sene 400, resm-i sefine der nehr-i Manavgat fi sene 13.000 akçedir.⁵³ Bütün bu vergiler Manavgat'ın ticari ve ekonomik durumunu ortaya koymaktadır.

Manavgat'ın doğusundaki limanlardan birisi de Alâiye limanıdır. Alâiye; limanı, kalesi, tersanesiyle Akdeniz kıyısındaki en önemli şehirlerden birisi olup 1221 tarihinde I. Alaeddin Keykubad tarafından ele geçirilmiştir. Fetihden sonra yeniden imar edilerek, o dönemde bölgenin en işlek iskelesi hâline getirilmiş ve Selçuklu sultanları kış mevsimini bu şehirde geçirmeye başlamışlardır.⁵⁴ Evliya Çelebi'ye göre Alâiye limanı büyük olup 2000 gemi alacak şekildedir.⁵⁵ Buranın gümrük vergisi de önemlidir. Ancak Antalya ile karşılaştığımızda ondan çok az gelire sahip olup bu bölgede ikinci sıradadır. 1520 civarında Alâiye iskelesi geliri 70.000 akçedir.⁵⁶ 1530'da ise iskele mukataası senelik yine daha önceki tahrirde olduğu gibi 70.000 akçedir.⁵⁷ 1550 ile 1580 arasında Alâiye iskelesi için teklifler 56.667 akçeden 188.333 akçeye çıkmıştır. 1610-1614 arasında Alâiye gümrük mukataası değeri büyük ölçüde düşmüştür. Bu düşüşte bazı mültezimlerin hazineye karşı taahhütlerini gerçekleştirme konusunda Celali isyanları gibi sosyal hareketlerden korkmaları etkili olmuştur.⁵⁸ Alâiye de Antalya ve çevredeki diğer limanlar gibi gitgide önemini kaybetmiştir. Alâiye'nin iç bölgelerle bağlantısının olmaması ve mahfuz bir limana sahip bulunmaması etken nedenlerdendir. Bu eksikliklere rağmen XIX. yüzyılın sonlarında ticaret gemilerinin uğradığı iskelelerden birisidir. Bölgenin ticari ve ekonomik durumunu ortaya koyarken Alâiye ile Antalya'yı hatta buradaki diğer limanları beraber düşünmek gerekmektedir.⁵⁹ 12 Eylül 1595'te Teke beyi ve Antalya kadısına gelen mühimme hükmünde, Mısır'dan gelen zahire gemilerinin o civarda olan iskelelere yanaşmasıyla İstanbul'da zahire hususunda sıkıntı olduğundan bahsedilmesi,⁶⁰ yukarıda kısaca belirtmeye çalıştığımız bu limanların büyük çoğunluğunun XV-XIX. yüzyıllarda kullanılmış ve işlerliğini devam ettirmiş olduklarını göstermektedir. Bu tarihî ve tabii limanların legal ve illegal ticaretin yapılmasında etkili oldukları görülmektedir. Bu da Antalya iskele gümrüğünü etkilemektedir. Birçok mühimme kaydı ve diğer bazı kaynaklar bunu teyit etmektedir.⁶¹

2. Antalya Limanı, İdaresi ve Korunması

Antalya şehri, Batı ve Orta Toros Dağları geçiş alanında büyük körfezin içinde yer almaktadır.⁶² Karalar içine sokulmuş Antalya limanı, biçimi, yapısı, genişliği ve derinliği ile bir koyak vasfı göstermektedir. Dik yamaçları meydana getirmiş olan yatay tabakalı traverten içinde, alttan bir yeraltı kaynağının yardımıyla oyulmuş, dalgaların etkisiyle dıştan delinerek çökmelere maruz kalmış, çöküntü malzemesi Güneybatı ve Batı rüzgârlarının oluşturduğu dalgalarla taşınmış ve böylece bu liman meydana gelmiştir.⁶³

⁵³ Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Manavgat Kazası*, 49-60.

⁵⁴ Daha geniş bilgi için bkz. İdris Bostan, "Alanya", *DİA*, C. 2, (İstanbul: 1989), 339-341; Alâiye; tersanesi, kalesi ve kızıl kulesi ile önemlidir. Buranın tarihi ile ilgili olarak bkz. İbrahim Hakkı Konyalı, *Alanya (Alâiyye)*, Yay. M. Ali Kemaloğlu, (İstanbul: Aydın Basımevi, 1946).

⁵⁵ Evliya Çelebi, *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, 9/172.

⁵⁶ *BOA*, *TT* 107, 1, 235; Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, 109.

⁵⁷ *BOA*, *TT* 166, 576, 613.

⁵⁸ Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, çev. Neyyir Kalaycıoğlu, (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yay., 1994), 148.

⁵⁹ Bostan, "Alanya", 340.

⁶⁰ *BOA*, *MD* 73, 554/1208.

⁶¹ Bu konuda bkz. Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, 108-115.

⁶² Erol, "Türkiye Kıyılarındaki Terkedilmiş Tarihi Limanlar ve Bir Çevre Sorunu Olarak Kıyı Çizgisi Değişimlerinin Önemi", 30.

⁶³ Cemal Arif Alagöz, "Karst Olayları Üzerine Yeni Bir Müşahede "Antalya Liman-Koyağı", *Jeomorfoloji Dergisi*, S. 5, Yıl 5, (1973): 37.

Antalya limanı, Eski Çağ'dan beri önemli yerlerden birisidir. Donanmalar için her dönem sığınma yeri olmuştur. Burada bulunan kulelerin birisi Bizanslılar diğeri ise Cenovalılar tarafından onarılmıştır. Selçuklu sultanları bu kuleleri yeniden inşa etmişler ve zamanlarının savunma sistemlerini devam ettirmişlerdir.⁶⁴ Selçukluların kale ile limana büyük önem verdikleri ve tamir ettirerek limanda bir tersane de kurdukları görülmektedir.⁶⁵ Sultan Alaeddin Keykubad tarafından Alâiye'nin ve Alara Kalesi'nin alınması Antalya ile Alâiye arasındaki bölgenin tamamen Türklerin eline geçmesini sağlamıştır. Böylece bu fetihler Türklerin, Sinop'ta Karadeniz, Antalya ile Alâiye'de de Akdeniz donanmalarını meydana getirmelerini sağlamıştır. Arap kaynakları Türk donanma ve tersanelerinin buralarda bulduklarını kaydetmektedir.⁶⁶ Fetihden sonra Antalya, Türkiye Selçuklularının Akdeniz donanmalarının merkezi olmuş ve burada oturan valiler, “*melikü's-sevâhil*”, “*emirü's-sevâhil*”⁶⁷ yani *sahil beyi*⁶⁸ unvanlarını taşımışlardır. Bu lakabın daha sonraki süreçte Tekeoğulları'nın beyleri için de kullanıldığı görülmektedir.⁶⁹ Türkiye Selçuklu Devleti döneminde ticari ve ekonomik ilişkiler Kıbrıs gibi çevre ada ve bazı devletlerle artarak devam etmiştir.⁷⁰ Bu dönemde ticari faaliyetler hızla artmış bununla orantılı olarak kervansaraylar da inşa edilmiştir. Anadolu'daki büyük kervansarayların tamamına yakını XIII. yüzyıla ait olup bu devrin ekonomik ve ticari durumunun ne kadar mühim olduğunu ortaya koymaktadır.⁷¹ Antalya ve çevresinde de birçok kervansaray ile han bulunması buranın iç bölgelerle ve doğu-batı istikameti ile olan ticari önemini, liman ve gümrük vergilerinin durumunu ortaya koymaktadır.⁷²

Tekeoğulları döneminde de Antalya kalesi, şehri, tersanesi ve limanı önemini korumuştur. Osmanlı Devleti 1390'da bu bölgeyi fethetmiştir. Fetihden sonraki dönemde burada Teke sancağı kurulmuş ve Antalya da sancağın merkezi olmuştur. Osmanlı Devleti döneminde de Antalya şehri; kale, liman ve tersaneye sahip olması bakımından bölgenin en mühim yerleşim yerlerinden birisi olacaktır.⁷³ Antalya tersanesinde Osmanlılar zamanında özellikle XVI. yüzyılda birçok gemi inşa edilmiş hatta İnebahtı yenilgisinden sonra burada gemi yapımı yoğunlaşmıştır. 1572 tarihinde 10, 1591'de 7 ve 1593'te de 5 kadirga yapılmıştır. Burası orta büyüklükte bir tersanedir.⁷⁴ Rüzgâra karşı güvenli ve kumla dolma tehlikesinden uzaktır. Daha sonraları mendirekler inşa edilmek suretiyle “*kapılı bir liman*” gibi görev görmüştür.⁷⁵ Antalya iskelesinde gemi ve şalopa (iki direkli hafif savaş gemisi) yapımının H 1233-1234 / M 1817-1819 yıllarında da devam ettiği görülmektedir. Hatta buranın kayık, kereste, marangoz vb. masraflarının Teke ile Alâiye'den tedarik edildiği belirtilmektedir. Yine gerekli harcamalar ve ihtiyaçlar aynı tarihli belgelerde listelenmiştir.⁷⁶

Antalya limanına Orta Çağ'da 15 civarında kadirga sığabilmektedir. Liman bilhassa kış aylarındaki dinlenme zamanlarında İmparatorluğun deniz gemileri ve ticaret gemilerini almaya

⁶⁴ Vital Cuinet, *Turque D'Arie Geographie Administratiue*, (Paris: 1890), 862-863.

