

ANTALYA LİMANI'NIN 19. YÜZYIL SONU VE 20. YÜZYIL BAŞINDA ANADOLU LİMAN TRAFİĞİ VE DENİZ TİCARETİNDEKİ YERİ

Mustafa MALHUT* Ahmet KISA**

Öz

Bizans İmparatorluğu, Selçuklu Devleti ile Osmanlı İmparatorluğu'nun klasik döneminde Anadolu'nun dünyaya açılan kapılarından biri olan Antalya, tüccarların ve ticaret gemilerinin uğrak noktalarından biriydi. 16. yüzyıldan itibaren Antalya'nın önemi giderek azalırken deniz ve kara ulaşım olanaklarının artmasıyla birlikte Anadolu ve Doğu Akdeniz kıyılarında çeşitli ticaret merkezleri ve limanlar yükseldi. Antalya'nın 19. yüzyılda ticaret kapasitesi ve olanakları gelişim göstermesine rağmen eski canlı günlerini tekrar yakalayamadı. Antalya'da tarım tam anlamıyla ticarileşemediği gibi ithalat ağırlıklı Osmanlı dış ticareti içinde Antalya'nın Anadolu'nun iç kesimleriyle bağlantı sağlayacak ulaşım olanakları da modern bir karakter kazanamadı. Ticaretin ön plana çıktığı liman kentlerinin aksine limana ulaşan demiryolu ve karayolu bağlantılarının noksanlığı ve geniş çiftliklerde kapitalist tarıma geçilememesi Antalya'nın karşısında duran zorluklar arasındaki yerlerini aldı. Bu nedenlerden ötürü Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde diğer Anadolu limanları ve ticaret merkezleri ile karşılaştırıldığında Antalya'nın konumu önemsiz ve sönük durumda kaldı. Bu çalışmada Osmanlı İmparatorluğu'nun son zamanlarında Antalya'nın ve Antalya Limanı'nın Anadolu ticareti içerisindeki yeri ve rolü açıklanmaya çalışılacaktır. Çeşitli istatistikler, salnameler, raporlar ile araştırma ve inceleme eserlerinde bulunan verilerden hareketle genel olarak Osmanlı ticaretinin durumu, bu ticari yaşam içerisinde Anadolu liman kentlerinin konumu ve Antalya'nın bu ticaret içerisindeki payı incelenecektir. Böylece elde edilen veriler, Antalya Limanı'nın ilerleyen zaman içinde Osmanlı ticareti ve ekonomik yapısı içindeki durumunu rakamlarla ve nedenleriyle açıklamaya yardımcı olacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Osmanlı İmparatorluğu, Antalya Limanı, Anadolu Limanları, Ticaret.*

* Öğr. Gör. Dr., Akdeniz Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi/Antalya. E-posta: mustafamalhut@akdeniz.edu.tr. ORCID: 0000-0002-0421-3818

** Öğr. Gör. Dr., Akdeniz Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi/Antalya. E-posta: ahmetkisa@akdeniz.edu.tr. ORCID: 0000-0002-2080-3228
(Makale Gönderim Tarihi: 27.02.2020 - Makale Kabul Tarihi: 19.10.2020)

Abstract

The Place of Antalya Port in Anatolian Port Traffic and Maritime Trade in the Late 19th and Early 20th Century

Antalya was one of the gates of Anatolia to the world during Byzantine Empire, Seljuk State and the classical ages of the Ottoman Empire and way port for merchants and merchant ships. Since the 16th century, the importance of Antalya had gradually decreased. Various commercial centers and ports on the coasts line of Anatolia and the Eastern Mediterranean rose with the increase in sea and land transportation. Although Antalya's trade capacity and opportunities developed in the 19th century, it did not catch its old days again. Agriculture in Antalya was not fully commercialized and Antalya's transportation facilities to connect with the inner parts of Anatolia could not gain a modern character. Contrary to the port cities where commerce comes to the fore, the lack of railway and road connections reaching the port and the inability to capitalist agriculture in large farms took their place among the challenges facing Antalya. For these reasons, the position of Antalya remained insignificant and uninspiring compared to other Anatolian ports and trade centers during the last period of the Ottoman Empire. In this paper, the place and role of Antalya and Antalya Port in the Anatolian trade in the late Ottoman Empire will be explained. In the light of various statistics, annuals, reports and research and examination, the situation of Ottoman trade in general, the position of Anatolian port cities in this commercial life and the share of Antalya in this trade will be investigated. Thus, all this data will help to explain the situation of Antalya Port in the Ottoman trade and economic structure through figures and reasons.

Keywords: *Ottoman Empire, Antalya Port, Anatolian Port, Trade.*

Giriş

Bugün Kaleiçi mevkiinde bulunan, tur teknelerine ev sahipliği yapan ve Antalya'nın simgeleri ve turistik merkezleri arasında yer alan eski liman veya Kaleiçi yat limanı, tarihi çağlar boyunca ticaretle ve deniz ulaşımıyla adından söz ettirdi. Antalya, Bizans döneminden itibaren özellikle Selçuklu döneminde ve Osmanlı İmparatorluğu'nun klasik döneminde Anadolu'nun dünyaya açılan kapılarından biri oldu. Anadolu'nun liman kentleri arasında yükselen Antalya, gerek ihracat ve transit ticaret açısından gerekse seyyah ve hacılar için önemli bir çıkış ve geçiş noktasıydı.

Yüzyıllarca ticaret kervanlarının kullandığı, Çin ile Avrupa arasındaki bağlantıyı sağlayan İpek Yolu'nun güney rotası üzerinde bulunan Tebriz-Antalya İpek Yolu güzergâhı, uluslararası ticaretin önde gelen merkezlerindendi. Antalya Limanı, Selçuklular zamanında önemini korudu ve Venedik, Ceneviz ve sair ülkelerden gelen gemilere ve tüccarlara ev sahipliği yaptı. Heyd'e göre 13. yüzyıl Antalyası, "gerçek bir Türk ticaret şehriydi."¹ Hatta Antalya, Selçuklular döneminde Anadolu Selçuklu donanmasının merkezi durumundaydı.²

Antalya Limanı 14. ve 15. yüzyıllarda Suriye, Mısır ve Hindistan mallarının Anadolu'ya başlıca giriş limanlarından³ Osmanlı hâkimiyeti kesin olarak

¹ Heyd 2000, s.335, 611.

² Armağan 2006, s.113.

³ Armağan 2006, s.113; İnalçık 2005, s.130.

Antalya Limanı'nın 19. Yüzyıl Sonu ve 20. Yüzyıl Başında Anadolu Liman Trafığı ve Deniz Ticaretindeki Yeri

sağlandıktan sonra Teke Sancağı'nın merkezi olan Antalya, ticari önemini korumaya devam etti. Venedikli Malipiero, 1470'lerde Antalya'yı halen Anadolu baharat ticareti için bir ambar olarak nitelendiriyordu.⁴ 16. yüzyılda Anadolu'da Trabzon, Sinop ve Antalya dışında hatırı sayılır büyüklükte bir liman kenti yoktu.⁵

Emecen, İnalçık ve Kütükoğlu'nun Osmanlı arşiv kayıtlarına göre verdikleri rakamlarla da bu canlılık izlenmektedir. 1476-1477 tarihli Antalya mukataalarını gösteren bir defterde, Mısır ve Suriye limanlarından gelen baharat, şeker ve kumaş boyalarına karşılık kereste, demir, zift, Ankara sofları, pamuklu dokumalar, ibrişim gibi Anadolu malları ihraç ediliyordu. Antalya İskelesi gümrük gelirleri Finike İskelesi ile birlikte 450.000 akçeye ulaşıyordu.⁶ 1559'da Antalya gümrük kayıtlarına göre, o yıl limana her biri 20-30 tüccar taşıyan 50 gemi uğramıştı. Bu gemilerin çoğu Müslümanlara aitti.⁷ Yine 1560-1561 tarihli Antalya gümrük kayıtlarını içeren defterde, 11 aylık süreçte 33'ü sefine, 8'i sandal olmak üzere 41 gemi limana girmiş ve bunlardan 23'ü Mısır, 4'ü ise Trablus'tan gelmişti. Limanda yüklenen gemi sayısı ise 29 sefine, 24 sandal olmak üzere 53'ü buluyordu.⁸ 17. yüzyılın ikinci yarısında Antalya ile ilgili izlenimleri aktaran Evliya Çelebi, Antalya Limanı için "*Burası işlek bir limandır. Rüzgârdan emindir. Ancak 200 parça gemi alır... Şark canibine vaki olmuş bir limanı azimdir.*" ifadelerini kullanır.⁹ Evliya Çelebi'nin bu sözlerine rağmen Antalya, 17. yüzyılda artık eski önemini kaybediyordu.¹⁰

Kısaca, 17. yüzyıla kadar dünya ticaretinde yıldızı parlak bir liman kenti durumunda bulunan Antalya, bazı gelişmeler neticesinde zamanla düşüşe geçti. 17. yüzyılı takiben 18. ve 19. yüzyıllar da Antalya ticareti için parlak yüzyıllar olamadı. Antalya Limanı'ndaki ticari faaliyet azaldı, bununla bağlantılı olarak gümrük gelirleri düştü.¹¹

Kısa vadede limanın önemini kaybetmesine neden olan gelişme Mısır ve Rodos'un fethi oldu. Doğu Akdeniz'de Osmanlı hâkimiyeti sağlamlaştırdıkça, buradaki kilit konumda bulunan Kıbrıs yüzyılın son çeyreğine doğru Osmanlı hâkimiyetine girecekti. Ama 1516-1517'den sonra ve 1522'de Rodos'un fethiyle Mısır'dan doğrudan denizyolu ile İstanbul'a ulaşımın önü açıldı. Osmanlı İmparatorluğu'nun köle kaynağı Mısır'dı ve Antalya, köle ticaretinin bir zamanlar merkeziydi.¹² Ayrıca Antalya'dan, İstanbul'un zahire ihtiyacı için hububat gönderiliyordu.¹³ Mısır ile İstanbul arasındaki denizyolu bağlantısının doğrudan sağlanması, Bursa-Antalya hattının eski önemini kaybetmesine yol açtı.

⁴ İnalçık 2006, s.133.

⁵ Karaca 2010, s.122.

⁶ Emecen 1991, s.235.

⁷ İnalçık 2006, s.133-134.

⁸ Kütükoğlu 1980, s.221.

⁹ Arıkan 1988, s.196, 202.

¹⁰ İnalçık 2006, s.134.

¹¹ Gümrük gelirlerindeki düşüş için bkz., Moğol 1990, s.105-108. Moğol, düşüşün nedenlerinden biri olarak Antalya kıyılarından yapılan kaçakçılığın varlığına işaret eder.

¹² İnalçık 2006, s.134; İnalçık 2000, s.342.

¹³ Karaca 2010, s.123.

Antalya'nın düşüşündeki diğer bir neden dünyada meydana gelen gelişmelerle alakalıydı ve uzun vadede Antalya'yı etkileyen önemli sonuçlar doğurdu. Bu sadece ve basitçe coğrafi keşiflerle ve ticaret yollarının yön değiştirmesi ile alakalı değildi. 16. yüzyıldan itibaren Avrupa'da İspanya, Portekiz ve İtalya'nın dünya ticaretindeki tahtını ele geçiren Fransa, Hollanda ve İngiltere'nin yürüttüğü politikalarla da alakalıydı. Dünya ticaretinde büyük kumpanyaların sözü geçmeye başlamıştı ve yapılan ticarete genellikle bu kumpanyalar şekil veriyordu. Asya kervan ticareti yerini Avrupa kumpanya deniz ticaretine bırakıyordu.

Mesela, 1581'de temelleri atılan ve 1825 tarihine kadar faaliyet gösteren *Levant Kumpanyası* İngiltere'nin Doğu ticaretindeki önemli kumpanyalarından biriydi. Bu kumpanya İngiltere'nin ticari sistemine uygun olarak kuruldu. İngiliz tüccarlar bir imtiyaz belgesi ile belirlenen belli bir bölgenin ticaret tekeline alan kumpanyalara bağlı olarak hareket ederlerdi. Oluşturulan kumpanya malları taşıyacak konvoyları düzenler, onların güvenliklerini sağlar, mal miktarlarını ve kalitelerini ayarlar, mali konularda onlara yardımcı olur ve onları denetlerdi. *Doğu Hint Kumpanyası*, *Doğu Ülkeleri Kumpanyası*, *Moskova Kumpanyası*, *Virginia Kumpanyası*, *Hudson Kumpanyası* gibi birçok kumpanya bu amaçla kuruldu.¹⁴

Antalya bu ticari ağa dâhil olamadı ama *Levant Kumpanyası*'nın yerleşim yerlerinden en önemlisi olacak İzmir,¹⁵ diğer başka sebeplerle birlikte ama büyük ölçüde bu ticari sisteme uyumu sayesinde zamanla ticari bir merkez olarak sivrilecekti.

