

XIX. Yüzyılda Antalya’da Gemi İnşası ve Organizasyonu Üzerine
Bir Durum Analizi

A Situational Analysis of Shipbuilding and its Organization in Antalya
in the 19th Century

Fatma Şimşek Touatı*

Öz

Osmanlı dönemi taşra tersanelerinde yapılan gemi tiplerinin tespiti, yapısal özellikleri, kapasiteleri, donanımları ve görevlileri hakkında ayrıntılı bilgi sağlayacak kaynaklar sınırlıdır. XIX. yüzyıl ortalarına kadar çizim, plan, resim ya da harita gibi görsel materyallerin yok denecek kadar az olması, bu konuların aydınlığa kavuşturulmasında karşılaşılan başlıca engellerden biridir. Yerli ve yabancı seyyahların anlatımlarında, nadir de olsa gemilerin yapısal özellikleri ve inşa edilen gemilerin tipolojileri hakkında bazı bilgilere ulaşılabilmektedir. Merkezden gönderilen emirler ya da gemi yapımından sorumlu görevliler tarafından inşa sürecinde tutulan masraf defterleri, taşra tersanelerinin ve burada inşa edilen gemilerin mahiyetini anlamak adına önemli ipuçları sunmaktadır. Ayrıca inşa öncesinde ve yapım aşamasında gerekli malzemelerin veya iş gücünün temininde yaşanan zorlukların yansıdığı merkez-taşra yazışmaları, inşa edilecek gemilerin mahiyeti, ebatları ve kullanılan malzemeler hakkında ayrıntılı bilgiler içermektedir.

Bu bağlamda, Antalya’da gemi inşası sırasında tutulan kayıtlara dayanarak, bu çalışmada Antalya tersanelerinde inşa edilen gemilerin türleri, işçilerin örgütsel yapıları,

* Doç. Dr., Akdeniz Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü – Assoc. Prof. Dr., Akdeniz University, Faculty of Letters, Department of History, Antalya/TÜRKİYE,
<https://ror.org/01m59r132> <https://orcid.org/0000-0002-7392-826X> fsimsek@akdeniz.edu.tr

işçilere ödenen ücretler, gemi inşasının aşamaları, bu süreçte yer alan görevlilerin sorumlulukları ve merkezin bu örgütlenme üzerinde geliştirdiği kontrol mekanizmaları ayrıntılı olarak incelenmeye çalışılacaktır. Böylelikle özelde Antalya’da gemi inşa faaliyetleri aracılığıyla taşra tezgâhlarının yapısal ve işlevsel nitelikleri, genelde ise Tersâne-i Âmire’nin gemi inşasıyla ilgili bu merkezlerde izlediği prosedürler ve süreçler üzerine bir katkı sağlanması amaçlanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Antalya, Gulet, Şalopa, Kalyon, Gemi inşa, Tersane, Mısır.

Abstract

The sources providing detailed information about the types of ships built in the provincial shipyards of the Ottoman period, including their structural characteristics, capacities, armaments, and personnel, are limited. The lack of materials, such as drawings, plans, paintings, or maps prior to the mid-19th century poses a significant challenge to the comprehensive understanding of these subjects. However, information about the structural features of the ships and the shipbuilding typologies can be found in the accounts of local and foreign travellers, and on rare occasions, in their drawings. The orders sent from the centre and the cost books kept by the officials responsible for shipbuilding during the construction provide substantial evidence for understanding the nature of the provincial shipyards and the ships built there. Furthermore, the correspondence between the centre and the provinces, reflecting the difficulties encountered in procuring materials or labour before and during the construction, contains detailed information about the nature, size, and materials of the ships.

In this context, based on the records of shipbuilding in Antalya, this study attempts to examine in detail the ship types built in the shipyards of Antalya, the organisational structures of the workers, the wages paid, the stages of shipbuilding, the responsibilities of the officials involved, and the control mechanisms developed by the centre over this organisation. Thus, it aims to contribute to the structural and functional characteristics of provincial shipyards through shipbuilding activities in Antalya, particularly, and the procedures and processes followed by the Tersâne-i Âmire regarding shipbuilding in general.

Keywords: Antalya, Brigantine, Sloop, Galley, Shipbuilding, Shipyard, Egypt.

Giriş

Antalya topografyası, karanın içlerine kadar sokulan körfezi, rüzgârlara karşı korunaklı limanı ve emtia bakımından destekleyici art alanı ile köklü bir denizcilik geleneğinin oluşması ve gelişmesi için elverişli şartlara sahiptir. Gemi inşasına uygun kerestenin temin edilebildiği ormanlar ve nakliyede kolaylık sağlayan akarsu şebekelerinin varlığı bu konuda büyük avantajlar sağlamıştır. Osmanlı döneminde XVI. yüzyılda özellikle Kıbrıs’ın fethi gibi deniz seferleri öncesi ve İnebahtı gibi büyük yenilgiler sonrasında sahip olduğu bu avantajları ve tarihsel süreçte edindiği denizcilik tecrübesiyle Antalya’da geniş çaplı gemi inşa faaliyetlerinin yürütüldüğü görülmektedir.

Antalya’da Osmanlı dönemi gemi inşasını konu edinen Behset Karaca’nın “XVI. Asırda Antalya Tersanesi ve Burada Gemi İnşası” başlıklı çalışması dışında müstakil bir çalışma yapılmamıştır¹. Karaca, gemi inşasına dair hükümlerin veya inşa aşamasında yaşanan sorunlara dair yazışmaların yer aldığı Mühimme Defterleri ışığında konuyu ele almıştır. Ancak bu hükümler nitelikleri gereği gemi inşa süreci, malzeme temini, işgücü organizasyonu ile ilgili ayrıntılı veriler sunmaktan uzaktır. Doğrudan gemi inşasıyla ilgili olmamakla birlikte “Doğu Roma’dan Osmanlı Dönemi’ne Antalya Tersanesi’nin Lokalizasyon Problematiği” adlı çalışmada ise başlıktan da anlaşılacağı üzere daha çok tersaneninin yerine dair analizlerde bulunmuş, inşa faaliyetlerine dolaylı olarak değinilmiştir². Antalya’da gemi inşasına dolaylı olarak değinen bir başka yazar ise tarihsel süreçte Antalya Kalesi’ni yapısal unsurlarıyla ele alan Cemil Cahit Sönmez’dir. Mart 1743’te yaşanan büyük depremde tersaneninin yıkıldığını ve 1796’dan sonra ise Antalya’da hiç gemi yapıldığını ileri süren Sönmez’in eserinde³ bazı bilgi yanlışlıkları göze çarpmaktadır. Oysa XIX. yüzyıl sürecinde bölgedeki özellikle mîrî gemilerin inşasına dair yaptığımız bu çalışma, Sönmez’in ilgili savını geçersiz kılmaktadır.

- 1 Behset Karaca, “XVI. Asırda Antalya Tersanesi ve Burada Gemi İnşası”, *Antalya Kitabı (Selçuklu’dan Cumhuriyet’e Sosyal Bilimlerde Antalya)*, C I, ed. Bedia Koçakoğlu&Behsat Karşlı&Demet Sustam&Zehra Sula&Halil İbrahim Yücel&Ayşe Demir, Antalya Büyükşehir Belediyesi Yayınları, Antalya 2018, s. 78.
- 2 Fatma Şimşek, “Doğu Roma’dan Osmanlı Dönemi’ne Antalya Tersanesi’nin Lokalizasyon Problematikliği”, *Antalya’nın Denizcilik ve Deniz Ticareti Tarihi*, İMEAK Deniz Ticaret Odası, Antalya 2022.
- 3 Cemil Cahit Sönmez, *Antalya Kenti Kalesi’nin Tarihi, Burçlar, Kapılar ve Sur Duvarları*, Mimarlar Odası Antalya Şubesi Yayınları, Antalya 2008, s. 179, 189; Konuya dair tartışmalar için bk. Şimşek, agm., s. 242.

Bu bağlamda Antalya’da XIX. yüzyılda mirî ve özel gemi inşa faaliyetlerini ele almak Antalya’nın hem bölgesel hem de genel ölçekte yerini ve önemini ortaya koyması açısından önemlidir. İnşa ve işgücü organizasyonun boyutunu, imal edilecek geminin cinsi ve ebadı belirleyeceğinden ilk safhada bölgede inşa edilen gemi tiplerini ortaya koymak konuyu daha anlaşılır kılacaktır.

Antalya’da İnşa Edilen Gemi Tipleri

Şalopa

Şalopa cinsi gemiler Osmanlı donanmasında XVIII. yüzyıl sonlarından itibaren kullanılmaya başlanmıştır. Bir ya da iki direkli, küçük yelkenli ve ambarsız tekneler olup hâlihazırda kullanılan bazı balıkçı tekneleri şalopalara oldukça benzemektedir⁴. XVI. yüzyıldan itibaren Batı’da görülmekle birlikte⁵ sonrasında Cezayir’de kullanılmıştır. Çeşme baskınından (1770) sonra Gazi Hasan Paşa döneminde pruva hattına giremeyecek kadar zayıf ve keşifler için hantal kalan karavele kalyonlar yerine hızlı ve seri manevra yapabilen firkateyn ve şalopa tarzı gemiler, Osmanlı donanmasında kullanıma girmiştir⁶. İlk defa 1768 tarihli Osmanlı-Rus savaşında Osmanlı donanmasında görülmeye başlanan şalopaların kullanımı giderek yaygınlaşmış ve envantere kayıtlı şalopa sayısı özellikle 1784’te Fransız gemi inşa hevetinin gelmesiyle birlikte hızla artmıştır⁷.

XIX. yüzyılın başlarında Antalya’da özellikle küçük bir kalyon çeşidi olan şalopa cinsi gemiler imal edilmekteydi. Tekelioğlu isyanının en hararetli dönemlerinde 1813’te Antalya’ya gelen William Turner, kale burçlarından atılan tüfek atışlarından mürettebatın korunması için güvertenin üzeri kapatılmış özellikle kuşatma için inşa edilmiş dokuz adet “Sloop of Satalia” tabiriyle Antalya şalopalarından bahsetmektedir⁸. Nitekim isyan esnasında şehrin denizden kuşatılmasında gemi

4 Mustafa Pultar, *Büyük Deniz Sözlüğü*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2022, s. 734; Guletler, babafingo ve kontrasi olur ise uskuna olarak adlandırılmaktaydılar. Süleyman Nutki, *Kamus-i Bahri*, drl. Mustafa Pultar, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2011, s. 271.

5 Enes Depe, *Kadimden Cedide Osmanlı Donanması (1770-1790)*, Kriter Yayınları, İstanbul 2024, s. 100.

6 Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, çev. Ahmet Maden-Sertaç Canpolat, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2014, s. 219.

7 1791 tarihli donanma yoklamasında şalopa sayısı 8 adet iken 1823’te Akdeniz’e açılan Osmanlı donanmasında 20 adet şalopa bulunmaktaydı. İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz-Deniz Politikaları Teşkilat ve Gemiler*, Küre Yayınları, İstanbul 2010, s. 169; Depe, *age.*, s. 100.

8 William Turner, *Journal of a Tour in the Levant*, Vol. III, London 1820, s. 387.

sıkıntısı yaşanmaktaydı⁹. Bu sıkıntının aşılabilmesi için özellikle kuşatma amaçlı, merkezin onayı çerçevesinde bu tarz gemilerin inşa edildiğini söylemek mümkündür. Burada özellikle “Antalya şalopeleri” diye tanımlanması bu tip gemi yapımında şehrin standartlaşmış bir tecrübeye sahip olduğunu göstermektedir. 1812’de şehirde bulunan Beaufort ise Antalya Paşasının günümüzde Kemer ilçesine bağlı Çamyuva’da yer alan “Avova Burnu” arkasında küçük bir koyda silahlı bir şalopa yaptırdığına dair söylentilere değinmektedir¹⁰.

Antalya’da donanma için en büyük inşa faaliyetlerinden biri 1817’de yapımı istenilen 10 adet şalopa inşa projesiydi¹¹. Bu noktada şunu belirtmek gerekir, her ne kadar merkez, 10 adet şalopa yapımını emretmekte ise de şalopalarla ilgili tutulan masraf defterlerinde inşasına başlanılan şalopa sayısı iki idi¹². Muhtemelen bu denli fazla sayıda şalopa yapımına aynı anda başlamak finansmanı ve organizasyonu zorlaştıracağından aşamalı şekilde emrin yerine getirileceği düşünülmektedir.

Donanma için Antalya’da bu denli fazla sayıda şalopa inşası ne ifade etmekteydi? Bu sorunun cevabı için Osmanlı donanmasında şalopa tarzı gemilerin hangi amaçlarla nerelerde kullanıldığına bakmak gerekir. Özellikle yeterince top veya havan ile teçhiz edilmiş şalopa sayısı fazla ise limanlara saldıracak donanmalara karşı bu bölgeler daha kolay muhafaza edilecekti¹³. Kaldı ki bunlar muharebe amaçlı ana filonun dışında muhafaza amaçlı ya da daha küçük seferler esnasında kullanışlı flotilla gemilerindendi. Bu nedenle şalopaların düşman gemilerinin uzaklaştırılması, Osmanlı kıyı ve limanlarının korunması, Akdeniz ve Ege adalarının korunması gibi işlerde kullanıldığı görünmektedir¹⁴. Bu nedenle XVIII. yüzyılın son ve XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde Anadolu’nun Batı ve Güney sahillerindeki tezgâhlarda şalopa inşası yaygınlık kazanmaya başlamış ve bu çerçevede Gemlik’te iki, Kala-i Sultaniye’de 5, Limni’de 3 ve Bodrum’da 10 adet şalopa inşa

9 Fahrettin Tızlak, “Tekelioğlu İsyanı”, *XIII. Türk Tarih Kongresi Bildiriler Kitabı*, C III/Kısım 1, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2002, s. 11-12; Şimşek, agm., s. 249.