⁶⁵ S. Fikri Erten, *Antalya Livası Tarihi*, (İstanbul: Matba-i Amire, 1338-1340), 59-60.

⁶⁶ Osman Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye Tarihi*, (İstanbul: 1984), 307-312, 331-339.

⁶⁷ Feridun Emecen, “Antalya”, *DİA*, C. III, (İstanbul, 1991), 233.

⁶⁸ Darkot, “Antalya”, 460.

⁶⁹ Emecen, “Antalya”, 233

⁷⁰ Turan, *Türkiye Selçukluları Hakkında Resmî Vesikalar Metin, Tercüme ve Araştırmalar*, (Ankara: TTK Yay., 1988), 101-237; Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, 36-39.

⁷¹ Turan, “Selçuk Kervansarayları”, *Belleten*, C. X, S. 39, (Ankara: 1946): 474-476.

⁷² Teke Sancağındaki ulaşım imkânları, hanlar, kervansaraylar ve yol sistemi hakkında daha geniş bilgi için bkz. Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, 145-148.

⁷³ Bölgenin Osmanlı Devleti tarafından fethi, şehrin fiziki yapıları, mahalleleri ve ekonomik durumu konusunda ayrıntı için bkz. Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, 43-61, 99-130; Karaca, “XV. Ve XVI. Yüzyıllarda Antalya Şehrinin Sosyal, Kültürel ve Ekonomik Durumu”, *Antalya Kitabı Toprak Su Medeniyet: Antalya 4*, 15-34.

⁷⁴ Antalya tersanesi ve burada gemi yapımı konusunda bkz. Karaca, “XVI. Asırda Antalya Tersanesi ve Burada Gemi Yapımı”, *Antalya Kitabı Selçukludan Cumhuriyet'e Sosyal Bilimlerde Antalya -I-*, ed. Bedia Koçakoğlu ve Bahset Karşlı vd., (Antalya: Kutlu & Avcı Ofset, 2018), 78-95.

⁷⁵ A. Latif Armağan, “XVI. Yüzyılda Antalya”, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 24, S. 38 (2005): 108.

⁷⁶ C.BH.00206.09641.005; D.BŞM.TRE.d.15111.

uygun değildir. Bundan dolayı da ikinci dereceden önemli olan *Lara* ve *Phaselis* limanları kullanılmıştır. Bizans'ın esas filo karargâhı iskeledeki tersanedir.⁷⁷ Evliya Çelebi de limanın hususiyetleri ve limanın durumu ile ilgili şunları söylemektedir: “*Limanı yapma limandır, ancak 200 parça gemi alır. Sekiz rüzgârdan emindir, iyi yataktır, zira kapılı limandır. Ağzında iki büyük kulesi vardır ki kirpi gibi topları dört tarafı kurutur. Ancak liman içinde her rüzgârın kasırğa ve sağanağı eksik değildir. O yüzden bütün gemileri demir atıp koltuk palamarların hepsini limanın dört tarafındaki minare boyu olan kayalara ve kale kulelerine bağlarlar, bütün halk altından geçerler. Hoş limandır, ağzı keşişleme tarafına bakar*”.⁷⁸ Burada belirtilen 200 rakamı tam olarak gerçekleri yansıtmamaktadır. Küçük tekne ve kayıklar da ifade edilmiş olmalıdır.

XIX. yüzyılın sonlarında Antalya iskelesinin kifayetsizliği ve elverişsizliği düşünülerek devletten yardım istenmiş fakat devlet buna yanaşmayarak işin yerinde halledilmesini tavsiye etmiştir. Bunun üzerine ithal ve ihraç edilen mallardan vergi alınmak suretiyle durum çözülmeye çalışılmıştır.⁷⁹

Spratt ve Forbes, Likya yolculuğunda (1842 tarihinde) Antalya şehri ve Antalya limanı ile ilgili şu değerlendirmede bulunmuşlardır: “*Adalya, Küçük Asya'nın güney kıyısı üzerindeki en büyük ve en önemli kenttir. Oldukça hatırı sayılır bir ticaret yeri olmasına rağmen, bizim uğradığımız dönemde ne Avrupalı herhangi bir devletin orada oturan temsilcisi vardı ne de kentte yaşayan tek bir Avrupalı tüccar bulunuyordu. Ticaret Babiali'ye bağlı, rahatsız edilmeyen zenginlerin keyfini çıkararak, varlıklarıyla orantılı evlere ve kurumlara sahip az sayıda zengin Asyalı Rumların tekelindeydi. Adalya'nın nüfusu on üç bin kadar olup bunların üç bini Rum'dur.*”⁸⁰ Bu bilgiler de şehrin ve limanın ticari durumunu ortaya koymaktadır.

Bu tür limanlarda gümrük vergisini ve diğer vergileri toplayan merkezî idare görevlisi *emin* veya *mültezimler*dir. Ayrıca kâtip ve tüccarın mallarını gözden geçiren hizmetkârlar yer almaktadır. Limandaki kalede asker bulunuyorsa, kale kethüdası veya dizdar, limanın günlük işlerine bakmaktadır. Antalya'da da bu saydığımız görevliler vardır. İskele idaresinin karşı karşıya bulunduğu en önemli teknik mesele, limanın dolmasını önlemek ve limandan büyük gemilerin yararlanabilmesini sağlamaktır. Bu doğrultuda vergiden muaf olarak beş veya on köyün limanın taş ve kumdan temizlenmesi hususunda sorumlu tutuldukları görülmektedir.⁸¹ Antalya kalesinin muhafazasında kale görevlileriyle birlikte Müslim ve gayrimüslim bazı köy ve cemaatlerin vergi muafiyeti karşılığında memur olduklarını gördüğümüz hâlde limanla ilgili böyle bir bilgiye kesin olarak sahip değiliz. Fakat bu tür uygulamaların liman için de olması ihtimal dâhilindedir. Ayrıca 14 Ağustos 1570 / 12 Rebiyülevvel 978 tarihinde Antalya kadısına yazılan *mühimme* hükmünde, ondan İskeleyi koruyup gözetmesi istenmiş, fakat onun iskeleyi bırakıp yaylağa gitmesi üzerine uyarılmıştır.⁸² Yine 27 Mayıs 1576 / 28 Safer 984 tarihli *mühimme* hükmü ile Antalya limanına gelen gemilerin safralarını limana dökmemeleri istenmektedir.⁸³ Liman temizliğinde, bazen dibi temizleyecek taraklı özel tekneler de kullanılmıştır.⁸⁴ Limanın bakımı ve korunması konusunda önemli kişilerden birisi de liman reisidir. Antalya limanı reisi 19 Ağustos 1567 tarihli *mühimme* hükmüne göre *Hoca İvaz b. Yunus*'tur. 1571-1572 tarihinde ise *Latif*⁸⁵ liman reisidir. Az önce belirttiğimiz üzere hisar erlerinin ve dizdarın görev ve sorumlulukları arasında kaleyi beklemenin yanında limanı

⁷⁷ Hüseyin Çimrin, *Bir Zamanlar Antalya Tarih, Gözlem Ve Anılar*, C. I, (Antalya: Antalya Ticaret ve Sanayi Odası (ATSO), 2007), 38.

⁷⁸ Evliya Çelebi, *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, 9/168.

⁷⁹ *Konya Vilayeti Sahnemesi-1317 (1901-1902)*, 197.

⁸⁰ Spratt ve Forbes, *Milyas, Kibyrtis ve Likya'da Yolculuklar*, 211.

⁸¹ Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, 117-118.

⁸² *MD 14*, 390/467; Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, 107.

⁸³ *BOA, Mühimme Zeyli 3*, 155/394; Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, 107.

⁸⁴ Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, 118.