Bu çalışma, Doğu Akdeniz havzasında önemli bir konumda bulunan ve yüzyıllar boyunca liman trafiği ve deniz ticaretiyle adından söz ettiren Antalya Limanı'nın 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başındaki durumuna odaklanmaktadır. Antalya Limanı 17. yüzyıla kadar canlılığını ve önemini korumuş ama sonrasında bu özelliğini kaybetmişti. Eldeki dağınık bilgilerden limanın kendi içinde yaşadığı değişimi ve Anadolu limanları arasındaki yerini tam olarak saptamak mümkün değilken, 19. yüzyılın sonuna doğru karşılaştırmayı ve yorumlamayı mümkün kılacak verilerle karşılaşılır. Odak noktasını oluşturan tarihler arasında dünyadaki gelişmelerle birlikte Anadolu limanları ile Antalya Limanı'na ilişkin veriler anlamlı bir bütün haline getirilmeye çalışılmıştır. Bir taraftan Osmanlı'nın dünya ticareti içindeki yeri diğer taraftan daha özel olmak üzere Antalya Limanı'nın Anadolu ticareti içindeki yeri ve rolü sorgulanmıştır. Böylece bir zamanların önde gelen liman kentlerinden olan Antalya'nın ve Antalya Limanı'nın geçirdiği dönüşüm ve imparatorluğun sonundaki mevcut durum rakamlarla ortaya konulmuştur.

Antalya liman trafiği ve deniz ticaretinin taşıdığı potansiyele rağmen Osmanlı'nın son dönemlerinde (hatta günümüzde) Anadolu limanları arasında payına çok küçük bir dilimin düşmesi, bunun nedenlerinin sorgulanmasını gerekli kılmıştır. Bu gereklilik çalışmanın sorunsalını sadece tarihsel bir sürecin aydınlatılmasını sağlamanın yanında bölge ve liman ticareti önündeki zorlukların saptanmasına ve üstesinden gelinmesine yönelik fikir oluşturma yönünde genişletmiştir.

¹⁴ Wood 2013, s.31 vd; Heaton 1995, s.287; Willan 1955, s.399-410.

¹⁵ Wood 2013, s.106.

Dünya Ticareti ve Gemi Taşımacılığı İçinde Anadolu Limanları

Napolyon Savaşları'nı takip eden yıllarda Avrupalı devletler Dünya Savaşı'na kadar sürecek bir barış dönemine girdi. Avrupa Uyumu ya da Avrupa Barışı olarak adlandırılan bu dönemde Avrupa içindeki bazı lokal mücadeleler haricinde genel barışı bozacak veya ekonomik gelişimi ve yayılımı engelleyecek geniş katımlı yıkıcı savaşlar meydana gelmedi. Bu dönemde dünya üzerindeki merkez devletler üretim ve ticaret açısından büyük ilerleme sergilediler. Avrupa dışındaki devletler de bu gelişimden paylarına düşenleri aldılar.

Genel olarak değerlendirildiğinde 19. yüzyılın başlarıyla sonları arasında Osmanlı dış ticareti, bazı dönemlerde dalgalanmalar olmasına rağmen yükselen bir grafik çizdi. Pamuk'un verdiği rakamlara göre, 1830 yılında ihracat 3,7 milyon ve ithalat 5,3 milyon sterlin iken 20. yüzyıla girildiğinde her iki rakam da 20 milyon seviyesini aştı. Özellikle 1838 tarihli Baltalimanı Antlaşması'ndan sonra 1840 ile 1874 arasındaki dönemde bu ticaret 4 kattan fazla arttı.¹⁶

Dünya geneli açısından değerlendirildiğinde, 19. yüzyıldaki üretimin ve ticaretin hızlı yükselişi rakamlara yansiyordu. Konu hakkında yapılmış çalışmalarda farklı rakamlar zikredilmesine rağmen 19. yüzyıl boyunca dünya üzerindeki üretim ve ticaret en azından 20 kattan fazla arttı. Bu ticaret içinde İngilizler hatırı sayılır bir pay ile en üstteydi.¹⁷ Üretim ve ticaretteki artışa paralel olarak gemi taşımacılığı da 19. yüzyılda artmış, özellikle yelkenli gemilerin yerini daha fazla yük taşıma kapasitesine sahip buharlı gemiler almaya başlamıştı.

1840 ve 1850'de dünya buharlı tonajının yaklaşık dörtte birini, 1870'te üçte birden fazlasını ve 1880'de yarısından fazlasını İngiliz gemileri oluşturuyordu. 1850 ile 1880 arasında buharlı gemi tonajları İngiltere'de %1600 arttı. Dünyanın geri kalanında aynı dönemdeki artış oranı %440'dı.¹⁸ 1881 yılında dünya genelinde 18.325.000 ton kapasiteye ulaşan gemi taşımacılığının aslan payına 7.010.000 ton ile İngilizler sahipti. Ardından 2.370.000 ton ile ABD geliyordu. 1913 yılında ise toplam taşıma 46.970.000 ton iken İngilizlerin payı 18.696.000 ton idi.¹⁹

¹⁶ Yuvarlamalar tarafımızdan yapılmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Pamuk 1985, 660-661; Pamuk 2005, s.166.

¹⁷ Ek A ve B'de önce dünya endüstri üretimi sonra dünya ticaret indekslerinin verildiği eserde, artış üretim için yaklaşık 20 ticaret için 25 kattır. Bkz., Rostow 1978, s.659-669. Beales'in belirttiğine göre, 1854 yılında 97 milyon sterlin olan ihracat 1872 yılında 256 milyon sterline; ithalat, 152 milyon sterlinden 355 milyon sterline; re-export 19 milyondan 58 milyona ulaştı. Bkz., Beales 1934, s.70-71. İngiliz ticaret hacmi, 1859'da 24 milyon sterlinden 1877'de 142 milyon sterline çıktı. 1872 tarihinde 700 milyon sterlinlik toplam ticaretin sadece 40 milyonu ve yaklaşık %6'sı İngilizlerin elindeyken 1877'de 646 milyon sterlinlik toplam ticaretteki İngiliz payı 142 milyona ve %22'ye yükseldi. Bkz., Bastable 1899, s.28-29. Issawi, 1800'de 320 milyon sterlin olan toplam ticaret hacminin 1860'da 1.450 milyona ve 1913'te 8.630 milyona çıkarak yaklaşık 25 kat arttığının tahmin edildiğini söylemektedir. Bkz., Issawi 2006, s.167.

¹⁸ Hobsbawm 2017, s.72.

¹⁹ Hobsbawm 2013, s.374.

19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun ticari ortağı konumunda olan ülke İngiltere idi. İthalat ve ihracat rakamları bir bütün olarak ele alındığı zaman yüzyıl boyunca Osmanlı ticaretinin ülkelere göre dağılımında İngiltere birinci sıradaydı.²⁰

1840 ile 1850 arasında ticari ilişkinin en fazla olduğu İngiltere'nin Osmanlı limanlarına gelip giden gemi sayısı 327'den 1.235'e, toplam tonaj ise 61.000'den 272.000'e çıktı. Aynı tarihlerde İzmir'de gelip giden İngiliz gemi sayısı 233'ten 337'ye toplam tonaj ise 36.000'den 69.000'e yükseldi.²¹ 1846'da İzmir Limanı'na giriş yapan toplam gemi sayısı 2.958'den 1910'da 6.665'e çıkarak 2 kattan fazla arttı. Bu gemilerin taşıdığı ortalama tonaj ise 47'den 371'e yükseldi.²²

Ticaret ve Nafia Nezareti İstatistiklerine göre, 1888-1897 tarihleri arasında Osmanlı limanlarına yük taşıyan Osmanlı bandıralı gemilerin sayısı ve yük miktarları şöyledir:²³

Tarih	Buharlı Gemiler		Yelkenli Gemiler		Toplam	
	Adet	Ton	Adet	Ton	Adet	Ton
1888	1.548	711.882	46.557	778.234	48.079	1.490.116
1889	2.048	883.569	41.436	892.996	43.484	1.776.565
1890	2.158	1.041.676	42.393	822.774	44.551	1.864.450
1891	2.055	1.058.148	40.221	810.131	42.279	1.868.279
1892	2.102	1.099.763	38.214	814.259	40.316	1.914.022
1893	2.801	1.321.152	44.313	767.520	47.114	2.088.672
1894	3.314	1.642.670	41.990	889.162	45.304	2.531.832
1895	3.782	1.710.293	38.331	831.975	42.113	2.552.402
1896	3.806	1.756.497	25.515	831.975	41.700	2.588.472
1897	3.047	1.480.886	25.192	926.264	45.857	2.407.150

Yukarıdaki tablodan anlaşıldığı üzere, 1888 ile 1897 yılları arasında Osmanlı limanlarındaki yelkenli gemi sayısı giderek azalırken, buharlı gemi sayısı ve bununla paralel olarak taşınan yük miktarı da artmıştır.

Ticaret ve Nafia Nezareti İstatistiklerine göre, 1897 yılında Osmanlı limanlarına yük taşıyan yabancı gemilerin tür ve sayıları şöyledir:²⁴

Taşıdığı Sancak	Buharlı Gemiler	Yelkenli Gemiler	Toplam
İngiltere	4.627	4	4.631
Fransa	-	356	356
Almanya	178	10	188
Rusya	439	9	448

²⁰ Tablo ve ayrıntılar için bkz., Pamuk 2005, s.33-34.

²¹ Kurmuş 1982, s.36.

²² Yıldız 2014, s.87.

²³ Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897, 277; Güran 2017, s.443.

²⁴ Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897, 277; Güran 2017, s.444.

Antalya Limanı'nın 19. Yüzyıl Sonu ve 20. Yüzyıl Başında Anadolu Liman Trafiği ve Deniz Ticaretindeki Yeri

Avusturya	657	3	660
İtalya	697	15	712
Yunanistan	468	263	731
Romanya	320	23	343
Diğerleri²⁵ ile birlikte Genel Toplam	7.710	685	8.395

İssawi'nin verdiği rakamlara göre, 1840-1912 tarihleri arasında Anadolu limanlarında gerçekleşen ticaret hacmi ve bin sterlin olarak değerleri şöyledir:²⁶

	1840'ların Başı		1873-1877		1900'ler		1910-1912	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
İzmir	800	1.250	3.700	4.300	2.700	4.000	4.000	4.300
Trabzon	200	100	600	300	500	500	1.500	600
Samsun	150	150	400	300	500	700	1.000	1.700
Adana	40	60	500	600	400	700	700	900
İstanbul	2.000	500	10.000	5.000	7.400	2.800	13.200	4.300
Osmanlı'nın Toplam Ticareti	7.845	5.899	22.356	16.402	20.822	12.202	36.436	19.697

20. yüzyıl döneminde Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya ticareti içindeki yeri %1'i bile bulmuyordu.²⁷ Yinede yukarıda verilen rakamlara bakıldığında Anadolu limanlarında ticari faaliyetlerin ve hareketliliğin olduğu açıktır. Bu ticarete İngiltere başı çekmektedir. Ancak bu faaliyetler ve hareketlilik içinde Antalya'nın yerini ve rolünü saptamak kolay değildir. Çünkü verilen istatistikler arasında Antalya Limanı verilerine ulaşmak zordur. Bunun temel nedeni limana uğrayan gemilerin azlığı ve liman ticaret hacminin diğer liman kentlerinin gerisinde kalmasından kaynaklanmaktadır. Bu nedenle Antalya Limanı'nın 19. yüzyıldaki durumunu ayrıca ele almak gerekecektir.

İmparatorluğun Son Yüzylında Antalya Limanı

19. yüzyılda dünya üzerinde meydana gelen ekonomik ve ticari büyümenin yansımaları Osmanlı topraklarını etkilediği gibi Antalya ve Antalya Limanı'nı da etkilemiş olması kaçınılmazdır. Ancak eldeki verilerden hareketle 19. yüzyılda Antalya

²⁵ 100'ün altında gemisi gelen diğer devletler: İsveç ve Norveç, Danimarka, Belçika, Hollanda, İspanya ve Amerika.

²⁶ İssawi 1980, s.82. Rakamlar tam olarak birbirini tutmasa da aynı eserin 133. sayfasında 1873-1877 tarihleri arasındaki ticaretin bölgeler arasındaki dağılımı daha ayrıntılı şekilde verilmiştir. Ancak burada da Antalya'ya ilişkin bilgi yoktur. Bkz., İssawi 1980, s.133.