10 Francis Beaufort, *Karamanya*, çev. Ali Neyci&Doğan Türker, Suna-İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü Yayınları, Antalya 2003, s. 113; F. Şimşek, agm., s. 249.

11 Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Cevdet Bahriye (C.BH.), 53/2498, 5 R 1232 (22 Şubat 1817).

12 BOA, Bâb-ı Defteri Baş Muhasebe Tersâne Eminliği Defterleri (D.BŞM.TRE.d.), 15511, s. 3, 1 Ra 1233 (9 Ocak 1818).

13 Panzac, *age.*, s. 219.

14 Tuncay Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey: Sultan Selim III and Modernisation of the Ottoman Navy*, I.B Tauris, 2011, s. 126.

edilmişti¹⁵. Aynı zamanda bu tarz gemiler, yüksek manevra kabiliyetinin yanı sıra kalyon ve fırkateynlere oranla inşa süreci daha kısa, maliyet bakımından ise ucuz olması hasebiyle başta Tersâne-i Âmire olmak üzere diğer taşra tezgâhlarında sayılarının artırılması amaçlanmaktaydı¹⁶.

Gulet (Uskuna)

İtalyanca “galeotta”dan gelen hafif armalı, “uskuna” olarak da bilinen pruva direği kabasorta (biri sabit diğeri hareketli iki makaradan oluşan palanga), grandi direği sübye donanımlı iki direkli yelkenli gemilerdir¹⁷. Son derece hafif olup özellikle Amerikan ticaret donanmasında yaygın kullanılan bu yelkenliler, 200 tona kadar yük taşıyabilmekteydi¹⁸. Aynı zamanda savaş gemisi olarak da kullanılan bu gemilerin uzunluğu 27 zira (15,90 mt.) olmakla birlikte ebatları zamanla değişmiştir¹⁹.

Panzac’a göre III. Selim döneminde, selefi I. Abdülhamit’in izlediği kara harekâtını desteklemek-tamamlamak şeklinde açıklayabileceğimiz geleneksel Osmanlı deniz siyaseti ihmal edilmişti. Çeşme faciasını telafi etmek, Adalar Denizi’ne hâkim olmak ve Karadeniz egemenliği için Ruslarla mücadele amacıyla hep açık deniz filolarının geliştirilmesi kaygıları daha ağır bastı²⁰. Bu durum topyekûn savaşlar haricinde daha küçük çaplı deniz seferlerinde, kıyı koruma ve muhafazada ihtiyaç duyulan, kalyonlara nazaran daha küçük ve seri hareket eden gemi ihtiyacını artırmış olmalıydı. Bununla birlikte Yunan bağımsızlık savaşında ağırlıklı olarak kullanılan ve XIX. yüzyıl sonlarına kadar Yunan filosunun en yaygın gemi türü olan brik gibi hafif gemiler, savaşlarda ve korsanlık faaliyetlerinde etkinliklerini kanıtlamışlardı²¹. Bu bakımdan kıyı boyunca veya adalar arasında kullanım

15 Serdal Soyluer, *Bodrum Tersanesi’nde Osmanlı Donanmasına Gemiler İnşası (Tevfir-i Merâkib-i Bahriyye Teksûr-i Süfîn-i Mansûre)*, ed. H. Ahmet Arslantürk, Metamorfoz Yayıncılık Okur Tarih, İstanbul 2023, s. 121.

16 Soyluer, *age.*, s. 51.

17 Pultar, *age.*, 319, 399; William Henry Smyth, *The Sailor’s Word Book*, Conway Meritime Press., London 1867, s. 358.

18 Jean-Jérôme Baugean, *Collection de Toutes les Especies de Batimens de Guerre et de Batimens Marchands Qui Naviguent sur L’océan et dans la Méditerranée*, Chez Jean, Paris 1826, s. 4, 5.

19 İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti’nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1988, s. 467.

20 İzlenen bu politika nedeniyle sonrasında savaşın yoğunlaşacağı Tuna kıyısındaki kaleler, Rus taarruzlarına açık hâle gelmişti. Panzac, *age.*, s. 265, 266.

21 Apostolos Delis, “From Lateen to Square Rig: The Evolutaion of the Greek-Owned Merchant

amacına daha elverişli bu tarz gemilerin hem Tersâne-i Âmir'e'de hem de taşra tezgâhlarında yapımına hız verildi. İlerleyen bölümlerde değinileceği üzere Mütesellim Said Efendi zamanında Antalya'da yapımına başlanan mirî guleti bu faaliyetler kapsamında değerlendirilmelidir.

Tekneler

Şehirde balıkçılık, süngercilik ve nakliye işlerinde kullanılmak üzere daha mütevazı deniz taşıtlarına ihtiyaç duyulacağı muhakkaktır. Özellikle engebeli coğrafyası göz önünde tutulur ise bazı kazalara deniz yoluyla ulaşım kara yolundan çok daha rahat ve zahmetsizdi. Yerel halkın bu ihtiyaçları çerçevesinde basit veya daha büyük kayıklar imal edilmekteydi. Bu türden inşa faaliyetleri muhtemelen önemsiz ve sürecin sorunsuz-kolay yürütülüyor olması hasebiyle çok fazla literatüre ve arşiv kaynaklarına yansımamıştır. Ancak konuyla ilgili daha geç tarihlerde 1880'lerde şehri ziyaret eden Lanckoronski, limanın doğu kıyısında küçük tersanelere değinmekte ve bu yeri tasvir eden bir çiziminde inşa sürecindeki iki direkli mütevazı tekneler rahatlıkla görülmektedir²². Limanın dibindeki bu küçük tersane, Cuinet'in eserinde geçmektedir²³.

Özel Müteşebbislerin Yaptırdığı Ticari Gemiler

İskenderiye Limanı, ağırlıklı Hindistan ve Uzakdoğu'dan gelen piring, kahve, şeker gibi malların Akdeniz'e açıldığı önemli ticari merkezlerden biriydi. İskenderiye, Reşid ve Dimyat gibi merkezlerden emtia öncelikle İstanbul'a çalışan Osmanlı tüccar gemilerine yüklendikten sonra kalanı diğer gemilere yüklenmekteydi²⁴. Özellikle XVIII. yüzyılda bölgede yoğun korsan faaliyetleri nedeniyle merkez, Mısır ile iş yapan tüccarların yapacakları gemi tiplerine bir standart getirmeye çalıştı²⁵. Merkezin bu gayretlerini 1709-1727 tarihleri arası Mühimme Defterleri

Fleet and Its Ships in the Eighteenth and Nineteenth Centuries", *The Mariner's Mirror*, Vol. 100/ Issue 1, 2014, s. 44-48.

22 Karl Graf Von Lanckoronski, *Pamyhlyia ve Pisidia Kentleri*, C I, çev. Selma Bulgurlu Gün, Suna İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü Yayınları, Antalya 2004, s. 7.

23 Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie, Géographie Administrative Statistique Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de L'Asie-Mineure*, Tom.I, Paris 1892, s. 863.

24 İdris Bostan, "Doğu Akdeniz'de Bir Osmanlı Deniz Üssü ve Limanı: 18. Yüzyılda Mısır İskenderiyesi", *Osmanlı Deniz Ticareti*, Küre Yayınları, İstanbul 2019, s. 156; İskenderiye ve Reşid limanlarından ocaklık ürünleri yükleyen gemi reisleri, aynı zamanda Mısır-İstanbul arasındaki bölgelerde tüccarlık yapan kişilerdi. Bk. Engin Aslan, *Mısır'dan Osmanlı Sarayı'na Zahire Sevkiyatı (1650-1700)*, Pamukkale Üniversitesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Denizli 2017, s. 48.

25 Mısır ile ticaret yapan tüccarların genellikle firkate ve şayka tipi gemiler olup bunlar korsan

kayıtlarından izlemek mümkündür²⁶. Bu çerçevede “gemi çatması mümkün olan yerlerde” Mısır ile ticaret yapan tüccarların, kalyon haricinde gemi inşa ettirmelerine izin verilmemektedir²⁷. Emirlerin gönderildiği taşra tersaneleriyle birlikte Antalya, Alanya, Fenike gibi merkezlerin de zikredilmesi Mısır ile ticari bağlantıları olan tüccarların buralarda kalyon tipi gemiler inşa ettirdiklerini düşündürmektedir. Ancak emirlerde geçen “gemi çatması mümkün olan yerler” ifadesi hükümlerin zikredilen merkezlerde mevcut bir duruma karşılık değil de imparatorluk genelindeki tezgâhlara yönelik daha çok bir genelge, bir ihtar niteliği taşıdığını göstermektedir. Yine de Antalya’nın Mısır’a yakınlığı, öteden beri Mısır ile başta kereste olmak üzere geliştirdiği canlı ticari ilişkiler gereği bölgede yaşayan tüccar taifesinin Antalya, Fenike ve Alanya’da kalyon inşa ettirmiş olmaları ihtimal dâhilindedir. Nitekim Kaş kazasına bağlı Kekova Kalesi’nde sakin bazı tüccarların Mısır’dan zahire getirmek üzere kalyon bina etmelerine engel olunmamasına dair 13 Ağustos 1712 tarihli emir bu ihtimali güçlendirmektedir²⁸. Konuyla ilgili XVIII. ve XIX. yüzyıl kayıtlarına veya literatüre yansımış herhangi bir bilgi ve örnek olmadığından tacirlerin Alanya hariç Fenike ve Antalya’da yaptırdıkları gemilere dair fazla bir şey söylemek mümkün değildir.

Alanya’nın ise özellikle XIX. yüzyılda tüccarların gemi inşa ettirdikleri yerlerden biri olması nedeniyle üzerinde durulması gerekir. Buradaki Selçuklu döneminden kalma beş gözlü kâgir tersane ile kumsal alanlarda tüccarların yaptırdıkları gemilerin ölçülerine göre 1275 (1858-1859) tarihinden itibaren 7,5 ila 300 guruh arasında vergi alınmaktaydı. Bu vergi, Tersâne-i Âmire tarafından da kabul görülerek mahallinden tahsil edilen bir nevi yer kirası mahiyetindeydi²⁹. Durumdan anlaşıldığı kadarıyla Antalya sancağı daha çok Donanma-yı Hümâyün gemileri, Alanya ise tüccar veya özel müteşebbislerin gemi ihtiyaçlarına yönelik inşa faaliyetlerinin yürütüldüğü yerlerdi. Ancak buradan tezgâhların daimî surette tüccar gemilerine

saldırılarında yetersiz kaldığından 1708’de daha fazla topun yerleştirilmesine uygun kalyon tipi gemiler yapmalarına onay verilmişti. Şenay Özdemir Gümüş, “Osmanlı Devleti’nin Karadeniz’de Ticaret Gemisi İnşa Politikası (1783-1824)”, *Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C I/S. 9, 2012, s. 64; Yusuf Alperen Aydın, *Sultanın Kalyonları, Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*, Küre Yayınları, İstanbul 2011, s. 140-141.

26 BOA, Bâb-ı Asafî Mühimme Defterleri (A.DVNSMHHM.d.), 115/630, 20 R 1120 (9 Temmuz 1708); BOA, A.DVNSMHHM.d., 119/151Evahir-i Ra 1124 (Mayıs 1712); BOA, A.DVNSMHHM.d., 127/294, 10 S 1131 (2 Ocak 1719).

27 BOA, A.DVNSMHHM.d., 127/ 294, Evail-i S 1131 (Aralık 1718).

28 BOA, A.DVNSMHHM.d., 119/228, 10 B 1124 (13 Ağustos 1712).

29 BOA, İrade Meclis-i Vâlâ (İ.MVL), 422/18516, 12 S 1276 (10 Eylül 1859).

tahsis edildiği anlamı çıkarılmamalıdır. Nitekim Meclis-i Vâlâ'nın, bu mahallerin, gerekli hâllerde Tersâne-i Âmire tarafından kullanılacağını vurgulayarak söz konusu uygulamanın geçici olduğunu hatırlatması³⁰ donanmanın önceliğini göstermekteydi. Gemi sahipleri yer kirası dışında nişan ve sened-i bahriye harçları adı altında ödemeler yapmak zorundaydılar³¹.

XVIII. yüzyıl sonlarında uygulamaya başlanmış ise de Yunan bağımsızlık hareketi esnasında ve sonrasında yaygınlaşmış olan sened-i bahri³² uygulaması ile devlet inşa edilen ticari gemileri ve faaliyetlerini kontrol etme imkânına sahip oldu. Yapılan geminin çeşidi, boyutları, sahipleri, kaptanı ve nerede yapıldığını gösteren bu belgeler bize Alanya'da yaptırılan gemi çeşitleri, ebatları ve sahipleri hakkında ayrıntılı bilgiler sunmaktadır³³. Bahriye senetlerine göre; Alanya'da genellikle gulet³⁴, iki direkli şehtiye birik³⁵, Latin kayığı³⁶, çırınık³⁷, bumbarda³⁸, mavna³⁹ tipi gemiler imal edilmekteydi.