⁸⁵ Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, 82.

korumanın da olduğunu görmekteyiz. XV. ve XVI. yüzyılda önemli miktarda kale eri Antalya hisarında yer almaktadır. 16 Mayıs 1579 / 19 Rebiyülevvel 987 tarihli *mühimme* hükmünde bu açıkça ifade edilmiştir.⁸⁶

2.1. Antalya Gümrük Vergisi

Osmanlı maliyesinin en önemli gelir kalemlerinden birisi gümrük gelirleridir. Gümrük, bir ülkeye ait malların yabancı ülkelere ve yabancı ülke mallarının da o ülkeye ihraç ve ithal edildiği daire demektir. Gümrük resmi de bu giren ve çıkan mallardan alınan vergiye denilir. Gümrük resmi bir nevi ticaret vergisidir. Gümrükler genelde iltizamla işletilir.⁸⁷

Antalya limanı, özellikle XV. ve XVI. asırlarda Anadolu'nun önemli ihraç merkezidir. Arap ülkeleriyle bağlantı İskenderiye üzerinden kurulmakta ve sanayi ürünleri gönderilmektedir. XV. yüzyılda Türk tüccarları kereste, demir, sahtiyan ve zift gibi malları Antalya'dan deniz yolu ile göndermekte, kıymetli mallarını ise kervanlarla çapraz kara yolundan yollamaktadır. Osmanlılar bölgedeki yollara *Karaman-eli*'ni aldıktan sonra tamamıyla hâkim olmuşlar ve bazı vergileri kaldırarak ticaretin gelişmesini sağlamışlardır. I. Murad devrinden başlayarak *Hamid-eli*'nin tamamıyla ele geçirilerek Karamanlılara karşı korunmak istenmesinin temel sebebi bölgedeki yollara hâkim olma düşüncesidir. Bu doğrultuda 1390'da I. Bayezid, *Çarşamba Suyunu* Karaman-Osmanlı hududu olarak tespit etmiş ve bölgede varlığını göstermiştir. *Antalya-İskenderiye* ve *Antalya-Trablusşam* deniz yolu Kıbrıs ve Rodos'ta yuvalanmış olan Hristiyan korsanların her daim tehdidi altındadır.⁸⁸ II. Mehmed döneminden itibaren bir devlet ticaret filosu oluşturulmuş ve Antalya'dan Mısır ve Suriye'ye tomruk ile kereste taşımacılığı miri gemilerle yapılmıştır.⁸⁹

XV. yüzyılda Hindistan mallarının Anadolu'ya ithalinde İskenderiye-Antalya deniz yolundan da yararlanılmaktadır. 1472'de Venedikliler Antalya'yı yağmaladıklarında, bu Osmanlı limanında buldukları baharat miktarından çok etkilenmişlerdir. O sırada bu güzergâh üzerinde Bursa tüccarı faaldir. Mısır'dan Suriye sabunları ve baharat ithal edilmektedir. 1477 tarihli Antalya gümrük kanunnamesinde başlıca ihraç mallarının tekstil, ham ipek, sof, demirden alet edevat, ağaç ve kereste, başlıca ithal mallarının ise baharat, şeker ve çivit olduğunu doğrulamaktadır. Biraz sonra değineceğimiz aynı limana ait 1560 tarihli gümrük defterine bakılırsa, Antalya'ya o zamanlar baharat ve boya ithalatı hâlâ sürmekte ama asıl pirinç, keten ve şeker ithalinin hacmi yanında artık önemsiz kalmaktadır. Trablusşam'dan Antalya'ya pamuk, sabun ve zeytinyağı ihracatı da hayli büyük miktardadır. Ancak Antalya, Alâiye ve Finike'den ağaç ve kereste ihracı, Mısır trafiğindeki bütün diğer kalemler yanında ağır basmaktadır. Kökü çok eskilere, Firavunlar dönemine giden bu ağaç ve kereste ihracatının temelinde tamamen ormansız olan Arap ülkelerinin Anadolu'daki Toros silsilesinin orman ürünlerine süregelen bağımlılığı yatmaktadır. Osmanlı bu kârlı trafiği 1477 tarihi itibarıyla 3000 duka altını getiren bir devlet tekeline dönüştürmüştür. Kereste ve odun kömürü üretimi, Maraş'tan Teke'ye kadar uzanan sıradağlardaki Türkmen aşiretlerinin en önemli faaliyetlerindedir. Bu işle uğraşan aşiret gruplarına ağaç-eri ya da tahtacı denilmektedir.⁹⁰ Özellikle XV. ve XVI. asırda Manavgat kazasında Baltacı, Bıçkıcı, Katrancı, Çubukçu, Taşçı gibi Yörük cemaatleri köylerde ve konargöçer olarak yaşamaktadırlar. Yaptıkları işlerden zikredilen isimleri alan bu cemaatlere bağlı kişilerin sayısı 1555 yılında kazada 5000 civarındadır. Bu da o zümrelerin kereste ve tahta yapımı ile ticaretindeki etkisini göstermektedir.⁹¹ Teke sancağında da konargöçer zümrelerin

⁸⁶ MD 37, 202/2419; Karaca, XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı, 86; Karaca, "XVI. Asırda Antalya Tersanesi ve Burada Gemi Yapımı", 83.

⁸⁷ Mehmet Ali Ünal, *Osmanlı Devrinde Sinop*, (Ankara: TTK Yay., 2014), 220; Ünal, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, (Isparta: Fakülte Kitabevi, 2019), 196.

⁸⁸ İnalçık, "Bursa I: XV. Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, (İstanbul: Eren, 1993), 205-206.

⁸⁹ İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C. 1, (İstanbul: Eren, 2000), 137.

⁹⁰ İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, 375-376.

⁹¹ Daha geniş bilgi için bkz. Karaca, XV. ve XVI. Yüzyıllarda Manavgat Kazası, 100-116.

sayısı ve nüfusunun XVI. yüzyılda önemli olduğunu görmekteyiz. Bu asırda nüfusun %30-34'ü Yörüklerden meydana gelmektedir. Bu zümreler hayvancılık ve tarımın yanında bu tarzda işlerle de uğraşmaktadır.⁹² Bu asırda, Antalya'dan Arabistan'a kereste, ağaç, demir, zift gibi ürünlerle kumaş ve Ankara sofı ihraç olunmaktadır. İskenderiye'den ise şeker, kumaş boyaları ve baharat getirilmektedir. Ayrıca Suriye limanlarından bilhassa sabun ithal edilmektedir.⁹³

1475 yılında Osmanlı bütçesinin gelir kaynaklarından bahsedilirken Antalya gümrük resmi de verilmiştir. Bu vergi 12.000 altın dukadır. 1475'te bir Venedik altın dukası Babinger'e göre 48 akçedir. Buna göre 576.000 akçe geliri olduğunu söyleyebiliriz. Halil İnalçık ise 1 altın dukayı 45 akçe olarak değerlendirmektedir. Ona göre ise 540.000 akçe yapmaktadır. Yani kısaca Antalya gümrüğü 1475 yılında 540.000-576.000 akçe civarında bir gelir getirmektedir.⁹⁴ 1476-1477 yılında Antalya iskelesi gümrük gelirleri Finike iskelesiyle birlikte verilmiş olup 450.000 akçedir. Müslüman tüccarlarla haraçgüzar tüccarlardan %4, haraçgüzar olmayan yabancı tacirlerden ise %5 gümrük resmi alınmaktadır.⁹⁵ Bu gümrük gelirlerinin önemli bir kısmı Antalya'ya ait olmalıdır. Görüldüğü üzere İnalçık'ın 1475 için verdiği rakamlar ile 1476-77'deki arşiv bilgileri birbirine yakındır. Bu rakamlardan anlaşıldığına göre XV. asırda Antalya gümrük resmi önemli miktardadır. Antalya şehrinde 1455'te 1020 civarında insan yaşamaktadır. Ancak defter eksik olduğu için bu tam rakamı yansıtmamaktadır. Şehrin nüfusuna göre gümrük vergisi ve ticari durumu önemlidir.⁹⁶