²⁷ Eldem'in istatistiklerden hareketle belirttiğine göre, Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya ticaretindeki payı 1880'de %0,74, 1890'da %0,92, 1900'de %0,86, 1910'da %0,90, 1913'te %0,73'tür. Bkz., Eldem 1994, s.3.

Limanı'nın istikrarlı bir görüntü çizmekten ve eski ihtişamlı günlerini yakalamaktan uzak olduğu anlaşılmaktadır.

Yüzyılın başında Antalya Limanı'ndaki ticari faaliyetlerde bir canlanma meydana geldi ama bu arttırılmadı ya da devam ettirilemedi. Bu canlanmanın nedeni Napolyon Savaşları'nın yarattığı etkiyle bağlantılıydı. Savaş sırasında Doğu Akdeniz ticaretinin sekteye uğraması ve artan hububat ihtiyacı Antalya'nın öneminin artmasına yol açtı. Her ne kadar Osmanlı toprakları dışına hububat ihracı yasak olsa da eskiden beri malum olan kaçak ticaret yine varlığını sürdürdü. Yüzyıl başında kaçakçılık dışındaki ticaretteki canlılığın izlenebileceği rakamlar mevcuttur. Ama 19. yüzyılda Antalya Limanı'ndan yapılan ticaretin genel seyrini ortaya koyacak rakamlar, ne yazık ki bugün için aydınlatılmayı beklemektedir. Bu nedenle Faroqhi'nin incelediği Osmanlı arşiv kayıtlarına göre, 1814 yılının sekiz aylık döneminde ayda ortalama 11-12 geminin Antalya Limanı'na geldiğinin belirtilmesi önemli bir bilgidir. 1818-1819 kayıtlarında ise biraz düşüş vardır.²⁸ Faroqhi ele aldığı kayıtların, İngiliz seyyah Francis Beaufort'un gezisiyle benzer zamanlara denk gelmesine ayrıca bir önem atfeder. Çünkü 1812 yılının ilkbaharında Anadolu'da bulunan ve Antalya sahillerine gelen Beaufort, 1817'de basılan "Karamania" adlı eserinde Akdeniz sahillerinin tarihi, coğrafi, arkeolojik mirasına ve Antalya'nın 19. yüzyıl başındaki genel idari ve sosyo-ekonomik yapısına ışık tutar.

Beaufort son zamanlarda Antalya Limanı'nın etkisinin pek duyulmadığını ama Antalya'ya geldiği zaman savaş nedeniyle artan buğday ihtiyacı dolayısıyla bir hareketliliğin olduğunu gözlemlemiştir. Antalya'nın barındırdığı potansiyelden bahseden Beaufort, Antalya'nın önünün açık olduğu kanaatindedir: "Bu kıyılarda ticaretin etkisi son zamanlara kadar pek fazla duyulmamıştır; fakat savaş sırasında Akdeniz'de konuşlanan İngiliz birliklerinin büyük ölçüdeki buğday talebi (sonucu girişimciler)... buğday peşinde bu denizi çevreleyen tüm kıyıların altını üstüne getirmişlerdir. Türklerin yönetimindeki ülkelerin tamamında, tahıl dışı satımı ürüne el koyma ve kölelik gibi cezalarla yasaklanmışsa da, yaptırımlardaki bu aşırı sertlik sadece ticarete artan bir canlılık kazandırmaya yaramaktadır; zira, göz yummaları karşılığında çok yüksek paralar ödenen Ağaların bu işi desteklemekte doğrudan çıkarları bulunmaktadır.... (Buğday üretimini arttırmak çok zor olsa da) oysa bu ülkelerin verimli ve seyrek nüfuslu vadilerinde, süreklilik sağlamakta sadece serbest ticaretin uyarıcı etkisinin gerekli olduğu gayretlere yol açmak için bir tek yıl bile yeterlidir. Adalya'nın geniş ovası da bu itici gücün etkilerini duymaya başlamış olup, limanda bekleyen Rum teknelerine yüklenmek üzere iç kesimlerin uzak noktalarından bile develer, atlar ve eşekler ile her gün değişik mallar getirilmektedir. Pazar yerinde, çoğunlukla Smyrna'dan düzenli kervanlarla taşınmış olan kumaşlar, hırdavatlar, İngiliz ve Alman yapımı çeşitli mallar gördük... tarımsal üretim yaygınlaşıp refah arttıkça, yeni istekler ortaya çıkarak Avrupalı imalatçılar için yeni yeni pazarlar açılacak; ve günün birinde uygarlık ile endüstri, şimdi bu yarı barbar yöreleri kaplayan cehalet ile tembelleğe üstün gelebilecektir."²⁹

²⁸ Faroqhi 1981, s.1462-1464.

²⁹ Beaufort 1817, s.124-127. Konuyla ilgili araştırmalarda genellikle atf yapılmadan geçilmeyen seyahatname tarzındaki bu esere ilk dikkat çekenlerden biri Faroqhi'dir. 2002 yılında eser

Antalya Limanı'nın 19. Yüzyıl Sonu ve 20. Yüzyıl Başında Anadolu Liman Trafiği ve Deniz Ticaretindeki Yeri

19. yüzyılın başlarında Antalya Limanı'nda bir hareketlilik olduğu açıktır. Ancak Faroqi'nin verdiği rakamları daha anlamlı kılmak ve ilerleyen süreci değerlendirmek adına karşılaştırma yapabilecek verilerin eksikliği ve Antalya ile ilgili çalışmalarda Antalya liman ticareti ve trafiğine ilişkin bilgilerin birbirini tekrar etmesi, limanın durumuna dair kesin yorum yapmayı güçleştirmektedir. Yinede 19. yüzyılın ilk yarısı boyunca Antalya'ya gelen seyyah ya da yabancı heyetlerin Beaufort'un temennisini haklı çıkaracak gelişmelere tanıklık edemedikleri görülmektedir. Alphonse de Lamartine (1833), Charles Texier (1836), Charles Fellows (1838) ve Rd. Hoskyn (1841) gibi Akdeniz kıyılarına ve Antalya'ya gelenlerin yazdıkları, bir ticari hareketliliğe işaret etmekten uzaktır.³⁰ Ayrıca Moğol'un 1815, 1818 ve 1832-1833 tarihli gümrük gelirlerine ilişkin verdiği rakamlarda da düşüş görülür.³¹

1841 tarihli gümrük hâsılatını gösteren bir defterde Haziran ayında 17 geminin Antalya Limanı'na giriş çıkış yaptığı belirtilmektedir. Gümrük vergisi itibarıyla 1818 yılının Haziran ayında gümrük geliri 76.820 Para iken Haziran 1841'de gidiş geliş yapan gemilerden alınan vergi toplamı 29.561 Kuruş'tur. Söz konusu veriler tamamen doğru kabul edilse bile, paranın değeri, gümrük vergisindeki değişiklikler ve Kuruş ile Para oranları ile alakalı olabilecek değişkenler göz önüne alındığında geçerli bir yorum yapma ihtimali ortadan kalkmaktadır.³²

1844-1845 tarihli Antalya Temettüat Defterleri'ne dayanarak 19. yüzyılın ortalarında Antalya'nın sosyo-ekonomik durumunu ortaya koymaya çalışan bir yüksek lisans çalışmasında, Antalya Liman ticaretine dair veriler bulunmamaktadır.³³ Yine benzer şekilde Antalya Şer'iyye Sicilleri'ne yönelik yapılan çalışmalardan hareketle de bu hususu aydınlatmak mümkün değildir. Şer'iyye Sicilleri'nde Antalya'nın toplam ticaret hacmi, Antalya ticaretinin Osmanlı ticareti içerisindeki payı, hangi malların hangi devletlerle veya hangi limanlar arasında kimler tarafından yapıldığına dair verilerin yer almaması, yapılan çalışmalarda bu hususun arka planda kalmasına neden olmuştur. Sadece satır aralarında Osmanlı topraklarının içinde ve dışında üretilen malların Antalya'ya geldiği veya devam eden bir ticari yaşamın varlığının vurgulandığı örnekler mevcuttur.³⁴

Antalya, Konya Vilayeti'ne bağlı olan Teke Sancağı'nın merkezi olduğu için Salnameler üzerinden ilgili verilere ulaşılmaya çalışıldığı zaman da kayda değer bilgiler edinmek kolay değildir. Zaten salnameler 1847 yılında çıkarılmaya başlamasına rağmen Konya Vilayeti'nin ilk salnamesi 1868 tarihini taşımaktadır. 1914 yılına kadar çıkan 29

Suna-İnan Kıracı Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü tarafından Türkçe'ye çevrilmiştir. Bkz., Beaufort 2002, s.130-132.

³⁰ Dayar 2016, s.27-28. Heyetler için bkz., Güçlü 2008, s.XI-XII.

³¹ Moğol 1990, s.107-108.

³² Gümrük gelirlerini karşılaştırmak için bkz., Doğan 2012, 208; Moğol 1990, 107. Basitçe 40 Para'yı 1 Kuruş olarak kabul edip diğer değişkenleri de yok sayarsak bu defa gümrük gelirinin 15 kat artması gibi bir durum söz konusu olacaktır.

³³ Serpen 2019.

³⁴ Çoğunluğu Akdeniz Üniversitesi'nde olmak üzere 19. yüzyılda Antalya'ya dair olan Şer'iyye Sicilleri'nin kayda değer bir kısmı yüksek lisans tezi olarak çalışılmış, transkripsiyonu ve değerlendirilmesi yapılmıştır. Bu tezler YÖK'ün Ulusal Tez Merkezi sitesinden ulaşılabilir.

adet salnameye çevrimiçi olarak ulaşılmaktadır.³⁵ Bu salnameler arasında 1896 (H.1314) tarihli salnamede Antalya'daki yerleşik konsoloslar yer almaktadır. Antalya'da İngiltere, Yunan, Fransa, İtalya, İran, Rusya konsolosları bulunmaktadır.³⁶ Antalya Limanı ve deniz ticareti ile alakalı en önemli bilgi, 1899 (H.1317) tarihli salnamede verilmiştir. Söz konusu salnamede Antalya Limanı'na İdare-i Mahsusa, İngiliz ve Yunan kumpanya ve vapurlarının haftada birer defa gelip gittiği ve kereste ihracatının başlıca İskenderiye ile yapıldığı yazılıdır. Ayrıca bu salnamedeki rakamlara göre, Antalya Limanı'na senede 1.852'si Osmanlı, 289'u yabancı olmak üzere toplam 2.141 büyük ve küçük gemi gelmiştir. 105 bin liralık ithalat, 213 bin liralık ihracat yapılmıştır.³⁷ Aynı salnamede iskelenin yetersizliğinden ve genişletilmesine ilişkin çalışmalardan bahsedilip, "*Antalya İskelesi'nin ehemmiyetine ve muvaredatın (gelen malların) kesretine (çokluğuna, sıklığına) mebni böyle bir rıhtımın orada inşası ehemmiyet-i mutlaka tahtındadır.*" denilmiştir.³⁸ Sonraki yıllarda bu yönde çalışmalar yapılmasına rağmen³⁹ limanın fiziki durumunda ciddi değişiklikler yapılamamıştır.⁴⁰

19. yüzyılın ikinci yarısı için Antalya'ya gelen seyyahların notları, konsolos raporları ve dönemde yazılmış eserler Antalya Limanı'na dair bazı ipuçları sunuyor. Mesela Nisan 1872'de İskenderiye'den gemiyle İzmir'e ve oradan önce trenle Aydın ve sonra at sırtında Denizli üzerinde Antalya'ya gelen Davis şunları yazdı: "*Antalya (Adalia) çoğunluğu Rumların oluşturduğu, yaklaşık 10-20 bin nüfusa sahipti. Çarşıları son derece zengindi ve çevredeki tüm yöreler için bir basamak (scala) durumun[d]aydı fakat burada büyük bir ticari canlılık yoktu. Küçük, elverişsiz fakat yeterince gözalıcı olan limanı kayalık kıyıda küçük bir koydan ibaretti. Her taraf geniş ve dik kayalarla çevriliydi. Liman yaklaşık 12m (40 ayak) yüksekliğinde, aralıklarla uzun, kare kulelere sahip bir duvarla çevrelenmişti.*"⁴¹

1873 tarihli raporunda Konsolos Biliotti, *Bell's Asia Minor Company*'ye bağlı İngiliz vapurlarının İzmir'den Rodos ve Antalya'ya düzenli olarak sefer düzenlediğini ve şimdilik hiçbir rekabet olmayan canlı bir ticaret yaptıklarını belirtti. Antalya'ya 28 gemi'nin 28 bin sterlinlik 7.881 ton yük getirdiğini ve aynı gemilerin 18 bin değerindeki

³⁵ <https://konya.bel.tr/sayfadetay.php?sayfaID=968;>

<http://isamveri.org/salname/sayilar.php?sidno=D02901> (Erişim 23.01.2020)

³⁶ *1314 Konya Vilayeti Salnamesi*, s.175.