Mısır'ın Antalya'da Gemi İnşa Faaliyetleri

Antalya'da yalnızca mîrî veya özel şahıslara yönelik değil merkezin onayı alındıktan sonra ihtiyaç durumunda Mısır'dan gelen taleplere yönelik gemi inşa faaliyetlerinin yürütüldüğü görülmektedir. Keza Mısır'ın öteden beri kereste, yakacak odun gibi önemli ihtiyaçlarını Anadolu kıyılarından özellikle de Antalya ve civarından tedarik ettiği bilinmektedir⁴⁰. Antalya'da gulet tarzı bir gemi yapılmasına

30 BOA, İ.MVL, 422/18516, Ek.2, 26 S 1276 (26 Eylül 1859).

31 BOA, Sadaret Mektubî Kalemî Meclis-i Vâlâ Evrakı (A.MKT.MVL), 110/73, 19 B 1276 (11 Şubat 1860).

32 XVIII. Yüzyıl sonlarında uygulamaya başlanmış olan sened-i bahriye, Yunan bağımsızlık hareketinden sonra yaygınlaşmaya başlamıştı. İlhan Ekinci, "Osmanlı Denizcilğinde Sened-i Bahri Uygulaması", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 6/26, Güz-2013, s. 84-89.

33 Fatma Şimşek, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayetinde Kaçak Gemi Yapımı", *Belleten*, C 83/S. 296, s. 212.

34 BOA, Divan Kalemî Evrakı (A.DVN), 160/30, 7 B 1277 (19 Ocak 1861); BOA, A.DVN. 160/19, 7 B 1277 (19 Ocak 1861); BOA, A.DVN. 160/27, 7 B 1277 (19 Ocak 1861)

35 BOA, A.DVN. 151/49, 29 Ş 1276 (22 Mart 1860); BOA, A.DVN., 160/31, 7 B 1277 (19 Ocak 1861)

36 BOA, A. DVN., 160/34, 7 B 1277 (19 Ocak 1861)

37 BOA, A.DVN. 160/18, 7 B 1277 (19 Ocak 1861); BOA, A.DVN. 160/20, 7 B 1277 (19 Ocak 1861)

38 BOA, A.DVN. 160/23, 7 B 1277 (19 Ocak 1861)

39 BOA, A.DVN. 160/28, 7 B 1277 (19 Ocak 1861)

40 Nitekim kereste başta olmak üzere diğer orman ürünleri Antalya-Mısır ticaretinde en önemli

dair Mısır Valisi kapı kethüdasının 3 Ekim 1825 tarihli arzı konuyla ilgili veriler sunmaktadır. Buna göre kapı kethüdasının çok beğendiği firkateyn cinsi geminin topları mahallinden gelemediği için Asya adlı bir firkateynin topları vazolunmuştur⁴¹. Ancak monte edilen toplar büyük, gemi küçük olunca geminin başı-kıçığı düşmüştür. Tahir adlı bir mühendis, gemiyi inceleyerek resmini çıkarmış ve bundan daha iyisini yapacağı vaadiyle inşa için kapı kethüdasının onayını almıştır. Fakat bir sorun vardır; Anadolu'dan nakledilen kerestenin bazıları yaş bazıları ise istenen niteliklerde değillerdi. Bu nedenle karşı tarafta parasının ödendiği ağaçlardan işe yararlarının ayrılarak Antalya'da bir gulet inşasına izin verilmesi istenmektedir⁴². Belgeye göre bir diğer zorluk ise inşa için marangoz ve kalafat ihtiyacıdır. Bunların Mısır'dan bulunup gönderilmesi mümkün olmayacağından bu görevlilerin de Antalya ve civarından temini gerekmektedir. Tüm bunlar kabul görülür ise söz konusu mühendis inşa için Mısır'dan gönderilecektir. Merkez bu talepleri onaylayarak ihtiyaç duyulan marangoz ve amelenin ise Alanya ve Antalya civarındaki diğer uygun yerlerden mütesellimler aracılığıyla tedarik edilmesine karar vermiştir. İnşanın bitirildiğini ise aşağıda değineceğimiz 7 Eylül 1826 tarihli başka bir belgeden anlamaktayız⁴³.

Mısır'ın Antalya'da gemi inşasına yönelik bir başka girişimi ise bir yıl sonradır. Buna gerekçe olarak ise önemli mîrî işlerde kullanılan şahtur⁴⁴ ve cerim⁴⁵ cinsi

kalemlerlendi. John Davis Suriye ve Mısır'da kullanılan kerestelerini büyük kısmının Antalya'dan geldiğini söyler. Edwin John Davis, *Anatolica; or the Journal of a Wisit to Some of the Ancient Ruined Cities (1874)*, s. 70; Evren Dayar, "Three Periods of Antalya in the 19th Century", *Adalya*, S. 26, 2023, s. 372, 375; Mısır'a sadece gemi değil imar ve diğer ihtiyaçlar için de ahşap gönderilmekteydi. Örneğin Nil Nehri'nde inşa edilecek köprü için Mehmet Ali Paşa'nın memurları tarafından Antalya ve Alanya'dan kızaklık keresteler nakledilecekti. BOA, Cevdet Nafia (C.NF.) 43/2131, 25 Ra 1262 (23 Mart 1846); 1847'de Mısır'a gemi kerestesinin Tersâne-i Âmir'e uygun keresteler istisna tutulmak üzere Antalya, Alanya ve İçel taraflarından sağlanması için izin verilmişti. BOA, Sadaret Mektubî Kalemî (A.MKT.) 92/29, 22 Ş 1263 (5 Ağustos 1847); Mısır ile güçlü ticari ilişkiler nedeniyle Antalya'nın ilçesi Finike'ye XVII. Yüzyılda "Mısır İskeleyi" denmekteydi. Bk. Hatice Durgun, "XIX. Yüzyılda Finike'nin İdari ve Sosyo-Ekonomik Yapısından Kesitler", *Akademik İncelemeler Dergisi*, C 12/S. 2, 2017, s. 35.

41 BOA, Hatt- Hümayun (HAT), 549/27103, 19 S 1241 (3 Ekim 1825); 44 toplu 18 Eylül 1818 yılında İsveç'ten satın alınmış ve Asya adı konmuştu. Bk. John Houghton, "The Egyptian Navy of Muhammad Ali Pasha", *The Mariner's Mirror*, Vol. 105/Issue 2, 2019, s. 165.

42 BOA, HAT, 549/27103, 19 S 1241 (3 Ekim 1825)

43 BOA, HAT. 735/34856, 4 S 1242 (7 Eylül 1826)

44 İnce donanma gemilerinden olup teknesi çok ince tahtadan imal edilmiş, üzeri tamamıyla zift ile örtülen kısa küreklerle hareket ettirilen kayıklardır. S. Nutki, *age.*, s. 111, 198.

45 İki direkli üçgen yelkenli, 150 tona kadar yük taşıyan teknelerdi. Daha çok Suriye ve Mısır'da

kayıkların çeşitli nedenlerle eskiyip kullanılamaz duruma gelmesi gösterilmektedir. Bu nedenle yolcu, kereste ve odun nakli gibi mîrî işlerde kullanılmak üzere Antalya İskelesi'nde bunun gibi ufak kayıkların inşa edilmesi kolay olduğundan burada birkaç adet şahtur yapılması arz edilmektedir. 7 Eylül 1826 tarihinde eğer müsaa-de edilir ise mahalline sürecin yürütülmesi için emir verilmesi, işlere nezaret etmek üzere öncesinde gulet cinsi gemiye de nezaret eden Hisarlı Ahmet Ağa'nın görevlendirilmesi Mısır Kapı Kethüdası Necip Efendi tarafından ifade edilmektedir⁴⁶. Aynı belgede muhtemelen Kaptan Paşa tarafından yazılan derkenarda, “aklınız kesmez ise inşası yani mahalline ve gayriye arz ve ifadesi iktiza etmez” denilerek konunun kendi haline bırakılması istenmektedir. Bu nedenle Necip Efendi'nin talebinin uygulanıp uygulanmadığı müphemdir. Kaldı ki konuyla ilgili herhangi bir arşiv vesikasına ya da bilgiye rastlanmamıştır.

Gerekli hallerde gemi tamirat ve bakım işleri de yürütülmekteydi. 12 Ekim 1832'de ise artık bir asi olan Mehmet Ali Paşa ile çatışmaların yoğunlaştığı bir zamanda el konulan Mısır Valisi'nin tuz yüklü bir gemisi, Antalya Limanı'nda bir süre beklemek zorunda kaldığından bazı yerleri çürümüştü. Geminin tamiratu yapılmış, İstanbul'a ulaştırılmak üzere Rodos'a gönderilmiştir⁴⁷.

Anlaşılan Antalya, Mısır'ın ihtiyaç duyduğu gemiler için sadece ham madde temin etmekle kalmamış aynı zamanda ihtiyaç durumunda gemi inşa faaliyetlerinin yürütüldüğü ve inşa için gerekli iş gücünün de sağlandığı bir yer konumundadır. Kereste kaynağının olmaması Mısır için ciddi bir sorundu ve Suriye'nin hâkimiyet altına alınmak istenmesinin nedenlerinden biri de Mısır filosu için kereste temin edilen yerlerden olmasıydı⁴⁸. Özellikle Mısır'ı modernleştirme çabaları çerçevesinde Mehmet Ali'nin yoğun bir şekilde yürüttüğü donanma ve imar faaliyetleri⁴⁹

nakliyat amacıyla kullanılmaktaydı. S. Nutki, *age.*, s. 46; Pultar, *age.*, s. 141.

46 Belgede şahtur ve cirim cinsi kayıklar, İstanbul'da kullanılan mavnanın büyükcesi şeklinde tanımlanmaktadır. BOA, HAT, 735/34856, 4 S 1242 (7 Eylül 1826).

47 Mirliya Haydar Paşa, kendisinin sancakta olmadığı için geminin gönderilemediği, Antalya Limanı'nın açık bir liman olması ve yeterince gözetilemediği için geminin çürüdüğünü ifade etmektedir. BOA, HAT, 396/20885, 17 Ca 1248 (17 Ekim 1832).

48 Khaled Fahmy, *Kavalalı Mehmed Ali: Osmanlı Valiliğinden Mısır Hükümdarlığına*, çev. Abdullah Yılmaz, Vakıf Bank Kültür Yayınları, İstanbul 2009, s. 128.

49 1827 Navarin Baskını yalnızca Osmanlı donanması için değil Osmanlı Devleti ile ortak hareket eden Mısır donanması için de bir facia olmuştur. Ancak birkaç yıl içerisinde Mehmet Ali Paşa bu kayıplarını İskenderiye'de genişlettiği tersanesinde inşa ettirdiği gemiler ile telafi edecektir. Daniel Panzac, “Flottes et arsenaux dans l'affrontement turco-égyptien (1830-1840)”, *Cahiers de la Méditerranée*, 84/2012, s. 373; Umut Çevik, “Kavalalı Mehmed Ali Paşa'nın Valiliği Döneminde

Mısır'ın kereste bakımından Anadolu ormanlarına ihtiyacını daha da şiddetlendirmiştir.

Gemi İnşa Sürecinde Finansman, Malzeme ve İşgücü Organizasyonu Finansman

Tersâne-i Âmire'de imal edilen gemilerin finansmanı 1805 tarihinden sonra Tersâne-i Âmire Hazinesi'nden⁵⁰, bazı sancakların vergi kalemlerinin tahsisi ve başta kereste olmak üzere diğer malzemelerin temin ve nakliyesi amacıyla başvuru ocaklık gibi yöntemlerle karşılanmaktaydı⁵¹. Bu aşamada taşra tezgâhlarında yapılacak gemilerin masraflarının kimler tarafından ve ne şekilde karşılandığı sorusunun yanıtlanması gereklidir.

Taşrada inşa edilecek gemiler için finansman, çeşitli şekillerde sağlanmaktaydı. Bunlardan ilki tıpkı merkezde olduğu üzere Tersâne-i Âmire Hazinesi'nden belirli bir miktar nakit gönderilmesiydi. Örneğin Antalya'da inşasına başlanılan 35 ziralık (26.50 mt.) gulet için Tersâne-i Âmire Hazinesi'nden inşa için görevlendirilen eski Antalya Mütesellimi Said Ağa'ya 15 Haziran 1831 ve 26 Mart 1833 tarihlerinde iki defa 10.000 guruş olmak üzere toplamda 20.000 guruş gönderilmişti⁵². Özellikle bu nakit ödemeler gerekli levazımatın ve iş gücünün temin edilip vakit geçirmeden bir an önce inşaya başlanması yahut da bitirilmesi için önemliydi. Gerekli levazımatın piyasadan peşin para ile satın alınması esnasında ilgili alımların fiyatların düştüğü dönemlerde yapılması özellikle istenmekteydi⁵³. Bununla birlikte Tersâne-i Âmire Hazinesi'nin merkezin dışındaki tezgâhlara finansman sağlaması uygulamada birtakım sıkıntıları beraberinde getirmekteydi. Gemi özellikle de kalyon inşası uzun süreçlerde tamamlanmaktaydı. Yeni nizam gereğince 5-6 senedir taşrada yapımı devam eden kalyonların masrafının Hazine-i Âmire'den, 1805'ten

(1805-1848) Mısır'da Uyguladığı Tekel Ekonomisi”, *Ondokuz Mayıs Üniversitesi İnsan Bilimleri Dergisi*, C 3/S. 2, 2022, s. 260.

50 1805'te kurulan bu hazine, donanma ve tersaneye ayrılan gelir kalemlerinin (cizye, avarız, mîrî mukataa mallarından, İrad-ı Cedit hazinesi ve kalyoncu bedellerinden ayrılan gelirler) daha iyi idare edilmesi uzun vadede ise donanmanın geliştirilmesi hedeflenmekteydi. Yavuz Cezar, “Osmanlı Devleti'nin Mali Kurumlarından Tersâne-i Âmire Hazinesi ve Defterdarlığının 1805 Tarihli Kuruluş Yasası ve Eki”, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, C 41/S. 1, 1985, s. 361-362.