TT 107 numaralı deftere göre (1520 civarı) Antalya iskelesi gümrüğü padişah hasları arasında, "*mahsûl-i iskele-i Antalya ma'a tevabi' ber-vech-i maktu*" şeklinde geçmekte olup hasılı ise 206.667 akçedir.⁹⁷ 1530 tahririnde ise "*Mukâta'a-i iskele-i Antalya ma'a tevabi'hâ fi sene 206.667*" şeklinde kaydedilmiştir. Burada da görüldüğü gibi hasıl değişmemiştir.⁹⁸ Antalya şehrinin nüfusu 1530'da 3866 kişi civarındadır. Ticari faaliyetlerden alınan verginin de mühim olduğu görülmektedir.⁹⁹ 1568 tahririnde ise, Antalya iskelesi gelirlerine birçok farklı gelir kaydedilmiştir. İskele gelirleri arasında "*Mübayaât-ı zift, ihtisab, duhhane, beytü'l-mal, mal-ı gaib ve mal-ı mevkud, yave ve kaçkun*" gibi vergiler de vardır. Bunların toplam hasılı ise 393.333 akçe etmektedir.¹⁰⁰ Özellikle bu gümrük gelirleri arasında ziftin önemli olduğunu düşünmekteyiz. Çünkü çok eski devirlerden beri zift üretimi ve ihracı burada önemlidir. Limanın ve şehrin ekonomik canlılığını Antalya'dan alınan *ihhtisab* ve *bac-ı bazar* vergileri de göstermektedir. *TT 107* numaralı defterde, *bac-ı bazar*, *niyabet* ve *keyl* vergisi 60.000 akçedir.¹⁰¹ II. Bayezid'in ölümünden sonra yapıldığı anlaşılan tahrirde bu vergi hasılı 45.000 akçedir.¹⁰² 1530 tahririnde yine 45.000 akçe,¹⁰³ 1568 tahririnde ise 57.100 akçedir.¹⁰⁴ Ayrıca Antalya şehrindeki zimmilerin üzüm yükünden alınan *bac*, *duhhane*, *ihzar* ve *resm-i bab-ı kal'a-i Antalya* vergilerini de göz önünde bulundurmak gerekmektedir. Antalya şehrinin nüfusu da 1568 yılında 3681-4890 kişi civarında seyretmektedir. Nüfusta önemli bir değişiklik olmamasına rağmen iskele gelirleri ile ticari ve ekonomik durumu gelişme göstermiştir.¹⁰⁵

⁹² Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, 162-203, 230.

⁹³ İnalçık, "Bursa I: XV. Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", 207.

⁹⁴ İnalçık, *İki Karanın Sultanı, İki Denizin Hakanı Kâyser-i Rûm Fâtih Sultan Mehmed Han*, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yay., 2019), 439-443.

⁹⁵ *MAD 7387*, 86-87; Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, 108-109.

⁹⁶ Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, 123-124.

⁹⁷ *BOA, TT 107*, 1, 235; Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, 109.

⁹⁸ *BOA, TT 166*, 576, 613; 1520 ve 1530'da Alâiye İskelesi hasılı 70.000 akçedir.

⁹⁹ Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, 123-124, 129.

¹⁰⁰ *TKGMA, TT 107*, 12/b.

¹⁰¹ *BOA, TT 107*, 3.

¹⁰² *BOA, MAD 253*, 55.

¹⁰³ *TT 166*, 578.

¹⁰⁴ *TKGMA, TT 107*, 40/b.

¹⁰⁵ Karaca, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, 125, 129.

Tahrir Defterleri haricinde Antalya iskelesi gümrüğü çeşitli tarihlerde iltizama verilmiştir. Buna göre, 20 Ocak 1550 / Gurre-i Muharrem 957'den üç yıla 805 bin akçeye *Murad* iltizam edip emin olmuştur. 24 Mart 1553 / 8 Rebiyülahir 960 tarihinde de Antalya kadısı *Mevlana Cafer*'e hüküm yazılarak onun hesabının görülmesi belirtilmiştir.¹⁰⁶ Onun iltizamı 18 Aralık 1552 / Gurre-i Muharrem 960'ta sona ermiş ve mezkûr tarihte *Hacı Ali* Antalya iskelesine yevmi 10 akçe ile dizebân, *Ali* de emin olmuştur. Ayrıca, 25.000 akçe ziyade ile 18 Aralık 1552 / Gurre-i Muharrem 960'tan geçerli olmak üzere üç yıla 830 bin akçeye iltizama almıştır.¹⁰⁷ “*Mukâta'a-i İskele-i Antalya ve tevabi'hâ*” 1567 / 975 senesinden 5 Haziran 1570 / Gurre-i Muharrem 978 senesine kadar yevmi 40 akçe emanet usulü ile *Ahmed b. Hacı Mehmed* uhdesinde iken (3 yıl için 1.190.000 akçe) *Nebi b. İvaz* mukata'a-i mezburu 19 Kasım 1571 / Gurre-i Receb 979'da 10 bin akçe ziyade ile 1.200.000 akçeye iltizam ve kabul eylemiştir.¹⁰⁸ 27 Haziran 1586 / 20 Receb 994 tarihli Teke, Hamid ve Alâiye mukataası bekaya defterine göre Antalya iskelesi gümrüğü 3 yıl için 1.588.000 akçedir.¹⁰⁹ Karahisar-ı Teke kadısına 7 Nisan 1553 / 22 Rebiyülahir 960 tarihinde yazılan hükümden Antalya iskelesine gemilerle Mısır'dan pirinç gelmiş ve ancak miri pirinç için tutulan pazarda satılması üzerine yasaklanmıştır. Yasağın sebebi pirinç fiyatlarının düşecek ve devlete ait pirincin satılamayacak olmasıdır.¹¹⁰

102 numaralı 1560 tarihli Maliyeden Müdevver defter bize Antalya iskelesi gümrüğüyle ilgili olarak çok ayrıntılı şekilde bilgi vermektedir. Bu defterde, Antalya'ya gelip giden gemi ve sandallar belirtilmiştir. Ayrıca bu gemi ve sandallarda kimlerin mallarının olduğu yazılmıştır. Bu malların da çeşidi belirtilmiş, alınan gümrük vergisi verilmiştir. Buna göre, 27 Mart-20 Eylül 1560 tarihleri arasında yani altı ayda 10 sandal, 29 gemi Antalya limanına gelmiştir. *Zimmi Durmuş*'un sandalı iki defa, *Sinan Reis* ve *Aydoğmuş Reis*'in sefineleri ise ikişer defa Antalya limanına yük getirmişlerdir. 20 gemi Mısır, 2 gemi Kalkan, 4 gemi de Trablus'tan Antalya limanına gelmiştir. Gelen sandal sahiplerinden 4'ü, sefine sahiplerinden ise 7'si gayrimüslimdir. Sandal ve sefinelerdeki mal sahiplerinin arasında *zimmi*, *Arap* ve *Acem* olanlar vardır. Ayrıca kale eri, köle olanlar ve *Elmalı*, *İskele*, *Manavgat*, *Karahisar*, *Isparta*, *Kaş*, *Eğridir*, *Alâiye*, *Aksu*, *Antalya* ve *Çorum* gibi şehirlerden olan insanlar bulunmaktadır. Bu dönemde Antalya limanına gelen mallar ise umumiyetle *sabun*, *çuka*, *göğ*, *ades*, *keten*, *çerağ*, *şem*, *çuka pastav*, *gulâm-ı siyah*, *cariye-i siyah*, *alaca-ı sorh*, *kise*, *cild-i câmus*, *cild-i bakar*, *dülbend*, *dest-mâl*, *saban*, *asel*, *kalkan* ve *cebe*, *ürz*, *penbe*, *alaca-ı terhin*, *kalay*, *cariye-i beyaz*, *kirpas*, *kuşak*, *sahtiyân-ı Mısırî*, *kuşak-ı Mısır*, *kuşak-ı Hindî*, *dest-mâl-i Hindî*, *atlas*, *hurma*, *sahtiyân*, *şeker*, *revgan-ı bedid*, *çoltar*, *kirpas-ı tak*, *bisat*, *yorgan*, *boncuk*, *günlük*, *revgandır*. *Gulam-ı siyah*, *cariye-i siyah*, *kalkan* ve *cebe*, *sabun*, *cild-i câmus* ve *cild-i bakar* en fazla gelen mallardır. Bu altı aylık sürede alınan gümrük ise defterdeki rakamlara göre 153.030 akçe belirtilmesine rağmen 146.805 akçe olduğu hesaplanmıştır.¹¹¹

27 Mart 1560 / 28 Cumadelahire 967 ile 20 Eylül 1560 / 29 Zilhicce 967 tarihleri arasında Antalya limanından giden sandalların adedi 23, sefinelerin adedi ise 22'dir. Sandallardan *Caliszade*, *İbrahim*, *Yusuf*, *Zimmi Arnavut* ve *Zimmi Bali*'nin sandalları ikişer defa gitmişler ve toplam sayıya dâhil edilmişlerdir. Giden sandallardan 9'u gayrimüslimlere aittir. Sefinelerden *Hamza Reis*, *Sinan Reis* ve *Zimmi Dimitri*'ninkiler ikişer defa sayılmış ve bunlar Antalya limanından ikişer defa çıkış yapmışlardır. Antalya'dan giden gemi ve sandalların malları genellikle, *gendüm*, *keten*, *ades*, *şa'ir*, *şem*, *sahtiyân*, *fındık*, *halı*, *kilim*, *afyon*, *ceviz*, *alud*, *esrar*, *aba*, *badem*, *cariye-i beyaz*, *çuval*, *hırka-ı keten*, *kaşık*, *bıçak*, *pekmez*, *çuval-ı çivit*, *iksir*, *meşin*, *gulâm-ı beyaz*, *sandık*, *palamut*, *serasar*, *kızılıcak*, *hayme*, *bogası*, *tabak*, *peştamal*, *kirpas*,

¹⁰⁶ BOA, *Kâmil Kepeci Ahkâm Defteri* 63, 240.