³⁷ *1317 Konya Vilayeti Salnamesi*, s.199.

³⁸ *1317 Konya Vilayeti Salnamesi*, s.197-198.

³⁹ Korkmaz 2015, s.23.

⁴⁰ 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren imtiyaz usulü ile yabancılar tarafından Dersaadet, Haydarpaşa, İzmir, Selanik, Beyrut ve Sakız Adası limanları inşa edildi. Liman inşası hem denizlerde hem de kara üzerinde yapılan ticaretin geliştirmesinde temel koşullarından biriydi. Osmanlı Devleti de deniz ve kara ulaşım araçlarından yeterince istifade etmeyi amaçlıyordu. Bu amaçla 14 Aralık 1908 tarihinde hazırlanan "Umur-ı Nafiaya Dair Layiha"da limanların mevcut şartların gerektirdiği niteliklere kavuşturulması maksadıyla inşası gerekli görülen alanlar belirlendi. Antalya Limanı ikinci derecede öneme sahip limanlar kategorisinde değerlendirildiği için 40 tonu geçmeyen gemiler ile mavnalar için 20.000 liranın sarfiyatıyla bir limanın inşası gündeme geldi. Bkz., *Umur-ı Nafiaya Dair Layiha. 1908.* üçüncü fasıl 4-7.

⁴¹ Davis 2006, s.161-162.

Antalya Limanı'nın 19. Yüzyıl Sonu ve 20. Yüzyıl Başında Anadolu Liman Trafığı ve Deniz Ticaretindeki Yeri

aynı yükü döndüklerini rapor etti.⁴² 1875 tarihli bir raporda, İzmir'de 30 tonun altında 2.448 küçük geminin 32.500 sterlin değerinde çeşitli mal aldıklarını ve *Jura* isimli İngiliz buharlısının İzmir ve Antalya arasında ve adalarda yaklaşık 27.500 sterlinlik ithalat ve 44.870 sterlinlik ihracat gerçekleştirildiği bilgisi yer aldı.⁴³ G. D. Urguhart, 1875 basımı kitabında İzmir'e komşu başlıca limanlardan olan Antalya Limanı için sadece küçük gemilerin giriş yapabileceğini yazdı.⁴⁴ 1889 tarihli başka bir kayıta Antalya Limanı'nın korumasız ve sadece 60-70 tonluk gemiler için uygun olduğu yazıldı.⁴⁵ 1890 tarihli eserinde Sir R. Lambert Playfair, limanın genel kullanım için çok küçük olduğunu ifade etti.⁴⁶ 1891 tarihinde Beyrut'taki Amerikan konsoloslu, Thomas R. Gibson, Antalya'dan Suriye'ye deniz yolu ile tahıl ithalatını 1891'de 700.000; 1892'de 1.600.000 ve 1893'te 1.300.000 sterlin olarak rapor etti.⁴⁷ Charles Annandale, 1897 tarihli eserinde Antalya Limanı için küçük ama hatırı sayılır bir ticaretin gerçekleştiğini yazdı.⁴⁸ Yukarıda verilen bilgiler bir araya getirildiğinde, 19. yüzyılın ikinci yarısı açısından Antalya Limanı için daha çok küçük ve orta büyüklükteki gemiler vasıtasıyla büyük ölçüde yakındaki limanlarla ticari hayatın sürdüğü, küçük ama ticari canlılığa sahip, işlek bir ulusal liman olduğu yorumu yapılabilir.

⁴² *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, etc. of Their Consular Districts, Part III (continuation)*, Harrison and Sons, London, 1874, s.993, 996'den aktaran Duggan 2019, s.330-331. 30 Ekim 1868 tarihli *The Morning Post* gazetesinde yeni bir İngiliz vapur şirketinin İzmir, Antalya, Rodos ve adalara iki haftada bir sefer düzenlediği haberi yer almaktaydı. Bkz., Turkey, *The Morning Post*, London, 30th October, 1868, p.5'ten aktaran Duggan 2019, s.307.

⁴³ *Accounts and Papers of the House of Commons, Vol. CXXV.*, London, 1876, s.1075'ten aktaran Duggan 2019, s.337. Burada yer alan bilgiler 1876 tarihli Konsolos Stephen Joly'nin İzmir Ticaret ve Denizcilik raporunda da vardır. Sadece gemi sayısını 2.456 olarak verir ki bu sayı İzmir Limanı için geçerlidir. Ayrıca raporda 1875 yılına göre 79 adet daha fazla geminin geldiği belirtiliyor. *Jura* isimli İngiliz buharlı gemisi 250 ton yük ile İzmir Antalya arasında gidip gelmektedir. 1876 yılında da herhangi bir rekabetle karşılaşmamıştır. Bkz., *İzmir Konsolosluk Raporlarına Göre İzmir Ticareti* 1998, s.52-53.

⁴⁴ G. D. Urguhart, *Dues and Charges on Shipping in Foreign Ports; A Manual of reference for the use of Shipowners, Shipbrokers, and Shipmasters*, George Phillip and Son, London, 1875, s.566, 569'dan aktaran Duggan 2019, s.339-340.

⁴⁵ *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, Appendix*, Cox and Wyman, printers, London, 1889, Vol. II., s.89'dan aktaran Duggan 2019, s.381. 19. yüzyılın sonlarına doğru büyük gemilerin tonlarının binlerle ifade edildiği düşünüldüğünde limanın fiziki durumu daha net değerlendirilebilecektir. Gemi tonajları hakkında bilgi için bkz., Baskıcı 2005, s.57-58.

⁴⁶ Sir. R. Lambert Playfair, *Handbook to the Mediterranean: Its Cities, Coasts and Islands, For the use of general travellers and yachtsmen*, John Murray, London, 1890, Vol. I., s.xxxvi, 1'den aktaran Duggan 2019, s.382.

⁴⁷ "Syria," *Special Consular Reports. No. X*, Extension of Markets For American Flour, Government Printing Office, Washington, 1894, s.486'dan aktaran Duggan 2019, s.394.

⁴⁸ Charles Annandale, *The Popular Encyclopedia: A General Dictionary of Arts, Sciences, Literature, Biography, and History*, Blackie and Son, London, Edinburgh, Glasgow, 1897, s.37'den aktaran Duggan 2019, s.407.

19. yüzyıl sonuna doğru derli toplu verilerle karşılaşıyoruz. Cuinet tarafından verilen rakamlara göre 1/13 Mart 1889'dan 28 Şubat 1890'a kadar Antalya Limanı'ndaki deniz trafiği aşağıdaki gibidir:⁴⁹

Bandıra	Gemi Sayısı			Tonaj		
	Buharlı	Yelkenli	Toplam	Buharlı	Yelkenli	Toplam
İngiliz	83		83	28.164		28.164
Avus.-Macaristan	1		1	1.102		1.102
Yunan	73	52	125	14.857	5.469	20.326
İtalyan		1	1		348	348
Osmanlı	23	1.019	1.042	21.345	26.930	48.275
Sisam Adası		11	11		434	434
Rus		2	1		255	255
Toplam	180	1.084	1.264	65.468	33.436	98.904

Cuinet tarafından 1890 yılına ilişkin verilen rakamlarda, hububat, kereste ve susam başta olmak üzere 24 milyon frank ihracat ve tekstil ürünleri başta olmak üzere 8,5 milyon frank ithalat yapılmıştır. Bu rakamlara göre, 1890'da Antalya Limanı'ndaki ticaretin yaklaşık dörtte üçü ihracata, dörtte biri de ithalata dayanıyordu.⁵⁰

Baskıcı, İngiliz Parlamentosu'na sunulmak üzere hazırlanan *Parliamentary Papers, Account and Papers*'lardaki verilerden derlediği tabloda, Antalya Limanı'na ilişkin ilk verilerin tarihini 1889 olarak sunar. Baskıcı'nın aktardığına göre, 1889'da Antalya'ya 175 buharlı ve 470 yelkenli olmak üzere 645 gemi gelmiş ve bu gemiler toplam 97.416 ton yük taşımışlardır.⁵¹ Cuinet ile Baskıcı'nın verdiği yelkenli sayısı birbirinden çok farklı olsa da buharlı sayısı ve toplam tonaj açısından verilen rakamlar birbirine yakındır. Bu rakamlar 19. yüzyılın başındaki rakamlarla karşılaştırıldığında, kesin bir oran vermek mümkün olmasa da Antalya Limanı'na gelen gemi sayısı ve yükü en az 5 kat artmıştır. 1873 tarihli Konsolos Biliotti'nin raporu dikkate alındığında ve yukarıdaki rakamlarla karşılaştırıldığında, Antalya liman ticaretinde İngilizlerin ticaret hacmi 17 yıl içinde 2 kattan fazla arttığı söylenebilir. 1873-1896 tarihlerinde dünyada bir ekonomik kriz olduğu ve krizden etkilenenlerin başında İngiltere'nin geldiği düşünüldüğünde bu artış daha anlamlı olacaktır.⁵²

1897 yılından I. Dünya Savaşı arifesine kadar olan dönemde Antalya liman ticaretine ilişkin rakamlar, İngiliz Konsolosluk raporları vasıtasıyla izlenebilmektedir. İzmir Başkonsolosluğu'na bağlı olan Antalya'ya ait raporları Konsolos Yardımcısı

⁴⁹ Cuinet 1892, s.859.

⁵⁰ Cuinet 1892, s.858.

⁵¹ Baskıcı 2005, s.114.

⁵² Mesela İngiltere'nin ihracat rakamları 1870 ile 1900 arasında önce bir miktar düşmüş yüzyılın sonuna doğru eski seviyesine ulaşmıştır. Bkz., Beales 1934, 73. Ayrıca bu yıllarda İngiltere'de ihracatla birlikte sanayi üretimi, nüfus artışı ve ithalatı da olumsuz etkilendi. Bkz., Rostow 1948, s.8.

Antalya Limanı'nın 19. Yüzyıl Sonu ve 20. Yüzyıl Başında Anadolu Liman Trafığı ve Deniz Ticaretindeki Yeri

(Vice-Consul/Viskonsül) Gustave Arthur Keun⁵³ hazırladı. Bu raporlarda Antalya ekonomisiyle alakalı çeşitli konularda etraflı bilgiler bulunur. Gündüz Ökçün tarafından derlenen *İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre İzmir Ticareti (1864-1914)* isimli eserde, bazı yerlerde kısaltmalar yapılarak bu raporların tamamı yayımlandı. Ayrıca Baskıcı ve Korkmaz'ın çalışmalarına İngiliz Konsolosluk raporları büyük ölçüde yol gösterici olmuştur. 1897 ile 1912 tarihlerine ilişkin İngiliz Konsolosluk raporlarına göre, Antalya Limanı'ndaki deniz trafiği ve ticareti şöyledir:⁵⁴

Yıl	Gemi Sayısı		Tonaj		Ticaret (Sterlin)	
	Yelkenli	Buharlı	Yelkenli	Buharlı	İthalat	İhracat
1897	371	134	24.623	59.613	101.760	222.995
1898	358	147	24.512	61.436	95.608	203.000
1899	326	143	22.182	69.532	120.073	152.156
1900	342	113	26.444	43.218	120.909	179.125
1901	400	125	25.943	49.762	134.503	193.021
1902	442	120	29.242	43.490	158.359	212.376
1903	414	112	27.144	39.905	144.085	164.170
1904	432	121	34.173	44.064	156.275	182.659
1905	283	126	21.471	45.395	154.575	192.659
1906	246	119	16.069	36.191	149.714	180.567
1907	235	125	19.107	40.095	186.332	214.613
1908	212	116	16.152	35.147	177.313	210.679
1909	235	114	19.264	33.275	163.001	213.692
1910	-	79	-	35.511	168.967	207.478
1911	210	93	16.442	40.298	171.560	229.389
1912	226	99	15.960	33.119	169.035	228.044

⁵³ 1883'ten I. Dünya Savaşı'na kadar bu görevde kalmıştır. Bkz., Duggan 2019, s.724.