51 İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı; XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2003, s. 101-179.

52 BOA, Kamil Kepeci Defterler (KK.d.) 5768, s. 3, 25 Z 1249 (5 Mayıs 1834).

53 Cezar, *Osmanlı Maliyesinde Bunalım ve Değişim Dönemi (XVIII. Yüzyıldan Tanzimat'a Mali Tarih)*, s. 215.

sonra inşasına başlananların masrafının ise Tersane Hazinesinden verilmesi gerekirdi. Tersane Emimi Ahmet Aziz Efendi 20 Mart 1806 tarihli takririnde⁵⁴ her iki durumda da masrafların Tersane Hazinesi'nden karşılandığından tersane ve donanma işlerinin çıkmaza gireceğinden şikâyet etmekteydi.

Antalya'da mîrî gemi inşasında ihtiyaç duyulan finansmanın sağlanması amacıyla tercih edilen yöntemlerden biri; müsadere sonrasında el konulan Tekelioğlu muhalefatının bir kaynak olarak kullanılmasıydı. Devlet artan nakit ihtiyacını karşılamak üzere özellikle XVIII. yüzyıldan itibaren müsadereleleri daha sık uygulamakta böylelikle askerî ve idari ihtiyaçlar için âdetâ ek bir kaynak oluşturmaktaydı⁵⁵. Tekelioğlu İbrahim, II. Mahmut'a karşı giriştiği mücadeleyi 1814'te hayatıyla birlikte kaybedince ailenin muhalefatını zapt için Teke ve Hamit sancakları mutasarrıflığına atanan Vahit Paşa görevlendirilmişti⁵⁶. Zapt edilen bu muhalefattan şalopaların inşası için görevlendirilen Rodoslu Ahmet Ağa'ya 1817'de havale edilen miktar 15.000 guruştur⁵⁷.

Bazı vergi kalemlerinin yapılan masraflara tahsis edilmesi yeterli mali kaynak sağlanması açısından tercih edilen mahallî yöntemlerden bir diğeri idi. Örneğin şalopaların inşası için Alanya'dan kereste naklinde kullanılacak 3 büyük kayığın aylık kirası olan 300 guruş, livanın kazalarına marifet-i şer ile tevzi edilerek "imdad-ı hazariye" vergisi mahiyetinde tahsil edilecekti⁵⁸. Bu vergi, devletin XVIII. yüzyıldan itibaren has gelirleri artık yetersiz kalan sancak yöneticilerine gerekli yükümlülüklerini özellikle savaş zamanlarında ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla başvurduğu ancak sonrasında daimî bir hal alan örfi uygulamalardan biri idi⁵⁹.

54 Emin Efendi; Bodrum ve Midilli'de inşa edilen kalyonlar için para talep edilmesi üzerine kaleme aldığı bu takririnde "İnşallah rıza verilmez" diyerek taşradaki inşa faaliyetlerine verilen finansmanı onaylamadığını açıkça ifade etmektedir. BOA, Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Evrakı (TS.MA.e.) 900/73, 29 Z 1220 (20 Mart 1806).

55 Halil İnalçık, "Capital Formation in the Ottoman Empire", *The Journal of Economic History*, Vol. 29, No: 1, The Tasks of Economic History, 1969, s. 107.

56 Evren Dayar, "Ayanlar Çağında Antalyalı Bir Hanedan: Tekelioğulları (1770-1814)", *Osmanlı Araştırmaları*, S. 59, 2022, s. 149.

57 BOA, D.BŞM.TRE.d, 15511, s. 31/1, Ş 1233 (Haziran 1818); BOA, Bâb-ı Defter-i Başmuhasebe Kalemi Defterleri (D.BŞM.d.) 8327, s. 2, 29 C 1232 (16 Mayıs 1817).

58 BOA, C.BH, 206/9641, sahife 1, tarihsiz.

59 Ziya Kazıcı, "Osmanlılarda Örfi Vergiler ve Bu Vergilerin Kaynağı olan Örfi Hukuk", *Marmara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, S. 4, İstanbul 1986, s. 293; Mustafa Cezar, *Osmanlı Maliyesinde Bunalım ve Değişim Dönemi (XVIII. Yüzyıldan Tanzimat'a Mali Tarih)*, Alan Yayıncılık, İstanbul 1986, s. 53-54.

Yalnız burada şunu belirtmek gerekir ki Antalya; kalyon tarzı büyük gemilerin inşa edildiği Sinop, Rodos, Midilli⁶⁰ gibi yoğun ve sürekli inşa faaliyetlerine sahne olmadığından buralarda görülen sistemli finans ağının ve emre amade bir işgücü organizasyonunun Antalya ve çevresinde mevcut olduğunu söylemek güçtür. Burada yapılanlar daha mütevazı gemiler olduğundan yukarıda görüldüğü üzere hazariye uygulaması ile merkez, bazı masrafları hazineden para çıkmadan mahallinden karşılayabilmiştir.

Masrafların vergi tarhi şeklinde karşılanması, uygulanmada sorunlara neden oldu. Örneğin inşanın başladığı 1817'den 1819'a kadar geçen 2 yıl sürecinde Alanya'dan kiralanan kayıkların ücretleri ile gönderilen marangozların aylıkları ödenememişti. Bunun için Alanya kazalarına tevzii edilen hazâriyye taksitleri ile tahsil edilme yoluna gidildi. Ancak kaza halkı, merkezden kereste nakliyle ilgili gelen emirde Alanya'nın "hâvi olduğu kazalara" yerine "Alanya cenubu" ifadesi geçtiği gerekçesiyle hisselerine düşen miktarı ödemekten kaçınılmaktaydılar. Mutasarrıf Seyyit Mehmet, tüm bu masraflar, yalnızca Alanya ahâlisinden tahsil edilirse halka eziyet olacağından her bir kazaya paylarına düşen hazariye taksitlerini ödemeleri konusunda ayrı bir ferman gönderilmesini talep etti⁶¹. Bunun üzerine masrafların ne şekilde ödeneceği Tersâne-i Âmiri Emîni Mehmet Seyit'e sorulmuş ise de tutulan hesaplardan nakliye ücreti ile kazalardan gelen marangozların yevmiyelerinin mahallinden verilip verilmeyeceği anlaşılammıştı. Bu doğrultuda merkezden Teke mutasarrıfına ve kadısına gönderilen 8 Haziran 1819 tarihli emirde⁶²; durumun mahallinden tetkik edilip Dersaadet'e bildirilmesi istendi. Gerçekten de söz konusu şalopalar için ay bazında yapılan harcamaların tutulduğu deftere bakıldığında kereste kayıklarının 300 guruşluk ücreti sadece Kasım 1817⁶³ ve Haziran 1819⁶⁴ tarihli kayıtlarda görülmektedir. Haziran 1819 kaydında ise kirası ödenen (yine 300 guruş) kayak sayısının 2 olarak verilmesi, bunun Meis Adası'ndan kiralanan kayıklar (iki adet) olduğunu düşündürmektedir. Aynı defterin 29 Aralık-27 Ocak 1818 tarihlerini kapsayan kayıtlarında ise kereste getiren kayıklara peksimet tutarı

60 Aydın, *age.*, s. 68-74.

61 Alanya ileri gelenleri eğer vergiyi sadece Alanya şehri ödeyecekse kendilerinin çok zor durumda kalacaklarını bildiren 72 kişinin imzasının olduğu bir şikâyet dilekçesi sunmuşlardı. BOA, C.BH, 206/9641, 14 Ş 1234 (8 Haziran 1819).

62 BOA, C.BH, 206/9641, 14 Ş 1234 (8 Haziran 1819).

63 BOA, D.BŞM.TRE.d, 15511, s. 3, Z 1232 (Kasım 1817).

64 BOA, D.BŞM.TRE.d, 15511, s. 31, Ş 1234 (Haziran 1816).

olarak 24 guruşluk bir ödeme yapıldığı tespit edilmiştir⁶⁵. Demek ki nakliye için inşanın başlangıcından bitimine kadar Meis'ten mi, Alanya'dan mı olduğu tespit edilemeyen kayıklar görevlerini sürdürmüşlerdi. Bu tutarın ne şekilde ödendiği ise kayıtlarda açık değildir.

İnşaat bittikten sonra yapılan masrafların tutulduğu defterler Tersâne-i Âmire'de kontrol edilip inşadan sorumlu görevlinin yaptığı toplam masraftan gerekli indirimler düşüktükten sonra geri ödemeler yapılırdı. İnşası biten guletin toplam masrafı mahallinden tutulan deftere göre 1 yük 77.820 guruş tutmaktaydı. Bundan Tersâne-i Âmire Hazinesi'nden gönderilen nakit (ikişer defa 10.000 guruş), mîrî fiyat üzerinde yapılan ödemeler, inşadan arta kalan kerestelerin halka satılmasından elde edilen para (5.068 guruş) düşüldü⁶⁶. Bunların dışında taşrada inşa edilen emsal gemi masraflarıyla mukayese sonucunda uygulanan tenzilat (52.961 guruş) en yüksek olanıydı⁶⁷. Buna ilaveten, merkezin ikinci önemli fiyat indirimi ise sa'y-ı mîrî⁶⁸ tabiriyle toplam maliyet üzerinden yaptığı tenzilatı (36.869 guruş)⁶⁹. Bu hesaplamalardan sonra geriye kalan tutar 68.000 guruş, Tersâne-i Âmire Hazinesi'nden Esad Efendi'ye ödenmişti (1834)⁷⁰. Şalopaların ise malzeme ve işçi ücretleri ile toplam masrafı (iki adet) 53.955 guruş tutmaktadır⁷¹.

1832'de inşası tamamlanan gulet ile ilgili 16 yıl sonra oldukça ilginç bir şikâyet gündeme gelecekti. İnşa için görevlendirilen ve yapımı esnasında vefat eden Said Efendi'nin mirasçılarında kızı Fatma Şerife ile eşi Şerife Nimetullah hanımlar, 13 Haziran 1848'de geminin 177.000 guruş küsur tutan masrafına rağmen kendilerine 52.000 guruş gibi eksik bir tutar ödendiğini söyleyerek şikâyet etmişlerdi. Gerekçeleri ise babalarının yaptırdığı guletin masrafının bundan 20-25 sene önce yapılan başka bir gulet masrafı defteri emsal tutularak hesaplanmasıydı. Oysa o zamanki rayiç ile inşanın sürdürüğü zamanın rayici aynı olamayacağından zarara uğradıklarını bu nedenle aradaki farkın müteveffa pederinin Kâtibi ile Tersane

65 BOA, D.BŞM.TRE.d, 15511, s. 19, Ş 1233 (Haziran 1818).

66 KK.d, 5768, s. 11, 27 Za 1243 (10 Haziran 1828)

67 Hesaplamalarda Sinop, Kemer-i Biga gibi sahalarda yapılan gulet ve korvet gibi gemilerin masrafları emsal alındı. BOA, KK.d, 5768, s. 11, 27 Za 1243 (10 Haziran 1828); BOA, KK.d, 5768, s. 12.

68 Sa'y-ı mîrî; müteahhitlerin taahhüt bedellerinden yapılan indirim. Mehmet Kanar, *Osmanlı Türkçesi Sözlüğü*, C II, Say Yayınları, İstanbul, 2009, s. 2951.

69 BOA, KK.d, 5768, s. 12, tarihsiz.

70 BOA, KK.d, 5768, s. 12/1, 29 S 1250 (7 Temmuz 1834).

71 BOA, D. BŞM.TRE.d, 15511, s. 31/3, Ş 1233 (Haziran 1818).

Hazinesi tarafından ödenmesini talep etmekteydiler⁷². İfadelerine göre Kâtip Şeker Efendi, babalarının vefatı üzerine yarım kalmış gemiyi Antalya’da kalan bakayasından bitirip göndermişti dolayısıyla eksik ödemenin sorumlularından biri de Şeker Efendi’ydi. Oysa bu ifadeleri, geminin masraf defterleri kayıtları ile uyuşmamakta yarım kalan inşayı yürütenin oğul Esad Efendi olduğu açıkça görülmektedir. Belki de Şeker Efendi, eski mütesellimin ölümünden sonra belirli bir süre daha kâtiplik görevini sürdürerek ödemeleri yaptığından varisler kâtipi sorumlu tutmaktaydılar.

Şikâyet konusuna dönecek olursak; Bahriye Muhasebesine göre toplam masraf 1 yük 82.188 guruş olup bu miktardan yukarıda değinilen fiyat kırmalar ve sa’y-ı mirî gibi indirimler dışında kalan 68.000 guruş hazineden ödenmişti ve hesapta herhangi bir yanlışlık yoktu. Şikâyete konu diğer husus ile ilgili Tersâne-i Âmiri Nazırı, geçmiş tarihlerde inşa edilen gemilerin tutarları esas alınarak yapılan masraftan tenzilin usulden olduğunu belirtmektedir. Eğer ki tenzil olunan para, ilgili kişilere geri ödenecek olunur ise bunun genele sirayet edeceği dolayısıyla hazinenin zarar edeceği aşikârdır⁷³. Bu nedenle varislerin talepleri sonuçsuz kalmıştır.