¹⁰⁷ 2 Ocak 1553/16 Muharrem 960 tarihinde Liva-i Teke, Hamid ve Alâiye mukata'atına nazır olan Antalya kadısı *Mevlana Cafer*'e yazılan hüküm: *Kâmil Kepeci Ahkâm Defteri* 63, 18.

¹⁰⁸ BOA, *MAD 18092*, 95.

¹⁰⁹ BOA, *MAD 3277*, 43-44.

¹¹⁰ *Kâmil Kepeci Ahkâm Defteri* 63, 290.

¹¹¹ BOA, *MAD 102*, 1/b-28/b.

leğen gibi şeylerden oluşmaktadır. Bunlar arasında *buğday*, *sahtiyan*, *keten*, *halı*, *kilim* gibi metalar büyük ekseriyeti oluşturmakta diğerleri ise pek fazla öneme sahip bulunmamaktadır. Giden mallardan alınan gümrük vergisi 19.351 akçe yazılmasına karşın 19.974 akçe olduğu hesaplanmıştır. 27 Mart 1560 / 28 Cumadelahire 967 ile 20 Eylül 1560 / 29 Zilhicce 967 tarihleri arasında Antalya limanına 1580 *gulâm-ı siyah*, 270 *cariye-i siyah* ve 2 *gulâm-ı beyaz* değişik yerlerden gemilerle giriş yapmıştır. Ayrıca aynı tarihler arasında Antalya'dan da 6 *cariye-i beyaz*, 11 *gulâm-ı beyaz* gitmiştir.¹¹²

Eylül 1560 / Muharrem 968'den Ocak 1561 / Cumadelula 968 tarihine kadar geçen sürede ise, Antalya limanına 4 sefine gelmiştir. Bunlardan 3'ü Mısır'dan gelmiş birinin ise nereden geldiği belirtilmemiştir. Bu gemilerden 2'si zimmilere aittir. Getirdikleri mallar; *gulâm-ı beyaz*, *cariye-i siyah*, *gulâm-ı siyah*, *tülbent*, *sahtiyan-ı Mısır*, *kuşak*, *erz*, *cild-i câmus*, *cild-i bakar*, *keten çuval* ve *deste-i keten* gibi şeylerden müteşekkildir. Bunlardan alınan gümrük 16.726 akçedir. Antalya limanından mezkûr tarihler arasında 2 sandal, 7 sefine gitmiştir. Sandallardan ve sefinelerden biri zimmilere aittir. Giden mallar arasında ise, *gendüm*, *sandık*, *armut*, *pekmez*, *findık*, *halı*, *kilim*, *ceviz*, *şem*, *afyon*, *gulâm-ı beyaz*, *seccade*, *sahtiyan*, *alud*, *cariye-i beyaz*, *meşin*, *kese*, *esrar*, *kızılılık* gibi şeyler yer almaktadır. Bunlar arasında *sahtiyan*, *halı*, *kilim*, *ceviz*, *afyon* gibi metaların yekûn tuttuğunu görmekteyiz. Giden mallardan alınan gümrük ise 11.554 akçedir. Eylül 1560 / Gurre-i Muharrem 968 ile 1 Şubat 1561 / 15 Cumadelula 968 tarihleri arasında Antalya'ya 1 beyaz köle, 27 siyah cariye ve 107 *gulâm-ı siyah* yani siyah köle gelmiştir. Aynı tarihlerde ise 5 *gulâm-ı beyaz* ve 11 *cariye-i beyaz* Antalya'dan ayrılmıştır. Bütün bunlar bize Antalya'nın köle ticaretindeki yerini de göstermekte ve Antalya'dan Anadolu'ya köle giriş ve çıkışları hakkında fikir vermektedir. Antalya iskelesi gümrüğünden 9 Nisan 1559 / Gurre-i Receb 966 tarihinde 144.510 akçe ise beyülmale ayrılmıştır.¹¹³

XVII. asır başlarında Antalya iskelesi mukataası yıllık geliri yaklaşık 200.000 akçedir.¹¹⁴ XVII. yüzyılın ikinci yarısında milyon akçeyi geçen Antalya gümrüğü gelirleri, bu yüzyılın sonunda iki milyon akçeye yaklaşmıştır. Daha sonra, Haremeyn muhasebesinden alınmasının ardından, XVIII. yüzyılın başlarından itibaren önemli seviyede gelir kaybederek durumunu devam ettirmiştir.¹¹⁵ Gelir kaybetmesinde başka limanların önem kazanması da etkili olmuştur.

XVIII. yüzyılda başlayan Antalya gümrüğündeki bu düşüş seyri, özellikle ihracattaki gerilemeye paralel olarak devam etmiştir. 1814 Haziran ayından 1815 Mayıs ayına kadar, bir sene sonunda *resm-i gümrük* miktarı 276.246 paradır.¹¹⁶ Gümrük gelirlerinin düşüş göstermesinde, çevre gümrüklerinin gittikçe artan bir önem arz etmesi, ayrıca iskelelerden devlet dışına kaçırılan hububatın olması etkilidir. Çünkü İngiltere ile Avrupa'da hâkimiyet kurmuş olan Fransa arasındaki savaşlar 1810'larda kızışmış ve hububat ihtiyacı her yerde artmıştır. Bu dönemde getirilen mallar arasında en önemli yeri yiyecek maddeleri tutmaktadır. Ayrıca ham ipek, sabun gibi maddeler de görülmektedir. Antalya'ya uğrayan gemiler *Meis*, *Kıbrıs*, *İskenderiye* ve *Mısır* gibi yerlerden gelmektedirler. Antalya'dan dönen gemilerde ise genellikle deriden üretilen mallar göze çarpmaktadır.¹¹⁷ XVIII. yüzyılda Antalya limanı, ticari potansiyel bakımından, İskenderiye ve İzmir gibi büyük limanlardan çok geridedir. Ancak yöre insanının ürettiği tarım ve hayvansal ürünler ile temel tüketim ihtiyacı olan kumaş, kahve ve şeker İçel ve Antalya sahilinde bulunan limanlardan temin edilmektedir. Halep'ten sahil boyunca Adana, Tarsus ve Antalya'ya kadar uzanan ticaret yolu bulunmakta ve kullanılmaktadır. Bu hat üzerinde yer alan limanlara gemilerle getirilen mallar yöredeki tüccarlar vasıtasıyla kuzeyde yer alan kasaba ve köylere ulaştırılmaktadır. Akdeniz kıyısı

¹¹² MAD 102, 1/b-28/b.

¹¹³ MAD 102, 1/b-28/b.

¹¹⁴ Mehmet Demiryürek, "Denizden Gelen Servet: Antalya İskelesi Gümrüğü (1615-1618)", *Antalya Kitabı Toprak, Su, Medeniyet: Antalya -4-*, 55.

¹¹⁵ Ahmet Tabakoğlu, *Gerileme Dönemine Girerken Osmanlı Maliyesi*, (İstanbul: 1985), 90-93.

¹¹⁶ Hasan Moğol, *XIX. Yüzyılın Başlarında Antalya*, (Ankara, Mehter Yay., 1991), 102.