⁵⁴ 1897-1899 arasını kapsayan ilk üç yıl, Antalya Konsolos Yardımcısı Keun tarafından hazırlanan Antalya raporundaki rakamlara dayanıyor. Söz konusu veriler Başkonsolos Cumberbatch tarafından hazırlanan 1897-1899 tarihli rapor içindedir. Bkz., *British House of Commons Parliamentary Papers, 1900 [Cd.1-99], Diplomatic and Consular Reports. Turkey. Report for the Years 1897-1899 on the Trade and Commerce of the Consular District of Smyrna*, 25-30; Duggan 2019, s.408-415. Raporun Türkçe özet çevirisi için bkz., *İzmir Konsolosluk Raporlarına Göre İzmir Ticareti*, 150-153. 1897-1899 arasını kapsayan tablo Korkmaz'ın eserinde ayrı olarak verilmiştir. Bu tablodaki bazı rakamlar düzeltilmiş ve diğer yıllara ait rakamlar büyük ölçüde Korkmaz'ın eserinden alınmıştır. Bkz., Korkmaz 2015, s.20, 27, 205. Ayrıca karşılaştırmak için şu eserlere bakılmıştır: *İzmir Konsolosluk Raporlarına Göre İzmir Ticareti*; Baskıcı 2005, s.114-115.

1897-1899 raporuna göre, yelkenlilerin %70 kadarı Mısır'a kereste ve kömür götürmüş, %10'u ise aynı malları Suriye Limanı'na taşımıştır. İthal edilen ürünlerin %80'i İngilizlere aittir. Ardından %8 ile Almanya gelmektedir. Fransa ve Avusturya-Macaristan'ın payı ise %5 seviyesindedir.⁵⁵ 1902 raporuna göre, ithal edilen ürünlerin %65'i İngiliz mamulüdür.⁵⁶ 1905 ve 1906 yılındaki azalmanın nedeni veba vakalarının zorunlu kıldığı karantina uygulamalarıdır.⁵⁷ Yunanların Girit Adası üzerindeki istek ve eylemleri sonucu başlayan boycot nedeniyle 1910'da Antalya Limanı'nda Yunan ticaretinin etkisi azalmış ve Balkan Savaşları nedeniyle bu ticaret tekrar canlandırılmamıştır. Yunanlar 1912 yılının Şubat ayından itibaren 8 ay boyunca 9.261 tonluk 33 gemi işletebilmişlerdir. Bu dönemde Antalya'da Amerikan ticaret gemileri görülmeye ve Yunan gemilerinin yerini Amerikan gemileri almaya başlamıştır. 1912'de *Archipelago Steam Navigation Company* 22.682 tonluk 63 buharlı gemi işletmiştir.⁵⁸

Trablusgarp Savaşı ile Rodos'u da işgal eden İtalyanlar, Antalya Limanı'nda etkinlik kurmaya başladılar. 1912 yılından itibaren İngiliz ticaretinin giderek silikleştiği Antalya Limanı'nda İtalyan ve ardından Amerikan gemileri ön plana çıktı. 1914 Konya Vilayeti Salnamesi'ndeki rakamlara göre ayda: 18 İtalyan, 8 Amerikan (Hacı Davut Şirketi) ve 4 Yunan (Pandaleon Şirketi) vapuru Antalya Limanı'na geldi.⁵⁹

II. Meşrutiyet döneminin sonlarında İtalyanca yayımlanan bir eserde Antalya'nın ticaretini son yirmi sene zarfında 33 milyondan 10 milyona düştüğü ve limanın transit ticaret açısından da zayıf olduğu yazıldı. Eserde verilen bilgilere göre, eskiden beri Antalya Limanı'ndan Adalar ve Beyrut dâhil Suriye sahillerine yelkenli gemilerle ticaret yapılıyordu. Vapur taşımacılığının artması bunu azaltmadı. Limanda 11 kadar mavna ile taşımacılık yapan vapur ve 20 kadar sandal vardı. 1902'de limana çoğu Osmanlılara ait 310 yelkenli gemi geldi. İtalyan gemisi 1 taneydi. Trablusgarp Savaşı'ndan sonra durumun değiştiği eserde yer alan rakamlar üzerinden izlenebiliyordu. Buna göre, taşınan toplam yük 111.181 ton iken İtalyanlara ait olan 81.118 tondu. 221.025 frank eşya nakliye bedelinin 32.752 francı ile 136 buharlı geminin 65'i İtalyan'dı.⁶⁰

Korkmaz'ın Amerikan Konsolosluk Raporları'na atıfla verdiği bilgiye göre, 1912-1914 yıllarında Antalya önemli bir liman kenti olmasına rağmen Antalya'nın ithalat ve ihracatının büyük çoğunluğu İzmir, İstanbul ve Oniki Adalar üzerinden dolaylı olarak yapılıyordu. Antalya'dan yapılan direkt ihracat, Antalya'daki toplam ihracatın %15'i kadardı.⁶¹ I. Dünya Savaşı'nın patlak vermesi bu ticaretin büyük ölçüde düşmesine neden oldu. Mondros Mütarekesi ile Anadolu limanları itilaf devletlerinin kontrolüne bırakıldı. Kurtuluş Savaşı sırasında İtalya'nın işgal politikasının diğerlerinden farklı olması ve kazanılan askeri başarılar sonrasında Ankara Hükümeti'nin İtalya ile iyi ilişkiler kurması, Antalya Limanı'nın konumunu yükseltti. 1920 yılında Antalya Liman ticareti Trabzon,

⁵⁵ Aynı yerde.

⁵⁶ *İzmir Konsolosluk Raporlarına Göre İzmir Ticareti*, s.187.

⁵⁷ *İzmir Konsolosluk Raporlarına Göre İzmir Ticareti*, s.204, 215.

⁵⁸ *İzmir Konsolosluk Raporlarına Göre İzmir Ticareti*, s.275, 305; Korkmaz 2015, s.28-29.

⁵⁹ *1332 Konya Vilayeti Salnamesi*, s.199; Korkmaz 2015, s.30-31.

⁶⁰ *II. Meşrutiyet Döneminde Antalya'nın Coğrafi ve İktisadi Vaziyeti*, s.39, 49-50.

⁶¹ Korkmaz 2015, s.33.

Antalya Limanı'nın 19. Yüzyıl Sonu ve 20. Yüzyıl Başında Anadolu Liman Trafığı ve Deniz Ticaretindeki Yeri

Samsun gibi önemli limanları geride bırakırken, İzmir gibi Anadolu'nun en önemli limanlarından birine rakip olabilecek duruma geldi.⁶² Savaş sonrasında ise bu canlılık devam ettirilemedi.

20. Yüzyıl Dönemecinde Anadolu Limanlarının Deniz Trafığı ve Ticaret Hacmine İlişkin Veriler

19. yüzyıldan 20. yüzyıla geçerken Antalya Limanı genel olarak değerlendirildiğinde, 19. yüzyılın ikinci yarısında ticari hareketlilik yaşandığı ve yüzyılın sonu ile 20. yüzyıl başında bu hareketliliğin arttığı açıktır. 19. yüzyılın başı ile 20. yüzyılın başındaki rakamlar karşılaştırıldığında bu artışın kayda değer büyüklüğü ortaya çıkar. Ancak bu artışın neyi ifade ettiğini anlayabilmek için 20. yüzyıl dönemecinde, Antalya Limanı ile diğer Anadolu limanlarının deniz trafiğini ve ticari hareketliliğini karşılaştırmak daha sağlıklı değerlendirmeleri mümkün kılacaktır.

Dönemin tanıklığını yapan ve *Bank-ı Osmanî* istatistik bölümü şefi olan Edgar Pech tarafından verilen rakamlara göre, 1893 ile 1904 tarihleri arasındaki Osmanlı limanlarındaki buharlı ve yelkenli gemi sayıları ve taşıdıkları tonajlar aşağıdaki iki tabloda bazı kısaltmalar ve düzenlemeler ile verilmiştir.

Buharlı Gemi Sayısı ve Tonajları (bin olarak)⁶³

Bandıra	1895-1896		1897-1898		1899-1900		1901-1902		1902-1903		1904-1905	
	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj
Alman	410	451	656	540	586	771	652	1.112	1.140	1.633	1.435	2.020
İngiliz	14.269	13.894	10.586	11.803	7.618	8.677	6.546	11.520	8.900	13.514	8.667	13.679
Avustur-Macar	4.909	5.008	5.037	5.407	5.101	5.716	4.877	6.118	5.360	6.776	5.621	7.277
Fransız	1.763	2.361	2.237	2.945	2.068	2.865	1.798	2.395	1.804	2.475	1.901	2.542
Yunan	7.561	2.798	3.270	1.234	8.252	3.272	8.033	4.418	10.298	5.163	11.447	6.223
İtalyan	1.502	1.580	1.890	2.038	1.918	2.073	2.271	2.876	2.966	3.543	2.893	3.478
Osmanlı	11.927	4.797	9.040	3.071	13.992	4.985	12.625	4.555	12.507	4.660	12.084	3.963
Rus	1.512	2.369	1.827	2.794	2.700	3.021	2.890	3.422	2.941	3.207	3.176	3.113
Diğerleri	2.370	2.262	5.137	2.614	1.326	1.430	1.178	1.807	1.807	1.850	2.031	1.885
Toplam	46.223	35.523	39.680	32.446	44.034	32.810	40.870	38.223	47.723	42.581	49.235	44.180

Yelkenli Gemi Sayısı ve Tonajları (bin olarak)⁶⁴

Bandıra	1895-1896		1897-1898		1899-1900		1901-1902		1902-1903		1904-1905	
	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj
İngiliz	330	29	212	18	265	21	259	31	170	11	228	14

⁶² Korkmaz 2015, s.154-156.

⁶³ Pech 1906, s.241-242.

⁶⁴ Pech 1906, s.243-244.

Mustafa MALHUT - Ahmet KISA

Fransız	48	40	135	5	143	19	172	40	272	101	326	135
Yunan	9.722	864	2.387	236	7.292	465	6.079	344	6.170	334	4.403	272
İtalyan	567	76	495	40	513	44	495	46	404	44	409	37
Osmanlı	125.2	1.78	124.8	1.74	129.1	1.86	133.9	1.98	128.1	1.92	122.1	1.95
	42	7	86	9	15	0	41	9	95	3	91	0
Rus	170	8	174	11	192	8	213	34	108	1	71	1
Diğerleri	5.730	82	5.770	148	4.816	110	5.114	79	4.800	98	5.078	97
Toplam	141.8	2.88	142.0	2.20	142.3	2.52	147	2.56	140.1	2.51	133.7	2.50
	10	6	61	7	36	7		3	19	7	06	6

Pech tarafından verilen rakamlara göre İstanbul ve İzmir gemi trafiği şöyledir:⁶⁵

	İstanbul				İzmir			
	Gemi Sayısı		Tonaj		Gemi Sayısı		Tonaj	
	Buharlı	Yelkenli	Buharlı	Yelkenli	Buharlı	Yelkenli	Buharlı	Yelkenli
1893-94	10.754	26.624	11.606.350	929.352	2.157	3.191	1.265.223	96.921
1894-95	11.175	23.680	12.361.146	889.376	2.603	3.701	1.738.312	109.326
1895-96	10.894	23.944	12.279.553	787.950	2.682	3.607	1.777.966	103.330
1896-97	11.005	23.969	11.949.377	731.639	2.694	3.529	1.833.113	109.533
1897-98	9.778	22.523	10.849.992	460.486	2.354	3.576	1.724.720	88.339
1898-99	9.794	24.849	10.884.958	653.518	2.561	3.938	1.925.843	112.396
1899-00	8.743	22.335	9.386.650	598.531	2.820	3.565	2.097.337	98.855
1900-01	9.151	24.678	10.222.769	581.415	2.037	3.615	1.315.756	108.197
1901-02	10.401	24.425	12.859.829	552.236	2.480	3.665	1.939.667	107.090
1902-03	11.444	24.033	14.993.659	566.349	2.555	3.509	2.097.812	101.848
1903-04	12.619	25.943	16.657.930	578.610	2.662	3.682	2.171.577	111.817
1904-05	10.972	21.213	14.378.248	540.309	2.542	3.501	2.113.176	97.482

Eldem tarafından limanlardaki nakliyyeye ilişkin verilen istatistikî bilgiler ve 1909-1910 yıllarına ait limanların giriş çıkış hareketine göre önem sıralaması şöyledir:⁶⁶

	Bütün limanlar	İstanbul Limanı	İstanbul'un Payı (%)
1898-1899	36.815.000	11.538.000	31,4
1900-1901	35.337.000	10.804.000	30,6
1904-1905	46.686.000	15.634.000	33,5
1909-1910	43.061.000	16.215.000	37,7
1911-1912	42.226.000	19.154.000	45,3
1913-1914	36.250.000	17.398.000	48,0

1909-1910	
İstanbul	16.215.000
İzmir	2.990.000
Beyrut	1.671.000
Selanik	1.150.000

⁶⁵ Pech 1906, s.246, 248.