Kereste Tedariki ve Nakli

Gemi inşasında kullanılacak kerestenin kaliteli ve birtakım özelliklere sahip olması gerekmektedir. Antalya ve bölgesi özellikle iklim ve topografinin sağladığı koşullar sayesinde bu konuda büyük bir avantaja sahiptir. Yılın büyük bölümünde yağış alan ve denize paralel uzanan Toros dağları eteklerinin farklı yükselti eşiklerine göre farklı ağaç cinslerini barındıran zengin orman örtüsü, Antalya ve çevresine bu konuda büyük kolaylıklar sağlamıştır. Çeşitli dönemlerde Antalya ve çevresini ziyaret eden seyyahların sürekli altını çizdikleri noktalardan biri de bu orman örtüsüydü⁷⁴. Edwin John Davis, “reçine dolu düzgün çam kirşler şaşırtıcı derecede sağlam ve dayanıklıydılar” diyerek bölgedeki çam kerestesinin kalitesine şahitlik etmekteydi⁷⁵.

72 Fatma Şerife, şikâyetin bu denli gecikmesini babası öldüğünde yaşının küçüklüğüne ve tecrübesizliğine bağlamaktadır. Bkz. BOA, MVL, 26/8, Ek. 1, 14 B 1264 (16 Haziran 1848).

73 BOA, MVL, 26/8, varak 2, 11 B 1264 (13 Haziran 1848).

74 Örneğin 1833’te Antalya’ya uğrayan Alphonse de Lamartine, kıyı ve ovaların ormanlarla kaplı olduğunu yazar. Alphonse de Lamartine, *Reise in den Orient in den Jahren 1832-1833*, Gezginlerin Gözüyle Antalya, AKMED Yayınları, Antalya 2008, s. 53; Charles Texier ise Antalya’nın ihraç kalemleri içerisinde kerestenin önemli bir yer tuttuğunu ifade etmekteydi. Charles Texier, *Description de L’asie Mineure*, Paris 1839, s. 54.

75 Davis, *age*, s. 70.

Donanma için en büyük inşa faaliyetlerinden biri 1817'de yapımına başlanan 10 adet şalopa idi. Bu denli büyük bir inşa faaliyeti için en önemli hususlar başta kereste olmak üzere ham madde temini ve işgücü planlanmasıydı. Belgelerden anlaşıldığı kadarıyla her ne kadar inşasına 1817'de başlanmış ise de şalopalar için hazırlıklar çok önceden başlamıştı. Bunun için Eylül 1816'da Meis Adası'ndan kereste naklinde kullanılmak üzere iki adet kayığın hazırlanması istenmişti⁷⁶. 22 Şubat 1817'de ise Alanya Kadısına, Mutasarrıfına ve Gümrükçüsüne Alanya taraflarında kereste nakline yarar büyük kayıklar olduğundan bunlardan üçünün şalopaların bitimine kadar Antalya İskelesi'ne gönderilmesi emredilmekteydi⁷⁷. Alanya kadısı, söz konusu kayıkların 1 Mayıs 1817'de gönderildiğini bildirdi⁷⁸. Antalya kadısı tarafından tutulan Mayıs 1817 tarihli masraf defterinde ise nereden nakledildiği belirtilmemekle birlikte 1.386 adet kereste taşıyan kayıklara 262,5 guruş; 420 adet kereste nakleden "Arap gemisi" şeklinde geçen bir başka kayığa ise 37,5 guruş olmak üzere iki defa nakliye ücreti ödenmişti⁷⁹. Gulet masraf kayıtlarının aksine şalopalarla ilgili tutulan masraf defterlerinde kereste cins ve miktarları hakkında ayrıntılı tafsilat verilmediğinden konuyla ilgili fazla bir veriye sahip değiliz. Bununla birlikte şalopalar için Nisan 1817-Temmuz 1818 arası 15 aylık süre zarfında mirî fiyat üzerinden 12.405 guruşluk kereste satın alındığı görülmektedir⁸⁰.

Gulet için tutulan kayıtların ise daha profesyonel, ayrıntılı ve sistematik olması dikkat çekmektedir. Bu kayıtlardan hareketle inşa süreci, görevliler, işçiler, harcama kalemleri ve miktarları hakkında daha çok şey söyleme imkânına sahibiz. Kereste konusuna geri dönecek olursak, gulet için gerekli kerestelerin listesi, Tersâne-i Âmire Emîni tarafından 12 Ocak 1831 tarihli Mevkufat kayıtları ile belirlenmiş ve bunların temin ve nakliyesini gerçekleştirmek üzere inşadan sorumlu Antalya Mütesellimi Said Ağa'ya gönderilmişti⁸¹. Bu listeye göre talep edilen kereste cinsi, miktarı ve toplam masrafları şu şekildeydi⁸² :

76 BOA, C.BH, 53/2498, 5 R 1232 (22 Şubat 1817).

77 BOA, C.BH, 53/2498, 5 R 1232 (22 Şubat 1817).

78 BOA, C.BH, 53-2498, 14 C 1232 (1 Mayıs 1817).

79 BOA, D.BŞM.d, 8391, s. 2, 29 C 1232 (16 Mayıs 1817).

80 BOA, D.BŞM.TRE.d, 15511, s. 31/1, Ş 1233 (Temmuz 1818).

81 BOA, KK.d, 5768, s. 3, 28 B 1246 (12 Ocak 1831).

82 BOA, KK.d, 5768, s. 3, 17 Z 1249 (27 Nisan 1834).

Kereste Cinsi	Miktarı (Adet)	Birim Tutarı (Para)	Toplam Tutar (Para)
Astar-1 omurga	4	35	1.400
Bodoslama-i ser ve sair	5	250	1.250
Astar-1 bodoslama	3	250	750
Bodoslama-i kış	2	600	1.200
Astar-1 bodoslama-i kış	2	250	500
Kanat-1 meşe	3	200	600
Çatal-1 fırka	2	50	100
Döşek-i meşe	162	70	11.340
İki voltalı	162	65	10.530
Kapak-ı döşek	162	70	11.340
Evegüve-i meşe	162	100	16.200
Tırhandil	2	1.000	2.000
Koşuş-i çam	500	200	100.000
Kemerelik çam	35	160	5.600
Langalık çam	27	280	7.560
Praçol-i yatak	90	40	3.600
Sütun-ı harç	19	280	5.320
Babalık-ı kebir	4	250	1.000
Dümen-i kebir	2	800	1.600
Yeke-i dümen	2	100	200
Ser-çapa	60	200	12.000
Eğri tahta	60	120	7.200
Haçlık-karaağaç	14	200	2.800
Karaağaç (abana çubuğu için)	10	100	1.000
Cub-ı gürgen	400	80	3.200
Kızak-ı kebir	8	700	5.600
TOPLAM	2.072	-	262.030

Aynı defterdeki kayıtlardan; mütesellimin merkezden gönderilen bu listeye harfiyen uyduğu ve söz konusu keresteyi 262.030 para mirî fiyat ile piyasadan satın aldığı anlaşılmaktadır⁸³. Yukarıda değinilen kereste cinslerinin dışında 18 kıta andız ağacı, 2 kıta direk andız ve 65 adet felenk* satın alınmış ve toplamda 955 guruş 15 para ödeme yapılmıştı⁸⁴.

Keresteler civar yerlerden kesildikten sonra kayıklarla inşa sahasına taşınmaktaydı. Ancak dağlardan kestirilen kerestelerin kıyıya indirilmesi aşamasında beygir ve öküz gibi bazı taşıma hayvanları kullanılmaktaydı. Örneğin gulet için

83 BOA, KK.d, 5768, s. 3, 17 Z 1249 (27 Nisan 1834).

* Gemilerin denize indirilmesi veya kızağa çekilmeleri esnasında kullanılan kalın ve yuvarlak ağaç kütükler, İdris Bostan, "Tersâne-i Âmire", *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (DİVA)*, C 40, İstanbul 2011, s. 514.

84 BOA, KK.d, 5768, s. 6, 29 Z 1249 (9 Mayıs 1834).

yapılan 8.355 guruşluk masraf dâhilinde Alanya'da amelelerin dağlardan kesip kıyıya indirdikleri keresteleri taşıyan beygirler için verilen ücretin de yer aldığı görülmektedir⁸⁵. Antalya'da inşa edilecek mirî gemiler için kerestelerin temin edildiği merkezlere bakacak olursak felenk, çelik*, çanaklık* ve çanaklık takımı ile diğer cins kerestelerin nakledildiği Alanya en önemli merkezlerdendi. Çıralı'dan felenk getirilmekle birlikte ödenen navlun değerleri içerisinde önemli bir yekûn tutan 14.358 guruş ile Finike, kereste nakledilen ikinci önemli merkez olarak göze çarpmaktadır⁸⁶. 1830 yılında kereste nakleden kayıklar için toplam ödenen miktarın ise 35.351 guruş⁸⁷ olduğu dikkate alınır ise Finike neredeyse gerekli kerestenin yarısının temin edildiği yerd. Genellikle inşa sürecinin uzun sürmesinden dolayı merkezden ve mahallinden temin edilen kereste ve diğer malzemelerin muhafazası için depo işlevi görececek bir yapı inşa edilmekteydi. Nitekim gulet levazımının korunması için uzunluk ve genişliği 8'er zira olmak üzere belgede mağaza şeklinde tabir edilen bir yapının inşası, 448 guruş mal edilmişti⁸⁸.

Bununla birlikte donanma için taşrada yapılan gemilerin seyir donanım ve teçhizatları genellikle Tersâne-i Âmire'deki kerestelerin muhafaza edildiği (mahzen-i cup) ile demir, çivi, kurşun levha, lenger, top gibi ağırlıklı metal malzemelerin korunduğu (mahzen-i sürb) mahzenlerden gönderilmekteydi⁸⁹. Bu aşamada Antalya'da inşası süren 35 ziralık (26.50 mt.) gulet için çup mahzeninden 10 Nisan 1834'te çeşitli sütun⁹⁰ (8 adet), seren⁹¹ (22 adet) ve de elvah (201 adet) olmak üzere toplamda 231 adet kereste gönderilmişti⁹².

85 BOA, KK.d, 5768, s. 5, 29 Z 1249 (9 Mayıs 1834).

* Çevresine halat toka etmek için bir yuvaya sokulmuş metal veya ahşap kısa çubuk, Pultar, *age.*, s. 161.

* Baş direğin üst bölümünde kapah gözcü yeri, Pultar, *age.*, s. 152.

86 Felenk taşıyan kayıklar için Çıralı'dan gelenlere 40, Alanya'dan gelenlere 390 guruş navlun ödenmişti. BOA, KK.d, 5768, s. 5, 9, 29 Z 1249 (9 Mayıs 1834).

87 BOA, KK.d, 5768, s. 5, 29 Z 1249 (9 Mayıs 1834).

88 BOA, KK.d, 5768, s. 10, Z 1249 (Mayıs 1834).

89 İ. Uzunçarşılı, *age.*, s. 430; İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 40.

90 Güvertelerden yukarı doğru dikilen ve topukları bazı gemilerde omurga, bazılarında ise güvertelerden herhangi biri üzerindeki yuvalara bindirilen ve eğilmemesi için çarımık ve çeşitli halatlarla kıştan ve yandan bağlanan direklerdir. Lütfi Gürçay, *Gemici Dili*, Genel Kurmay Başkanlığı Deniz Şubesi, 1943, s. 76.

91 Direkler üzerinde genellikle silindirik şeklindeki çam ağaçlarından olup yelken açmak üzere yatay bağlanmış gönderlere denirdi. Bk. Gürçay, *age.*, s. 343.

92 BOA, KK.d, 5768, s. 2, selh-i Za 1249 (10 Nisan 1834).

Kalafat Malzemeleri (Katran-Zift-Üstüğü)

İnşanın en son aşamalarından biri olan kalafatlama işleminde kullanılan katran; genellikle çam ağaçlarından veya maden kömüründen damıtma yoluyla elde edilen yapışkan bir madde olup kaplama işleminden önce geminin iç-dış kısımlarına sürülürdü⁹³. Zift ise katran veya reçine ile yumuşatılarak üstüğü ile tahtalar arasında kalan boşluklar doldurulduktan sonra tüm yüzeye sürülürdü⁹⁴. XVI. yüzyıl başlarından itibaren zift-katran imalatında önemli merkezlerden biri Alanya idi⁹⁵. Dolayısıyla gulet için katran ve zift tümüyle Alanya'dan temin edildi. Diğer kalafat malzemelerinden olan üstüğü ise didiklenmiş kendir elyaf ya da eski halat parçalarından üretilmekte ve ziftlenecek ya da boyanacak tahtaların arasını doldurmak üzere kullanılırdı⁹⁶.

Gulet için satın alınan kalafat malzemeleri ve tutarları aşağıdaki tabloda⁹⁷ gösterilmekle birlikte bu malzemeleri nakleden kayıklara navlun ve hammaliye ücreti olarak yapılan ödeme 133 guruştu⁹⁸. Şalopalar için tutulan kayıtlara göre ise 244 kıyye katran (48 guruş)⁹⁹, 4.555 kıyye zift (1.245 guruş), üstüğü (2010 guruş) satın alınmıştı¹⁰⁰.

Gulet için kalafat malzemeleri		
Said Efendi (Mart 1831-Mayıs 1833)		
Zift	7.637 kıyye (zift+katran)	2.559 guruş 10 para
Katran		
Üstüğü	615 kıyye	445 guruş
Esat Efendi (Eylül 1833-Mayıs 1834)		
Zift	77 kantar 4 kıyye	2.294 guruş 16 para
Katran	19 kantar 4 kıyye	543 guruş 15 para
Üstüğü	240 kıyye	249 guruş 9 para
Üstüğü bezi	92,5 kıyye	161,5 guruş 15 para

93 S. Nutki, *age.*, s. 153.

94 Nutki, *age.*, s. 320; Yusuf Aydın, *age.*, s. 270.

95 Kanuni döneminde Alanya köylerinde çok sayıda ziftçi köylü kayıtlarının olduğuna dair bk. İbrahim Hakkı Konyalı, *Alanya Tarihi-Turistik Kılavuz*, Yay. Alanyalı M. Ali Kemaloğlu, Alanya Ticaret ve Sanayi Odası, Konya 2011, s. 248.