¹¹⁷ Faroqhi, "Ondokuzuncu Yüzyılın Başlarında Antalya Limanı", 1461-1471.

boyunca Antalya'ya kadar uzanan doğu-batı yönündeki yol, bu bölgenin en mühim ticaret ve haberleşme hattını oluşturmaktadır.¹¹⁸ Antalya ve Alâiye gibi bu kıyı şeridindeki limanlardan ihraç edilen emtianın başında hayvansal ürünler gelmektedir. Yine üzüm ve üzüm ürünleri de satılan mallardandır. Ayrıca klasik dönemden itibaren hububat satımı ve kaçakçılığı burada yaygın bir konudur. Daha önce bahsettiğimiz üzere Antalya başta olmak üzere buradaki sahil limanlarından köle ticareti vardır ki bu yüzyılda da devam etmektedir. Ancak Antalya başta olmak üzere bu kıyıda limanların eski önemi artık kalmamıştır. Yine de kıyıda yer alan limanlar iç ve dış ticarete bölgenin dışarıya açılan kapıları durumundadır.¹¹⁹

Antalya'da ihracatın XIX. yüzyılın sonunda eskisi kadar olmasa da devam ettiği görülmektedir. *Vital Cuinet*'e göre ihraç edilen başlıca mallar tahıl, un, hayvan, inşaat kerestesi, susam, yün, deri ve meyan köküdür. Buradan yapılan toptan ihracat 104.000.000 kuruş olup o da 24 milyon franga tekabül etmektedir. İthal edilen malların başında ise şeker, pirinç, karabiber, pamuk, pamuk ipliği, çuha kumaş, ipek, tuz, cam eşya, hırdavat, saçma, Paris çivisi, kına, rakı, şarap, kuru hurma, Rus petrolü gelmektedir. Bunların toplam tutarının ise 37.160.000 kuruş olduğu görülmektedir. Bu da 8,5 milyon frank civarına tekabül etmektedir. Görüldüğü üzere, ihracat malları ithalat rakamlarının yaklaşık üç katı civarındadır. Antalya limanına 1-13 Mart 1889 ile 28 Şubat 1890 arasında 180 vapur, 1084 yelkenli olmak üzere yekûn 1264 gemi gelip gitmiştir. Yıllık ortalama gümrük vergisi 25.000 Türk lirası veya 575.000 franktır.¹²⁰ XX. yüzyılın başlarında Antalya limanı yine de Anadolu'nun önemli limanlarından birisidir. Özellikle bu dönemde kereste ihraç edilmektedir. Bu dönemde Antalya limanına senevi 1852 adet kebir ve sagir Osmanlı, 289 adet kebir ve sagir ecnebi sefinesi gelmiştir. Bu gemilerle 105.000 liralık ithalat ve 213.000 liralık da ihracat yapılmıştır.¹²¹

Görüldüğü üzere Antalya'nın ticari önemi gittikçe düşmeye başlamıştır. Bu düşüşte coğrafi keşiflerin etkisinin yanında Dünya ticaretinde etkili olan kumpanyaları unutmamak gerekir. Artık Asya kervan ticareti yerini Avrupa deniz kumpanya ticaretine bırakmıştır.¹²² Antalya limanının düşüşünde etkili olan nedenlerden birisi de yabancı sermaye çekememiş olmasıdır. Demiryolu bağlantısı olmaması ilgi çekmemesinde ve yabancı sermayenin gelmemesinde temel nedenlerden birisidir. Yine dağlık yapısı ve gelişmemiş karayolları iç bölgeyle iletişimi zorlaştırmaktadır. Limanın kapasitesi ve fiziki yapısı da başka bir zorluk olarak görülmektedir. Antalya ve çevresi her yönüyle mühim bir kapasiteye sahip olmasına rağmen yeterli ölçüde bu durum kullanılamamıştır.¹²³

Sonuç

Bu çalışmada Meğri'den Alâiye'ye kadar kıyı kesimindeki limanların İlk Çağ'dan XIX. asra kadarki ticari ve ekonomik durumu incelenmiş özellikle Antalya limanı ve gümrüğü üzerinde durulmuştur. Antalya dışındaki limanlardan legal ve illegal ticaretin olması Antalya limanını etkilemiştir. Bölgede Antalya başta olmak üzere Alanya, Finike, Meğri, Kekova, Side, Demre, önemli limanlar olarak görülmektedir. Eski dönemlerde Manavgat, Köprüçay ve Aksu gibi nehirlerin de denizle bağlantısı olup liman görevi görmekte ve ticarete katkı sağladığı ortaya çıkmaktadır. Buradaki ticaret Mısır ve İskenderiye başta olmak üzere bölgedeki Rodos, Meis, Kıbrıs gibi adalarla yapılmaktadır. Ayrıca kervan yollarıyla bu Akdeniz kıyısındaki

¹¹⁸ Ensar Köse, "18. Yüzyılın İlk Yarısında İçel ve Antalya Sahilleri'nde Ticaret", *Cedrus*, I (2013): 302-303.

¹¹⁹ Köse, "18. Yüzyılın İlk Yarısında İçel ve Antalya Sahilleri'nde Ticaret", 308-310, 321.

¹²⁰ Cuinet, *Turque D'Arie Geographie Administrative*, 857-859.

¹²¹ *Konya Salnamesi-1317 (1901-1902)*, 199.

¹²² Mustafa Malhut ve Ahmet Kısa, "Antalya Limanı'nın 19. Yüzyıl Sonu ve 20. Yüzyıl Başında Anadolu Liman Trafığı ve Deniz Ticaretindeki Yeri", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXXV/2, (2020): 605; Bilindiği üzere yolların tam anlamıyla yön değiştirmesi ve eski önemini yitirmesi 1630'larda olacaktır. Kahire ve Halep gibi bazı şehirler 18. yüzyılın ikinci yarısına kadar ekonomik canlılığını büyük ölçüde korumuştur. Ünal, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, 138-143.

¹²³ Malhut ve Kısa, "Antalya Limanı'nın 19. Yüzyıl Sonu ve 20. Yüzyıl Başında Anadolu Liman Trafığı ve Deniz Ticaretindeki Yeri", 624-625.

limanlar iç bölgelere bağlanmakta ve ticari faaliyetler Anadolu'yla da gerçekleşmektedir. Bölge kereste ticaretinde çok önemlidir. Yine Antalya limanına ait 1560 tarihli gümrük defterinden köle ticaretinin yapıldığı görülmektedir. Hububat ticareti ve kaçakçılığı da burada en çok karşılaşılan hususlardandır. XVI. asra kadar bu kıyadaki limanların önemli olduğu ancak yolların değişmesi ve bazı sebeplerden ticaretin gittikçe zayıfladığı tespit edilmiştir. Özellikle de Mısır ile İstanbul arasındaki denizyolu bağlantısının doğrudan doğruya sağlanması bunda etkili olmuştur. Antalya ve çevresinin XIX. asırda istenilen düzeyde gelişmemesinde demiryolu bağlantısının olmaması da etkili olmuştur.

Kaynakça

Arşiv Kaynakları

BOA, *Tapu Tahrir Defterleri (TT)* 107, 166.

BOA, *Maliyeden Müdevver Defter (MAD)* 14, 102, 253, 18092, 3277, 7387.

BOA, *Mühimme Defteri (MD)*: 12, 14, 37, 73.

BOA, *Mühimme Zeyli* 3.

BOA, *Kâmil Kepeci Ahkâm Defteri* 63.

BOA, *A.DVNSMHM.d.00119*, Gömlek No 925.

BOA, *C.BH.00206.09641.005*.

BOA, *D.BŞM.TRE.d.15511*.

Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü Arşivi (TKGMA): TT 295; TT 107,

Salnameler

Konya Vilayeti Salnamesi-1317 (1901-1902).

Telif Eserler

Alagöz, Cemal Arif. “Karst Olayları Üzerine Yeni Bir Müşahede “Antalya Liman Koyağı”, *Jeomorfoloji Dergisi*, Sy.5, Yıl 5, (1973): 33-41.

Armağan, A. Latif. “XVI. Yüzyılda Antalya”, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 24, S. 38, (2005): 93-111.

Bahset Karşlı vd., Antalya: Kutlu & Avcı Ofset, 2018, 78-95.

Bostan, İdris. “Alanya”, *DİA*, C. 2, İstanbul: TDV Yay., 1989, 339-341.

Bulut, Süleyman. “Likya-Pamfilya-Pisidyra Sınır Bölgesinden Sıra dışı İki Zeytinyağı İşliğı”, *Adalya*, No.VIII (2005): 191-210.

Cuinet, Vital. *Turque D’Arie Geographie Administratiue*, Paris: 1890.

Çakılcı, Diren. “Osmanlı Döneminde Kekova Kalesi ve Kaleköy (18. Ve 19. Yüzyıl)”, *Antalya Kitabı Toprak, Su, Medeniyet: Antalya -4-*, ed. Bedia Koçakoğlu ve Diren Çakılcı, Konya: Palet Yay., 2021, 69-85.

Çevik, Nevzat. *Taşların İzinde Likya*, İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yay., 2012.

Çimrin, Hüseyin. *Bir Zamanlar Antalya Tarih, Gözlem Ve Anılar*, I, Antalya: Antalya Ticaret ve Sanayi Odası (ATSO), 2007.

Darkot, Besim. “Antalya”, *İA*, C. I, Eskişehir: MEB, 1997, 459-462.