⁶⁶ Eldem 1994, s.109.

Antalya Limanı'nın 19. Yüzyıl Sonu ve 20. Yüzyıl Başında Anadolu Liman Trafiği ve Deniz Ticaretindeki Yeri

Yafa	1.115.000
Samsun	980.000
Trablusşam	892.000
Trabzon	780.000
İskenderun	632.000

Yukarıda verilen rakamlar, İngiliz kaynaklarındaki rakamlarla farklılık göstermektedir. Özellikle gemi sayıları itibarıyla farklılık oluşmakta olup toplam tonaj açısından genellikle çok afakî farklılıklar yoktur.⁶⁷

Antalya Limanı'nın Anadolu'nun diğer limanları arasındaki yerinin ve öneminin tespit edilebilmesi için limanlara gelen giden gemi sayıları ve tonajlarının yanı sıra limanlarda yapılan ticaretin ihracat ve ithalat değerlerine de bakmak, yapılacak yorum ve değerlendirmeleri kolaylaştıracaktır.

Osmanlı arşiv belgesine göre, 1896-1897 yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun limanlarından yapılan ihracatın gümrük geliri kuruş olarak şöyledir:⁶⁸

İhracat			
Esami-i Nezaret	1312	1313	Tefavüt/Fark
Dersaadet	2.767.632	2.961.460	+193.828
İzmir	4.618.774	4.531.259	-87.515
Beyrut	1.196.544	1.358.406	+161.862
Selanik	1.225.151	1.008.877	-216.274
Bağdat	1.105.756	776.101	-329.655
İskenderun	759.392	607.874	-151.518
Trablusgarp	311.768	186.283	-125.485
Trabzon	618.581	818.890	+200.309
Preveze	204.666	112.856	-91.810
Yemen	477.560	498.514	+20.954
Edirne	495.516	332.185	-163.331
Girid, Cidde, İşkodra, Erzurum	397.623	334.522	-63.101
Yekûn	14.178.953	13.517.227	

1897 yılında liman idaresinin geliri; merkezde 1.615.355 kuruş, taşra limanlarında 1.219.875 kuruş ve mevaki (durak) limanlarında 142.975 olmak üzere toplamda 2.978.206 kuruştur. Toplam gider ise 804.440 kuruştur.⁶⁹

⁶⁷ Karşılaştırmak için bkz., Baskıcı 2005, s.65, 104-105.

⁶⁸ “1313 sene-i maliyesi Mart'ı ibtidasından Şubat nihayetine kadar bervecih-i zir nezaretlerden diyar- ecebiyeye giden eşyanın resm-i gümrüğünü havi ve 1312 senesiyle de bilmüvazene derece-i tefavütünü muhtevi bir senelik beyan-ı umumidir.” için bkz., BOA, Y.EE.d., 341, s.33.

⁶⁹ Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yılığ 1897, s.278.

Mustafa MALHUT - Ahmet KISA

Pech tarafından 1899-1900 ve 1900-1911 tarihleri arasında limanlardaki ihracata ve ithalata dair verilen gümrük gelirleri lira olarak şöyledir:⁷⁰

Nezaret	1899-1900 (1315)			1900-1901 (1316)		
	İthalat	İhracat	Toplam	İthalat	İhracat	Toplam
İstanbul	647.256	30.433	677.689	611.041	28.610	639.651
İzmir	220.612	44.453	265.065	219.000	40.816	259.816
Beyrut	241.910	13.179	255.089	247.900	12.858	260.758
Selanik	175.553	11.170	186.723	172.028	12.858	181.546
Bağdat	180.511	9.771	119.282	128.678	9.518	139.678
İskenderun	76.205	8.552	84.757	84.481	11.000	92.769
Trablusgarp	22.612	2.434	25.046	29.990	8.288	32.284
Trabzon	80.954	6.654	87.608	80.161	2.291	88.23
Preveze	18.033	1.804	19.837	16.543	7.862	18.297
Yemen	38.184	5.242	43.426	32.770	1.754	36.712
Cidde	44.594	370	44.964	40.765	3.912	41.156
Edirne	47.077	3.121	50.198	41.162	391	44.615
İşkodra	13.839	1.060	14.899	13.178	1.104	14.282
Erzurum	6.375	807	7.182	7.485	792	8.277
Toplam	1.742.715	139.050	1.881.765	1.725.182	132.682	1.857.864

Rüsumat Müdüriyet-i Umumiyyesi verilerine göre, 1911 yılında dış ticaretin yapıldığı limanlar ve başmüdürlükler itibariyle dağılımı şöyledir:⁷¹

Limanlar	1911			
	İthalat		İhracat	
	Bin Kuruş	Yüzde	Bin Kuruş	Yüzde
İstanbul	1.695.524	37,7	651.518	26,4
İzmir	554.014	12,3	711.413	28,8
İskenderun	150.735	3,3	161.297	6,5
Selanik	497.759	11,1	162.243	6,6
Beyrut	628.870	14	275.507	11,1
Bağdat	304.088	6,8	151.702	6,1
Trabzon	254.623	5,7	181.025	7,3
Dedeğaç	117.305	2,6	73.549	3
Bireze, Trablusgarp, Yemen, Cidde	297.996	6,5	103.659	4,3
Toplam	4.500.914	100	2.471.913	100

İngiliz kaynaklarına göre İstanbul Limanı'nın ihracat ve ithalat değerleri sterlin olarak şöyledir:⁷²

⁷⁰ Pech 1906, s.240.

⁷¹ Güran 2017, s.377. Tablonun altında verilen notta bu rakamların tütün, enfiye, ağız tütünü ve tönbeği ithalatı ile tuz, şarap, sigara, mamul ve yaprak tütün ihracatını kapsamadığı yazılıdır.

Antalya Limanı'nın 19. Yüzyıl Sonu ve 20. Yüzyıl Başında Anadolu Liman Trafiği ve Deniz Ticaretindeki Yeri

	İstanbul			
	İthalat	Toplam	İhracat	Toplam
1897	6.629.863	19.352.042	2.576.000	12.179.000
1898	8.124.270	21.983.063	2.585.000	10.906.000
1899	7.379.000	19.333.000	2.842.000	12.968.000
1900	7.142.000	20.114.000	2.669.000	12.375.000
1905	8.778.000	28.515.000	1.432.000	17.885.000
1910	12.181.000	38.672.000	1.993.000	20.062.000

İngiliz kaynaklarındaki rakamlara göre İzmir, Trabzon, Samsun, Mersin ve İskenderun limanlarının ihracat ve ithalat değerleri bin sterlin olarak şöyledir:⁷³

	İzmir		Trabzon		Samsun		Mersin		İskenderun	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
1897	2.252	3.100	1.347	659	439	800	296	474	2.051	1.136
1898	2.678	3.298	1.429	680	518	748	389	467	2.332	959
1899	2.563	3.783	1.325	569	472	542	337	657	2.164	931
1900	2.369	4.157	1.324	761	468	760	269	821	2.082	1.185
1905	3.215	5.504	1.819	815	640	1.496	433	927	2.487	1.393
1910	4.061	4.500	1.372	798	1.124	1.980	612	829	1.399	1.301

İngiliz kaynaklarındaki rakamlara göre İzmir, İskenderun, Mersin ve Antalya limanlarının ihracat ve ithalat değerleri bin sterlin olarak şöyledir:⁷⁴

Limanlar	İhracat			İthalat		
	1910	1911	1912	1910	1911	1912
İzmir	4.500	4.400	4.000	4.061	4.138	3.788
İskenderun	1.301	1.044	1.020	1.399	1.145	1.210
Mersin	829	819	795	612	635	596
Antalya	207	223	228	169	172	169

⁷² Baskıcı 2005, s.107.

⁷³ Baskıcı 2005, s.68, 75-76, 90, 95-96, 101. Samsun'un 1905 yılına ait ticaret değerleri olmadığı için 1907 yılına ait ihracat ve ithalat değerleri verilmiştir. Ayrıca İzmir'in ticaret rakamları için bkz., *İzmir Konsolosluk Raporlarına Göre İzmir Ticareti*, s.141, 295, 316-319, vd. Trabzon ve Samsun'un ticaret rakamları için bkz., Şaşmaz 2014. Rakamlarda bazı yıllar için küçük farklar bulunmakla birlikte genel olarak rakamlar birbiriyle uyumludur.

⁷⁴ Tablo Korkmaz'ın eserinden alınmıştır. Sadece Antalya'ya ilişkin 1911 ihracat rakamı *Handbook*'ta yer alan rakamla değiştirilmiştir. Diğer rakamlar verilen eserlerde aynıdır. Karşılaştırmak için bkz., *A Handbook of Asia Minor*, Baskıcı 2005, s.68, 96, 101; Korkmaz 2015, s.206.

Anadolu Limanları Arasında Antalya Limanı'nın Yeri

Antalya liman trafiği ve ticaretinin Anadolu kıyısındaki diğer limanlar arasındaki yerini aydınlatabilmek amacıyla yukarıda bulunabildiği ölçüde birçok Osmanlı ve İngiliz kaynakları ile Fransız, Amerikan ve İtalyanlar tarafından hazırlanan birkaç rapor ve tabloya yer verildi. Tüm verileri anlamlı bir bütün haline getirmek ve Antalya Limanı'nın 19. yüzyıl sonu ile 20. yüzyıl başındaki durumunu diğer liman kentleri ile karşılaştırılabilmek için bu verilerin değerlendirilmesi gerekmektedir.

Karşılaştırmanın en büyük zorluğu farklı kaynaklardaki rakamların çoğu zaman birbiri ile uyumsuzluğu ve aynı tarihi taşıyan genele ilişkin verilerin azlığıdır. Yukarıda verilen bütün verileri doğru kabul etsek bile veriler oluşturulurken göz önünde bulundurulmuş kriterlerin farklılığı ayrıca bir zorluk yaratmaktadır. Mesela Antalya Limanı'na ilişkin karşılaştırma yapılabilecek veriler, 1889 sonrasında karşımıza çıkmasına rağmen, Cuinet tarafından verilen rakamlara göre, 1889-1890 yılları arasında 1.264 gemi Antalya Limanı'na gelmiş ve toplam 98.904 ton taşımış; Baskıcı'nın aktardığı İngiliz kaynağına göre ise 1889 tarihinde 645 gemi 97.416 ton taşımıştır. Ya da 1899 tarihli İngiliz Konsolosluk raporlarına göre 469 gemi, 91.714 ton yük taşımış ve 272.229 sterlin değerinde toplam ticaret yapmıştır. 1899 tarihli Konya Vilayeti Salnamesi'nde Antalya Limanı'na 2.141 geminin geldiği ve toplam 318 bin liralık ticaret yapıldığı yazmaktadır.

Diğer bir zorluk yukarıdaki tablolarda görüleceği üzere, Osmanlı limanlarına ilişkin verilen istatistikî bilgilerde Antalya Limanı'nın değerlendirmeye alınmamasıdır. Osmanlı arşiv vesikaları içinde bulunan 1896-1897 tarihli tablo buna örnektir. Aynı zamanda 1899-1900 ve 1900-1901 tarihleri için Pech tarafından gümrük gelirlerine dair verilen tabloda, Eldem'in 1909-1910 yılına ve Güran'ın 1911 yılına ilişkin verdiği başlıca limanları içeren tablolarda Antalya Limanı yer almaz.

Liman gelirleri itibarıyla eserlerde farklı para birimlerinin kullanılması, limanlardaki gümrük gelirlerine veya toplam ticarete ilişkin verilerin süreklilik içermemesi, kaçakçılığın hangi boyutlara ulaşabileceğinin kestirilememesi karşılaştırmadaki önemli zorluklardan diğerleridir.

Tüm bu zorluklara ve yapılması muhtemel eleştirilere rağmen yukarıdaki rakamlardan hareketle Antalya liman trafiği ve ticaretinin Anadolu limanları arasındaki yerini tespit edebilmeye yönelik bazı oranlara ulaşılabilir. Mesela 1900 yılındaki Osmanlı İmparatorluğu'ndaki toplam nakliyata ilişkin Pech ve Eldem tarafından verilen rakam 35.337.000 tondur. Aynı tarihli İngiliz Konsolosluk raporlarına göre, Antalya Limanı'ndaki toplam nakliyat 69.662 tondur. Antalya Limanı'nın toplam içindeki yeri bu verilere göre %0,2'dir. 1904-1905 yılına ilişkin Pech ve Eldem tarafından verilen rakamlara göre, buharlı tonajı toplam 44.180.000, yelkenli tonajı toplam 2.506.000 ton olmak üzere toplam nakliyat 46.686.000 tondur. 1904 tarihli İngiliz Konsolosluk raporlarına göre, Antalya Limanı'ndaki buharlı tonajı 44.064, yelkenli tonajı 34.173 ton olmak üzere toplam nakliyat 78.237 tondur. Bu veriler üzerinden hareketle Antalya Limanı'nın 1904-1905 yıllarında toplam buharlı tonajındaki oranı %0,1; yelkenlide %1,36 ve toplam nakliyattaki oranı %0,17'dir.