96 Pultar, *age.*, s. 808; İ. Bostan, *Tersâne-i Âmiri*, s. 146.

97 BOA, KK.d, 5768, s. 3, 6.

98 BOA, KK. d, 5768, s. 10, Z 1249 (Mayıs 1834).

99 BOA, D.BŞM.TRE.d, 15511, s. 15, Ca 1233 (Nisan 1818).

100 BOA, D.BŞM.TRE.d, 15511, s. 31, 1 Ra 1233 (9 Ocak 1818).

Hem kalafatlama esnasında gemilerin yağlanması hem de geminin kızaklardan felenkler üzerinde denize indirilirken kaymasını sağlamak üzere kullanılan don yağı, hayvanların iç yağlarından temin edilirdi¹⁰¹. Gulet için 134,5 kıyye don yağına (470,5 guruş)¹⁰² ek olarak Tersâne-i Âmire tarafından da cinsi belli olmayan 25 kıyye revgân¹⁰³ gönderilmişti. Bölgede zeytin yağı bol olduğundan bunun zeytin yağı olma ihtimali yüksektir. Muhtemelen kalafatlama yahut izolasyon işlerinde kullanılmak üzere gulet için 8 guruşa 1 adet keçe-i zift alınmıştı.

Demir, Çivi ve Diğer Malzemeler

Guletin demir aksam (lenger veya çapa) ve çivi gibi diğer gereçlerinde kullanılmak üzere 1.734 kıyyesi Moskovi, 9.450 kıyyesi ise İngiliz ham demiri olmak üzere toplam 11.184 kıyye demire 19.961,5 guruş ödenmişti¹⁰⁴. Bunlarla birlikte Venedik ve tahta çivisi gibi farklı cins çivi (519 kıyye) ile yine bir nevi çivi diyebileceğimiz 25,5 kıyye çelik satın alınmıştı¹⁰⁵. Geminin hem demir aksamının imalatında kullanmak hem de kalafat sırasında ahşabı kurutmak amacıyla 4.177 kıyye kömür ile 31.350 kıyye funda kömürü temin edilmişti.¹⁰⁶ Metal aksamında kullanılmak üzere Temmuz 1833'te Tersâne-i Âmire Sürb Mahzen'den 38 adet çarmıh¹⁰⁷, 8 adet tunç halka, 14 adet mapa¹⁰⁸, 4 adet kaput (?) halkası, 40 adet demir çarmıh cıvatası, 2 adet demir kaşkaval¹⁰⁹ ve 10 adet mavi arma, frengilere¹¹⁰ takılmak üzere 4 adet kurşun boru, gomina¹¹¹ gözlerine takılmak üzere 2 adet kurşun boru gönderilmişti¹¹².

101 Şenay Özdemir Gümüş, "Osmanlı'da Gemilerin Denize İndirilmesi", *CBÜ, Sosyal Bilimler Dergisi*, 2010, C I, S. 1, s. 24. Enes Depe, *18. Yüzyılda Osmanlı Taşra Tezgâhlarında Kalyon İnşa Organizasyonu*, Kriter Yayınevi, İstanbul 2022, s. 40.

102 BOA, KK.d, 5768, s. 6, 29 Z 1249 (9 Mayıs 1834).

103 BOA, KK.d, 5768, s. 1, 26 Za 1249 (6 Nisan 1834).

104 Moskovi ham demir 1.191,5 guruş 4 para; İngiliz ham demiri 1.823,5 guruş 16 para tutmuştu. BOA, KK.d, 5768, s. 6, 29 Z 1249 (9 Mayıs 1834).

105 33,5 kıyye Venedik çivisi (201 guruş), 2,5 kıyye tahta çivi (15 para) ve diğer cins çiviler için (2.854,5 guruş), çelik için 127,5 guruş. BOA, KK.d, 5768, s. 3, 6, 25 Z 1249 (5 Mayıs 1834).

106 Toplam ödeme 2.665 guruştur. BOA, KK.d, 5768, s. 3, 6, 25 Z 1249 (5 Mayıs 1834).

107 Çarmık da denen direk ve direk çubuklarını kemere yönünde sabitleyen halat. Pultar, *age.*, s. 155.

108 Güvertelerde ya da küpeşteye çakılan kanca veya makara takmak, halat bağlamak için kullanılan sabit halka. Pultar, *age.*, s. 545.

109 Üst çubuğun topun yerinde sabitlemek için direk-çubuklara dikine geçirilen kama, Pultar, *age.*, s. 499.

110 İç omurga ile omurga arasındaki döşek parçası, Pultar, *age.*, s. 274.

111 Demirmek için demire bağlanan halat ya da zincir ya da kalın halat, Pulat, *age.*, s. 308.

112 BOA, KK.d, 5768, s. 1, 26 Za 1249 (6 Nisan 1834).

Şalopalar için 4.875 kıyye demir (7.312,5 guruş)¹¹³ ile bu demiri işlemek üzere Mayıs 1817'de 422, Nisan 1818'de 4.000, Ocak 1819'da 1.200 kıyye kömür satın alınmıştı.¹¹⁴ Şalopalar için Tersâne-i Âmire tarafından herhangi bir malzeme gönderilmedi. Bunun nedeni 35 ziralık (26.50 mt.) gulete nazaran daha mütevazı mahiyetteki bu tip gemi yapımında yukarıda değinildiği üzere Antalya zaten yetkin ve elzem inşa malzemeleri ile işgücünü hâlihazırda sancaktan ya da civar yerlerden temin edebilmesiydi.

İşgücü Organizasyonu

Mütesellim ve Kadı

Bulunduğu sancağın en yüksek idari-askerî yetkilerinden olan mütesellimlerin veya ayanların donanma gemilerinin yapımı için görevlendirilmelerine dair dönemin belgelerine yansıyan çok sayıda örnek mevcuttur¹¹⁵. Bu görevliler, buldukları mahalde otoriteleri ve zenginlikleri dolayısıyla taşrada gemi inşa faaliyetlerini yürütmek üzere gerekli malzeme-işgücü organizasyonunu sağlamalarının dışında bizzat gemi inşası ile görevlendirilmekteydiler. Eski Antalya mütesellimi Said Ağa bu nitelikleri sayesinde 35 ziralık (26.50 mt.) guletin yapımı için görevlendirilmişti¹¹⁶. Mütesellimin eski olması durumu etkilememekteydi çünkü bu kişiler buldukları bölgede resmi bir görevde olmadıkları durumlarda bile güçlü otoritelerini ve varsılıklarını sürdürmekteydiler. Bu nedenle taşrada idari-askerî ve mali birtakım işlerini sorunsuz yürütmek üzere merkez genellikle bu kişileri muhatap almaktaydı¹¹⁷. Şalopalar inşasına ise bina emini olarak Rodoslu Ahmet Ağa atanmıştı¹¹⁸.

Guletin yapımı esnasında Said Ağa'nın vefatı üzerine oğlu Esad Efendi 26 Eylül 1832-9 Mayıs 1834 tarihleri arasında bu iş için görevlendirilmişti¹¹⁹. Masraf

113 BOA, D.BŞM.TRE. d., 15511, s. 31, Ş 1233 (Haziran 1818).

114 BOA, D.BŞM:d, 8391, s. 1, 29 C 1232 (16 Mayıs 1817); BOA, D.BŞM.TRE.d, 15511, s. 15, 19, 27, 1 Ra 1233 (9 Ocak 1818).

115 Fatma Şimşek, "Taşra Tersanelerinde Gemi Yapımı ve Mütesellimlerin Gemi İnşa Faaliyetleri (XVIII. Yüzyıl)", *Mediterranean Journal of Humanities*, C IX/S. 2, 2019, s. 465-473; İlhan Ekinci, "Karadeniz'de Ayanlar ve Denizcilik", *Karadeniz Araştırmaları*, S. 37, Bahar-2013, s. 15-49.

116 BOA, KK.d, 5768, 29 Z 1249 (9 Mayıs 1834).

117 Mütesellimliğin ortaya çıkışı ve yaygınlaşması için bk. Fatma Şimşek, *Anadolu Sancaklarında Mütesellimlik Kurumu*, Akdeniz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Antalya 2010.

118 BOA, D.BŞM.d, 8327, s. 6, 29 C 1232 (16 Mayıs 1817).

119 BOA, KK.d, 5768, s. 6, 29 Z 1249 (9 Mayıs 1834).

defterinde Said Ağa zamanında tutulan hesaplar ile halefi Esad Efendi tarafından yapılan masraflar ayrı ayrı özenli bir şekilde kayda geçirilmişti. Her ne kadar Said Ağa'nın varisleri bu iş için mütesellimin kâtibi Şeker Efendi'nin görevlendirildiğini ileri sürmekte iseler de¹²⁰ masraf defterinde kâtibe ve yetkisine dair herhangi bir bilgi mevcut değildir.

Kadılar; şalopalar için Alanya'dan gönderilen kayıklar ve marangozların masraflarının Alanya kazalarından hazâriyye suretiyle tahsili¹²¹ örneğinde görüleceği üzere gerekli kerestelerin çeşit ve miktarına göre veya görevleri gereği bazı masrafların vergi olarak kazalara tevzi edilmesinden de sorumluydular. Şalopaların masraf defterinin ise Antalya kadısı Esseyit Ömer tarafından tutulduğu tespit edilmişti¹²².

Mimarlar-Mühendisler

Mimarlar, teknik olarak geminin planına uygun inşasından sorumlu olup inşadan sorumlu kişilere (bina eminleri) gerekli malzeme ve ameleleri bildirerek sürecin yürütmesini sağlayan kişilerdi¹²³. Daha çok merkezden gönderilen bu kişilerin merkezin ihtiyaç duyduğu ve sipariş ettiği gemi tipolojilerine aşına olmaları ve bunları planlara göre yürütebilecek yeterlilikte olmaları önemliydi.

Şalopalar için aylıkları 90 guruştan iki mimar ve bunların yardımcıları olarak dört kalfa gönderilmişti¹²⁴. Gulet kayıtlarında mimar yerine aylık 260 guruş, kahve bahasıyla birlikte toplam 3.285 guruş gibi oldukça yüksek bir ödeme yapılan Mühendis Tahir diye bir zat geçmektedir¹²⁵. Bu kişi muhtemelen mimar ile aynı yetkilere sahipti.

Marangozlar, Burgucular, Kalafatçılar ve Bıçkıcılar

Taşra tersanelerinde çözülmesi gereken sorunlardan bir diğeri ise çeşitli iş kollarına mensup işçilerin temin edilip inşa süreçlerinde organizasyonlarının sağlanmasıydı.

120 BOA, MVL, 26-8, Ek. 1, 14 B 1264 (16 Haziran 1848).

121 BOA, C.BH, 206-9641, Gurre-i Ca 1234 (26 Şubat 1819), Ek. 2.

122 BOA, D.BŞM.TRE.d, 15511, s. 11, C 1833 (Nisan 1818).

123 Şenay Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması için Gemi İnşası", *Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası*, ed. Haydar Çoruh-M. Yaşar Ertaş-M. Ziya Köse, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2011, s. 208.

124 Kalfaların aylıkları ise 75 guruştı. BOA, D.BŞM.TRE.d, 15511, s. 15; Mart-Nisan 1817 tarihleri arasında mimarların aylıkları 80 guruş olarak görülmektedir. BOA, D.BŞM.d, 8391, s. 1, 29 C 1232 (16 Mayıs 1817).

125 BOA, KK. d., 5768, s.8, 1 Ca 1248 (26 Eylül 1832)-30 Za 1249 (10 Nisan 1834).

Gemi inşa ve tamirinde en kalabalık işçi sınıfı olan marangoza her daim ihtiyaç duyulmaktaydı ve merkezi tersanede bile yeterli sayıda marangoz temini her zaman bir sorun teşkil etmekteydi. Özellikle verilen mirî yevmiyelerin (12 para) düşük olması marangozların daha yüksek ücretlerle taşra binalarında veya tüccar gemilerinde çalışmalarına yol açmakta bu da işgücü açısından mirî gemi inşaatlarını zora sokmaktaydı¹²⁶. Taşra tezgâhlarında da durum çok farklı değildi ve başta marangoz olmak üzere çeşitli amele sınıflarını temin edip işe istikrarlı devam etmelerini sağlamak oldukça güçtü. İnşa sürecinin 2 yıl (iki adet şalopa) ile 4 yıl (gulet) arasında oldukça uzun sürmesi ve mirî fiyat üzerinden gündeliklerin ödenmesi bu güçlüklerin başlıca nedenlerindendi.