- Demiryürek, Mehmet. “Denizden Gelen Servet: Antalya İskelesi Gümrüğü (1615-1618)”, *Antalya Kitabı Toprak, Su, Medeniyet: Antalya -4-*, ed. Bedia Koçakoğlu ve Diren Çakılcı, Konya: Palet Yay., 2021, 47-56.
- Doğan, Mesut. “Tarihi Coğrafya’dan Bir Örnek: Telmessos”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, S. 19, (Ocak 2009): 55-68.
- Durgun, Hatice. *Elmalı Kazası (1839-1914)*, Ankara: TTK Yay., 2018.
- Emecen, Feridun. “Antalya”, *DİA*, C. III, İstanbul: TDV Yay., 1991: 232-236.
- Erel, T. Levent-Gümüş, Ergin ve Üçüncü, Oktay. “Kalkan ve Çevresinde (Antalya İli) Ekonomik Yapıdaki Değişimler ve Turizm Olgusu”, *Türk Coğrafya Dergisi*, S. 28, (1993): 123-142.
- Erol, Oğuz. “Türkiye Kıyılarındaki Terkedilmiş Tarihi Limanlar ve Bir Çevre Sorunu Olarak Kıyı Çizgisi Değişimlerinin Önemi”, *İstanbul Üniversitesi Deniz Bilim ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni*, S. 8, No:8, (1991): 1-44.
- Erten, S. Fikri. *Antalya Livası Tarihi*, İstanbul: Matba-i Amire, 1338-1340.
- Evliya Çelebi Seyahatnamesi*. C. IX, İstanbul: Üçdal, 1985.
- Evliya Çelebi. *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, haz. Seyit Ali Kahraman, 7. 10. Kitaplar Dizin, II, İstanbul: YKY, 2016.
- Eyliyâ Çelebi b. Derviş Mehemed Zillî. *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, haz. Yücel Dağlı-Seyit Ali Kahraman-Robert Dankoff, C. 2, 9 Kitap, İstanbul: Yapı Kredi Yay., 2011.
- Faroqhi, Suraiya. “Ondokuzuncu Yüzyılın Başlarında Antalya Limanı”, *VIII. Türk Tarih Kongresi (Ankara 11-15 Ekim 1976), Kongreye Sunulan Bildiriler*, II, Ankara: 1981, 1461-1471.
- Faroqhi, Suraiya. *Osmanlı’da Kentler ve Kentliler*, çev. Neyyir Kalaycıoğlu, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yay., 1994.
- Güçlü, Muhammet. “XX. Yüzyılın Başlarında Serik”, *Türk Kültürü*, S. 391, Yıl XXXIII, (Kasım 1995): 681-694.
- Günaltay, Şemseddin. *Yakın Şark II Anadolu En Eski Çağlardan Ahameniş’ler İstilâsına Kadar*, Ankara: TTK Yay., 1987.
- II. Meşrutiyet Döneminde Antalya’nın Coğrafi ve İktisadi Vaziyeti*, Yay. haz. Muhammet Güçlü, Antalya: İkinci Matbaa, 2008.
- İnalcık, Halil. “Bursa I: XV. Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar”, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, İstanbul: Eren, 1993, 203-258.
- İnalcık, Halil. *İki Karanın Sultanı, İki Denizin Hakanı Kâyser-i Rûm Fâtih Sultan Mehemed Han*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yay., 2019.
- İnalcık, Halil. *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C. 1, İstanbul: Eren, 2000.
- Karaca, Behset. “Manavgat’ın Siyasi, İdari ve Sosyo-Ekonomik Yapısı (XV-XIX. Yüzyıllar)”, *History Studies*, 13/4, (Ağustos 2021): 1279-1320.
- Karaca, Behset. “XV. Ve XVI. Yüzyıllarda Antalya Şehrinin Sosyal, Kültürel ve Ekonomik Durumu”, *Antalya Kitabı Toprak Su Medeniyet: Antalya 4*, ed. Bedia Koçakoğlu-Diren Çakılcı, Konya: Palet Yay., 2021, 15-34.
- Karaca, Behset. “XVI. Asırda Antalya Tersanesi ve Burada Gemi Yapımı”, *Antalya Kitabı Selçukludan Cumhuriyet’e Sosyal Bilimlerde Antalya -I-*, ed. Bedia Koçakoğlu,

- Karaca, Behset. "XVI. Yüzyılda Meğri (Fethiye) Kazası", *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 30, (Aralık 2013): 13-54.
- Karaca, Behset. *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Manavgat Kazası*, Isparta: Fakülte Kitabevi, 2009.
- Karaca, Behset. *XV. Ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, Isparta: Fakülte Kitabevi, 2002.
- "Kaş", *Düinden Bugüne Antalya*, C. 1, der. Yusuf Cengiz-Aysun Çobanoğlu-Yasemin (Demir)Barut, Antalya: T.C. Antalya Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yay., 2010, 345-351.
- Konyalı, İbrahim Hakkı. *Alanya (Alâiyye)*, yay. M. Ali Kemaloğlu, İstanbul: Aydın Basımevi, 1946.
- Köse, Ensar. "18. Yüzyılın İlk Yarısında İçel ve Antalya Sahilleri'nde Ticaret", *Cedrus*, I (2013): 299-328.
- Kütükoğlu, Mübahat S. *Menteşe Sancağı 1830 (Nüfus ve Toplum Yapısı)*, Ankara: TTK Yay., 2010.
- Malhut, Mustafa-Kısa, Ahmet, "Antalya Limanı'nın 19. Yüzyıl Sonu ve 20. Yüzyıl Başında Anadolu Liman Trafiği ve Deniz Ticaretindeki Yeri", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXXV/2, (2020): 603-630.
- Mansel, A. Müfid. *Side 1947-1966 Yılları Kazıları Ve Araştırmalarının Sonuçları*, Ankara: TTK Yay., 1978.
- Mansel, Arif Müfid. "Antalya Bölgesinde (Pamfilya) 1943 Yılı Sonbaharında Yapılan Arkeoloji Gezisine Dair Kısa Rapor", *Belleten*, C. IX, S. 33, (Ocak 1945): 135-145.
- Mansel, Arif Müfid. *İlkçağda Antalya Bölgesi*, İstanbul: İÜEF Antalya Bölgesi Arkeoloji Araştırmaları İstasyonu Yay., No.1, 1956.
- Mete, Zekai. "Menteşe", *DİA*, C. 29, Ankara: TDV Yay., 2004,150-152.
- Moğol, Hasan. *XIX. Yüzyılın Başlarında Antalya*, Ankara: Mehter Yay., 1991.
- Spratt, T.A.B.-Forbes, Edward. *Milyas, Kibyrtis ve Likya'da Yolculuklar*, C. 1, çev. Doğan Türker, Antalya: Suna-İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü Çeviri Dizisi: 3, 2008.
- Tabakoğlu, Ahmet. *Gerileme Dönemine Girerken Osmanlı Maliyesi*, İstanbul: 1985.
- Tekindağ, Şehabettin. "Teke-eli Ve Teke-oğulları", *TED*, VII-VIII (1977): 55-94.
- Tigrel, Gülay. "Alanya Yöresinde Antik Bir Liman", *Belleten*, XXXIX, No.156, (1975): 613-628.
- Turan, Osman. "Selçuk Kervansarayları", *Belleten*, X, Sy.39, Ankara, 1946, s.471-496.
- Turan, Osman. *Selçuklular Zamanında Türkiye Tarihi*, İstanbul: 1984.
- Turan, Osman. *Türkiye Selçukluları Hakkında Resmî Vesikalar Metin, Tercüme ve Araştırmalar*, Ankara: TTK Yay., 1988.
- Uzunçarşılı, İ. Hakkı. *Osmanlı Tarihi*, II, Ankara: TTK Yay., 1983.
- Ünal, M. Ali. *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, Isparta: Fakülte Kitabevi, 2019.
- Ünal, Mehmet Ali. *Osmanlı Devrinde Sinop*, Ankara: TTK Yay., Ankara, 2014.
- Witteck, Paul. *Menteşe Beyliği 13-15 İnci Asırda Garbi Küçük Asya Tarihine Ait Tetkik*, çev. O. Ş. Gökay, Ankara: TTK Yay., 1986.

Yiğit, Ahmet-Karayumak, Ömer. *Menteşe Beyliğinden Türkiye Cumhuriyeti'ne Belgelerle Fethiye*, Fethiye: Fethiye Belediyesi, 2012.

Summary

The present study examines the Antalya Harbor and Antalya Customs in the XV-XIXth centuries in detail. In addition, the commercial and economic situation of harbors on the Southwestern and Central Anatolian Coasts other than Antalya is evaluated. In this regard, Meğri, Kalkan, Kaş, Kekova, Finike, Adrasan, Olympos, Kemer, Side, Alâiye, and river piers such as Aksu, Köprüçay, and Manavgat, which were sometimes used as harbors and connected to the sea, were mentioned.