Antalya Limanı'nın 19. Yüzyıl Sonu ve 20. Yüzyıl Başında Anadolu Liman Trafığı ve Deniz Ticaretindeki Yeri

Değer açısından bir karşılaştırma yapılacak olunursa, Osmanlı dış ticaretinde 1899 yılında 24.497.000 liralık ithalat, 15.591.000 liralık ihracat yapılmıştır. 1899 yılı ithalat ve ihracat toplamı 40.088.000 liradır.⁷⁵ 1899 tarihli Konya Vilayeti Salnamesi'ne göre, Antalya Limanı'ndan 105.000 liralık ithalat, 213.000 liralık ihracat olmak üzere toplam 318.000 liralık ticaret yapılmıştır. Bu rakamlar üzerinden toplam ihracat ve ithalatta Antalya'nın payı %0,79'dur. Bu pay ithalatta %0,43; ihracatta %1,4'tür.

1910 yılı için İngiltere'nin Antalya ile olan ticareti 376.000 sterlidir. Antalya ile en fazla ticaret yapan İngiltere'nin Anadolu limanları arasında Antalya Limanı ile olan ticaretinin oranı sadece %1,7'dir. İmparatorluğa bağlı diğer limanlar hesaba katıldığında bu oran %0,97'ye düşmektedir.⁷⁶

Yapılan hesaplardaki rakamların hatalı olma ihtimali bulunsa da ortaya çıkan tabloda ulaşılan sonuç, Antalya Limanı'nın Anadolu limanları arasındaki yerinin %1'in altında olduğudur. Antalya Limanı'nda daha çok yelkenli ve küçük tonajlı gemilerle ihracat ağırlıklı ticaret yapılmaktadır. Rakamlar, imparatorluğun sonunda Antalya'nın bir liman kenti olma özelliğini koruduğunu ama diğer Anadolu limanlarına bağlı ve bağımlı, ulusal bir kimlikten kurtulamadığını göstermektedir.

Sonuç

Ortaçağ'dan itibaren Bizans ve Selçuklu dönemleri ile Osmanlı İmparatorluğu'nun klasik çağında uluslararası ticarete Anadolu'nun ve Akdeniz'in önemli limanlarından biri olan Antalya Limanı, 16. yüzyıldan sonra giderek eski önemini kaybetti. Osmanlı İmparatorluğu'nun sonlarında Anadolu'nun ve Akdeniz'in gelişmiş liman kentlerinin gerisinde ulusal boyutlu bir liman durumuna geldi. Metin içinde verilen rakamlar ve değerlendirmelerde görüleceği üzere, 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başında Antalya Limanı'nın Anadolu liman trafiği ve deniz ticareti içerisindeki yeri %1 seviyesine bile ulaşamıyordu. Bir zamanların canlı ve uluslararası karaktere sahip limanının neden giderek önemini kaybettiği ayrıca incelenmesi gereken bir konudur. Ancak sonuç olarak bu düşüşteki bazı belirleyici faktörlerin altı çizilmelidir.

Öncelikle 16. yüzyıl, dünya ticareti üzerinde bir değişimi beraberinde getirdi. Gemicilikteki gelişmeler, yeni yolların ve yerlerin bulunması Avrupa'nın yükselişini simgeliyordu adeta. Bu yükselişin temelinde ekonomik faktörler yer aldı ve uluslararası ticaret, yükselişin itici güçlerinden birini oluşturdu. Avrupa'daki mamul üretimin artması Asya'nın ticari üstünlüğüne darbe indirdi. Eski ticaret yollarının yerini yenileri alırken Avrupalı devletler yeni güzergâhlarda hegemonyalarını kurmaya başladı. Kervan ticaretinin yerini Avrupa kumpanya deniz ticareti alırken Antalya, yeniden düzenlenen uluslararası deniz trafiği içinde işlek bir durak olma niteliği kazanamadı.

⁷⁵ Güran 2017, s.375.

⁷⁶ İngiltere'nin Anadolu limanları ile 10.012.000 sterlin ithalat, 11.761.000 sterlin ihracat olmak üzere toplam ticareti 21.773.000 sterlidir. İmparatorluğa bağlı diğer limanlarla birlikte toplam ticareti 38.687.000 sterlidir. Bkz., *A Handbook of Asia Minor*, s.317.

16. yüzyıldan itibaren Avrupa merkezli bir *Modern Dünya Sistemi*'nin⁷⁷ temelleri atılırken Osmanlı İmparatorluğu bu sisteme dâhil olamadı. Osmanlı'nın zayıflaması ve gerilemesi zamanla Avrupa'nın inisiyatifine bağımlı bir ekonominin hüküm sürmesine yol açtı. Bu bağımlılık ya da yarı müstemleke oluş içerisinde liman kentlerinin kaderi Avrupalıların çıkarlarına göre şekillendi.

Bu süreçte Antalya gibi bazı ticaret merkezleri önemini kaybederken İzmir gibi yeni ticaret merkezleri yükselmeye başladı. İzmir, Avrupalıların rahat hareket etmelerine olanak sağlayacak, istedikleri gibi inşa edip geliştirebilecekleri ve yeni pazar imkânları sunan merkezler ararken karşularına çıkan yerlerden biriydi. 16. yüzyılda ticari bir canlılığa sahip olmayan İzmir, 17. yüzyıldan itibaren hızla büyüyerek çok önemli bir Levant limanı durumuna geldi.⁷⁸ İzmir'in adı bile bilinmezken uluslararası bir öneme sahip olan Antalya Limanı, Osmanlı'nın son zamanlarında uluslararası özelliğini kaybederek dış ticarete neredeyse İzmir'e bağlı bir konuma düştü. Anadolu limanları açısından durum sadece İzmir için geçerli olmayıp, İstanbul haricinde Samsun, Trabzon, Mersin, İskenderun ve imparatorluğa bağlı İskenderiye, Selanik, Beyrut gibi limanların önemi zamanla arttı.

Antalya Limanı'nın düşüşündeki nedenlerden biri yabancıların ilgisini ve yabancı sermayeyi çekememiş olmasıydı. İzmir bu konuda büyük atılım sergiledi. Özellikle 19. yüzyılda Anadolu ticareti ve ekonomisinde başı çeken İngiltere ve Fransa, çıkarları doğrultusunda yatırımlara giriştiler. Anadolu'daki ilk demiryolunun İngilizler tarafından İzmir-Aydın arasında yapılması tesadüf değildi. Bundan önce İskenderiye-Kahire, daha sonra Haydarpaşa-İzmit, Mersin, Rumeli demiryolları, İzmir'den iç kesimlere ve İzmit'ten Konya'ya doğru demiryolları genişledi. Demiryollarının ortak noktası bir liman kentine bağlanması ve Anadolu'nun ticari olanaklarını Avrupalılara sunmasıydı. Diğer ortak nokta ise hepsinin yabancı sermaye ile yapılmasıydı. Denize ulaşamayan, denize ulaştığı noktada bir ticari potansiyeli kaldıracak limanı bulunmayan demiryolu hatları Avrupalılar açısından işlevsel ve yatırıma değer değildi. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nde potansiyelle sahip gördükleri bir bölgede demiryolu imtiyazını alan yabancı sermaye sahipleri hattın denize ulaştığı noktada gerekirse liman yapımına da talip oluyorlardı.

Antalya yabancı sermaye çekme konusunda başarılı olamadı. İç kesimlerle bağlantısını zorlaştıran dağlık yapısı ve geliştirmeye muhtaç karayolları dönüşüme uğrayamadı. Yerli olanakların sınırlılığı ve yabancı sermayenin bu bölgeye ilgi duymaması limanın gelişimini engelledi. Konya Vilayeti'nde üretilen hububat ve diğer ürünlerin ana çıkış noktası da Antalya Limanı olamadı. Anadolu içindeki demiryolu olanakları deve kervanı güzergâhlarına üstün geldi.⁷⁹

Antalya karayollarındaki yapım çalışmaları II. Meşrutiyet döneminde bir miktar ilerleme kaydetti ve Trablusgarp Savaşı'ndan sonra bölgeye İtalyan ilgisi yoğunlaştı. İtalyanların Antalya ticaretinde isimleri ön plana çıktı ve bir demiryolu ile ilgili İtalyan projeleri duyuldu. Ancak savaşlar sonrasında bölge, İtalyanların nüfuzu altına girmedi.

⁷⁷ Wallerstein, 2004.

⁷⁸ Malhut 2019, s.63-65.

⁷⁹ Fesch 1999, s.560-561.

Antalya Limanı'nın 19. Yüzyıl Sonu ve 20. Yüzyıl Başında Anadolu Liman Trafığı ve Deniz Ticaretindeki Yeri

Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra da Antalya Limanı ve ticareti ciddi bir dönüşüm geçiremedi. 1930 yıllarda öncelik verilen konu yabancı sermayeye ait olan işletmelerin millileştirilmesi idi.

Antalya Limanı'nın gelişiminin önündeki büyük zorluklardan diğeri limanın fiziki yapısı ve kapasitesine ilişkindi. 19. yüzyılın sonlarında binlerce tonluk gemiler uluslararası ticarete boy gösterirken Antalya Limanı yüz tonluk gemileri bile ağırlamakta zorluk çekiyordu. Osmanlı limanlarındaki nakliye işlerinin yaklaşık %90'ı yabancıların elinde olduğu⁸⁰ için eğer liman ticaretinde aksamalar yaşıyorsa ve liman kentleri gelişirken limanlar yetersiz kalıyorsa yabancı sermaye yeni limanlar inşa ederek bu zorluğu giderebiliyordu. Mesela, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren İstanbul, İzmir, Selanik ve Beyrut gibi kentlerin limanları yabancı şirketler tarafından inşa edildi.⁸¹ Antalya ise demiryolu ve karayolunda olduğu gibi deniz yolunun geliştirilmesini sağlayacak modern bir limana kavuşamadı. Bu durum 1973 yılına kadar sürdü.⁸² 2017 yılı istatistiklerine bakıldığında yeni limanın da Antalya deniz trafiği ve ticaretinde köklü bir değişiklik yapamadığı görülür.⁸³

Son olarak Antalya'nın verimli arazileri, tarıma uygun iklim ve coğrafyası ile barındırdığı potansiyel ve arttırılmaya müsait kapasitesi yeterli ölçüde kullanılmadı. Diğer bir deyişle tarımın ticarileşmesine yönelik İzmir'de olduğu gibi ya doğrudan yabancı sermayeli ya da sermayeyi çekecek büyük tarımsal plantasyonlar kurulamadı. Tüm bu gelişmeler ve zorluklar Antalya Limanı'nda 16. yüzyıldan itibaren başlayan düşüşün durdurulmasında ve canlılığın tekrar arttırılmasının önünde aşılardan duran engeller olarak kaldı.

⁸⁰ 1911-1912 rakamlarına göre bkz. Eldem 1994, s.105.

⁸¹ Quataert 2004, s.923; Yıldız 2014, s.136-142.

⁸² Güçlü 1997, s.67-68.

⁸³ Toplam yük taşıma ve toplam elleçleme bakımından küçük bir hesap yapıldığında Antalya Limanı'nın diğer limanlar arasındaki yerinin %1'ler seviyesinde kaldığı anlaşılmaktadır. Bkz, *Deniz Ticareti 2017 İstatistikleri*.

KAYNAKLAR

a. Salnameler

1314 Konya Vilayeti Salnamesi.

1317 Konya Vilayeti Salnamesi.

1317 Konya Vilayeti Salnamesi.

1332 Konya Vilayeti Salnamesi.

b. Genel kaynaklar

A Handbook of Asia Minor, Vol. I General, 1919. H. M. Government, Naval Staff Intelligence Department.

BOA, Y.EE.d., 341. Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Esas Evrakı Defterleri.

British House of Commons Parliamentary Papers, 1900 [Cd.1-99], Diplomatic and Consular Reports. Turkey. Report for the Years 1897-1899 on the Trade and Commerce of the Consular District of Smyrna.

Deniz Ticareti 2017 İstatistikleri. T. C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü.