1794'te getirilen gedik usulü ile bu sıkıntı aşılmaya çalışıldı. Taşrada inşa edilecek gemilerde çalışacak marangoz sayısı az olduğundan İstanbul'dan marangoz ve burgucu göndermek gerektiğinde bu gedikli ameleden gönderilmesi kararlaştırılmıştı¹²⁷. Ancak her iki gemi için merkezden marangoz amelesi gönderildiğine dair bir emare yoktur. Bu nedenle daha çok Antalya ve yakın çevresinden bu ameleler temin edilmeye çalışıldı. Şalopa inşaatında Meyis'ten 12, Alanya'dan 23 ve Korkuteli'den (İstanoz) 12 marangoz işçisi çalışmaktaydı. Burada dikkati çeken bir başka nokta ise marangoz işçilerin neredeyse tamamının Gayrimüslim olmasıdır¹²⁸. Meyis ve Alanya'da sakin Rumların öteden beri gemi inşa faaliyetleri ile meşgul olmaları hasebiyle bu işlerden anlayan potansiyel işgücü olmaları doğaldı. Şalopalarla ilgili bir diğer nokta; yevmiesi 40 paradan çalışan ve kayıtlarda hangi iş koluna mensup oldukları belirtilmeksizin istikrarlı bir şekilde geçen "Burdurlu" neferlerdi (10 kişi). Ahşap gemi yapımında en çok marangoza ihtiyacın olması hasebiyle bunların marangoz olduğu düşünülmektedir. Özellikle kayıtlarda yeni bıçkıcıların iş başı yaptıkları dönemlerde işe alınan Burdurlu amele sayısının da artması bu düşünceyi desteklemektedir¹²⁹. Guletin inşasında ise işçilerin nereden temin edildiklerine dair bilgi yok ise de ödenen 8.355 guruş navlun dâhilinde "Alanya'dan marangozları nakleden kayıklar" ibaresi marangoz ihtiyacının kısmen Alanya'dan karşılandığını göstermektedir¹³⁰.

126 BOA, C.BH, 98-4712, 21 Ş 1208 (24 Mart 1794).

127 BOA, C.BH, 98-4712, 21 Ş 1208 (24 Mart 1794).

128 BOA, D.BŞM.d, 8391, s. 1, 29 C 1232 (16 Mayıs 1817); Alanya'dan talep edilen kayıklarla birlikte marangoz ustalarının da talep edilmesine dair bk. BOA, C.BH, 206/9641, sahife.1, tarihsiz.

129 BOA, D.BŞM.TRE.d, 15511, s. 3, 7, 11, 19, 1 Ra 1233 (9 Ocak 1818).

130 BOA, KK.d, 5768, s. 5, Z 1249 (Nisan 1834).

Geminin ahşap işleriyle ilgilenen diğer önemli bir iş kolu, keresteleri belirtilen ölçülere göre kesen errekeşler (bıçkıcular) idi. Gulet için gündeliği 80-90 para arasında değişen beş bıçkıcıya 1.876 iş günü karşılığı 5.797 guruş ödenmişti. Bu aslında ödenen diğer işçi ücretlerine nazaran ciddi bir meblağdı¹³¹. Şalopalar inşasında Kasım 1817’de 238 guruş ödenen 8 bıçkıcı dışında 105 guruş ödeme yapılan 10 bıçkıcı daha eklenmişti (toplamda 20 nefer)¹³². Mart-Nisan 1817 tarihli kayıtlarda kereste yontan kesim içerisinde sayıları belirtilmeden tahtacılar da geçmektedir. Bıçkıcılara kıyasla yevmiyeleri daha düşük olan bu kesime (yevmi 30 paradan) toplam 117 guruş ödenmişti¹³³. Kayıtlarda bıçakçılar şeklinde geçen 22 nefer amele aslında bıçkıcı sınıfına dâhillerdi. Yalnız “maaşlı bıçakçılar” (10 nefer) ve “tersane bıçakçıları” (iki nefer) şeklinde ayrıca belirtilmesi nedeniyle maaşlı grubun Tersâne-i Âmire’den gönderildiğini düşündürmektedir¹³⁴.

İnşada önem arz eden diğer iş kolları; delme, cıvatalama gibi işleri yapan burgucular ile kalafatlama işlerini yapan kalafatçılardı. Gulet kayıtlarına göre biri serburgucu olmak üzere dört burgucu¹³⁵ inşanın ilerlemesine göre bazı aylar sayıları dört-sekiz arasında değişen kalafatçı¹³⁶ ve bir üstübiciyan¹³⁷ çalışmaktaydı. Bunların dışında yelken donanımlarıyla ilgili olarak iki makaracı görev yapmaktaydı.¹³⁸ Şalopalarda ise burgucubaşı sayısının en fazla (dört)¹³⁹ verilmesinin bize göre muhtemel iki nedeni vardı. İlki aynı anda birden fazla geminin kızakta olması bir diğeri ise tutulan kayıtlarda sıklıkla yapılan hatalardan kaynaklanması ihtimaliydi. Burgucularla birlikte şalopalarda aylıkları 40’ar guruştan altı çırak,¹⁴⁰ dört kalafatçı¹⁴¹ çalışmaktaydı.

131 BOA, KK.d, 5768, s. 4, Z 1249 (Nisan 1834).

132 Aralık 1817’de ise 10 bıçkıcıya 480 guruş verilmişti. BOA, D.BŞM.TRE.d., 15511, s. 3, 7.

133 BOA, D.BŞM.d, 8391, s. 1, 29 C 1232 (16 Mayıs 1817).

134 BOA, D.BŞM.TRE.d, 15511, s. 19, Ra 1233 (Ocak 1818).

135 Burguculara ödenen toplam miktar 24.700 para idi. BOA, KK.d., 5768, s. 4, 7. Taşra tezgâhlarındaki gemilere burgucubaşı genellikle tersaneden gönderilmekteydi. Şenay Özdemir Gümüş, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması için Gemi İnşası”, s. 217

136 Yine bir kısmı Alanya’dan gelen kalafatçılara toplam ödenen miktar 2.302 guruştur. BOA, KK.d, 5768, s. 8, 29 Z 1249 (9 Mayıs 1834).

137 Üstübiciyana toplam ödenen 54 guruştur. BOA, KK.d, 5768, s. 7, 29 Z 1249 (9 Mayıs 1834).

138 BOA, KK.d, 5768, s. 7, 29 Z 1249 (9 Mayıs 1834).

139 4 burgucuya aylık toplam 300 guruş, 6 çırağa ise 120 guruş ödenmişti. BOA, D.BŞM.TRE.d, 15511, s. 19, Ra 1233 (Ocak 1818).

140 BOA, KK.d, 5768, s. 3, 7, 29 Z 1249 (9 Mayıs 1834).

141 4 kalafatçıya aylık 300 guruş ödenmekteydi. BOA, D.BŞM.TRE.d, 15511, s. 31, Ş 1233 (Haziran

Şalopaların masraf kayıtlarında inşaada çalışan diğer amele sınıfları ve sayıları hakkında fazla bilgi yer almaz. Daha önce de değinildiği üzere bu kayıtlar, guletle ilgili tutulmuş kayıtlar kadar ayrıntılı ve sistematik değildi. Bu nedenle gulet ve şalopaların inşasını malzeme ve işgücü bakımından sağlıklı mukayese edebilmek imkân dâhilinde olamamıştır.

Demirciler

Âhengeran denen demirci amele ise gemilerin demir aksamalarını hazırlayan görevlilerdi. Bunlar işledikleri ham demirden her kıyye başına 1 guruş, kestikleri çivinin her bir kıyyesi için de 7 para almaktaydılar. Gulet için işlenen 1.978 kıyye ham demir için 1.978 guruş, kesilen 475 kıyye demir çivi için 83 guruş 5 para ve diğer aksamlar için işlenen 11.184 kıyye ham demire karşılık 8.388 guruş ödeme yapılmıştı¹⁴². Şalopalarda ise tümü Müslim olan demirci ustaların sayısı 1 ila 3 arasında değişmekteydi¹⁴³ ve kıyyesi 10 paradan kesilen 269 kıyye çivi için 67,5 guruş, bu iş için harcanan 422 kıyye kömür için de 10,5 guruş ödenmişti¹⁴⁴.

Denize İndirilmesi

Taşrada inşa edilen gemilerin kızaklarda inşaata kısmen tamamlandıktan sonra denize indirilmekte ve bu aşamada da gerekli teçhizatın (sütun, seren, lenger ve yelkenler) eklenmesinden sonra İstanbul'a gönderilmekteydi¹⁴⁵. 30 Mayıs 1832'de guletin kızaktaki inşa süreci bitmiş ve denize indirilmesi aşamasına gelinmişti¹⁴⁶. Bu işlem için gerekli alet edevatla birlikte gemiyi denize indirecek denizci efradı (bahriye askerleri) donanma maiyetinden Fecr-i Sefid adlı bir gemi ile gönderilmişti. İnşası biten guleti denizcilerle birlikte İstanbul'a götürecek kaptan da bu askerlerle birlikteydi. Mütesselim, kaptan ve neferlerin ihtiyaçlarının giderilmesine ve sürece nezaret etmekle sorumluydu¹⁴⁷. Görevlendirilen denizci efradının sayısı

1818).

142 Her iki işlem 2.061 guruş 5 para tutmuştur. BOA, KK.d, 5768, s. 9, 5.

143 Kasım 1817'de 3 demirciye 80, Aralık 1817'de Demirci İbrahim'e 21 guruş, miktar belirtilmeyen kömüre 21 guruş ödenmişti. BOA, D.BŞM.TRE.d, 15511, s. 3, 7, 1 Ra 1233 (9 Ocak 1818); Ekim 1817'de demircilere ödenen miktar 190 guruştur. BOA, D.BŞM.d. 8327, s. 6, 29 C 1232 (16 Mayıs 1817).

144 BOA, D.BŞM.d, 8391, s. 1, 29 C 1232 (16 Mayıs 1817).

145 Y. Aydın, *age.*, s. 149; Enes Depe, *age.*, s. 45.

146 BOA, HAT, 574-28127 C, 29 Z 1247 (30 Mayıs 1832).

147 BOA, HAT, 574-28127 A, 29 Z 1247 (30 Mayıs 1832); Aynı tarihlerde Bodrum'da inşası biten kalyonun suya indirilmesi için 400 gemiciye ihtiyaç vardı. BOA, HAT, 574-28127 D, 29 Z 1247

hakkında bir bilgi verilmemekle birlikte gulet ebat olarak kalyondan daha küçük bir gemi olduğundan denize indirilmesi için daha az sayıda kişiye ihtiyaç duyulmuş olmalıydı. İstanbul'a gelen gemilerin kontrolleri yapıldıktan cephane, top ve diğer levazımat konduktan sonra gemiler artık seyr ü sefer için hazır olurdu. Denize indirildikten sonraki aşamalara dair herhangi bir malumat olmadığından gulet ve şalopaların bu aşamaları hakkında fazla bilgiye sahip değiliz.

Sonuç

Antalya'da inşa edilen gemiler, tarihsel süreç içerisinde Osmanlı donanmasının değişim ve gelişimine paralel olarak değişti. Kıbrıs'ın fethi öncesi ve İnebahtı sonrasında merkez ve taşra tezgâhlarında imal edilen dönemin geleneksel gemi çeşidi olan kadirga yapımı yaygın olduğundan XVI. Yüzyıldan itibaren donanma ihtiyacına binaen bu tarz gemiler, Antalya ve çevresinde yoğun bir şekilde imal edildi. Girit Savaşı'ndan sonra donanma ve diğer alanlarda kalyon tarzı yelkenli gemilerin benimsenmesiyle bunların sayılarının artırılması devletin öncelikli politikası oldu. Böylelikle XVIII. yüzyıldan itibaren bölgede yelkenli gemilerin inşasına başlandığı görülür. Bu yüzyılda Antalya'da mirî gemilerin imalatına dair arşiv kaynaklarına ya da literatüre yansımış herhangi bir veriye ulaşılamamış ise de XIX. yüzyıl başlarından itibaren donanma için yelkenli gemiler imal edilmeye başlanmıştı. Yani donanmadaki değişim-dönüşüm, Antalya gibi diğer taşra merkezlerine de sirayet etmekte ve uygulanmaktaydı.

Donanma için gemi imalatında başta kereste olmak üzere malzemelerin sağlanmasında büyük güçlükler yaşanmadı. Ancak gulet örneğinde görüldüğü üzere özellikle büyük ölçekli gemi inşaatının daha zahmetli olması ve uzun bir süreç gerektirmesinden mütevellit zaman uzman işgücünün ve bazı özel malzemelerin temininde sıkıntılar yaşandı. Uygulanan mirî ücret politikası uzun vadede amelelerin zararına olduğu için bu sorunları çözebilmek adına Antalya sancağı dışından başta Alanya, İstanos, Meyis ve Burdur gibi yerlerden işgücü (marangoz, bıçkıcı ve demirci) getirildi. İnşa maliyetlerini yüklenen temelde Tersâne-i Âmire Hazinesi olmasına rağmen Antalya'da yapılan mirî gemilerin finansmanına mahallî kaynaklar (hazariye vergisi ve Tekelioğlu muhallefatı) tahsis edilerek ek kaynaklar yaratılmaya çalışıldı.

(30 Mayıs 1832); Ahmet Yiğit, "165 Numaralı Bodrum Şeriyeye Sicilinde Bulunan Denizciliğe Dair Kayıtlar", *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 22, 2009, s. 126.

Merkez, ihtiyaç durumunda Tersâne-i Âmire ile birlikte taşra tezgâhlarında da gemi inşa faaliyetlerini yoğunlaştırmaktaydı. Bu amaçla Antalya Mütesellimi Said Efendi örneğinde görüldüğü üzere sancak idaresinde yaşanan köklü dönüşümlerin sonucu olarak taşrada iktisadi ve idari gücü elinde bulunduran kesimler (âyan-mütesellim-voyvoda) görevlendirilerek donanma envanterine kayıtlı gemi sayısını arttırmaya çalışılmıştır. Bunun mümkün olmadığı zamanlarda ise merkezden ya da Rodoslu Ahmet Ağa gibi başka bir mahalden uzmanlar taşra tezâhlarında görevlendirildi. Malzeme ve işgücüne dair tutulan kayıtlar ise işin planlanması, yürütülmesi ve nihayetinde sonuçlandırılması gibi süreçleri merkezin denetimine tabii kıldı.