Telmessos or Meğri is a city and harbor on the Mediterranean's westernmost coast. The Ottoman Empire's capture of Rhodes reduced security concerns while expanding commercial and economic ties. Many of Rhodes' needs were met by the coasts of this region. In 1583, the revenue of Megri Pier was 11,000 akçes, and it was a medium-sized place in terms of trade and economy. In 1530, Megri had a population of approximately 767 people. Due to fear of enemies, the population of the city was recorded in Amas (Üzümlü) rather than Megri in 1583. This population is also around 654 people. Megri's city and harbor did not expand much in the XVIIth century. Despite its lack of development in the XIXth century, it was the most reliable and protected harbor in the region.

East of Fethiye and along the coast, there are numerous cities and harbors such as *Letoon*, *Xantos*, *Patara*, Kalkan, and *Kaş*. During the Lycian period, Kaş rose to prominence with its cedar timber, which was used in shipbuilding and construction. Furthermore, olive oil, molasses, livestock, grain, and wood coal were sold to the Phoenicians, Egypt, and other Arab countries. As in ancient times, Kaş and the island of Meis had commercial and economic relations in the 16th century. Meis Island is an important salt production location.

One of the settlements in this region is the former Simena and today's Kaleköy. During the Ottoman period, Kasaba was the center of Kaş, and Kaleköy and Kekova were the main harbors of the district. The Ottoman Empire established its most important military garrison in Kekova to protect the southwestern Anatolian coast and the security of Mediterranean trade. Kekova Castle was rebuilt in the early XVIIIth century and became an important defensive building in the region. *Demre (Myra)* is another harbor city located to the east. *Finike (Lmyra)* and its harbor are also among the delta harbors. These harbors were also operational throughout the Ottoman period. The customs revenues of Antalya and Finike harbors totaled 450,000 akçes in 1476-1477. Antalya received a sizable portion of this customs revenue. Finike harbor is also referred to as *Yılanbaşı Pier* in Ottoman archival sources. Finike has a castle as well. According to the 1768 muster roll, Yılanbaşı castle had 138 guards and Adrasan castle had 80 guards in Finike.

There are also some ancient cities and harbors on the central Mediterranean coast. These are cities and harbors of *Chimaira*, *Olympos*, and *Phasilis*. For a long time, Olympos had been the center of piracy. In ancient times, Phasilis served as a trade hub between Asia-Egypt and Phoenicia. It was also a place where Yörüks were influential and worked in the forests during Ottoman times. These are beachfront cove- and castle-type settlements. The region also includes the city and harbor of *Kemer*. Kemer and its surroundings today correspond to the Ottoman İğdir town. İğdir Castle and castle soldiers are mentioned in some documents. Evidently, some İğdir residents were occasionally exempted from the extraordinary tax in Ottoman Empire and assigned to the defense of Antalya Castle.

Other harbors and cities can be found east of Antalya, including *Perge*, *Aspendos*, and *Manavgat*, which were founded in ancient times. The fact that all three of these cities are

located on the banks of three major rivers, the *Aksu*, *Köprüsu*, and *Manavgat*, suggests that the cities had a connection to the sea via the rivers mentioned during their establishment. The importance of Karahisar Bazaar, Köprü Bazaar (Aspendos) and its pier, and Aksu Bazaar lasted until the late Ottoman period. It is known that there was a river pier on the *Köprüçayı* near the city of Aspendos that has been in use since the early ages. *Side* was also a harbor, and it maintain its importance until the city of Antalya and its harbor was built. Most of the trade from here was with Italy, Rome, Cyprus, Syria, and Egypt. The revenues from the Manavgat pier or the taxes collected from ships operating here, as well as the bazaar, ihtisab, and regency taxes, reveal the commercial and economic situation of Manavgat during the Ottoman period. Alâiye Harbor was an important harbor to the east of Manavgat. With its harbor, castle, and shipyard, Alâiye was one of the most important cities on the Mediterranean coast. The customs tax was also significant. *Alâiye* Pier earned 70,000 akçes between 1520 and 1530. Bids for the Alâiye Pier increased from 56,667 to 188,333 akçes between 1550 and 1580. The value of the Alâiye customs mukata'a fell dramatically between 1610 and 1614. Alâiye, like Antalya and other regional harbors, gradually declined in importance. One of the reasons for this was Alâiye's lack of access to the hinterland and its lack of a protected harbor. Despite these deficiencies, it was still one of the harbors of call for merchant ships at the end of the XIXth century.

Since ancient times, Antalya Harbor has been one of the most important locations. It has always been a safe haven for navies. Antalya also had a shipyard, and many ships were built during the Ottoman period, particularly in the XVIth century. Ten galleys were built in 1572, seven in 1591, and five in 1593. This shipyard was of medium size. Shipbuilding was evidently continued at Antalya Pier between 1817 and 1819. It is even stated that Teke and Alâiye supplied the costs of boats, timber, carpenters, and so on. The documents detail the necessary expenses and requirements.

Antalya's harbor was an important Anatolian export center, particularly in the XVth and XVIth centuries. In 1476-1477, Antalya harbor's and Finike harbor's customs revenues totaled 450.000 akçes. In 1455, Antalya had a population of about 1020 people. However, because the rent roll is incomplete, this does not reflect the exact figure. In 1520 and 1530, the revenue of the Antalya harbor was 206,667 akçe with some taxes. In 1530, the city of Antalya had a population of around 3866 people. The tax collected from commercial activities was significant as well. Many different revenues were recorded in Antalya harbor revenues in 1568. Total revenue of them was 393,333 akçe. Pitch is especially important when it comes to customs revenue. The economic vitality of the harbor and the city is also shown by the *ih̄tisab* and *bac-ı bazar* taxes collected from Antalya. These taxes totaled around 60 thousand akçes. In 1568, the city of Antalya had a population of 3681-4890 people. Apart from the cadastral record books, we can understand the status of the Antalya harbor customs from various dates of tax farming. The price for three years ranges between 805,000 and 1,588,000 akçes between 1550 and 1586. Other taxes are included in these customs duties.

In addition to these tax farming books, book 102, dated 1560, contains incredibly detailed information about the Antalya pier's customs. Based on this, 10 boats and 29 ships arrived in Antalya between March 27, 1560, and September 20, 1560, a period of six months. Twenty ships arrived in Antalya from Egypt, two from Kalkan, and four from Tripoli. During this time, most goods arriving in Antalya's harbor were slaves, consorts, shields, cebe, soap, buffalo, and cowhides, with a customs tax of 146,805 akçes. The number of boats leaving Antalya's harbor was 23, and the number of ships was 22. *Wheat, shagreen, linen, rugs, and carpets* made up most of the goods on the departing ships and boats. The customs duty on outgoing goods was 19,974 akçes. During this time, ships from various places brought 1580 *black ghilmans*, 270 *black consorts*, and 2 *white ghilmans* to Antalya. Moreover, 6 *white consorts* and 11 *white ghilmans* left Antalya on the same dates. Four ships arrived in Antalya between September 1560 and January 1561. Three of them originated in Egypt, while the origin of one is unknown. White slaves, black consorts, black slaves, cheesecloth, Egyptian shagreen, sashes, buffalo and

cowhides, linen sacks, and rice were among the goods they brought. The customs duty on these was 16,726 akçes. Between the aforementioned dates, two boats and seven ships departed from Antalya's harbor. Most of the goods were *shagreen*, *carpets*, *rugs*, *walnuts*, *opium*, and so on, and the customs tax collected was 11,554 akçes. Between September 1560 and February 1, 1561, 1 white slave, 27 black consorts, and 107 *black slaves* arrived in Antalya. 5 *white slaves* and 11 *white slaves* left Antalya on the same dates. On April 9, 1559, 144,510 akçes were allocated to the treasury from the Antalya Pier customs.

The Antalya Pier mukata'a was worth around 200,000 akçes per year at the beginning of the XVIIth century. Antalya Customs revenues were close to two million akçes by the end of the century. Antalya's exports continued at the end of the XIXth century, though not to the same extent as before. Grain, flour, livestock, building timber, sesame, wool, leather, and licorice were the most exported goods. Sugar, rice, black pepper, cotton, cotton yarn, haircloth, silk, salt, glassware, hardware, buckshot, Paris nails, henna, raki, wine, dried dates, and Russian oil were the most imported goods. It was still one of Anatolia's most important harbors in the early XXth century. Particularly timber was exported during this period. Antalya's commercial importance gradually declined, due to Geographical Discoveries, the establishment of companies that were effective in global trade, and the inability to attract foreign capital. One of the main reasons for the lack of interest and foreign capital is the lack of a railroad connection. Communication with the hinterland was difficult due to the mountainous structure and undeveloped highways. Another challenge was the harbor's capacity and physical structure.