İzmir Konsolosluk Raporlarına Göre İzmir Ticareti (1864-1914). 1998. İzmir: İzmir Ticaret Odası.

Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897, haz. Tevfik Güran, Tarihi İstatistikler Dizisi Cilt:5, T. C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü.

Umur-ı Nafiya Dair Layiha, 1908, Ticaret ve Nafia Nezareti, İstanbul.

c. Kitap ve Makaleler

Arıkan 1988 Zeki Arıkan, "Evliya Çelebi'nin Elmalı-Alanya Yolculuğu", *Türklük Araştırmaları Dergisi* 4, 185-212.

Armağan 2006 Latif Armağan, "XVI. Yüzyılda Antalya", *Son Bin Yılda Antalya Sempozyumu*, 18-19 Aralık 2003, yay. haz Ekinci. N. Akın. H., Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını, Antalya, 2006.

Baskıcı 2005 Mehmet Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara.

Bastable 1899 C. F. Bastable, *The Commerce of Nations*, Methuen & Co., London.

Beales 1934 H. L. Beales, "The 'Great Depression' in Industry and Trade", *The Economic History Review* 5/1, 65-75.

Beaufort 1817 Francis Beaufort, *Karamania or a Brief Description of the South Coast of Asia-Minor and of the Remains of Antiquity with Plans, Views, &c.*, Printed for R. Hunter, London.

Beaufort 2002 Francis Beaufort, *Karamanya*, çev. Ali Neyzi, Doğan Türker, Suna-İnan Kırac Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü, Antalya.

Antalya Limanı'nın 19. Yüzyıl Sonu ve 20. Yüzyıl Başında Anadolu Liman Trafığı ve Deniz Ticaretindeki Yeri

- Cuinet 1892 Vital Cuinet, *La Turquie d'Asie: Géographie Administrative, Statistique Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de l'Asie Mineure*, Vol. 1, Ed. Ernest Leroux, Paris.
- Davis 2006 E. J. Davis, *Anadolu*, çev. Funda Yılmaz, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul.
- Dayar 2016 Evren Dayar, *Antalya'da Devlet ve Eşraf İlişkileri (1839-1908)*, Akdeniz Üniversitesi, SBE. Yayımlanmamış Doktora Tezi.
- Doğan 2012 Aylin Doğan, *19. Yüzyılda Teke Sancağı Antalya Merkez Kazası'nın Sosyo-Ekonomik Yapısı*, Marmara Üniversitesi SBE, Doktora Tezi.
- Duggan 2019 T. M. P. Duggan, *Antalya, Some Accounts, Notices, References and Reports of the City of Antalya, and its History Published in English during the 19th Century, Together with Some Earlier References to the City, its Name and its History Published in English from the 16th to the 19th c.*, çev. Ö. Bozkurtoğlu Özcan, Akdeniz Üniversitesi Akdeniz Uygurlukları Araştırma Enstitüsü, Antalya.
- Eldem 1994 Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, TTK Yayınları, Ankara.
- Emecen 1991 Feridun Emecen, "Antalya.", TDV *İslâm Ansiklopedisi* 3, 232-236.
- Faroqhi 1981 Suraiya Faroqhi, "Ondokuzuncu Yüzyılın Başlarında Antalya Limanı", *VIII. Türk Tarih Kongresi Bildiriler*, Cilt:II, TTK Basımevi, Ankara.
- Fesch 1999 Paul Fesch, *Abdülhamit'in Son Günlerinde "İstanbul"*, çev. Erol Üyepazarcı, Pera Yayınları, İstanbul.
- Güçlü 1997 Muhammet Güçlü, *XX. Yüzyılın İlk Yarısında Antalya*, Antalya Ticaret ve Sanayi Odası Kültür Yayınları, Antalya.
- Güçlü 2008 Muhammet Güçlü (yay. haz.), *II. Meşrutiyet Döneminde Antalya'nın Coğrafi ve İktisadi Vaziyeti*, Ekici Matbaa, Antalya.
- Güran 2017 Tevfik Güran, *Resmî İstatistiklere Göre Osmanlı Toplum ve Ekonomisi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Heaton 1995 Herbert Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi, İlkçağlardan Sanayi Devrimine*, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, İmge Kitabevi, Ankara.
- Heyd 2000 W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, çev. Enver Ziya Karal, TTK Basımevi, Ankara.
- Hobsbawm 2013 Eric Hobsbawm, *İmparatorluk Çağı 1875-1914*, çev. Vedat Aslan, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara.
- Hobsbawm 2017 Eric Hobsbawm, *Sermaye Çağı 1848-1875*, çev. Mustafa Sina Şener, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara.

- Issawi 1980 Charles Issawi, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, The University of Chicago Press, Chicago.
- Issawi 2006 Charles Issawi, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Avrupa Ekonomisindeki Yeri (1600-1914): Bazı Gözlemler ve Sorunlar”, *Osmanlı ve Dünya*, (haz. Kemal Karpat) Ufuk Kitap, İstanbul.
- İnalcık 2000 Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600*, Cilt:1, Eren Yayıncılık, İstanbul.
- İnalcık 2005 Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ 1300-1600*, çev. R. Sezer, YKY, İstanbul.
- Karaca 2010 Behset Karaca, “XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı’nın Siyasi, Sosyal, Kültürel, Ekonomik ve Askeri Durumu”, *Dünden Bugüne Antalya*, Cilt:1, T.C. Antalya Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, Antalya.
- Korkmaz 2015 Sevgi Korkmaz, *Millî Mücadele Döneminde Antalya Limanı*, Uşak Üniversitesi, SBE. Yüksek Lisans Tezi.
- Kurmuş 1982 Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi*, Bilim Yayınları, İstanbul.
- Kütükoğlu 1980 Mübahat S. Kütükoğlu, “Osmanlı Gümrük Kayıtları”, *Osmanlı Araştırmaları I*, Neşir Heyeti: Halil İ, Nejat G, Heath W. L., İstanbul.
- Malhut 2019 Mustafa Malhut, *I. Meşrutiyet’ten II. Meşrutiyet’e Osmanlı-İngiliz İlişkileri (1876-1914)*, Dokuz Eylül Üniversitesi, SBE. Yayımlanmamış Doktora Tezi.
- Moğol 1990 Hasan Moğol, *Şer’iyye Sicillerine Göre XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Antalya*, Ankara Üniversitesi, SBE. Yayımlanmamış Doktora Tezi.
- Pamuk 1985 Şevket Pamuk, “19. yy’da Osmanlı Dış Ticareti”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt:3, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Pamuk 2005 Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Pech, 1906 Edgar Pech, *Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie*, 3. Edition, Paris.
- Quataert 2004 Donald Quataert, “19. Yüzyıla Genel Bakış İslahatlar Devri 1812-1914”, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1600-1914*, Cilt:2, ed. Halil İnalcık ve Donald Quataert, Eren Yayıncılık, İstanbul.
- Rostow 1948 W. W. Rostow, *British Economy of the Nineteenth Century*, Oxford University Press, Oxford.
- Rostow 1978 W. W. Rostow, *The World Economy, History and Prospect*, The Macmillan Press, London.

Antalya Limanı'nın 19. Yüzyıl Sonu ve 20. Yüzyıl Başında Anadolu Liman Trafığı ve Deniz Ticaretindeki Yeri

- Serpen 2019 Gülsu Serpen, *19. Yüzyıl Ortalarında Antalya'nın Sosyal ve Ekonomik Durumu (1844-1845 Tarihli Temettüat Defterlerine Göre)*, Akdeniz Üniversitesi, SBE. Yüksek Lisans Tezi.
- Şaşmaz 2014 Musa Şaşmaz, *İngiliz Belgelerine Göre Trabzon Vilayeti Ticari Raporları 1830-1914*, Cilt:III, TTK Yayınları, Ankara.
- Wallerstein 2004 Immanuel Wallerstein, *Modern Dünya Sistemi Cilt:1 Kapitalist Tarım ve 16. Yüzyıl'da Avrupa Dünya-Ekonomisinin Kökenleri*, çev. Latif Boyacı. Bakış Yayınları, İstanbul.
- Willan 1955 T. S. Willan, "Some of English Trade with the Levant in the Sixteenth Century", *The English Historical Review*, 70/276, 399-410.
- Wood 2013 Alfred C. Wood, *Levant Kumpanyası Tarihi*, çev. Çiğdem Erkal İpek, Doğu Batı Yayınları, Ankara.
- Yıldız 2014 Özlem Yıldız, *Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914)*, Tarihçi Kitabevi, İstanbul.

d. Web siteleri

<http://isamveri.org/salname/sayilar.php?sidno=D02901> (Erişim 23.01.2020)

<https://konya.bel.tr/sayfadetay.php?sayfaID=968> (Erişim 23.01.2020)

SUMMARY

In this study, the position and importance of Antalya Port's port traffic and maritime trade in the late 19th and early 20th century were examined. Primarily, the developments in the world on the subject and the situation in Anatolian ports were briefly mentioned. Later Antalya Port was handled in comparison with Anatolian ports. On the one hand, the position of the Ottomans in world trade, on the other hand, the share of Antalya Port in Anatolian trade was questioned. Thus, the transformation of Antalya and Antalya Port, which was one of the leading port cities of the time, and the current situation at the end of the empire were revealed with numbers.

Antalya was one of the gates of Anatolia to the world during the Byzantine period, especially in the Seljuk period and the classical period of the Ottoman Empire. During this period, Antalya rose to a significant position among the port cities of Anatolia. Antalya was an important departure and transit point for both export and transit trade as well as for travelers and pilgrims. Antalya Port preserved its vitality and importance until the 17th century, but then it lost its importance. The tidy data on the aftermath were available at the end of the 19th century. Thanks to these data, comparison and interpretation could be made. And the date range of the study was determined accordingly.

During the 19th century, world production and trade increased at least more than 20 times. In parallel with the increase in production and trade, ship transportation also increased in the 19th century. Thanks to these increases, over time, sailing ships were replaced by steamships with higher load-carrying capacity. Considering in general,

although there were fluctuations in the Ottoman foreign trade in some periods, trade increased gradually between the beginning and the end of the 19th century. This increase was clearly observed in some leading port cities such as Istanbul, Izmir, Trabzon, Samsun, Mersin, and Iskenderun.

Reflections of the economic and commercial growth in the world in the 19th century affected Antalya and Antalya ports as well as the Ottoman ports. Although it is not possible to give exact information when the numbers at the beginning and the end of the 19th century are compared, the number and capacity of ships arriving at Antalya Port increased 5 times. However, when the current data were examined, it was understood that there was no steady increase in Antalya Port and it was far from catching the old glory days. Nevertheless, detailed data on the general course of Antalya Port traffic and maritime trade in the 19th century are unfortunately not yet available.

Towards the end of the 19th century, the first regular data appeared in Cuinet's *La Turquie d'Asie: Géographie Administrative, Statistique Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de l'Asie Mineure* published in 1892. Later, with the information in *Parliamentary Papers, Accountand Papers, Konya Province Yearbooks* and official statistics, the data expanded and diversified. During the period from 1897 until World War I, data on Antalya port trade were constantly included in the British Consulate reports, as the majority of the port trade belonged to the British. Vice-Consul Gustave Arthur Keun prepared the reports on Antalya affiliated to the British Consulate General in Izmir. According to the reports of the British Consulate, when the sea traffic and trade in Antalya Port between 1897 and 1912 were examined, both the number of sailing and steam vessels coming to the port and the amount of cargo they carried decreased. On the other hand, while the import value increased, the export value did not change much.

To compare Antalya Port with other port cities in Anatolia at the end of the 19th and the beginning of the 20th century, it is necessary to make the existing data into a meaningful whole. However, some of the difficulties are that the data from different sources are often incompatible with each other and the scarcity of data covering the whole. Another difficulty is that Antalya Port is generally not taken into account in official Ottoman statistics. Other difficulties in comparison are issues such as the lack of continuity of data on different currencies, customs revenues or total trade and the scope of smuggling. Although the calculations may be wrong, the result reached in the table is that Antalya Port has a place below 1% among Anatolian ports. Export-oriented trade was mostly carried out with sailing and small-tonnage vessels in Antalya Port. The numbers indicate that at the end of the empire, Antalya remained still a port city, but showed a national/localised character, dependent on other Anatolian ports.

In the conclusion part of the study, the reasons why Antalya Port losing its former busy and importance and falling in an insignificant position among Anatolian ports are discussed. These reasons are as follows: Not being a part of international maritime traffic; shaping the Ottoman port cities according to the initiative of Europe; limited domestic opportunities and foreign capital not being interested in this region; the absence of railways in Antalya; lack of road transport; physical structure and low capacity of Antalya Port; non-commercialization of agriculture.