Son olarak Antalya bölgesinde denizcilik ve gemi inşa faaliyetlerinin organizasyonu ve yönetiminde belirgin bir mekânsal ayrımın olduğu tespit edilmiştir. Buna göre XIX. yüzyıl için konuşmak gerekir ise mîrî gemiler Antalya sancağında, müteşebbis tüccar gemiler ise genellikle Alanya kazasında inşa edilmekteydi. Bu ayrımın temel nedeni inşa sürecini başarılı bir şekilde yürütebilecek yetkinlikte mahallî idarecilerin daha çok merkez sancakta olması ve denetim mekanizmasının burada daha etkin yürütülebilmesiydi.

Değerlendirme

Bu makale en az iki hakem tarafından çift taraflı kör hakemlik modeliyle incelendi. Benzerlik taraması yapılarak intihal içermediği teyit edildi.

Etik Beyan

Bu çalışmanın hazırlanma sürecinde bilimsel ve etik ilkelere uyulduğu ve yararlanılan tüm çalışmaların kaynakçada belirtildiği beyan olunur.

Etik Bildirim

belleten@ttk.gov.tr

Yapay Zeka Kullanımı

Bu çalışmanın hazırlanma sürecinde yapay zekâ tabanlı herhangi bir araç veya uygulama kullanılmamıştır. Çalışmanın tüm içeriği, yazarlar tarafından bilimsel araştırma yöntemleri ve akademik etik ilkelere uygun şekilde üretilmiştir.

Lisans

Bu makale Creative Commons Atıf-GayriTicari 4.0 Uluslararası Lisans (CC BY-NC) ile lisanslanmıştır.

Finansman

Bu çalışma Koç Üniversitesi Suna & İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Merkezi, (AKMED 2022/P.1061) tarafından desteklenmiştir.

Review

This article has been reviewed by at least two reviewers using a double blind peer review model. A similarity check was performed to confirm that it was free of plagiarism.

Ethical Statement

It is declared that scientific and ethical principles were complied with during the preparation of this study and all the works referred are mentioned in the bibliography.

Complaints

belleten@ttk.gov.tr

Use of Artificial Intelligence

No artificial intelligence-based tools or applications were used in the preparation of this study. The entire content of the manuscript was produced by the authors in accordance with scientific research methods and academic ethical principles.

License

This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License (CC BY-NC).

Grant Support

This research was supported by Koç University Suna & İnan Kıraç Research Center for Mediterranean Civilizations under project no. (AKMED 2022/P.1061).

KAYNAKLAR

Arşiv Kaynakları

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Cevdet Bahriye (C.BH), 53/2498, 98/4712, 206-9641, 53/2498.

Cevdet Nafia (C.NF), 43/2131

Hatt-ı Hümayun (HAT), 549/27103, 574-28127 A, 574-28127 C, 574-28127 D, 735/34856, 396/20885.

Bâb-ı Asafî Divan-ı Hümayun Sicilleri Mühimme Defterleri (A.DVNS.MHM.d.), 115/630, 119/151, 127/294.

Bâb-ı Defteri Başmuhasebe Kalemî Defterleri (BOA, D.BŞM.d.), 8391, 8327.

Bâb-ı Defteri Başmuhasebe Tersane Emîni Defterleri (BOA, D.BŞM.TRE.d.), 15511.

Kamil Kepeci Defterler (KK.d.), 5768.

İrade Meclis-i Vâlâ (İ.MVL), 422/18516

Meclis-i Vâlâ (MVL), 26/8

Sadaret Meclis-i Vâlâ Evrakı (A.MKT.MVL), 110-73.

Sadaret Mektubi Kalemî (A.MKT), 92/29.

Sadaret Divan Kalemî Evrakı (A.DVN), 160-30, 160-19, 160-27, 151-49, 160-31, 160-34, 160-18, 160-20, 160-23, 160-28

Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Evrakı (TS.MA.e.), 900/73.

Araştırma ve İnceleme Eserler

Aslan, Engin, *Mısır'dan Osmanlı Sarayı'na Zahirî Sevkiyatı (1650-1700)*, Pamukkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Denizli 2017.

Aydın, Yusuf Alperen, *Sultanın Kalyonları, Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*, Küre Yayınları, İstanbul 2011.

Baugean, Jean-Jérôme, *Collection de Toutes les Especes de Batimens de Guerre et de Batimens Marchands Qui Naviguent sur L'océan et dans la Méditerranée*, Chez Jean, Paris 1826.

Beaufort, Francis, *Karamanya*, çev. Ali Neyci&Doğan Türker, Suna-İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma enstitüsü Yayınları, Antalya 2003.

Beydiz, Mustafa Gürbüz, *XVI. Yüzyıldan XIX. Yüzyıla Osmanlı Gemi Tasvirleri*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2008.

Bostan, İdris, “Doğu Akdeniz’de Bir Osmanlı Deniz Üssü ve Limanı: 18. Yüzyılda Mısır İskenderiyesi”, *Osmanlı Deniz Ticareti*, Küre Yayınları, İstanbul 2019, s. 141-168.

Bostan, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı; XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2003.

Bostan, İdris, *Osmanlılar ve Deniz-Deniz Politikaları Teşkilat ve Gemiler*, Küre Yayınları, İstanbul 2010.

Bostan, İdris, “Tersâne-i Âmire”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (DVİA)*, C 40, İstanbul 2011, s. 513-516.

Cezar, Yavuz, “Osmanlı Devleti’nin Mali Kurumlarından Tersâne-i Âmire Hazinesi ve Defterdarlığının 1805 Tarihli Kuruluş Yasası ve Eki”, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, C 41/S.1, 1985, s. 361-388.

Cezar, Yavuz, *Osmanlı Maliyesinde Bunalım ve Değişim Dönemi (XVIII. Yüzyıldan Tanzimat’a Mali Tarih)*, Alan Yayıncılık, İstanbul 1986.

Cuinet, Vital, *La Turquie D’Asie, Géographie Administrative Statistique Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de L’Asie-Mineure*, Tom. I, Paris 1892.

Çevik, Umut, “Kavalalı Mehmed Ali Paşa’nın Valiliği Döneminde (1805-1848) Mısır’da Uyguladığı Tekel Ekonomisi”, *Ondokuz Mayıs Üniversitesi İnsan Bilimleri Dergisi*, C 3/S. 2, 2022, s. 245-265.

Davis, Edwin John, *Anatolica; or the Journal of a Visit to Some of the Ancient Ruined Cities (1874)*.

Dayar, Evren, “Ayanlar Çağı’nda Antalyalı Bir Hanedan: Tekelioğulları (1770-1814)”, *Osmanlı Araştırmaları*, S. 59, 2022, s. 117-156.

Dayar, Evren, “Three Periods of Antalya in the 19th Century”, *Adalya*, S. 26, 2023, s. 363-389.

Delis, Apostolos, “From Lateen to Square Rig: The Evolution of the Greek-Owned Merchant Fleet and Its Ships in the Eighteenth and Nineteenth Centuries”, *The Mariner’s Mirror*, Vol. 100/Issue 1, 2014, s. 44-58.

Depe, Enes, *18. Yüzyılda Osmanlı Taşra Tezgâhlarında Kalyon İnşa Organizasyonu*, Kriter Yayınevi, İstanbul 2022.

Depe, Enes, *Kadimden Cedide Osmanlı Donanması (1770-1790)*, Kriter Yayınları, İstanbul 2024.

Durgun, Hatice, “XIX. Yüzyılda Finike ‘nin İdari ve Sosyo-Ekonomik Yapısından Kesitler”, *Akademik İncelemeler Dergisi*, C 12/S. 2, 2017, s. 35-63.

Ekinci, İlhan, “Karadeniz’de Ayanlar ve Denizcilik”, *Karadeniz Araştırmaları*, S. 37, Bahar-2013, s. 15-49.

Ekinci, İlhan, “Osmanlı Denizciliğinde Sened-i Bahri Uygulaması”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 6/26, Güz-2013, s. 81-93.

Fahmy, Khaled, *Kavalalı Mehmed Ali: Osmanlı Valiliğinden Mısır Hükümdarlığına*, çev. Abdullah Yılmaz, Vakıf Bank Kültür Yayınları, İstanbul 2009.

Gümüş, Şenay Özdemir “Osmanlı Devleti’nin Karadeniz’de Ticaret Gemisi İnşa Politikası (1783-1824)”, *Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C I/S. 9, 2012, s. 63-77.

Gümüş, Şenay Özdemir “Osmanlı’da Gemilerin Denize İndirilmesi”, *CBÜ, Sosyal Bilimler Dergisi*, C I/S. 1, 2010, s. 15-36.

Gümüş, Şenay Özdemir, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması için Gemi İnşası”, *Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası*, ed. Haydar Çoruh, M. Yaşar Ertaş, M. Ziya Köse, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2011, s. 221-238.

Houghton, John, “The Egyptian Navy of Muhammad Ali Pasha”, *The Mariner’s Mirror*, Vol. 105/Issue 2, 2019, s. 162-182.

İnalcık, Halil, “Capital Formation in the Ottoman Empire”, *The Journal of Economic History*, Vol. 29/No. 1, The Tasks of Economic History, 1969.

Kanar, Mehmet, *Osmanlı Türkçesi Sözlüğü*, C II, Say Yayınları, İstanbul 2009, s. 2951.

Karaca, Behset, “XVI. Asırda Antalya Tersanesi ve Burada Gemi İnşası”, *Antalya Kitabı (Selçuklu’dan Cumhuriyet’e Sosyal Bilimlerde Antalya)*, C I, ed. Bedia Koçakoğlu&Behsat Karşı&Demet Sustam&Zehra Sula&Halil İbrahim Yücel&Ayşe Demir, Antalya Büyükşehir Belediyesi Yayınları, Antalya 2018, s. 77-94.

Kazıcı, Ziya, “Osmanlılarda Örfi Vergiler ve Bu Vergilerin Kaynağı olan Örfi Hukuk”, *Marmara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, S. 4, 1986, s. 286-310.

Konyalı, İbrahim Hakkı, *Alanya Tarihi-Turistik Kılavuz*, Yay. Alanyalı M. Ali Kemaloğlu, Alanya Ticaret ve Sanayi Odası, Konya 2011.

Lamartine, Alphonse de, *Reise in den Orient in den Jahren 1832-1833*, Gezinlerin Gözüyle Antalya, AKMED Yayınları, Antalya 2008.

Lanckoronski, Karl Graf Von, *Pamyhylia ve Pisidia Kentleri*, C I, çev. Selma Bulgurlu Gün, Suna-İnan Kırac Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü Yayınları, Antalya 2004.

Lütfi Gürçay, *Gemici Dili*, Genel Kurmay Başkanlığı Deniz Şubesi, 1943.

Panzac, Daniel, “Flottes et arsenaux dans l’affrontement turco-égyptien (1830-1840)”, *Cahiers de la Méditerranée*, 84/2012, s. 367-378.

Panzac, Daniel, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, çev. Ahmet Maden-Sertaç Canpolat, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2014.

Pultar, Mustafa, *Büyük Deniz Sözlüğü*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2022.

Smyth, William Henry, *The Sailor’s Word Book*, Conway Meritime Press., London 1867.

Sönmez, Cemil Cahit, *Antalya Kenti Kalesi’nin Tarihi, Burçlar, Kapılar ve Sur Duvarları*, Mimarlar Odası Antalya Şubesi Yayınları, Antalya 2008.

Soyluer, Serdal, *Bodrum Tersanesi’nde Osmanlı Donanmasına Gemiler İnşası (Tevfir-i Merâkib-i Bahriyye Teksîr-i Süfün-i Mansûre)*, ed. H. Ahmet Arslantürk, Metamorfoz Yayıncılık Okur Tarih, İstanbul 2023.

Süleyman Nutki, *Kamus-i Bahri*, drl. Mustafa Pultar, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2011.

Şimşek, Fatma, “19. Yüzyılın İkinci Yarısında Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayetinde Kaçak Gemi Yapımı”, *Bellelen*, C 83/S. 96, 2019, s. 201-228.

Şimşek, Fatma, “Doğu Roma’dan Osmanlı Dönemi’ne Antalya Tersanesi’nin Lokalizasyon Problematiği”, *Antalya’nın Denizcilik ve Deniz Ticareti Tarihi*, İMEAK Deniz Ticaret Odası, Antalya 2022, s. 235-257.

Şimşek, Fatma, “Taşra Tersanelerinde Gemi Yapımı ve Mütesellimlerin Gemi İnşa Faaliyetleri (XVIII. Yüzyıl)”, *Mediterranean Journal of Humanities*, C IX/S. 2, 2019, s. 465-473.

Şimşek, Fatma, *Anadolu Sancaklarında Mütesellimlik Kurumu*, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Antalya 2010.

Texier, Charles, *Description de L’asie Mineure*, 1839.

Tızlak, Fahrettin, “Tekelioğlu İsyam”, *XIII. Türk Tarih Kongresi Bildiriler Kitabı*, C III/Kısım 1, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2002.

Turner, William, *Journal of a Tour in the Levant*, Vol. III, London 1820.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1988.

Yiğit, Ahmet, "165 Numaralı Bodrum Şeriyeye Sicilinde Bulunan Denizciliğe Dair Kayıtlar", *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 22, 2009, s. 117-138.

Zorlu, Tuncay, *Innovation and Empire in Turkey: Sultan Selim III and Modernisation of the Ottoman Navy*, I.B Tauris, 2011.